

СОДЕРЖАНИЕ

НА ПУТИ К КЛАССИЧЕСКОЙ СХЕМЕ	5
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	11
Чилийский заказ	11
Из линкора – в авианосец	14
Потребность или экономия?	18
Полетные испытания	21
Последние штрихи	24
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	29
Корпус	29
Бронирование	33
Силовая установка	36
Вооружение	37
Авиационно-техническое оборудование	47
Авиагруппа	53
Окраска	55
Модернизации	56
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	60
Средиземноморская школа	60
К востоку от Суэца	68
Патрулирование в Индийском океане	76
Начало войны на Средиземном море	80
«Игл» в сражении при Калабрии	82
В Восточном Средиземноморье	88
В поисках рейдеров	95
На помощь Мальте	99
Операция «Пьедестал» – последний поход	109
ОБЩАЯ ОЦЕНКА	116
Приложение. Британская палубная авиация в межвоенный период	118
ЛИТЕРАТУРА	158



«Игл» в середине 1920-х гг. Корабль несет исходный состав вооружения, включающий пять 102-мм зениток, на грот-мачту добавлена стеньга, на полетной палубе имеется продольный аэрофинишер. Серпообразный форштевень, стойки, поддерживающие полетную палубу, и две дымовые трубы придавали авианосцу неповторимый силуэт



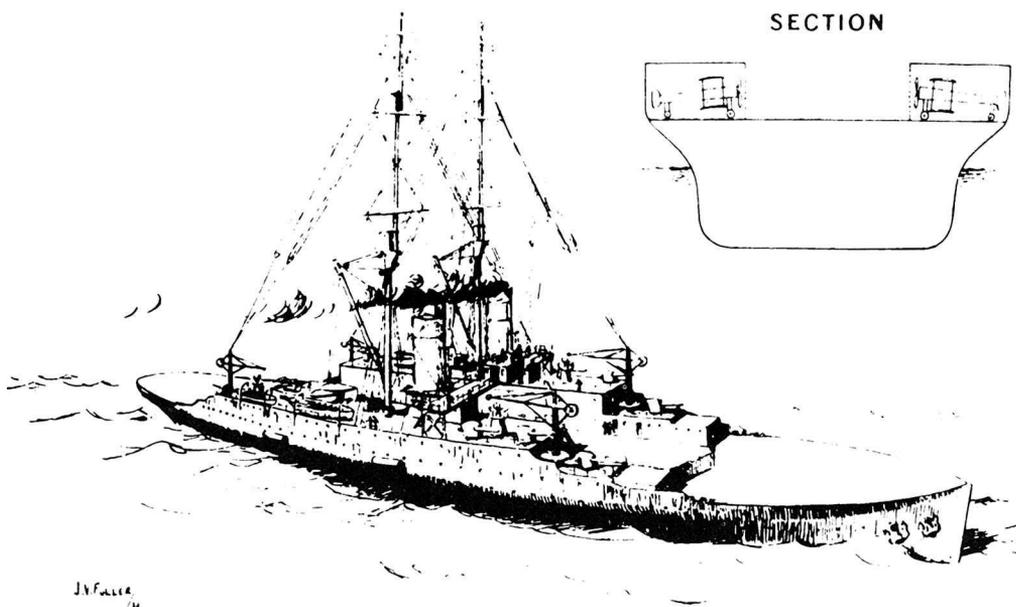
НА ПУТИ К КЛАССИЧЕСКОЙ СХЕМЕ

Концепция авианосца, то есть корабля, с которого могут взлетать и на который могут садиться самолеты, так же стара, как и военное использование летательных аппаратов.

Норман Полмар.
«Авианосцы»

Не прошло и десяти лет после первого полета братьев Райт, как авиация нашла военное применение. Не оказался в стороне и военно-морской флот. В ноябре 1910 г. американский пилот Юджин Эли взлетел с деревянного помоста, установленного на полубаке легкого крейсера «Бирмингем», а два месяца спустя совершил успешную посадку на платформу, сооруженную над кормовой частью броненосного крейсера «Пенсильвания». Эти эксперименты привлекли внимание руководства Королевского флота. В 1912 году лейтенант Чарльз Сэмсон на биплане «Шорт» S.27 совершил ряд стартов с деревянных платформ, сооруженных на палубах броненосцев «Африка», «Хиберния» и «Лондон», в следующем году старый крейсер «Гермес» был оборудован для постоянного базирования двух гидропланов со складными крыльями, которые могли взлетать на специальных тележках с наклонной эстакады на баке. 1 июля 1914 г. была организована Королевская морская воздушная служба (*Royal Naval Air Service — RNAS*), ставшая первым в мире специальным подразделением морской авиации.

Первая попытка создания корабля, специально предназначенного для использования колесных самолетов, относится к декабрю 1912 г., когда фирма «Бирдмор» представила Адмиралтейству проект «Плавающей базы морских самолетов и эсминцев» (*Parent Ship for Naval Aeroplanes and Torpedo-Boat Destroyers*). Она представляла собой корабль водоизмещением 15 000 т, длиной 131 м, шириной по ватерлинии 25 м, обладающий скоростью 15 узлов. Верхняя, или полетная палуба, корабля длиной 137,2 м и шириной 33,5 м имела две бортовые надстройки протяженностью около 67 м, через которые выводились дымовые трубы, вентиляционные шахты котельных и машинных отделений и т.п. В этих же надстройках размещались шесть колесных самолетов с нескладывающимися крыльями — каждый в своем ангаре. Еще четыре самолета со складными или разобранными крыльями хранились в носовом подпалубном ангаре, причем их подъем и спуск осуществлялись одним из двух носовых кранов. Между надстройками находилась открытая часть палубы шириной около 15,2 м, огражденная с носовой



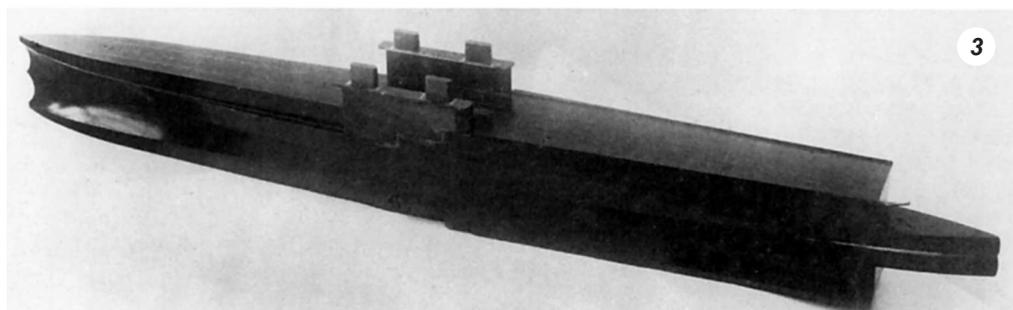
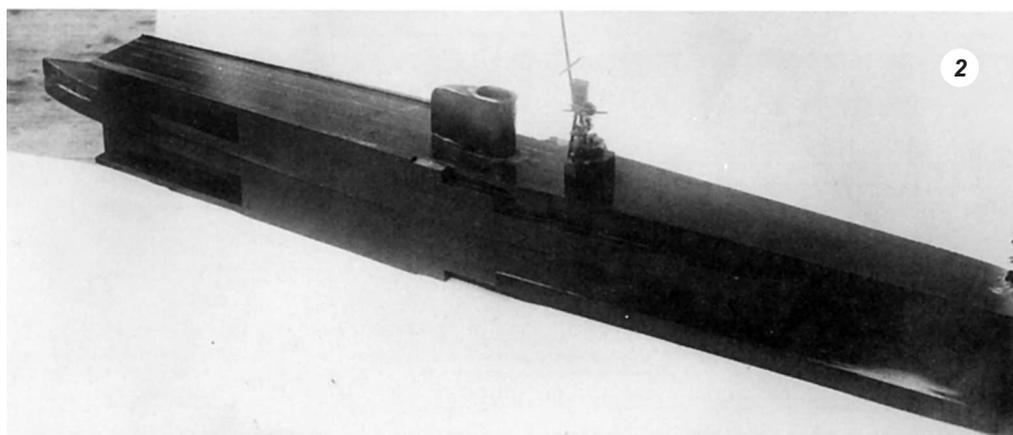
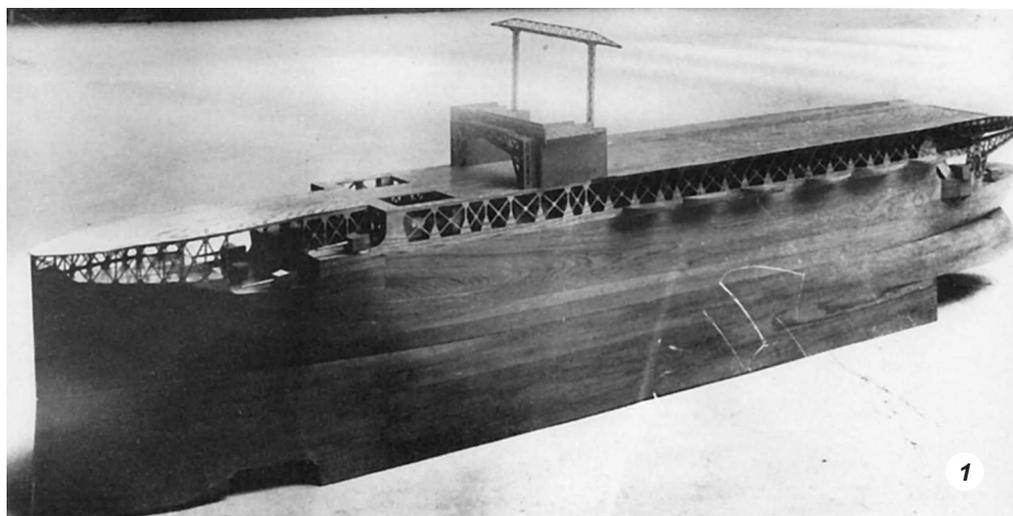
Проектное изображение «Плавающей базы морских самолетов и эсминцев», предложенной фирмой «Бирдмор» в декабре 1912 г.

Модели, на которых отрабатывались различные конфигурации надстроек будущих авианосцев:

1 — авианосец «Аргус» с двумя островными надстройками, соединенными перемычкой;

2 — «Фьюриес» после второй модернизации, с разделенными полетными палубами;

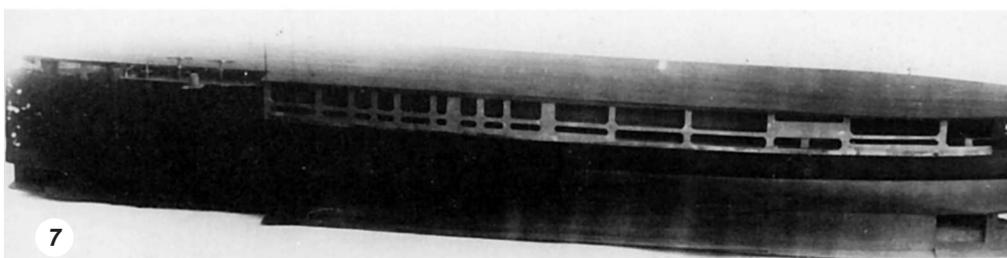
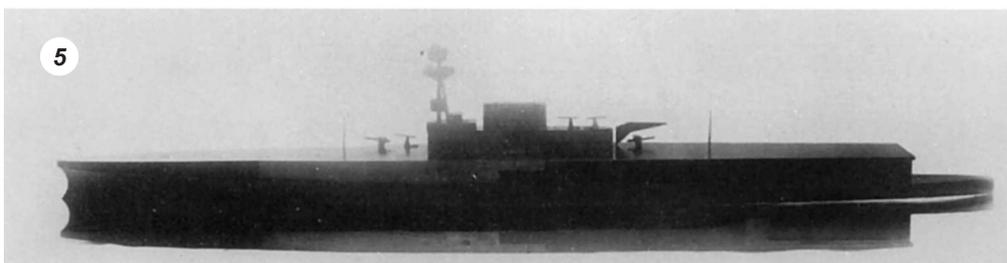
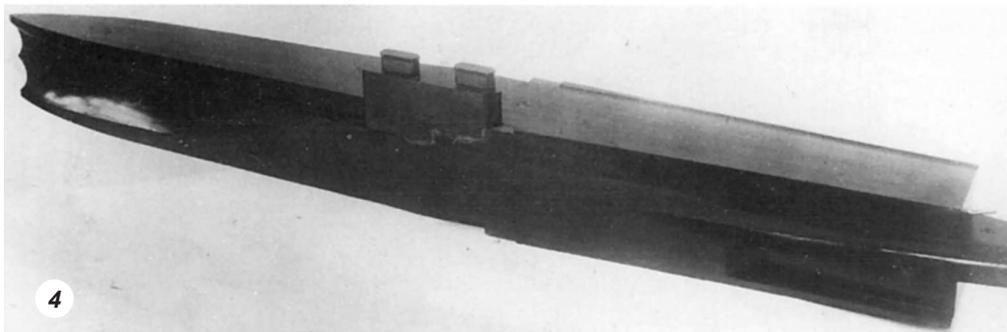
3 — схема с разделительными «островами»



части наклонными экранами (ширмами) на петлях. Если длина носовой части полетной палубы оказывалась недостаточной для взлета самолета, он мог начинать разбег в проходе между надстройками. Аналогичным образом, в нем же мог заканчиваться пробег садящегося самолета — ширина прохода считалась вполне достаточной для опытного пилота в тихую погоду, однако при волнении, учитывая невозможность устранения порывистой качки, ее недостаточность становилась очевидной.

Адмиралтейство выразило фирме благодарность, однако в своем отзыве отметило: *«Ввиду того что опыт использования гидросамолетов, базирующихся на корабль, еще недостаточен для точного установления требований, предъявляемых к такому кораблю, дальнейшая разработка данного проекта считается нецелесообразной».*

Специалистов Адмиралтейства можно понять. На основании первых опытов они пришли к выводу, что при базирова-



4 — вариант с одним островом по левому борту;
 5 — разрабатывавшийся для «Фьюриеса» вариант с островом по правому борту (не был принят, но послужил основой при переоборудовании однотипных «Глориеса» и «Корейджеса»);
 6 — проект оснащения «Виндиктива» сплошной полетной палубой и островом по правому борту;
 7 — проект «Игла» со сплошной полетной палубой без надстроек (апрель 1918 г.)

нии самолетов на военный корабль необходимость в специальных платформах для взлета и посадки сильно ограничивает его главную артиллерию, а сами эти операции представляются довольно сложными и крайне опасными. Поэтому предпочтение было отдано гидросамолетам, способным совершать взлет со спокойной поверхности воды и посадку на воду при возвращении на корабль или в случае отказа мото-

ра. При этом в платформах отпадала необходимость, так как гидропланы могли размещаться в средней части и спускаться на воду или подниматься на корабль при помощи стрел. Разница же в летно-технических характеристиках гидропланов и колесных самолетов поначалу казалась несущественной.

С началом Первой мировой войны стало очевидным, что гидросамолетам ката-

«Фьюриес» после переоборудования в авианосец, лето 1917 г. На месте носовой башни оборудованы взлетная палуба и ангар для самолетов



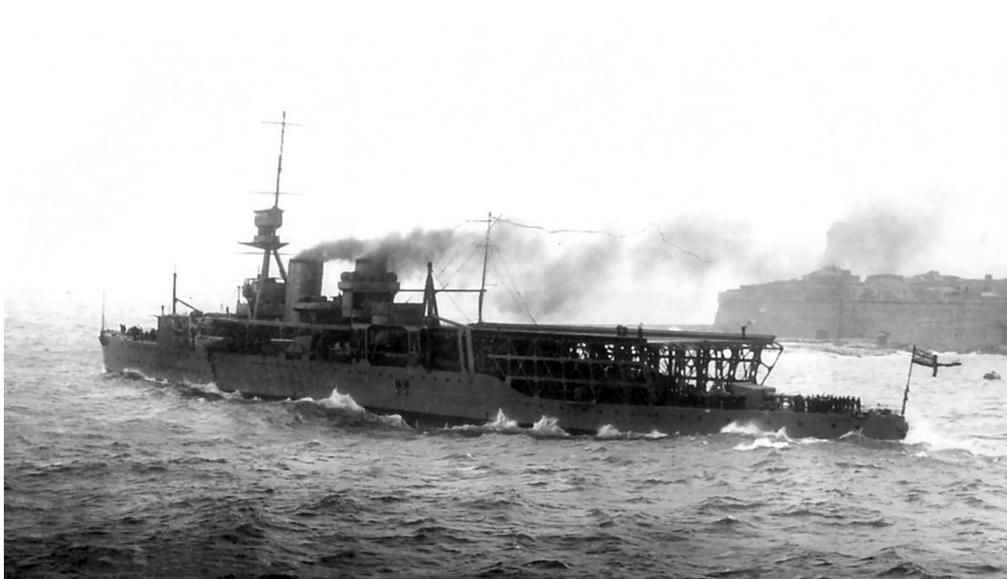
строфически не хватало дальности полета, чтобы действовать совместно с флотом. Было решено создать специальные корабли, которые могут нести их. Уже 11 августа 1914 г. Адмиралтейство реквизирировало три быстроходных ламаншских паромов — «Эмпресс», «Энгадайн» и «Ривьера». Они были оснащены ангарами в кормовой части и могли принимать по четыре гидросамолета. Результат в целом оправдал ожидания. Вскоре аналогичным образом были переоборудованы еще несколько паромов («Бен-Май-Кри», «Виндекс», «Мэнксмэн», «Наирана», «Пегасус») и океанский лайнер «Кампания», причем часть из этих кораблей оснащалась дополнительными взлетными рампами в носу, с которых могли стартовать и гидропланы, и колесные самолеты.

К концу 1916 года, на основании опыта операций в Северном море, был сделан вывод о том, что колесные самолеты предпочтительнее гидропланов, единственным достоинством которых являлась возможность совершать посадку на воду. Кроме того, выяснилось, что для совместных действий с крейсерами необходимы более крупные и быстроходные авианосцы, посадка на которые обещала быть более легкой, что являлось насущной необходимостью при более широком использовании колесных самолетов.

Первым шагом в данном направлении стало принятое в марте 1917 г. решение о переоборудовании легкого линейного крейсера «Фьюриес» в авианосец. С него была убрана носовая 18-дюймовая орудий-



«Фьюриес» после второй модернизации — с разделенными полетными палубами и двумя ангарами, конец 1918 г.



Авианосец «Виндиктив», переоборудованный из крейсера, конец 1918 г. Хорошо видно кормовая посадочная палуба

ная башня, на ее месте оборудована взлетная палуба длиной около 70 м и шириной 15,2 м, а непосредственно под ней — ангар для десяти самолетов. Носовой артиллерийский погребок переоборудовали в хранилище для авиабомб и канистр с бензином.

В июле 1917 г. обновленный «Фьюриес» вошел в строй. Как и ожидалось, взлет с него оказался легким как для колесных, так и для гидросамолетов. 2 августа командир эскадрильи Эрнст Даннинг впервые посадил самолет на палубу. При этом «Фьюриес» шел 26-узловым ходом против ветра, дувшего со скоростью 21 уз. Даннинг сначала летел на небольшой высоте параллельно курсу корабля, затем обогнул надстройку с левого борта и приземлился точно по центру взлетной палубы. Для уменьшения пробега к нижнему крылу биплана были прикреплены канаты с петлями, за которые хватались находившиеся на палубе авиатехники. Увы, во время второй попытки самолет свалился за борт, и Даннинг погиб, после чего посадка на палубу была запрещена.

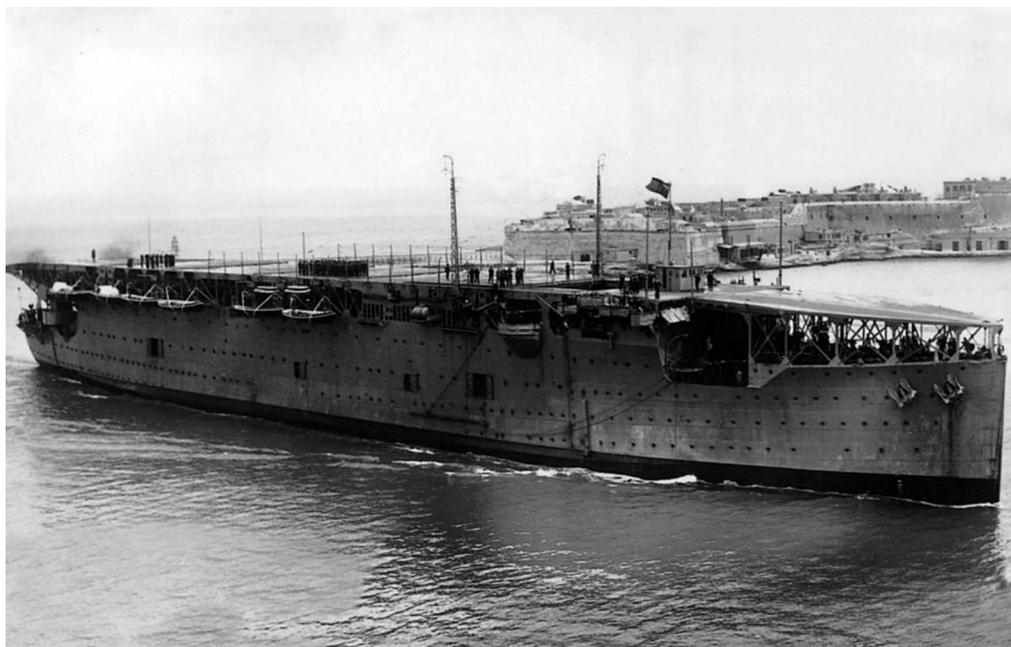
Тем не менее эксперимент Даннинга сыграл важную роль: он показал принципиальную возможность посадки на движущийся корабль и подсказал идею оснастить «Фьюриес» второй — посадочной — палубой. Осенью 1917 г. корабль был поставлен на повторное переоборудование. С него сняли кормовую башню, грот-мачту и одно 140-мм орудие, оборудовав от трубы до середины четвертого дека посадочную площадку длиной 86,6 м и шириной 21,3 м. Под ней был устроен второй ангар на шесть самолетов, а по бокам от носовой надстройки и дымовой трубы — переходные эстакады, по которым самолеты

могли вручную перемещаться между носовой и кормовой полетными палубами. Оба ангара оснастили самолетоподъемниками, на посадочной палубе установили горизонтальный аэрофинишер для торможения садящихся самолетов и предотвращения их горизонтального скольжения при посадке, а также аварийный барьер из вертикально натянутых канатов.

Идея корабля с отдельными полетными палубами казалась настолько простой и эффективной, что одновременно с «Фьюриесом», в августе 1917 г., было принято решение о переоборудовании по аналогичной схеме крейсера «Кавендиш» в авианосец «Виндиктив». В его носовой части был оборудован ангар на шесть самолетов, на крыше которого находилась стартовая платформа длиной 23,8 м, что было достаточным для взлета тогдашних аэропланов. В корме разместили посадочную палубу длиной 58,8 м и шириной 17,4 м. Совершившие посадку самолеты могли перекачываться по узкой эстакаде, соединяющей носовую и кормовую полетные палубы.

Хотя и «Фьюриес», и «Виндиктив» вполне успешно применялись в ходе боевых действий на завершающем этапе Первой мировой и во время интервенции против Советской России, опыт их использования показал, что посадка на кормовую палубу является очень непростым делом. Виной тому были завихрения воздуха, возникающие за надстройками и дымовыми трубами. Бесперспективность авианосцев с отдельными полетными палубами стала очевидной, и в дальнейшем все внимание было сосредоточено на создании кораблей со сплошной полетной палубой, представ-

«Аргус» — первый в мире авианосец со сплошной полетной палубой



лявшей наиболее благоприятные условия для посадки самолетов.

Работы по созданию первого такого корабля начались в августе 1916 г., когда Адмиралтейство перекупило строившийся фирмой «Бирдмор» по заказу итальянской компании пассажирский лайнер «Конте Россо». Судно было радикально перепроектировано, причем нижняя часть корпуса, включая силовую установку, была сохранена в первоначальном виде, а верхняя — полностью изменена. На протяжении всей длины была устроена полетная палуба, под ней в диаметральной плоскости проходили два горизонтальных дымохода, отводившие дым и газы в корму и выбрасывавшие их через отверстия в бортах или палубе при помощи мощных вентиляторов. Под дымоходами располагался ангар длиной 90 м и шириной 15,2 м, оборудованный двумя самолетоподъемниками. Внушительные размеры ангара и лифтов позволяли оснастить авианосец, получивший новое название «Аргус», увеличенной авиагруппой, включавшей самолеты нового типа — торпедоносцы Сопвич «Куку».

Первоначально планировалось снабдить корабль двумя небольшими надстройками «островами» по обеим сторонам полетной палубы, соединенными сверху ходовым мостиком, однако, когда опыт «Фьюриеса» выявил трудности с посадкой из-за завихрений воздушного потока, от этих надстроек отказались, перенеся ходовую и штурманскую рубки в носовую часть. Таким образом, полетная палуба «Аргуса», всту-

пившего в строй в сентябре 1918 г., оказалась совершенно гладкой и полностью лишенной каких-либо надстроек.

«Аргус» не успел принять непосредственного участия в Первой мировой войне, однако на нем прошел проверку ряд предложений, впоследствии нашедших широкое применение — в частности, продольный аэрофинишер и механическое ограждение полетной палубы. Практика показала, что примененная система отвода дыма оказалась не слишком удачной, поэтому в конце 1918 г. на правом борту «Аргуса» из дерева и брезента был устроен остров, состоявший из фальшивой дымовой трубы и ходового мостика перед ней, что позволило исследовать влияние островной надстройки на характер воздушных потоков над полетной палубой.

Работы на «Фьюриесе», «Виндиктиве» и «Аргусе» были еще далеки от завершения, когда в июле 1917 г. Адмиралтейство приняло решение о выдаче фирме «Армстронг» заказа на «Гермес» — первый в мире авианосец специальной постройки. В конце того же года у той же фирмы был приобретен почти готовый к спуску на воду чилийский линкор «Альмиранте Кохрейн», который также решено было переоборудовать в авианосец. Именно этим двум кораблям суждено было стать первыми авианосцами классической схемы — со сплошной полетной палубой и расположенной по правому борту узкой островной надстройкой, на которой размещались посты управления кораблем и через которую выводились дымоходы котлов.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

История первого британского авианосца со сплошной полетной палубой весьма запутанна. Два проекта – корабля крейсерского ранга (будущий «Гермес») и переоборудованного океанского лайнера (будущий «Аргус») – разрабатывались практически параллельно. Пока шли работы над ними, «Фьюриес» был оборудован кормовой полетной палубой, оснащенной новым аэрофинишером, который планировалось использовать на будущих авианосцах со сплошной палубой. Неудачный опыт этого корабля привел к исключению островной надстройки из проекта «Аргуса» и в то же время ее радикальному уменьшению на «Гермесе» и более крупном «Игле»...

Норман Фридман.
«Британская палубная авиация»

Чилийский заказ

В 1908 году правительство Чили, обеспокоенное планами резкого наращивания военно-морских сил своих ближайших соседей — Аргентины и Бразилии, начало разработку ответной кораблестроительной программы, согласно которой, среди прочего, предусматривалась постройка одного дредноута водоизмещением 23000 т, вооруженного восемью 305-мм орудиями, с 229-мм броневым поясом и скоростью 23 узла. Обсуждение планов заняло почти два года. В итоге в июле 1910 года Национальный Конгресс Чили утвердил амбициозную программу развития военно-морского флота, приуроченную к 100-летию провозглашения независимости страны и получившую громкое название «План столетия» («*Plan del Centenario*»). Она предусматривала строительство двух линейных кораблей, шести эскадренных миноносцев и четырех подводных лодок, а также создание необходимой береговой инфраструктуры для их обслуживания. Для этого предполагалось выделять ежегодно 400 тысяч английских фунтов стерлингов.

В апреле 1911 г. среди американских и британских судостроительных компаний был объявлен конкурс, победу в котором одержал старый и проверенный поставщик чилийского флота — британская фирма «Армстронг Уитворт & Со». Ее главный конструктор Джозайя Перрет 4 апреля 1911 г. предложил на рассмотрение чилийцев пять вариантов эскизного проекта линкора водоизмещением от 24700 до 27600 т и с главным калибром из десяти 12- или 14-дюймовых орудий. Общими для всех проектов были толщина бронирования (229-мм бортовой пояс, 102-мм главная и 51-мм нижняя броневые палубы, 254-мм башни и барбеты), рассчитанная на противостояние 12-дюймовым снарядам бразильских и аргентинских дред-

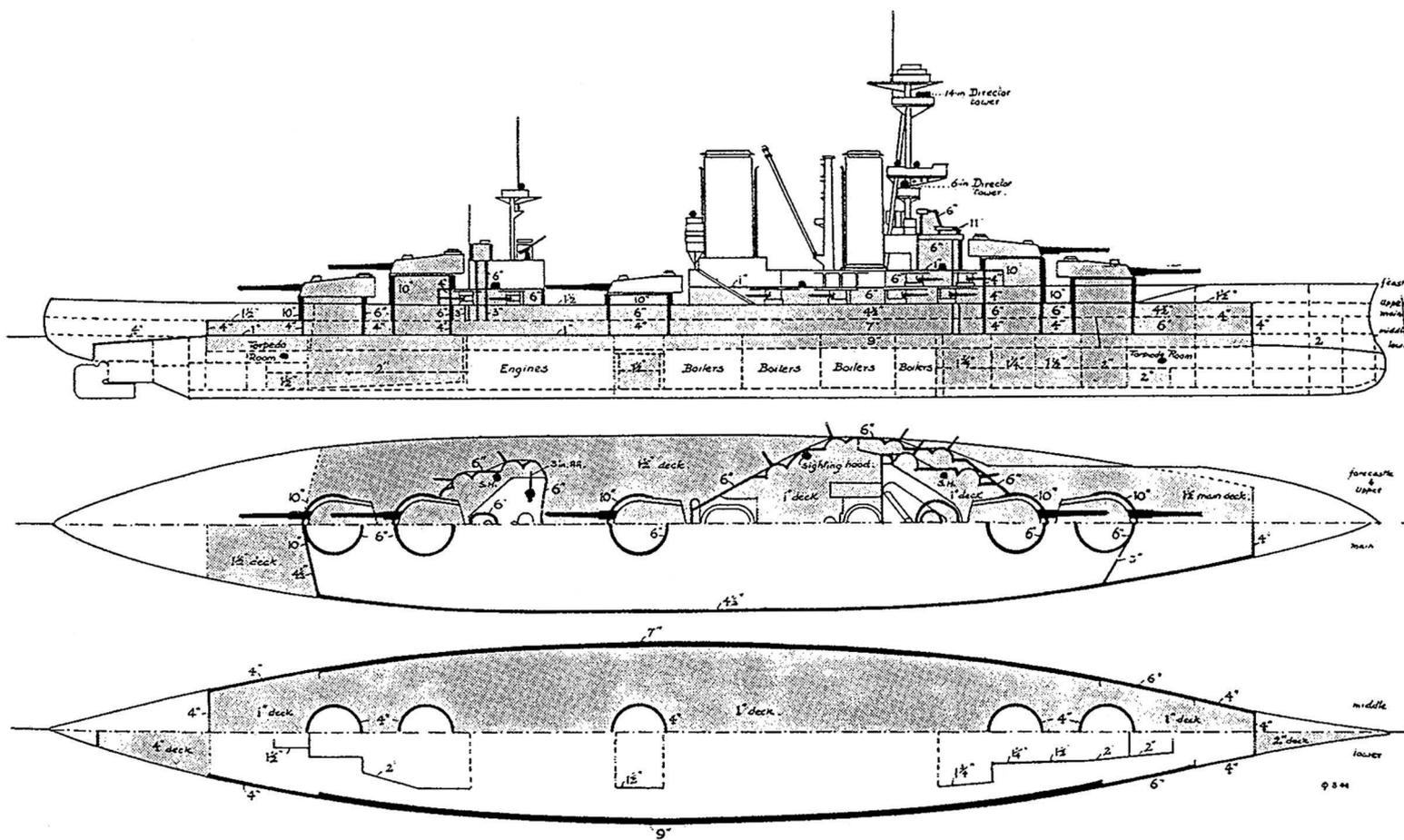
ноутов; состав малокалиберной артиллерии; торпедное вооружение из четырех 21-дюймовых подводных аппаратов; паротурбинная силовая установка с водотрубными котлами со смешанным отоплением; 23-узловая скорость полного хода и запас топлива.

Чилийцы остановили свой выбор на варианте «F» (заводской номер проекта 696), разработанном на основе новейших британских линкоров типа «Айрон Дюк» и имевшем следующие характеристики:

- водоизмещение 27400 т;
- длина 201,5 м (между перпендикулярами 190,5 м);
- ширина 28,04 м;
- осадка 8,53 м;
- четырехвальная паротурбинная силовая установка мощностью 37000 л.с.;
- скорость 23 узла;
- запас топлива — 1200 (норм.)/3600 (полн.) т угля + 500 т нефти;
- бронирование: пояс 229–152 мм, верхний пояс 178 мм, траверзы 102–76 мм, главная броневая палуба 102 мм, нижняя броневая палуба 51–25 мм, башни и барбеты — до 254 мм, казематы 76 мм, погреба 51 мм;
- вооружение: 10×356-мм орудий в пяти двухорудийных башнях, 20×120-мм противоминных орудий, 4×76-мм десантных пушки, 4×57-мм салютных пушки, 2×37-мм автомата («полторафунтовых пом-пома»), 4 пулемета и 4×533-мм подводных торпедных аппарата.

Заказчик настоял на увеличении калибра противоминной артиллерии до 6 дюймов (в частности, из-за того, что именно такой несли аргентинские и бразильские дредноуты), так что в окончательном виде она состояла из шестнадцати 152-мм орудий. Для этого пришлось увеличить водоизмещение до 28000 тонн и на четверть узла

Линейный корабль «Канада»: схема бронирования и деления на отсеки
Толщина брони указана в дюймах



снизить скорость. Как следствие, осадка увеличилась настолько, что главный броневой пояс при нормальном водоизмещении возвышался над ватерлинией всего на 0,9 м, а в полном грузу — полностью уходил под воду.

5 августа 1911 г. был заключен контракт на строительство двух кораблей, получивших названия «Либертад» («Libertad») и «Конститутъон» («Constitution»), однако очень скоро переименованных в «Вальпараисо» («Valparaiso») и «Сантьяго» («Santiago»). Закладка первого из них на верфи компании «Армстронг» в Эльсвике на реке Тайн состоялась 27 ноября 1911 г. — спустя несколько дней после окончательного одобрения проекта. Корабль получил заводской номер 845. Заказ на второй линкор был подтвержден 29 июля 1912 г., а его закладка на той же верфи состоялась 20 февраля 1913 г.; заводской номер 858.

Незадолго до этого дредноуты в очередной раз сменили названия. В связи со смертью в июле 1912 года героя тихоокеанской войны адмирала Хуана Хосе Латорре головной корабль был переименован в «Альмиранте Латорре» («Almirante Latorre»). Его систершип получил имя «Альмиранте Кохрейн» («Almirante Cochrane») — в честь основателя чилийского флота.

«Альмиранте Латорре» был спущен на воду 27 ноября 1913 г. Окончание его строительства планировалось на первую половину 1914 года, а «Альмиранте Кохрейна» — на 1915 год. Однако 20 декабря 1913 г. руководство верфи «Армс-

тронг» обратилось в чилийское посольство с просьбой перенести срок сдачи кораблей на 1 июня 1915 г. и 1 марта 1916 г. соответственно. Правительство Чили вынуждено было принять это предложение.

Начало Первой мировой войны застало «Альмиранте Латорре» в процессе достройки, тогда как «Альмиранте Кохрейн» находился еще на стапеле. Работы на обоих были прекращены. Считая необходимым пополнение корабельного состава, британское Адмиралтейство планировало реквизировать все корабли, строившиеся для иностранных держав. 5 сентября 1914 г. кабинет министров утвердил это решение и предложил Чили продать ему строившиеся корабли за 1334 тыс. ф. ст.

9 сентября 1914 г. «Альмиранте Латорре» и «Альмиранте Кохрейн» были включены в состав Королевского флота под наименованиями «Канада» (HMS «Canada») и «Индия» (HMS «India»). В стоимость оплаты за них вошли пять подводных лодок типа «Холланд», переданные Чили в 1917 г., и 50 самолетов морской авиации, переданные в 1918 г.

30 сентября 1915 г. линейный корабль «Канада» вступил в строй Королевского флота. Он благополучно прошел войну, участвовал в Ютландском сражении, а в апреле 1920 г. был возвращен Чили под прежним названием «Альмиранте Латорре», верой и правдой прослужил до 1959 года, после чего был разобран на металл. Его систершипу была уготована более короткая, но яркая судьба.



Линкор «Канада» у побережья Шотландии в районе Скапа-Флоу, апрель 1917 г.

Из линкора – в авианосец

Вопрос о постройке еще одного большого авианосца со сплошной полетной палубой Адмиралтейство начало рассматривать в конце 1917 года. К тому времени корпус «Альмиранте Кохрейна», строительство которого было заморожено с началом Первой мировой войны, по-прежнему стоял на стапеле верфи «Армстронг-Уитворт» в Эльсвике. Ввиду своих солидных размеров он представлялся заманчивой кандидатурой для переоборудования, однако, согласно имевшимся договоренностям, и он, и однотипный «Альмиранте Латорре» подлежали возврату Чили после окончания боевых действий.

К тому времени его корпус был собран до уровня верхней палубы, котлы и машины установлены на свои места, дымоходы доведены до уровня палубы полубака; бортовая броня, за малым исключением, еще не была навешена, хотя все броневые плиты имелись в наличии на верфи; в мастерских «Армстронга» велось изготовление корабельных катеров и шлюпок. Основная проблема заключалась в том, что изготовленные для «Альмиранте Кохрейна» орудия и артиллерийские установки главного калибра были переданы на мониторы и не могли быть быстро возвращены обратно на линкор; аналогичным образом обстояли дела с электрогенераторами.

Поскольку на верфи постоянно присутствовали чилийские офицеры, начальник Управления военного кораблестроения (*DNC — Director Naval Construction*; фактически — главный конструктор британского флота) Юстас Теннисон д'Эйнкерт не мог лично осмотреть корпус линкора, дабы вынести суждение о его пригодности для выбранной цели. Он обратился за информацией к главному конструктору фирмы и на основе полученных сведений сделал предварительный проект переоборудования. Совет Адмиралтейства одобрил его 25 января 1918 г., а 28 февраля авианосец получил новое наименование — «Игл» (*HMS «Eagle» — Орёл*), став семнадцатым с 1592 года кораблем Королевского флота, носящим это имя. Несколько забегаю вперед, добавим, что в день спуска на воду ему присвоили тактический номер (*Pennant Number*) 94.

8 февраля 1918 г. Совет рассмотрел эскизный проект переоборудования, демонстрирующий корабль со сплошной полетной палубой и двумя разнесенными по разным бортам островными надстройками длиной по 33,5 м, каждая из которых снабжалась треногой мачтой и двумя дымовы-

ми трубами. Надстройки устанавливались со смещением по длине, что должно было затруднить вражеским подводным лодкам определение курса корабля, и соединялись находящейся на высоте 6,1 м навесной платформой, на которой располагался ходовой мостик с рулевой и штурманской рубками и прочим необходимым оборудованием. Ширина «просвета» между надстройками составляла 20,7 м. Перед ним располагался ветрозащитный экран, при подъеме которого образовывалось закрытое с трех сторон пространство, где при необходимости можно было производить подготовку самолетов к вылету. При этом общая длина полетной палубы достигала 195 м (в том числе 67 м перед островами и 95 м за ними), а ширина — 30,05 м, что теоретически позволяло производить запуск самолетов в любом направлении.

Совет рассмотрел вопрос об установке катапульты на полетной палубе (как то планировалось на строившемся одновременно «Гермесе»), но рекомендовал от нее отказаться. Решение о выборе аэрофинишеров было поставлено в зависимости от результатов их испытаний на «Фьюриесе».

120-метровый ангар был достаточно просторным, чтобы вмещать любые существующие типы палубных самолетов — в частности, в него умещались 25 торпедоносцев Сопвич «Куку» или большее число меньших по размерам машин. Ширина ангара варьировалась от 13 до 20 м (в зависимости от прохождения вдоль его стен дымоходов, вентиляционных шахт, трапов и т.д.), высота составляла не менее 6 м на всем протяжении. Ангар обслуживался двумя самолетоподъемниками: носовой размером 50×20 футов (15,2×6 м) располагался около островных надстроек, кормовой размером 50×33 фута (15,2×10 м) был отнесен далеко в корму и предназначался для подъема более крупных и тяжелых самолетов с более длинным разбегом — таких как фигурировавший в некоторых расчетах двухмоторный «Де Хэвилленд» DH.10. Со стороны кормы на каждой из островных надстроек должен был монтироваться электрический кран грузоподъемностью 5 т, предназначенный для погрузки самолетов на борт с берега, подъема гидропланов или потерпевших аварию машин. При этом носовой самолетоподъемник попадал в зону действия крана правого борта, имевшего длину стрелы 18,3 м, что позволяло использовать последний для подъема самолетов из ангара в случае выхода из строя лифтов.