

Авіаціонные корабли, какъ базы авіаціи въ морской войнѣ.

Фантастически быстрое развитіе и усовершенствованіе авіаціи за послѣдніе годы, въ связи съ все возрастающимъ расширеніемъ возлагаемыхъ на нее задачъ, выдвинуло нынѣ на очередь вопросъ о созданіи особыхъ авіаціонныхъ морскихъ базъ, придаваемыхъ морскимъ вооруженнымъ силамъ при различныхъ операціяхъ флота.

Въ данное время всѣ государства, стремящіяся къ увеличенію своего морского могущества, заняты разрѣшеніемъ крайне важнаго вопроса о сконструированіи спеціальнаго типа военныхъ авіаціонныхъ судовъ, позволяющихъ использовать въ полной мѣрѣ авіаціонныя силы при операціяхъ флота.

Насколько существенно и жизненно необходимо разрѣшеніе этого вопроса, можно судить хотя бы по тому вниманію, которое было отведено ему со стороны Вашингтонской конференціи, каковая, установивъ общія нормы тоннажа для военныхъ флотовъ, ограничила также нормы тоннажа и для судовъ, обслуживающихъ авіацію, приданную флоту. Такъ ею установлены слѣдующія цифры тоннажа для авіаціонныхъ кораблей: для Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и Англіи по 135.000 тоннъ, для Японіи 81.000 тоннъ, для Франціи и Италіи по 60.000 тоннъ каждой.

Такимъ образомъ ограниченіе тоннажа авіаціонныхъ кораблей въ опредѣленныхъ предѣлахъ для каждаго государства устанавливаетъ до нѣкоторой степени и соотношеніе въ ихъ воздушныхъ средствахъ, приданныхъ флоту.

Не безынтересно будетъ прослѣдить, какова исторія этого вопроса, въ какомъ положеніи находится онъ нынѣ въ различныхъ государствахъ и какія практическія данныя можно извлечь въ этомъ направленіи изъ опытовъ минувшей Европейской войны.

Прежде для наблюденія дальнихъ раіоновъ пользовались воздушными шарами и змѣями, но съ развитіемъ авіаціи явилась возможность не только увеличить дальность наблюденія, путемъ увеличенія высоты подъема и свободы полета, но и рѣшать другія важныя боевыя задачи, какъ то: вести корректированіе стрѣльбы на предѣльныхъ дистанціяхъ, производить по различнымъ цѣлямъ бомбометаніе, фотографировать и нести службу связи.

Теперешніе наблюдательные пункты, расположенные на мачтахъ военныхъ кораблей на высотѣ около 35 метровъ уже не удовлетворяютъ своему назначенію, такъ какъ позволяютъ вести корректиро-

ваніе артиллерійской стрѣльбы лишь на дистанцію 17—19 километровъ, что при дальнобойности современныхъ морскихъ орудій, дальность выстрѣла которыхъ достигаетъ до 28 километровъ, является недостаточнымъ.

Установлено, что при хорошихъ атмосферныхъ условіяхъ существуетъ примѣрно слѣдующая зависимость между высотой подъема и дальностью наблюденія: при высотѣ подъема въ 100 метровъ радиусъ наблюденія достигаетъ до 35 километровъ, при высотѣ въ 200 метровъ до 50 километровъ, при высотѣ въ 300 метровъ до 60 километровъ, при высотѣ въ 500 метровъ до 80 километровъ и при высотѣ въ 1000 метровъ до 110 километровъ.

Слѣдовательно, примѣняя нынѣ авіаціонныя средства въ операціяхъ флота, мы получаемъ полную возможность не только производить дальнія развѣдки съ цѣлью выясненія силъ противника, направленія ихъ движенія и группировки, но и рѣшать одну изъ важнейшихъ боевыхъ задачъ флота — вести корректированіе стрѣльбы на любыхъ дистанціяхъ.

Однако необходимо указать на то обстоятельство, что при первыхъ же попыткахъ использовать авіацію при операціяхъ флота пришлось столкнуться съ цѣлымъ рядомъ серьезныхъ препятствій чисто технического характера. Такъ главнымъ препятствіемъ явилось полное отсутствіе на военныхъ корабляхъ необходимыхъ для взлета площадокъ, для чего на нѣкоторыхъ судахъ были использованы артиллерійскія башни, расположенныя въ носовой части корабля, на которыхъ были установлены особыя подвижныя платформы. Для взлета аппаратъ ставился на эту платформу, корабль развивалъ максимальную скорость, имѣя курсъ противъ вѣтра, мотору постепенно давался полный газъ и когда винтъ давалъ полное число оборотовъ, аппаратъ освобождался и взлеталъ. Затѣмъ явилась необходимость въ соответственномъ укрытіи аппарата отъ могущихъ быть попаданій въ него снарядовъ и ихъ осколковъ, что на практикѣ оказалось не такъ просто, такъ какъ этому мѣшали артиллерійскія башни, боевая рубка, трубы, мачты, спасательныя средства и другіе жизненные элементы корабля и найти требуемое мѣсто для аппарата оказалось далеко не легко, даже несмотря на колоссальную длину современныхъ кораблей (американскій крейсеръ „Constellation“ имѣеть въ длину 265 метровъ). Слѣдствіемъ же недостатка въ свободномъ мѣстѣ на кораблѣ явилось и ограниченіе въ количествѣ аппаратовъ, могущихъ быть помѣщенными на немъ. Кромѣ того для поднятія аппаратовъ на бортъ понадобилось устройство специальныхъ крановъ, а самый процессъ поднятія аппарата представлялъ еще и большія неудобства съ чисто боевой стороны, такъ какъ для выполненія этой операціи корабль долженъ былъ останавливаться и нарушать общій порядокъ эскадры, а въ періодъ боя увеличивался еще и процентъ попаданія въ него снарядовъ и облегчалась минная атака подводныхъ лодокъ. При наличіи же неспокойнаго моря этотъ подъемъ весьма часто сопровождался поломками аппарата.

Первые опыты взлета съ корабля были произведены въ Англіи

еще въ 1912 году, для чего былъ приспособленъ старый крейсеръ „Hermes“. Взлеты были удачны, но возвращаться на бортъ корабля летчикъ уже не могъ и долженъ былъ опускаться на сушу. Позднѣе въ Северо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ М. Еly удалось, первому изъ авиаторовъ, опуститься на платформу одного изъ судовъ американскаго флота.

И вотъ, какъ слѣдствіе этихъ опытовъ, явилось то обстоятельство, что англичане рѣшили приспособить для этой цѣли корабль „Arc-Royal“, каковой вначалѣ войны былъ посланъ въ Средиземное море, гдѣ и оставался до середины 1920 года, отлично выполняя свое назначеніе при Дарданельской операціи. Общія его данныя слѣдующія: водоизмѣщеніе 7.450 тоннъ, длина 104,60 метра, ширина 16,80 метра, скорость 27 километровъ. Для взлета въ носовой части была устроена особая площадка, а для подъема спеціальныя краны.

Тѣмъ не менѣе, несмотря на такія крайне неблагоприятныя условія для работы авіаціи, уже вначалѣ войны летчики выполняли весьма трудныя боевыя задачи, облегчая въ значительной мѣрѣ задачи флота. Такъ англійскими летчиками, поднимавшимися съ военныхъ кораблей, подвизавшихъ ихъ къ берегамъ Германіи, выполненъ рядъ воздушныхъ рейдовъ, къ числу которыхъ слѣдуетъ отнести и знаменитый рейдъ на Куксгафенъ въ ноябрѣ 1914 года, во время котораго одинъ изъ летчиковъ принужденъ былъ спуститься въ море и лишь случайно былъ подобранъ голландскими рыбаками.

Совершенно естественно, что тѣ трудныя условія, съ которыми было связано поднятіе на бортъ корабля аппаратовъ, оказали должное вліяніе на усовершенствованіе аэроплановъ, которые за послѣдніе годы въ этомъ направленіи сдѣлали огромный прогрессъ.

Такъ въ настоящее время изобрѣтателями Галландетъ и Ричардсонъ заканчивается постройка двухъ аэроплановъ, имѣющихъ каждый по 9 метровъ общей мощностью въ 3.600 Н.Р. съ размахомъ крыльевъ въ 42 метра, при вѣсѣ аппарата въ 30 тоннъ. Запасъ горючаго допускаетъ возможность непрерывнаго полета на 3.379 километровъ.

Понятно, что, ввиду такого колоссальнаго прогресса въ морской авіаціи, нынѣ является насущная необходимость въ сконструированіи и постройкѣ спеціальнаго типа авіаціонныхъ кораблей, отвѣчающихъ этимъ аппаратамъ.

Нельзя не отмѣтить однако того факта, что къ началу Европейской войны не было ни одного большого корабля, приспособленнаго для авіаціи, между тѣмъ какъ къ моменту заключенія перемирія таковыхъ насчитывалось уже 12.

Такъ въ Англіи первоначально для авіаціи были приспособлены суда, совершавшія пассажирскіе рейсы черезъ Ла-Маншь какъ то: „Empress“, „Engandine“, „La Riviera“. Эти суда для обслуживания авіаціи были передѣланы на заводѣ Gunard въ Ливерпуль. Въ кормовой ихъ части были устроены особые краны для спуска аппаратовъ и они могли поднять на бортъ шесть аппаратовъ.

Изъ этихъ судовъ „Engandine“ сопровождалъ эскадру адмирала

Битти и 31 мая 1916 года въ 14 часовъ 45 минутъ получилъ приказаніе выслать одинъ изъ своихъ гидро для производства развѣдки въ сѣверо-западномъ направленіи. Не смотря на весьма неблагоприятныя условія для полета, когда низкія густыя облака позволяли набрать аппарату высоту лишь въ 100 метровъ, лейтенантъ Рустандъ отлично выполнилъ свою задачу, доставивъ первое донесеніе о противникѣ черезъ 45 минутъ, произведя развѣдку подъ дѣйствительнымъ артиллерійскимъ огнемъ нѣмцевъ. Затѣмъ для авіаціи былъ приспособленъ трансатлантической пароходъ „Campania“ въ 21.600 тоннъ водоизмѣненія со скоростью въ 40 километровъ. Этотъ корабль былъ приданъ къ эскадрѣ адмирала Jellicoe, но по неизвѣстной и до нынѣ причинѣ, въ достопамятный день Ютландскаго боя, былъ отправленъ въ одинъ изъ англійскихъ портовъ, не будучи использованъ.

Въ 1917 году уже была составлена группа изъ пяти судовъ: „Furious“, „Vindictive“, „Argus“, „Hermes“, „Eagle“, которые въ данное время представляютъ изъ себя авіаціонную морскую базу англійскаго флота. При выборѣ судовъ для обслуживанія авіаціи, приданной флоту, было признано необходимыми условіями имѣть суда большой длины, ширины и достаточной скорости, необходимой для сопровожденія эскадры, максимальная скорость которой принималась въ 33—35 километровъ.

„Furious“ боевой крейсеръ англійскаго флота въ 19.000 тоннъ водоизмѣненія, длиною въ 239 метровъ и шириною въ 26, 8 метровъ. Его передняя артиллерійская башня была совершенно снята, а въ носовой части оборудована платформа въ 100 метровъ длины. Для защиты аппаратовъ, расположенныхъ въ носовой части корабля отъ встрѣчнаго вѣтра, были устроены специальные деревянные шторные экраны, которые поднимались при сильномъ вѣтрѣ или полномъ ходѣ корабля. Въ общемъ можно сказать, что этотъ корабль былъ довольно удачно сконструированъ и приказомъ адмирала Филмора назначенъ адмиральскимъ авіаціоннымъ кораблемъ англійскаго флота.

Крупнымъ недостаткомъ являлось то обстоятельство, что за трубой корабля, благодаря исходящему изъ нея теплу, образовывалась возмущенная яма, въ которую аппаратъ и проваливался при посадкѣ. Но на судахъ „Argus“, „Hermes“, „Eagle“ это явленіе было уже устранено путемъ расположенія дымовыхъ трубъ по бокамъ командирскаго мостика. Для увеличенія же тяги изъ топокъ были устроены особые вентиляторы.

„Vindictive“ имѣетъ 9.500 тоннъ водоизмѣненія, на немъ устроены платформы въ носовой и кормовой частяхъ. Главное его преимущество это большая скорость, достигающая 55 километровъ.

„Argus“ передѣланъ изъ первокласснаго пассажирскаго парохода. Ангары и мастерскія очень удачно расположены подъ платформой для взлета.

„Eagle“, спущенный въ 1914 году, въ моментъ объявленія войны, былъ купленъ Армстронгомъ у Чилийскаго правительства, а затѣмъ его реквизиовало англійское правительство для нуждъ авіа-

ции. Его водоизмѣненіе составляетъ 28.000 тоннъ, длина 260 метровъ, ширина 28,2 метра, скорость 37 километровъ. Самую верхнюю часть судна составляетъ платформа, равная длинѣ всего корпуса, подъ платформой расположены въ особыхъ ангарахъ 26 аппаратовъ.

1-го іюля 1920 года съ верфи Clyde было спущено первое судно, предназначенное специально для авіаціи. Его водоизмѣненіе составляетъ 10.400 тоннъ, длина корпуса 164 метра, ширина 21 метръ, скорость около 47 километровъ. Этотъ корабль имѣетъ двойной корпусъ, такъ называемый „Vulge“, раздѣленный на большое число переборокъ, наполняемыхъ водой или воздухомъ, что дѣлаетъ его почти неуязвимымъ для атакъ подводныхъ лодокъ. Онъ вооруженъ 10 — 13,75 сантиметровыми орудіями и 4 противозаэропланными пушками съ угломъ возвышенія до 80 град. Экипажъ состоитъ изъ 630 человекъ, изъ которыхъ 150 специально обслуживаютъ авіацію.

Во Франціи пока фактически еще не существуетъ специальныхъ авіаціонныхъ кораблей и ихъ назначеніе временно выполняютъ суда: „La Foudre“ и „Compaire“. Но въ данное время для авіаціи идетъ передѣлка крейсера „Beagn“ съ водоизмѣненіемъ въ 25.000 тоннъ, а на верфи въ Тулонѣ строится специальное бронированное судно, предназначенное для авіаціи. Его водоизмѣненіе въ 25.387 тоннъ, длина 172 метра, ширина 27,6 метра. Артиллерійское вооруженіе составляютъ 12 орудій. Корабль рассчитанъ на подъемъ 25 аппаратовъ.

Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, ожидая вотированія кредитовъ на постройку специальныхъ авіаціонныхъ кораблей пока приспособили для авіаціи угольный транспортъ эскадры „Jupiter“, переименовавъ его въ „Landley“. Онъ поднимаетъ 12 моноплановъ, 6 гидроплановъ и 4 аппарата специально для бомбометанія. Его тоннажъ составляетъ 14.500 тоннъ, скорость 33 километра.

Нельзя не упомянуть о томъ, что еще передъ войной въ Америкѣ производились долгіе опыты съ такъ называемыми гидро-подставками для взлета аппаратовъ, которые были прерваны съ началомъ войны, но съ заключеніемъ перемирія вновь возобновились и нынѣ арсеналомъ въ Филадельфіи спроектирована вращающаяся подставка, позволяющая ориентировать на ней аппаратъ въ любомъ направленіи и производить взлетъ всегда противъ вѣтра, не мѣняя курса корабля. Конструкція этого прибора настолько компактна, что позволяетъ устанавливать его на всѣхъ большихъ судахъ флота. Отрицательной стороной является то обстоятельство, что аппаратъ не можетъ уже возвратиться на своей корабль, а долженъ опуститься на авіаціонную базу.*)

*) ПРИМѢЧАНІЕ РЕДАКЦИИ: Въ настоящее время въ Американскомъ флотѣ производятся удачные опыты со специальнымъ устройствомъ вродѣ древней катапульты, позволяющимъ „выстрѣливать“ аэропланъ съ корабля; преимущество этого устройства заключается въ томъ, что при его наліи не требуется на корабль палубы для взлета и благодаря этому устройству даже миноносцы могутъ снабжаться аэропланами; правда „выстрѣленный“ аэропланъ съ корабля, не имѣющаго палубы для взлета и аттерисажа, не можетъ вернуться корабль на, его „выстрѣлившій“, — долженъ аттерировать на палубу авіаціоннаго корабля.

И такъ изъ приведеннаго краткаго очерка о спеціальныхъ судахъ, мы имѣемъ возможность хотя бы въ общихъ чертахъ судить о томъ, въ какомъ положеніи находится нынѣ этотъ вопросъ въ Англіи, Франціи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ. Къ сожалѣнію почти полное отсутствіе какихъ бы то ни было свѣдѣній въ печати по военнымъ вопросамъ въ Японіи не даетъ намъ никакихъ данныхъ и по затронутой темѣ, однако можно съ увѣренностью сказать, что и въ Японіи этому вопросу отведено должное мѣсто и онъ будетъ разрѣшенъ тамъ не хуже, чѣмъ въ другихъ державахъ.

Данныя объ авіаціонныхъ судахъ, которыми мы нынѣ располагаемъ, позволяютъ намѣтить и тѣ общія условія, которымъ должны удовлетворять эти суда, такъ: скорость авіаціонныхъ кораблей должна соответствовать максимальной скорости эскадры, длина и ширина корабля должна допускать свободный подъемъ и посадку аппаратовъ, что нынѣ достигнуто тѣмъ, что авіаціонная площадка дѣлается всю длину и ширину корабля и составляетъ самую верхнюю его часть, ангары должны быть достаточно укрыты отъ могущихъ быть поврежденій аппаратовъ снарядами и осколками, вмѣстимость корабля должна быть такова, чтобы допускала возможность поднятія достаточнаго количества аппаратовъ.

Въ заключеніе можно сказать, что приданіе эскадрѣ спеціальныхъ авіаціонныхъ кораблей или ихъ опредѣленныхъ соединеній, въ будущихъ морскихъ операціяхъ флота позволитъ ему использовать всю мощь авіаціи и въ значительной мѣрѣ облегчить выполнение его боевыхъ задачъ, а потому въ связи съ этимъ необходимо теперь же приступить къ выработкѣ тѣхъ основныхъ положеній, которыя должны дать исходныя данныя для примѣненія авіаціи въ ея совмѣстной работѣ съ флотомъ.

БУРАКОВЪ.