

**ПЕРВЫЕ РУССКИЕ ЛЁТЧИКИ –
ВЫПУСКНИКИ ПОЛОЦКОГО КАДЕТСКОГО
УЧИЛИЩА**

Авторы:
Рубан Владислав,
Сеньков Илья,
учащиеся 10 класса

Руководитель:
Цыбульская Светлана Викторовна,
учитель истории

Полоцк, 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ИСТОРИЯ ЗАРОЖДЕНИЯ РУССКОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ.....	5
2. ИСПЫТАТЕЛЬ «ИЛЬИ МУРОМЦА» ГЛЕБ АЛЕХНОВИЧ	6
3. ГЕОРГИЕВСКИЕ КАВАЛЕРЫ ИВАН СТЕПАНОВ, ВЛАДИМИР НАРКОВИЧ И АНДРЕЙ ЛИВОТОВ.....	8
4. ЛЕТЧИКИ – НАБЛЮДАТЕЛИ ВЛАДИМИР ДАНКЕЕВ И МИХАИЛ ВОЙНАЛОВИЧ.....	11
5. ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЛЕТЧИК ПЕТР ВАКСМУТ.....	13
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	14
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	15
ПРИЛОЖЕНИЕ	16

ВВЕДЕНИЕ

Полоцк, его историческая и духовная атмосфера подарили Беларуси и всему миру множество известных личностей. Полочане знают и почитают их дела, прославившие наш город. В этой связи особый интерес представляет изучение истории Полоцкого кадетского корпуса, который за время своего существования дал образование почти 3000 офицерам русской армии. Среди воспитанников корпуса было много талантливых людей, которые внесли огромный вклад в военное дело Российской империи. Среди них особое место занимают выпускники Полоцкого кадетского корпуса – первые летчики, стоявшие у истоков развития военной авиации России.

Тема, затронутая в работе, очень актуальна на сегодняшний день, так как в последнее время много внимания уделяется возрождению исторического и духовного наследия Полоцка, патриотическому и духовному воспитанию молодежи. Воспитание истинного патриотизма возможно только на примерах достойного служения Родине реальных людей, на знании истории родного края. Широкому кругу становятся известны имена многих знаменитых выпускников Полоцкого кадетского корпуса, их вклад в историю России, Беларуси и Полоцка. Однако жизнь и деятельность первых авиаторов России остается малоизвестной полочанам.

Цель нашего исследования – изучение жизни и вклада в развитие русской авиации выпускников Полоцкого кадетского корпуса.

Задачи, которые мы стремились реализовать в ходе исследования, следующие:

- 1) Изучить биографические сведения о первых авиаторах России – выпускниках Полоцкого кадетского корпуса,
- 2) Показать значение их деятельности для развития русской авиации, военного дела в России,
- 3) Показать, что первые авиаторы – выпускники Полоцкого кадетского корпуса являются национальным достоянием не только России, но и Полоцка.

Объектом нашего исследования является история развития военной авиации России. Предмет нашего исследования – жизнь и деятельность первых русских летчиков - выпускников Полоцкого кадетского корпуса.

В ходе исследования были использованы следующие методы: выявление, сопоставление, обобщение фактов жизни и деятельности некоторых выпускников Полоцкого кадетского корпуса на основе анализа литературных источников и др.

Два десятка летчиков - уроженцев Беларуси были удостоены почетнейшей армейской награды – ордена Святого Георгия. Среди них много выпускников Полоцкого кадетского корпуса: генерал – майор И. П. Степанов, полковник М. К. Войналович, лейтенант В. С. Наркович, штаб – ротмистр А. Н. Ливотов.

Среди выпускников Полоцкого кадетского корпуса были: один из первых морских летчиков П. П. Вакмут, испытатель тяжелого бомбардировщика «Илья Муромец» Г. В. Алехнович и другие.

Наиболее интересные и полные сведения о жизни и деятельности первых русских летчиков - выпускников Полоцкого кадетского корпуса мы почерпнули из книг «Авиаторы – кавалеры ордена Святого Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов» [1], «На воздушном корабле. Из дневника войны 1914-1917 гг.» [5]. Интересные факты об истории русского бомбардировщика «Илья Муромец» приводятся в книгах М. Хайрулина «Воздушный корабль «Илья Муромец» [8], К. Н. Финне «Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского» [7] и др.

1. ИСТОРИЯ ЗАРОЖДЕНИЯ РУССКОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ

История военной авиации Российской империи начинается с Императорского военно-воздушного флота, который формально существовал в 1912—1917 годах. В создании российской военной авиации большую роль сыграл великий князь Александр Михайлович, который стал шефом Военно-воздушного флота.

В русско-японской войне 1904—1905 гг. Российская империя понесла тяжелое поражение и Военное министерство начало военные реформы. Но в министерстве недоверчиво относились к идее использовать авиацию в военных целях. Лишь в 1909 году военное ведомство закупило у иностранных фирм несколько военных самолётов [10].

В марте 1910 г. группа российских офицеров отправилась во Францию для обучения полетам. Вернувшись в Россию, они начали обучать полетам других офицеров. Летом 1910 года была открыта первая школа по подготовке военных лётчиков (с мая 1911 года школа размещалась в Гатчине). 21 ноября 1910 года была открыта вторая лётная школа в Севастополе [10].

В 1912 году руководство военной авиацией было передано специально созданному органу — Воздухоплавательной части Генерального штаба, которую возглавил генерал-майор М. И. Шишкевич. Эта дата считается днём образования военной авиации России [9, с. 14].

Россия была единственной страной, имевшей в начале войны бомбардировочную авиацию дальнего действия. В 1913 году И. И. Сикорский построил первый в мире бомбардировщик «Илья Муромец» [7, с. 36]. В октябре 1914 года бомбардировщики «Илья Муромец» объединили в Эскадру воздушных кораблей под командованием генерал-майора Михаила Шидловского, которая базировалась в деревне Старая Яблонна (Северо-Западный фронт) [9, с. 46].

В марте 1916 года в Военном министерстве было создано Управление военного воздушного флота (Увофлот) во главе с генерал-майором

Н. В. Пневским. Именно с этого момента можно говорить о полноценном существовании Императорского воздушного флота.

2. ИСПЫТАТЕЛЬ «ИЛЬИ МУРОМЦА» ГЛЕБ АЛЕХНОВИЧ

Глеб Васильевич Алехнович родился в семье поручика в Смоленской губернии (рис. 1). После окончания Полоцкого кадетского корпуса поступил в Константиновское артиллерийское училище в Петербурге [3, с. 376]. В конце 1910 года он прошёл первоначальное обучение в Севастопольском аэроклубе у Станислава Дорожинского. Затем Алехнович поступал в Гатчинскую авиашколу, но был забракован приёмной комиссией из-за близорукости. С трудом удалось ему уговорить командование Гатчинской школы оставить его при школе. Алехновичу была предоставлена возможность летать только в качестве ученика-наблюдателя [10].

На Гатчинском аэродроме Алехнович подружился с молодым инженером Я.М.Гаккелем, испытывавшим здесь самолеты своей конструкции. Однажды Гаккель разрешил Алехновичу сделать на его самолете «Гаккель-VI» пробный полет. Алехнович с первого же раза отлично взлетел, выполнил круговой полет и сел. А через три дня, 29 июля 1911 года, Всероссийский аэроклуб присудил летчику диплом пилота-авиатора. Через месяц Алехнович уже участвовал в авиационных состязаниях в Царском Селе, где стал победителем и удостоился приза Императорского Всероссийского аэроклуба. Полеты Алехновича в мае-июне 1911 года из Гатчины в Царское село, оттуда в Красное село и обратно были первыми междугородними перелетами в России.

В ходе объявленного Главным инженерным управлением 1-го конкурса русских военных аэропланов Алехнович на самолете «Гаккель-VII» совершил 23 сентября 1911 года пять раз подряд перелет Санкт-Петербург — Гатчино, и 24 сентября — полет продолжительностью 3,5 часа при сильном ветре. Самолет Я.М.Гаккеля единственный из всех выполнил программу конкурса [10].

В ходе 2-й международной выставки воздухоплавания в Москве весной 1912 года Алехнович на самолете «Гаккель-VIII» установил русский рекорд

высоты, равный 1350 м, а также производил опыты полетов в ночное время, приземляясь на поле, освещавшееся подожженным бензином [5, с. 211].

В конце 1912 года Алехнович стал работать лётчиком-испытателем в авиационном отделе Русско-Балтийского вагонного завода, который возглавлял Игорь Иванович Сикорский [7, с. 123]. Глеб Васильевич проводил испытания гидросамолетов С-5а и С-10 «Гидро» Сикорского (рис. 2), был одним из первых пилотов, испытывавших первые в мире тяжелые многомоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец» [8, с. 184].

В начале Первой Мировой войны Алехновича призвали в армию и назначили командиром корабля № 5 в созданной эскадре «Муромцев» (рис. 3). По его инициативе при эскадре были организованы мастерские по созданию стрелкового и бомбардировочного вооружения «Муромцев», отрабатывавшегося, как правило, на корабле № 5. Совместно со своим помощником по экипажу, штабс-капитаном А.Н.Журавченко, отрабатывал «Ветрочет» — треугольник учета бокового ветра, первый из приборов, заложивший основы теории прицельного бомбометания. Алехнович выполнял самые ответственные задания по разведке и бомбардировке глубоких тылов противника. За проявленное мужество и летное мастерство он был удостоен ордена Святого Георгия и трех других боевых орденов. Несмотря на большую загрузку боевой работой (совершил более 100 вылетов), принимал участие в испытаниях бомбардировщика «Илья Муромец» серии Е и заведовал учебным классом для летного состава эскадры. В 1917 году Алехнович установил очередной рекорд — грузоподъемности. На своём самолёте «Илья Муромец» он поднял груз в 180 пудов (2948,4 кг) [7, с. 123].

После Октябрьской революции Алехнович перешёл на сторону Советской власти, добровольно вступил в ряды Красной Армии и даже участвовал в создании «красной» Эскадры (организовал сборку «Муромцев» и обучение полетам на них). Алехнович погиб при крушении «Муромца» при невыясненных обстоятельствах. 17 ноября 1918 года он перегонял свой корабль из Липецка в Эртиль. «Муромец» попал в снежный заряд и врезался в землю.

Похоронен выдающий летчик на Никольском кладбище Александро-Невской лавры.

3. ГЕОРГИЕВСКИЕ КАВАЛЕРЫ ИВАН СТЕПАНОВ, ВЛАДИМИР НАРКОВИЧ И АНДРЕЙ ЛИВОТОВ

Два десятка летчиков - уроженцев Беларуси были удостоены высшей армейской награды – ордена Святого Георгия [2, с. 35]. Многие из них являлись выпускниками Полоцкого кадетского корпуса, в том числе генерал – майор И. П. Степанов, лейтенант В. С. Наркович, штаб – ротмистр А. Н. Ливотов.

Владимир Станиславович Наркович родился в Витебской губернии, происходил из потомственных дворян Виленской губернии. В Полоцком кадетском корпусе он начал учиться в 1905 году [3, с. 385], но был переведён в Морской кадетский корпус, где произведён в гардемарины. В 1908 году Наркович совершил плавание в Италию и принимал участие в ликвидации последствий разрушительного землетрясения на Сицилии. В 1909 году он был выпущен из Морского кадетского корпуса мичманом и зачислен в Черноморский флотский экипаж (рис. 4).

После начала Первой мировой войны Наркович назначен лётчиком-наблюдателем в 6-й отряд 1-й бригады Черноморской воздушной дивизии. В 1915 году он был назначен младшим офицером в 32-й корпусной авиационный отряд. Приказом по 8-й армии от 11 августа 1915 года Владимир Наркович был удостоен ордена Святой Анны 4-й степени «За храбрость» [10].

Погиб русский лётчик в воздушном бою 16 сентября 1915 года [6, с. 56] и был посмертно награждён орденом Святого Георгия 4-й степени. В приказе о награждении было написано: «За то, что 29-го августа 1915 года совместно с военным лётчиком 32-го авиационного отряда поручиком Сергеем Басовым, производя воздушную разведку в тылу позиций противника на реке Горынь в районе м. Деражно и, будучи обстрелян артиллерийским огнём противника, повредившим аппарат, несмотря на это и сильный ветер продолжал разведку, обнаружил движение бригады пехоты, шедшей на усиление противника и группировку его сил. Своевременно представленные эти сведения дали

возможность принять меры, повлекшие за собой полный успех последующих действий. 16-го сентября того же года, во время воздушной разведки в том же районе лейтенант Наркович, исправляя во время полёта пробитый пулей бензиновый бак, другой пулей был убит, геройской смертью запечатлев содеянный им подвиг» [10].

Степанов Иван Петрович был уроженцем Гродненской губернии, происходил из личных дворян (рис. 5). Образование получил в Полоцком кадетском корпусе [3, с. 381], затем в 1906 году окончил Михайловское артиллерийское училище. В 1911 году был прикомандирован к Отделу воздушного флота. Через два года окончил Офицерскую школу авиации Отдела воздушного флота (в Севастополе) и теоретические курсы авиации им. В.В. Захарова при Санкт - Петербургском политехническом институте, получил звание штабс-капитана.

Совершив в сентябре 1913 года перелет по маршруту Кача–Саки–Евпатория–Севастополь–Кача, Степанов выполнил условия на получение звания «военный летчик» и стал военным летчиком 7-го корпусного авиаотряда (служил в нем с 1913 по 1915 годы). С июля 1914 по август 1915 года был командиром 7-го корпусного авиаотряда, в 1915-1916 годах начальником 3-го армейского авиаотряда и командиром 3-й авиационной роты, в 1916 – 1917 годах командиром 11-го авиационного дивизиона [10].

Степанов Иван Петрович был награжден орденом Святого Георгия 4-й степени (за авиаразведку в бою у Городковских позиций под губительным шрапнельным огнем); Георгиевским оружием (за авиаразведку в направлении д. Бурканув, Котузов и Книловоды, в ходе которой выдержал пулеметный бой с немецким самолетом-истребителем и дал возможность летчику-наблюдателю произвести фотографирование укреплений противника, чем способствовал успешным действиям 22-го армейского корпуса) [1, с. 677].

В октябре 1917 года Степанов занял должность инспектора авиации армий Юго-Западного фронта, с зачислением по инженерным войскам. В августе 1918 год он прибыл в Киев и был зачислен в армию Украинской

Державы. Там он занимался сбором авиационного имущества в интересах Добровольческой армии. Однако впоследствии дезертировал из украинской армии и прибыл в Новочеркасск с эшелоном авиационного оборудования [10].

Степанов был участником Белого движения на юге России в рядах Добровольческой армии и ВСЮР. Занимал должность помощника инспектора авиации Добровольческой армии по строевой части. В начале 1920 года был эвакуирован из Новороссийска на судне «Панама». В Русской армии Степанов служил до эвакуации Крыма в ноябре 1920 года. На 18.12.1920 находился в Галлиполи в 1-й роте Авиационного батальона Технического полка. Последние годы жизни провел в эмиграции во Франции, умер в Париже (рис. 6).

Андрей Николаевич Ливотов родился в Варшавской губернии. Он окончил Полоцкий кадетский корпус [3, с. 383], Офицерскую школу авиации Отдела воздушного флота, Теоретические курсы авиации им. В.В.Захарова. С октября 1915 года становится военным летчиком 35 корпусного авиационного отряда, затем командиром этого отряда (рис. 7). За службу был награжден орденами: Святого Владимира 4-й степени; Святого Георгия 4-й степени «за то, что 6-го августа 1915 года, получив предписание вылететь из осажденной крепости Новогеоргиевск и отвезти секретные крепостные документы, поднялся вместе с офицером-наблюдателем и механиком. Условия полета были исключительно трудные; обстрел противником, как при подъеме, так и в продолжение всего пути, сильный порывистый ветер, туман, из-за которого приходилось руководствоваться в пути только компасом, причем авиатор со своими спутниками чуть было не погиб, опустившись в расположение противника, и только присутствие духа спасло их от гибели или плена. Штабс-ротмистр Ливотов, сознавая, что на нем лежит ответственность за целостность двух жизней и документов, не только благополучно, преодолев все препятствия, исполнил возложенное на него поручение, но по пути произвел рекогносцировку расположения противника и доставил ценные сведения о передвижении неприятельских войск к крепости Брест-Литовск» [4, с. 245], а

также Святой Анны, Святого Станислава. После Октябрьской Революции Ливотов эмигрировал в Польшу и проживал в Варшаве до 1940 года.

4. ЛЕТЧИКИ – НАБЛЮДАТЕЛИ ВЛАДИМИР ДАНКЕЕВ И МИХАИЛ ВОЙНАЛОВИЧ

Среди выпускников Полоцкого кадетского корпуса есть несколько летчиков, занимавших должность летчика-наблюдателя. Их задача была вести разведку и корректировку артиллерийского огня. Интересная судьба была у двух таких летчиков – выпускников Полоцкого кадетского корпуса.

Данкеев Владимир Владимирович родился в Двинске (рис. 8). В 1913 году он окончил Полоцкий кадетский корпус [3, с. 381], затем в 1914 году - Александровское военное училище. В 1916 -1917 годах обучался в Военной школе летчиков-наблюдателей и Севастопольской военной авиационной школе. По их окончании был откомандирован во 2-й корпусной авиационный отряд. С февраля 1916 года Данкеев становится штатным летчиком-наблюдателем 2-го корпусного авиационного отряда. Был награжден орденами: Святой Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» за бой у деревни Богатыри под городом Гродно; Святого Станислава 3-й степени с мечами и бантом за бои у Книжовы-Мосты; Святой Анны 3-й степени с мечами и бантом за бои у деревни Майданово-Борженовского; Святого Станислава 2-й степени с мечами за боевые воздушные разведки, произведенные в районах Волоки – Курты - Ловкши- Родзе; Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом; в 1917 году был удостоен Георгиевского оружия «за то, что 20-го декабря 1916 г. вылетев для фотографирования неприятельских позиций, в районе станций Голобы - Новый Массор и будучи неожиданно атакован двумя неприятельскими самолетами, невзирая на явную опасность, с полным самоотвержением, принял неравный бой, и выждав удобный момент пулеметным огнем обстрелял ближайший неприятельский самолет, который, получив повреждение жизненных частей, объятый пламенем упал в районе станции Голобы» [4, с. 211].

В июле 1917 года Данкеев покончил жизнь самоубийством [6, с. 56 - 57].

В 1898 году Войналович Михаил выдержал экзамен за полный курс Полоцкого кадетского корпуса (не обучаясь), затем окончил Московское военное училище и Николаевскую военную академию (рис. 9). В 1900 году был назначен подпоручиком в 8-й Восточно-Сибирский стрелковый полк, в составе которого участвовал в походе против Китая в 1900—1901 годах и в русско-японской войне. После окончания Николаевской военной академии на два года был прикомандирован ко 2-му Сибирскому стрелковому полку для командования ротой. В июне – августе 1913 года обучался в Офицерской воздухоплавательной школе, которую окончил летчиком – наблюдателем [10].

Великую войну Войналович встретил в рядах 7-й Сибирской стрелковой дивизии. Вскоре был награжден Георгиевским оружием. За доблесть в первых же боях был награжден орденом Святого Георгия 4-й степени, исполняя должность адъютанта штаба Гродненской крепости [1, с. 255].

В январе 1918 г. Войналович одним из первых прибыл в Скинтею, около Ясс, в распоряжение полковника Дроздовского, приступившего к формированию 1-й Добровольческой бригады. Здесь Михаил Кузьмич был назначен командиром 1-го стрелкового полка, но уже в начале февраля заменил генерала Алексеева на должности начальника штаба бригады. 23 февраля, в Соколах, куда перешла бригада, поднял ее "в ружье" при попытке румынских частей разоружить бригаду. Тогда же угрожал артиллерийским обстрелом королевскому дворцу в Яссах и добился разрешения на посадку в эшелоны 25 февраля 1918 г. для следования в Россию. На протяжении всего похода от Ясс до Ростова был ближайшим сотрудником и помощником полковника Дроздовского. 21 апреля 1918 г. во главе авангарда отряда полковника Дроздовского ворвался в Ростов и погиб здесь в бою на станции [10].

5. ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЛЕТЧИК ПЕТР ВАКСМУТ

Ваксмут Петр Петрович родился в православной офицерской семье. Отец занимал должность Сувалковского воинского начальника. Петр окончил Полоцкий Кадетский корпус в 1905 году [3, с. 381], после чего поступил в младший специальный класс Морского корпуса. В 1908 году он окончил Морской корпус и принимал участие в спасении жителей Мессины, пострадавших при землетрясении в 1908 году. С 1913 года служил на Балтике в чине лейтенанта 1-го Балтийского флотского экипажа (рис. 10).

В 1912 - начале 1913 года Петр Ваксмут занимался на теоретических курсах авиации имени В.В.Захарова при Санкт-Петербургском Политехническом институте. 4 февраля 1913 года он был зачислен обучающимся общего курса офицерской школы авиации Отдела воздушного флота в Севастополе, сдал экзамен на звание “летчик”, затем был откомандирован в Службу связи Балтийского моря. Служил на Опытной Авиастанции, которая находилась в Гребном порту Санкт-Петербурга, затем в августе вместе с ней был переведен в Либаву [10].

Петр Ваксмут был в числе первых летчиков зарождающейся морской авиации [6, с. 56]. В ноябре приказу адмирала Н.О.Эссена, вместе с инженером по авиационной части Павлом Александровичем Шишковым, он приступил к разработке проекта установки самолета типа “летающей лодки” на корабле. Для этого был выделен крейсер "Паллада". Однако они успели составить только эскиз приспособления для подъема и спуска гидроаэроплана и выработать идею его хранения на палубе. 23 ноября 1913 года, вместе с Шишковым, выполняя полет на гидроаэроплане типа “Сикорский 10”, Ваксмут погиб при падении в порту Императора Александра III (Либава). Технической комиссии, разбиравшей в случившейся трагедии, не удалось выяснить причины гибели летчика. Аппарат был исправен, мотор работал до самого падения, технические нормы были соблюдены. Произошедшее с офицерами отнесли к несчастному случаю [10].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, можно подвести следующие итоги:

- 1) Многие выпускники Полоцкого кадетского корпуса внесли свой вклад в историю развития русской военной авиации в начале XX века;
- 2) Глеб Васильевич Алехнович – известный русский летчик, в 1912 – 1914 годах летчик – испытатель авиационного отдела Русско – Балтийского вагонного завода, обладатель нескольких российских авиационных рекордов, в годы Первой мировой войны отличился как один из лучших боевых летчиков – командиров тяжелых бомбардировщиков «Илья Муромец»;
- 3) Георгиевский кавалер Владимир Станиславович Наркович, военный моряк и летчик;
- 4) Георгиевский кавалер Иван Петрович Степанов, был участником Белого движения на юге России в рядах Добровольческой армии и ВСЮР;
- 5) Георгиевский кавалер Андрей Николаевич Ливотов, командир 35-го корпусного авиационного отряда;
- 6) Летчики – наблюдатели Владимир Владимирович Данкеев и Михаил Кузьмич Войналович;
- 7) Петр Петрович Ваксмут был в числе первых летчиков зарождающейся морской авиации России.

Таким образом, можно сделать выводы, что первые авиаторы России – выпускники Полоцкого кадетского корпуса внесли большой вклад в развитие русской авиации, военного дела в России и являются национальным достоянием не только России, но и Полоцка. Они показали пример достойного служения Родине, изучение их жизни и деятельности может способствовать патриотическому и духовному воспитанию молодежи. Материалы данной исследовательской работы можно использовать на уроках истории в качестве краеведческого компонента, а также при изучении факультативного курса «Полоцковедение».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник/ Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. - М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2006. - 360 с.
2. Бондаренко, В. Герои Первой мировой/ В. Бондаренко. – М.: 2013 . – 123 с.
3. Викентьев, В. П. Полоцкий кадетский корпус: Исторический очерк 75-летия его существования. 1835-1910 / В. П. Викентьев. - Полоцк, Типография Х. В. Клячко, 1910. - 396 с.
4. Военный орден Святого Великомученика и Победоносца Георгия. Именные списки 1769-1920. Биобиблиографический справочник /Отв. сост. В.М. Шабанов. М., "Русский мир", 2004. - 928 с.
5. Никольской, С. На воздушном корабле. Из дневника войны 1914-1917 гг./ С. Никольской. - М., 2001. – 291 с..
6. Поляков, С. И. Полоцкий кадетский корпус. История в лицах/ С. И. Поляков. – Полоцк: Полоцк. кн. изд-во: Спасо-Евфросиниевский женский монастырь в г. Полоцке, 2010. – 71 с.
7. Финне, К.Н. Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского/ К. Н. Финне. – М.: АСТ. Мн. Харвест. 2005. – 224с.
8. Хайрулин, М. Воздушный корабль "Илья Муромец"/ М. Хайрулин. - Серия Армада, вып. 8. - М., 1998. – 256 с.
9. Шавров, В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года/ В. Б. Шавров. – М.: Машиностроение, 1986.- 211 с.
10. WWW.Ria1914. Info (Офицеры РИА)



Рис. 1. Алехнович Г. В.



Рис. 2. Г. В. Алехнович возле самолета «Сикорский 10».



Рис. 3. Тяжелый бомбардировщик «Илья Муромец».



Рис. 4. В. С. Наркович



Рис. 5. И. П. Степанов.



Рис. 6. Могила И. П. Степанова на Парижском кладбище.



Рис. 7. Новогеоргиевский авиационный отряд (в среднем ряду – А. Н. Ливотов).



Рис. 8. В. В. Данкеев.



Рис. 9. М. К. Войналович.



Рис. 10. П. П. Ваксмут.