

История одного памятника



Памятник, поставленный на месте падения самолёта поручика Балабушки обществом офицеров 148 пехотного каспийского полка.



Военный лётчик поручик М.Г.Балабушка (из журнала «Воздухоплаватель», №6, 1913 г.

В прошедшем 2013 году исполнилось сто лет памятнику Михаилу Балабушке. Скромный камень розового гранита с надписью резными тонированными знаками был установлен в Суворовском городке в Петергофе в 1913 году.

Михаил Георгиевич Балабушка родился 24 августа 1888 года в семье подполковника отдельного корпуса пограничной стражи. Выросший в военной среде, он избрал судьбу военного, поступив в 1899 году в одесский кадетский корпус. Годы учёбы пролетели быстро. 30 мая 1906 года состоялся выпуск, он был первым в истории корпуса. Из его 75-ти учеников 65 поступили в различные военные училища. Михаил Балабушка поступил в николаевское инженерное училище, которое готовило офицеров для инженерных частей всех родов войск.

В училище Михаил имеет звание портупейюнкера. В его обязанности входит помощь отстающим в строевом и учебном отношении. Шестого августа 1909 года Михаил Георгиевич Балабушка был произведён в подпоручики с назначением во 2-й сапёрный батальон, квартировавший в Вильно. Но уже через месяц высочайшим приказом по военному ведомству от 11 сентября 1909 года его перевели в 11-й сапёрный императора Николая первого батальон.

К 1911 году Россия имела у себя восемь управляемых аэростатов. Пресса того времени пестрит заголовками о полётах первых русских аэронавтов, в том числе поручика Балабушки.

Вскоре Михаила Георгиевича произвели за выслугу лет в поручики, а 13-го октября 1911 года за отличное окончание школы государь-император всемилостивейше соизволил пожаловать ему орден святого Станислава 3-й степени. По окончании школы высочайшим приказом по военному ведомству поручик Балабушка был переведён в 11-ю воздухоплавательную роту, дислоцированную в Новогорьевске. К этому времени уже стало очевидным, что на смену аэростатам приходит авиация. Один из авиационных отрядов был сформирован при 11-й воздухоплавательной роте в Новогорьевске. В связи с этим в апреле 1912 года поручик Балабушка командирован в авиационный отдел для обучения полётам на аэропланах. Летал Михаил Георгиевич на «Фармане», на нём же держал экзамен на звание военного лётчика.

В июне 1912 года главное инженерное управление заключило контракт с представителями фирмы «Ньюпор» на поставку партии монопланов в Россию, а в ноябре 1912 года поручик Балабушка вместе с отделом едет в Варшаву. Полёты на мокатовском поле продолжались с ноября 1912-го по март 1913 года. В одном из таких полётов он потерпел первую в своей жизни аварию. Следует отметить, что обучение полётам на «Ньюпоре» представляло определённую сложность для пилотов, уже получивших лётную практику. То есть лётчикам, пересевшим на «Ньюпо-

ры», приходилось забывать все свои прежние навыки и, по сути, заново учиться летать.

В апреле 1913 года поручик Балабушка был откомандирован от отдела, а за отличное окончание курса был награждён орденом. После этого Михаил Балабушка был зачислен в 18-й корпусной авиационный отряд 1-й авиационной роты, базирующийся на петербургском корпусном аэродроме. За короткий срок службы в авиации Балабушка освоил два типа аэропланов – «Фарман» и «Ньюпор». Известно, что поручик Балабушка считался одним из лучших военных лётчиков и в своё время вызвал восторг знатоков авиации своими воздушными рейсами между Гатчины и Петербургом.

Трагедия произошла через месяц. Она была описана в журнале «Воздухоплаватель» №6 за 1913 год: «Назначенный в формируемую 1-ую авиационную роту поручик Балабушка со свойственной ему энергией принялся за молодое, ещё не вставшее на ноги дело, но в самом начале работы преждевременная смерть унесла его в могилу. В лице М.Г.Балабушки русская армия потеряла выдающегося офицера, смелого, энергичного военного лётчика; офицеры-лётчики – славного, отзывчивого товарища, который своей жизнерадостностью, весельем даже в трудные минуты умел влить в их души радость и энергию. Обстоятельства гибели поручика Балабушки были следующие: 18-го мая около 5-ти часов утра поручик Балабушка, имея на борту «Ньюпора» механика рядового Озолы, вылетел с корпусного аэродрома, желая опуститься в Петергофе, на военном поле. Через 25 минут полёта, подойдя к Петергофу на высоте 1000 метров, поручик Балабушка закрыл бензин и начал планировать спирально, но не на военное поле, а на плац каспийского полка. На высоте 400-500 метров поручик Балабушка, очевидно убедившись в малой пригодности для посадки выбранного места, открыл бензин, но мотор не забрал и волей-неволей пришлось садиться. Вот всё, что помнит оставшийся в живых механик, который отделался лишь переломом руки. Характер поломки частей аэроплана показывает, что произошло дальше: поручик Балабушка применил свой обычный манёвр при спуске – крутое планирование и резкое выравнивание аппарата перед самой землёй, благодаря почти мгновенно сильно возросшей нагрузке на крылья сломалась труба, к которой крепятся крылья, и аэроплан с громадной скоростью клюнул носом, ударившись осью мотора перпендикулярно земле; лётчик ударился головой о кожух аэроплана. И хотя каска спасла череп от раздробления, но сильный удар повлёк за собой кровоизлияние в мозг, и поручик Балабушка, доставленный в дворцовый госпиталь, через 20 минут скончался, не приходя в сознание. Мир праху твоему, дорогой Михаил Георгиевич! Наряду с Делагранжем, Шавезом, Закуцким ты дал миру новый урок, также стоявший тебе жизни...».

Газета «Кронштадтский вестник» №114 также писала: «Поручик Балабушка, чтобы сделать меньше раскат аэроплана после спуска на маленький плац, спускался вниз очень круто и поздно выровнял аппарат. В этом случае аппарат у него дошёл по инерции до земли, и получил сильный удар, от которого переломился хвост и потерялось управление, самолёт подскочил и, пролетев ещё шагов на 50, разломался окончательно, аппарат совершенно разбит, особенно пострадало место пилота и вообще передняя часть, но всё это произошло при ударе о землю, в воздухе же аппарат был в полной исправности. Тросы, растягивающие крылья, и тросы управления руля оказались целыми. У поручика Балабушки была разбита голова, и, по-видимому, он умер от кровоизлияния в мозг».

А в издании «Раннее утро» от 1 июня 1913 года появился материал под названием «Авиационная катастрофа» (по телефону из Петербурга): «Вчера, в 4 часа утра, поручик первой авиационной роты Балабушка предпринял полёт со своим механиком на аппарате системы «Ньюпор» из Петербурга в Гатчину. Лётчик при полном почти отсутствии ветра добрался в течение 20 минут до Петергофа. Здесь он описал круг над городом и намеревался лететь дальше в Гатчину. Держась на незначительной высоте, поручик Балабушка задел краем «Ньюпора» телеграфную проволоку, аппарат быстро перевернулся, выкинул лётчика и сопровождавшего его механика. За ними упал и самый аппарат, который своей тяжестью придавил лётчика Балабушку. Пострадавшие были отправлены в петергофский дворцовый госпиталь. Поручик Балабушка, не приходя в сознание, скончался в 8 часов утра. У механика переломаны руки и ноги».

В канцелярию 1-ой авиационной роты была отправлена телефонограмма: «Доставлен в петергофский дворцовый госпиталь офицер-лётчик в 6 часов 40 минут утра 18 мая в бессознательном состоянии с рваной раной, идущей в области лобовых костей, в поперечном направлении от левого к правому виску, где над правым глазом рана проникает до костей. Раздробление лобовых костей при ошущивании через рану не констатируется. Левое верховое веко разорвано, кровоизлияние в глазницу, правый глаз несколько выпячен, зрачок не реагирует на свет, расширен, из носа выделяется кровь. На коже тела в различных местах (на руках, голенях) незначительные ссадины, остальности скелета при обследовании оказались целыми. Дыхание редкое, затруднённое, свистящее, пульс неправильный, замедленный. Через 20 минут, т.е. в 7 часов утра, дыхание прекратилось, и больной, не приходя в сознание, скончался. Смерть последовала, по всей вероятности, вследствие трещины основания черепа и кровоизлияния в мозг вследствие удара головой о землю при падении». Телефонограмма передана от ординатора дворцового госпиталя в Петергофе.

21-го мая 1913 года на Волковом кладбище в Петербурге хоронили трагически погибшего военного лётчика 1-й авиационной роты поручика Михаила Георгиевича Балабушку. Вынос тела состоялся в 9 часов утра из часовни при госпитале дворцового ведомства в Петергофе. На выносе присутствовали все офицеры 1-й авиационной роты во главе с командующим ротой подполковником Германом, а также большинство офицеров 148-го пехотного каспийского полка вместе со своим командиром полковником Шильдбахом. Из часовни траурная процессия проследовала через весь Петергоф в церковь 148-го пехотного каспийского полка, где и была совершена заупокойная литургия, а потом и отпевание. С поездом Балтийской железной дороги, отходящим из Петергофа в 1 час 40 минут пополудни, отбыло в Петербург тело погибшего военного лётчика. На Балтийском вокзале прошла краткая лития, и траурная процессия двинулась по Обводному каналу на Волково кладбище. Когда она проходила по Расстанной улице, в воздухе послышался характерный шум мотора, и над головами идущих показался «Ньюпор». Это летел военный лётчик 1-й авиационной роты поручик Павленко, приветствовавший таким образом своего погибшего товарища. Тело лётчика было погребено на том же месте, где похоронены жертвы полёта над Финским заливом 6 июля 1907 года: поручик Кологривов, Сафонов, Лихутин и Михайлов. На свежей могиле был сооружён крест из двух аэропланов пропеллеров. На боковой стене ильинского храма на Волковом поле позже была повешена доска из чёрного камня, на которой золотом была написана фамилия Михаила Георгиевича Балабушки, тип его летательного аппарата и дата гибели.

«1-го октября на плацу 148-го пехотного каспийского полка состоялось открытие памятника разбившемуся 18-го мая 1913 года при неудачном спуске на этот плац военному лётчику 1-й авиационной роты поручику Михаилу Георгиевичу Балабушке. Открытие памятника совпало с воспоминанием каспийским полком 9-й годовщины боёв на реке Шах в минувшую русско-японскую войну, в которых полк потерял убитыми и ранеными 34 офицера и 1177 нижних чинов. После торжественного богослужения и церковного парада, закончившегося церемониальным маршем мимо полкового памятника чинам полка, павшим в войне 1904-1905 годов, полк построился у вновь открываемого памятника покою, и после провозглашения вечной памяти поручику Балабушке состоялось открытие этого памятника. Памятник представляет собой скалу около полутора аршин высотой с портретом погибшего и надписями: с одной стороны – «1913 г. мая 18-го дня в 5 час. утра при полёте на аэроплане «Ньюпор» здесь упал и разбился поручик Михаил Георгиевич Балабушка, военный лётчик 18-го корпусного авиационного отряда 1-й авиационной роты»; с другой стороны – «Каспийцы – беззаветному герою. 1-го октября 1913 г.». Так писало издание «Русский инвалид», №212, октябрь 1913 года.

А в 2007 году в журнале «Нева», №10, была напечатана публикация Р.Абасалиева «К истории 148-го пехотного каспийского полка». «... в марте 1931 года в казармах бывшего каспийского полка начала свою жизнь первая школа пограничной охраны и войск ОГПУ, переименованная на следующий год в первую школу пограничной охраны имени К.Е.Ворошилова. Новое командование принялось уничтожать всё, что напоминало о прошлом: с памятника «Каспийцы – товарищам павшим...» была снята и переплавлена вся бронза, снесён памятник М.Г.Балабушке, тогда же была разрушена часовая с прахом бывшего командира полка Ф.Ф.Таубе».

В 80-х годах прошлого столетия памятник Михаилу Балабушке в Петергофе был восстановлен учащимися профессионально-технического училища №81 под руководством преподавателя И.В.Сердюкова. Сегодня же памятник пребывает в заброшенном состоянии.

В.И.ЗВЯГИНЦЕВ,
руководитель кружка «Каспиец».
Фото автора и из архива.