

Александр Матвеевич Кованько (1856 — 1919)

НАЧАЛЬНИК Учебного воздухоплавательного парка и Офицерской воздухоплавательной школы генерал-лейтенант Александр Матвеевич Кованько родился 4 марта 1856 года в Петербурге в Эртелевом переулке (сейчас улица Чехова) в семье горного инженера. Он окончил в 1878 году Николаевское инженерное училище, служил в Понтонном и лейб-гвардии Саперном батальонах. Потом его привлекли к работе по организации отечественного воздухоплавания.



вательным батальоном, организовал боевое применение привязных аэростатов для корректировки артогня и наблюдения за противником.

Под его руководством был построен первый русский дирижабль, а затем — пять самолетов. По роду службы Кованько ездил, как сказали бы сейчас, в загранкомандировки — в Германию, Монако, Францию, Турцию, Швейцарию. Убедился, что там нет равных русским воздухоплавателям, дирижаблистам и авиаторам.

Одаренный ученый, неутомимый экспериментатор, незаурядный публицист, художник и поэт, заядлый коллекционер (в его коллекции было более 800 колокольчиков), был по-настоящему талантлив во всем добром, чего ни касались бы его ум и руки. Картины и медальоны его работы вызывают восхищение, стихи заставляют задуматься.

После революции Александр Кованько оставался служить советской власти на своем посту вплоть до сентября 1918 года, когда вышел в отставку по болезни. Суровейшие трудности Гражданской войны сказались на здоровье Александра Матвеевича, оказавшегося вместе с женой Елизаветой Андреевной и тремя дочерьми в крайне стесненных материальных условиях. В 1919 году родственники вывели тяжело больного генерала в Одессу, где 20 апреля этого же года он скончался.

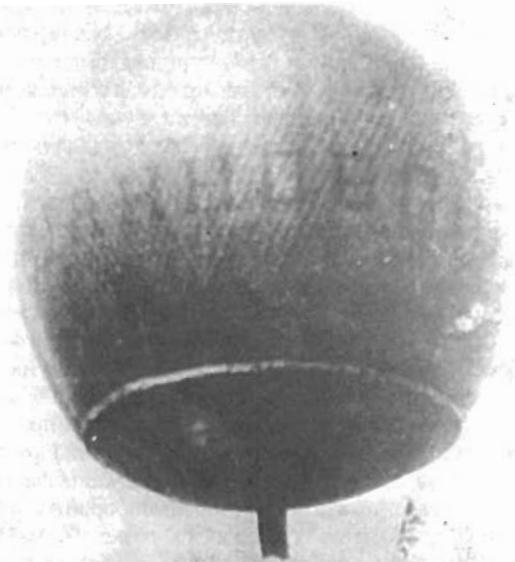
Форма нижних чинов воздухоплавательного парка. Обер-офицер в парадной форме (слева). Солдаты: 1) в рубашке; 2) в парадной форме; 3) в обыкновенной форме.



За крестом — храм

В ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОМ ПАРКЕ ОТМЕТИЛИ 125-ЛЕТНИЕ ЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

Запуск
воздушного
шара
возле
церкви
Пророка
Илии.



ПОКЛОННЫЙ КРЕСТ был установлен и освящен 8 ноября 2009 года на месте разрушенного большевиками в 1926 году храма Святого Пророка Божия Илии, ставшего когда-то первым храмом русских авиаторов, и стоял в воздухоплавательном парке, который, собственно, и был образован 125 лет назад — 8 ноября 1884 года.

Тогда военный министр Петр Ванновский подписал Указ о формировании «Комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям». Именно к годовщине этого события мероприятие и было приурочено. Храм был освящен 4 апреля 1899 года. К этому времени выросший из комиссии Учебный воздухоплавательный парк в Петербурге стал не только солидным учебным заведением, но и крупным научно-исследовательским воздухоплавательным центром России. Во многом благодаря его командиру Александру Кованько.

Кстати, как рассказывали корреспонденту «ВП» потомки Кованько, присутствовавшие на церемонии, именно ему принадлежала идея считать святого пророка Илию небесным покровителем воздухоплавателей. И Ильинский храм в воздухоплавательном парке стал первым храмом военных авиаторов.

После революции церковь по своему прямому назначению прослужила еще пять лет. В 1922 году ее закрыли и переделали под другие нужды школы авиаторов, которая в то время еще действовала. Исследователям не удалось выяснить, когда точно храм разрушили: приблизительно в 1926 году.

Как рассказал руководитель инициативной группы «Воздухоплавательный парк» Виталий Лебедев, поклонный крест — только начало: «Мы добиваемся не только придания мемориального статуса территории воздухоплавательного парка, но и возвращения ей атрибутов прежнего облика. Один из которых — Ильинский храм. Храм авиаторов».

КСТАТИ

В 1913 году в России насчитывалось 603 военных храма, большинство из них находилось в Петербурге — столице Российской империи и военной столице.

Первый храм
русских
авиаторов.



У поклонного креста.

Территория воздухоплавания



МУЗЕЙ ИСТОРИИ ЗАРОЖДЕНИЯ АВИАЦИИ ЮТИТСЯ В ГАРАЖЕ

Хранитель экспозиции истории воздухоплавания и зарождения ВВФ России, член секции истории авиации и космонавтики Санкт-Петербургского отделения Национального комитета по истории и философии науки и техники РАН Юрий Лозыченко если и носит шапку, то Мономаха. И не тяжела она ему, хоть в свое время он даже не думал, что придется ее надеть. Поступив в 1967 году на военный авиационный завод радиомехаником, он не мог представить себе, что судьба свяжет его с именем генерал-лейтенанта Александра Кованько. Но связала. Человек оказался на своем месте. На благо города, на благо государства. Которые, правда, его усилиями особо не интересуются.

Юрию Михайловичу, как хранителю музея воздухоплавания, всегда было о чем поведать и что показать людям, пришедшим в музей, который располагался на территории бывшего авиационного завода № 138. Самый скромный его



*В противогазе
для лошади нет ничего
удивительного.*

ку в Москву на три штатные единицы: для обслуживания экспозиции техники в Гатчине

его глазами, все было интересно.

Юрию Михайловичу, как хранителю музея воздухоплавания, всегда было о чем поведать и что показать людям, приходившим в музей, который располагался на территории бывшего авиационного завода № 138. Самый скромный его рассказ о первых авиаторах занимает около двух часов. Ведь воздухоплавательный парк был местом зарождения военно-воздушного флота, полигоном для первых инженерных экспериментов первых летчиков и конструкторов. На чем только они не летали: аэростаты, дирижабли, аэропланы собственных конструкций. А порой человека в воздух поднимал «поезд» из воздушных змеев! Правда, показать он сегодня ничего не может. Экспонаты разложены по коробкам и складированы в неотапливаемом гараже до лучших времен. Но он верит, что эти времена обязательно настанут.

МОРОКО, В ДЕВИЧЕСТВЕ КОВАНЬКО

— Юрий Михайлович, как получилось, что в Петербурге, который стал не только колыбелью революции, но, как оказалось, и колыбелью авиации, посвященный зарождению воздушного флота музей находится в таких кошмарных условиях?

— Как получилось? Вы знаете, если честно, то и музея-то нет. То есть экспонаты есть, архивные документы есть. Но официально его не существует. Военные время от времени хотели его «легализовать». Не состоялось. Одни отдавали приказы, другие их не исполняли. А потом и первые обо всем забывали.

— А с чего началась ваша история?

— В 1983 году я был комсомольцем. Тогда начальник партийного кабинета авиационного завода № 138, иначе воинской части № 36 992, Бронислав Шолохов познакомил меня с пожилой женщиной — Варварой Александровной Мороко, дочерью первого командира воздухоплавателей и авиаторов генерал-лейтенанта Александра Кованько. Ей было 80 лет, и всю свою жизнь она боролась за доброе и почти забытое имя отца. Например, в первой Советской энциклопедии было сказано, что Кованько был ярким противником авиации. Человек, который учил Нестерова летать! Варвара Александровна начала переписку с составителями, и в следующем издании статью исправили.

Она родилась в жилом корпусе воздухоплавательного парка и, конечно, всегда мечтала побывать там, где прошло детство. Но осуществилась ее мечта только в 1981 году. Помог ей в этом сотрудник Пулкова Владимир Николаев. Он учился на журналиста и решил написать дипломную работу о воздухоплавании, а как начал копаться в архивах — понял, что это настоящее научное открытие. Он и

вышел на дочь Кованько. Пришел к ней в гости, а жила она на Лесном проспекте, рассказал о своей работе. Она поведала о том, что знает сама. И они решили вместе бороться за возвращение памяти о зарождении Военно-воздушного флота России. Обратились в секцию авиации ВООПИК, потом приехали к нам на авиационный завод. Познакомились с Шолоховым, который присоединился к ним, а мне поручил взять над ней шефство. Я стал частым гостем Варвары Александровны. Помогал чем мог, а она мне рассказывала о своем отце.

ПРОТИВОГАЗ ДЛЯ МЕРИНА

— А ВООПИК тогда чем-нибудь помог?

— Да. ВООПИК поддержал нашу идею. Там приняли решение: назвать в честь генерал-лейтенанта улицу, повесить мемориальную доску и организовать музей зарождения воздухоплавания и авиации. Из этих пунктов удалось реализовать только один. В 1985 году у входа в главный корпус бывшей офицерской воздухоплавательной школы установили мемориальную доску в память образования первой кадровой воздухоплавательной команды. А еще через два года рядом появилась еще одна доска, уже в память о Петре Нестерове, который учился в этих стенах.

— Но музей-то вы все-таки образовали...

— Кстати, интересно, что в воздухоплавательном парке еще при Кованько музей уже был. Мы его возродили. Фактически это произошло 2 апреля 1998 года. Завод был уже расформирован, а территория находилась на балансе расположенных рядом военных складов. Мы писали много писем в Минобороны, командованию Военно-воздушных сил. И в конце концов наши просьбы были услышаны. Я начал обустроить музей. Собирал архивные материалы, редкие фотографии, экс-



Фотографический снимок с воздушного шара, с высоты 800 метров сделанный поручиком Кованько при полете 18 мая 1886 г.

понаты. У меня были средства спасения пилота — первые парашюты и катапультное сиденье современного истребителя «МиГ-31». Бортовое и наземное оборудование — метеорологические приборы, радиостанции различных модификаций, коммутаторы. А где еще можно было увидеть противогаз для лошади? А ведь это необходимый предмет амуниции воздухоплавателей тех лет. Ведь аэростаты и дирижабли наполнялись газом, а перетаскивали их по территории с помощью лошадей, которым и надевали такие противогазы. Сейчас у меня более семисот экспонатов и... вся история зарождения воздухоплавания и авиации в документах.

ВСЕ ДЕЛО В ШТАТАХ

— Неужели это никому не интересно?

— Всем интересно. Но до определенной степени. Первый командующий штабом 6-й Армии ВВС и ПВО (в 1996 году эти рода войск и, соответственно, армии были объединены. — Ред.) Анатолий Басов дал добро и подал заяв-

ку в Москву на три штатные единицы: для обслуживания экспозиции техники в Гатчине, которую тогда военные хотели создать; в комнату боевой славы, которая тогда еще была жива, а сейчас уже нет; и в музей истории воздухоплавания и зарождения ВВФ России. Но когда Минобороны выделило этот штат, его почему-то передали в музей ПВО. И вакансии заняли директор, экскурсовод и уборщица. Потом преемник Басова генерал-лейтенант Геннадий Торбов неоднократно видел мои экспонаты и поражаюсь фактам, которые мне удалось собрать. Однажды даже приказал приехать на Дворцовую площадь, 4, к кадровикам, и подать документы на зачисление в штатное расписание. Но там только плечами пожали — мол, ничего не знаем.

— А потом?

— А потом нас выгнали. Вы же знаете, что в 2006 году территорию воздухоплавательного парка военные продали. И после им вообще стало не до нас. Когда музей выселили, нынешний арендатор пробил в стене Главного здания ОВШ, охраняемого КГИОП, отверстие, через которое туда теперь заезжает техника.

Нам предлагали другие помещения — в школах, ПТУ, учреждениях культуры. Но нельзя отсюда переезжать. Хотя условия там далеко не музейные, но ведь именно там Петр Нестеров в 1912 году с успехом сдал летные нормативы и стал летчиком. Там еще сохранился элинг, где стояли первые военные дирижабли. По счастью, мои работодатели помогли мне. На территории нашелся пустой гараж, куда мне разрешили сложить коробки с экспонатами. И сейчас моя головная боль — сохранить их, ведь помещение не отапливается и протекает. Как могу, латаю дыры.

— А музей?

— Это мне одному не осилить. Его взялись продвигать мои соратники. Вместе с председателем секции истории авиации и космонавтики Санкт-Петербургского отделения Национального комитета по истории и философии науки и техники РАН Виталием Лебедевым мы организовали инициативную группу под названием «Воздухоплавательный парк», которая сейчас и стучится во все двери. Пока, кроме гаража, нам развернуться негде.