

Воздухоплавательная амнезия

КАК РОССИЙСКАЯ ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ ПОТЕРЯЛА 27 ЛЕТ ИСТОРИИ

Воздухоплавательный парк. Большинство петербуржцев знают железнодорожную станцию с таким названием. А поскольку видят проплывающий за окнами электричек пустырь — летом зеленый, а зимой... уже редко когда белый, считают, что это и есть тот самый Воздухоплавательный парк. На самом деле к зеленым зонам Петербурга этот топоним не имеет никакого отношения. К воздухоплаванию же — самое непосредственное. А парк — чисто технический термин.



ПОДПОРУЧИК КОВАНЬКО

Эта история началась ни много ни мало 125 лет назад, 27 октября 1884 года. Тогда генерал-майор Михаил Боресков по приказу военного министра Петра Ванновского начал формировать команду воздухоплавателей. Окончательно же подразделение было создано 24 октября 1885 года. А первым командиром первых воздухоплавателей стал Александр

ПРОДАННЫЕ КАЗАРМЫ

Непосредственно же учебный кадровый воздухоплавательный парк как таковой появился в апреле 1887 года. Так была переименована команда Александра Кованько. Что стало основанием для выработки положения о воинской части военно-воздушного флота.

И все это происходило у Московской заставы. Сначала был создан воздухоплавательный парк. Потом воздухоплавательная школа. А в 1911 году при ней, после того как в Петербурге был построен Корпусной аэродром (сейчас на этом месте парк Авиаторов), был образован авиационный учебный отдел.

В советские времена на этом месте появился «ящик» — военный авиационный завод № 138 76-й армии ВВС. В 1996 году предприятие было расформировано. Сначала площадку передали в управление 419-го авиаремонтного завода. Но через год тот отказался от дополнительной нагрузки. И комплекс передали на баланс военных складов — расположенной неподалеку воинской части № 53 963. Но тоже ненадолго.

Три года назад командующий уже объединенной 6-й Армии ВВС и ПВО выставил комплекс из девяти заводских зданий на торги. Приобрела недвижимость частная компания, торгующая стро-



Главное здание, охраняемое, но не сохраненное КГИОП.

ЕСЛИ БЫ ЗНАТЬ РАНЬШЕ!

А ведь их стены помнят первого командира воздухоплавательного парка подпоручика Александра Кованько, его ученика — офицера Петра Нестерова, первым совершившего «мертвую петлю» на аэроплане и осуществившего первый в истории авиации воздушный таран, и многих других известных летчиков и авиаконструкторов, на чьих плечах поднимался Военно-воздушный флот России.

Вспомните, что сейчас его историю мы ведем с 1912 года. А на самом деле к ней надо прибавить еще 27 лет. Куда и как они потерялись?

История всегда переписывалась в угоду правящей верхушке. И сначала свою роль сыграла политическая необходимость, а потом уже — узость кругозора официальных военных историков. Ведь в советские годы авиация «началась» в 1918 году. Ну нельзя было такие патриотические заслуги приписывать царским офицерам! А историкам новой России уже лень было копаться в архивах. И по их рекомендациям в 1997 году точкой отсчета истории ВВС был назван день выхода положения Военного совета, утвержденного Николаем II приказом по Военному ведомству № 397 от 30 июля (12 августа) 1912



ПОДПОРУЧИК КОВАНЬКО

Эта история началась ни много ни мало 125 лет назад, 27 октября 1884 года. Тогда генерал-майор Михаил Боресков по приказу военного министра Петра Ванновского начал формировать команду воздухоплателей. Окончательно же подразделение было создано 24 октября 1885 года. А первым командиром первых воздухоплателей стал Александр Кованько... подпоручик.

Надо сказать, что военный министр Ванновский видел на этой должности человека отважного, образованного и изобретательного. Эти требования предъявлялись к кандидатам. И наказ министра был выполнен неукоснительно. Полковников и подполковников, претендовавших на это место, обогнал подпоручик. Здесь сыграли роль образованность и эрудиция молодого офицера: около шестидесяти патентов, которые на свое имя зарегистрировал Александр Кованько, — не шутка. Изобретать начал еще в военном училище. Причем интересовался совершенно разными сферами: то пытался докопаться до секретов скрипок Страдивари, то придумывал новые типы клеенок, то конструировал пожарные сигнализации и минные датчики. Принципы же, на которых базировались рационализаторские предложения Кованько, используются и сейчас. Плюс ко всему этому — знание четырех языков и невероятная отвага, доказанная им во время военных кампаний. Все это сыграло свою роль в судьбоносном как для Кованько, так и для государства решении.

апреле 1887 года. Так была переименована команда Александра Кованько. Что стало основанием для выработки положения о воинской части военно-воздушного флота.

И все это происходило у Московской заставы. Сначала был создан воздухоплавательный парк. Потом воздухоплавательная школа. А в 1911 году при ней, после того как в Петербурге был построен Корпусной аэродром (сейчас на этом месте парк Авиаторов), был образован авиационный учебный отдел.

В советские времена на этом месте появился «ящик» — военный авиационный завод № 138 76-й армии ВВС. В 1996 году предприятие было расформировано. Сначала площадку передали в управление 419-го авиаремонтного завода. Но через год тот отказался от дополнительной нагрузки. И комплекс передали на баланс военных складов — расположенной неподалеку воинской части № 53 963. Но тоже ненадолго.

Три года назад командующий уже объединенной 6-й Армии ВВС и ПВО выставил комплекс из девяти заводских зданий на торги. Приобрела недвижимость частная компания, торгующая строительной техникой, а территорию ей предоставили в аренду на 10 лет с правом продления договора. При этом пять зданий бывшего авиационного завода — Караульный дом, Главное здание, Канцелярия, Жилой корпус и Казармы — находятся под охраной КГИОП как вновь выявленные памятники архитектуры. Два из них — Главное здание и Казармы — и оказались проданы.



Главное здание, охраняемое, но не сохраненное: КГИОП.

ЕСЛИ БЫ ЗНАТЬ РАНЬШЕ!

А ведь их стены помнят первого командира воздухоплавательного парка подпоручика Александра Кованько, его ученика — офицера Петра Нестерова, первым совершившего «мертвую петлю» на аэроплане и осуществившего первый в истории авиации воздушный таран, и многих других известных летчиков и авиаконструкторов, на чьих плечах поднимался Военно-воздушный флот России.

Вспомните, что сейчас его историю мы ведем с 1912 года. А на самом деле к ней надо прибавить еще 27 лет. Куда и как они потерялись?

История всегда переписывалась в угоду правящей верхушке. И сначала свою роль сыграла политическая необходимость, а потом уже — узость кругозора официальных военных историков. Ведь в советские годы авиация «началась» в 1918 году. Ну нельзя было такие патриотические заслуги приписывать царским офицерам! А историкам новой России уже лень было копаться в архивах. И по их рекомендациям в 1997 году точкой отсчета истории ВВС был назван день выхода положения Военного совета, утвержденного Николаем II приказом по Военному ведомству № 397 от 30 июля (12 августа) 1912 года. Согласно которому вопросы воздухоплавания и авиации были изъяты из ведения Главного инженерного управления и переданы в созданную при Главном управлении Генштаба воздухоплавательную часть. А ведь к тому времени в русской армии уже имелось 8 авиационных отрядов, сформированных при воздухоплавательных ротах, но этот факт как-то пропал из поля зрения высших чинов Минобороны и их советников.

Уже после 1997 года представитель геральдического ведомства Минобороны приехал в Петербург, где ему рассказали о воздухоплавательном парке. И чиновник огорчился: «Если бы я знал все это раньше! Но теперь уже ничего не изменить...»

Весь комплекс Офицерской воздухоплавательной школы.



ЧИНЫ УМЫВАЮТ РУКИ

Историю же воздухоплавательного парка по крупицам собирали не военные, а обычные сотрудники — рабочие и канцеляристы авиационного завода № 138, волей судеб влеченные в потоки времени. Образовав при заводе музей воздухоплавания, они на блюдечке с голубой каемочкой принесли Министерству обороны историю — кипы архивных документов, около семисот уникальных экспонатов, каких нет ни в одном музее страны и, наверное, мира.

А военные? Например, командование 6-й Армии ВВС и ПВО, не желая признавать музей официально, в течение многих лет присылало в воздухоплавательный парк корреспондентов с камерами и блокнотами, и те публиковали рассказы о музее как отчет о работе армейских пропагандистов. А в 2006 году, продав с молотка свою историю, умыли руки. Будто и не было ничего. Ни воздухоплавательного парка, ни подпоручика, а потом и генерал-лейтенанта Кованько, ни музея... Но все это было, все это есть.