

Мир науки. Педагогика и психология / World of Science. Pedagogy and psychology <https://mir-nauki.com>

2021, №2, Том 9 / 2021, No 2, Vol 9 <https://mir-nauki.com/issue-2-2021.html>

URL статьи: <https://mir-nauki.com/PDF/04PDMN221.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Попов А.В., Федотова О.Д. Подготовка первых российских авиаторов в зарубежных воздухоплавательных школах // Мир науки. Педагогика и психология, 2021 №2, <https://mir-nauki.com/PDF/04PDMN221.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Popov A.V., Fedotova O.D. (2021). Training of the first Russian aviators in foreign aeronautical schools. *World of Science. Pedagogy and psychology*, [online] 2(9). Available at: <https://mir-nauki.com/PDF/04PDMN221.pdf> (in Russian)

Попов Алексей Владимирович

ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», Ростов-на-Дону, Россия

Аспирант кафедры «Начальное образование»

Войсковая часть 3686 Южного округа войск Национальной гвардии Российской Федерации, Ростов-на-Дону, Россия

E-mail: popikrav@mail.ru

Федотова Ольга Дмитриевна

ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», Ростов-на-Дону, Россия

Зав. кафедрой «Начальное образование»

Доктор педагогических наук, профессор

E-mail: fod1953@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1731-7154>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=460681

Researcher ID: <https://www.researcherid.com/rid/A-4639-2016>

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=55857403900>

Подготовка первых российских авиаторов в зарубежных воздухоплавательных школах

Аннотация. Статья посвящена исследованию проблемы подготовки российских аэронавтов в конце XIX начале XX века. Цель статьи – установить особенности отбора и подготовки российских военных авиаторов в зарубежных летных школах как предпосылки создания отечественной системы обучения аэронавтов. Исторический экскурс показал, что Российская Империя в лице императрицы Екатерины II не воспользовалась возможностью развивать новые технологии воздухоплавания и подготовки кадров для нового рода войск, а также использования военного превосходства для ведения военных действий в воздушном пространстве. В статье показано, что система подготовки аэронавтов находилась в прямой зависимости от этапа развития средств воздухоплавания. Подготовка офицеров в «Учебном воздухоплавательном парке» для полетов на летательных аппаратах легче воздуха осуществлялась силами военных инженеров и имеющих опыт полетов офицеров различных родов войск. Переход на летательные аппараты тяжелее воздуха потребовал обучения пилотированию на бипланах и монопланах, что было возможно только за рубежом – во Франции, Германии и Италии. Анализ документов и материалов, характеризующих систему подготовки российских аэронавтов за рубежом, позволил сделать вывод о наличии тенденции постепенного отказа от обучения российских аэронавтов в воздухоплавательных школах Франции при сохранении интереса к системе подготовки летного состава в Германии и Италии, об активном использовании выпускников, которые освоили во время обучения за границей различные типы воздушных средств, в качестве инструкторов при создании первого в России военно-учебного заведения на основе Офицерской воздухоплавательной школы в Гатчине.

Ключевые слова: воздухоплавание; офицеры; воздушное судно; аэронавты; учебная программа; инструктор; профессиональная подготовка

Введение

Появление новых средств передвижения, позволяющих использовать необъятные просторы воздушного океана, открыло новую эру в истории человечества. «Как только оказалось, что давнишняя мечта о возможности людям подниматься на воздух осуществима, тотчас же явилось стремление применить это новое завоевание человеческого гения к военным целям» [1, с. 8]. Помимо познавательных, спортивных и научных целей, позволяющих совершить воздушное путешествие и по-новому взглянуть на Землю с высоты птичьего полета, военные специалисты справедливо усмотрели большой потенциал использования воздухоплавательного оборудования в целях разведки и бомбометания.

Новые задачи, обращенные к реализации новых военных стратегий, актуализировали проблему подготовки военных кадров, способных осуществлять полеты на воздушных аппаратах, первый из которых был изготовлен в еще в 1783 году братьями Монгольфье во Франции. Как свидетельствуют исторические источники, в «Парижской газете» была помещена заметка Журу де-ла-Виллета – одного из первых воздухоплателей, поднявшегося на привязанном монгольфьере – о том, что летательные аппараты этого класса могут быть использованы для ведения боевых действий как на суше, так и на море. Российский посланник в Париже князь Барятинский написал Екатерине II о перспективности развития воздухоплавания в России: «силы военные и стратегические движения не могли бы более ускользнуть от неприятеля; ни одна крепость не могла бы держаться, благодаря аэростатическим машинам, которые бросали бы с вышины горючие вещества» [1, с. 9]. Однако Екатерина II отрицательно отнеслась к полетам и не позволила известному французскому инженеру и воздухоплателю Бланшару приехать в Россию для налаживания производства воздухоплавательных судов и обучения военнослужащих, «ибо подобною аэроманию, да и всякие опыты оной, яко бесплодные и не нужные у нас, совершенно затруднены» [цит. по 1, с. 9]. Еще ранее, в 1784 году, императрицей был издан указ, запрещающий использование воздушных шаров, что объяснялось следующим соображением: «В предупреждение пожарных случаев или несчастных приключений, могущих произойти от новоизобретенных воздушных шаров, наполненных горючим воздухом или жаровнями со всякими горючими составами, приказано, чтобы никто не дерзал пускать на воздух таких шаров под страхом уплаты пени в 25 руб. в приказ общественного призрения и взыскания возможных убытков» [цит. по 2, с. 11]. Таким образом, Россия отказалась от возможности развития нового рода войск, предоставив стратегическое преимущество европейским странам в разработке аэронавтики и подготовке летного состава. Уже через десять лет после первого полета братьев Монгольфье в Медоне (Франция) была организована Воздухоплавательная школа, в которой будущих аэронавтов обучали изготовлению аэростатов и проведению мероприятий технического характера, обеспечивающих подъем, полет и спуск на землю летательных аппаратов.

Появление и эксплуатация средств передвижения, вес которых был удельно тяжелее воздуха, открыло новые возможности использования преимуществ управляемых полетов. Несмотря на трагические исходы многих полетов, совершенных как за границей (О. Лилиенталь, П. Пильчер), так и в России (А.Ф. Можайский), интерес к самолетостроению и подготовке авиаторов оставался стабильно высоким. Отсутствие собственной системы подготовки аэронавтов побудило руководство Военного ведомства командировать за границу в летные школы для обучения пилотированию перспективных офицеров из различных родов войск. История сохранила документальные свидетельства об этом сложном периоде и сберегла

данные, касающиеся развития системы подготовки аэронавтов (равно как и других категорий специалистов, обеспечивающих производство полетов) в начале XX века. Таким образом, профессиональная подготовка российского летного состава берет начало в системе зарубежного специального образования, что связано с наличием преимущества в проектировании и изготовлении управляемых летательных аппаратов различных типов и систем за границей.

Концептуальные основы и методология исследования

Цель исследования – установить особенности отбора и подготовки российских военных авиаторов в зарубежных летных школах как предпосылки создания отечественной системы обучения аэронавтов.

Гипотеза исследования заключалась в предположении о том, что изучение исторических источников и архивных материалов, отражающих намерения Военного ведомства в восполнении дефицита военных специалистов в области аэронавтики, позволят определить хронологию и особенности развития системы подготовки офицеров, ставших военными инструкторами после завершения обучения в зарубежных воздухоплавательных школах.

Эмпирический массив исследования составили публикации исторических источников, документов и архивных материалов распорядительного, инструктивного¹ и аналитического характера [3], в том числе содержащиеся в дореволюционных журналах «Воздухоплаватель», «Педагогический сборник», «Вестник воздухоплавания» (1909–1912 годы издания).

Методы исследования – использовались анализ, сравнительно-исторический метод, ретроспективный метод, контент-анализ, интерпретация, генерализация [4; 5]. Исследование, построенное на сочетании количественного (контент-анализ) и качественного подходов, проводилось в четыре этапа. При проведении контент-анализа смысловая категория и единица счета определялись на каждом из его этапов, что уточнялось при формулировке конкретной исследовательской задачи. Данные, полученные в результате контент-аналитического исследования, после подсчета заносились в кодировочные таблицы программы Excel для построения диаграмм.

Результаты исследования и их обсуждение

На первом этапе исследования изучался поименный список офицеров, направленных на обучение в зарубежные воздухоплавательные школы. Анализировались материалы автобиографического характера, позволяющие выявить их возраст как своеобразный маркер, свидетельствующий об опыте военной службы. На основе исследования списка первых русских авиаторов, подготовленного Военным ведомством, который включал 37 лиц, прошедших обучение в зарубежных воздухоплавательных школах, методом контент-анализа был определен их возрастной состав. Смысловой категорией контент-анализа являлся концепт «возраст», единицей счета – количество авиаторов в хронологии дат (годов) их рождения. Были получены следующие данные, представленные на рисунке 1.

¹ <http://авиару.рф/aviamuseum/aviatsiya/nachalo-aviastroeniya-v-rossijskoj-imperii-2/pervye-aviashkoly-rossii/ofiterskaya-vozduhoplavatel'naya-shkola/> (дата обращения: 09.03.2021).

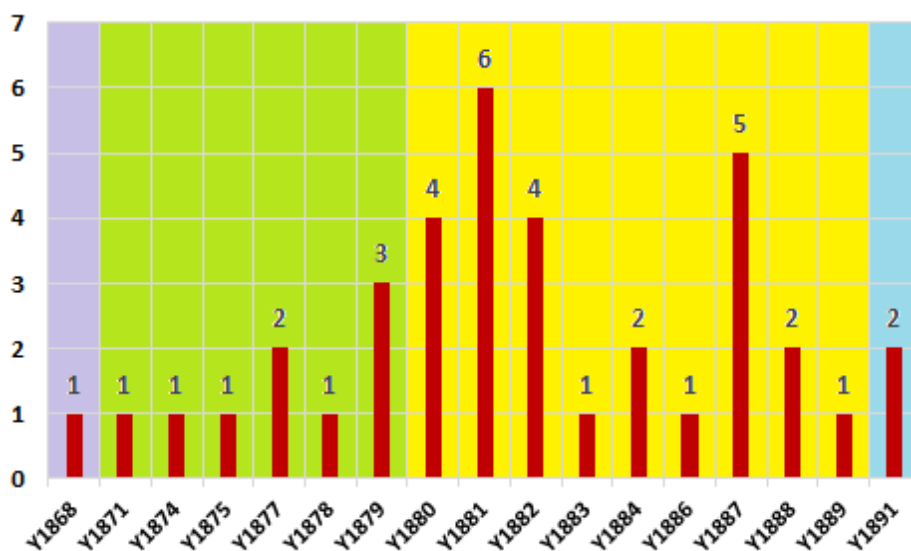


Рисунок 1. Распределение первых русских авиаторов, прошедших обучение в зарубежных воздухоплавательных школах, по критерию «год рождения» (составлено авторами)

Как показано на гистограмме, среди выпускников зарубежных воздухоплавательных школ, завершивших обучение в 1910–1911 годах, наблюдается значительный возрастной разброс. Отмеченные на рисунке цветовой маркировкой десятилетия показывают, что самым старшим по возрасту офицером 1868 года рождения являлся Владимир Эристов, которому на момент завершения обучения во французской воздухоплавательной школе было 42 года, в то время как возраст двух самых младших выпускников составлял 19 лет. Год рождения большинства обучающихся (26 выпускников) пришелся на период с 1880 по 1889 годы.

На *втором этапе исследования* была поставлена задача установить численное соотношение выпускников зарубежных воздухоплавательных школ по критерию «страновая принадлежность». Семантической категорией контент-анализа, таким образом, выступило понятие «страна», на территории которой расположена воздухоплавательная школа, а единицей счета явилось количество выпускников, завершивших обучение за рубежом. Результаты представлены на рисунке 2.

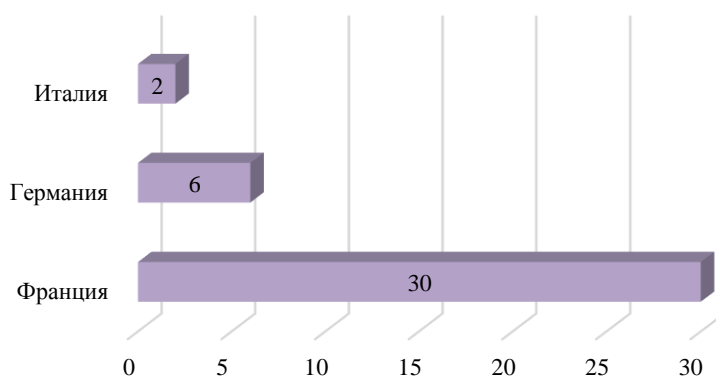


Рисунок 2. Распределение выпускников воздухоплавательных школ по критерию «страновая принадлежность» (составлено авторами)

Полученные на основе подсчета данные показывают, что среди зарубежных воздухоплавательных школ у российских слушателей наибольшей популярностью пользовались учебные структуры, расположенные во Франции. Это вполне объяснимо,

поскольку эта страна уделяла большое внимание подготовке не только в сфере инженерно-конструкторской составляющей воздухоплавательного парка, но и летной подготовке аэронавтов, их обучению пилотированию. Как принятые на обучение русские офицеры, так и французские слушатели проходили курс обучения в многочисленных частных и государственных военных школах. Во французских школах авиации русским слушателям созданы специальные условия поступления, заключавшиеся в том, что «на подготовительный курс принимают без экзаменов русских, окончивших курс реальных и коммерческих училищ» [6, с. 50]. Воздухоплавательные школы существовали, главным образом, при воздушных портах и авиационных центрах. Две из военно-авиационных школ специально были предназначены для опытов по участию аэропланов в действиях артиллерии (в Мэли) и по метанию бомб (в Шалон)» [1, с. 76]. Среди германских школ в то время наибольшей популярностью пользовалась «авиационная школа в Обершлейзгейме, около Мюнхена» [1, с. 69].

На *третьем этапе исследования* прояснился вопрос о том, какие типы монопланов осваивали военные аэронавты за рубежом. Контент-аналитическое исследование было посвящено установлению марки монопланов, освоение полетов на которых было удостоверено получением официального свидетельства. Смысловой единицей контент-аналитического исследования являлся концепт «марка воздушного судна», единицей счета – количество выпускников воздухоплавательных школ, успешно завершивших обучение пилотированию. Результаты представлена на рисунке 3.

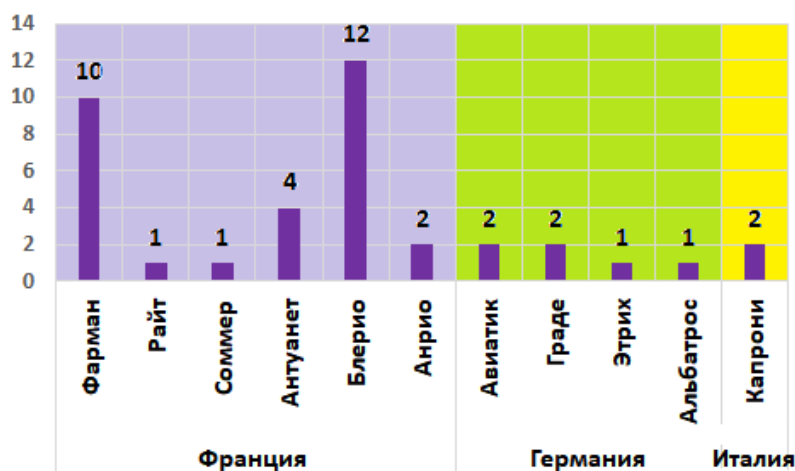
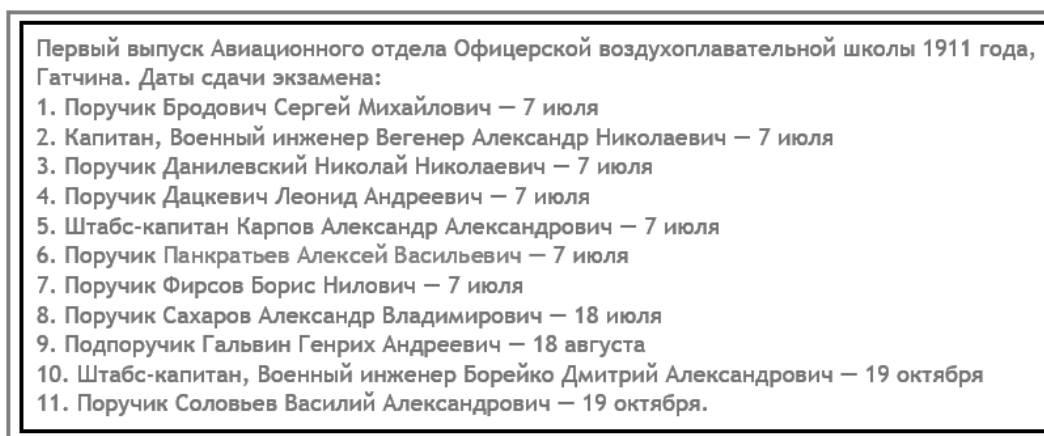


Рисунок 3. Распределение выпускников воздухоплавательных школ, освоивших различные марки аэропланов (составлено авторами)

Анализ распределений марок монопланов и бипланов отчетливо показал, что их количество сопряжено с военно-техническим потенциалом стран, в которых базировались воздухоплавательные школы. Во Франции российские аэронавты освоили шесть марок воздушных судов, причем преимущество имели популярные марки «Фарман» и «Блерио». Выпускники воздухоплавательных школ Германии освоили четыре модели – «Авиатик», «Граде», «Этрих», «Альбатрос». Итальянская воздухоплавательная школа предлагала освоение только одной марки – выпускаемой в Италии марки известного авиаконструктора «Капрони».

Сравнение марок монопланов и бипланов, освоенных российскими аэронавтами в зарубежных воздухоплавательных школах, показывает, что в совокупности их совокупное количество составляет 11 единиц. При этом названия марок летательных аппаратов, осваивать которые были направлены офицеры, не дублируются. Это косвенно свидетельствует о стремлении российского Военного ведомства располагать кадрами квалифицированных военных специалистов, которые могут служить в качестве инструкторов для подготовки отечественного летного состава на любом типе воздушного судна.

Четвертый этап исследования посвящен сравнительному анализу количества подготовленных аэронавтов в России и за рубежом в период с 1910 по 1911 гг. В России с 1885 года предпринимались попытки создания «Кадровых команд военных аэронавтов», первую из которых возглавил поручик А.М. Кованько (1856–1919) – известный изобретатель по вопросам минного дела и пожарной сигнализации, экспериментатор и организатор нового «воздухоплавательного дела»^{2,3,4}. С 1890 года, после появления по Военному ведомству Приказа № 126 от 14 июля 1890 г., утвердившего Положение о переименовании данного структурного подразделения в «Учебный воздухоплавательный парк», подготовка кадрового состава была ориентирована на освоение возможностей организации полетов на воздушных шарах, которые широко использовались для изучения атмосферы в режиме метеонаблюдений, ведения фотографических съемок в целях рекогносцировки, а также для исследования эффективности использования различных технологии наполнения воздушных шаров газами различных типов. Согласно приказу Военного ведомства № 250 от 9 июля 1910 г. «Учебный воздухоплавательный парк» был переименован в «Офицерскую воздухоплавательную школу», ориентированную на подготовку аэронавтов, управляющих летательными аппаратами с удельным весом тяжелее воздуха [7]. Первый выпуск аэронавтов Авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы, расположенной в Гатчине, явился важной вехой в развитии системы подготовки военных специалистов в сфере аэронавтики. На рисунке 4 приведен список первых выпускников Офицерской воздухоплавательной школы 1911 года.



**Рисунок 4. Список первых выпускников
Офицерской воздухоплавательной школы в Гатчине⁵ (1911 год)**

² Рапорт А.М. Кованько Л.М. Иванову о недостатках испытанного на курских маневрах газодобывательного аппарата и о мероприятиях по его улучшению. 1902. Октября 12. № 1137 // Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Сборник документов и материалов. Москва: Государственное издательство оборонной промышленности, 1956. С. 113.

³ Доклад А.М. Кованько генерал-майору Л.М. Иванову о результатах испытаний на курских маневрах газодобывательного аппарата полевого типа, действующего по способу А.И. Горбова. 1902 г. ноября 27 // Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Сборник документов и материалов. Москва: Государственное издательство оборонной промышленности, 1956. С. 715–716.

⁴ Докладная записка штабс-капитана Волкова полковнику А.М. Кованько о постановке опытов по фотографированию с воздушного шара в интересах артиллерии. 1903. Мая 22. № 49. // Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Сборник документов и материалов. Москва: Государственное издательство оборонной промышленности, 1956. С. 737.

⁵ Источник: <http://авиамузей.рф/aviamuseum/aviatsiya/nachalo-aviastroeniya-v-rossijskoj-imperii-2/pervye-aviashkoly-rossii/ofiterskaya-vozduhoplavatel'naya-shkola/> (дата обращения: 09.03.2021).

Как следует из данных, приведенных на рисунке 4, экзамены проходили в три этапа, что является свидетельством ответственного отношения командования к уровню подготовки специалистов летного дела. На рисунке 5 содержится выписка из приказа, определяющего содержание выпускного экзамена для присвоения квалификации авиатора.

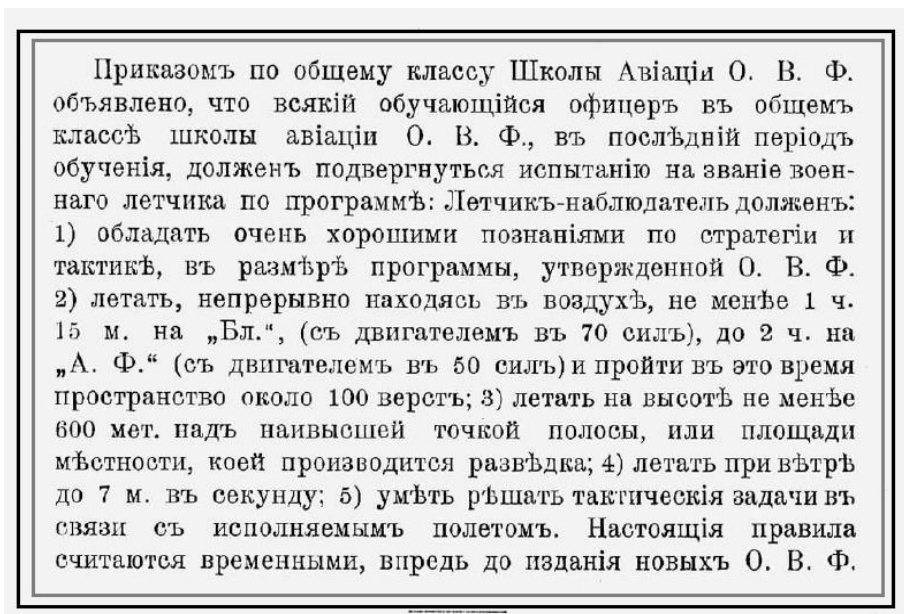


Рисунок 5. Программа выпускного экзамена 1911 г. согласно приказу Отдела воздушного флота. Источник [8, с. 477]

Выпускниками являлись аэронавты, имеющие различные воинские звания, в том числе квалифицированные военные инженеры. В данный период подготовка отечественных специалистов в области летного дела проходила параллельно с подготовкой аэронавтов в зарубежных воздухоплавательных школах. Интерес представляет вопрос о том, какова динамика выпуска аэронавтов, освоивших пилотирование летательных аппаратов тяжелее воздуха, в России и за рубежом.

Проведем контент-анализ официальных данных, касающихся численности подготовки летных кадров 1910–1911 гг. Смысловой категорией контент-анализа является понятие «выпускник воздухоплавательной школы», единицей счета – их количество. Результаты представлены на рисунке 6.

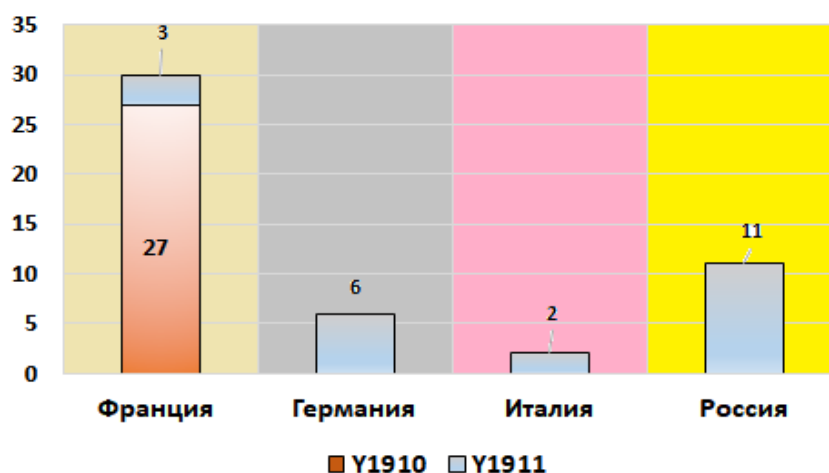


Рисунок 6. Распределение количества выпускников воздухоплавательных школ в России и за рубежом (составлено авторами)

Как показано на рисунке 6, в 1911 году намечается тенденция к постепенному отказу от направления офицеров в воздухоплавательные школы Франции, в то время как тенденция к подготовке офицеров в Германии и Италии сохраняется. В историко-аналитической литературе тех лет многократно отмечается, что, несмотря на первенство в разработке воздухоплавательной техники и прочное положение в составе армии, организация воздушных сил Франции «была очень несовершенна, не было даже разделения на войска аэростатические и авиационные» [1, с. 73–74]. В оценке военных специалистов именно Германия «по своим воздушным силам занимала первое место в мире, превосходя другие страны как по совершенству организации, так и по числу летательных аппаратов» [1, с. 69]. Кроме того, в этой стране подготовка кадров была основана на устоявшихся педагогических традициях [9; 10], что позволяло проводить эффективную подготовку личного состава не только в упомянутой ранее школе в Обершлейзгейме, но и в опытных отделениях при ней, которые размещались «в Дёбернице, в Берлине, Грауденце, Кельне, Кённигсберге, Лейпциге и Меце» [1, с. 69].

В целом, количество выпускников 1911 года, освоивших пилотирование в России и в зарубежных воздухоплавательных школах, одинаково. Первое военно-учебное заведение России, осуществившее подготовку квалифицированных аэронавтов для воздухоплавательных частей армии, с успехом справилось с поставленной задачей и в дальнейшем расширила количество подготавливаемых за счет привлечения российских аэронавтов, обучавшихся за границей. Опыт подготовки аэронавтов за рубежом был учтен и критически переосмыслен, что позволило в дальнейшем заложить прочные основы непрерывного военно-профессионального образования [11–14].

Заключение

Система подготовки военных авиаторов в России прошла сложный путь развития. Россия не являлась родиной разработки и изготовления летательных аппаратов различного типа, но, тем не менее, имела шанс восполнить дефициты технического характера за счет приглашения зарубежных специалистов, готовых оказать содействие в развитии воздухоплавательных практик. Однако решительные и не вполне обоснованные меры по запрету аэронавтики, исходящие от Екатерины II, привели к реализации стратегии догоняющего развития в сфере воздухоплавания и подготовки аэронавтов, способных управлять воздушными шарами и монопланами различных систем.

Командование российского Военного ведомства в конце XIX – начале XX века предпринимало попытки создания военно-воздухоплавательных батальонов, на вооружение которых были приняты различные летательные аппараты. Подготовка кадров, связанная с необходимостью обеспечения воздухоплавательных батальонов специалистами, прошла несколько этапов, связанных с организацией обучения управлению воздушными шарами и летательными аппаратами тяжелее воздуха. В начале XX века наблюдается тенденция к изучению системы подготовки аэронавтов за рубежом путем включенного наблюдения, что поддерживалось командованием Военного ведомства, командировавшим офицеров для обучения в воздухоплавательные школы Франции, Германии и Италии. Накопленный опыт обучения пилотированию за рубежом в дальнейшем позволил организовать отечественную систему подготовки военных авиаторов, качество подготовки которых не уступало квалификациям зарубежных аэронавтов. Первые шаги в сфере подготовки летного состава явились удачными и привели к развитию отечественной системы подготовки летного состава, которая сочетает теоретическое обучение и практику летного дела под руководством квалифицированных инструкторов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Воздушный флот. История и организация военного воздухоплавания. Под ред. Н.М. Глаголева. Петроград: изд.-во И.Д. Сытина, 1915. – 109 с.
2. Родных, А. Запрещение воздухоплавания во времена Екатерины Второй // Библиотека воздухоплавания. – 1910. – № 6. – С. 11–12.
3. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Сборник документов и материалов. Москва: Государственное издательство оборонной промышленности, 1956. – 952 с.
4. Fedotova O. The content of a site of the President of Russia as the information indicator of realization of counter-terrorism strategy in Russia // Middle East Journal of Scientific Research. – 2013. – Т. 16. – № 3. – С. 392–396.
5. Freeman, J., Walters St., Cambell M.J. How to display data. Oxford: Blackwell Publishing, 2008. – 109 pp.
6. Охотский В.С. Парижская высшая школа аэронавтики // Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 21–22. – С. 50–54.
7. Попов А.В., Федотова О.Д. Военно-исторические и гражданские предпосылки становления системы профессионального образования в сфере воздухоплавания и авиации в дореволюционной России // European Scientific Conference: сборник статей XXIV Международной научно-практической конференции. Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2021. – С. 106–110.
8. Хроника // Воздухоплаватель. – 1911. – № 7. – С. 477.
9. Федотова О.Д. Немецкая феноменологическая педагогика // Педагогика. – 2006. – № 3. – С. 21–29.
10. Федотова О.Д., Требухина Н.В. Структура немецкой коммуникативной дидактики // Вестник Донского государственного технического университета. – 2005. – Т. 5. – № 4. – С. 620–628.
11. Алехин И.А., Кузнецов Ю.Н. Сравнительный историко-педагогический анализ систем обеспечения качества профессиональной подготовки российских офицерских кадров и иностранных военных специалистов // Мир образования – образование в мире. – 2017. – № 4 (68). – С. 69–85.
12. Голуб В.В. Организационно-методологические аспекты моделирования непрерывного военно-профессионального образования // Среднее профессиональное образование. – 2018. – № 5. – С. 5–10.
13. Зибров Г.В., Петровская М.В., Семоненко Ю.Ф., Дерепаско И.В. Психологическая подготовка офицеров в ВУНЦ ВВС "Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина" (г. Воронеж): опыт, проблемы, решения // Воздушно-космические силы. Теория и практика. – 2020. – № 14. – С. 17–25.
14. Гужва Е.Г., Новиков Р.Н. Развитие традиций офицерской чести в системе ценностей русского офицерства XVIII–XIX вв. // Мир образования – образование в мире. – 2016. – № 2 (62). – С. 34–41.

Popov Aleksey Vladimirovich

Don state technical university, Rostov-on-Don, Russia
Military unit 3686 of the southern district of the forces of the national guard of the Russian Federation, Rostov-on-Don, Russia
E-mail: popikpav@mail.ru

Fedotova Olga Dmitrievna

Don state technical university, Rostov-on-Don, Russia
E-mail: fod1953@yandex.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1731-7154>
РИИЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=460681
Researcher ID: <https://www.researcherid.com/rid/A-4639-2016>
SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=55857403900>

Training of the first Russian aviators in foreign aeronautical schools

Abstract. The article is devoted to the study of the problem of training Russian aeronauts in the late 19th and early 20th centuries. The purpose of the article is to establish the features of the selection and training of Russian military aviators in foreign flight schools as a prerequisite for the creation of a domestic system for training aeronautics. A historical retrospective showed that the Russian Empire, represented by Empress Catherine II, did not take advantage of the opportunity to develop new technologies for aeronautics and training for a new type of troops. This deprived her of the opportunity to use military superiority to conduct military operations in airspace. The article shows that the aeronaut training system was directly dependent on the stage of technical development of aeronautics. The training of officers in the Aeronautical Training Park for flying lighter-than-air aircraft was carried out by military engineers and officers of various branches of the armed forces with flight experience. The use of aircraft heavier than air required training in piloting biplane and monoplane, which was only possible abroad – in France, Germany and Italy. Analysis of documents and materials characterizing the system of training Russian aeronauts abroad made it possible to conclude that there is a tendency to gradually abandon the training of Russian aeronauts in aeronautical schools in France, while maintaining interest in the system of training flight personnel in Germany and Italy. It is shown that graduates who have mastered various types of aircraft during their studies abroad were used as instructors in the creation of the first military educational institution in Russia based on the Officer Aeronautical School in Gatchina.

Keywords: aeronautics; officers; aircraft; aeronauts; curriculum; instructor; professional training