

АНТОЛОГИЯ

2012

Выпуск 2



Наш Баку
История Баку и бакинцев

*Бакинское отделение Школы
Морской Авиации - БОШМА*





Оглавление

Введение	3
Страницы истории Морской Aviации России: БОШМА	
Часть первая: <u>Предпосылки, организация и открытие Школы</u>	4
Часть вторая: <u>Постоянный, Переменный составы Школы и Руководители</u>	10
Часть третья: <u>Как стать Морским Летчиком: О службе и учебе</u>	15
Часть четвертая: <u>Как стать Морским Летчиком: О гидропланах, полётах и...происшествиях</u>	22
Часть пятая: <u>Кое-что еще о происшествиях, учебе и жизни Школы</u>	32
Часть шестая: <u>Школа переезжает в Петроград, но... мы скоро вернемся, БАКУ!</u>	39
Часть седьмая: <u>ВЕРСИЯ...</u>	45
<u>Янович 1-й Андрей Александрович — первый Начальник Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Aviации Отдела Воздушного Флота</u>	49



Введение

В истории Баку много “белых пятен”, и заполнение каждого из них доставляет нам особое удовольствие. Мы не только узнаем много нового и интересного для себя, но получаем возможность ознакомиться с нашими открытиями всех любителей истории. Таким открытием можно считать историю Школы морской авиации, о существовании которой многие бакинцы и не предполагали.

16 сентября 2006 года, благодаря статье Фуада Ахундова, известного первооткрывателя бакинских тайн, мы впервые узнали о Бакинском отделении Петроградской школы морской авиации .

И хотя в статье были некоторые неточности и упущения, она дала толчок для дальнейших поисков и находок, в результате которых мы получили бесценный материал об этой до сих пор очень малоизученной странице истории нашего города.

Истории Бакинского отделения ПОШМА (БОШМА с 25. 02. 1917 г .) в 1915-1916 гг. и посвящен второй выпуск Антологии нашего сайта www.ourbaku.com.

Думаем, что для всех, интересующихся историей Баку и историей создания морской авиации в Российской империи, будет интересно на основе представленных сведений, подкрепленных документами и фотографиями, ближе познакомиться с этим учебным заведением времен Первой мировой войны и послереволюционных изменений (1915 – 1920 г.г.)

Этот цикл, включающий в себя также биографии морских летчиков - выпускников Бакинской школы морской авиации, найдет свое продолжение в статьях последующих выпусков “Антологии сайта “Our Baku - Наш Баку”.

Написаны они одним из авторов нашего сайта - бакинцем, взявшим себе псевдоним Сибор Филс.

Составитель, дизайн: Ирина Ротэ

Корректор: Ирина Ротэ

Обложка: M. Rothe

Технический редактор: Hannes Rothe



Сибор Филс

Страницы истории Морской Авиации России: БОШМА.

В истории Бакинского отделения Петроградской Офицерской Школы Морской Авиации ОВФ, а впоследствии Бакинской Офицерской Школы Морской Авиации (БОШМА), можно выделить несколько периодов.

Данный цикл статей (Часть 1 - Часть 6, а также Часть 7 - "ВЕРСИЯ") рассказывают только о Первом периоде работы Школы :

Первый период : 22 ноября 1915 года - 28 апреля 1916 года...

Часть первая:

Предпосылки, организация и открытие Школы

Первая Мировая Война очень быстро вносила свои коррективы в планы военного начальства.

Армия начала просто задыхаться без Авиации, в том числе и морской...

Великий Князь (В.К.) Александр Михайлович, возглавлявший Особый Комитет, Высочайше уполномоченный ведать Российской Авиацией, писал, что
"... положить прочное начало создания в России военного воздушного Флота задача несравненно более важная, чем усиление морского Флота одним минным крейсером."

20 февраля 1915 года Великий Князь приглашает в Москву начальника воздухоплавательного отделения Морского генерального штаба (МГШ) старшего лейтенанта А.А.Тучкова по поводу организации обучения морских лётчиков.

Тучков немедленно начинает работу по основанию Офицерской Школы Морской Авиации, и 28 июля 1915 года в присутствии В.К. Александра Михайловича был совершён торжественный молебен на открытии Гутуевской (Петроградской) Офицерской Школы Морской Авиации.

В Петрограде ОВФ столкнулся с трудностями в организации учебного процесса в зимнее время, т.к. неблагоприятные погодные условия Балтийского моря мешали круглогодичной планомерной работе по подготовке морских лётчиков.

Поэтому уже 16 сентября 1915 года Морской Генеральный Штаб пришел к решению -
"...открыть отделение школы на зимнее время в одном из незамерзающих портов России".

По мнению Помощника Морского Министра, начальника МГШ Вице-Адмирала Русина А.И
"... наиболее подходящим был бы порт Баку. "

Почему Баку?



На Чёрном море в это время шли боевые действия Первой Мировой и там было уже давно не до обучения курсантов. На Каспийском море и в акватории бакинского порта активных боевых действий не велось.

Баку - это богатый регион (нефть, рыбные промыслы, и пр.).

Кроме того, Баку - незамерзающий порт с развитой инфраструктурой и оживлённым судоходством.

Здесь же располагалось военно-морское командование Каспийской флотилией, которое должно было помочь школе в деле её организации и обслуживания.

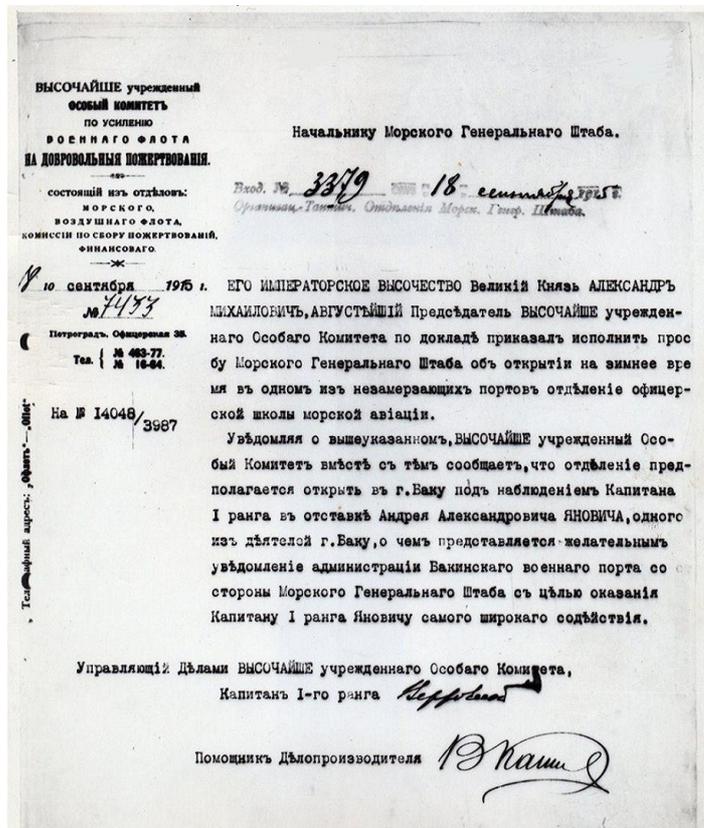
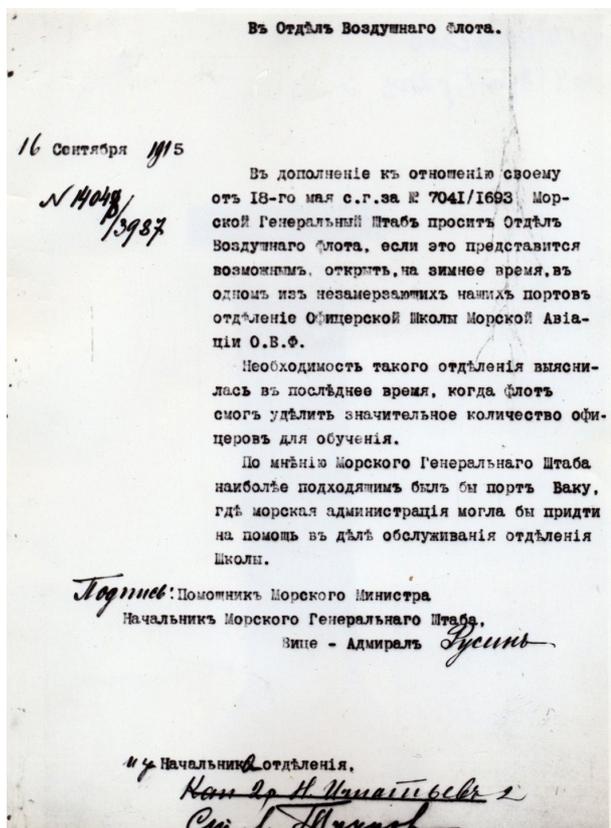
Начальник Порта контр-адмирал Клюпфель Е.В. был главным военно-морским начальником всего Каспийского региона и под его личным контролем и покровительством будет находиться Школа. С ним будут согласовываться все вопросы по выделению территорий, строительству и благоустройству Школы, которые он непосредственно будет решать с местными властями. Он же будет решать важные вопросы с Петроградом. В любом случае близость к Каспийской военной флотилии такого важного учебного заведения, как Школа морской авиации, была не лишней в условиях развивающейся войны...

Все так и происходило в дальнейшем ...

18 сентября 1915 года В.К. Александр Михайлович приказал

"...открыть в Баку на зимнее время Отделение Петроградской ОШМА под наблюдением капитана 1 ранга в отставке Андрея Александровича Яновича, одного из деятелей г. Баку, и уведомить о том администрацию Бакинского военного порта с целью оказания капитану 1 ранга Яновичу самого широкого содействия."

Кандидатура Яновича А.А. была предложена ст. лейтенантом Тучковым А.А., который знал его как порядочного, ответственного и исполнительного офицера, хорошо представляющего насущные проблемы Армии, Флота и Авиации.





К Р А Т К И Й О Ч Е Р К Ъ

ВОЗНИКНОВЕНІЯ, ОРГАНИЗАЦІИ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ БАКИНСКАГО ОТДѢЛЕНІЯ ОФИЦЕРСКОЙ ШКОЛЫ МОРСКОЙ АВІАЦІИ О.В.Ф.

Во второй половинѣ Сентября мѣсяца 1915 года выяснилась необходимость созданія въ одномъ изъ внутреннихъ морей Имперіи Отдѣленія Офицерской Школы Морской Авіаціи для подготовки къ веснѣ 1916 года морскихъ летчиковъ, причемъ было рѣшено Отдѣленіе это создать въ городѣ Баку, а мнѣ принять на себя созданія этого Отдѣленія и вступить въ командованіе имъ. По приѣздѣ моемъ въ Баку, съ 1-го Октября 1915 года я вступилъ въ командованіе создаемымъ Отдѣленіемъ и приступилъ къ его организаціи.

Передъ отъѣздомъ моимъ изъ Петрограда я получилъ отъ Воздухоплавательнаго Отдѣленія Морского Генеральнаго Штаба и его Начальника всѣ нужныя указанія и директивы, а по приѣздѣ въ Баку всѣ возникавшіе или выходящіе изъ компетенціи моеи вопросы, разрѣшались путемъ телеграфныхъ, или письменныхъ сношеній какъ съ Начальникомъ Воздухоплавательнаго Отдѣленія Морского Генеральнаго Штаба, такъ и съ Отдѣломъ Воздушнаго Флота, или Начальникомъ Канцеляріи Особаго **ВЫСОЧАЙШЕ** Учрежденнаго Комитета, часть котораго составляетъ Отдѣлъ Воздушнаго Флота.

Янович приехал в Баку 1-го октября 1915 года.
“ По приезде моем в Баку я вступил в командование создаваемым Отделением и приступил к его организации.”

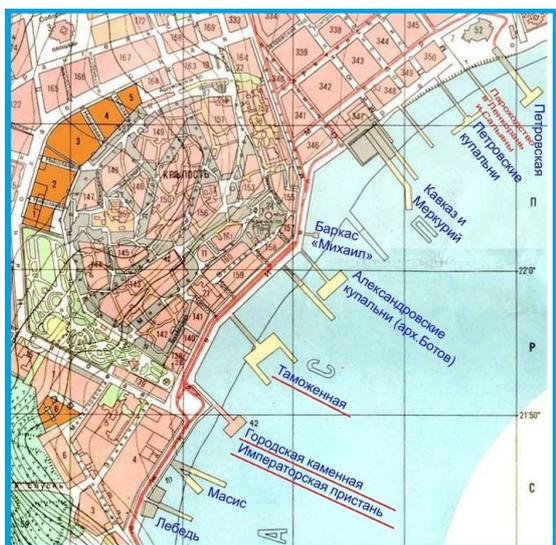
Предполагалось возложить на Яновича А.А. общее руководство Школой и подготовку ее к переезду из Петрограда в Баку. Однако по семейным обстоятельствам Янович А.А. прибыть в Петроград не мог. Поэтому 5 ноября 1915 года Начальником Гутуевской ОШМА был назначен заместитель Начальника Воздухоплавательного отделения МГШ лейтенант Краевский И.С., о чем Тучков А.А. телеграммой известил Яновича А.А.

Находясь в Петрограде, исполняющий обязанности Начальника Школы Краевский И.С. вместе с Тучковым А.А. занимался всеми вопросами, связанными с переездом части руководящего состава, курсантов и техники Школы в Баку. Официальная переписка с всеми заинтересованными организациями тоже шла за его подписью.

Янович А.А. же в Баку осуществлял общее руководство организацией филиала Школы, решая с местными властями вопросы отвода территории и обустройства ее для нужд Школы, формировал Постоянный состав Школы из числа гражданских служащих, офицеров и нижних чинов Каспийской военной флотилии.

“... Благодаря широкому содействию оказывавшемуся мне со стороны Командира Бакинскаго Порта Контр-Адмирала КЛЮПФЕЛЯ, Бакинскаго Градоначальника Полковника МАРТЫНОВА, ныне Черноморскаго Губернатора, Начальника Бакинскаго Торговаго Порта Капитана 1-го ранга в отставке ДАНИЛОВА, Городскаго Головы Л.Л. Быча и заместителя его Г-на Арутюнова мне удалось чрезвычайно быстро приступить к организации дела...”

(сохранена пунктуация и написание фамилий по оригиналу - Янович А.А. “Краткий очерк возникновения, организации и деятельности Бакинскаго Отделенія Офицерской Школы Морской Авіаціи О.В.Ф.” от 30 апреля 1916 года.)



В распоряжение Школы поступила "так называемая Каменная пристань, на которой Городская управа за свой счет построила открытый гараж на 4 автомобиля, материальный склад, инвентарный склад, слесарно-сборочную мастерскую, достаточно вместительную кают-компанию для офицеров и небольшое здание для канцелярии Школы. Был построен ангар и 2 спуска для гидропланов.

Для помещения команды удалось получить шхуну "Али-Абат" (так у Яновича).

Кроме того, на шхуне был организован лазарет с аптекою и отлично оборудована фотографическая комната для работы офицеров.

Городом было проведено электрическое освещение пристани, спусков самолетов, всех помещений школы и шхуны "Али-Абат".



В середине октября 1915 года Яновичу было сообщено, что число аппаратов будет значительно больше предполагаемого ранее, и что придется установить второй ангар. *"Ввиду тесноты Каменной пристани после больших хлопот мне, к счастью, удалось получить рядом с Каменной так называемую Старо-таможенную пристань, которую город оборудовал за свой счет."*



Вид на Школу с моря (1915 г.)



Вид на Школу с Бульвара

В конце октября 1915 года первый эшелон с оборудованием мастерских и другим имуществом Школы отправляется из Петрограда в Баку.



“Первый эшелон с командой Офицеров и нижних чинов прибыл в Баку 12 ноября 1915 года. Все оборудование Школы было закончено к 22 ноября 1915 года, когда и было произведено торжественное освящение Школы.”

На торжественном построении Школы в честь ее открытия на площади возле Каменной городской пристани справа в передней шеренге в мундирах с поясами стояли офицеры-курсанты.

За ними нижние чины из обучающихся и сотрудников постоянного состава Школы. Перед строем слева стояли старшие офицеры Школы и Бакинского военного Порта.



Торжественное построение личного состава в честь открытия Школы морской авиации в Баку (22.11.1915 г.)

Однако, в строю еще не все курсанты. Дело в том, что второй эшелон был отправлен из Петербурга 30 ноября и прибыл в Баку 14 декабря 1915 года. Таким образом, большая часть курсантов прибыла тремя партиями 10 -12 ноября, 12-14 декабря и 31 декабря 1915 года, но некоторые прибывали отдельно после 16 января 1916 года.

Помимо представителей руководства Школы и курсантов, а так же представителей православного духовенства Бакинской губернии, на торжественном открытии Бакинского Отделения ОШМА присутствовал весь “цвет” тогдашнего бизнеса Баку и военно-морское руководство Каспийской флотилии.



В отчете от 30 апреля 1916 года Янович А.А. писал:

”Молебен с водосвятием служил Епископ Бакинский ГРИГОРИЙ. На открытие Школы мною были приглашены все власти, представители Городского самоуправления, по 20 человек учащихся при своем начальстве от каждого из учебных заведений Баку, а также ряд крупных лиц из обывателей города.

После молебна был поднят флаг О.В.Ф., произнесены здравицы Государю Императору, Наместнику Его Императорского Величества на Кавказе Великому Князю Николаю Николаевичу, Августейшему Председателю Особого Комитета Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу, и были продемонстрированы первые публичные полеты.”



Открытие и освящение школы морской авиации в Баку (22.11.1915 г.)



Освящение школы морской авиации в Баку (22.11.1915 г.)



Показательные полеты (22.11.1915 г.)



Праздничный обед в кают-компани Школы (22.11.1915 г.)



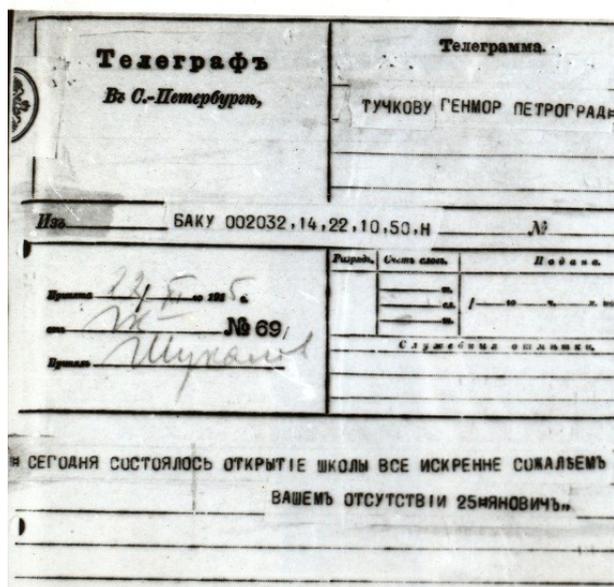
23 ноября 1915 года было получено поздравление от Его Императорского Величества Николая II:

«Желаю от всего сердца божьего благословения и полного успеха вновь открытому отделению школы морской авиации в Баку и благодарю весь личный состав за готовность послужить по примеру наших доблестных лётчиков».

Школа приступала к обучению курсантов и повседневной жизни...

Часть вторая:

Постоянный, Переменный составы Школы и Руководители



Торжественный молебен в честь открытия Школы, гости, пресса, почтенная публика на Бульваре, показательные полеты гидропланов над бухтой, праздничный обед по случаю открытия Школы в офицерской кают-компани... все это было 22 ноября 1915 года.

Телеграмма в Петроград, Ст. лейтенанту Тучкову.

С 23-го ноября для всего личного состава Школы начались трудовые будни – полеты, теоретические и практические занятия, несение службы и т.д., но об этом в других частях нашего рассказа...

А сейчас знакомство с Личным составом Школы, который состоял из Постоянной и Переменной ее частей, а также Руководителей.

Постоянный состав Школы - Начальник Школы, Помощник НШ по технической части, Заведующий мастерскими, Заведующий хозяйственной частью, Врач, Нижние чины, прикомандированные к Школе, и Вольнонаемные служащие.

Руководители – Инструкторы по полетам.

Переменный состав – Курсанты.

Начальником Бакинского Отделения ОШМА ОВФ с 22 ноября 1915 года до 30 апреля 1916 года был капитан 1го ранга Янович А.А.



Администрация Школы морской авиации. В центре сидит Начальник Бакинского Отделения ОШМА капитан 1-го ранга Янович А.А., справа от него сидят лейтенант Миклашевский Б.Р. и штабс-капитан Грузинов А.Е.

В своем Отчете от 30 апреля 1916 года Янович писал:

”До января месяца Школа имела только одного Руководителя— военно-морского летчика штабс-капитана ГРУЗИНОВА, на которого одного всей тяжестью и легли полеты.

С 1-го января 1916 года из числа выпущенных уже Бакинской Школой летчиков был назначен Руководителем прапорщик по морской части БЫКОВ, немного позже число Руководителей увеличилось выпущенным Бакинской же Школой морским летчиком мичманом ПЕТРОВЫМ, который уехал во второй половине марта, получив новое назначение.

Заместитель мичмана ПЕТРОВА по Руководительству явился гвардии штабс-капитан ЭНГЕЛЬС, совместивший эту должность с должностью Заведующего Хозяйственной частью Школы.

Наконец, в самое последнее время в число Руководителей был зачислен морской летчик Лейб-Гвардии Преображенского Полка Прапорщик ЯКОВЛЕВ.

Кроме того, с середины зимы немного более месяца пробыл в Школе морской летчик Лейтенант МИКЛАШЕВСКИЙ, имевший специальную задачу переучить партию сухопутных летчиков офицеров на летчиков морских.

Около 4-х месяцев в Школе работал Помощник Руководителя Авиационный унтер-офицер ТОМАШЕВСКИЙ, имевший смену обучающихся полетам нижних чинов и также выпущенный Бакинской Школой.”



Итак, в первый период деятельности Школы ее Руководителями были:

- 1. Военно- морской лётчик, штабс-капитан Грузинов - с ноября 1915 г. до 11.03.1916 г.
- 2. Военно- морской лётчик, лейтенант Миклашевский – с января 1916 г. до отбытия в Петроград в феврале 1916 г.
- 3. Морской лётчик, прапорщик Быков - со 2 января 1916 г. до 28 апреля 1916 г.
- 4. Морской лётчик, мичман Петров - с 11 января 1916 г. до отъезда в Ревель 21 марта 1916 г.
- 5. Военно- морской лётчик, штабс-капитан Энгельс - с 21 марта 1916 г. до 28 апреля 1916 г.
- 6. Морской летчик, Авиациоонный унтер-офицер 1-й статьи Томашевский (помощник Руководителя) - с первых чисел января 1916 г. до отбытия в боевую часть.
- 7. Морской лётчик, Лейб-Гвадии Преображенского полка прапорщик Яковлев с 24 марта 1916 г. до 28 апреля 1916 г.



Личный состав БОШМА

Курсанты прибывали в Школу разными путями. Большая часть курсантов прибыла тремя эшелонами из Петрограда вместе с оборудованием и техникой для Школы: 12 ноября 1915 года, 14 декабря 1915 года и 31 декабря 1915 года, но некоторые курсанты прибывали отдельно.

Согласно Приказу № 116 от 16.01.1916 г. Переменный Состав Школы состоял из двух групп курсантов:

П Р И К А З Ъ
 Начальника Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Авиации О.В.З.
 16-го января 1916 года.
 г. Баку.
 № 116,
 Личный состав Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Авиации
 к 16 января 1916 года

ПОСТОЯВШИЙ СОСТАВЪ.

Начальник Школы Капитанъ I ранга А.Д. Я Б О В И Ч Ъ.

Руководители:

Штабс-Капитанъ ГРУЗДЦОВЪ.
 Лейтенантъ МИХЛАШЕВСКИИ
 Мичманъ ПЕТРОВЪ.
 Прапорщикъ ЗИЛОВЪ.
 Помощникъ Руководителя:
 Ав.ун.оф. I ст. ТОНАШЕВСКИИ.

Съ какого числа въ Школѣ.	По чьему распоряженію.	Какой части.
---------------------------	------------------------	--------------

I-я группа (летать самостоятельно).

1. Штабс-Капитанъ	ЭГРЕЛЬСЪ	I4-XI-15	Петр.Оф.Шк. Морск.Ав.	10 корп.Авиат.Стр.
2. Подпоручикъ	ТЕЛЕТЬСЪ	I2-XI-15	"	3 п.запасн.батал.
3. " "	ТРОФИМОВЪ	I4-XI-15	"	212 п. " " "
4. Прапорщикъ	МИСИНСКИИ	"	"	Инженерн.войскъ.
5. " "	ИВАНИЛОВЪ	"	"	"
6. Мичманъ	САЗОНОВЪ	I3-XI-15	"	Сл.св.Залт.моря.

II-я группа (летать съ инструкторами).

7. Мичманъ	ГОРКОВЕЦЪ	I0-XI-15	"	"
8. " "	КАРЦОВЪ	I2-XI-15	"	"
9. " "	ТЕПОТЬСЪ	"	"	"
10. " "	ЗАЛЦЕВСКИИ	"	"	"
11. " "	ГОРДИНОВЪ	"	"	"
12. " "	ЛЮБУШКИИ	"	"	"
13. " "	КОВАЛЕВСКИИ	II-XI-15	"	"
14. " "	КРОУБЪ	I4-XI-15	"	"
15. Прапорщикъ	ЯКОВЛЕВЪ	5-XI-15	Морск.Ген.Шт. Л.Гв.Преобр.п.	"

16. Прапорщикъ по ав.ч.	МАШКОВСКИИ	31-XI-15	Петр.Оф.Шк. Морск.Ав.	"
17. " "	ЛЬВОВЪ	"	"	"
18. " "	ГОРЯЧЕВЪ	"	"	"
19. " "	ЭГРЕЛЬСЪ	"	"	"
20. " "	КОЗАСЬСЪ	"	"	"
21. " "	П.ВОКЛЕВСКИИ	"	"	"
22. " "	В.ВОКЛЕВСКИИ	"	"	"
23. Подпоручикъ	НИКОЛОВЪ	I4-XI-15	"	I71 п.вап.бат.
24. " "	РУМЯНЦЕВЪ	летаетъ-самостоятельно/	"	I76 " "
25. Прапорщикъ	бар.МАЙДЕЛЬ	"	"	57 Каз.ос.сот.
26. Ав.ун.оф. I ст.	СКУЛЬСКИИ	I2-XI-15	"	2 Балт.Мл.эк.
27. " "	АРХАНОВЪ	I4-XI-15	"	Ав.Черн.моря.
28. Стр.богряны	ОХОТЯКОВЪ	"	"	Гвард.экип.
29. Писарь I ст.	ВЛУНЕНЗЕЛЬДЪ	I2-XI-15	"	2 Балт.Мл.эк.
30. Экиперъ флота	ЯРНАХОВЪ	I4-XI-15	"	Фл.св.Балт.м.
31. Охотникъ I раз.	БРЫЛЕНСКИИ	"	"	Гл.Мор.Шт. Касп.от.Мл.р.
32. " " 2 "	ПРАСИНЪ	I4-XI-15	Петр.Оф.Шк. Морск.ав.	"

№ 117.

Сдѣлши успѣшно экзаменаціонныя полеты переменнаго состава Мичманъ САЗОНОВЪ отчисляется отъ взрѣнной мнѣ Школы съ направленіемъ въ распоряженіе Начальника Офицерской Школы Морской Авиации въ Петроградѣ для сдачи оставшихся ему теоретическихъ и практическихъ испытаній.

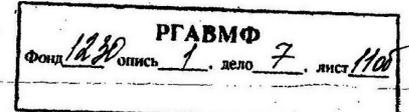
ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ЧАСТЬ.

№ 118.

Отправленнаго въ Бакинскій Военный госпиталь на излеченіе козегара 2 ст. Алексѣя СЕПЕЛЬНИКОВА исключить съ провіантскаго, приварочнаго и чайнаго дозволенія съ 15 сего января.

№ 119.

Въ дополненіе приказа моего отъ 14 сего января за № 103- охотника 2 раз.Алексѣя Ширинкина, откомандированнаго въ I-ю авіаціонную роту, исключить съ провіантскаго, приварочнаго и чайнаго дозволенія съ 16 сего января, зачисливъ съ того же числа на кормовое дозволеніе, съ какового исключить съ 26-го сего января, съ денежнаго содержанія съ 1-го января и мѣльнаго съ 1 февраля с.г.



В этом списке отсутствуют несколько летчиков, выдержавших экзамены на звание Морского летчика, выпущенных из Школы и уехавших в распоряжение ОВФ до 16 января 1916 года : поручик Алферьев, поручик Извеков, прапорщик Шитаков.

В конце января 1916 года сдали экзамены, были выпущены из Школы и уехали в распоряжение ОВФ морские летчики: подпоручик Трофимов, подпоручик Румянцев, прапорщик Иванилов, мичман Га(о)рковенко, прапорщик Мисинский.

Двое курсантов были отчислены из Школы:

мичман Любушкин за неуспеваемость и

прапорщик Барон Майдель, " плохо чувствующий и видевший воду и которого инструктор, несмотря на все старания, не мог научить посадкам на море, и не нашел возможным выпустить без опасности для жизни..."

БОШМА

Согласно Приказу № 385 от 1 марта 1916 года Переменный Состав Школы состоял из трех групп курсантов:

№ 385.

Личный состав Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Авиации
Отдела Воздушного Флота к 1-му марта 1916 года.

ПОСТОЯННЫЙ СОСТАВ

Начальник Школы, Капитан I ранга А. А. Я Н О В И Ч Ъ.

Руководители:

Штабс-Капитан ГРУЗИНОВЪ.
Гвардии Штабс-Капитан ФУТЛЕСЬ,
Прапорщик БЫКОВЪ

Помощник руководителя:

Авиационный унтер-офицер I-го ст. ТОМАШЕВСКИЙ.

ПЕРЕМЕННЫЙ СОСТАВ:

	Съ закого числа въ Европ.	По чьему распоряж.	Какой части.	Примѣчаніе.
I-я группа /вылетали, указывая на Корского летчика/				
1. Подпоручик ТЕЛЕНТЪВЪ	12-ХІ-15	Петр. Об. Шк. Мор. Ав.	3 пѣх. зап. С.	
II- группа /летаютъ самостоятельно/				
2. Мичманъ ЗАЩЕВСКИЙ	12-ХІ-15	"	"	Сл. ов. Балт. м.
3. " ГОРЯИНОВЪ	"	"	"	"
4. Прапорщикъ ЯКОЛЕВЪ	5-ХІ-15	"	"	Лб. Гв. Пр. полк.
III-я группа /летать съ руководителями/				
5. Мичманъ НОВАЛЕВСКИЙ	11-ХІ-15	"	"	Сл. ов. Балт. м.
6. " КАРПОВЪ	12-ХІ-15	"	"	"
7. " БЕГОТЪЕВЪ	"	"	"	"
8. " К Р О У Н Ъ	14-ХІ-15	"	"	"
9. Подпоручикъ МИКОВЪ	"	"	"	"
10. Прапорщикъ МАЙКОВСКИЙ	31-ХІ-15	"	"	171 п. зап. Сат. 1-а издѣл. въ Бакин. воен. пост.
11. " Л Ъ В О В Ъ	"	"	"	"

РГАВМФ
Фонд 1120 опись 1, дело 7

12. Прапорщикъ	ГОЛЯЧЕВЪ	31-ХІ-15	Петр. Об. Шк. Мор. Ав.	Сл. ов. Балт. м.
13. " "	ФУТЛЕСЬ	"	"	"
14. " "	КОЛБАСЪЕВЪ	"	"	"
15. " "	Н. ВОЛКОВСКИЙ	"	"	"
16. " "	В. ВОЛКОВСКИЙ	"	"	"
17. Лейтенантъ	МАМАРИНЪ	23-І-16	"	"
18. Мичманъ	ОХРЕНКО	"	"	"
19. Лейтенантъ	СТОГОВЪ	26-І-16	"	"
20. Ав. ун. оф.	СИДЬСКИЙ	12-ХІ-15	"	"
21. " "	АРХИПОВЪ	14-ХІ-15	"	Ав. Черн. моря.
22. Стр. боцманъ.	ОКОТНИКОВЪ	28-ХІ-15	"	Гвард. экип.
23. Писарь I ст.	ВЛУМКАЛЬДЪ	12-ХІ-15	"	2 Балт. фл. экип.
24. инженеръ флота	ЯРГАКОВЪ	14-ХІ-15	"	Сл. ов. Балт. м.
25. Охотн. I раз.	БРЯЛИНСКИЙ	15-ХІ-15	Гл. Морск. Шт.	Насп. от. фл. р.
26. " II раз.	ПРАСКО	14-ХІ-15	Петр. Об. Шк. Морск. Ав.	40 Сиб. стр. п.
27. Охотн. I раз.	АГОТОВИЧЪ	8-ІІ-16	"	I авиац. роты.
28. мл. ун. оф.	МИКОВЪ	"	"	"
29. " "	СЪРОВЪ	"	"	"
30. " "	МЛЕЦКОВЪ	"	"	"
31. " "	ПРОТОПОВЪ	"	"	"
32. " "	КОРКОВИЧЪ	"	"	"
33. " "	ПЛАХОТНИЧЕНКО	"	"	"
34. " "	ВІАНЪ	"	"	"
35. " "	О Т С У Ъ	"	"	"
36. " "	ТУТУРИНЪ	"	"	"
37. Охотн. I раз.	ГЕЛДЪ	"	"	"

ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ЧАСТЬ.

№ 386.

Ввиду окончания крупных работ произведенных за счет Бакинской Городской Управы во вверенной имъ Школѣ и ввиду того, что весь высшій составъ, прикосновенный къ работамъ, лицъ былъ награжденъ Отделомъ Воздушнаго Флота знаками предлаговъ Завѣдующему хозяйственной частью выдаты, состоявшему при означенныхъ работахъ на протяжении 3-хъ мѣсяцевъ десятинику Бакинской Городской Управы Бекстеру АВДЫГЕЮ въ награду за внимательныя и старательныя отношенія къ работамъ и за предупредительныя отношенія къ ряду мелкихъ нуждъ Школы, пятьдесятъ /50/ рублей, наовныя деньги выдать изъ суммъ Отдѣла Воздушнаго Флота отнеся ихъ на статью

РГАВМФ
Фонд 1120 опись 1, дело 7, лист 69

В своем рапорте от 30 апреля 1916 года Начальник Бакинского Отделения ОШМА ОВФ Капитан 1-го ранга Янович А.А. писал:

"За все время деятельности Школы (22. 11. 1915 г. – 28. 04. 1916 г.) в ней было обучающихся 40 офицеров и 17 нижних чинов, имеющих право на производство в офицеры, а также 6 нижних чинов этого права не имеющих.
По день окончания полетов и занятий (27. 04. 1916 г.) Школа окончателно выпустила 20 морских летчиков офицеров и 1 нижнего чина.
Из числа 16 обучающихся офицеров и 22 обучающихся нижних чинов в Петроград после закрытия школы вылетели самостоятельно 7 офицеров и 8 нижних чинов и, следовательно, почти готовых морских летчиков."

О том, как проходило обучение курсантов в Бакинском Отделении ОШМА ОВФ и о повседневной жизни Школы, наш следующий рассказ...



Часть третья:

Как стать Морским Летчиком: О службе и учебе

“Бакинское Отделение Петроградской Офицерской Школы Морской Авиации Отдела Воздушного Флота”

Уже полное название Школы говорит о том, что это было специализированное военно-учебное подразделение ОВФ, подчиняющееся МГШ. А в будущем Школа станет 5-й и 6-й дивизионами Воздушной Бригады Особого Назначения.

Несмотря на официальное название “Офицерская”, в Школе, наряду с офицерами, обучались и нижние чины – авиационные унтер-офицеры, авиационные кондукторы, охотники (добровольцы) и матросы.

В ноябре 1916 года было введено в действие “Положение о службе Морской Авиации”, в котором, в частности, определялось:

“...36) **Об офицере-летчике.** Офицер-летчик непосредственно заведывает во всех отношениях порученными ему аппаратами. Он обязан содержать в полной исправности и готовности к действию порученные ему аппараты и их принадлежности и ведет их формуляры; на него возлагается техническое обучение подчиненных ему нижних чинов. Офицер-летчик перед каждым полетом лично производит осмотр и регулировку порученных ему аппаратов, отвечая за их исправность...”

...68) **Звания морского летчика и морского летчика-наблюдателя** офицеры получают по успешном окончании теоретического курса авиации в одной из офицерских школ (курсов) по выбору морского министерства, прохождения практического обучения и выдержанию экзамена. Программы курсов и экзамена на звание морского летчика и морского летчика-наблюдателя утверждаются Морским министром. В звании морского летчика и морского летчика-наблюдателя офицеры утверждаются Морским министром...”

“ПРАВИЛА И УСЛОВИЯ ПРИЁМА” (выписка):

“Приёму подлежат офицеры Морского Ведомства, гардемарины старших классов и молодые люди не старше 27 лет в следующие постепенности: окончившие высшие технические учебные заведения, окончившие другие высшие учебные заведения, студенты высших учебных заведений, сдавшие не менее 4 семестров. Преимущество отдаётся тем, у кого есть техническая практика, кто знаком с техническими работами или знает двигатели...”

Во время пребывания в Школе офицеры, откомандированные для обучения, продолжали числиться в списках тех частей и кораблей, где они до того служили, и продолжали носить военную форму своих частей.

В Школу набирали офицеров (при условии отличной аттестации) в возрасте не старше 35 лет, прослуживших на флоте не менее двух лет и отвечавших повышенным медицинским требованиям.

В распоряжениях о призыве охотников(добровольцев) на обучение лётному делу МГШ особо оговаривал “...благонравие, образованность, культуру общения и хорошие характеристики.”

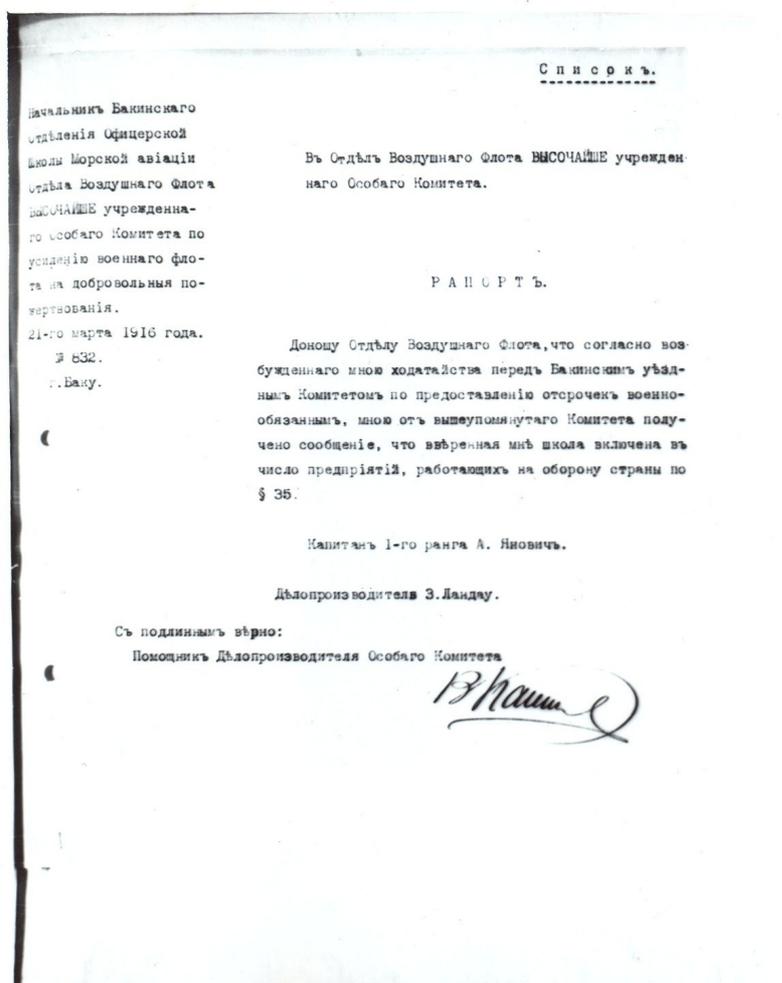


“...После освидетельствования и признания годными, принятые лица – офицеры и нижние чины - направляются в одну из Школ Морской Авиации, где проходят как практическое обучение полётам, так и нижеследующие предметы: настройка аэроаудиостанции и азбука Морзе, летание, устройство самолётов, их моторов и ремонт, съёмка фотографическими аппаратами, аэронавигация, бомбометание, пулемёт и стрельба из него...”

“Морской Лётчик”- это летная специализация.

Звание “Морской Лётчик” мог получить только офицер-лётчик: прапорщик, поручик и подпоручик, мичман, лейтенант и т.д., успешно выдержавший теоретические и практические испытания по особой программе, а также “испытания в полёте”. Офицеры, уже утверждённые в звании “военный лётчик” до поступления в Школу, тоже обучались теории и практике, но для получения звания “морской лётчик” сдавали только лётные испытания на гидропланах.

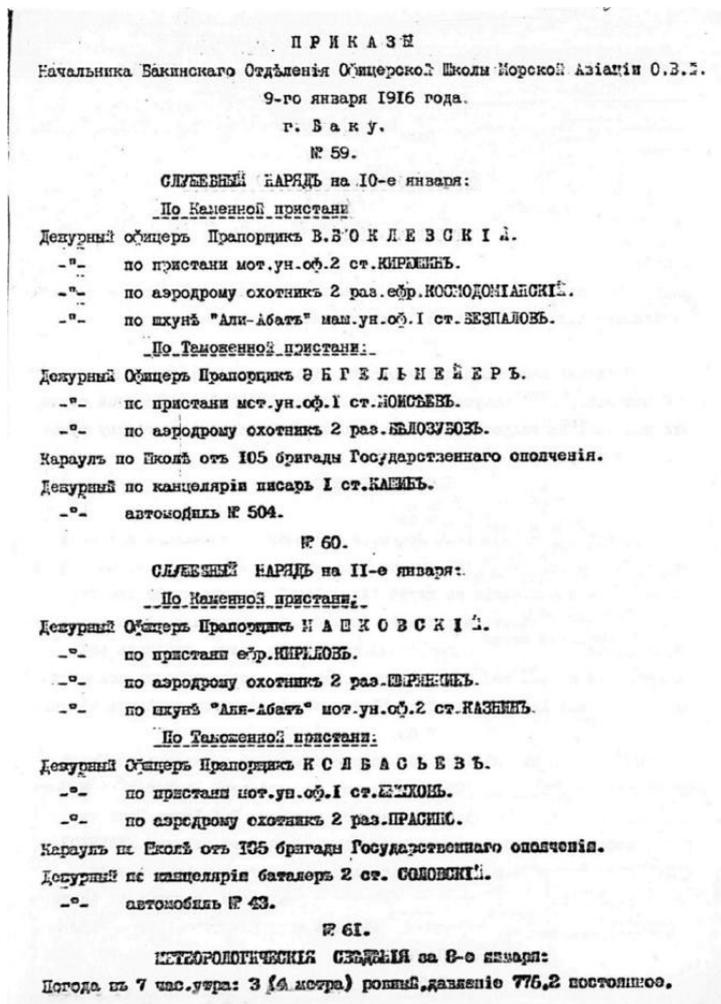
Охотники, до этого окончившие гражданские высшие учебные заведения и успешно сдавшие экзамен на





“Служба в Школе считается как отбывание воинской повинности, её внутренняя жизнь строилась по правилам военных учебных заведений...”

Бакинская Школа была военным гарнизоном и жила по законам воинской службы, подчиняясь Приказам Начальника Школы. Каждый день Приказом НШ назначались служебные наряды.



До убытия в распоряжение ОВФ весь Переменный состав Школы, включая и сдавших экзамен на звание “Морского летчика”, обязан был выполнять внутренний распорядок, ходить в наряды, работать в мастерских и на кораблях, изучать гидропланы, автомобили и прикладные морские науки, заниматься ремонтом и разборкой-сборкой моторов и летательных аппаратов.



Караул у шхуны.



Наряд на пристани



Все курсанты подчинялись общему распорядку: на полёты следовало являться к 7-ми часам, на теоретические и практические занятия в ангарах и мастерских - к 8-ми часам утра.

Только курсанты, готовившиеся к экзаменам, могли приходить не позднее 9-ти часов утра.

Взыскания курсанты получали согласно проступкам, невзирая на звания и происхождение. Дисциплина соблюдалась неукоснительно – закон был для всех един – закон военного времени.

Несколько примеров...

Приказ НШ №190 от 27 января 1916 года.

“Сего числа вылетевший на экзамен штабс-капитан Энгельс вместо того, чтобы проделать на высоте от 2000 до 2200 метров прямую на протяжении получаса, сделал рекордную прогулку на высоту безостановочно поднимаясь до тех пор, пока не истекло, положенное для экзамена время.

Ему поставлено на вид и запрещены полёты на неделю.” (сохранена пунктуация оригинала).

И всю неделю штабс-капитан Энгельс исправно исполнял свои прямые обязанности Заведующего мастерскими Школы и ходил в наряды.

Поручик Телепнев, сдавший экзамен на звание “Морского летчика” и ожидавший Приказа на убытие, был посажен на Гауптвахту сроком на две недели за грубое нарушение дисциплины: он отказался участвовать в предписанной разборке сломанного аппарата, а также, находясь в увольнении, пытался жаловаться старшим офицерам на то, что его привлекают к работам.

Мичман Ушнев был отчислен из Школы “ за дерзость по отношению всего обучающегося состава”.

Мичман Величковский не доложил по начальству, прибыв в Школу после командировки.

Из приказа НШ №240 от 4.02.1916 г.:

“...Для того чтобы Мичман Величковский помнил, что при возвращении из командировки первую обязанностью офицера явиться непосредственному своему начальству...

арестовываю Мичмана Величковского при гауптвахте на пять суток.

Кроме того советую Мичману Величковскому помнить, что до отправления из Школы он состоит в ней на тех же основаниях, на коих находятся в Школе ещё пять офицеров, сдавших успешно полёты и не думать, что факт самостоятельной временной командировки ставит его в какое-то исключительное, перед другими офицерами, положение.”

Всему составу Школы постоянно прививалось ответственное отношение к делу и соблюдение установленных правил внутреннего распорядка.

Так, например, НШ капитан 1-го ранга Янович А.А. требовал от всех курсантов строгого и точного ведения записей полётов.

В приказе № 471 от 14.03.1916 г. Янович отдает распоряжение:

“Охотника Ольта, сделавшего ошибку в записи на 3 минуты, арестовываю на 5 суток строгим арестом и заменой стоянием под ружьём, а всем охотникам рекомендую помнить, что правильное ведение книги полётов есть постоянное составление документов чрезвычайно важных и небрежное отношение к ним будет мною преследоваться строжайшим образом!”



Многие нижние чины Постоянного состава увольнялись за нарушения распорядка, воровство, пьянство и прочие проступки, независимо от того, произошло это на территории Школы или в городе.

В конце концов, Янович издал приказ, запрещавший отпускать нижние чины в увольнение. Это объяснялось также начавшимися в феврале 1916 года волнениями в городе, многочисленными провокациями и необходимостью соблюдать почти военное положение. Часть охотников и некоторые военные лётчики отчислялись из школы за служебное несоответствие, за неуспеваемость, по болезни и по другим причинам.

Вся деятельность Школы была подчинена одной цели – подготовка и выпуск квалифицированных морских летчиков для участия в боевых действиях ПМВ. Но не все выпускники Школы собирались летать самостоятельно.

Многие охотники 2-го и 3-го разрядов проходили обучение для дальнейшей службы в качестве младших авиационных специалистов - механиков, мотористов, техников по обслуживанию гидропланов, т.к. только в начале 1917 года в Гапсале (ныне Хаапсалу) было создано соответствующее специализированное учебное заведение, в частности и для морской авиации, —

“ Школа авиационных унтер-офицеров (наземных младших авиаспециалистов)”.

Школа готовила также членов экипажей двухместных аэропланов - летчиков-наблюдателей, стрелков и др.

Итак, в Школе курсанты проходили действительную воинскую службу и учились, причем, не только полетам...

В рапорте НШ капитана 1-го ранга Яновича А.А. от 30 апреля 1916 года указывалось, что: “... В деятельности Школы за время пребывания её в Баку кроме обучения полетам следует отметить ряд проделанных Школой экзаменационных испытаний...”:

“1) четыре нижних чина были проэкзаменованы на звание авиационных кондукторов...”

В апреле 1916 года в кондукторы по авиационной части были произведены: авиационный унтер-офицер 1-й статьи Томашевский, строевой боцман Охотников, авиационные унтер-офицеры Скульский и Аристов.

Авиационные Кондукторы были военно-техническими специалистами в своей области. Они имели некоторые расширенные права и льготы по сравнению с авиационными унтер-офицерами и были старше них по званию, но были ниже офицеров – прапорщиков по авиационной части.

В дальнейшем всем перечисленным авиакондукторам, после сдачи соответствующих экзаменов, было присвоено звание Морского летчика.

“...2) Все охотники 1-го разряда были подвезнуты экзамену на звание авиационных прапорщиков во Флоте для чего была образована Приказом Командира Бакинского Порта особая комиссия под моим председательством...”



В Офицерскую Школу Морской Авиации в начальный период курсанты допускались только после сдачи теоретических экзаменов на Захаровских Курсах авиации (Курсы авиации им В.В. Захарова СПбПИ) при Петроградском Политехническом Институте или на курсах при ИМТУ, организованных Жуковским Н.Е.

Если курсант не имел соответствующего специального военно-морского образования, то он должен был уже в Школе освоить курс и сдать экзамены на звание “Прапорщик по авиационной части”.

Звание “Прапорщик по авиационной части” подтверждало хорошую техническую квалификацию и было необходимо для допуска к экзамену на звание “Морской лётчик”.

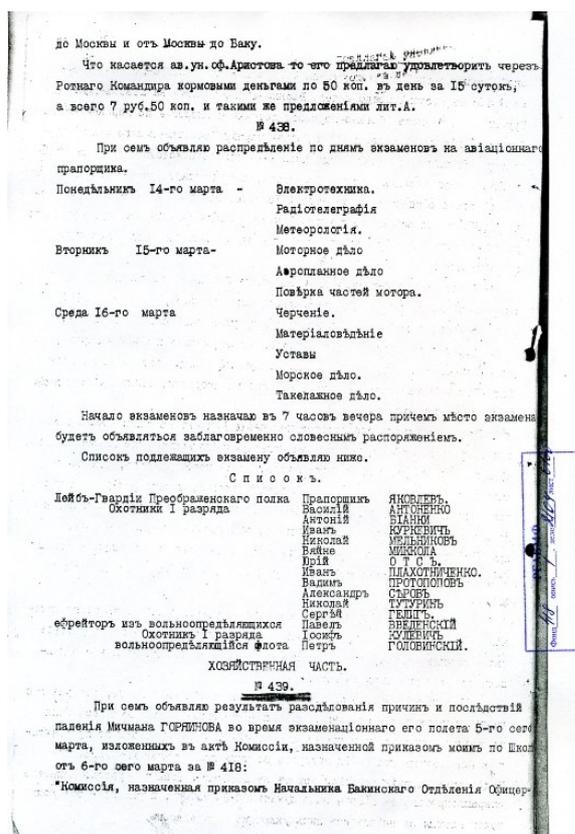
Особая Экзаменационная Комиссия на звание “Прапорщик по авиационной части” назначалась Приказом Командира Бакинского порта Контр-Адмирала Ключфеля.

Распоряжением №234 от 27 февраля 1916 года в комиссию входили:

“Председатель - Начальник Бакинского отделения Офицерской Школы Морской Авиации Отдела Воздушного флота Высочайше утверждённого Особого Комитета по усилению Военного флота на добровольные пожертвования, Капитан 1-го ранга Янович.

Члены - Командующий посыльным судном “Геок-Тепе” Старший Лейтенант Трутовский; Временный Командующий портовым судном “Красноводск” Лейтенант Ковалевский; Морской лётчик, Гвардии Штабс-капитан Энгельс; Исполняющий должность заведывающего радиостанциями Каспийской флотилии, Инженер- механик, Мичман Сакович и Военно-морской лётчик, Прапорщик по морской части Быков.”

Дату экзаменов своим приказом утверждал Начальник Школы за одну-две недели до события.



Приказ № 438 по Школе морской авиации



Итоги экзаменов оценивались по двенадцатибальной шкале. Например, рядовой Сергей Гелиг и матрос второй статьи Иосиф Кулевич сдали все экзамены со средним баллом 10, а Прапорщик Яковлев сдал все экзамены на 12! В Акте Особой приёмной комиссии от 19 марта 1916 года указано, что все перечисленные курсанты успешно сдали экзамены на звание “Прапорщик по авиационной части”.

20 марта 1916 года Председатель комиссии-Начальник Школы капитан 1-го ранга Янович А.А. в рапорте за № 808 на имя Директора Маяков и Лоций Каспийского моря и Командира Бакинского порта Контр-Адмирала Е.В. Клюпфеля пишет :
“... все сдали экзамен и все заслуживают быть произведёнными в звание офицера”.

Некоторые курсанты, осваивавшие аэропланы и успешно сдавшие экзамен на звание “авиационного прапорщика”, по окончании Школы по разным причинам не смогли летать самостоятельно или сдать лётный экзамен. Но хорошие знания по навигации и другим наукам, полученные в Школе, позволяли им становиться в дальнейшем наблюдателями или специалистами по другим летным специальностям.

“... 3) Все офицеры кроме авиационных прапорщиков подверглись экзамену по особо выработанной программе на звание морского летчика что явилось настолько необходимым дабы каждый морской летчик практически обученный полетам обладал бы рядом необходимых сведений по устройству аппаратов их моторов и ремонту...”

Экзамен состоял из двух частей - теоретической и практической. Экзамены включали вопросы по четырём дисциплинам: “Двигатели внутреннего сгорания”, “Материальная часть аэроплана”, “Моторное дело”, “Ремонт Аэроплана”.

Блестяще сдал экзамены мичман Величковский - по всем вопросам он получил 12 баллов! Отлично сдали экзамены мичманы Петров, Карцов, Горяинов, Кроун и прапорщик Яковлев. Неплохие результаты на экзаменах показали мичманы Горковенко, И. Зайцевский и Ковалевский.

Мичман Щепотьев сдал экзамен посредственно и был представлен к переэкзаменовке, которую он успешно сдал позднее.

Мичман Любушкин был отчислен из Школы за неуспеваемость, т.к. экзамен сдал плохо и не справился позднее с переэкзаменовкой.

В Бакинской Школе все курсанты сначала сдавали теоретический и практический экзамены, а затем допускались к сдаче экзамена на право самостоятельного управления аппаратом - “испытания в полёте” - по специальной программе для Морских летчиков.

О полётной подготовке и летных экзаменах наш следующий рассказ...



Часть четвертая:

Как стать Морским Летчиком: О гидропланах, полётах и...происшествиях

Полётам на гидропланах обучались все курсанты:

военные летчики – переучивались;

флотские и армейские офицеры осваивали теорию и практику полетов на гидропланах;

охотники – авиационные прапорщики - осваивали практические навыки управления аппаратами.

Всем предстоял лётный экзамен – “испытания в полётах” - по специальной программе.



Для обучения полётам Школа имела, согласно отчёта Яновича, “... 8 учебных аппаратов двух систем: типа завода Щетинина “Морской 5” (летающие лодки конструкции Григоровича) и типа “Ф.Б.А. (летающие лодки французского производства).

Весной 1916 года Школа получила один аппарат Кертиса, но полётов на нем было сделано мало...”

На Каменной Пристани город на свои средства, своим техническим персоналом и мастерами по указаниям начальника Школы Яновича “...произвел ряд построек и большую часть оборудования территории Школы.



Баку. Вид на Каменную и Старо-Таможенную пристани с моря.



БОШМА

В частности, были построены первый ангар для гидроаэропланов, два спуска и к обоим спускам от ангара были проведены бетонированные дорожки, позволяющие быстро и удобно перевозить аппараты от спуска к ангару и обратно.”

Между спусками к воде на пирсе находился наблюдательный пункт за полётами.

Старо-Таможенную пристань город также оборудовал за свой счет.

На ней “...**Были возведены второй ангар и третий спуск по образцу спусков на Каменной пристани.**”

На Таможенной пристани было два пирса, на краях которых находились наблюдательные вышки.



Наблюдение за полётами.

Гидропланы выкатывались из ангара на специальных колёсных роллерах.

По окончании полётов аппараты вытягивались на пристань по спуску вручную и на роллерах закатывались в ангары.



Подготовка аппарата к транспортировке по спуску в море.



Подъем аппарата из моря.



Гидроплан на роллерах в ангаре.

Учебные полёты в Школе начались 23 ноября 1915 года и закончились 27 апреля 1916 года.

“С первого же дня началось правильное обучение летчиков причем использовались все дни когда погода только позволяла производить полёты.

Единственным исключением явились воскресные дни когда полёты до 12 часов дня были не обязательны, а с полдня прекращались совсем, а также первый день Рождества Христова, Новый Год и первый день Св.Пасхи. Полетов также не было и в Страстную Субботу.

За все время пребывания Школы в Баку было 120 полётных дней и общее число полётных часов удалось довести до 635 часов 57 минут.”

(из рапорта НШ Капитана 1-го ранга Яновича А.А. от 30 апреля 1916 года – пунктуация сохранена по подлиннику).

Коррективы в расписание полётов вносили такие факторы, как погода, бакинские ветры и сильное волнение на Каспии.

Около канцелярии была установлена большая мачта с реей, на которой поднимался шар, когда не было полётов или когда летающие аппараты вызывались в Школу.

“В Баку довольно часто поднимаются ветра, в какие-нибудь 30-40 минут доходящие от штиля до 6-7 баллов.

Наблюдения за увеличением силы ветра были возложены на дежурных офицеров, которые и созывали помощью шара летающие аппараты в случаях быстрого увеличения силы ветра...

Школа получала ежедневно по телеграфу предсказания наступающей погоды от Тифлисской Обсерватории, верность предсказаний которых была 60 %.

Кроме того при Школе была оборудована своя метеорологическая станция, наблюдения которой ежедневно отдавались в Приказах.”

(из рапорта НШ Капитана 1-го ранга Яновича А.А. от 30 апреля 1916 года – пунктуация сохранена по подлиннику).

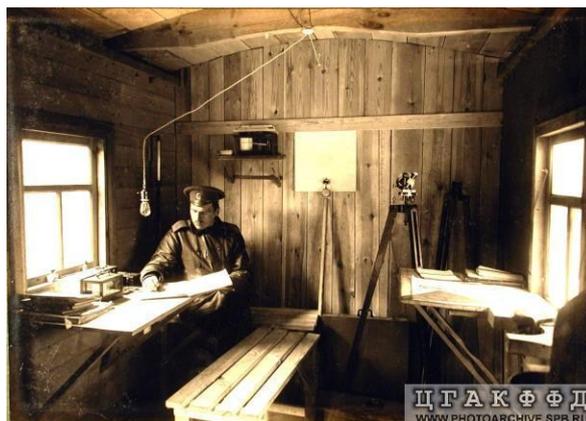
В приказах давались подробнейшие описания прогнозов погоды на каждый день по всем возможным параметрам.

Курсанты довольно подробно изучали “Метеорологию”, причем не только теоретически, но и практически.

“В Школе велись наблюдения над воздушными течениями помощью шаров пилотов. Пускание шаров пилотов, наблюдения за ними и обработка полученных результатов обязательно проделывались, хотя по одному разу каждым из обучающихся офицеров.”



Запуск шаров-пилотов



Офицер-курсант за записью результатов метеонаблюдений



“Дело метеонаблюдений в Школе вел специально командированный для сей цели вольноопределяющийся из охотников Павел Введенский, а кроме того в лице делопроизводителя Школы З. Ландуа (так у Яновича—прим. авт.), Школа имела также учено-подготовленного метеоролога.”

Обучение будущих Морских летчиков состояло из трех частей (ступеней):

1) вывозка, 2) тренировка и 3) освоение гидроплана.

1) **Вывозка** - первоначальное обучение летному искусству под руководством опытного руководителя. Проблему Руководителей (инструкторов по полетам) Школа решила собственными силами - подробно об этом рассказывалось в Части Второй.

Общей проблемой всех авиашкол была длительность летной подготовки учеников. В Бакинской Школе была опробована новая методика обучения курсантов лётному искусству, которая дала значительную экономию времени их подготовки.

”Руководителем штабс-капитаном Энгельсом был разработан совершенно новый метод планомерного ведения обучения учеников.

Этот метод значительно облегчил ознакомление обучающихся с управлением аппарата, т. к. ученик, вместо того чтобы встретиться со всеми трудностями управления аппаратом, знакомился и справлялся с ними постепенно.”

(из рапорта НШ Капитана 1-го ранга Яновича А.А. от 30 апреля 1916 года.)

2) **Тренировка** - предполагала полеты на различных типах гидропланов и знакомство с их устройством в полёте.

Во время тренировки курсанты летали с руководителями.

В Школе подъемы в воздух начинались с 9 часов утра и продолжались, с небольшим перерывом на обед, до самого наступления темноты.

Основное внимание уделялось взлету и посадке на воду, вначале на спокойной воде, потом при волнении на море, полетам по прямой и т.д.



Самолет перед взлетом с воды.



Снижение гидроплана перед посадкой на море.



Посадка аппарата на воду.



Отдых между полётами.

В конце каждой недели к Приказу НШ прикладывались сводки полётов общим списком за все дни.

В этих сводках указывался номер летательного аппарата, фамилия руководителя, фамилия ученика, количество взлётов-посадок (чаще всего 1-2, но иногда их было 10-12) и общее время полётов, которое чаще всего составляло 15-30 минут (но бывало, что и более, чем полтора часа), а также примечания о типе полёта и, по необходимости, различные замечания.

3) **Освоение гидроаэроплана** – проводилось во время самостоятельных полётов летчика после сдачи экзаменов – “испытание в полете”.

Курсанты, сдавшие экзамен, продолжали закреплять и совершенствовать свои навыки, ожидая отправки в распоряжение действующих частей.

Например, согласно Приказу НШ о полётах № 288 от 12 февраля 1916 года курсанты были распределены по группам следующим образом:

1-я группа - Руководитель Штабс - Капитан Грузинов.

Курсанты:

- Лейтенант Стогов
- Лейтенант Макаревич
- Мичман И. Зайцевский
- Мичман Карцов
- Мичман Щепотьев
- Мичман Л. Ковалевский
- Мичман Горяинов
- Мичман Охременко
- Мичман Кроун
- Прапорщик Яковлев



2-я группа - руководитель Мичман Петров.

Курсанты:

- Охотник 1-го разряда мл. ун. оф. Антоненко
- Охотник 1-го разряда Миккола
- Охотник 1-го разряда Серов
- Охотник 1-го разряда Мельников
- Охотник 1-го разряда Протопопов
- Охотник 1-го разряда Куркевич
- Охотник 1-го разряда Плахотниченко
- Охотник 1-го разряда Бианки
- Охотник 1-го разряда Отс
- Охотник 1-го разряда Тутурин
- Охотник 1-го разряда Гелиг

3-я группа - руководитель Прапорщик Быков.

Курсанты:

- Подпоручик Миккоев
- Прапорщик Машковский
- Прапорщик Львов
- Прапорщик Горячев
- Прапорщик Энгельмейер
- Прапорщик П. Боклевский
- Прапорщик В. Боклевский
- Прапорщик Колбасьев

4-я группа - помощник руководителя авиационный унтер-офицер 1-й статьи Томашевский

(Помощник руководителя ав.унт.оф. 1-й ст. Томашевский был назначен помощником к Штабс- Капитану Грузинову, под присмотром которого и велось обучение 4-й группы курсантов).

Курсанты:

- ав.унт.оф.1-й ст. Павел Скульский
- ав.унт.оф.1-й ст. Евгений Аристов
- Строевой боцман Иван Охотников
- Писарь 1-й статьи Герберт Блуменфельдт
- Юнкер флота Николай Ярмахов
- Охотник 1-го разряда Николай Брилинский
- Охотник 2-го разряда Николай Прасино



5-я группа - находится в ведении и под наблюдением военно – морского лётчика прапорщика по морской части Быкова.

Курсанты, закончившие обучение и оставленные для самостоятельной тренировки:

- Штабс- Капитан Энгельс
- Подпоручик Румянцев
- - “ - Телепнев
- Прапорщик Иванилов
- - “ - Мисинский

До экзамена - “испытание в полетах” - на звание “Морской Лётчик” допускались курсанты, имевшие в среднем не менее 6 часов самостоятельного налёта на гидроплане. В зависимости от предварительной подготовки курсантов процесс подготовки к экзамену мог занимать время от нескольких недель и до нескольких месяцев, т.к. даже военные лётчики сначала летали с инструкторами и только потом самостоятельно. От первого самостоятельного полёта до экзамена проходило при удачных обстоятельствах (без аварий и падений) минимум 12-15 дней.

Экзамен проводился по специальной программе, включающей определенные умения и навыки:

1. Полёт продолжительностью не менее 1 часа 30 минут по заданному маршруту.

2. Подъем на высоту от 2000 до 2200 м. и полёт по прямой на этой высоте до 30 минут (контролировалось при помощи барографа).

3. Планирующий спуск до высоты 500 м. по прямой или спирали, причём окончательная остановка должна произойти на расстоянии не более 150 м. от заранее намеченной точки (контролировалось при помощи барографа).



4. Подъём на высоту 500 м. и планирующий спуск, последующим выключением мотора над местом спуска, чтобы получился спуск с поворотом (контролируется при помощи максимального анероида).

5. Три полёта по 30 минут каждый по заданному маршруту со спусками и посадкой вне аэродрома в заданном месте,

а также

а. Полёт в качестве пассажира- наблюдателя и производство разведки.

б. Полёт в качестве пилота. Разведка без наблюдения. Донесения.



Результаты экзаменов и соответствующее заключение Комиссии приводились в Приказах по Школе.

Подлинник Первого Приказа о результатах выпускных экзаменов:

Приказ № 72 от 11.01.1916 года:

“Согласно Постановления Учебного Совета от 11 сего января за № 7 **Мичман Петров**, как успешно выполнивший все условия экзаменационного полёта и сдавший испытания на Морского лётчика, признан достойным этого звания, в чём и постановлено выдать ему соответствующее Удостоверение.”

Сохранившиеся Приказы имели стандартную форму, изменялись номер и дата Приказа, а также номер принятого Учебным советом Постановления:

- **Мичман Величковский.** Приказ № 75 от 11.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 8.
- **Военный лётчик поручик Алферьев.** Приказ № 86 от 12.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 9.
- **Военный лётчик поручик Извеков.** Приказ № 86 от 12.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 9.
- **Прапорщик Шитаков.** Приказ № 99 от 14.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 10.
- **Подпоручик Трофимов.** Приказ № 130 от 18.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 14.
- **Подпоручик Румянцев.** Приказ № 182 от 23.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 16.
- **Прапорщик Иванилов.** Приказ № 182 от 23.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 16.
- **Мичман Гарковенко.** Приказ № 208 от 29.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 17.
- **Военный лётчик поручик Телепнев.** Приказ № 208 от 29.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 17.
- **Военный лётчик прапорщик Мисинский.** Приказ № 208 от 29.01.1916 г.; Постановление Учебного совета № 17.
- **Штабс-капитан Энгельс.** Приказ № 273 от 8.02.1916 г.; Постановление Учебного совета № 19.
- **Мичман Зайцевский.** Приказ № 488 от 16.03.1916 г.; Постановление Учебного совета № 21.
- **Мичман Ковалевский.** Приказ № 489 от 16.03.1916 г.; Постановление Учебного совета № 22.
- **Лейб-Гвардии Преображенского полка прапорщик Яковлев.** Приказ № 537 от 24.03.1916 г.; Постановление Учебного совета № 23.



Кроме курсантов, Приказы на которых сохранились в Архивах, еще несколько обучающихся в Школе сдали экзамен “Испытания в полётах” и теоретическо-практические испытания до 27 апреля 1916 г.

- В приказе о назначении Морскому лётчику, **прапорщику по морской части Быкову** жалования 250 руб. в месяц, как Руководителю, указана дата сдачи экзамена - 02.01.1916 года.
- **Авиационный унтер-офицер Томашевский** сдал лётный экзамен в Баку в самом конце декабря 1915 года(скорее всего), либо в первые дни января 1916 года.
- 4 апреля 1916 года сдали в Баку экзамен “Испытания в полёте” **мичманы Щепотьев и Карцов**.

К сожалению, не все полёты, даже на экзаменах, заканчивались благополучно: были и падения, и аварии, и поломки аппаратов, и несчастные случаи с курсантами.

- **Штабс-Капитан Энгельс** стал “героем” нескольких происшествий: во-первых, в одном из полётов он упал в воду вместе с гидропланом, к счастью, без последствий, а, во-вторых, на лётном экзамене нарушил задание по набору высоты и “...сделал рекордную прогулку на высоту безостановочно поднимаясь до тех пор, пока не истекло, положенное для экзамена время..”, за что был наказан по службе и на неделю отстранен от полетов и сдачи экзамена.
- **Некоторые курсанты** во время самостоятельных полётов старались прихвастнуть своим лётным мастерством и позволяли “невинное” лихачество. Они летали под электросетями Телеграфной радиостанции Бакинского Порта и воздушными линиями высокого напряжения Акционерного общества “Электрическая Сила”. В Школу поступали жалобы. Поэтому в своем Приказе по Школе Янович запретил приближаться к проводам и опорам линий электропередач ближе, чем на 200 метров. В противном случае курсантам, нарушившим этот запрет, грозило отчисление из Школы.
- **1 февраля 1916 года** потерпел аварию гидросамолёт “М5”, на котором летал ученик **Мичман Горяинов** с Руководителем мичманом Петровым. К счастью, они остались невредимы.
- Второе происшествие с Горяиновым произошло **5 марта 1916** года во время сдачи экзамена на летающей лодке “М5”. Делая резкий разворот, он не справился с управлением и самолет начал почти вертикальное падение по спирали с высоты 1200 метров в районе острова Нарген. В 20 - 30 метрах над самой водой, Горяинову удалось выровнять самолёт в почти горизонтальное положение, в результате чего аппарат, парашютируя, ударился о поверхность воды плашмя. Лётчик потерял сознание и очнулся уже в воде. Ему удалось выбраться на мотор и через 10-15 минут его подобрал баркас “Святогор”. Горяинов был доставлен на пароход “Генерал Куропаткин”, где был осмотрен доктором, который нашел, что Горяинов “...получил лишь легкия повреждения, не угрожающие не только его жизни, но даже и здоровья”. Горяинов после непродолжительного нахождения в госпитале был отправлен в отпуск, а затем вернулся в Школу. Но потрясение от падения оказалось слишком сильным. Мичман Горяинов так и не смог справиться с его последствиями и был списан из Школы по состоянию здоровья.
- **Охотник 1-го разряда Антоненко** “на одном из первых самостоятельных полетов упал на крыло самолета, сломал себе одно ребро и получил небольшое внутреннее кровоизлияние, к счастью, не представляющее опасности для жизни.”
- **Подпоручик Миккоев** “сломал себе правую руку во время пуска в ход мотора МОНОСУПАН”.



“... Поломки аппаратов чинились отчасти средствами Школы, а более крупный ремонт производился в Бакинском Алексеевском средне – механико-строительном Техническом Училище, которое в громадной степени облегчало сложный и срочный ремонт аппаратов, т.к. благодаря Директору этого училища г-ну БРЯНОВУ Училище это пошло Школе навстречу всеми мастерскими...”



Полузатонувший гидроплан после аварии Горяинова был отбуксирован с места аварии, но при этом почти совсем разрушился.

Поэтому впоследствии этот аппарат был списан, за исключением двигателя и некоторых запчастей, которые использовались как запасные.



Часть пятая:

Кое-что еще о происшествиях, учебе и жизни Школы

К 26.01.1916 года Школа приобрела моторный катер "РЭМУ" и моторный катер с авиационным названием "Элерон".

В Приказе по Школе за № 181 НШ Янович А.А. указывал, что нужно "привести их немедленно в полный порядок".

Плавсредства были необходимы, т.к. в Школу прибывали новые курсанты, число аппаратов в воздухе и интенсивность полётов возрастала с каждым днём. Ученики приобретали опыт, начинали летать всё дальше, как с инструкторами, так и самостоятельно.

Сдавшие экзамен лётчики продолжали совершенствовать своё лётное искусство в тренировочных полетах, при этом летая самостоятельно все выше и дальше.

Многие курсанты курсировали на своих аппаратах не только вдоль берега, но улетали в сторону островов и далеко в море, выполняя задания по технике пилотирования и учебной разведке.

В принципе, гидропланы обладали хорошими планирующими свойствами. При отказе двигателя или в результате какой-либо другой аварийной ситуации опытные пилоты, сдавшие полётный экзамен, и способные ученики, летавшие самостоятельно, могли посадить свои летающие лодки на воду благополучно, а другие пилоты...?

Иногда падение гидроплана в воду было не контролируемым, случались неудачные посадки при сильных порывах ветра или волнениях на море, учитывая "фокусы" капризной и непредсказуемой бакинской погоды .

От удара о воду ломались плоскости и корпус летающей лодки, аппарат мог утонуть под тяжестью своих металлических частей, а курсант оказаться в воде.

Поэтому нужны были плавсредства – моторные катера, которые бы постоянно дежурили в море во время полётов и могли оперативно придти на помощь терпящим бедствие ученикам, тем более, что зимой вода в Каспии достаточно холодная.

В одном из Приказов по Школе описывалась аварийная ситуация, возникшая в результате неправильного использования спусков.

Один из обучающихся курсантов неудачно совершил посадку на воду, летающая лодка ударилась носом о пристань и стала тонуть. В это же время все три спуска были заняты другими гидропланами, на двух из них проводили мелкий ремонт аппаратов. Ситуация вышла из-под контроля - гидроплан тонет, курсант находится в холодной воде, а помощи нет, т.к. аппараты на спуски поднимали вручную.

После этого НШ Янович А.А. в Приказе по Школе категорически запретил проводить на спусках любой, даже мелкий, ремонт и приказал самолёты заводить в ангары немедленно после их приводнения. Контроль за выполнением этого Приказа НШ Янович А.А. возлагал на дежурных по пристаням офицеров.



БОШМА

В дополнение к имеющимся плавсредствам Школы, 10 марта 1916 года Начальник Бакинского порта контр-адмирал Клюпфель выделил в распоряжение Школы пароход "Князь Барятинский" для оперативного оказания помощи в случае вызова к терпящим бедствие в море аппаратам и при пожарах.



БОШМА



БОШМА
Шхуна "Али-абад",
в Школе с октября 1915 г.



БОШМА
Моторный катер "РЭМУ",
в Школе с 01.26.1916 г.



БОШМА
Моторный катер "Элерон",
в Школе с 01.26.1916 г.



БОШМА,
Катера школы у борта парохода
"Генераль Куропаткин".



БОШМА

Из архива Корвин-Кербера В. Л.



Из архива Корвин-Кербера В. Л.

БОШМА



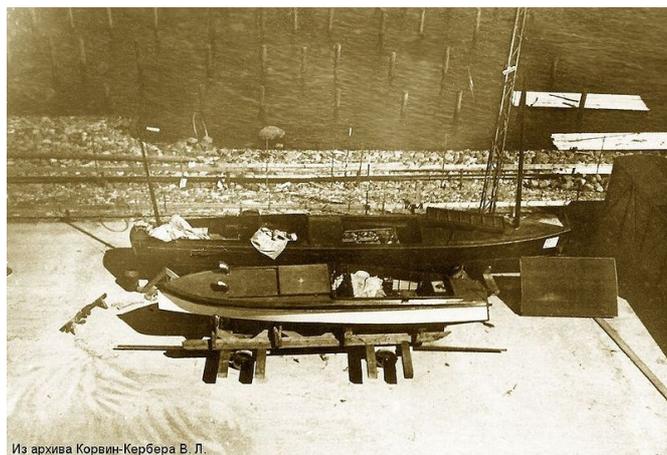
БОШМА



ЦТАКФФД
WWW.PHOTOARCHIVE.SPB.RU

БОШМА

*Готовы к помощи -
встреча на катере аппарата после
приводнения.*



Из архива Корвин-Кербера В. Л.

БОШМА

Происшествия, затрагивающие Школу, случались и вне ее территории...

В середине февраля 1916 года в Баку в течение нескольких дней (с 14 февраля по 17 февраля) происходили крупные беспорядки - начались бунты, вызванные недовольством жителей дороговизной в городе.

По этому поводу в заседании IV Государственной Думы от 24 февраля 1916 года единогласно был сделан запрос. "Депутат Жафаров (скорее всего, Джафаров Мамед Юсиф Гаджи Баба оглы) сообщает, что в Баку произошли забастовки, вызванные дороговизной.

Началось с базаров.

Женщины начали громить мелких торговцев, потом перешли к крупным; товар выбрасывали на улицы или уносили.

На второй день погром распространился на магазины центральных улиц. На третий день толпа перешла к погрому мельниц, мучных и сахарных складов.



Отношение полиции было безучастное, чины полиции даже защищали громил от торговцев.

Только на четвертый день беспорядки были подавлены. Депутат Жафаров полагает, что беспорядки в Баку на почве дороговизны вызваны были не без участия чинов полиции"- сообщалось в газете "Наше Слово" от 13 марта 1916 года.

В этой ситуации Командир Бакинского военно-морского порта контр-адмирал Клюпфель обратился к НШ капитану 1-го ранга Яновичу с просьбой о помощи Бакинскому гарнизону.

Янович своим Приказом распределил от 2-х до 5-ти офицеров Школы в каждый из шести воинских подразделений пехоты и казаков.

В ликвидации беспорядков в Баку принимали участие 18 офицеров Школы. Мичман Горяинов предложил использовать школьный грузовик и установить на него пулеметы.

Идея принесла большую пользу, что позднее особо отметил НШ Янович в своем Приказе по Школе.

Все офицеры Школы с честью выполнили свой воинский долг и отлично справились с поставленными задачами.

Наместник Императора на Кавказе и главнокомандующий Кавказским фронтом Его Высочество ВК Николай Николаевич (через контр-адмирала Клюпфеля) горячо поблагодарил курсантов Школы за помощь в подавлении беспорядков в Баку.

17 февраля 1916 года бунт был фактически подавлен и офицеры вернулись в Школу к своим непосредственным обязанностям – службе, учебе, полётам и т.д.

В свободное же время коллектив Школы отдыхал.

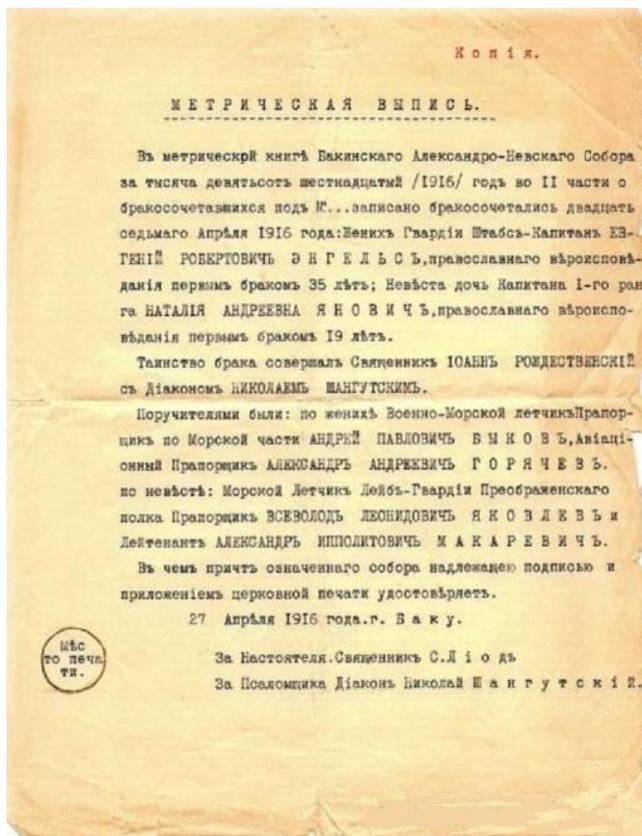
В конце января-начале февраля 1916 года произошло очень важное для Школы событие, по словам НШ Яновича - **"...совершенно отдельно стоящий факт"**.

Командир Бакинского порта Контр-Адмирал Клюпфель по указанию Высшего Начальства "организовал весьма важную, связанную с военными действиями, экспедицию в Персию.

Для экспедиции понадобилось участие одного летчика с аппаратом. По получении надлежащего разрешения, Школа выделила один из лучших аппаратов с запасными частями при только что закончившим свое обучение морском лётчике Мичмане Величковском с одним механиком.

Участие в экспедиции лётчика было несомненно полезно и удачно, т.к. он был награжден за эту экспедицию боевою наградой".

(Из Рапорта Начальника Бакинского Отделения ОШМА ОВФ капитана 1-го ранга Яновича А.А.от 30 апреля 1916 года)



В конце Первого периода пребывания Школы в Баку произошло счастливое событие в жизни Школы.

27 апреля 1916 года в Бакинском Александро-Невском Соборе состоялось бракосочетание штабс-капитана Е.Р. Энгельса с Натальей Андреевной Янович, дочерью капитана I ранга А.А. Яновича.

Поручителями были:

со стороны жениха - прапорщик Быков А.П. и прапорщик Горячев А.А.;

со стороны невесты - прапорщик Яковлев В.Л. и лейтенант Макаревич А.И.

Начальник Школы Янович А.А. старался строить учебный процесс в Школе с учетом всех технических нововведений, что появлялись в авиации.

В начале апреля 1916 года в Бакинскую Школу был командирован по делам радиотелеграфии старший лейтенант Стогов.

По просьбе НШ Яновича **“...он сделал большое сообщение всему обучающемуся составу Школы, из которого стало ясно, что в самом ближайшем будущем все аппараты будут снабжены радиостанциями.”**

Янович немедленно организовал в Школе **“...практические занятия по приему телеграмм на слух в кают-компаниях шхуны “Али-Абат”.**

Эти занятия вел заведующий радиотелеграфными станциями Каспийского моря мичман Сакович с помощью 2-х телеграфистов.

Занятия продолжались до отъезда Школы в Петроград в конце апреля 1916 года.”

На протяжении всей ПМВ главной задачей авиации была разведка и корректировка артогня.

От разведки произошла и бомбардировка: отправляясь в полет, пилоты часто брали с собой бомбы, чтобы не только сфотографировать, но и разрушить объекты противника. Бомбы сбрасывались вручную, поэтому первоначально эффективность бомбардировок была очень низкой, однако она оказывала чрезвычайно сильное моральное воздействие. В ПМВ основными целями бомбометания были прежде всего крепости и долговременные укрепленные районы, в меньшей степени - бытовые объекты: транспортные узлы, склады, аэродромы.

Вскоре обнаружилось, что аэропланы — очень эффективное оружие против кораблей неприятеля.



С расширением авиапарка двухместных гидросамолетов более высокие требования стали предъявляться к летчику-наблюдателю.

Это было связано с тем, что при корректировке стрельбы корабельной артиллерии, ведении воздушной разведки (в т.ч. аэрофотосъемки) и осуществлении бомбометания летчик-наблюдатель зачастую стал выдвигаться на первую роль.

Причем летчики-наблюдатели, окончившие офицерские школы морской авиации, получали равные права с пилотами в плане продвижения по службе, и при этом не исключалось их дальнейшее использование в интересах службы на должности пилотов.

При подготовке летчиков-наблюдателей для отечественной морской авиации в авиашколах морского ведомства действовал принцип — «все требования, предъявляемые к морскому летчику, должны в полной мере быть предъявлены и к морскому летчику-наблюдателю».

Поэтому, в целях демонстрации обучающемуся составу бомбометания с аэроплана, А.А. Янович в один из дней февраля 1916 года (полётная неделя с 19 по 26 февраля) лично вылетает вместе с руководителем штабс-капитаном Грузиновым, пилотирувавшем аппарат "М10".

Было произведено два бомбометания с использованием двух зажигательных и одной тринитротолуоловой бомб.

Это и было первой учебной бомбардировкой в Бакинской Школе. А вскоре определился и первый полигон.

Приказ по Школе № 425 от 6 марта 1916 года за подписью НШ А.А. Яновича:

"Приказом объявляю, что 5 марта уведомлением № 1879 в распоряжение Школы Управлением рыбными промыслами Восточной части Закавказья предоставлен во временное пользование остров "Песчаный", расположенный в районе Бакинского Градоначальства, для организации обучения лётчиков бомбометанию."

Таким образом, остров "Песчаный" стал полигоном, на котором отрабатывалось бомбометание.

Т.к. на "Песчаном" было много змей, то НШ Янович издал специальный приказ, чтобы команды туда выезжали только в высоких сапогах.

Но Школа занималась не только обучением курсантов – Бакинская Школа была отличным испытательным полигоном для новой техники.

Здесь испытывались новые модели аэропланов Григоровича, Лебедева и некоторые другие.

Этим занимались как Руководители Школы, так и прикомандированные опытные лётчики, в числе которых в январе 1916 года в Баку находился известный военно-морской летчик, Георгиевский кавалер, лейтенант Лишин С.А.

"В середине зимы (1916 года) в Школе было произведено всестороннее испытание двух новых аппаратов типа "Морской 9" и "Морской 10" и по результатам этих испытаний был дан заказ на ряд аппаратов первого типа."

Кроме того, курсанты и работники Школы строили самолёты и собственных конструкций. Многие из первых лётчиков были прекрасными инженерами.

Наиболее известным среди них был штабс-капитан Энгельс. 13 февраля 1916 года в Баку был испытан винт Энгельса новой конструкции.



Во время учёбы и работы усовершенствовались и испытывались навигационные, метеорологические и другие приборы, а так же оружие и способы его использования. При этом поощрялись и другие технические новинки.

В Приказе № 413 от 1 марта 1916 года сообщались результаты испытаний новой системы моторов, установленных на автомобилях, которую предложил инженер Хмеликов: "... система оказалась практичной и обеспечивающей картер от лоящих усилий при перекосах рам на дурных дорогах".

Было предложено Хмеликову выдать копию Акта испытательной комиссии, а подлинник выслать в Петроград Командиру автомобильной роты с просьбой обратить внимание.

По договорённости со Школой в Мастерских Бакинского Технического Училища изготавливались новые механизмы и некоторые другие технические новинки.

Хронология испытаний новой техники в Бакинской Школе в 1916 году: (даты указаны по старому стилю летоисчисления).

- **Начало января 1916 года** - На ПРТВ А.Н.Седельников создал специальную учебную морскую летающую лодку под "Гном-Моносупан" 100 л.с., меньшими, чем у М-5 размерами. Аппарат доставили в Баку и испытывали одновременно с летающей лодкой М-9.
- На заводе С.С. Щетинина был подготовлен прототип двухместной летающей лодки М-9 конструкции Д.П.Григоровича и направлен для испытаний в Бакинское отделение Петроградской офицерской школы морской авиации.
- Гвардии Штабс-Капитан Е.Р.Энгельс в Баку начал конструировать летающую лодку-истребитель и летом 1916 г. реализовал эту идею благодаря помощи компании Ф.Мельцера
- **4 января 1916 года** - Первый полет летающей лодки М-9 Д.П.Григоровича в Баку.
- **7 января 1916 года** - Второй полет летающей лодки М-9 Д.П.Григоровича. Испытания шли до 9 января 1916 года
- **11 января 1916 года** - Специальная комиссия Бакинского порта подписала акт по итогам испытаний М-9, которые окончились 9 января 1916 года.
- **Середина января 1916 года** - В Баку была испытана летающая лодка М-7 Д.П.Григоровича с двигателем Сан-Бим, но из-за успеха М-9 испытания машины прекратили.
- **15 января 1916 года** - Прототип М-9, испытания которого закончились в Баку, был включен в список школьного имущества и с номером 12 летал в Баку до 6 апреля 1916 года, а потом был передан в Севастополь, где летал под № 100.
- **12 февраля 1916 года** - На заводе С.С.Щетинина в Петрограде А.Н.Седельников без участия Д.П.Григоровича сделал летающую лодку М-10. Летные качества были лучше, чем у М-5.
После испытаний оставили в Бакинской авиашколе и присвоили номер 14.
Потом вскоре сняли мотор и через несколько месяцев корпус использовали для создания прототипа лодочного истребителя системы штабс-капитана Е.Р.Энгельса. Морское ведомство никакого контракта на эту работу не заключало.
- **Январь-март 1916 года** - В Баку испытывали Аэроглиссер Голенищева-Кутузова И.И., построенный на заводе С.С.Щетинина в конце ноября 1915 года.
- **Март 1916 года** - В Баку закончились испытания Аэроглиссера Голенищева-Кутузова И.И., построенного на заводе С.С.Щетинина в конце ноября 1915 г., которые начались в январе. Испытания показали, что аэроглиссер имеет неплохие характеристики, и в конце 1916 г. флот выдал заказ на постройку небольшой серии из 20 штук для Балтики. Революционные события 1917 г. помешали воплощению этих планов в жизнь.

Первый период работы Бакинского отделения ПОШМА подходил к концу. Школа готовилась к переезду в Петроград...



Часть шестая:

Школа переезжает в Петроград, но... мы скоро вернемся, БАКУ!

Апрель 1916 года... Подходит к концу первый Бакинский период работы Офицерской Школы Морской Aviации.

ОВФ уже готовится к приему большой партии новых курсантов для обучения в Петроградской Школе.

Приказом № 449 от 11 марта 1916 года из Баку в Петроград командирован штабс-капитан Грузинов.

В начале апреля Начальник ОВФ старший лейтенант Тучков вызывает из Баку в Петроград и группу нижних чинов, чтобы подготовить Школу к новому сезону.

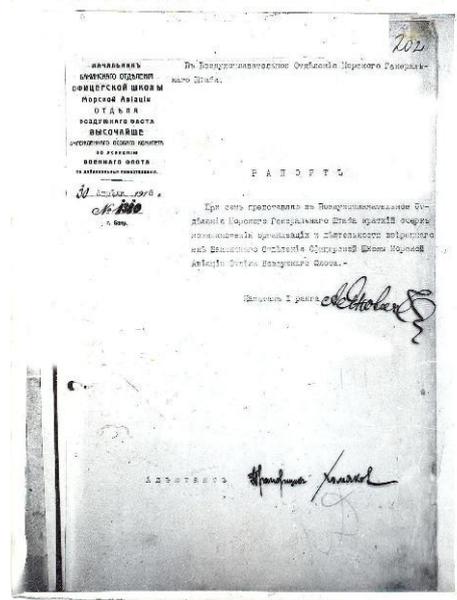
Конец Апреля 1916 года... Школа готовится к возвращению в Петроград...

“Занятия в Школе были прекращены 27 апреля и с утра 28 числа началась энергичная укладка и погрузка эшелона для дальнейшего следования всего состава в Петроград”, писал 30 апреля 1916 года в своем Рапорте–Очерке в Воздухоплавательное Отделение МГШ Начальник Бакинского Отделения ОШМА ОВФ капитан 1-го ранга Янович А.А..

В целом, 5-ти месячный учебный период в Баку прошел спокойно и плодотворно, благодаря, в первую очередь, умелому руководству и большому опыту Первого Начальника Бакинской Школы капитана 1-го ранга Яновича А.А.

Главный итог работы Школы – это Первый выпуск Морских летчиков :

«За все время деятельности Школы (22. 11. 1915 г. – 28. 04. 1916 г.) в ней было обучающихся 40 офицеров и 17 нижних чинов, имеющих право на производство в офицеры, а также 6 нижних чинов этого права не имеющих.»



БОШМА. Заглавная страница Рапорта-Очерка Н.Ш. Яновича



Нагрудный знак «Морской летчик». 1915 г.

По день окончания полетов и занятий (27. 04. 1916 г.) Школа окончательно выпустила 20 морских летчиков офицеров и 1 нижнего чина.”



№	Первые Выпускники Бакинского Отделения ОШМА ОВФ за период 22.11.1915г. –	Дата зачисления в Бакинскую Школу	Дата присвоения звания “МОРСКОЙ ЛЕТЧИК”
	Офицеры		
1.	Прапорщик по морской части Андрей Быков	? .1915	5 января 1916 года
2.	Подпоручик Николай Алферьев	24.08.1915	10 января 1916 года
3.	Прапорщик Алексей Извеков	24.08.1915	10 января 1916 года
4.	Прапорщик Григорий Шитаков	24.08.1915	10 января 1916 года
5.	Мичман Сергей Петров	? .1915	11 января 1916 года
6.	Мичман Петр Величковский	14.09.1915	11 января 1916 года
7.	Подпоручик Александр Трофимов	14-12-1915	15 января 1916 года
8.	Прапорщик Василий Иванилов	14-12-1915	22 января 1916 года
9.	Подпоручик Николай Румянцев	31-12-1915	23 января 1916 года
10.	Прапорщик Владислав Мисинский	14-12-1915	28 января 1916 года
11.	Подпоручик Михаил Телепнев	12-12-1915	28 января 1916 года
12.	Мичман Арсений Га(о)рковенко	10-11-1915	30 января 1916 года
13.	Штабс-капитан Евгений Энгельс	14-12-1915	8 февраля 1916 года
14.	Мичман Игорь Зайцевский	12-11-1915	17 марта 1916 года
15.	Мичман Лев Ковалевский	11-11-1915	17 марта 1916 года
16.	Мичман Михаил Сафонов	13-11-1915	20 марта 1916 года
17.	Прапорщик Всеволод Яковлев	05-11-1915	24 марта 1916 года
18.	Мичман Геннадий Карцов	12-11-1915	5 апреля 1916 года
19.	Мичман Борис Щепотьев	12-11-1915	6 апреля 1916 года
20.	?	?	?
	Нижние чины		
21.	Авиационный Унтер-офицер 1-й ст. Аполлинарий Томашевский	? - ? -1915	7 января 1916 года

Нагрудный знак офицерского класса морской авиации был Высочайше учрежден 28 июня 1914 года и выдавался одновременно с присвоением звания "морской летчик".



20-ому офицеру, получившему звание “Морской Летчик” в первый период работы Бакинской Школы, посвящена следующая статья нашего выпуска — “Страницы Истории Бакинского Отделения ОШМА: Кто же был 20-ым офицером-выпускником? Версия...”

Как пишет Янович, “...интенсивному ведению обучения морских летчиков способствовал ряд посторонних лиц.”

Среди них первым НШ Янович выделяет Командира Бакинского порта контр-адмирала Клюпфеля, “...отношение которого к Школе далеко выходило из пределов благожелательного служебного расположения.”

В своем Рапорте НШ Янович отмечает участие в жизни Школы Начальника Торгового Бакинского порта капитана 1-го ранга в отставке Данилова, который содействовал “...всеми средствами как созданию Школы, так и ведению в ней занятий.”

“Что касается бывшего Бакинского Градоначальника Полковника Мартынова, - пишет Янович, - то помощь его сыграла чрезвычайно крупную роль в первый период, а именно период создания Школы.”

Начальник Школы Янович отмечает в своем Рапорте чрезвычайно благожелательное отношение всего Городского самоуправления, “...оказавшего самую широкую поддержку Школе, включая и значительные денежные расходы, произведенные городом для сооружения Школы.”

От имени ОВФ НШ Янович по своей инициативе выдал премию в 50 рублей десятнику Бакинской Городской Управы Нестору Авдеенко “...за внимательное и старательное отношение к работам и за предупредительное отношение к ряду мелких нужд Школы.”

Благодарит Янович и Бакинское Техническое Училище во главе с Директором г-ом Бряновым “...за постоянную энергичную поддержку и содействие.”

Большую помощь Школе оказывал “...Комендант железнодорожного и водного участка станции Баку ротмистр Редриков, благодаря чему Школа не имела проблем с быстрым получением своих грузов, всегда имела вагоны и платформы в нужном количестве для отправления своих грузов, а также заблаговременно имела места для офицеров, отправляемых в командировки или отчисляемых из Школы.”

“Все лица оказавшие постоянные услуги и содействие Школе (в Баку) за исключением ротмистра Редрикова по моим представлениям были награждены знаками О.В.Ф. золотыми или серебрянными в зависимости от их служебного положения.”

(Из Рапорта Начальника Бакинского Отделения ОШМА ОВФ капитана 1-го ранга Янович А.А.от 30 апреля 1916 года)

По словам НШ Яновича, чрезвычайно внимательное отношение к Школе на протяжении всей её деятельности в Баку оказывал Высочайше Учрежденный Особый Комитет (управляющий делами капитан 1-го ранга Верховской и заведующий Финансовым отделом действительный статский советник Леневиц), Воздухоплавательное Отделение Морского Генерального Штаба и, конечно, Начальник Отдела Воздушного Флота старший лейтенант А.А. Тучков, энергия и талант которого стали ключевыми в воплощении идеи создания Морской Авиации, как рода войск, а не подразделения в составе Авиации.



Тучков занимался практически всеми вопросами жизнедеятельности ОШМА: кадрами, обеспечением техникой и другими организационными вопросами.

В апреле 1916 года старший лейтенант А.А. Тучков от имени ВОФ МГШ запросил у НШ Яновича список особо отличившихся за время первого Бакинского периода работы работников, выпускников и учеников Школы для представления их в следующий чин и к наградам.

Янович в ответном письме от 19 апреля 1916 года, в первую очередь, отметил штабс-капитана Грузинова, штабс-капитана Энгельса, прапорщика по морской части Быкова, Лейб-Гвардии Преображенского полка прапорщика Яковлева, мичмана Петрова, авиационного прапорщика Горячева, авиационного унтер-офицера 1-й статьи Томашевского, а четверть команды нижних чинов, прикомандированных к Школе, рекомендовал к представлению на награждение медалью "За усердие".

В письме НШ Янович подробно пишет о заслугах каждого из перечисленных офицеров.

Штабс-капитан Грузинов характеризуется, как "блестящий лётчик и Руководитель", который имея "громадную перегрузку" в начальный период работы Школы, как единственный Руководитель, не только сумел подготовить первых выпускников Школы, но и одновременно заведывал хозяйственной частью. По совокупности заслуг Грузинова предлагалось произвести в следующий чин.

Штабс-капитан Энгельс, "несмотря на чрезмерную нагрузку", успел освоить курс и сдать экзамены на звание "Морской лётчик".

После сдачи экзамена он был оставлен в Школе, совмещая работу Руководителя с должностью Заведующего мастерскими Школы.

Он сумел творчески подойти к обучению курсантов, а также прекрасно наладил учёт и вел отчётность по технической части Школы.

Штабс-капитан Энгельс был автором весьма полезной методики обучения курсантов, за что и представлялся к награждению орденом Св. Станислава 2-й степени.

Прапорщик Быков был первым выпускником Школы, получившим звание "Морской лётчик", и после сдачи всех экзаменов был оставлен в Школе на должности Руководителя. Он выпустил многих лётчиков и был весьма заметной фигурой в Школе.

Прапорщик Быков блестяще поставил дело ротного хозяйства Школы. "Благодаря чрезвычайным его хозяйственным способностям команда была обута, одета и накормлена".

Янович рекомендовал представить прапорщика Быкова в звание "Подпоручик по Адмиралтейству".

В превосходной степени характеризовал Янович Лейб-Гвардии Преображенского полка **Прапорщика Яковлева**.

Яковлев прибыл в Школу с фронта, где успел отличиться в боевых действиях.

В январском Приказе по Школе № 173 Янович объявлял всему личному составу, что "... согласно приказа командира Лейб-Гвардии Преображенского полка от 10 января 1916 года за № 11 старший унтер-офицер из охотников команды конных разведчиков того же полка, а ныне состоящий в переменном составе вверенной мне Школы прапорщик Всеволод Яковлев, Всемилостливейше награждён Георгиевским Крестом 4-й степени за проявленные им личное мужество и храбрость в боях против неприятеля за время с 11 августа по 3 сентября 1915 года."



Яковлев сдал экзамен на звание “Морской Лётчик” 24 марта 1916 года и был назначен на должность Руководителя (Инструктора) Бакинской Школы.

Ранее же на него были возложены обязанности по Школьной Канцелярии. Яковлев сумел отлично организовать работу Канцелярии, совмещая её с обучением.

По предложению Яновича Морской летчик прапорщик Яковлев представлялся к награждению орденом Св. Станислава 3-й степени.

В письме от 19 апреля 1916 года НШ Янович отмечает также с благодарностью **Мичмана Сергея Петрова**, который совмещал учёбу с должностью Адъютанта и впоследствии был Руководителем до отправки в боевую часть, помощника Руководителя Авиационного **унтер-офицера Томашевского и Авиационного прапорщика Горячева**.

Авиационный Унтер-офицер 1-й статьи Томашевский в числе первых курсантов освоил лётное дело, был отличным механиком и много работал в Мастерских.

После сдачи экзаменов на звание “Морской лётчик” Томашевский был оставлен в Бакинской Школе Помощником Руководителя для обучения полетам нижних чинов, т.к. “... его никак нельзя отпустить из Школы без большого ущерба для процесса обучения.”

НШ Янович характеризует **Прапорщика Горячева** как "поразительной работоспособности, толковости и расторопности" курсанта.

В заслугу Горячеву, прежде всего, Янович ставит отличное выполнение задания по командировке за двигателями и запчастями на заводы "Дукс" и "Гном", что было очень важно для Школы. В командировку Горячев убыл согласно Приказу НШ № 437 от 9 марта 1916 года вместе с приданным ему в помощь авиационным унтер-офицером 1-й статьи Аристовым.

За время командировки им необходимо было побывать в Петрограде и Москве на авиазаводах, получить заказанные заранее моторы, приборы, инструменты, разные другие агрегаты и материалы для гидропланов Школы.

Заводы не укладывались в сроки выполнения заказов, нарушали порядок их комплектации, и Горячев немало потрудился, чтобы получить заказ полностью.

“Из числа 16 обучающихся офицеров и 22 обучающихся нижних чинов в Петроград после закрытия школы вылетели самостоятельно 7 офицеров и 8 нижних чинов и, следовательно, почти готовых морских летчиков.”

В Петроград из Баку самостоятельно вылетели или выехали зшелоном следующие курсанты:

Прапорщик по авиационной части(а/ч) Владимир Боклевский

Подпоручик Сергей Миккоев

Прапорщик по а/ч Владимир Энгельмейер

Прапорщик по а/ч Петр Боклевский

Прапорщик по а/ч Александр Колбасьев

Мичман Роман Кроун

Мичман Владимир Охри(е)менко

Мичман Горяинов

Лейтенант Александр Макаревич



Прапорщик по а/ч Машковский
Прапорщик по а/ч Львов
Прапорщик по а/ч Горячев
Лейтенант Стогов
Юнкер флота Ярмахов
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Василий Антоненко
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Антоний Биянки
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Иван Куркевич
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Вяйне Миккола
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Вадим Протопопов
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Александр Серов
Охотник 1-го разряда младший унтер-офицер Николай Тутурин
Охотник 1-го разряда Брилинский
Охотник флота 1-го разряда Иосиф Кулевич
Охотник 1-го разряда Мельников
Охотник 1-го разряда Плахотниченко
Охотник 1-го разряда Отс
Охотник 1-го разряда Гелиг
Охотник 2-го разряда Прасино

“Все нижние чины Каспийской Отдельной Флотской роты, оказавшиеся полезными для дела, были отправлены в Петроград в числе 66 человек и, кроме того, весьма ценный столяр охотник 13 Кавказского Стрелкового полка Иосиф Бржовский, Французский подданный, т.к. он ранее работал по столярной части на авиационных заводах. Был отправлен также машинный кондуктор Иванов, взятый в Школу с разрешения Командира Бакинского Порта и с согласия Начальника Воздухоплавательного Отделения Морского Генерального Штаба.” (Из Рапорта НШ Яновича А.А.)

Школа покидала Баку на летний период и общее наблюдение за территорией Школы и имущества, по соглашению с Капитаном Бакинского Порта, было поручено командиру Каспийской Отдельной флотской роты капитану по Адмиралтейству Проворихину. “Для охраны помещений и оставшегося инвентаря Школы кроме выводимого ежедневно от гарнизона караула остались 34 нижних чинов, а также вольнонаемные служащие: Казначей-содержатель, член Биржевой артели, П.П. Григорьев, бухгалтер С.И. Седунов и шоффер Бортников, оставленный при грузовом автомобиле Школы.” (Из Рапорта НШ Яновича А.А.)

Конец Апреля 1916 года...

Школа прощается с Баку...

Но она вернется очень скоро - в сентябре 1916 года - и уже надолго.

До скорой встречи, БАКУ !!!

Использованные в работе источники информации:

Форум выпускников ЕВВАУЛ (<http://forum.a.evvaul.com/>)

РГАВМФ

Центральный Гос. Архив кинофотофонодокументов Ст.-Петрбурга (<http://photoarchive.spb.ru>)

Фотографии из личного архива морского летчика В.Л.Корвин-Кербера, с благодарностью Г. Корвину за возможность их использования.



Часть седьмая:

ВЕРСИЯ...

22 ноября 1915 года в Баку в Торжественной обстановке было открыто Бакинское отделение Офицерской Школы Морской Авиации О.В.Ф.

Первый период работы Школы охватывает время с 22 ноября 1915 года по 28 апреля 1916 года.

Итогом учёбы в Школе за этот период является выпуск Первых Морских Летчиков.

30 апреля 1916 года в "Кратком очерке возникновения, организации и деятельности Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Авиации О.В.Ф." Первый Начальник Бакинского Отделения ОШМА капитан 1-го ранга Янович А.А. писал:

"По день окончания полетов и занятий (27. 04. 1916 г.) Школа окончательно выпустила 20 морских летчиков офицеров и 1 нижнего чина."

В нашей [Таблице \(стр. 40\)](#) приводятся данные на 19 морских летчиков-офицеров и одного нижнего чина.

К сожалению, пока не удастся найти архивно-подтвержденных данных на 20-го офицера, получившего звание "Морской Летчик" в первый период работы Бакинской Школы.

Но у меня появилась **ВЕРСИЯ**, которая основывается на известных фактах и документах. Как мне думается, эта **ВЕРСИЯ** заслуживает внимания и имеет право на жизнь.

Я считаю, что 20-ым офицером, получившим звание "Морской Летчик" в Бакинской Школе в Первый период её деятельности, является лейтенант Ковалевский 3-й Павел Павлович.

Почему?

Приведу факты и документы, говорящие **ЗА** эту версию:

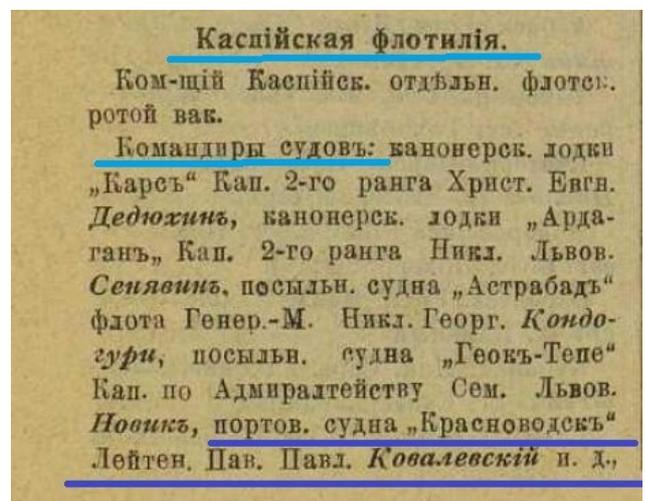
1) Место и время действия - Баку, 1916 год.
В это время Павел Ковалевский временно исполнял обязанности командира судна "Красноводск" КВФ.

2) Ковалевский имел солидное военно-морское образование, штурманский офицер.

3) Судя по его наградам, очевидно, принимал участие в боевых действиях ПМВ.

4) Числился в Каспийской отдельной флотской роте.

Начальник Бакинской Школы МА Янович А.А. с 12.11.1915 г. (т.е. с момента возвращения на службу) также числился в Каспийской отдельной флотской роте.



"Кавказский календарь на 1917 г.»



5) Ковалевский подчинялся по службе контр-адмиралу Клюпфелю, Старшему морскому начальнику на Каспийском театре с подчинением Каспийской флотилии, который был весьма расположен к Школе. Так что, получить разрешение непосредственного начальника на обучение полетам в Школе не представлялось затруднительным.

6) Член Особой Комиссии Школы на звание “Прапорщик по авиационной части”, которая назначалась Приказом контр-адмирала Клюпфеля.

Уверен, что контр-адмирал Клюпфель включил Ковалевского в эту комиссию не “за красивые глазки”, а по более веским причинам.

7) Время присвоения звания “Морской Летчик” совпадает со временем работы Бакинской Школы Морской Авиации ...

“Циркуляр Главного Морского Штаба № 194 от 17-го мая 1916 года.

“Согласно ст. 63-й Положения о службе авиации в службе связи, Морской Министр утвердил в звании морского летчика лейтенанта Павла Ковалевского 3-го, с 30-го апреля сего года.”

Что имеем *ПРОТИВ* ?

1) Нет в списках Личного состава Школы.

Объяснение: Будучи по службе ВИО командующего судна “Красноводск”, Ковалевский и не имел права быть зачисленным в Школу, но находясь рядом с Бакинской Школой, он мог пройти курс обучения полетам “без отрыва от производства”.

Итак, будем считать, что лейтенант Павел Ковалевский является Выпускником Бакинского отделения ОШМА Первого периода.

Кто же Вы - Ковалевский 3-й Павел Павлович?

Павел Ковалевский родился 19 июня 1888 года в Кисловодске.

В службе находился с 1906 года.

Воспитанник Морского Корпуса. Закончил Морской Корпус 48-м по успеваемости в выпуске (364,71 баллов).

“Приказом по морскому ведомству по № 190 (120) от 6.5.1909 года Ковалевский Павел Павлович был произведен в корабельные гардемарины.”

18 апреля 1910 года ему присвоен первый офицерский чин “Мичман”.

Ковалевский был прикомандирован к Гвардейскому Экипажу с 06.09.1912 г. по 2 9.04.1913 г. для испытания по службе, но 29.04.1913 г. он был переведен в Баку в Каспийскую отдельную флотскую роту.

6 декабря 1913 года произведен в лейтенанты флота .

На февраль 1916 года он был Временным Командующим портовым судном “Красноводск” Каспийской флотилии.

В 1916 году окончил обучение в Штурманском классе с присвоением звания “Штурманский офицер 2- го разряда”.



Приказом Морского Министра от 17 мая 1916 года лейтенант Павел Ковалевский 3-й был утвержден в звании Морской Летчик с 30-го апреля 1916 года.

В 1916 году он был переведен в 1-й Балтийский флотский экипаж и назначен в дивизион истребительной авиации Балтийского флота.

Приказ по флоту и Морскому ведомству № 600 от 5-го сентября 1917 года:

“Назначается: лейтенант Ковалевский 3-й – начальником 1-го воздушного дивизиона воздушной бригады особого назначения, с 1-го июля сего года.

Подписал: Морской Министр, контр-адмирал Вердеревский.”

После революции лейтенант Ковалевский находился в белых войсках Северного фронта.

Из Приказа № 33 по отделу Торговли и Промышленности от 27 августа 1918 г.:

“Согласно постановлению ВУ СО о ликвидации Бюро водолазной-спасательной организации Архангельского порта и правления этой организации, отчисляются от должностей:

..., Товарищ Председателя Правления лейтенант П.П. Ковалевский, ..., с 26 августа 1918 г.

Для ликвидации означенной организации и передачи ее дел в ведение Управления Картами и торговым мореплаванием, назначаю комиссию в составе: ..., П.П. Ковалевского,

...

Управляющий Отделом Торговли и Промышленности, член ВУ СО Я.Т. Дедусенко.”

Приказ № 121 от 1 сентября 1918 г.

“ Назначается: лейтенант Павел Ковалевский - Начальником дивизиона катеров-истребителей, с окладом содержания Начальника отряда судов 3-го ранга.”

В “Списке офицеров, медицинских и классных чинов, состоящих на действительной службе во Флотилии Северного Ледовитого океана на 1 сентября 1918 г.”, объявленном в Приказе по флотилии № 173 от 10 сентября 1918 г., значится лейтенант Ковалевский Павел.

С 27.11.1918 года Павел Ковалевский в чине старшего лейтенанта служил в авиации Славяно-Британского легиона.

В мае 1919 года вновь назначен Начальником дивизиона катеров-истребителей в Архангельске.

После падения Северного фронта в 1920 году Ковалевский был эвакуирован в Турцию. К лету 1921 года он находился в Константинополе.

На 1 января 1922 года являлся членом Союза морских офицеров в Константинополе.

Позже Ковалевский отправился с семьей (жена Ольга Федоровна (Блок), дети: 1911 и 1913 г.р.) в эмиграцию в Бельгийское Конго.

Для службы в Бельгийском Конго, кроме официальных бумаг, требовалось достаточное знание французского языка, хорошее здоровье, определенный возраст (до 40 лет) и проезд в Брюссель за свой счет.

Ковалевский соответствовал всем этим требованиям, т.к. свободно владел английским, французским, немецким языками; в возрасте 36-37 лет был здоров и имел официальный статус эмигранта.



В 1925 году Ковалевский прибыл в Бельгийское Конго и был принят на работу заведующим технической конторой на постройке железной дороги Benguela от Верхней Касаи в самой большой провинции Б.Конго - Катанга, где и проработал до конца 1928 года.

В начале 1929 года морской летчик, старший лейтенант **Ковалевский 3-й Павел Павлович** умер в Катанге (Бельгийское Конго).

Награды:

- Золотой знак в память окончания полного курса наук Морского корпуса (1910);
- Памятный знак 200-ти лет Выборгской крепости (1912);
- Светло – бронзовая медаль в память 300-летия Царствования дома Романовых (1913);
- Орден Святого Станислава 3-й степени (1914);
- Светло – бронзовая медаль в память 20 -летия Гангутской победы (1915);
- Орден Святой Анны 3-й степени (30.7.1915).

Источники:

Сайт «Кортик. Флот. История. Люди» (<http://kortic.borda.ru>)

Журнал «Морские записки»

Сайт «Люди Петербурга» (<http://www.pershpektiva.ru>)



Сибор Филс

Янович 1-й Андрей Александрович — первый Начальник Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Авиации Отдела Воздушного Флота



В православной семье Александра Егоровича Яновича и его жены Наталии Ивановны было трое детей - Римма, Андрей и Сергей.

Отец - потомственный дворянин, судебный следователь уездного суда Бирского уезда Уфимской области.

Андрей родился 21 октября 1873 года.

По достижении почти 14 лет (12.09.1887 г.) был отдан на воспитание в Морское Училище, которое в 1891 году вновь получило свое истинное название - Морской Кадетский корпус.

- В службе кадет Янович находился с 13.12.1890 г.
- С 19.08.1891 г. - младший унтер-офицер.
- С 11.08.1892 г. - гардемарин.
- С 15.08.1892 г. - фельдфебель.
- « Высочайший Приказ по Морскому ведомству № 715. Гатчина, 13 декабря 1893 года. Производится: в мичманы, на основании ст. 115, кн. VIII Св. М. П., гардемарин Морского Кадетского Корпуса: Фельдфебель ЯНОВИЧ АНДРЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ.»
- Выпущен в 13-й флотский экипаж Балтийского флота, в котором состоял с 17.12.1893 г. по 10.05.1894 г.

28.09.1895 г. назначен в переменный состав Морской учебно-стрелковой команды (*Морская Учебно-Стрелковая Команда учреждена в Ораниенбауме для обучения офицеров и матросов стрельбе, гимнастике, фехтованию, обращению с ручным огнестрельным оружием и строевой службе, дабы "кончившие курс в этой команды могли быть инструкторами в экипажах". Полный курс обучения в МУСК был 1 год. Успешно окончившие курс офицеры получали не в зачет полугодовой оклад жалованья.*)

01.01.1896 г., еще до окончания обучения в МУСК, Андрей Александрович был награжден полугодовым окладом за участие в гидрографических работах в Северном Ледовитом океане.



После успешного завершения полного курса в МУСК с 03.10.1896 г. командирован «в обучающий состав офицерского класса учебно-артиллерийской команды».

25.09.1897 г. переведен в 5-й ФЭ БФ и назначен старшим артиллерийским офицером крейсера "Джигит".

6 декабря 1898 г. произведен в лейтенанты (старшинство в чине с 06.12.1897 г.).

С 1898 г. по март 1899 г. находился на крейсере "Джигит" заведующим оружием в походе в Карибском море.

24.08.1899 г. отчислен с крейсера по болезни и назначен преподавателем в Школу комендоров– морских артиллеристов и гальванеров в Кронштадте.

Переведен в 16-й ФЭ БФ и 11.11.1899 г. назначен артиллерийским офицером 1-го разряда на крейсер "Минин", который переоборудован в учебный корабль.

С 10.12.1899 г. исполнял обязанности старшего артиллерийского офицера крейсера "Минин".

06.03.1900 г. командирован на двухмесячные курсы минного дела.

С 04.10.1900 г. Янович был преподавателем артиллерийского офицерского класса Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, а с 11.10.1900 г. и класса гальванёров.

23.09.1901 г. назначен старшим артиллерийским офицером на минный крейсер "Воевода".

«В 1902 г. новый старший артиллерист «Адмирала Ушакова» лейтенант А. А. Янович испытывал установленные на броненосце приборы управления огнем системы Барра и Струда. Принятые в английском и японском флотах, эти приборы требовали завода механизма и были, как оказалось, слишком сложными и неудобными в эксплуатации по сравнению с отечественной системой Гейслера.»

С 06.09.1902 г.- учитель класса гальванёров.

В кампаниях 1903 г. с 16 августа плавал старшим артиллерийским офицером морской канонерской лодки "Гроза" в составе Учебно-артиллерийского отряда.

15.09.1903 г. переведен на Черное море на должность заведующего обучением по артиллерии Учебного отряда Черноморского флота.

Летом 1905 г. исполнял обязанности командира эсминца «Стремительный», и с 9 июля 1905 г. врио командира эскадренного броненосца «Кн. Потемкин Таврический» после сдачи его восставшей командой в Констанце (Румыния).

Капитан-лейтенант Янович (на содержании по цензу с 01.01.1906 г.) с 06.04.1906 г. находился в плаваниях на эскадренном броненосце "Синоп" заведующим по артиллерии.

В 21.10.1906 — 21.04.1907 гг. слушатель шестимесячного временного « Курса Военно - морских наук » при Николаевской морской академии (НМА).



22.04.1907 г. произведен в капитаны 2-го ранга.

Со 02.10.1907 г. прикомандирован к Николаевской Морской Академии.

10.03.1908 г. переведен на Балтийский Флот, зачислен в 8-й Флотский Экипаж, и 07.04.1908 г. прикомандирован к Морскому Генеральному Штабу для занятий.

В период с 10.11.1908 г. по 01.07.1909 г. капитан 2-го ранга Янович плавал старшим офицером крейсера "Паллада".

Состоял членом особого Комитета по организации Амурской флотилии (27.04.1909 — 05.1909 г.) и особого Комитета по организации прибрежной обороны (18.01.1910 г.; 10.05.1912 - 06.09.1912 г.).

« В начале марта 1910 года Отдел воздушного флота командировал во Францию группу офицеров и группу нижних чинов.

Во Францию поехали: капитан 2-го ранга Янович А.А., подполковник Зеленский М.М., штабс-капитан Матыевич-Мацевич Б.В., капитаны Мациевич Л.М., Александров Д.Н., Ульянин С.А., поручик Комаров М.С. и военнослужащие нижних чинов: кондукторы Жуков А.Е. и А. Черепнов А., минный машинист Смирнов, матрос Митавский В., рядовые Михляев О., Иванкевич Л., Дегтярев В..

Во Франции Янович попал в аварию, и его заменили лейтенантом Пиотровским Г.В.»

Капитан 2-го ранга Янович и капитан Ульянин для обучения летному делу были направлены в школу Блерио на юго-западе Франции, близ города По.

14/15.04.1910 г. "после полета на аэроплане был ранен винтом в кисть правой руки, когда аппарат продолжал еще делать вращательные действия винтом." (запись в Послужном Списке за 23.05.1911 г.)

Янович А.А. : "Я получил удар пропеллером по руке и плечу, кисть правой руки была раздроблена, некоторые кости пришлось вынуть". (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 1252. Л. 99).

Хотя летчиком Андрей Александрович не стал, но к развитию авиации в России интереса не потерял.



С 12.04.1911 года в Санкт-Петербурге под председательством Н. Жуковского проходил I Всероссийский воздухоплавательный съезд.

«Среди его участников были: морской министр вице-адмирал И.Н. Григорович, лейтенант С.Ф. Дорожинский, член морского технического комитета генерал-майор Н.Г.Корсакевич, академик адмирал М.А.Рыкачев, поручик В. Ф. Гельгар (помощник заведующего Севастопольским воздухоплавательным парком), капитан 2-го ранга А.А.Янович (от Морской Академии) и ряд других морских офицеров.»



04.10.1910 г. назначен преподавателем НМА.

12.11.1911 г. зачислен в береговой состав флота с оставлением в должности преподавателя НМА.

10.03.1914 г. Янович А.А. произведен в капитаны 1-го ранга «с увольнением от службы по болезни, с мундиром и пенсией из казны, с зачислением в морское ополчение СПб губернии.»

Семья:

- Был дважды женат
- Жена во 2-м браке - Наталья Александровна (урожденная Базилевская, дочь Действительного Статского Советника).

Дети от 1-го брака:

- Наталья (30.12.1897 г.р.) и Нина (25.06.1900 г.р.).
- 27 апреля 1916 года в Бакинском Александро-Невском Соборе состоялось бракосочетание штабс-капитана Е.Р. Энгельса с Натальей Андреевной Янович, дочерью капитана I ранга А.А. Яновича.

Осенью 1915 года Морской Генеральный Штаб и Отдел Воздушного Флота решили перевести Петроградскую Офицерскую школу морской авиации на Юг России ввиду непригодности зимних условий Балтики для учебных полетов гидропланов.

Лучшим вариантом стала незамерзающая акватория Бакинского порта, а на должность Начальника Школы старший лейтенант Тучков рекомендовал капитана 1-го ранга в отставке Яновича А.А.

Так и было решено...

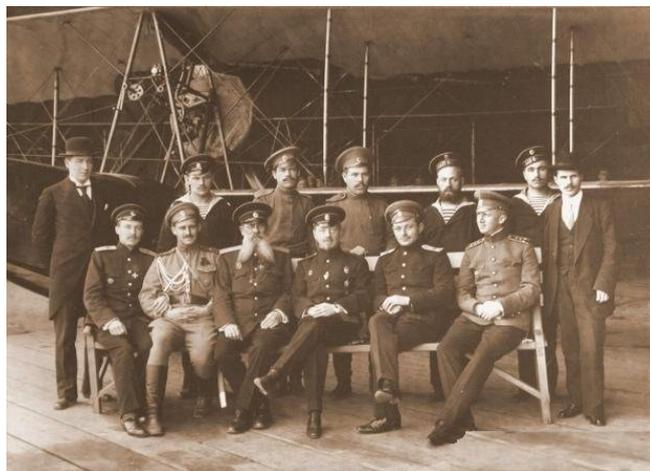
1 октября 1915 г. Янович, пока без официального приказа, приступил к исполнению обязанностей Начальника Бакинского Отделения Офицерской Школы Морской Авиации Отдела Воздушного Флота.

Высочайшим Приказом по Флоту и Морскому Ведомству № 1496 от 12.11.1915 г. о чинах военных А.А. Янович вновь определен в службу из отставки капитаном 1-го ранга, и с момента возвращения на службу числился в Каспийской отдельной флотской роте.

Согласно Приказа Старшего морского начальника на Каспийском театре с подчинением Каспийской флотилии контр-адмирала Клюпфеля Е.В. № 2179 от 01.12.1915 г. :
«Капитан 1-го ранга Янович А.А. с разрешения Морского Министерства назначен в распоряжение Высочайше Учреждённого Комитета по Усилению флота, согласно справке-отношению Главного Морского Штаба от 23.11. 1915 г. за № 30987.»



Капитан 1-го ранга Янович А.А. исполнял обязанности Начальника Бакинского отделения летной Школы с 1 октября 1915 года по начало мая 1916 года, когда Школа вернулась в Петроград и приступила к работе под начальством лейтенанта Краевского.



06.06.1916 г. Янович А.А. переведен из Каспийской флотилии в Балтийский ФЭ (Флотский экипаж).

Награды:

Ордена:

- Св. Анны 3-й ст.;
- Св. Станислава 3-й ст. (20.03.1906);
- Св. Анны 3-й ст.;
- Св. Станислава 2-й ст. (13.04.1908);
- Св. Анны 2-й ст. (10.04.1911);
- Св. Владимира 4 ст.(?)

Медали:

- Серебряная «В память Царствования Императора Александра III»;
- Серебряная «В память коронации императора Николая II» (1896);
- Светло-бронзовая «В память 300-летия царствования дома Романовых» (1913);
- Светло-бронзовая «В память 200-летия Гангутской Победы»;
- Светло-бронзовая за труды по выполнению всеобщей мобилизации в 1914 году.

Нагрудные знаки:

- Золотой знак в память окончания полного курса наук Морского кадетского корпуса;
- Кавказского Общества помощи инвалидам;
- Отдела Воздушного Флота.

Иностранные:

- Прусский орден Красного Орла 4-й ст. (класса).



В 1917 году Янович А.А. зачислен в резерв чинов Морского Министерства, а 18.09.1917 года уволен от службы.

Жил в Петрограде вместе с женой Натальей Александровной и дочерью Натальей (вдовой штабс-капитана Энгельса Е.Р., погибшего в 1916г. в авиакатастрофе) по адресу: угол Ждановской набережной и Малого проспекта ПС (д. № 3/1, Доходный дом А. И. Ванюковой).

После революции 1917 г. семья жила в эмиграции в Финляндии (пос. Перкъярви).

По сообщению Гельсингфорсской эмигрантской газеты «Новая русская жизнь» от 12 октября 1920 года Андрей Александрович Янович утонул в озере Муоляярви, около поселка (деревни) Перкъярви (Финляндия).

Источники:

" Список моряков в СПб: Картотека офицеров РИФ: 00028 - Буква Я - офицеры."
РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 1252.

"Весь Петербург" за 1917 год

"Новая русская жизнь", № 204, 16.10.1920

В.Ю. Грибовский, И.И. Черников. БРОНЕНОСЕЦ "АДМИРАЛ УШАКОВ" (сайт <http://wunderwaffe.narod.ru>)

Сайт КАЧА (Качинского высшего военного авиационного училища летчиков)

Сайт АвиАПОРТ. история (<http://www.aviaport.ru>)

Сайт «Морской Санкт-Петербург» (<http://morskoy-spb.ru/>)



***Все статьи сборника являются собственностью их автора и
Общества „Ourbaku e.V.“***

***При полном или частичном использовании материалов ссылка на
наш сайт (www.ourbaku.com) обязательна.***

Содержание сайта ourbaku.com создается и используется на основе Creative Commons-Lizenz .