

## ИСТОРИКО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ ОСНОВ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ

Г. В. Зибров

*Воронежский военный авиационный инженерный институт*

В общей системе деятельности Военно-Воздушных Сил военно-профессиональное обучение личного состава занимает ведущее место. Боевая выучка воинов, их морально-психологические качества, как свидетельствует опыт всех прошлых и современных войн, являются одними из важнейших составных частей боевого потенциала воюющих сторон, во многом определяющих ход и исход войны.

Особое внимание при этом уделяется привитию тех качеств, которые должны быть свойственны каждому военнослужащему независимо от его профессии и служебного положения. Это высокая войсковая выучка, патриотизм, верность воинскому долгу, честь, воинская дисциплинированность, боевая выучка, войсковое товарищество, психологическая устойчивость, смелость, мужество, отвага. Именно эти качества, лежащие в основе отечественной школы обучения и воспитания войск, помогали российской армии одерживать победы во многочисленных войнах при защите Отечества [1].

Отечественный опыт организации обучения и подготовки офицерских авиационных кадров бесценен, несомненно, богат, интересен и полезен для современных Военно-Воздушных Сил, система подготовки в которых опирается на историческую преемственность российской военной школы.

Подготовка военных воздухоплателей была налажена в России уже в конце XIX века. Она осуществлялась в Гатчине, в Офицерской воздухоплательной школе, располагавшей богатой учебной базой, квалифицированными кадрами преподавателей и инструкторов, а также богатым опытом работы, который накапливался с 1885 г. Эта часть, в которой помимо командира - поручика А.М. Кованько - находилось 20 солдат и 2 унтер-офицера, стала базой для формирования воздухоплательных частей и обучения первых воздухоплателей. В 1890 г. кадр военных воздухоплателей был реформирован в Учебный воздухоплательный парк, а последний приказом по военному ведомству № 250 от 9 июля 1910 г. - в Офицерскую воздухоплательную школу<sup>1</sup>. Советом авиашкол стали разрабатываться программы подготовки учлетов, общие принципы обучения.

Датой рождения отечественных Военно-Воздушных Сил принято считать 30 января 1910 г., когда был образован отдел воздушного флота при Особом комитете по усилению воздушного флота, задачей

которого и явилось создание Военно-Воздушных Сил. Летом 1910 года на Гатчинском военном поле был открыт первый в России военный аэродром. В июле 1910 года открылись школы военных летчиков в Одессе и в Севастополе. Таким образом, к началу 1911 года наша страна вышла на второе в мире (после Франции) место среди авиационных держав, имевших как своих военных летчиков, так и военные школы для их подготовки.

При возникновении необходимости в подготовке военных летчиков, во избежание больших затрат, связанных с созданием нового учебного заведения, при Офицерской воздухоплательной школе тем же летом 1910 г. был сформирован авиационный отдел, существование которого было юридически закреплено соответствующим предписанием лишь 26 марта 1911 года<sup>2</sup>. В этом отделе и начали готовить военных летчиков из офицеров различных родов войск.

Первоначально летная деятельность авиаторов строилась практиками летного обучения на стихийной основе. Каждый инструктор при обучении летному мастерству действовал, как умел. Зачастую роль инструктора сводилась к выявлению у учеников летных качеств, и их гибель в самостоятельных полетах считалась «естественным отбором», закономерностью. Несмотря на то, что уже в эти годы при подготовке к летной деятельности была введена теоретическая подготовка, некоторые авиационные практики утверждали, что «курс авиации преимущественно практический, где теория, преподаваемая в меру, не превращается в научный балласт», что военный летчик «должен быть практиком военно-авиационного дела» и что самолетами «управляют инстинктивно»<sup>3</sup>. Поэтому в процессе обучения авиатора летной деятельности отрицалось развитие его индивидуальных качеств, что затрудняло подготовку учлетов.

Отец русской авиации, аэродинамик Н.Е. Жуковский, исходя из характера и условий летной работы, еще в 1910 г. высказал предположение о том, что не каждый человек может овладеть будущей летной профессией. То есть была отмечена в этом роль имеющихся индивидуальных особенностей человека.

Первое двадцатилетие XX века - это этап первоначального оформления политики военно-авиационного образования, сопутствующий процессу становления отечественной системы подготовки летных кадров.

<sup>1</sup> РГВИА., ф. 200, оп. 2, д. 618, л. 8.

<sup>2</sup> РГВИА. ф. 352, д. 100, л. 35.

<sup>3</sup> Русский морской и воздушный флот, сооруженный на добровольные пожертвования. Иллюстрированный очерк. - СПб., 1913.

В первые годы своего существования авиационные школы готовили не только летчиков, но и других авиационных специалистов. Так, при авиационном отделе Офицерской воздухоплавательной школы в 1910 г. было подготовлено 20 механиков и мотористов. С 1913 г. технический персонал и других специалистов готовили непосредственно в авиационных частях. Но особое внимание, конечно же, уделялось обучению летчиков. Кандидаты в школу отбиралась из числа офицеров, пожелавших стать военными летчиками, без каких-либо ограничений. Только в январе 1913 г. был установлен возрастной предел для летчиков и, попутно, для воздухоплавателей. В соответствии с ним оптимальный возраст для военного летчика определялся в 35 лет, для начальника авиационного отряда - в 50 лет; для командиров и штаб-офицеров авиационных рот - 55 лет, для обер-офицеров авиационных рот - 50 лет, для командиров и штаб-офицеров воздухоплавательных рот - 55 лет.

Требования к здоровью летного и наземного состава воздушного флота были определены сразу же. Личные убеждения для вероисповедания мало влияли на судьбу кандидата в летчики.

С появлением необходимости увеличения количества летчиков в армии, год от года стали расти их выпуски. Если в 1910 г. Гатчинская Офицерская воздухоплавательная школа подготовила четырех военных летчиков, то в 1914 г. страна получила 97 военных летчиков; из них 63 человека были подготовлены в Севастопольской школе и 34 - в Гатчинской. К концу 1914 г. военное ведомство России имело в своем распоряжении 211 военных летчиков, которые в основной своей массе были выходцами из привилегированных слоев населения. Только 36 летчиков было выучено из нижних чинов, остальные были офицерами. Офицерский же корпус, несмотря на военные реформы, проведенные во второй половине XIX в., перед Первой мировой войной более чем на 70% состоял из дворян.

Часть военных летчиков сразу входили в штаты авиационных отрядов, но многие, получив дипломы, направлялись по своему прежнему месту службы. Таким образом, в России русскими же инструкторами не только были удовлетворены потребности в офицерах летных специальностей, но также был создан запас военных летчиков, которые накануне Первой мировой войны проходили службу в различных родах сухопутных войск. Что касается формирования кадра военных летчиков-инструкторов, то и здесь россияне обошлись собственными силами.

Накануне Первой мировой войны в России были сделаны первые шаги по обучению специально подготовленных кадров летчиков-наблюдателей. Необходимость в проведении этого мероприятия

была подсказана накопленным опытом в ведении воздушной разведки, доказавшим, что там, где разведку вели не сами летчики или неподготовленные офицеры, результаты ее были ниже.

Таким образом, исследовав основные наиболее важные факторы, которые оказывали влияние на состояние воздушного флота России, можно сделать вывод о том, что накануне Первой мировой войны в стране имелись необходимые условия для создания и содержания воздушных сил, отвечавших требованиям того времени. Материальная база и кадры для воздушного флота создавались в России собственными силами.

Стремление включить военно-авиационное образование в единое для всех военных вузов России правовое поле потребовало разработки положения об Авиационной школе, которым предусматривалось наличие в ней двух классов, сроки и порядок подготовки летных кадров [2]. Одновременно решался вопрос о включении расходов на функционирование авиационной школы в перечень военного ассигнования<sup>4</sup>.

Война, как серьезный экзаменатор, в качестве серьезного недостатка показала несовершенство научной основы политики военного образования. Произшедшие к середине 1916 года качественные преобразования структуры военно-воздушного флота ознаменовали собой появление разведывательной, истребительной и бомбардировочной авиации. Это породило специализацию летчиков с соответствующим объемом знаний и навыков летной эксплуатации машин определенного класса. Русское военное ведомство, вовремя не заметив тенденцию к этому, по сути, обрекло приходящий из авиационных школ летный состав на доучивание и переучивание во фронтовых условиях, качество которых не могло быть достаточным.

Серьезной проблемой политики военного образования на этапе зарождения авиации стал вопрос кадрового заказа на авиационных специалистов. Из-за недостатка собственных эмпирических данных за основу была взята фактура зарубежного опыта. Мало того, в Генеральном штабе считали, что российские авиационные отряды в случае войны будут обеспечены почти двойным составом военных летчиков, поэтому не существовало никаких мобилизационных заданий в отношении гражданских пилотов. И, в первую очередь, потому что господствовало ошибочное воззрение на боевую деятельность авиации, исключавшее возможность воздушных боев [3]. А как свидетельствуют исторические факты, именно этот недостаток проявил себя уже в начале Первой мировой войны, когда армия стала испытывать существенный недостаток в летных кадрах. На один год боевых действий требовалось около 1000 летчиков и

<sup>4</sup> РГВИА, ф. 802, оп. 3, д. 1124, лл. 21-22.

летчиков-наблюдателей, а российские авиационные школы не могли покрыть и половины этой потребности. Дело доходило до того, что нехватка летных кадров иногда задерживала даже приемку готовых самолетов. Особенно сложная ситуация в этой связи сложилась в эскадрах тяжелых воздушных кораблей, где людские потери за год составляли 200%<sup>5</sup>.

Следует отметить, что военное руководство вовремя сумело поправить состояние подготовки пилотов в предвоенный период, отказавшись от классового, кастового принципа политики военно-авиационного образования, но далеко не все намечавшееся было реализовано на практике. Мало того, логика исторических событий в России 1917 года практически сделала невозможным определение выводов и уроков политики военного образования по части авиационной проблематики. А к ним можно было бы отнести следующее.

Во-первых, проблемы национальной безопасности требуют адекватности научных основ политики военно-авиационного образования. Кадровый голод во время боевых действий, несоответствие качества профессиональной подготовки летных специалистов масштабу и сложности решаемых задач усложняют, а порой, делают невозможной качественную реализацию на поле боя оперативно-стратегических замыслов, чреватые неоправданными человеческими потерями [3].

Во-вторых, политика военного образования должна обеспечивать высокую мобильность системы подготовки летных кадров, ее способность оперативно реагировать на тактические, оперативно-стратегические новшества, выдвинутые военной мыслью, боевыми действиями.

В-третьих, политика военного образования уже в мирное время должна формировать кадровый запас летных кадров на случай войны.

В-четвертых, без прогнозирования явлений, процессов, тенденций развития, определяющих качество реализации принципа «учить войска тому, что необходимо на войне», политика военно-авиационного образования не может быть эффективной.

Изучение многочисленных источников позволило установить, что первоочередное влияние на процесс формирования воздушного флота оказывал уровень развития научных знаний; возможности отечественной промышленности по созданию аэростатов и самолетов; тактико-технические характеристики выпускаемой ею продукции; наличие в армии и на флоте подготовленных кадров авиаторов и воздухоплавателей.

Кадры для комплектования российского воздушного флота готовились в нашей стране и - за исключением отдельных случаев — отечественными инструкторами. Это способствовало формированию

национальной школы их подготовки и методики, отвечавшей возможностям и особенностям теории и практики обучения русского летчика. Опыт подготовки летных кадров в России перед Первой мировой войной показывает, что уже в то время требования к военному летчику были совершенно иными, не такими, как к представителю этой профессии, переходящему в другом ведомстве. Однако ввиду отсутствия в то время специально оформившейся отрасли военно-авиационных знаний выход из положения был найден простой: военную подготовку офицер получал в общегосударственной системе военной подготовки, после чего, проходя дополнительную подготовку в военной Воздухоплавательной или авиационной школе, этот офицер становился военным воздухоплавателем или летчиком. Для заинтересованности их в службе государством применялась развитая система льгот, премий и дополнительных поощрений [2].

Подготовка личного состава, идущего на укомплектование летных и воздухоплавательных частей, осуществлялась в соответствии со взглядами на применение авиации, сложившимися в военной науке перед Первой мировой войной. Российским военным летчикам принадлежат многие достижения при выполнении длительных перелетов, подъеме грузов в воздух, им же принадлежит приоритет в разработке многих положений высшего пилотажа или, как его тогда называли, фигурного летания. Выполнялся он не с эстетическими или спортивными целями, а имел сугубо практическое значение для развития техники пилотирования самолетов.

Чтобы упорядочить систему подготовки кадров, в военном ведомстве в 1915 г. была учреждена должность начальника военно-авиационных школ, что сразу же повлияло на увеличение количества и улучшение качества подготовки выпускников. Прежде всего, были расширены Гатчинская и Севастопольская авиашколы. В процессе летного обучения внедрялись новые методики, велись поиски наиболее эффективных из них. Так, накануне 1916 г. Совет Севастопольской авиашколы принял решение о применении французского метода обучения, состоящего из трех ступеней: вывозка, тренировка и освоение боевого самолета.

Вывозка являлась наиболее ответственным этапом, заключавшимся во введении первоначального обучения летному искусству под руководством опытного инструктора. На втором этапе обучаемый поучал 10 часов налета на «Фармане» и 12 часов на «Моране», знакомясь также и с бипланом, и с монопланом; в конце его обучения проводились летные испытания. После получения диплома летчик имел еще не менее 12 часов налета на боевом самолете - это был третий этап обучения.

<sup>5</sup> ЦГВИА. ф. 369, оп. 8, д.75, л. 16

Таким образом, летная практика была достаточно большой, если принять во внимание незадействованность большинства самолетов того времени. Обучаемый знакомился с тем, как пользоваться органами управления в полете, сидя сзади инструктора, затем они менялись местами, при этом инструктор мог помочь своему подопечному только своими указаниями и советами. Убедившись, что обучаемый овладевал необходимыми навыками, инструктор выпускал его в самостоятельный полет, положив груз на свое сиденье. Несмотря на военное время, в военных учебных заведениях воздушного флота продолжалось изучение теоретических дисциплин, перечень которых для мирного времени был значительным. При этом использовались следующие принципы:

- от теории к практике;
- от простого к сложному;
- учет личностных свойств каждого обучаемого;
- жесткая дисциплина на земле и в воздухе<sup>6</sup>.

При школе были организованы 9-й и 25-й корпусные авиационные отряды для того, чтобы дипломировать летчиков-наблюдателей в ходе проверочных испытаний, имевших к концу обучения налет не менее 50 часов. С началом боевых действий интенсивность работы военно-учебных заведений резко возросла; к концу 1914 г. только в Севастополе обучалось летному искусству 250 человек. Однако в 1915 г. был сделан вывод о том, что Гатчинская и Севастопольская военные авиационные школы не смогут обеспечить предполагаемого роста русской авиации, а случайная подготовка добровольцев в других местах не соответствует требованиям, предъявляемым фронтом. Поэтому 30 ноября этого года было разработано положение о частных школах авиации военного времени, определены требования к их программам и выпускникам<sup>7</sup>. Первыми такими школами являлись: школа Всероссийского Императорского аэроклуба, возобновившая свою работу после убийства на фронт инструкторов во главе с начальником Н.Н. Яцук, и Московского общества воздухоплавания; частная школа при авиационном заводе Анатра в Одессе получила наименование «Школа авиации нового времени, учрежденная А. А. Анатра». В этой школе начали обучение 62 человека, руководил занятиями летчик-конструктор завода<sup>8</sup>.

Школы авиации военного времени располагали небольшими возможностями. По штатам им полагалось иметь 6 офицеров и 2 военных чинов, хотя среди них могли находиться и известные люди. Положением о школах военного времени их разрешалось открывать лицам или общественным организациям с обязательного разрешения военного министерства

по представлению Управления воздушного флота. Для нужд военной авиации школы готовили и летчиков, и мотористов<sup>9</sup>. Только в течение 1915 г. эти школы подготовили 233 летчика из нижних чинов и «охотников». Однако, несмотря на увеличение общего количества лиц, умевших пилотировать аэропланы, в целом уровень подготовки летного состава в русском воздушном флоте летом 1915 г. заметно снизился<sup>10</sup>. Это было обусловлено в первую очередь прибытием на доукомплектование в войска добровольцев из частных школ, а также пилотов из авиационных школ военного времени подготовленных слабо из-за того, что большая часть летно-инструкторского и преподавательского состава основных школ Гатчинской и Ставропольской была направлена на фронт. Так, в ходе исследования установлено, что за первый год войны летно-инструкторский состав в этих школах обновился на 60-70%.

В ходе войны начали открываться военно-учебные заведения по прямому военному назначению. В Киеве открылась школа летчиков-наблюдателей, штат которой, доработанный и утвержденный 9 марта 1917г., включал 18 офицерских должностей, 8 постов занятия военными чиновниками и 245 – для нижних чинов. В конце 1917г. было выработано положение об образовании школы воздушного плавания, которую предполагалось создать в Евпатории для усовершенствования навыков по основным элементам летной подготовки у пилотов и летчиков-наблюдателей действующей армии.

Школа в Евпатории состояла из четырех отделов: воздушного боя, бомбометания, корректирования и разведки, воздушной стрельбы. То есть без особой натяжки ее можно было назвать современным термином - центр боевого применения. К ее созданию подтолкнула военная действительность: авиация, вступив в войну в новом качестве, уже в 1915г. приобрела новые свойства, что привело в 1916г. к необходимости переучивания летного состава<sup>12</sup>. Получили свое учебное заведение и морские летчики: 28 июня 1915г. в Петрограде на Гутуевом острове была открыта 1-я офицерская школа морской авиации. После заморозков, в октябре, часть морской школы: в виде филиала была переведена в незамерзающий Баку; с 25 февраля 1916г. филиал этот стал самостоятельной Бакинской школой морской авиации<sup>13</sup>.

Подготовка своих летчиков явилась очень важным мероприятием в деле совершенствования авиации флота и повышения уровня боевой готовности ее частей. До этого морское ведомство платило военному 1,5 тыс. руб. за каждого летчика-офицера, подготовленного в военно-авиационных школах и

<sup>6</sup>ЦГВИА, ф. 369, оп. 8, д.75, л. 16

<sup>7</sup>ЦГВИА, ф. 369, оп. 8, д.75, л. 16 "

<sup>8</sup>РГВИА, ф.493, оп.3, д.4, л.35, РГВИА, ф.493, оп.1, д.1224, л.222.

<sup>9</sup>РГВИА ф.493, оп.2, д.3, л.92

<sup>10</sup>РГВИА ф.493, оп.2 д.3 л.87.

<sup>11</sup>РГВИА ф.2003, оп. 37 д. 665, л. 17.

<sup>12</sup>РГВИА, ф.2003, оп.3, д.663, л. 111

<sup>13</sup>РГВИА, ф.493. оп.2. д.3, л.106.

направленного для дальнейшего службы в авиационной части морской авиации<sup>14</sup>.

В августе 1916 г. (штат был утвержден 23 апреля) закончилось формирование Кавказской военной авиационной школы, которая была образована в Тбилиси на базе дислоцированной там авиационной роты. Начальником новой школы был назначен один из инструкторов гатчинской школы капитан Д.А. Дацкевич, самолетный парк ее располагал четырьмя самолетами «Фарман-IV», тремя «Фарман-XVI», тремя «Фарман-XXV», девятью «Моран-Х».

Чтобы не допустить снижения уровня подготовки военных летчиков, в ноябре 1916 г. Управление воздушного флота утвердило жесткую программу практических испытаний для соискателей звания военного летчика<sup>15</sup>.

В ходе экзамена требовалось совершить полет продолжительностью не менее двух часов с полной нагрузкой, с набором высоты не менее 1000 м, на которой необходимо было пробыть не менее половины продолжительности полета; выполнить планирование на самолете с выключенным двигателем с высоты 500 м; сделать еще три поворота по заданным маршрутам на высоте 1200 м и длительностью по полчаса каждый с посадками в указанных экзаменатором местах внедорожья; наконец, в задание включался еще один полет, выполняемый в тактическом районе с ведением визуальной разведки и воздушного фотографирования. Иногда эти требования дополнялись моментами выполнения стрельбы, диктуемыми боевой практикой; причем этими навыками необходимо было овладевать как новому, так и обученному стрельбе летчику.

Как установлено в ходе исследования, в годы войны было увеличено материальное вознаграждение российских летчиков за проводимую боевую работу<sup>16</sup>. Так, офицеры, имевшие звание военных летчиков, получали так называемые «залетные» деньги, что давало дополнительно к жалованию 200 руб. в месяц при условии, что налет в течение этого месяца составлял не менее 2 часов. В годы войны военные авиационные школы готовили не только летчиков<sup>17</sup>. Уже в самом начале войны, 19 сентября 1914 г. в Гатчинскую школу прибыло 130 молодых солдат для обучения наземным авиационным специальностям, поскольку в авиационных отрядах и ротах, выполнявших боевую деятельность, стало не до обучения младших авиационных специалистов. Прибывшие были разбиты на 5 рот, и, получив необходимые знания, в том же году отправившись на фронт в авиационные части. В конце войны для более целенаправленной и качественной подготовки младших авиационных специалистов для воздушного

флота России и разгрузки военной авиационной школы сформировался запасной авиационный батальон двухротного состава, процесс обучения в котором составил полный цикл подготовки младшего авиационного специалиста, начиная от отбора из числа призывников подготовленных кандидатов, их обучения, стажировки и отправки по местам службы.

К концу 1916 г. на базе авиационного батальона начал функционировать и запасной воздухоплавательный батальон, готовивший многочисленных специалистов наземных служб для воздухоплавательных частей. Переменный состав воздухоплавательной школы готовился в Гатчинской воздухоплавательной школе. Там же работали многочисленные курсы, на которых обучались и низшие чины перед назначением на вакантные должности в частях, получивших на вооружение привязные аэростаты.

Открывались другие курсы, классы и школы при различных учреждениях, которые готовили специалистов тех профилей, в которых нуждалась русская авиация: аэрофотографические, радиотелеграфические. Весной 1916 г. при Центральной аэрогидрологической школе была открыта школа, готовившая военных метеорологов для воздушного флота. В ней обучалось 14 офицеров и военных чиновников, а также 104 солдата.

После того как русская авиация начала широко использоваться для корректирования огня артиллерии, стала применяться и радиосвязь<sup>18</sup>. Требовалась организация обучения обращению с ней не только обслуживавших и летавших на самолетах и привязных аэростатах, но и наблюдателей в артиллерийских расчетах, получавших сигналы по радио. Это обучение происходило прямо в частях, находившихся на фронте. В соответствии с приказом начальника Генерального штаба ВГК № 1226 от 31 августа 1916 г. в авиационных отрядах находились прикомандированные к ним артиллерийские офицеры чином не ниже поручика для «...специального управления и установления радиосвязи с самолетом, находившимся в воздухе, и передачи оперативной информации с их помощью»<sup>19</sup>.

Для повышения престижа профессии защитника отечества и военного летчика, в частности, что давало хороший исходный людской материал для обучения, использовались возможности средств массовой информации, акции, организованные как правительственными учреждениями, так и общественностью. Благодаря этому, летчики, как воины, пользовались уважением и любовью своих сограждан. Однако новые порядки, установленные после февраля 1917 г. вызвали бурный протест кадровых офицеров, по-

<sup>14</sup>РГАВМФ, 1915-1916 гг., д.14144, лл.6-7.

<sup>15</sup>РГВИА, ф 2000, оп. 2, д 616, л. 44-46.

<sup>16</sup>РГВИА, ф. 2008, оп. 1, д. 67, л. 24.

<sup>17</sup>РГВИА, ф 493, оп, 2, д. 35, л. 1.

<sup>18</sup>РГВИА, ф.453, оп. 2, д. 1, л. 10.

<sup>19</sup>РГВИА, ф. 493. оп. 2, д. 74. л 50

вливавший на весь процесс подготовки кадров для военного флота. В механизме подготовки специалистов для авиации начали появляться сбои, единству его личного состава угрожал раскол.

Требовалась также и реорганизация системы управления воздушным флотом, который в начале Первой мировой войны был представлен в виде двенадцати воздухоплавательных рот, трех рот управляемых аэростатов, семи крепостных, Кавказской и Сибирской воздухоплавательных рот. За годы войны определились некоторые виды обеспечения, в том числе и с образованием родов авиации в составе воздушного флота, из новых профессий родились специальные службы, от нормального функционирования которых во многом зависели результаты боевой работы летчиков: метеорологическая, аэронавигационная, радиотелеграфная, фотографическая; складывались служба тыла и инженерно-техническая служба авиации. Их научно-техническая база находилась в ведении Управления военного флота и под контролем полевого генерал - инспектора авиационного воздушного флота.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что за годы войны воздушный флот России организовался, окреп и приобрел те основные черты, которые были присущи отечественным ВВС многие последующие годы. В его составе к октябрю 1917 г. насчитывалось более 300 различных частей, учреждений и учебных заведений. В них проходили службу свыше 35 тысяч человек. Летно-подъемный состав,

являясь главным боевым элементом воздушного флота, был сравнительно немногочисленным - около 2000 чел. и составлял менее 7% от всего личного состава. Более чем на 80% воздушный флот состоял из представителей строевой и обозной команды, должности которых были укомплектованы бывшими мастерами, рабочими и призывниками, годными к строевой службе.

Таким образом, много было сделано для усиления воздушного флота России в годы Первой мировой войны. Однако достигнутые ценою огромных усилий позитивные результаты были в кратчайшее время сведены к нулю с изменением государственной власти в стране. Понимание основ, заложенных в начале XX века в вопросах военно-профессиональной подготовки авиационных кадров, определяет бережное отношение к вопросам истории, к великому прошлому России на ее пути расширения не только географических границ, но и воздушного горизонта над страной.

#### **Литература**

1. С.Н., Ильин В.Е. // Авиация и космонавтика, № 3. 2003.-С. 20-22.
2. Авиация в России: Справочник / М.В. Келдыш, Г.П. Свищев и др.- М.: Машиностроение, 1988. - 452 с.
3. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. октябрь 1917 г.). - М.: Машиностроение, 1989. - 389 с.