

## Плавучая база гидроавиации «Амур»

А.В. Шмагин

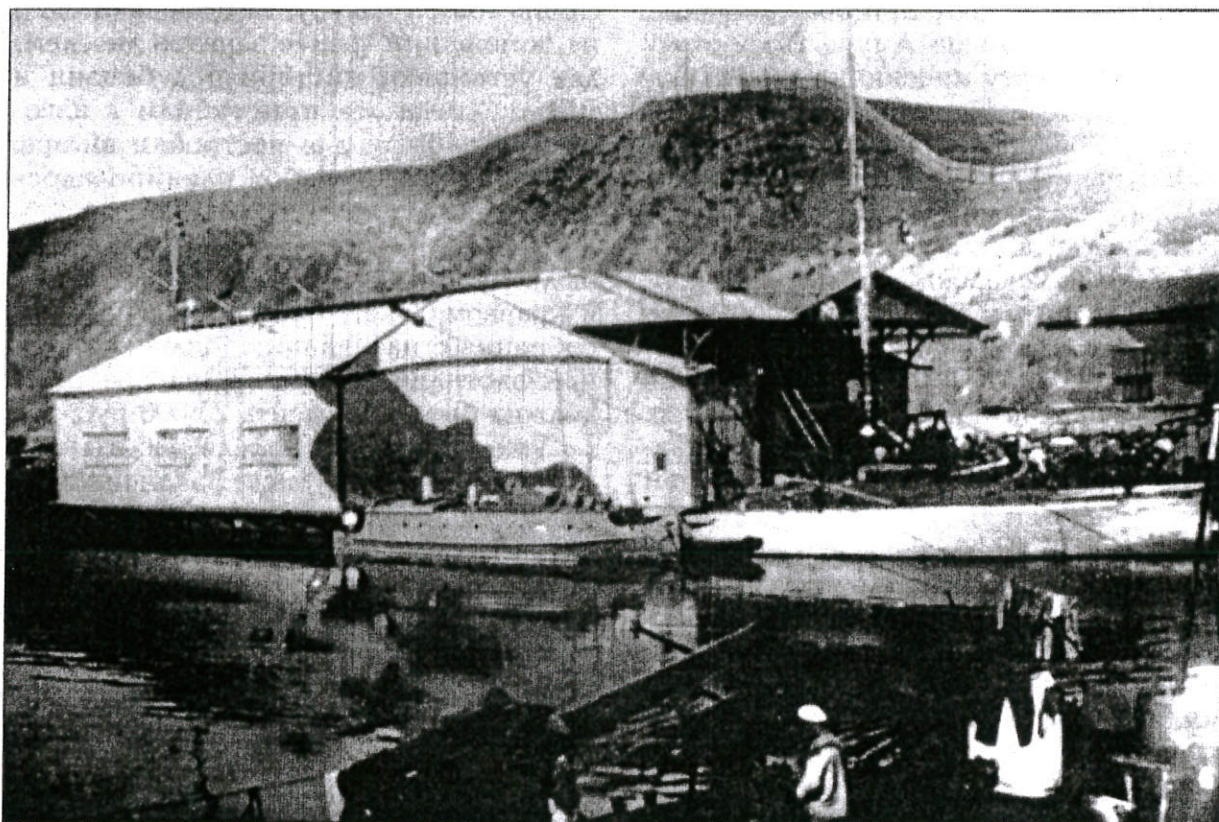


Фото предоставлено Г.Ф. Петровым

Плавучая несамоходная база гидроавиации Дальневосточной военной флотилии «Амур». На ангар нанесена камуфляжная раскраска. 1929 год

*На основе подготовленных автором к публикации документов из фондов Российского государственного архива Военно-морского флота читатели сборника могут познакомиться с историей переоборудования разоруженной башенной канонерской лодки «Вихрь» в несамоходную баржу-ангар «Амур».*

В октябре 1939 года вступил в строй последний (седьмой) монитор Амурской военной флотилии — «Дальневосточный комсомолец». Была, наконец поставлена точка в истории спасения, ремонта и модернизации этих речных мониторов, доставшихся Советской России от Российской Империи. В период с 1928 по 1933 год этот корабль входил в состав флотилии как авиаматка «Амур», истории которой и посвящена эта статья.

Восемь башенных канонерских лодок типа «Шквал» вступили в строй в 1910 году и стали ядром Амурской флотилии. В 1914 году все лодки, кроме «Шквала», были разоружены и сданы в порт на хранение, причем с некоторых пришлось снять дизеля для установки на строившиеся подводные лодки.

Гражданская война и интервенция принесли стране не только разруху, но и фактическое уничтожение флотилии. В начале 1920-х годов удалось ввести в строй только четыре башенные канонерские

© А.В. Шмагин, 2007

лодки, да и то не со штатным вооружением, которое они получили только после перевооружения в 1927—1928 годах. Тогда же командование Военно-морских сил РККА приняло решение о формировании на Амуре гидроотряда, возложив эту миссию на командующего Дальневосточной военной флотилией\* (ДВВФ) Я.И. Озолия.

Важным звеном в организации этого гидроотряда являлось обеспечение его плавучим ангаром, под который первоначально намечалось использовать корпус плавучей мастерской Хабаровского порта. Но после тщательного обсуждения специалисты флотилии отказались от этого варианта из-за конструктивных трудностей и малой вместимости плавмастерской. Как выяснилось, на ней могло разместиться не более двух самолетов, то есть не решалась проблема обеспечения службы гидроотряда. Тогда был выдвинут другой проект — приспособить под плавучий ангар (авиаматку) корпус одной из башенных канонерских лодок, формально находившихся в порту на хранении, а в действительности на кладбище кораблей. Этот проект позволял разместить на борту четыре самолета, помещения для личного состава, специалистов, цистерны для горючего и необходимое оборудование.

Выбор пал на канонерскую лодку «Вихрь». Для проведения работ командование флотилии выделило ремонтную партию, которая с января 1928 года приступила к подготовке ее корпуса к переоборудованию.

В начале марта произвели полную очистку корабля, подготовили помеще-

ния для личного состава, приступили к установке динамо-машины для освещения, исправили рулевое устройство, сняли надстройки, мешавшие приему самолетов на палубу, подготовили одно из помещений (ранее занятое дизелем) для установки цистерн под бензин и масло. Тогда же приступили к изготовлению ферм для постройки ангара. Окончание всех работ планировалось на 15 мая.

Необходимые средства (20 000 руб.) были взяты командующим флотилией в Краевом Совете профсоюзов из сумм, собранных на авиацию Дальневосточной флотилии. Стоимость всех работ не должна была превысить 25 000 руб.

Уже к середине апреля работы значительно продвинулись. Заканчивалось изготовление кормовой площадки для спуска и подъема самолетов. Была изготовлена половина ферм для установки ангара, к монтажу которого предполагалось приступить в конце апреля, по вскрытии рек ото льда. Продолжались подготовка верхней палубы для установки самолетов и перестройка внутренних помещений.

Из-за того, что многие предметы могли быть сняты только краном, что становилось возможным после очистки затона ото льда, срок окончания работ перенесли на 1 июня 1928 года.

Следует отметить, что проект переоборудования канонерской лодки в плавучий ангар разрабатывался специалистами флотилии самостоятельно, и только в марте, когда работы шли полным ходом, эскиз проекта отправили в Москву.

**Из письма командующего Дальневосточной военной флотилией Я.И. Озолия начальнику Военно-морских сил РККА Р.А. Муклевичу с предложениями по развертыванию 68 отдельного гидроавиаотряда**

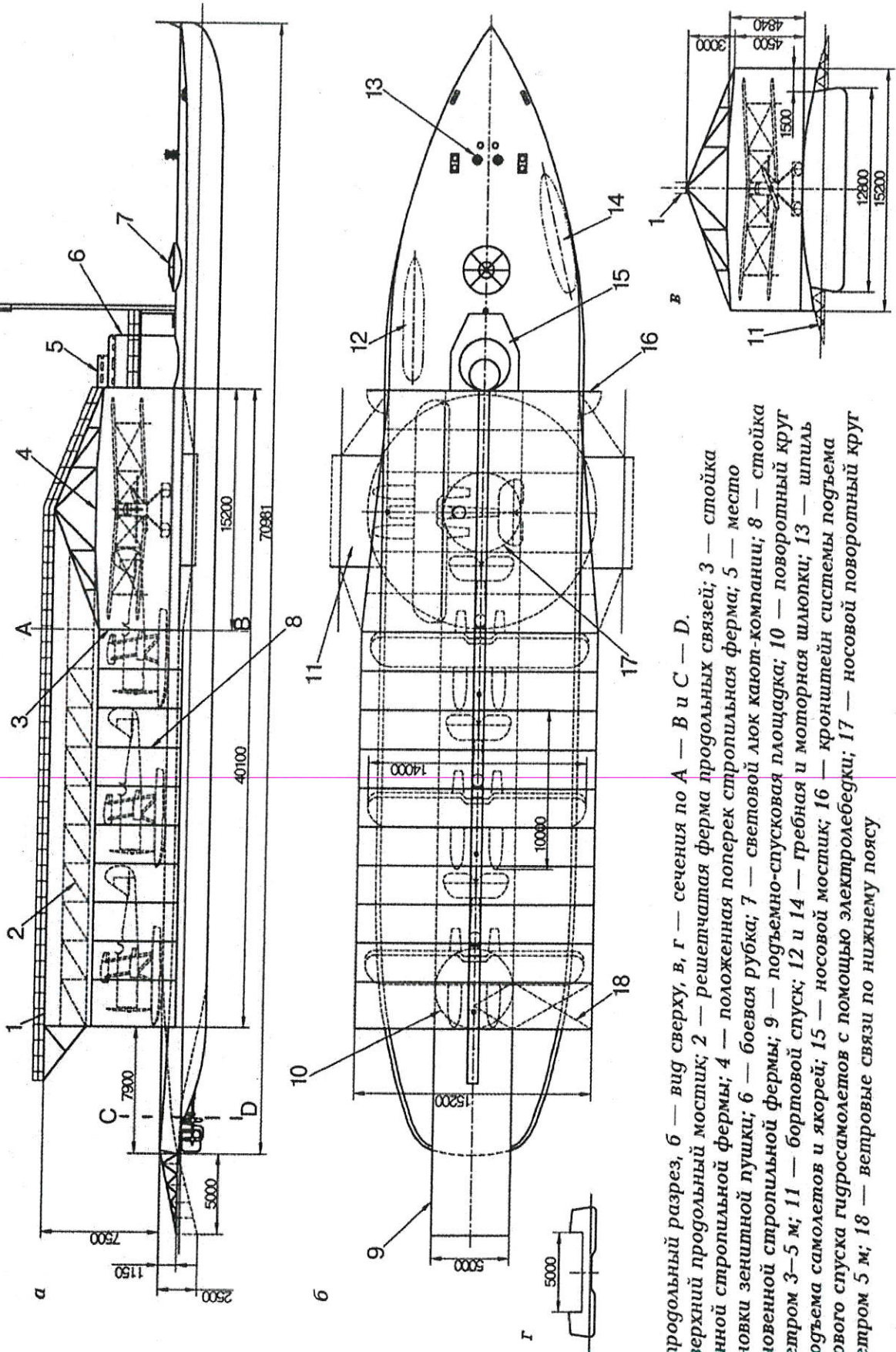
Хабаровск

20 апреля 1928 года

Для обеспечения начала развертывания 68-го Отдельного авиаотряда согласно штата, утвержденного РВС СССР..., в настоящее время оборудуется из корпуса б/л «Вихрь» баржа-ангар на 4 самолета ... Ход работ по оборудованию баржи-ангара и срок их окончания мною освещены докладом на Ваше имя... от 17 апреля 1928 года.

\* В период с сентября 1927 по июнь 1931 года Амурская флотилия, в состав которой входили упоминаемые башенные канонерские лодки, именовалась Дальневосточной военной флотилией с подчинением начальнику ВМС РККА. — *Рег.*

Эскизный проект переоборудования корпуса речной башенной канонерской лодки «Вихрь» в плавучий несамолетный ангар для гидросамолетов, разработанный корабельным инженером А.И. Килессом. 10 марта 1928 года. Выполнено по материалом РГАВМФ (Ф. р-910. Оп. 1. Д. 632. Л.13) В. Юенком. Публикуется впервые



а — продольный разрез, б — вид сверху, в, г — сечения по А — В и С — D.  
 1 — верхний продольный мостик; 2 — решетчатая ферма продольных связей; 3 — стойка усиленной стропильной фермы; 4 — боевая рубка; 5 — положенная поперек стропильная ферма; 6 — место установки зенитной пушки; 7 — световой люк кают-компания; 8 — стойка обыкновенной стропильной фермы; 9 — подъемно-спусковая площадка; 10 — поворотный круг диаметром 3—5 м; 11 — бортовой спуск; 12 и 14 — гребная и моторная шлюпки; 13 — шпиль для подъема самолетов и якорей; 15 — носовой мостик; 16 — кронштейн системы подъема бортового спуска гидросамолетов с помощью электролебедки; 17 — носовой поворотный круг диаметром 5 м; 18 — ветровые связи по нижнему поясу

Для дальнейшего развертывания авиаотряда, согласно штата, до 8 самолетов необходимо оборудование второго плавучего ангара.

Формирование плавучих ангаров в условиях действия гидроотряда на бассейне р. Амур более рационально, чем береговых, т. к. они обеспечивают больший район действия отряда и требуют меньше затрат на свое оборудование. С этим взглядом вполне согласен начальник Военно-Воздушных Сил Сибирского военного округа и ... просит принять меры к получению и оборудованию второго плавучего ангара.

Для оборудования второй баржи-ангара во флотилии имеется корпус б/л «Тайфун». Работы по оборудованию второй баржи-ангара, с полным учетом опыта по оборудованию корпуса б/л «Вихрь» возможно было бы начать с 15 июня и закончить к 15 августа, т. е. в более свободное время для производственной программы порта, когда мастерские менее всего загружены.

Средства на оборудование имеются в размере около 30 000 рублей (от Дальневосточного Краевого Совета Профсоюзов).

Для увеличения боевых качеств гидроавиации было бы крайне желательным установить на второй барже-ангаре двигателя типа «Дизель», что обеспечило бы ей необходимую маневренность и сократило бы расходы по ее содержанию, т. к. не нужно было бы иметь специально для нее буксирующего парохода.

В данное время флотилия имеет в своем распоряжении 3 дизеля ... Установка двух из них, бывших в действии более длительный срок (лучший останется в запасе для башенных канлодок), обеспечит возможность самостоятельного движения авиаматки со скоростью вверх по реке до 10 км и вниз до 15 км.

На основании изложенного ходатайствую о разрешении:

1. Использовать корпус бывшей башенной канлодки «Тайфун» для оборудования второй баржи-ангара.

2. Использовать два двигателя системы «Дизель» для установки на баржу-ангар.

3. Начать предварительные работы по оборудованию второй баржи-ангара.

РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 1. Д. 632. Л. 24

Такая инициатива вызвала раздражение начальника Технического управления (Техупр) УВМС РККА Н.И. Власьева. В рапорте на имя начальника Морских сил РККА Р.А. Муклевича он, отмечая дельность самой мысли, сетовал на кустарщину проекта и рекомендовал «не торопиться без меры с приспособлением второй баржи (корпуса к/л) под ангар, а начать работы по выяснению ответственных моментов в Центре». Н.И. Власьев также ходатайствовал «о прямом запрете расхо-

дить на плавангар запасные дизеля» из запаса флотилии.

На этом рапорте Р.А. Муклевич наложил следующую резолюцию: «...Замечание т. Власьева учесть..., если высказанные предположения подтвердятся, нужно взгреть Озолина за несуразное предложение».

А спустя чуть более месяца в Техупре состоялось совещание по рассмотрению предложения командующего Дальневосточной флотилией.

**Протокол совещания в Техническом управлении УВМС РККА по переделке башенных лодок Дальневосточной военной флотилии, сданных в Хабаровский порт на хранение, под плавучие ангары под председательством начальника 1-го отдела Техупра А.Д. Посаженикова\*\***

Москва

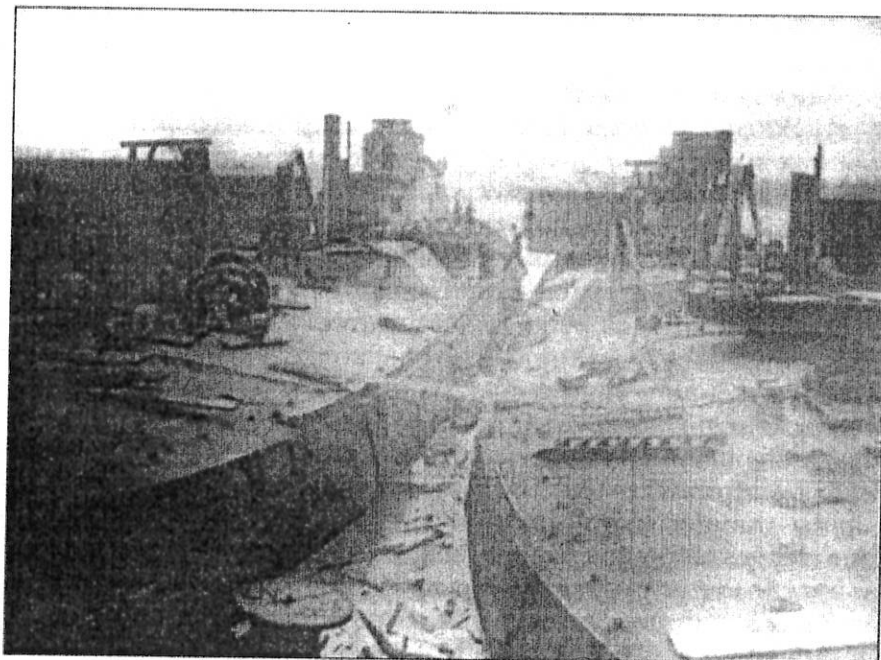
22 мая 1928 года

Слушали: Сообщение начальника 1-го Отдела Техупра — Посаженикова А.Д. о предполагаемом переоборудовании б/л «Тайфун» под авиаматку.

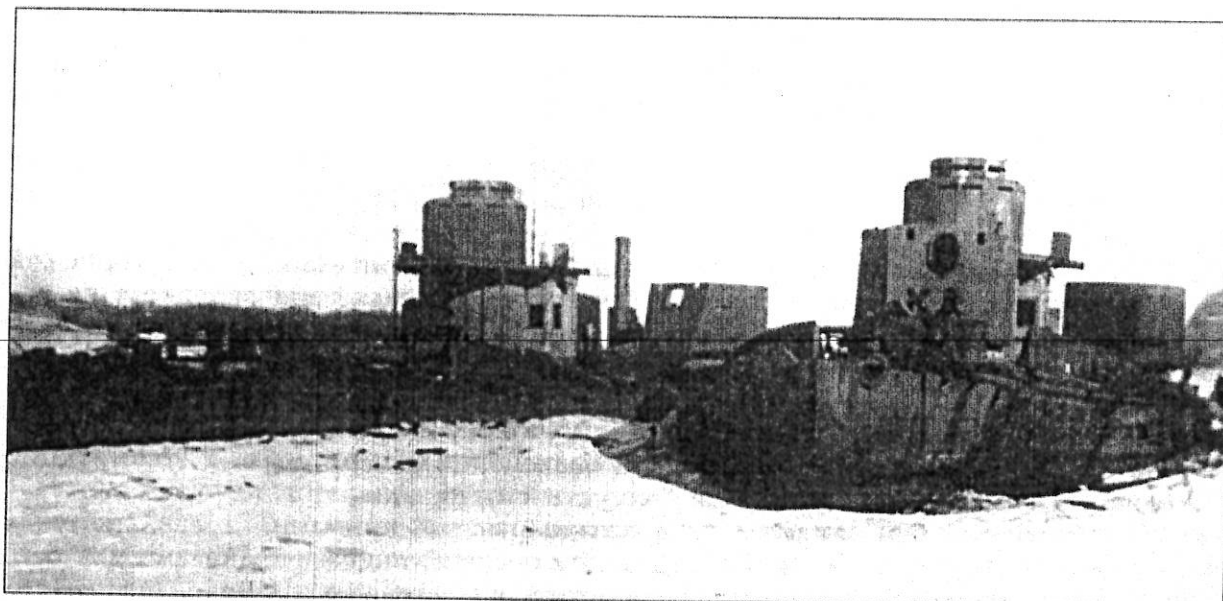
\* РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 1. Д. 632. Л. 22.

\*\* На совещании также присутствовали: постоянный член НТК УВМС М.Н. Тулупов, инспектор от УСУ Ханов, помощник начальника 1-го отдела Б.С. Смирнов и командир 68 авиаотряда Э.М. Лухт.

*Корпуса разоруженных башенных канонерских лодок «Смерч» и «Тайфун» (вторую из них предлагалось переоборудовать под самоходную баржу-ангар) по состоянию на март 1932 года*



Из фондов РГАВМФ



Из фондов РГАВМФ

По полученным донесениям из Дальневосточной флотилии выясняется, что флотилией произведено на б/л «Вихрь» оборудование ангара на 4 аппарата системы «Хавеланд», каковые работы закончены без предварительного представления в центр каких бы ни было материалов по указанному переоборудованию.

В настоящее время получен рапорт командующего ДВФ с ходатайством о переоборудовании 2-й б/л «Тайфун», причем последнюю предполагают сделать самоходной.

Так как Техупр выявил ряд неправильностей, допущенных Хабпортом в проекте переоборудования б/л «Вихрь» под авиаматку, о чем доложено Наморси РККА, теперь же необходимо:

Во-первых, выработать основные технические указания по оборудованию новой авиаматки из б/л «Вихрь» в соответствии с требованиями, предъявленными к речной авиаматке.

Во-вторых, необходимо внести, насколько это возможно, ввиду готовности «Вихрь», коррективы по устранению коренных ошибок, допущенных при переоборудовании последней.

1. Технические указания по переоборудованию б/л «Тайфун».
2. Технические указания по переоборудованию б/л «Вихрь» под авиаматку.

Постановили: по п. 1:

1) Ввиду неопределенности вопроса об изыскании двигателей для б/л «Тайфун», так как имеемые в Дальневосточной флотилии типовые дизеля ввиду предназначения их в качестве запасных для боевого ядра, все технические указания относятся к варианту несамходной авиаматки.

2) Считать необходимым иметь ширину ангара в свету не менее 15 м, что допускает линейное расположение самолетов типа МР-1. Хотя могущие быть введенными впоследствии на вооружение самолеты и будут иметь большой размах крыльев, дальнейшее увеличение ширины ангара в свету признается нежелательным, так как в силу значительного уширения габарита ангара по сравнению с шириной б/л возникают осложнения конструктивного порядка при постройке ангара. При последующем введении в вооружение новых самолетов с размахом крыльев, превышающих 15 м, предусматривается боковое расположение их в ангаре (оси самолетов перпендикулярны диаметральной плоскости), как предусмотрено в проекте УВВС на оборудование амурской баржи Коломенского типа под плавучий ангар, так как при увеличении длины базовых самолетов новых конструкций не предполагается идти далее 15 м.

3) Высоту ангара желательно назначить, учитывая возможность последующего применения самолетов типа МР-5, высотой — 6 м.

4) Считать, что для линейного размещения 4 аппаратов типа МР-1 желательна свободная длина ангара порядка 60 м.

5) Считать обязательным устройство на протяжении 15 м от кормового среза по длине кормовой маневренной площадки (для опробования моторов, самолетов, для наливки бензином и др. целей).

В связи с устройством кормовой площадки при размещении ангара должной длины признать необходимым уборку боевой рубки, утратившей для авиаматки свое назначение.

Кормовую маневренную площадку желательно уширить до 15 м. В кормовой оконечности последней предусмотреть спусковую площадку для аппаратов на поворотных кронштейнах с плавучей нижней частью, уширенной до 15 м внизу для облегчения выхода аппарата.

6) Признать необходимым иметь 2 стрелы грузоподъемностью 2,5 т для спуска аппарата на воду. Указанные стрелы расположить в носу (в связи с этим иметь носовые ворота в ангаре) и корме авиаматки. При назначении вылета стрел и конструкции исходить из максимальных удобств и быстроты спуска аппаратов.

7) В отношении бензохранилищ уделить серьезное внимание правильному их расположению и устройству в соответствии с существующими правилами для бензохранилищ. Место расположения их наметить вне ангара в кормовой части (под маневренной площадкой).

Предусмотреть вентиляцию последних и соответствующее противопожарное оборудование. В случае если бензин не предложено хранить в бочках, необходимо для хранения изготовить специальные цистерны (в корпусных цистернах хранение бензина категорически недопустимо).

8) Размещение команды, начсостава и служебные помещения расположить вне ангара — причем, если часть жилых помещений придется за недостатком места расположить под ангаром, предусмотреть входы в них извне ангара (если по соображениям непотопляемости невозможно сделать двери в водонепроницаемых переборках, предусмотреть соответствующую выгородку в ангаре для входа в эти помещения извне ангара).

9) Рулевой пост управления сделать на крыше ангара и предусмотреть для удобства управления бортовые крылья. Наверху ангара также расположить наблюдательную вышку.

10) Предусмотреть однородную систему расположения стропильных ферм; плоскости последних должны быть перпендикулярны диаметральной плоскости судна.

11) Необходимо обследовать вопросы поворотливости авиаматки и необходимость увеличения площади рулей.

12) Для обеспечения поворотливости и остойчивости в обычной жизни авиаматки при сильных бортовых ветрах, а также возникающих опасностях для авиаматки во время тайфунов необходимо:

а) проверить прочность ферм ангара на действие ветра в 11 баллов, как на случайную нагрузку и остойчивость авиаматки в этом случае;

б) для уменьшения эффекта при действии ветра проработать вопрос Техупру совместно с ЦАГИ о замене сплошной обшивки боковых стенок ангара соответствующими стенками решетчатой конструкции, при условии принайтровки аппаратов к палубе или вариант замены боковых стенок из гофрированного железа — парусиновыми, легко убирающимися (например, системы жалюзи).

По 2 пункту:

1) Учитывая необходимость устройства кормовой маневренной площадки, если в настоящее время фермы не установлены, нужно иметь расположение ферм в соответствии с абзацами 2, 5 и 10 п. 1.

2) Боковые спуски, предусмотренные, как видно из схемы, лишь для спуска одного аппарата, практически будут использованы весьма редко, ввиду отсутствия маневренных площадок. Поэтому, если боковые спуски не выстроены, то от них возможно отказаться.\*

3) Устройство бензохранилищ в б[ывшем] машинном помещении категорически недопустимо. Необходимо перенести их в кормовые помещения вне ангара (б. кубрик электриков и мотористов) и учесть все указания абзаца 7 п. 1, а также недопустимость наливания бензина в носовые отсеки.

4) Считать категорически недопустимым кормовой спуск (площадку) подвешенным на выступающие над плоскостью последнего кронштейны. Ширину плав[учей] части в конце его желательно увеличить до 12—15 м.

5) Устройство кормовой выемки для спуска аппаратов признается нецелесообразным и даже вредным в силу возникших углов в кормовой оконечности, на которых возможно повреждение аппаратов. Спусктовую площадку гораздо проще было начать за кормовым срезом. Поскольку она выполнена, необходимо при подъеме аппаратов принимать соответствующие меры предосторожности.

6) Пост рулевого управления перенести на крышу ангара, как указано в абзаце 9 п. 1.

7) Необходимо подтвердить соответствующими расчетами, что:

а) конструкция ферм будет достаточно прочна при действии на нее тайфуна (сила ветра 11 баллов), допустимые напряжения назначить, как для случайной нагрузки;

б) что устойчивость не будет потеряна при действии тайфуна;

в) поворотливость и управляемость авиаматки будет обеспечена как в нормальных условиях, так и при боковом достаточно сильном ветре (в противном случае предусмотреть необходимое увеличение площади рулей).

8) Кроме того, признать желательным привлечь для буксировки авиаматки достаточно сильный буксир.

Сообщение т[оварища]. Лухта о том, что в качестве буксира будет привлечен м/з\*\* «Сильный» — принято к сведению.

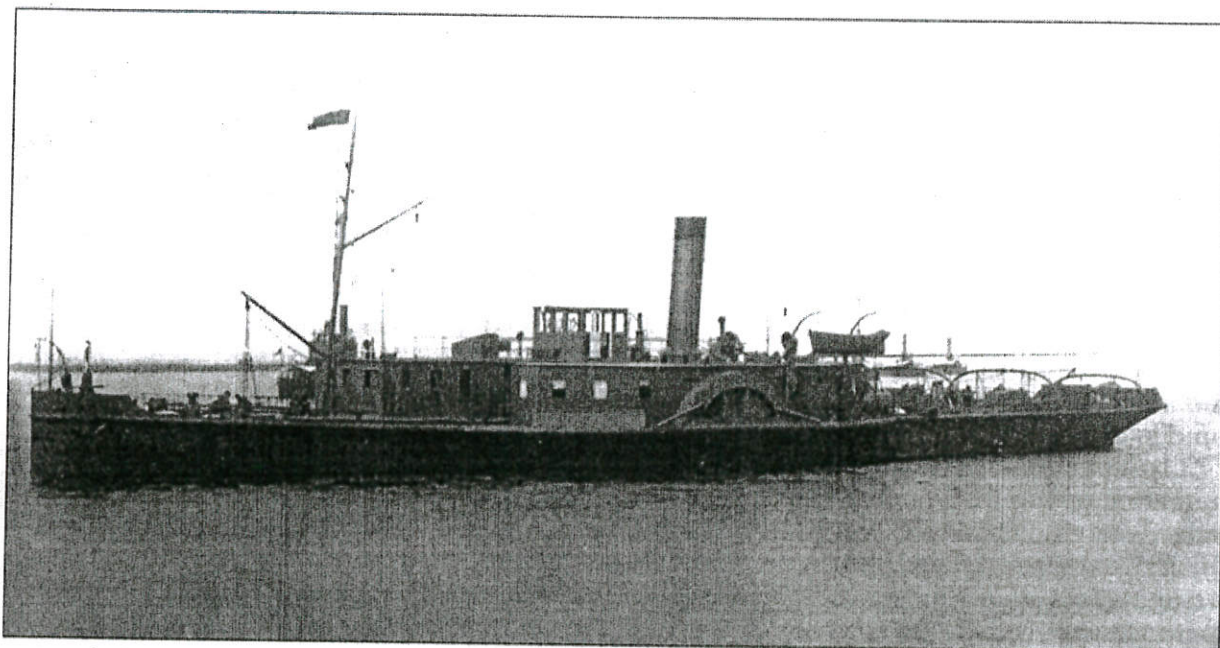
РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 1. Д. 632. Л. 26

Результатом этого совещания явилось письмо Н.И. Власьева командующему ДВВФ Я.И. Озолину, подготов-

ленное начальником Техупра Н.И. Власьевым и начальником 1-го отдела В. Каплановским.

\* Если же выстроены, то пользование ими ограничить только случаями крайней необходимости, с соблюдением всех мер предосторожности.

\*\* м/з — минный заградитель. Переоборудован из колесного буксирного парохода «Сильный» (построен в 1910 г.) в январе 1926 года. — Рег.



*Буксирный колесный пароход «Сильный» (до переоборудования в 1926 г. в минный заградитель), использовавшийся в качестве буксировщика плавучей авиабазы «Амур»*

**Письмо начальника Технического управления УВМС РККА Н.И. Власьева командующему Дальневосточной военной флотилией Я.И. Озолиню по вопросу переоборудования разоруженной башенной канонерской лодки «Тайфун» в самоходный плавучий ангар**

Москва

30 мая 1928 года

В связи с возбужденным вопросом командующим Дальневосточной флотилией о введении в строй второй самодвижущейся авиамамки, путем соответствующего переоборудования сданной в порт на хранение б/л «Тайфун» Техупром, ввиду выявившихся ошибок конструктивного характера при переоборудовании первой авиамамки из б/л «Вихрь», работы на которой были закончены без предварительного утверждения проекта Центром, было устроено специальное совещание из компетентных лиц. Совещание, рассмотрев вопрос о переоборудовании вообще из башенной лодки речной авиамамки, выдвинуло ряд технических указаний как по переоборудованию б/л «Тайфун», так и по устранению ошибок, допущенных при оборудовании 1-й авиамамки.

Техупр, препровождая указанный протокол совещания для руководства, обращает Ваше внимание на необходимость учета при составлении проекта переоборудования б/л «Тайфун» технических требований, вытекающих из упомянутого протокола, а также представления в Техупр для утверждения после составления проекта переоборудования «Тайфуна» — исчерпывающего материала по данному проекту, а именно: пояснительной записки, общего чертежа расположения, поясняющего переоборудование, конструктивных чертежей ферм авиамамки, стрел кормового спуска и др[угих] типовых деталей и устройств с соответствующими расчетами прочности, а также соответствующий расчет остойчивости авиамамки.

До утверждения Техупром проекта переоборудования необходимо воздержаться от выполнения работ по переоборудованию б/л «Тайфун» под авиамамку и ограничиться на б/л «Тайфун» работами общего характера, не связанными непосредственно с установкой специального оборудования, как-то: окраска корпуса, подводной поверхности б/л, трюмов, уборки от лишних предметов внутренних помещений и т. п.

В отношении б/л «Вихрь» необходимо, насколько это возможно, ввиду готовности последней в качестве авиамамки, выполнить технические указания упомянутого

Подвеска речной мины  
типа «Рыбка»  
на гидросамолет  
МР-1, базировавшийся  
на плавангаре «Амур»

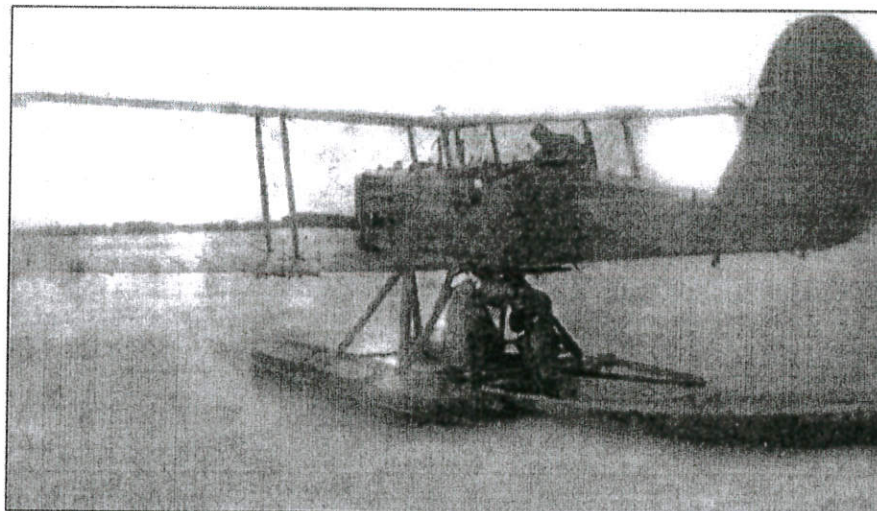


Фото предоставлено Г.Ф. Петровым

протокола, причем категорически необходимо правильно оборудовать помещение для хранения бензина, в соответствии с общими постановлениями вышеупомянутого совещания и с инструкциями по погрузке и хранению бензина и керосина на судах и катерах РККФ, объявленных приказом по РККФ от 22-1У-26 г. № 110.

Кроме того, Техупр просит Вас со своей стороны ускорить представление Хаб-портом запрошенных Техупром ... материалов по переоборудованию б/л «Вихрь», объяснительной записки конструктивных чертежей ферм, ангара, спусковых площадок, расчеты устойчивости и дифферента, расчеты прочности и деталей ферм и спусковых площадок.

О последующем просьба сообщить в Техупр.

Намортехупр /Власьев/  
Начальник 1 отдела /Каплановский/  
РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 632. Л. 25

А 20 июня 1928 года на борту канонерской лодки «Сун-Ят Сен» под председательством командующего флотилией Я.И. Озолина вновь состоялось сове-

щание по поводу развертывания 68-го Отдельного гидроавиаотряда, приводимый ниже протокол которого явился ответом Центру.

**Протокол совещания под председательством командующего Дальневосточной военной флотилией Я.И. Озолина о мероприятиях по развертыванию 68-го Отдельного гидроавиаотряда\*\***

№ 1 — 11

20 июня 1928 года

Слушали: 1. Доклад начальника Технического отдела Хабаровского военного порта о ходе работ по окончанию оборудования корпуса б/л «Вихрь» под баржу-ангар.

2. Сообщение командующего флотилией об указаниях Техупра по оборудованию баржи-ангара из корпуса не плавающей б/л «Вихрь» от 30 мая 1928 года.

3. О перестройке берегового спуска и ангара.

4. О личном составе для обслуживания баржи-ангара.

5. О размещении прибывающего начсостава отряда.

\* До 15 февраля 1927 года именовалась «Шквал», с 19 июля 1949 года — «Сучан». — Рег.

\*\* На совещании присутствовали: начальник штаба флотилии командир РККФ В.Н. Селянин, командир и начальники мастерских и техотдела Хабаровского военного порта А.С. Водоватов, Сумин и Калачев, врид. начальника политотдела С.Н. Степанов, врид. начальника оперативной части Минчонок, командир 68 авиаотряда Э.М. Лухт, корабельный инженер и электротехник порта А.И. Килессо и Гусев, инженер-механик С.В. Карпов, старший летчик Сегедин.

Постановления совещания: 1. Работы по окончанию оборудования корпуса б/л «Вихрь» вести с расчетом перехода команды на «Вихрь» в первых числах июля настоящего года.

2. В связи с окончанием основных работ по оборудованию баржи-ангара из корпуса не плавающей б/л «Вихрь» никаких конструктивных изменений в оборудовании не производить и придерживаться составленного Техническим отделом порта проекта, утвержденного мною, так как в противном случае, т. е. в случае оборудования баржи-ангара согласно указаний Техупра, необходим был бы значительный дополнительный расход и перенос срока готовности баржи ангара.

По пунктам протокола совещания в Техупре от 22 мая настоящего года по вопросу переделки башенных лодок Дальневосточной флотилии под авиаматки штабу флотилии сообщить в Техупр.

По разделу 11 п. 1. Ширина ангара соответствует указаниям Техупра и равна 15 м в свету.

Вследствие готовности ферм, сделанных по проекту Технического отдела порта, и необходимости постройки ангара для размещения 4 самолетов удлинить кормовую площадку без коренного изменения конструкции (уборка боевой рубки) не представляется возможным.

Уборка же боевой рубки, возможно, вообще повлечет за собой удорожание стоимости оборудования авиаматки, значительное удлинение срока готовности ее и затруднения в устройстве поста управления авиаматкой, а также нельзя будет выполнить требования п. 8 разд. 1 указанного протокола в отношении устройства входов в жилые помещения вне ангара.

Таким образом, устройство маневренной площадки не представляется возможным.

Опробование мотора и наливка бензина будет производиться на спусковой площадке (от кормовой стенки ангара до линии воды) длиной до 12 м, при ширине ее у кормового среза авиаматки около 8 м и на спуске до 12 м.

Кроме того, необходимо отметить, что расчеты совещания при Техупре недостаточно точны, так как длина корпуса башенной лодки между перпендикулярами равна 70,8 м, между тем (разд. 1, п. 4 и) предлагается устройство ангара длиной 60 м и маневренной площадки длиной в 15 м и, согласно п. 6 того же раздела, предусматривается устройство 2 стрел в носовой части, для которых, помимо использованных для ангара и кормовой маневренной площадки 75 м по длине, также потребуется свободная площадь не менее 15 м по длине, для обеспечения работы стрел с аппаратами.

Таким образом, для осуществления проекта Техупра длина корпуса должна быть на 20 м больше действительной длины.

Необходимость наличия бортового спуска, служащего запасным выходом, вызвало неоднородное расположение ферм, из которых 11 ферм положены перпендикулярно диаметральной плоскости корпуса б/л «Вихрь» и 5 ферм параллельно плоскости.

По п. 2. Бортовой спуск предусмотрен только лишь для спуска самолетов.

По п. 3. Бензинохранилище устроено в б[ывшем] левом отделении динамо-машин.

Бензин будет храниться не в корпусных цистернах, а в двух специальных цистернах, помещенных в этом отделении. Отсек с бензинохранилищем совершенно изолирован: прилегающие к нему отсеки не жилые: вентиляция из отсека будет выведена над крышей ангара.

Подача бензина для самолетов будет производиться помпой Альвейера по трубопроводу, выведенному на кормовую спусковую площадку.

По п. 4. Спуск, подвешенный на кронштейнах, заменен шарнирной деревянной площадкой. Ширина ее плавучей части будет равна 12 м.

По п. 6. Указания Техупра совпадают с проектом Технического отдела порта и все требования Техупра предусмотрены.

По п. 7. Все требуемые расчеты будут высланы около 20 июля.

По п. 8. В распоряжении флотилии имеется только м/з «Сильный», который в настоящую кампанию будет обслуживать авиаматку.

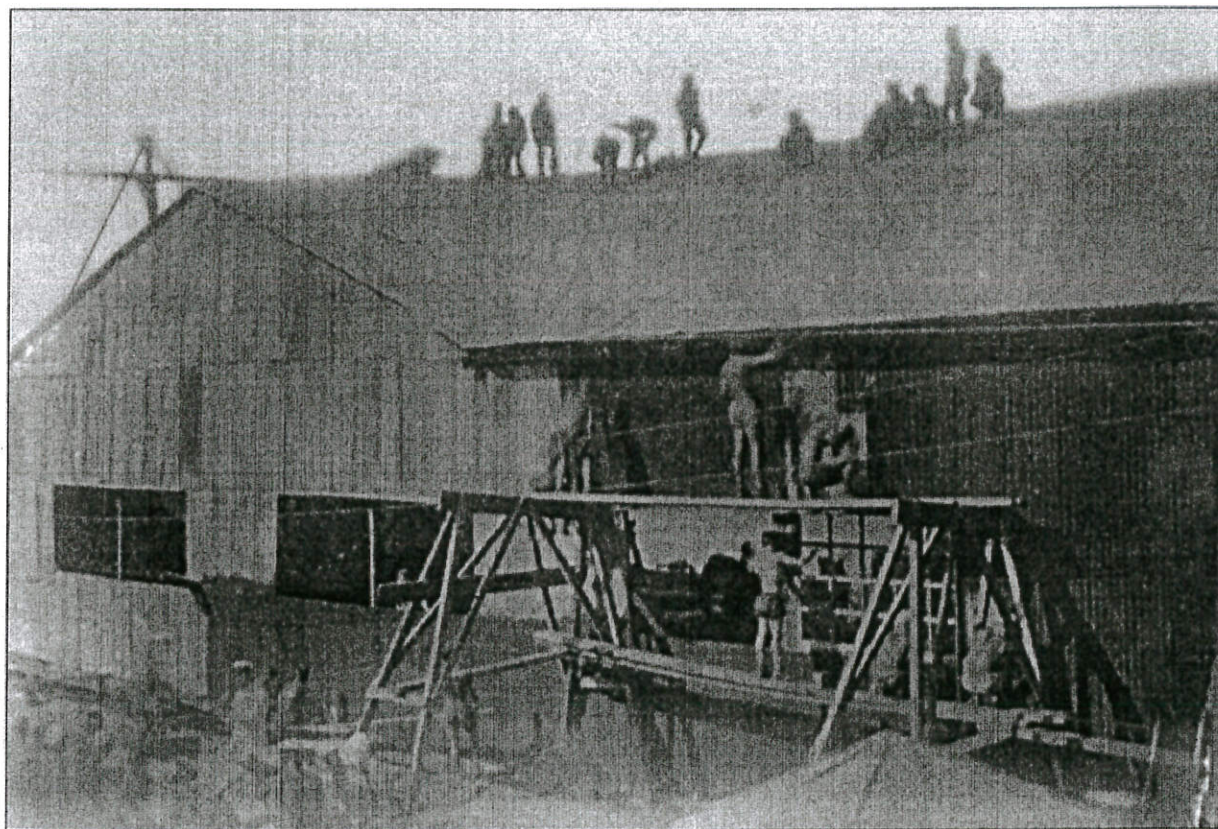


Фото предоставлено Г.Ф. Петровым

Плавучая авиабаза «Амур» во время покраски ангара. 1928 год

3. Порту ускорить постройку берегового спуска и теперь же приступить к работам по составлению проекта постройки берегового ангара на 4 аппарата, выяснив возможность использования материалов, имеющихся как в Амурской, так и Владивостокской базах флотилии.

4. Штабу флотилии сформировать команду для обслуживания баржи ангара в следующем составе: боцманов 1, строевых 12, сигнальщиков 1, радистов 1, старшин мотористов 1, мотористов 4, старшин электриков 1, электриков 1, старшин трюмных 1, трюмных 1, кочегаров 1, баталеров 1, коков 1.

Всего 27.

Команду оформить за счет кораблей флотилии с составлением всех лиц, выделенных в команду, на штатных должностях тех кораблей, от которых они будут сняты. Формирование команды закончить к 1 июля.

5. Подтверждается, что для размещения прибывающего начсостава отряда надлежит предоставить флигель № 31. При распределении квартир порту надлежит это учесть.

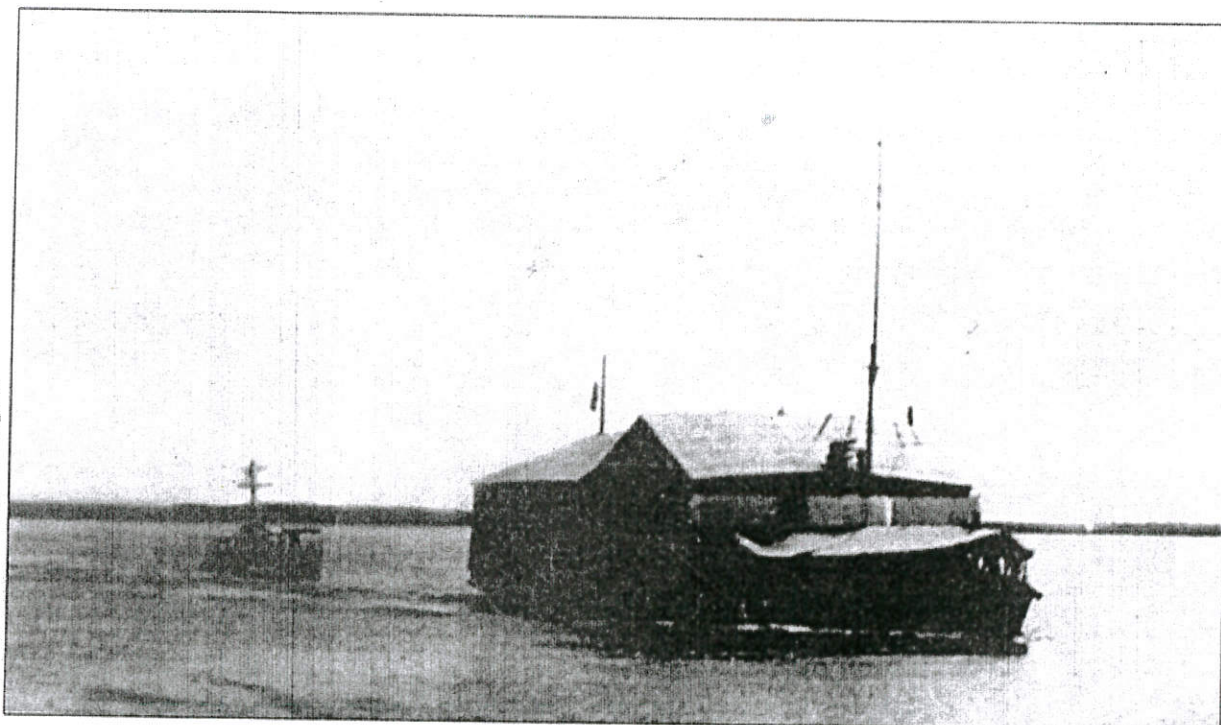
Командующий флотилией /Озолин/  
РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 1. Д. 632. Л. 30–33

По рассмотрению этого протокола Техническое управление УВМС РККА прислало следующий ответ командующему флотилией.

**Письмо Технического управления УВМС РККА командующему Дальневосточной военной флотилии Я.И. Озолину о переоборудовании разоруженной башенной канонерской лодки «Вихрь» под баржу-ангар**

Ознакомившись с протоколом совещания в Дальневосточной флотилии от 20 июня 1928 года, Техническое управление из него усматривает, что Хабвоенпортом приняты к исполнению технические указания по вопросу о переоборудовании б/л «Вихрь»

Фото предоставлено автором



*Плавангар «Амур» следует к месту назначения на буксире минного заградителя «Сильный» (на фото не виден). 1929 год*

под авиаматку, выдвинутые на совещании в Техупре 22 мая 1928 года, за исключением указаний относительно переустройств ферм (п. 1, разр. 2 протокола совещания в Техупре), каковое оказалось невыполнимым (без капитальных работ и удлинения срока готовности авиаматки), вследствие изготовления Хабпортом ферм без предварительного утверждения схемы переоборудования б/л «Вихрь» Центром.

Таким образом, Техупр констатирует, что при переоборудовании «Вихря» выполнены указания Центра, а не первоначальный проект Технического Отдела Хабпорта, вызвавший в свое время возражения Техупра. Что касается пространных рассуждений, изложенных в протоколе № 1–11, относительно неприемлемости указаний Техупра в части желательной длины ангара, то таковые основаны на недоразумении, ибо Техупр имел ввиду длину не 50 м, как, по-видимому, вследствие опечатки значится в полученном Вами экземпляре протокола, а «желательную длину порядка 50 метров», как указано в подлиннике протокола совещания в Техупре.

Поскольку фермы уже установлены на «Вихрь», то существенную длину ангара и конструкцию ферм придется в силу необходимости оставить; при переоборудовании же б/л «Тайфун» надлежит добиться максимального удлинения ангара в целях возможности размещения в дальнейшем самолетов увеличенных габаритов (при условии выполнения остальных указаний Техупра относительно кормовой площадки и стрел).

В отношении замечания (см п. 1) о неправильности указания Техупра, о том, что работы по переоборудованию производились Хабпортом без утверждения проекта Центром, вновь подтверждается, что донесение командующего ДВФ ... от 13 марта ни коим образом не может быть признано предварительным представлением проекта в Центр для утверждения, так как самая существенная часть оборудования ангара, фермы, как видно из донесения, оказалась выполненной и Центр таким образом был поставлен перед совершившимся фактом.

Замеченная Вами опечатка (вместо слов «Тайфун» — «Вихрь» на 1 стр. протокола совещания в Техупре) подлежит исправлению в полученном Вами протоколе.

Обещанные Вами к высылке 20 июля исчерпывающие материалы по переоборудованию б/л «Вихрь» ожидаются Техупром.



Фото предоставлено В. Ивановым

Пришвартованный к берегу и замаскированный плавангар «Амур». На первом плане один из состоявших на его вооружении гидросамолет МР-1. 1929 год

По вопросу о своевременной даче центром указаний отмечается, что дача заключения находится в прямой зависимости от своевременного представления Хабпортом проекта в Центр и удобопонятности представленного материала; в данном случае не было выполнено ни то, ни другое, а потому и причины задержки относятся к Хабпорту.

*Врид начтехупра /Даниленко/  
Начальник 1 отдела /Посажеников/  
РГАВМФ. Ф. р-910. Оп. 1. Д. 632. Л. 38*

Видно, что это письмо имеет некий примирительный тон. Дескать, сделали первый плавучий ангар без нас, ну и ладно. А со вторым — посмотрим. Хотя, внимательно вчитываясь в пункты протоколов, можно увидеть, что командующий флотилией сделал все, как считал нужным, мало заботясь о мнении Техупра.

Благодаря его упорству, летом 1928 года плавангар «Амур» пополнил состав флотилии и уже через год принял участие в боевых действиях.

«Тайфуну» же так и не пришлось стать авиабаржей. Вместе со «Смерчем» после ремонта он вступил в строй Амур-

ской Краснознаменной флотилии\* как монитор. 24 июня 1932 года, в присутствии командующего ОКДВА В.К. Блюхера на них были подняты флаги.

В 1934 году «Амур» перевели в класс в мониторов и переименовали в «Дальневосточный комсомолец». На него поставили 4 орудия 130-мм / 55 кал. и установили дизеля. Капитальный ремонт корпуса и модернизация проводились в период с 13 октября 1938 года по 18 октября 1939 года на заводе им. С.М. Кирова в Хабаровске, с участием Хабаровского военного порта. Было переклепано более 200 листов наружной, внутренней, днищевой, па-

\* 27 июня 1931 года Дальневосточная военная флотилия была переименована в Амурскую Краснознаменную флотилию. — *Рег.*

лубной обшивки и внутренних перегородок; отремонтированы дизеля, валопроводы, заменены дейдвудные трубы; капитально отремонтированы все палубные устройства, топливная, воздушная и

фановые системы. 18 октября 1939 года были проведены 15 выстрелов стальным «ядром» пониженно-боевым зарядом. Материальная часть работала исправно. Корабль вступил в строй.

### Речные башенные канонерские лодки типа «Шквал» (историческая справка)

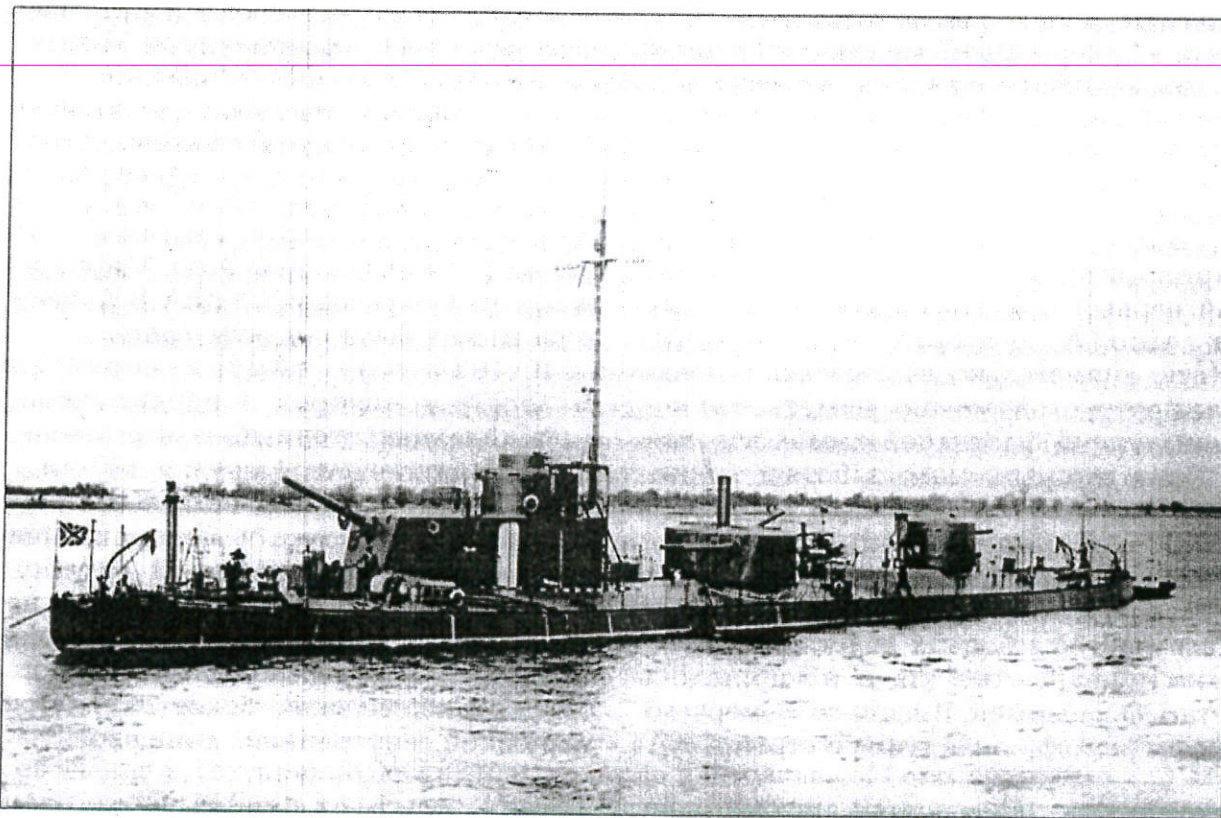
К работам по постройке канонерских лодок «Шквал», «Ураган», «Вьюга», «Гроза», «Шторм», «Смерч», «Вихрь», «Тайфун» приступили на Балтийском заводе 14 июня 1907 года. В списки флота зачислены 28 апреля 1908 года.

«Шквал» сошел на воду 26 июля 1908 года и после испытаний механизмов в разобранном виде отправлен осенью следующего года по железной дороге в Осиповский затон. Вторично спущен на воду 5 июня 1910 года. Остальные канлодки также отправлялись разобранными и тем же путем. Их сборка и спуск на воду (все семь спущены 28–29 июня 1909 г.) проводились на р. Шилка у Сестрорецка, после чего

их отбуксировывали в Осиповский затон для достройки.

Тактико-технические элементы: водоизмещение стандартное 9639 т; длина и ширина наибольшие 70,8 и 12,8 м, осадка полная 1,4 м, высота надводного борта на миделе 0,74 м; бронирование: борт (между 13 и 100 шп) на 0,74 м выше грузовой ватерлинии и на 0,43 м ниже нее 75 мм (ниже ватерлинии и к оконечностям толщина брони постепенно уменьшалась до 46 мм); боевая рубка 50 мм (вертикальная стенка), 19 мм (крыша), труба под боевой рубкой 50 мм; скосы крыши над дизелями 32 мм; палуба 19 мм; башенные артиллерийские установки 75 мм (вер-

Из фондов РГАВМФ



Башенная речная канонерская лодка типа «Шквал». Первая половина 1910-х годов

тикальные стенки), 50 мм (неподвижный пояс), 25 мм (крыша).

Четырехвальная главная энергетическая установка состояла из четырех дизелей мощностью 250 л. с. каждый, которые могли работать через муфту и с электромотором. При работе через муфту скорость 5–11 уз вперед; с электромотором — до 10 уз вперед и до 6,5 уз назад, при этом управление велось из боевой рубки.

Результаты ходовых испытаний на 6-часовом ходу: «Тайфун» — 11,0 уз, «Шторм» — 11,33, «Вихрь» — 11,09, «Гроза» — 11,35, «Смерч» — 11,33, «Ураган» — 11,53, «Вьюга» — 11,43, «Шквал» — 11,29.

Запас топлива (нефть) 112,5 т; дальность плавания 2000 миль (11 уз), или 3000 миль (8–9-узловым ходом).

Вооружение: 2 152-мм / 50 кал (в одноорудийных башенных установках), 4 120-мм / 50 кал (в двухорудийных башенных установках), 4 пулемета. Углы

возвышения всех орудий 30°, снижение — 5°.

По состоянию на 1 мая 1929 года несамостоятельная (передвигалась с помощью буксира) плавучая авиабаза «Амур» имела следующие элементы: длина и ширина наибольшие 71,7 м и 12,8 м, осадка 1,4 м. Вооружение состояло из одной 40-мм автоматической пушки «Виккерс» (боекомплект 1000 выстрелов) и четырех гидросамолетов МР-1 (по проекту). В спасательные плавсредства входил моторный катер «Птичка» (36 л. с.) и два четырехвесельных яла.

Электричеством плавангар «Амур» обеспечивался динамомашинной (110 В) с приводом от двигателя типа «Болиндер» (25 л. с.). Имелась радиостанция мощностью 0,5 кВт и радиусом действия 100 км.

Экипаж плавучей авиабазы состоял из 99 человек (37 — командный состав, один политракторник, 16 — младший начсостав и 45 рядовых).\*

\* Данные приведены по: «Корабельный справочник Дальневосточной военной Флотилии».

\*\* РГАВМФ Ф. р-910. Оп. 1. Д. 191. Л. 67, 68.

## ПРИГЛАШАЕМ В ПЕТЕРБУРГСКИЙ МОРСКОЙ САЛОН

В наличии и на заказ высококлассные модели парусных, надводных кораблей и подводных лодок российских мастеров. Альбомы, книги, журналы, специализированные издания по военно-морской тематике, чертежи. Картины художников-маринистов. Морские сувениры.

Адрес: Александровский парк, д. 8, ст. метро «Горьковская»  
Часы работы: с 10-00 до 20-00 без выходных  
тел.: 498-06-26; e-mail: spbmors@mail.ru  
www.vsemorskoe.ru



Морской Салон  
Александровский парк, д.8

