

РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II – ОСНОВАТЕЛЬ
АВИАНОСНОГО И ВОЕННО-ВОЗДУШНОГО
ФЛОТОВ РОССИИ





РУССКИЙ ФЛОТ ЦАРЯ НИКОЛАЯ II АЛЕКСАНДРОВИЧА

Государь Император Николай Александрович был выдающимся государственным деятелем и реформатором. Мало кому удавалось осуществить такое огромное количество проектов за столь непродолжительный период правления! Результат реформ – при двух войнах, одна из которых была мировой, за 23 года Его правления население России выросло на 60 млн. человек. Это главный критерий.

В годы последнего царствования Россия управлялась девятью министрами, а Император, не имея даже личного секретаря, разработал или утвердил десятки законопроектов, определившие развитие России на 100 лет вперед.

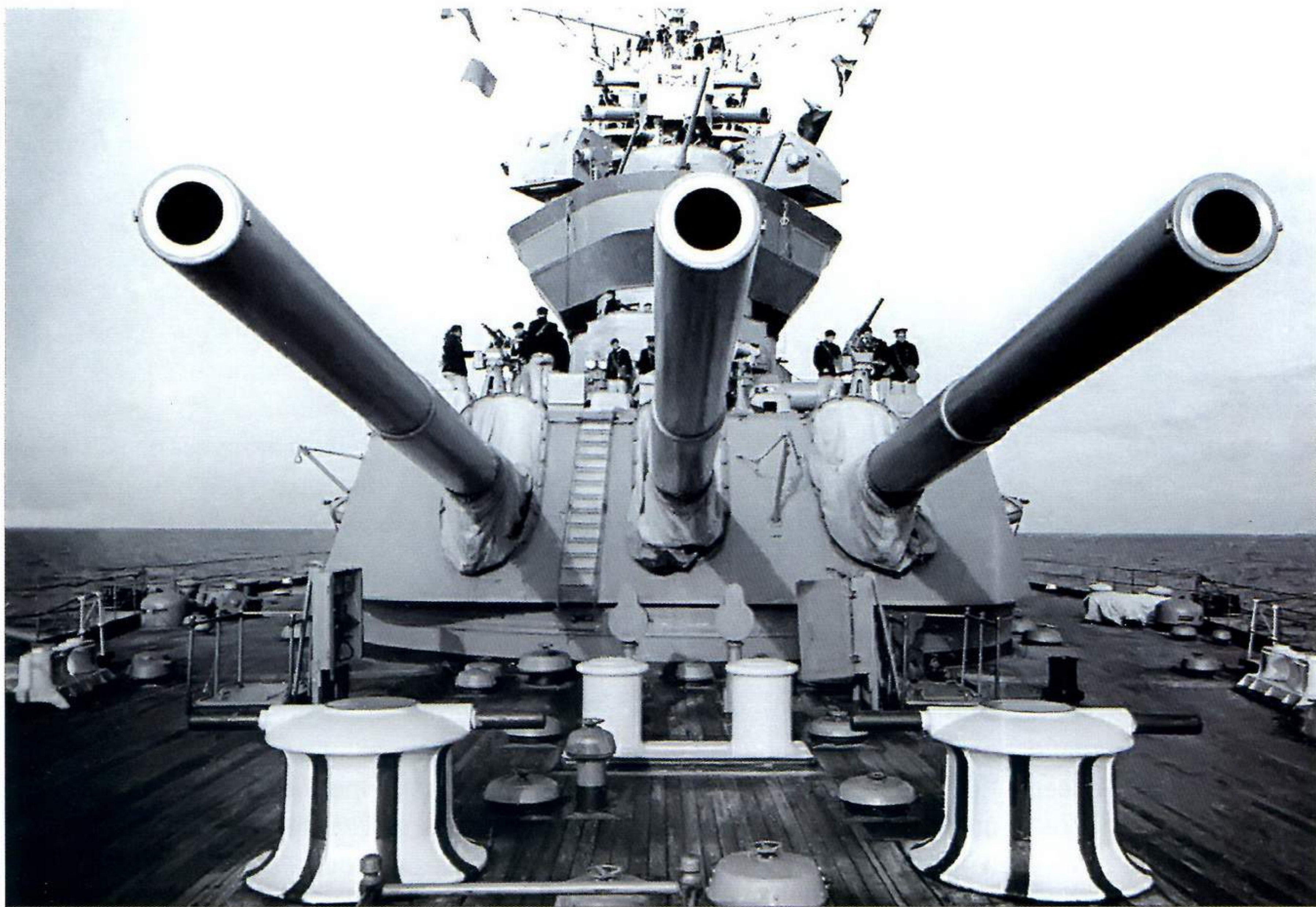


В годы Его правления техническое развитие страны шло семимильными шагами, особое внимание Царь уделял передовым военным технологиям. Именно при Государе Николае в России был создан первый в мире ледокольный флот, самый большой в мире подводный флот, авианесущий флот, первый в мире подводный минный заградитель, с нуля были созданы авиация, гидроавиация, военно-воздушный флот, войска противовоздушной обороны, войска связи, автомобильные войска и многие другие подразделения вооруженных сил. Флот пополнился оснащенными по последнему слову техники линкорами-дредноутами и броненосцами. Спустя 100 лет была возрождена морская пехота.



Император Николай II на линкоре «Петропавловск»

Царь Николай II подчеркивал: «Как бы ни были важны сами по себе все эти меры, они имеют значение подготовительной работы к осуществлению основной задачи, от которой зависят и наша внешняя безопасность, и наше международное положение; эта задача — наряду с правильной постановкой сухопутной обороны соорудить и флот, соответствующий по своей численности и боевым качествам потребностям России».



Трехорудийная башня главного калибра линкор «Севастополь»

25 апреля 1911 года Его Императорское Величество Николай II утвердил «Программу спешного усиления Балтийского флота» и «Законопроект о военно-морском флоте», которым был определен состав и строительство военно-морских сил на долгие годы вперед. Ее основные направления предполагались следующими:

1. Гельсингфорс
2. Ревель
3. Севастополь
4. Романов-на-Мурмане
5. Бизерта
6. База в Эгейском море
7. Владивосток



Император Николай с членами Военного Совета



Инженеры-судостроители И. Бубнов и А.Н. Крылов и преподаватели Морской академии

23 июня 1912 года, преодолев сопротивление Государственной Думы, личным указом Император Николай II утвердил «Программу усиленного судостроения на 1912–1916 гг.», четко определив состав и строительство военно-морских сил. В рескрипте И.К. Григоровичу Государь назвал 23 июня днем великих надежд для России: «Флот должен быть воссоздан в могуществе и силе, отвечающих достоинству и славе России».

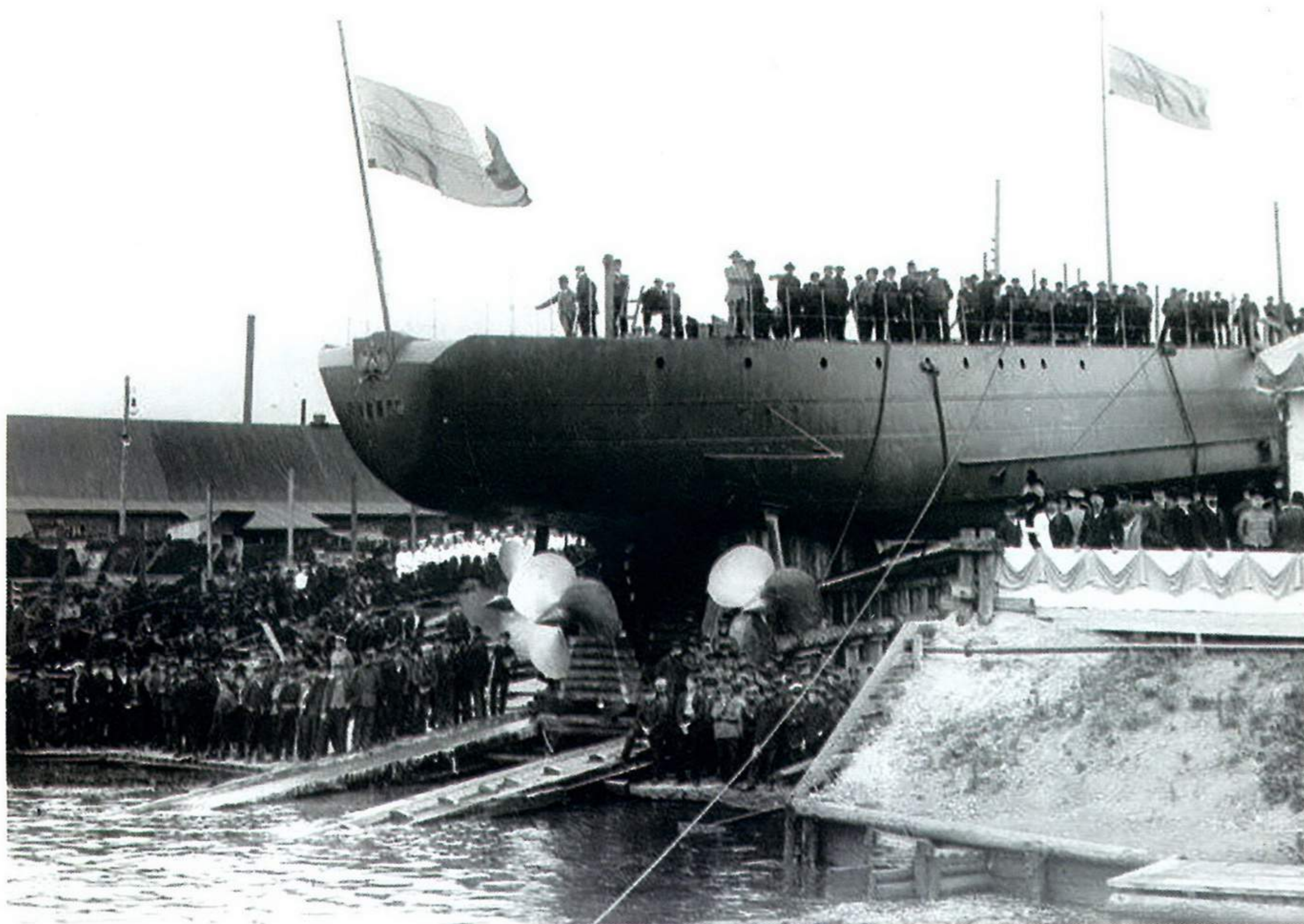
Особое внимание было уделено созданию минного флота. Вошли в строй лучшие в мире минные заградители «Амур» и «Енисей», и сами русские мины были отменного качества. Их покупало у нас даже британское Адмиралтейство. Русскими морскими инженерами перед войной были созданы лучшие в мире торпеды, трехорудийные башни главного калибра для линкоров, лучшие в мире гидросамолеты конструкторов Д. Григоровича и И. Сикорского и гидрокрейсера, получившие позже название авианосцев. Кроме того, русские корабли получили самую передовую радиосвязь и первые в мире радиопеленгаторы. Особой гордостью русских кораблестроителей стали подводные лодки типов «Краб» и «Барс» и новейшие эскадренные миноносцы класса «Новик».

19 июля 1910 года на стапелях Путиловского завода состоялась торжественная закладка эскадренного миноносца нового поколения, который получит имя «Новик» и станет легендой русского кораблестроения. На церемонии закладки корабля присутствовал Император Николай II. Разработали и спроектировали эти эсминцы замечательные русские корабелы во главе с Алексеем Николаевичем Крыловым. Имя «Новик» предложил командующий Балтийским флотом вице-адмирал Эссен в память о героически погибшем в русско-японской войне крейсере «Новик». Николай II утвердил название. Через год после закладки состоялся спуск эсминца «Новик» на воду. В этот же день рядом на верфи спускался линкор «Полтава». Таковы были темпы строительства!



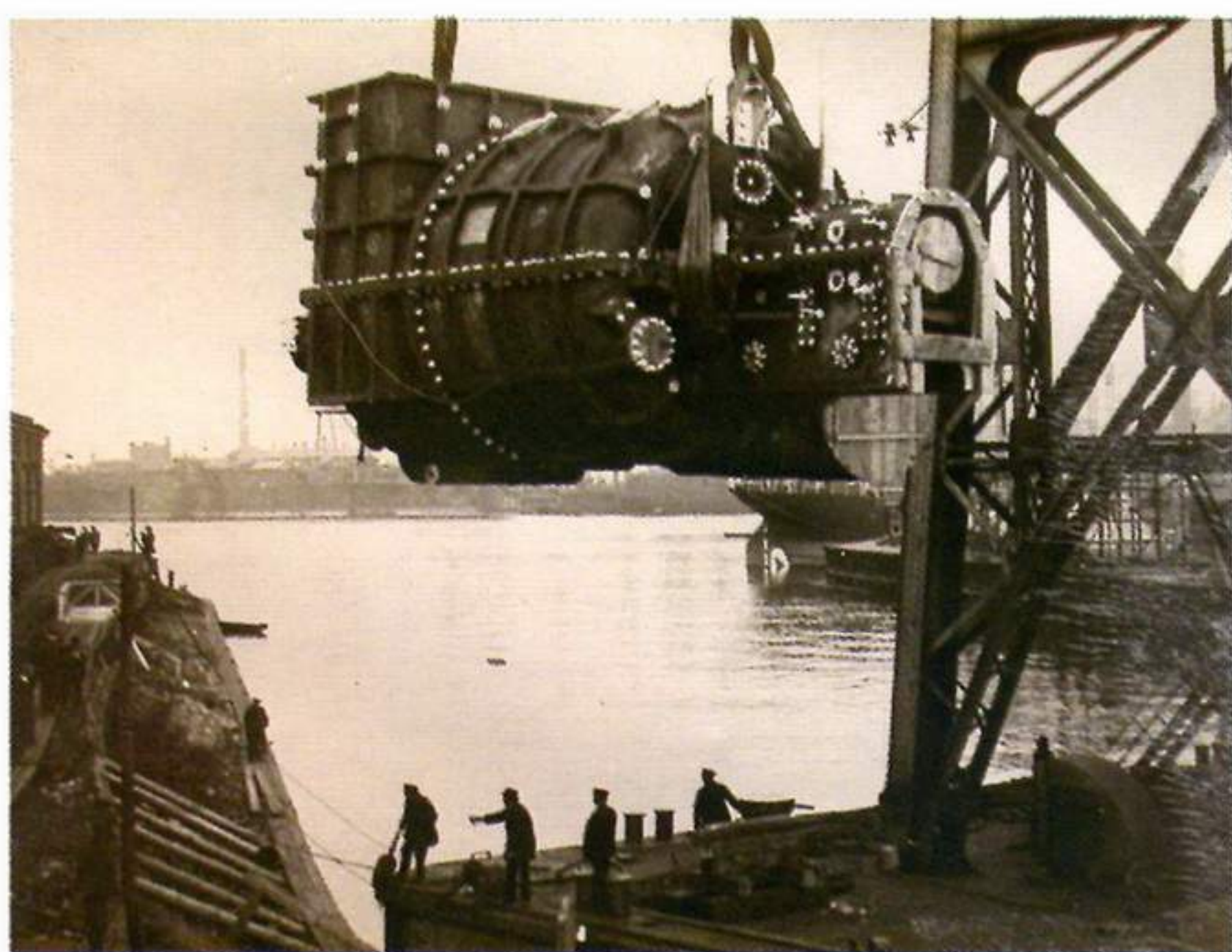
Император Николай II на эскадренном миноносце «Новик»

Эскадренный миноносец «Новик» обладал замечательными качествами. На ходовых испытаниях корабль развил скорость свыше 37 узлов. Это был мировой рекорд. При относительно большой длине корпуса военный корабль обладал высокой прочностью. Его не ломало на самой крутой волне. Российская Империя в очередной раз показала всему миру свой уникальный и инженерный талант.

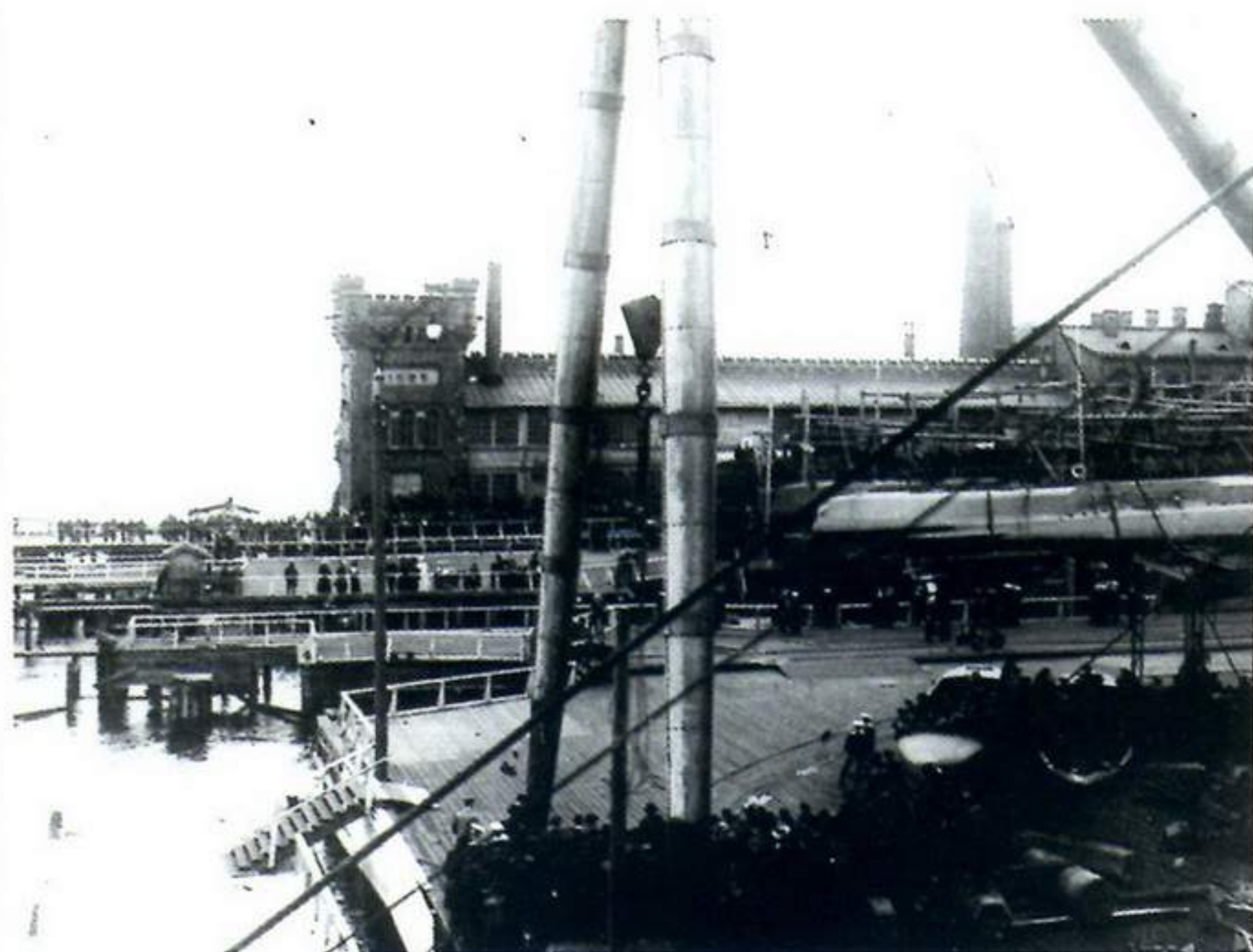


Спуск на воду миноносца «Новик»

Долговременная перспектива строительства Императорского Российского флота разрабатывалась на период вплоть до 1930 года. Морской бюджет с 1910 по 1914 годы вырос в 2,3 раза, а расходы на новое судостроение за тот же короткий период — в 10 раз!

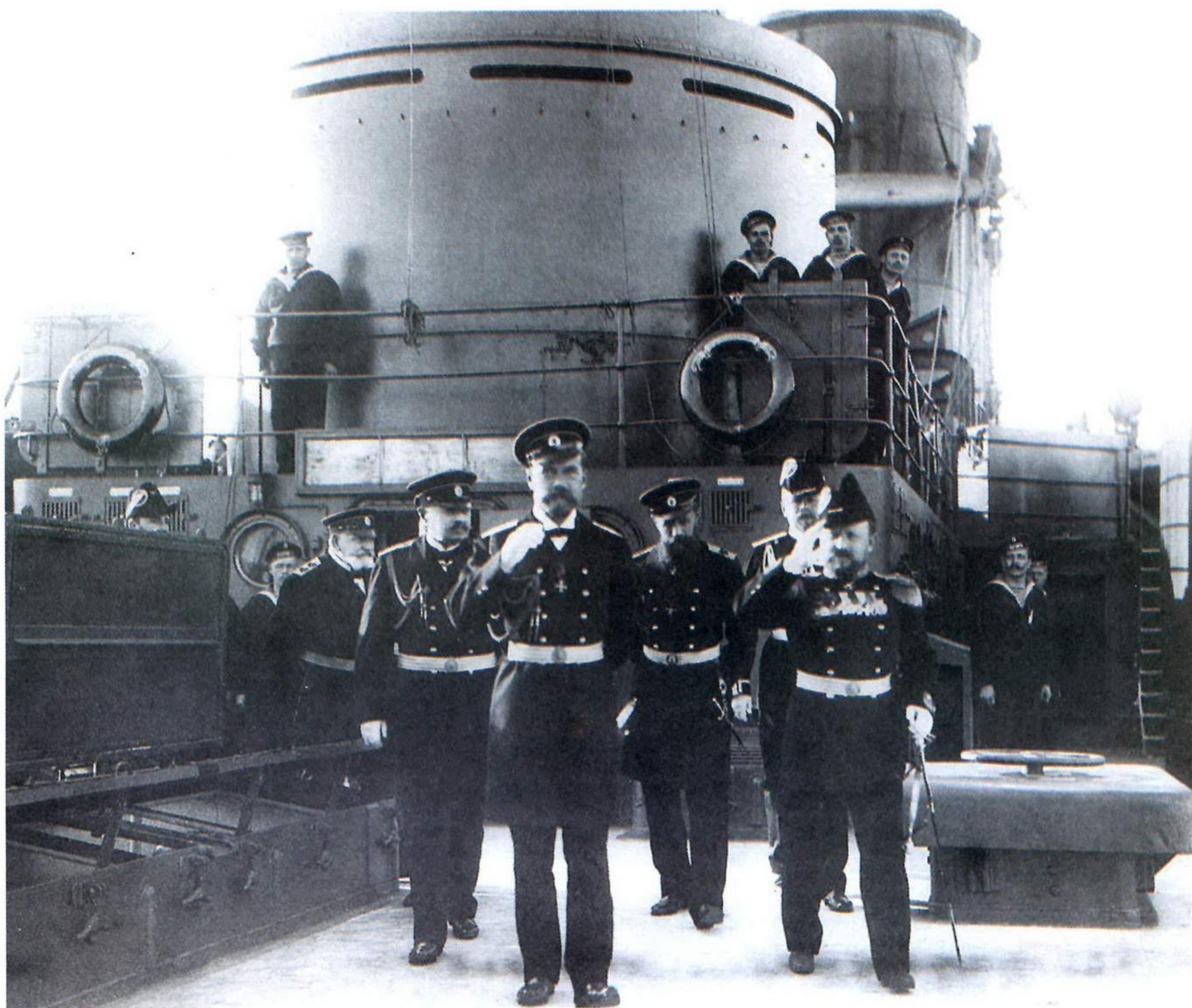


Погрузка турбин заводским 150-ти тонным плавучим краном на линкор «Гангут»



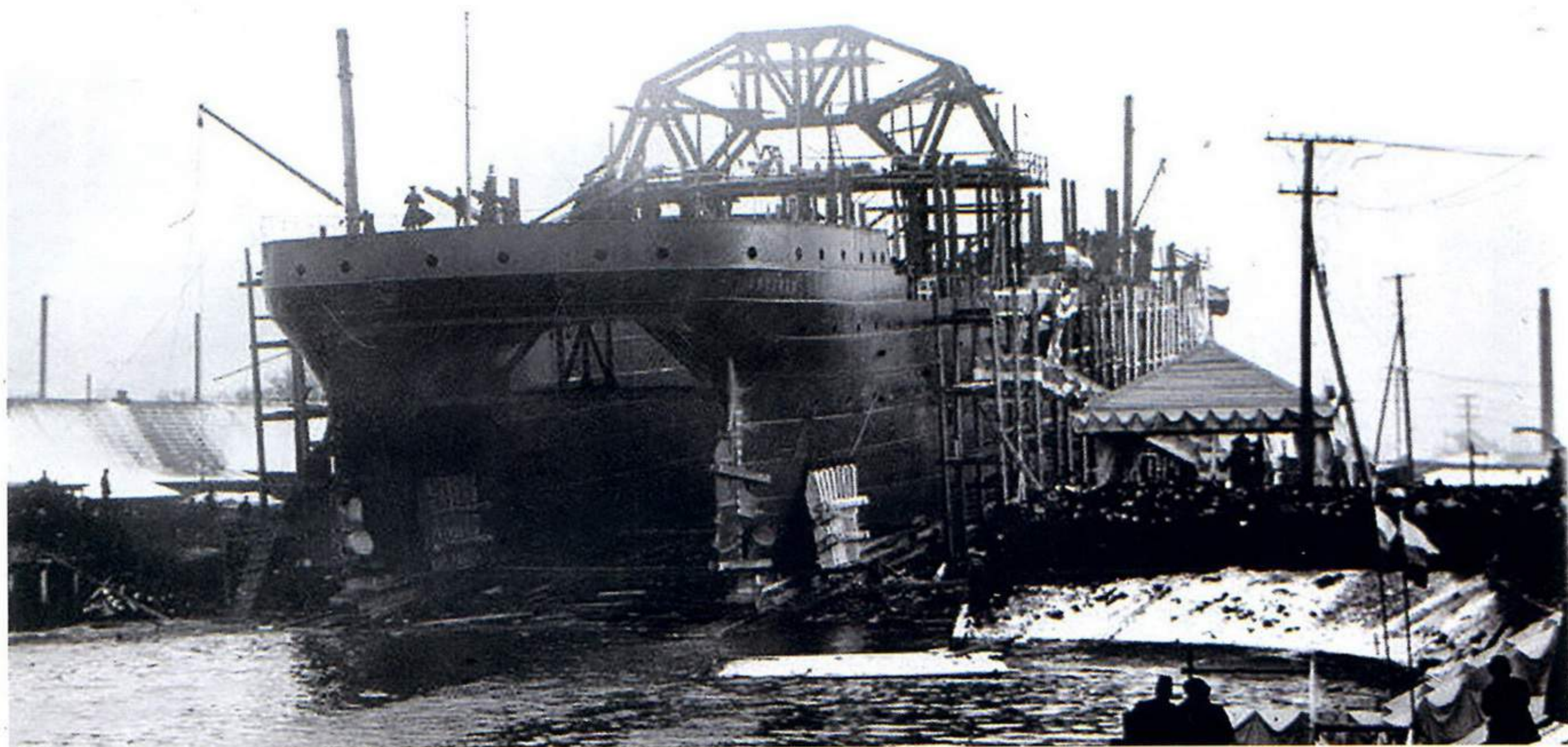
Спуск на воду подводной лодки «Барс». Балтийский завод, 1915 год

Российское кораблестроение при Николае II — это первая в мире дизель-электрическая подводная лодка с ультразвуковой сигнализацией, радиосвязью, первый в мире теплоход и дизель-электроход, первый в мире пассажирский теплоход, лучший в мире эсминец, первый в мире многотрубный торпедный аппарат.

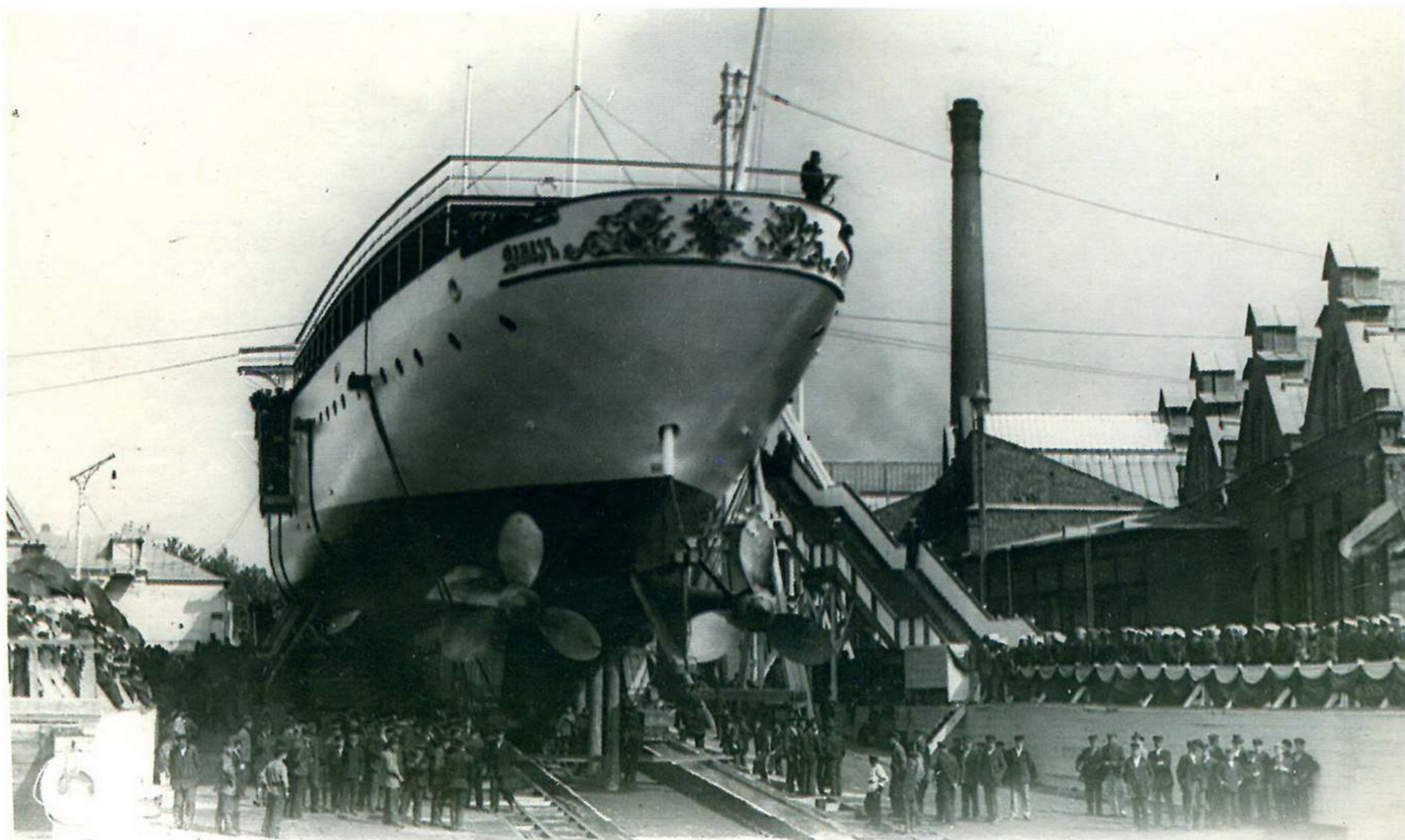


Его Императорское Величество Николай II на броненосце «Рюрик», 1908 год

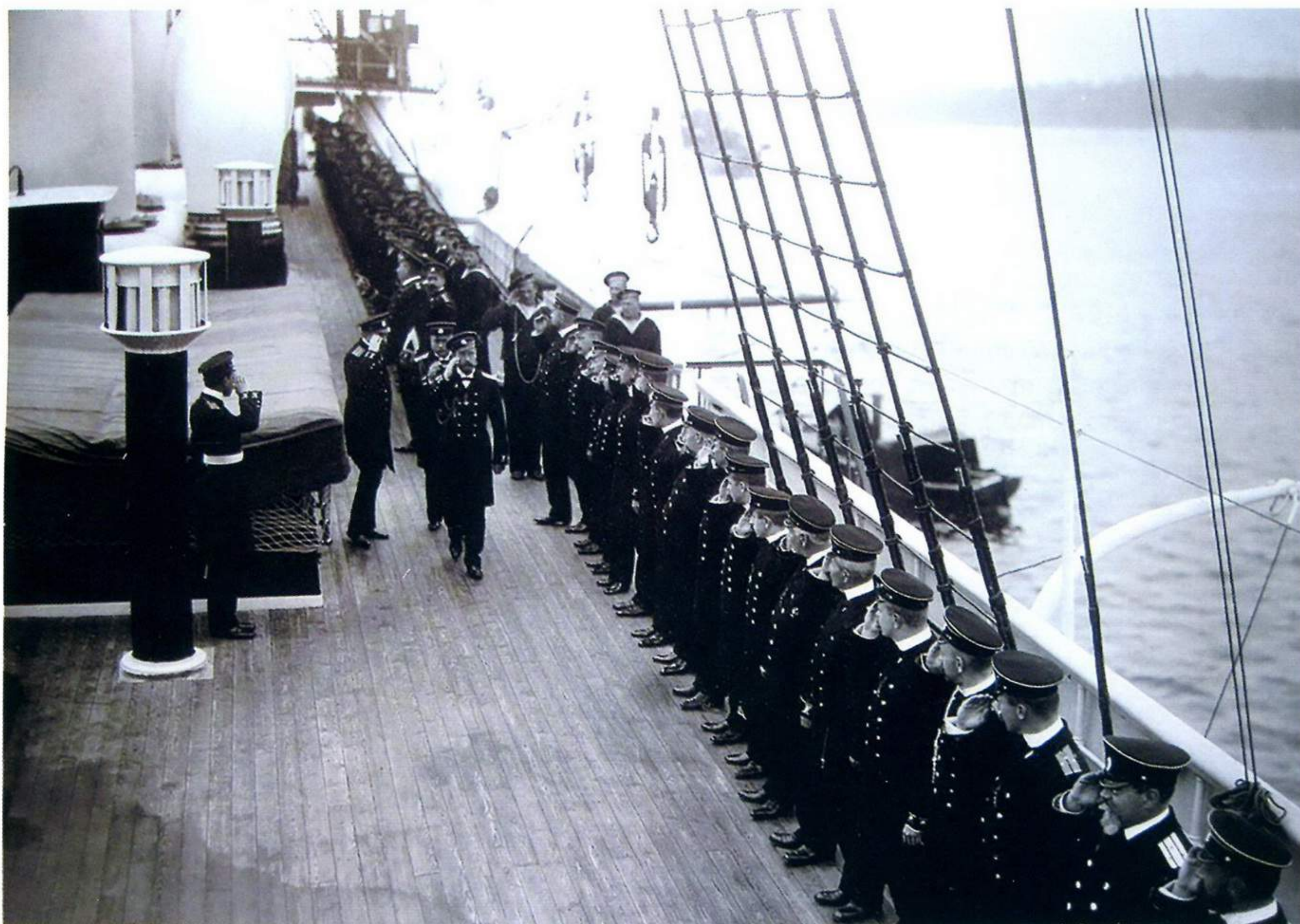
Примечательно, что ассигнования на развитие и содержание флота, ежегодно растущие на 7%, не оказывали при этом особого давления на бюджет, который рос на 6,5% в 1912–1914 годах ежегодно соразмерно росту экономики.



Спуск спасательного судна Волхов, 1912 год



Спуск на воду крейсера «Алмаз» (с 1915 года – авианосец), 1903 год



Таким образом, бурный промышленный рост, благоприятная экономическая обстановка, возникшая в результате успешных экономических, политических и социальных реформ, сложившаяся перед Первой мировой войной, позволила Российской Империи создать первоклассный военно-морской флот. Дух захватывает от мысли, каким был бы этот флот к 1930 году согласно плану Государя Николая II, если бы не переворот 1917 года.



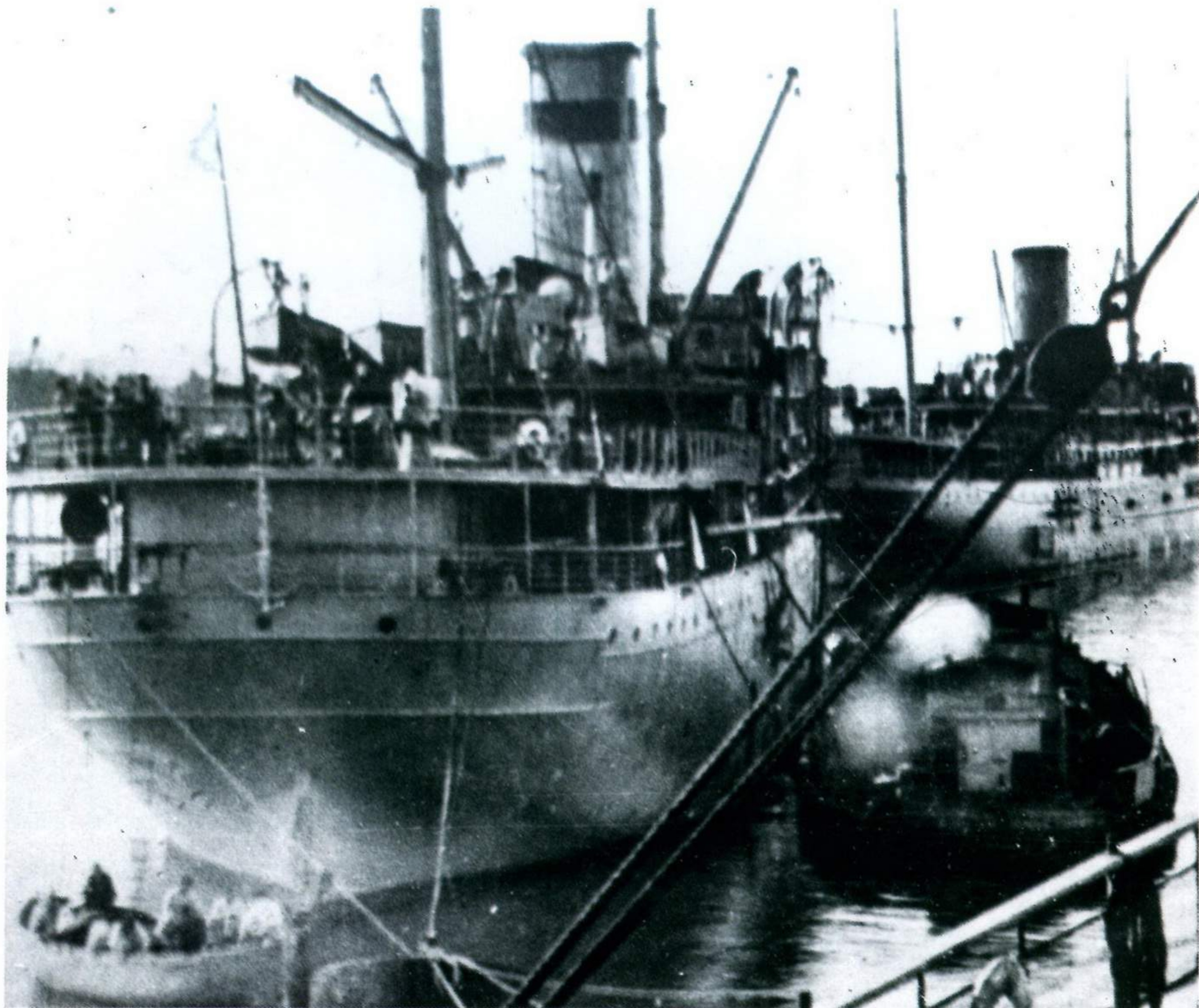
**ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II –
ОСНОВАТЕЛЬ АВИАНЕСУЩЕГО
ФЛОТА РОССИИ**

ПЕРВЫЕ РУССКИЕ АВИАНОСЦЫ

Первый в мире корабль, специально приспособленный для целей воздухоплавания, был создан в Российской Империи 19 ноября 1904 года. Это был крейсер-аэростатоносец «Русь». Приказ по морскому ведомству от 6 ноября 1904 года 227 извещал: «Государь Император в 1-й день Высочайше соизволил пожертвованный отставным капитаном 2-го ранга графом С. А. Строгановым пароход зачислить в списки судов флота, в разряд крейсеров с присвоением ему наименования «Русь». Крейсер предназначался для ведения дальнейшей разведки в море с помощью привязных аэростатов. На корабле были установлены газовый электролитический комплекс, три змейковых и два сферических аэростата, а также радиооборудование.

А уже в 1916 году русский флот был на втором месте в мире по количеству авианесущих кораблей после британского, но по эффективности превосходил последний. В период с 1913 по 1917 год, всего за 5 лет, Император Николай II ввел в состав войск 12 авианосцев, оснащенных летающими лодками М-5 и М-9.

Оценка русских императорских авианосцев американскими военно-морскими экспертами из «U.S. Naval Institute Proceedings» в те годы: *«Сравнивая использование корабельной авиации русского флота с английским (ибо только в нем видны начинания в этой области), становится совершенно очевидным первенство русского флота, в котором были заложены основы боевой деятельности корабельной авиации. А действия англичан на протяжении всей Первой мировой войны не поднимались выше уровня подражания действиям русских».*



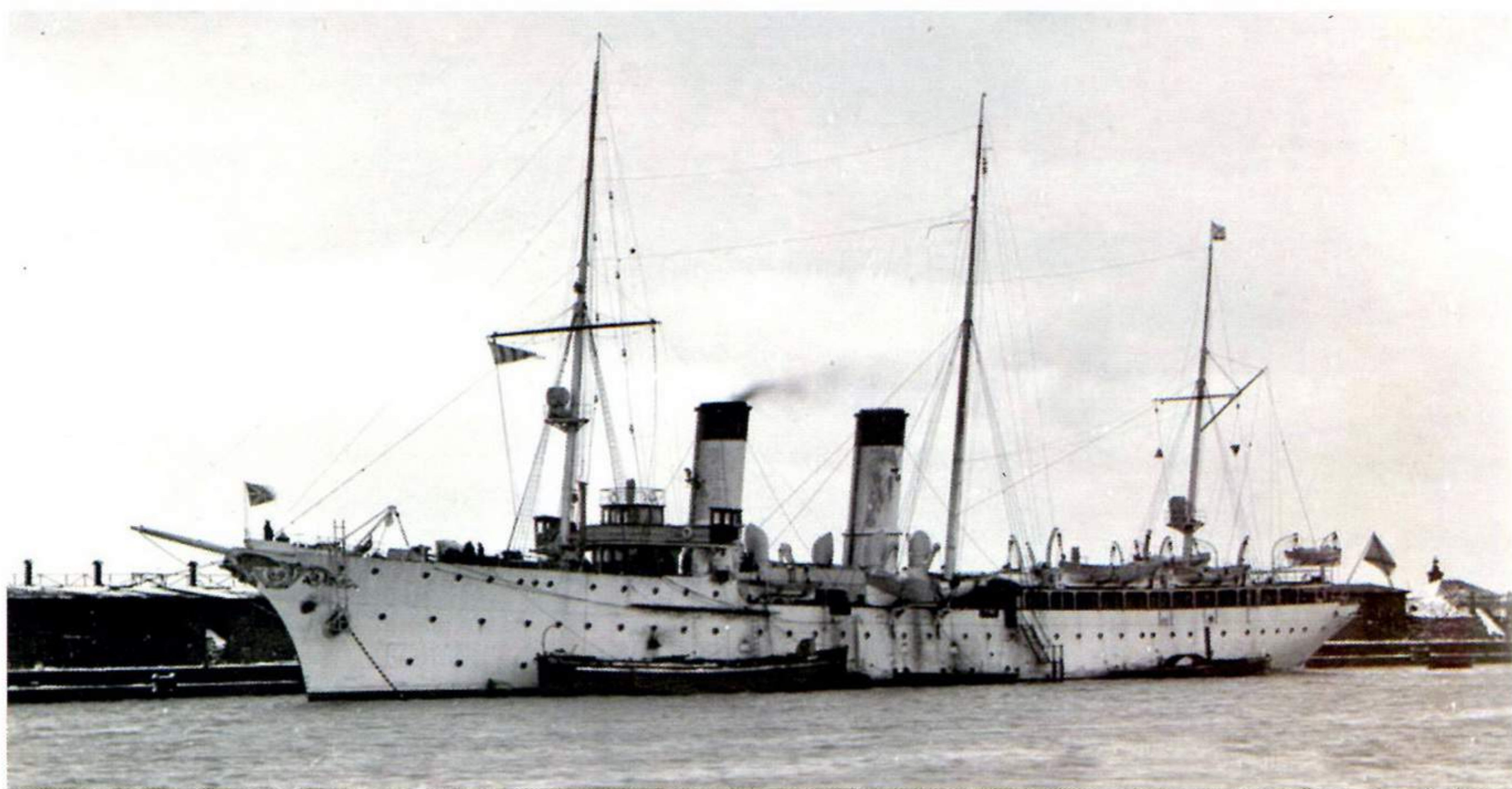
Первым кораблем, оснащенным гидросамолетами, которые садились на воду, а затем их поднимали на борт, в 1913 году на Черном море стал переоборудованный пароход «Днепр». В следующем 1914 году на Черноморском флоте к приему гидроаэропланов начали готовиться практически одновременно сразу еще пять кораблей: крейсера первого ранга «Память Меркурия» и «Кагул», крейсер второго ранга «Алмаз», суда второго ранга «Император Александр III» и «Император Николай I», на Балтике пассажирский пароход «Императрица Александра» был перестроен с переименованием в «Орлицу». Каждый из них мог принять на борт 6 – 8 гидросамолетов. Самые передовые технологии для того времени были массово поставлены в войска всего за несколько лет. Гидросамолеты И. Сикорского, летающие лодки Д. Григоровича М-5 и М-9 имели отличные мореходные качества, были послушны в управлении, вооружены пулеметами и бомбами.



Крейсер-аэростатоносец «РУСЬ» с поднятым змейковым аэростатом, 1905 год



Посещение Императором Николаем II воздухоплавательного парка, 1904 год



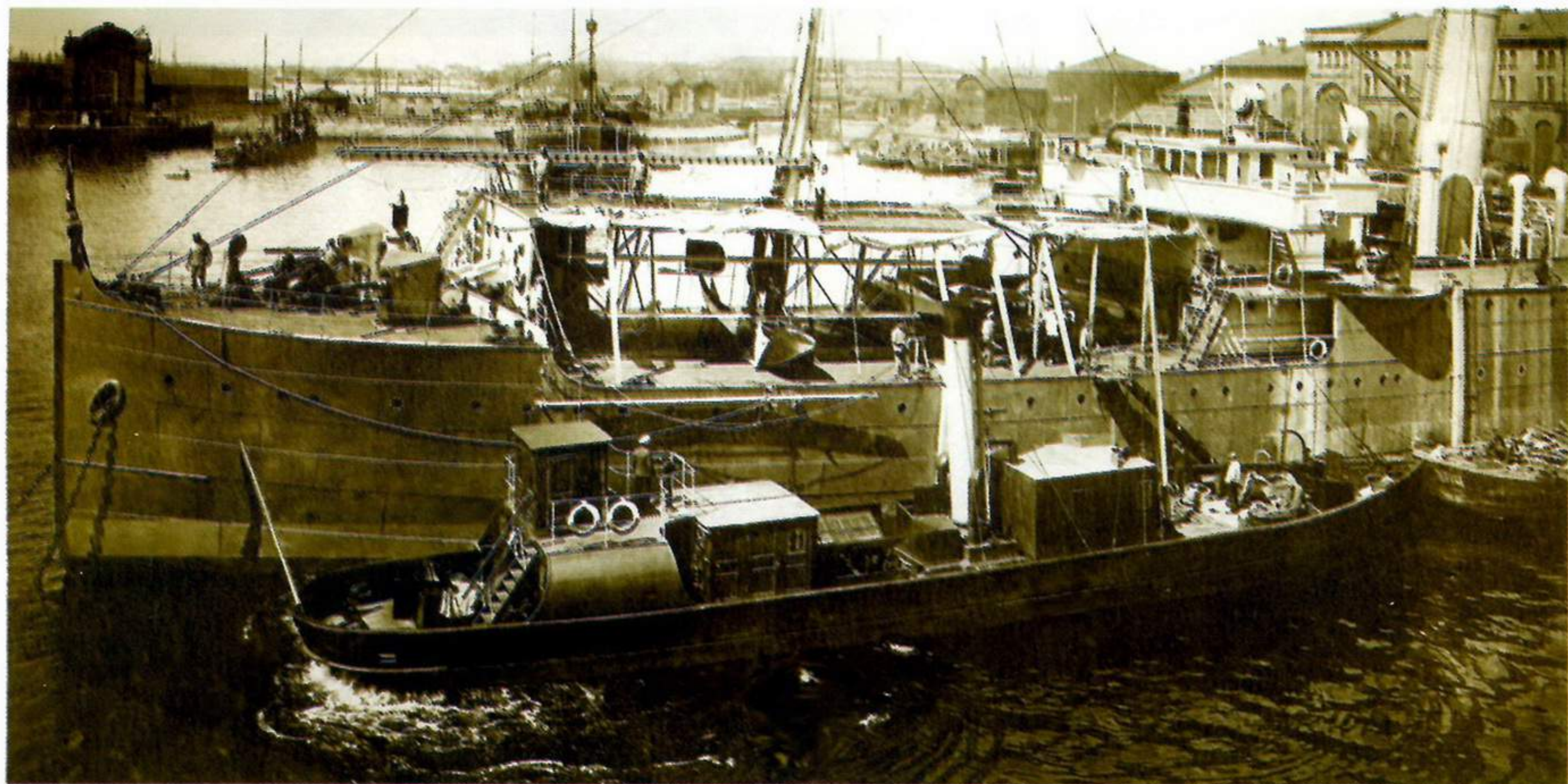
Гидроавианосец «АЛМАЗ»

История авианосца «Алмаз» началась 12 сентября 1902 года на Балтийском судостроительном заводе. Император Николай II совершил церемонию закладки крейсера «Алмаз» на открытом стапеле Балтийского завода. Во время торжественного церемониала Государь, приняв закладную серебряную доску, изволил собственноручно окрасить суриком специальное гнездо, заложить в него своеобразный паспорт крейсера и расклепать одну из четырех раскаленных заклепок, соединяющих крышку с корпусом закладной ниши. В 1915 году крейсер был переоборудован в авианосец.



Император Николай II на спуске крейсера «Алмаз»

20 апреля 1915 года в состав Балтийского флота был официально зачислен авиатранспорт «Орлица». На Балтике это был первый «специально построенный» авианосец. На палубе были установлены два разборных ангара для гидропланов, в трюмах оборудованы хранилища авиационных ГСМ и бомб, а для ремонта самолетов в корме находились мастерские — моторная, слесарно-сборочная, деревообделочная и обтяжная. Самолеты поднимались и опускались на воду мачтовыми стрелами на электромоторах. Штатное «авиакрыло» «Орлицы» состояло из четырех гидропланов Г.В.А. французского производства в ангарах, а пятый хранился в разобранном виде в трюме. «Орлицу» сразу после революции разоружили, отправили во Владивосток, где она прослужила на местных линиях до 1964 года.

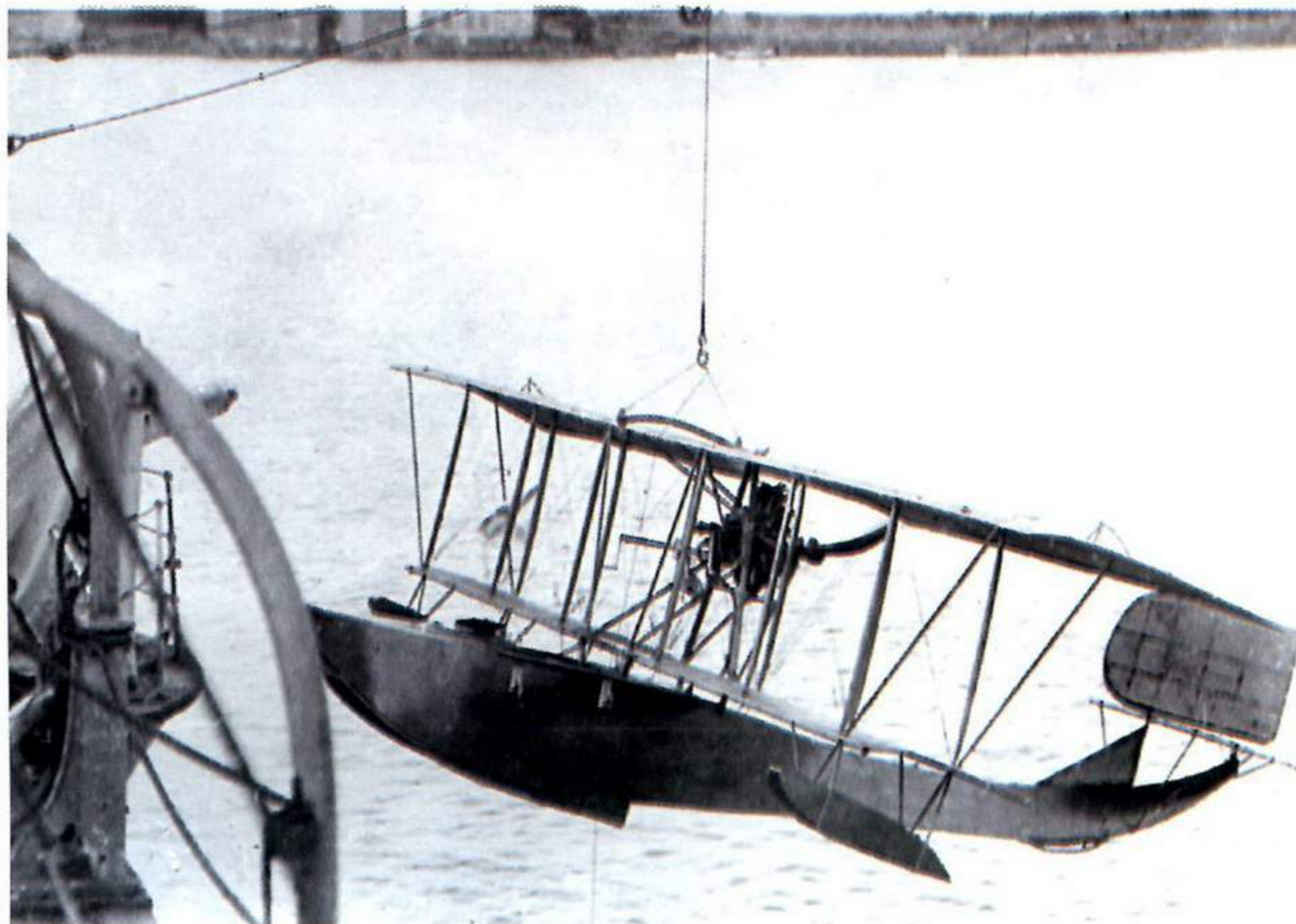


*Авиатранспорт «Орлица» с открытым ангаром с летающими лодками Григоровича М-5.
Ревель, 1915 год*

В конце мая 1916 года «Орлицу» направили в Петроград на перевооружение — теперь на ней должны были базироваться летающие лодки М-9 конструкции Д.П. Григоровича. В то время М-9 был одним из лучших гидропланов мира с высокой скоростью, прекрасной маневренностью в воздухе и мореходностью на воде. О простоте управления им говорит тот факт, что на М-9 летал и одерживал воздушные победы морской летчик А.Н. Прокофьев-Северский с протезом вместо отнятой ноги, а старший лейтенант А.Е. Грузинов на «девятке» с выключенным мотором делал круг, впритирку облетая купол Исаакиевского собора, и садился на воду поперек Невы. Но, главное было то, что кроме основного пулемета гидроплан М-9 имел возможность брать 100 кг бомб (очень солидно по тем временам) и даже третьего члена экипажа с дополнительным ручным пулеметом.

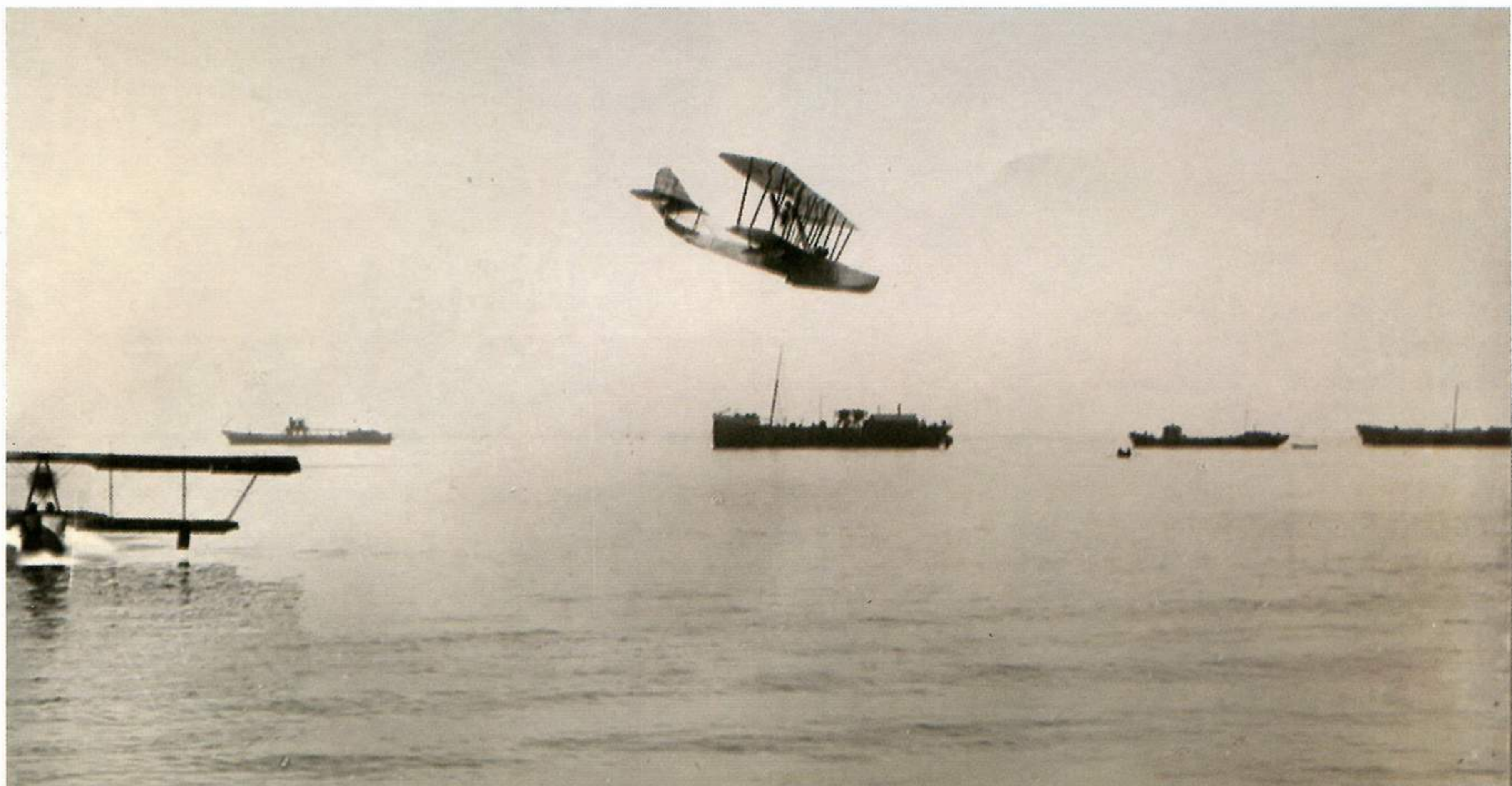


*Подъем М-5 на борт
авианосца «Алмаз»*

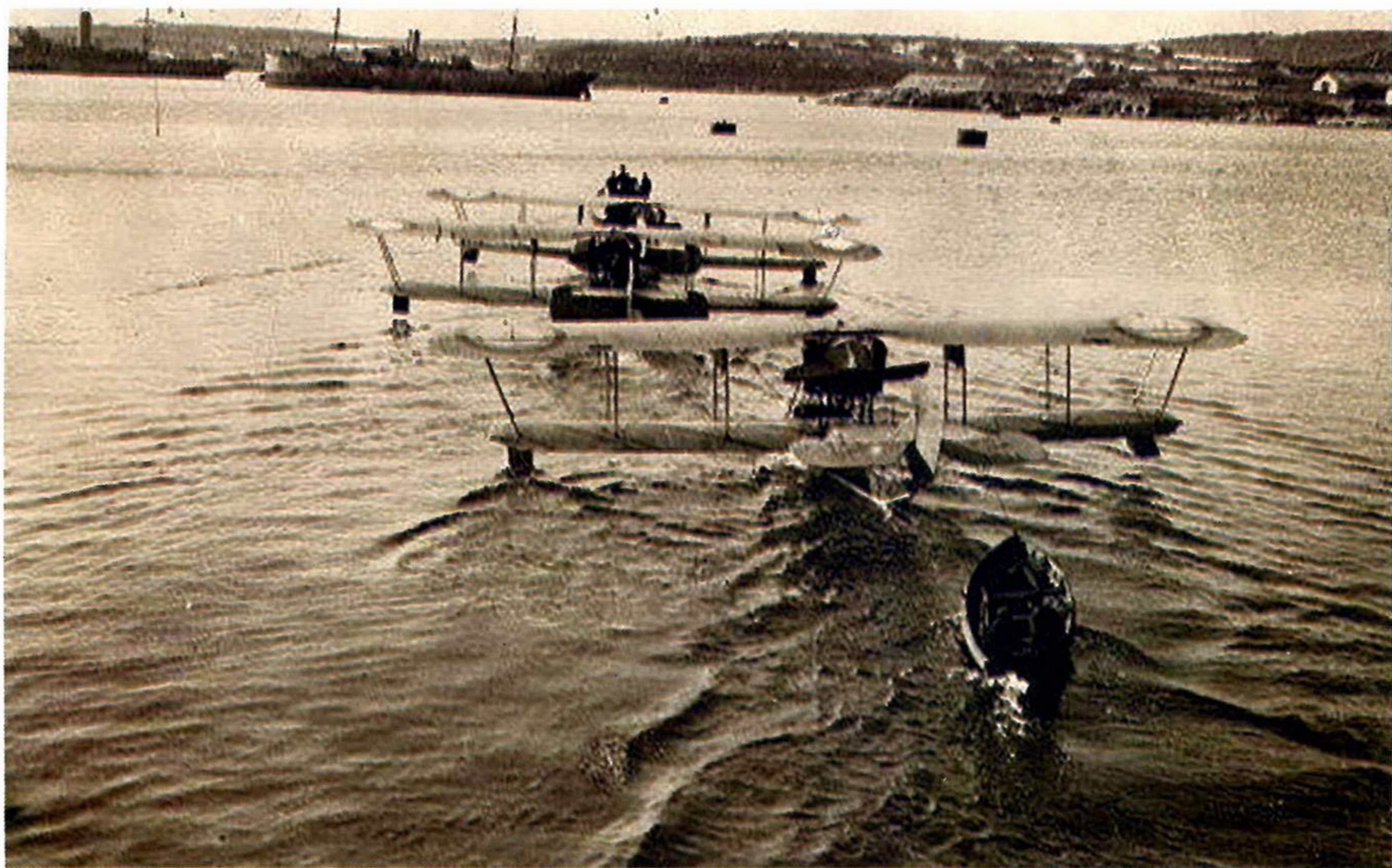


Подъем М-9 на борт авианосца «Орлица»

С 2 июля 1916 года «Орлица» принимала участие в артиллерийских ударах по позициям противника, а ее гидропланы в воздушных боях при прикрытии своих кораблей сбили три немецких гидроплана с авиатранспорта «Glinder».



В декабре 1913 года по поручению Его Величества Императора Николая II командующий Морскими силами Балтийского моря адмирал Н.О. Эссен отдал приказ Адмиралтейскому заводу и инженеру авиационной части Службы связи Балтийского моря П.А. Шишкову – разработать проект легкого крейсера, вооруженного четырьмя гидропланами и оборудованного приспособлениями для их старта и приема на корабль. Кроме того, Главный морской штаб предложил переоборудовать транспорт «Аргунь» «для базирования аэропланов, кои могли бы даже взлететь с его палубы». В сентябре 1914 года лайнеры «Император Александр III» и «Император Николай I» были переоборудованы в «гидрокрейсера» и вооружены 8 самолетами, что стало рекордом для того времени. Гидросамолеты базировались в Севастополе и грузились на корабль во время выхода в море. По прибытии гидроавианосца в точку разворачивания все самолеты могли быть в течение часа спущены на воду.



Летающие лодки М-9 возвращаются на авианосец «Император Николай I»



Гидроавиатранспорт «Император Александр I» с гидросамолетами М-5 на борту

В феврале 1915 года была проведена первая совместная операция авианесущих кораблей Черноморского флота совместно с линейными кораблями при обстреле турецких укреплений в проливе Босфор. Морские авиаторы вели разведку и корректировку огня, наносили бомбовые удары по артиллерийским батареям противника, охраняющим вход в Босфор. 3 мая 1915 года русские гидроаэропланы совершили налет на Константинополь.

8 февраля 1916 года корабельная авиация с авианосцев «Император Александр I» и «Император Николай I» совершила налет на турецкий порт Зонгулдак, откуда неприятель получал уголь. 24 января 1916 года 11 гидросамолетов М-5, преодолев 15 миль, успешно атаковали пудовыми бомбами сооружения для погрузки угля. В порту русские морские летчики потопили турецкий транспорт «Инмингард» и несколько парусных судов-угольщиков, железнодорожный терминал и портовые сооружения. С тех пор в каждую тактическую группу включали по 2 авиатранспорта с 12 гидросамолетами на борту, которые полностью блокировали турецкий угольный район Эрегли-Зунгулдак.



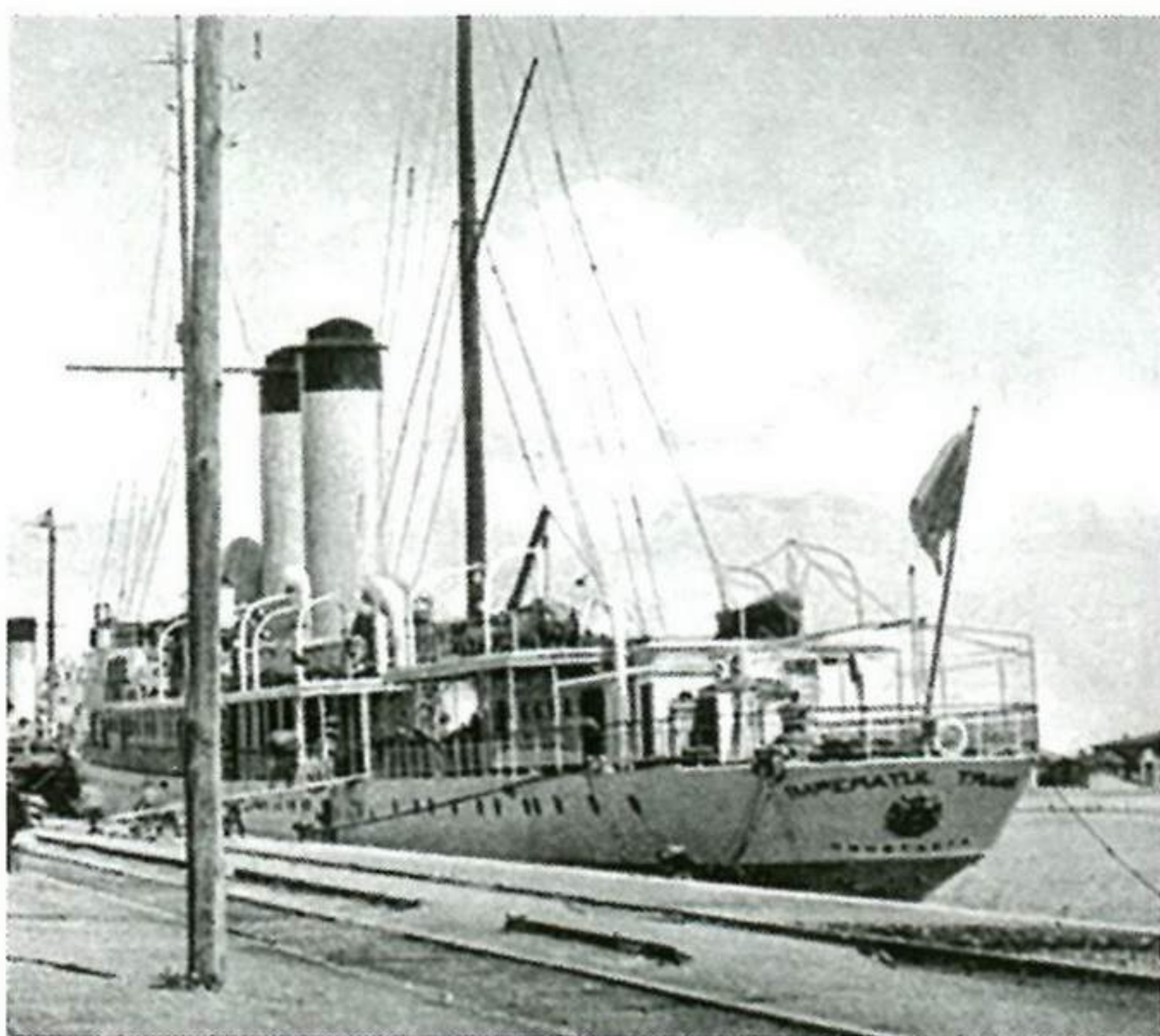
Император Николай II на одном из кораблей, 1915 год

Император Николай II рассматривал Босфор как ключ к общей победе в войне. В Высочайшем манифесте по случаю нападения Турции на Россию 2 ноября 1914 года Царь говорил: «Вместе со всем Народом Русским Мы непреклонно верим, что нынешнее безрассудное вмешательство Турции в военные действия только ускорит роковой для нее ход событий и откроет для России путь к разрешению завещанных ей предками исторических задач на берегах Черного моря». 3 марта 1915 года французскому послу было заявлено Императором еще более твердо: «Я не признаю за собой права навлекать на мой народ ужасные жертвы нынешней войны, не давая ему в награду осуществление его вековой мечты. Поэтому мое решение принято, господин посол. Я радикально разрешу проблему Константинополя и проливов».

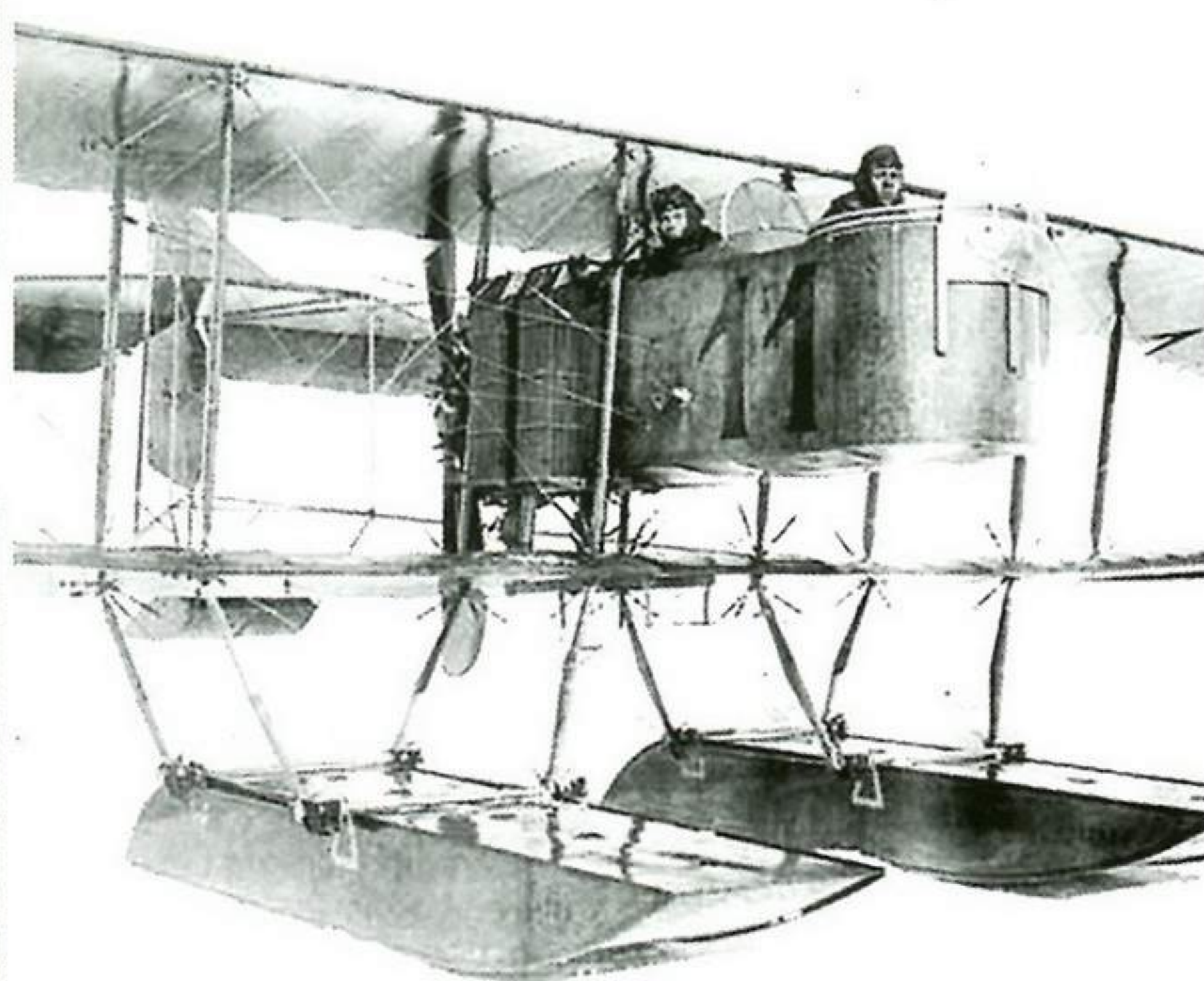


Император Николай II и союзники. Могилев, 1915 год

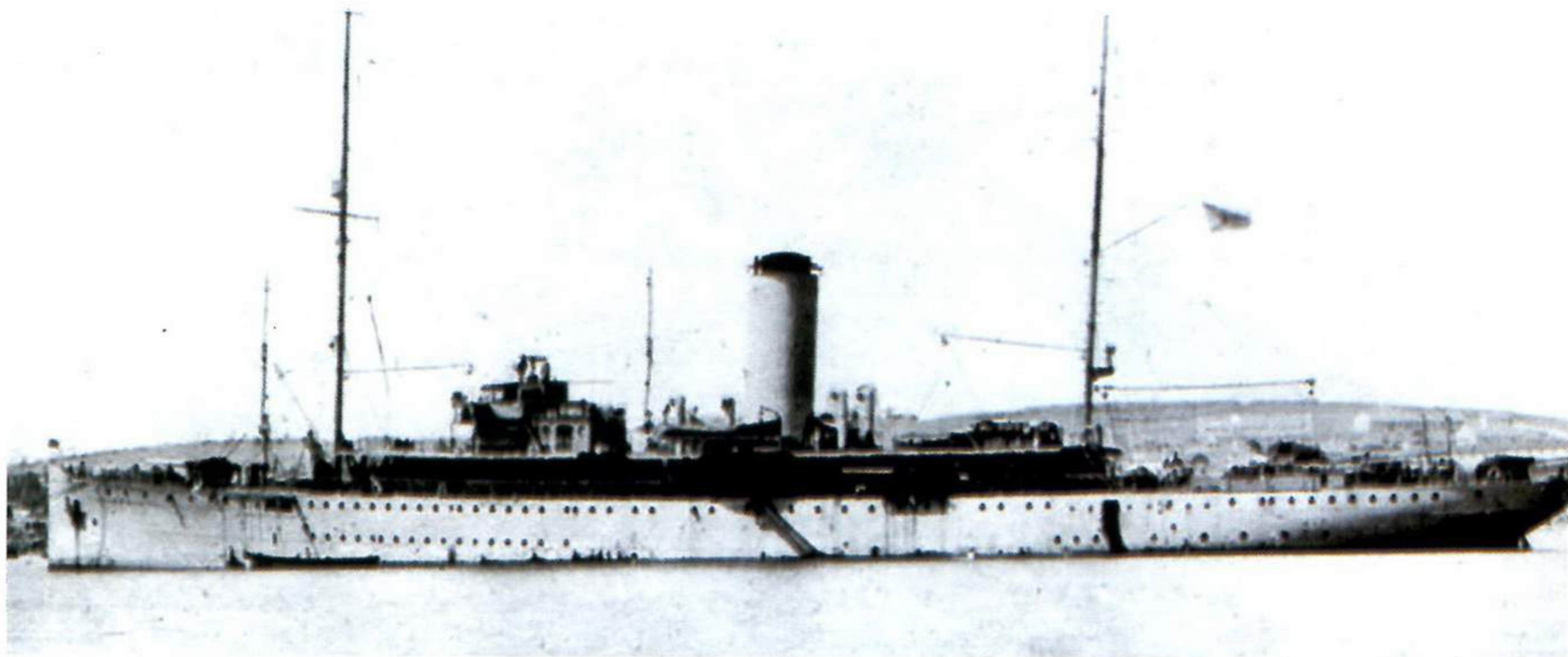
Согласно приказам Государя Николая II вице-адмирал А.В. Колчак, готовил вверенный ему флот к высадке десанта на Босфор, запланированного на июнь 1917 года. К операции была проведена тщательная воздушная разведка, обеспечено надежное прикрытие сил десанта с воздуха на переходе морем и бомбардировка береговых укреплений. Захват был обеспечен, это было очевидно для союзников, поэтому еще в мае 1916 года странами Антанты: Великобританией, Францией и Россией был подписан секретный «Пакт Сайкса-Пико-Сазонова», согласно которому Российской империи были переданы проливы Босфор и Дарданеллы. Своей юридической силы данный договор не утратил и по сей день.



Авианосец «Император Траян»

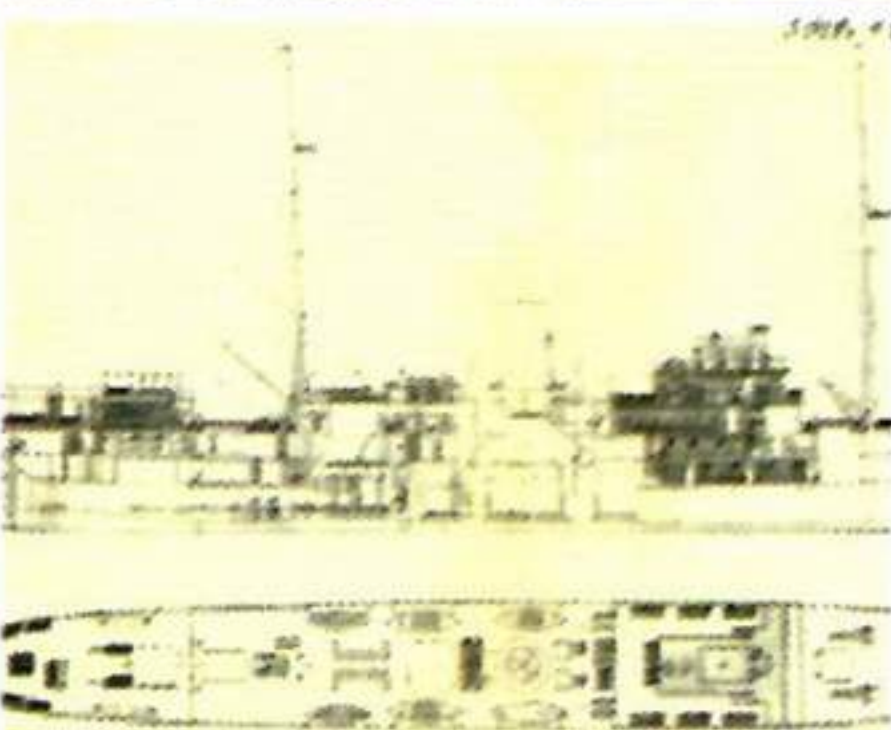
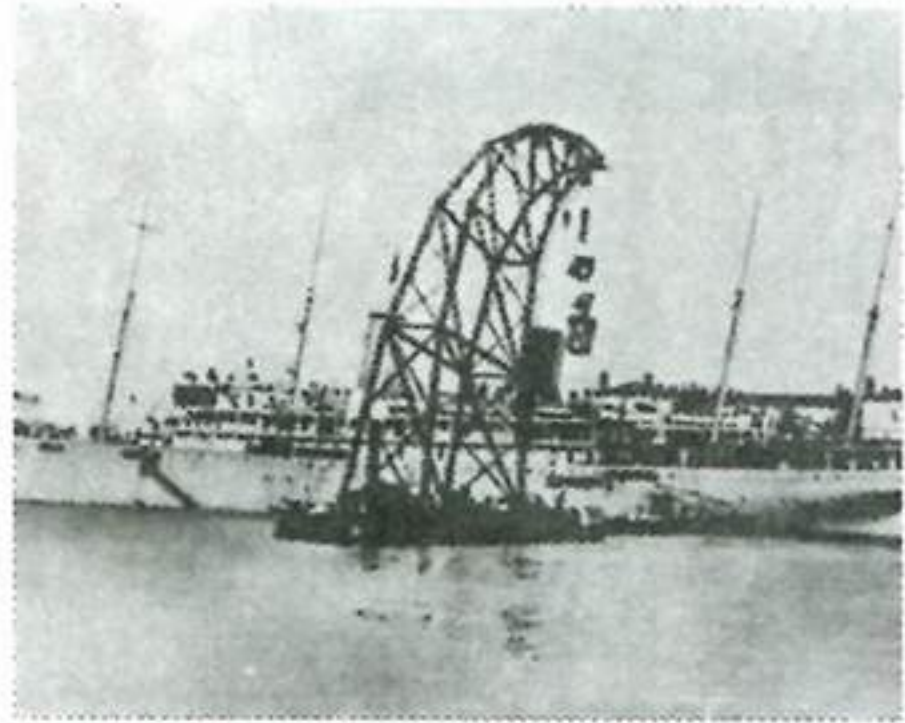
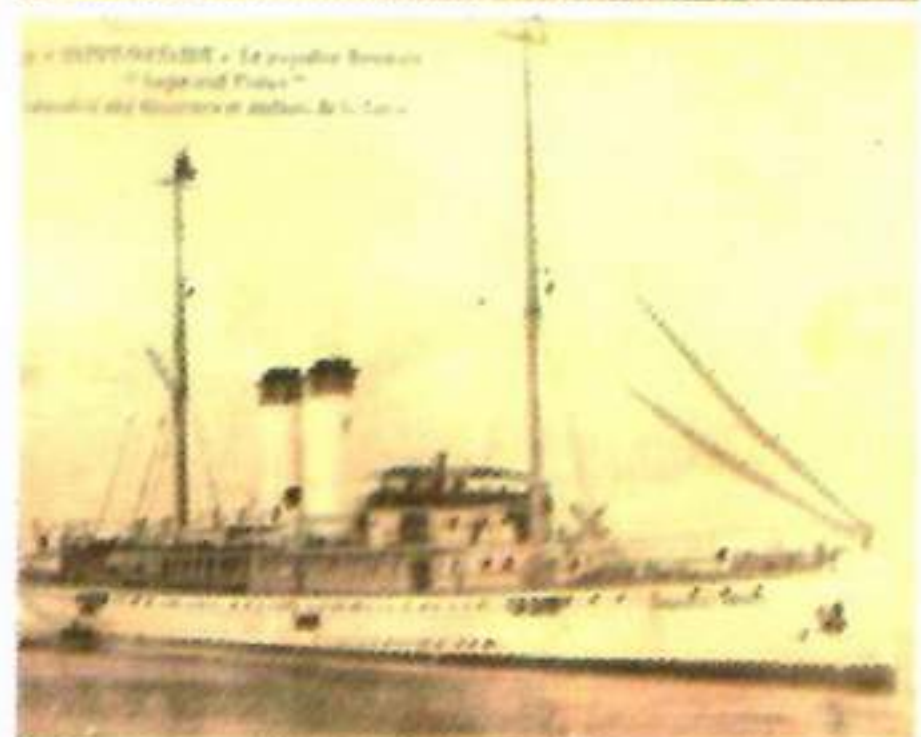
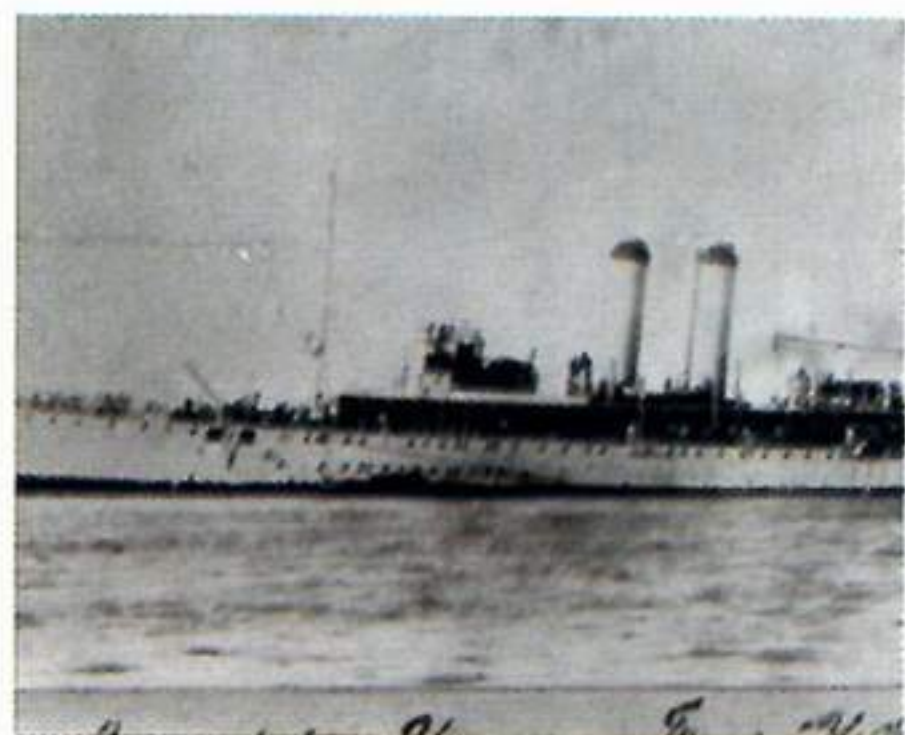


Поплавковый гидросамолёт-разведчик М-15



Авианосец «Румыния». 1916 год

В 1916 году в черноморский флот пополнился авианосцами: «Румыния», «Император Траян», «Дакия» и «Король Карл». Гидросамолеты М-5 и М-9 предполагали также разместить на палубах новых, серийно строившихся в Николаеве десантных пароходов типа «Эльпидифор», а также на транспортах «Саратов», «Афон» и «Иерусалим», непосредственно с которых самолеты и должны были взлетать — технология тогда еще не доступная никому в мире, но не успели, революция все перечеркнула...



Русский авианосный флот Государя Императора Николая II Александровича



**ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II –
ОСНОВАТЕЛЬ ВОЕННО-ВОЗДУШНОГО
ФЛОТА РОССИИ**



Император Николай II с вниманием относился к Севастопольской авиационной школе и имел обыкновение принимать офицеров-выпускников в Ливадии

Российская империя Царя Николая II Александровича была одним из мировых лидеров применения самолетов на море и строительства гидросамолетов и авианосцев. Государем Императором Николаем II была не только с нуля создана авиация — к концу 1916 года в составе императорского флота числилось 6200 самолетов — самая большая авиагруппа в мире! 15% выпущенных в России самолетов были водного назначения, такого не было нигде! По количеству авианосцев Россия уступала только Великобритании, но по успешности применения морской авиации была признанным лидером среди всех стран.

Достаточно посмотреть на фантастические для нас сегодня цели, атакованные русскими морскими летчиками. В ходе Великой войны гидросамолеты России бомбили Константинополь (Стамбул), Босфор, Трапезунд, Варну, Ризу, Румелию, Синоп и т.д., обеспечили проведение и защиту десятков малых и крупных десантных операций сухопутных сил, разведку и бомбежку вражеских кораблей, разведку минных полей противника и патрулирование своих минных полей, корректировку огня корабельной артиллерии по укреплениям противника на суше, разведку этих укреплений. Это был несомненный успех, обеспечивший России победу в Первой Мировой войне и подписание секретного «Пакта Сайкса-Пико-Сазонова», согласно которому Константинополь с проливами становился русским и на Святую Софию возвращался православный крест. Если бы не революция...



Император Николай II и офицеры Севастопольской школы авиации, Ливадия

Военно-воздушные силы армии и флота России были созданы указом Императора Всероссийского Николая II от 6 (19) февраля 1910 года. А это значит, что создание военно-воздушного флота стало не частным благотворительным экспериментом, а государственной программой, имеющей законодательное, финансовое и кадровое обеспечение. Только решение Государя могло позволить родиться такому проекту.

Руководителем этого проекта был назначен Великий Князь Александр Михайлович, но все его инициативы смогли осуществиться только потому, что была поддержка Царя.

«Исполняя Высочайшую Его Императорского Величества Государя Императора волю, Отдел Воздушного Флота, подробные данные устройства которого были утверждены Общим Собранием Особого Комитета на заседании 6 марта 1910 года... немедленно приступил к осуществлению возложенной на него задачи: скорейшему созданию воздушного флота, путем:

а) обучения офицеров армии и флота, а также, если средства позволят, других лиц искусству летать на приборах тяжелее воздуха

б) создания запаса самолетов с полным снабжением и оборудованием, в полной готовности для снабжения ими, согласно правилам военного и морского министерств, авиационных отрядов» (из Отчета Особого Комитета). С тех пор с легкой руки Царя Николая II военно-воздушные силы России по аналогии с морскими стали называться флотом.



Дворец великой княгини Ксении Александровны. В одном из флигелей дворца находился Отдел воздушного флота Особого Комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования

К созданию гидропланов приступили в 1908 году. Русский гидроплан «Гаккель-V» был построен в 1910 году одним из первых в мире. С 11 по 27 апреля 1911 года в Михайловском манеже в Петербурге Русским техническим обществом проводилась первая в России Международная воздухоплавательная выставка, где был представлен и отмечен Серебряной медалью этот гидроплан, спроектированный конструктором Я.М.Гаккелем. Гидросамолетом Гаккеля заинтересовалось морское ведомство, признав его одним из лучших самолетов этого типа, но в серию машина не пошла.

А уже 6 августа 1912 года первый отечественный гидроплан С-5А, спроектированный русским гением И.И. Сикорским, был спущен на воду на Васильевском острове в Санкт-Петербурге. По этому поводу был отслужен торжественный молебен. Самолет показал лучшие летные данные, чем зарубежные «Кертисс» и «Фарман-XVI» и был принят морским ведомством как разведчик. Этот день можно считать днем рождения морской авиации. Местом же рождения – Санкт-Петербург. В Первую мировую войну гидроплан С-5А принимал участие в боевых действиях на Балтике.



Первый отечественный гидроплан С-5А 1912 год

Первый в мире продолжительный перевернутый полет исполнил на «С-10» Илья Кульнев, став также первым в мире летчиком, выполнившим фигуру высшего пилотажа на гидросамолете. Этим полетом Илья Кульнев доказал возможность выполнения фигур высшего пилотажа и в гидроавиации, которая имеет значительно менее маневренные машины, нежели авиация «сухопутная». Осенью 1914 года он первым в России совершит ночной взлет и посадку на воду.



24 мая 1911 года лейтенантом В.В. Дыбовским впервые был проведен поиск подводной лодки с самолета. В этот день в России было положено начало противолодочной авиации. Новый военно-воздушный флот требовал подготовленных кадров. В 1910 году Указом Государя Императора Николая II была открыта первая школа по подготовке военных летчиков (с мая 1911 года школа размещалась в Гатчине). Летом 1910 года на Гатчинском военном поле был открыт первый в России военный аэродром. В этом же году открылись школы военных летчиков в Одессе и в Севастополе. А уже 24 мая 1911 года лейтенантом В.В. Дыбовским впервые был проведен поиск подводной лодки с самолета. В этот день в России было положено начало противолодочной авиации. Выполняя полеты на аэропланах, Виктор Владимирович первым среди военных авиаторов России осуществил фотографирование наземных объектов и испытывал в воздухе радиопередатчик системы лейтенанта А.А. Тучкова.



Карчевице, 1915 год. Слева направо: прапорщики Федоров и Кособрюхов, есаул Ткачев, поручик Бржезовский, лейтенант Дыбовский, поручик Журавлев.

11 ноября 1910 года была создана Севастопольская авиационная школа с Отделом Воздушного Флота. Школа готовила авиаторов как для армии, так и для флота. В Севастополе были созданы: Школа авиации, Воздухоплавательный парк Черноморского флота, Военная воздухоплавательная рота и аэроклуб. Здесь в Севастополе 16 сентября 1910 года, морской офицер, дипломированный военный летчик России С. Дорожинский совершил первый в истории Российского флота полет над Куликовым полем под Севастополем.



Гидросамолеты Черноморского флота под Севастополем

Черное море... Кто-то заставил забыть его истинное название — Русское море, которое упоминается во всех древних арабских, византийских, западных и древнерусских источниках (включая «Повесть временных лет»). Колыбель русской цивилизации, море великих побед и нашей славы! Здесь, в Крыму становился и рос наш военно-воздушный флот.

Севастопольская авиационная школа (а затем Качинское летное училище) была основана в ноябре 1910 года по Высочайшему Соизволению Николая II Великим Князем Александром Михайловичем Романовым и называлось «Севастопольская офицерская школа авиации». На это пошла часть средств, собранных среди граждан России Комитетом по восстановлению флота после русско-японской войны.

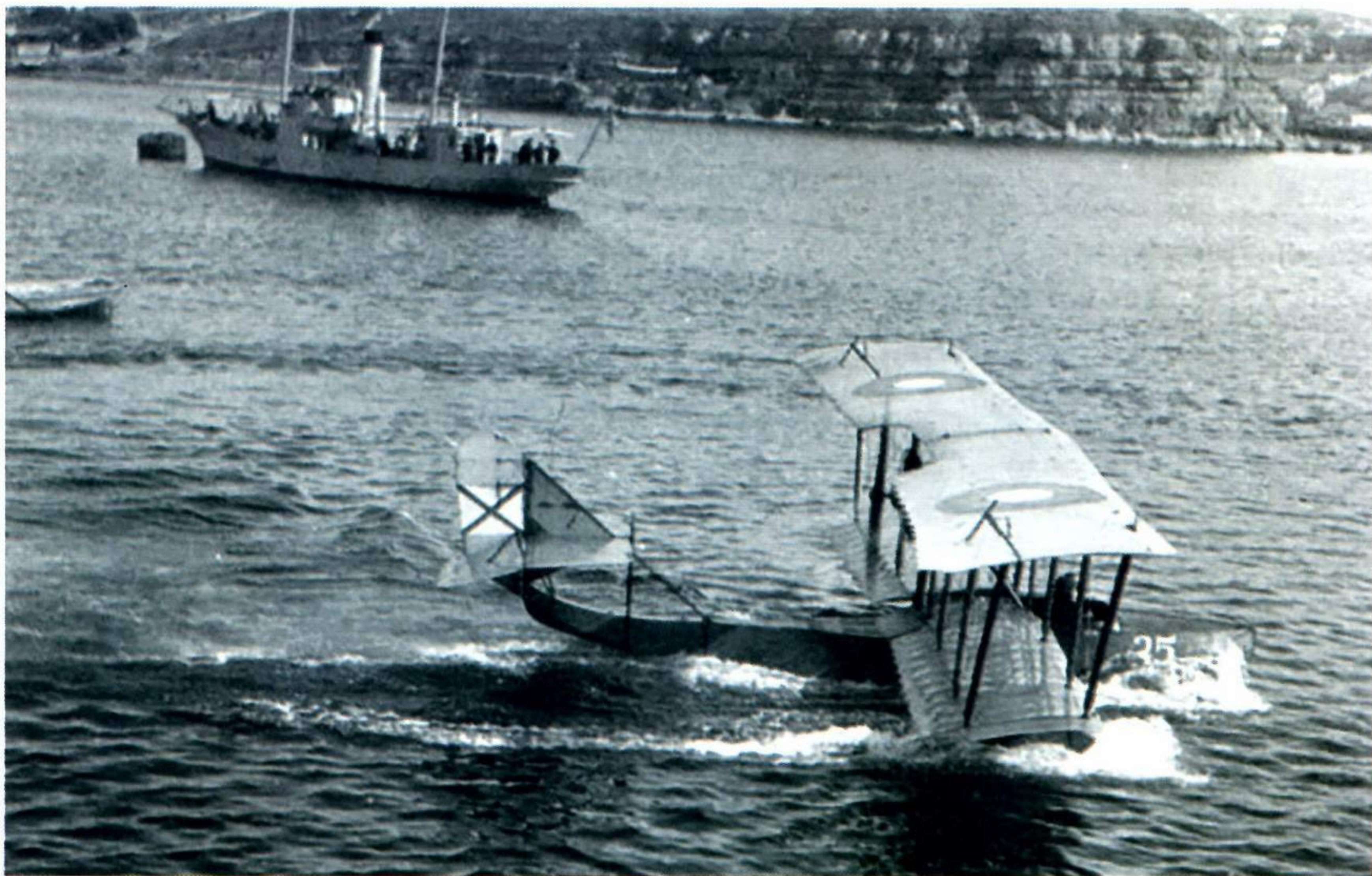


Император Николай II обходит строй офицеров-выпускников СОША

26 октября 1911 года в Севастопольской военно-авиационной школе состоялся первый выпуск. По этому случаю Император Николай II подарил школе часы, которые дожили и до наших дней и исправно ходят в Качинском высшем военном училище летчиков Военно-Воздушных Сил Российской Федерации. Нужно сказать, что Государь Император с большим вниманием относился к Севастопольской авиационной школе и имел обыкновение принимать офицеров-выпускников в своей крымской летней резиденции – Ливадии. В Севастополе Школа просуществовала до конца 1912 года, а затем была переведена на Качу. Качинская авиашкола имела авиамастерские, кирпичные ангары для самолетов, большой полевой аэродром. В авиашколе готовили 150–200 летчиков в год.

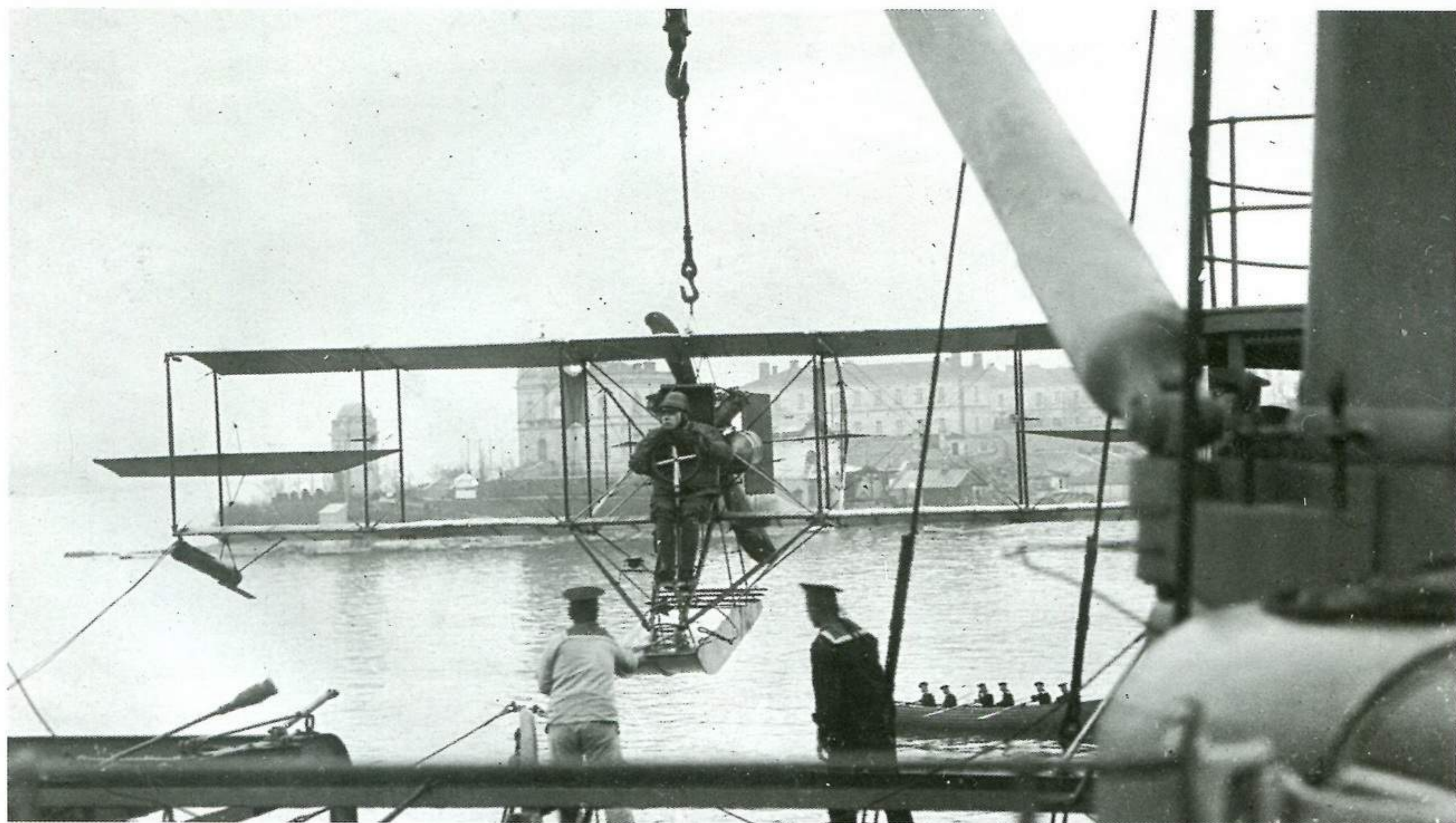
3 мая 1916 года приказом Императора Николая II, Севастопольской военной авиационной школе присвоено наименование: «Севастопольская Его Императорского Высочества Великого Князя Александра Михайловича военная авиационная школа».

Летом 1912 года в Севастополе был сформирован авиаотряд, положивший начало практическому применению авиации в отечественном Военно-морском флоте. Авиаотряд активно включился в боевую подготовку Черноморского флота. Экипажи гидросамолетов учились вести разведку, обнаруживать мины заграждения, производить поиск подводных лодок, наводить силы флота на цель и наносить бомбовые удары по кораблям.



Российский двухместный гидроплан М-5

В формируемый в Севастополе отряд из числа первых выпускников Школы ОРФ получили назначение лейтенанты Дорожинский, Дыбовский, мичманы Лучанинов, Качинский, Коведяев, Утгоф, Фриде и Эссен. В годы Первой Мировой войны трое из этой восьмерки были отмечены Георгиевскими наградами. В боевых действиях русского флота на Черном море в 1914–1917 годах именно выпускники Севастопольской авиационной школы ОВФ на практике осуществили идею использования морской авиации с авиатранспортов, в том числе и для уничтожения группировок сил противника в базах.



Мичман Фриде спускает «Кертисс» на крейсер «Кагул». Севастополь, 1914 год

24 ноября 1914 года гидроавиация на Черном море приняла боевое крещение — русские летчики атаковали приближавшийся к Севастополю немецкий крейсер «Бреслау» и вынудили его на полном ходу уйти в море. Уже в первые месяцы войны черноморцы превратили авианосцы и гидросамолеты в боевую силу.

По мере поступления гидросамолетов образовывались новые авиаотряды — их стало пять, три из них находились в Крыму: в Севастополе, Керчи и на мысе Тарханкут. Авиастанции — места базирования гидроавиации — оборудовались ангарами, мастерскими, складами с горючесмазочными и расходными материалами, аппаратурой для связи с самолетами и другими станциями, помещениями и постройками различного назначения. По сути, это были стационарные авиационные базы. Качинская авиашкола имела авиамастерские, кирпичные ангара для самолетов, большой полевой аэродром. В авиашколе готовили 150–200 летчиков в год.

Спустя всего пять лет, уже в 1915 году в состав службы авиации входило:

— 3 авианесущих корабля (АВК):

- «Николай -1» с 7 гидросамолетами;
- «Александр-1» с 8 гидросамлетами;
- «Алмаз» с 1 гидросамолетом.

— 7 береговых авиаотрядов, которые в основном базировались в Севастополе, Керчи, на мысе Тарханкут, Батуми, Сухуми, Ризе.



В начале марта 1915 года в составе Морской Авиации имелось уже 77 самолетов, в том числе, на Балтике — 47, и на Черном море — 30 гидроаэропланов. Их обслуживали 78 офицеров и 859 нижних чинов.

28 июля 1915 года в Петрограде, на дамбе Гутуевского острова состоялся торжественный молебен по случаю открытия Офицерской школы Морской Авиации



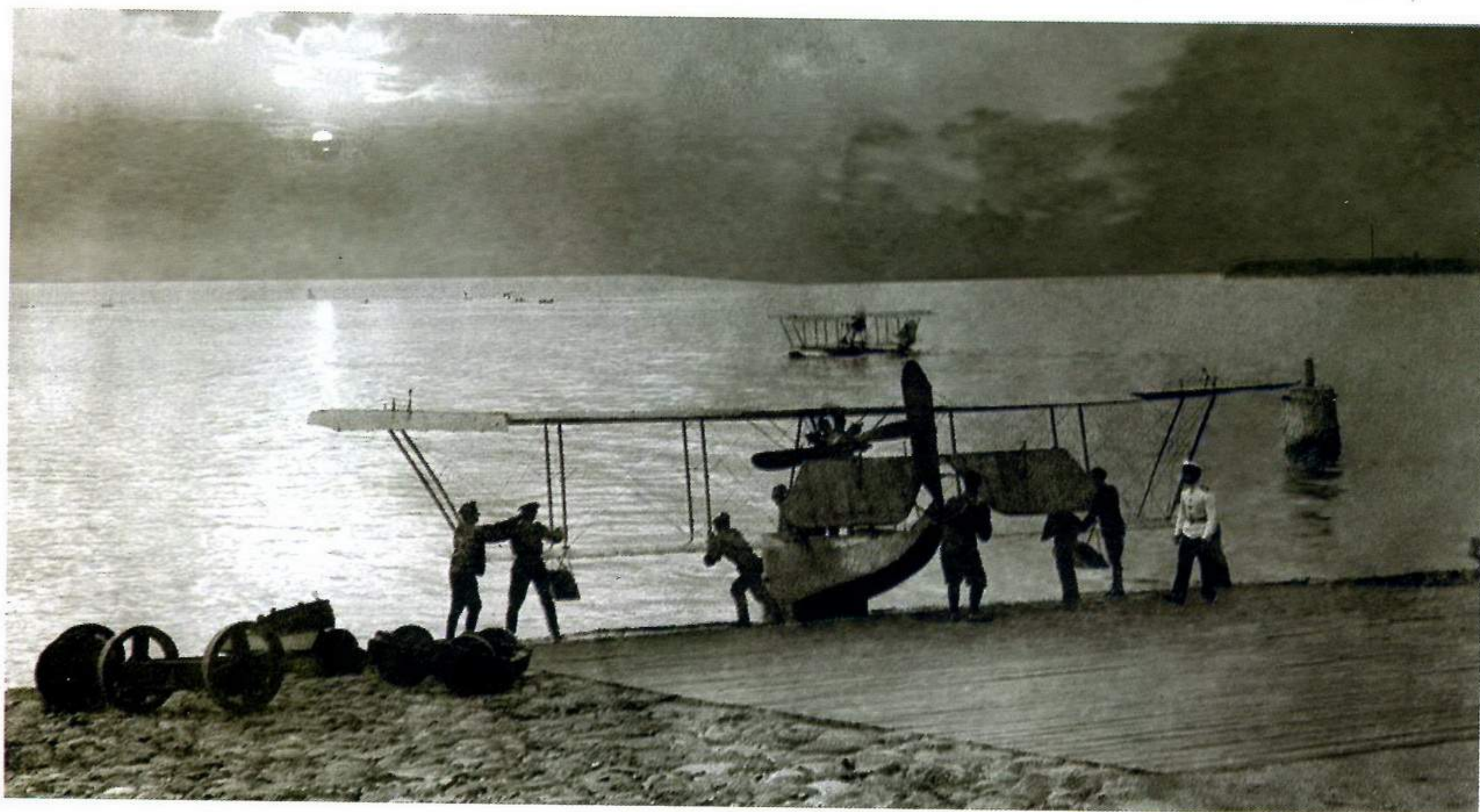
Здание Офицерской воздухоплавательной школы в Санкт-Петербурге, 1915 год

Офицерская школа морской авиации (ОШМА) стала базой всей системы военного образования в Морской Авиации России и является, пожалуй, единственным авиационным учебным заведением Морской авиации ВМФ, сохранившимся до наших дней.



Будни Офицерской школы морской авиации

После первого в России гидроаэродрома, созданного в 1912 году при Опытной авиационной станции, морские летчики получили второй в Петрограде участок акватории, оснащенный всем необходимым для летной эксплуатации гидросамолетов, их обслуживания и хранения.



Гутуевский остров. На спуске Офицерской школы морской авиации, 1916 год

По состоянию на начало октября 1915 года, в Петроградской авиашколе обучилось 20 офицеров и 27 нижних чинов — авиационных унтер-офицеров, курсантов из охотников и матросов. В 1915 год школа выпустила 16 морских летчиков. А на 1 июля 1916 года в ней уже обучалось уже 120 курсантов.

11 (29) февраля 1915 года был высочайше утвержден знак «Морской летчик». Знак изготовлялся из серебра и представлял собой круг, образованный якорной цепью, на котором крепился вертикально поставленный адмиралтейский якорь с распростертыми крыльями.

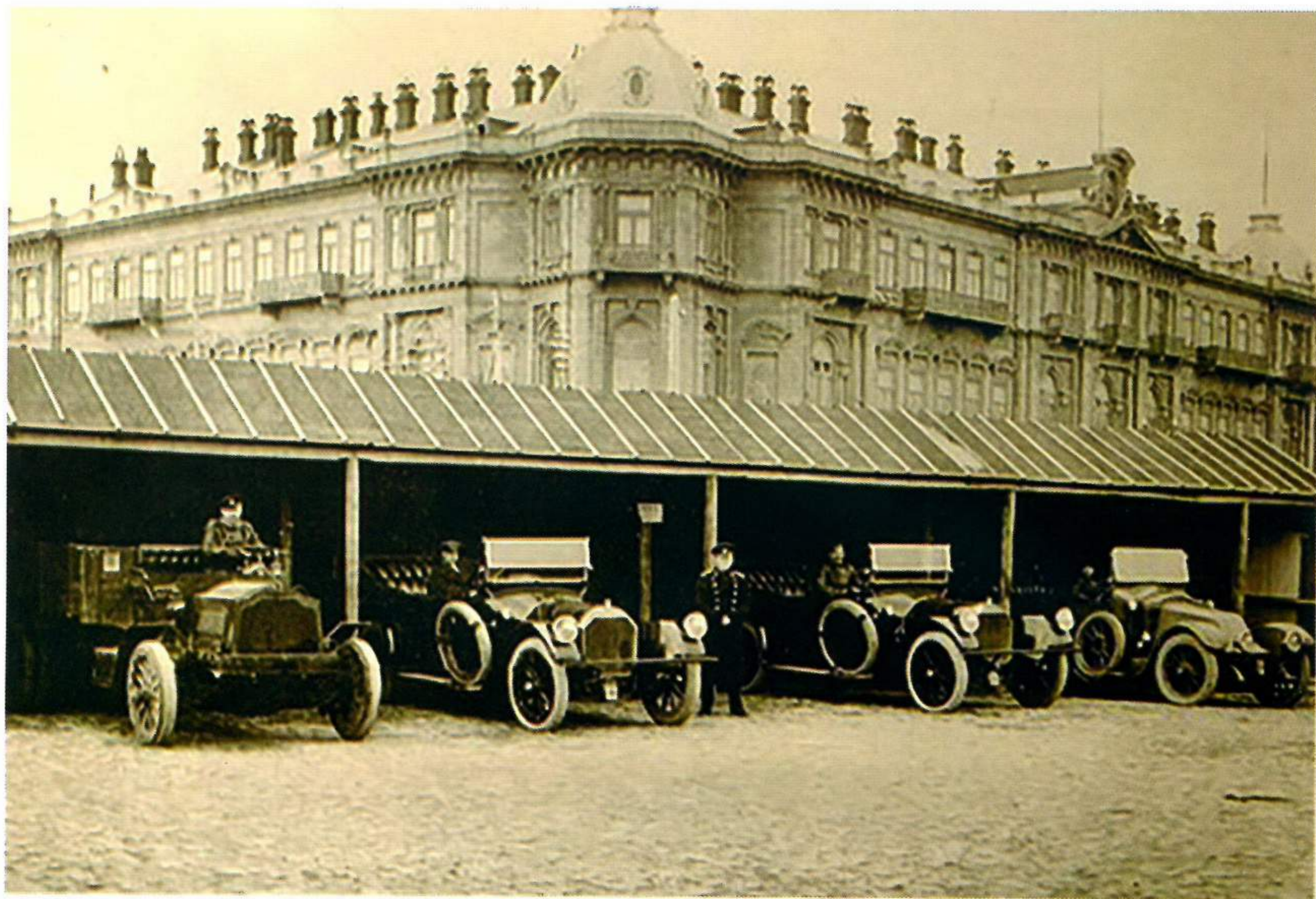


Знак «Морской летчик»



Петербург, 23 июля 1913 года

В 1916 году в Петрограде были открыты Морская школа воздушного боя и Морская школа высшего пилотажа, в которых летчики морской авиации повышали свои знания и мастерство. Поскольку обучение полетам в условиях зимней Балтики было затруднительно, было принято решение о создании в Баку на Каспийском море отделения Петроградской ОШМА, которое было открыто в ноябре 1915 года. Тогда же было создано Управление морской авиацией (в составе Морского министерства).



Бакинская офицерская школа морской авиации, 1915 год



Группа офицеров Бакинской школы морской авиации, 1915 год



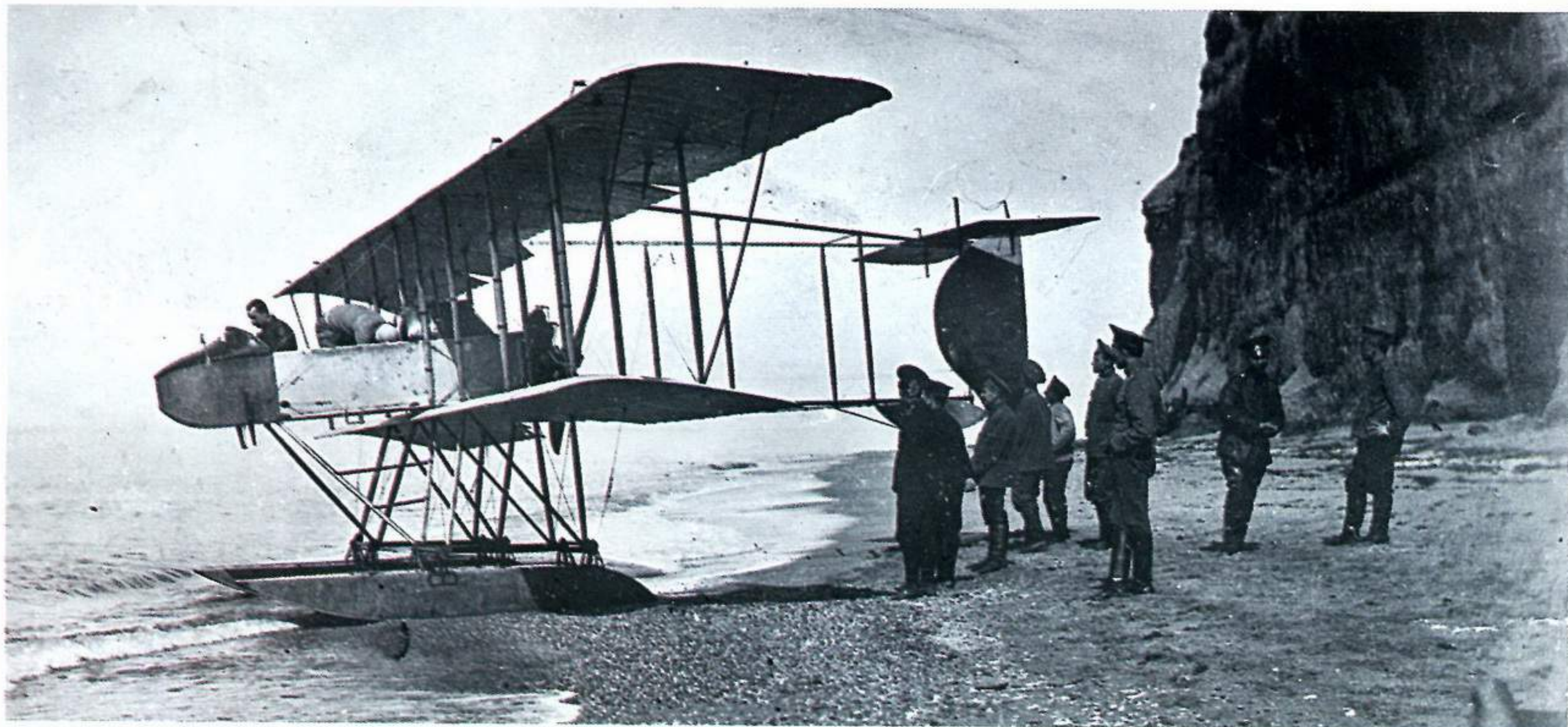
Курсанты БШМА поют здравицу Императору



Спуск гидроплана. Баку, 1915 год

В конце лета 1916 года было утверждено временное «Положение о центральном воздухоплавательном складе, авиационных мастерских и испытательной станции морского ведомства», школа морской авиации получила в заведование Опытный аэродром на Крестовском острове. Поблизости расположились сдаточные станции авиационных предприятий С.С. Щетинина (Первое Российское Товарищество Воздухоплавания), В.А. Лебедева и Ф. Мельцера. Кроме известных адресов на Гутуевском острове и в Гребном порту Петрограда, склады и базы ремонта морских авиаторов располагались еще и на Комендантском аэродроме.

С 1913 года осуществлялось большое проектирование и строительство отечественных гидросамолетов. Были созданы проекты морских самолетов, превзошедшие иностранные и вскоре вытеснившие их из русской морской авиации.



Аэродром Кача Офицерской школы авиации Отдела воздушного флота, 1913 год

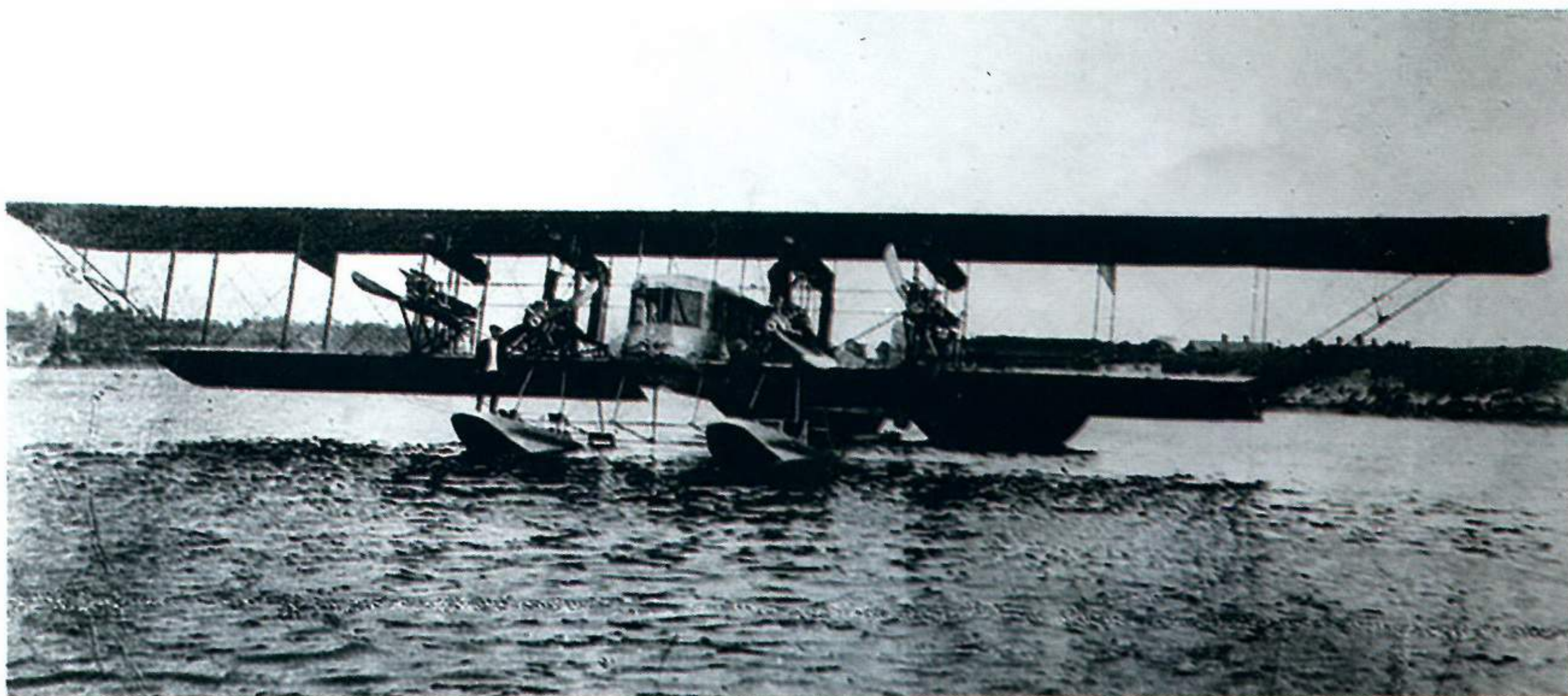
Осенью 1913 года в Либаве была оборудована первая морская авиастанция с 8 гидросамолетами. В Либаву переехало и руководство морской авиации Балтийского флота. 23 декабря 1914 года указом Императора Николая II была создана эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец» — с тех пор **23 декабря считается Днем Дальней авиации России.**



Царь Николай II, И. Сикорский и военные лётчики. Красное Село, 25 июля 1913 года

Первый в мире многомоторный самолет «Илья Муромец» был создан выдающимся авиаконструктором И.И. Сикорским. Самолет более чем вдвое превосходил французский «Вуазен» по размаху крыла и грузоподъемности и почти в пять раз — по взлетному весу. Суммарная мощность четырех двигателей составляла 400 л. с. Экипаж из четырех человек находился внутри полностью закрытого и обогреваемого в холодное время фюзеляжа с застекленной носовой частью. Не случайно этот гигант в документах именовали «воздушный корабль».

Первым этот самолет приобрел военно-морской флот, и по его заказу весной 1914 года первого «Илью Муромца» переоборудовали в гидроплан с более мощными двигателями — так появились серийные бомбардировщики типа Б. Они были оснащены двумя пулеметами, бомбодержателями и простейшим бомбовым прицелом. Экипаж машины состоял из шести человек. 5 июня 1914 года самолет поставил рекорд продолжительности полета, который составил 6 часов 33 минуты и 10 секунд. 12 мая 1914 года последовал заказ ГВТУ на 10 «муромцев» для армии, а после начала войны было заказано еще 32 самолета.



Гидросамолет «Илья Муромец» конструктора Игоря Сикорского

Газета «Новое Время» писала: «На этих днях И.И. Сикорский совершил первый полет на «Илье-Муромце» — гидроаэроплане. Вопреки всяким пессимистическим предположениям, «Илья-Муромец» очень легко отделился от воды, И.И. Сикорский 12 минут летал над эскадрой, над Либавским портом и аван-портом и опустился на воду так же благополучно, как и взлетел».



Его Императорское Величество Николай II и И.И. Сикорский на «Русском Витязе»



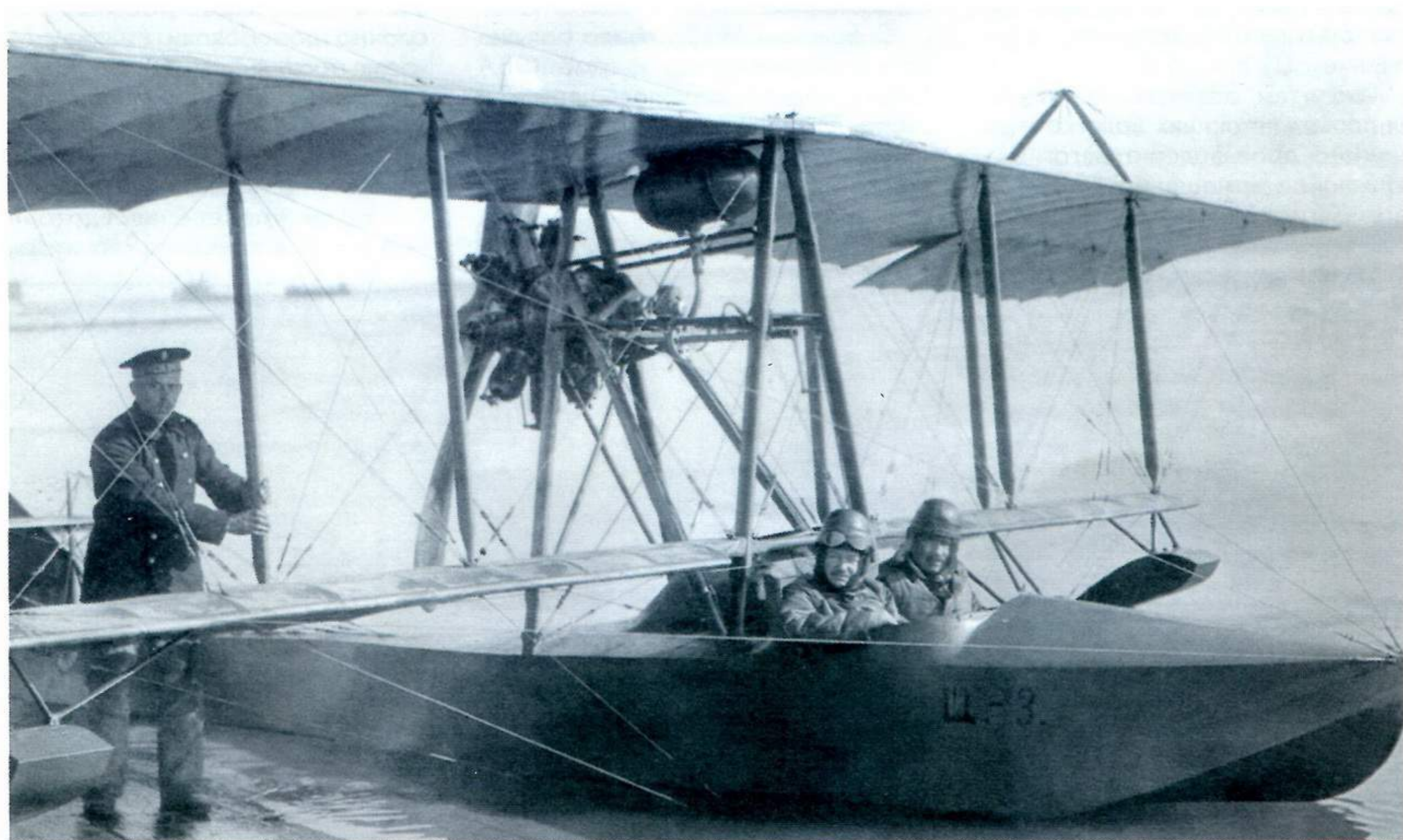
Император Николай II осматривает самолет «Русский Витязь»

Еще в 1909 году в Главном морском штабе обсуждался вопрос о конструкции авианесущего корабля, гидроплана и специальной катапульты, позволяющей прямо с палубы запускать военные самолеты. Знаменитые российские конструкторы Владимир Лебедев и Дмитрий Григорович разработали для них несколько прототипов летающих лодок.



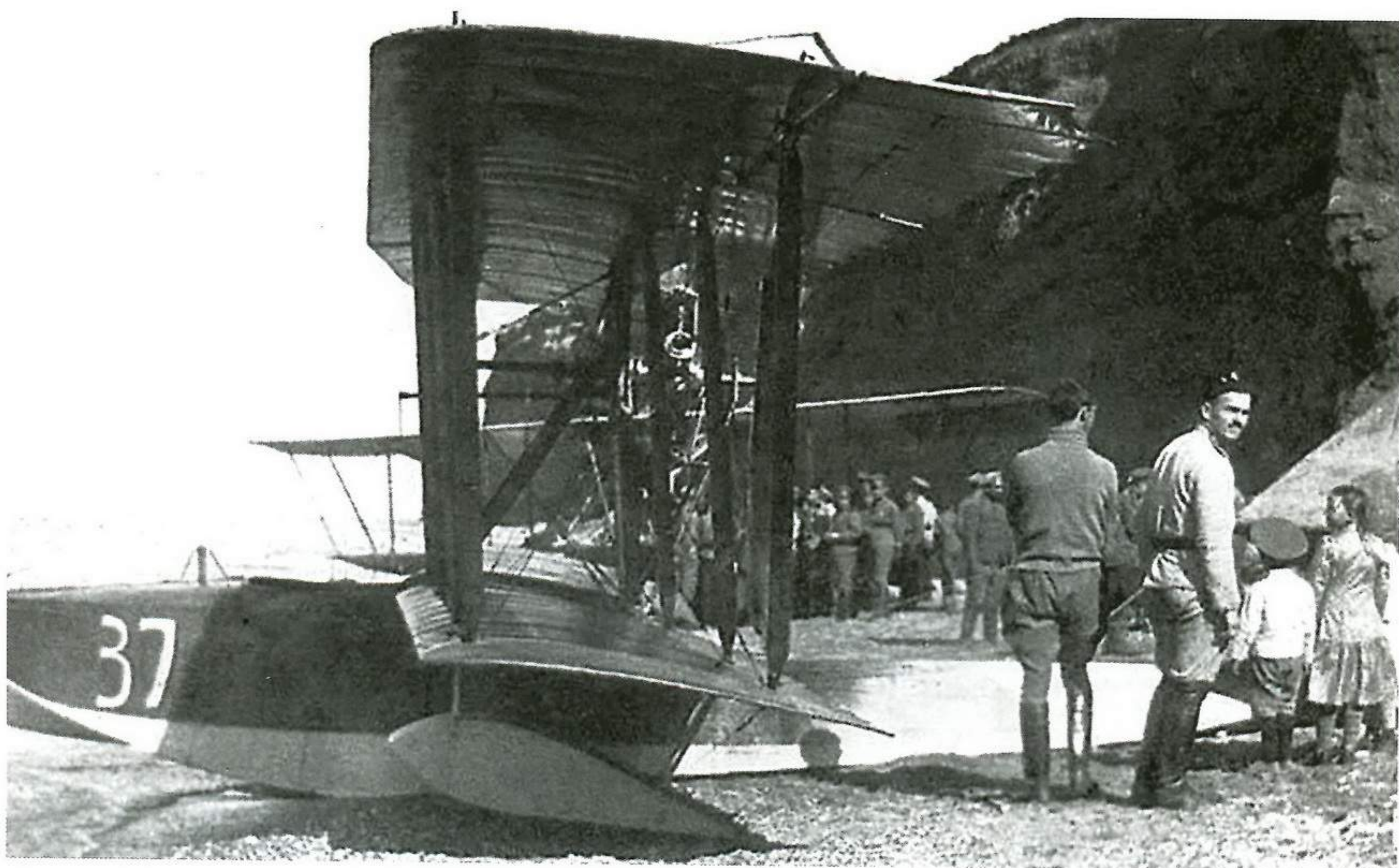
Российский двухместный гидроплан Григоровича М-1

В 1912 году Григорович становится техническим директором завода «Первого Российского товарищества воздухоплавания С.С. Щетинин и К», а год спустя создает летающую лодку М-1. За первым гидропланом последовали другие, более совершенные. Российский двухместный гидроплан М-5, сконструированный Григоровичем, превосходил зарубежные аналоги.



Российский двухместный гидроплан М-5

Весной 1915 года на Черном море появились первые отечественные летающие лодки конструктора Д.П. Григоровича: две серийные машины М-4 и новая — М-5, которая в Севастополе проходила испытания на боевое применение.



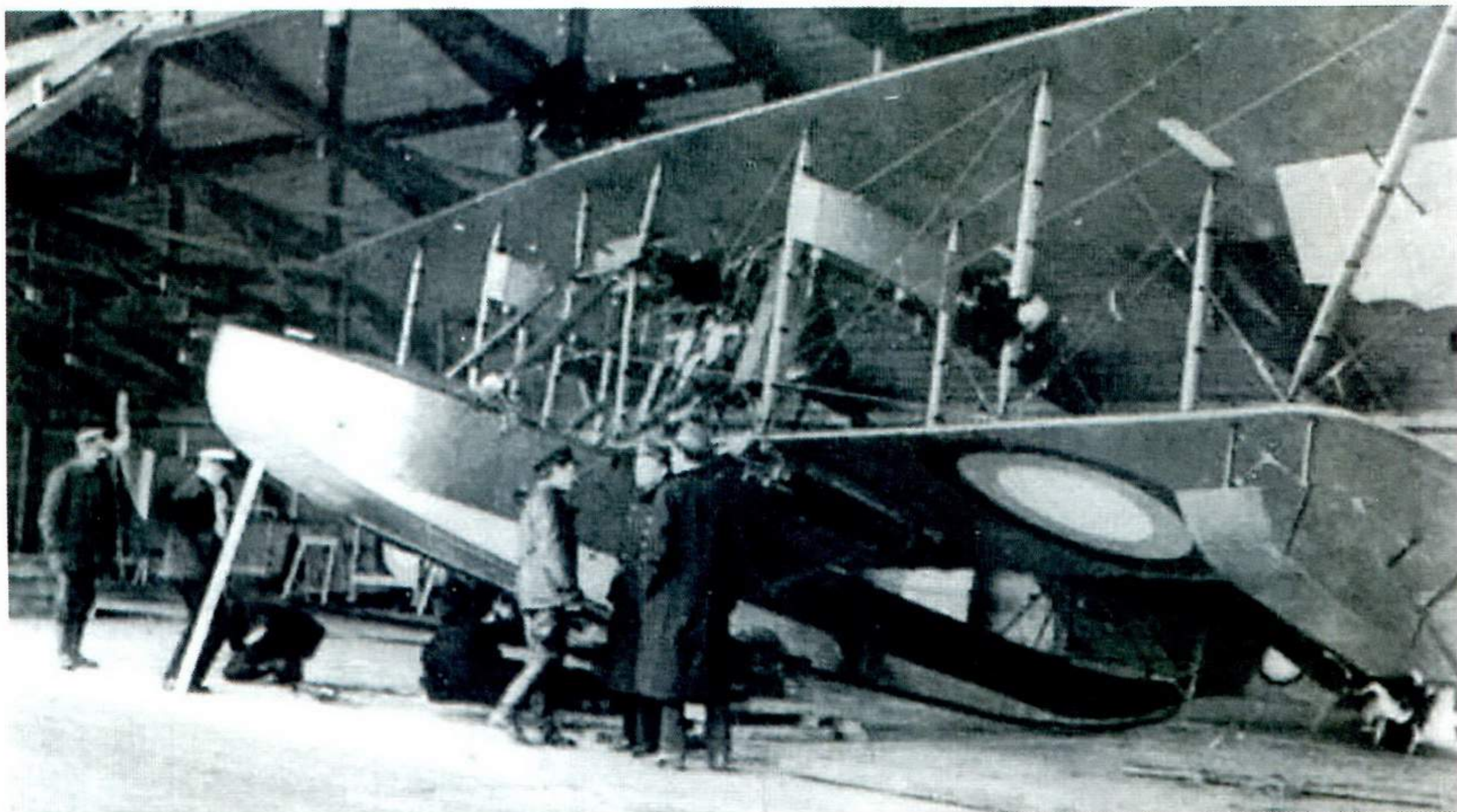
Российский двухместный гидроплан М-5

В 1912–1914 годах на базе российской техники были сформированы воздушные подразделения в составе Черноморского и Балтийского флотов.



Гидросамолет «Илья Муромец» конструктора Игоря Сикорского

Вслед за М-5 Д.П. Григорович разработал тяжелый гидросамолет М-9, предназначенный для нанесения ударов по кораблям и береговым объектам.



Гидросамолет М-9 конструкции Григоровича

В знаменательном сражении 17 июля участвовали четыре самолета М-9 конструкции Григоровича. Эти самолеты базировались на первом российском авианосце «Орлица».

Гидросамолеты «Орлицы» вели разведку, а также могли открывать пулеметный огонь и сбрасывать бомбы.

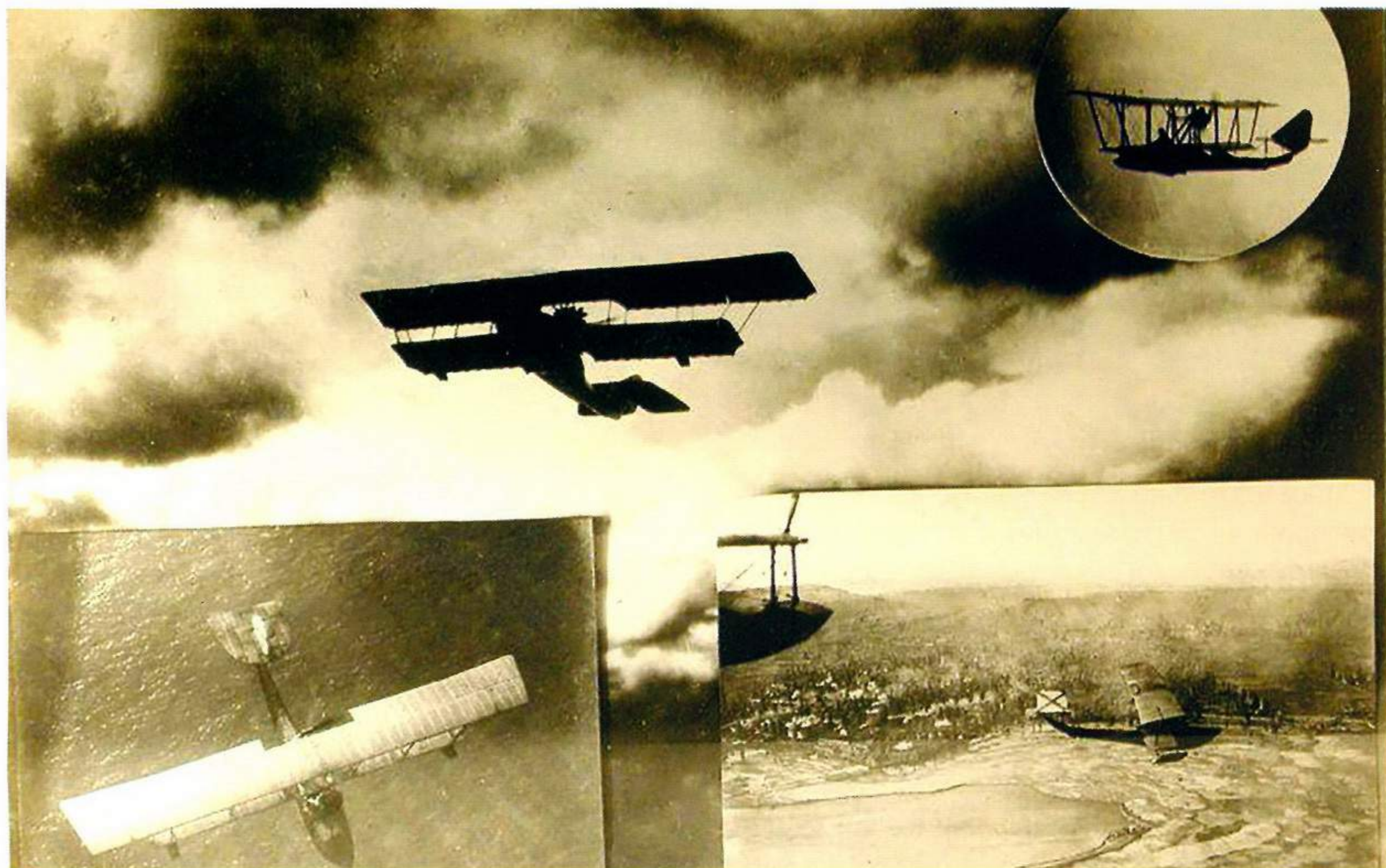
М-9 был аппаратом, прекрасным во всех отношениях — машина, способная выполнять боевые задания и надежная в эксплуатации. Она имела хорошую мореходность, свободно преодолевала волну высотой 0,5 м, что позволяло применять ее в открытом море, была проста в пилотировании, на ней можно было нести разведывательную службу, патрулирование и бомбометание. Лодка М-9 могла подвешиваться на стреле, подниматься с воды на корабль и спускаться с неба на воду. В передней кабине на шкворневой установке стоял пулемет «Виккерс». Иногда ставили пушку «Гочкис» или «Эрликон» — это была первая в мире пушка на гидросамолете. Ставилась радиостанция Рузе.

Именно на М-9 поручик Ян Нагурский выполнил 20 сентября 1916 года (впервые в мире на гидросамолете!) «мертвую петлю».



Балтийская летающая лодка М-9 (ЩС-26), на которой летал и Ян Нагурский. 1916 год

4 (17) июля 1916 года четыре М-9 приняли бой с немецкими самолетами. Линкор «Слава» и два миноносца вели огонь по немецким береговым батареям у Рагоцема. С воздуха операцию русских кораблей прикрывали гидроаэропланы «Орлицы». В ходе напряженного боя нашим летчикам удалось сбить два вражеских аэроплана; два оставшихся немецких летчика повернули назад. Сбитый аэроплан при падении скапотировал, и оба немецких летчика оказались в воде. Два русских гидроаэроплана приводнились рядом со сбитым самолетом и, несмотря на огонь немецких береговых орудий, подобрали из воды пленных, а подошедший к месту падения миноносец снял с самолета пулемет и некоторые приборы. Из допроса пленных выяснилось, что их аэроплан входил в состав группы из четырех машин, посланной уничтожить «Орлицу» с ее самолетами. Это была важная победа, одержанная над морем русскими летчиками на гидропланах российского производства.



В 1996 году было решено сделать 17 июля днем морской авиации России. Сражение, конечно, достойно памяти, но привязка к этой дате уменьшает возраст нашей морской авиации почти на 6 лет, в результате, мы теряем мировое первенство в этом роде войск. Кому это выгодно? В дальнейшем российская морская авиация становится одной из основных сил Императорского флота.



Морской гидросамолет – истребитель М-11

Использовались в черноморской авиации и другие гидросамолеты Григоровича: М-11 — первый в мире морской истребитель, с бронированной кабиной летчика и М-12 — его двухместный вариант, а также М-15 — прямое развитие знаменитой лодки М-9. Вставал вопрос и об использовании гидросамолетов зимой. С этой целью на них устанавливались лыжные шасси. На лыжном шасси М-11 часто использовали с ледовых и заснеженных аэродромов, стабилизирующие поплавки при этом демонтировались. В 1916 году Д.П. Григорович создал еще поплавковый разведчик М-16, способный садиться кроме воды на снег и лед, и получивший за это прозвище «Зимняк».



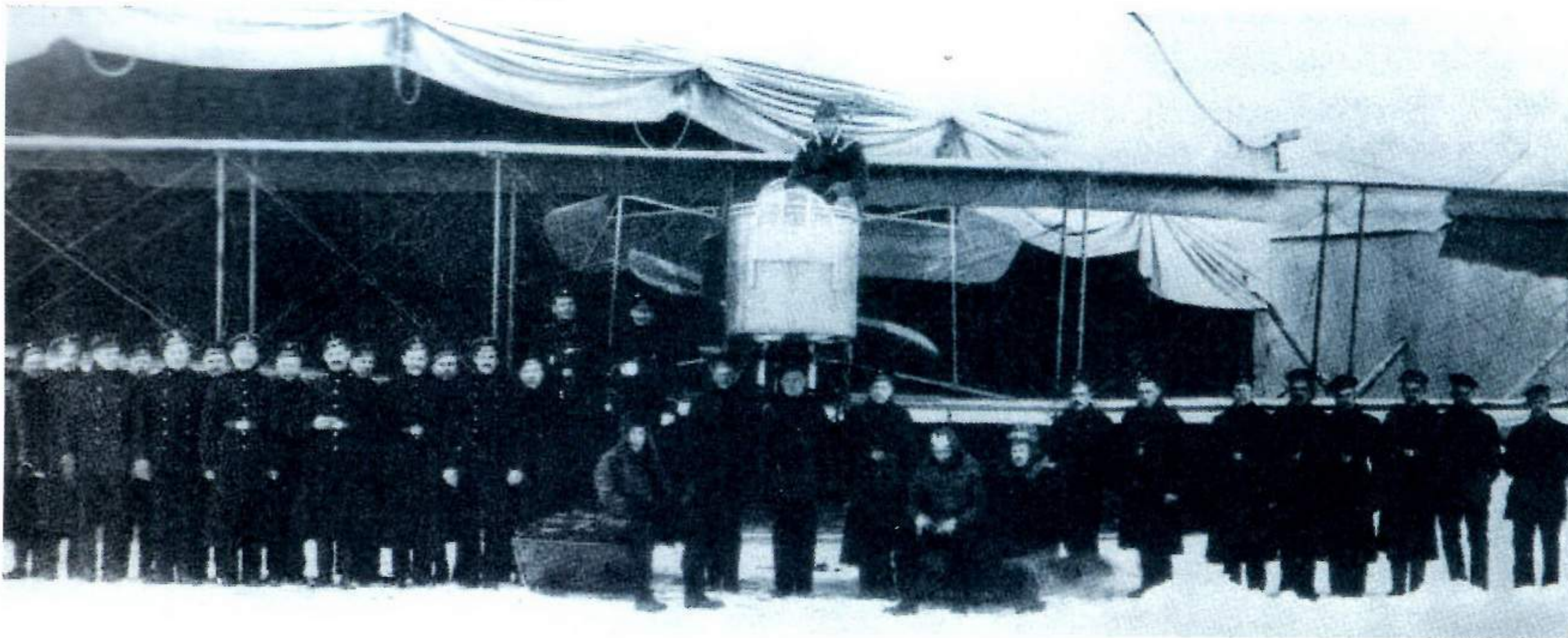
М-11 на лыжном шасси при проведении полетов зимой

Российский Императорский воздушный флот использовал самые передовые технологии и был оснащен уникальной аппаратурой: на многих самолетах устанавливали радиостанции дальностью связи более 40 км и фотоаппараты.



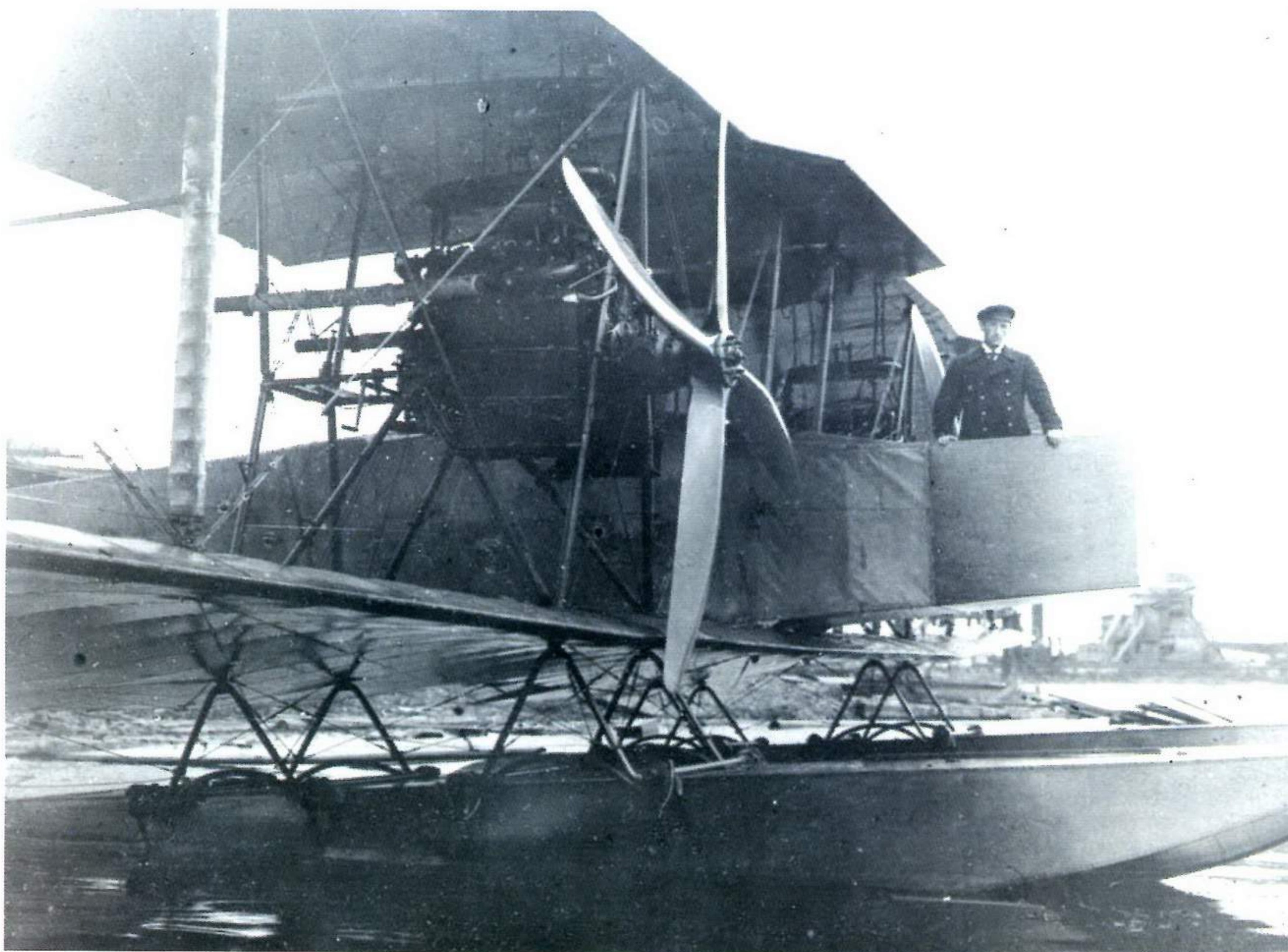
Гидросамолет М-16 «Зимняк» конструкции Григоровича

Самолеты, созданные Григоровичем, были очень легки в управлении и маневренны: их модели «продувались» в одной из лучших в мире аэродинамических труб того времени, находившейся в Санкт-Петербурге.



Поплавковый гидросамолет М-16 и экипаж и офицеры флота

В конце 1916 года в товариществе Щетинина и Григоровича началась постройка самолета ГАСН (Гидро-Аэроплан Специального Назначения) с торпедной установкой, спроектированной на заводе «Новый Лесснер» в Петрограде. Использовалось и обозначение «СОН» – самолет особого назначения. ГАСН представлял собой крупный двухмоторный поплавковый трехстоечный биплан, способный нести 450 кг торпеду.



Первый в мире гидросамолет-торпедоносец ГАСН конструкции Григоровича



Смотр авиагрупп Императором Николаем II

На основании опыта первых двух лет войны сложилась организация морской авиационной службы в России. Документально она была изложена в вышедших в 1916 году «Положении о службе морской авиации» и «Положении о дивизионе морской авиации».

Приказ № 227 от 31 декабря 1916 года «О формировании воздушной дивизии Черноморского флота» констатировал создание и существование мощнейшей ударной силы флота, в состав которой входили: авианесущее соединение (шесть авианосцев: «Император Николай I», «Император Александр I», «Алмаз», «Румыния», «Дакия» и «Король Карл»), дивизион корабельной авиации и две воздушные бригады. Шла подготовка к Босфорской десантной операции для нанесения последнего удара для окончательной победы в Первой Мировой войне, Великой войне.

В конце 1916 года началось создание Морской Авиации на Севере. В приказе № 54 по управлению Беломорским и Мурманским районами от 17 февраля 1917 года было объявлено «Временное положение о Воздушной бригаде особого назначения», которой ставилась задача обслуживания флотилии Северного Ледовитого океана. В июле 1917 года штаб Воздушной бригады особого назначения был расформирован.

Переворот 1917 года, организованный силами, всегда ненавидевшими Россию, оборвал эту летопись русских рекордов. 18 июня 1918 года по приказу Ленина большая часть Черноморского флота была затоплена на внешнем рейде Новороссийской бухты. После убийства Государя и Его Августейшей семьи кровь по Руси полилась рекой. В 1918-20 годах большевики топили офицеров-заложников на «баржах смерти». Землевозные шаланды с раскрывающимися днищами набивались смертниками. Их выводили из Кронштадта за Толбухин маяк и там предавали живых людей морю. В Севастополе Черное море превратилось в братское кладбище русских моряков. Количество трупов было таким, что даже Турция вынуждена была направить ноту протеста правительству Ленина-Троцкого-Свердлова против «загрязнения» моря человеческими трупами (уникальный случай в международной дипломатической практике!). Эти потери элиты русского флота остались невосполнимыми. Повторить то, что было достигнуто Императорской Россией еще в начале века, власть коммунистов не смогла.



16 сентября 1910 года в Севастополе военный летчик С. Дорожинский совершил первый в истории Российского флота полет над Куликовым полем. В 1918 году он находился в Кронштадте в числе обреченных, круг должен был замкнуться, но пришли его матросы и чудом отбили. Очередная «баржа смерти» с офицерами русского флота ушла без него.

В этом году исполняется 150 лет со дня рождения и 100 лет со дня ритуального убийства Государя. В этот год нужно отдать дань памяти великим Царским делам. И тогда и для нас круг разомкнется, а это значит, у нас появится шанс вспомнить, что мы царские, и вернуть себе былую славу и честь. И нужно этот шанс не упустить!

ОО «Образовательно-просветительский центр
им. Царя Николая II Александровича»

Автор проекта: Трушина И. А.

Выражаем глубокую благодарность Бацовой Е.В. и Федорову Е.В. за содействие
в осуществлении данного проекта