

Отечественная морская авиация на Черном море в начале XX века

*Полковник В.Л. ГЕРАСИМОВ,
кандидат исторических наук*



ГЕРАСИМОВ Василий Леонидович родился 30 сентября 1961 года в Смоленске. В Вооруженных Силах с 1978 года.

Окончил Тамбовское высшее военное авиационное инженерное училище им. Ф.Э. Дзержинского, Военно-воздушную инженерную академию им. профессора Н.Е. Жуковского, Военно-морскую академию им. Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова, факультет переподготовки и повышения квалификации Военной академии Генерального штаба ВС РФ.

Проходил службу в 76-м отдельном противолодочном авиационном полку военно-воздушных сил Северного флота, в управлении командующего авиацией ВМФ и управлении боевой подготовки Военно-Морского Флота. Был заместителем главного редактора (редактором по отделу оперативного искусства и военно-морской теории) журнала «Морской сборник», заместителем главного редактора «Военно-исторического журнала», старшим преподавателем кафедры истории войн и военного искусства Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации. С сентября 2003 года - начальник научно-исследовательского отдела (координации и планирования научных исследований в области военной истории) Института военной истории Министерства обороны Российской Федерации.

Автор монографии «Морская авиация на Черном море (1910 — март 1915 года)», имеет более 180 публикаций по истории отечественной морской авиации, Военно-Морского Флота и Военно-воздушных сил России, соавтор нескольких книг.

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ морская авиация зародилась в Российском Императорском флоте в 1910 году. Именно к этому времени авиация окончательно победила воздухоплавание, предназначение которого сводилось в основном к ведению воздушной разведки, что позволяло увеличивать зону наблюдения за надводной обстановкой¹. История распорядилась так, что именно черноморцы чаще, чем балтийцы, выступали инициаторами в деле освоения морской авиации, и немало положительных практических результатов имели место на флоте Черного моря в период с 1910 по 1915 год.

Именно в Севастополе — 29 сентября* 1910 года — лейтенант С.Ф. Дорожинский совершил на моноплане «Антуанетт» первый в истории русского флота полет на самолете. В ноябре того же года в Севастополе отдел воздушного флота открыл военную авиационную школу, в которой осуществлялась подготовка летных кадров как для армии, так и для флота. Там же, на Черном море, 6 июня 1911 года лейтенант В.В. Дыбовский впервые в истории Российского Императорского флота обнаружил с самолета подводную лодку в погруженном положении. С водной

¹ Петров М.А. Боевое применение воздушных сил в морской войне. М., 1925. С. 8.

* Здесь и далее в статье все даты приведены по новому стилю.

поверхности Черного моря первым в России взлетел на гидросамолете лейтенант И.И. Стаховский. Опыт первого сопровождения тремя аэропланами черноморской эскадры при выходе в море в апреле 1911 года продемонстрировал флотскому командованию возможное взаимодействие двух флотов — морского и воздушного.

Признанием заслуг черноморцев в деле развития морской авиации является один из документов Морского генерального штаба (МГШ), направленный морскому министру. В докладе по МГШ от 18 января 1913 года указывалось: «Прибытием в состав Черноморского флота летом 1912 года пяти гидроаэропланов положено начало организации авиационного дела в морском ведомстве в целях применения его для боевой потребности флота»².

Что касается летательного аппарата, то вначале выбор был сделан в пользу колесного самолета, и лишь начиная со второй половины 1911 года в Морском министерстве приоритет стал отдаваться *гидросамолету*. Главное преимущество гидроаэроплана для морской авиации определялось его способностью взлетать с воды и садиться на водную поверхность.

В дальнейшем, в 1912—1914 годах, флот ориентировался в развитии морской авиации исключительно на гидросамолеты, в чем заключалось недопонимание роли авиации в войне на море. И если в отношении Черноморского морского театра военных действий (МТВД) ориентировка на гидроаэропланы в годы Первой мировой войны в большой степени оправдалась, так как там преимущественно использовалась авиация корабельного базирования, то стремление балтийцев иметь в своем составе только гидросамолеты оказалось явной ошибкой, что особенно сказалось в кампании 1916 года, когда пришлось вести многочисленные воздушные бои с противником в балтийском небе за превосходство в воздухе на гидросамолетах М-9.

В итоге к началу Первой мировой войны морская авиация флота Черного моря практически представляла из себя гидроавиацию. В соответствии с «Мобилизационной запиской Северного воздушного района службы связи Черного моря» от 31 июля 1914 года черноморская авиация к началу Первой мировой войны насчитывала в своем составе 16 летательных аппаратов тяжелее воздуха, в то время как всего в отечественной морской авиации насчитывалось 23 гидросамолета и самолета³. Основу авиационного парка морских сил Черного моря до начала войны составляли гидропланы американского производства «Кертисс». Несмотря на то что в смету 1914 года для авиации Черного моря Морским генеральным штабом были внесены ассигнования на приобретение шести аэропланов «Илья Муромец» в «морском» исполнении (на поплавках)⁴, ни один из них ни до начала войны, ни в ходе ее в состав авиации флота так и не поступил. Этот факт подчеркивает как трудности с финансированием, так и отсутствие в предвоенные годы настойчивости со стороны Морского министерства в выполнении своих же планов.

Прогнозируя характер возможных будущих военных действий и исходя из особенностей базирования и расположения сил и средств флота, черноморцы еще в начале 1914 года предприняли попытку выделить авиацию в самостоятельную флотскую структуру, выведя ее из подчинения начальника службы связи Черного моря. Однако с первой попытки сделать это не удалось. Более того, в самом начале

² Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 610. Оп. 1. Д. 117. Л. 50—51.

³ Там же. Ф. 610. Оп. 1. Д. 104. Л. 4.

⁴ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1404. Л. 26.

Первой мировой войны появился документ, который касался исключительно морской авиации и конкретизировал ее задачи. Введенный в действие 29 августа 1914 года первый официальный документ морской авиации — «Положение о службе авиации в службе связи» — закрепил организационное включение морской авиации в составе службы связи Балтийского и Черного морей. Этот основополагающий документ изложил конкретные задачи всей отечественной морской авиации без привязки к конкретному МТВД. 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»⁵.

До своего введения в действие первый официальный документ авиации флота на протяжении двух лет (1912—1914) обсуждался в Морском министерстве и на флотах. При этом предложения черноморцев, учитывающие особенность их театра, учтены были незначительно, и еще до официального утверждения Положения стало ясно, что документ в первую очередь будет соответствовать и отвечать требованиям морской авиации берегового базирования. Все это очень хорошо понимал адмирал А.А. Эбергард. Поэтому именно он в конце 1913 года в «Программе по гидроавиации на 1914 год» поставил перед авиацией флота Черного моря задачи, значительно выходящие за рамки функций службы связи, чему есть подтверждение в одном из документов РГА ВМФ. «Главными боевыми задачами морской авиации Черноморского флота ставятся: 1) разведка в море, опираясь на плавучую базу или береговую станцию; 2) открытие минных заграждений и проводка через них нашего флота; 3) открытие неприятельских подводных лодок, указание их места нашему флоту и атака их бросанием бомб; 4) атака неприятельских надводных судов бросанием бомб»⁶.

Таким образом, еще тогда — в самом начале 1914 года — адмирал А.А. Эбергард определил 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 (АВК) и использование части черноморской авиации для обороны районов базирования флота.

Важно отметить, что задачи морской авиации на Черном море ставились с учетом специфики морского театра. Так, особое место в постановке задач морской авиации флота Черного моря было уделено поиску, обнаружению и атаке подводных лодок противника. До самого начала Первой мировой войны на флоте продолжалась работа по выработке требований к воздушной разведке, как ближней, так и дальней, с учетом географических особенностей Черноморского морского театра.

Следовательно, еще перед войной адмирал А.А. Эбергард предвидел применение в недалеком будущем авиации не только для ведения воздушной разведки в интересах флота, а рассматривал ее как перспективное боевое средство флота. Именно по его указанию на Черноморском флоте незадолго до начала Первой мировой войны проводились опыты по приданию аэропланам функций боевого летательного аппарата. С февраля 1914 года в Черном море с гидроаэропланов велись опытные бомбометания, которые дали вполне

⁵ РГА ВМФ. Ф. 249. Оп. 1. Д. 92. Л. 151.

⁶ Там же. Ф. 609. Оп. 1. Д. 846. Л. 81.

удовлетворительные результаты⁷. В то время на Балтике вопросами практического бомбометания с самолетов еще вообще не занимались⁸.

Большое внимание на Черноморском флоте как перед войной, так и в ходе кампании 1914 года, уделялось корабельной авиации и авианесущим кораблям. При этом предлагалось исключить севастопольскую гидроавиационную станцию из службы связи Черного моря и преобразовать ее в авиационный центр, на котором будет базироваться корабельная авиация. Причем, осознавая особую роль корабельной авиации в вопросе заблаговременного обнаружения противника в море на достаточном удалении от мест размещения сил флота, в авиационном центре в дополнение к летательным аппаратам самой станции предлагалось создать еще два дивизиона гидроаэропланов, один из которых должен был базироваться на специально выделенных судах флота⁹.

В «Соображениях об организации корабельной авиации» заведующий авиацией службы связи Черного моря лейтенант И.И. Стаховский высказался о том, что задачи корабельной авиации применительно к нуждам флота заключаются в следующем: «1) Разведка — стратегическая — выражающаяся в наблюдении за стратегическим движением противника и в наблюдении за тактическим движением неприятельского флота и в обнаружении его средств подводно-позиционной борьбы (подводные лодки, минные заградители); 2) активная борьба с надводным флотом, осуществляемая боевым маневрированием аппаратов и метанием с них бомб на палубу судов; 3) активная борьба с воздушным флотом, осуществляемая боевым маневрированием воздухоплавательных аппаратов и применением на них метательного оружия»¹⁰.

При дальнейшем анализе преимуществ гидроаэроплана перед надводными кораблями в скорости и в возможности раннего получения информации о противнике И.И. Стаховский указывал на слабую сторону гидроаэроплана как разведчика: это его сравнительно небольшой радиус действия¹¹.

Первым под базирование гидроавиации службы связи Черного моря был переоборудован черноморский пароход «Днепр». За ним черноморцы предлагали оснащать гидроаэропланами крейсера «Кагул», «Память Меркурия» и «Алмаз». В итоге на Черноморском флоте наиболее подходящими для переоборудования в АВК были признаны суда «Император Александр I» и «Император Николай I», которые могли принимать на борт по шесть-семь гидросамолетов.

Предвоенный период (1910—1914) создания морской авиации характеризовался тем, что теория опережала практику, как, например, в вопросе создания авианесущих кораблей на Черноморском флоте.

Организационная структура черноморской авиации и наличие трех функционирующих аэродромов «Севастополь» («Круглая бухта»), «Ак-Мечеть» и «Овидиополь»^{**} к началу 1914 года вполне соответствовали задачам, поставленным командованием флота перед авиацией, количеству аэропланов, состоявших на вооружении Черноморского флота, и имеющемуся в наличии подготовленному летному составу. На Балтике авиационная организационная структура к началу 1914 года по сравнению с Черным морем находилась в процессе создания.

⁷ РГА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Д. 1924. Л. 3.

⁸ Там же. Ф. 609. Оп. 1. Д. 1924. Л. 4.

⁹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1404. Л. 27, 27 об.

¹⁰ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1404. Л. 29 об., 30.

¹¹ Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1404. Л. 30.

¹² Белобородько А. Птенцы морской «Орлицы» // Крылья Родины. 2001. № 10. С. 15; Курочкин Д.В. Рождение палубной авиации. СПб., 2001. С. 47.

^{**} В ходе кампании 1914 г. в строй были введены гидроаэродромы «Керчь» и «Батум».

Накануне войны роль черноморской морской авиации определялась ее вкладом в решение флотом задач достижения целей в боевых действиях флота на морском театре. Место авиации морских сил Черного моря в войне на море определялось ее вспомогательной ролью и способностью самостоятельно решать задачу воздушной разведки.

В самом начале Первой мировой войны в морской авиации Российского Императорского флота среди летательных аппаратов тяжелее воздуха приоритет был отдан гидросамолетам лодочного типа. На протяжении всей войны отечественное гидроавиастроение продолжало оставаться лодочным, в то время как в европейских странах все эти годы шел выбор между летающей лодкой и поплавковым гидросамолетом. Проблема в выборе гидросамолета заключалась в том, что надо было определяться, чему отдавать приоритет: мореходности или аэродинамичности. В России приоритет отдали мореходности. И если в начале войны на вооружении флотов состояли и продолжали поступать гидросамолеты зарубежного производства и, как правило, поплавковые, то к концу кампании 1915 года ситуация кардинально изменилась — в строевые части морской авиации было налажено поступление отечественных летательных аппаратов лодочного типа.

В начале 1915 года был выпущен наиболее удачный вариант из первых отечественных гидросамолетов — летающая лодка М-5. Эти лодки «во время войны в боевых условиях применялись лишь на Черном море, но зато там им пришлось испытать все и служить как в береговых, так и корабельных отрядах»¹³.

Первый боевой опыт черноморской авиацией был приобретен с началом военных действий между германо-турецким и Черноморским флотах 29 октября 1914 года. Но еще до этого все три месяца с начала Первой мировой войны черноморская авиация не прекращала интенсивную практическую работу по подготовке летного состава к предстоящей деятельности в интересах флота. В качестве характерного примера можно привести полеты черноморских летчиков лейтенанта В.В. Утгофа и мичмана Н.А. Рагозина с крейсера «Кагул» в августе — сентябре 1914 года¹⁴, проводившиеся с целью взаимодействия летчиков с экипажем АВК.

29 октября 1914 года последовал набег крейсеров германо-турецкого флота «Гебен» и «Бреслау» на русские корабли и базы. Тот день и стал первым днем боевой работы авиации Черноморского флота. Черноморские авиаторы обнаруживали немецкий крейсер «Гебен». Полученный опыт первых боевых вылетов сыграл большую роль в дальнейшем становлении черноморской авиации в качестве реальной силы на Черноморском МТВД.

В следующий раз боевое применение черноморской авиации произошло 7 декабря 1914 года. Производя по указанию штаба командующего Черноморским флотом воздушную разведку к югу от Херсонеса, лейтенант В.В. Утгоф на гидроаэроплане «Кертисс» обнаружил германский легкий крейсер «Бреслау». «Полетев к берегу и приводнившись у миноносца, Утгоф послал об этом радиogramму с помощью корабельной радиостанции командующему Черноморским флотом адмиралу А.А. Эбергарду. Затем, перелетев к выходящим из Севастополя крейсерам «Кагул» и «Память Меркурия», лейтенант предупредил и их командиров о месте «Бреслау» и о возможных минных постановках с его стороны в проходах русских минных полей»¹⁵.

¹³ Александров А.О. Гидроаэропланы М-5 и М-20. СПб., 1998. С. 5.

¹⁴ РГА ВМФ. Ф. 610. Оп. 1. Д. 137. Л. 27 об., 28, 52 об., 53.

¹⁵ Зарецкий В.М. Воздушный флот России в Первой мировой войне: строительство и боевое применение. Монино, 1996. С. 208.

Тем временем вылетел лейтенант Б.Р. Миклашевский, которому предстояло уточнить местонахождение вражеского крейсера. Обнаружив крейсер, лейтенант сбросил на него авиационную бомбу.

Результатом действий флота, в том числе и морской авиации, стал факт смены направления движения вражеского крейсера, который вынужден был отвернуть и, используя свою высокую скорость, на полном ходу уйти в открытое море, так и не выполнив боевую задачу — нанести артиллерийский удар по Севастополю и выставить минное заграждение.

Первые удачные боевые вылеты морской авиации Черного моря наглядно продемонстрировали, что даже таким ограниченным нарядом авиационных сил, каким обладали черноморцы в кампании 1914 года, вполне можно обеспечить своевременное предупреждение сил своего флота о приближающемся неприятеле и защитить Севастополь от набегов самых быстроходных и маневренных вражеских крейсеров — «Гебена» и «Бреслау».

Черноморский флот в начале Первой мировой войны выступил в качестве первопроходца в вопросах боевого применения морской авиации в войне на море. В отличие от балтийцев, которые в кампании 1914 года произвели лишь семь боевых вылетов на решение разведывательных задач, авиация флота Черного моря уже в начале войны стала использоваться как ударная сила флота, предопределив тем самым на долгие годы вперед одну из ведущих ролей морской авиации в составе Военно-Морского Флота нашей страны. Кроме этого, на Черноморском флоте впервые в истории отечественного ВМФ было осуществлено совместное применение разнородных сил флота (летательных аппаратов и надводных кораблей), которое получило дальнейшее развитие в последующих кампаниях Первой мировой войны на Черноморском и Балтийском флотах.

В начале кампании 1915 года суда «Император Александр I» и «Император Николай I», переоборудованные в авианесущие корабли, вошли в боевой состав Черноморского флота. Первые успешные попытки боевого применения авианесущих кораблей с базировавшимися на борту гидросамолетами были осуществлены черноморцами уже в начале 1915 года.

Несмотря на сравнительно успешные первые боевые действия черноморской авиации, было выяснено, что имеющийся в наличии парк летательных аппаратов не совсем подходит для использования его в качестве боевых машин. Именно это дало толчок к поиску другой авиационной техники, более отвечающей требованиям, предъявляемым к боевым самолетам.

Многообразие задач, возлагаемых на гидроавиацию флота Черного моря, входило в противоречие с количеством аэропланов, насчитывающимся в составе флота. Еще более ограниченное количество «посадочных мест» для гидроаэропланов на судах флота и, следовательно, ограниченные возможности применения морской авиации вдали от своих берегов предопределили многоцелевое применение гидросамолетов¹⁶.

В кампанию 1914 года морская авиация Черного моря решала три задачи: воздушной разведки, поражения кораблей противника в море, противолодочной обороны сил и объектов флота. Задачи черноморской авиации на кампанию 1915 года были сведены в две группы: первая — действия с авианесущих кораблей, вторая — действия у главной базы флота Севастополя¹⁷. Всего в кампанию 1915 года черноморская авиация решала уже шесть задач: воздушной разведки, поражения кораблей противника в

¹⁶ Зарецкий В.М. Воздушный флот России в Первой мировой войне. С. 171.

¹⁷ РГА ВМФ. Ф. 1250. Оп. 1. Д. 34. Л. 123.

море и пунктах базирования, поражения береговых объектов противника, противолодочной обороны сил и объектов флота, обнаружения минных заграждений, корректировки огня корабельной артиллерии.

Первая кампания войны убедительно показала, что объемы и масштабы задач, решаемых авиацией Черноморского флота, значительно выходят за рамки службы связи. Это обстоятельство и предопределило тот факт, что в соответствии с приказом командующего Черноморским флотом от 25 марта 1915 года № 230 морская авиация была выделена из службы связи Черного моря и непосредственно подчинена начальнику штаба флота¹⁸. В результате возникло новое воинское формирование, получившее официальное название «авиация Черноморского флота». При этом авиация Черноморского флота приобрела необходимую ей самостоятельность в вопросах своей повседневной деятельности.

Первая мировая война внесла значительные изменения в тактику флота как составную часть военно-морского искусства. В кампанию 1914 года и в начале кампании 1915 года произошло зарождение одной из составляющих тактики флота — тактики отечественной морской авиации.

Под тактикой морской авиации Российского флота периода Первой мировой войны понималась теория и практика подготовки и применения одиночных летательных аппаратов, тактических групп, подразделений и частей морской авиации самостоятельно и во взаимодействии с другими родами сил военного флота (надводными кораблями) и армии (авиацией).

В кампаниях 1914—1915 годов начался поиск оптимальных форм применения и способов действий авиации флота. В итоге формами тактического применения черноморской авиации в 1914—1915 годах стали: воздушный бой, авиационный удар, атака, поиск, слежение и преследование. В следующих кампаниях войны к ним прибавилась еще одна форма — боевые действия как высшая форма тактических действий авиации флота в период Первой мировой войны. Формами боевых порядков черноморской авиации являлись «пеленг», «колонна», «фронт», «змейка».

С марта 1915 года роль морской авиации на Черноморском флоте стала определяться вкладом в решение задач тактического, а в последующем и оперативного масштабов для достижения целей в боевых действиях и в морских операциях флота. Место морской авиации определялось выделением ее в самостоятельную структуру с подчинением командующему флотом и способностью решать весь перечень возлагаемых на нее задач и взаимодействовать с другими силами флота (надводными кораблями) и в интересах сухопутных войск на приморских направлениях.

В дальнейшем в годы Первой мировой войны происходило превращение морской авиации из вспомогательного средства флота в один из родов сил Российского военного флота, в чем велики заслуги и черноморских авиаторов. Крупным шагом в развитии отечественной морской авиации стало ее выделение в масштабах всего Морского министерства в декабре 1916 года из службы связи авиации флота и введение в действие нового руководящего документа флотской авиации — «Положения о службе морской авиации и воздухоплавания Императорского Российского флота».

Таким образом, в Первую мировую войну в составе отечественного флота фактически был создан новый род сил — морская авиация, решавшая специфические задачи в воздушном пространстве, которые не могли решать другие рода сил флота, имевшая на вооружении

¹⁸ РГА ВМФ. Ф. 1250. Оп. 1. Д. 34. Л. 123.

свойственную только ей авиационную технику (в первую очередь гидросамолеты) и авианесущие корабли, свою особенную авиационную организационную структуру, присущие только ей формы боевого применения и способы действий, объекты действий и формы построения боевых порядков авиационных тактических групп.

К сожалению, в последующие годы, особенно в период с 1920 по 1937 год, когда морская авиация входила в состав Военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии, самостоятельность морской авиации практически была утрачена и ее развитие велось по остаточному принципу.

В предвоенные годы предполагалось, что воздушную борьбу на море будут вести соединения ВВС Красной Армии. Исходя из этого в 1938—1941 годах основное внимание уделялось отработке взаимодействия флотов и авиационных корпусов дальнебомбардировочной авиации. Официальные взгляды на боевое и оперативное использование воздушных сил в борьбе на море отводили авиации Военно-Морского Флота скромную роль обеспечения надводных сил флота и содействия им в решении задач. При этом во «Временном Наставлении по ведению морских операций (НМО-40)» военно-воздушным силам флотов предписывалось проводить самостоятельные операции. Поэтому и встречаются сейчас в материалах по военно-исторической проблематике примеры, когда в годы Великой Отечественной войны одна-две авиационные эскадрильи проводили операцию ВВС флота.

Война опровергла положения многих руководящих документов. Во второй период Великой Отечественной войны (19 ноября 1942 года — конец 1943 года) морская авиация по урону, нанесенному противнику силами советского ВМФ, вышла на первое место и в дальнейшем до конца войны удерживала лидирующее положение среди родов сил Военно-Морского Флота.

Итоги Великой Отечественной войны полностью подтверждают то, что морская авиация стала главной ударной силой ВМФ в годы войны. На ее долю приходится более 50 % тоннажа транспортных судов и свыше 60 % боевых и вспомогательных кораблей, потерянных Германией и ее союзниками от боевого воздействия советского Военно-Морского Флота¹⁹.

Таким образом, *накануне Первой мировой и Великой Отечественной войн отечественной морской авиации отводилась вспомогательная роль в войне на море, однако события этих войн опровергли предвоенные взгляды и установки на роль и место авиации флота в вооруженной борьбе на море.*

В рамках данного материала не представляется возможным раскрыть все негативные моменты пребывания морской авиации в составе Военно-воздушных сил в период с 1920 по 1937 год. Однакостораживает появление в последнее время в средствах массовой информации ряда публикаций, в которых высказываются предложения изъятия авиации флота из состава ВМФ и передачи ее в состав ВВС Российской Федерации. При этом так и не появилось пока ни одного обстоятельного материала с анализом возможных последствий передачи армейской авиации в состав Военно-воздушных сил. Боюсь, что если подобное произойдет с морской авиацией, то она просто перестанет существовать. Этого допустить нельзя, и надо помнить, что на заре создания в нашей стране морской авиации отечественные теоретики и практики рассматривали ее только в составе флота. В реалиях сегодняшней действительности просто недопустимо пренебрегать примерами из собственной славной истории.

¹⁹ Авиация Российского флота/ Под ред. В.Г. Дейнеки. СПб.: Судостроение, 1996. С. 63.