

СЕКЦИЯ «ИСТОРИЯ»

УДК 94(476)

**БЕЛАРУСЬ ЯК ЦЭНТР ПАВЕТРАПЛАВАННЯ КАНЕЦ XIX –
ПАЧ. XX СТ.**

Багдановіч А. І. к.г.н., дацэнт
Беларускі нацыянальны тэхнічны ўніверсітэт

На мяжы XIX – XX Беларусь была адным з цэнтрам паветраплавання і авіяцыі ў Расійскай імперыі. Паветраплавацелі былі як прыватныя так і на службе ў імператарскай арміі. Пачатак паветраплавання звязаны з імёнамі Станіслава, Юзафа і Вольгі Драўніцкіх. Па адных звестках гэта дзедзі беларускага шляхціца, што жыў у мястэчку Астравец Гарадзенскай губерні [1] а па іншых браты Станіслаў і Юзаф сыны багатага варшаўскага прымыслоўца, а Вольга Драўніцкая гэта жонка іх трэцяга брата Альфрэда, якая таксама захаплялася паветраплаваннем [2, с. 27].

Драўніцкія ў розных гарадах Беларусі і не толькі падымаліся на паветраных шарах на пэўную вышыню і скакалі адтуль з парашута на пацеху публікі. Паветраныя шары і парашуты былі даволі прымітыўныя: першыя напаяняліся гарачым паветрам і дымам ад перанасной печкі, а другія чапляліся ў раскрытым стане да паветранага шара. Скачкі былі рызыкаванымі, аэранаўты прыземляліся то на крышы дамоў, то на дрэвы то ў воду. Жылі браты Драўніцкія, як артысты цырку, за кошт грошай якія глядачы плацілі за квіток, таму былі людзьмі не багатымі.

Старэйшы з іх Станіслаў здзейсніў 124 пад'ёмы на паветраным шары і столькі ж скачкоў з парашута. У 1895 ва узросце 34-х гадоў ён загінуў у Віцебску. Яго малодшы брат Юзаф Здейсніў больш 400 палётаў і памёр ва ўзросце 50 гадоў 1916 г. Вольга Драўніцкая першая жанчына-парашутыстка ў Расійскай Імперыі здейсніла 15 скачкоў і пасля няшчаснага выпадку спыніла небяспечную дзейнасць [2].

Такім чынам першыя пакарыцелі неба былі энтузіястамі і займаліся палётамі і скачкамі з парашута таму, што любілі сваю справу.

У канцы XIX стагоддзя ваенныя еўрапейскіх краін пачалі выкарыстоваць аэранаўтыку ў ваенных мэтах. Расійская Імперыя не была выключэннем. 26 студзеня 1885 г. у Санкт-Пецяярбургу была створана першая ў Расійскай імператарскай арміі паветраплавальная каманда, а ўжо восенню гэтага года яна прыняла ўдзел у манёўрах пад Брэст-Літоўскам. Брэсцкая крэпасць стала першым месцам размяшчэння паветраплавальнага аддзялення ў Беларусі, якое было сфарміравана 18 снежня 1901 г. У 1907

г. яе рэарганізавалі ў батальён [3]. У 1913 – 1914 гг. была праведзена новая рэарганізацыя: Брэст-Літоўскі батальён быў расфармаваны, і адна яго рота стала называцца Брэст-Літоўскай крэпасной паветраплавальнай, а другая – 2-й паветраплавальнай. У 1913 годзе 2-й паветраплавальнай роце быў перададзены набыты ў Францыі дырыжабль “Кондар”, а яна стала часткай крэпаснага авіяцыйнага атрада. З пачаткам Першай сусветнай вайны Брэст-Літоўскі крэпасны авіяцыйны атрад, быў адпраўлены на фронт у 11-ю армію. Адправіліся на фронт і дырыжаблі [4].

У канцы 1910 г. была сфарміравана 5-я гродзенская паветраплавальная рота. У яе абавязкі ўваходзіла назіранне за праціўнікам пры дапамозе некіруемых аэрастатаў. У жніўні-верасні 1911 года на адным з аэрастатаў 5-й паветраплавальнай роты пілоту штабс-капітану Л. А. Фяцісаву і пасажырам Ваньковічу і Жалызнякову ўдалося здзейсніць свабодны палёт з Гродна да Адэсы.

Падчас баявых дзеянняў у раёне крэпасці Гродна (верасень 1914 г., люты-сакавік 1915 г.) Гродзенская крэпасная паветраплавальная рота выконвала артылерыйскую карэкціроўку, разведку (візуальную і пры дапамозе фотаапаратаў) пазіцый і сіл кайзераўскай арміі. На жаль, у 1915 годзе, было загадана перафармаваць ўсе назіральныя станцыі крэпасцяў ў палявыя паветраплавальныя роты, г.зн. крэпасныя падраздзяленні былі расфармаваныя [5].

Паветраплавальнікі і лётчыкі ў той час былі элітай ва ўсіх арміях свету. Яны былі добра забяспечаны матэрыяльна і карысталіся павагай у грамадстве. Яшчэ адна, 3-я паветраплавальная рота базіравалася ў Лідзе ў Паўднёвым гарадку. У 1913 – 1914 гг. яна была адным з найбуйнейшых ваенных паветраплавальных падраздзяленняў Расійскай імперыі. На Лідскім аэрадроме адначасова грунтаваліся паветраныя шары, аэрастаты, дырыжаблі некалькіх тыпаў і аэрапланы розных канструкцый. Падымаліся ў гандолах паветраных шароў назіральнікі, з элінга выплывалі велізарныя Дырыжаблі, па ўзлётнай дарожцы ўзляталі і садзіліся лётчыкі на сваіх «Ньюпорах», «Фарманах», «Сікорскіх».

Напярэдадні Першай сусветнай вайны Расійская армія мела 14 дырыжабляў) Германія мела 18, Італія -10, Англія – 7, Францыя – 5, ЗША – 4. З пачаткам вайны Лідская 3-я паветраплавальная рота была папоўненая асабовым складам у адпаведнасці са штатамі ваеннага часу. Матэрыяльная частка была праверана і прыведзена ў баявую гатоўнасць.

Ваяры гэтай роты прымалі актыўны ўдзел ў баявых дзеяннях. Асабліва вызначўся ў баях дырыжабль “Астра”, камандзірам яго быў прызначаны капітан А. Т. Шабскі. Астра зрабіла 6 баявых палётаў за лінію фронту, з іх – тры начных з бомбакіданнем. Самай паспяховай аперацыяй за ўсю вайну стаў налёт дырыжабля “Астра” на чыгуначную станцыю Лык (Элк) у

нямецкім тыле. Экіпаж скінуў 18 бомбаў вялікай магутнасці, фактычна знішчыў станцыю і нягледзячы на плотны куляметны і артылерыйскі агонь праціўніка шчасліва вярнуўся на свой аэрадром.

Улетку 1915 г. становішча дырыжабляў рэзка ўскладнілася, паколькі немцы сталі выкарыстоўваць супраць іх самалёты-знішчальнікі якія стралялі запальнымі кулямі. Да таго ж з'явілася зенітная артылерыя. Да восені 1915 г. ў выніку нямецкага наступу былі страчаныя ўсе элінгі і перадавыя базы. Эфектыўнасць выкарыстання дырыжабляў у баявых умовах апынулася вельмі нізкай і стала не актуальнай [6].

Літаратура

1. Известные воздухоплаватели и парашютисты XIX века Братя Древницкие [Электронный ресурс] // Kraj.by. – Режим доступа: <https://kraj.by/news/sobitiya/izvestnie-vozduhoplavатели-i-parashyutisti-19-veka-bratya-drevnitskie-rodом-iz-ostrovetskogo-rayona> – Дата доступа – 05. 03. 2023.

2. Кайтанов, К. Под куполом парашюта / К. Кайтанов – Москва: Изд-во ДОСААФ СССР, 1984. – 144 с.

3. Жарков, А., Орлов, В. История воздухоплавания крепости Брест-Литовск [Электронный ресурс] // База данных наследие Брестской крепости. – Режим доступа: <http://brestdatabase.by/library/istoriya-vozduhoplavaniya-крепости-brest-litovsk> – Дата доступа – 07. 03. 2023.

4. Чайчиц, И. Небо и земля Бреста в истории авиации [Электронный ресурс] // «Реальный Брест». – Режим доступа: <https://www.realbrest.by/novosti/istorija-bresta/nebo-i-zemlja-bresta-v-istorii-aviacii-chast-1.html>

5. Лютик, Д. Гродненская крепостная воздухоплавательная рота [Электронный ресурс] // Narodnia.com – Режим доступа: <https://narodnia.com/be/uczora/rasijskaja-impieruja/512-grodnenskaya-крепостная-vozdukhoplavatel'naya-рота> – Дата доступа – 05. 03. 2023.

6. Шматов, А. К 100-летию Лидского аэродрома [Электронный ресурс] // Белорусский авиодневник – Режим доступа: http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/аэродромы_v_belarusi/k_100_letiju_lidskogo_аэродрома/3-1-0-99 – Дата доступа – 03. 03. 2023.