**Морские авиаторы**

В.Дыгало

Ранним теплым утром 16сентября 1910г. Севастополь был необычайно оживлен. Ожидался полет первого во флоте аэроплана. К 10часам вокруг Куликова поля собралась огромная толпа зрителей.

На краю поля, примыкавшего к окраине города, красовался аэроплан “Антуанет”, возле которого стояла группа военных. Среди них выделялся высокий, статный офицер в морской форме, но в летном шлеме с большими защитными очками. Он взобрался в кабину, механик раскрутил пропеллер и отбежал в сторону. Зрители, затаив дыхание, наблюдали, как аэроплан побежал по зеленому полю и вдруг, оторвавшись от земли, запарил в воздухе. Тысячеголосое “ура” заглушило рокот мотора, и над головами собравшихся взметнулись фуражки и шляпы. Летчик из кабины приветственно помахал рукой. Аэропланом управлял морской офицер, лейтенант С.Ф.Дорожинский.

Неделей позже, 22сентября 1910г., лейтенант Г.В.Пиотровский на самолете “БлериоXII” с механиком на борту совершил первый в России полет над морем из Петербурга в Кронштадт. За полчаса он пролетел 25верст. Это был первый в России междугородный перелет, а Пиотровский в газетных публикациях торжественно был назван “летчиком дальнего действия”.

Не раз, поднимая аэроплан с Куликова поля, Дорожинский задумывался о том, что было бы хорошо приспособить свой “Антуанет” для взлета с воды и посадки на морской аэродром. В 1911г. он сделал попытку установить этот самолет на поплавки собственной конструкции - два главных и хвостовой. Но при испытаниях аэроплан зарывался поплавками в воду, поэтому не мог набрать скорость, достаточную для взлета. Тогда во Франции был заказан поплавковый гидросамолет марки “Вуазен-Канар”. Дорожинский обучился летать на нем, став первым гидроавиатором России. Кроме С.Ф.Дорожинского и другие русские моряки широко проводили опыты по применению самолета на море. Например, 24мая (6июня) 1911г. лейтенант В.В.Дыбовский осуществил поиск подводной лодки с аэроплана, заложив тем самым основы противолодочной борьбы с воздуха. Организационное начало авиации Российского флота было положено 19апреля 1911г., когда морской министр адмирал И.К.Григорович дал “добро” на формирование в Севастополе первой команды военно-морских летчиков в составе двух отделений, в каждое из которых входило по три аэроплана. В том же году на зарубежных заводах были заказаны три однопоплавковых летательных аппарата Кертиса и два - Вуазена. Центром испытаний гидросамолетов стало Черное море.

Через год морская авиация стала создаваться и в Балтийском флоте. Уже в самом начале 1-й мировой войны флотские авиаторы осуществляли на своих ажурных “стрекозах” отважные боевые полеты. Именно русским морским летчикам принадлежит первенство в нанесении бомбового удара с неба по кораблям противника. 29октября 1914г. во время набеговой операции немецкого линейного крейсера “Гебен” на Севастополь и артиллерийского обстрела города семь русских летающих лодок поднялись и, кружа над крейсером, сбросили свои бомбы. Насколько серьезно он был поврежден, выяснить так и не удалось, но этот боевой эпизод показал, что гидросамолеты становятся ударной силой на море и могут действовать самостоятельно.

Русские морские летчики действовали успешно не только на театрах военных действий. 8августа 1914г. вековое молчание Арктики было нарушено ревом авиационного мотора: поручик Я.Нагурский совершил первые полеты на поплавковом аэроплане “Фарман” над Ледовитым океаном. Он искал исчезнувшую экспедицию Георгия Седова. Полет Нагурского можно без натяжки считать началом практического применения морской авиации в условиях Крайнего Севера.

Развитие морской авиации в России шло по двум основным направлениям: авиация корабельного базирования и авиация берегового (прибрежного) базирования. Самолетный парк гидроавиации к концу 1917г. на Балтике насчитывал 98, на Черном море-112 аппаратов. Это были самолеты иностранного производства: “Телье”, “Ньюпор”, “Спад”, “Лебедь”, “Шорт”, “Ферри" - и отечественные летающие лодки М-5, М-9, М-15, М-20 с моторами “Испано-Сюиза”, “Рон”, “Сальмсон”, “Гном и Ром”, “Сопвич” и др.

Морская авиация Балтийского флота состояла из двух воздушных бригад, объединенных в воздушную дивизию, и отряда корабельной авиации. Воздушная дивизия Черноморского флота также состояла из двух воздушных бригад и дивизиона корабельной авиации и из отряда дирижаблей. На Балтике корабельная авиация базировалась на гидроавиатранспорте “Орлица” (бывшем пароходе “Императрица Александра”) водоизмещением 3800т и скоростью 12узлов. “Орлица” принимала на борт четыре гидросамолета. На Черноморском флоте гидроавиатранспорты “Император Александр 1” и “Император Николай 1” водоизмещением по 9240т и скоростью 14-15узлов принимали на борт по семь-восемь гидросамолетов, а гидроавиакрейсер “Алмаз” - четыре самолета. Они объединялись в дивизион гидроавиакрейсеров Черноморского флота.

По два гидросамолета “Телье” предполагалось установить на палубе двух строившихся легких крейсеров типа “Светлана” на Балтике.

Береговая авиация Балтийского флота базировалась на воздушных станциях “Бригитовка” в Ревеле, а также в Гельсингфорсе и в г. Або (ныне - Турку). На Черном море береговая авиация флота базировалась в Балаклаве.

Подготовка морских летчиков осуществлялась в Ораниенбаумской, Гапсальской и Бакинской школах, а также в школе высшего пилотажа и воздушного боя в Царском (Красном) Селе под Петроградом.

До 1917г. в России насчитывалось 16 авиационных заводов и мастерских, имеющих высококвалифицированные кадры. Многие видные инженеры и конструкторы работали над созданием летательных аппаратов.

В русском флоте гораздо раньше, чем в других флотах, зародилась мысль о создании авианосца. Впервые ее четко сформулировал корабельный инженер капитан Л.М.Мациевич, впоследствии известный русский летчик. Из доклада, представленного им в 1909 г. начальнику Морского генерального штаба, явствует, что именно ему принадлежит идея создания авианосцев, а также катапульт, обеспечивающих взлет аэропланов с палубы корабля.

В период Гражданской войны и красные и белые использовали самолетный парк, оставшийся от бывших царских армии я флота. В боях авиация несла большие потери, авиационные - заводы не работали, самолетный парк не пополнялся, что привело к полному упадку авиации в Советской России.

Только к началу первой пятилетки в советской морской авиации начали появляться первые отечественные самолеты конструкции Д. П. Григоровича и Конструкторского бюро морского самолетостроения: РОМ-2, МР-5, ТОМ-1, ТВ-1а, МДР-З и МБР-2, а к 1936г. - и МДР-4. В 30-е годы у нас получила развитие корабельная катапультная авиация, которой были вооружены линейные корабли и крейсера. Катапульты фирмы “Хейнкель” закупались в Германии.

В 30-е годы летчики морской авиации неоднократно выполняли специальные правительственные задания. Именно из флотских пилотов была скомплектована полярная авиация, осваивавшая Северный морской путь. В 1934г. она в чрезвычайно трудных условиях спасла членов полярной экспедиции и экипаж парохода “Челюскин”. За выполнение этого задания семеро полярных летчиков стали первыми Героями Советского Союза. В их числе - четверка бывших черноморских морских летчиков - В.А.Ляпидевский, С.А.Леваневский, В.С.Молоков и И.В.Доронин.

Когда 30 декабря 1937г. был образован Народный комиссариат Военно-Морского Флота, морская авиация стала именоваться Военно-воздушными силами ВМФ (ВВС ВМФ) и окончательно определилась как один из основных родов сил флота. За короткое время ВВС ВМФ значительно выросли в количественном и качественном отношении. К началу Великой Отечественной войны самолетный парк нашей морской авиации насчитывал более 2,5 тыс. боевых самолетов: бомбардировщиков, торпедоносцев, истребителей и морских разведчиков, а личный состав авиации ВМФ уже приобрел некоторый боевой опыт в ходе советско-финляндской войны 1939-1940 гг., повысил свою боевую готовность и во взаимодействии с другими силами Военно-Морского Флота авиация обрела способность решать самые сложные боевые задачи. В ожесточенных боях с сильным противником был накоплен бесценный опыт тактического и оперативного использования разведывательной, минно-торпедной, бомбардировочной и истребительной авиации.

Морские летчики свято хранили и приумножали боевые традиции военморлетов гражданской войны, своими героическими действиями приближали день нашей Победы. Именно флотские летчики первыми грудью встретили врага и стали первыми Героями Советского Союза и Великой Отечественной - лейтенант Петр Бринько и капитан Алексей Антоненко.

24июня 1941года на подходах к Кольскому заливу наши истребители встретили и атаковали шесть бомбардировщиков противника. В этом бою командир 4-й эскадрильи 78-го авиационного полка старший лейтенант Б.Ф.Сафонов сбил “Юнкерс-88”, открыв счет авиаторов Северного флота. Короткая, но славная жизнь была дарована этому человеку. Он провоевал всего неполный год, лично сбив за это время 30 фашистских самолетов и три в групповых боях. 16сентября 1941года Борису Феоктистовичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Известие о присвоении звания дважды Героя Советского Союза не застало Б.Ф.Сафонова в живых: 30мая 1942года он провел свой последний, 224-й, боевой вылет, сбив еще два вражеских бомбардировщика...

Уже в первые дни войны фашистская пропаганда поспешила оповестить мир, что советская авиация уничтожена, а рейхсмаршал авиации Геринг заверил немцев, что ни одна советская бомба не упадет на “фатерланд”. Однако уже в начале августа; 1941г. наша авиация бомбила столицу фашистской Германии. Идея налета на Берлин с эстонского острова Сааремаа родилась у командующего ВВС ВМФ генерал-лейтенанта авиации С.Ф.Жаворонкова. С тыловых аэродромов долететь до Берлина было нельзя: не хватало горючего, а с о. Сааремаа такой полет был вполне возможен. В ночь с 7на 8августа Берлин бомбили пять самолетов. Эти самолеты вели полковник Евгений Преображенский, капитаны Андрей Ефремов, Михаил Плоткин. Василий Гречишников и старший лейтенант Петр Трычков. Остальные десять самолетов сбросили бомбы на запасную цель - портовые сооружения Штеттина. Долететь до Берлина им помешала гроза. Авиагруппа Преображенского с 7августа по 4сентября произвела 52 самолето-вылета, при этом 33самолета дошли до цели и сбросили на Берлин свыше 36т фугасных и зажигательных бомб и 34 бомбы с листовками.

За годы Великой Отечественной войны, выполняя различные задачи на море и на суше, авиация ВМФ произвела более 350тыс. самолето-вылетов. Морские летчики потопили (по нашим данным) 835вражеских кораблей и транспортов, сбили в воздушных боях и уничтожили на аэродромах 5500 фашистских самолетов: уничтожили большое число танков, артиллерийских батарей, 1дотов, складов, железнодорожных эшелонов.

Родина по достоинству оценила подвиги морских летчиков: 259 авиаторов флота стали Героями Советского Союза, а пятеро из них - А.Е.Мазуренко, В.И.Раков, В.Ф.Сафонов, Н.Г.Степанян и Н.В.Челноков - удостоились этого звания дважды. Были отмечены государственными наградами не только летчики, но и многие соединения и части морской авиации, 50из них стали Краснознаменными, многие удостоены других орденов. Две авиационные дивизии и 23авиационных полка были преобразованы в Гвардейские.

В послевоенные годы на смену поршневым самолетам пришли реактивные боевые машины со сверхзвуковыми скоростями, летающие на больших высотах и на огромные расстояния, снабженные новейшими средствами поиска и поражения морских и береговых целей. Сегодня авиация ВМФ берегового и корабельного базирования располагает всепогодными морскими ракетоносцами, штурмовиками, истребителями, противолодочными самолетами и вертолетами, корабельными самолетами с вертикальным взлетом и посадкой. В качестве носителей морской корабельной авиации используются противолодочные крейсера типа “Новороссийск” и тяжелые авианесущие крейсера типа “Адмирал Кузнецов”.

Дальнейшее развитие авиации ВМФ идет по пути совершенствования летательных аппаратов, увеличения скорости, дальности и продолжительности полета, его автоматизации, создания средств поиска морских и наземных целей на новых физических принципах, а также разработки высокоточного дальнобойного оружия с мощными боевыми зарядами.