

СТАТЬИ И СООБЩЕНИЯ

О.В. Маланина *

АВИАНЕСУЩИЕ КОРАБЛИ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ

Корабельная авиация российского флота получила свое развитие в годы Первой мировой войны. Для ее применения, в том числе и в интересах Черноморского флота, необходимы были суда, приспособленные под базирование гидросамолетов. В архивных документах и историографии отечественной морской авиации, охватывающих период Первой мировой войны, встречаются следующие термины: «авиационные суда», «авиатранспорты», «посыльные суда», «вспомогательные суда», «крейсера», «вспомогательные крейсера», «гидрокрейсера» [1]. Именно так именовались корабли (суда) русского военного флота, способные размещать на своих палубах гидроаэропланы и применять их в интересах флота. И сегодня, по прошествии многих десятилетий со времени окончания Первой мировой войны, нет однозначного понимания того, что это были за суда и к какому классу кораблей их относить [2]. Например, ряд исследователей относит корабли, способные нести на борту гидросамолеты, к разделу «Учебные и транспортные суда». В частности, полковник Герасимов высказывает мнение, что корабли русско-

го военного флота периода Первой мировой войны, способные обеспечивать базирование и применение с них авиационных аппаратов тяжелее воздуха, в соответствии с сегодняшними представлениями, целесообразно отнести к авианесущим кораблям (АВК) [3].

В многочисленных публикациях по отечественной морской авиации и Российскому Императорскому флоту, посвященных периоду Первой мировой войны, встречаются разные количественные данные по АВК, которые входили в то время в состав военного флота России. В отношении Черноморского флота в основном упоминаются корабли «Император Александр I», «Император Николай I» и «Алмаз». Впервые под базирование гидроавиации был переоборудован корабль Российского Императорского флота — черноморский пароход «Днепр» в 1913 г. В строительстве специальных судов не было необходимости, т.к. эти корабли планировалось использовать лишь для транспортировки самолетов и доставки их к месту выполнения боевой задачи. Поэтому переоборудованные в авиатранспорты граждан-

* Маланина О.В. – преп. каф. отечественной истории СГУТиКД.

ские пароходы вполне подходили для этих целей. Тем более что масштабного переустройства не требовалось. Необходимы были оборудованные места и помещения для хранения летательных аппаратов, в основном ангары, нередко самолеты размещали на палубах. Кроме того, требовалось определить место для хранения цистерн с бензином и смазочными материалами, расположить ремонтные мастерские авиатехники, выделить дополнительные каюты для летного состава и обслуживающего персонала. Но самое главное — нужно было оснастить выбранное судно средствами спуска самолетов на воду и подъема их на борт. В качестве этих средств использовались грузовые стрелы и паровые или электрические лебедки. Как правило, их наличие на грузовых и грузопассажирских пароходах предусмотрено. Необходимо было также решить лишь вопрос их количества и грузоподъемности. Для взлета и посадки летательных аппаратов использовалась морская поверхность, поэтому на авиатранспортах могли базироваться только гидросамолеты, т.е. поплавковые летательные аппараты или типа летающей лодки.

В 1914 г. количество АВК в отечественном военном флоте значительно увеличилось. В ходе кампании 1914 г. на Черноморском флоте к приему гидроаэропланов начали готовить одновременно еще пять кораблей. Это были крейсера первого ранга «Память Меркурия» и «Кагул», крейсер второго ранга «Алмаз», суда второго ранга «Император

Александр I» и «Император Николай I». На них проводились интенсивные для того времени испытательные полеты. Особо отличились черноморские летчики крейсера «Кагул» Виктор Утгоф и Николай Рагозин. Их полеты были произведены в августе — сентябре 1914 г. на гидросамолетах американского производства типа «Кертисс» и носили разведывательный характер.

В декабре 1914 г. на Черном море завершилось переоборудование судов «Император Александр I» и «Император Николай I» в авианесущие корабли, а в начале кампании 1915 г. они были включены в боевой состав Черноморского флота. Тогда же были проведены первые успешные боевые испытания авианесущих кораблей с базировавшимися на борту гидросамолетами. 11 марта 1915 г. впервые в состав отряда боевых кораблей (ОБК) Черноморского флота, действовавшего у берегов противника, был включен авианесущий корабль «Император Николай I». Через неделю он совершил свой второй боевой поход в составе эскадры надводных кораблей, а затем и третий. В один из своих последующих выходов в море — 30 марта 1915 г. — «Император Николай I» доставил к турецкому порту Зонгулдаку гидросамолеты, которые участвовали в нанесении бомбового удара по порту и береговым сооружениям. Немного позже начал свою боевую деятельность «Император Александр I». С апреля 1915 г. состав боевых кораблей Черноморского флота пополнил крейсер «Алмаз».

С лета 1915 г. на Балтике, в

Рижском заливе, начинает боевую деятельность переоборудованное судно «Орлица», которое до конца войны оставалось единственным авианесущим кораблем в составе Балтийского флота [4].

Таким образом, в истории Российского Императорского флота первенство в боевом использовании кораблей, с которых применялась авиация, принадлежит Черноморскому флоту, т.к. именно его корабли — «Император Николай I», «Император Александр I» и крейсер «Алмаз» — стали первыми решать боевые задачи в интересах морской авиации.

С лета 1915 по лето 1916 г. численность авианесущих кораблей Российского Императорского флота не пополнялась. Но в этот период интенсивно использовались вышеперечисленные корабли.

Необходимо отметить успешное проведение воздушной бомбардировки Зонгулдака в начале февраля 1916 г., где черноморская корабельная авиация была применена в качестве главной ударной силы.

В августе 1916 г. в войну на стороне Антанты вступила Румыния, после чего не только увеличился состав кораблей Черноморского флота, но и заметно возросла численность АВК.

В 1916 г. был переоборудован пароход «Румыния», в 1917 г. авианесущими кораблями стали четыре бывших румынских судна — «Дакия», «Король Карл», «Император Троян» и «Принцесса Мария».

Результатом успешного приме-

нения авианесущих кораблей Черноморским флотом в кампаниях 1915—1916 гг. стало создание в январе 1917 г. уникального авиационного соединения — отряда корабельной авиации, который вместе с двумя воздушными бригадами входил в состав черноморской воздушной дивизии. Уникальность этого отряда заключалась в следующем: в его состав наряду с воздушным дивизионом (четыре воздушных отряда по восемь гидросамолетов в каждом) входило и четыре авианесущих корабля. Этими кораблями в соответствии с приказом командующего Черноморским флотом были назначены АВК «Император Александр I», «Император Николай I», «Алмаз» и «Румыния». Подобного авиационного соединения в составе российского военного флота ни до начала кампании 1917 г., ни после окончания Первой мировой войны никогда больше не существовало.

Таким образом, за период с 1913 по 1917 г. в боевой состав военного флота России вошло 12 АВК: 11 кораблей на Черном море и 1 на Балтийском. Из 12 авианесущих кораблей отечественного военного флота в боевых действиях в качестве носителей гидроавиации принимали участие семь АВК. На Черноморском флоте это были корабли «Император Николай I», «Император Александр I», «Алмаз», «Румыния», «Дакия» и «Король Карл», на Балтийском — «Орлица».

Основная цель морской авиации — обслуживание боевого флота. Исходя из этого, перед ней стояли следующие задачи:

разведка, активная борьба с надводным и воздушным флотом. У разведки, производимой гидроаэропланами, были явные преимущества перед разведкой, которую производили крейсера [5].

К сожалению, в последующие годы гражданской войны, а затем и в межвоенный период эти успешные достижения в области создания авианесущих кораблей периода Первой мировой войны были утрачены.

Примечания:

1. Герасимов В.Л. Авианесущие корабли русского военного флота // Военно-исторический журнал. 2004. № 2. С. 25.

2. Корабли Российского Императорского флота 1892—1917: энциклопедия / под общ. ред. А.Е. Тараса. Минск, 2000. С. 5.

3. Герасимов В.Л. Указ. соч. С. 25.

4. Герасимов В.Л. Указ. соч. С. 26.

5. Герасимов В.Л. Авиация флота Черного моря: год 1914 // Военно-исторический журнал. 2002. № 8. С. 36.

А.А. Черкасов *

К НЕКОТОРЫМ АСПЕКТАМ РАБОТЫ СОЧИНСКОЙ ГОСПИТАЛЬНОЙ БАЗЫ (1941–1945 ГГ.): ПЕРИОДИЗАЦИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Период деятельности сочинской госпитальной базы в годы Великой Отечественной войны сегодня не представляет значительной новизны. Основные ее вехи деятельности рассмотрены в целой плеяде публикаций сочинских краеведов и историков. В связи с этим и с учетом сложившихся традиций мы согласимся (хотя и несколько видоизмененно) с принятой хронологией трехстадиальной деятельности госпитальной базы. А именно: первый этап – организация и деятельность тыловой госпитальной базы (июль 1941 г. – июль 1942 г.). Второй период – работа прифронтовой госпитальной базы (август 1942 г. – март

1943 г.). И третий период – деятельность и завершение работы тыловой госпитальной базы (апрель 1943 г. – сентябрь 1945 г.).

В представленной периодизации несколько изменены (в отличие от краеведческих исследований) отправная и заключительная точки работы сочинской госпитальной базы. Так, например, в трехстадиальной периодизации С.А. Артюхова работа сочинской госпитальной базы начиналась в августе 1941 г., а завершалась в мае 1946 г. [1] На наш взгляд, это не совсем корректно, во-первых, точкой отсчета деятельности любого учреждения является его правовое закрепление, то есть создание.

* Черкасов А.А. – к. и. н., доц. зав. каф. отечественной истории СГУТиКД.