

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ ЧЕРНОГО МОРЯ В НАЧАЛЕ ВОЕННОЙ КАМПАНИИ 1916 ГОДА

В декабре 1914 г. черноморцы закончили переоборудование судов «Император Александр I» и «Император Николай I» в авианесущие корабли (АВК)¹, а в начале кампании 1915 г. их включили в боевой состав Черноморского флота. Первые успешные боевые применения авианесущих кораблей с находившимися на борту летательными аппаратами тяжелее воздуха были осуществлены черноморцами уже в начале 1915 г. Двадцать шестого февраля² 1915 г. впервые к действиям у берегов противника в состав отряда боевых кораблей флота Черного моря был включен АВК «Император Николай I». Через неделю он осуществил свой второй боевой поход в составе группы кораблей, а затем и третий. В одном из своих последующих выходов в море – 17 марта 1915 г. – «Император Николай I» доставил гидросамолеты к Зонгулдаку, которые принимали участие в нанесении совместного удара по порту и береговым сооружениям. Немногим позже начал свою боевую деятельность в составе различных групп кораблей Черноморского флота и «Император Александр I». Кроме двух «Императоров», с марта 1915 г. гидроаэропланы черноморской авиации применялись и еще с одного корабля флота Черного моря – крейсера второго ранга «Алмаз» (см. таблицу 1).

К началу кампании 1916 года на российском Черноморском флоте уже был накоплен определенный опыт применения авианесущих кораблей, и с первых дней начавшейся новой кампании черноморцы продолжили их применение в интересах решения флотом боевых задач.

Таблица 1

Тактико-технические элементы АВК
Черноморского флота в начале кампании 1916 г.

Название	Водоизмещение (тонн)	Скорость хода (узлов)	Дальность плавания (миль)	Вооружение (орудий)	Кол-во самолетов
«Алмаз»	3285	19	4400	3–120; 6–75; 6–47-мм	4
«Император Александр I»	9240	15	4200	6–120; 2–75-мм	8
«Император Николай I»	9230	13,5	4100	6–120; 2–75-мм	7

Остановимся только на одном примере из практической деятельности морской авиации и авианесущих кораблей Черноморского флота, который имел место в период с 23 по 25 января 1916 г.

В начале 1916 г. маневренные группы кораблей Черноморского флота осуществляли блокаду всего «угольного» района (Зонгулдак-Эрегли), составной частью которой являлись артиллерийские и авиационные удары по Зонгулдаку – важнейшему угольному порту анатолийского побережья. Во время крейсерства черноморских миноносцев 19 января в Зонгулдаке был обнаружен пароход. Так как это был не первый случай прорыва пароходом блокады, командование флотом решило при посылке очередной маневренной группы в угольный район нанести авиационный удар по порту Зонгулдак. «В предписании командующего флотом начальнику линейной дивизии 21 января было сказано: по особому приказанию выйти с 1-й маневренной группы для блокады угольного района: поход рассчитать на 5 суток, миноносцы — в две смены... План действий маневренной группы был

¹ Так как, в архивных документах периода Первой мировой войны и в историографии отечественной морской авиации по отношению к кораблям (судам) Черноморского флота «Император Александр I», «Император Николай I», «Алмаз» и Балтийского флота «Орлица» употребляются термины «авиационные суда», «авиатранспорта», «посыльные суда», «вспомогательные суда», «крейсера» и «вспомогательные крейсера», то в рамках данного материала корабли, способные обеспечивать корабельное базирование и применение (использование) с них гидросамолетов, будем называть «авианесущими кораблями». Более подробно см.: Военная Энциклопедия: В 8 т. Т. 1: «А»–«Бюлов». М., 1997. С. 19–20.

² Все даты приведены по старому стилю.

составлен в соответствии с уже известными указаниями штаба флота. Расстояние от берега для блокирующих миноносцев устанавливалось в 3-5 миль; для отряда прикрытия – 40–45 миль (при хорошей видимости до 60 миль, в свежую погоду – 20 миль от миноносцев)³.

Для исключения внезапной встречи с противником, блокирующие миноносцы должны были находиться восточнее линии о. Кефкен – м. Сарыч и южнее 42 град., а линейный корабль располагаться к западу от этой линии и севернее нее.

Штаб флота особое внимание командиров кораблей обратил на сокращение количества передаваемых радиogramм. При дальнейшей доработке плана в него были внесены задачи, возлагаемые на авианесущие корабли и морскую авиацию. Главным объектом атаки гидросамолетов был выбран пароход, а запасными целями назначены подводные лодки противника, гавань и угольные сооружения. Авианесущим кораблям предписывалось совершить переход самостоятельно, но под прикрытием маневренной группы. Во время спуска и подъема самолетов АВК должны были охраняться блокирующими миноносцами и прикрываться всей группой. Спуск самолетов намечалось произвести на расстоянии в 20 миль от Зонгулдака.

Рано утром (около 6 часов) 23 января 1916 г. из Севастополя вышли миноносцы «Поспешный» (командир корабля капитан 2 ранга Б. Б. Жерве) и «Громкий» (командир капитан 2 ранга Ф. О. Старк), перед которыми стояла задача разведки погоды в районе Зонгулдака с последующим сообщением данных в адрес штаба флота Черного моря. В 13 часов того же дня в Севастополе получили радиотелеграмму с «Поспешного» о состоянии погоды в заданном районе. Из донесения следовало, что погода у Зонгулдака благоприятствует действиям черноморской морской авиации, и было принято положительное решение на выход авианесущих кораблей в море.

Находившаяся до этого в море вторая маневренная группа в составе линейного корабля «Императрица Екатерина», крейсера «Память Меркурия» и миноносцев в полдень (в 11.40) этого же дня возвратилась в Севастополь.

В 14 часов 23 января 1916 г. первая маневренная группа в составе шести судов – линейного корабля «Императрица Мария» (командир корабля капитан 1 ранга К. А. Порембский), крейсера «Кагул» (командир флигель-адъютант капитан 1 ранга С. С. Погуляев), эскадренных миноносцев «Заветный» (капитан 2 ранга В. В. Бубнов) и «Завидный» (старший лейтенант П. Г. Штильберг), авианесущих кораблей «Император Александр I» (капитан 1 ранга П. А. Геринг) и «Император Николай I» (капитан 2 ранга А. В. Кованько) — вышла из базы флота в море. Возглавлял первую маневренную группу кораблей начальник линейной дивизии вице-адмирал Павел Иванович Новицкий (держал флаг на «Императрице Марии»).

На АВК разместили 14 гидросамолетов отечественного производства конструкции Д. П. Григоровича М-5⁴. Исходя из того, что в соответствии со своими тактико-техническими характеристиками на палубе АВК «Императора Александра I» могли размещаться 8 гидросамолетов типа М-5, а на палубе АВК «Императора Николая I» – 7 аналогичных летательных аппаратов тяжелее воздуха, то следует признать, что возможности авианесущих кораблей в плане размещения и транспортировки гидроаэропланов были использованы почти полностью.

На «Императоре Александре I» базировался первый корабельный отряд авиации Черноморского флота в составе 7 гидросамолетов М-5 и 14: 7 летчиков и 7 наблюдателей. Руководил первым корабельным отрядом морской летчик лейтенант Раймонд Федорович фон Эссен. На корабле были размещены самолеты М-5 с бортовыми №№ 35, 37, 39, 43, 49, 50 и 51. Второй корабельный отряд черноморской авиации в аналогичном первому корабельному отряду качественном и количественном составе, как авиационной техники, так и личного состава базировался

³ Шломин В. С. Боевые действия русского Черноморского флота в кампании 1916 года. Рукопись (из архива Д.Ю. Козлова). 1955. С. 22–23.

⁴ Летающая лодка М-5 – двухместный биплан конструкции Д. П. Григоровича. Создана в 1915 г. Основные ТТХ: скорость – 90–105 км/ч, практический потолок – 3300 м, продолжительность полета – 3,5 ч, вооружение – 7,62-мм пулемет «Максим», автоматические ружья «Мадсен» и «Маузер», авиационные бомбы от 8 фунтов до одного пуда каждая. В годы Первой мировой войны М-5 наибольшее применение нашли в авиации Черноморского флота. Более подробно см.: Петров Г. Ф. Гидросамолеты и экранопланы России. 1910–1999. М., 2000. С. 30; Александров А. О. Гидроаэропланы М-5 и М-20. СПб., 1998. С. 7.

на «Императоре Николае I». Командовал вторым корабельным отрядом морской летчик лейтенант Александр Константинович Юнкер. На «Николае» находились гидроаэропланы с бортовыми №№ 32, 34, 38, 40, 44, 46 и 47.

Вскоре после выхода из базы авианесущие корабли отделились от отряда боевых кораблей (первой маневренной группы) и продолжили переход к месту выполнения боевой задачи самостоятельно.

В 17 часов того же 23 января «блокирующие» миноносцы «Поспешный» и «Громкий» подошли к Зонгулдаку, обнаружили стоящий за молом пароход, выпустили по нему 9 артиллерийских снарядов, а затем передали информацию с помощью радиотелеграфа в адрес начальника первой маневренной группы.

Утром 24 января 1916 г. миноносцы «Поспешный» и «Громкий» подошли к авианесущим кораблям и далее, вновь образованный отряд боевых кораблей, проследовал в предполагаемую точку тактического развертывания. Подойдя на расстояние 20 миль севернее Зонгулдака АВК начали спуск гидросамолетов на воду.

При этом, как следует из донесения лейтенанта Р. Ф. Эссена, указание на спуск гидросамолетов, для последующего взлета с водной поверхности и бомбардировки находящегося в гавани парохода и других портовых сооружений, поступило от начальника авиации лейтенанта Е. Е. Коведяева.

При этом указание от Е. Е. Коведяева, как подчеркивает в своем донесении Р. Ф. Эссен, поступило в 10 часов 20 минут⁵. Однако не ясно, на каком из авиационных кораблей в это время находился лейтенант Е. Е. Коведяев? Не ясна также и указываемая Р. Ф. Эссеном его должность – «начальник авиации Черноморского флота»? Все дело в том, что в период с июля 1915 по август 1916 гг. морской летчик Е. Е. Коведяев проходил службу в должности начальника второго корабельного отряда авиации Черного моря, а начальником авиации Черноморского флота был старший лейтенант Иван Иванович Стаховский⁶. Однако, при изучении источников мы находим сведения о том, что именно в период исполнения Е. Е. Коведяевым должности начальника второго корабельного отряда его иногда замещал на этом посту А. К. Юнкер. По всей видимости, старлейт И. И. Стаховский на тот момент временно отсутствовал на Черноморском флоте и его замещал лейтенант Е. Е. Коведяев. Изучая донесения начальников корабельных отрядов можно предположить, что Е. Е. Коведяев находился на АВК «Император Николай I», так как офицер, возглавлявший в том походе второй отряд морской авиации, не акцентирует своего внимания на том, от кого конкретно он получил указание на начала применения гидросамолетов.

После спуска на воду всех 14 гидросамолетов авианесущие корабли отошли несколько севернее места взлета летательных аппаратов, а миноносцы «Поспешный» и «Громкий» остались, для оказания помощи не сумевшим уйти на выполнение боевого задания самолетам.

Бомбовая нагрузка гидросамолетов первого корабельного отряда составляла по 2 пудовые и 2–4 десятифунтовые авиационные бомбы (АБ). На гидроаэропланы второго корабельного отряда черноморской авиации было загружено по 2 пятидесятифунтовые и 2 десятифунтовые авиабомбы. Также в варианте загрузки всех гидросамолетов было предусмотрено наличие специальных сигнальных дымков, для обеспечения связи с кораблями и осуществления с ними взаимодействия.

Между тем погода в районе по сравнению с предыдущими сутками ухудшилась, почти весь порт был закрыт густыми низкими облаками. Капризы погоды значительно усложнили применение авиационной техники, но отступать было поздно. И уже в 10 час 27 минут морской летчик лейтенант Эссен с наблюдателем мотористом I статьи Олейниковым на гидросамолете с бортовым № 37 взлетел и полетел на Зонгулдак. Вот как описывал свои действия в последующем в донесении начальнику авиации Черноморского флота начальник первого корабельного отряда фон Эссен: *«Доношу Вашему Высокоблагородию, что сего 24-го января получив Ваше приказание бомбардировать Зонгулдак, и если есть там за молом стоящий большой пароход, то и его. В 10 часов 27 минут я первым полетел на аппарате № 37 на Зонгулдак, имея наблюдателя моториста I статьи Олейникова, взяв с собой на аппарат две пудовые и две десятифунтовые бом-*

⁵ См.: Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 2008. Оп. 1. Д. 183. Л. 73.

⁶ См.: Там же. Л. 125.

бы. Подлетая к Зонгулдаку, я увидел в гавани за молотом, стоящий носом к выходу, большой однотрубный двухмачтовый пароход, который сильно дымил. Сделав над городом и гаванью на высоте 900–1100 метров три круга, мой наблюдатель сбросил все четыре бомбы. Первая пудовая сброшенная по пароходу разорвалась на молу впереди носа. Вторая десятифунтовая упала за кормой парохода среди стоявших лайб и произведя на одной из них пожар. Третья пудовая сброшена по железнодорожному узлу, попав в большое белое здание. Четвертая упала на берег за кормой парохода. На горке около Килимли мною были замечены ряд белых дымок, по-видимому, стреляющей батареи. Выполнив задачу, я через 50 минут возвратился к «Императору Александру I» и подошел к борту для подъема. Мне были брошены концы и стали подтягивать к борту. В это время машинам был дан полный ход вперед, и мой аппарат стало сносить под корму на винты. Вслед за этим на корабле раздался первый выстрел, концы были брошены на аппарат и запутались на моторе, поломав мне выпускной клапан. Находясь в двух саженьях за кормой корабля, вдруг я, и мой наблюдатель заметили подводную мину⁷, идущую на наш аппарат. Мина шла довольно медленно, коснулась лодки (аппарата М-5 – прим. В. Г.), остановилась, затем ее течением от винтов отнесло в сторону и она, через несколько минут затонула. Выловить ее я не имел возможности из-за порчи мотора. Распутав намотавшийся на мотор конец и выбросив поломанный клапан механик мой (наверное, имелся ввиду наблюдатель гидросамолета – прим. В. Г.) запустил мотор, и я на 8 цилиндрах оторвался от воды и стал искать подводную лодку и охранять наши корабли. В 12 часов 2 минуты я сел и был поднят на корабль»⁸.

Применение самолетов с авиатранспортов началась практически одновременно. Если время взлета с водной поверхности летательных аппаратов первого корабельного отряда происходило с 10.27 до 10.58 и составило 31 минуту, то второй корабельный отряд взлетал с 10.22 до 10.55 и затратил на это 33 минуты. Всего на взлет корабельной авиации Черноморского флота потребовалось в общей сложности 36 минут. При этом из 14 самолетов взлетели 12. Два гидросамолета М-5 второго корабельного отряда с бортовыми №№ 38 (летчик охотник Успенский и наблюдатель прапорщик Бринк) и 44 (летчик охотник Закаржевский с наблюдателем авиационным унтер-офицер Осколковым) вследствие неисправности моторов не смогли взлететь и участвовать в выполнении боевой задачи. Самолет первого отряда, где командиром экипажа был лейтенант Ламанов, а наблюдателем прапорщик Викторов (бортовой № 39), через десять минут после взлета (в 10.56) на высоте в 100 метров произвел произвольный сброс авиационной бомбы, которая взорвалась при соприкосновении с водой. Морской летчик Ламанов вынужден был произвести посадку и осмотреть свой летательный аппарат. После осмотра офицер вновь решил взлетать, но при разбеге на гидросамолете вышел из строя выпускной клапан, мотор не запустился, и осуществить второй взлет экипажу не удалось. Миноносец «Поспешный» взял гидросамолет Ламанова на буксир, но во время принятия сигнала о наличии подводной лодки в районе, бросил его. Спустя некоторое время самолет был вторично взят на буксир теперь уже миноносцем «Громкий», прибуксирован к «Императору Александру I» и поднят на борт лишь в 13 час. 00 мин.

Из 11 гидросамолетов побывавших в тот день над Зонгулдаком боевую задачу, атаковать пароход и запасные цели — подводные лодки противника, саму гавань и портовые сооружения, выполнили 9 гидроаэропланов. При этом подводные лодки атаке не подвергались по причине отсутствия их в это время в базе.

Гидросамолеты М-5 появлялись над Зонгулдаком последовательно и, как правило, все они встречались сильным артиллерийским и ружейным огнем со стороны берега. Судя по донесениям летных экипажей, обстрелу береговых батарей подверглись самолеты №№ 35, 43 и 50 первого отряда и аппараты №№ 34, 40 и 47 из второго корабельного отряда.

Из 9 гидросамолетов морской авиации флота Черного моря главную цель — пароход — бомбили 4 летательных аппаратов: № 37 и № 50 первого отряда; бортовые №№ 32, 47 из второго корабельного отряда. Всего по турецкому судну было сброшено 10 авиабомб: 3 пудовые, 4 пятидесятифунтовые и 3 десятифунтовые. В

⁷ В то время торпеды назывались «минами Уайтхеда», «самодвижущимися минами», «подводными минами» или просто «минами».

⁸ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 183. Л. 75, 75 об.

цель попала только одна пятидесятифунтовая бомба, сброшенная с гидросамолета лейтенанта Марченко (№ 32) (см. таблицу 2).

Таблица 2

Результаты бомбардировки парохода «Ирмингард» гидросамолетами черноморской авиации

№ пп	Подразделение авиации Черноморского флота	Бортовой №	Командир экипажа	Сброшено бомб по пароходу	Результат воздушной бомбардировки
1	Первый корабельный отряд	37	Лейтенант Эссен	1-пудовая; 1–10-фунтовая	Попаданий нет
2	Первый корабельный отряд	50	Лейтенант Крыгин	2-пудовые	Попаданий нет
3	Второй корабельный отряд	32	Лейтенант Марченко	2–50-фунтовые	Одна бомба попала в «Ирмингард». Пароход сел на грунт в гавани
4	Второй корабельный отряд	47	Лейтенант Рагозин	2–50-фунтовые; 2–10-фунтовые	Попаданий нет

Но этого одного попадания оказалось достаточным, чтобы пароход затонул. Морской летчик Всеволод Михайлович Марченко рапортовал: «*Доношу Вашему Высокоблагородию, что согласно приказаania Вашего Высокоблагородия я вылетел на аппарате № 32 24-го января с.г. в 10 часов 22 минуты имея наблюдателем прапорщика князя Лобанова-Ростовского с целью повредить суда стоящие за молом гавани Зонгулдак. Забирая высоту я подошел к Зонгулдаку со стороны Килимли имея высоту 1500 метров. При моем превышении из-за облаков я заметил разрывы шрапнелей метров на 300 ниже меня, причем одновременно видел до 3-х разрывов, что дает основание предполагать присутствие зенитных орудий. Проходя над молом, за которым стояло два парохода: один около 1200 тонн и второй около 2000 тонн (летчик ошибся в определении тоннажа судна – прим. В. Г.), наблюдатель князь Лобанов-Ростовский сбросил одну бомбу 50-тифунтовую в большой пароход. Бомба попала в него около трубы, и пароход заволокло облаком дыма и угольной пыли. Развернувшись, я прошел вторично над пароходом, причем была сброшена вторая бомба, упавшая около парохода в воду. Попутно делались снимки фотографическим аппаратом, при проявлении неудавшиеся. Считаю долгом донести, что поведение прапорщика князя Лобанова-Ростовского при очень сильном обстреле было безукоризненным, чему и надо приписать удачное попадание первой бомбы.*

В 11 часов 9 минут я вернулся к кораблю и сейчас же был поднят на него. Полет происходил при слабом ветре (около 6 метров), низких облаках и продолжался 47 минут»⁹.

Своего командира дополнил летчик-наблюдатель прапорщик князь Лобанов-Ростовский: «*Доношу Вашему Высокоблагородию, что 24-го сего января в 10 часов 22 минуты утра я вылетел на аппарате № 32 с морским летчиком лейтенантом Марченко с целью уничтожения пароходов, стоящих за молом в гавани Зонгулдак. Подходя к Зонгулдаку я видел отшвартованные к молу два парохода, один большого размера, а другой малого; посреди-же гавани стояло, видимому, парусное судно. При подходе к Зонгулдаку стали замечаться взрывы шрапнели, сопровождавшие аппарат все время до конца бомбометания. Проходя над большим пароходом, я сбросил 50-тифунтовую бомбу, попавшую в пароход около трубы. После виража, при вторичном проходе над пароходом, была сброшена вторая бомба, упавшая возле него в воду. Сбросив обе бомбы, легли на NW и вернулись к посыльному судну «Император Николай I»¹⁰.*

В итоге судно «Ирмингард» водоизмещением 4211 брутто тонн село на грунт в гавани. Впоследствии оно было поднято и вновь вошло в состав турецкого транспортно-го флота, но это не в коей мере не умаляет той исторической победы экипажа лейтенанта Марченко, которая имела место в начале кампании 1916 года.

Четыре гидросамолета №№ 35, 37 и 50 первого корабельного отряда и гидроаэроплан бортовой № 34 из второго корабельного отряда сбросили по самому порту и портовым сооружениям 16 авиабомб: 3 пудовые, 2 пятидесятифунтовые и

⁹ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 183. Л. 82.

¹⁰ Там же. Л. 82, 82 об.

11 десятифунтовых. Самолет № 34 отбомбился еще 2 десятифунтовыми бомбами и по железнодорожному узлу. Кроме него узел железных дорог бомбили и гидросамолеты №№ 43 и 51 первого отряда и № 46 второго корабельного (всего 9 АБ). По вражеской батарее целенаправленно отбомбился гидроаэроплан первого корабельного отряда № 43 с экипажем в составе лейтенанта Бориса Ниловича Лучанинова и наблюдателя прапорщика Василия Семеновича Ткача. В донесениях командира экипажа этой боевой эпизод отражен так: «Получив приказание сбросить бомбы над пароходом, портовыми или другими имеющими военное значение сооружениями, взяв две пудовые бомбы на аппарате № 43 с наблюдателем прапорщиком флота Ткачом в 10 часов 57 минут подошел к Зонгулдаку. Подойдя к береговой черте выше облаков почти всюду закрывающей ее, некоторое время я не мог найти Зонгулдак, пока случайно через окно в облаках наблюдатель не увидел речку – ориентировавшись по которой мы пошли к железнодорожному узлу и сооружениям... Были сброшены всего две пудовые бомбы. Закрытие этого места облаками не дало возможности увидеть результаты падения бомб – взрывы же их были слышны. Три десятифунтовые бомбы были брошены наблюдателем в батарею, огни выстрелов которой были видны сквозь местами редкие облака. Исполнив поручение, в 12 часов 5 минут вернулся на базу, пробыв всего в воздухе 1 час 8 минут. Максимальная высота полета над Зонгулдаком 1400 метров. Лейтенант Лучанинов»¹¹.

Наблюдатель В. С. Ткач докладывал следующее: «...Указав направление согласно плану железнодорожного узла, и пройдя некоторое расстояние, я увидел много построек, куда и сбросил с 1300 метров высоты по прицелу первую пудовую бомбу, вслед за которой Вами тотчас была сброшена вторая пудовая бомба, каковые попали в район согласно прилагаемому чертежу. <...>. После того, как аппарат описал согласно моему указанию кривую, мною были замечены огоньки выстрелов, куда аппарат и был направлен. Очутившись над вышеупомянутым местом я быстро сбросил одну за другой десятифунтовые бомбы. По окончании задачи взяли направление к базе. Порт был занесен облаками. Прапорщик Ткач»¹².

В ходе выполнения боевой задачи черноморскими летчиками экипажем гидросамолета М-5 (бортовой № 35) в составе лейтенанта Г. В. Корниловича и зауряд-прапорщика В. Л. Бушмарина впервые в истории Черноморского флота была обнаружена подводная лодка противника. Вот как о факте обнаружения субмарины докладывал начальнику первого корабельного отряда авиации Черного моря лейтенанту Р. Ф. Эссену морской летчик лейтенант Георгий Валерьянович Корнилович: «Доношу Вашему Высокоблагородию, что <...> получив Ваше приказание бомбардировать Зонгулдак, принял на аппарат № 35 две пудовые бомбы, четыре десятифунтовых, комплект дымовых сигналов на случай обнаружения неприятельской подводной лодки и имея на аппарате зауряд-прапорщика Бушмарина, в 10 часов 28 минут утра поднялся и взял направление на Зонгулдак. Подойдя к Зонгулдаку на высоте 900 метров, был встречен огнем береговой батарее; считая свою высоту недостаточной, описав в море большой круг, и вновь подошел к Зонгулдаку на высоте 1200 метров. С этой высоты были сброшены одновременно обе пудовые бомбы. <...>. По словам наблюдателя одна бомба разорвалась в воде около мола, а другая между молотом и пароходом. Проходя далее над угольным городком, были последовательно сброшены четыре десятифунтовые бомбы, из которых две повредили здание. Во время бомбометания аппарат находился в сфере орудийного обстрела и в момент сбрасывания последней бомбы я видел разрыв шрапнели слева под аппаратом. Считая свою задачу выполненной, повернул в море и пошел к базе. <...>. Проходя на высоте 200 метров в расстоянии 4-х кабельтовых от «Александра» и миноносца буксирующего гидроаэроплан обнаружил перископ подводной лодки идущей на сближение с миноносцем. Тотчас были сброшены предупредительные дымовые сигналы, и я начал описывать круг над местом нахождения подводной лодки. Тотчас же с вспомогательного судна «Император Александр I» был открыт огонь по указанному месту и я видел, как один снаряд близко разорвался от подводной лодки. Миноносец же буксировавший аппарат отдал буксир и на полном

¹¹ Там же. Л. 78, 78 об.

¹² Там же.

ходу начал описывать циркуляцию. Обследовав несколько раз место обнаружения мною подводной лодки и не найдя ее спланировал в 12 часов и был поднят на корабль. Представляю при сем донесение зауряд-прапорщика Бушмарина считаю долгом отметить, что, проявленные им хладнокровие и мужество, и то обстоятельство, что подводная лодка впервые обнаружена им»¹³.

В свою очередь доклад наблюдателя на имя командира экипажа гласил следующее: «*Даношу Вашему Высокоблагородию, что с момента взлета мною было начато наблюдение за поверхностью моря и ничего не было замечено. Приблизившись с правой стороны к Зонгулдаку, имея 900 метров высоты, заметил, что под нами рвется шрапнель с батареи расположенной с правой стороны порта на мыске. Описав дугу в сторону моря и поднявшись на 1200 метров, вернулся в город. Пролетая над портом, в котором стояли суда в нижеследующем порядке: в голове мола стоял большой буксирный пароход, за ним грузовой в 4000–5000 тонн водоизмещения и на половину груженный, у угольной пристани стояли баржи в 2–3 ряда, а за ними парусники; мною были сброшены две пудовые бомбы, из которых одна упала в воду впереди мола и парохода, вторая между пароходом и молотом. Затем аппарат прошел над угольным складом и гордом, куда и были сброшены четыре десятифунтовые бомбы, из которых две попали в здания. С момента полета над Зонгулдаком аппарат находился в сфере обстрела батареи, снаряды которых рвались вокруг аппарата, что и заставило уйти из Зонгулдака. Пролетая над портом, было мною замечено большое оживление на молу около парохода находящегося в дыму, а также развозка парусников по всему порту. Приблизившись к базе (подразумевается авианесущий корабль «Император Александр I» – В. Г.) сели на воду. В этот момент раздался выстрел с «Императора Александра III»¹⁴. Поднявшись, отправились в поиски подводной лодки, которую нашли в погруженном состоянии с перископом на поверхности приблизительно в пяти кабельтовых от миноносца буксировавшего аппарат и в четырех кабельтовых от «Александра III»¹⁵. Бросили сигнальные дымки и начали кружить над нею. После обстрела перископ скрылся и я потерял подлодку из виду. Полетав некоторое время безрезультатно, вернулся к своей базе»¹⁶.*

Так экипаж лейтенанта Г. В. Корниловича впервые в истории Черноморского флота обнаружил при выполнении боевой задачи вражескую подводную лодку.

Несмотря на то, что все 11 летных экипажей побывавших в тот далекий январский день 1916 г. над Зонгулдаком находились в равных условиях, 9 из них смогли выполнить боевую задачу при не очень благоприятной погоде для использования авиации, а 2 – нет (см. таблицы 3 и 4). Экипажи лейтенанта Юнкера и прапорщика Негеревича задачу бомбардировки парохода и портовых сооружений не выполнили. При этом лейтенант А. К. Юнкер, возглавлявший в том знаменательном для черноморской авиации походе второй корабельный отряд, в итоговом отчете о боевых действиях отряда очень кратко доложил о своем не удачном вылете: «*В 10 часов 55 минут на аппарате № 40 пошел лейтенант Юнкер с наблюдателем поручиком Андржиевским, но вследствие того, что в это время уже весь Зонгулдак был покрыт густыми слоями облаков, бомб сбросить не смогли. При возвращении увидев сигнал «Подлодка» сделали несколько кругов, но подлодки не обнаружили»¹⁷.*

В общей сложности воздушный налет продолжался чуть более часа. В среднем каждый черноморский летательный аппарат провел непосредственно над районом боевого применения – Зонгулдаком – от 5 до 18 минут. Авианесущие корабли «Император Александр I» и «Император Николай I», заметив возвращение первых гидросамолетов, вернулись на прежнее место и между 12.00 и 13.20 подняли все гидросамолеты на борт. При этом сам подъем самолетов на суда был гораздо меньше вышеуказанного временного интервала. Так, например, шесть

¹³ Там же. Л. 75 об., 76.

¹⁴ Наблюдатель зауряд-прапорщик В. Бушмарин в своем донесении приводит старое название корабля, хотя к тому времени судно уже целый год называлось «Император Александр I». Более подробно см.: Литинский Д. Ю. Российский Императорский флот и авиация // Тайфун. 2001. № 7. С. 19–20.

¹⁵ Опять же подразумевается авианесущий корабль «Император Александр I».

¹⁶ Там же. Л. 76–76 об.

¹⁷ Там же. Л. 81 об.

самолетов первого корабельного отряда были подняты на «Император Александр I» всего лишь за 18 минут (с 12.00 до 12.18), а седьмой гидро лейтенанта Ламанова, не участвующий в бомбардировке Зунгулдака, на борт АВК был принят в 13 часов 00 минут.

«В 11.16, во время подъема первого самолета, «Александр I» был атакован германской подводной лодкой «UB-7». Лодка находилась на позиции у Зонгулдака специально для борьбы с русскими кораблями, блокирующими угольный район. <...>. На корабле («Император Александр I» – прим. В. Г.) своевременно заметили опасность, дали ход и успели отвернуть влево, уклонившись от торпеды. Одновременно был открыт огонь из орудий левого борта ныряющими снарядами»¹⁸. Тем не менее, лодка сумела произвести атаку, но благодаря грамотным действиям командира АВК капитана 1 ранга Петра Алексеевича Геринга торпеда корабль не поразила. По-видимому, отработав свой ход, она ударилась о самолет № 37, находящийся в тот момент за кормой «Императора Александра I» и вскоре затонула.

Немецкой подводной лодке удалось уйти на глубину, но при этом ее экипаж не смог выполнить поставленную задачу – произвести результативную торпедную атаку.

В связи с атакой вражеской субмарины нашего авианесущего корабля, возвращавшиеся с выполнения задания гидросамолеты приняли активное участие в поиске подводной лодки и охране надводных кораблей Черноморского флота. В противолодочной обороне судов участвовали самолеты, как первого, так и второго корабельного отрядов черноморской авиации. Экипажи лейтенантов Р. Ф. Эссена и Г. В. Корниловича участвовали в поиске подводной лодки уже после того, как произвели посадку после бомбардировки порта. Для них это был второй боевой вылет в течение небольшого временного интервала. Всего в поиске подводной лодки противника участвовало 6 летательных аппаратов первого и второго корабельных отрядов, что составляет 54,54 % от общего количества гидросамолетов, участвовавших в налете на Зонгулдак.

Тот исторический налет отечественной морской авиации на порт противоборствующей стороны характеризовался и большим количеством авиационных бомб, которые были сброшены по назначенным целям. Всего черноморская авиация применила 38 авиабомб: 9 – пудовых, 8 – пятидесятифунтовых и 21 – десятифунтовую. Первый корабельный отряд сбросил на врага 26 бомб, что составляет 68,42 % от общего количества сброшенных авиационных средств поражения, а второй корабельный отряд – 12 авиабомб (31,58 % от всех АВ примененных по Зунгулдаку).

После того, как германская подводная лодка «UB-7» атаковала «Император Александр I», авианесущие корабли отошли на север, оставив не поднятыми два самолета. В это же время миноносцы продолжали вести поиск подводного противника, который в итоге оказался безрезультатным. Когда угроза новой атаки со стороны субмарины миновала, АВК «Император Николай I» и «Император Александр I» вновь вернулись на прежнее место и в 13.20 под прикрытием маневренной группы направились в Севастополь. В главную базу флота АВК прибыли в 13 часов 25 января 1916 г.

«В соответствии с планом, проводив авиатранспорты до границы опасной зоны, миноносцы вернулись для продолжения блокады, но вскоре направились в Севастополь, так как топливо было на исходе. В 14.30 для установления результатов налета авиации начальник маневренной группы направил миноносцы охранения, которым ставилась задача уничтожить транспорт, если его не потопила авиация. Однако вскоре миноносцы были отозваны и вечером направлены в Севастополь»¹⁹.

Таблица 3

Результаты боевой деятельности первого корабельного отряда при налете на Зонгулдак 24 января 1916 г.

Борт. №	Состав экипажа (летчик, наблюдатель)	Время полета	Сброшено авиабомб по противнику	Участие в ПЛО судов	Примечание
37	Лейтенант Эссен,	10.27–11.12;	2-пудовые;	Да	Задание выпол-

¹⁸ Шломин В. С. Указ. соч. С. 26.

¹⁹ Шломин В. С. Указ. соч. С. 28.

	моторист 1-й ст. Олейников	11.18–11.52	2–10-фунтовые		нил
35	Лейтенант Корнилович, прапорщик Бушмарин	10.28–11.15; 11.18–11.54	2-пудовые; 4–10-фунтовые	Да	Задание выполнил
49	Прапорщик Негеревич, унтер-офицер 2-й ст. Полозенко	10.41–11.57	Нет	Нет	Задание не выполнил
51	Лейтенант Косоротов, прапорщик Родкевич	10.46–12.10	1-пудовая; 2–10-фунтовые	Да	Задание выполнил
43	Лейтенант Лучанинов, прапорщик Ткач	10.57–12.05	2-пудовые; 3–10-фунтовые	Нет	Задание выполнил
50	Лейтенант Крыгин, прапорщик Плахотников	10.58–12.15	2-пудовые; 6–10-фунтовых	Нет	Задание выполнил
39	Лейтенант Ламанов, прапорщик Викторов	10.46–10.58	Нет	Нет	Непроизвольный сброс АБ; над Зунгулдаком не был

Таблица 4

Результаты боевой деятельности второго корабельного отряда при налете на Зунгулдак 24 января 1916 г.

Борт. №	Состав экипажа (летчик, наблюдатель)	Время полета	Сброшено авиабомб по противнику	Участие в ПЛО судов	Примечание
32	Лейтенант Марченко, прапорщик Лобанов-Ростовский	10.22–11.45	2–50-фунтовые	Нет	Задание выполнил
46	Подпоручик Жуков, прапорщик Стаховский	10.27–12.48	2–50-фунтовые	Да	Задание выполнил
47	Лейтенант Рагозин, инженер-механик лейтенант Михайлов	10.50–12.15	2–50-фунтовые; 2–10-фунтовые	Да	Задание выполнил

Окончание таблицы 4

Результаты боевой деятельности второго корабельного отряда
при налете на Зонгулдак 24 января 1916 г.

Борт. №	Состав экипажа (летчик, наблюдатель)	Время полета	Сброшено авиабомб по противнику	Участие в ПЛО судов	Примечание
34	Подпоручик Робинэ, мичман Кудрявцев	10.52–12.10	2–50-фунтовые; 2–10-фунтовые	Нет	Задание выполнил
40	Лейтенант Юнкер, поручик Андржиевский	10.55–12.33	Не бомбил	Да	Задание не выполнил
44	Охотник Закаржевский, унтер-офицер Осколков	Нет	Нет	Нет	Не смогли взлететь – отказ мотора
38	Охотник Успасский, прапорщик Бринк	Нет	Нет	Нет	Не смогли взлететь – отказ мотора

К положительным сторонам боевой деятельности черноморской авиации при осуществлении воздушной бомбардировки Зонгулдака 24 января 1916 г. необходимо отнести следующее:

- впервые в истории отечественного военного флота корабельная авиация Черноморского флота нанесла самостоятельный удар по порту противника;
- поставленную боевую задачу черноморские летчики выполнили – был затоплен вражеский пароход;
- авиаторы Черноморского флота успешно действовали в сложной метеорологической обстановке;
- гидросамолеты корабельных отрядов морской авиации осуществляли успешно с воздуха противолодочную оборону боевых кораблей (в данном случае эсминцев) в районе боевого предназначения;
- впервые при противолодочной обороне надводных кораблей авианесущим кораблем «Император Александр I» с помощью внешнего источника целеуказания (гидроаэроплана М-5 лейтенанта Г.В. Корниловича) были применены ныряющие снаряды по подводному противнику (немецкой подводной лодке «UB-7»);
- корабельная авиация в ходе отражения атаки неприятельской подводной лодки взаимодействовала с эсминцами;
- потерь личного состава и материальной части в результате налета на Зонгулдак, авиация флота Черного моря не имела.

Особого внимания заслуживает эпизод применения авианесущим кораблем «Императором Александром I» оружия по подводному противнику.

Если один из первых случаев применения противолодочного оружия в отечественном флоте имел место в конце октября 1915 г., когда «грузный «Пантелеймон», открыв огонь ныряющими снарядами, выкатился из строя вправо и избежал попадания»²⁰, то в январе 1916 г. у Зонгулдака авианесущий корабль русского флота «Император Александр I» впервые применил противолодочные средства поражения по вражеской подводной лодке с использованием информации от внешнего источника (гидросамолета).

Наряду с положительными моментами, в действиях авиации Черноморского флота при нанесении удара по Зонгулдаку был выявлен и целый ряд недостатков:

- не проводилась предварительная разведка системы противовоздушной обороны порта;
- отсутствовал ответственный руководитель удара с воздуха – лейтенант Е. Е. Коведяев, временно исполняющий обязанности начальника черноморской авиации, сам в боевом вылете участия не принимал, а предположительно находился на АВК «Император Николай I»;
- на тот момент в русском военном флоте не был определен порядок подчиненности между командирами авианесущих кораблей и личным составом корабельной авиации – командиры АВК должны были только доставить авиацию в данный район;
- не вполне четко были определены запасные цели;

²⁰ Козлов Д. Ю. Объект удара – Варна: Действия флота Черного моря у болгарского побережья в кампаниях 1915 и 1916 гг. / ФлотоМастер. 2001. № 1. С. 17.

– отсутствовала разведка для выяснения результатов воздушной бомбардировки;

– авианесущие корабли «Император Александр I» и «Император Николай I», выполняя боевую задачу, подошли к Зонгулдаку на довольно небольшую дистанцию – 20 миль.

Приближение к Зонгулдаку АВК и эсминцев на расстояние в 20 миль (при применении авиации), объясняется, прежде всего, низкой надежностью авиационной техники того времени. Нахождение первой маневренной группы надводных кораблей флота Черного моря на удалении от Зонгулдака в 60 миль и в 40 милях от места взлета гидросамолетов первого и второго корабельных отрядов черноморской авиации можно объяснить тем, что она осуществляла оперативное прикрытие ударной группы (авианесущих кораблей и эсминцев) на случай появления надводных сил германо-турецкого флота.

В дальнейшем в ходе кампании 1916 г. шло активное устранение этих, характерных для отечественной корабельной авиации того времени, недостатков. Особенно большое внимание было уделено организации взаимодействия и определения степени подчиненности между командиром авианесущего корабля и личным составом корабельной авиации, базирующимся на АВК. Разрешением этой проблемы стало утверждение 30 ноября 1916 г. начальником Морского штаба Ставки Верховного Главнокомандующего адмиралом А. В. Русиным «Положения о дивизионе корабельной авиации»²¹.

²¹ См.: Герасимов В. Л. Создание отечественных авианесущих кораблей // Военно-исторические исследования в Поволжье. Вып. 6. Саратов, 2005. С. 156–157.