



*Александр Брюханов*

## **Авиация подводного флота Японии во Второй мировой войне**



Александр Брюханов

**Авиация подводного флота  
Японии во Второй мировой войне**

«Издательские решения»

**Брюханов А.**

Авиация подводного флота Японии во Второй мировой войне /  
А. Брюханов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-900051-4

Книга предназначена для широкого круга любителей военной истории и истории авиации и отражает этапы появления (в годы WWI) и развития особого класса гидроавиации — самолётов для подводных лодок, а также их носителей — авианесущих подводных крейсеров и подводных авианосцев в межвоенный период и во время Второй мировой войны. Особых успехов в этом направлении добились в Японии, где к декабрю 1941 года в составе флота были подводные лодки специальной постройки с бортовыми самолётами-разведчиками.

ISBN 978-5-44-900051-4

© Брюханов А.  
© Издательские решения

# Содержание

Глава 1. Зарубежный опыт	6
Конец ознакомительного фрагмента.	15

# **Авиация подводного флота Японии во Второй мировой войне**

**Александр Брюханов**

© Александр Брюханов, 2017

ISBN 978-5-4490-0051-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Глава 1. Зарубежный опыт

Идея использовать подводные лодки в качестве носителей гидросамолётов зародилась ещё в годы Первой мировой войны. К этому времени гидросамолёты активно применялись флотами многих стран мира (в основном в качестве разведчиков и корректировщиков). Поплавковые гидропланы применялись как с береговых баз, так и со специальных судов – авиатранспортов. Последние использовались только для хранения и транспортировки. Взлёт и посадка гидропланов осуществлялась с воды в непосредственной близости от авиатранспорта, а спуск на воду и подъём на борт с помощью специальных кранов.

Первый практический опыт использования подводной лодки в качестве носителя (средства доставки) гидросамолёта был осуществлён германскими ВМС в январе 1915 года. В эксперименте участвовали подводная лодка U-12 (капитан Вальтер Форстманн) и гидросамолёт «Фридрихсхафен» FF29 (командир – лейтенант Фридрих фон Арнольд де ла Перьер), который представлял собой одномоторный двухпоплавковый биплан. Многоцелевой двухместный гидроплан FF29 в ударном варианте мог нести до 12 кг бомб. Но дальность полёта его была невелика. Лондон, расположенный на противоположном берегу Английского канала в устье реки Темзы, на удалении в 160 км от места базирования германских гидросамолётов в Зебрюгге был недоступен для «Фридрихсхафена».



*Гидросамолёт «Фридрихсхафен» FF29, 1915 год*

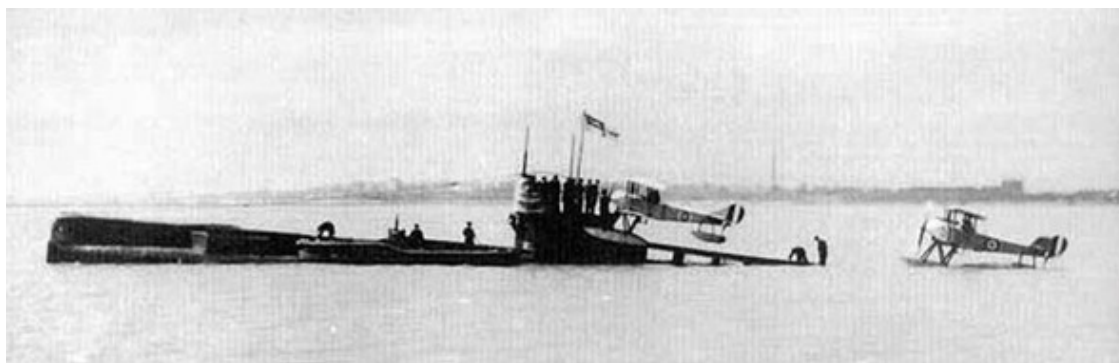
6 января 1915 года германская подводная лодка U-12 в надводном положении с размещенным на её палубе гидросамолётом FF29 совершила 16 – мильный переход и на удалении 15 миль от устья Темзы спустила «Фридрихсхафен» на воду. Гидросамолёт благополучно взлетел и выполнил боевую задачу, вызвав немалое удивление у британской береговой обороны. После выполнения задания «Фридрихсхафен» FF29 вернулся на свою базу в Зебрюгге, а подводка U-12 соответственно на свою.



*Германская подводная лодка U-12 с гидросамолётом «Фридрихсхафен» FF29 на борту, 1915 год*

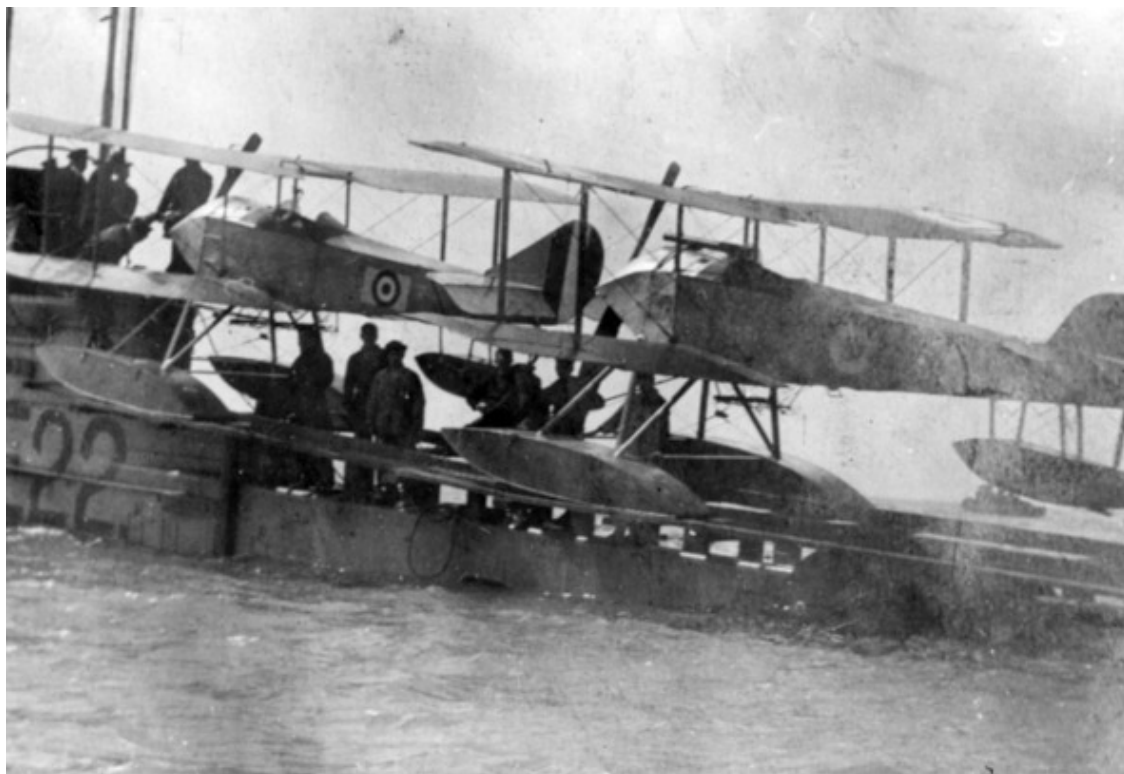
Данный эксперимент наглядно продемонстрировал возможность и тактическую целесообразность использования подводных лодок в качестве носителей гидросамолётов в целях значительного увеличения их боевого радиуса. Однако дальнейшего продолжения этот положительный опыт не получил. Британцы усилили патрулирование в проливе Ла-Манш и германское Верховное командование посчитало нецелесообразным наносить удары по территории Англии подобным способом, отдав предпочтение тяжёлой авиации и дирижаблям.

На другой стороне Английского канала более серьёзно отнеслись к новой тактике. Тщательно изучив её, Адмиралтейство направило подводную лодку E-22 на доработку с целью обеспечения базирования на ней в надводном положении двух гидросамолётов «Сопвич» «Шнейдер». За рубкой подводной лодки монтировались рельсовые направляющие, где размещались гидросамолёты во время похода и по которым они соскальзывали в воду (во время крена лодки) для взлёта с поверхности воды.



*Подводная лодка E-22 ВМС Великобритании с поплавковыми истребителями «Сопвич» «Шнейдер», 1916 год*

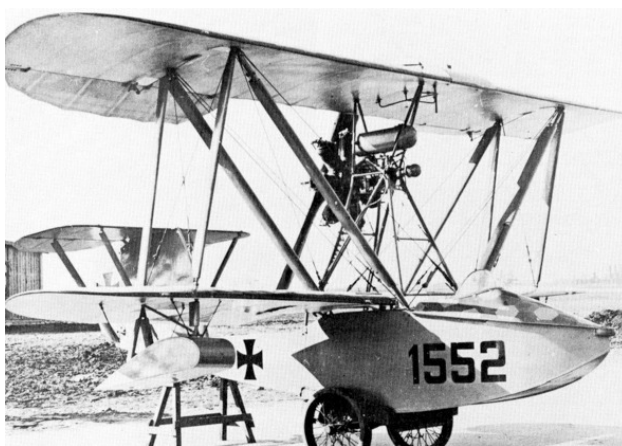
В апреле 1916 года подлодка E-22 с двумя гидросамолётами на борту отправилась на боевое задание в направлении на остров Гельголанд для уничтожения расположенной там германской базы «Цеппелинов», откуда те совершали налёты на британские города. Однако плохая погода и сильное волнение на море сделали невозможным выполнение поставленной задачи. Эта неудача заставила англичан на время отказаться от подобной тактики действий.



*Поплавковые истребители «Сопвич» «Шнейдер» на борту английской подводной лодки E-22, 24 апреля 1916 года*

Между тем, ещё в 1915 году британский авиаконструктор Пембертон-Билингом предложил для размещения на подводных лодках самолётов в сложенном (разобранном) виде использовать водонепроницаемый ангар, что позволяло бы подводным лодкам скрытно выходить на рубеж запуска гидросамолётов. Однако Адмиралтейство не пожелало уделить этой прогрессивной идее должного внимания.

В 1917 году в Германии вновь обратились к идее транспортировки гидросамолётов на подводных лодках. Для строящихся крупной серией подводных крейсеров-рейдеров с дальностью плавания 17500 миль и полным водоизмещением 2760 тонн (U-142 – U-150) было предусмотрено и авиационное вооружение. Самолёт-разведчик планировали размещать на палубе в герметичном контейнере в разобранном виде.



*Летающая лодка «Ганза-Бранденбург» W20*

Для этих целей Эрнстом Хейнкелем была разработана летающая лодка «Ганза-Бранденбург» W20 (Hansa-Brandenburg), которая победила в конкурсе другие проекты. Одноместная летающая лодка-биплан W20 имела компактные размеры, небольшой вес (396 кг) и, оснащённая 80-сильным двигателем, развивала максимальную скорость в 117 км в час, продолжительность полёта составляла 1 час и 15 минут. W20 в разобранном виде легко умещалась в ангаре подводной лодки длиной 6 метров и диаметром 1.8 метра. Время сборки перед вылетом составляло всего 3.5 минуты. Всего было построено три летающие лодки «Ганза-Бранденбург» W20, которые применялись специально переоборудованными подводными лодками U-139 и U-155.

Из всей серии заложенных подлодок-рейдеров до испытаний дошла только U-142. Во время ходовых испытаний подлодка показала плохую управляемость и крайне низкую остойчивость.

В 1918 году фирмой Luftfahrzeug Gesellschaft был предложен свой вариант самолёта для подводных лодок LFG V.19 «Путбус» (Putbus). Одноместный поплавковый моноплан легко разбирался и мог свободно размещаться в водонепроницаемом ангаре на борту подводной лодки. При необходимости разобранный на части V.19 «Путбус» мог быть «упакован» в семь цилиндрических герметичных контейнеров длиной до 4.5 метров и диаметром 0.7 метра. Команда из пяти человек собирала разобранный V.19 за 15 минут. Построен был всего один прототип, с 110-сильным двигателем, развивающий максимальную скорость 180 км в час и имеющий практическую дальность полёта 360 км.



*Экспериментальный гидросамолёт LFG V.19 «Путбус», Германия, 1918 год*

Поражение Германии в Первой мировой войне заставило свернуть все эти перспективные разработки.

В США и Японии внимательно следили за германскими экспериментами по созданию самолёта для подводных лодок. Уже в послевоенной Германии в условиях строжайшей секретности начали разрабатывать очередной проект авианесущей подводной лодки. Для нового проекта фирмой Карла Каспара (главный конструктор Эрнст Хейнкель) был разработан цельнодеревянный гидросамолёт «Каспар» (Caspar) U.1, способный в разобранном виде размещаться в цилиндрическом ангаре диаметром 1.8 метра и длиной 7 метров. Четыре человека могли собрать разобранный самолёт за несколько минут.



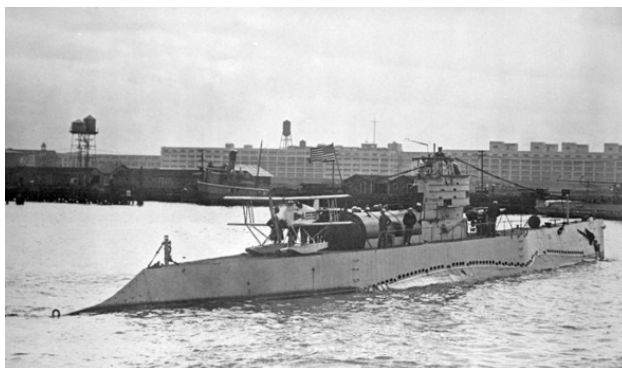
*Гидросамолёт «Каспар» U.1, Германия, 1922 год*

Прототип гидросамолёта U.1 был построен компанией Hanseatischen Flugzeugwerke и совершил свой первый полёт в 1921 году. Самолёт, оснащённый 55-сильным двигателем, развивал максимальную скорость в 145 км в час и имел практическую дальность полёта 360 км. После успешных испытаний на U.1 последовали заказы на поставку гидросамолёта ВМС США и Японии. Заказы были исполнены соответственно в 1922 и 1923 году. Германский U.1 рассматривался в этих странах в качестве базовой модели для дальнейших собственных разработок.



*Гидросамолёт «Каспар» U.1, приобретённый США для проведения тестовых испытаний, 1923 год*

В США авиастроительной корпорацией «Кокс-Клемин» (Cox-Klemin) были построены шесть цельнодеревянных гидросамолётов XS-1. В это же время другая фирма «Гленн Л. Мартин» (Glenn L. Martin Co) построила шесть гидросамолётов MS-1 смешанной конструкции. Оба типа самолетов с осени 1923 года начали программу испытаний на борту подводной лодки S-1 водоизмещением 800 тонн, оборудованной для этих целей цилиндрическим ангаром диаметром 2.44 метра, который размещался за ограждением рубки.



*На борту подводной лодки ВМС США S-1 (SS-105) оборудованной авиационным ангаром экспериментальный гидросамолёт «Мартин» MS-1, 23 октября 1923 года*

Испытания позволили определить необходимое время для подготовки самолёта к взлёту и минимизировать его, так как изначально на это уходило четыре часа. Результаты испытаний были подведены в течение лета 1926 года. На основе этих результатов построили модифицированный вариант гидросамолёта XS-2 с максимальной скоростью 185 км в час дальностью полёта до 200 км, а гидросамолёт MS-1 в последующих испытаниях уже не участвовал.

После нескольких месяцев экспериментов экипажу удалось сократить время на подготовку гидросамолёта «Кокс-Клемин» XS-2 до 15—20 минут.



*Экспериментальный гидросамолёт «Кокс-Клемин» XS-2, США, 1926 год*

Одновременно с гидросамолётом XS-2 на борту подводной лодки S-1 проходила испытания одноместная летающая лодка-моноплан компании «Лоенинг» (Loening) XSL-1. Двигатель мощностью в 100 лошадиных сил обеспечивал амфибии весом 680 кг максимальную скорость 160 км в час.



*Летающая лодка «Лоенинг» XSL-1, США, 1931 год*

Модификация «Лоенинг» XSL-2 была оснащена более мощным 160-сильным двигателем. Её испытания начались в начале 1933 года, но продолжались недолго – во время очередного взлёта лодка получила серьёзные повреждения и от её восстановления отказались.

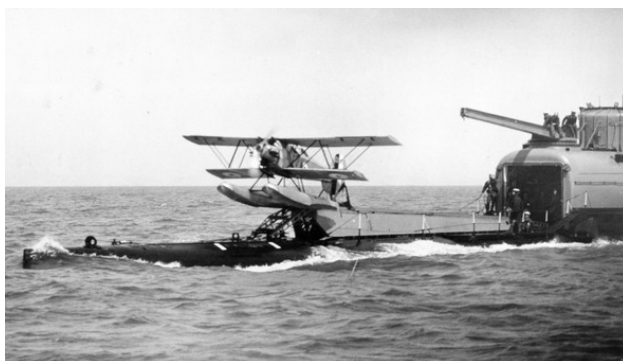
ВМС США продолжали программу испытаний самолета для подводной лодки до начала 1933 года, а затем свернули все испытания по данной тематике, мотивируя это чрезмерной опасностью для лётного состава и экипажа субмарины (видимо учли и печальный опыт британской подлодки М-2).

В 1927 году в Великобритании вновь вернулись к идее использования специально оборудованных подводных лодок в качестве носителей авиационного вооружения – гидросамолётов. Для проведения испытаний Адмиралтейство выделило подводный монитор М-2 водоизмещением 1650 тонн, с которого было демонтировано 305-мм орудие, а вместо него оборудован ангар для одного гидросамолёта. Для сохранения остойчивости субмарины ангар сделали тонкостенным, а давление заборной воды при погружении компенсировалось наддувом сжатого воздуха.



*Специальная команда подлодки М-2 готовит к взлёту с помощью катапульты гидросамолёт «Пэто» (крылья ещё сложены, винт не установлен)*

Для запуска самолёта, размещённого на специальной тележке, использовалась катапульты. Взлёт гидросамолёта происходил при движении подлодки против ветра. Приводившийся после выполнения полёта гидросамолёт поднимали на борт специальным подъёмным краном. Для сокращения времени на подготовку самолёта к взлёту часть работ выполняли ещё при нахождении лодки в подводном положении (заправка авиатопливом и маслом).



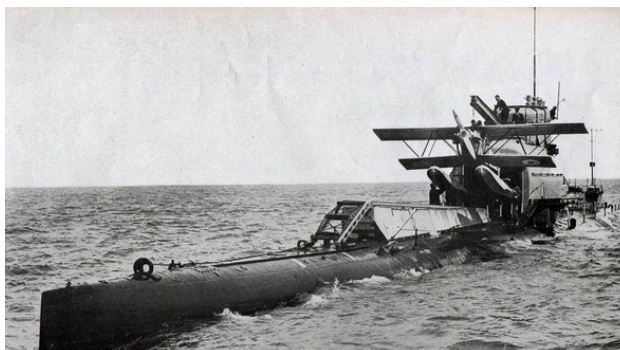
*Гидросамолёт «Пэто» в момент взлёта с помощью катапульты британской субмарины М-2*

Адмиралтейством для участия в испытаниях был выбран двухместный двухпоплавковый биплан «Парнол» «Пэто» фирмы Джорджа Парнола (G.Parnall Aircraft Co). Разведывательный гидросамолёт «Пэто» (Peto) оснащённый 170-сильным двигателем развивал максимальную скорость 185 км в час и мог находиться в воздухе до двух часов.

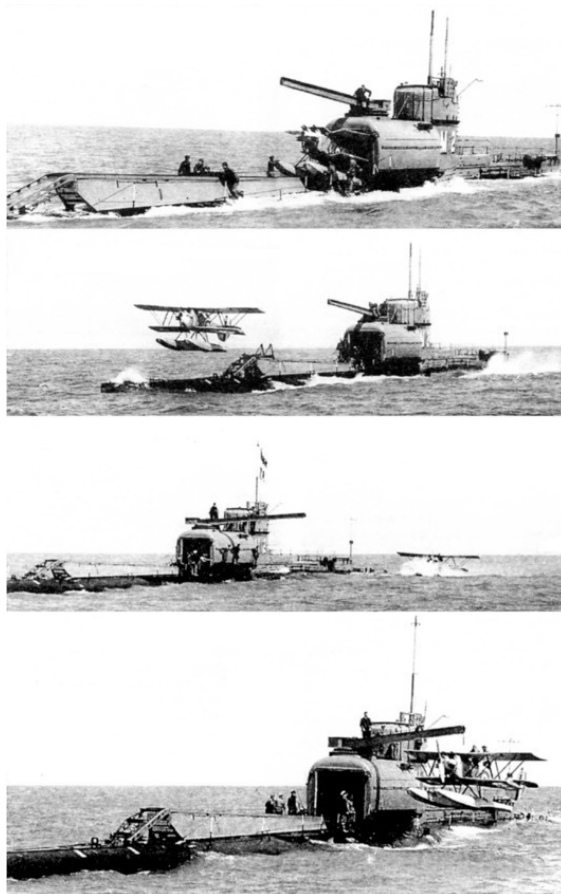


*Экспериментальный гидросамолёт-разведчик «Парнол» «Пэто», Великобритания, 1931 год*

В испытаниях участвовали два прототипа отличающиеся друг от друга мощностью силовой установки. Гидросамолёт размещался в ангаре (длиной 7 метров, высотой и шириной по 3.5 метра) на стартовой тележке и со сложенными крыльями, помимо экономии места это значительно сокращало время на подготовку самолёта к вылету. «Пэто» имел прочную конструкцию и обладал превосходной маневренностью во время рулёжки на воде.



*Гидросамолёт-разведчик «Парнол» «Пэто» с помощью специального крана подняли из воды на борт подводной лодки М-2 Королевского флота*



*Последовательность осуществления полётов гидросамолёта-разведчика «Парнол» «Пэто» с борта британской подводной лодки М-2 (подготовка, взлёт, посадка на воду и подъём краном на борт), 1928 – 1932 годы*

Эксперименты на британской авианесущей подводной лодке М-2 с гидросамолётом-разведчиком «Парнол» «Пэто» проходили в период с 1928 по 1932 год. 26 января 1932 года во время очередного погружения в проливе Ла-Манш М-2 затонула на глубине около 30 метров вместе со всем своим экипажем из 60 человек. Наиболее вероятной причиной её гибели специалисты считают нештатную ситуацию, которая привела к разгерметизации самолётного ангара. Косвенно на это указывают открытые дверь ангара и люк из прочного корпуса лодки в ангар, которые были обнаружены водолазами во время погружения 3 февраля. Осенью 1932 года британский флот предпринял попытку поднять «подводный авианосец», но работы не увенчались успехом, и от дальнейших попыток решено было отказаться.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.