



Министерство образования Республики Беларусь

Учреждение образования  
«Белорусский государственный педагогический университет  
имени Максима Танка»

Исторический факультет  
Институт истории Национальной академии наук Беларуси

# **1917 ГОД В ИСТОРИЧЕСКИХ СУДЬБАХ НАРОДОВ БЕЛАРУСИ**

*Материалы Международной научно-теоретической  
конференции*

*г. Минск, 22 декабря 2017 г.*

Минск  
БГПУ  
2017

УДК 94(476)  
ББК 63.3(4Бел)  
Т936

Печатается по решению Совета исторического факультета БГПУ

**Редколлегия:**

кандидат исторических наук, доцент *А. В. Касович (отв. ред.)*;  
кандидат исторических наук, доцент *С. П. Шупляк*;  
кандидат исторических наук, доцент *А. А. Корзюк*

**Рецензенты:**

доктор исторических наук, профессор *А. П. Житко*,  
доктор исторических наук, профессор *А. М. Лютый*

**1917 год** в исторических судьбах народов Беларуси : материалы  
Т936 Международной научно-теоретической конференции, г. Минск, 22 декабря  
2017 г. / Белорус. гос. пед. ун-т им. М. Танка ; редкол.: А. В. Касович (отв. ред.)  
[и др.] – Минск : БГПУ, 2017. – 252 с.  
ISBN 978-985-541-414-9.

В сборнике представлены материалы исследований ученых Беларуси, России, Казахстана, Туркменистана, студентов, магистрантов, учащихся учреждений общего среднего образования, посвященные 100-летию Октябрьской революции.

Адресуется преподавателям, магистрантам и студентам вузов.

**УДК 94(476)**  
**ББК 63.3(4Бел)**

**ISBN 978-985-541-414-9**

© Оформление. БГПУ, 2017

## АВИАЦИЯ РОССИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

*Кевра И. О., студент, БГПУ, г. Минск*

*Научный руководитель – Ратько А. Ф., кандидат исторических наук, доцент*

Одной из главных причин Февральской и Октябрьской революций в Российской империи, 100-летие которой мы отмечаем в нынешнем году, стала Первая мировая война. На момент войны Россия имела самый большой воздушный флот в мире. По объему своих дирижаблей она занимала в 1914 г. третье место в мире (сразу после Германии и Франции), но ее самолетный парк был в основном представлен устаревшими моделями [3, с. 13].

Воздушная война была, пожалуй, самым важным военным достижением, связанным с Первой мировой войной. Однако, когда военные действия начались в августе 1914 г., идея воздушных боев была уже не нова. Фактически военная авиация началась меньше, чем через восемь лет после первого полета на борту «Братьев Райт»: 22 октября 1911 г. итальянский Nieuport совершил первый официальный военный разведывательный полет в итало-турецкой войне, а через день – итальянец Этрих Тауб сбросил первые бомбы [8, с. 4].

В 1885 г. в России была создана специальная школа для воздухоплателей на Волковском поле под Санкт-Петербургом. В начале русско-японской войны (1904–1905 гг.) российская армия хорошо практиковалась в воздушном наблюдении и успешно применяла разведывательные аэростаты в поддержку своих подразделений в ходе конфликта. Исходя из этих результатов, в 1906 г. было принято решение о создании десяти авиационных батальонов. Через год в России появился учебный парк по аэронавтике. Большим сторонником авиации был великий князь Александр Михайлович, двоюродный дядя царя. Будучи первым российским теоретиком в области авиации, великий князь сразу понял военные последствия полета Блерио и быстро начал стимулировать интерес к авиации по всей России. В результате его деятельности в январе 1910 г. в рамках специального комитета был создан Российский императорский военно-воздушный флот, который возглавил сам великий князь. Александр Михайлович отправил нескольких военных офицеров для летной подготовки во Францию. Летом 1910 г. была открыта первая летная школа, с 1911 г. она располагалась в Иатчине. 21 ноября 1910 г. великий князь открыл офицерскую авиационную школу под Севастополем [8, с. 15–18].

К началу войны, то есть середине 1914 г., на вооружении армий европейских стран находилось более 700 самолетов. У Франции – около 130, а Британии удалось выпустить около 60. Германия и Австро-Венгрия имели почти 300 летательных аппаратов. В России воздушный флот был самым большим в мире – 263 самолета и 14 дирижаблей [3, с. 694–696].

В первые дни войны, когда большое внимание уделялось маневрам, самолеты выполняли роль разведчиков. Естественно, что борьба с вражеской разведкой при-

вела к появлению авиационного вооружения и тактики воздушного боя. Первый в мире воздушный бой провел П. Н. Нестеров 8 сентября (26 августа по старому стилю) 1914 г. около городка Жолква совершив таран австрийского разведчика «Альбатрос», в котором находились пилот Франц Малина и пилот-наблюдатель барон Фридрих фон Розенталь [3, с. 4–6].

Из воспоминаний российского военного летчика, капитана российской армии в Первую мировую войну, аса истребительной авиации Е. Н. Крутеня: «В первый период войны летчики враждующих государств в редкие воздушные встречи приветливо махали ручкой друг другу и мирно расходились по своим делам. Затем более свирепые и кровожадные летчики, или просто в погоне за Георгиевским крестом, стали пытаться вооружить свой аппарат тем, что было под силу поддеть аппарату. Быстро револьвер сменился парой винтовок и дальше пулеметом с все возрастающим числом патронов. Наконец, на аппарат торжественно и внушительно установили пушку» [5, с. 366].

Осенью 1914 г. летчики зачастую были вынуждены импровизировать. Начались перестрелки из пистолетов и карабинов. Журналисты рассказывали случаи сбивания самолетов противника из пистолетов. В официальной газете Военного министерства «Русский инвалид» в номере от 3 декабря 1914 г. говорилось: «Над расположением русских войск часто появлялся немецкий самолет-разведчик «Таубе». Поручик С. долго выслеживал его, но навязать бой никак не удавалось. Наконец однажды встреча состоялась. Поручик стремился сблизиться с «Таубе» на дистанцию выстрела. Самолеты маневрировали, пытаясь занять превышение друг над другом. За поединком внимательно следили солдаты из окопов. Но вот после искусно выполненного разворота поручик оказался выше неприятеля и выстрелил из пистолета. Затем он повторил маневр и выстрелил с другой стороны. «Таубе» был вынужден пойти на посадку. Из окопов грянуло дружное «Ура!». К месту приземления самолета подоспел казачий разъезд. Немецкие летчики – два офицера – были взяты в плен» [6, с. 7–8].

Таким образом, в годы Первой мировой войны российская авиация проходила проверку с точки зрения ее технических и конструкторских особенностей: совершенствовалось мастерство российских летчиков. Именно тогда, во время Первой мировой войны, были заложены славные традиции, развитые советскими летчиками в годы Второй мировой войны и в последующий период.

### **Литература**

1. Дузь, П. Д. История воздухоплавания и авиации в России / П. Д. Дузь. – М. : Машиностроение 1981. – 273 с.
2. Дююи, Р. Э. Всемирная история войн / Р. Э. Дююи, Т. Н. Дююи. – М. : Полигон – АСТ 1998. – 4000с.
3. Зимин, Г. В. Тактика в боевых примерах: истребительная авиационная дивизия / Г. В. Зимин. – М. : Воениздат 1982. – 175 с.

4. Пархета, К. А. О значении авиации в Первой мировой войне / К. А. Пархета, Л. Р. Хисматулина // Альманах молодой науки. – № 1. – 2017. – С. 13–14.
5. Покрышкин, А. И. Тактика истребительной авиации / А. И. Покрышкин. – Новосибирск : Сибирская горница 1999. – 392 с.
6. Широкопад, А. Б. Тактика истребительной авиации / А. Б. Широкопад. – Минск : Харвест, 1999. – 560 с.
7. Кудишин, И. Красный барон / И. Кудишин // Авиация и космонавтика – 1994. №2. – С. 15 – 36.
8. Durkota, A. The Imperial Russian Air Service. Famous Pilots & Aircraft of World War One / A. Durkota. T. Darcey, V. Kulikov, – Marceline, Missouri : Walsworth Publishing Company 1981. – 544p.

## ИНСТИТУТ ДВОРЯНСКОЙ ОПЕКИ В КОНЦЕ XVIII в.

*Ковшик К. Г., магистрант, БГУУ, г. Минск*

Проблема создания и функционирования на территории Беларуси в конце XVIII – начале XX в. органов дворянского самоуправления в целом и института дворянской опеки, в частности, не являлась предметом специального исследования в отечественной и зарубежной историографии. Вопрос места и роли данного органа в системе дворянских корпоративных учреждений находил свое поверхностное освещение исключительно в рамках исследования, предметом которых выступали дворянское сословие Российской империи и его корпоративная организация, а также система местного управления [1–5].

Дворянская опека представляла собой орган дворянского сословного самоуправления, основная функция которого сводилась к попечению над несовершеннолетними дворянскими сиротами, престарелыми дворянами, дворянками-вдовами и их детьми и над «явными расточителями своих имуществ».

Институт опеки над несовершеннолетними дворянами и над их недвижимой собственностью упоминается указом от 14 декабря 1766 г. Согласно документу, вместо дворян, находящихся под опекой, опекуны или лица, которые присматривали за имениями, имели право участвовать в выборах депутата в комиссию, как их представители, лично или письменно, предварительно сообщив об этом местной администрации [6, с. 1110].

Дворянская опека как сословное учреждение, занимающее определенное место в иерархии местной системы управления, получила свое законодательное закрепление в «Учреждении для управления губерниями Всероссийской империи» от 7 ноября 1775 г., которым посвящена глава XVI и примечания 20, 21, 421 документа [7].

Согласно «Учреждению...» дворянские опеки образовывались в каждом уезде (при уездном суде) и были подчинены верхнему земскому суду, который одновременно являлся органом, в котором можно было обжаловать решение дворянской опеки (ст. 20, 218, 219). В состав дворянской опеки входили: уездный