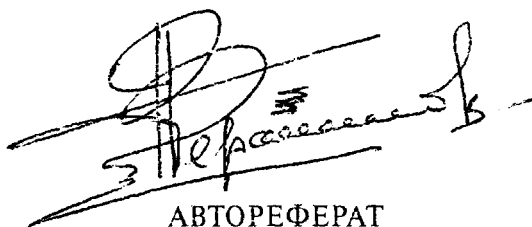


На правах рукописи

ГЕРАСИМОВ Василий Леонидович

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ МОРСКАЯ АВИАЦИЯ
В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ

20.02.22 — Военная история



В. Л. Герасимов

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Москва - 2004

2005-4

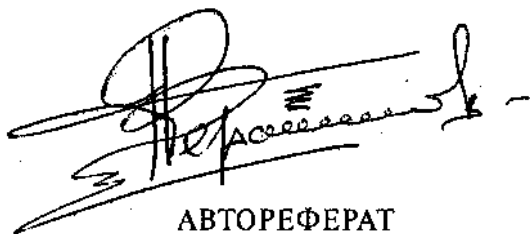
23904

На правах рукописи

ГЕРАСИМОВ Василий Леонидович

**ОТЕЧЕСТВЕННАЯ МОРСКАЯ АВИАЦИЯ
В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ**

20.02.22 — Военная история



АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Москва — 2004

940335

Работа выполнена в Институте военной истории
Министерства обороны Российской Федерации

Научный руководитель доктор исторических наук, доктор
юридических наук, профессор Золотарев Владимир Антонович

Официальные оппоненты:

- доктор исторических наук, профессор Зарецкий Вячеслав Михайлович;
- кандидат военных наук, доцент Банников Петр Алексеевич.

Ведущая организация:

Военный университет Министерства обороны
Российской Федерации

Защита состоится «22» декабря 2004 г. в 14 часов 30 минут на
заседании диссертационного совета ДС 215.039.01 при Институте
военной истории Министерства обороны РФ (119330, Москва,
В-330, Университетский проспект, 14).

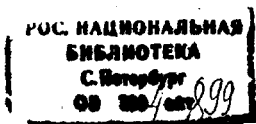
С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института воен-
ной истории Министерства обороны РФ

Автореферат разослан «12» ноября 2004 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Н.И. Кобрин



I. Общая характеристика исследования

Исторический опыт России свидетельствует о том, что государство не может претендовать на роль сильной державы, не обладая достаточной военной мощью, способной обеспечивать условия политической и экономической независимости.

Сегодня вооруженная борьба на море характеризуется взаимодействием разнородных сил флота, среди которых одна из ведущих ролей принадлежит морской авиации. Опыт отечественной и мировой истории со времен Первой мировой войны убедительно свидетельствует, что когда флот не имел возможность эффективно применять морскую авиацию при решении всего круга оперативных и тактических задач, он тут же значительно снижал свой потенциал в вооруженной борьбе. Начиная с Первой мировой войны результат использования морской авиации в интересах флота является одним из важных факторов, определяющих исход всей вооруженной борьбы на море.

Обращение к проблеме строительства и боевого применения морской авиации в годы Первой мировой войны не случайно. Начавшая зарождаться в составе Российского Императорского флота¹ за четыре года до начала войны, авиация флота — в ходе развернувшейся вооруженной борьбы на Балтике и Черном море — внесла изменения в тактику Военно-морского флота (ВМФ) и предопределила корректировку основных положений военно-морского искусства.

До настоящего времени многие аспекты развития морской авиации Российского Императорского флота остались не исследованными, а опыт ее строительства и боевого применения периода Первой мировой войны оказался не в достаточной мере востребованным для дальнейшего развития морской авиации Военно-морского флота Российской Федерации.

В условиях, когда остается опасность возникновения вооруженных конфликтов и войн различного масштаба, когда лидеры НАТО приблизили военную группировку к западной границе Рос-

¹С марта 1917 г. — Российский флот. По тексту в рамках рассматриваемого периода будет также использоваться название — Российский военный флот.

сии, существующее геополитическое положение нашей страны потребовало новых подходов к формированию взглядов на развитие и применение ВМФ, являющегося главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации².

Продолжая оставаться одним из основных инструментов внешней политики государства, Военно-морской флот предназначен для «защиты интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, поддержание военно-политической стабильности в прилегающих к ней морях, военной безопасности с морских и океанских направлений»³.

В современных условиях, когда роль Военно-морского флота в вооруженной борьбе сохраняет свою значимость, строительство и боевая подготовка подразделений, частей, соединений и объединений морской авиации, как одной из составляющих ВМФ, должны осуществляться на уровне, необходимом для успешного применения ее по основному предназначению. При решении этих непростых задач опыт, накопленный накануне и в годы Первой мировой войны, приобретает особо важное значение.

Актуальность исследования обусловлена рядом обстоятельств: во-первых, необходимостью глубокого изучения исторического опыта становления и дальнейшего развития отечественной морской авиации, повышением ее роли и боевых возможностей, ставших очевидными в свете опыта двух мировых войн, послевоенного периода и, особенно, в современных условиях;

во-вторых, отсутствием комплексного исследования, обобщающего опыт, накопленный накануне и в ходе Первой мировой войны при осуществлении строительства и боевого применения отечественной морской авиации;

в-третьих, продолжающимся поиском оптимальных путей дальнейшего строительства морской авиации;

² См.: Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года // Информационный сборник ВМФ. 2001. № 1 (13). С. 13.

³ Там же. С. 13

в-четвертых, изысканием новых форм и способов применения морской авиации Военно-морского флота Российской Федерации в настоящее время.

Объектом исследования автор избрал отечественную морскую авиацию и ее деятельность накануне и в ходе Первой мировой войны (1910-1917 гг.).

Предметом диссертационного исследования является строительство и боевое применение морской авиации Российского флота накануне и в ходе Первой мировой войны.

В работе используется **техническая и оперативно-тактическая терминология** в основном в современной трактовке, так как в годы Первой мировой войны термины морской авиации только вырабатывались и устоявшейся терминологии не существовало. Использование современных терминов позволяет проводить определенную аналогию с создававшейся терминологией периода Первой мировой войны.

Хронологические рамки охватывают период военных действий на отечественных морских театрах военных действий (МТВД) с 30 июля⁴ 1914 г. (объявление мобилизации Морских сил Балтийского моря) и по 16 декабря 1917 г. (заключение перемирия с Германией и ее союзниками).

Кроме того, в первой главе диссертации рассматриваются предвоенные военно-теоретические взгляды на использование морской авиации и состояние авиационной составляющей Российского Императорского флота к началу Первой мировой войны.

Территориальные рамки исследования представлены Балтийским и Черноморским морскими театрами военных действий.

Краткий историографический анализ темы.

В диссертационном исследовании рассмотрена отечественная историография по данной проблеме - от отдельных статей в научных, научно-популярных и публицистических журналах до самостоятельных трудов и диссертаций. Историографический анализ темы показал, что ее разработка в отечественной исторической литературе не получила широкого комплексного освещения.

⁴ Все даты в автореферате приведены по новому стилю.

Учитывая особенности, многоплановый характер и тематику работ в изучении проблемы в отечественной историографии, автор условно разделяет их на пять основных групп.

В первую — входят фундаментальные исторические труды, в которых освещаются основные события Первой мировой войны⁵. Вопросы боевого применения морской авиации в наибольшей степени отражены в трудах «Флот в первой мировой войне» и «Развитие тактики Военно-морского флота».

Во вторую группу включены труды 20-х — 30-х годов XX-го века, в которых в разной степени учитывался опыт боевых действий в годы Первой мировой войны, в том числе и боевой опыт морской авиации. Так как в 1921—1937 г. морская авиация организационно входила в состав Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА),

⁵ Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986; Бологов Н.А. Мировая империалистическая война 1914-1918 гг. Л., 1937; Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне. Жуковский, М., 2001; Горшков С.Г. Морская мощь государства. 2-е изд., доп. М., 1979; Государственное и военное управление России и СССР в войнах XVIII-XX веков: Историко-теоретический труд / Под ред. В.С. Чечеватова. М., 2002; Зайончковский А.М. Первая мировая война. СПб., 2000; Иминов В.Т. Армия и флот России в первой мировой войне. М., 1994; История военного искусства. Монино, 1995; История военно-морского искусства. М., 1969; История военно-морского искусства: военно-морское искусство эпохи империализма. Том 3. М., 1953; История первой мировой войны 1914-1918. В двух томах. Т. 1, т. 2 / Под ред. И.И. Ростунова. М., 1975; Павлович Н.Б. Развитие тактики Военно-морского флота. Ч. II (от русско-японской до первой мировой войны). М., 1979; Павлович Н.Б. Развитие тактики Военно-морского флота. Ч. III (от первой мировой до второй мировой войны). М., 1983; Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М., 1926; Таленский Н.А. Первая мировая война 1914-1918 гг. (Боевые действия на суше и на море). М., 1944; Усиков А.В. Опыт применения военно-морских флотов в первой мировой войне. М., 1996; Флот в первой мировой войне. В 2-х томах. Т. 1, т. 2. / Под ред. Н.Б. Павловича. М., 1964.

то все труды относились ко всей авиации в целом. Однако, в трудах А. Алгазина, К.Е. Вейгелина, А.Н. Лапчинского и других авторов имеются целые главы, разделы, параграфы, посвященные непосредственно морской авиации⁶.

Третью — составляют труды, в которых основное внимание уделено развитию авиационной техники и вопросам эксплуатации летательных аппаратов тяжелее воздуха, но практически не рассматриваются вопросы строительства, динамики изменения боевых задач и тактики отечественной морской авиации⁷.

⁶ Авиация в мировой войне / Под ред. К.Е. Вейгелина. Л., 1924; Алгазин А. Авиация в современной войне. М., 1936; Анощенко Н.Д. Война в воздухе. М., 1923; Арндт Г. Воздушная война / Пер. с немец. А. Бергольца, А. Лапчинского, П. Панова. Под ред. А. Лапчинского. М., 1925; Вейгелин К.Е. Воздушный флот в мировой войне: Очерки и эпизоды воздушной войны 1914-1918 гг. Л., 1925; Вейгелин К.Е. Самолеты на морской службе. (Авиация в море). М., 1924; Воздушная разведка: Сборник военно-исторических примеров / Сост. А.Н. Лапчинский. М., 1938; Генерал Аллео. Воздушная мощь и сухопутные вооруженные силы. М., 1936; Киреев И.А. Гидросамолет и его применение. М.-Л., 1933; Он же. Корабельная авиация. М., 1935; Лобач-Жученко Б.Б. Базы морской авиации / С предисл. Н. Туполева. М., 1925; Он же. Воздушные сообщения и перелеты через моря и океаны. М., Л., 1925; Никольской М.Н. Действия авиации против морского флота. М., 1939; Сакович А. Основания для совместной боевой работы авиации с морским флотом. М., 1926 и др.

⁷ Александров А.О. Американские гидропланы в России (1912-1917). СПб., 1999; Он же. Аппараты Шетинина и Григоровича. Воздушные суда Российского императорского флота 1894-1917. Т. 1. СПб., 1998; Он же. Гидроаэропланы М-5 и М-20. СПб., 1998; Он же. Гидроаэропланы М-9 и М-24. Кн. 1, кн. 2. СПб., 1998; Он же. Морские истребители России (1915-1925). СПб., 1999; Он же. Победы. Потери... Задачи, подразделения, начальствующий состав, летательные аппараты и вооружение морской авиации и воздухоплавания России, а также список побед и потерь с 1894-го по 1920 г. СПб., 2000; Он же. Самолеты отечественной конструкции. Воздушные суда Российского императорского флота 1894-1917. Т. 2. СПб., 1996; Александров А., Партонен К. Гидроаэроплан М-16. СПб., Хельсинки, 2000; Александров А.О., Петров Г.Ф. Крылатые пленники России. СПб., 1997; Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. — октябрь 1917 г.). 3-е изд., доп. М., 1989; Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. 4-е изд., исправл. М., 1994.

В четвертую — включены работы, посвященные целиком отечественной морской авиации⁸. Особенностью этой группы трудов является то, что в них почти не рассматривались вопросы тактики отечественной морской авиации.

К пятой группе относятся диссертации, в которых в той или иной степени освещались вопросы истории отечественной морской авиации накануне и в ходе Первой мировой войны. К этой группе относятся диссертационные исследования С.Н. Антошкина, А.Б. Григорьева, В.В. Гришина, Г.Б. Денисовой, С.П. Елисеева, В.П. Зарецкого, Д.Ю. Козлова, С.В. Липицкого, Е.Ф. Подсобляева, Н.П. Ускова⁹.

⁸ Авиация Российского флота / Лаврентьев Н.М., Гуляев С.А., Минаков В.И., Шульженко А.П. и др. Под ред. В.Г. Дейнеки. СПб., 1996; Авиация Российского флота / Лаврентьев Н.М., Артамонов А.А., Шульженко А.П. и др. Под ред. И.Д. Фебина. Кн. 2. СПб., 2001; Артемьев А.М. Морская авиация России. М., 1996; Горелкин А.С. Развитие авиации Балтийского флота накануне и в ходе первой мировой войны // Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 2. Калининград, 1999; Григорьев А.Б. Альбатросы: Из истории гидроавиации. М., 1989; Он же. Меж двух стихий: Очерки о конструкторах. М., 1992; Кузьмин А.С., Паркачев В.С. Краткая история развития морской авиации // Российская наука — Военно-Морскому флоту. М., 1997; Курочкин Д.В. Рождение палубной авиации. СПб., 2001; Курочкин Д.В., Соколов А.И. Авианесущие корабли России. СПб., 2003; Морская авиация на службе России / А.Н. Заболотский, Н.О. Валуев, А.И. Сальников. Под ред. Г.С. Панатова. М., 2000; Морская авиация России / А.Г. Братухин, Н.О. Валуев, Л.А. Гильберг и др. Под ред. А.Г. Братухина. М., 1996; Петров Г.Ф. Гидросамолеты и экранопланы России. 1910-1999. М., 2000 и др.

⁹ Антошкин С.Н. Военная авиация России в первую мировую войну: Дис. ... канд. ист. наук. М., 1996; Григорьев А.Б. История развития и боевого применения гидроавиации отечественного Военно-морского флота (1910 — 1945 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. М., 1993; Гришин В.В. Зарождение и развитие связи в отечественных Военно-воздушных силах до Великой Отечественной войны (1910 — 1941 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. Монино, 2001; Денисова Г.Б. Управление авиацией в дореволюционной России (1910 — октябрь 1917 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. М., 1987; Елисеев С.П. Развитие организационной структуры и системы управления русской военной авиации (1910-1917 гг.): Дис. ...

Однако в этих диссертациях, за исключением одной работы (диссертации В.М. Зарецкого), вопросы строительства и боевого применения морской авиации или вообще не рассматриваются, или освещаются в общем плане.

Диссертация А.Б. Григорьева полностью посвящена лишь составной части морской авиации — гидроавиации. Гидроавиация периода Первой мировой войны рассматривается им только лишь в одном из параграфов диссертации. При этом автор труда основное внимание уделяет описанию технических особенностей гидросамолетов и вопросу их эксплуатации.

Краткий историографический анализ темы показывает, что опыт строительства и боевого применения отечественной морской авиации в годы Первой мировой войны обобщен не полностью. До настоящего времени эта тема не являлась предметом самостоятельного исследования и не получила всестороннего изучения и обобщенного раскрытия.

Источниковая база исследования.

Ее составил широкий круг материалов и документов, разнообразных по своему характеру и происхождению, как опубликованных, так и архивных. Круг источников условно можно разделить на семь групп: первая — правительственные распоряжения, приказы и циркуляры морского ведомства; вторая — руководящие боевые документы и труды по тактике морской авиации; третья группа — архивные документы и материалы; четвертая группа — летопись войны, официальные сообщения о войне, опубликованные доку-

канд. ист. наук. М., 1999; Зарецкий В.М. Воздушный флот России в первой мировой войне: строительство и боевое применение: Дис. ... докт. ист. наук. Монино, 1996; Козлов Д.Ю. Борьба с подводными лодками по опыту действий Российского флота в Первой мировой войне (1914-1917): Дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1998; Лилицкий С.В. Авиация русской армии в 1910-1917 годах: Дис. ... канд. ист. наук. М., 1950; Подсобляев Е.Ф. Подготовка русского Балтийского флота к Первой мировой войне. 1906-1914 гг.: Дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1995; Усков Н.П. Воздушная разведка русской армии в первой мировой войне: Дис. ... канд. воен. наук. Монино, 1955.

менты о Первой мировой войне и периодическая печать; пятая группа — рукописи исследователей истории Российского военного флота и морской авиации; шестая группа — воспоминания и мемуары; седьмая группа — энциклопедические и справочные издания.

Важными источниками являются указатели правительственных распоряжений, приказы, постановления и распоряжения по морскому ведомству¹⁰, циркуляры Главного морского штаба (ГМШ)¹¹, списки личного состава Морского министерства¹². Из них мы узнаем о преобразованиях, производимых в морском ведомстве, перемещении, убытии, награждении личного состава флотов и морского ведомства.

Большое значение для исследования темы имели боевые расписания¹³, наставления, руководства и труды по тактике и основам оперативного искусства¹⁴, вышедшие в свет в ходе и после Первой

¹⁰ Указатель правительственных распоряжений по Морскому ведомству. Приказы по флоту и Морскому ведомству. Пг., 1915; То же, 1916; То же, 1917; Приказы по Морскому ведомству // Морской сб. 1912. № 12; То же. 1914. № 1; Высочайшие приказы // Морской сб. 1912. № 11; Высочайшие награды // Морской сб. 1914. № 1; Сборник приказов и циркуляров о личном составе чинов флота и Морского ведомства. Пг., 1916; Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по Морскому ведомству за 1914 год. Пг., 1915.

¹¹ Циркуляр Главного морского штаба // Морской сб. 1912. № 11.

¹² Списки личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1914; То же, 1915; То же, 1916.

¹³ Боевое расписание Черноморского флота на время войны. Пг., 1915; Боевое расписание Балтийского флота на 1917 год. Пг., 1916.

¹⁴ Наставление для боевых действий воздушной дивизии Балтийского на 1917 год. Пг., 1917; Наставление для производства десантной операции. Севастополь, 1917; Наставление по применению авиации на войне. Киев, 1916; М., Наставление по связи Рабочее-Крестьянского Красного Воздушного Флота. М., 1924; Алгазин А. Обеспечение воздушных операций. М., Л., 1928; Лавров В.К. Тактика морской авиации. М.Л., 1930; Никольской М.Н. Вопросы тактики бомбардировочной авиации / Под ред. С.Г. Хорькова. М., 1925; Никольской М.Н. Руководство по бомбометанию с самолетов. М., 1924.

мировой войны (в них отражены все основные наработки периода 1914-1917 гг.). Именно они в наибольшей степени способствовали исследованию в области строительства и боевого применения авиации флота.

Основу источниковой базы исследования составили архивные документы и материалы, отложившиеся в двух архивах - Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГА ВМФ, г. Санкт-Петербург) и Российском государственном военно-историческом архиве (РГВИА, г. Москва).

Наибольшее количество документов и материалов по теме исследования находится в РГА ВМФ. Так, в фонде 418, содержащем переписку Морского генерального штаба (МГШ) за период 1906-1918 гг., отложились документы, по которым можно проследить многие вопросы строительства и боевого применения морской авиации. В фондах 1250 (Штаб Черноморской воздушной дивизии) и 1257 (Воздушная дивизия Балтийского флота) отражена повседневная и боевая деятельность воздушных соединений флотов.

Ценным для исследования являются архивные дела фонда 2003 (Штаб Верховного Главнокомандующего) РГВИА, где находятся документы, по которым прослеживается боевая деятельность морской авиации Российского военного флота в кампаниях войны.

Всего в исследовании использованы 175 дел из 20 фондов (РГА ВМФ - 13 фондов, Шдело; РГВИА - 7 фондов, 44 дела). Подавляющее большинство архивных документов, в том числе о создании морской авиации в Морском министерстве и органов управления морской авиацией, формировании авиационных организационных структур, о результатах боевой деятельности морской авиации в годы Первой мировой войны, о военных моряках, внесших значительный вклад в создание авиации Российского военного флота вводятся в научный оборот впервые, что обеспечивает новизну решения задач, включенных в границы исследования.

Дополнили картину событий того периода летопись войны¹⁵, официальные сообщения о войне¹⁶, опубликованные документы о Первой мировой войне¹⁷. Используя их, удалось воссоздать точную картину событий из истории морской авиации.

¹⁵ Летопись войны 1914-15-16 гг. 9-я серия (июль, август, сентябрь 1916 г.). Пг., 1916.

¹⁶ Русские официальные сообщения о войне // Морской сб. 1916. № 7; № 8, № 9, № 10, № 11; 1917. № 1, № 5-6, № 7, № 8.

Некоторые вопросы состояния морской авиации на флотах и в морском ведомстве освещены в рукописях по истории отечественной морской авиации¹⁸.

В ходе исследования использовались материалы, опубликованные в периодической печати. Диссертант анализирует воспоминания и мемуары офицеров, адмиралов и государственных деятелей. Они содержат не только живой комментарий к событиям давно минувших дней, но и факты, которые не могли восполнить порой другие источники¹⁹. Среди этих многочисленных публикаций вопросы строительства и боевого применения отечественной авиации флота, к сожалению, практически не нашли отражения. Это объясняется, в первую очередь, тем, что указанные материалы носят в основном публицистический характер.

Энциклопедические и справочные издания²⁰ дополнили источниковую базу исследования.

¹⁷ Мировые войны XX века: В 4-х книгах. Кн. 2: Первая мировая война: Док. и материалы / Отв. ред. В.К. Шацилло. М., 2002; Новицкий В. Критический разбор плана операций на Балтийском море // Военно-Морская Комиссия по исследованию и использованию опыта войны 1914-1918 гг. на море. Сборник № 2. Пг., 1922.

¹⁸ Дудоров Б.П. На «Орлице» в Рижском заливе. (Рукопись); Шломин В.С. Боевые действия русского Черноморского флота в кампании 1916 года. 1955. (Рукопись).

¹⁹ Воспоминания великого князя Александра Михайловича / Обе книги в одном томе. Второе, испр. издание. М., 2001; Григорович И.К. Воспоминания бывшего морского министра / Сост. И.Ф. Цветков. СПб., 1993; Дудоров Б.П. Авиация Балтийского моря 1912-1917 гг. // Морские записки (Нью-Йорк). 1948. № 1, № 2; Дудоров Б.П. Адмирал Непенин. СПб., 1993; Тимирев С.Н. Воспоминания морского офицера. СПб., 1998.

²⁰ Авиация: Энциклопедия / Гл. ред. С.П. Свищев. М., 1994; Апальков Ю.В. Боевые корабли русского флота (8.1914 – 10.1917): Справочник. СПб., 1996; Березовский Н.Ю., Доценко В.Д., Тюрин Б.П. Российский императорский флот 1696-1917: Военно-исторический справочник. М., 1993; Военная Энциклопедия: В 8 томах / Пред. Гл. ред. комиссии И.Д. Сергеев. М., 2001. Т.5; Военная Энциклопедия: В 8 томах / Пред. Гл. ред. комиссии И.Н. Родионов. М., 1997. Т. 1; Военная Энциклопедия: В 8 томах / Пред. Гл. ред. комиссии П.С. Грачев. М., 1994. Т. 2; Военная энциклопедия: В 18 томах / Под ред. В.Ф. Новицкого и др. СПб.-Пг.; 1911-1915. Т. 6, Т. 13; Военно-морской словарь / Гл. ред. В.Н. Чернавин. М., 1989; Военно-морской

Исходя из актуальности темы и изучения историографии и источников, была определена научная задача и цель диссертационного исследования.

Научная задача — обобщение опыта строительства и боевого применения отечественной морской авиации накануне и в ходе Первой мировой войны.

Цель диссертационного исследования — изучение исторического опыта развития морской авиации накануне и в годы войны.

Для достижения цели исследования решались следующие задачи:

- выявить основные тенденции изменения военно-теоретических взглядов на роль и место морской авиации в составе флота и охарактеризовать состояние авиации флота к началу Первой мировой войны;

энциклопедический словарь / Под ред. В.И. Куроедова. 2-е изд., испр. и доп. М., 2004; Военный энциклопедический словарь. М.; 1983; Воздушный справочник: Ежегодник Императорского Всероссийского Аэро-Клуба. СПб.; 1913; Доценко В.Д. Морской биографический словарь. СПб., 1995; Залесский К.А. Первая мировая война. Биографический энциклопедический словарь. М., 2000; Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1917-1927 гг.). Справочник / С.С. Бережной, Т.Д. Лыскова, В.С. Гингаури и др. М., 1981; Корабли Российского императорского флота / Редактор-составитель А.Е. Тарас. Минск, 2000; Краткий морской словарь. М., 1995; Макареев М.В., Рыжонков Г.Н. Черноморский флот в биографиях командующих. 1783-2000. В 2-х т. Т. 2. Севастополь, 2000; Мировая война в цифрах. М.-Л., 1934; Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.) / Под ред. Н.В. Новикова. М., 1948; Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 1. Описание к картам. М., 1959; Морской атлас. Т. 3. Ч. 1. М., 1958; Морской энциклопедический словарь. В трех томах. Т. 1. / Под ред. В.В. Дмитриева. Л., 1991; Словарь биографический морской / Авт.-сост. В.Д. Доценко. СПб., 2000; Словарь военных терминов / Сост. А.М. Плехов. М., 1988; Словарь терминов оперативного искусства Военно-морского флота. СПб., 2001; Советская Военная Энциклопедия. В 8 томах. Т. 1. М., 1976; Советская Военная Энциклопедия: В 8 томах / Пред. Гл. ред. Комиссии М.А. Моисеев. 2-е изд. Т. 1. М., 1990; Шерешков О.С. Неизвестная война на Черном море 1914-1917 гг. Справочник-хроника потерь стран Четвертого союза в 1914-1917 гг. Львов, 1999; Шестерикова Л. Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания. М., 1953.

- определить основные направления строительства морской авиации в годы войны;
- выявить тенденции в изменении боевых задач, решаемых флотской авиацией и обобщить процесс становления тактики авиации флота;
- выработать рекомендации, имеющие практическое значение для дальнейшего строительства и применения морской авиации в современных условиях.

Методология исследования основана на принципах диалектики, историзма и объективности научного анализа, являющихся общепринятыми в историческом исследовании.

В процессе исследования использовались следующие общенаучные методы: исторический, логический, индукции и дедукции, анализа и синтеза, сравнения и обобщения, аналогии, системного подхода, статистики.

II. Структура и основные научные результаты исследования

Структура диссертации определена замыслом исследования и состоит из введения, трех глав, заключения и приложений.

Во введении обосновывается актуальность темы, ее объект и предмет, используемая терминология, границы (хронологические и территориальные) исследования; проведен краткий историографический анализ темы, охарактеризована источниковая база исследования; определены научная задача и цель диссертационного исследования, методология и структура диссертации.

В первой главе «Зарождение авиации Российского Императорского флота до начала Первой мировой войны» раскрываются военно-теоретические взгляды на роль и место морской авиации в войне на море, показывается состояние авиации Морских сил Балтийского и Черного морей к началу мировой войны.

Во второй главе «Строительство отечественной морской авиации в годы войны» определяются основные направления строительства: совершенствование авиационной техники (АТ) и создание авианесущих кораблей (АВК); развитие системы управления морской авиацией, авиационных организационных структур и аэродромной сети флотов; формирование основ подготовки кадров для морской авиации.

В третьей главе «Боевое применение морской авиации Российского военного флота в Первую мировую войну» выявляются тенденции в изменении боевых задач, решаемых авиацией флота, и показывается становление тактики отечественной морской авиации.

В выводах по главам обобщается материал, изложенный в разделах глав.

В заключении изложены основные научные результаты диссертационного исследования. Кроме того, в заключении отражены: научная новизна и практическая значимость диссертации; сформулированы основные рекомендации, которые могут быть использованы при дальнейшем строительстве морской авиации и изыскании новых форм и способов применения морской авиации Военно-морского флота Российской Федерации в настоящее время; реализация результатов исследования, апробация работы и положения, выносимые на защиту.

Приложения включают обобщенный справочный материал, краткие биографические справки деятелей отечественной морской авиации, внесших наибольший вклад в создание авиации флота, схемы, таблицы и диаграммы, в которых систематизирован фактический материал и отображены результаты исследования. Значительная их часть составлена автором на основе анализа многих, в первую очередь архивных, источников.

В приложения также входят перечень сокращений, приведенных в диссертации и список источников и литературы, использованных при раскрытии задач диссертационной работы.

Основные научные результаты

В итоге проведенного диссертационного исследования автором выявлены:

1. Основные тенденции изменения военно-теоретических взглядов на роль и место отечественной морской авиации в составе Российского Императорского флота и показано состояние авиации флота к началу Первой мировой войны.

В предвоенный период (1910-1914 гг.) на флоте сначала был сделан выбор в пользу авиации, а затем преимущество среди летательных аппаратов тяжелее воздуха перешло к гидроаэропланам.

Это объясняется тем, что в военно-теоретических взглядах прева-лировала позиция, что гидросамолеты обладают неоспоримыми пре-имуществами перед самолетами сухопутного типа (колесными ЛА), которые в 1910-1912 гг. состояли на вооружении морской авиации.

В итоге к началу Первой мировой войны морская авиации прак-тически представляла из себя гидроавиацию. По мнению автора, в этом заключался главный просчет в предвоенных взглядах на раз-витие морской авиации, который пришлось устранять уже в ходе войны и вновь возвращаться к освоению сухопутных самолетов с последующим использованием их в боевых действиях в интересах флота.

Особенностью предвоенного периода создания морской авиа-ции является и то, что основные предложения по созданию авиации в составе флота исходили от кадровых флотских офицеров, зани-мавших в то время сравнительно невысокие должности.

В военно-теоретических взглядах накануне войны морскую авиацию отечественные теоретики рассматривали только в со-ставе флота. При этом наметилась тенденция на создание многофункционального гидросамолета, как наиболее отвечаю-щего интересам флота с учетом ограниченного на тот момент коли-чества гидросамолетов и самолетов в морском ведомстве.

В предвоенные годы роль морской авиации определялась ее вкла-дом в решение задач тактического масштаба для достижения цели в боевых действиях флота. **Место авиации флота** в войне на море оп-ределялось ее вспомогательной ролью²¹ и способностью самостоя-тельно решать задачу воздушной разведки.

Морской генеральный штаб, признавая определенную роль морской авиации в войне на море, до начала Первой мировой вой-ны окончательных взглядов на использование авиации в составе флота не выработал. Однако, высказываемые взгляды на роль и место морской авиации и реальное состояние авиации флота к на-чалу войны, послужили основой создания в конце кампании 1914 г. в МГШ воздухоплавательного отделения, в круг ведения которого вошли все вопросы по развитию авиационной проблематики.

²¹ В августе 1914 г. авиация вошла в состав службы связи Балтийс-кого и Черного морей.

Предвоенный период создания морской авиации характеризовался и тем, что теория опережала практику, как, например, в вопросе создания авианесущих кораблей.

При разработке документов на флотах авиации ставились конкретные задачи, а в планах на случай ведения войны на Балтике и Черном море задачи морской авиации определены не были. Это позволяет сделать предположение о том, что самолеты непосредственно на флотах представлялись флотскому начальству в качестве реальной силы, а при планировании мероприятий более масштабных, с привлечением МГШ, в качестве средства борьбы на море летательные аппараты тяжелее воздуха еще недооценивались.

Состояние морской авиации накануне войны соответствовало отводимой ей роли и занимаемому месту в составе флота.

Итогом всей проводимой работы по созданию морской авиации в период 1910-1914 гг. стало введение в действие в августе 1914 г. первого руководящего документа авиации флота — «Положения о службе авиации в службе связи», закрепившего организационное включение флотской авиации в состав службы связи флотов. При этом первый руководящий документ по своей сути отражал только вопросы деятельности морской авиации берегового базирования и не учитывал особенности применения корабельной авиации.

2. Определены основные направления строительства отечественной морской авиации в годы войны.

Строительство авиации флота осуществлялось по пяти направлениям: совершенствование авиационной техники и создание авианесущих кораблей; развитие системы управления морской авиацией; совершенствование авиационных организационных структур; дальнейшее развитие аэродромной сети флотов; формирование основ подготовки авиационных кадров.

Из основных летательных аппаратов тяжелее воздуха, используемых в годы войны морской авиацией Российского флота, приоритет был отдан самолетам отечественного производства. И если в кампаниях 1914 и 1915 гг. в составе флотской авиации продолжали еще использоваться летательные аппараты иностранного производства, то в кампаниях 1916 и 1917 гг. в составе морской авиации безраздельно господствовали гидросамолеты и самолеты отечественных производителей, что было важно в условиях войны.

Значительные изменения претерпело вооружение и оборудование самолетов, что увеличило боевые возможности авиации флота и одновременно затраты на создание и производство авиационной техники. Это позволяет сделать вывод, что при создании материальной базы морской авиации, прежде всего, следует рассчитывать на производственные мощности и потенциал внутри страны, проявляя заботу об их развитии еще в предвоенные годы.

Наряду с применением в интересах флота гидросамолетов, самолетов, дирижаблей, аэростатов и воздушных шаров, в Российском военном флоте использовались и корабли (суда), на которых могла базироваться морская авиация. Эти корабли специально не строились, а переоборудовались из состава судов флота. На тот момент такой подход явился наиболее оптимальным и позволил получить в предельно краткие сроки авианесущие корабли при минимальных финансовых затратах. Наличие в составе Морского министерства двенадцати АВК в годы Первой мировой войны и участие семи из них в боевых действиях в качестве носителей гидроавиации предопределило создание сначала в составе флота, а затем и в составе морской авиации нового класса боевых кораблей, который в то время так и не был определен в качестве самостоятельного в существующей официальной классификации кораблей (судов) Российского военного флота.

Созданная система управления морской авиацией в годы Первой мировой войны вполне соответствовала уровню развития авиации флота и в целом успешно справлялась с руководством ее повседневной деятельностью. Совершенствование системы управления, и в первую очередь органов управления, продолжалось во всех кампаниях Первой мировой войны, что указывало на определенные тенденции, проявившиеся в те годы. Они заключались в переходе от децентрализованного управления, или сочетания централизованного и децентрализованного, к централизованному управлению морской авиацией, сближению различных уровней органов управления и созданию центрального органа управления в масштабах всей морской авиации.

Необходимость создания единого органа по управлению морской авиацией в специальном отношении была вызвана необходимостью уйти от дублирования в вопросах управления авиацией,

которое существовало между воздухоплавательным отделением Морского генерального штаба и воздухоплавательным отделом Главного управления кораблестроения (ГУК). Это дублирование устранил созданный в конце лета 1917 г. новый орган управления морской авиацией — Управление морской авиации и воздухоплавания (УМАиВ).

В годы Первой мировой войны была выработана строгая и четкая организационная структура морской авиации.

Первое существенное изменение авиационной организационной структуры морской авиации России в ходе войны произошло в марте 1915 г. и коснулось оно тогда только Черноморского флота. Возникшее воинское формирование под названием «авиация Черноморского флота» вышло из службы связи Черного моря и было подчинено начальнику штаба флота. При этом в основе всей организации черноморской морской авиации осталась отрядная единица как основное авиационное подразделение. В масштабах всей морской авиации решить проблему создания самостоятельных организационных структур авиации флота тогда не удалось. Это в основном объяснялось тем, что балтийская авиация являлась авиацией прибрежного действия, а черноморская авиация в большей степени была авиацией корабельного базирования. Для разрешения проблемы создания самостоятельных авиационных структур на Балтийском и Черноморском флотах требовались существенные преобразования в масштабах всей авиации морского ведомства.

Дальнейшим крупным шагом в реформировании авиационных организационных структур флота стало выделение в конце 1916 г. из службы связи флота балтийской авиации и введение в действие нового руководящего документа отечественной морской авиации — «Положения о службе морской авиации и воздухоплавания Императорского Российского флота». Данное Положение позволило создать на Балтийском и Черноморском флотах воздушные дивизии (состоящие из воздушных бригад и отрядов (дивизионов) корабельной авиации), являющиеся высшими тактическими соединениями морской авиации, которые замыкались на командующих флотами.

В кампанию 1917 г. воздушные бригады воздушных дивизий, воздушная бригада особого назначения, отряд (дивизион) корабельной авиации воздушной дивизии Черноморского флота являлись тактическими соединениями; воздушный район - территориальной тактической частью (в ходе кампании районы были расформированы и на их базе созданы воздушные дивизионы); отряд корабельной авиации воздушной дивизии Балтийского флота - тактической частью; воздушный дивизион — основным тактическим подразделением; воздушный отряд - первичным тактическим и боевым подразделением; пара самолетов - основной боевой единицей.

Созданные на флотах воздушные дивизии, бригады и дивизионы в 1917 г. были приведены к традиционным организационным структурам Российского военного флота, соответствовали уровню развития морской авиации и отвечали предъявляемым к ней требованиям.

Находившаяся к началу войны в стадии формирования аэродромная сеть Балтийского и Черноморского флотов в ходе войны постоянно наращивалась и совершенствовалась. К середине кампании 1917 г. аэродромная сеть флотов Черного и Балтийского морей стала вполне соответствовать потребностям морской авиации.

В годы войны пришлось в срочном порядке организовывать подготовку летных и технических кадров в специально созданных учебных заведениях морской авиации. Тем самым устранялась ошибочность предвоенных взглядов, заключавшаяся в том, что считалось приемлемым подготовку личного состава для авиации флота проводить в авиационных школах военного ведомства и Отдела воздушного флота (ОВФ). Причиной отказа от подготовки в этих учебных заведениях явилось то, что в авиашколах летный состав флота готовили по программам и курсам авиации Русской армии, совершенно не учитывавшим специфику боевой деятельности морской авиации.

Созданная в годы войны (1915-1917 гг.) база для подготовки кадров морской авиации позволила в ходе кампании 1917 г. начать осуществлять целенаправленную и качественную подготовку летного и технического состава для авиационных организационных структур флота в самом морском ведомстве.

Ход боевых действий потребовал специализации в подготовке летного состава истребительной авиации, что обусловило создание в 1917 г. в составе Морского министерства Школы воздушного боя в Красном Селе.

Повышению уровня подготовки морских авиаторов способствовал ряд мер организационного характера. В морские авиационные школы в качестве инструкторско-преподавательского состава с флотов направлялись наиболее подготовленные специалисты, были установлены квалификационные требования к выпускникам морских авиационных заведений по специальностям летчика, наблюдателя и авиационного механика, внесены соответствующие изменения в программы подготовки специалистов для морской авиации разной направленности.

3. Выявлены тенденции в изменении боевых задач, решаемых авиацией флота, и показано становление тактики отечественной морской авиации.

В годы войны устойчивой тенденцией в изменении боевых задач явился постоянный рост количества задач/возлагавшихся на морскую авиацию флотов. Это количество задач зависело от конкретного морского театра военных действий и кампании войны. На Балтийском флоте на протяжении всей войны основной задачей морской авиации оставалась воздушная разведка. В «Наставлении боевых действий воздушной дивизии Балтийского флота на 1917 год», которое аккумулировало в себе боевой практический опыт, приобретенный балтийскими авиаторами в ходе предыдущих кампаний войны, предписывалось, что воздушная разведка и по состоянию на 1917 г. является главной задачей для балтийской авиации. На Черноморском флоте для прибрежных отрядов приоритетной была определена задача противолодочной обороны сил и объектов флота. На корабельную авиацию в качестве основных задач возлагалось ведение воздушной разведки с авианесущих кораблей, противолодочная оборона, поражение кораблей и береговых объектов противника.

В обобщенный перечень задач, которые решала морская авиация в годы Первой мировой войны, автор включает **десять** основных: 1) ведение воздушной разведки; 2) поражение кораблей (судов) противника в море и в пунктах базирования (портах); 3) поражение

береговых объектов противника; 4) противолодочная оборона сил и объектов флота; 5) обнаружение минных заграждений; 6) корректировка огня корабельной и береговой артиллерии; 7) прикрытие кораблей и объектов флота с воздуха; 8) завоевание превосходства в воздухе в пределах операционной зоны флота; 9) авиационная поддержка сухопутных войск; 10) противовоздушная оборона административно-промышленных центров. Последняя задача ставилась только балтийской авиации в конце кампании 1917 г. и ее выполнение предусматривало защиту Петрограда с воздуха.

В годы войны произошло **зарождение тактики** морской авиации. Если в самом начале войны использовались одиночные вылеты гидросамолетов и самолетов, то в кампаниях 1916 и 1917 гг. морская авиация действовала в основном в составе тактических групп.

В кампаниях **1914-1917** гг. шел поиск оптимальных форм применения и способов действий авиации флота. В итоге формами тактического применения отечественной морской авиации стали: боевые действия; воздушный бой; авиационный удар; атака; поиск; слежение; преследование. При этом **боевые действия** являлись **высшей формой тактических действий** авиации флота периода Первой мировой войны.

В качестве способов действий морской авиации, в зависимости от конкретной выполняемой задачи, использовались: визуальное наблюдение; воздушное фотографирование; одновременный удар; последовательный удар; самостоятельный поиск и уничтожение цели; одновременные действия гидросамолетов (самолетов) или тактических групп; последовательные действия летательных аппаратов или тактических групп самолетов; действия по вызову из положения «дежурство на станции (гидроаэродроме)» и «дежурство на авианесущем корабле»; одновременный ввод в бой; последовательный ввод в бой; действия из засад на земле и действия с авианесущих кораблей; патрульное сопровождение своей авиации; расчистка воздушного пространства; блокировка аэродромов базирования авиации противника; заслоны в воздухе.

Формами боевых порядков морской авиации являлись «пеленг», «колонна», «фронт», «змейка».

Основные принципы боевого использования морской авиации — сосредоточение усилий на главном направлении (направлениях); массированное применение авиации флота при решении

боевых задач; внезапность действий авиации; непрерывность воздействия на противника; взаимодействие морской авиации с другим родом сил флота (надводными кораблями) и авиацией военно-сухопутных сил; надежное управление силами авиации флота; обеспечение действий морской авиации — формировались непосредственно в ходе войны.

В годы войны имели место и элементы оперативного применения (в современном понимании) морской авиации. Ведение воздушной разведки в пределах операционной зоны флота (в 1916 и 1917 гг. на Черном и Балтийском морях) и борьба за превосходство в воздухе (с апреля по октябрь 1916 г. на Балтийском флоте) являлись элементами оперативного применения авиации в интересах флота. Все это указывало на то, что в перспективе, наряду с применением морской авиации в тактическом масштабе, будет иметь место применение морской авиации в форме боевых действий как высшей формы оперативного применения военно-воздушных сил флота.

Особенность выполнения задач морской авиацией предопределило **ее разделение на рода авиации**. Можно говорить, что произошло это разделение по критерию выполняемых задач. При таком подходе следовало бы в качестве родов морской авиации назвать разведывательную (РА), бомбардировочную (БА), корректировочную (КА), противолодочную (ПЛА) и истребительную авиацию (ИА). Однако, создание многофункционального самолета, привело к тому, что к началу кампании 1917 г. основная часть состоявших на вооружении морских самолетов отечественного производства М-5 и М-9 выполняли большую часть перечня возложенных задач - воздушную разведку, поражение кораблей и объектов противника, корректировку огня кораблей, противолодочную оборону и могли участвовать в воздушных боях. С учетом того, что для эффективного противодействия противнику в воздушных боях потребовалось создание специальных морских истребителей (на Черноморском флоте) и поставку колесных (сухопутного типа) истребителей (на Балтийский флот), то истребительная авиация на флоте была выделена отдельно, а задачу противостояния противнику в воздушных боях с самолетов типа М-5 и М-9 сняли. Морские самолеты, выполняющие задачи воздушной разведки, поражения кораблей и объектов, корректировки стрельбы корабельной и береговой артиллерии, противолодочной обо-

роны сил флота объединялись в один род авиации, который целесообразно назвать разведывательно-бомбардировочной (РБА). В 1917г. в морской авиации появилось два рода авиации: разведывательно-бомбардировочная и истребительная. По состоянию на 1 декабря 1917г. РБА составляла 90,1 %, а ИА — 9,9 % от общего количества авиационного парка Балтийского и Черноморского флотов.

Диссертационным исследованием сделан вывод, что в годы Первой мировой войны в составе отечественного флота в конце 1916-начале 1917 гг. фактически был создан **новый род сил — морская авиация**, решавшая специфические задачи, которые не могли решать другие рода сил флота, в новой среде (воздушной сфере); имевшая на вооружении свойственную только ей авиационную технику (в первую очередь гидросамолеты) и авианесущие корабли; свою особенную авиационную организационную структуру; присущие только ей формы применения и способы действий, объекты действий и боевые порядки тактических групп морской авиации.

В конце войны роль морской авиации определялась вкладом в решение задач оперативного и тактического масштабов для достижения цели в морских операциях и боевых действиях флота. **Место морской авиации** определялось выделением ее в самостоятельную структуру с подчинением командующему флотом и способностью самостоятельно решать весь перечень, возлагаемых на нее задач и взаимодействовать с другими силами флота (надводными кораблями) и авиацией Русской армии.

4. В ходе исследования автором показан конкретный вклад основоположников морской авиации — офицеров Российского военного флота — в теорию и практику строительства и применения морской авиации накануне и в годы Первой мировой войны. Краткие биографические справки наиболее выдающихся деятелей морской авиации приведены в 22-х приложениях к диссертационному исследованию. В таком виде большинство биографических справочных данных на пионеров отечественной авиации флота приводятся впервые.

III. Научная новизна и практическая значимость исследования

Научная новизна проведенного исследования состоит в том, что в нем впервые всесторонне исследуется строительство и боевое применение морской авиации накануне и в сложных условиях Первой мировой войны. Введено в научный оборот большое количество ранее не использованных документов государственных архивов, основополагающих положений, наставлений, рукописей и мемуаров.

Предпринята попытка устранить имеющиеся в освещении событий далеких лет белые пятна, реконструировать ход строительства авиации флота, осветить зарождение тактики флотской авиации, показать реальный вклад в создание нового рода сил флота конкретных должностных лиц.

Предпринятая попытка позволила выявить направления строительства и боевого применения морской авиации в годы Первой мировой войны; всесторонне и комплексно рассмотреть сложный процесс создания авиационной техники и авианесущих кораблей; органов управления; оптимизации состава и создания авиационной организационной структуры Российского военного флота; расширение аэродромной сети морского ведомства в годы войны; формирование основы подготовки летных и технических кадров; проследить динамику изменения и проанализировать процесс расширения круга задач, решаемых морской авиацией в кампаниях войны; выработку форм и способов боевых действий, применявшихся при выполнении задач, определить объекты действий авиации флота, тактические приемы и формы боевых порядков, в которых действовали тактические группы при решении боевых задач, указать основные принципы использования морской авиации, а также сделать практические выводы и на их основе выработать рекомендации, имеющие практическое значение для дальнейшего строительства и применения отечественной морской авиации в современных условиях.

Практическая значимость проведенного исследования состоит в следующем:

результаты исследования могут быть учтены при дальнейшей разработке вопросов строительства и боевого применения морской авиации;

основные положения диссертации могут быть использованы в учебном процессе военно-учебных заведений (ВУЗах) Военно-морского флота и Военно-воздушных сил (ВВС), гражданских авиационных учебных заведений и научно-исследовательской работе различных организаций и учреждений;

диссертационный материал может быть использован при создании спецкурса для ВУЗов ВМФ и ВВС, изучении соответствующих теоретических курсов военного и военно-морского искусства;

материалы и выводы диссертационной работы окажут помощь при исследовании истории развития отечественной морской авиации;

конкретные данные, содержащиеся в диссертации, могут представлять интерес для авторов научно-популярных трудов по истории Первой мировой войны.

На основе проведенного исследования автором обоснованы и сформулированы **основные практические рекомендации** по дальнейшему строительству и применению морской авиации в современных условиях. Суть их состоит в следующем:

1. С учетом того, что количество самолетов и вертолетов на флотах в последние годы значительно уменьшилось, и возникают проблемы с возможностями содержать в составе морской авиации в «чистом виде» такие рода авиации, как морская ракетноносная (МРА), противолодочная, разведывательная, истребительная и штурмовая (ША), на повестку дня со всей актуальностью выдвигается проблема создания для авиации флота многофункциональных летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Сегодня и в ближайшей перспективе создание многофункциональных летательных аппаратов для флотской авиации может вестись по двум направлениям: по пути создания новых многофункциональных самолетов и вертолетов, и модернизации уже состоящих на вооружении летательных аппаратов морской авиации.

2. Необходимо пересмотреть практику закупки и поставки авиационной техники для морской авиации, когда заказчиком для ВМФ выступает другой вид Вооруженных Сил — Военно-воздушные силы, и передать эти функции Военно-морскому флоту. Созда-

ние своего заказывающего органа в составе ВМФ и комплектование его офицерами, имеющими необходимый опыт службы в морской авиации, снимет многие вопросы, и в большей степени будет отвечать потребностям флота.

3. В интересах достижения высокого уровня подготовки летных и инженерно-технических кадров, при минимальных финансовых затратах, целесообразно сосредоточить всю доподготовку, переподготовку, подготовку и переучивание личного состава морской авиации в системе Военно-морского флота. Это можно осуществить на базе существующего Центра боевого применения и переучивания летного состава (ЦБП и ПЛС) морской авиации. При этом необходимо учебную базу Центра дооборудовать или создать его филиал для подготовки пилотов корабельной авиации, в первую очередь, на самолетах трамплинного взлета и аэрофинишерной посадки типа Су-33. В Центре можно осуществлять подготовку авиационных механиков из числа срочной службы, механиков-прапорщиков и прапорщиков по программам двухлетнего обучения школ техников ВМФ (по программе среднего авиационно-технического училища). Переподготовку целесообразно проводить с различными категориями летного и инженерно-технического состава, окончившими военно-учебные заведения ВВС и направленными для дальнейшего прохождения службы в морскую авиацию. Доподготовку и переучивание на новую авиационную технику проводить с личным составом авиации флотов по мере необходимости.

4. Для оперативного реагирования на все возникающие проблемы и вопросы, связанные с боевым применением и технической эксплуатацией авиационной техники, видится целесообразным создать в составе морской авиации флотов нештатные авиационные комитеты, по аналогии с авиакомитетами, функционирующими в морском ведомстве накануне и в годы Первой мировой войны.

Создание авиационных комитетов позволит командованию морской авиации получать оперативную, объективную и независимую от производителя авиационной техники и заказчика информацию по вопросам практической эксплуатации и боевому применению авиационной техники, своевременно выходить в вышестоящие организации с предложениями по устранению тех или иных замечаний и недоработок.

5. Необходимо заранее предусмотреть постановку смежных задач различным родам морской авиации, как это было в годы Первой мировой войны, когда летательные аппараты разведывательной-бомбардировочной авиации зачастую в ходе одного боевого вылета решали сразу несколько боевых задач.

6. В настоящее время особое внимание необходимо уделить развитию одной из составных частей морской авиации — гидроавиации. Сегодня в Военно-морском флоте сложилась ситуация, когда менее 2 % от общего количества летательных аппаратов морской авиации составляют гидросамолеты (противолодочные самолеты-амфибии Бе-12, принятые на вооружение авиации флота еще в середине 60-х годов XX-го века).

В нынешней ситуации, когда начато производство современных самолетов-амфибий отечественного производства Бе-200 и возобновляется финансирование проекта А-42 (дальнейшего развития самолета-амфибии А-40 «Альбатрос»), необходимо восстановить количественную часть гидроавиации, в соответствии с возложенными на морскую авиацию ВМФ задачами.

IV. Реализация научных результатов исследования и апробация результатов диссертационной работы

По теме диссертации автором **опубликовано** 25 научных работ. Общий объем публикаций составляет **14** п.л. **Основные из них:**

1. Герасимов В.Л. Морская авиация России в ходе Первой мировой войны. СПб.: Академия военно-исторических наук, 2001. Вып. № 2.0,25 п.л.;

2. Герасимов В.Л. «Наш противник, как в воздухе, так и на море будет еще более активен...» // Военно-исторический журнал. 2002. №7.0,9 п.л.;

3. Герасимов В.Л. Морская авиация России. 1910-1917 гг. // Морской сборник. 2002. № 8.0,25 п.л.;

4. Герасимов В.Л. Авиация флота Черного моря: год 1914-й // Военно-исторический журнал. 2002. № 8.0,75 п.л.;

5. Герасимов В.Л. Создание системы подготовки авиационных кадров флота в годы Первой мировой войны // Военно-исторический журнал. 2003. № 7.0,75 п.л.;

6. Герасимов В.Л. Борьба за превосходство в воздухе в кампании 1916 года // Военно-исторический журнал. 2003. № 8.0,6 п.л.;

7. Герасимов В.Л. Опыт создания и развитие органов управления отечественной морской авиации в годы Первой мировой войны // Научный сборник Академии Генерального штаба № 46 (154). М.: Военная академия Генерального штаба ВС РФ, 2003. 1,0 п.л. (закрытая);

8. Герасимов В.Л. Авианесущие корабли русского военного флота // Военно-исторический журнал. 2004. № 2.1,2 п.л.;

9. Герасимов В.Л. Воздушная бомбардировка Зонгулдака. Становление российской корабельной авиации // ФлотоМастер. 2004. № 1.1,25 п.л.;

10. Герасимов В.Л. Развитие организационных структур морской авиации России в кампаниях 1914-1917 гг. // Сборник работ молодых ученых Института военной истории МО РФ (выпуск девятый). М: ИВИ МО РФ, 2004. 0, 55 п.л.;

11. Герасимов В.Л. «Сформировать в Балтийском и Черноморском флоте по одной воздушной дивизии» // Исторический архив. 2004. № 3.0,55 п.л.;

12. Герасимов В.Л. «Почти два года командуя силами флота, пребывали вы в неустанных трудах и опасностях»: О роли адмирала А.А. Эбергарда в становлении черноморской авиации // Военно-исторический журнал. 2004. № 8.0,75 п.л.

Основные результаты диссертационного исследования апробированы:

— в выступлениях на научных и научно-практических конференциях, проводившихся на базе Академии военно-исторических наук (2001 г.), Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (2001 г.), Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова (1999, 2000 г.), Центрального музея Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. (2003 г.), на Международной научной конференции «Россия, мир накануне, в ходе и после Первой мировой войны по документам российских и зарубежных архивов» (2004 г.);

— в научных сообщениях на кафедре истории войн и военного искусства Военной академии Генерального штаба ВС РФ;

— в процессе преподавания истории войн и военного искусства в Военной академии Генерального штаба ВС РФ по тематике периода Первой мировой войны;

— при подготовке научно-информационных материалов в управлениях морской авиации ВМФ и боевой подготовки Военно-морского флота, при составлении справочных материалов с обоснованием необходимости учета исторического опыта создания и развития отечественной морской авиации в современных условиях.

У. Положения, выносимые на защиту:

— основные направления строительства отечественной морской авиации накануне и в ходе Первой мировой войны;

— тенденции изменения перечня боевых задач, форм и способов боевого применения отечественной морской авиации.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

**Состав самолетного парка отечественной
морской авиации на флотах¹ в ходе
Первой мировой войны**

Дата	Количество ЛА на Черноморском флоте	Количество ЛА на Балтийском флоте	Итого
01.08.1914 г.	16	7	23
15.10.1915 г.	26	45	71
01.11.1916г.	58	83	141
01.12.1917 г.	96	106	202

Составлено автором по: РГАВМФ. Ф. 401. Оп. 5. Д. 13, Л. 3-9; Ф.418. Оп. 1, Д. 1404. Л. 146, 147; Ф.610. Оп. 1, Д. 104. Л. 4; Ф. 1257. Оп. 1. Д. 13. Л. 171, 172; РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 346. Л. 61-65; Д. 183. Л. 4.

Приложение 2

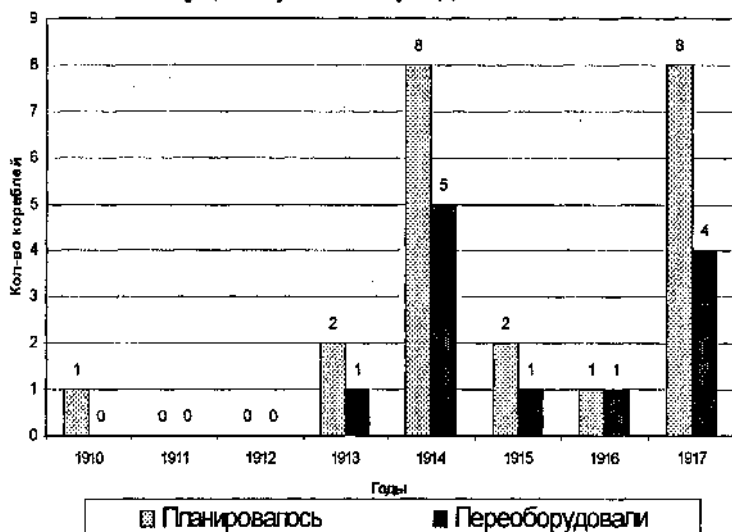
**Список гидроаэропланов и моторов, находящихся
в Офицерской школе морской авиации ОВФ
на 7 ноября 1915 года**

Наименование	Количество	Примечание
Гидропланы		
Летающие лодки М-9	7	С моторами
Французские летающие лодки ФБА	2	С моторами
Моторы		
«Кертисс», мощность 75 л.с.	1	В мастерской
«Моносуап», мощностью 100 л.с.	4	В мастерской

Составлено автором по: РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 346. Л. 66.

¹ Без учета гидросамолетов и самолетов в авиационных школах Морского министерства и воздушной бригаде особого назначения.

**Количество судов предлагаемых к
переоборудованию и переоборудованные в
авианесущие корабли в период с 1910 по 1917 гг.**



Составлено автором по: РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 5. Д. 13. Л. 16; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1404. Л. 334; Ф. 418. Оп. 1. Д. 1408. Л. 86; Ф. 610. Оп. 1. Д. 104. Л. 5; Ф. 610. Оп. 1. Д. 117. Л. 6, 31; Ф. 610. Оп. 1. Д. 137. Л. 26; РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 557. Л. 124 об., 175, 183, 185, 242 об., 312 об., 326 об.; Беляев А.И. Санкт-Петербург, подаривший крылья России. СПб., 2003. С. 99; Бердников С.И., Голосуев Е.А. Так зарождалась морская авиация // Морской сборник. 1970. № 10. С. 63; Васильев Б.Д. О приоритете русской военно-морской мысли в развитии корабельной авиации // Морской сборник. 1950. № 2. С. 94, 97, 98; Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 187, 209; Григорьев А.Б. Альбатросы: Из истории гидроавиации. М., 1989. С. 84-87, 91; Курочкин Д.В. Рождение палубной авиации. СПб., 2001. С. 43, 47, 51, 53, 54; Белобородько А. Птенцы морской «Орлицы»: Первые палубные самолеты российского флота // Крылья Родины. 2001. № 10.

С. 15; История отечественного судостроения. В пяти томах. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906-1925) / И.Ф. Цветков. СПб., 1995. С. 461-453; Литинский Д.Ю. Российский Императорский флот и авиация//Тайфун. 2001. № 7. С. 19,25-27; Флот в первой мировой войне. В 2-х томах. Т. 1 / Под ред. Н.Б. Павловича. М., 1964. С. 535; Шунков В.Н. Авианесущие корабли и морская авиация. Мн., 2003. С. 7; Layman R.D., Drashpil B.V. Early Russian Shipboard Aviation // United States Naval Institute Proceedings April 1971. Volume 97, Number 4/818. S.61-62.

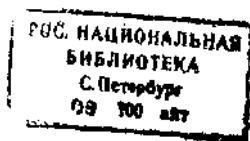
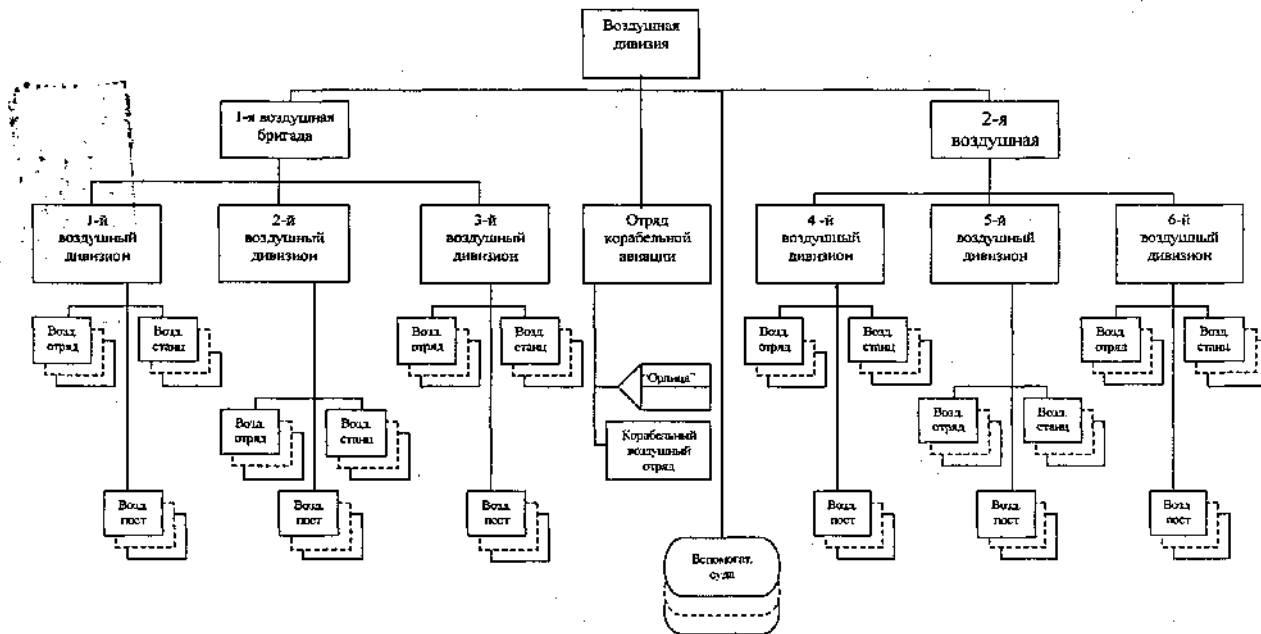
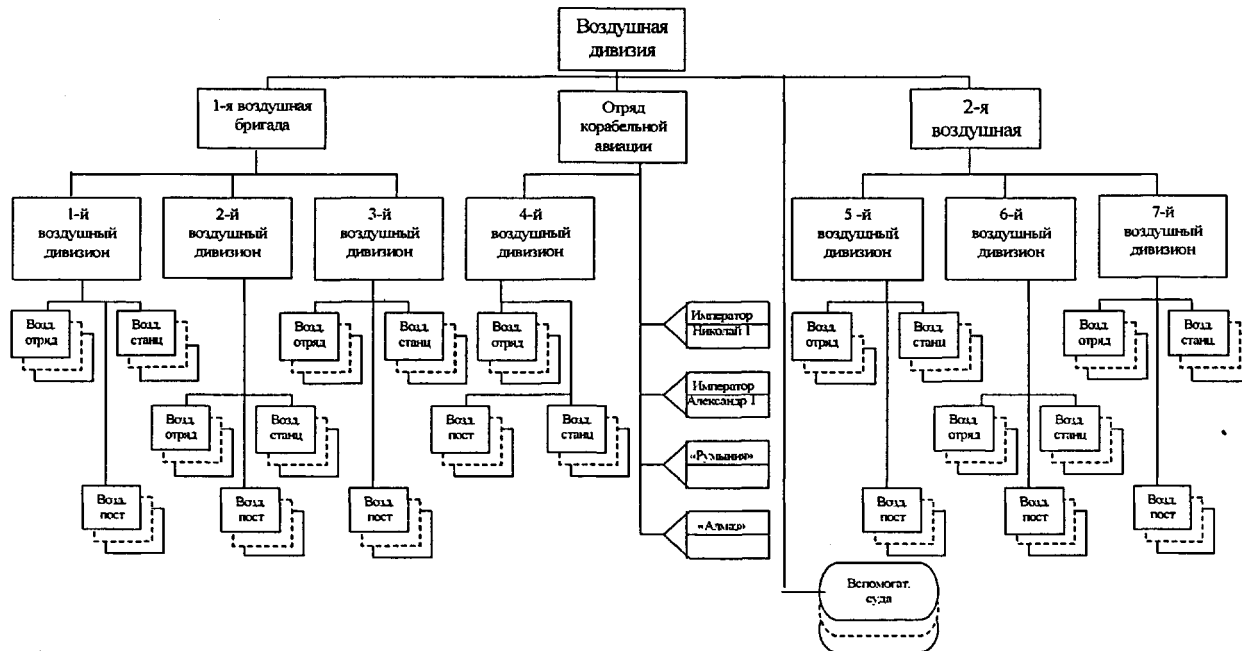


Схема организационной структуры воздушной дивизии Балтийского флота



Составлено по: РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 5. Д. 13. Л. 165-166; Ф. 479. Оп. 1. Д. 645. Л. 21, 21об, 24, 24об.

Схема организационной структуры воздушной дивизии Черноморского флота



35

Составлено автором по: РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 5. Д. 13. Л. 165-166; Ф. 479. Оп. 1. Д. 645. Л. 21, 21 об, 24, 24 об.

Подписано в печать 12.11.2004 г.
Формат 60х90,1/16. Объем 2,2 п.л. Тираж 100 экз.

№22470

РНБ Русский фонд

2005-4

23904

152	В. № 797
лист	
№ 12	11 04 г.
Институт военной истории МО РФ	

247/961