



**Герасимов
Василий Леонидович,**
старший научный сотрудник
Научно-исследовательского
института (военной истории)
ВАГШ ВС РФ, кандидат
исторических наук, доцент,
полковник

В 1910 году в Российском императорском флоте авиация окончательно победила воздухоплавание. При этом если в 1910 году выбор был сделан в пользу сухопутного самолета, то начиная со второй половины 1911 года в Морском министерстве приоритет стал отдаваться гидросамолету, преимущества которого к началу 1912 года казались уже неоспоримыми перед колесным самолетом. Главное преимущество гидроаэроплана для морской авиации определялось его способностью взлетать с воды и садиться на водную поверхность.

При выборе гидроавиационного направления развития отечественной морской авиации не последнюю роль сыграла переводная работа В.-де-Ля. В ней он, в частности, писал: «Вопрос о создании морского аппарата все более и более привлекает внимание пилотов и авиаторов-конструкторов. Если принять во внимание трудности летания над твердою землей и опасности при взлете и спуске и сравнить эти условия с условиями свободного летания над морем, на специально приспособленной для этой цели аппаратах, то нетрудно понять, что сами полеты над морем будут

Отечественная морская авиация в составе Службы связи флотов

представлять те же, если не большие, трудности, но зато как взлет с воды, так и спуск на воду будут несомненно менее опасны».

При этом в морском ведомстве окончательно от идеи использования воздухоплавательных аппаратов на флоте не отказались. К воздухоплавательным средствам предполагалось вернуться по мере развития морской авиации и улучшения финансирования Морского министерства по вопросам авиации и воздухоплавания.

Таким образом, в 1910–1912 гг. в Российском императорском флоте зародилась морская авиация. И здесь на заре зарождения морской авиации в составе отечественного военного флота большую роль в создании флотской авиации сыграли два начальника Службы связи флотов — морские офицеры В. Н. Кедрин и А. И. Непенин.

Одним из основателей морской авиации на Черноморском флоте был Вячеслав Никанорович Кедрин. Капитан 2 ранга В. Н. Кедрин исполнял обязанности начальника Службы связи флота и одновременно являлся председателем комитета Севастопольского аэроклуба. На флоте был и Черноморский воздухоплавательный парк, материальная база которого, состоявшая из воздушных шаров и змейковых аэростатов, была к 1910 году далеко не в лучшем состоянии. Именно в такой сложной для развития авиации и воздухоплавания обстановке капитан 2 ранга В. Н. Кедрин, в подчинении которого находился и воздухоплавательный парк, обратился к командованию с просьбой выделить средства на приобретение за границей аэроплана.

Но, несмотря на многочисленные трудности, В. Н. Кедрин, получив поддержку в лице главного командира Севастопольского порта вице-адмирала И. Ф. Бострема, добился разрешения на приобретение самолета за границей. Для этой цели во

Францию был отправлен лейтенант С. Ф. Дорожинский. Выбрав для покупки аэроплан «Антуанетт», офицер сразу стал учиться на летчика в одной из французских авиашкол. Более четырех месяцев обучения в авиационной школе Франции, свыше ста полетов в качестве пассажира, ученика и, наконец, выпускные экзамены в июле 1910 года.

Блестяще выдержав все испытания на право именоваться «пилотом-авиатором», С. Ф. Дорожинский получил диплом летчика и стал первым офицером Российской империи — дипломированным авиатором с правом самостоятельного управления аэропланом.

В сентябре 1910 года моноплан морского ведомства сухопутного типа «Антуанетт» был доставлен в Севастополь, собран и опробован на земле. 29 (16 — по старому стилю) сентября на Куликовом поле, располагавшемся тогда за чертой Севастополя, собралось большое количество народу, который желал увидеть первый полет самолета в небе главной базы флота Черного моря.

Взлетев и сделав всего два круга над Куликовым полем, лейтенант С. Ф. Дорожинский успешно приземлил свою крылатую машину. И неважно, что полет продолжался менее пяти минут и набранная высота не превысила пятидесяти метров, главное то, что 29 (16) сентября 1910 года стал днем первого в русском военном флоте полета на аэроплане.

Начальник Службы связи штаба командующего морскими силами Балтийского моря капитан 1 ранга А. И. Непенин после своего назначения на должность в 1911 году внес значительный вклад в развитие системы связи и наблюдения, оснащения флота новой техникой, в том числе авиационной и радиотехнической разведки. Именно он приобщил к морской авиации выпускника Дополнительного курса



Николаевской морской академии капитана 2 ранга Б. П. Дудорова, который впоследствии стал одним из основателей авиации Балтийского флота. А. И. Непенин первым поставил вопрос о необходимости иметь в составе Службы связи флота Балтийского моря гидросамолеты, в чем его поддержал командующий Морскими силами моря адмирал Н. О. Эссен. И совсем не случайно вице-адмирал А. И. Непенин в 1916 году сам был назначен командующим Балтфлотом.

В мае 1912 года капитан 2 ранга В. Н. Кедрин обратился с рапортом к командующему Морскими силами Черного моря вице-адмиралу А. А. Эбергарду с просьбой о перестройке Черноморского воздухоплавательного парка в команду военно-морских летчиков. На тот момент среди прочего имущества воздухоплавательного парка значились и три колесных аэроплана «Антуанетт».

Рапорту был дан ход по команде, и в соответствии с решением морского министра на базе воздухоплавательного парка Черного моря была создана Севастопольская гидроавиационная станция, которая и стала базой для формируемой команды военно-морских летчиков. Возглавил эту команду инженер-механик штабс-капитан И. И. Стаховский.

Следующим серьезным шагом в развитии морской авиации России стало создание первой организационной структуры морской авиации на Балтике. Спустя несколько месяцев после сформирования команды военно-морских летчиков в Севастополе — в августе-сентябре 1912 года — в Гребном порту Санкт-Петербурга открылась авиационная станция, получившая название Опытной и ставшая первой авиационной станцией Балтийского моря.

Впервые задачи для авиации флота были прописаны в 1912 году в «Положении о командах военно-морских летчиков Балтийского и Черного морей». В документе указывалось: «1. Для наблюдения за происходящим на море и для связи судов с берегом в районах наблюдательных постов учреждаются команды военно-морских летчиков Балтийского и Черного морей. 2. Команды военно-морских летчи-

ков входят в состав команд Службы связи соответствующего моря. 3. Управление командами военно-морских летчиков, наравне с группами береговых наблюдательных постов и станций, объединяется в лице начальника Службы связи... Права и обязанности начальника службы Связи в отношении команд военно-морских летчиков те же, что и в отношении районов наблюдательных постов и определяются в Положении о начальнике Действующего флота. 4. Команды военно-морских летчиков разделяются на отделения, которые прикомандировываются к отдельным районам наблюдения...».

Незадолго до начала мировой войны — в декабре 1913 года — на основе опыта функционирования Севастопольской гидроавиационной станции и результатов, достигнутых в деле освоения авиационных летательных аппаратов тяжелее воздуха, была утверждена «Программа по гидроавиации на 1914 год». В ней командующий Морскими силами Черного моря адмирал А. А. Эбергард поставил на 1914 год перед черноморской авиацией следующие задачи: воздушная разведка в море с базированием на плавучую базу (судно) или береговую станцию; открытие минных заграждений; обнаружение неприятельских подводных лодок, указание их места нашему флоту и воздушная атака их авиационными бомбами; воздушная бомбардировка с воздуха неприятельских судов. На Балтийском море на морскую авиацию на рубеже 1913–1914 гг. возлагалась только одна задача — ведение воздушной разведки.

Еще тогда — в декабре 1913 года — черноморцы верно спрогнозировали будущее развитие морской авиации в интересах Черноморского флота как создание, в первую очередь, авиации корабельного базирования, переоборудование ряда судов флота под плавучие базы авиации — авианесущие корабли и использование части черноморской авиации для обороны районов базирования в качестве авиации прибрежного действия.

Однако несмотря на то, что, на флотах проводилась необходимая работа по определению роли и места морской авиации в буду-

щей войне на море и ставились ей задачи применительно к конкретному морскому театру военных действий, в планах на случай ведения войны на море задачи авиации Балтийского и Черноморского флотов определены не были.

Итогом всей предвоенной работы по определению роли и места морской авиации в войне на море стал первый официальный документ авиации флота — «Положение о службе авиации в Службе связи», который разрабатывался более двух лет (в 1912–1914 гг.). Особенностью документа явилось то, что при ориентировке на гидросамолеты он, по сути, был документом морской авиации берегового базирования.

Накануне Первой мировой войны роль морской авиации определялась ее вкладом в решение флотом задач для достижения цели в действиях на морском театре военных действий. Морская авиация рассматривалась как вспомогательное средство среди сил флота. Место флотской авиации в войне на море определялось ее способностью самостоятельно вести воздушную разведку в интересах флота.

«Положение о службе авиации в Службе связи» возложило конкретные задачи уже на всю отечественную морскую авиацию, без привязки к конкретному морскому театру военных действий. В нем указывалось: «Для наблюдения за морем вне видимости береговых постов, для несения разведочной и сторожевой служб, для борьбы с воздушной разведкой противника и других активно-боевых целей при службе связи имеется служба авиации».

При этом документ не был лишен и существенного недостатка, в нем авиации флота конкретно ставилась только одна задача — ведение воздушной разведки, остальные задачи не раскрывались, а были указаны в общем, как «другие активно-боевые цели».

Указанный первый официальный документ отечественной морской авиации был объявлен приказом по флоту и морскому ведомству от 29 (16) августа 1914 года за № 269. До своего введения в действие документ два года обсуждался в структурах Морского министерства, на Балтийском и Черноморском флотах. При этом предложения



черноморцев, учитывающие особенность их театра, учтены были не полностью, и еще до официального утверждения Положения стало ясно, что документ в первую очередь будет соответствовать и отвечать требованиям морской авиации берегового базирования (иначе, морской авиации прибрежного действия или авиации Службы связи Балтийского моря).

На начальника Службы связи непосредственно замыкались воздушные районы и самостоятельные станции. Обязанности и права начальника Службы связи по управлению воздушными районами и самостоятельными станциями были определены общим положением о Службе связи с некоторыми дополнениями. Как, например: «Начальник Службы связи распределяет по воздушным районам получаемые от командующего морскими силами задачи по разведке, наблюдению и другим действиям. Возникающие по авиации технические вопросы начальник Службы связи, когда признает это нужным, вносит на рассмотрение в авиационный комитет. Представленные ему комитетом заключения, если они не касаются авиации других морей и не требуют распоряжения портам, он, при согласии с ними, утверждает и объявляет к руководству сам, в противном же случае, при согласии своем с мнениями комитета, он представляет их командующими морскими силами для утверждения тех из них, кои касаются лишь данного моря, и для направления в Морской генеральный штаб остальных».

Управление каждым воздушным районом возлагалось на начальника воздушного района, у которого в прямом подчинении находились соответствующие авиационные подразделения (авиационные станции, отдельные посты и ремонтные партии). На авиационных станциях предусматривалось базирование нескольких авиационных отрядов, один из начальников авиационного отряда одновременно назначался и начальником станции. Ему кроме личного состава своего отряда подчинялись матросы, унтер-офицеры, кондукторы и офицеры других отрядов, приписанных к данной станции. В состав каждого отряда

входило несколько летательных аппаратов, а за каждым аэропланом, в свою очередь, закреплялся офицер-летчик.

Введенное в действие «Положение о службе авиации в Службе связи» официально закрепило организационное включение морской авиации в состав Службы связи Морских сил Балтийского и Черного морей. При этом данный руководящий документ являлся документом авиации берегового базирования и не в полной мере учитывал проблематику корабельной авиации. Руководство службой авиации на каждом флоте осуществлял командующий морскими силами, а общее руководство авиацией морей было сосредоточено в Морском генеральном штабе.

Первое существенное изменение авиационной организационной структуры морской авиации России в ходе Первой мировой войны произошло в марте 1915 года. 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, в марте 1915 года, не удалось. Это в основном объяснялось тем, что балтийская авиация являлась авиацией прибрежного действия, а черноморская авиация в большей степени была ориентирована на корабельное базирование. 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 военного флота стало выделение в конце 1916 года из Службы связи флота Балтийского моря авиации и введение в действие нового руководящего документа отечественной морской авиации — «Положения о службе

морской авиации и воздухоплавания императорского Российского флота» (от 13 декабря (30 ноября — по старому стилю) 1916 года).

Данное Положение позволило создать на Балтийском и Черноморском флотах в начале кампании 1917 года воздушные дивизии (состоявшие из воздушных бригад и отрядов (дивизионов) корабельной авиации), являющиеся высшими тактическими соединениями морской авиации периода Первой мировой войны, которые замыкались непосредственно на командующих Балтийского и Черноморского флотов.

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.

Тем не менее более четырех лет — период с 1912 по 1916 гг. — отечественная морская авиация до окончательного выделения ее в самостоятельную организационную структуру входила в состав Службы связи флотов Балтийского и Черного морей, и этот исторический факт говорит о том, что связисты флота стояли у истоков зарождения и становления авиации Военно-Морского Флота.