

## Слово об Александре Матвеевиче Кованько

Жизнь иногда дарит нам удивительные подарки. В 1990-е годы таким подарком судьбы для меня стало знакомство и неоднократное общение с дочерью генерал-лейтенанта Русской армии А.М. Кованько, внучкой адмирала А.А. Попова и крестницей Великого князя Петра Николаевича В.А. Мороко (ур. Кованько). Это был удивительно чистый, искренне православный человек, патриот России с еще сохранившимся петербургским говорком (родилась в 1907 г.). Варвара Александровна сохранила ясную память до своих последних дней, многих пионеров русского воздухоплавания и авиации знала лично. П.Н. Нестеров, например, был для неё просто Петрушей, с которым она ребенком танцевала на балу.

Я вспоминаю, как она сильно переживала о той неправде и наговорах, которая вот уже добрую сотню лет сопровождает память её отца – Александра Матвеевича Кованько. Сейчас благородное дело популяризации истории первых шагов русской авиации и воздухоплавания продолжает дочь Варвары Александровны – Елизавета Евгеньевна Сергеева. Грядущее 150-летие со дня рождения пионера русской авиации и воздухоплавания А.М. Кованько является хорошим поводом на основании архивных материалов и воспоминаний его близких рассказать об этом удивительном человеке.

А.М. Кованько родился 4 (16) марта 1856 г. в Петербурге. Этот дом № 6 по улице Чехова (бывший Эртелев переулок) сохранился и группа энтузиастов готовит документы в мэрию Санкт-Петербурга об установке на доме мемориальной доски. Такую честь Александр Матвеевич, безусловно, достоин за беззаветное служение нашей



Родине и тому Делу, которому посвятил всю свою жизнь.

В 1875 г. Александр Кованько окончил 1-ю Классическую гимназию и поступил в Николаевское инженерное училище. В 1878 г., после окончания училища по 1-му разряду, он без положенного отпуска убывает в 4-й Понтонный батальон на русско-турецкий фронт. На фронте подпоручик Кованько проявил себя как смелый офицер, умный военный инженер. Здесь, в силу ограниченного объема статьи, мы отметим только его работы по наведению переправ через Дунай и строительство пристаней.

По окончании войны А.М. Кованько обучается в Техническом Гальваническом заведении и в 1879 г. становится заведующим Учебной Гальванической командой лейб-гвардии Саперного батальона. В это же время в Российской Империи и за границей проявляется большой интерес к военному применению воздухоплавания. Была известна роль воздушных шаров в Гражданской войне в США в 1861-1864 гг., при осаде в 1870 г. Парижа прусскими войсками, в войне Бразилии против Парагвая в 1876 г. и т.д.

22 декабря 1884 г. видный русский государственный деятель и военный реформатор генерал от инфантерии П.С. Ванновский выступил на Военном совете: «В последние годы в государствах Западной Европы обращается особое внимание на успехи, делаемые аэронавтикой... По всеподданнейшему моему докладу... Государь император, признавая необходимым предоставить средства для основательной разработки вопросов по развитию у нас и применению к военным целям

воздухоплавания, голубиной почты и различных систем вышек, высочайше повелеть соизволил: 1. Образовать особый фонд...; 2. Расходование этой суммы производить с разрешения военного министра...; 3. Кадровую команду образовать...».

Так в России была образована Комиссия по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям под председательством заведующего Гальванической (впоследствии Электротехнической) частью генерал-майора М.М. Борескова. В задачу комиссии входила разработка аэростатов и специального воздухоплавательного имущества для Русской армии, а также способов их боевого применения. Кроме того, комиссия рассматривала различные предложения на воздухоплавательную тему, поступающие от русских подданных и зарубежных граждан, проводила экспертизу специального оборудования, моделей и научных трудов.

Назначая состав комиссии, военный министр потребовал от генерала Борескова в делопроизводители выбрать «строевого офицера с задатком известной лихости и отваги для организации нового дела, знающего не меньше двух иностранных языков и имеющего склонность к технике и изобретательству». Выбор пал на А.М. Кованько, который, кстати, знал все основные европейские языки и латынь. 26 января 1885 г. была сформирована Кадровая команда военных аэронавтов. Её начальником с правами ротного командира был назначен поручик Кованько.

Учить воздухоплаванию солдат, а потом и офицеров, по программе, утвержденной комиссией, было некому, и Александр Матвеевич сам засел за иностранные учебники. Многие книги он лично перевел на русский язык, до многого доходил своим умом. 11 августа 1885 г. на занятиях воздухоплателей внезапно появился военный министр. Он приказал подготовить воздушный шар и поднять его в воздух. Когда шар был готов, его корзину заняли поручик Кованько, П.С. Ванновский и профессор Михайловской артиллерийской академии генерал-майор Н.П. Федоров. Солдаты сдали привязной воздушный шар «Сокол» на высоту 100 м. После приземления военный министр удовлетворенно сказал: «И на воздухе можно служить Царю и Отечеству».

16 октября А.М. Кованько вместе с подпоручиком Трофимовым и французским воздухоплателем Рудольфи совершили первый в Русской армии свободный полет на воздушном шаре. Он приземлились в Новгороде через пять часов. На докладе воздухоплателей военный министр

написал: «Поздравляю с началом и успехом. Дай Бог, чтобы это дело развивалось у нас быстро и хорошо на пользу России и славу нашей армии, и её отрядов по воздухоплаванию». П.С. Ванновский, по свидетельству современников, не жаловал нечистоплотных людей, мечтавших поживиться за счет казны. Когда он перешел из Военного ведомства в Государственный Совет, воздухоплатели в знак благодарности за внимание один из аэростатов назвали «Ванновский». Тогда родилась и еще долго гуляла шутка «Воздухоплавательный парк – единственное место, где надувают «Ванновского»».

Александр Матвеевич Кованько был в одно время председателем Воздухоплавательного отдела Императорского Русского технического общества, членом многих зарубежных аэроклубов, международных воздухоплавательных и метеорологических комитетов и комиссий.

Работа комиссии по применению воздухоплавания к военным целям постепенно сошла на нет. Основная нагрузка по развитию русского военного воздухоплавания легла на плечи начальника команды военных аэронавтов А.М. Кованько: это и подготовка квалифицированных кадров; и участие воздухоплателей в многочисленных маневрах войск; подъемы и полеты аэростатов на знаменитой Нижегородской промышленной выставке; организация научного полета Д.И. Менделеева для изучения солнечного затмения; формирование крепостных воздухоплавательных отделений, изготовление специального имущества; постройка первых русских дирижаблей и аэропланов; многочисленные научные эксперименты и т.п. Поэтому приказом по Военному ведомству № 126 от 14 июля 1890 г. команда военных аэронавтов переформирована в Учебный воздухоплавательный парк, а приказом № 9 от 18 декабря 1891 г. комиссия была упразднена.

Словом, к началу русско-японской войны в Русской армии уже была создана устойчивая инфраструктура военного воздухоплавания. В ночь на 9 февраля 1904 г. японский флот без объявления войны неожиданно атаковал русскую эскадру в Порт-Артуре. В то время Япония превосходила наши силы на Дальнем Востоке в три раза в живой силе, в восемь раз в артиллерии, в 18 раз в пулеметах, в 1,3 раза в морских судах. Уже 17 февраля

1904 г. в Главное инженерное управление из Действующей армии прилетела телеграмма: «Наместник признает необходимым иметь на театре войны в Маньчжурии отделение воздухоплавательного парка...»

Полковник Кованько за пять суток разработал положение о полевой воздухоплавательной роте, формирование которой началось 22 марта. Дело в том, что крепостные воздухоплавательные отделения имело громоздкое оборудование и не были приспособлены для маневренной войны. 12 июля 1904 г. Сибирская воздухоплавательная рота получила боевое крещение. Под Ляояном был совершен первый в Русской армии боевой подъем на аэростате. В его корзине разведку вели командир 10 артиллерийского корпуса генерал-лейтенант Случевский и командир воздухоплавательной роты капитан К.М. Боресков.

В это же время полковник Кованько налаживал производство воздухоплавательного имущества, пригодного для маневренной войны, формировал полевые воздухоплавательные подразделения, проводил их боевое слаживание. В годы русско-японской войны Учебный воздухоплавательный парк стал арсеналом и центром снабжения фронтовых воздухоплавательных подразделений. За 1904-1905 гг. в мастерской парка было разработано и изготовлено газодобывательное оборудование, паровые и конные лебедки, 104 аэростата и 134 газгольдера. Для формирования полевых воздухоплавательных подразделений Учебный воздухоплавательный парк откомандировывал своих офицеров и солдат.

26 июня 1904 г. началось формирование 1-го Восточно-Сибирского полевого воздухоплавательного батальона (всего для фронта было сформировано три таких батальона). Его командиром был назначен А.М. Кованько. 18 августа, отправляясь на фронт, Александр Матвеевич издал прощальный приказ № 231 по Учебному воздухоплавательному парку: «... Наступило время поработать на войне с шарами, к чему мы так долго подготавливались в мирное время... Расставаясь с родным мне парком, я земно кланяюсь всем остающимся здесь моим сотрудникам и друзьям, которые всей своей службой и усердной и честной работой показали себя чисто русскими людьми и достойными деятелями нашей родной земли... Дай же, Боже, и всем остающимся потрудиться дружно и в будущем, как трудились эти 20 лет, которые я провел среди доблестных воздухоплателей».

24 декабря батальон начал разведывательные подъемы аэростатов. Японцы обстреливали воздухоплателей артиллерией, ослепляли их светом прожекторов, скрывали свои боевые порядки дымовой завесой, но аэростаты позволяли русским войскам разведать оборонительные линии японцев с опорными пунктами, превращенные в опорные пункты деревни, укрепленные сопки, установленные проволочные заграждения и волчьи ямы. Разведка воздухоплателей под Сандепу не прекращалась даже во время боя. Помощник начальника Главного инженерного управления генерал-майор Мясковский докладывал о результатах боевой работы военных воздухоплателей: «Деятельность шаров понравилась настолько, что теперь не только штабы всех 3-х армий, но и штабы корпусов умоляют о присылке им шаров».

В феврале 1905 г. А.М. Кованько в качестве командира сводного полка принял участие в Мукденском сражении. За боевую деятельность в годы русско-японской войны Александр Матвеевич был награжден мечами к ордену Св. Владимира 3-й степени, а за Мукденское сражение он получил золотое Георгиевское оружие с надписью «За храбрость». 26 апреля 1906 г. Высочайшим указом «за отлично-усердную службу и труды, понесенные во время военных действий» А.М. Кованько был произведен в генерал-майоры.

Проведенные после русско-японской войны реформы в Русской армии значительно повысили её боевые возможности. Достаточно сказать, что в эти годы в самостоятельное учреждение выделился Генеральный штаб, было образовано Морское министерство, приняты на вооружение пулеметы и более совершенные пушки. В это же время у военных специалистов окончательно сформировалось мнение о целесообразности вооружения армии аэропланами, дирижаблями и аэростатами. В 1910 г. Учебный воздухоплавательный парк преобразуется в Офицерскую воздухоплавательную школу. В 1912 г. в Главном управлении Генерального штаба образовывается воздухоплавательный отдел, который занимается формированием воздухоплавательных рот и их боевой подготовкой. Тогда же при Главном инженерном управлении был сформирован воздухоплавательный комитет, который занимался снабжением армии летательными аппаратами. О росте значимости

авиации и воздухоплавания в Русской армии говорит и тот факт, что в 1913 г. Александру Матвеевичу было присвоено воинское звание генерал-лейтенант.

Когда началась Первая мировая война, фронту потребовались привязные аэростаты. 17 декабря 1914 г. Ставка ВГК Русской армии отправила в Главное военно-техническое управление телеграмму: «Ввиду всеусиливающейся потребности, при развитии позиционных боев, в наблюдательных станциях со змейковыми аэростатами, штаб ВГК просит о возможности ускорить готовность наблюдательных станций для возможности формирования полевых воздухоплавательных рот с привязными аэростатами». Число таких рот было доведено с девяти перед войной до 25. Каждой пехотной армии было придано две-три роты.

Спустя некоторое время началось переформирование воздухоплавательных рот с привязными аэростатами в армейские и корпусные воздухоплавательные отряды. Великий князь Александр Михайлович, как фактический главнокомандующий русской авиацией и воздухоплаванием, приказал: «Формировать отряды или последовательно, или сразу. Чем скорее, тем лучше». К моменту выхода России из войны на фронтах было 59 корпусных, 28 армейских воздухоплавательных отрядов и несколько рот. Кадры и имущество для всех этих подразделений, а также их формирование, производила Офицерская воздухоплавательная школа.

И Февральскую, и Октябрьскую революцию, несмотря на свой преклонный возраст, Александр Матвеевич встретил на своем посту начальника Офицерской воздухоплавательной школы. Однако он уже страдал сердцем и склерозом венечных артерий. Частые и тяжелые приступы грудной жабы и острого ревматизма не давали возможности продолжить службу. В декабре 1917 г. он был уволен с военной службы, но еще некоторое время оставался членом Технического комитета ВВФ Красной Армии. В.А. Мороко вспоминала, как вокруг его постели у них дома собирались все члены Технического комитета и долгими часами обсуждали пути развития Воздушно-го флота молодой Республики.

Получив известие, что сын Александр бежал из австрийского плена (его самолет три раза сбивали) и находится в Одессе, семья Кованько осенью 1918 г. переехала в этот город. Необходимо было выходить израненного и больного сына. В Одессе Александру Матвеевичу стало еще ху-

же, его положили в больницу, где он 20 апреля 1919 г. и умер. Бойцы Красной Армии с воинскими почестями похоронили пионера русского воздухоплавания. Когда, через несколько дней в Одессу вошла Добровольческая армия, над его могилой долго кружил аэроплан с бело-красно-синими кругами на крыльях. Так заслуженному генералу отдали дань уважения и бойцы Белой армии.

Кстати, генерал Кованько прослужил 42 календарных года. Декретом Совета Народных Комиссаров от 14 декабря 1917 г. ему была назначена пенсия, которую он так и не успел получить. В.И. Ленин по ходатайству Главного управления Рабочее-Крестьянского Военно-Воздушного флота в апреле 1920 г. и в сентябре 1921 г. лично распоряжался выдать единовременную материальную помощь «вдове изобретателя Кованько».

Бытует мнение, что А.М. Кованько всячески препятствовал развитию авиации, предпочитая её аэростатам. Это неправда, которая, вероятно, начинается с того, что в те далекие годы под термином «воздухоплавание» понимались полеты как на аэростатах, так и на аэропланах. Перед Первой мировой войной в своих многочисленных выступлениях в Обществе ревнителей военных знаний, в печати и на Военных советах генерал Кованько не уставал повторять: «России крайне необходимо мощный военный воздушный флот. Необходимо спешное создание его в самой России, русскими руками из русских материалов и русских систем. Денег жалеть нельзя, но и бросать их зря грешно. Недодать денег преступно, а непроизводительно израсходовать в ущерб интересам государства – еще преступнее. Дело воздухоплавания должно быть в надежных руках, в ответственных, хороших, знающих техников и практиков, а не в безответственных канцеляриях, комиссиях и других коллегиальных учреждениях».

Именно А.М. Кованько сохранил для нас все материалы, связанные с постройкой самолета А.Ф. Можайского. Когда в революционные годы появилась угроза их потери, Александр Матвеевич приказал своему помощнику Н.И. Утешеву передать материалы Можайского в архив. В конце 1930-х историк П.Д. Дузь, по подсказке Утешева, нашел их и впервые опубликовал для широкой общественности. Долгое время двигатели самолета Можайского хранились в музее Офицерской

воздухоплавательной школы, но в советское время были утеряны.

В 1908 г. Александр Матвеевич за счет парка отправил во Францию своих офицеров – Немченко и Утешева – с задачей приобретения аэроплана, пригодного для военного использования. Но тогда таковых еще не оказалось. Известно, что французский генеральный штаб принял решение о вооружении армии самолетами только в 1909 году. А в этот год офицеры парка под руководством А.М. Кованько построили пять аэропланов, некоторые из них оказались лучше «Райтов».

Два сына Александра Матвеевича были летчиками и храбро воевали в годы Первой мировой войны. Старший из них Александр служил в одном авиационном отряде с П.Н. Нестеровым и после его гибели возглавил отряд. После эвакуации Белой армии из Крыма Александр оказался в Югославии и построил один из первых югославских самолетов и обучил полетам многих летчиков. Погиб он при испытании самолета. Второй сын Андрей также оказался в эмиграции и в 1930-е годы совершил несколько рекордных перелетов. Летчиками были и зятья А.М. Кованько. Так Р.Л. Нижевский, женатый на дочери Вере, летал бомбить немцев на «Муромцах» и летал в Белой армии, а М.Ф. Ивков, женатый на дочери Надежде, был одним из организаторов авиации в Советской России.

Революция раскидала большую и дружную семью Кованько по разные стороны баррикады. Сохранилось письмо жены Александра Матвеевича Елизаветы Андреевны (ур. Поповой): «... В несколько месяцев судьба разделила нашу семью. Надя в Самаре, мы в «красном» Петрограде, остальные дети – украинцы... И все пути заказаны, как в сказке говорится, и все невозможное стало обыденным, и все обыденное – невозможным...»

В 1924 г. в журнале «Воздухоплаватель» ученик Кованько М.Н. Канищев, ставший впоследствии одним из руководителей ВВФ Красной Армии и «Дирижаблестроя», к пятилетию его смерти написал: «История жизни А.М. Кованько есть история русского воздухоплавания. Редко можно встретить другой пример, когда человек кладет такой отчеканенный и ясный отпечаток своей личности на созданное им дело. Это возможно лишь при яркой индивидуальности и при исключительной любви к этому делу. Александр Матвеевич был, несомненно, исключительный человек.

Широко образованный, с феноменальной памятью и необыкновенной эрудицией, прекрасно владеющий многими языками, он представлял из себя какую-то ходячую энциклопедию, справочник самых разнообразных знаний. В нем, как редкое исключение, сочетались широта натуры с глубиной. Он много знал и, следует заметить, знал основательно. Диапазон его интересов был необычайным: от глубокого изучения фабрикации скрипок Страдивариуса он переходил к изобретению автоматической пожарной сигнализации; от японского искусства – к работе по подъему затонувших морских судов; от изготовления клеенок – к работе над историей Северо-Американской междоусобной войны; от занятий нумизматикой – к конструированию метеорологических приборов... И повсюду он оставлял след своей яркой личности. Но основным лейтмотивом его жизни неизменно оставалось воздухоплавание в самом широком смысле этого слова.

Люди, впервые встречавшие Александра Матвеевича, невольно поддавались его обаянию, а тот, кто его знал хорошо, ценил и уважал за прямоту и независимость его взглядов, исключительную честность и за широкий кругозор его ума. В кругах, соприкасающихся с воздухоплаванием, он пользовался широкой известностью, но еще более ценили и знали его за границей, где он состоял членом почти всех аэроклубов и ряда научных обществ...

Его давно уже нет среди нас. Но там, где встречаются два воздухоплателя его знавших, всегда невольно вспомнят Александра Матвеевича, так как они чувствуют, что именно благодаря ему, несмотря на все превратности судьбы и перемены тяжелых последних лет, все воздухоплатели составляют одну дружную, тесную семью, члены которой беззаветно любят свое дело, и не потеряли еще веры в его грядущий расцвет».

Этими словами и закончим краткое повествование о жизни патриота и пионера русского воздухоплавания генерала Кованько А.М., ибо лучше людей, лично знавших его, и не скажешь, и не напишешь.

М.И. ПАВЛУШЕНКО