



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

Мы продолжаем цикл материалов о значимых местах нашего района, в которые не всегда легко можно попасть.

«ДВОЙНОЙ» ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

Официальным Днем авиации России считается третье воскресенье августа. Именно 12 августа (30 июля по старому стилю) 1912 года, тогдашний военный министр Владимир Сухомлинов, выполняя высочайшее повеление императора Николая II, подписал приказ № 397 по военному ведомству. Согласно приказу все вопросы по воздухоплаванию и авиации передавались в ведение воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба.

Однако абсолютно все историки признают, что авиация в России вполне официально родилась на 27 лет раньше. В 1885 году, по распоряжению другого военного министра Петра Ванновского, было создано первое военно-воздухоплавательное подразделение. Оно состояло из двух унтер-офицеров и 20 рядовых. Командовал ими Александр Кованько, на тот момент всего лишь подпоручик. (В 1884 году первый офицерский чин – прапорщик – был упразднен для мирного времени и таким образом подпоручик становился самым первым офицерским чином. В Советской Армии этому чину соответствовало звание младший лейтенант).

по окончании которого сразу попал на фронт.

Русско-турецкую войну 1877-78 годов чаще называют Освободительной. В ходе этой войны значительная часть европейской территории, на которой проживали в основном христиане, вышла из под турецкого гнета. Болгария (завоеванная турками еще в 1396 году) наконец обрела независимость и государственность, Россия вернула себе южную часть Бессарабии, значительно увеличивались территории Сербии, Черногории, Румынии. Бывшие турецкими Босния и Герцеговина, становились частью Австро-Венгрии.

22-летний подпоручик Кованько был приписан к понтонному батальону. А так как война велась в местах, где реки встречались по-

совершенно новое и незнакомое дело, да еще считавшегося именно технической новинкой, подпоручик Кованько оказался самым лучшим кандидатом.

О том, что Александр Матвеевич был талантлив, говорит хотя бы тот факт, что он со временем стал самостоятельно разрабатывать новые модели дирижаблей и воздушных шаров. А еще Кованько превосходно играл на струнных инструментах, которые сам же и изготавливал. Получались они у Кованько звучными и крепкими, как раз то, что нужно для офицера, часто переезжающего с места на место.

НЕСТЕРОВ, БАБУШКИН, СИКОРСКИЙ...

Александр Кованько в довольно короткий срок сумел организовать процесс обучения во вверенной ему части. Всего через пять лет после организации первой учебной команды аэронавтов часть была переименована в Учебный воздухоплавательный парк (бази-



Место для экспозиции под открытым небом

– У нас очень много интереснейших документов не только об ОВШ, но и ее выпускниках и вообще о возникновении авиационного дела в России, – говорит руководитель проекта по возрождению Музея авиации ОВШ Игорь Токарев. – Все это очень интересно не только специалистам, историкам, но и обычным людям, желающим не просто жить сегодняшним днем, но и знать достижения своей страны.

поляны, со старыми деревьями) мы хотим каскадом расположить три самолета. Вот там (показывает Токарев в другую сторону) вполне поместятся еще два. А вот здесь мы хотим поставить два вертолета (МИ-8 и МИ-24), один из которых будет полностью рабочим. Нет, взлететь отсюда нам никто не позволит, но вот запустить двигатель, посидеть за штурвалом подрагивающей от скрытой мощи машины для посетителей нашего музея будет вполне возможно.

Рассказывая о будущем своего проекта, Игорь Токарев заметно оживляется и на второй план уходят нынешние, хоть и не очень крупные, но трудноразрешимые проблемы. Здания, переданные музею Министерством обороны, до сих пор пребывают в довольно жалком состоянии. В некоторых нет не только отопления, но и даже электричества. В настоящее время необходимо готовить официальный проект будущего музея, но даже на это пока нет денег.

ИЗ РУИН В НЕБО!

В апреле нынешнего года в Воздухоплавательном парке открылась первая экспозиция возрожденного Музея авиации Офицерской воздухоплавательной школы. Она была небольшой, но организаторы обещали существенно её расширить. Прошло полгода, и "Московская застава" решила заглянуть за кулисы музея и узнать о грядущих планах организаторов.

стоянно (Дунай, Прут, Днестр), роль инженерных сил, обеспечивавших переправку войск через водные преграды, была очень значительной. Александр Кованько на войну попал

рававшийся на Волковом поле в Санкт-Петербурге), а число курсантов увеличилось в разы. В 1910 году Воздухоплавательный парк был реорганизован в Офицерскую

А ведь кроме документов в музее имеются вполне действующие экспонаты. К примеру, в настоящее время энтузиасты проекта достраивают самый массовый биплан начала 20-го

Вполне возможно, что большинство офицеров просто не захотели рисковать. Вот и выбрали из всех претендентов всего лишь подпоручика, которому проявлять гонор и отказываться вообще не по чину. Но вполне возможно и другое: некто в Генштабе (или по крайней мере в лейб-гвардии, где в момент своего назначения служил Кованько) увидел в юном подпоручике тот самый потенциал, который помог не только полностью раскрыться молодому офицеру, но и принес огромную пользу всей российской авиации в период ее зарождения.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПОДПОРУЧИК

Александр Матвеевич Кованько происходил из семьи потомственных инженеров. Он родился в Санкт-Петербурге. После окончания гимназии поступил в Николаевское инженерное училище (готовившее офицеров-инженеров для армии),

уже в самом ее конце, но сумел себя проявить и был переведен в лейб-гвардию, где возглавил Учебную гальваническую роту Саперного батальона.

В царской армии гвардейцы гораздо быстрее (по сравнению с офицерами полевых войск) получали очередные звания. Да и служить в родном Санкт-Петербурге было не в пример приятнее, чем в каком-нибудь дальнем гарнизоне. Но в то же время пробиться в гвардейскую часть, даже имея связи при дворе, было чрезвычайно сложно. Кованько был не из дворян, а потому попасть в гвардию ему было еще труднее. А он не просто попал туда, но и стал учить гвардейцев саперному делу.

Скорее всего именно там кто-то из высоких военных чинов и приметил молодого, но талантливого и уже успевшего проявить себя инженер-офицера. А потому когда встал вопрос о том, кто возглавит

воздухоплавательную школу с двумя отделениями: воздухоплавательным (с базой на Волковом поле) и авиационным (базировался в Гатчине, где в то время уже существовал учебный аэродром). Высочайшим повелением возглавить ОВШ было приказано Александру Кованько, к тому времени дослужившемуся до генерал-майора.

Именно ОВШ заканчивали те, кто стоял у истоков возникновения русской авиации: Петр Нестеров – родоначальник высшего пилотажа и летчик, первым совершивший боевой таран, Александр Казаков – лучший ас-истребитель Первой мировой войны, Михаил Бабушкин – один из пионеров полярной авиации, Герой Советского Союза и многие другие. Знаменитый авиаконструктор Игорь Сикорский (конструктор "Ильи Муромца" и изобретатель вертолета) именно в ОВШ набирал летчиков для испытания моделей своих аэропланов и самолетов.

века С-16. В других моделях можно не просто посидеть на месте пилота, но и представить каким нужно было обладать мужеством, чтобы на ЭТОМ еще и в воздух подниматься!

«НАПОЛЕОНОВСКИЕ» ПЛАНЫ

– Вообще-то Музей авиации ОВШ существовал еще в советские годы, – говорит Игорь Токарев. – Юрий Лозыченко, работавший монтером в воинской части, располагавшейся на территории бывшего Воздухоплавательного парка, с помощью дочери Александра Кованько Варвары, открыл здесь экспозицию еще в конце 70-х. Это был этакий локальный музей воинской части, но Юрий Михайлович надеялся (да и до сих пор надеется), что в будущем начатое им дело будет развито и расширено.

Развал Советского Союза, бесконтрольная приватизация, бандитский беспредел и прочие "прелести" 90-х внесли свои коррективы. Исторические здания, в которых зарождалась русская авиация, были сданы в долгосрочную аренду автопредприятию. Экспонаты музея медленно погибали в сарае с дырявой крышей. Но до окончательного развала дело все-таки не дошло. Благодаря усилиям Юрия Лозыченко и присоединившегося к нему Токарева удалось добиться передачи части территории бывшей Офицерской воздухоплавательной школы именно под музей.

– В январе нынешнего года мы наконец получили все необходимые документы, а уже в апреле открыли первую, пока еще маленькую, экспозицию, – говорит Игорь Токарев. – Сейчас мы уже имеем черновой проект того, как музей может выглядеть в будущем. Например, вот здесь (взмах рукой в сторону небольшой

Как и на то, чтобы подготовить площадки для будущих экспонатов.

– Нельзя сказать, что к нашему проекту власти относятся пренебрежительно, – признается Токарев. – Вот буквально на днях у нас была комиссия из администрации Московского района. Походили, посмотрели, обещали помощи. Но особое спасибо хотим сказать бывшему командующему войсками Западного военного округа генерал-полковнику Александру Картаполову (ныне – заместитель министра обороны, начальник Главного военно-политического управления, прим. ред.). Именно при его содействии нам удалось вернуть здания музея. Надеюсь этот интерес не пропадет. Потому что при надлежащем финансировании здесь можно будет со временем создать настоящий Национальный музей авиации. Например, в Соединенных Штатах таких, именно Национальных, аж 10 штук, а в России пока нет ни одного.

Работы энтузиастам возрождения Музея авиации ОВШ предстоит еще очень много. И здесь не только подготовка проекта, перевозка и размещение экспонатов на уже подготовленных площадках, капитальный ремонт здания (где когда-то жил Александр Кованько, располагались учебные классы и казармы для курсантов), согласование экспозиций с различными госорганами и прочее. Но еще и переговоры с туроператорами (чтобы внесли Музей авиации ОВШ в путеводители), выпуск собственной рекламной продукции, готовность ежегодно менять направленность экспозиций и многое другое. Но Игорь Токарев, с собравшимися вокруг него неравнодушными к авиации людьми, не унывает. И верит, что в конце концов всё у них получится!

**Максим ЛЕОНОВ,
Фаина РЕЗНИКОВА**



©-116



Самолет Фролова.
Действующая модель