

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kurovaya-rabota/449436>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: История России

Оглавление

Введение 3

Глава 1. Зарождение авиации Российской Империи до начала Первой мировой войны 5

1.1. Военно-теоретические взгляды на роль и место авиации в войне 5

1.2. Состояние авиации накануне мировой войны 11

Глава 2. Боевое применение авиации в Первую мировую войну 15

2.1. Динамика изменения боевых задач авиации в кампаниях 1914-1917 гг. 15

2.2. Становление тактики отечественной авиации 20

Заключение 27

Список использованной литературы 28

В 2018 году исполняется сто лет со дня окончания Первой мировой войны. Первая мировая война длилась с 1 августа 1914 года по 11 ноября 1918 года и охватила 38 стран, или 62 % населения Земли. В связи с этим событием все больше внимания уделяется истории этой войны. История войны - это история развития военного дела. Первая мировая война не стала исключением. Танки, аэропланы и лодки были последними остатками технологий, и от того, использовались они в бою или нет, зависел исход контрнаступления. С каждым днем я все чаще вспоминаю об этой «неизвестной войне», потому что многие вещи были сделаны впервые. Я надеюсь в будущем стать военным специалистом - военным инженером. Я спросил своих одноклассников, что они знают об аэропланах в Первой мировой войне, и они ответили отрицательно. Я думаю, что изучение этой темы обогатит мои знания в этой области, кроме того, такому человеку, как я, который посвятит свою жизнь авиации, будет интересно узнать об истории военной авиации в этот период. В нашем исследовании мы хотим проанализировать и сравнить самолеты стран, участвовавших в войне. Важность этой темы заключается в том, что мы не должны забывать о трагических днях этой войны. Первая мировая война представила и применила на вооружение армии новое поколение оружия. К концу войны каждая крупная держава имела свой воздушный флот. Сегодня оборона и защита нашей страны напрямую зависит от наших вооруженных сил.

В процессе поиска информации я обнаружил, что существует литература, посвященная событиям во время войны. В основном в статьях и интернет-источниках упоминаются самолеты, но нет работ, сравнивающих их. Наиболее фундаментальным трудом по самолетам является книга А. Халка «Истребители Первой мировой войны». В книге содержится исчерпывающая информация о 100 различных типах истребителей, включая монопланы, бипланы, полумонопланы и трипланы. В ней также рассказывается о первых экспериментах по установке пулеметов на аэропланы.

Это все о рождении новой армии и развитии истребительной авиации. Представляем военную энциклопедию «Полная энциклопедия вооружения и военной техники, 1914-1918», В. Шунков и др. Данное издание представляет собой систематический обзор вооружения (стрелкового, артиллерийского, бронетехники, автомобильной и авиационной техники) вооруженных сил всех стран-участниц Первой мировой войны. Для каждого образца различных видов вооружения армий всех стран-участниц Первой мировой войны - стрелкового, артиллерийского, бронетанкового, автомобильного и авиационного - приведены стрелковое, артиллерийское, бронетанковое, автомобильное и авиационное вооружение, их характеристики и конструктивные особенности, включая историю создания и боевого применения, тактико-технические характеристики. Книги содержат многочисленные иллюстрации, проекты, чертежи, таблицы и ценные исторические документы. Таким образом, видно, что эти книги имеют технические и боевые характеристики, но рассматривают эти темы отдельно от остальной выборки.

Цель - изучить русскую авиацию в годы Первой мировой войны.

Задачи:

1. Проанализировать наличие самолетов накануне Первой мировой войны;
2. Показать техническую эволюцию самолета в предвоенные годы
3. Рассказать о самолетах в годы первой мировой войны.

Объект исследования: Самолеты Первой мировой войны.

Методы исследования.

1. сбор информации из различных источников;
2. обработка имеющейся информации.
3. моделирование.

Глава 1. Зарождение авиации Российской Империи до начала Первой мировой войны

1.1. Военно-теоретические взгляды на роль и место авиации в войне

С приближением Первой мировой войны российским правителям пришлось обратить пристальное внимание на военную авиацию: в 1913 году, согласно планам Генерального штаба, в армии было сформировано 55 авиационных отрядов. В каждом корпусе имелся авиационный отряд из 18 самолетов. Воздушный корпус русской армии должен был иметь 918 самолетов; в 1912 году на развитие авиации было выделено 10 миллионов рублей.

12 августа 1912 года в приказе Министерства финансов о финансировании авиационных отрядов император написал, что авиационные отряды должны «исполнить» этот приказ. Так родился новый вид вооруженных сил России - военно-воздушные силы.

По состоянию на 1 августа 1914 года на вооружении находилось всего 244 самолета. По данным Генерального штаба, корпусные авиаотряды состояли из шести разведчиков, двух истребителей и двух артиллерийских самолетов (модификаторов артиллерийского огня). Большинство русских самолетов строилось на семи заводах страны. В большинстве случаев выпускались самолеты иностранной конструкции.

Это самолеты «Моршет», «Фарман», «Ньюпорт», «Моран», «Вуазен», «Моска», «Лебедь» и «Парасоль». Скорость этих самолетов не превышала 115-125 километров в час, а практический потолок составлял 1500-4000 метров. Они не могли нести более 30 килограммов груза, за исключением экипажа и резервного топлива для одно-двухчасового полета.

Предшественниками тяжелых бомбардировщиков были «Гранд», «Русский Витязь», «Илья Муромец», «Святогор» и новейшие дирижабли Д.П. Григоровича. Появление больших многомоторных самолетов открывает новые возможности для применения в авиации. Увеличение полезной нагрузки, дальности и высоты полета повысило значение авиации как воздушного транспорта и мощного боевого оружия. В России родилась и была реализована идея создания истребителей для уничтожения вражеской авиации [1]. Иностранные компании не стремились передавать в Россию новейшие технологические разработки, а лишь делились устаревшими технологиями. Между тем изобретения талантливых русских конструкторов, таких как Григорович, Сикорский, Штанглау и Гаккель, было трудно передать в серийное производство.

Россия не производила достаточного количества самолетов и вынуждена была закупать их за границей; только летом 1916 года были выделены средства на масштабные закупки. Поставки часто прерывались. К 1 ноября 1916 года из-за границы было поставлено 883 самолета и 2 326 моторов.

К началу войны среднее число пилотов на один самолет составляло два человека. Всего было подготовлено около 300 пилотов, из них 133 - в двух основных школах в Гатчине и Севастополе. Гатчина была первой русской авиационной школой по подготовке военных летчиков (знаменитая КАЧА, 11 ноября 1910 года), но с решением «Еврея Ятеля Тавреткина Сельжукова» ее славный путь закончился. Это было прискорбно, потому что данное решение было большим шагом вперед в развитии КАЧА.

В период с 1913 по 1915 год было создано шесть авиационных школ в Москве, Одессе, Петрограде (Всероссийский аэроклуб), Феодосии, Тифлисе и школа наблюдателей в Киеве). Однако темпы обучения оставались низкими: в 1915 году было подготовлено всего 190 пилотов. Ежегодно требовалось около 1 000 пилотов. Все восемь российских школ не могли подготовить более 500 пилотов; в 1916 году Франция и Великобритания подписали соглашение о подготовке российских пилотов. К 5 октября 1914 года из 99 самолетов четырех авиационных отрядов 91 погиб в авариях.

Российские ВВС вступили в войну без четкого руководства. Только в 1916 году было создано Главное управление военного воздушного флота (Авиаканц), на которое возлагалась основная ответственность за комплектование и снабжение.

Барон Карбаль был кавалеристом, а его преемник, великий князь Александр Михайлович, имел лишь очень поверхностное военное образование.

Отсутствие единого руководства, относительная слабость промышленности, отсутствие ремонтных баз и нехватка квалифицированных кадров сразу поставили русскую авиацию в крайне тяжелое положение, из которого она не смогла выбраться в течение всей войны.

На вооружении армии находилось небольшое количество аэропланов, созданных русскими конструкторами:

бипланы и гидросамолеты конструкции Д.П. Григоровича, тяжелые самолеты типа «Илья Муромец», самый известный истребитель Первой мировой войны «С-16» (1915) конструкции И.И. Сикорского и другие. Такие самолеты были крайне уязвимы для атак истребителей и наземной техники. В результате «Мромцы» ограничивались особо важными целями и не имели права летать без истребительного прикрытия; в 1917 году уже существовало пять дивизионов «Мромцев» общей численностью 38 самолетов, прикомандированных непосредственно к штабу Верховного командования. Несмотря на высокие боевые возможности этих самолетов, их количество было слишком мало, чтобы стать решающим для русских ВВС [4].

1. Андреев В.С. Русская авиация в Первой мировой войне // Родина. 1993. № 8-9. С. 68-71
2. Артемьев А. А. Крылья сверхдержавы: гражданская авиация России, 1914-2009 / А. Артемьев. – М. : Эксмо, 2009. – 607 с.
3. Бабиц В. К. Воздушный бой: зарождение и развитие / В. К. Бабиц. — М.: Воениздат, 1991. — 192 с.
4. Бондаренко, В. В. С пистолетом на пулемет: Виктор Покровский, Мстислав Плонский : [о героях Первой мировой войны, летчиках] / В. В. Бондаренко // Сто великих подвигов России / В. В. Бондаренко. – М., 2011. – С. 168–171.
5. Бондаренко, В. В. Ас великой войны: Александр Казаков : [о герое Первой мировой войны, лётчике] / В. В. Бондаренко // Сто великих подвигов России / В. В. Бондаренко. – М., 2011. – С. 164–167
6. Бычков В. Н. Летопись авиации и воздухоплавания / В. Н. Бычков ; Рос. акад. наук, Ин-т истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. – М. : Academia, 2006. – 807 с.
7. Веробьян Б. С. История зарождения воздухоплавания и авиации в России / Б. Веробьян. – М. : Техносфера, 2008. – 231 с.
8. Владимиров В. Слово о Кованько-старшем. // Гатчинская правда. 1985. № 6. С. 8-12
9. Вейгелин К.Е. Очерки по истории летного дела. М.: ГИПО. 1940.
10. Гальперин, Ю. М. Воздушный казак Вердена: повесть-хроника / Ю. М. Гальперин. – М. : Молодая гвардия, 1990. – 333 с. –
11. Давиденко А.З. О военном искусстве советских войск в операциях 1943 года // Военная мысль. – М., 1993. – №10.
12. Демин А. А. Ходынка. Взлетная полоса русской авиации / А. А. Демин. – М. : Русавиа, 2002. – 320 с.
13. Десницкий Г.С. Часовые воздушных просторов Родины. – М.: Воениздат, 1961.
14. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России : (Период до 1914 г.) / П. Д. Дузь. – 2-е изд., перераб. – М. : Машиностроение, 1981. – 271 с.
15. Елисеев С. П. Развитие авиации русской армии в Первой мировой войне // Военно-истор. журн. – 2008. – № 2. – С. 21-28.
16. История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910—2010 гг. / Ю.В. Засыпкин, Г.В. Костырченко, Ю.В. Кузьмин и др. — М. : Русавиа, 2011. — 432 с
17. Керсновский А. А. История Русской армии. Белград, 1938. Т. 3.
18. Король В. В. Крылья Петербурга. СПб., 2000.
19. Романов Д.И. Оружие воздушного боя. – М.: Военное дело, 2000.
20. Симаков Б.С. «Авиация СССР» Вестник воздушного флота. 1952. № С.23-31
21. Турченя, М. С. К вопросу о завоевании господства в воздухе в ходе локальных вооруженных конфликтов XX-XXI веков / М. С. Турченя, А. Е. Пашков. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2017. — № 12 (146). — С. 463-467. — URL: <https://moluch.ru/archive/146/40968/> (дата обращения: 13.04.2024).

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/449436>