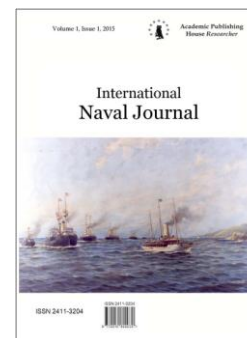


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 14-22, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.14
www.ejournal37.com



UDC 94(47)

Aircraft Carriers on the Rivers

Yuri F. Katorin

National research university of information technologies, mechanics and optics, Russian Federation
197101, Sankt-Peterburg, Kronverkskiy prospekt, 49
Dr. (military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract.

The article tells about the history activities, construction and development of the aircraft carriers on rivers in Russia and USA. The author notes that river carrier rightly belongs to the paradoxes of shipbuilding. For example, such as exotic the history of world shipbuilding, neither before, nor after did not know the American ships very puzzled Japanese intelligence agencies.

Keywords: the fleets, shipbuilding, aircraft carrier, aeroplane, river.

Введение

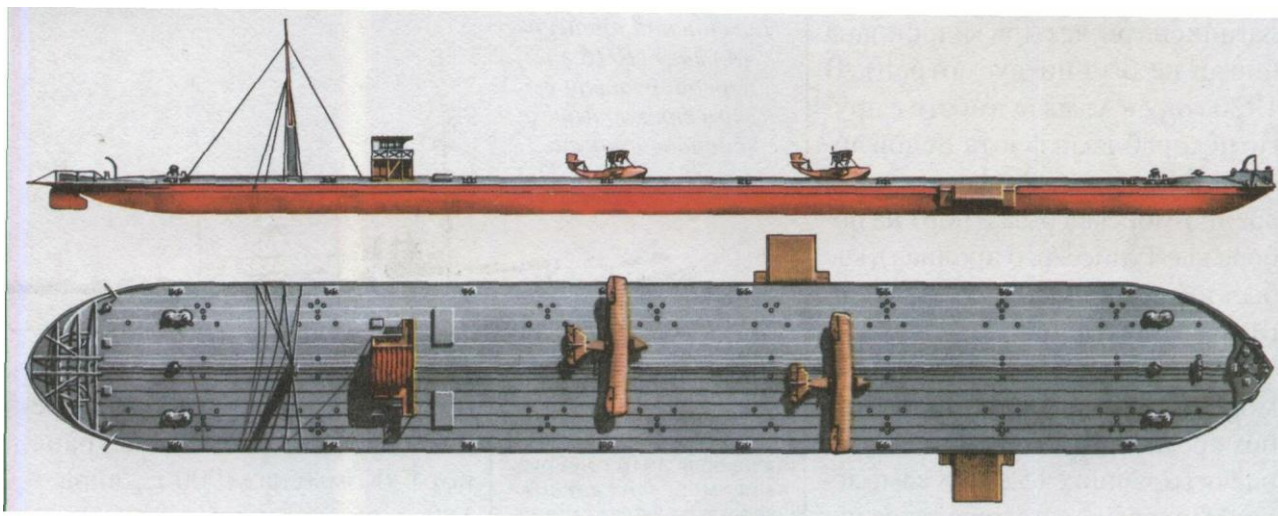
За весь период Первой мировой войны боевая гидроавиация для совместных действий с речными кораблями в России не применялась. Эта идея возникла с началом Гражданской войны, в связи с появлением на Волге, Каме, Северной Двине, Днепре и других реках военных флотилий из вооруженных буксиров, пассажирских пароходов и барж. Уже вскоре после начала операций этих формирований стала ощущаться большая потребность в информации о противной стороне, получить которую старыми средствами, как-то: катерами-разведчиками, наблюдательными постами и прочим, оказалось очень трудно.

По требованию командования флотилий, с Балтийского флота для речных сил, действовавших на Волге, Каме и Северной Двине, перебросили несколько специально сформированных гидроавиаотрядов. Однако, выяснилось, что для их активной работы нет приспособленных плавучих средств, и никто не знал, что они должны из себя представлять, так как условия службы гидроавиации на реках резко отличались от таковой на море.

Обсуждение

Первый такой отряд 29 августа 1918 года выступил на фронт в район г. Свияжска, где находилась Волжская флотилия, ведущая бои с белочехами, захватившими Казань. С этого дня и началась боевая деятельность волжских авианосцев. Согласно штатного расписания, гидроавиаотряд должен был состоять из следующих плавучих средств: баржи, достаточных размеров для размещения шести гидросамолетов, и буксира для нее, от мощности которого зависела скорость передвижения всего отряда; пассажирского парохода, в каютах и помещениях 3-го класса которого намечалось разместить личный состав, в салонах – канцелярию и общую кают-компанию, на нижней палубе – автомобили, кухню, повозки и лошадей, в трюмах – технические и хозяйственные средства отряда, а в отдельной барже – гусяне – бомбы и

горючее. Кроме того, отряду придавались паровой мелкосидящий катер для связи, два моторных катера для оказания помощи гидросамолетам и несколько шлюпок [1].



Баржа-авианосец "Коммуна"

Для базирования самолетов переоборудовали нефтеналивную баржу, снабдив ее наклонными деревянными платформами для спуска и подъема гидросамолетов. Все операции с крылатыми машинами выполнялись вручную. Барже придали буксир, и получился необычайный в истории авиатранспорт "Коммуна" (водоизмещение – 900 т, длина – 140 м, ширина 19 м, осадка средняя – 1,1 м; скорость буксировки по течению – 7,5 – 11 км/ч, вооружение – шесть самолетов). С осени 1918 года красные летчики делали иногда по 5–6 вылетов в сутки, бомбили корабли и укрепления белых [2].

Недостатком авиабаржи "Коммуна" являлась ее тихоходность, а отсутствие крыши способствовало быстрому выходу гидросамолетов из строя. Поэтому летчики и комсостав вышли с предложением о сооружении баржи-ангара, и в марте 1919 года бывший завод "Теплоход" в Нижнем Новгороде получил заказ на изготовление такого плавсредства [2].

Им стала баржа № 507, получившая наименование "Смерть" (честно говоря, возникает весьма неприятная ассоциация для летчиков). В ходе переоборудования с верхней палубы сняли все надстройки, трубы, кнехты, мачты. Затем палубу выровняли, застелили досками и установили два деревянных ангара, рассчитанных на размещение до 10 гидросамолетов типа М-9. Однако принять участие в боях ей не пришлось, поскольку ко времени прихода в Астрахань, в 1920 году, фронт в этом районе был ликвидирован, поэтому освобожденную от авиаимущества баржу "демобилизировали" и передали в водный транспорт [3].

Еще одна авиабаржа создана путем переоборудования нефтеналивной баржи "Евпраксия". Ее передали как плавучий ангар для переведенной из Петрограда в Нижний Новгород Школы морской авиации (Нижегородская). В ангаре баржи из шести пролетов, могло разместиться до 8 гидросамолетов. Ворота только с одного борта и закрывались парусиной. В носовой части надстройка с небольшой мастерской, а управление баржей осуществлялось из отдельной, возведенной выше ангара рубки. Для спуска гидросамолетов на воду приспособили небольшую баржу типа гусяна, срезав у нее под углом один борт и пристроив к нему специальный слип. Она не была жестко прикреплена к авиабарже и могла передвигаться вдоль всего борта к любому пролету ангара. Сама идея такого спуска самолетов на воду являлась хорошей, но поскольку гусяна передвигалась вручную, на это уходило очень много времени [4, 5].

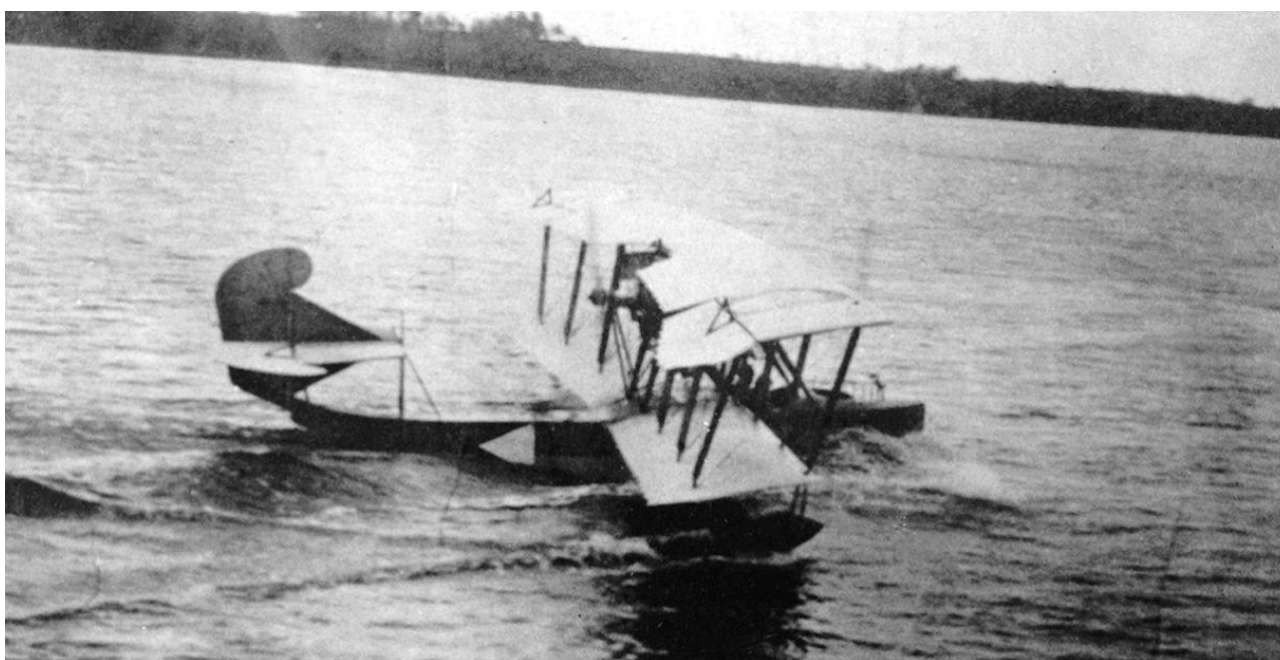
Для Каспийского воздушного дивизиона, действовавшего на нижнем плесе Волги и на Астраханском рейде, на бывшем заводе Нобеля в течение 1919 года переоборудовали две баржи. На освобожденной от всего лишнего палубе первой (ранее железная нефтеналивная баржа "Протопоп Савва") соорудили помещения для экипажа и небольших мастерских, а

трюмы приспособили под склады имущества отряда. Для спуска и подъема гидросамолетов с каждого борта установили по 2 поворотных крана [2].

Отряд, размещенный на этой барже, являлся, по сути, промежуточным между корабельным и речным. Палубу второй баржи приспособили для размещения 5 гидросамолетов, а кормовую часть срезали и оборудовали наклонным слипом, позволявшим летчику легче выходить на него при возвращении на судно. Однако такая конструкция имела два недостатка – при ее устройстве пришлось ликвидировать рули, вследствие чего баржа рыскала при буксировке, а наличие лишь одного спуска стесняло действия всего отряда [2].

Результаты

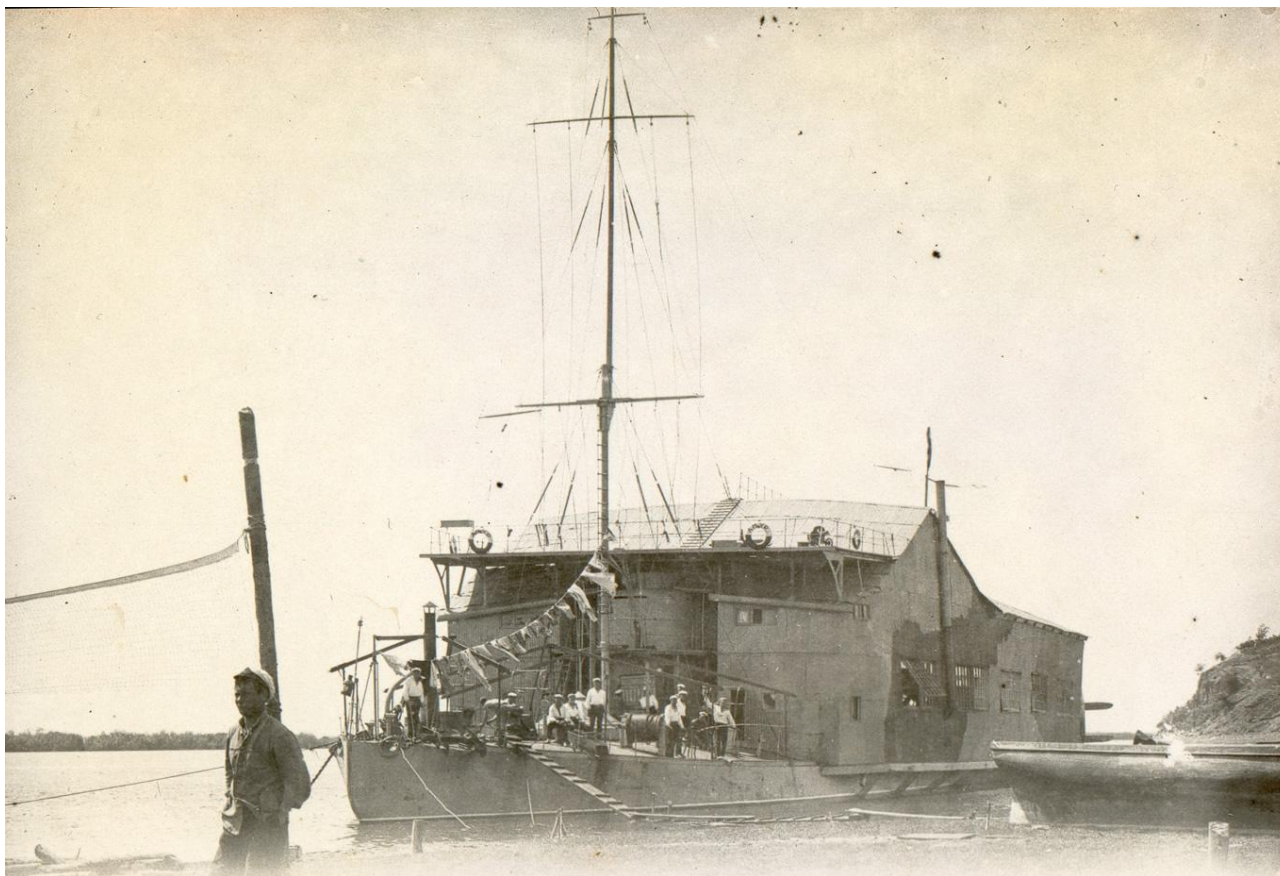
За период 1918–1920 годов 19 морских авиационных отрядов сражались против белых не только на Волге, но и на Северной Двине, Каме, Днепре, Селенге, Онежском и Ладожском озерах, на Енисее, Иртыше, а также на Балтийском, Каспийском, Черном и Азовском морях. За смелые боевые действия на Волге и в море летчики Каспийского воздушного дивизиона А. Демченко, А. Волынский, П. Полозенко, С. Козлов и другие награждены орденом Красного Знамени – в то время высшей наградой Советской Республики [4, 5].



Гидросамолет белой флотилии

По примеру красных, иметь в составе своих речных соединений на Каме подобные авиатранспорты решили и в колчаковском флоте. В начале лета 1919 года с этой целью под авиаматку в Перми переоборудовали деревянную баржу "Данилиха", длиной 84 м. Палубу на барже опустили с таким расчетом, чтобы при полной нагрузке высота ее борта над уровнем воды была от 18 до 22 вершков. Она располагала ангаром на четыре пролета, который должен был вмещать по одному самолету типа М-9 в каждый пролет, но иногда в них можно было разместить (в собранном виде) и больше машин, поскольку запас площади позволял их устанавливать плотнее. Ангары закрывались с обеих сторон легкими деревянными воротами-створками, скользящими по рельсам. Спуски были размещены по одному на каждой стороне баржи и перемещались по рельсам, прикрепленных к бортам. Окончания спусков покоились на плавающих с двух сторон железных бочках. Их конструкция позволяла принимать на них гидросамолеты и перемещать до любого пролета вдоль всего корпуса гидробазы. Серьезным недостатком этой авиабаржи была малая высота ангаров, ибо при самостоятельном заходе на аппарат (при работающем моторе) самолет задевал концами винта его верхнюю балку и ломал винт. Уже в марте в распоряжение Речной боевой флотилии были переданы 2-й и 3-й воздухоплавательные отряды сухопутной армии. Во флотилии они

получили наименование 1-й и 2-й плавучие воздухоотряды [7]. В июле 1919 года "Данилиха", так и не принявшая участия в боях, была захвачена красными в Перми – и впоследствии сожжена при отступлении на р. Чусовой [8].



Плавучий авиангар "Амур"

Гидросамолеты вошли в состав вновь формируемой Обь-Иртышской речной боевой флотилии. Флотилия действовала на Оби, Иртыше, Тавде, Тоболе. Она состояла из двух дивизионов, причем 1-й предназначался для ведения активных боевых действий, а 2-й – для обороны. 18 августа 1919 г. управляющий Морским министерством контр-адмирал М.И. Смирнов утвердил временный штат Обской флотилии. По штату в состав флотилии входил Штаб командующего, 1-й и 2-й дивизионы вооруженных судов (по 6 кораблей в каждом), службы связи, плавучей мастерской и базы флотилии. Главная база флотилии находилась в Томске [9].

Хотя флотилия и подчинялась морскому министерству, именно по его линии шло ее снабжение, в оперативном плане она подчинялась командованию тех сухопутных подразделений, с которыми она взаимодействовала. Всего в состав флотилии входили 15 вооруженных пароходов, 2 бронекатера, 11 катеров, 2 теплохода-базы и 1 баржа [10].

Обь-Иртышская Речная Боевая флотилия принимала участие в боевых действиях в сентябре – октябре 1919 года. Корабли флотилии активно принимали участие в контрнаступлении колчаковских войск на Тоболе. Основными ее задачами были: борьба с артиллерией противника, обеспечение перевозок грузов по реке, поддержка сухопутных войск артиллерийским огнем. Морские самолеты базировались на теплоход-базу "Игорь". Кроме того, гидроавиации были приданы катера "Альфа" и № 1. В ходе недолгой кампании Обь-Иртышской флотилии гидроавиация выполняла преимущественно разведывательные задания. О них в выявленных в настоящее время документах и мемуарах имеются лишь отдельные упоминания. Начиная с ноября 1919 года колчаковские войска стремительно отступали. 4 ноября Красной армией был занят Ишим, 14 ноября – Омск, 22 декабря – Томск. Все ко-

рабли флотилии попали в руки красноармейцев. Не избежали этой участи и гидроавиационные части (вместе с большинством их личного состава). Эшелон Гидроавиационной станции с самолетами был захвачен на железнодорожной станции Енисей. В апреле приказом по 5-й армии гидроавиастанция была включена в состав советской Сибирской военной флотилии, базировавшейся на Байкале и реках Сибири [10].

После окончания Гражданской войны опыты по созданию речных авианосцев продолжались. В 1928 году на Дальневосточная (Амурской) военной флотилии башенная канонерская лодка "Вихрь" была разоружена и переоборудована в несамоходный авиатранспорт на 4 гидросамолета МР-1 (поплавковый вариант разведчика-бомбардировщика Р-1) – "Амур". Она использовалась как база 68-го речного авиаотряда. Для этого с нее сняли все надстройки, на освобожденной верхней палубе соорудили большой ангар, а также необходимые ремонтные мастерские и склады. Плавбаза имела жилые помещения для команды и летного состава. Откидывающаяся задняя стенка ангара служила для спуска самолетов на воду. Летчики отряда ласково называли свой авиангар "мама". Впрочем, столь ценный боевой корабль быстро вернули в первоначальный вид [5].



Летчики 68-го речного авиаотряда, на заднем плане самолеты МР-1

Однако еще до переклассификации "Амура" обратно в монитор 68-й авиаотряд, успел принять самое активное участие в вооруженном конфликте на советско-китайской границе, связанном с захватом китайскими войсками Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). 7 сентября 1929 года двумя гидросамолетами МР-1 из 68-го авиаотряда была проведена разведки и фотосъемки района Сахалина. Вылетев с базы 7 сентября в 10.00, они вернулись в Благовещенск 8 сентября в 12.00. Активные боевые действия в районе Лахасусу против китайской военной флотилии в устье Сунгари начались 12 октября. Р-1 из 40-й эскадрильи и МР-1 из 68-го отряда наносили бомбовые удары по вражеским укреплениям, кораблям и огневым точкам. Авиация во многом содействовала захвату Лахасусу.

30 октября советская Дальневосточная военная флотилия (ДВФ) двинулась вверх по Сунгари, ей поставили задачу разгромить вражескую группировку в районе Фугдина (Фуцзинь). Гидросамолеты 68-го отряда вели воздушную разведку, прикрывали с воздуха корабли с десантом. В первый день операции МР-1 выполнили 17 разведывательных вылетов. На следующий день командир отряда Э.М. Лухт (1893–1940) и летчик Д.И. Боровиков парой

бомбили вражеские корабли и укрепления. По самолетам открыли массированный сильный огонь с земли. Однако это не помешало летчикам прицельно отбомбиться по китайской канонерской лодке. В тот же день Лухт и Боровиков еще раз показали свое высокое боевое мастерство. Конная группа белокитайцев численностью 300 человек напала на высадившийся с кораблей Амурской флотилии десант. Снизившись до 50 метров, летчики стали расстреливать конницу из пулеметов и нанесли ей значительный урон. Позже Э.М. Лухт докладывал: "Летчиками отряда уничтожены канонерка... вооруженный пароход, баржа... Подавлены вражеская артиллерия и пулеметные точки. Рассеяна белокитайская конница, чем оказана помощь десанту". Утром 1 ноября Фугдин был занят десантными войсками почти без сопротивления. По представлению командующего флотилией Э.М. Лухт был награжден вторым орденом Боевого Красного Знамени. Награду ему вручил командарм ОДВА Василий Константинович Блюхер (1890–1938) [11].



Командир 68-го авиаотряда Эдуард Мартынович Лухт (1893–1940) (слева);
Э.М. Лухт с летчиками (справа)

В авторитетных европейских изданиях, таких как "Дейли Телеграф", "Таймс", "Пари Матч" и пр., сразу же отметили, что всего у китайцев на Сунгари имелось семь канлодок и вооруженный пароход. Журналисты, получив сведения, что во время боя и после него были уничтожены шесть пароходов, а наиболее сильная канлодка из боя вышла сильно поврежденной и, придя в Фугдин, затонула, сделали вывод, что "если так, то в настоящее время на Сунгари китайской военной флотилии нет" [12].

Это был флагман китайской флотилии канонерская лодка "Цзянхэн". Построена в Кобэ на верфях "Кавасаки" в 1907 году по заказу наместника Лянгуана Чэнь Гуантао. Стоимость составила 135 000 юаней. Водоизмещение 550 т, основные размерения 180 x 28 x 7,5 футов. Силовая установка – 2 угольных котла, паровая машина мощностью 950 л.с. 2 винта, скорость 13 узлов, экипаж – 15 офицеров, 90 матросов и старшин. Вооружение: одно 4,7" (120-мм) орудие Армстронга с длиной ствола 57 калибров, три 3" (76-мм) орудия японского производства, четыре 47-мм зенитных орудия, четыре 7,92-мм пулемета [13]. В канонерку попали три бомбы и она очень быстро затонула, как удалось позже выяснить по показаниям местных жителей и пленных, со всего экипажа удалось спастись только четверым. Это судно до 1943 года считалось крупнейшим неприятельским кораблем, потопленным советской авиацией [11].

Сунгарийская операция успешно завершилась 16 октября. В донесении в Москву указано, что потерь не было, только три самолета получили пулевые пробоины, но остались в строю. Самолеты действовали почти беспрепятственно, сталкиваясь лишь со стрелковым огнем с земли. Китайцы даже не пытались применить против советской авиации имевшиеся в их распоряжении "Бреге". Противник, напротив, понес весьма значительные потери. 17 октября в Шанхайской прессе сообщили о поражении китайской военной флотилии на реке Сунгари, трех потопленных и четырех поврежденных канонерских лодках, а также о 1000 убитых матросов. За активное участие в разгроме китайских милитаристов постанов-

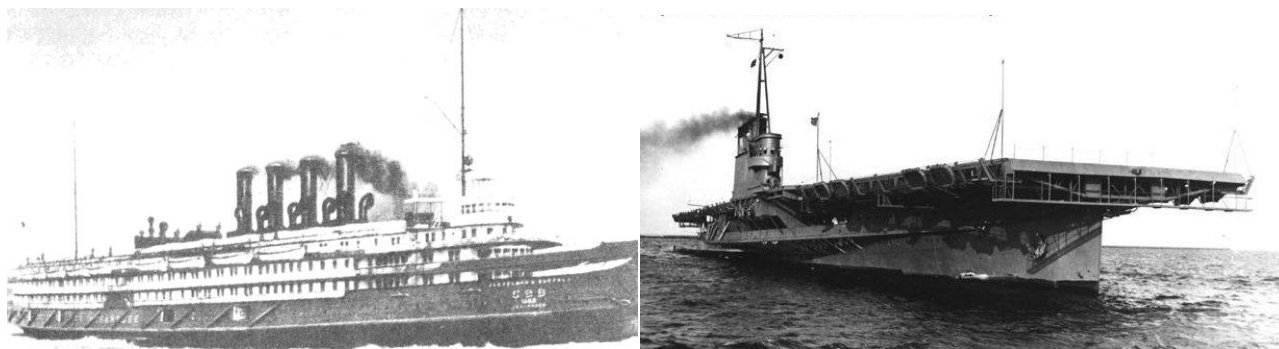
лением ЦИК СССР от 23 марта 1930 года ДВФ была награждена орденом Красного Знамени [11].



Личный состав 68-го авиаотряда на фоне авиаматки "Амур"

Использовали речные (вернее озерные) авианосцы и в США. В годы войны американцами было заложено и ускоренными темпами строилось 148 авианесущих кораблей всех подклассов, включая 38 эскортных, переданных Англии (по годам: 1941 — 16; 1942 — 30; 1943 — 63; 1944 — 34; 1945 — 5). Для такой армады определенно были нужны самолеты и летчики. Хорошие летчики. Летных училищ было много и в добровольцах недостатка не было, но летчик пусть даже и прекрасно обученный на наземном аэродроме, в море сразу становился зеленым новичком. А лишних кораблей, для перевода их в класс учебных, попросту не было. И вот тогда американские военные недобрым глазом посмотрели на два гигантских колесных парохода, которые с туристами на борту курсировали по озеру Мичиган. Дальше события развивались стремительно: туристов высадили, с пароходов срезали надстройки и вместо них установили летные палубы. Пароход "Сизэндби" стал учебным авианосцем "Вулверин", а пароход "Грейтер Буффало" — учебным же авианосцем "Сэйбл". Стандартное водоизмещение первого из них составляло 7315 т, второго 8114 т, главные размеры 152,4 x 29,9 x 4,7 м и 163,1 x 27,4 x 4,7 м соответственно, скорость хода составила 16 и 18 узлов. Каждый корабль оборудовали аэрофинишерами; ангаров, самолетоподъемников и катапульт не было [14].

Они все так же шлепали своими плицами по Мичигану, но их жизнь изменилась радикально. Для местных курсантов-летчиков установился маршрут: аэродром Гленвью — озерный авианосец — аэродром Гленвью. За день на каждом из кораблей выполнялось до 300 взлетов и посадок. Перед отправкой на фронт в 1943 году нормой считались 8 посадок на палубу. В 1945 году — не меньше 14. На "Сэйбле" и "Вулверине" прошли подготовку примерно 15 000 летчиков, которые по ходу дела разбили около сотни самолетов. После войны оба корабля были незамедлительно отправлены на слом [14].



Пароход "Сиэндби" из-за четырех труб называли "Титаником", хотя он был колесным (слева), авианосец "Вулверин" (справа)

Заключение

Конечно, речной авианосец вполне справедливо относят к парадоксам кораблестроения. Например, поскольку такой экзотики история мирового судостроения, ни до того, ни после не знала, американские корабли весьма озадачили японские спецслужбы. В марте 1943 года Императорская Морская разведка Японии, получила от своих коллег из Имперского Управления Безопасности Рейха, важную информацию. На озере Мичиган, появились два новых больших американских авианосца. На кораблях кипела боевая работа, и каждый день на них происходило до шестисот взлетов и посадок. Один из этих гигантов был четырехтрубным, а по бокам корпусов были какие-то странные движители. Но самым непонятным было то, что Мичиганское озеро не сообщалось с океаном и авианосцы ну никак не могли его покинуть.

Примечания:

1. Военно-технический альманах "Тайфун". 1997. №3. 46 с.
2. Кузнецов Н.А. Речная боевая флотилия в кампании 1919 г. на Каме // Вестник молодых ученых. Исторические науки. 2000. № 5. С. 43–56.
3. Бойков Б.В. Корабельная авиация. М.: Военмориздат, 1946. 420 с.
4. Морская авиация России. М.: Машиностроение, 1996. 268 с.
5. Столярский С.Э. Применение гидроавиации для совместных действий с речной военной флотилией. М., 1921.
6. РГАВМФ. Ф. Р-1722 – Морское министерство белогвардейского правительства Колчака, г. Омск.
7. РГАВМФ. Ф. Р-2180 – Речные флотилии Всероссийского правительства (белых).
8. Кадесников Н.З. Краткий очерк Белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 гг. Л.: Кучково поле, 1991. 224 с.
9. Макаров В.С. Материалы для истории флота в период Гражданской войны 1917–1920 гг. Сибирь // Морские записки. 1954. № 2. С. 38–44.
10. Кузнецов Н.А. Морская авиация и морские летчики в Белом движении на Востоке России (1919) // Война и оружие: Новые исследования и материалы. Вторая Международная научно-практическая конференция, 18–20 мая 2011 года. СПб., 2011. Ч. 1. С. 451–472.
11. Каторин Ю.Ф. Речные авианосцы // Журнал университета водных коммуникаций. 2010. №7. С. 48–52.
12. Mossdorf O. Der Mandschurische Konflikt des Jahres 1929. С. 50–63.
13. All the World's Fighting Ships 1906–1921. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1985. 486 p.
14. US Naval Aviation 1910–1960. Washington, 1960. 540 p.

References:

1. Voenno-technicheskij al'manah "Tajfun". 1997. №3. 46 s.
2. Kuznecov N.A. Rechnaja boevaja flotilija v kampanii 1919 g. na Kame // Vestnik molodyh uchenyh. Istoricheskie nauki. 2000. № 5. S. 43–56.

3. Bojkov B.V. Korabel'naja aviacija. M.: Voenmorizdat, 1946. 420 s.
4. Morskaja aviacija Rossii. M.: Mashinostroenie, 1996. 268 s.
5. Stoljarskij S.Je. Primenenie gidroaviacii dlja sovместnyh dejstvij s rečnoj voennoj flotiliej. M., 1921.
6. RGAVMF. F. R-1722 – Morskoe ministerstvo belogvardejskogo pravitel'stva Kolchaka, g. Omsk.
7. RGAVMF. F. R-2180 – Rechnye flotilii Vserossijskogo pravitel'stva (belyh).
8. Kadesnikov N.Z. Kratkij oчерk Beloj bor'by pod Andreevskim flagom na sushe, morjah, ozerah i rekah Rossii v 1917–1922 gg. L.: Kuchkovo pole, 1991. 224 s.
9. Makarov B.C. Materialy dlja istorii flota v period Grazhdanskoj vojny 1917-1920 gg. Sibir' // Morskie zapiski. 1954. № 2. S. 38-44.
10. Kuznecov N.A. Morskaja aviacija i morskije letchiki v Belom dvizhenii na Vostoke Rossii (1919) // Vojna i oruzhie: Novye issledovanija i materialy. Vtoraja Mezhdunarodnaja nauchno-praktičeskaja konferencija, 18-20 maja 2011 goda. SPb., 2011. Ch. 1. S. 451-472.
11. Katorin Ju.F. Rechnye avianoscy // Zhurnal universiteta vodnyh kommunikacij. 2010. №7. S. 48-52.
12. Mossdorf O. Der Mandschurische Konflikt des Jahres 1929. S. 50-63.
13. All the World's Fighting Ships 1906–1921. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1985. 486 r.
14. US Naval Aviation 1910–1960. Washington, 1960. 540 p.

УДК 94 (47)

Авианосцы на реках

Юрий Федорович Каторин

Университет ИТМО, Российская Федерация
197101, Санкт-Петербург, Кронверский проспект, 49
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В статье рассказывается об истории создания, конструкции и боевом применении речных авианесущих кораблей в России и США. Автор отмечает, что речной авианосец вполне справедливо относят к парадоксам кораблестроения. Например, поскольку такой экзотики история мирового судостроения, ни до того, ни после не знала, американские корабли весьма озадачили японские спецслужбы.

Ключевые слова: военные флоты, судостроение, авианосец, самолет, река.