

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ им. А. И. ГЕРЦЕНА

В фондах музея истории РГПУ им. А. И. Герцена хранятся разные документы, среди них особое место занимают мемуары преподавателей и питомцев вуза. Отобранные для настоящей публикации фрагменты воспоминаний объединяет, казалось бы, неожиданная для педагогического вуза тема — авиация.

Начало XX в. ознаменовалось бурным развитием российской авиации. Энтузиасты летного дела, получив образование во Франции, стремились на родине открывать летные клубы, создавать новые аппараты, устраивать показательные выступления и соревнования, готовить первые эшелоны авиаторов-профессионалов. Полетами были увлечены не только мужчины, но и женщины. В историю российской авиации вписаны имена первых женщин-авиатрис, как их называли современники, «воздушных Тамар», — Лидии Зверевой¹, Евдокии Анатра², Любове Голанчиковой³, Евгении Шаховской⁴, Софьи Долгорукой⁵...

Выпускница Женского педагогического института 1915 г., Татьяна Леонидовна Рудыковская—Григорова (1892–1981) тоже была увлечена полетами и на всю жизнь сохранила в памяти яркие картины летных праздников, соревнований конструкторов и летчиков, тот подъем, который переживали она и ее друзья, посещая аэродромы и ангары.

«Из приезжавших к нам авиаторов я видела в 1909 году Леганье⁶. Он летал в Гатчино на поле, но смог пролететь очень невысоко и недалеко. Я сразу загорелась — “хочу летать”! Почитывала литературу, следила за успехами иностранной авиации, посещала соответствующие лекции и выставки и на вопрос Мити⁷ “чем меня побаловать?” неизменно

¹ Зверева Лидия Виссарионовна (1890–15.05.1916), дочь генерала, выпускница Мариинского института благородных девиц. Окончила авиационную школу Первого русского товарищества воздухоплавания «Гамаюн». 23 августа 1911 г. Всероссийский аэроклуб вручил ей диплом пилота-авиатора № 31. Таким образом, Л. Зверева стала первой русской лётчицей.

² Анатра Евдокия (?–?), летчица-спортсменка, родственница крупного одесского промышленника, пионера авиации А. А. Анатры. Получила в Гатчинской летной школе диплом пилота-авиатора № 54 (3 октября 1911 г.).

³ Голанчикова (Галанчикова) Любовь Александровна (1889–1961), профессиональная певица (на сцене — Милли Море). Окончила авиационную школу «Гамаюн». 22 октября 1911 г. получила диплом пилота-авиатора № 56.

⁴ Шаховская Евгения Михайловна (1889–1920), княгиня. Обучалась летному делу и получила диплом летчика в Иоганнстале (Германия) 16 августа 1911 г.

⁵ Долгорукая Софья Алексеевна (1888–?). В 1911 г. прошла начальную лётную подготовку во Франции в школе Блерио. Вернувшись в Россию, окончила Высшие женские курсы. Затем поступила в школу пилотов Всероссийского аэроклуба. Пилотский диплом княгиня Долгорукая получила в июне 1914 г.

⁶ Французский авиатор Жорж Леганье осенью 1909 г. демонстрировал в Гатчине свои полеты на биплане «Вуазен».

⁷ Дмитрий Григорьевич Тучин, «общий любимец своего круга, весельчак, любивший выпить и погулять купчик», которого связывала с Т. Л. Рудыковской многолетняя дружба.

отвечала: “Хочу летать”. В 1910 году в Петербурге был организован Обществом воздухоплавания авиационный праздник с 8 по 24 сентября. Демонстрировались аппараты, производились полеты на Комендантском аэродроме. Это было поле в районе Коломяг, где проводились учебные полеты нашей авиации. На празднике демонстрировались многие аппараты (“Блерио”, “Вуазен”, “Райт”, “Фарман”) и наш отечественный “Россия”. Требовалось в соревновании дольше продержаться в воздухе, выше подняться, точнее приземлиться. Разрешался полет с пассажиром. Полеты были платные, как и вход на праздник, но желающих было много — всех привлекал риск. Наши пилоты — Ефимов и Мациевич⁸ — оказались победителями, публика приходила в восторг от техники их пилотажа.

Но в последний день 24 сентября случилось несчастье. Что произошло точно, не знаю, только видела, как буквально на глазах в воздухе рассыпался самолет (Мациевич летел на “Фармане”): сначала упал мотор, потом летчик и посыпались отдельные части. Большинство людей кинулось к месту падения, а я скорее ушла — не люблю смотреть на несчастье, где моя помощь уже бесполезна. Похороны были грандиозны, и запомнилась надпись на одном венке: “Безумству храбрых — поем мы славу”.

Вот в эти годы — 1910–1911 — приходит как-то Дмитрий Григорьевич к нам и заявляет: “У тебя будет аэроплан!” Когда, как и где Дмитрий Григорьевич познакомился с братьями Касяненко — не знаю, но однажды он представил мне троих: инженера Ивана Ивановича Касяненко и его двух братьев, студентов Киевского политехнического института Андрея и Евгения — конструкторов⁹. На каких условиях они договорились — не интересовалась. Они конструировали и строили, вкладывая свой труд все трое, а Митя их финансировал. Все должно было закончиться предъявлением военному ведомству аппарата, и, если комиссия примет, то аппарат пойдет в серийное производство и тогда все расходы окупятся.

На Б. Болотной (район Песков) выстроили ангар, где производились все работы, и я ежедневно почти, прямо из Педагогического института ехала туда. Работа кипела, подгонял срок конкурса. Участвовал в работе и кузен Глеба Котельникова (изобретателя парашюта) Алеша Котельников, который изобрел какую-то особую смазку для покрытия крыльев. Кто-то изобрел автоматическую устойчивость крыльев, каждый вносил свою лепту, чем мог помочь.

Одновременно готовил на конкурс аппарат инженер Гаккель¹⁰.

Когда все было готово, аэроплан перевезли на Корпусной аэродром, который был оборудован военным ведомством с 1911 года для военных самолетов. Позднее, в 1913 году, здесь собирался и поднимался наш четырехмоторный гигант “Илья Муромец” кон-

⁸ *Ефимов Михаил Никифорович* (1881–1919), первый российский дипломированный военный летчик. Окончил военную школу А. Фармана (1910). Первым осуществил крутые виражи, пикирование и др. фигуры высшего пилотажа. *Мациевич Лев Макарович* (1877–1910), российский летчик-испытатель, офицер. Летному делу обучался во Франции. Первым летал ночью, устанавливал рекорды высоты, скорости и продолжительности полета.

⁹ Братья Касяненко — авиаконструкторы-самоучки, выходцы из крестьянской семьи. Самый энергичный из братьев, Евгений, организовал при Киевском политехническом институте как бы конструкторское бюро (авиамастерские), которым руководил Иван Касяненко. В этих мастерских братья и строили машины — за период 1910—1921 гг. они создали шесть самолетов своей конструкции, частью оригинальных по схеме и замыслу, показывавших неплохие результаты, но оставшихся почти неизвестными. В 1913 году легкомоторный самолет Касяненко, так называемую «авиетку», предназначенную для спортивных полетов и отличающуюся двигателем малой мощности (всего в 15 лошадиных сил), испытывал Петр Николаевич Нестеров. Воздушные винты, производство которых наладили братья Касяненко во время Первой мировой войны, были значительно лучше импортных.

¹⁰ *Гаккель Яков Модестович* (1874–1945), инженер и конструктор. Спроектировал и построил несколько самолетов (1909–1912), тепловоз (1924).

струкции Сикорского¹¹. В настоящее время эта территория переоборудована в парк авиаторов.

Накануне дня конкурса самолет опробовал летчик Алехнович¹². Маме не сказали, что буду подниматься на нашем биплане и я. По случаю удачного окончания работ и счастливого полета выпили шампанского, поздравляя друг друга. Алехнович предложил еще раз проверить самолет в воздухе и поднялся один, но при посадке толкнулся носом в землю. Аппарат был поврежден: оборваны тросы, сломано шасси, и исправить его за ночь к конкурсу оказалось невозможным¹³. Инженер Гаккель не имел конкурента в момент конкурсного испытания. Злые языки говорили, что Алехнович сделал это умышленно. Не знаю, я его больше не видела, он уехал куда-то на Волгу. Аппарат через некоторое время был Женей восстановлен, он переделал его в моноплан, но коммерчески Митя ничего не выиграл, эта игрушка, подаренная мне, обошлась ему в 12 тысяч рублей. Но летать на нем больше мне не пришлось. Касяненко уезжали в Киев, ключ от ангара остался у меня, технический надзор производил нанятый механик. <...>

Переписка у нас продолжалась до самой Мировой войны. Последнее письмо, полученное мною от Ивана Ивановича, сообщало, что он пишет на “хвосте “Морана”” перед отправкой на задание. По-видимому, он погиб в этом бою¹⁴, никаких сведений я ни от кого из них не получала и мои справки остались без результата.

Поскольку Иван Иванович служил в отряде летчика Нестерова¹⁵, я сразу в войну спаслась с ним (П. Н. Нестеровым) и предложила ему использовать наш аэроплан. К этому времени мне уже прислали уведомление, что я должна освободить ангар на Корпусном аэродроме. Что было делать? Габариты не позволяли куда-нибудь переместить эту “игрушку”. Тогда мы его размонтировали, остов оставили так, а мотор, радиатор, пропеллеры перевезли в мою комнату к полному возмущению мамы, так как подобный инвентарь совершенно не подходил к девичьему будуару. Летчик Нестеров прислал авиатора т. Петрова, который и забрал это имущество в 11-й отряд Юго-Западного фронта.

Так кончилась моя летательная карьера»¹⁶.

* * *

Интересное и значительное для своего времени событие произошло летом 1911 г.: перелет российских авиаторов из Петербурга в Москву. Оно привлекло большое внимание публики. В прессе писали, что в субботу 23 (10) июля на аэродроме товарищества «Кры-

¹¹ Сикорский Игорь Иванович (1889–1972), авиаконструктор. С 1908 г. строил самолеты, в том числе первые в мире четырехмоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец».

¹² Алехнович Глеб Васильевич (1886–1918), летчик-испытатель, получил диплом летчика-авиатора № 30 в июле 1911 г. Совершил первые междугородние перелеты в России (Гатчина — Царское Село — Красное Село). Испытывал самолеты Я. Гаккеля и И. Сикорского.

¹³ В монографии В. Б. Шаврова «История конструкций самолетов в СССР до 1938 г.» (3-е изд. М., 1985) тоже отмечен этот факт: братья Касяненко в Петербурге работали над оригинальной конструкцией биплана, которую предъявили на конкурс 1912 г. Но в ходе испытаний 28 октября самолет потерпел аварию и больше не восстанавливался.

¹⁴ Т. Л. Рудыковская-Григорова ошибалась, считая И. И. Касяненко погибшим. Он после войны жил в Киеве и Харькове, был в начале 1920-х гг. проректором Киевского политехнического института, а позже возглавлял Гидрометеорологический комитет Украины и Научно-исследовательский гидрометеорологический институт. Много лет он был бессменным главой Авиационного научно-технического товарищества и участвовал в работах над новыми конструкциями самолетов. Его связывали дружеские отношения с крупным харьковским авиаконструктором К. А. Калининым, расстрелянным в 1938 г. Сам И. И. Касяненко тоже был арестован 15 октября 1939 г. и приговорен к 25 годам лагерей, из которых уже не вышел.

¹⁵ Нестеров Петр Николаевич (1887–1914), летчик-испытатель, основоположник высшего пилотажа. Первым ввел крены на вираже, выполнил «мертвую петлю», применил в бою таран.

¹⁶ ФМИ РГПУ. Р-29. С. 56–59.

ля» (Комендантский аэродром) был отслужен молебен, на котором присутствовали многие деятели авиации. Маршрут перелета был выбран весьма неудачно, но зато получил государственную поддержку в размере 100 тысяч рублей. Карты маршрута летчикам выдали только за два дня до вылета, причем составлены они были не слишком тщательно. Подготовка проводилась наспех: ангары не успели построить вовремя, взлетные полосы расплахаля крестьяне и пришлось срочно создавать новые... Многие опытные летчики отказались от полета. Но девять аэропланов все-таки приняли участие в перелете.

Сегодня хорошо известны факты этого перелета, сопровождавшегося рядом аварий и неудач. Первым упал аппарат М. Г. фон Лерхе¹⁷, пилот чудом остался жив. Самолет С. И. Уточкина¹⁸ сначала совершил вынужденную посадку, после отладки машины удалось взлететь вновь, однако спустя несколько часов самолет все-таки разбился. Уточкин с сотрясением мозга, ушибом груди и переломами был доставлен на автомобиле в город. Авиатор В. В. Слюсаренко¹⁹ вместе с пассажиром (авиатором К. Н. Шиманским) упал с высоты 80 км недалеко от Царского Села. В. В. Слюсаренко сломал ногу, а К. Н. Шиманский разбился насмерть. Однако был и победитель: авиатор А. А. Васильев²⁰ на самолете «Блерио-ХІ» преодолел 725 км за 24 часа 41 минуту и установил рекорд дальности за сутки — первый мировой рекорд русского летчика. Благодаря этому Россия стала известна как великая авиационная держава.

В связи с историей перелета Петербург—Москва интересны воспоминания профессора РГПУ (ЛГПИ) им. А. И. Герцена Давида Владимировича Фельдберга (1873–1942), доктора медицины, специалиста в области сурдопедагогики, более десяти лет возглавлявшего дефектологический факультет Педагогического университета. Вот что писал о нем выпускник 1926 г. В. А. Бабичев:

«Своим интересом он увлекал и студентов. С виду Давид Владимирович был довольно строгим и требовательным профессором, но постепенно взаимоотношения между студентами и профессором становились все ближе и теснее. Однажды он разоткровенничался и рассказал очень интересный эпизод из своей жизни.

Это произошло в 1911 г. Тогда еще молодой врач был приглашен правлением Петербургского аэроклуба участвовать в организации перелета из Петербурга в Москву. Ему было поручено обеспечение медицинской помощи по всей трассе перелета. Молодой специалист с жаром принялся за его выполнение.

На всех одиннадцати этапах он открывал медицинские пункты скорой помощи пострадавшим. Сам вместе с заместителем председателя клуба А. Каульбарсом²¹ ездил на автомобиле вдоль всей трассы, контролировал подготовленность пунктов и сам, по мере необходимости, оказывал врачебную помощь при ушибах во время вынужденной посадки самолета. А таких случаев было немало.

Дело в том, что сама трасса и время перелета были выбраны неудачно. Для летчиков же это было губительным; неустойчивая осенняя²² погода с сильным ветром затрудняли

¹⁷ Макс (Максим) Германович фон Лерхе (?–?), подпоручик, один из первых российских летчиков. Участвовал в создании новых летательных аппаратов (например, «ЛЯМ»).

¹⁸ Уточкин Сергей Исаевич (1876–1916), один из первых русских авиаторов-спортсменов. Совершал публичные полеты во многих городах России.

¹⁹ Слюсаренко Владимир Викторович (?–1969), пилот-инструктор, летчик-спортсмен. Участвовал во многих демонстрационных полетах по всей России. Совместно с женой Л. В. Зверевой организовал в Риге школу пилотов и авиационные мастерские, где испытывали самолеты.

²⁰ Васильев Александр Алексеевич (?–1914(?)), летчик-испытатель, получил диплом пилота в 1910 г. во Франции. Демонстрировал высший пилотаж.

²¹ Каульбарс А. (1844–1925), барон, генерал, географ, президент Одесского клуба авиаторов. Многие именно его обвиняли в неудачном выборе и неподготовленности трассы.

²² Ошибка автора: перелет проводился в июле, т. е. летом, но погода, действительно, была дождливая и непостоянная.

перелет. Трасса изобиловала болотами и оврагами, была крайне неудобной при вынужденных посадках. Все это описал позже Васильев, единственный из одиннадцати участников, долетевший до Москвы, но хотя с большим опозданием.

Несчастных случаев было достаточно как небольших, так и очень серьезных, был случай даже с летальным исходом, правда, не с авиатором, а с пассажиром. При этом перелете пострадал и известный в то время летчик С. И. Уточкин. Именно он был душой перелета, а его шутки передавались из уст в уста. Медицинская помощь была нужна многим, работы было предостаточно. Долго еще после перелета весь Петербург волновало это событие. Надолго оно запомнилось и молодому врачу»²³.

* * *

Тема авиации звучит и в мемуарах Ольги Эразмовны Ореховой — выпускницы педагогического факультета ЛГПИ им. А. И. Герцена 1925 г., жены известного летчика В. П. Чкалова.

По окончании Московской школы высшего пилотажа, а потом Серпуховской школы стрельбы и бомбометания в июле 1924 г. Валерий Павлович Чкалов получил назначение в ленинградскую 1-ю Краснознаменную эскадрилью, созданную из отряда летчика П. Н. Нестерова. В этой части он прослужил почти четыре года, а затем после небольшого перерыва, в 1929–1930 гг. был летчиком-инструктором в Ленинградском отделении ОСОАВИАХИМа.

В 20-е гг. Герценовский институт шефствовал над эскадрилей, где служил Чкалов, что поспособствовало знакомству студентки института, участницы вузовской художественной самодеятельности Ольги Ореховой с отважным летчиком. «Мы проводили среди красноармейцев культурно-просветительную работу, — вспоминала Ольга Эразмовна, — репетировали их по разным предметам и, конечно, активно участвовали в их общественной жизни — занимались в хоровом, драматическом и других кружках. Я пела. Занятия в хоровом кружке обычно проходили очень интересно, живо. Но вот с некоторых пор я стала замечать, как нередко во время занятий дверь приоткрывалась, и в зал осторожно входил коренастый, крепко сложенный человек в летном рабочем костюме. Обычно он оставался у камина и слушал наше пение. <...>

В сближении двух людей бывает порою что-то такое, что не зависит от них самих. Совершенно разных по характеру, по выбранной каждой профессии, нас тянуло друг к другу. В душе, полной противоречий, зарождалось большое, глубокое чувство»²⁴. Их совместная жизнь началась в феврале 1927 г., когда Валерий Павлович переехал в семью Ореховых, живших на Теряевой улице Петроградской стороны. Ольга работала в одной из школ Василеостровского района, а он служил в Гатчине. Чкалов приезжал в Ленинград один или два раза в неделю и всегда его приезды были радостью для всех. В самом начале семейной жизни Валерий Павлович просил Ольгу никогда не удерживать его от трудных полетов и, главное, не беспокоиться за него. «Я дала такое обещание, хотя, признаться, сделать это было нелегко... Я старалась воспитывать в себе выдержку, которая так необходима жене летчика»²⁵.

В фонде музея истории университета хранятся несколько книг О. Э. Ореховой-Чкаловой, в которых она рассказывает о Чкалове-летчике и Чкалове-человеке.

* * *

Большую работу по оказанию помощи Красной Армии и подготовке молодежи к воинской службе оказывала военная кафедра Герценовского института, созданная в 1926 г. С 1936 г. на кафедре был развернут новый вид вневойсковой подготовки — авиационной,

²³ ФМИ РГПУ. Бабичев В. Ф-15; М-4.

²⁴ ФМИ РГПУ. О-10, С. 4–5.

²⁵ Там же. С. 6.

по профилю военных летчиков-наблюдателей (летнабов) — штурманов. Возглавлял отделение военно-воздушной подготовки (ВВП) майор Платон Сергеевич Сергеев, бывший прапорщик царской армии. От молодых летчиков он требовал высочайшей самодисциплины и ответственности. После войны П. С. Сергеев преподавал тактику ВВС в одной из советских военных академий. Среди сотрудников выделялась и фигура лаборанта Бориса Петровича Лазарева. Потомственный дворянин, после окончания Пажеского корпуса он учился в Академии генштаба, дослужился в царской армии до генерал-майора, награжден всеми наградами, включая золотое оружие (что можно приравнять к званию Героя Советского Союза). После революции он был командующим Закаспийской армией Деникина, комендантом Константинопольского гарнизона, но по личному вызову М В. Фрунзе в 1924 г. вернулся в Россию. Друг Н. П. Нестерова, Б. П. Лазарев летал с ним в одном экипаже.

Осваивать летное дело студентам помогали юношеский романтизм и жажда подвига. Так в марше одной из групп ВВП звучали слова:

«Распластаны крылья в петлице,
И звезды над парюю глаз.
Мы сами — разумные птицы,
И крылья с рожденья у нас.

Мы словом деремса на суше,
А бомбой гремим в небесах.
Никто наш порыв не потушит,
Никто не заронит в нас страх.

Дорогу, дорогу летнабам!
Нас восемь, но с нами весь мир.
По темным межзвездным ухабам
Нас к солнцу ведет командир»²⁶.

²⁶ ФМИ РГПУ. КВП. С. 14. Слова марша опубликованы полностью в кн.: Педагогический университет им. А. И. Герцена. От Императорского воспитательного дома до Российского государственного педагогического университета / Под ред. Г. А. Бордовского, С. А. Гончарова. 2-е изд., испр. и доп. СПб.: Лики России, 2007. С. 120–121.