Бочинин Дмитрий Анатольевич

**СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ВОЕННЫХ АЭРОПЛАНОВ НА АВИАЦИОННЫХ ЗАВОДАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В 1909-1917 ГГ.**

В статье рассматривается проблема производства аэропланов на авиационных заводах Санкт-Петербурга в 1909-1917 гг. Не кустарное изготовление опытных летательных аппаратов, а именно заводской выпуск серийных аэропланов для армии и флота был организован в столице российской империи на таких крупных предприятиях как Русско-Балтийский вагонный завод, авиационные заводы С. С. Щетинина и В. А. Лебедева. Учреждение в июле 1909 г. Первого Российского Товарищества Воздухоплавания положило начало созданию отечественной авиационной промышленности. Целью работы является освещение малоизвестных материалов о зарождении и динамичном развитии авиационного производства в Санкт-Петербурге в дореволюционные годы, которые могут быть полезны и интересны как специалистам, так и широкому кругу читателей журнала.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/12-1/5.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2012. № 12 (26): в 3-х ч. Ч. I. С. 32-34. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/12-1/

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(47)+669.2
**Исторические науки и археология**

*В статье рассматривается проблема производства аэропланов на авиационных заводах Санкт-Петербурга в 1909-1917 гг. Не кустарное изготовление опытных летательных аппаратов, а именно заводской выпуск серийных аэропланов для армии и флота был организован в столице российской империи на таких крупных предприятиях как Русско-Балтийский вагонный завод, авиационные заводы С. С. Щетинина и В. А. Лебедева. Учреждение в июле 1909 г. Первого Российского Товарищества Воздухоплавания положило начало созданию отечественной авиационной промышленности. Целью работы является освещение малоизвестных материалов о зарождении и динамичном развитии авиационного производства в Санкт-Петербурге в дореволюционные годы, которые могут быть полезны и интересны как специалистам, так и широкому кругу читателей журнала.*

*Ключевые слова и фразы:* аэроплан; конструкция; Первое Российское Товарищество Воздухоплавания (ПРТВ); Военное министерство; гидросамолет; воздухоплавание; заводское производство.

**Дмитрий Анатольевич Бочинин**, к.и.н.
*Кафедра социально-экономических дисциплин*
*Военно-космическая академия им. А. Ф. Можайского, г. Санкт-Петербург*
*alekseev-timofejj@rambler.ru*

## СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ВОЕННЫХ АЭРОПЛАНОВ НА АВИАЦИОННЫХ ЗАВОДАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В 1909-1917 ГГ.©

Первым российским аэропланом, поднявшимся в воздух, стал самолет, построенный инженером путей сообщения князем А. С. Кудашевым. 23 мая 1910 г. самодельный аппарат «Кудашев-1», представлявший собой ферменный биплан с передним рулем высоты и двигателем «Анзани» мощностью 35 л.с., два раза поднимался в воздух. Под управлением самого конструктора опытный аэроплан при второй попытке пролетел 70 метров на небольшой высоте [5, с. 48].

3 июня 1910 г. первый полет на аэроплане собственной конструкции С-2 совершил будущий знаменитый в России и США авиационный инженер И. И. Сикорский. Сам конструктор так описал это событие: «При первом же испытании аппарат легко отделился от земли и пролетел 200 шагов на высоте около 1 аршина. В последующие дни полеты продолжались. Удалось достигать до 3 саженей высоты и оставаться 5-10 секунд в воздухе» [7, с. 40].

Буквально через три дня, 6 июня 1910 г., дипломированный летчик В. Ф. Булгаков взлетел с аэродрома под Гатчиной на аэроплане «Гаккель-III» конструкции инженера-электрика Я. М. Гаккеля. Машина пролетела 200 м на высоте 5-6 м, однако при посадке получила повреждения.

По мере совершенствования конструкций аэропланов и адекватного этому процессу прогрессирующего расширения функциональных возможностей летательных аппаратов происходило изменение общественного мнения во взглядах на авиацию. В течение всего нескольких лет начала XX столетия она превратилась из модного и дорогого увлечения сравнительно небольшого числа спортсменов и любителей остросюжетных аттракционов в техническое средство, дающее множество огромных преимуществ располагающим им государствам, ведомствам и гражданам.

Важно отметить, что едва самолет появился, пусть даже первоначально в виде нелепой летающей этажерки, как тотчас же появились намерения приспособить это новейшее изобретение XX века для военных целей. В Представлении Военного министра генерала от инфантерии А. А. Поливанова в Государственную думу об отпуске средств на устройство конкурса летательных аппаратов за № 20716 от 28 октября 1911 г. отмечалось: «Полеты на аэропланах, состоявшиеся в минувшем и текущем годах в России и во многих городах Европы и Америки, показали, что за последнее время авиация достигла блестящих результатов, и что аэропланы в настоящее время могут явиться уже серьезным боевым средством…» [4, с. 394].

Первым российским предприятием, ориентированным не на одиночное производство экспериментальных машин, а на выпуск аэропланов заводским способом для широкого круга потребителей – частных лиц, учреждений и ведомств, стало «Первое Российское Товарищество Воздухоплавания» в Санкт-Петербурге.

Основателями ПРТВ стали в июле 1909 г. энтузиаст авиации петербургский юрист С. С. Щетинин и московский капиталист М. А. Щербаков, прагматично рассчитывающий на солидную коммерческую выгоду как от престижного увлечения авиацией состоятельных людей, так и от реализации военных заказов. Получив у военного ведомства, наиболее заинтересованного именно в промышленном производстве самолетов, поддержку в виде некоторой суммы денег на устройство первого в России авиационного завода, акционеры приступили к постройке аэропланов [3, с. 220].

Важно заметить, что завод, на котором поначалу работало около ста человек, был оборудован собственной электростанцией, фрезерным станком и сверлильной машиной, что свидетельствовало о намерениях учредителей организовать именно массовое производство авиационной техники.

© Бочинин Д. А., 2012

Первой продукцией завода стали аэропланы «Россия-А» и «Россия-Б» конструкции инженера Н. В. Ребикова. «Россия-А» по своей схеме напоминала французский «Фарман-III», однако имела и ряд существенных конструктивных отличий. Например, обтяжка крыльев была сделана двухсторонней, что значительно улучшило аэродинамические качества машины. «Россия-Б», в свою очередь, тоже заимствовала ряд характерных признаков моноплана «Блерио-XI», но отличалась высоким качеством сборки и степенью надежности.

С 8 сентября по 1 октября 1910 г. в Санкт-Петербурге на Комендантском аэродроме проходил Первый всероссийский праздник воздухоплавания, где многочисленной публике были продемонстрированы, среди прочих, и аэропланы с высокими летными качествами, построенные на заводе С. С. Щетинина, – первом российском авиационном заводе [1, с. 16].

О том, какие именно заказы выполняло Товарищество на первых порах своей работы, можно судить по содержанию журнала «Вестник воздухоплавания» № 13 за июль 1910 г. На обороте первого листа размещался, выражаясь современным языком, рекламный проспект ПРТВ, где отмечалось: «Первый в России завод по постройке летательных аппаратов строит аэропланы лучших систем с гарантией полета и обучения». При этом предлагалось приобретать аэропланы «Россия» двух типов. Первый тип – бипланы с мотором «Гном» или «Renault» в 50 л.с. за 9 500 руб., с мотором «Клерже» в 50 л.с. – за 8 500 руб. Второй тип – монопланы с мотором «Анцани» в 25 л.с. – за 4 800 руб., с мотором «Клерже» в 40 л.с. – за 6 700 руб. Кроме того, Товарищество предлагало заказчикам доставку и установку моторов «Гном», «Рено», «E.N.V.», «Анцани», «Клерже», «Панар» и др.

Потребителям предлагались также услуги в починке аэропланов и поставках запчастей для них, ацетиленово-кислородной пайке стальных деталей летательных аппаратов, изготовлении планеров и воздушных змеев для подъема людей и фотографических аппаратов.

Желающим воспользоваться услугами ПРТВ сообщался адрес завода: г. Санкт-Петербург, ул. Корпусная, д. 3 [9, д. 266, л. 4 об.].

Естественно, реальный коммерческий успех первого отечественного авиазавода в определяющей степени зависел от получения крупных заказов военного ведомства России. Однако Генеральный штаб российской армии поначалу с недоверием относился к аэропланам отечественного производства, предпочитая импортные машины.

О том, как завод С. С. Щетинина боролся за право изготовления военных аэропланов, свидетельствуют нижеследующие факты. Так, 4 октября 1911 г. руководство Товарищества предложило Главному инженерному управлению свои услуги по изготовлению копий аэропланов «Фарман-7» и «Фарман-9». В течение 6 месяцев, то есть к 1 апреля 1912 г., завод брался построить 12 аппаратов по ценам: образцовый – 9 425 руб., одна копия – 9 275 руб., 12 копий – по 9 000 руб. каждая [4, с. 391].

Очевидно, это предложение в ходе согласования контракта не устроило военных, поскольку в заказе произошла не только замена «фарманов» на «блерио», но и сам заказ был передан за границу. Узнав об этом, 26 октября 1911 г. Товарищество направило срочную телеграмму и.о. военного министра России генералу от инфантерии А. А. Поливанову с настойчивой просьбой пересмотреть это решение.

В качестве аргументов приводились следующие факты. Во-первых, завод уже приступил к изготовлению 12 аэропланов «Блерио» с одобрения специальной комиссии военного ведомства и военных летчиков-консультантов. Во-вторых, напоминалось, что на военных маневрах аэропланы ПРТВ превзошли в скорости и грузоподъемности английские и немецкие машины, сравнившись с французскими. Текст телеграммы заканчивался следующими словами: «Убедительно просим не решать таким убийственным для русской промышленности образом вопрос о постройке аэропланов» [Там же, с. 393].

Справедливости ради отметим, что генерал А. А. Поливанов поддержал идею постройки 12 аэропланов в России, однако военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов в письме председателю совета министров В. Н. Коковцеву высказался все же за постройку этих машин во Франции. Правда, оставшиеся 24 аппарата из общего заказа военного ведомства на 36 аэропланов министр согласился строить на российских заводах. Из этого количества ПРТВ получил заказ на 6 аппаратов типа «Фарман» и 2 – типа «Блерио» [Там же, с. 396].

Приведенные факты свидетельствуют о том, с каким трудом шло становление отечественного авиапроизводства. Утверждение российских производителей авиационной техники в своих законных правах происходило в условиях острой конкурентной борьбы с более развитыми в промышленном отношении зарубежными предприятиями.

Тем не менее, надо отметить, что Военное министерство, понимая всю пагубность полной зависимости российских армии и флота от зарубежных поставок авиатехники, все же предпринимало некоторые меры «по насаждению и развитию производства аэропланов в России из русских материалов и русскими рабочими». Для этого Военное министерство обратилось 28 октября 1911 г. в Государственную думу с предложением об устройстве в 1912 г. конкурса летательных аппаратов, «отвечающих условиям военной службы» [Там же, с. 394].

По условиям конкурса первая премия имела номинал в 78 000 руб. (конструктору – 10 000 руб., заводу – заказ на 4 аппарата по 17 000 руб.), вторая – 40 000 руб. (конструктору- 6 000 руб., заводу – заказ на 2 аэроплана по 17 000 руб.), третья – 34 000 руб. (заказ 2 аэропланов). Инициатором представления в Государственную думу проекта конкурса летательных аппаратов был генерал А. А. Поливанов [Там же, с. 395].

Между тем, с 1912 г. «Первое Российское Товарищество Воздухоплавания» стало регулярно получать заказы на производство военных аэропланов. К этому времени относится, очевидно, и факт одного из первых боевых применений аэропланов отечественного производства в ходе военных действий.

В 1912 г. группа российских летчиков принимала участие в войне Болгарии против Турции. Опыт использования аэропланов как нового средства вооруженной борьбы на этой войне показал их высокую эффективность при ведении военной разведки. Более того, метание с воздуха ручных гранат и небольших бомб оказало весьма действенное устрашающее воздействие на турецкие войска [8, с. 243].

Эмпирическим путем было также установлено, что аэропланы менее зависимы от погодных условий, чем дирижабли, более маневренны и менее уязвимы. В этой связи производство аэропланов, как новейшего технического средства ведения военных действий, стало неуклонно расширяться, что, в свою очередь, потребовало создания системы подготовки летно-технического состава. Сеть авиационных учебных заведений в дореволюционной России включала в себя 17 авиашкол и курсов. Одной из наиболее крупных и оснащенных была Петроградская военная авиационная школа, выпускавшая порядка 150 летчиков-офицеров в год [2, с. 34].

До апреля 1914 г. ПРТВ изготовило и предало для нужд российской авиации 57 монопланов типа «Ньюпор-VI» и 36 бипланов типа «Фарман» [5, с. 22]. В годы Первой мировой войны на Корпусном аэродроме были построены дополнительные заводские помещения, что позволило С. С. Щетинину строить не только сухопутные летательные аппараты, но и самолеты для морской авиации. Именно благодаря выпуску летающих лодок ПРТВ приобрело наибольшую известность.

Гидросамолеты с индексом «М» - М-5, М-9, М-16 и др. конструкции Д. П. Григоровича - обладали довольно высокими аэродинамическими и мореходными качествами, могли находиться в воздухе несколько часов, были сравнительно просты в изготовлении. Они успешно применялись для патрулирования в море, связи и бомбометания по кораблям и береговым объектам противника. К их замечательным свойствам относилось и то, что эти машины могли базироваться на авиатранспортных кораблях, при необходимости взлетать и садиться на снег, а также самостоятельно выезжать на оборудованный берег.

Кроме ПРТВ, в дореволюционные годы в Санкт-Петербурге заводским производством аэропланов военного назначения занимались Акционерное общество «Русско-Балтийский вагонный завод» (РБВЗ), Акционерное общество воздухоплавания «В. А. Лебедев» и несколько сравнительно небольших фабрик и мастерских. Суммарно авиационные предприятия столицы России ежегодно выпускали около тысячи летательных аппаратов. Однако первым отечественным заводом, организовавшим промышленное производство аэропланов, был завод ПРТВ С. С. Щетинина, учрежденный 13 июля 1909 г. в Санкт-Петербурге.

Вывод: в 1909-1917 гг. в Санкт-Петербурге-Петрограде зародилась и в течение нескольких лет превратилась в самостоятельную отрасль авиационная промышленность города с рядом крупнейших в России заводов, серийно производящих аэропланы всей существующей в дореволюционные годы номенклатуры.

*Список литературы*


1. **Баргатинов В. А.** Крылья России: полная иллюстрированная энциклопедия. М.: Эксмо, 2008. 1072 с.
2. **Бочинин Д. А.** Система подготовки военных летчиков в годы Первой мировой войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 5. Ч. 4. С. 33-36.
3. **Все об авиации** / авт.-сост. Л. Е. Сытин. М.: Астрель; СПб.: Полигон, 2010. 656 с.
4. **История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1909-1963**: документы и материалы / гл. ред. Р. Ш. Ганелин. М., 2004. Т. 1. Военная промышленность России в начале XX века (1900-1917). 832 с.
5. **Легенды и мифы отечественной авиации**: сборник статей / ред.-сост. А. А. Демин. М.: Фонд содействия авиации «Русские Витязи», 2011. Вып. 3. 288 с.
6. **Маслов М. А.** Русские самолеты. М.: Цейхгауз, 2006. 88 с.
7. **Сикорский И. И.** Воздушный путь. Каким образом он был открыт, как им пользоваться в настоящее время и что можно ожидать от него в будущем. М.: Русский путь; YMCA-Press, 1998. 76 с.
8. **Соболев Д. А.** История самолетов. Начальный период. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1995. 343 с.
9. **Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга** (ЦГИА СПб). Ф. 1296. Оп. 1.


## MASS PRODUCTION OF MILITARY AIRPLANES AT AIRCRAFT FACTORIES OF ST. PETERSBURG IN 1909-1917


**Dmitrii Anatol'evich Bochinin**, Ph. D. in History
*Department of Social-Economic Disciplines*
*Military-Cosmic Academy named after A. F. Mozhaiskii in St. Petersburg*
*alekseev-timofejj@rambler.ru*



The author considers the problem of airplanes production at the aircraft factories of St. Petersburg in 1909-1917. Not the handicraft production of experimental aircrafts, but namely the factory production of commercial airplanes for the army and navy was organized in the capital of the Russian Empire at such large enterprises as the Russian-Baltic Carriage Factory, the aircraft factories of S. S. Shchetinin and V. A. Lebedev. The establishment of the First Russian Association of Aeronautics in July 1909 initiated the creation of domestic aviation industry. The purpose of the article is the coverage of the little known materials about the origin and dynamic development of aviation production in St. Petersburg before the Revolution, which can be useful and interesting for both specialists and a wide range of the journal readers.



*Key words and phrases:* airplane; construction; First Russian Association of Aeronautics; Military Ministry; hydroplane; aeronautics; factory production.