

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
European Researcher
Has been issued since 2010.
ISSN 2219-8229
E-ISSN 2224-0136
Vol. 84, No. 10-1, pp. 1736-1741, 2014

DOI: 10.13187/er.2014.84.1736
www.erjournal.ru



Historical sciences and archaeology

Исторические науки и археология

UDC 94(47).083

The “Matilda” Steamer – On the History of the First Experiments with Naval Aviation in Russia

¹ Roman V. Lapshin

² Nicholas W. Mitiukov

³ Vyacheslav I. Menkovsky

¹⁻² International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

³ Belarusian State University, Belarus

Dr. (History), Professor

Abstract

This work examines the history of the “Matilda” steamer – the first ever ship in Russia capable of carrying airplanes. Although the results of the experiments did not become outstanding, they served as a point of departure for subsequent experiments with aviation in the Black Sea Fleet.

Keywords: Russia; naval aviation; hydro airplane; steamer.

Введение

Известно, что 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. Однако первые эксперименты создания авиационных судов начались накануне Первой мировой войны. В статье нам бы хотелось уделить внимание одному из таких опытов на пароходе «Матильда».

Материалы и методы

В статье использовалась российская и зарубежная литература о первых опытах создания морской авиации в России [1-7]. Методологической основой статьи стали методы историзма, системности и объективности. Также нами был использован хронологический подход.

Результаты

В 1894 г. по заказу норвежской пароходной компании Jacob Christensen (Bergen) английская судостроительная компания "W. Gray & Co., Ltd." из West Hartlepool заложила под номером 497 однопалубный двухмачтовый товарный пароход со стальным корпусом «Mathilda». Водоизмещение – 9029 т, вместимость 3480 грт, длина полная 336 футов (102,15 м), длина по ватерлинии 325,5 футов (98,96 м), ширина 47,1 фут (14,26 м), осадка 7,3 фута (2,22 м), в полном грузу 24,8 футов (7,55 м). Одна вертикальная машина тройного расширения мощностью 9200 л.с. давала скорость 9,2 узла. На корабле стояло 4 котла, имелся 1 винт. Бортовые бункеры вмещали 341 т. угля, что при ходе 8 узлов обеспечивало дальность 3456 миль. Команда (в 1914 г.) – 26 чел. и 6 офицеров.

25 апреля 1895 г. корабль сошел на воду и в июне того же года отправился в первый рейс. Норвежскими хозяевами пароход использовался в основном как угольщик.

В январе 1904 г. «Mathilda» вышла с углем из Пенарта в Сасебо (Япония). Так как началась русско-японская война, 27 февраля ее задержал в Красном море миноносец «Бедовый» (из отряда адмирала Вирениуса) по подозрению в контрабанде. Угольщик привели в бухту Рас-Судр, но по приказу из Санкт-Петербурга 29 февраля пароход отпустили (к моменту задержания Россия еще не декларировала о контрабанде, поэтому задержание было незаконным).



Фото 1. Вероятно, единственное сохранившееся фото "Матильды" во Владивостоке, 1904 г.

Но судно в итоге оказалось под русским контролем. 30 апреля 1905 г. когда оно находилось в Гонконге, «Матильду» купил за 312917 руб. посол в Корею Павлов по просьбе капитана 1 ранга Ливена (командира крейсера «Диана») для организации снабжения углем Второй эскадры Тихого океана. В результате пароход оказался под английским флагом (номер по регистру 120148, порт приписки Шанхай). В начале мая пароход прибыл в Шанхай, но необходимость в снабжении углем эскадру уже отпала. Отпала и необходимость в прикрытии английским флагом. Поэтому летом 1905 г. пароход поднял русский флаг и включен в регистры под названием «Матильда».

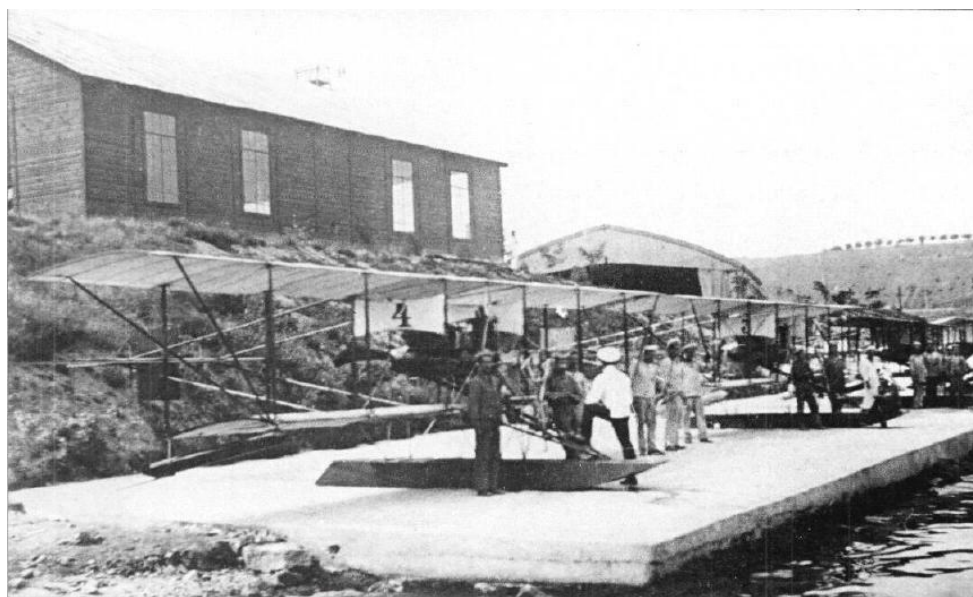


Фото 2. Аэроплан Кертиса тип D в Севастополе, 1913 г.

После войны пароход ушел во Владивосток, где его зачислили в Сибирскую флотилию как транспорт. С осени 1905 г. он перевозил русских пленных из Японии во Владивосток, затем – каботажные перевозки в Приморье.

15 июня 1906 г. сдан во фрахт пароходству «Русь», принадлежавшее графу Г.Г. Кейзерлингу и ушел из Владивостока на Чукотку. По окончании фрахта вернулся во Владивосток в августе 1906 г. и сдан в аренду лейтенанту Арсеньеву. В конце августа ушел на Черное море и вскоре стал в отстой. 1 мая 1909 г. зачислен в Черноморский флот как транспорт «Днепр».

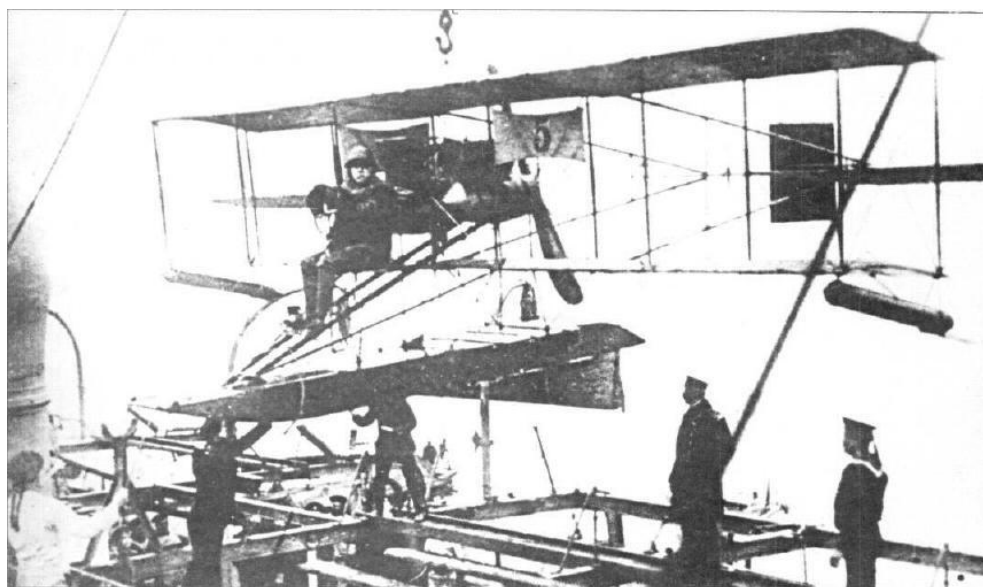




Фото 3 и 4. Подъем аэроплана Кертиса на палубу крейсера "Кагул", январь 1914 г.

В это время русские начали опыты с авиацией на море. 5 января 1913 г. морской министр И.К. Григорович одобрил идею оборудовать на каком-нибудь судне устройства для хранения, спуска и подъема с воды самолета. Потребовалось некоторое время, чтобы выбрать подходящих размеров судно и провести на нем подготовительные работы – в итоге комиссия остановилась на транспорте «Днепр». Пароход имел вместительные грузовые помещения и мощные краны, то есть его можно было переоборудовать в короткие сроки. К середине августа 1913 г. на борт погрузили в разобранном состоянии изготовленный в Килен-бухте по чертежам морских летчиков деревянный ангар. Всего по проекту транспорт должен был принимать 3 аэроплана «Кертис».

26 августа летчики прибыли на корабль и с ними на борт был поднят «Кертис» с бортовым № 6. Сразу же экипаж начал возведение ангара и через 30 минут сооружение имело законченный вид. По окончании подготовки «Днепр» вышел в море и, отойдя на 15 миль от бухты, подготовился к опытам. На следующее утро ангар разобрали и в 14.00 27 августа самолет с пилотом А.Е.Жуковым за 15 минут спустили на воду. Однако взлет осуществить не удалось – морская вода залила двигатель. Самолет подняли обратно и, хотя при этом повредили один из элеронов, повреждение быстро устранили, двигатель прочистили и «Кертис» вновь спустили на воду. Теперь в качестве летчика выступал мичман Н.А. Рагозин, но и ему не удалось взлететь – в результате самолет подняли на борт и транспорт вернулся в порт. Неудача обескуражила командование и, хотя летчики настаивали на продолжении испытаний, их не последовало.

Весной 1914 г. начальник штаба Черноморского флота писал в Морской Генеральный штаб:

«По приспособлению для подъема с воды, хранения на палубе и спуска сделано:

1. Выстроен деревянный разборный ангар.
2. Произведены испытания по сборке и разборке ангара, а также по подъему и спуску с транспорта гидроаэропланов».

В начале Первой мировой войны все оборудование было демонтировано, и пароход использовался как угольный транспорт минной бригады Черноморского флота. Он получил вооружение 1 75-мм и 2 37-мм пушки.

16 декабря 1917 г. перешел на сторону советской власти. В начале июля 1918 г. захвачен в Сухуми немцами и уведен в Севастополь. 24 ноября 1918 г. сдан англо-французским

войскам. К началу апреля 1919 г. отдан под контроль белых. Уведен сначала в Новороссийск, потом включен как транспорт в состав Морских сил Юга России.

С июля 1919 г. находился в Севастополе. Осенью 1920 г. с беженцами ушел в Босфор, где попал под французский контроль. В 1922 г. продан итальянской фирме «Soc. Marittima Coloniale», Tripoli, Libya (номер по регистру 8) и переименован в «Misurata». С 1923 г. в итальянской фирме "Domenico Saglimbene di Giovanni», Tripoli (Catania).

В 1928 г. пароход купил Felipe Fernandez Aguado из Сантандера и переименовал в «Pilar». Пароход в основном использовался для перевозок по Средиземному морю. В 1931 г. сдан на слом в Бильбао. К сожалению, других подробностей службы бывшего русского авианосца под испанским флагом не известно.

Заключение

Завершая, хочется отметить, что, несмотря на то, что первые опыты не увенчались успехом, именно эти эксперименты послужили заделом для дальнейших опытов в деле создания авианесущих кораблей.

Примечания:

1. Герасимов В.Л. Авианесущие корабли русского военного флота // Военно-исторический журнал. 2004. № 2. С. 25.
2. Маланина О.В. Авианесущие корабли Черноморского флота в годы Первой мировой войны: опыт применения // Былые годы. 2008. № 2. С. 16-17.
3. Корабли Российского Императорского флота 1892—1917 гг.: энциклопедия / под общ. ред. А.Е. Тараса. Минск, 2000. С. 5.
4. Бураков. Авиационные корабли, как базы авиации в морской войне // Военный сборник. 1923. № 4. С. 312-317.
5. Герасимов В.Л. Отечественная морская авиация на Черном море в начале XX века // Военная мысль. 2006. № 5. С. 69-76.
6. Пучков А.Г. Морская авиация на Черном море (1910 г. – март 1915 г.) // Вестник архивиста. 2006. № 2-3. С. 442-443.
7. Изон В.В. О морской авиации в Черном море в начале XX века // Военно-исторический журнал. 2006. № 1. С. 76-77.

References:

1. Gerasimov V.L. Avianesushchie korabli russkogo voennogo flota // Voенno-istoricheskii zhurnal. 2004. № 2. S. 25.
2. Malanina O.V. Avianesushchie korabli Chernomorskogo flota v gody Pervoi mirovoi voiny: opyt primeneniya // Bylye gody. 2008. № 2. S. 16-17.
3. Korabli Rossiiskogo Imperatorskogo flota 1892—1917 gg.: entsiklopediya / pod obshch. red. A.E. Tarasa. Minsk, 2000. S. 5.
4. Burakov. Aviatsionnye korabli, kak bazy aviatsii v morskoi voine // Voennyi sbornik. 1923. № 4. S. 312-317.
5. Gerasimov V.L. Otechestvennaya morskaya aviatsiya na Chernom more v nachale XX veka // Voennaya mysl'. 2006. № 5. S. 69-76.
6. Puchkov A.G. Morskaya aviatsiya na Chernom more (1910 g. – mart 1915 g.) // Vestnik arkhivista. 2006. № 2-3. S. 442-443.
7. Izonov V.V. O morskoi aviatsii v Chernom more v nachale XX veka // Voенno-istoricheskii zhurnal. 2006. № 1. S. 76-77.

УДК 94(47).083

**Пароход "Матильда" – к истории первых экспериментов
с морской авиацией в России**

¹ Роман Витальевич Лапшин

² Николай Витальевич Митюков

³ Вячеслав Иванович Меньковский

¹⁻² Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований,
Российская Федерация

³ Белорусский государственный университет, Беларусь
Доктор исторических наук, профессор

Аннотация. В работе рассматривается история парохода "Матильда" – первого в России судна, способного нести самолеты. Хотя результаты экспериментов не стали выдающимися, они послужили отправной точкой для дальнейших опытов с авиацией на Черноморском флоте.

Ключевые слова: Россия; морская авиация; гидросамолет; пароход.