

DOI: <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2024-38-1-102-108>  
УДК 94(47)

**К ВОПРОСУ О РОЛИ ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ  
АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛОВИЧА В ЗАРОЖДЕНИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ  
ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ**

*А. М. Ипатов,*

*А. Н. Меркулов*

*Воронежский государственный педагогический университет,  
ул. Ленина, д. 86, Воронеж, 394043, Россия*

**Аннотация.**

**Введение.** Статья посвящена анализу вклада великого князя Александра Михайловича в зарождение отечественных Военно-воздушных сил. Авторы подчеркивают, что вопреки минимизации роли этого выдающегося государственного деятеля в советской историографии, он самым непосредственным образом благодаря личным способностям и настойчивости сумел добиться важнейшей задачи для обороноспособности Российской империи – создания собственной авиации и системы подготовки авиационных специалистов. Актуальность публикуемых материалов обуславливается как в целом интересом к истории возникновения и первых лет развития отечественной авиации, так и к императорскому дому Романовых, в частности. **Материалы и методы.** Благодаря анализу специальной научной литературы, а также периодических изданий начала XX в., удалось сделать вывод о существенной роли, которую сыграл великий князь Александр Михайлович в становлении российской военной авиации. Этому способствовало и применение историко-генетического метода, позволяющего рассмотреть ранний этап истории Военно-воздушных сил нашей страны. **Результаты.** Как и большинство других представителей династии Романовых, не занимавших престол, Александр Михайлович посвятил свою жизнь служению на благо Отечества. Полученное военное образование и любовь к морю увлекли молодого великого князя к службе в Военно-морском флоте. Интеллектуальные и творческие способности позволили ему сделать ряд открытий, а также оставить после себя несколько научных изысканий в области мореплавания и судоходства. Однако подлинный вклад на государственном уровне великий князь внес в зарождение военной авиации, увлекшись за границей новым видом транспорта. Верно осознав роль ВВС в деле защиты государственных рубежей, на протяжении ряда лет он своей многогранной деятельностью подвел страну к созданию собственного Военного воздушного флота. **Заключение.** На сегодняшний день не вызывает сомнений, что Александр Михайлович проявил самое деятельное участие в становлении российских Военно-воздушных сил, что признано, в том числе, официально, на государственном уровне в 2012 г.

---

**Ключевые слова:** великий князь Александр Михайлович, Николай II, Военно-воздушные силы, зарождение, Российская империя, подготовка авиационных специалистов.

Для цитирования: Ипатов, А. М., Меркулов А. Н. (2024) К вопросу о роли великого князя Александра Михайловича в зарождении отечественных военно-воздушных сил // История: Факты и символы. № 1 (38). С. 102-108 <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2024-38-1-102-108>

Статья поступила: 10.10.2023

Статья принята в печать: 08.02.2024

Статья опубликована: 15.03.2024

© Ипатов А., Меркулов А., 2024

**ON THE QUESTION OF THE ROLE OF THE GRAND DUKE  
ALEXANDER MIKHAILOVICH IN THE BIRTH  
OF THE RUSSIAN AIR FORCE**

*Alexey Ipatov,*

*Aleksandr Merkulov*

*Voronezh State Pedagogical University,*

*st. Lenina, 86, Voronezh, 394043, Russian Federation*

**Abstract.**

**Introduction.** The article is devoted to the analysis of the contribution of Grand Duke Alexander Mikhailovich to the birth of the Russian Air Force. The authors emphasize that despite the concealment or minimization of the role of this outstanding statesman in Soviet historiography, he was able to achieve the most important task for the defense capability of the Russian Empire – the creation of his own aviation and the system of training aviation specialists, thanks to his personal abilities and perseverance. The relevance of the published materials is determined both in general to the history of the emergence and the first years of the development of domestic aviation, and to the imperial house of the Romanovs, in particular. **Materials and methods.** Thanks to the analysis of special scientific literature, as well as periodicals of the early 20th century, it was possible to conclude that Grand Duke Alexander Mikhailovich made a great personal contribution to the development of Russian military aviation. This was facilitated by the use of the historical-genetic method, which allows us to consider the early stage of the history of the Air Force of our country. **Results.** Like most other representatives of the Romanov dynasty who did not occupy the throne, Alexander Mikhailovich devoted his life to serving for the good of the Fatherland. His military education and love of the sea attracted the young Grand Duke to serve in the Navy. Intellectual and creative abilities allowed him to make a number of discoveries, as well as leave behind several scientific studies in the field of navigation and shipping. However, the Grand Duke made a genuine contribution at the state level to the birth of military aviation, being carried away abroad by a new type of transport. Having correctly realized the role of the Air Force in protecting state borders, for a number of years, through his multifaceted activities, he led the country to create its own Military Air Fleet. **Conclusion.** To date, there is no doubt about the significant contribution of Grand Duke Alexander Mikhailovich to the birth of the Russian Air Force, which was recognized, including officially, at the state level in 2012.

---

**Keywords:** Grand Prince Alexander Mikhailovich, Nicholas II, Air Force, origin, Russian Empire, training of aviation specialists.

For citation: Ipatov A., Merkulov A. (2024). On the question of the role of Grand Prince Alexander Mikhailovich in the emergence of the domestic air force In *History: Facts and Symbols*. No. 1 (38), pp. 102-108 <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2024-38-1-102-108>

Received: 10.10.2023

Revised: 02.08.2024

Published: 15.03.2024

© Ipatov A., Merkulov A., 2024.

## **1. Введение**

Начиная с 1998 г. по инициативе занимавшего тогда должность Главкома ВВС генерала армии П.С. Дейнекина ежегодно в Российской Федерации 12 августа отмечается профессиональный праздник военнослужащих и ветеранов Военно-воздушных сил. Дата празднования выбрана отнюдь не случайно – ведь именно в этот день в далеком уже 1912 г.

Военным ведомством Российской империи согласно приказу № 397 Генеральному штабу было поручено начать формирование в стране первого подразделения воздухоплателей [1]. Руководство им было поручено генерал-майору М.И. Шишкевичу. Фактически это событие можно с уверенностью обозначить как зарождение отечественной военной авиации. Однако в силу ряда обстоятельств на протяжении длительного времени был обойден вниманием человек, внесший огромный личный вклад в отделение авиации от воздухоплавания и давший импульс развитию отечественных Военно-воздушных сил. Речь идет о великом князе Александре Михайловиче.

## 2. Материалы и методы

Несмотря на бесспорные успехи советской эпохи, связанные с развитием ВВС, их совершенствованием, боевым «крещением» в многочисленных вооруженных конфликтах, в которых отечественные авиаторы демонстрировали высочайший уровень летной и конструкторской подготовки, в виду ряда причин (идеологических, политических, конъюнктурных), руководством СССР сознательно замалчивался имперский вклад в зарождение авиации. Более того, в популярных изданиях, равно как и в научной литературе подчеркивалось, что в Российской империи развитие авиационной мысли сознательно тормозилось в силу отсталости государства и стремления правящих верхов максимально сдерживать развитие научно-технического прогресса. Имя человека, внесшего существенный вклад в зарождение и становление российской авиации – великого князя Александра Михайловича – оказалось в данной области фактически вычеркнуто из анналов истории. Весьма спорные клише об отсталости государства и стремлении правящей династии Романовых подавить все научные достижения и сегодня периодически встречаются в различных публикациях [2, с. 387]. Вдумчивый же анализ существующих научных работ и соответствующей периодики начала XX в. позволяет иначе взглянуть на этот вопрос и скорректировать представления о роли представителей царской фамилии в процессе зарождения Военно-Воздушных сил в России.

## 3. Результаты

Можно смело констатировать, что в последние годы усилился исследовательский интерес к личности и деятельности великого князя Александра Михайловича – дяди последнего российского императора, безусловно, являлся неординарной личностью, масштабы которой не оценены еще по достоинству. Однако в советский период его происхождение, дружба с императором, женитьба на его родной сестре, оппозиция прогрессивному реформаторскому курсу С. Ю. Витте, выезд за границу после прихода к власти большевиков, – явились факторами, приведшими к тому, что имя великого князя фактически было вычеркнуто из скрижалей отечественной истории, либо, если упоминалось, то неизменно в негативном контексте.

Между тем, даже беглый взгляд на биографию Александра Михайловича позволяет судить о нем, как о неординарном человеке, интересы которого простирались далеко за рамки принятых в его кругу общения интересов. Воспитанный в соответствии с традициями царственной династии как военный, он сумел сделать успешную карьеру в военно-морском ведомстве. За годы службы он неоднократно совершал кругосветные путешествия на судах разных типов, активно печатал различные труды политического и научно-технического характера на тему развития торгового и военно-морского флотов. Кроме того, в 1891–1896 гг. по его инициативе издавался ежегодный справочник «Военные флоты иностранных государств и Морская справочная книжка» [7].

Понимание великим князем тенденций развития военно-морских флотов ведущих мировых держав привело его к составлению специальной записки, предназначенной императору, в которой было предсказано, что наиболее вероятным противником Российской империи в ближайшей войне будет Япония. Эта записка была составлена в 1895 г., а предполагаемая дата начала конфликта с дальневосточным соседом – 1903–1904 гг. Поразительная интуиция, или, правильнее сказать, верный анализ сложившейся ситуации и основанный на

этом прогноз. К сожалению, Николай II отклонил данную записку, показавшуюся ему фантастической, за что впоследствии горько поплатился. Дальнейшая деятельность Александра Михайловича была обусловлена противостоянием с уже упоминавшимся влиятельным государственным деятелем С. Ю. Витте. Если Великий князь считал приоритетом развитие военно-морского и торгового флота, особенно на Дальнем Востоке, то Сергей Юльевич все силы вкладывал в расширение сети железных дорог, в реализацию на практике грандиозной задумки Александра III по постройке магистрали Санкт-Петербург-Владивосток [9, с. 56–57]. Несмотря на разногласия, удивительным образом совпадали воззрения этих двух неординарных личностей на необходимость интенсификации азиатского направления внешней политики России. Только великий князь был противником активного привлечения иностранного капитала в российскую экономику, в то время как С.Ю. Витте считал невозможной без этого успешную модернизацию. И еще пример: Александр Михайлович был против посылки на Дальний Восток 2-й и 3-й Тихоокеанских эскадр, ибо считал их недостаточно подготовленными, а Сергей Юльевич в принципе был противником вооруженного конфликта с японцами, подписание непопулярного мирного договора с которыми в американском Портсмуте фактически поставило крест на его дальнейшей карьере [11].

Однако и деятельность великого князя после 1905 г. некоторое время была ограничена Балтийским флотом. В июле 1909 г. он дослужился до звания вице-адмирала. Именно тогда он возглавил Отдел Воздушного Флота, основанный на добровольные пожертвования в Особом комитете по усилению военного флота еще в феврале 1904 г. [10]. Откуда у убежденного мариниста был такой интерес к флоту воздушному? Все началось с поездки во Францию в 1909 г., где в один из июльских дней Александр Михайлович прочел в газетах информацию о перелете французского летчика и авиаконструктора Луи Блерио на разведывательном самолете Блерио XI через Ла-Манш. В своих воспоминаниях великий князь писал, будто он уже тогда понимал, что летательные аппараты тяжелее воздуха станут впоследствии не только популярным средством передвижения, но и эффективным оружием в случае войны [3, с. 191]. Средства Особого комитета (порядка 900 тыс. рублей) составили основную часть финансирования создающегося российского Военного Воздушного Флота (ВВФ). Вслед за своим дядей, авиацией увлекся и брат императора Николая II – Михаил Александрович [14].

После совещания с заинтересованными лицами (в частности, с генералом от кавалерии бароном А.В. Каульбарсом) Александр Михайлович с целью поиска места для организации авиационной школы отправился в Крым, где еще в 1908 г. в Севастополе был построен первый аэродром. Проведя необходимые подготовительные работы, 21 ноября 1910 г. здесь начала свою деятельность Севастопольская офицерская школа авиации. Первоначально местом ее дислокации было так называемое Куликово поле, однако в 1912 г. она была переведена на новое просторное место за рекой Качей в окрестностях Севастополя, давшей название прославленному неоднократно впоследствии военному летному училищу. Вокруг открывшейся авиационной школы вырос целый поселок с одноименным названием – Кача [4]. К 1914 г. школой было подготовлено 174 летчика, из них 21 происходил из низших армейских чинов, ибо в то время обучение пилотажу было скорее офицерской привилегией. Яркие воспоминания об учебе в Севастопольской военно-авиационной школе оставил российский генерал от авиации, участник Первой мировой и Гражданской войн (на стороне белых), эмигрант, после ареста СМЕРШ 10 лет проведенный в местах лишения свободы, В. М. Ткачев [13, с. 79–148]. Крупный отечественный специалист по истории подготовки авиационных кадров в России, доктор исторических наук, профессор А. В. Карташев справедливо отмечает, что в рамках формационного подхода, господствовавшего долгие годы в советской науке, было принято отсчитывать историю Качинского училища летчиков с 1920 г., то есть со времени перехода Крыма под власть большевиков. Иными словами, вклад имперских деятелей, в первую очередь великого князя Александра Михайловича, сознательно вы-

черкивался из истории [6]. Отметим, что сам великий князь лично присутствовал на торжественном открытии школы.

Благодаря настойчивости Александра Михайловича в течение нескольких лет Отделом воздушного флота на собранные средства (в том числе, выделенные лично из фонда великого князя) были приобретены за границей порядка 50 аэропланов, переданных для подготовки летных кадров в России. Параллельно его стараниями во Францию была отправлена для обучения группа летчиков, которые по возвращении должны были передать полученный опыт соотечественникам. Немного ранее открытия авиационной школы в поселке Кача первая школа по подготовке военных летчиков была организована на базе Учебного воздухоплавательного парка недалеко от Гатчины. Ее начальником был назначен генерал-майор А.М. Кованько.

Возвращаясь к заслугам Александра Михайловича перед отечественной авиацией, отметим, что во многом благодаря его усилиям в 1911 г. в Российской империи впервые на одном из аэропланов был установлен пулемет, а позднее проведен опыт аэрофотосъемки местности. В воспоминаниях в эмиграции он очень эмоционально обращался к этому эпизоду, когда Николай II в 1912 г. в ходе военных маневров с участием офицеров Качинской школы одобрил все же инициативу великого князя по созданию авиационных частей [3, с. 194].

Государственная Дума в мае 1912 г. принимает закон «Об отпуске средств на формирование авиационных отрядов и укомплектования их материальной частью», в результате чего становится возможным приступить к размещению заказов на изготовление военных самолетов [5, с. 10–12]. В следующем же году Александр Михайлович представил правительству «Общий план организации воздухоплавания и авиации в России». После того, как 1 марта 1913 г. он был одобрен императором Николаем II, авиация отделяется от воздухоплавания и становится самостоятельной структурой ВВФ. К тому моменту, когда началась Первая мировая война, отечественные военно-воздушные силы насчитывали «39 авиотрядов: 30 корпусных, 8 крепостных и полевой (армейский). Самолетный парк насчитывал 263 аппарата, воздухоплавательный – 15 дирижаблей и 46 привязных змейковых аэростатов» [12].

В годы Первой мировой войны Александр Михайлович Романов заведовал организацией авиации Юго-Западного фронта, впоследствии – всех фронтов. С 7 декабря 1916 г. он являлся полевым генерал-инспектором ВВФ [8, с. 244]. После отречения Николая II великий князь подал в отставку и отправился в Крым, откуда впоследствии выехал из России. Как оказалось – навсегда.

#### **4. Заключение**

Таким образом, приведенные выше факты убедительно свидетельствуют о выдающемся вкладе великого князя Александра Михайловича в зарождение отечественных Военно-воздушных сил. Долгие годы забвения закончились в последние десятилетия, свидетельством чему явилось открытие в Санкт-Петербурге в 2012 г. памятника-бюста «шефу Воздушного флота России», а также появление первых публикаций, посвященных различным аспектам его многогранной деятельности на благо Отечества. Думается, обращение к ранней истории отечественных ВВС будет способствовать более тщательному и верному пониманию того вклада, который вносили представители правящей династии, в том числе великий князь Александр Михайлович, в служение Отчизне.

#### ***Список источников и литературы***

1. *12 августа – День Военно-воздушных сил России* (2021) // Военное обозрение. 12 августа 2021. URL: <https://topwar.ru/185848-12-avgusta-den-voenno-vozdushnyh-sil-rossii.html> (дата обращения 28.07.2023).

2. Болотова, О. В., Воложанина, Е. И, Сидоров, И. Т. (2013). *Политика в развитии авиации в дореволюционной России в конце XIX в. – начале XX в.* // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. № 9. Т. 2. С. 387–388.

3. Великий князь Александр Михайлович (1991). *Книга воспоминаний* / Предисл. и коммент. А. Виноградова. Москва: Современник. 270 с.

4. *Великий князь А. М. Романов – организатор русской военной авиации* (2008) // «Слава Севастополя». URL: <https://slavasev.ru/2008/01/09/velikiy-knyaz-am-romanov-organizator-russkoy-voennoy-aviacii/> (дата обращения 30.07.2023).

5. *История отечественной авиационной промышленности. Серийное самолетостроение, 1910–2010 гг.* (2010) / Под общ. ред. Д. А. Соболева. Москва: Русское авиационное общество (РУСАВИА). 432 с.

6. Карташев, А. В. (2007). *История подготовки военных авиационных специалистов в России*. Ставрополь: Сервисшкола, 2007. 65 с

7. Лашков, А. *Романов Александр Михайлович* // Министерство обороны Российской Федерации. URL: <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history/more.htm?id=12354175@cmsArticle>. (дата обращения 01.08.2023).

8. Лебедев, В. Д. (2011). *Вклад великого князя Александра Михайловича в развитие Военно-морского флота и авиации России* // Вестник архивиста. № 2. С. 226–247.

9. Лебедев, В. Д. (2016). *Документы ГАРФ о государственной деятельности великого князя Александра Михайловича* // Отечественные архивы. № 1. С. 56–64.

10. Прасников, В. Б. (2006). *Отечественный опыт постройки кораблей на добровольные пожертвования* // Судостроение. № 5. С. 36–40.

11. Сагинадзе, Э. О. (2017). *Реформатор после реформ: С. Ю. Витте и российское общество, 1906–1915*. Москва: Новое литературное обозрение. 280 с.

12. *Создание Военного Воздушного Флота России и его развитие* // Министерство обороны Российской Федерации. URL: <https://structure.mil.ru/structure/forces/air/news/more.htm?id=11225520%40cmsArticle> (дата обращения 05.08.2023).

13. Ткачев, В. М. (2007). *Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации. 1910–1917 гг.* Санкт-Петербург: ГИЦ «Новое культурное пространство». 640 с.

14. Хрусталева, В. М. (2020). *Великий князь Михаил Александрович и авиация (по архивным материалам ГАРФ)* // Первые Пермские научно-образовательные чтения «История Императорского Дома Романовых». Материалы научной конференции. 13 июня 2019 г. / Под ред. А. В. Громовой, С. В. Неганова. Пермь: АО «ИПП «Уральский рабочий». С. 204–217.

### References

1. *12 avgusta – Den' Voенno-vozdushnyx sil Rossii* (2021) [August 12 - Day of the Russian Air Force] in *Военное обозрение*. 12 avgusta 2021. URL: <https://topwar.ru/185848-12-avgusta-den-voенno-vozdushnyh-sil-rossii.html> (date accessed 28.07.2023). (in Russian).

2. Bolotova, O. V., Volozhanina, E. I, Sidorov, I. T. (2013). *Politika v razvitii aviatsii v dorevolyutsionnoj Rossii v kontse XIX v. – nachale XX v.* [Politics in the development of aviation in pre-revolutionary Russia in the late XIX century – early XX century] in *Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavtiki*. 9. 2. 387–388. (in Russian).

3. Velikij knyaz' Aleksandr Mikhajlovich (1991). *Kniga vospominanij* [The Book of Memories] Ed. A. Vinogradov, Moscow, Sovremennik. (in Russian).

4. *Velikij knyaz' A. M. Romanov – organizator russkoj voennoj aviatsii* (2008) [Grand Duke A.M. Romanov – organizer of Russian military aviation] in «*Slava Sevastopolya*». <https://slavasev.ru/2008/01/09/velikiy-knyaz-am-romanov-organizator-russkoy-voennoy-aviacii/> (date accessed 30.07.2023). (in Russian).

5. *Istoriya otechestvennoj aviapromyshlennosti. Serijnoe samoletostroenie, 1910–2010 gg.* (2010) [The history of the Russian aviation industry. Serial aircraft construction, 1910–2010.] Ed. D. A. Soboleva. Moscow: Russkoe aviatsionnoe obshchestvo (RUSAVIA). (in Russian).
6. Kartashev, A. V. (2007). *Istoriya podgotovki voennykh aviatsionnykh spetsialistov v Rossii* [History of Military Aviation Specialists training in Russia]. Stavropol, Servisshkola. (in Russian).
7. Lashkov, A. *Romanov Aleksandr Mikhajlovich* [Romanov Alexander Mikhailovich] in *Ministerstvo oborony Rossijskoj Federatsii*. URL: <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history/more.htm?id=12354175@cmsArticle>. (date accessed 01.08.2023). (in Russian).
8. Lebedev, V. D. (2011). *Vklad velikogo knyazya Aleksandra Mikhajlovicha v razvitie VoЕННО-morskogo flota i aviatsii Rossii* [Contribution of Grand Duke Alexander Mikhailovich to the development of the Russian Navy and aviation] in *Vestnik arkhivista*. 2. 226–247. (in Russian).
9. Lebedev, V. D. (2016). *Dokumenty GARF o gosudarstvennoj deyatel'nosti velikogo knyazya Aleksandra Mikhajlovicha* [Documents of the GARF on the state activity of Grand Duke Alexander Mikhailovich] in *Otechestvennye arkhivy*. 1. 56–64. (in Russian).
10. Prasnikov, V. B. (2006). *Otechestvennyj opyt postrojki korablej na dobrovol'nye pozhertvovaniya* [Domestic experience of building ships on voluntary donations] in *Sudostroenie*. 5. 36–40. (in Russian).
11. Saginadze, Eh. O. (2017). *Reformator posle reform: S. Yu. Vitte i rossijskoe obshchestvo, 1906–1915* [The Reformer after the Reforms: S. Y. Witte and Russian Society, 1906–1915]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. (in Russian).
12. *Sozdanie Voennogo Vozdushnogo Flota Rossii i ego razvitie* [Creation of the Russian Military Air Fleet and its development] in *Ministerstvo oborony Rossijskoj Federatsii* URL: <https://structure.mil.ru/structure/forces/air/news/more.htm?id=11225520%40cmsArticle> (date accessed 05.08.2023) (in Russian).
13. Tkachev, V. M. (2007). *Kryl'ya Rossii. Vospominaniya o proshlom russkoj voennoj aviatsii. 1910–1917 gg.* [Wings of Russia. Memories of the past of Russian military aviation. 1910–1917]. Saint Petersburg, GITS «Novoe kul'turnoe prostranstvo». (in Russian).
14. Khrustalev, V. M. (2020). *Velikij knyaz' Mikhail Aleksandrovich i aviatsiya (po arkhivnym materialam GARF)* [Grand Duke Mikhail Alexandrovich and aviation (based on archival materials of the GARF)] in *Pervye Permskie nauchno-obrazovatel'nye chteniya «Istoriya Imperatorskogo Doma Romanovykh». Materialy nauchnoj konferentsii. 13 iyunya 2019 g.* Ed. A. V. Gromovoj, S. V. Neganova. Perm, Ural'skij rabochij, 204–217. (in Russian).

#### **Вклад авторов**

*Алексей Ипатов*: получение данных для анализа, анализ полученных данных, написание текста рукописи; обзор публикаций по теме статьи.

*Александр Меркулов*: получение данных для анализа, анализ полученных данных, написание текста рукописи; обзор публикаций по теме статьи.

#### **Authors' contributions:**

*Alexey Ipatov*: obtaining data for analysis, analyzing the data obtained, writing the text of the manuscript, reviewing publications on the topic of the article.

*Aleksandr Merkulov*: obtaining data for analysis, analyzing the data obtained, writing the text of the manuscript, reviewing publications on the topic of the article.