



МАРИНА КРОВОТА

Журналист

Родилась в 1955 году в Ленинграде, в семье реставраторов.

Первые тринадцать лет жизни прошли на Воздухоплавательной улице (рядом с бывшей Офицерской Воздухоплавательной школой), где и жила вся семья. Мама, Мария Ивановна, лепщик и позолотчик, навсегда сроднила с Царским Селом и Ораниенбаумом, отец, Константин Петрович, чеканщик, остался в памяти в куполах и крестах Петергофа, решётках мостов и парков города, в величественном облике Московских и Нарвских ворот.

Мечтала стать искусствоведом и поступить в Академию художеств, но интерес к словотворчеству пересилил. В 1979 году окончила филологический факультет Ленинградского Государственного университета, специальность – филолог-русист. Работала в газете «Скороходовский рабочий», позднее — в газетах и журналах Санкт-Петербурга, в основном связанных с архитектурой и строительством. Участвовала в возвращении в Россию и издании журналов русской военной эмиграции «Наши Вести» и «Вестник РОВС». В 2004 году написала книгу о ленинградских реставраторах «Цвет небесный», в 2008 году выпустила поэтический сборник «Мой солдатик оловянный», в 2009 году — книжку-альбом о замечательном петербургском скульпторе-реставраторе Л. М. Швецкой.

Член Санкт-Петербургского Союза журналистов (1983), пресс-секретарь инициативной группы по сохранению исторической территории «Воздухоплавательный парк» (2009), член бюро секции воздухоплавания Русского Географического общества (2010).

«ГОРДЫЕ ПТИЦЫ УДИВИТЕЛЬНОЙ РУССКОЙ АРМИИ...»

К столетию Офицерской Воздухоплавательной школы – первого в России учебного заведения для подготовки кадров военного воздухоплавания и зарождающейся русской военной авиации

...И в белом платье к нам приходит
Воздухоплавательный парк.

А. Кушнер

В первые десятилетия позапрошлого века русские солдаты ещё жили воспоминаниями о победах над Наполеоном. Однако выводы, сделанные по итогам масштабных войн — Крымской и Русско-турецкой 1877–1878 годов (несмотря на победу в последней), — были не всегда утешительные. В том числе и вывод о том, что до сих пор в Русской армии не применяются новые по тому времени формы ведения разведки — разведки с воздуха и особенно, когда дело связано с войной. Изобретательные и романтичные французы ещё в конце XVIII века использовали аэростаты для военных наблюдений. Вслед за французами воздухоплавательные подразделения организовали в своих армиях Германия, Англия, Италия...

В Российской Империи с её просторами и тысячекилометровыми границами ко второй половине XIX века без «небесной охраны» было уже

попросту не обойтись. Россия к тому моменту уже имела некий опыт «общения» с шарами. Это касалось не только отдельных «штатских» смельчаков, но и военных специалистов, среди которых всё более и более укреплялось мнение о том, что без воздухоплавания нельзя ни войну вести, ни укреплять оборону государства.

Именно поэтому «воздухоплавательный» вопрос нужно было выносить на государственный уровень. В октябре 1884 года военный министр Пётр Семёнович Ванновский в должностной записке указывает на необходимость формирования «Комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям».

«Вопрос о применении к военным целям воздухоплавания, а равно и голубиной почты давно меня тревожит, — писал он, — ибо у нас по этим частям сделано до крайности мало. Чтобы выдвинуть это дело, я признаю необходимым образовать при Управлении гальванической частью особую Комиссию под председательством генерал-майора Борескова; членами в комиссию назначить генерал-майора Лобко 2-го, генерал-майора Фёдорова, полковников Бертельса и Мельницкого и нескольких членов из числа инженерных штаб- и обер-офицеров, знакомых с делом и ему преданных. Комиссии этой поручаю: 1) рассмотрение поступающих заявлений по воздухоплаванию и устройству голубиной почты; 2) обсуждение, в каких размерах могло бы у нас быть организовано это дело; 3) какие требовались бы для этого денежные затраты и 4) наметить учреждение особой команды воздухоплавателей, а равно и способ обучения».

21 декабря 1884 года эти предложения были одобрены Государем Императором Александром III, а на следующий день министр рассматривал этот вопрос на Военном Совете. «Его Величество, признав необходимым развитие у нас воздухоплавания, голубиной почты и сформирование кадра аэронавтов, Высочайше соизволил одобрить изложенные мной соображения, — писал П. С. Ванновский. — Вместе с тем Государь Император Высочайше повелеть изволил внести представление в Государственный Совет о потребном кредите в мере достигнутых с Министерством финансов соглашений».

И уже в начале 1885 года на южную окраину Санкт-Петербурга, на Волково поле, прибыла команда русских воздухоплавателей. Восточнее того места, где были расквартированы будущие воздухоплаватели, проходила Царскосельская железная дорога, а южнее находился артиллерийский полигон. В современном Санкт-Петербурге есть улица Стрельбищенская, а наименование «Волково поле», «Волкова деревня» сегодня до сих пор используют старые петербуржцы. Впрочем, менее всего в наши дни помнят о том, что здесь каких-то сто тридцать лет назад упражнялись артиллеристы, а вслед за ними — первые военные воздухоплаватели. Однако сейчас речь не о том, что «мы ленивы и нелюбопытны», ведь что до лени и равнодушия, то они — главные враги покорителей неба.

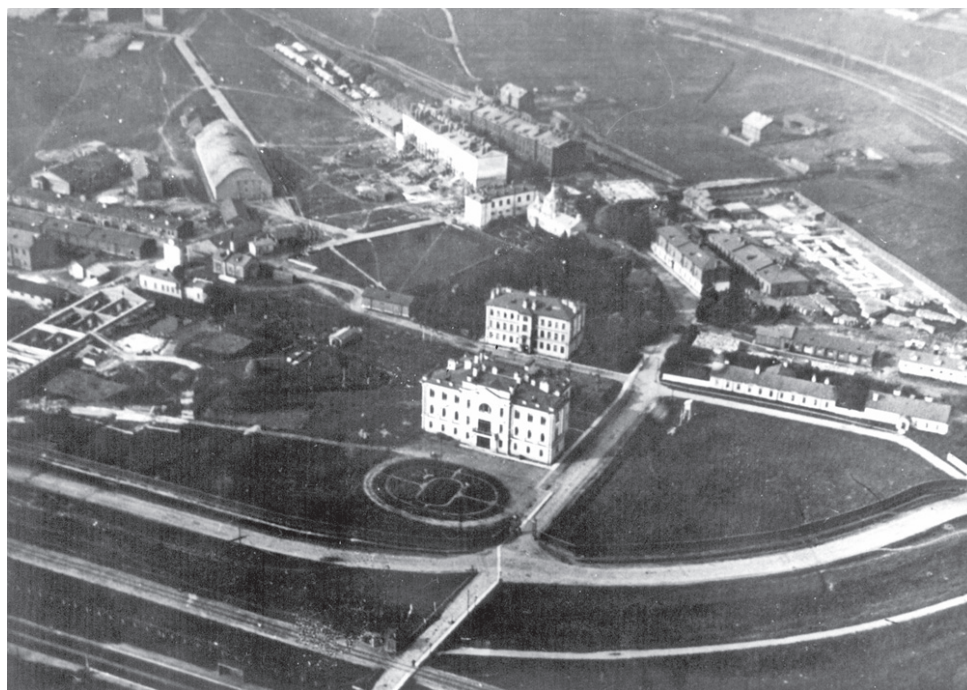
Презирал лень и равнодушие и тот человек, который был назначен первым командиром русских военных воздухоплавателей, — двадцатисемилетний подпоручик Александр Матвеевич Кованько. Он окончил по перво-

му разряду Николаевское инженерное училище, а позже, также по первому разряду, — офицерский класс Технического гальванического заведения (переименовано в Офицерскую электротехническую школу). А. М. Кованько уже имел опыт участия и в боевых действиях. В мае 1878 года он в составе понтонного батальона нёс войсковую службу на территории Турции — батальон обеспечивал нужды русских войск, возвращавшихся домой с Русско-турецкой войны. Затем Александр Матвеевич заведовал Учебной гальванической командой Лейб-гвардии Сапёрного батальона, после чего состоял в распоряжении Заведующего подводными минами в портах Чёрного моря. Когда военный министр П. С. Ванновский, воодушевлённый идеями создания команды военных воздухоплавателей, размышлял о личности будущего «воздухоплавательного командира», то он подчёркивал, что для организации нового дела выбрать нужно «строевого офицера с задатком известной лихости и отваги..., знающего не меньше двух иностранных языков и имеющего склонность к технике и изобретательству».

Выбор пал на подпоручика Александра Кованько, который через двадцать лет, в 1906 году, станет первым в мире генералом военного воздухоплавания...

А пока военные воздухоплаватели напряжённо работали: учились фотографированию, проводили химические опыты, занимались гимнастикой, готовились к будущим полётам.

Первый свободный дальний полёт состоялся 6 октября 1885 года. Тогда поручик Кованько, подпоручик Трофимов и французский аэронавт Рудоль-



Воздухоплавательный парк. Снимок с аэростата. Фото 1911 года

фи отправились на своём аэростате до Великого Новгорода. Полёт закончился удачно, и генерал Ванновский от души поздравил воздухоплателей.

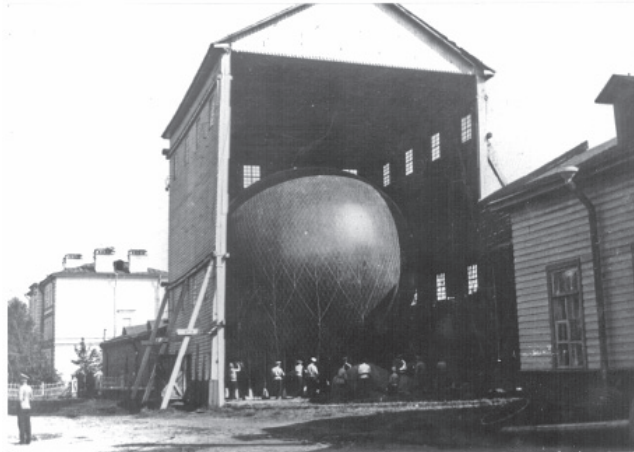
В следующем, 1886 году, военные воздухоплатели становятся полноправными участниками манёвров в различных военных округах Российской Империи.

Этот же год будет отмечен ещё одним важным «воздухоплательным» событием — 18 мая А. М. Кованько с аэростата над Санкт-Петербургом сделает несколько фотоснимков и станет зачинателем аэрофотосъёмки в России.

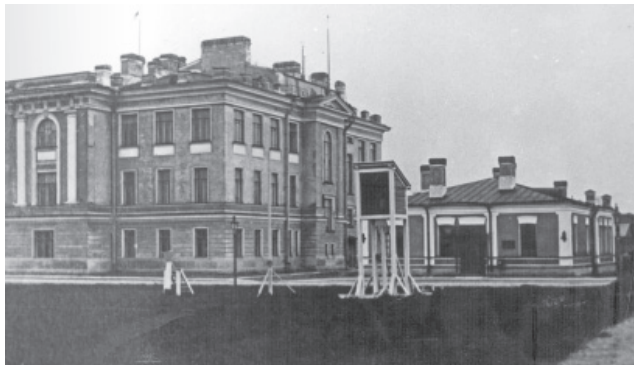
Уважение к военным воздухоплателям растёт. В 1887 году Кованько руководит уже не кадровой командой, а Учебным Кадровым Воздухоплательным парком (УКВП). Император Александр III пишет в своём Указе военному министру: «...отвести под сооружение УКВП и для практических его занятий особый земельный участок». Таким образом, воздухоплатели Русской армии получают свою законную территорию, которая впоследствии будет активно застраиваться и укрепляться. В наши дни, в начале XXI века, об этой территории в Санкт-Петербурге напоминает лишь название железнодорожной станции — «Воздухоплательный парк»...

В 1890 году на базе УКВП был сформирован Учебный воздухоплательный парк (УВП), где были ремонтные мастерские, инженерный склад, лаборатории, музей. В 1893 году в УВП был построен первый в России деревянный ангар-эллинг — «конюшня для шаров». Позже появились аэрологическая, аэродинамическая и химическая лаборатории, лаборатория прочности.

В мае 1894 года военные воздухоплатели участвовали в поисках затонувшего в 1893 году броненосца «Русалка»: самоходное судно буксировало воздушные шары с на-



Эллинг Воздухоплательного парка — «конюшня для аэростата». Фото 1899 года



Метеостанция Воздухоплательного парка.
Фото 1912 года

блюдателями. (Увы, тогда «Русалку» не нашли. Но всякий опыт ценен, даже когда результат отрицательный, и, может быть, именно случай с «Русалкой» стал поводом для создания морской авиации в России.)

Офицеры и служащие разрабатывали и отработывали на практике конструкцию полевого воздухоплавательного имущества — палаток, корзин, шаров, дирижаблей, воздушных змеев военного назначения (для разведки и метеорологии), подвижных обозов, своеобразного передвижного полевого газового завода. Многие из технических разработок немедленно внедрялись в эксплуатацию воздухоплавательных частей, а надо заметить, что постепенно воздухоплавательные парки были сформированы практически при всех военных округах и флотах Российской империи — от Варшавы до Владивостока.

Помимо этого, в Петербургском УВП проводилась и исследовательская работа, здесь велись ежедневные метеорологические исследования

верхних слоёв атмосферы.

Учебный Воздухоплавательный парк был и научным центром, находившимся в постоянном сотрудничестве с Главной Геофизической обсерваторией, Русским техническим обществом, а также с подобными учреждениями европейских стран. Полковник А. М. Кованько и его сослуживцы — подполковник В. А. Семковский, капитан Н. И. Утешев, механик парка А. Е. Гарут были член-корреспондентами обсерватории.

Таким образом, в УВП обучались и воспитывались не только brave воины, готовые по приказу командира вести воздушное наблюдение за лагерем неприятеля и рисковать жизнью, там готовили профессионалов, владеющих точными и естественными науками, понимающих, сколь важно освоение воздушного пространства

не только на войне, но вообще в жизни человека. Лекции бу-



Перед запуском аэростата в Воздухоплавательном парке.

Фото начала 1900-х годов

дущим воздухоплавателям читали известные специалисты — военный инженер, один из первых русских авиаконструкторов Е. С. Фёдоров, ученый Г. А. Ботезат (будучи преподавателем в Воздухоплавательном парке,

он первым в мире разрабатывал теорию устойчивости аэропланов, а также приступил к разработке вихревой теории винта), выдающийся метеоролог, генерал-майор М. М. Поморцев и другие.

Однако главной задачей Учебного Воздухоплавательного парка оставалась подготовка квалифицированных военных. Отрабатывались вопросы тактики военного воздухоплавания, методы взаимодействия с сухопутными частями. Всё делалось для подготовки Русской армии к грядущим сражениям.

И первым таким большим испытанием для воздухоплателей стала Русско-японская война. Вот строчки из приказа по парку, подписанного его начальником, полковником А. М. Кованько: *«Высочайшим приказом я назначен командиром Восточно-Сибирского полевого воздухоплавательного батальона и отправляюсь на Дальний Восток в действующую армию. Наступило время поработать на войне с шарами, к чему мы так долго подготавливались в мирное время. Даст Бог, и нам удастся принести пользу русским войскам во славу нашего Государя, нашей Родины – России».*

Во время войны на Дальнем Востоке под руководством Александра Матвеевича производится радикальная реконструкция материальной части крепостного воздухоплавания, стали использоваться новые облегчённые образцы полевого воздухоплавательного имущества. В военной среде было мнение, что в Маньчжурии местность не позволит аэростатам передвигаться. Но Кованько доказывает, *«что воздухоплавательная рота пройдёт везде там, где пройдёт полевая артиллерия, а один аэростат пройдёт туда, куда пройдёт пехота».* Польза разведывательных шаров на войне была очевидна, поэтому командование принимает решение о формировании ещё двух воздухоплавательных батальонов. За проявленную храбрость и умение в боевых условиях объединить усилия воздухоплателей и пехоты с артиллерией А. М. Кованько награждён Золотым Георгиевским оружием. Награды, в том числе и Георгиевские кресты, получили все офицеры батальона Кованько. Сам Александр Матвеевич был произведён в чин генерал-майора...

Россия ту войну проиграла. Однако военные профессионалы убедились в том, что в XX веке сражения необходимо вести не только на земле и на море, но и в воздухе.

В тяжёлый для Родины час
над нами летит его аэроплан,
красивый, как иконостас...
Б. Гребенщиков

Военные воздухоплатели вместе с командиром А. М. Кованько возвращаются в Санкт-Петербург. И вновь начинается работа в воздухе и по изучению самого воздуха. В 1907 году в парке построена аэродинамическая лаборатория с трубой. В 1908 году в парке был создан первый в России военный дирижабль «Учебный», автором проекта стал капитан

А. И. Шабский. Однако идея строительства новых летательных аппаратов — тяжелее воздуха — всё больше вселялась в умы изобретателей. И когда аэроплан, придуманный в Америке братьями Райт, успешно ото-



Главное здание Офицерской Воздухоплавательной школы.
Фото начала 1910-х годов

рвался от земли и пролетел над нею несколько десятков метров, всему научному миру стало ясно, что в освоении воздушного пространства наступила новая — великая эпоха.

В декабре 1908 года военное ведомство Российской империи делает Учебному Воздухоплавательному парку большой заказ на постройку аэропланов собственной конструкции. Проектирование было начато весной

1909 года, а окончательные испытания новых аппаратов проходили на Гатчинском военном поле. Эти аэропланы, над которыми трудились офицеры-воздухоплататели М. В. Агапов, Б. В. Голубов, Б. Ф. Гебауэр и А. И. Шабский, были впоследствии названы «гатчинскими конструкциями». Это свидетельствовало о том, что в первом десятилетии XX века в России уже вполне назрела необходимость в военных лётчиках.

11/24 марта 1910 года Военный совет по представлению Главного Инженерного Управления принял решение переформировать Учебный Воздухоплавательный парк в Офицерскую Воздухоплавательную школу (ОВШ), «которую содержать по прилагаемым при сём положению и штату». Означенное решение Военного Совета и упомянутые в нём положение и штат Высочайше утверждены 19 мая/1 июня 1910 года.

Офицерская Воздухоплавательная школа начала подготовку личного состава, предназначенного для службы в авиационных и воздухоплавательных частях, для производства необходимых опытов и проверки на практике открытий и изобретений по воздухоплавательному делу, а также для охраны запасов специального воздухоплавательного имущества, которым снабжались воздухоплавательные части. Школа состояла из офицерского класса, батальона ОВШ и переменного состава нижних чинов.

Следуя традициям, заложенным ещё в Учебном Воздухоплавательном парке, создатели школы сформировали новое учебное заведение как организацию многосоставную, где учащиеся могли получать и объёмные знания в различных областях науки, и проводить эксперименты по воздухоплаванию, а главное — воспитываться высокообразованными русскими офицерами. В ОВШ изучались следующие предметы: двигатели внутреннего сгорания, развитие техники и авиации, электротехника, теория авиации, радиотелеграфия, физика, метеорология, прикладная механика, хи-

мия, применение воздухоплавания в крепостной и полевой войне, конструкции управляемых аэростатов, материальная часть и служба привязных, свободных и управляемых аэростатов, фотография, развитие техники воздухоплавания. Лекции читали: полковник Балдин, полковник Найдёнов, штабс-капитан Руднев, подполковник Муромцев, полковник Куприянов, полковник Голенкин, полковник Гатовский, капитан Селиванов, генерал-майор Сапожников, капитан Шабский, полковник Утешев, подполковник Агапов, штабс-капитан Нижевский, генерал-лейтенант Кованько, а также гражданские преподаватели Ярковский и Савинов.

В школе действовали: учебный комитет для обсуждений вопросов по учебной части, мастерские для сборки, ремонта и снаряжения специального имущества, испытательная станция, центральный воздухоплавательный склад для пополнения инженерного имущества во всех воздухоплавательных частях, воздухоплавательный музей, метеорологическая станция и фотографический павильон. Типография при ОВШ выпускала для занятий учебники по различным предметам, в том числе и по русскому языку.

Особым событием для воздухоплавателей было празднование дня Святого Пророка Божия Илии, которого аэронавты считали своим небесным покровителем. Утром служили литургию в Ильинском храме, который был обустроен и освящён в Воздухоплавательном парке ещё в 1899 году. По окончании литургии, днём, праздник продолжался. Проводились различные игры, состязания, как среди офицеров, так и среди нижних чинов. Вечером обычно проходил концерт с участием известных петербургских артистов. Программки на эти концерты изготавливали сами офицеры и их жёны. Всё делалось с большой любовью и выдумкой. Не случайно на праздник стремились попасть и жители округа, особенно дети, которые залезали на деревья и с восторгом наблюдали всё то, что происходит на этой удивительной «воздухоплавательной» земле...

Начальником Офицерской Воздухоплавательной школы был назначен генерал-майор А. М. Кованько. Александр Матвеевич, возглавив команду воздухоплавателей в 1885 году, бессменно руководил ОВШ до конца 1917 года. Лишь во время Русско-японской войны Кованько оставляет парк, который, по его словам, стал для него родным. Большую часть своей жизни Александр Матвеевич Кованько посвятил развитию отечественного воздухоплавания, был большим учёным и патриотом. Генерал Кованько писал:



Внутренний вид храма Св. Пророка Божия Илии
в Воздухоплавательном парке.
Фото середины 1910-х годов

«Нельзя нам идти в хвосте иностранцев, нельзя зависеть от иностранных заводов. Мы сами должны научиться строить аэропланы и моторы и уметь управлять ими...» В некоторых изданиях советского периода А. М. Кованько назывался «противником авиации», однако следует отметить, что ещё в 1894 году он предложил свой проект аэроплана и воздушного винта. По воспоминаниям младшей дочери генерала Варвары Александровны, Александр Матвеевич сожалел о том, что возраст не позволяет ему учиться летать на аэропланах. Однако лётчиками стали его сыновья — Александр и Андрей. Генерал отпустил в небо самое дорогое — своих детей...

Александр и Андрей окончили лётный отдел Офицерской Воздухоплавательной школы, участвовали в Первой мировой войне. Александр был в плену у австрийцев, награждён Георгиевским оружием. Оба сына генерала Кованько воевали в Белой армии, скончались в эмиграции. Сам Александр Матвеевич в 1918 году уволился с военной службы по причине болезни. Скончался он в Одессе, куда уехал вместе с родственниками из голодного Петрограда. Было это 20 апреля 1919 года, в светлое Христово Воскресение, похоронен на Втором православном кладбище Одессы.

Помощником начальника ОВШ генерала Кованько был полковник Николай Иванович Утешев — военный, учёный, конструктор, автор многочисленных трудов по основам воздухоплавания, в том числе по истории техники военного воздухоплавания.

В школе было создано два отдела (факультета): воздухоплавательный с полигоном у деревни Сализи (возле нынешней станции Мариенбург) и авиационный с полигонами-аэродромами в Гатчине и Санкт-Петербурге (Корпусной аэродром, нынешняя территория парка авиаторов). Начальником авиационного отдела стал впоследствии знаменитый военный лётчик С. А. Ульянин. Над гатчинской землёй началось освоение «фарманов» и «райтов», однако офицерский состав ОВШ по традиции занимался разработкой и постройкой своих авиационных конструкций. В их числе были и достаточно удачные монопланы А. А. Кованько и П. Н. Нестерова, истребитель С. К. Модраха.

1914 год стал новым жестоким и жёстким испытанием для молодой военной авиации России. Большинство русских военных асов, участников Первой мировой войны, были выпускниками авиационного отдела ОВШ. Среди них кавалеры ордена Святого Георгия и Георгиевского оружия: И. С. Башко, Г. Г. Горшков, А. А. Козаков (так же, как и Пётр Нестеров, совершил таран неприятельского самолёта, но при этом не погиб), Е. Н. Крутень, П. Н. Нестеров, Р. Л. Нижевский, С. К. Модрах, Е. В. Руднев... Можно назвать ещё с сотню фамилий тех «птенцов гнезда Кованько», кто сражался в небе над Вислой, Неманом, Бугом. Из них более сорока — Георгиевские кавалеры и лётчики, награждённые Георгиевским оружием, ставшие впоследствии в большей своей части воинами Белой армии...

«Гордыми птицами удивительной Русской армии» назвал первых русских лётчиков Александр Иванович Куприн, сам не раз поднимавшийся в небо со своими друзьями-«летунами» и всегда восторгавшийся их мужеством и душевным обаянием. «Нет и тени презрения к низшему роду ору-

зия, — писал Куприн, — как это раньше было в кавалерии, в гвардии и во флоте, хотя перевод в „земную“ армию страшит лётчика в сотни раз более, чем смерть. Нет насмешки по отношению к слабому, к неспособному, к неудачнику. Наивысшее развитие чувства товарищества. Умилительная преданность ученика учителю. И как прекрасна в этих сверхъестественных людях-птицах, дерзко попирающих всемирные законы самосохранения и земного тяготения, как живописна в них беспечная и благородная, страстная и весёлая, какая-то солнечная и воздушная любовь к жизни!»

Сегодня о первых русских воздухоплателях и авиаторах знают только специалисты-историки. Менее знакомы с делами и подвигами своих предшественников современные лётчики. Что касается вообще российских граждан, то задайте такой вопрос кому-либо из знакомых: «Назови имя известного русского лётчика». — «Чкалов» — последует незамедлительный и неизменный ответ...

Мы увидимся все в позаброшенном аэропорте...

А. Макаревич

После революции 1917 года в Воздухоплавательном парке действовала Высшая военная воздухоплавательная школа, которая была закрыта в 1925 году. Остался лишь Воздухоплавательный дивизион, а в годы войны 1941–1945 гг. открылись авиационные ремонтные мастерские.

На этой территории и до сих пор находится воинская часть. Можно сказать, что это старейшая воинская часть ВВС России, хотя официально такого документа у части пока ещё нет.

Несмотря на то, что в годы Второй мировой войны земля Воздухоплавательного парка оказалась у края обороны, старинные строения некогда элитного учебного заведения почти не пострадали. Уже в мирное время на главном здании бывшей Офицерской Воздухоплавательной школы появились памятные доски — в честь столетия создания команды первых русских воздухоплателей и в честь столетия со дня рождения выпускника ОВШ Петра Николаевича Нестерова, который первым в мире выполнил на аэроплане «мёртвую петлю» и геройски погиб в Первую мировую войну, взяв на таран самолёт противника. Доски были установлены соответственно в 1985 и в 1987 годах. Таким образом, домам придавался особый статус. Да они и сейчас находятся в списках петербургского Комитета по охране памятников как «вновь выявленные объекты культурного наследия».

В конце девяностых годов прошлого столетия Юрий Михайлович Лозыченко, работавший в воинской части, находившейся на территории бывшей ОВШ, открыл для просмотра на втором этаже главного здания школы экспозицию, посвящённую истории воздухоплавания. Коллекция была собрана при активном участии Варвары Александровны Мороко, младшей дочери генерала А. М. Кованько. В экспозиции были представлены архивные фотографии, документы, книги, воспоминания, хранились предметы, связанные с историей воздухоплавания и авиации, и даже

реял — единственный в стране! — флаг воздухоплавателей, сшитый по архивному эскизу.

За десять лет тут побывало множество людей. Кто-то уходил с чувством восторга, кто-то с чувством грусти — как жаль, что нынче уже нет воздушных шаров, дирижаблей. Впрочем, все посетители в одном были единодушны: как хорошо, что многое удалось сохранить.

Однако события, происходящие ныне в российской армии, затронули и Воздухоплавательный парк. И в 2006 году главное здание Офицерской Воздухоплавательной школы и ещё восемь исторических строений были проданы вновь созданному автопредприятию. «Воздухоплавательная» коллекция лишилась своего помещения — руководство автопредприятия попросило Юрия Михайловича свернуть экспозицию. В настоящее время экспонаты хранятся в разных местах, не в самых лучших для музейных вещей. И теперь лишь работники автопредприятия могут видеть памятные доски, установленные по распоряжению и при содействии исполнительной власти Московского района Санкт-Петербурга, тогда ещё Ленинграда.

...В сегодняшнем Санкт-Петербурге есть люди, которые понимают, сколь велико историческое, патриотическое значение Воздухоплавательного парка. Стараниями группы энтузиастов, которую возглавляет председатель секции истории авиации и космонавтики С.-Петербургского отделения Национального комитета по истории и философии науки и техники В. В. Лебедев, в ноябре 2009 года на месте разрушенного Ильинского храма установлен памятный поклонный крест. В октябре того же года была проведена пресс-конференция для петербургских журналистов, после чего во многих средствах массовой информации появились публикации и материалы, рассказывающие о разрушении этой уникальной исторической территории и необходимости её сохранения для будущего России.

Однако только усилий энтузиастов для этого мало, так как они не принимают государственных решений. А в сохранении мемориального военного городка необходим исключительно государственный, политический подход, нужны воля и профессиональная решимость. Именно этим всегда отличались пионеры нашего Военного Воздушного флота, зародившегося в Воздухоплавательном парке Санкт-Петербурга.