

С.Э. ОТОЛЯРСКИЙ.

=====

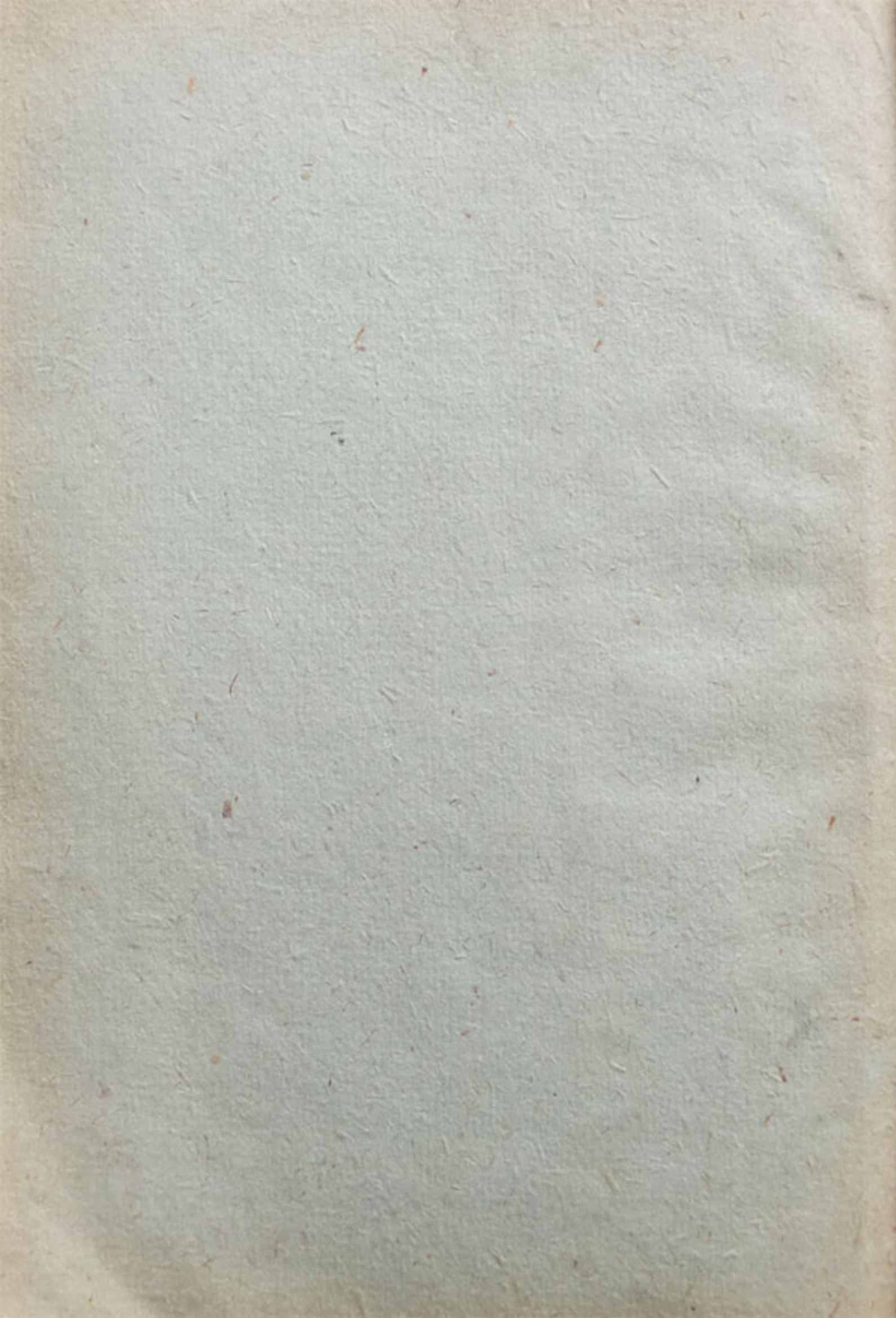
Старший руководитель кафедры В.Ю.
=====

В.М. Академии РККА имени т. ДОРОЖНИКОВА.
=====

КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК
РАЗВИТИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ МОРОСОВ АССОЦИАЦИИ
В РОССИИ С 1911 ДО НАЧАЛА 1918 ГОДА.

ДЕКАБРЬ - 1932 г.

=====



С.Э.СТОЛЯРСКИЙ.

Старший руководитель кафедры ВВС В.М.Академии РККА

имени т. ВОРОШИЛОВА.

КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ ОЧЕРК.

РАЗВИТИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ

с 1911 ДО НАЧАЛА 1918 года.

ДЕКАБРЬ - 1932 г.

КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ ДО НАЧАЛА 1918 ГОДА.

Морская авиация во флоте начал развиваться при службе связи Черного и вскоре же Балтийского флотов до 1912 года носила экспериментальный характер. Самолеты Картиса и Вуазен, приобретенные для службы Черного моря для боевой работы не могли быть пригодны. Теоретическая подготовка офицеров как армии, так и флота производилась на офицерских теоретических курсах авиации, при Политехническом институте, созданных "Отделом Воздушного флота - Особого Комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования", учрежденном в 1910 году.

Практическое обучение техники полета производилось в офицерской школе авиации, причем морские офицеры обучались на сухопутного типа самолетах. Начало планомерного развития морской авиации необходимо отнести к 1912 г., когда командующий Балтийским флотом адмирал Сосен возбудил перед Нач. Мор. Ген. Штаба вопрос о необходимости ее создания. В основу развития Морской Авииции был положен доклад нач. Вост. района ад. с. Б.м., обстоятельно мотивировавшего необходимость воздушных средств во флоте, разобравшего их задачи, наметившего организацию и в большой степени предположившего пути развития ее на Балтийском море. Поскольку развитие Морской авиации вплоть до начала 1918 г. по существу явилось проведением и расширением плана, положенного в основу этим докладом, приведем некоторые выдержки из него.

I - Определение задач воздушного наблюдения.

"Намеченная планом войны 1912 г. на Балтийском море центральная линия позиция Нарген-Норкалауд для принятия на ней боя требует для своей постановки 8 часов с момента получения приказа. Опасность внезапного движения Германского флота, отсутствие достаточного количества крейсеров для несения стратегической разведки требуют усиления наблюдения за морем на 160-200 миль от позиции, учитывая возможность перехода противника 20 узловым ходом, поэтому необходимо выставлять это zagrożение с началом натянутых отношений, за которым может последовать внезапный разрыв. Однако, если разрыв не последует, то постановкой zagrożения:

1/ выводится из строя почти весь боевой запас мин,

2/ на долгое время затрудняется и даже может быть прекращается деятельность торговых портов и нашей морской торговля в Восточной части Черного залива.

- 2 -

Единственным выходом из положения является установление воздушного наблюдения за морем на расстоянии не менее 200 миль от побережья, почти на параллели Гиндави.

2 - Необходимое оборудование воздушного наблюдения, вызванное оперативным планом.

Наилучшим пунктом воздушного наблюдения за всяким движением из Кили в Балтийское море и выносящим его до 410 - 425 миль от побережья является пункт около мыса Гамбургского флота в Данцигский залив. Отстояние этого места от ближайшего пункта берега, Либавы, на 175 миль делает невозможным обслуживание его в настоящее время ни одним из средств воздушного наблюдения. На параллели Либавы ширина Балтийского моря около 140 миль, считая радиус видимости с самолета 40 миль, радиус действия это должен быть в 100 миль. Это пока могут выполнить лишь управляемые аэростаты, но может быть в недалеком будущем удовлетворят и гидро-самолеты. Осуществление этой воны, наблюдению за средней частью Балтийского моря будет выдвинуто на 300-330 миль от побережья. Возможность прохода противника первой зоны в темное время суток требует оборудования второй зоны воздушного наблюдения отнесенной к северу от первой. Такой зоной является расположение воздушной станции на острове Эзель, чем наблюдение за северной частью Балтийского моря будет вынесено до 185-230 миль от центральной позиции. Радиус действия самолетов должен быть, как и в первой зоне, 100 миль. Таким образом идеальным оборудованием воздушного района службы связи было бы устройство двух станций /в Либаве и на острове Эзель/ с отдаленными управляемыми аэростатами или, что может быть окажется выполнимым в недалеком будущем с авиа-отрядами из гидро-самолетов с большим радиусом действия.

Не останавливаясь на мотивировке и разборе возможного оборудования с бывшими в то время гидро-самолетами /1913г./ перейдем к следующему обзору.

3. - Очеродь выполнения задач воздушными средствами применительно к нуждам флота. -

Выполнение задач воздушными средствами применительно к нуждам флота, т.-е. разведки и борьбы с подводными и

воздушными силами, может быть произведено лишь постепенно. В области морской воздушной разведки прежде всего должна быть организовано наблюдение за морем опирающееся на берег, что и составляет прямую задачу службы связи. Задачи применения самолетов для совместных действий с флотом как по разведке, так и по активным боевым действиям, как-то: бросание бомб, применение метательного оружия для борьбы с воздушными разведчиками противника и связанное с ним маневрирование воздушных средств, а равно и задачи борьбы самого флота и его береговых батарей с воздушной разведкой, неизбежно должны быть отложены во вторую очередь, так как всякое дело можно делать только сначала.

4 - Организация наблюдения за морем воздушными средствами.

В применении к задачам службы связи, а следовательно и к задачам входящего в ее состав наблюдения за морем с воздухоплавательных средств, цель стратегической разведки может быть сформулирована так: "Есликое движение противника в пределах той части моря наблюдения, на которой возложено на данные средства /посты, воздушные средства/ должно быть ими обнаружено и о нем должны быть своевременно извещены соответствующие части флота и Начальствующие лица". Это требование выдвигает необходимость непрерывности наблюдения за морем или, при невыполнимости таковой, некоторой необходимой и достаточной периодичности наблюдений, обеспечивающей невозможность для противника миновать зону наблюдений не будучи обнаруженным".

Далее, определяя число необходимых воздушных средств для обслуживания одной зоны, докладчик сводит их при двух управленческих составах в воздухоплавательный отряд и при семи в авиационный отряд. Для нужд каждого отряда, в при благоприятных географических условиях и нескольких отрядов одновременно, должна быть учреждена станция воздушного района. Она должна иметь достаточную по площади воздушную гавань для гидросамолетов предпочтительно закрытую гавань, ангары по числу самолетов станции, магазины запасных частей и небольшие строения с некоторым оборудованием для простейших починков, складов для бензина и масла, жилые помещения, метеорологическую воздушную станцию, передаточный радиотелеграфный и наблюдательный береговые посты. Такая станция была названа станцией I-го разряда и намечена для Балтийского моря в Лубаве и на острове Озель, причем Лубава благодаря удобству подвоза названа центральной

ной, на которой должны быть сосредоточены донесения всего воздушного района и распорядительные и хозяйственные управления района. Ввиду большого расстояния до станций 1-го разряда, необходимо оборудование промежуточных пунктов, обеспечивающих возможность отступления самолетов, при подходе главных сил противника, к северу ближе к флоту, т. е. к Ревелю и для совместных действий с ним. Этими пунктами намечены Ливерорт и Оденсхольм, где должна быть воздушная пристань, запас топлива и масла, малая метеорологическая станция, маломощная радиостанция, наблюдательный пост и жилые помещения. Кроме того, по развешиванию мобилизации в Ревеле должна быть оборудована запасная станция первого разряда для всех самолетов района. В мирное время эта станция должна развешиваться на время маневров флота для совместного действия с ним. Кроме того, на ней должна храниться большая часть запасных частей, которые не вытесняются в России (которые и хранить ближе /Дибавы/ опасно".

Доклад и сметы, поданные 29 мая 1912 г. начальником службы связи Черноморского флота, одобренные Командующим морскими силами Черного моря представляют основания организации авиационных отрядов службы связи Черного моря.

"Посты в районах Черноморского побережья имеют сравнительно с протяжением моря, незначительные зоны наблюдения. Это обстоятельство получает особенно серьезное значение в наземных районах, как находящихся на важных морских путях /Тарханкут/, обеспечивающих подходы к вспомогательным базам /Керчь/, так и в особенности к пограничным с иностранными государствами и данговым по отношению к сухопутным театрам войны /устье Днестра и Поти/. Поэтому авиационным отрядам в данных районах могут быть даны следующие задачи:

1/ Днестровскому отряду

- а/ наблюдение за побережьем до устьев Дуная.
- б/ " " морскими путями от юга к Одесскому заливу.
- в/ " " операциями в Одесской заливе и на Тендре.

2/ Тарханкутскому

- а/ наблюдение за морскими путями южно Тарханкутского мыса.
- б/ " " Керченским заливом до Тендра.

3/ Керченскому

- а/ Ослабление подходов к Керченскому проливу вдоль

всей знаменной полосы побережья от мыса Чауда до мыса
Триш.

4/ Поттискому

- а/ наблюдение за прилетающими в воздушном пространстве от
Оченчи до Батума.
- б/ связь по побережью /нет прибрежных дорог/.
- г/ освещение подходов к Батуму.

Общее распределение может выразиться в следующем
виде:

Центральн. станция		Ст. I разряда	Ст. II разг.

Сев. возм. район	Севастополь	Тарханхут	Тендра
Сл. св. Черн. моря	-	Днестровский лиман	Шепбурни.
авиа стр. - I		Авиа стр. - 1	

Вост. возм. район	Керчь	Поти	Сухум
Сл. св. Б. Моря	-	-	Батум
авиа стр. - I		Авиа стр. - 2 "	

Нач. Мор. Геч. Штаба об'яснительной запиской к численности
стоимости устройства авиационных станций Морского Водост.
докладывает о предположении в 1913 году приступить к обо-
рудованию в служебных целях Балтийского и Черного морей
авиационных отрядов, состоящих из гидросамолетов и распо-
ложенных в различных пунктах побережья. Мотивируя и об'-
ясняя какого рода оборудование должно быть сделано, общее
число станций и распределение их по побережью морей, -
предположено следующее:

Рзряд станций	В Балтийском море	В Черном море.
Станции I разряда	Порт Им. Ал. Ш /Дибана/ Остров Эгелъ 2	Севастополь Истревский Тарханхут Керчь Поти 5
Станции II разряда	Виндава Остров Оденахольм 2	Тендры Кербасан Сухум Батум I
Запасн. станц. I разр.	Ревель I	

Все строительство авиационных станций предполагается вести для Балтийского моря в один год, для Черного моря - в два года.

1913 год			1914 год.		
Ст. I разр.	Ст. II разр.	Запасн.	Ст. I разр.	Ст. II разр.	Запасн. станц.
Балт. море 2	2	I	2	2	-
Черное 3	2	-	2	2	-
Всего:	5	4	2	2	-

Стоимость работ всего оборудования определялась

	1913 год.	1914 год	Итого:
Балт. море	488.393 р.	-	488.393 р.
Черное "	370.766 р.	339.649 р.	710.415 р.
Всего:	809.159 р.	339.649 р.	1.148.808 р.

Организованная в Петербурге опытная гидростанция вместе с двумя самолетами переверстана в Либаву и осенью 1913 г. приступлено к полетам. В том же году авиационная станция окончательно оборудована и снабжена гидросамолетами /самолет/. В 1913 году приступлено к разработке "положения о службе связи", которое утверждается и обьявляется в приказе по флоту и морск. ведомству 18 авг. 1914 г. за № 260. Вскоре же вводится к дополнению к штату Мор. Ген. Штаба /авиационный проект 12 мая 1913 г./ специальный отдел называемый "Организацей авиации и воздухоплавания в Морской ведомстве".

К началу войны 1914 года оборудование побережья намеченное по первоначальному плану почти полностью закончено. Однако, с самолетами дело обстоит хуже. На снабжении имеются гидросамолеты со слабыми тактико-техническими свойствами. "Морис-Фарман" с мотором "Рено" 75 HP со скоростью около 80 км. поплавкового типа и "ФА" с мотором "Гном-Моносупап" 100 HP, со скоростью 105-110 км. типа "летающая лодка". Заказанные в Америке гидросамолеты "Кертиса" в 1914 г. 1915 г. оказались для службы непригодны из-за недостатка мотора /системы смазки/. В мае 1915 г. открывается на Роттенском острове в Петербурге первая для практического обучения полетам "Офицерская Школа Мор. авиации". К этому времени создается эскадрилья Петербургский первый хороший для учебных целей гидросамолет "М 5" с мотором "Гном-Моносупап" 100 HP и скоростью около 110-115 км. К сентябрю 1915 года выясняется недостаточная пропускная способность существующей в Петербурге Морской Школы принужденной по климатическим условиям бездействовать зимой и открывается отделение "О. Школы Мор. ав." в Баку с расчетом начать свою деятельность со весны 1916 г. Потребность в морских летчиках во флоте вызывает прикомандирование нескольких армейских офицеров, окончивших сухопутные летные школы, для переучивания на морских самолетах в целях ускорения удовлетворения нужд флота в воздушном наблюдении и разведке. Кроме этих школ при Петербургском Политехническом Институте на время войны учреждаются "Теоретические курсы авиации" для охотников флота.

Приказом Нач. Мор. Штаба Вост. Главкоманд. от 9-го июня 1916 г. № 144 учреждается при авиации Частноморского флота отряд гидроавиации для отыскания и уничтожения неприятельских подводок, а также для наблюдения за морем вне видимости береговых постов, для несения разведочной и сторожевой службы и других боевых целей /4 стрж./.

Приказом Нач. Мор. Штаба Вост. Главком. 29 авг. 1916 г. № 261 на время военных действий введено "временное положение об авиации и воздухоплавании Черного моря", которым на авиацию и воздухоплавание возлагаются:

а/ атака неприятельского флота, его баз и укреплений.

б/ борьба с неприятельским воздушным флотом.

- в/ Борьба с подводными лодками.
- г/ Разведка и наблюдение.
- д/ Охрана флота в море.
- е/ Корректировка арт. огня.

Нач. Ав. и Воздух. Черного моря подчиняется непосредственно Командующ. флотом на правах флагамена отдельно командующего.

Авиация и Воздухоплавание Черного моря подразделяется на:

а/ Дивизион гидро-крейсеров - состоящий из 4-х гидро-крейсеров, каждый из которых несет на себе один кораб. авиа-отряд.

б/ Три прибрежных воздушных района:

1- Северный - от полуночного рукава Дуная до Керчи в составе:

станции I разряда - Старик /I отряд/
Ак. Мечеть - /I отр./
Алуглая Бухта /3 отряда/.

II- Кавказский - от Керчи до Батума в составе:

станций I разряда - Керчь /I отр./
Новоосесийск /I отряд/
Туансе - /I отр./
Сухум - /I отряд/.

III- Черный - от Батума на запад по Анатолийскому побережью в составе:

станций I разряда - Батум - /I отр./
Риве - /I отр./
Платона - /I отр./

в/ Станции воздухоплавательных аппаратов и змейковых аэростатов.

В течение 1916 г. обе линейные школы выпускают ежегодно около 20 мерседетчиков. К 1916 г. создается заводом Цетинина боевой гидросамолет "М 9" с относительно большой грузоподъемностью и районом действия.

Приказом Нач. Мор. Штаба от 30 ИЮЛЯ 1916 г. № 428-об"примется "положение" о службе мор. авиации и воздухоплавания в Рос. Флоте", чем она выделяется из состава службы связи и принимает общую для флота организацию. На обоих главных морских театрах Балтийском и Черноморском, создаются воздушные дивизионы в составе 2-х бригад и корабельной авиации в каждом. Организация морских воздушных частей на обоих морях представляла собой следующее:

Воздушная дивизия Балтийского моря.

1-я воздушная Бригада - из частей Балтийского воздушного района в составе 3-х воздушных дивизионов из 3-х воздушных отрядов по 6 действующих самолетов в каждом, 3-х воздушных станций и 6 зарядных постов.

2-я воздушная Бригада - из частей Ботнического воздушного района в составе 3 воздушных дивизионов - 2-х из 3-х и 1-го в два воздушных отряда по шести действующих самолетов в каждом, 3-х воздушных станций и шести воздушных постов. Отряд корабельной авиации в составе 4-х действующих самолетов в авиационного судна "Орлица".

1-я воздушная Бригада в хозяйственном отношении приписана к Ревельскому порту, 2-я воздушная Бригада и авиационное судно "Орлица" - к Свеаборгскому порту.

Воздушная дивизия Черного моря.

1-я воздушная Бригада - в составе 2-х воздушных дивизионов из 3-х воздушных отрядов по шести действующих самолетов в каждом, 2-х воздушных станций и 7 воздушных постов. Отряд корабельной авиации из 4-х авиационных судов, одного воздушного дивизиона из 4-х воздушных отрядов по 8 действующих самолетов в каждом, одной воздушной станции, отряд дирижаблей переименованный в 3-й воздушный дивизион. 1-й воздушной Бригады.

2-я воздушная Бригада - в составе 3-х воздушных дивизионов из 3-х воздушных отрядов по шести самолетов в каждом, 3-х воздушных станций и 9 воздушных постов. В хозяйственном отношении 1-я воздушная Бригада приписана к Севастопольскому порту, 2-я воздушная Бригада - к Батумскому порту. В Белом море предполагается формирование Воздушной Бригады Особого назначения.

К началу 1917 г. состав Мор. авиации возрос до:

Материальная часть	самолетов	упр. аэростатов.
Балтийское море	88	
Черное	152	4-е малые типа "Астра-Тордес".
Школа мор. ав.	24	

Всего: 264 самол. 4 управл. аэрост.

Личный состав	Балтийск. м.	Черное м.	Всего
1/ Офицеров	96	115	211
Из них летчиков	44	45	89
2/ Матросов	1339	1039	2378
из них летчиков	1	11	12

Расчет Мор. Штаба Вост. Главном. потребностей Морской Авиации на первую половину 1917 г. при положении, что срок службы гидросамолета 6 месяцев при условии, что всем корабельным отрядам нужно 100 % и прибрежным 50 % запас или фактически для кораб. авиации срок службы гидросамолета 3 месяца, а прибрежной 4 месяца. Исходя из этой нормы: для Черного моря общее число самолетов и моторов на полгода будет:

13 прибрежных отрядов по 9 1/2 : : : 117 самол.
4 кораб. : : : 16 2/3 : : : 64 "

Всего: 181 "

4 или моторов : : : : 181 мотор
15 % моторов в запасе : : : : 27 "

моторов : : 208 "

Для Балтийского моря на год.

17 прибрежн. отрядов по 9 1/2 : : : 153 самол.
1 кораб. отряд. по 8 3/4 : : : 8 "
17 прибреж. отряд. авиации самол. по 6 : : : 106 "
морских истребит. : : : 51 "
Для назначения на суда : : : 20 "

Всего: 338 "

На полгода : : : : 169 самол.
моторов к ним : : : : 159 моторов
15 % моторов запас. : : : : 25 "

Всего моторов 194 мотора.

И-меч.: 1/ 6 действующ. в отряде
2/ 8 действующ. "
3/ 4 действующ. "

Таким образом общее число всех самолетов для нормальной работы частей должно быть 350 самолетов.

На случай возможного выхода большого числа самолетов из строя налетами противника и т. под. необходимо иметь запас и в самолетах хотя бы 15 % 53 сам.
тогда общая потребн. в самол. частях будет 403 самол.

Кроме того, считая большой износ самолетов в школах на месяц им нужно отпустить не менее 10 штук.
На полгода 60 самолетов.
моторов к ним 60 моторов
" запас 15 % 9 "

Всего: мот. 69 : моторов.

Помимо этого возможная потребность в новых самолетах, например, для Балтийского моря и Мурманского побережья вызывает иметь некоторый резерв исчисляемый для морской авиации 30 самолетов.
Моторов к ним учитывая 15 % запас 35 моторов.

Сверх того, желательно получить 40 моторов Роллс-Ройс, что даст возможность сконструировать самолет большой грузоподъемности-аэропланосец. Таким образом общая потребность морской авиации на первую половину 1917 года в самолетах выражается:

1/	Черное море	181
2/	Балт. море	169
3/	Запас	53
4/	Школы	60
5/	Резерв	30

На пол-года всего: 493 самолета,

и общая потребность морской авиации в моторах будет:

1/	Черное море	208	мот.
2/	Балт. море	194	
3/	Запас 15 %	53	
4/	Школа	61	
5/	для срочн. потреб.	35	
6/	Сам. больш. грузоподъемн.	40	

На полгода всего 593 моторов.

25 февраля 1917 г. приказом № 54 по Управлению Беломорским и Мурманским районам объявлено "Положение" о "Воздушной бригаде особого назначения" на правах воздушной дивизии, имевшей своим назначением обслуживать флотилию Северного Ледовитого Океана и прочих морских частей не входящих в состав Балтийского и Черноморского флотов, а также для подготовки авиационных резервов. В состав ее должно было войти до 6-ти воздушных дивизионов по 10 отрядов в каждом. При ней же должны были состоять классы для подготовки специалистов для морск. авиации.

Классы должны были быть следующие:

А. Офицерский.

Б. Матросов.

- 1/ Воздушного боя
- 2/ Специальные
- 3/ морских летчиков
- 4/ морск. летч. наблюд.

- 1/ летчиков ав. ун. оф.
- 2/ авиаци. ун. оф.
- 3/ авиа-моторных ун. оф.
- 4/ авиа-фотограф.
- 5/ авиа-телеграф.
- 6/ авиа-артиллер.

Дислокация частей морск. авиации Черного моря в январе 1917 года была такова:

Штаб воздушной дивизии Черного моря . . . Севастополь
 Штаб 4-й воздушн. бригады Севастополь
 Штаб 11-й воздушной бригады Батум
 Воздушные дивизионы Севастополь, /круглая бухта/
 Одесса, Керчь, Туапсе, Батум.
 Воздушные станции - Феодосия, Ялта, Евпатория, Ак-Ма-
 четь, Золотарь, Овдьяковск, Гендзя, Кларовка,
 Анапа, Геленджик, Сочи, Пидунда, Сухум, Потт,
 Ризе, Платана.

Штаб дивизиона корабельной авиации . . . Севастополь
 Отряд дирижаблей Севастополь
 Станция змейковых аэростатов Балаклава
 /см. рис. 3/

В мае 1917 г. состояние и дислокация частей возд. дивизии Балт. моря представляло собой следующее: /рис. 4/
 Штаб воздушной дивизии Балт. моря - Ревель.

I Воздушная Бригада.

<u>Дивизион</u>	<u>Отряд</u>	<u>Состояние</u>	<u>Место</u>	<u>Назначение мес.</u>
I дивизион	АЭ	действует	Гапсаль	пост
"	ВЛН	"	Гоган- гольм	"
"	ВЕД	"	Ревель	станция

Дивизион	Отряд	Состояние	Кесто	Назнач. место
I гидро	ПЛАНОВЫЙ	действует	Кильконт	станция
"	КОБРО	"	Церель	пост
"	ЕСТЬ	"	"	"
II гидро	МЫСЛЕН	"	Ветдер	пост
"	ЗЕМЛЯ	"	Арэнсбург	"
"	НМЕ	еще не дей-	Лансаль	по обстановке
		ствует.		

4-я Воздушная Бригада - Гельсингфорс.

IV гидро	ЛЮДИ	действует	Дегере	Станция
"	МЫСЛЕН	еще не дей-	Эккере	пост
"	НАН	ствует.	Кавбарг	"
У гидро	ОН	действует	Мяг.сузунд	станция
"	ПОКОА	еще не дейст.	Мяг.	пост
"	РИА	"	Мяг.	"
VI гидро	СЛОВО	еще не дейст.	Або	станция
"	ТВЕРДО	"	Дисперте	пост

Корабельная авиация на эскадренном судне "Оджда" находится по обстоятельствам. В каждом отряде из шести самолетов в корабельн. 4 самолета. Самолеты типа "М9", по мере поступления с завода зачисляются "М 15" в истро-отрядах самолеты типа "М 11" и "Альпос" /сухоп./. Отряды комплектованы не полностью - на II отрядов имеется 48 летчиков.

3. Кроме того из года приказом 19 июня 1917 г. № 165 части Возд. Бригады особого назначения переименовываются: 2-й воздушный дивизион - в Петроградскую школу морской авиации, 4-й воздушный дивизион - в Норскую школу воздушного боя, 5 и 6 " - в Бакинскую школу морск. авиан.

К началу кампании вышло "Наставление для боевых действий воздушной дивизии на 1917 г.", в котором отмечены основные задачи возлагаемые на морскую авиацию.

- 1/ воздушная разведка:
а/ для наблюдения за морем
в/ для обследования участка моря, борьба с подводными лодками.
с/ берега - фотографическая разведка/

- 2/ Воздушный бой
- 3/ Бомбохвостание
- 4/ Корректировка стрельбы

4 июня 1917 г. учредителем "Учреждение Морской авиации и воздухоплавания" [У М А], на которое возложены следующие задачи:

- 1/ разработка вопросов морской обороны.
- 2/ " " организации частей и учреждений авиации воздухоплавания и автомобильного дела во флоте и морском ведомстве.
- 3/ рассмотрение и разработка всех технических вопросов, проектов, чертежей, смет и прочего по авиации, воздухоплаванию и автомобильному делу.
- 4/ производство хозяйственных операций.
- 5/ наблюдение за исполнением заказов.
- 6/ Задавание и руководство школьно-учебным делом.
- 7/ Личный состав морской авиации.
- 8/ Разработка технических вопросов авиации
- 9/ Учет материалов и имущества.
- 10/ Научная разработка вопросов по авиации.

У М А состояло из отделов: 1/ учебно-строевого, 2/ технического, 3/ хозяйственного, 4/ научно-опытного и общей канцелярии. Кроме того, в его ведение входили: 1/ нейтральный склад мос. ав. в воздухе, 2/ Экспериментальная станция, 3/ Батареи наблюдения за изготовлением автомобильного имущества. Замор же У М А вошло с заданием в московское министерство о создании при нем "Бюро вооружения моск. самолетов" с частями:

- 1/ АРТИЛЛЕРИЙСКОЙ - для ведения дела вооружения самолетов пушками, пулеметами, ружьями, бомбами, прицелами и

наиболее целесообразно.

2/ тех взаимоотношений будущего ведомства Авиации к флоту и морскому министерству с одной стороны, и армии и воен. ведомству с другой.

Верховная морская коллегия рассмотрев доклад У. И. А. постановила 11 января 1918 г. "попрос о соединении управлений временно приведенном в исполнение отложить и разработать проект урегулирования штаблений". Приказом по Армии и Флоту 25 мая 1918 г. У. И. А. составлено при Морск. Коллегии и образована междоветовственная Комиссия, которая проработала до 1920 г., когда это событие окончательно произошло.

Балтийское море.

В конце сентября и начале октября 1917 г. немцы высаживают десанты на островах Эзель и Даго и захватывают их. С захватом островов гибнет все авиационное имущество и оборудование имевшееся там, за исключением нескольких уцелевших в Гапсаль самолетов. 15 декабря 1917 г. подписывается договор о перемирии между Россией и Четверным Союзом. Начались заседания мирной Конференции в Брест-Литовске. 28 января 1918 г. переговоры прерываются. 10 февраля Русская делегация передает объединенным делегациям Четверного согласия письменное заявление о прекращении войны между Россией и Четверным союзом - Германией, Австро-Венгрией, Турцией и Болгарией. Приказом по флоту и морскому ведомству 13 февраля объявляется частичная демобилизация флота. 18 февраля на южном берегу Финск. залива снова началось наступление Германских войск. Смергнутое рабочим Финское буржуазное правительство устанавливает восстание белой гвардии охватывающее сев. часть Финляндии. Начинается частичный захват и снятие и эвакуация распоряжением Центробалта в Абс-Оландской позиции постов службы связи и авиационных станций Имперте, Кевберг, Даргев. Будущая Германскими войсками наступление на Ревель принуждает вместе с переходом флота в Гольснирфосс эвакуировать и имущество 1-й возд. бригады. 3-го марта 1918 г. в Брест-Литовске наконец подписывается мирный договор с Германией. С 4-го марта 1918 г. часть судов флота во льду переходит в Кронштадт. 25 марта Нач. мор. сил. отдается приказ эвакуировать в Ревель России Возд. див. Балт. флота. С переходом флота в Кронштадт часть имущества Возд. дивизии, спасенная от захвата, перевозится в Петербург. 27 апреля приказом Мор. Генштаба Возд. див. Балтийского флота, штаб-б. бригады и штаб. отрядное судно "Ослица" расформируются. О-

непрерывно из состава воздушного дивизиона сформировывается вновь "Бригада особого назначения" в составе 3 дивизионов: гидро-дивизиона в три отряда в Одессе, Истродивизиона в три отряда в Красном селе и гидро-дивизион в два отряда в г. Самаре. Направленный в Самару гидро-дивизион во время восстания Чехо-словаков /май-июнь/ захватывается последним. Имущество полностью остается в Самаре и попадает в руки чехословаков; к которым перешел офицерский состав дивизиона. Команда дивизиона, вооружившись пулеметами и винтовками вместе с частями Красной армии одерживая наступление Чехо-словаков и отходит к Киеву, после сдачи которой от всего личного состава остается около 60-70 человек, собирающихся в Нижнем-Новгороде для переформирования.

Черное море.

На Черноморском побережье с момента Октябрьского переворота Румынское командование занимает гражданскую Советской власти позицию. Вскоре Румынские части вторгаются в Бессарабию и захватывают ее, продвигаясь на линию реки Днестр. Опернистая составившим рабочими Центральная Рада захватившая власть на Украине, бежит в Антверп и заключает договор с Австро-Германской коалицией. Учитывая военную слабость России и желая увеличить свою экономическую базу за счет России, Германские армии вступают в пределы Украины, достигают Харьков, и организуются в армию. Одновременно, наступая по закавказскому побережью, Турецкая армия захватывает Батум. Не желая сдаться в руки Германцев флот отходит в Новороссию, где большая часть черноморского флота и тонится. Таким образом с гибелью черноморского флота и захвата всего побережья румынскими, германскими и турецкими частями полностью гибнет и Воздушная дивизия Черного моря.-

/СТОЛЕТСКИЙ/

История гидроавиации в России на вооружении
в частях морской авиации до 1918 г.

Год нахождения в строю	1913 г.	1913-1914 г.	1914-1915 г.	1915 г.	1916-18 г.	1916-17 г.	1917 г.	1917 г.	1917 г.
Тип самолета	"Скорый 10" Русско-Вост. в Петрогр.	"Ф.В.А." Лебедев в Петрограде	"Морис Фармет" Франция	М.5	М.6	М.16	М.11	М.15	М.Н.
Размах	17,5 м.	13,68 м.	16 м.	18,620 м.	16,000 м.	19,015 м.	8,750 м.	14,485 м.	30,3 м.
Длина	8,5 -	8,81 м.	10 м.	8,800 -	9,000 м.	8,750 м.	7,650 м.	8,400 -	16,5 м.
Высота	3,08-	2,98 -	3,8 -	3,130 -	3,250 -	3,310 -	2,310 -	3,000 -	4,5 -
Тип мотора	"Аргус"	"Гном Моноспая"	"Рено"	"Гном Моноспая"	"Сальмсон"	"Сальмсон"	"Гном Моноспая"	"Успено-Спринг"	"Гном-Спринг 2х1500"
	115 нр.	100 нр.	80 нр.	100 нр.	150 нр.	150 нр.	100 нр.	150 нр.	Рено 2х2500
Вес пустого самол.	-	470 кгг.	465 кгг.	660 кгг.	900 кгг.	840 кгг.	560 кгг.	850 кгг.	6,500 кгг.
Вес полезн.нагр.	-	170 кгг.	175 кгг.	300 кгг.	450 кгг.	380 кгг.	250 кгг. вкл. боевую	350 кгг.	-
Полетный вес	-	640 кгг.	640 кгг.	860 кгг.	1410 кгг.	1200 кгг.	810 кгг.	1340 кгг.	-
Нагр. на 1 кв.мт.	-	20,8 кгг.	-	25,3 -	28,2 -	20,6 -	31,0 -	27,5 -	-
Нагр. на 1 нр.	-	6,4 кгг.	8 кгг.	8,85-8,9 -	9,4	8,66 кгг.	8,1	8,8 -	-
Вес вкл. гр.	-	-	-	140 -	355 -	365 -	140 -	235 -	-
Вес горючего	6 - 88 кгг. мас.- 8 "	6 - 180 кгг. м - 40 "	6 - 125 кгг. м - 14 "	170	250 -	185 кгг.	115 кгг.	120 -	-
Макс. скорость у земли	100 клм.	105 клм.	90 клм.	110 клм.	100 клм.	105 клм.	140 клм.	125 клм.	-
Скорость подним.	-	-	-	3,5'	7'	-	-	-	-
1000	18'	12'	20' - 30'	9'	14'	-	5-7'	7'	-
2000	45'	40'	50' - 60'	30'	40'	-	12-17'	-	-
3000	-	-	-	-	2400-60'	60'	-	30'	-
Объем бенз. баков.	-	-	-	200 лтр.	2 бак. по 45 лтр. 1 бак по 225 -	225 лтр.	125 лтр.	26.-19 лтр. 16.-215 -	-
" масла "	-	-	-	21 -	22 -	18 -	-	30 -	-
Потолок	1500 м.	2500 м.	2000 м.	-	-	-	-	4000 м.	-
Продолж. полета	-	-	-	4 часа	5 час.	5 час.	2 часа	5 час.	-
Вооружение	-	-	-	нет	3 зикора или 1 бак. бомб по 4 пуд. иногда 57 м/м пушки	1 бак. или 2 зикора	1 бак. или 2 зикора, бомб по 4 пуд.	1 бак. или 2 зикора, бомб по 4 пуд.	2 пулем. 7,62 мм

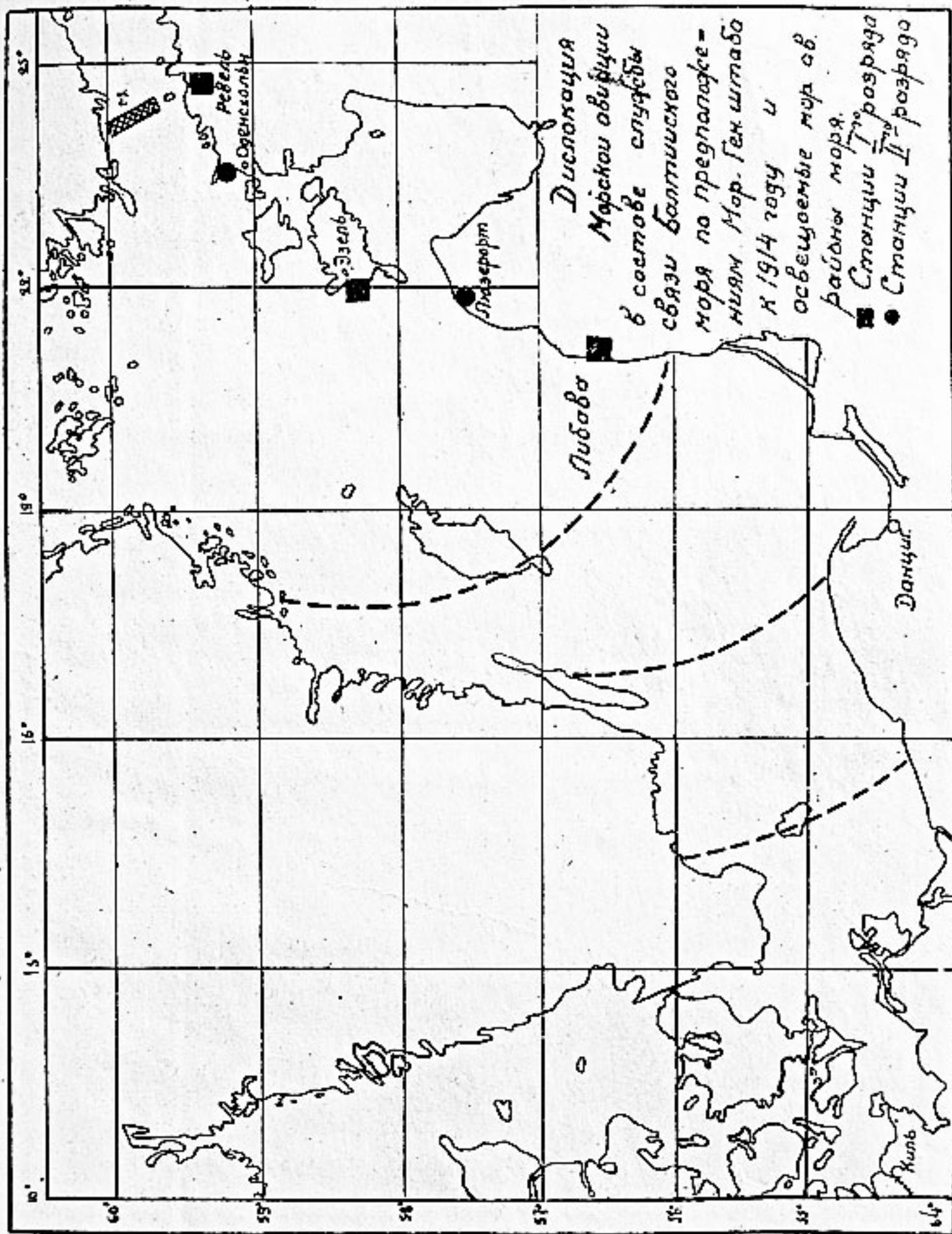


Рис. 1

Дислокация морской авиации в советские периоды связи Черного моря по предположениям Мор. Ген. Шта. к 1914 году и освещаемые мор. ав. районы моря.

■ Станции I^{го} разряда
● Станции II^{го} разряда

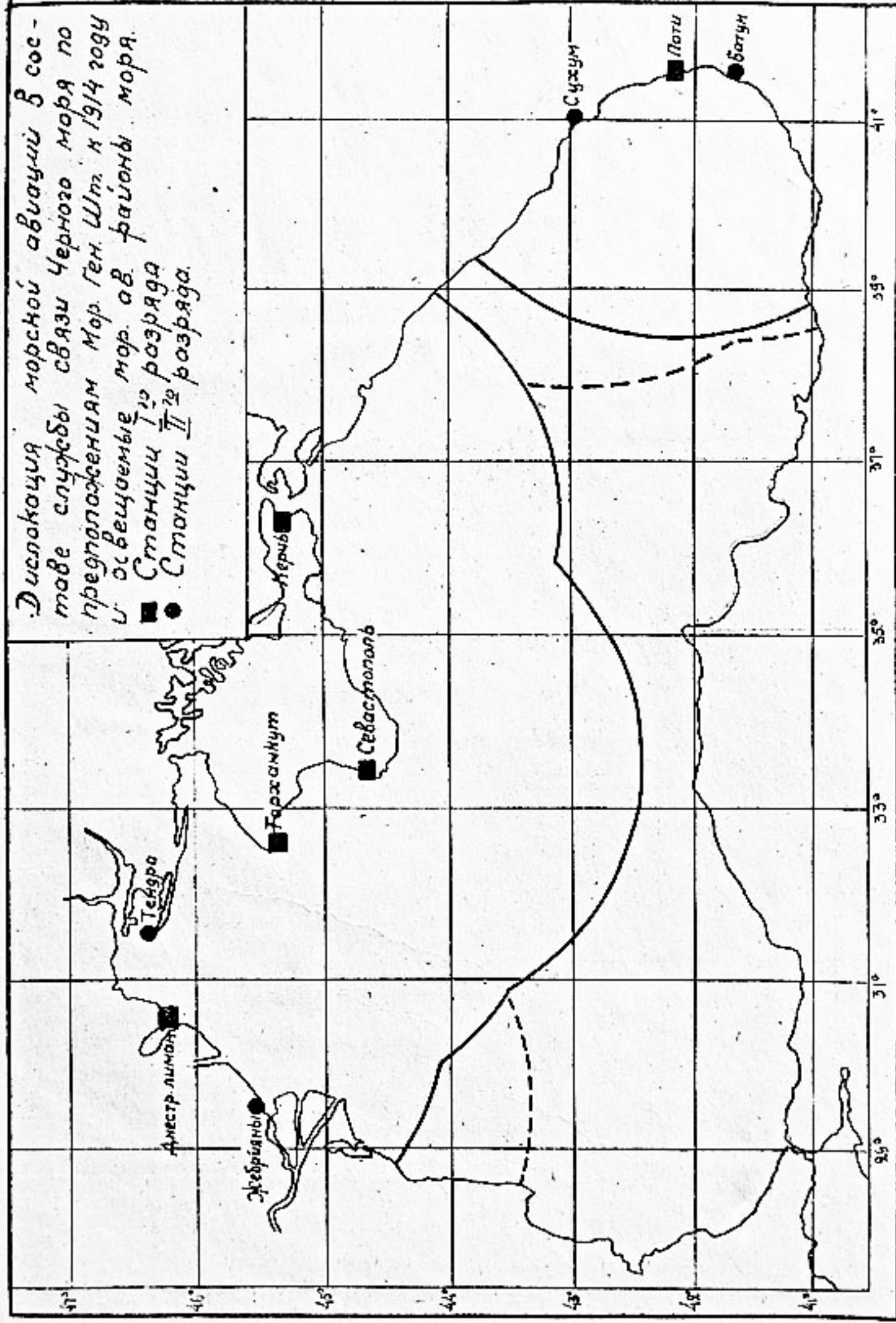


Рис. 2.

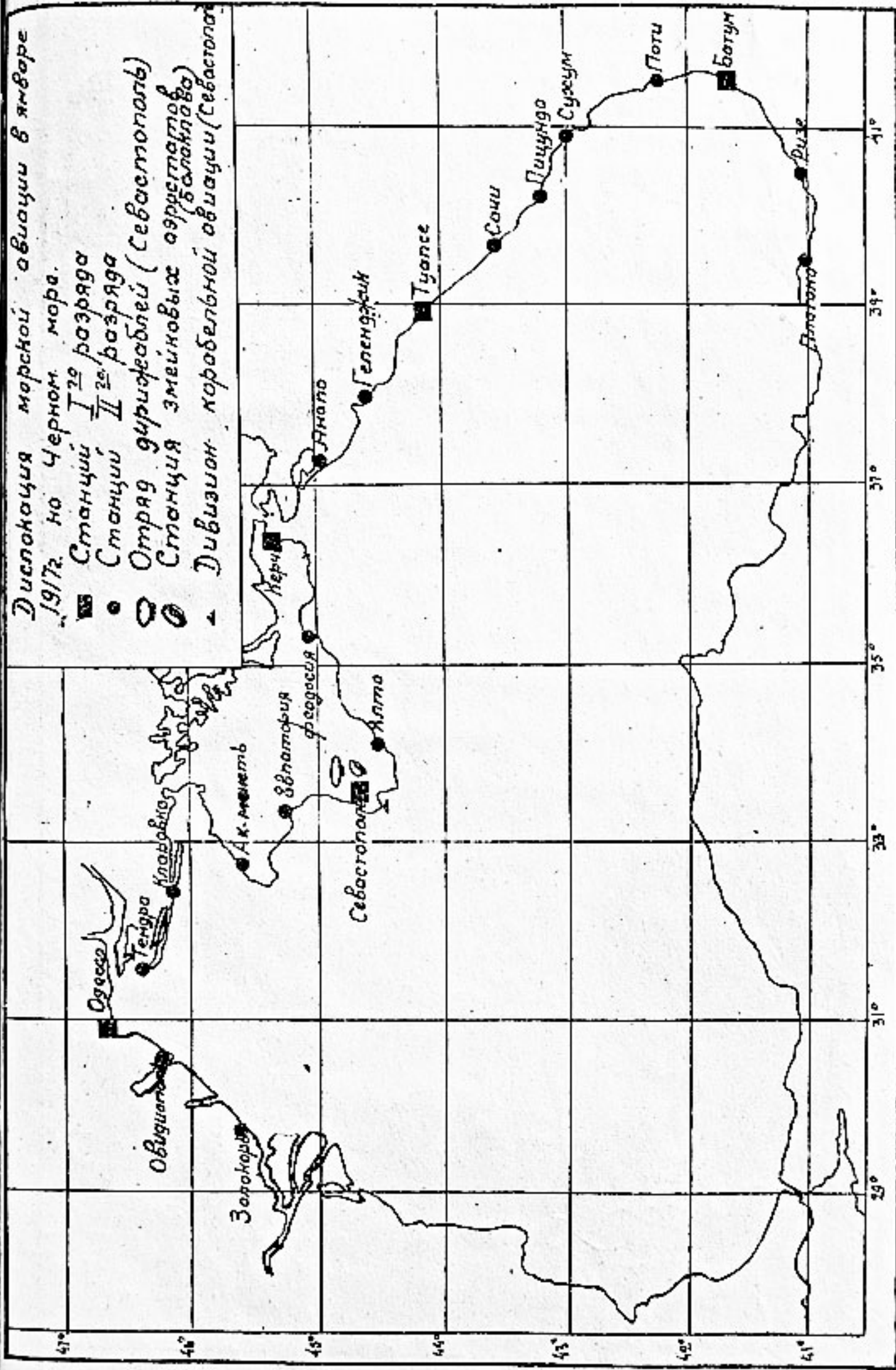
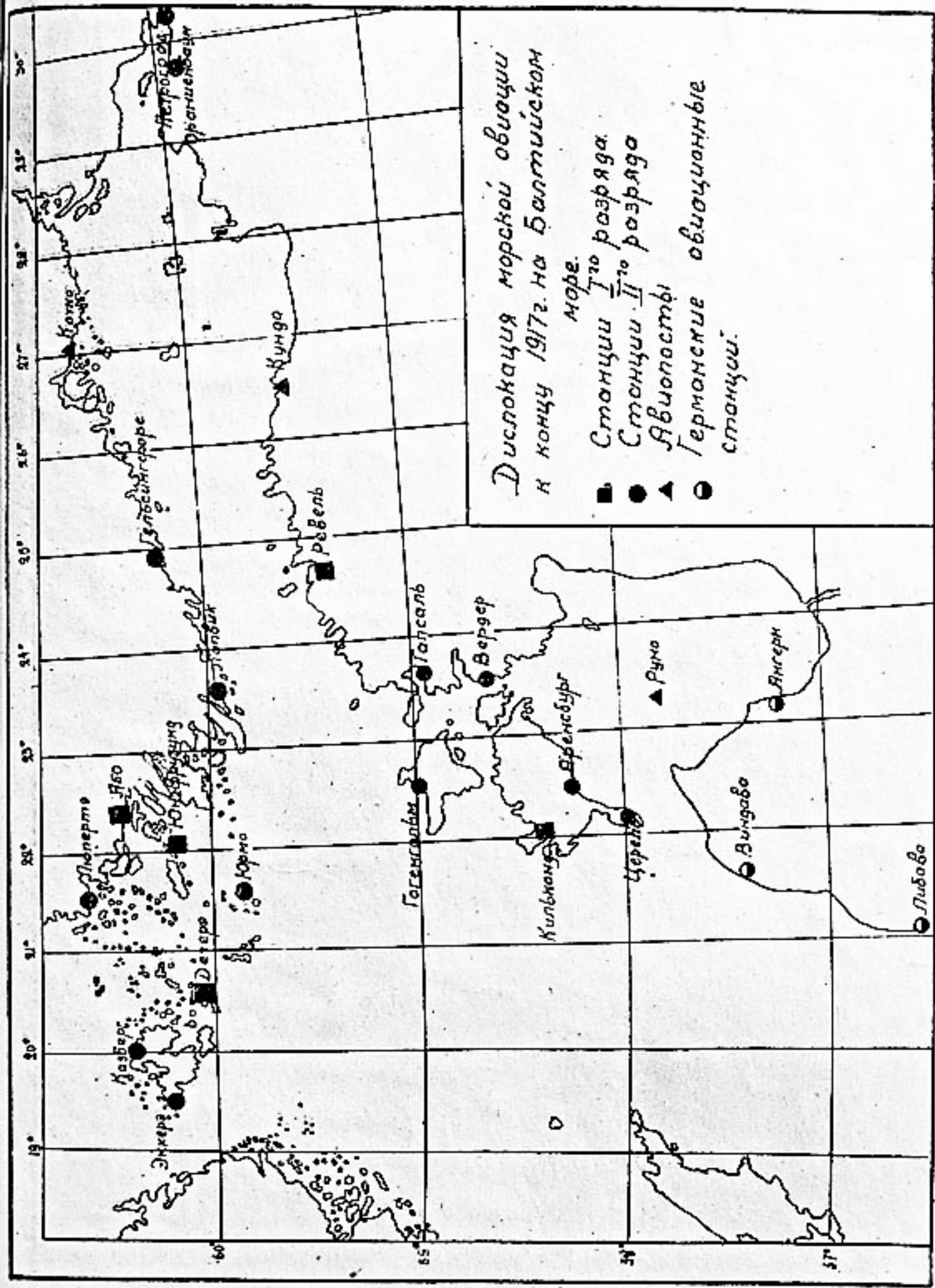
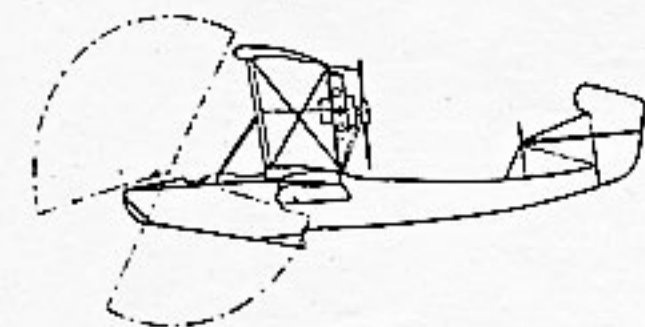


Рис. 3



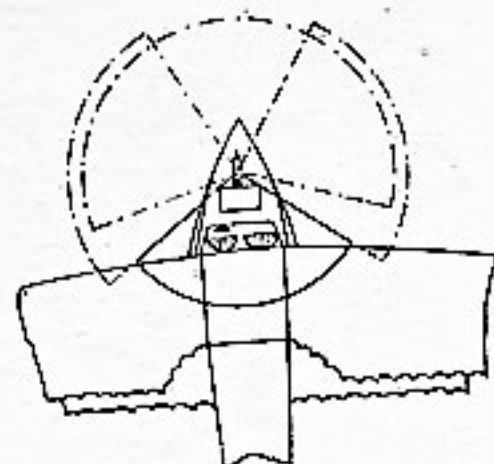
Proc. 4.

Самолет „М-9“



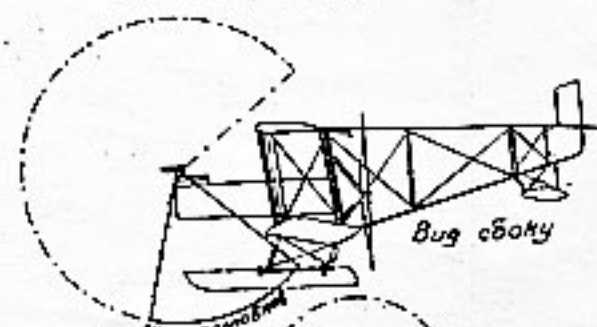
Вид сбоку

Рис. 5.

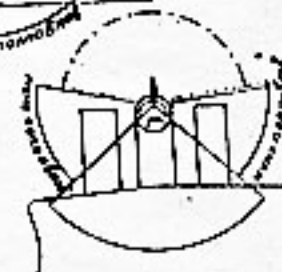


В плане

Самолет „М-16“



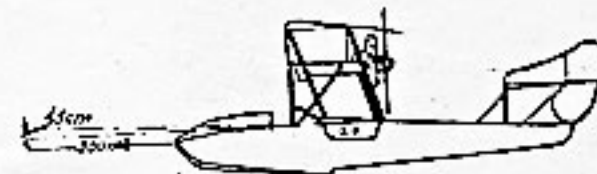
Вид сбоку



В плане

Рис. 6.

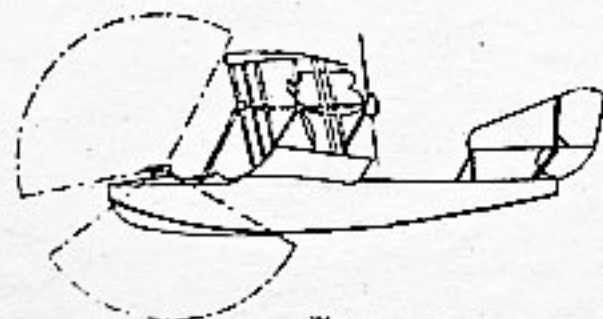
Самолет „М-11“



Вид сбоку

Рис. 7.

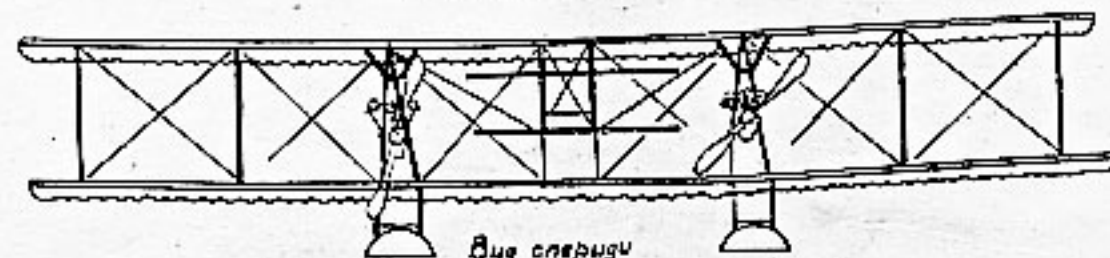
Самолет „М-15“



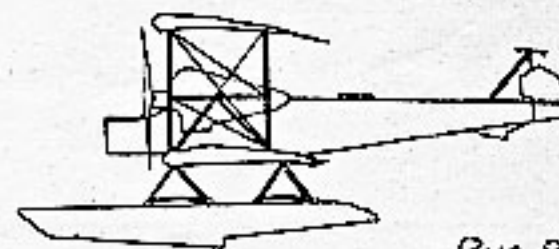
Вид сбоку

Рис. 8.

Самолет „М-К“



Вид сверху



Вид сбоку

Рис. 9.