



Состоявшая под Августѣйшимъ Покровительствомъ
Его Императорскаго Высочества Великаго Князя
МИХАИЛА АЛЕКСАНДРОВИЧА
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ВОЗДУХОПЛА-
ВАНІЯ И АВТОМОБИЛИЗМА ВЪ МОСКВѢ
въ 1912 году.

ИМПЕРАТОРСКИМЪ Московскимъ Обществомъ Воздухоплаванія
ОБЩЕСТВЕНАЯ

БОЛЬШАЯ ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ

С. С. Петербургскому Политехническому Институту Профессору Петра Васильевича

За прекрасную постановку преподавания по воздухоплаванию и лабораторные работы.

Диплом, полученный СПб Политехническим Институтом «за прекрасную постановку преподавания по воздухоплаванию и лабораторные работы.»

ПЕРВАЯ ВЫСШАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА В РОССИИ

Первые полеты аэропланов вызвали горячий отклик во всех уголках России. В Петербурге, Москве, Одессе, Киеве и других городах организовывались аэроклубы и добровольные общества, появились частные заводы, производящие самолеты, отдельные любители, отдающие себя служению этому новому делу. Всероссийский аэроклуб уже в 1908 году учредил свои отделы в Новгороде, Ростове на Дону, Оренбурге, Иркутске, Владивостоке и других городах России.

Московское воздухоплавательное общество при активном участии Н. Е. Жуковского развивает свою плодотворную деятельность.

В Петербургском и Московском университетах, в Институте путей сообщения и других высших учебных заведениях появляется интерес к воздухоплавательному делу, организуются воздухоплавательные кружки, читаются лекции и т. д.

Естественно, что среди студентов, профессоров и преподавателей молодого в то время Политехнического Института, высшей технической школы нового типа, вопросы воздухоплавания также нашли живейший отклик.

В журнале «Воздухоплаватель» помещено сообщение о том, что в Петербургском Политехническом Институте в марте 1908 года по инициативе студента Багрова организован кружок воздухоплавания. Устав кружка был утвержден Советом профессоров, избрано бюро кружка, а к октябрю 1909 г. в нем уже насчитывалось свыше 100 членов.

По адресу декана кораблестроительного факультета профессора К. П. Боклевского многие обращаются с просьбой о введении на факультете курса воздухоплавания.

Н. А. Рьнин предлагает в 1909 году начать чтение этого курса и сам соглашается вести преподавание даже «без всякого ассигнования кредита». К своему письму он прилагает примерную программу курса воздухоплавания.

В мае 1909 г. Совет Института возбудил ходатайство об учреждении курсов воздухоплавания, и только 15 декабря 1909 г., после долгой переписки между министрами, наконец, состоялось решение Совета Министров.

В соответствии с этим решением Институту было отпущено на организацию лабораторий одновременно 45 000 рублей и ежегодно на содержание курсов 12 000 рублей.

Таким образом, воздухоплавательные курсы при Политехническом Институте, начавшие свою деятельность осенью 1909 года, получили свое признание, как первая Высшая авиационная школа в России.

В течение 1909—1910 гг. на курсах воздухоплавания при кораблестроительном отделении было 142 слушателя, которые разделялись по основным отделениям Института следующим образом:

Кораблестроительное	. . . . .	42 человека
Механическое	. . . . .	31 „
Электромеханическое	. . . . .	29 „
Металлургическое	. . . . .	23 „
Инженерно-строительное	. . . . .	17 „

Уже в 1912 г. на международной выставке воздухоплавания и автомобилизма в Москве Политехническому Институту была присуждена золотая медаль за прекрасную постановку преподавания по воздухоплаванию и лабораторные работы.

Сейчас же после отпуска средств началась перестройка части существующего здания 1-го студенческого общежития для создания лаборатории и музея.

Профессор К. П. Боклевский еще задолго до этого ознакомился с лучшими в то время лабораториями в Москве, Париже и Геттингене и, воспользовавшись советами Н. Е.

Жуковского, разработал проект аэродинамической лаборатории.

В течение 1910 года здание 1-го общежития было перестроено. Для метеорологических наблюдений над зданием была устроена вышка, а внутри здания — шахта глубиной 40 метров. В этой шахте ставились испытания по определению сопротивления воздуха методом падения тел.

Наиболее крупной установкой лаборатории была аэродинамическая труба с круглой рабочей частью диаметром в 2,0 метра и скоростью потока воздуха до 20 метров в секунду. Электромотор мощностью в 60 л. сил вращал вентилятор типа Сирокко. Труба занимала два этажа и в то время была одной из самых больших и мощных в мире.

Построенная малая аэродинамическая труба имела рабочую часть диаметром 0,3 м и скоростью потока около 50 м в сек. Уже позже, в 1912-м году, за счет средств Отдела Воздушного Флота были построены здания для лаборатории авиационных двигателей и учебных мастерских, гараж и два ангара для учебных самолетов.

Для организации лаборатории и дальнейшего развития работы курсов профессор Боклевский пригласил Василия Андриановича Слесарева.

В. А. Слесарев перед этим только что закончил Московское высшее Техническое Училище, где, еще будучи студентом, принимал активное участие в работе аэродинамической лаборатории училища.

Почти вся деятельность лаборатории аэродинамики Политехнического Института в первые годы существования ее связана с именем В. А. Слесарева. Благодаря его исключительной энергии непосредственно после постройки труб, лаборатория сразу же начинает вести ряд научных исследований. Работает не только большая аэродинамическая труба, где испытываются модели самолетов русских конструкций, но и малая труба непрерывно занята испытанием сопротивления отдельных элементов самолета: тросы, расчалки, стойки и пр.

В аэродинамических трубах Института В. А. Слесарев ведет исследование моделей самолета «Илья Муромец». Ни в одной стране мира не было в то время самолета, который по своей грузоподъемности и дальности полета мог бы, хотя в какой либо мере, соревноваться с русским богатырем «Ильей Муромцем». С постройкой «Ильи Муромца» русское самолетостроение шагнуло далеко вперед в деле создания самолетов большой грузоподъемности. Западной Европе и Америке понадобилось много лет для того, чтобы начать строить аналогичные самолеты *).

Кроме студентов курсов воздухоплавания в лаборатории было подготовлено более 600 летчиков и более 600 мотористов.

В лаборатории Института производились исследования сопротивления воздуха движению железнодорожных поездов, сопротивления ветру ангаров, вагонов однопорельсовой дороги и пр.

В связи с растущими потребностями военного министерства в октябре 1913 г., параллельно Воздухоплавательным курсам, при Кораблестроительном отделении были учреждены «Офицерские Теоретические Курсы Авиации». Продолжительность занятий была установлена 4 месяца.

* Конструктором «Ильи Муромца» был Игорь Иванович Сикорский. Во время войны была создана «Эскадра Воздушных Кораблей», состоявшая из самолетов типа «Илья Муромец» под начальством генерала М. В. Шидловского, предугадавшего гений Сикорского.

В 1916 г. инженер-механик Е. А. Вечорин был командирован Ставкой в Англию, Францию и Соед. Шт. Америки для выбора новых, более мощных моторов для «Муромцев», ввиду недостаточной мощности моторов имевшихся тогда в России.

«Илья Муромец IX» Сикорского, под командой кап. Р. Л. Нижевского, при механике Е. А. Вечорине, со вновь прибывшими из заграничных моторами, в августе 1916 года поставил мировой рекорд, подняв груз 32-х пассажиров на высоту в 3200 метров со скоростью 160 километров в час.

По тогдашним временам полученные результаты превосходили все ожидания!..

Преподавание на курсах велось профессорами и преподавателями Института с приглашением специалистов со стороны. Заведывал курсами проф. К. П. Боклевский.

Офицеры, назначаемые Отделом Воздушного Флота на курсы авиации, подчинялись общим правилам порядка, установленного в Институте. В учебном отношении они находились в ведении декана, а в остальном в подчинении штаб-офицера.

С осени 1911 г. по сентябрь 1914 г. офицерские теоретические курсы закончили 210 офицеров. В начале войны помимо курсов воздухоплавания и офицерских теоретических курсов авиации, при Институте открываются временные курсы авиационных мотористов.

В связи с недостатком офицеров на курсы начинают принимать «охотников», укомплектованных преимущественно из студентов высших технических учебных заведений.

После окончания теоретических курсов «охотники», успешно выдержавшие экзамены, получали чин мичмана по морскому ведомству или прапорщика по военному и продолжали свое обучение в практических школах авиации в течение 3—6 месяцев.

С первого сентября 1914 года по первое января 1916 года было подготовлено охотников-летчиков 179, офицеров-летчиков 34 и охотников-авиационных мотористов — 259. Всего за время существования курсов было подготовлено около 600 летчиков и примерно столько же мотористов.

Выдающуюся роль в создании воздухоплавательных курсов, аэродинамической лаборатории и затем авиационной специальности сыграл декан кораблестроительного отделения К. П. Боклевский.

Подводя итоги работ Воздухоплавательных Курсов и лаборатории аэродинамики при Кораблестроительном отделении Политехнического Института, можно признать, что первая Высшая Школа Воздухоплавания была тем организую-

щим центром, вокруг которого сосредоточилась основная научная и практическая деятельность по подготовке русской авиации в период войны 1914—1918 гг.

Оборудование авиационного факультета Института было передано в Москву, а в Институте осталась лаборатория аэродинамики, в которой с 1934 г. под руководством проф. Л. Г. Лойцянского начала вести свою учебную и научную работу кафедра аэродинамики физико-математического факультета.