

обязующийся приучать к порядку строевой службы нижние чины, уже в первые годы войны оказался неспособным выполнить функции исправительного учреждения и отправить на фронт «морально устойчивых и подготовленных солдат».

#### **Библиографический список**

1. Бонч-Бруевич, В. Волнение в войсках и военные тюрьмы / В. Бонч-Бруевич. — Пг, 1918.
2. Гвоздков, С.В. Военно-тюремная система российского государства в 1825—1914 гг.: ист. исслед.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / С.В. Гвоздков. — М., 2011. — 18 с.
3. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). — Фонд 593.— Оп. 1. — Д. 4.
4. РГВИА. — Фонд 593. — Оп. 1. — Д. 5.
5. РГВИА. — Фонд 593. — Оп. 1. — Д. 6.

#### **Бурень Николай Викторович**

*Военная академия Республики Беларусь (Минск, Беларусь)*

### **СУДЬБА ВОЕННОГО ЛЕТЧИКА ПЯТОСИНА**

Начало XX в. стало эрой зарождения и бурного развития авиации. Полеты аэропланов вызвали огромный восторг у зрителей, и авиаторы становились подлинными кумирами у себя на родине и за рубежом. Следует отметить, что скорость и продолжительность пребывания в воздухе летательных аппаратов постоянно увеличивались. Именно поэтому довольно скоро ведущие европейские государства стали рассматривать воздушное пространство в качестве важной сферы вооруженной борьбы в ходе будущих боевых действий. Россия в 1911 г. приступила к созданию первых авиационных отрядов [7, с. 29—31]. Для комплектования соответствующих подразделений понадобились смелые и решительные люди, избравшие для себя опасную профессию. Одним из них стал Пятосин Евгений Степанович, военная служба которого была непосредственно связана с Беларусью.

Евгений Степанович Пятосин родился 21 февраля 1887 г. в Киевской губернии. С 1897 по 1906 г. обучался в Гомельской гимназии. Примечательно, что в данной гимназии с 1905 г. учился наш выдающийся земляк, будущий известный авиаконструктор Павел Осипович

Сухой. В 1906 г. Е.С. Пятосин на правах вольноопределяющегося 1-го разряда без экзаменов был зачислен в Виленское военное училище, после завершения которого в 1909 г. в чине подпоручика был выпущен в 157-й пехотный Имеретинский полк на должность младшего офицера 13-й роты [2]. Полк располагался в Бобруйске и имел богатую историю. Особенно он отличился в войне с Турцией 1877—1878 гг., за что получил Георгиевское полковое знамя с надписью: «За взятие Карса 6 ноября 1877 г.» [9]. В Бобруйске Е.С. Пятосин прослужил на различных должностях до осени 1912 г., и на этом закончилась его служба в сухопутных войсках.

В сентябре 1912 г. после рапорта с просьбой о переводе для дальнейшего прохождения службы в авиации поручика Пятосина направляют в отдел воздушного флота, где он посещает теоретические курсы авиации им. В.В. Захарова при Санкт-Петербургском политехническом институте. Курсы стали первой ступенью в освоении авиационной науки в России и были названы в честь гражданина Франции русского происхождения, пожертвовавшего крупную сумму денег на развитие воздушного флота на своей исторической родине. Слушатели курсов изучали основы авиации, конструкцию летательных аппаратов и двигателей, знакомились со средствами связи, авиационным оборудованием, а затем направлялись в летные школы для практического обучения [4, с. 83].

1 февраля 1913 г. Е.С. Пятосин прибыл в Офицерскую школу авиации отдела воздушного флота в п. Кача (севернее Севастополя). Обучение в школе вели такие известные летчики, как Д.Г. Андреади, К.К. Арцеулов, М.Н. Ефимов, А.Е. Раевский, Е.В. Руднев, Б.Л. Цветков и другие [6]. Полеты выполнялись на аэропланах различных типов и моделей, в том числе «Блерио», «Моран», «Ньюпор», «Фарман» и «Спад». Летная подготовка проходила успешно, и в сентябре 1913 г. Евгений Степанович выполнил условия, необходимые для присвоения звания «военный летчик», совершив перелет Кача — Саки — Евпатория — Севастополь — Кача. После завершения учебы в школе молодой пилот был назначен в декабре 1913 г. младшим офицером 2-го авиационного отряда, расположенного в г. Лида.

Служба в этом белорусском городе проходила интересно, но трудно. В марте 1914 г. летчика переводят в 6-й корпусной авиационный отряд 4-й авиационной роты, где он встречает начало Первой мировой войны. Уже 26 июля с Лидского аэродрома отряд на самолетах «Фарман-IV» убывает на фронт в расположение командующего 4-й армии [8]. В августе все офицеры отряда приступили к выполнению боевых заданий. В одном из полетов в районе г. Сандомира Е.С. Пятосин,

выполняя воздушную разведку расположения войск противника, попал под артиллерийский обстрел. Самолет получил повреждения, а сам летчик был легко ранен в руку.

В течение 1914—1917 гг. военный летчик Пятосин воевал в составе различных авиационных частей Русской императорской армии. Освоил несколько типов самолетов, в том числе изучил и был допущен к полетам на немецком «Альбатросе». Занимал должность командира авиационного отряда, временно исполнял должность командующего 2-м авиационным дивизионом. Последовательно ему были присвоены звания штабс-капитана и капитана [5].

За боевые заслуги Е.С. Пятосин получил ордена Св. Владимира 4-й ст. с мечами и бантом, Св. Станислава 2-й ст. с мечами, Св. Анны 4-й ст. с надписью «За храбрость», Св. Анны 3-й ст. с мечами и бантом, Св. Анны 2-й ст. с мечами. Однако особой гордостью для любого офицера русской армии было награждение орденом Св. Георгия или Георгиевским оружием. В качестве Георгиевского оружия вручали саблю, которая предназначалась для ношения в строю. На рукояти оружия крепился небольшой золотой крест Ордена Святого Георгия, который был покрыт белой эмалью. Размер такого креста был совсем небольшой — 17 на 17 миллиметров. В соответствии со Статутом награды кавалер Георгиевского оружия мог самостоятельно изготовить рукоять своего холодного наградного оружия из золота либо покрыть его тонким золотым слоем. К дополнительным знакам отличия Георгиевского оружия относили темляк из орденской ленты [3]. Удостоился такой чести и штабс-капитан Пятосин за бои в районе озера Нарочь.

В приказе по армии и флоту от 4 марта 1917 г. офицер был награжден Георгиевским оружием «за то, что, получив задачу сфотографировать неприятельскую позицию в районе Комай, Поставы, Годутишки, он в период времени с 5-го по 24-е марта 1916 г. совершил ряд боевых разведок, причем каждый раз, несмотря на обстрел неприятельской артиллерии, выполнял свою задачу до конца. 24-го марта аппарат его был сбит артиллерией противника и опустился близ наших окопов, причем летчик получил ушибы лица и ног. Несмотря на крайне неблагоприятные условия погоды и сильный обстрел немецкой артиллерии, он выполнил данную ему задачу в срок, представив снимки всех трех линий окопов» [1, с. 244].

После революции Е.С. Пятосин добровольно поступил на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. Занимал различные должности, участвовал в переформировании авиационных частей старой царской армии, командовал 1-й Тульской авиационной группой, был председателем комиссии по инспектированию всех авиационных отрядов Западного фронта. В 1919 г. назначен начальником полевого управления авиации

и воздухоплавания 16-й армии, которая занимала центральное положение на советско-польском фронте. Руководил боевыми действиями авиации армии во время самых напряженных боев в мае—августе 1920 г.

После проведения демобилизации Е.С. Пятосин продолжал службу в Красной Армии. В 1921—1922 гг. он возглавлял авиационные эскадрильи, расположенные в Беларуси. С 1922 по 1924 г. был начальником штаба управления воздушного флота Западного фронта (будущего Белорусского военного округа). Затем до 1933 г. Е.С. Пятосин работал в системе военных учебных заведений, после чего его зачислили в резерв Рабоче-крестьянской Красной Армии с откомандированием для работы в Осоавиахим СССР.

Дальнейшая судьба Евгения Степановича Пятосина, одного из первых летчиков русской авиации, много лет прослужившего на белорусской земле, неизвестна, что должно стать темой дальнейших научных исследований, поскольку и современным летчикам и молодежи по-прежнему нужны яркие и понятные каждому примеры беззаветной любви к Родине, смелости и героизма, основанных на исключительно профессиональном отношении к делу.

#### **Библиографический список**

1. Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914—1918 годов: биогр. справ. / сост.: М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. — М.: Росспэн, 2006. — 360 с.
2. Виленское военное училище. Выпускники 1908 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.regiment.ru/reg/VI/C/5/3.htm>. — Дата доступа: 10.09.2014.
3. Георгиевское оружие (Золотое оружие «За храбрость») [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.retroplan.ru/encyclopaedia.html?sobi2Task=sobi2Details&catid=69&sobi2Id=235>. — Дата доступа: 10.09.2014.
4. Мирный, А.С. История Военно-воздушных сил Советской Армии: учеб. пособие / А.С. Мирный. — М.: Воениздат, 1954. — 456 с.
5. Пятосин Евгений Степанович [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.retroplan.ru/encyclopaedia.html?sobi2Task=sobi2Details&sobi2Id=744>. — Дата доступа: 10.09.2014.
6. Севастопольская Офицерская Школа Авиации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://slovari.belnovosti.by/content\\_tehenc/sevastopol-skaja-oficerskaja-shkola-aviacii-80154.html](http://slovari.belnovosti.by/content_tehenc/sevastopol-skaja-oficerskaja-shkola-aviacii-80154.html). — Дата доступа: 11.09.2014.
7. Штат и табель имущества авиационного отряда воздухоплавательной роты // Российский государственный военно-исторический архив. — Фонд 400. — Оп. 9. — Д. 33884.

8. 4-ая авиационная рота. В продолжение темы «100-летие Лидского аэродрома» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/aehrodromy\\_v\\_belarusi/4\\_aja\\_aviacionnaja\\_rota\\_v\\_prodolzhenie\\_temy\\_100\\_letie\\_lidskogo\\_aehrodroma/3-1-0-102](http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/aehrodromy_v_belarusi/4_aja_aviacionnaja_rota_v_prodolzhenie_temy_100_letie_lidskogo_aehrodroma/3-1-0-102). — Дата доступа: 10.09.2014.
9. 157-й пехотный Имеретинский полк [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.regiment.ru/reg/II/B/157/1.htm>. — Дата доступа: 11.09.2014.

**Лазарь Игорь Альбертович, Шлакунов Виталий Валерьевич**  
*Военная академия Республики Беларусь (Минск, Беларусь)*

## ПРОТИВОВОЗДУШНАЯ ОБОРОНА ВОЙСК ПО ОПЫТУ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Затяжной характер Первой мировой войны predetermined возможность значительных изменений в оснащении войск вооружением и военной техникой, а также в военном искусстве. Качественное совершенствование летательных аппаратов и их специализация дали авиации основную, а воздухоплаванию — обеспечивающую роль в ходе боевых действий. Сама авиация начала подразделяться на истребительную, штурмовую, легкую и тяжелую бомбардировочную. Вместе с тем летательные аппараты, появившиеся над полем боя в годы Первой мировой войны, породили проблему борьбы с ними.

Проводившиеся испытания по применению стрелкового оружия в качестве средства поражения воздушных шаров, аэростатов и дирижаблей показали его невысокую результативность, особенно при ведении огня по движущейся воздушной цели.

Так, при проведении опытных стрельб по аэростату, находившемуся на высоте 300 м, тот, получив 708 пробоин, всего лишь медленно (за 8 мин) снизился. Увеличение дальности, высоты и особенно скорости воздушных целей существенно снижало количество попаданий, которые не оказывали заметного влияния на состояние цели из-за «ограниченной дальности и бессилья маленьких пуль» [1].

Стрельба по воздушным целям из артиллерийских орудий была более эффективной. И в то же время, несмотря на то что русская 76,2-мм (3-дм) полевая пушка образца 1900 (1902) года по своим тактико-техническим характеристикам являлась одной из лучших легких полевых пушек того времени, возможности эффективной стрельбы из нее по воздушным целям в силу ряда причин были ограничены [1].