

КИЕНКО Д.Г.

Аспирант кафедры истории Беларуси, археологии и специальных исторических дисциплин Гродненского государственного университета им. Я. Купалы, г. Гродно, Беларусь

СЛИВКИН В.

Старший научный сотрудник Лидского историко-художественного музея, г. Лида, Беларусь

АЭРОДРОМ ЛИДА НАКАНУНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Аэродром Лида один из старейших аэродромов на постсоветском пространстве. На протяжении всей истории он являлся действующим аэродромом. Публикация отражает вопрос создания аэродрома в Лиде и историю авиационных частей, сформированных в лидском гарнизоне накануне Первой Мировой войны. Текст публикации является составной частью книги Д. Киенко и В. Сливкина «Аэродром Лида – сто лет полетов».

В 1910 г. в Лиде была размещена девятая воздухоплавательная рота, переведенная с Дальнего Востока, целью которой было обеспечение командования разведанными о противнике, получаемыми посредством наблюдения за ним с аэростата.

На вооружении роты состояли два привязных змейковых аэростата системы Парсеваля, два подвижных газодобывающих аппарата, газгольдеры (резервуары для хранения газа). Лебедки с приспособлениями для подъема аэростатов разместили возле имения Перепечицы на выкупленных у помещиков братьев Садовских землях.

В 1910 г. в Лиде из дерева на металлическом каркасе размером 90х40х40 был построен эллинг (сооружение, предназначенное для ремонта и обслуживания дирижаблей и аэростатов). К концу 1912 г. на расположенном у г. Лида поле воздухоплавательной роты были возведены склады, казармы, мастерские, жилые дома для офицерского состава и вышка – причал для дирижаблей. После подготовленной площадки для базирования рота получила дирижабль "Астра" (Astra-XIII), приобретённый во Франции в 1913 г.

19 декабря 1913 г. решением Военного Совета 9-я воздухоплавательная рота, размещенная в Лиде, была переименована в 3-ю воздухоплавательную роту. В начале 1914 г. Лидская третья воздухоплавательная рота была одним из крупнейших военных воздухоплавательных подразделений Российской империи, в это время ею командовал капитан Яков Николаевич Рещиков. На вооружении имелись змейковые аэростаты и в разное время дирижабли «Астра-XIII», «Голубь», «Альбатрос» и «Гриф».

В последовавших с началом Первой мировой войны боевых действиях против немцев принял участие лишь дирижабль «Астра-XIII». Самой успешной операцией за всю войну стал налет этого дирижабля на железнодорожную станцию Лык (Элк) в немецком тылу.

В декабре 1911 г. начальник штаба Виленского военного округа подготовил доклад с предложением об устройстве аэродромов в округе, в том числе «вблизи Лиды около будущих построек для хранения имущества 9-й воздухоплавательной роты».

Выбранные площадки под аэродром вблизи Лиды по распоряжению Начальника инженеров Виленского военного округа 3 мая 1912 г. проверила комиссия в составе: начальника Виленской инженерной дистанции военного инженера полковника Тимофея Янчиса, окружного инженерного управления полковника Всеволода Васильевича Сахарова и командированного из Главного инженерного управления подполковника Сергея Аполлоновича Немченко с целью, выяснить, который из участков наиболее подходит под аэродром. Осмотр подтвердил выводы, сделанные комиссией Д.А. Борейко.

Уже через год, в летом 1913 г., летчики Гродненского крепостного авиационного отряда на трех самолетах «Фарман-16» пролетели по маршруту Гродно - Барановичи, Барановичи - Лида и Лида - Гродно. Все три пилота летали с пассажирами-механиками в Скобелевский лагерь (сейчас это Обуз-Лесной полигон - прим. Д.К.), где корректировали артиллерийскую стрельбу на учениях.

В конце 1913 г. на Лидском аэродроме создавался авиаотряд Особого назначения. Об этом упоминается в биографии военного летчика Е.С. Пятосина, который по окончании Офицерской школы авиации Отдела воздушного флота 2 декабря 1913 г. был зачислен младшим офицером 2-го авиационного отряда особого назначения. Однако отряд в то время был лишь на начальной стадии формирования и, по сути, имел лишь прописку в Лиде. Летный состав только прибывал в город (отряд создавался для поддержки кавалерийских соединений в рейдах по тылам противника - прим. Д.К.).

2 февраля 1914 г. на базе 3-й Лидской воздухоплавательной роты была сформирована 4-я авиационная рота в составе семи корпусных авиационных отрядов: II КАО, III КАО, IV КАО, VI КАО, X КАО, XX КАО, XXI КАО, командиром назначен полковник Критский, помощником - капитан Рещиков.

II, III, IV, X КАО формировались для 1-й Армии, VI, XX для 4-й Армии, XXI обслуживал штаб 2-й Армии генерала от инфантерии В.В. Смирнова.

Авиационная рота в мирное время представляла собой пункт сосредоточения авиаотрядов. В военное время превращалась в тыловую базу авиаотрядов, выдвинутых к фронту. В авиационной роте должен был производиться ремонт самолетов, эвакуированных с прифронтовых аэродромов, и через роту отряды снабжались авиатехникой с заводов. Согласно «Общему плану организации авиационной службы в армии» создавались авиаотряды четырех категорий: армейские, корпусные, крепостные и особого назначения. Отряды особого назначения придавались крупным соединениям кавалерии для ведения разведки и связи с командованием армии или фронта, в интересах которых они действовали.

По штату авиаотряд стандартного шести самолётного состава состоял из 66 человек. Это были летчики, летчики-наблюдатели, мотористы, шоферы, слесаря, столяры и другие специалисты для ремонта, обслуживания и боевого применения самолетов. Однако в 4-й авиароте, находящейся на стадии формирования, к началу войны имелся некомплект самолетов и личного состава. Самолеты, на которых отправились на войну летчики 4-й авиароты, были произведены в России на заводах С.С. Щетинина и «Дукс».

Также в продолжение февраля–апреля 1914 г. происходило заполнение штатных должностей. 10 февраля 1914 г. в Лиду был командирован выпускник авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы П.П. Богдашевский. Он был назначен младшим офицером в VI -й авиационный отряд, 12 марта был переведен в XX-й отряд и затем приказом № 147 по 4-й авиароте от 25 марта назначен начальником VI-го корпусного авиационного отряда.

10 марта 1914 г. в Лиду из Киева прибыли есаул В.М. Ткачев и штабс-капитан В.Н. Орлов, будущие начальники XX и IV корпусных авиационных отрядов.

«В апреле 1914 г. на Лидском аэродроме началась кипучая работа» - эта фраза в воспоминаниях летчика Ткачева, позволяет достаточно определенно назвать дату рождения Лидского аэродрома – первые дни апреля 1914 г. Ангары были построены в 1913 г., тогда же были завезены ящики с аэропланами. Свежевспаханное поле аэродрома позволяет думать, что осенью и зимой 1913 г. полеты не проводились.

Начало эксплуатации Лидского аэродрома ознаменовалось катастрофой и двумя авариями, произошедшими в 4-й авиароте в апреле 1914 г. 8 апреля на аэродроме в ходе полета на Ньюпоре IV погибли подпоручик III КАО Д.М. Ветчинкин и механик Ковальчук. При планировании с высоты 200-300 м их самолет неожиданно резко провалился вниз, Ковальчук вылетел из сидения, схватился за верхний трос, и, провисев несколько секунд, сорвался и разбился насмерть. Самолет с пилотом врезался в дом и загорелся. Для расследования причин катастрофы была создана комиссия, которая пришла к выводу, что самолет разбился из-за недостатков в его конструкции. Этот «Ньюпор» был построен по французской лицензии на заводе Щетинина в России. Военный министр Сухомлинов по случаю смерти Ветчинкина и Ковальчука написал: «Вечная память им. Это, кажется, уже 39 или 40-ая жертва, которую приносят русские военные воздухоплаватели во имя службы и обязанности».

В июне 1914 г. в III КАО 4-й авиароты прибыл после окончания курсов мотористов при Севастопольской авиашколе и курса обучения полетам на "Ньюпоре-4" летчик Донат Адуевич Макиёнок. В марте 1914 г. ему вручили лётное удостоверение, а в июне присвоили чин старшего унтер-офицера. Д. Макиёнок тоже был из крестьян, в некоторых публикациях пишут – из польских, но фамилия говорит, что из белорусских.

15 июля 1914 г. Австро-Венгрия объявила войну Сербии. 19 июля Германия объявила войну России. Началась Первая мировая война.

26 июля с Лидского аэродрома на фронт в Первую армию отправился 2 КАО в составе двух офицеров на двух «Ньюпорах-4», в Шестую армию – VI КАО - 4 офицера на 4 «Ньюпорах- 4» и XX КАО - 4 офицера на 4 «Ньюпорах- 4». 31 июля в Первую армию выехали: III КАО –5 офицеров и 1 солдат (в действительности старший унтер-офицер) на 5 «Ньюпорах- 4», IV КАО - 4 офицера на 3 «Ньюпорах- 4» и X КАО - 3 офицера и 2 солдата (в действительности 2 унтер-офицера) на 4 «Фарманах». В тот же день во Вторую армию отправились офицер и 2 солдата на 3 «Фарманах» из XXI КАО. Всего из Лиды на фронт выехали 23 офицера и 5 солдат с 25 самолетами: 7 «Фарманов» и 18 «Ньюпоров-4».

Для полноты картины стоит проследить дальнейшую судьбу сформированных на Лидской земле корпусных авиаотрядов. В марте 1916 г. в России начали формировать истребительные авиационные отряды шести самолётного состава, из расчета один отряд на одну полевую армию. Но нехватка самолетов и превосходство немецкой авиации вынудили создавать фронтовые ударные группы из нескольких отрядов с наиболее опытными летчиками. Первая боевая авиагруппа (БАГ) была создана в августе 1916 г. на Юго-Западном фронте. В ее состав помимо других авиаотрядов вошли 2-й и 4-й авиаотряды 4-й авиароты, а командиром стал командир 2-го авиаотряда штабс-капитан А.В. Залесский, с начала войны воевавший под Гродно.

В ноябре 1914 г. в 4-й КАО попал будущий самый результативный ас Воздушного Флота Российской империи, А.А. Казаков, совершивший второй в истории авиации таран и оставшийся при этом живым.

II, III, IV и X корпусные авиационные отряды 4-й роты и Гродненский крепостной авиационный отряд в первые дни войны поступили в распоряжение 1-й Армии под командованием генерала П.К. Ренненкампа, нанесшей удар с территории современной Литвы в сторону Кенигсберга. Однако авиация, как и пехота, не смогли оказать помощь окруженной в Пруссии 2-й Армии генерала Самсонова, виной тому, по мнению историков, стало бездействие командующего Ренненкампа.

XXI КАО был приписан к штабу 2-й Армии под командованием генерала А. В. Самсонова. Обе армии были объединены в Северо-Западный фронт, перед которым была поставлена задача: разгромить 8-ю немецкую армию и овладеть Восточной Пруссией. В составе Северо-Западного фронта имелось 17,5 пехотных и 8,5 кавалерийских дивизий, 1104 орудия, 54 самолета, 250 тысяч солдат. Немецкая 8-я армия имела 15 пехотных и 1 кавалерийскую дивизию, 1044 орудия, 56 самолетов, 2 дирижабля, 173 тысячи солдат.

В итоге этой наступательной операции, которая получила название Восточно-Прусской, 2-я Армия Самсонова попала в окружение и была разгромлена, сам генерал застрелился, 50 тысяч солдат оказались в плену. 1-я Армия Ренненкампа в итоге операции была отброшена противником на исходные рубежи. Действия русского командования оказались предательски бездарными, разведка была отвратительной, кавалерийские дивизии не были задействованы. В отношении применения авиации можно отметить мнение о них в штабе 2 Армии в Восточной Пруссии: *«Донесения летчиков вызывали иронические ухмылки, реплики сводились к одному: откуда немцы могут взять такое большое количество войск».*

Как мы увидим далее, материальная часть авиаотрядов в ходе начавшихся активных боевых действий была потеряна довольно быстро.

III КАО был причислен к 3-му армейскому корпусу 1-й Армии, которым командовал генерал от инфантерии Н.А. Епанчин. В отряде было пять монопланов "Ньюпор-IV". 8 августа пилот - подпоручик Ульянов и наблюдатель - поручик Шанин при поисках конницы хана Нахичеванского пропали без вести вместе с секретным пакетом. В тот же вечер на поиски хана отправился унтер-офицер Макиёнок. Он нашел конницу и передал пакет. На обратном пути самолёт обстреляли немецкие пехотинцы, повредив при этом бензобак. Макиёнок выключил мотор и, спланировав, совершил посадку на своей территории. Оставив машину под присмотром солдат, он отправился доложить, что задание выполнено. В это время у места посадки появился немецкий конный разъезд, и русские солдаты сожгли самолет. За успешное выполнение задания Макиёнка наградили Георгиевским крестом 4-й степени. В итоге в отряде осталось 3 самолета.

11 августа Макиёнок и наблюдатель – подпоручик Макейчик в районе городка Таннау обнаружили крупное скопление вражеской артиллерии. Противник готовился к контрудару, однако эту информацию генералы оставили без внимания. 12 августа Макиёнок неудачно приземлился, самолет скапотировал, крылья, винт и шасси были сломаны. Осталось 2 самолета.

15 августа в 3 КАО остался один самолет, который уничтожили собственными руками при отступлении. Обслуживающий персонал авиаотряда отправили в тыл, а пилотов командировали на московский завод "Дукс" за новыми аэропланами "Моран-парасоль".

Так же отвоевали и другие авиаотряды, приданные 1 и 2 армии. За две недели они потеряли все самолеты, некоторые летчики попали в плен, а Восточно-Прусская операция положила начало широкому отступлению Русской армии и сдаче огромных территорий.

Судьба 3 КАО по сравнению с другими отрядами оказалась наиболее продолжительной и насыщенной интересными событиями в будущем. В 1917 г. отряд вошел в состав 2 боевой авиагруппы (БАГ). Группу возглавлял прославленный летчик, известный русский ас Первой мировой войны Е.Н. Крутень, который с октября 1914 г. служил в 21 КАО Лидской 4-й авиароты и воевал при штабе 2 Армии генерала Смирнова. В мае 1916 г., с формированием первых в России истребительных отрядов, штабс-капитан Е.Н. Крутень назначается командиром 2 БАГ по прикрытию Ставки Верховного Главнокомандования. В последние дни июля над Барановичами он одержал свои первые две воздушные победы, до гибели в авиакатастрофе в июне 1917 таких побед стало 17.

3 КАО в составе 2 БАГ в 1918 г. перешел на сторону Красных и на разных фронтах Гражданской войны сражался в составе авиации РККА. В декабре 1927 г. как «7 отдельная авиаэскадрилья им. Дзержинского» отряд из Подмоскovieя перебросен в Витебск и входит в состав 2 авиабригады. В 1933 г. уже как 106 ИАЭ одной из первых в СССР осваивает истребитель И-16, в январе 1936 г. Эскадрилья преобразована в 15 ИАП (истребительный авиаполк), принявший участие в советско-польской войне 1939 г., и после завершения боевых действий перебросен в Вильно, на знакомый аэродром Парубанек. И так случилось, что 5 января 1940 г. полк передает свои самолеты И-16 31 ИАП в родную ему Лиду, а личный состав отправляется на войну с Финляндией.

Осенью 1944 г. полк снова оказался на белорусской земле, был передан в подчинение 1 Белорусскому фронту и на своих Як-9 совершал полеты над Польшей и участвовал в наступлении на Берлин.

X КАО - на 15 сентября 1914 г. воевал в составе 1-й Армии; на 15 января 1915 г. - в составе 10-й Армии Северо-Западного фронта; - на 1 сентября 1915 г. - в составе 5-й Армии Северного фронта; - на 1 декабря 1916 г. - в составе 12-й Армии Северного фронта. Воевал отряд в основном на Северо-Западном фронте при 12-й армии, командирами были штабс-капитан Л.Г. Попов, поручик Я.П. Струков, штабс-капитан Стройновский. В отряде некоторое время служил Франц Шишковский.

VI и XX КАО поступили в распоряжение 4 -й Армии Юго-Западного фронта, которой командовал генерал от инфантерии (пехоты - прим.Д.К.) барон А. Е. Зальц. 28 июля XX КАО прибыл на прифронтовой аэродром.

Несмотря на предпринятые меры 4-я Армия после двухдневных тяжёлых боёв с австрийцами отошла к Люблину и перешла к обороне.

В декабре 1914 г. Ткачёв, имея при себе лишь револьвер «Наган», атаковал немецкий аэроплан «Альбатрос» и, как писали тогда в представлении к награждению, «своими действиями заставил противника ретироваться».

Хорошо впоследствии воевали и другие летчики XX КАО. В.В. Дыбовский 1 января 1915 г. был повышен в звании до старшего лейтенанта «за отличную и ревностную службу». Он был награжден орденом Святого Георгия 4 степени «за то, что 22-24-го июня 1915 г., будучи в составе 4-й Армии Юго-Западного фронта. Произвел ряд воздушных разведок в районе г. Красника, занятого неприятелем, и своевременно доставил важные сведения о силе, положении и передвижениях значительных сил неприятеля».

Таким образом, накануне войны аэродром Лида являлся единственным местом на будущем Западном театре военных действий, в котором осуществлялась подготовка и формирование авиационных отрядов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Л. Чехутов, Из воспоминаний о работе авиации в Самсоновской операции // Вестник Воздушного Флота – 1924. - №12. (декабрь)
2. «Вечерний вестник» от 27 .08.1913. – № 337
3. «Вечерний вестник» от 28 .08.1913. – № 338
4. «Вечерний вестник» от 30.08.1913. – № 340
5. «Виленский вестник» от 18.04.1914. – № 371
6. На заре русской авиации. – М., 2000.
7. Елисеев, С.П. Организационное строительство военной авиации России (1910-1917 гг.) М.: ВВИА им. Н.Е.Жуковского, 2008 148 с.
8. www.lida.info
9. www.lidskij.ru
10. www.retroplan.ru
11. Куликов, В. Польский орёл в русском небе. Лётчик-истребитель Донат Макиёнок // Авиамастер. – 2000 – №6. – С. 36-4.
12. Кибовский, А. Униформа Российского Военно-воздушного флота / 1890-1935. – Т.1.
13. Финне, К.Н. Русские воздушные богатыри И.И.Сикорского. Белград, 1930 .
14. Форма обмундирования авиационных частей. Источник Униформа Российского Военного-воздушного флота. – Т.1
15. Хайрулин, М. Воздушные корабли типа “Илья Муромец” / Армада, выпуск 8, 1998. – 56 с.
16. Ткачев, В.М. Крылья России. – 2007.

ДЕМЯНЧИК В.Т., ДЕМЯНЧИК В. В.

Полесский аграрно-экологический институт НАН Беларуси, г. Брест, Беларусь

«ВЫГОНОЩАНСКАЯ ФОРТЕЦИЯ» В СОБЫТИЯХ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

«Выгонощанская фортеция» – авторское название комплекса русских и немецких укреплений, сохранившихся со времен фронтовых сражений Первой мировой войны в деревне Выгонощи Ивацевичского района Брестской области на Огинском канале (рис.1,2). В этой статье, на основе фрагмента готовящейся к изданию книги, показаны отдельные страницы тех далеких событий, былое и современное значение Выгонощанского плацдарма (по определению немецких источников) и линии фронта на Огинском канале.

Выгонощанский сельсовет расположен вдали от больших городов, промышленных и культурных центров, но находится недалеко от автотрассы республиканского и международного значения «Пинск-Ивацевичи-Барановичи». Одним из приоритетов устойчивого развития этой местности следует рассматривать туризм на основе природно-исторического наследия. Природно-туристические достопримечательности этого края разнообразны и во многом уникальны для Беларуси и Европы: водораздельный лесоболотный комплекс, Выгонощанское и Бобровичское озера, Огинский канал. Но, как показывает практика, эти объекты интересны и привлекательны для сравнительно небольшой части туристов: рыбаков-любителей, натуралистов. Кроме того, природно-туристические объекты относятся к сфере республиканской, а не местной формы подчинения и собственности. Туристы и гости обычно проезжают мимо Выгонощ, совершенно не обращая внимания на военно-историческое своеобразие – материальное наследие 100-летней давности, касаемо общеевропейской истории. Именно по количеству (более 35-ти) и инженерно-тактической оригинальности (канальные и болотные типы) оборонительных сооружений времён 1-й мировой войны, сохранившихся в одной деревне, Выгонощи – уникальны не только в Беларуси, но и для всей территории Восточной Европы. Свообразие, длительность и исторический калейдоскоп событий 1914-1918 гг. дают основания квалифицировать эту местность как потенциальный объект историко-культурной ценности Республики Беларусь.

В настоящее время почти все военно-исторические объекты (фортификации) находятся в бесхозном, неприглядном состоянии. Остаются малоизвестными и не вовлечёнными в экскурсионно-туристический актив,