

18+

А.В. САСКОВЕЦ М.А. ХАЙРУЛИН

ЛЕТЧИКИ

23-ГО

АВИАЦИОННОГО ОТРЯДА

1912-1922

СБОРНИК СТАТЕЙ



АНТОН САСКОВЕЦ

**Летчики 23-го авиационного
отряда. 1912–1922. Сборник статей**

«Издательские решения»

Сасковец А.

Летчики 23-го авиационного отряда. 1912–1922. Сборник статей /
А. Сасковец — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-601643-9

Сборник статей посвящен летчикам 23-го авиационного отряда — первого, сформированного в вооруженных силах Российской Империи, и просуществовавшего с 1912 по 1921 годы. Сборник открывает статья об истории отряда. Двадцать шесть статей рассказывают о тридцати семи летчиках и наблюдателях, офицерах и нижних чинах. В конце книги приведен полный на текущий момент список летчиков и летчиков-наблюдателей отряда, налет отряда за Первую мировую войну и данные о его матчасти.

ISBN 978-5-00-601643-9

© Сасковец А.
© Издательские решения

Содержание

От авторов	6
23-й авиационный отряд	7
Военный летчик А. Н. Калашников	32
Военные Летчики П. П. Никольский и П. С. Прищепов	44
Военный летчик Б. Н. Фирсов	54
Военный летчик Н. П. Бочаров	65
Военный летчик М. Ф. Ивков	74
Из мотористов в летчики. Нижние чины 23-го авиаотряда	83
Часть 1. 1911—1914. Мирное время	84
Часть 2. 1914—1918. Первая мировая война	91
Конец ознакомительного фрагмента.	94

Летчики 23-го авиационного отряда. 1912—1922 Сборник статей

**Антон Сасковец
Марат Хайрулин**

Дизайнер обложки Оксана Вишневская

© Антон Сасковец, 2023

© Марат Хайрулин, 2023

© Оксана Вишневская, дизайн обложки, 2023

ISBN 978-5-0060-1643-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От авторов

История 23-го авиационного отряда – первого, созданного в Российской империи, и существовавшего как отдельное подразделение около десяти лет, – как в капле воды отразила в себе историю российской, а затем советской авиации с 1912 по 1922 год. Материал, который предлагается читателю, собирался больше десяти лет. Сначала историком авиации Маратом Абдулхадировичем Хайрулиным, потом потомком одного из командиров отряда Антоном Валерьевичем Сасковцом.

Изучая информацию о летчиках, наблюдателях, командирах и нижних чинах 23-го авиационного отряда, авторы наткнулись на множество любопытных документов. Пытаясь представить себе этих людей, понять, чем и как они жили, мы все больше и больше восхищались многими из них. Они не стали самыми известными пилотами – за редким исключением. А между тем, эти люди заслуживают того, чтобы о них рассказать, хотя бы немного. Заслуживают доброй памяти.

Так появился сборник статей под общим названием «Летчики 23-го авиационного отряда». В отличие от романа А. В. Сасковца «Рудольф», который является все же литературным произведением, здесь будут изложены только факты со ссылками на источники – без попыток реконструкции событий. Авторы выражают безмерную благодарность сотрудникам РГВИА и РГВА за помощь в работе, Н. Малышеву за ценные замечания, Л. Забулис и А. Лукьянову за подбор уникальных исторических материалов для нескольких статей, а также Г. Ф. Петрову, Г. О. Сасковец, А. Г. Сеницыну, Г. А. Соболевой и Государственному Фотоархиву Эстонии за предоставленные фотоматериалы.

В качестве вступления, начнем с краткого очерка об истории 23-го авиационного отряда.

23-й авиационный отряд

23-й авиационный отряд последовательно именовался авиаотрядом при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте, 23-м корпусным авиационным отрядом, потом, уже в Красной армии, 23-м Свияжским авиаотрядом и наконец 23-м разведывательным авиаотрядом. Про-существовал он с весны 1912 года по осень 1921 года. Таким образом, описываемый период составляет около десяти лет. Подробная история отряда до Первой мировой войны изложена в статье Марата Хайрулина «Авиационный отряд при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте. 23-й корпусной авиационный отряд (с 23.03.1914)»^[1]

Итак, на бумаге авиационный отряд при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте был создан в Чите, в ноябре 1911 года. Тогда же из окрестных частей было набрано некоторое количество нижних чинов, причем достаточно формально отобранных, то есть в основном крестьянского происхождения, не имевших представления о столярном и слесарном ремесле. В том же месяце в Читу прибыли аэропланы в сопровождении шести нижних чинов из Отдела воздушного флота при Офицерской школе воздухоплавания (будущей Гатчинской авиашколы).^[2]



Фото 1. Офицеры 4-й Сибирской воздухоплавательной роты.
Чита, 1912 год.

Сидит вторым справа командир роты подполковник
Н. Ч. Гинейко.

Стоят слева направо летчики авиаотряда: поручик Б. Н. Фирсов, штабс-капитан
П. С. Прищепов, поручик В. Р. Поплавко.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

Под руководством летчиков, в первую очередь поручика Б. Н. Фирсова, нижние чины отряда стали оборудовать аэродром, строить сараи для аэропланов и собирать сами крылатые машины: два аппарата «Фарман-7» и один «Блерио-11». Сейчас на месте первой взлетной полосы Сибири находятся дачные участки, но читинский аэродром малой авиации Каштак расположен совсем недалеко – в паре километров к юго-востоку. Первые полеты в отряде были произведены 28-го мая 1912 года, летали временно исполняющий обязанности командира отряда штабс-капитан П. С. Прищепов (9 минут), поручик Б. Н. Фирсов (17 минут) и поручик В. Р. Поплавко (7 минут).^[4]

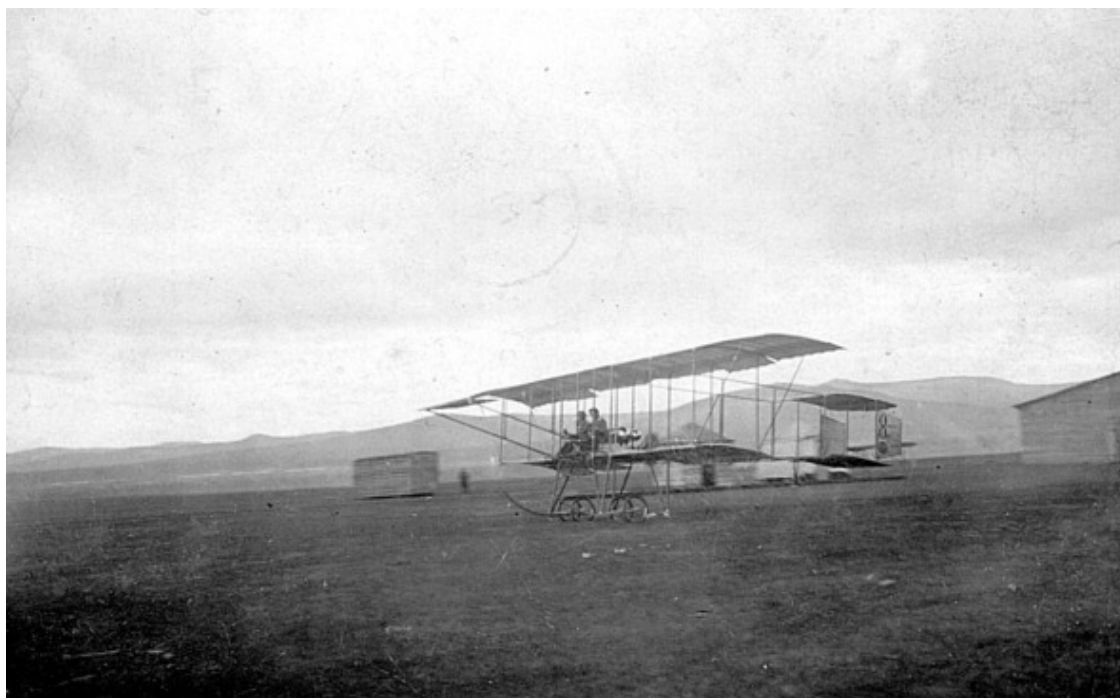


Фото 2. Учебный «Фарман-Бристоль» с бортовым номером 8 идет на взлет. Чита, 1912 год.

Фото предоставлено Г. О. Сасковец.

Полеты продолжались в отряде до 14-го октября 1912 года, общий налет составил 97 часов 34 минуты, причем львиная доля приходится на поручика Фирсова: 49 часов 57 минут (больше половины всего летного времени!)^[5]. При этом, уже в 1912 году летчики отряда обучали полетам нижних чинов. Так, 29-го сентября 1912 года экзамен на летчика сдал рядовой Фрол Болбеков^[6]. Это означает, что часть записанного на офицеров полетного времени в реальности отлетали нижние чины.

Обучение нижних чинов полетам продолжалось и в 1913 году. Суммарный налет отряда составил за этот год 125 часов 44 минуты. При этом нижние чины налетали почти половину времени: 62 часа 17 минут. Основное полетное время записано на старшего унтер-офицера Мартына Госповского (49 часов 58 минут), следом за ним идет поручик Фирсов (39 часов 28 минут)^[7]. В приказе Командующего войсками Иркутского военного округа А. Е. Эверта о полетах 28-го июля 1913 года отмечены командир отряда штабс-капитан Никольский, летчики штабс-капитан Прищепов, поручик Фирсов и два унтер-офицера, причем у Мартына Госповского мотор встал в полете, что не помешало ему благополучно посадить машину^[8].



Фото 3. Поручики Б. Н. Фирсов и В. Р. Поплавко у «Блерио-11». Чита, 1912—1913 год. Фото предоставлено М. А. Хайрулиным.

Полетам в 1913 году обучалось еще как минимум четыре нижних чина: младший унтер-офицер Иван Красюк, сдавший экзамен на летчика 15-го июля 1913 года ^[9] (вероятно, именно он летал 28-го июля на глазах у Командующего), а также старший унтер-офицер Егор Крякин, младший унтер-офицер Конон Федоров и ефрейтор Рудольф Калнин ^[10], который перед тем четыре месяца отработал у Командующего шоффером в Иркутске ^[11].



Фото 4. Командующий Иркутским военным Округом Генерал от инфантерии А. Е. Эверт около аэроплана «Фарман-16» авиационного отряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте.

Чита, 20 июля 1913 года.

А. Е. Эверт второй слева от кабины аэроплана. На фоне кабины начальник отряда штабс-капитан П. П. Никольский и поручик Б. Н. Фирсов.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым



Фото 5. Офицеры и нижние чины авиаотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте на фоне аэропланов

«Ньюпор-4» и «Фарман-16».

Чита, август 1913 года.

Сидят поручик Б. Н. Фирсов, штабс-капитан П. П. Никольский, штабс-капитан П. С. Прищепов, а также ученики-летчики: слева от офицеров ст. ун. оф Г. С. Крякин, мл. ун. оф К. Ф. Федоров,

мл. ун. оф И. З. Красюк, справа ст. ун. оф М. Госповский.

Стоит справа ученик-летчик ефрейтор Р. М. Калнин.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.



Фото 6. Офицеры и нижние чины авиаотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте на фоне аэроплана «Ньюпор-4».

Чита, август 1913 года.

Сидят слева направо штабс-капитан П. С. Прищепов, штабс-капитан П. П. Никольский, поручик Б. Н. Фирсов.

Стоят ученики-летчики ст. ун. оф М. Госповский. ст. ун. оф Г. С. Крякин, мл. ун. оф И. З. Красюк, ефрейтор Р. М. Калнин.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

В феврале 1914 года офицеры и двадцать семь нижних чинов авиаотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте были приказом Командира роты переведены в 23-й корпусной авиационный отряд (23-й КАО) и через два дня отправлены из Читы в Варшаву^[12], где 23-й КАО вошел в состав 2-й авиароты. Буквально через неделю после прибытия штабс-капитан Петр Никольский сдал командование штабс-капитану Петру Прищепову^[13]. На момент вступления в Первую мировую войну в отряде было три летчика: штабс-капитаны Петр Прищепов и Александр Жохов и поручик Борис Фирсов, а также пять аэропланов «Фарман-16». 30-го

июля 1914 года к отряду присоединился поручик Николай Бочаров, а 5-го августа – подпоручик Андрей Поляков.^[14]

Начало войны сложилось для отряда крайне неудачно. Он вошел в VI-й корпус 2-й армии генерала Самсонова, начавшей наступление в Восточной Пруссии. Однако к 10-му августа 1914 года все самолеты отряда были поломаны в районе Ломжи – отчасти из-за обстрела аппаратов частями собственной пехоты, отчасти по неопытности молодых летчиков, не справлявшихся со взлетом с неподготовленных площадок в ветреную погоду.^[15] Возможно, это стало одной из причин поражения 2-й армии и гибели генерала Самсонова: задачи авиаразведок, поставленные отряду, остались невыполненными. В результате штабс-капитан Прищепов был 18-го сентября 1914 года отставлен от должности. Остальные летчики отправились в Гатчину на переучивание полетам на разведывательном аппарате «Депердюссен»^[16].

К концу года авиаотряд возобновил боевые действия западнее Варшавы на новых аэропланах «Депердюссен», сначала под временным командованием поручика Бочарова, а с декабря 1914 года под командованием поручика М. Ф. Ивкова. В середине января 1915 года отряд перебазировался в северный пригород Варшавы Яблонну, затем, в середине февраля, северо-восточнее – под Цеханов, на аэродром около местечка Насерово-Дзуравенец.^[17]



Фото 7. Поручик М. Ф. Ивков.
1916—1917 год.
Фото предоставлено М. А. Хайрулиным.

Основными целями разведок были Прасныш и окрестности станции Млава, летали летчики Михаил Ивков, Николай Бочаров, Андрей Поляков, Николай Базанов, Сергей Попов, наблюдатели Павел Крейсон, Виктор Савицкий и Константин Берзин. ^[18]

Приборами для наблюдения служили 6- и 8-кратный бинокль, 10-, 3- и 2- верстные карты с поднятыми маршрутами (дороги, железные дороги, реки). Вооружен экипаж был револьверами Наган или пистолетами Маузер, 8- и 20-фунтовыми бомбами и стрелами. Наблюдения записывались в полете на полях карты. Ни радио, ни пулеметного вооружения на самолетах не было. Несмотря на сильные морозы, доходившие до минус 25° на земле, отряд регулярно в течение февраля, марта и апреля 1915 года утром и вечером совершал полеты с целью разведки одновременно двумя самолетами, один в сторону Млавы, Сольдау, Нейденбург освещая железную дорогу Новогеоргиевск-Млава-Сольдау, другой вдоль шоссе Цеханов-Прасныш-Хоржеле-Вилленберг и шоссе Прасныш-Млава. В то время шли крупные Праснышские бои и отряд успешно справлялся с заданиями, так как неожиданностей для командования, не отмеченных самолетами, обнаружено не было. [19]

В конце апреля 1915 года немецкой кавалерией был произведен неожиданный натиск на Ригу-Митавском участке со стороны Мемеля и Либавы (ныне Клайпеда, Литва и Лиепая, Латвия). В связи с этим отряд в течение полутора суток погрузился в эшелон и был отправлен сперва в Гродно, где находился штаб X-й армии, а затем, не разгружаясь, переброшен на Ригу, и далее на Митаву (ныне Елгава, Латвия), где было приказано перейти в распоряжение XIX-го отдельного корпуса генерала Горбатовского. В Митаве отряд разгрузился 27 апреля, затем был переброшен в распоряжение штаба 37-й дивизии, чтобы освещать положение в долине реки Виндавы (ныне Вента, Латвия). Близкое расположение отряда от передовых позиций было опасно: для набора высоты приходилось отлетать в тыл. Аэродром был под постоянной угрозой налета кавалерии неприятеля.

1 мая 1915 года по приказанию штаба XIX корпуса отряд был вновь возвращен в Митаву, а оттуда через три дня вместе со штабом корпуса переброшен в м. Янишки Ковенской губ (ныне Йонишкис, Литва, к северо-востоку от Шавли, то есть Шяуляя). Здесь помимо разведывательной службы по районам Шавли-Бубье-Куршаны-Тельшы-Пришны по долинам рек Дубиссы и Венты, приходилось нести службу корректирования артиллерийской стрельбы гаубиц 19-го мортирного дивизиона. Давались также курьезные задания, например, отыскание «по лампасам» конных казачьих отрядов генерала Мадритова, оперировавшего в тылу у немцев.

Разведками двух самолетов отряда вечером 22 мая 1915 года были обнаружены крупные силы немцев численностью в две-три дивизии, идущих по шоссе Кельмы-Шавли. В целях охвата наибольшего района разведки отряд был переброшен под Шавли. Данные разведки через три-четыре дня подтвердились. Немцы начали энергичную атаку на Шавли с юга. Русским войскам хотя и удалось выдержать удары, но началось отступление. 26-го мая аэродром попал под сквозной обстрел тяжелой немецкой артиллерии. Шавли и дорога на Митаву держались немцами под непрерывным огнем. Весь день шел дождь, но ждать больше было нельзя. Вечером намокшие Депердюссены с большими трудностями взлетели с размякшего аэродрома и потащились в тыл, идя на высоте двухсот-трехсот метров. Было совершенно темно, но в Янишки прилетели все.

Во второй декаде июня отряд был выведен на отдых в Митаву. Там к нему присоединились молодые летчики, вольноопределяющиеся Пантелеймон Аникин, Григорий Марш-Маршад и Сергей Островидов с тремя самолетами. Однако 18 июня они уже вновь были на фронте (в Янишках, затем в м. Груздзи). Полеты совершались рано утром в 3:30 – 4 утра, поскольку при позиционных боях аэропланы подвергались большому риску быть обстрелянными. В эти дни ввиду значительной угрозы на австрийском фронте была сформирована для отпора под Львовом XIII-я армия, командование которой было возложено на командира XIX корпуса генерала Горбатовского. А потому 27 июня отряд перелетел в Митаву и 29 июня тронулся по железной дороге в путь на Ковель и далее на Холм.

Из Холма отряд перелетел вечером 3 июля 1915 года в местечко Рациборовице, и со следующего дня началась боевая работа. Однако отступление русских войск в эти дни периодически принимало характер бегства. Снарядов не было, каждый более или менее крупный узел сдерживался грудью бойцов, переходивших в штыковые атаки. Подчиняясь общей волне отступления, отряд отходил также назад, и 8-го июля перелетел на Владимир-Волынский. Район воздушного наблюдения простирался на Соколь-Варенен-Крылов-Тышовцы-Грубишов. Русские войска занимали позиции по правому берегу Западного Буга. Разведки обнаруживали подтягивание немецких и австрийских сил к Грубишову.

20 июля отряд оставил Владимир-Волынский и перелетел в Ковель. Отсюда производились разведки в сторону Холма и Владимир-Волынского. Немцы перешли Буг у Влодавы, заняли Владимир-Волынский, создавая угрозу для Ковеля. Отряд уже намечался к эвакуации на Брест-Литовск. Немецкое наступление развивалось. 5 августа отряд был вновь поставлен на колеса и через Ковель-Сарны-Лунинец отведен в тыл. XIII-я армия была ликвидирована, генерал Горбатовский назначен командующим под Ригу, куда он перетянул и 23-й КАО.

Отряду, пополненному двумя «Вуазенами», с двумя пленными «Альбатросами» и оставшимися «Дюпердюссенами» было приказано расположиться около мызы Икскюль (ныне Икшкиле, Латвия), к юго-востоку от Риги. «Вуазен» был тихоходным, но весьма маневренным аппаратом, многие летчики переходили на него без специального переучивания. ^[20] А главное, у наблюдателя там была специальная подпорка для пулемета Мадсен или Льюис, что резко повышало возможность аппарата противостоять немецким аэропланам, вооруженным пулеметами.



Фото 8. Палатки 23-го КАО на фоне Кузнецовской фарфоровой мануфактуры. Рига, 1916 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

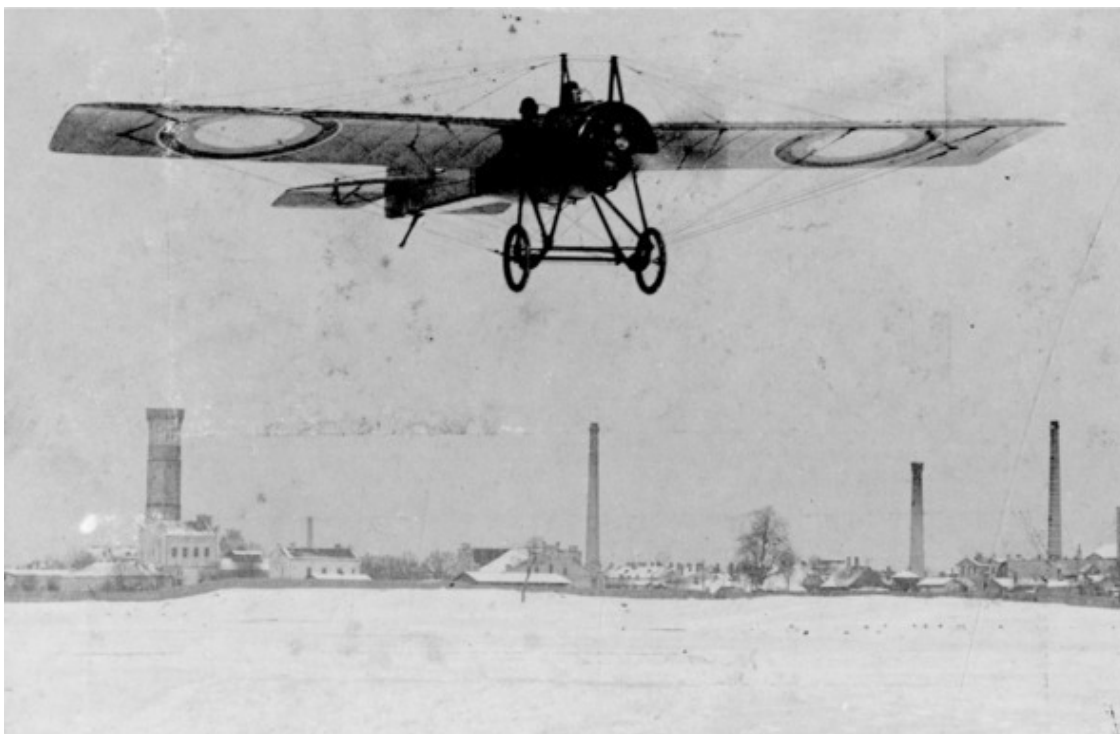


Фото 9. «Депердюссен» 23-го КАО на фоне рижского предместья.
Рига, 1916 год.
Фото из фондов Государственного фотоархива Эстонии.



Фото 9. «Вуазен» 23-го КАО.
Рига, 1916 год.
В кабине летнаб подпоручик В.И. Савицкий.
Фото из фондов Государственного фотоархива Эстонии.

В Риге поручик Михаил Ивков сдал командование отрядом штабс-капитану Евгению Инькову,^[21] однако через два месяца тот был эвакуирован по болезни, а в ноябре 1915 года переведен в Эскадру воздушных кораблей. Командование отрядом принял поручик Роман Шоманский^[22], который в конце 1915 года также был отстранен, поскольку не сделал ни одного

боевого вылета в качестве летчика. Командиром 23-го КАО 27 декабря 1915 года был назначен поручик Андрей Калашников.^[23]



Фото 11. Поручик А. Н. Калашников.
Рига, 1916 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

С этого момента в жизни авиаотряда наступил новый этап. В условиях стабилизировавшегося фронта глубокие разведки на тихоходных аэропланах «Вуазен» и стареньких «Депер-

дюссенах», которыми был вооружен отряд, стали малореальными. Хотя отряд 26 января 1916 года и бомбардировал Митаву всеми имевшимися на тот момент аэропланами. [24]



Фото 12. Подготовка «Вуазена» 23-го КАО к боевому вылету.
Рига, 1916 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.



Фото 13. Летчики 23-го КАО после бомбардировки Митавы.

Рига, 1916 год.

Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

Зато стало возможным системно корректировать огонь русской артиллерии. Дело в том, что в конце 1915 года в авиационных отрядах Рижского укрепрайона появились радиостанции, а в отряде служил наблюдателем поручик Виктор Савицкий, которого В. М. Ткачев назвал «первым артиллерийским разведчиком и корректировщиком на всем русском фронте»^[25].

Молодой офицер стал активно осваивать корректирование стрельбы при помощи морзянки, заражая своим энтузиазмом других летчиков. Эта работа принесла свои плоды в начале лета 1916 года, когда летчики 23-го КАО существенно повысили эффективность русской артиллерии при наступлении в долине реки Кеккау.^[26] К сожалению, самоотверженной работы летчиков для развития успеха оказалось мало: V-я армия генерала Радко-Дмитриева, не имея достаточно резервов, не смогла реализовать полученное преимущество. Завоеванные ценой серьезных потерь новые позиции пришлось оставить.

1916-й год в жизни отряда ознаменован еще одной вехой: если в 1915-м летчиками-нижними чинами были только вольноопределяющиеся, а желавших летать мотористов отправляли в летные школы («читинец» Георгий Крякин, который впоследствии стал полным Георгиевским кавалером, Михаил Савицкий, Карл Гаас), то в 1916-м году мотористам разрешили учиться летать в отряде. В частности, в виде исключения, Великий Князь Александр Михайлович разрешил назначить летчиками без обучения в летной школе старших унтер-офицеров, бывших мотористов «читинца» Конона Федорова и Иллариона Кротюка, совершивших уже по одному боевому вылету.^[27] Наблюдателем стал летать и «читинец» Рудольф Калнин.^[28]



Фото 14. Мотористы 23-го КАО и нижние чины летчики.

Рига, 1916 год.

Сидят справа налево летчик ст. ун. оф И. С. Кротюк, летнаб

ст. ун. оф Р. М. Калнин, летчик ст. ун. оф К. Ф. Федоров.

Фото из фондов Государственного фотоархива Эстонии.



Фото 15. Награждение нижних чинов 23-го КАО.

Рига, 1916-й год.

Ближайший награжденный ст. ун. оф К. Ф. Федоров, награждает командир отряда поручик А. Н. Калашников.

Фото из фондов Государственного фотоархива Эстонии.

За год под командованием поручика Калашникова отряд превратился в прекрасную боевую единицу, дело корректировки артиллерийской стрельбы было поставлено на высокий уровень. Ожидания на летнюю кампанию 1917 года были самые оптимистичные: все предвещало победу над немцами в течение года.^[29] Однако ожиданиям этим не суждено было сбыться. Отречение Николая II и дальнейшие шаги Временного правительства тяжелейшим образом сказались на моральном духе русской армии в целом.^[30] Для 23-го КАО этот год также стал очень болезненным.

6-го апреля 1917 года скончался поручик Калашников, разбившийся на мотоцикле во время служебной поездки.^[31] Принявший временное командование прапорщик Сергей Островидов, вопреки мнению офицеров и нижних чинов отряда, а также Командира 12-го авиадива капитана Бойно-Родзевича, в должности командира отряда утвержден не был.^[32] Назначенный командиром штабс-капитан Владимир Шульц должного авторитета у офицеров и у нижних чинов отряда завоевать не смог. Дисциплина резко упала. Кроме того, в этом году отряд понес и первые боевые потери.

20-го мая 1917 года во время разведки на «Декане», которым управлял прапорщик Конон Федоров, заклинило пулемет, и аппарат был расстрелян немецким «Альбатросом» практически в упор. В результате, в аэроплане после приземления насчитали двадцать четыре пробоины, а наблюдатель, корнет Алексей Островидов, получил тяжелое ранение в живот.^[33] 5-го августа, возвращаясь с разведки, погибли подпоручик Григорий Добровольский и лет-

чик-наблюдатель поручик Ольгерд Кундзин: у самолета «Лебедь» на высоте трехсот метров сложилось правое крыло ^[34]. А 19-го августа, летая во время боя на малой высоте, погибли, вероятно, от ружейного обстрела прапорщик Конон Федоров и наблюдатель подпоручик Хрисанф Прокопович. Сопровождавший их истребитель видел падение на местности, занятой противником ^[35].



Фото 16. Похороны летчиков, возможно поручика Г. И. Добровольского и летнаба поручика О. П. Кундзина. Рига, 1917 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

3-го сентября 1917 года русской армией под натиском немцев была оставлена Рига. 23-й КАО отступил в Венден (ныне Цесис, Латвия). Временно командовать отрядом стал прапорщик француз Анри Бурье. Разбежались нижние чины, из отряда уходили летчики. После большевистского переворота командиром отряда был избран механик Сергей Хорьков. Анри Бурье стал командиром 12-го авиадива, а Рудольф Калнин – его комиссаром. В декабре в отряде оставался только один летчик – ефрейтор Алексей Журов-Хохлов и только один летчик-наблюдатель, поручик Артемьев. ^[36]



Фото 17. Мотористы 23-го КАО.

Венден, 1917 год.

В центре сидит комиссар 12-го авиадива Р. М. Калнин. Над ним и правее механик С. Г. Хорьков. Через одного человека от Хорькова вправо сидит командир 12-го авиадива Анри Бурье (в кожанке).

Фото предоставлено Г. О. Сасковец.

В январе 1918 года в связи с приближением немцев отряд был отправлен в Псков, а затем, спустя две недели, под командой Сергея Хорькова эвакуирован сначала в Тверь, а потом в Москву. Там отряд был разбит на отделения: боевое и тыловое, с направлением первого под Меликес (Казанская губ). В июле месяце тыловое отделение было брошено на подавление Ярославского восстания, а отряд отправлен в Симбирск (ныне Ульяновск) для соединения с боеотделением. В июле отряд был придан 5-й армии, с переименованием в 23-й Свияжский. В конце 1918 г был передан 8-й армии, где пробыл до августа 1919 года и воевал в окрестностях Воронежа. ^[37]

Сергей Хорьков был в июне 1918 года отстранен от командования авиаотрядом Московским Оргвоздухфлотом, как наблюдатель, а не военный летчик. ^[38] Он продолжал летать в отряде наблюдателем вплоть до лета 1919 года, периодически исполняя обязанности врид командира. 6 июля 1918 года после подавления мятежа эсэров отряд получил задание осмотреть районы Москва-Муром-Ковров-Владимир с задачей следить за скоплением разбежавшихся из Москвы эсэров, а также состоянием железнодорожных путей, мостов и движением поездов, людей и подвод. Это задание было выполнено летчиком Сергеем Белозеровым и летнабом С. Г. Хорьковым. Результаты разведки были сообщены члену Совета Воздушного Флота Я. Т. Конкину. ^[39]

Командиром отряда 11-го июля 1918 года стал морской летчик Илья Сатунин, который уже через три дня производил бомбардировку Ярославля. ^[40] Далее он воевал под Казанью

вместе с летчиками 1-й Советской боевой авиационной группы Ивана Павлова.^[41] Под Казанью в отряде летал также военлет Илларион Сметанин с наблюдателем Федором Колосовым.^[42] Командование отрядом на тот момент перешло к красноенлету Сметанину, однако он разбился 24 августа 1918 года при выполнении боевого задания^[43], а затем к Иоганну Бригге, закончившему обучение в Казанской авиационной школе.^[44] В феврале 1919 года военлет Бригге разбился, выполняя тренировочный полет на «Сопвиче» с летчиком Цыганковым.^[45] Летчик-наблюдатель Ф. А. Колосов оставался в отряде до весны 1920 года.^[46]



Фото 18. Морской летчик И. В. Сатунин.
1917—1918 год

Фото из ЖЖ alhip.livejournal.com, фотоальбом летчика Морской школы воздушного боя (1917—1918) А. Москалика.

В мае 1919 года командиром 23-го «Свияжского» отряда был летчик Иван Ефимов.^[47] В июне он вместе с наблюдателем Рудольфом Калниным потерпел аварию: на «Сопвиче» на высоте около двухсот метров сорвало полотно с нижней части стабилизатора, вследствие чего был произведен вынужденный спуск, при этом самолет был совершенно выведен из строя.^[48] Вероятно вследствие этой аварии Иван Ефимов стал под разными предлогами отказываться от полетов, и в итоге после вмешательства помначавиарм 8 Ивана Павлова был 22-го августа 1919 года отстранен от командования отрядом.^[49] Временным командиром отряда 24-го августа 1919 года был назначен летчик-наблюдатель Рудольф Калнин.^[50]

27 августа 1919 г отряд был разбит войсками Деникина^[51] на станции Алексеевка, этот эпизод подробно описан И. У. Павловым в книге «Боевой путь. Записки красного летчика», поскольку 1-й истребительный и 23-й «Свияжский» авиаотряды в этот момент находились рядом.^[52] Самолеты удалось сохранить, однако эшелоны со всем отрядным имуществом полностью выгорели. Поскольку оба отряда имели славное боевое прошлое, было решено отправить их в тыл для переформирования. 27 сентября врид командира Рудольф Калнин получил указание отправить отряд для формирования в г. Тулу, а 28 сентября – отправиться в г. Москву к Авиадарму Сергееву для получения инструкций.^[53]

В Туле отряд находился вплоть до 1 февраля 1920 года. Здесь были получены самолеты, запчасти, пополнен личный состав (в 23-й был влит 51-й авиаотряд). На 1 января 1920 года в отряде было два действующих летчика, оба прошедших Первую мировую войну и побывавших в плену: кавалер Георгиевских крестов трех степеней Дмитрий Бондаренко и кавалер Ордена Св. Георгия 4-й степени и Георгиевских крестов всех четырех степеней Леонид Ефимов. А также два летчика-наблюдателя, Рудольф Калнин и Федор Колосов.^[54] 23-й разведывательный авиаотряд вошел в состав 12-й армии РККА и был отправлен на польский фронт. В марте 1920 года отряд находился в Харькове, а к 1 апреля – в Киеве, на станции Пост-Волынский.^[55]



Фото 19. Военный летчик Л. Г. Ефимов.
1914 год.
Фото предоставлено Г. А. Соболевой.

В конце апреля в районе Киева начались активные боевые действия, и отряд приступил к работе, производя разведки. В частности, 2 мая летчик Бондаренко, выполняя разведку в направлении Ворзеля, сделал вынужденную посадку около деревни Рубежовка, в связи с остановкой мотора. Польская кавалерия наступала, но время оставалось, и Бондаренко вызвал из отряда моториста Жукова, а сам, не дождавшись починки аппарата, уехал в Киев. Жуков в итоге смог спасти аппарат «Сопвич» и пулемет Льюис, отсоединив крылья и воспользовавшись помощью арьергарда комендантской части, причем несколько километров аппарат тащили на руках и только потом смогли найти подводку.^[56]

Отряд был переброшен на восток, на станцию Белополье, затем ближе к линии фронта – на станцию Бобровицы, откуда в начале июня велась боевая работа в направлении Остер-Окупинова-река Тетерев.^[57] В начале июня в отряд прислали новых летчиков, выпускников Московской авиашколы – Ивана Бабкина и Николая Даркова. Кроме того, в течение недели в отряде находился и Петр Шелухин, которому был выделен «Ньюпор-17». Особый героизм проявил военлет Леонид Ефимов: после падения у него сильно болела рука, но он мужественно совершал боевые вылеты.^[58] Бондаренко в результате аварий и конфликтов с мотористами был нервно истощен, и на разведки уже не летал. Позднее он был отчислен из отряда. В связи с успешным контрнаступлением и взятием Киева частями РККА 23-й разведывательный авиаотряд был переведен на станцию Бровары.^[59]



Фото 20. Летчики и наблюдатели 23-го РАО РККА.
Окрестности Киева, лето 1920 года.
В центре с галстуком командир отряда краслетнаб Р. М. Калнин.
Фото предоставлено Г. О. Сасковец.



Фото 21. Самолеты 23-го РАО РККА

Окрестности Киева, лето 1920 года.
Фото предоставлено А.Г. Сеницыным



Фото 22. 23-й РАО РККА у вагона.
Окрестности Киева, лето 1920 года.

Сидит в нижнем ряду по центру командир отряда краслетнаб Р. М. Калнин. Справа от него красвоенлет И. П. Бабкин. В том же ряду через одного человека слева от Калнина комиссар отряда А. Ф. Сеницын. В верхнем ряду слева стоит красвоенлет Л. Г. Ефимов. Фото предоставлено Г. А. Соболевой.

В дальнейшем 23-й авиаотряд был отправлен на станцию Коростень, потом в Луцк, а затем, после завершения активных боевых действий, на станцию Пост-Волынский и далее, уже в декабре 1920 года, – в Винницу.^[60] Здесь отряд находился до 21 апреля 1921 года, добившись выделения земельного участка под постоянный аэродром и постройки ангара для самолетов.^[61] Затем отряд погрузился в эшелон и 24 апреля 1921 года прибыл в Киев, разместившись в течение нескольких дней на Караваевских дачах. Самолеты находились на Посту-Волынском.



Фото 23. Командир 23-го РАО РККА краслетнаб Р. М. Калнин с Орденом Красного Знамени.

Винница, зима 1921 года.

Фото предоставлено Г. О. Сасковец.

Пребывание в Киеве на этот раз не обошлось без происшествий. 11 мая мотористы отряда по неосторожности сожгли в ангаре на Посту-Волынском трофейный самолет «SVA-10», принадлежавший Командующему ВВС КВО Ивану Павлову. [62] 22 мая врид Командира отряда Красноенлет Георгий Гончаров, завершая групповой полет с Красноенлетом Ефимовым, на посадке развил слишком большую вертикальную скорость. Его «Ньюпор» врезался мотором в землю, сделав два переворота. Машина была разбита вдребезги, летчик, ударившийся головой, отправлен в Университетскую клинику. [63]

В июне 1921 года из отряда было выделено бойзвено, направленное в Полтаву на борьбу с Махно. Красноенлет Леонид Ефимов отправился туда на самолете, мотористы с горючим и боеприпасами поехали поездом. [64] Однако 16 июня у Ефимова на «Сопвиче» на высоте около ста метров отказало управление, возможно в результате диверсии, и он потерпел серьезную аварию. [65] Вместо Ефимова в бойзвено вылетел молодой, но уже опытный летчик, воевавший с Врангелем в Крыму, кавалер Ордена Красного Знамени Василий Иньшаков. [66] Тот же Иньшаков в августе стал виновником еще одного происшествия: при неудачной незапланированной посадке на Куреневском аэродроме в Киеве его «Ньюпор 24 бис» скапотировал, за что герой Крыма чуть не попал на гарнизонную гауптвахту. [67]

13 октября 1921 года 23-й авиаотряд был передан в распоряжение Штаба Воздухофлота Западного фронта с переименованием в 3-й неотдельный авиационный отряд 2-й воздушной эскадрильи и перебазировался в Минск. Там под штаб и общежитие был занят дом №14 по Раковской улице. Склад технического имущества, горючих и смазочных материалов находился в вагонах на посту Козырево Александровской железной дороги в четырех верстах от города. Самолеты располагались на Слепянском государственном аэродроме на расстоянии четырех верст от Минска (в противоположной стороне от поселка Козырево). [68] Таким образом авиационный отряд, просуществовав почти десять лет, перестал быть отдельной боевой единицей.

2 ноября 1921 года красноенлет Эдуард Чепович перелетел из Минска, вероятнее всего в Литву. [69] Вследствие этой причины, а может быть вследствие отсутствия какого-либо формального образования, 1 января 1922 года Рудольф Калнин сдал командование отрядом красному летчику-наблюдателю Николаю Коротневу. [70] На тот момент он оставался в отряде единственным «читинцем», прослужив в части с момента ее создания и до момента прекращения самостоятельного существования. Командовал отрядом Рудольф Калнин по сумме двадцать восемь месяцев – дольше, чем поручик А. Н. Калашников, штабс-капитаны П. П. Никольский и П. С. Прищепов (по пятнадцать месяцев каждый).

[1] М. А. Хайрулин. Российский исторический журнал «Родина» №2/2012, статья опубликована под титулом «Военная авиация России: первые шаги»

[2] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 6. Л. 84, 87

[3] Там же. Д. 9. Л. 178, 178 об

[4] Там же. Л. 231 об

[5] Там же. Д. 9 и 10

[6] Там же. Д. 10. Л. 170 об

[7] Там же. Д. 17 и 18

[8] Там же. Д. 17. Л. 50, 50 об

- [9] Там же. Д. 17. Л. 61
- [10] Там же. Л. 180—181
- [11] Там же. Д. 18. Л. 10
- [12] Там же. Д. 24. Л. 49, 49 об, 52, 52 об
- [13] Там же. Ф. 2008 О. 1. Д. 1743. Л. 1. 1 об
- [14] Там же. Д. 634
- [15] Там же. Д. 850
- [16] Там же. Д. 2157. Л. 1—3
- [17] П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империалистическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, стр. 7—10
- [18] РГВИА. Ф. 2008 О. 1 Д. 119 и 850
- [19] Здесь и далее П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империалистическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, стр. 7—10
- [20] В. М. Ткачев. «Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910—1917 гг.». ГИЦ «Новое культурное пространство», СПб, 2007
- [21] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1376. Л. 1
- [22] Там же. Л. 9
- [23] Там же. Д. 1387. Л. 13, 19
- [24] Там же. Д. 1779. Л. 3
- [25] В. М. Ткачев. «Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910—1917 гг.». ГИЦ «Новое культурное пространство», СПб, 2007
- [26] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1933. Л. 25—26 об
- [27] Там же. Д. 2131. Л. 3, 4
- [28] Приказ 12 армии №542 от 02.07.1916
- [29] В. М. Ткачев. «Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910—1917 гг.». ГИЦ «Новое культурное пространство», СПб, 2007
- [30] В. Гурко «Война и революция в России. Мемуары командующего западным фронтом». Париж, 1918
- [31] РГВИА. Ф. 2008. О. 1 Д. 1387, Л. 25
- [32] Там же. Д. 1779. Л. 16, 27
- [33] РГВИА. Ф. 2041. О. 1. Д. 39. Л. 335
- [34] Там же. Ф. 2008 О. 1. Д. 1253. Л. 26
- [35] Там же. Д. 2131. Л. 5
- [36] Там же. Д. 762. Л. 4 и 7 об
- [37] РГВА. Ф. 11812. О. 1. Д. 22. Л. 43—46
- [38] Там же. Д. 4. Л. 2
- [39] Ф. М. Силантьев Из воспоминаний о 23-м Корпусном А. О. в первый год советской власти. ЦГАКА. Ф. 185. О. 22. Д. 102. Л. 54. Ф. 11904. О. 1. Д. 6. Л. 47—50.
- [40] А. Мартынов-Маров, «Красвоенлет Сатунин». Авиация и Космонавтика, №10 за 1977 г, стр 16

[41] И. У. Павлов «Боевой путь. Записки красного летчика». Издательство ЦК ВЛКСМ Молодая Гвардия, 1937

[42] Ф. М. Силантьев Из воспоминаний о 23-м Корпусном А. О. в первый год советской власти. ЦГАКА. Ф. 185. О. 22. Д. 102. Л. 54. Ф. 11904. О. 1. Д. 6. Л. 47—50.

[43] РГВА. Ф. 29. О. 4. Д. 108. Л. 67 об- 68

[44] Там же. Ф. 100. О. 3. Д. 815. Л. 857 об

[45] Там же. Д. 808. Л. 336

[46] И. У. Павлов «Боевой путь. Записки красного летчика». Издательство ЦК ВЛКСМ Молодая Гвардия, 1937

[47] РГВА. Ф. 100. О. 3. Д. 818. Л. 144

[48] Там же. Д. 816. Л. 454. Д. 818, Л. 159

[49] РГВА. Ф. 100 О. 3 Д. 815, Л. 237—240

[50] Там же. Ф. 11812. О. 1. Д. 7. Л. 2

[51] Там же. Д. 22. Л. 43—46

[52] И. У. Павлов «Боевой путь. Записки красного летчика». Издательство ЦК ВЛКСМ Молодая Гвардия, 1937

[53] РГВА. Ф. 100. О. 3. Д. 837. Л. 44, 45

[54] Там же. Ф. 11812. О. 1. Д. 7. Л. 1

[55] Там же. Д. 4. Л. 165

[56] Там же. Д. 23. Л. 76

[57] Там же. Д. 5. Л. 61, 75, 77

[58] Там же. Д. 5. Л. 77

[59] Там же. Л. 110

[60] Там же. Д. 28 Л. 62. Д. 6. Л. 145

[61] Там же. Д. 23, Л. 60—62

[62] Там же. Л. 79

[63] Там же. Л. 95 и 138

[64] Там же. Л. 144, 152

[65] Там же. Д. 16. Л. 23 об, 24, 40

[66] Там же. Д. 23. Л. 139

[67] Там же. Л. 200

[68] Там же. Д. 22. Л. 43—46

[69] Там же. Ф. 29. О. 4 Д. 657. Л. 28 об

[70] Там же. Ф. 11812. О. 1. Д. 24. Л. 7

Военный летчик А. Н. Калашников

Открывать сборник историй о летчиках 23-го отряда, конечно, должен его командир. Начальников у отряда было несколько. Штабс-капитан П. П. Никольский ^[1], штабс-капитан П. С. Прищепов, поручик Б. Н. Фирсов ^[2], поручик М. Ф. Ивков (зять А. М. Кованько) ^[3], штабс-капитан Е. А. Иньков, поручик Р. К. Шоманский ^[4], поручик А. Н. Калашников ^[5], штабс-капитан В. Шульц ^[6], поручик А. А. Бурье ^[7], в Красной армии – С. Г. Хорьков ^[8], И. В. Сатунин, И. Сметанин, И. Э. Бригге ^[9], И. Д. Ефимов ^[10], Р. М. Калнин ^[11] ... Наиболее ярким из дореволюционных командиров, сплотившим вокруг себя офицеров и нижних чинов, сделавшим отряд полноценной боевой единицей и лучшим по корректировке артиллерийской стрельбы на Северном фронте летом 1916 года, был Андрей Николаевич Калашников.



Фото 1. Поручик А. Н. Калашников.
Рига, 1916 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

Согласно материалам его личного дела в РГВИА ^[12], будущий летчик родился в семье Генерал-Майора из дворян Петроградской губернии 18 ноября 1888 года. В Гатчинском Сиротском Институте Императора Николая I-го окончил полный курс, потом закончил Павловское Военное училище по первому разряду, причем в унтер-офицерское звание был переименован менее чем через год после поступления. Произведен в подпоручики в 25-й Саперный батальон

во 2-ю роту, куда прибыл 10 сентября 1910 года, и уже 8 октября назначен обучающим учителей молодых солдат. Заведовал с перерывами саперным классом, был врид делопроизводителя батальонного суда, делопроизводителем офицерского заемного капитала и начальником пожарной команды. А в 1912 году связал свою жизнь с авиацией.

Обучался на теоретических курсах им. Захарова при Петроградском Политехническом институте с 6 марта по 26 мая 1912 года, учился в Офицерской школе авиации Отдела Воздушного Флота с 18 июня, причем с 22 ноября по 22 декабря был врид адъютанта школы. Сдал экзамен на летчика 29 ноября, выполнил условия на военного летчика 11 декабря, прикомандирован к формируемой 1-й авиационной роте 22 марта 1913 года.



Фото 2. Осмотр аэроплана И. И. Сикорского «Русский витязь»
Государем Императором.

Красное Село, 25 июля 1913 года.

Император Николай II у кабины в светлой шинели. Слева от него И. И. Сикорский. Прямо перед Сикорским сидит военный летчик А. Н. Калашников.

Фото из книги В. М. Томича «Русские воздушные силы»^[13]

12 февраля 1914 года зачислен в 18-й корпусной авиационный отряд (далее КАО), которым командовал штабс-капитан С. А. Бойно-Родзевич. С 16 мая по 6 июня находился во Владимирском лагере для корректирования артиллерийской стрельбы. Принимал участие в перелете Петроград-Рига с 16 июня по 8 июля. Вступил в Первую мировую войну летчиком 18-го КАО, с 17 июля по 4 сентября 1915 года переучивался на аппарат «Вуазен». 24 октября 1915 года был переведен в 20-й КАО, которым командовал В. М. Ткачев.



Фото 3. Поручик А. Н. Калашников с командиром 20-го КАО есаулом В. М. Ткачевым.
Рига, 1915 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

27 декабря 1915 года вступил в командование 23-м корпусным авиационным отрядом. Интересно, что на тот момент 23-й КАО входил в 7-ю авиароту, которой командовал... С. А. Бойно-Родзевич, бывший командир поручика Калашникова.



Фото 4. Офицеры 7-й авиароты. Петроград, 1916 год.
Сидит в центре командир авиароты капитан
С. А. Бойно-Родзевич, рядом с ним справа помощник,
капитан П. П. Никольский (бывший командир 23-го КАО).
Фото из ЖЖ <https://humus.livejournal.com/>.

Отряд базировался в Риге. Матчасть – на тот момент трофейные «Альбатрос» и «Марс», несколько потрепанных «Депердюссенов» и пара «Вуазенов», – не позволяла производить дальние разведки над хорошо укрепленным и прикрытым авиацией немецким тылом. Зато корректировка артиллерийской стрельбы была налажена отлично, и работа отряда стала одним из ключевых факторов успеха русских войск в июле 1916 года под Ригой. Вот выдержка из боевой аттестации поручика Калашникова за 1916 год за подписью командира 12-го авиадивизиона штабс-капитана Бойно-Родзевича:

«Поручик Калашников является старым и опытным летчиком, хорошим офицером и администратором. Отлично управляет своими офицерами. Ровен и требователен с нижними чинами. Умеет из каждого подчиненного извлечь наибольшую пользу для дела. Не имея возможности производить отрядом разведок – образцово поставил корректирование, умело использовав наблюдателя поручика Савицкого. Пользуется авторитетом вообще среди летчиков, вполне подготовлен к должности помощника командира дивизиона. «Выдающийся». [14]



Фото 5. Посадка аэроплана «Марс» с отвалившимся колесом.
Рига, 1916 год. Пилотирует А. Н. Калашников.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

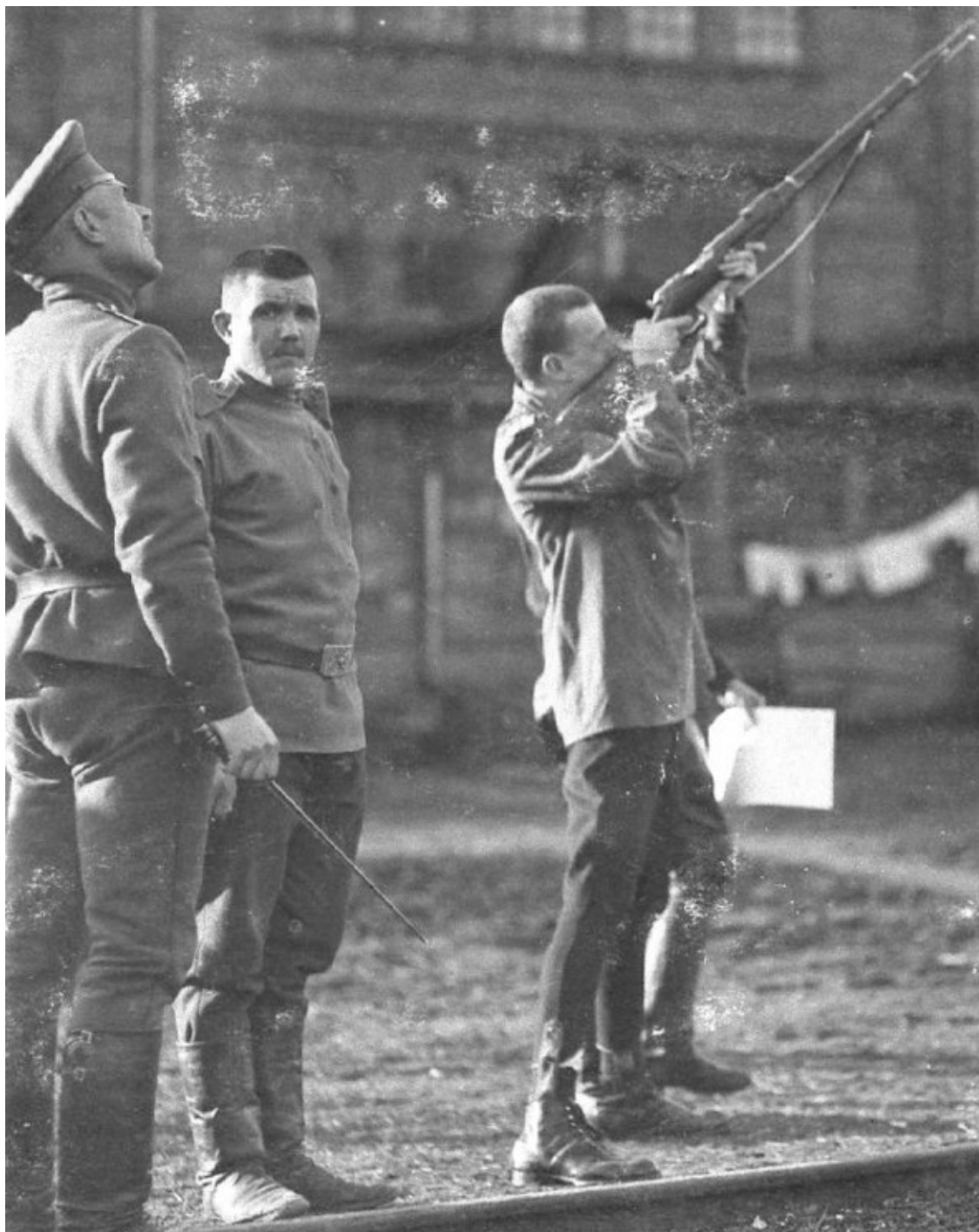


Фото 6. Стрельба по метеорологическому шару на столбе.
Рига, 1916 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

Его любили все. Именно он в марте 1916 года ходатайствовал перед Авиадармом Великим Князем Александром Михайловичем о назначении летчиками научившихся летать в отряде мотористов ^[15]:

*«РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНАЯ АВИАКАНЦ, ГЕНЕРАЛУ ФОГЕЛЮ, БЕЗ ЗАГОЛОВКА, 26/III
1916 г*

Вход №7034

НАЧАЛЬНИК 23-ГО АВИАОТРЯДА ХОДАТАЙСТВУЕТ НАЗНАЧЕНИЕ ЛЕТЧИКАМИ СТАРШИХ УНТЕР ОФИЦЕРОВ, ВЫУЧИВШИХСЯ ЛЕТАТЬ В ОТРЯДЕ И СОВЕРШИВШИХ ПО ОДНОМУ БОЕВОМУ ПОЛЕТУ ТОЧКА ПРОШУ УВЕДОМИТЬ ДОСТАТОЧНО ЛИ ВЫПОЛНЕНИЕ ВЫШЕУКАЗАННЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ НАЗНАЧЕНИЯ УНТЕР ОФИЦЕРОВ ЛЕТЧИКАМИ ТОЧКА ВЕНДЕН 2897 СОКОВНИН

По донесению начальника 23 К.О. на 1 мая показал старш. унт. офиц Кротюк и Федоров.»

В июне Илларион Кротюк и Конон Федоров получили должность военного летчика, а позже – звание прапорщика.



Фото 7. Награждение нижних чинов 23-го КАО.

Рига, 1916-й год.

Ближайший награжденный ст. ун. оф К. Ф. Федоров, награждает командир отряда поручик А. Н. Калашников.

Фото из фондов Государственного фотоархива Эстонии.

Именно Калашников принял в отряд летчика-наблюдателя Прокоповича, которого чуть не списали из авиации подполковник Кравцевич и штабс-капитан Кульвинский ^[16]. И тот геро-

ически воевал больше года, трагически разбившись вместе с Кононом Федоровым в боевом вылете в августе 1917 года (см. статью «**Летчик-наблюдатель Х. Л. Прокопович**»)^[17]

Именно Калашникову Рудольфу Калнин обязан возможностью защищать Родину в боевых вылетах весной 1916 года, когда он заслужил Георгиевскую медаль 4-й степени и налетал наблюдателем около сорока летных часов.^[18] Именно при Калашникове Калнин был отправлен во Францию на обучение от 12-го авиадива.^[19]

Поручик Калашников был не просто отличным летчиком. Он умел управлять, умел видеть в людях потенциал, умел отправлять их на смерть так, чтобы они вернулись... За время командования Калашникова активно работавший отряд не потерял ни одного летчика. Что это – простое везение?..



Фото 8. Поручик А. Н. Калашников на мотоцикле.

Рига, 1917 год.

Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

...по иронии судьбы, смерть Андрея Николаевича была нелепой и с авиацией не связана. Он разбился на отрядном мотоцикле во время служебной поездки 6 апреля 1917 года^[20]. «Индиан» Калашникова из-за внезапной поломки врезался в телеграфный столб. От полученных ран Андрей Николаевич на следующий день скончался в больнице. Ему было 28 лет.



Фото 9. Поручик А. Н. Калашников в больнице.
Рига, 1917 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

В одной из рижских газет была помещена заметка: *«7 апреля 1917 г. скончался командир... авиац. отряда на рижском фронте поручик А. Н. Калашников, разбиившись от поломки мотоциклета во время служебной поездки. Покойный пользовался репутацией опытного и бесстрашного военного летчика, самоотверженно и с редким знанием дела несшего трудную и ответственную боевую разведывательную службу. На рижский фронт К. был переведен в конце 1915 года, после того, как он прослужил долгое время в Галиции, где он обратил на себя внимание рядом смелых и отважных полетов. За свои полеты К. был награжден Георгиевским оружием и всеми очередными боевыми орденами. Как командир авиац. отряда, А. Н. Калашников показал себя с лучшей стороны, пользуясь, благодаря своей чуткой сердечности, общей любовью офицеров и солдат. Не раз покойный был в атмосфере величайших опасностей, не раз, предпринимая опасные и рискованные полеты, он находился на волосок от гибели. И после того, как ему удалось избежать опасностей своей тяжелой боевой службы, ему суждено было пасть жертвой трагической случайности.»*

В связи с кончиной Калашникова, 7 апреля 1917 года Инспектор авиации Северного фронта полковник Кравцевич отправил в 12-й авиадив следующую телеграмму ^[21]:

От Инспекции фронта примите наше глубокое соболезнование по поводу гибели славного командира Отряда и летчика.

Гроб с телом поручика Калашникова был для захоронения отправлен домой поездом ^[22].



Фото 10. Похороны поручика А. Н. Калашникова.
Рига, 1917 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.



Фото 11. Погребальный вагон поручика А. Н. Калашникова.
Рига, 1917 год.
Фото с сайта Государственного фотоархива Эстонии.

За время службы поручик Калашников был награжден^[23]:

ВЫСОЧАЙШИМ приказом по В.В. орденом Св. Станислава 3-й степени 20 февраля 1914 года;

ВЫСОЧАЙШИМ приказом орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» 6 декабря 1914 года;

За отличия в делах против неприятеля орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом 10 января 1915 года;

За производство воздушной разведки под огнем неприятеля Георгиевским оружием 13 января 1915 года;

ВЫСОЧАЙШИМ приказом орденом Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом 22 августа 1915 г.;

За отличия в делах против неприятеля орденом Св. Станислава 2-й степени с мечами 22 сентября 1915 года.

[1] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 9. Л. 178, 178 об

[2] Там же. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 3

[3] Там же. Л. 4

[4] Там же. Д. 1387. Л. 19

[5] Там же. Л. 5—6

[6] Там же. Д. 2131. Л. 1 об

[7] Там же. Д. 1036. Л. 28, 29

[8] РГВА. Ф. 11812. О. 1. Д. 24. Л. 134—135

[9] Там же

[10] Там же. Ф. 100. О. 3. Д. 815. Л. 239

[11] Там же. Ф. 11812. О. 1 Д. 7. Л. 2

[12] РГВИА. Ф. 2008. О. 1 Д. 1387. Л. 1—25

[13] Томич В. М. «Русские воздушные силы: Материалы по истории». Викмо-М, М., 2022

[14] Там же. Л. 1 об

[15] Там же. Д. 2131. Л. 3

[16] Там же. Д. 1873. Л. 16

[17] Там же. Д. 2131. Л. 5

[18] Приказ 12 армии №542 от 02.07.1916

[19] РГВИА. Ф. 493. О. 3. Д. 14. Л. 167, 167 об

[20] Там же. Ф. 2041. О. 1. Д. 76. Л. 126

[21] Там же. Л. 127

[22] Там же. Ф. 493. О. 3. Д. 142. Л. 26

[23] Там же. Ф. 2008. О. 1 Д. 1387. Л. 6

Военные Летчики П. П. Никольский и П. С. Прищепов

Первыми начальниками 23-го корпусного авиационного отряда были Петр Павлович Никольский и Петр Семенович Прищепов. Оба они числились в отряде с момента его создания. А если точнее, с момента создания авиационного отряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте, в Чите, 13 мая 1912 года.^[1] Кстати, Никольский уже раньше служил в этой роте в 1910 году, будучи еще поручиком-воздухоплавателем.^[2] Прищепов был старше: он родился 31 января 1879 года^[3], Никольский чуть младше: 9 августа 1885 года^[4]. Прищепов был женат, у него был сын 1908 года рождения^[5]. Никольский – холост^[6].

Обоих офицеров с момента появления в России аэропланов влекла авиация. Никольский, который в январе 1911 года был поручиком 1-й Кавказской воздухоплавательной роты и изъявил желание обучаться полетам, характеризовался командиром так^[7]: *Дисциплинирован, трезвый, исполнительен по службе, знает и любит техническое дело, знаком с устройством моторов и паровых машин, отважен, любит Воздухоплавательное дело. Спортсмен.*

Оба штабс-капитана в 1911 году закончили Севастопольскую Офицерскую школу авиации, в августе 1911 года участвовали в маневрах Варшавского военного округа: Никольский за «Южную» группу, Прищепов – за «Северную»^[8].



Фото 1. Выпускники Офицерской школы авиации

Отдела воздушного флота.

Крым, 1911 год.

Сидит на стуле четвертым слева

Великий Князь Александр Михайлович.

Стоят второй справа штабс-капитан П. П. Никольский, прямо за Великим Князем поручик В. Р. Поплавко, четвертый слева штабс-капитан П. С. Прищепов.

Фото из книги Томич В. М.

«Русские воздушные силы: Материалы по истории»^[9]

В конце весны 1912 года Прищепов принял временное командование авиаотрядом ^[10]. Никольский в это время еще был в Москве, где наблюдал за постройкой аэропланов на заводе «Дукс». Он прибыл в Читу только в июле 1912 года ^[11].



Фото 2. Офицеры 4-й Сибирской воздухоплавательной роты.
Чита, 1912 год.

Сидит второй справа командир роты
подполковник Н. Ч. Гинейко.

Стоят слева направо летчики авиаотряда: поручик Б. Н. Фирсов, штабс-капитан
П. С. Прищепов, поручик В. Р. Поплавко.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

Никольский летал мало: за лето и осень 1912 года его налет составил чуть более 4 часов, за 1913 год – около 7 часов. Для сравнения, Прищепов налетал за 1912 год 10 часов, за 1913 год – 17 часов. При этом, Прищепов обучал полетам на «Фармане-7» нижних чинов отряда. Однако его налет не был рекордным. Для сравнения, поручик авиаотряда Борис Фирсов налетал за 1912 год 50 часов, за 1913 – 40 часов. А еще один летчик части, поручик Виктор Поплавко, – 33 часа в 1912 году. ^[12]



Фото 3. Офицеры 4-й Сибирской воздухоплавательной роты.
Чита, 1912 год.

Сидят третий слева командир роты подполковник Н. Ч. Гинейко, третий справа поручик В. Р. Поплавко.

Стоит третий слева штабс-капитан П. С. Прищепов.
Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.



Фото 4. Штабс-капитан Прищепов, поручики Фирсов и Поплавко в поисках подручного материала для спасения застрявшей в грязи автомобильной техники.

Чита, 1912 год.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

О полетах авиационного отряда в июле 1913 года отозвался Командующий Иркутским военным округом Генерал от инфантерии А. Е. Эверт^[13]:

19-го и 20-го июля я присутствовал в лагерном сборе под Читой.

Из чинов авиационного отряда при мне летали Штабс-Капитан Никольский на «Блерио», Штабс-Капитан Прищепов на «Фармане» /один и с пассажиром/, поручик Фирсов на только-что исправленном у себя «Фармане» и два унтер-офицера, один на «Блерио» а другой на «Фармане».

Полеты были вполне удачны. Лишь у летавшего на «Блерио» унтер-офицера Госповского мотор начал работать неверно; но Госповский остановил мотор и вполне удачно спланировал на землю.

Подписал: Командующий войсками, Генерал от Инфантерии Эверт.



Фото 5. Командующий Иркутским военным Округом Генерал от инфантерии А. Е. Эверт около аэроплана «Фарман-16» авиационного отряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте.

Чита, 20 июля 1913 года.

А. Е. Эверт второй слева от кабины аэроплана. На фоне кабины начальник отряда штабс-капитан П. П. Никольский и поручик Б. Н. Фирсов. Второй справа (первый справа во втором ряду) ст. ун. оф М. Госповский.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым



Фото 6. Офицеры и нижние чины авиаотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте на фоне аэроплана «Ньюпор-4».

Чита, август 1913 года.

Сидят слева направо штабс-капитан П. С. Прищепов, штабс-капитан П. П. Никольский, поручик Б. Н. Фирсов.

Стоят ученики-летчики ст. ун. оф М. Госповский, ст. ун. оф Г. С. Крякин, мл. ун. оф И. З. Красюк, ефрейтор Р. М. Калнин.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

В феврале 1914 года Никольский и Прищепов, а вместе с ними 27 нижних чинов, были переведены в 23-й корпусной авиационный отряд, а затем отправлены в Варшаву, где отряд влился во 2-ю авиароту.^[14] Практически сразу по прибытии Никольский сдал командование отрядом Прищепову, а сам был переведен в 1-ю авиароту и 16 мая вступил в командование 22-м корпусным авиационным отрядом.^[15]

Через месяц, 16 июня, 18-й и 22-й корпусные авиационные отряды совершили в полном составе круговой перелет по маршруту Петербург – Везенберг (Раквере) – Ревель (Таллин) – Гапсаль (Хаапсалу) – Пернов (Пярну) – Рига – Юрьев (Тарту) – Петербург, завершившийся 7 июля. Из Петербурга вылетело 10 аэропланов под общим руководством начальника 18-го корпусного авиационного отряда штабс-капитана Сергея Бойно-Родзевича, с которым Никольский служил еще в Чите, в 4-й Сибирской воздухоплавательной роте^[16]. Интересно, что в этом перелете принял участие и летчик 18-го КАО Андрей Калашников, будущий командир 23-го КАО.^[17]

Началась Первая мировая война, которая быстро выявила недостатки некоторых летчиков «первой волны». Они летали только в спокойной атмосфере, утром и вечером, боялись «рему», то есть болтанки, и вообще плохих погодных условий. Такие пилоты отчислялись из авиаотрядов и направлялись в тыл, приемщиками на авиазаводы и в авиароты для работы

с техникой. В частности, приказом Командующего Северо-Западным фронтом от 18 сентября 1914 года был отчислен от должности начальник 23-го КАО штабс-капитан Прищепов (в августе отряд потерял все пять самолетов «Фарман-16», причем только один был сбит огнем собственной пехоты, остальные поломаны при посадках).^[18]

Прищепов был направлен в распоряжение командира XV-го корпуса^[19] и в дальнейшем работал приемщиком на заводе «Мотор»^[20]. В 1915 году он, будучи штабс-капитаном, прикомандированным к Главному военно-техническому управлению, был награжден Орденом Св. Анны 3-й степени,^[21] а в декабре 1916 года, будучи младшим авиационно-воздухоплавательным приемщиком, орденом Св. Анны 2-й степени^[22].

Штабс-капитан Никольский командовал 22-м КАО до 16 июля 1915 года^[23], был награжден орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом. Затем он был переведен в 7-ю авиароту помощником по технической части. Командовал 7-й авиаротой штабс-капитан Бойно-Родзевич, хлопотавший о назначении Никольского как бывший сослуживец.^[24] С осени 1915 года к 7-й авиароте стал относиться и 23-й КАО, переброшенный в Рижский укрепрайон.^[25]



Фото 7. Офицеры 7-й авиароты. Петроград, 1916 год.
Сидит в центре командир авиароты капитан
С. А. Бойно-Родзевич, рядом с ним справа помощник,
капитан П. П. Никольский (бывший командир 23-го КАО).
Фото из ЖЖ <https://humus.livejournal.com/>.

Позднее Бойно-Родзевич стал командиром 12-го авиадива, Никольский оставался его помощником. Вероятно этим объясняется отправка Рудольфа Калнина во Францию от 12-го

авиадива летом 1916 года^[26]: Никольский прекрасно знал этого «летающего моториста», еще с Читы. Его аттестация за 1917 год гласит^[27]:

Капитан Никольский как старый летчик обладает опытом и всеми необходимыми знаниями, как теоретически, так и... практически, благодаря чему был бы полезен... на заводе, в роли помощника начальника авиационной приемки и проч. С офицерами живет хорошо, с солдатами хуже. К должности командира дивизиона подготовлен и может занять ее.

Командир 12 Авиадива Капитан Бойно-Родзевич

Впрочем, Инспектор авиации Северного фронта полковник Кравцевич был более скептически^[28].

Согласен с аттестацией за исключением заключения. Считаю к командованию дивизионом еще не подготовленным. 26/IV 1917 г.

В 12-м авиадиве Никольский прослужил до мая 1917 года, когда у него случился крупный конфликт с нижними чинами. Бойно-Родзевич в боевой аттестации подчиненного писал^[29]:

«Ввиду предъявляемой им требовательности в работе к солдатам Авиадива, после революции отношения обострились и совместная служба не возможна. Отношения с офицерами отличные.»

В июне 1917 года капитан Никольский был отправлен в филиал Гатчинской авиашколы в Одессу, для прохождения курса высшего пилотажа^[30]. Однако с курсов он был откомандирован как малоуспешный и... вероятно, в ноябре 1917 года решил не возвращаться в распоряжение Увофлот, тем более что подполковник Бойно-Родзевич был к этому моменту назначен помощником инспектора авиации армий Юго-Западного фронта по технической части. Так или иначе, в ответ на свой запрос Авиадарм Ткачев получил следующую телеграмму^[31]:

СТАВКУ АВИАДАРМ Принято 15/XI 1917

СООБЩАЮ ДЛЯ СВЕДЕНИЯ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК ПОДПОЛКОВНИК НИКОЛЬСКИЙ НАЗНАЧАЕТСЯ ШТАБ ОФИЦЕРОМ ДЛЯ ПОРУЧЕНИЙ ПРИ ВОЕННОМ КОМИССАРЕ ОДЕССКОГО ОКРУГА 28 ВОЕННЫЙ КОМИССАР ПОПЛАВКО

Да-да. Военным комиссаром Одессы в ноябре 1917 года оказался сослуживец Петра Никольского по Чите – военный летчик Виктор Родионович Поплавко...

По данным сайта ria1914.info, П. П. Никольский служил в Добровольческой армии и ВСЮР. Во время Гражданской войны был летчиком 2-го авиаотряда Добровольческой армии, затем помощником командира 2-го авиадивизиона. Получил воинское звание полковника. Жил в эмиграции в Сербии. Умер 2 июня 1938 года в Белграде от туберкулеза. Похоронен на Новом кладбище в Белграде, Сербия (уч. 82, м. 185).

П. С. Прищепов служил в РККА. В частности, в журнале «Вестник Воздушного Флота» за 1923 год есть его теоретическая статья «Внеосные двигатели», насыщенная формулами и расчетами^[32]. А в 24 января 1924 года он скончался от воспаления легких. Вот как о нем писали в некрологе в журнале «Самолет»^[33]:

Не легка была его служба. Он управлял приемочной частью Главвоздухфлота в период гражданской войны, когда авиазаводы находились в исключительно трудном положении: фронтовики оставались нередко недовольными качеством выпускаемых самолетов, а заводы жаловались на строгость требований Главвоздухфлота. Много труда и знаний положил покойный в дело усовершенствования производства на авиазаводах и установления стройной связи между Главвоздухфлотом и заводами.

Петр Семенович не был «дипломированным» инженером, но работал неустанно в области теории и, имея огромную практику в области любимого им моторостроения, он был одним из общепризнанных авторитетов в этой области, и мнения его всегда пользовались заслуженным весом.

Отличительной чертой покойного была скромность. Он был не из тех, кто говорил о себе и о ком говорили в широких кругах. Но он сделал много в области будничной, не показной работы, и память о нем останется яркой среди всех тех, кто знал его и работал с этим чистым и стойким тружеником.



Фото 8. П. С. Прищепов.

Журнал «Самолет», №2 за 1924 год

[1] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 9. Л. 178, 178 об

[2] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1743. Л. 1

[3] По данным сайта retgoplan.ru, статья Прищепов Петр Семенович

[4] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1743. Л. 1

[5] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 12. Л. 79

[6] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1743. Л. 1

[7] РГВИА. Ф. 802. О. 3. Д. 178. Л. 33

[8] В. М. Ткачев. «Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910—1917 гг.». ГИЦ «Новое культурное пространство», СПб, 2007

[9] Томич В. М. «Русские воздушные силы: Материалы по истории». Викмо-М, М., 2022

[10] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 9. Л. 178

- [11] Там же. Д. 10. Л. 57
- [12] Там же. Д. 9, 10, 17 и 18
- [13] Там же. Д. 17. Л. 50—50 об
- [14] Там же. Д. 24. Л. 49, 49 об, 52, 52 об
- [15] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1743. Л. 1
- [16] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 9. Л. 11. и Д. 10. Л. 348
- [17] В. М. Ткачев. «Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910—1917 гг.». ГИЦ «Новое культурное пространство», СПб, 2007
- [18] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 3
- [19] Там же. Д. 634.
- [20] Журнал «Самолет» №2 за 1924 год
- [21] Приказ Его Императорского Величества, в присутствии своем в Царском Селе, 30 июля 1915 года
- [22] Приказ Его Императорского Величества, в присутствии своем в Царском Селе, 6 декабря 1916 года
- [23] РГВИА. Ф. 2041. О. 1. Д. 84. Л. 104
- [24] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1743. Л. 1, 4, 6—11
- [25] П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империалистическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, С. 7—10
- [26] РГВИА. Ф. 493. О. 3. Д. 14. Л. 167, 167 об
- [27] РГВИА. Ф. 2041. О. 1. Д. 84. Л. 104 об
- [28] Там же
- [29] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1743. Л. 43—44
- [30] Там же. Л. 27
- [31] Там же. Л. 38
- [32] «Вестник воздушного флота», №6 за 1923 год, С. 76—80
- [33] Журнал «Самолет» №2 за 1924 год

Военный летчик Б. Н. Фирсов

Борис Нилович Фирсов был первым пилотом 23-го КАО, а если точнее, авиаотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте, в Чите. Именно под его руководством в мае 1912 года были построены временные ангары на аэродроме, которые (как это знакомо!) – вовремя не соорудило инженерное ведомство ^[1].



Фото 1. Постройка ангара на аэродроме
4-й Сибирской воздухоплавательной роты.
Чита, 1912 год.
Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.



Фото 2. Ангар на аэродроме
4-й Сибирской воздухоплавательной роты, вид с воздуха.
Чита, 1912 год.
На заднем плане фото река Читинка.
Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

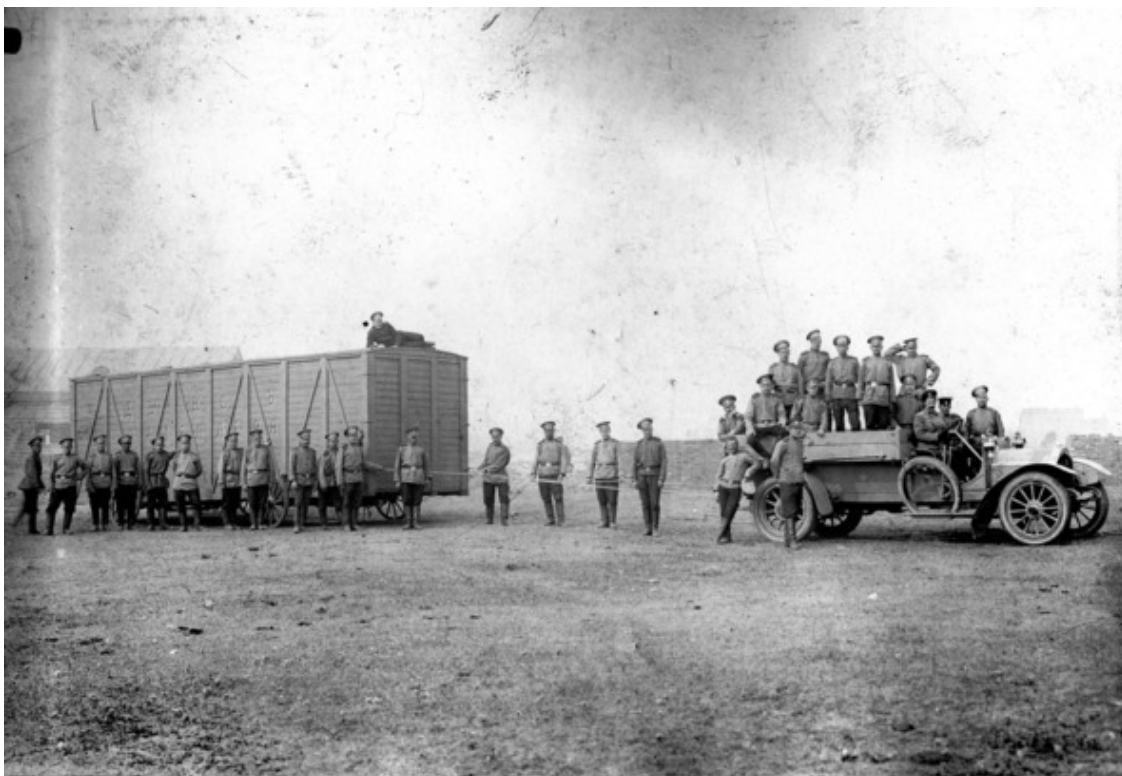


Фото 3. Транспортировка аэроплана в фабричной упаковке
завода ДУКС.
Чита, 1912 год.

За рулем грузовика – поручик Фирсов.
Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.



Фото 4. «Фарман-7», собранный во дворе
4-й Сибирской воздухоплавательной роты под руководством
поручика Фирсова.
Чита, 1912 год.
Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

Именно под его руководством собраны первые самолеты, приехавшие в Читу из Гатчины, – два «Фарман-VII» и «Блерио-XI». ^[2] Именно он налетал больше остальных пилотов – целых 17 минут! – в первый летный день на аэродроме в Чите, 28 мая 1912 года. ^[3]

Кстати говоря, аэродром малой авиации Каштак существует в Чите и поныне, лишь немного севернее первой в Сибири военной взлетно-посадочной полосы.

Борис Фирсов родился 17 апреля 1888 года в городе Выборг одноименной губернии, в семье подполковника. ^[4] А значит, в Чите он был ровесником собственных подчиненных – нижних чинов старших призывов... Окончил 2-й кадетский корпус в Санкт-Петербурге, Павловское военное училище по 1-му разряду, в июне 1907 года был выпущен подпоручиком в 4-й резервный саперный батальон. Через год был направлен в Санкт-Петербург, и его дальнейшая судьба навсегда оказалась связанной с воздушной стихией. В сентябре 1909 года Фирсов окончил офицерский класс Учебного воздухоплавательного парка и отправился на службу в Ковенское воздухоплавательное отделение. В августе 1910 года он был переведен в 4-ю воздухоплавательную роту. В январе 1911-го Фирсова направили в Севастополь в Офицерскую школу авиации Отдела воздушного флота для обучения полетам. Командир роты подполковник П. Д. Нольде так охарактеризовал поручика, желавшего обучаться полетам ^[5]:

Здоров. Крепок. Характера несколько флегматичного, – настойчив. Увлекается лыжным спортом и воздухоплавательным делом. Самостоятельно строил планер и взлетал

на нем. При самостоятельных действиях с наполненными шарами и воздушными змеями, в критические минуты не терялся и находил наилучший выход. Умственно развит хорошо. Нравственен. По заключению аттестационного совещания, утвержденного Начальником инженеров Ковенской крепости: «Годен к строевой службе».

В апреле молодого авиатора для продолжения обучения командировали в Санкт-Петербург в переменный состав Временного авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы. В июне 1911 года Борис Фирсов сдал экзамен на звание «пилот-авиатор»^[6]. А в августе 1911 года принимал участие летчиком в маневрах войск Петроградского военного округа.^[7] В январе 1912 года поручик Фирсов получил назначение в авиационный отряд при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте^[8]. В отряд он прибыл 7 апреля 1912 года, и был назначен заведовать авиационным имуществом^[9].



Фото 5. Поручик Борис Фирсов на аэроплане «Фарман-7» на фоне ангара Бессоно. Вероятнее всего август 1911 года, маневры Петроградского военного округа. Фото из собрания М. А. Хайрулина.



Фото 6. Борис Фирсов.
Фото с сайта geni.com.

Женат Борис Нилович был на потомственной дворянке Ольге Владимировне Вандель, которая не побоялась поехать с мужем в Читу, подниматься там вместе с ним в корзине привязного аэростата весной 1912 года и родить ему 24-го марта 1913 года дочь Елену. И потом, уже во время войны, – 31 мая 1915 года, – сына Олега. А ведь каждый полет даже в мирное время мог стать для ее Бориса последним!



Фото 7. Борис Фирсов с женой.
Фото с сайта geni.com.



Фото 8. Борис Фирсов с женой в корзине аэростата.
Чита, 1912 год.
Фото из собрания М. А. Хайрулина.

Судя по всему, его любили и подчиненные, и сослуживцы, и только командир роты периодически ругал в приказах по строевой части за нерадение: то не убрали вовремя снег с брезента, которым было накрыто авиаимущество во дворе роты, то ключи от мотора «Гном» в моторном классе заржавели... А однажды, 31 августа 1913 года, он получил сутки домашнего ареста «за невежливый ответ командиру авиаотряда во время служебного разговора». Судя по тому, что штабс-капитан Никольский был весьма требователен в отношении техники, вероятно речь опять зашла об отсутствии излишнего служебного рвения. ^[10]



Фото 9. Поручик Фирсов на учебном «Фармане-7».
Чита, 1912 год.
Фото из собрания М. А. Хайрулина

Зато летал поручик Фирсов много, в несколько раз больше остальных пилотов авиаотряда: 50 часов в 1912 году и около 40 – в 1913-м. Судя по всему, он единственный летал и на новом аэроплане «Ньюпор-IV», полученном в Чите летом 1913 года ^[11]. Особенностью этого аппарата было управление по крену: не ручкой, как обычно, а педалями, что требовало от пилота постоянного внимания. 31 августа 1913 года Борис Фирсов был удостоен звания военного летчика. ^[12]

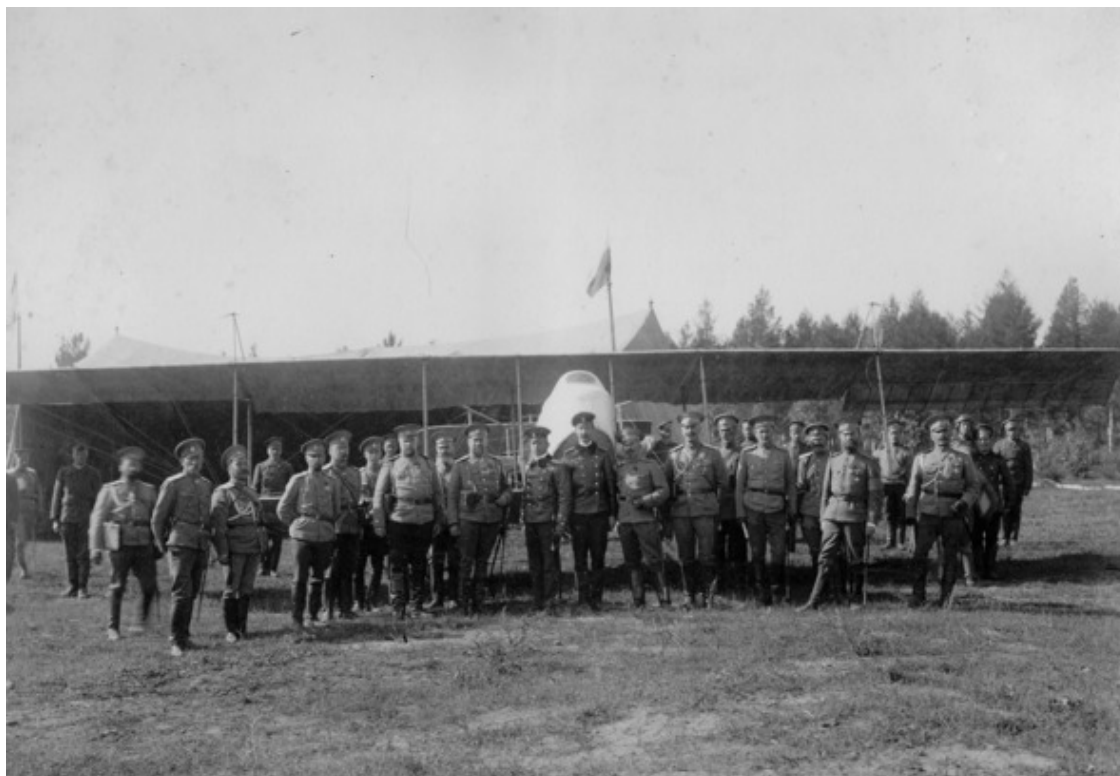


Фото 10. Командующий Иркутским военным Округом Генерал от инфантерии А. Е. Эверт около аэроплана «Фарман-16» Авиационного отряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте. Чита, 20 июля 1913 года.
А. Е. Эверт второй слева от кабины аэроплана.
На фоне кабины начальник отряда штабс-капитан П. П. Никольский и поручик Б. Н. Фирсов.
Фото предоставлено Г. Ф. Петровым

В декабре 1913 года после двухмесячного отпуска он был прикомандирован к штабу Варшавского военного округа. В конце марта 1914 года переведен в Ковенскую воздухоплавательную роту, а 1 мая откомандирован от штаба Варшавского военного округа и зачислен в списки переменного состава 2-й авиационной роты младшим офицером летчиком 23-го корпусного авиационного отряда, прибывшего в Варшаву из Читы в марте. ^[13]

В начале войны отряд был отправлен в Белосток, откуда перемещался в северо-западном направлении через Тыкоцин и Ломжу на Мышинец. Однако Борис Фирсову не повезло: 6 августа 1914 года его «Фарман-16» был сбит огнем собственной пехоты при обстреле в районе Мишинец-Новгород при полете Липники-Ломжа ^[14], и 26 августа он был отправлен в Гатчину на переучивание, на аппарат «Депердюссен». ^[15]

В октябре 1914 года Великий Князь Александр Михайлович предлагал сделать поручика Фирсова командиром 23-го КАО, однако тот уже окончил обучение и был прикомандирован к постоянному составу Гатчинской школы для подготовки к назначению в состав команды аэроплана «Илья Муромец». 5 октября Борис Фирсов был назначен командиром аэроплана «Илья Муромец» VI. 12 декабря воздушный корабль «Илья Муромец» VI прибыл на театр военных действий, в Яблонну, а 13 февраля 1915 года потерпел серьезную аварию: деформировался в воздухе и упал. ^[16]



Фото 11. Авария воздушного корабля «Илья Муромец» VI.
Яблонна, февраль 1915 года.
Фото с сайта naukatehnika.com

Поручик Фирсов был эвакуирован для излечения ранений в город Гатчину, в апреле вернулся в строй, но, вероятно, не долечился, а потому 23 апреля сдал должность командира аэроплана своему помощнику и отправился на освидетельствование состояния здоровья в комиссию врачей при Варшавском Уяздовском военном госпитале и 30 апреля 1915 года был эвакуирован для дальнейшего лечения ^[17]. Управление «Ильей Муромцем» требовало от командира корабля недюжинной физической силы, и, вероятно, полученные при февральской аварии раны и травмы оказались слишком серьезными.

18 июля 1915 года Борис Фирсов подал рапорт о направлении в Гатчинскую школу ^[18]:
*Состоящий на учете Петроградского тылового эвакуационного пункта Военный летчик
Штабс-Капитан Фирсов*

18 июля 1915 г №418

Петроград Дворянская 20 кв 7

Начальнику отдела по устройству службы войск

Рапорт

Прошу ходатайства о прикомандировании меня по выздоровлении к Военной авиационной школе для получения некоторой практики в полетах перед отправлением в действующую армию. Испрашиваемое прикомандирование необходимо ввиду того что я очень долгое время не летал на малых аппаратах (с сентября прошлого года), с 13 же февраля не летал на Муромцах, т.е. со дня когда сильно разбился при полете в действующей армии. Прошу этого ходатайства по указанию штаба Августейшего заведующего организацией Авиационного дела в действующей армии.

Военный летчик Штабс-Капитан Фирсов



Фото 12. Борис Фирсов во время излечения.
Фото с сайта geni.com

В августе 1915 года Борис Фирсов тренировался в Гатчине на самолетах «Фарман» и «Вуазен», 22 сентября закончил тренировки и 29 октября принял временное командование 26-м КАО вместо штабс-капитана Богдановского, однако через три недели его сдал, снова мотался по врачам, и только 26 марта 1916 года вернулся в 26-й КАО полноценным начальником отряда. Причем уже 29 и 30 марта вместе с отрядом участвовал в воздушной охране мест пребывания Его Императорского Величества Государя Императора. ^[19]

Однако здоровье снова и снова давало о себе знать, и 31 мая 1916 года штабс-капитан Фирсов был назначен помощником командира 9-го авиационного дивизиона. ^[20] 25 ноября 1916 года Высочайшим приказом он был произведен в капитаны. До конца так и не оправился: состояние Бориса Фирсова оставалось болезненным, и 21 октября 1917 года Авиадарм Ткачев распорядился отправить его инструктором в Гатчинскую военную авиационную школу. ^[21]

О дальнейшей жизни капитана Фирсова написал в статье о 23-м КАО М. А. Хайрулин ^[22]: «В 1919-м был начальником авиации Западной добровольческой армии полковника П. Р. Бермондт-Авалова. В конце октября 1919 года Фирсов с двумя представителями армии вылетел из Митавы в сторону Киева с целью привезти бумаги командующему вооруженными силами на юге России генералу Деникину, в которых Авалов просил присоединить его армию и 15—20 млн рублей для борьбы с большевиками. Немецкий двухмоторный аэроплан „Фридрихсгафен“ потерпел аварию под Киевом. Летчики вскоре прибыли в ставку, но не были приняты Деникиным. Фирсов после этого успел захватить за своей семьей в Старый Оскол. В эшелоне, следовавшем в Новороссийск, он и его жена заболели тифом. Семья высадилась в станице Усть-Лабинской, где зимой 1919—1920 года Фирсов с женой скончались».

Награды Бориса Фирсова: Ордена Св. Станислава 3-й степени, мечи и бант к нему; Св. Анны 3-й степени; Св. Станислава 2-й степени с мечами. ^[23]

^[1] РГВИА. Ф. 6225. О. 1. Д. 9. Л. 208—209, 166

^[2] Там же. Д. 10. Л. 146, 146 об

^[3] Там же. Д. 9. Л. 231 об

^[4] Там же. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 1—2 об

- [5] Там же. Ф. 802. О. 3. Д. 1078. Л. 42—44
- [6] Там же. Ф. 352. О. 2. Д. 1. Л. 99
- [7] Там же. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 1—2 об
- [8] Приказ Военно-инженерного ведомства за №8 от 24 января 1912 года.
- [9] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 1—2 об
- [10] Там же. Ф. 6225. О. 1. Д. 10. Л. 348, Д. 18. Л. 51, Д. 17. Л. 121
- [11] Там же. Д. 17. Л. 125
- [12] Там же. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 1—2 об
- [13] Там же
- [14] Там же. Д. 850
- [15] Там же. Д. 2157. Л. 1—2 об
- [16] Там же
- [17] Там же
- [18] Там же. Л. 8
- [19] Там же. Л. 1—2 об
- [20] Там же. Л. 34
- [21] Там же. Л. 48
- [22] М. А. Хайрулин. Российский исторический журнал «Родина» №2/2012, статья опубликована под титулом «Военная авиация России: первые шаги»
- [23] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 1—2 об

Военный летчик Н. П. Бочаров

Николай Петрович Бочаров родился в Риге 13 ноября 1889 года. В 1908 году окончил реальное училище в Митаве (ныне Елгава, Латвия), в 1912 году – Константиновское артиллерийское училище. 26 июля 1914 года закончил Гатчинскую военную авиационную школу и был назначен во 2-ю авиационную роту, в Варшаву, а там – в 23-й корпусной авиационный отряд. ^[1]

Командиром отряда в тот момент был штабс-капитан Прищепов, летчиками – штабс-капитан Жохов и поручик Фирсов. ^[2] Летал поручик Бочаров поначалу не слишком удачно. В частности, 2 августа 1914 года он вместе с механиком Срулевым *поднялся около 8 часов вечера и, не забрав достаточной высоты над близлежащим лесом, и боясь зацепиться за деревья, видимо резко взял «на себя», потому что аппарат, кабрируя, упал с работающим мотором на деревья. Аэроплан был разбит, летчик и механик остались невредимы. 5 августа, поднявшись для пробы в 7 часов вечера, не заметив, что протекает бензин, потерял скорость, упал на паханое поле и поломал аппарат* ^[3].

В отряде в июле 1914 года было 5 аэропланов «Фарман-ХVI». Один из них, под управлением поручика Фирсова, был 6 августа сбит ружейным огнем своей пехоты, оставшиеся четыре поломаны до 10 августа. ^[4] Возможно, отсутствие по этой причине воздушной разведки у VI-го корпуса 2-й армии Самсонова сыграло свою трагическую роль в поражении при Танненберге. Так или иначе, летчики отряда были отправлены в Петроград для переучивания на аппараты системы «Депердюссен». ^[5]

22 октября 1914 года Великий Князь Александр Михайлович направил Главнокомандующему армиями Северо-Западного Фронта Генералу от инфантерии Рузскому депешу. Ссылаясь на приказ Рузского от 18 сентября об отчислении от должностей начальников Корпусных авиационных отрядов штабс-капитанов Кокаева, Поплавко и Прищепова ввиду несоответствия, Великий Князь предлагал расширить список отчисляемых военных летчиков, как неспособных и не отвечающих требованиям военного времени. Он упомянул начальников корпусных авиаотрядов штаб-ротмистра Готовского, штабс-капитанов Топчеева и Козьмина, а также военных летчиков: штабс-капитанов Мучника и Кноха, поручиков Бойчевского, Делибалта и Бочарова. Всех их предлагалось перевести в летчики-наблюдатели. ^[6]

Однако поручик Бочаров после переучивания на «Депердюссен» вернулся в отряд и показал серьезную работу, о чем свидетельствуют его боевые награды: ордена Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость», Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом, Св. Анны 2-й степени с мечами, Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом, Св. Станислава 2-й степени с мечами, Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом, а также Георгиевское оружие. ^[7]



Фото 1. Поручик Бочаров в кабине аэроплана.
Фото из собрания М. А. Хайрулина.

В частности, Георгиевским оружием он был награжден «за то, что 22-го мая 1915 г., управляя воздухоплавательным прибором, проник с опасностью для жизни в район неприятельского расположения Кельмы-Плюски-Покроженцы, чем дал возможность произвести разведку и своевременно доставить сведения о подходе по дороге Покроженцы-Кельмы к м. Кельмы бригады пехоты с артиллерией, пользование которыми существенно повлияло на успешный ход дальнейших наших операций. Разведка производилась под сильным обстрелом неприятельской артиллерии».^[8]

В тот момент 23-й КАО находился в распоряжении штаба XIX-го корпуса, доставляя ценные сведения о передвижениях войск наступавших немцев. Моторы аэропланов были изношены от постоянного использования, высоты более 2000 метров набрать не удавалось. А потому разведки выполнялись под постоянным зенитным огнем неприятеля. Вот как описывает этот полет наблюдатель 23-го КАО поручик Крейсон: «...разведками двух наших самолётов вечером 22 мая того же 1915 года были обнаружены крупные силы немцев численностью

в 2—3 дивизии, идущих по шоссе Кельмы-Шавли и разворачивающихся по направлению к р. Дубиссе у Савдининов – Буловян и Цитовляны. Здесь наш самолёт был взят неприятельской артиллерией в оборот, мы попали в дымовую сферу со всех сторон. В целях охвата наибольшего района разведки отряд наш был переброшен под Шавли у госп. двора Губерная. Данные нашей разведки через 3—4 дня подтвердились...»^[9]

Поручик Бочаров летал в 23-м КАО до 15 октября 1915 года, после чего был откомандирован в 35-й КАО, а 16 марта 1916 года назначен начальником 25-го КАО.^[10]



Фото 2. Поручик Бочаров – командир 25-го КАО.

Фото из собрания М. А. Хайрулина.

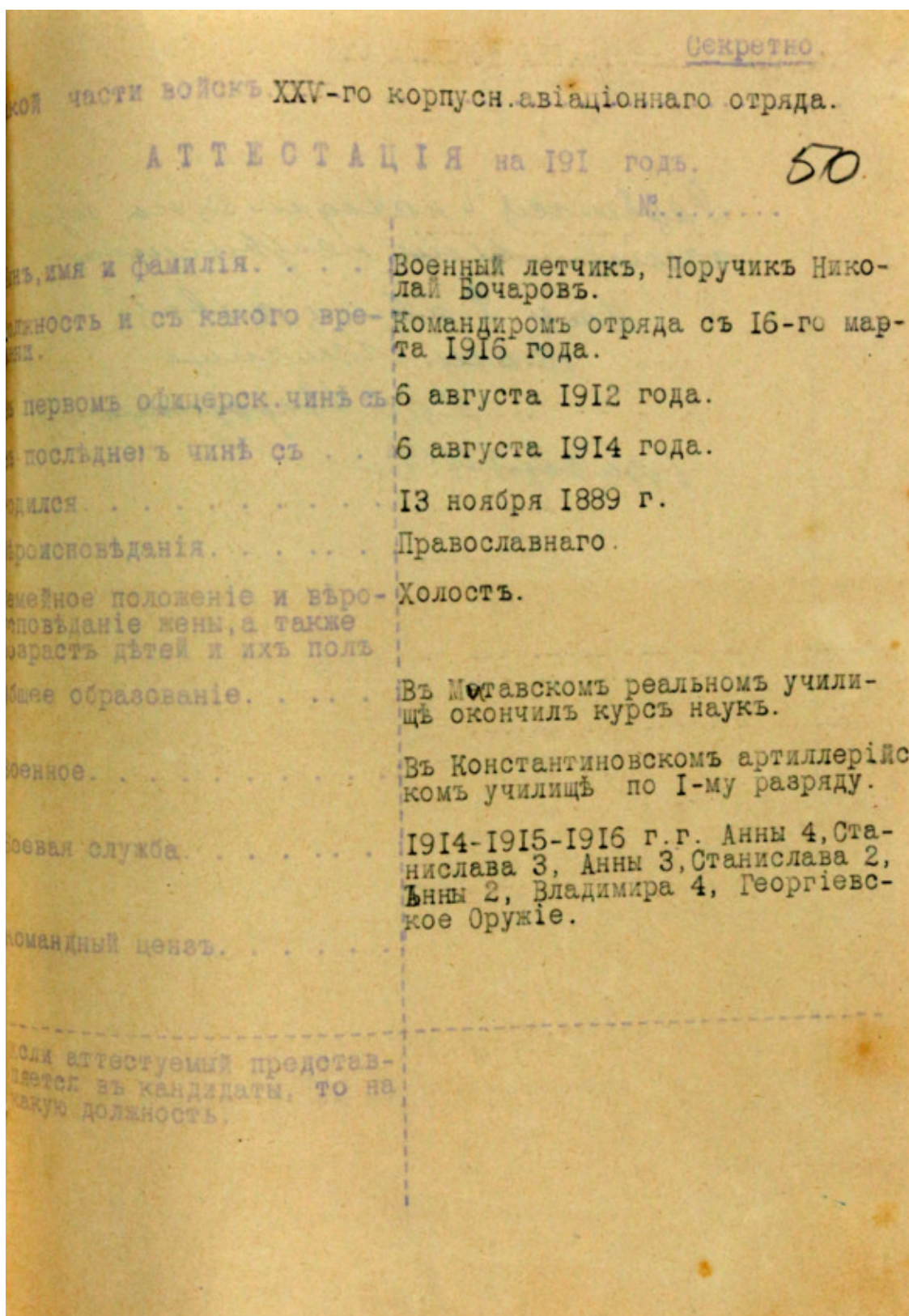


Фото 3. Аттестация поручика Бочарова.
РГВИА. Ф. 2003. О. 2. Д. 1002. Л. 50.

Интересно, что в роли начальника отряда он ходатайствовал о назначении в отряд двух бывших мотористов 23-го КАО, закончивших Гатчинскую военную авиационную школу, – Карла Гааса и Михаила Савицкого, обучавшихся полетам на аппаратах «Вуазен» [11]:

Командир 25-го корпусного авиаотряда, июня 2 дня 1916 г №3575

Начальнику Штаба 20-го армейского корпуса.

Рапорт

Прошу ходатайства Вашего Сиятельства о назначении в командуемый мною отряд на имеющиеся свободные вакансии летчиков нижних чинов ст. ун-оф. летчиков Гааса и Михаила Савицкого, известных мне по совместной службе в 23-м авиационном отряде, как отличных механиков и хороших солдат.

Ныне названные н/ч окончили отделение военной авиационной школы в Петрограде.

Подписал: Военный летчик, Поручик Бочаров



Фото 4. Поручики Пестов и Бочаров (справа).

Фото из собрания М. А. Хайрулина.

К сожалению, в октябре 1916 года при перелете с базы в отряд близ своего аэродрома Николай Петрович потерпел аварию, при падении сломал ногу.



Фото 5. Авиаторы 25-го КАО после аварии поручика Бочарова на аэроплане «Фарман-ХVII».

6 октября 1916 года.

Фото из книги В. М. Томича «Русские воздушные силы»^[12].

В феврале 1917 года был поручик Бочаров был переведен в запасной авиационный батальон. На ноябрь 1917 г. числился во 2-м артиллерийском авиационном отряде. Потерпел аварию. «*При падении аппарата сломал носовую кость*».^[13]

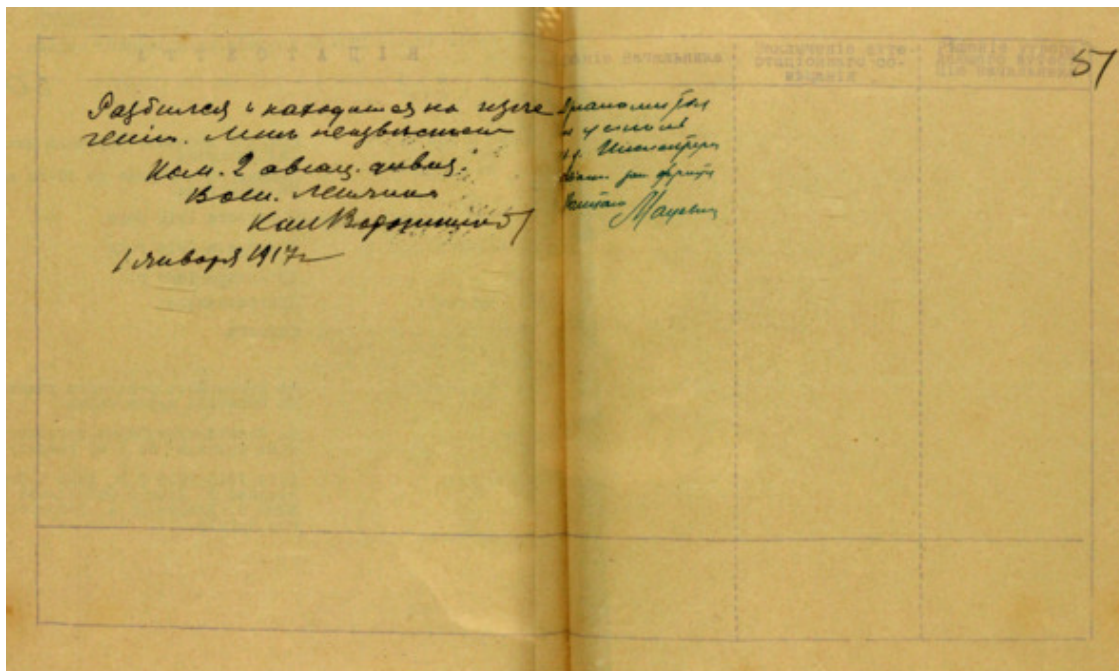


Фото 6. Аттестация поручика Бочарова.
РГВИА. Ф. 2003. О. 2. Д. 1002. Л. 51.

В дальнейшем служил в Добровольческой армии. С сентября 1918 года подполковник Бочаров был командиром авиационного дивизиона Партизанского отряда Л. Ф. Бичерахова [14]. 6 июня 1919 года он прибыл из Штаба Командующего Терско-Дагестанским краем и был назначен в переменный состав ВАШ Добровольческой армии. 15 июня 1919 года был прикомандирован к Управлению Инспектора Авиации вооруженных сил на юге России. Находился в переменном составе ВАШ Добровольческой армии. 9 апреля года 1920 года был откомандирован в распоряжение Дежурного Генерала Штаба Главнокомандующего. 26 мая 1920 должен был уехать за границу, по некоторым сведениям жил в Германии.

По другим сведениям, в конце июня 1920 года был принят в РККА, где и прослужил до апреля 1924 года, после чего был инструктором Главного управления военно-учебных заведений [15]. Возможно, бывшему белому авиатору помог экс-подчиненный, ставший командиром авиаотряда (а в конце 1918-начале 1919 года начавиармом 10 [16]), будущий конструктор парашютов Михаил Савицкий?..

[1] По материалам сайта retroplan.ru, статья БОЧАРОВ Николай Петрович

[2] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 634

[3] Там же. Д. 850

[4] Там же

[5] Там же. Д. 2157. Л. 1—2об

[6] Там же. Л. 3

[7] По материалам сайта retroplan.ru, статья БОЧАРОВ Николай Петрович

[8] Там же

[9] П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империалистическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, стр. 7—10

- [10] По материалам сайта retroplan.ru, статья БОЧАРОВ Николай Петрович
- [11] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 1934. Л. 2—3
- [12] Томич В. М. «Русские воздушные силы: Материалы по истории». Викмо-М, М., 2022
- [13] По материалам сайта retroplan.ru, статья БОЧАРОВ Николай Петрович
- [14] РГВА. Ф. 39779
- [15] По материалам сайта retroplan.ru, статья БОЧАРОВ Николай Петрович
- [16] РГВА. Ф. 100. О. 3. Д. 818. Л. 90

Военный летчик М. Ф. Ивков

Еще один командир 23-го КАО – поручик Михаил Федорович Ивков. Под его руководством отряд активно участвовал в боевых действиях с декабря 1914-го по август 1915 года. ^[1]



Фото 1. Поручик М. Ф. Ивков.
Фото из собрания М. А. Хайрулина

Михаил Федорович родился 4 марта 1889 года в Черниговской губернии. Среди предков будущего летчика были военные моряки из потомственных дворян Тверской губернии – дед Михаила Олимпий Алексеевич Ивков, участник Крымской войны, вышедший в отставку с должности товарища военного губернатора Семипалатинской области, и родной брат деда Авенир Алексеевич Ивков, который также участвовал в Крымской войне, был награжден орденом Св. Георгия 4 степени, был контр-адмиралом и вышел в отставку с производством в вице-адмиралы. [2]

Михаил Ивков окончил Александровский кадетский корпус (1906 г.), затем Николаевское инженерное училище (1909 г.). Выпущен в 1-й Восточно-Сибирский полевой воздухоплавательный батальон, в апреле 1910 года прикомандирован к крепостной воздухоплавательной роте Варшавского укрепленного района в крепости Брест-Литовск. В сентябре 1910 года откомандирован на формирование 10-й воздухоплавательной роты, с октября 1911 года в Брест-Литовском воздухоплавательном батальоне. [3]

С 27 марта по 2 ноября 1912 года он обучался в Авиационном отделе Офицерской воздухоплавательной школы. Вероятно, именно в Гатчине он познакомился с Надеждой Александровной Кованько, дочерью генерал-майора А. М. Кованько. 28 октября молодые люди обвенчались. Поручителями жениха были капитан А. Н. Вегенер и штабс-капитан Б. Ф. Гебауэр, поручителями невесты – поручик С. Н. Ефимов и поручик М. Г. Балабушка [4].



Фото 2. Семья генерала А. М. Кованько. 1910-е годы. Справа налево: Александр Матвеевич Кованько, его супруга Елизавета Андреевна, дочь Вера (в замужестве Нижевская), зять Роберт Нижевский, сын Александр, невестка Ирина, дочь Надежда (в замужестве Ивкова), зять Михаил Ивков, сын Андрей. Роберт Нижевский и Михаил Ивков, а также Александр и Андрей Кованько были летчиками, выпускниками ОВШ.

Фото начала 1910-х гг [5].

По окончании курса Михаил Ивков был командирован в Варшаву для обучения полетам на аэропланах «Ньюпор». Звание военного летчика получил 28 января 1913 года. С 20 марта 1913 года находился в 7-й воздухоплавательной роте, и 8 апреля 1913 года зачислен в авиационный отряд при роте, который 27 сентября 1913 года был переименован в 3-й полевой авиационный отряд. [6]

Отряд базировался в Киеве, на Сырецком аэродроме, командовал им штабс-капитан Линно. Интересно, что одновременно с 3-м полевым на том же аэродроме базировался и XI-й КАО, в котором служил поручик П. Н. Нестеров. А это означает, что Михаил Ивков, скорее всего, стал свидетелем исполнения первой в мире «мертвой петли» 27 августа 1913 года. Также вместе с XI-м КАО 3-й полевой отряд участвовал и в маневрах под Казатиным в сентябре 1913 года, описанных в книге В. М. Ткачева «Крылья России». [7]



Фото 3. М. Ф. Ивков.
Фото из собрания В. В. Лебедева

Поручик Ивков оставался в 3-м полевом авиотряде до сентября 1914 года. С 24 сентября по 8 ноября 1914 года он был в командировке в Москве, где обучался полетам на аппаратах новых типов (разведчик «Депердюссен») [8].

17 октября у Михаила и Надежды родился первенец – сын Игорь. Воспреемниками были дядя Михаил, действительный статский советник Александр Олимпиевич Ивков, и мама Надежды – Елизавета Андреевна Кованько ^[9].

В ноябре 1914 года Михаил Ивков был назначен командиром 23-го КАО ^[10].

По воен обстоят. Отпуск

Командующему второй армией через Варшаву

Не встречается ли препятствий к назначению начальником двадцать третьего отряда вместо поручика ФИРСОВА переведенного на Илью Муромца поручика ИВКОВА отличного летчика на Денердюзсене. 938 Подписал Великий Князь Александр Михайлович

4 ноября 1914 года Ровно

14 ноября поручик Ивков был назначен начальником 23-го КАО и отправился под Варшаву, в ее западный пригород Гродиск, где отряд выполнял разведки под временным командованием поручика Бочарова. Прибыв 8 декабря, Михаил Федорович приступил к полетам, правда, проходили они не всегда удачно. ^[11]

ВЕДОМОСТЬ РАБОТЫ ЛЕТЧИКОВ И НАБЛЮДАТЕЛЕЙ 2-Й АРМИИ В ТЕЧЕНИЕ НЕДЕЛИ

с 28 дек 1914 по 3 января 1915 года

<выписка>

Поломка аппарата, требующая ремонта более суток и кем сделана

Поручик Ивков при вылете с штабс-капитаном Дюсиметьером 30 декабря – аппарат стал на голову. Сломан винт, поврежден мотор. Аппарат Денердюзсен

Кстати говоря, в тот же день штабс-капитан Дюсиметьер летал на разведку с Начальником 1-го КАО штабс-капитаном Пруссисом на Альбатросе, и тоже неудачно: во время полета испортилось одно магнето, вследствие чего аппарат не мог подняться выше 1300 метров. Подходя к нашим передовым линиям были сильно обстреляны нашей артиллерией, почему были принуждены вернуться. ^[12]

Вступил в командование отрядом поручик Ивков 1 января 1915 года. С января по апрель 23-й КАО относился к 1-й армии, работал по приказам штаба Туркестанского корпуса, и базировался в 15 верстах восточнее Цеханова (примерно в 70 км к северу от Варшавы), совершая разведки в районе города Прасныш и станции Млава, которую успешно бомбили самолеты «Илья Муромец», базировавшиеся в Яблонне. Правда, 15 марта аэродром отряда подвергся неприятельской бомбардировке, продолжавшейся около часа, в результате которой были потеряны два аэроплана. В апреле отряд перебазировался на юго-восток, к Гостково, продолжая совершать разведки перед фронтом корпуса (в основном в районе города Прасныш). ^[13]

20 апреля в связи с прорывом немецкой кавалерии отряд был по железной дороге отправлен через Гродно в Митаву (ныне Елгава, Латвия) и оттуда перелетел в Груздзи – местечко к северу от Шавли (ныне Шяуляй, Литва), поступив в распоряжение XIX корпуса. Весь май и начало июня продолжалась интенсивная работа, причем разведки 23-го отряда позволили собрать ценнейшую информацию о готовящемся наступлении немцев с юга на Шавли. ^[14]

За одну из таких разведок поручик Ивков был награжден Георгиевским оружием: «за то, что, будучи начальником отряда 2-й воздухоплавательной роты 23-го корпусного авиационного отряда, 9-го мая 1915 г. управляя воздухоплавательным прибором, проник с опасностью для жизни в район неприятельского сосредоточения Куришаны – фольварк Юзефово – Равдзяны – Тришки – Попеляны, чем дал возможность произвести разведку и доставить своевременно сведения о подходе на рысях неприятельской кавалерии к м. Равдзяны и Тришки и одного эскадрона с 6-ю орудиями к м. Шавдьини. Добытые сведения имели весьма существенное значение на успешный ход дальнейших наших действий у Бубье. Разведка производилась под артиллерийским и ружейным огнем противника». ^[15]

22 мая разведки, выполненные летчиками 23-го КАО, дали очень ценную информацию о наступлении немцев. А 26 мая аэродром попал под обстрел тяжелой артиллерии неприятеля и вынужден был перебазироваться ближе к Митаве, в Янишки (ныне Йонишкис, Литва), причем летели под дождем и в темноте.^[16] В июне поручик Ивков летал с наблюдателем поручиком Савицким – будущей звездой 23-го КАО и всего Северного фронта.^[17]

В конце июня в связи со стабилизацией положения в районе Шавли отряд передали в XIII-ю армию и отправили на юг, через Ковель в Холм. Однако там 23-й КАО задержался недолго: в связи с отсутствием снарядов фронт откатывался назад, и зачастую единственным способом остановить врага были штыковые контратаки. 5 августа была без боя оставлена Варшава. В итоге отряд, отступая на восток от Рациборовице через Владимир-Волынский и Ковель, оказался в местечке Малорыто, откуда 5 августа был отправлен на защиту Рижского укрепрайона^[18].

17 августа 1915 года, через несколько дней после прибытия отряда в Ригу, поручик Ивков сдал командование отрядом штабс-капитану Инькову и отправился в Военную авиационную школу, куда был прикомандирован инструктором. Всего в составе 23-го отряда поручик Ивков совершил 46 боевых полетов общей продолжительностью 63 часа 28 мин^[19].

Нужно сказать, что, принимая имущество 23-го КАО, Командир 7-й авиароты штабс-капитан Бойно-Родзевич отозвался о поручике Ивкове достаточно критически^[20].

Командир 7-й Авиационной роты По части технической 13 декабря 1915 г №5013 Действующая армия

Августейшему Заведывающему авиационным делом в действующей армии ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ Великому Князю Александру Михайловичу

РАПОРТ

Прибыв в конце сентября месяца в 23 корпусный Авиационный отряд для проверки инженерного имущества, я не мог выяснить что должно иметься в отряде, что и когда получалось так как отчетность бывшим начальником отряда Поручиком Ивковым была совершенно запущена и ведена неправильно; так например в опись записывалось штатное и нештатное имущество вперемешку, но даже и материалы. Тогда мною было приказано принять имущество по наличию и представить мне ведомости, которые мной отданы в приказе. Этот приказ послужил основанием для ведения новой отчетности.

Проверку старой – рота произвести не может так как во все время войны 23 корпусный Авиационный отряд состоял в других ротах, кои и могут выяснить правильность ведения описи...

Приложение: Опись имущества 23 Корпусного авиационного отряда

Военный летчик, Капитан Бойно Родзевич

С 1 октября 1915 года поручик Ивков стал офицером-инструктором Гатчинской Военной авиационной школы, с 7 июня 1916 года заведовал ее отделом по обучению полетам нижних чинов.^[21]

Интересно, что именно под началом поручика Ивкова старший унтер-офицер 23-го КАО Егор Крякин отправился обучаться летному делу в Севастопольскую школу.^[22] А в течение полутора месяцев после перевода Михаила Федоровича в Гатчину туда на обучение полетам отправились два моториста из 23-го КАО – рядовые Карл Гаас и Михаил Савицкий.^[23]



Фото 4. Поручик Ивков.
Фото из собрания М. А. Хайрулина.

18 мая 1917 года у Михаила и Надежды родилась дочь Елизавета. ^[24] Восприемниками стали на этот раз отец Надежды начальник Офицерской воздухоплавательной школы генерал-лейтенант А. М. Кованько и тетя Михаила Цецилия Олимпиевна Ивкова ^[25], преподававшая пение в Санкт-Петербургской Консерватории ^[26].

После революции штабс-капитан Ивков эвакуировал отдел Гатчинской авиашколы в Харьков, а потом в Самару, где стал участником Белого движения.

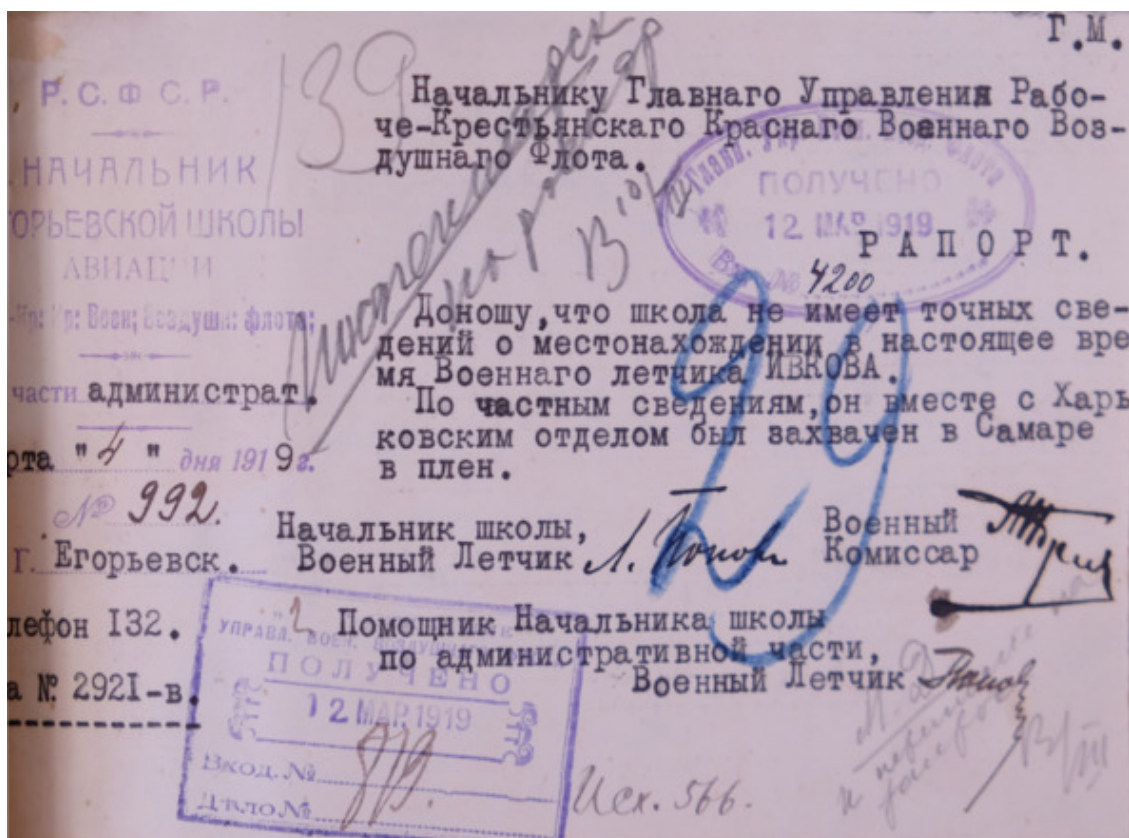


Фото 5. Ответ Начальника Егорьевской школы авиации на запрос о местонахождении военлета Ивкова.

Егорьевск, март 1919 года.

РГВА. Ф. 29. О. 4. Д. 270. Л. 139.

При приближении к Самаре чехов Ивков остался в ней, несмотря на то, что повергал себя расстрелу. 15 августа 1918 года был начальником Военной Авиационной Школы Народной армии. При наступлении большевиков на Самару, благодаря исключительно ему школа была благополучно эвакуирована в Курган, став 20 октября 1918 года первой в Сибири [27].

С первых дней работы личный состав школы столкнулся с отсутствием в достаточном количестве материалов и средств. В одном из своих докладов начальник Курганской ВАШ, военный летчик штабс-капитан Ивков сообщал: «В данный момент школа работает на сбережении материалов и, если не предвидится в скором времени пополнения как самолетами, так и материалами, то школа очутится в безвыходном положении, и единственным выходом, хотя и весьма печальным, останется прекращение работ и практических занятий», а далее просил в срочном порядке передать в школу все моторы и самолеты, признанные негодными для боевых целей [28].

31 марта 1919 года Михаил Ивков стал начальником Спасской Военной Авиационной Школы ГИУ. 20 апреля 1919 года произведен в капитаны. С 25 июня 1919 года – подполковник. [29] Скончался Михаил Федорович после продолжительной и тяжелой болезни в Спасске в возрасте тридцати двух лет, 14 сентября 1921 года. [30]

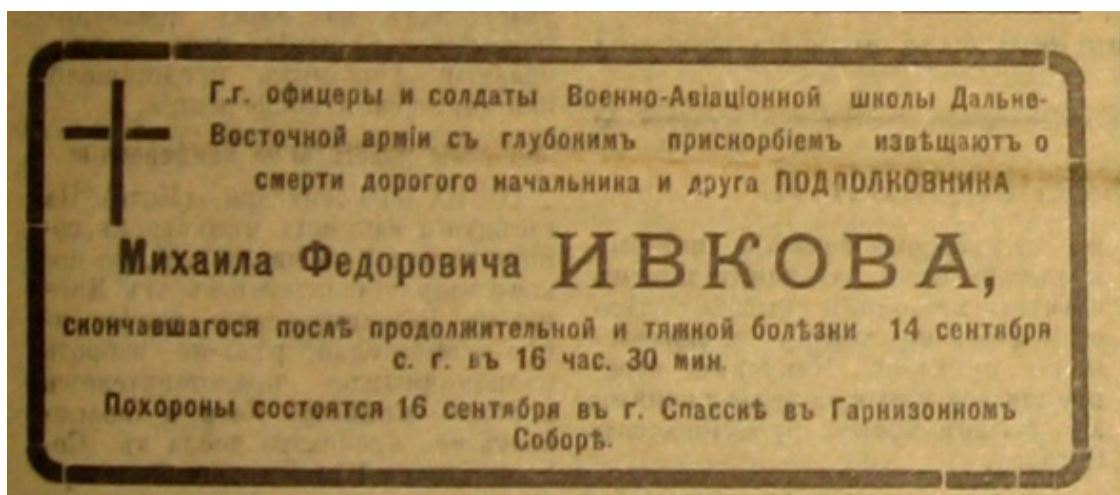


Фото 6. Извещение о похоронах М. Ф. Ивкова.

Спасск, 1921 год.

Фото с сайта viupetra2.3dn.ru из статьи

Р. И. Брюховецкого «ИВКОВ Михаил Федорович».

Награды Михаила Федоровича: Орден Св. Анны 3-й степени, Орден Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость», Орден Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом, Орден Св. Станислава 2-й степени с мечами, Георгиевское оружие ^[31]

[1] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 4. и Д. 849 Л. 7

[2] В. В. Руммель. В. В. Голубцов. Родословный сборник русских дворянских фамилий. В 2-х том. СПб., 1886 г. Издание А. С. Суворина. Том. I. Ивковы. стр. 330-337., а также сайт geni.com

[3] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[4] ЦГИА СПб. Ф. 19. О. 128. Д. 1348. Л. 35

[5] Фото из статьи М. Кротовой «Гордые птицы удивительной русской армии». Альманах «Русский мир», т.4

[6] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[7] В. М. Ткачев. «Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910—1917 гг.». ГИЦ «Новое культурное пространство», СПб, 2007

[8] Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 4

[9] ЦГИА СПб. Ф. 19. О. 128. Д. 1611. Л. 65

[10] Ф. 2008. О. 1. Д. 2157. Л. 4

[11] Там же. Д. 850

[12] Там же

[13] П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империял. ическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, стр.7—10

[14] Там же

[15] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[16] П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империи. ическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, стр. 7—10

[17] РГВИА. Ф. 2008. О. 1. Д. 119

[18] П. Крейсон, «Из воспоминаний о боевой деятельности 23 корпусного авиационного отряда в Империи. ическую войну». Журнал «Вестник Воздушного флота» №8—9 за 1927 год, стр. 7—10

[19] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[20] Ф. 2008. О. 1. Д. 849. Л. 7

[21] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[22] Ф. 2008. О. 1. Д. 1528. Л. 2

[23] Там же. Д. 1934. Л. 1

[24] По данным сайта geni.com

[25] ЦГИА СПб. Ф. 19. О. 128. Д. 1881. Л. 46

[26] По данным сайта conservatory.ru

[27] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[28] Доронин Ю. П. «Подготовка кадров авиации армии А.В.Колчака» БЕЛАЯ АРМИЯ. БЕЛОЕ Д.. Исторический научно-популярный альманах №10. Екатеринбург, 2002. Стр 29

[29] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

[30] По данным сайта viupetra2.3dn.ru

[31] По данным сайта retroplan.ru. Статья ИВКОВ Михаил Федорович

Из мотористов в летчики. Нижние чины 23-го авиаотряда

Авиационный отряд при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте, который впоследствии станет 23-м корпусным авиаотрядом, а затем 23-м разведывательным авиаотрядом РККА, дал военной авиации страны целую плеяду ярких летчиков – как офицеров, так и нижних чинов. Способных мотористов учили летать, кто-то смог вылететь самостоятельно, кто-то сдал экзамен в отряде, кто-то был отправлен в авиашколы. Как минимум семеро успели побывать на месте создания отряда – в городе Чита Забайкальской области. Несколько человек послужили в отряде около десяти лет, с честью пройдя через две войны, Первую мировую и Гражданскую. Эта статья посвящена нижним чинам отряда, мотористам, беззаветно любившим авиацию и в конце концов ставшим летчиками.

Часть 1. 1911—1914. Мирное время

На бумаге часть была сформирована 14 ноября 1911 года. Однако летчики и положенное по табели имущество авиаотряда в 4-ю Сибирскую воздухоплавательную роту, расквартированную в Чите, на тот момент еще не доехали. На формирование авиаотряда 10 сентября 1911 года прибыло 34 военнослужащих нижних чинов из 32-го пехотного Кременчугского полка. Из них два человека, более развитых, были зачислены для обучения в моторный класс роты, восемь – посещали занятия по столярному делу и еще восемь человек – по слесарному делу.^[1]

3 ноября из Гатчины в Читу направили три аппарата в сопровождении шести человек – столяра, сборщика и мотористов.^[2] Сопровождающие были обучены «службе при аэропланах» в Офицерской школе в Каче и во Временном авиационном отделе Офицерской воздухоплавательной школы в Гатчине, и попали в состав сформированного авиационного отряда. Несколько мотористов уже успели успешно «засветиться» в Гатчине на смотре в Высочайшем присутствии.^[3]

Аэропланы прибыли в Читу 27 ноября 1911 года. Имущество намеревались временно разместить в каменном сарае инженерной дистанции №37, а мелкие вещи – на складе роты. Однако аэропланы в каменный сарай не влезли, и в итоге были размещены во дворе роты под брезентом, а моторы и винты, как более чувствительные к изменениям температуры, сохранялись в отапливаемом помещении роты.^[4]

Итого, к концу года в Чите находилось двадцать четыре нижних чина, так или иначе отобранных для работы с аэропланами, из них четверо мотористов, а также три крылатые машины. 26 февраля 1912 года из Гатчины прибыло еще восемь человек^[5], то есть формально число нижних чинов, предполагаемых к зачислению в авиационный отряд, было доведено до тридцати двух. Они составили костяк пятого взвода роты, до того состоявшей из двух полурот по два взвода в каждой.^[6]

Однако летчики в роту на тот момент еще не приехали, сараи для аэропланов не были построены, не был оборудован аэродром. Работы по сборке аэропланов и постройке сараев начались весной 1912 года, когда в Читу прибыл первый летчик – поручик Борис Фирсов. За ним две недели спустя приехали штабс-капитан Петр Прищепов и поручик Виктор Поплавко. Посетивший Читу 14 апреля командующий войсками Иркутского военного округа генерал от артиллерии В. Н. Никитин выяснил состояние дел и распорядился ускорить работы.^[7]

13 мая приказом командира 4-й Сибирской воздухоплавательной роты в авиационный отряд были переведены четыре офицера (еще не прибывший штабс-капитан П. П. Никольский и трое уже находившихся в Чите пилотов) и тридцать три нижних чина. Двадцать пять из них были старослужащими – четырнадцать из Гатчины, одиннадцать «местных»). Восемь – молодыми солдатами, принявшими Присягу 29 апреля 1912 года, то есть за две недели до реального возникновения авиаотряда, в основном слесарями и столярами по «гражданской» специальности.^[8] Семеро из них продолжали служить в отряде вплоть до 1914 года.^[9]

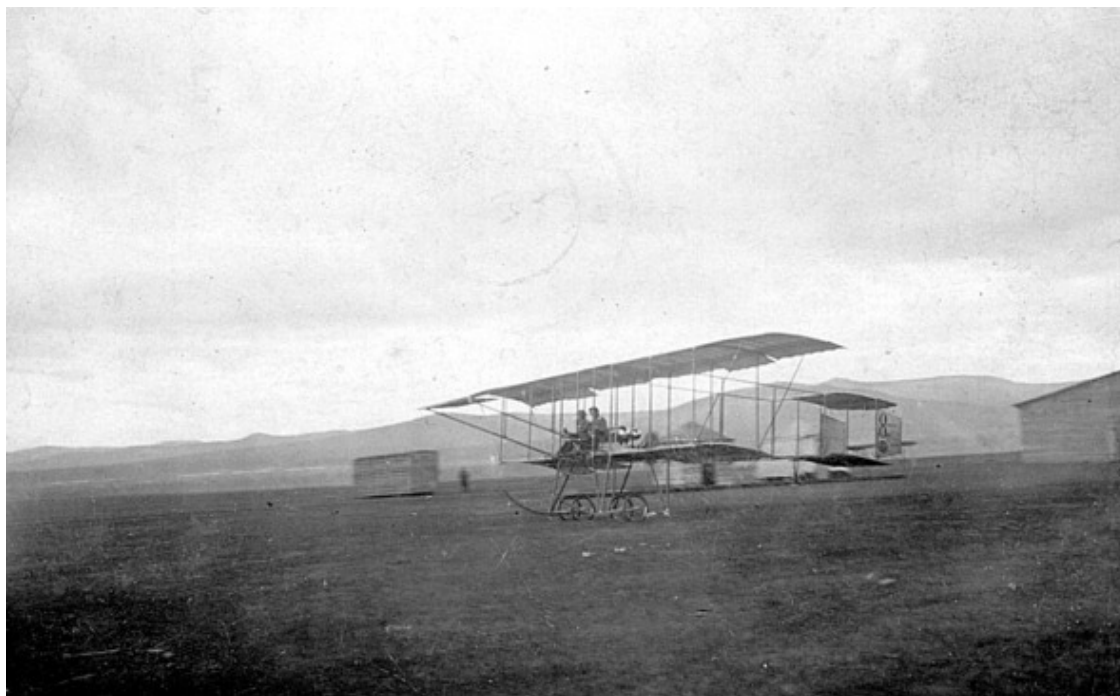


Фото 1. Учебный «Фарман-Бристоль» с бортовым номером 8 идет на взлет.
Чита, 1912 год.
Фото предоставлено Г. О. Сасковец.

Офицеры авиаотряда отбирали толковых мотористов, учили их летать, искали талантливых и сметливых солдат на замену мало знающим или неспособным. Известно, что в 1912—1913 годах нижние чины авиаотряда проходили обучение полетам на самолетах «Фарман-Бристоль» и «Фарман-VII». Из них экзамен на звание пилота в Чите сдали трое: Фрол Болбеков (1909 года призыва)^[10], Мартын Госповский (1910 года)^[11] и Иван Красюк (1911 года)^[12]. Все трое прибыли в Читу из Гатчины, Болбеков и Госповский успели побывать и в Севастополе.

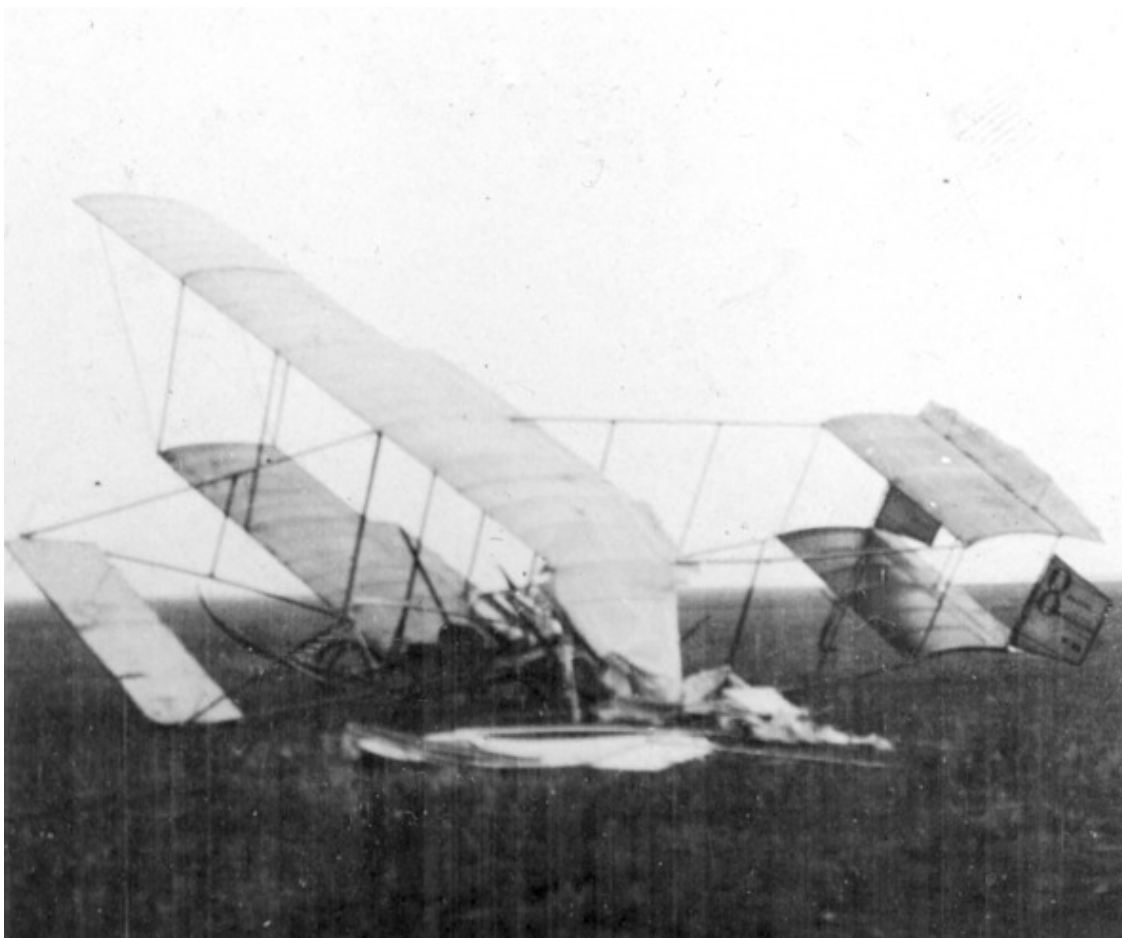


Фото 2. Учебный «Фарман-Бристоль» с бортовым номером 8, разбитый при обучении Ивана Красюка.

Чита, 1913 год.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

Полетам обучались также Егор Крякин (1911 года) и Конон Федоров (1912 года), которые позднее, во время Первой мировой войны, стали военными летчиками, а также Рудольф Калнин (1912 года)^[13], летавший в войну летчиком-наблюдателем. Возможно, обучался и кто-то еще из мотористов, в частности, Стефан Хлебовский (1911 года): все полеты нижних чинов записывали, судя по всему, либо на штабс-капитана Прищепова, либо на Мартына Госповского и Ивана Красюка, и только на Хлебовского записан один полет продолжительностью одна минута.^[14]



Фото 3. Офицеры и нижние чины Авиотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте на фоне аэропланов «Ньюпор-4» и «Фарман-16».

Чита, август 1913 года.

Сидят поручик Б. Н. Фирсов, штабс-капитан П. П. Никольский, штабс-капитан П. С. Прищепов, а также ученики-летчики: слева от офицеров ст. ун. оф Г. С. Крякин, мл. ун. оф К. Ф. Федоров, мл. ун. оф И. З. Красюк, справа ст. ун. оф М. Госповский.

Стоит справа ученик-летчик ефрейтор Р. М. Калнин.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.



Фото 4. Офицеры и нижние чины Авиатряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте на фоне аэроплана «Ньюпор-4».

Чита, август 1913 года.

Сидят слева направо штабс-капитан П. С. Прищепов,
штабс-капитан П. П. Никольский, поручик Б. Н. Фирсов.

Стоят ученики-летчики ст. ун. оф М. Госповский. ст. ун. оф Г. С. Крякин, мл. ун. оф
И. З. Красюк, ефрейтор Р. М. Калнин.

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

Еще как минимум один нижний чин 4-й Сибирской воздухоплавательной роты, Василий Аргунов (1912 года), не служивший в авиационном отряде, стал летчиком. В марте 1913 года он вместе с сослуживцем Михаилом Бабайловым был командирован из Читы в переменный состав Авиационного отделения Офицерской воздухоплавательной школы в Гатчине.^[15] В ноябре 1913 года закончил курс обучения и был в феврале 1914 года прикомандирован к 4-й авиационной роте в г. Лида, а затем попал в 21-й КАО.^[16] 16 августа 1914 года Василий Аргунов пропал без вести в боевом вылете.^[17] Михаил Бабайлов был в феврале 1914 года отправлен в крепостной авиаотряд в Севастополь^[18], в списке выпускников Гатчинской школы его нет.

Ефрейтор Фрол Болбеков не стал пилотом, и был уволен из армии в запас. В июне 1916 года он указан среди нижних чинов, проходивших обучение полетам в Гатчине^[19], других сведений о нем пока обнаружить не удалось.

Мартын Госповский, дослужившись до звания старшего унтер-офицера, был в октябре 1912 года разжалован в рядовые за пьянство.^[20] Затем он снова дослужился до этого звания. 15 июля 1913 года имел аварию, упав с аэропланом с высоты 30 метров во время ночных полетов и отделавшись ссадинами, выбитым зубом и травмой грудины^[21], но уже через две недели снова летал и был отмечен в приказе нового командующего войсками Иркутского военного округа – генерала от инфантерии А. Е. Эверта.^[22]



Фото 5. Во время посещения авиаотряда при 4-й Сибирской воздухоплавательной роты Командующим Иркутским военным округом генералом от инфантерии А. Е. Эвертом.

Чита, 20 июля 1913 года.

Во втором ряду – ст. ун. оф Мартын Госповский, на заднем плане мл. ун. оф. К.Ф. Федоров (в летном шлеме).

Фото предоставлено Г. Ф. Петровым.

Однако неудачи, а может быть чувство вседозволенности преследовали Мартына – ведь он получал за полеты огромные по тем временам деньги. На него записано как минимум 275 рублей (а возможно и 550 рублей) за полеты летом 1913 года ^[23]. Так или иначе, 22 сентября 1913 года, выпив для начала на аэродроме, он продолжил кутеж в Железнодорожном собрании города Читы, за что получил в итоге 10 суток ареста приказом командующего гарнизоном. ^[24] А в марте 1914 года он был уволен из армии в запас. ^[25] Стал ли Мартын в итоге летчиком? В 1916 году на авиационном заводе Лебедева служил летчик-испытатель М. Ф. Госповский. ^[26] Тот ли это Госповский? Или тезка?..

Часть 2. 1914—1918. Первая мировая война

23 февраля 1914 года авиаотряд при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте был преобразован в 23-й корпусной авиационный отряд.^[27] В его штат вошло двадцать семь нижних чинов, причем состав отряда за два года существенно обновился. Из первого набора – тридцати трех человек – в новый список попало только восемь, и лишь старший унтер-офицер Егор Крыкин был призван в 1911 году. Остальные семеро принимали присягу в апреле 1912 года: младшие унтер-офицеры Рудольф Калнин и Конон Федоров, ефрейторы Василий Егоров, Феоктист Кокин и Виталий Бедункевич, рядовые Тимофей Котенков и Марк Сорока.

К ним добавились принявшие Присягу в 1911 году и отправлявшиеся в 1912—1913 годах на обучение в Гатчину старший унтер-офицер Иван Суров и ефрейтор Иван Срулев, еще восемь рядовых, принимавших Присягу в 1911—1913 годах, в их числе Бронислав Сребал, а также девять молодых солдат, то есть недавно призванных и еще не принявших Присягу. Среди них были Гавриил Богданов и Карл Гаас – запомним их.

25 февраля 1914 года 23-й корпусной авиаотряд в составе трех офицеров и 27 нижних чинов был отправлен из Читы в Варшаву.^[28] Там штабс-капитан П. П. Никольский сдал командование отрядом штабс-капитану П. С. Прищепову, а сам принял командование 22-м корпусным авиационным отрядом.^[29] А 21 июля 1914 года началась Первая мировая война. Отряд принимал активное участие в боевых действиях под Варшавой, Холмом, Ригой. Разбивались машины, требовались новые пилоты, офицеров не хватало, и вчерашние мотористы становились летчиками – героями. В 1916 году в небе воевало как минимум пять нижних чинов, прошедших «Читинскую школу».



Фото 6. Нижние чины 23-го КАО.

Варшава, апрель 1914 года.

Второй слева мл. ун. оф Р. М. Калнин,
в центре ст. ун. оф. И. Суров, второй справа
мл. ун. оф К. Ф. Федоров.

Фото предоставлено Г. О. Сасковец

Егор Крякин, который 15 февраля 1915 года был отправлен на обучение в Севастополь приказом Великого Князя Александра Михайловича ^[30], по возвращении на фронт стал летчиком 22-го КАО, был награжден Георгиевскими крестами 1-й, 2-й, 3-й и 4-й степени и званием прапорщика, погиб при взлете на самолете «Ньюпор» в июне 1917 года. Его служба подробно описана А. Каркотко и М. Хайрулиным в статье «Крякин Георгий Сергеевич – забытый герой белорусского неба». ^[31]



Фото 7. Подпрапорщик Г. С. Крякин.
Фото с сайта ria1914.info

Иван Красюк (кстати это именно он при обучении в 1913 году разбил знаменитую «восьмерку», «Фарман Бристоль») ^[32], уволенный из армии в марте 1914 года, но не пожелавший расстаться с авиацией, служил мотористом в 7-м КАО. 20 февраля 1915 года он был командирован в Севастополь в Офицерскую школу авиации. С 23 августа 1915 года стал летчиком 2-го армейского авиаотряда, которым командовал штабс-капитан Крутень. ^[33] Совершал боевые вылеты на «Вуазене» для разведки и корректировки артиллерийского огня, а также для охраны Высочайшей особы. ^[34]

Иван Захарович Красюк был награжден Георгиевским крестом 4-й степени «...за то, что в виду большого значения в течении операции у озера Нарочь нарушить хотя бы и временно правильную организацию передачи приказаний и тем внести беспорядок в боевую линию противника, заведывающим группой 13.03.1916, в виду отсутствия летчиков-офицеров, было

предложено летчикам из нижних чинов бомбардирование немецкого штаба, расположенного в госп. дв. Шематовицзна, и он вызвался охотником на это опасное и полезное предприятие и совершил оное с полным успехом, так как результатом бомбометания был переход штаба

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.