

МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА • 2'2007

«Гибкий» корабль
для датского флота

Лидеры типа
«Альмиранте Линч»

Тяжелые крейсера
типа «Дюкень»



О новом источнике по истории
Русско-японской войны на море 1904-1905 гг.

**Многоцелевой корабль ВМС Дании
«Эсберн Снаре», 2005 г.**



**«Эсберн
Снаре» (L17)
и «Абсалон»
(L16) в
совместном
плавании,
2005 г.**

«Альмиранте Конделл», 1914 г.



«Брок», 1915 г.



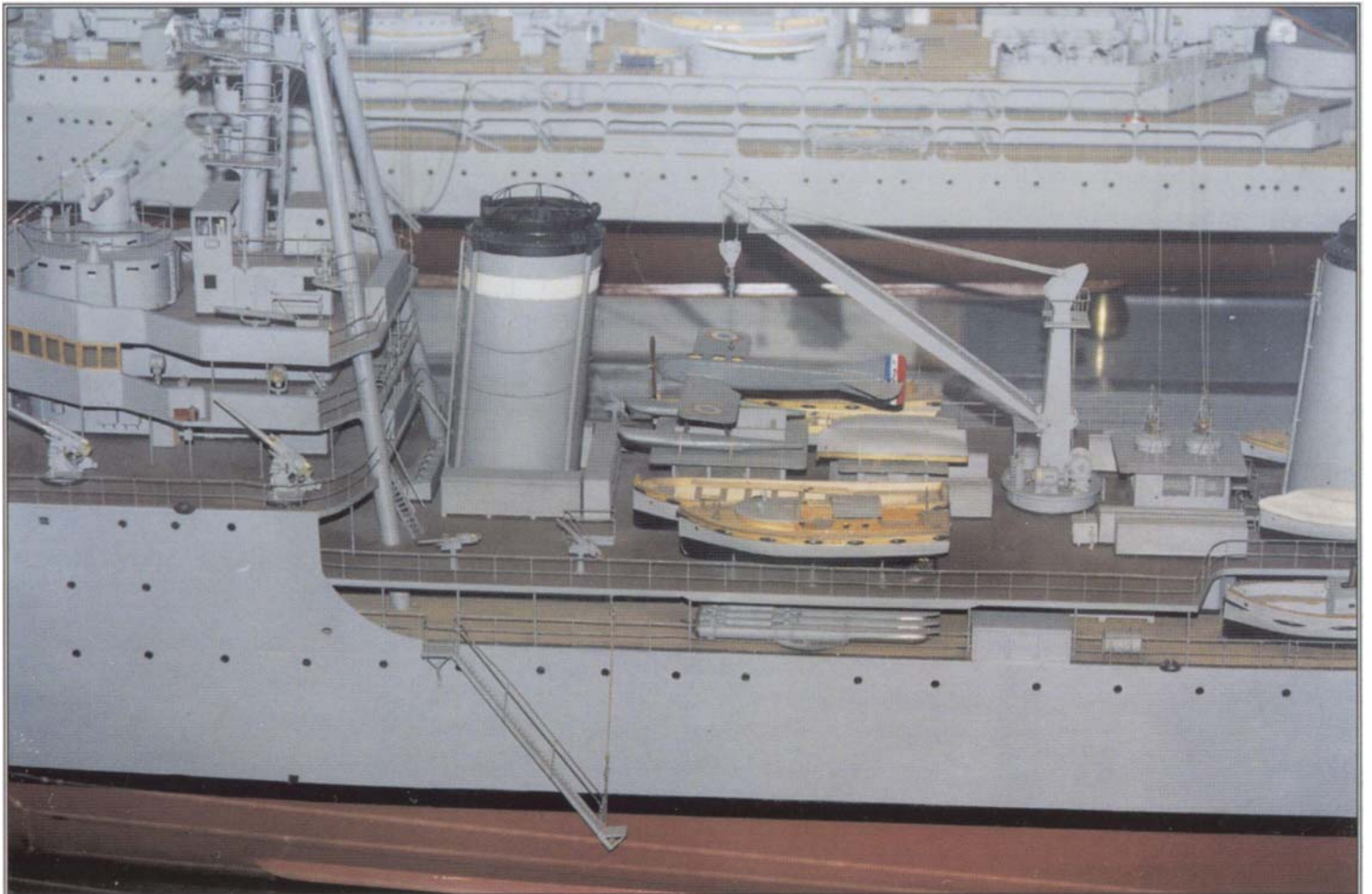
«Типперери», 1916 г.





Модель крейсера «Дюкень» в экспозиции Морского музея Musee de la Marine) в Париже.

Фото С.Балакина



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА

2'2007

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации
ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства
«Роспечать» - 18330

Учредитель: А.В.Дашьян

Издатель: ООО «Коллекция»

Главный редактор С.А.Балакин

Редакционный совет:
А.С.Александров
А.В.Дашьян
С.В.Патянин

Подготовка
оригинал-макета: ООО «Коллекция»

Адрес
для писем:
141402, Московская обл., г.Химки,
Кирова, 6А-49

Тел. 8-926-246-25-32
E-mail: morkol@yandex.ru
<http://mk.tsushima.org.ru>

Подписано к печати 20.02.2007

Отпечатано с диапозитивов заказчика в
издательско-полиграфическом центре
«Апрель», 115184, Москва, Б.Татарская, 35.
Тел./факс 953-53-21

Тираж 600 экз. (1-й завод)

На 1-й стр. обложки — крейсер «Дюкень»,
фото из коллекции Я.Малиновского

На 4-й стр. обложки — фото С.Балакина

Самые низкие цены на журнал
«Морская кампания» в Санкт-Петербурге — у нашего официального дилера Андрея Витальевича Долинина (тел. 8-911-225-28-47) — на книжной ярмарке в ДК им. Крупской.

Адрес: Санкт-Петербург, пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7. Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00-17.00.

Уважаемые читатели!

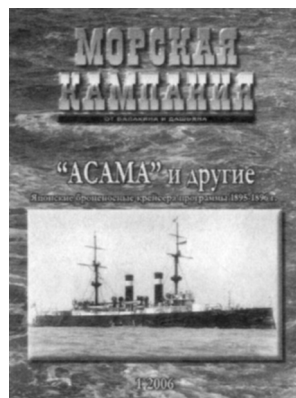
Очередной номер журнала «Морская кампания от Балакина и Дашьяна» продолжает серию сборников, начатую в январе этого года. Среди основных материалов номера — продолжение цикла статей «Французские крейсера Второй мировой войны», публикация об оригинальных лидерах, строившихся для чилийского флота, а также — внимание, сенсация! — эксклюзивные переводы из секретной истории Русско-японской войны, доступа к которой у отечественных авторов и читателей до сих пор не было. Кроме того, в этом номере начинается публикация дополнений и исправлений к ранее вышедшим материалам. В связи с чем мы обращаемся ко всем любителям истории флота с просьбой присылать в адрес редакции дополнения, комментарии, замеченные неточности. Наиболее интересные из поступивших писем будут опубликованы.

Говоря о ближайших перспективах, заметим, что следующие номера «Морской кампании» будут более традиционными, тематическими. Так, третий номер за этот год продолжит серию справочников по корабельному составу флотов периода Второй мировой войны, а четвертый, апрельский выпуск будет представлять собой монографию «Итальянские тяжелые крейсера «Триест», «Тренто» и «Больцано». Напоминаем, что самый надежный способ получить все номера «Морской кампании» — своевременно оформить подписку в любом отделении связи. Подписной индекс по каталогу «Роспечать» — 18330.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>А.Харук.</i> «Гибкий» корабль для датского флота	2
<i>А.Полутов.</i> О новом источнике по истории Русско-японской войны на море 1904-1905 гг.	8
<i>А.Дашьян.</i> Лидеры типа «Альмиранте Линч»	16
<i>С.Патянин.</i> Французские крейсера Второй мировой войны. Часть 2: тяжелые крейсера типа «Дюкень»	30
<i>Дополнения, уточнения</i>	46
<i>Вопрос-ответ</i>	48

**В 2006 году вышли в свет 3 номера журнала
«Морская кампания»**



№1/2006
«Асама» и другие. Японские броненосные крейсера программы 1895—1896 гг.
Авторы: А.С.Александров и С.А.Балакин.
52 с, 69 фотографий, 18 чертежей и схем, 2 цветные проекции.



№2/2006
Корабли Второй мировой войны. ВМС Нидерландов и малых стран Западной Европы (справочник).
Авторы: С.В.Патянин и М.С.Барабанов.
40 с, 96 фотографий, 53 черно-белые и 10 цветных схем.



№3/2006
Подводные лодки типа «Морж»
Авторы: И.В.Алексеев, А.С.Гончаров и В.П.Заблоцкий.
44 с, 69 фотографий, 5 чертежей и схем, 2 цветных рисунка и 3 цветные проекции.



«Гибкий» корабль для датского флота

Андрей Харук

Почти аксиомой стало утверждение о том, что «военные готовятся к прошлой войне». Особо ярко этот тезис проявился в последние полтора десятилетия, когда очевидной стала непригодность (по крайней мере, неполная пригодность) армий и флотов периода «холодной войны» для решения задач в новых условиях. Боевая техника, создававшаяся для участия в «настоящих войнах», оказалась малоэффективной для конфликтов низкой интенсивности, миротворческих операций и гуманитарных акций типа ликвидации последствий стихийных бедствий. Насущной стала потребность внедрения в воору-

женные силы техники нового поколения, способной справиться с этими задачами. Но завершение «холодной войны» резко отрицательно повлияло на готовность парламентов многих развитых стран финансировать запросы военных в прежних размерах. Поэтому военные ведомства вынуждены были искать нетрадиционные решения, чтобы даже в условиях ограничения ассигнований быть способными выполнять поставленные задачи.

Показательным и поучительным в этом отношении является датский опыт. Нации, придумавшей конструктор «Лего», нельзя отказать в изобре-

тательности. Вероятно, идеи, заложенные в этой игрушке, вдохновили и военно-морских специалистов — ещё с 80-х годов XX века датский флот успешно внедряет концепцию «гибких» кораблей, способных «легким движением руки» превращаться, скажем, из ракетносцев в тральщики и обратно. Первым шагом в этом направлении стало строительство в течение 1985—1996 гг. четырнадцати кораблей проекта «Стандарт Флекс 300», известных ещё по названию головного корабля как тип «Флювефискен». Сегодня они используются флотом в вариантах ракетного корвета (четыре единицы),



Многоцелевой боевой корабль
ВМС Дании «Эсберн Снаре»

патрульного корабля (семь) и тральщика (три).

На рубеже тысячелетий перед датскими военными встал вопрос замены постепенно стареющих минных заградителей типа «Фальстер» (четыре), фрегатов типа «Нильс Юэль» (три) и ракетных катеров типа «Виллемозс» (десять). Наряду с выполнением задач, возлагавшихся на эти боевые единицы, новые корабли должны были быть приспособленными для участия в миротворческих и гуманитарных операциях. В итоге была предложена концепция «Fleksibelt Stotteskib» (FS) — «гибкого корабля поддержки» водоизмещением порядка 5000 т, способного выполнять следующие функции:

- корабля управления;
- транспорта снабжения;
- госпитального судна;
- десантного корабля;
- транспорта для перевозки войск или эвакуации гражданского населения;
- противолодочного корабля.

В общей сложности для замены семнадцати кораблей и катеров предполагается построить шесть новых — два FS в первую очередь, а затем — четыре патрульных фрегата «Patruljeskibe» (PS). Рассмотрим подробнее особенности конструкции, оборудования и вооружения «гибкого корабля поддержки».

Конструкция корабля

В процессе проектирования FS существенно «подрос»: если первоначальным проектом водоизмещение определялось в 5000 т, то в окончательном варианте оно возросло до 6300 т. Длина корабля составляет 137,6 м, ширина — 19,5 м, осадка — 6,3 м.

Корпус и надстройка корабля состоят из одиннадцати крупных блоков, каждый из которых, в свою очередь, включает до десяти секций, собранных в крытых цехах. Уже на фазе проектирования в конструкцию ввели некоторые элементы технологии «стэлс»: наклонные плоские борта, высокий фальшборт в средней части корабля, пирамидальные башнеподобные мачты. Палуба со швартовыми и якорными устройствами выполнена полностью закрытой. Применены устройства успокоения качки в виде выдвижных стабилизаторов и традиционных боковых килей.

В плоских бортах устроено несколько различного размера лацпортов. Считая от носа в корму это: люк устройства передачи грузов на ходу; люк аварийного спасательного устройства; порт торпедного аппарата; люк трапа; люк-«ролета» для катера. В состав аварийной системы входят рукава, подобные применяющимся на пассажирских самолетах. Благодаря этим устройствам экипаж в случае оставления

**«Абсалон» и «Эсберн Снаре»
в совместном плавании, 2005 г.**



**«Эсберн Снаре»,
2005 г.**



корабля попадает к спущенным на воду спасательным плотам.

Жилые помещения экипажа расположены в носовой надстройке и непосредственно под ней. Они рассчитаны на 140 человек: 40 офицеров в одно- и 2-местных каютах, 24 старшины в 2-местных каютах и 76 матросов в 4-местных кубриках. Верхнюю часть носовой надстройки занимает компьютеризованный ходовой мостик и боевой информационный центр.

Между надстройками расположена палуба вооружения, где находятся пять гнезд «Стан Флекс» для монтажа модулей вооружения. Большую часть кормовой надстройки занимает большой ангар, рассчитанный на размещение двух вертолетов EH-101 «Мерлин» (Дания приобрела 14 таких машин). Корабль получил три мачты — одну на носовой надстройке и две — на кормовой.

«Изыюминкой» корабля является так называемая «гибкая палуба» (Flex Deck). Она представляет собой закрытое пространство размером 84х10,9 м (площадь около 900 кв. м). Палуба оборудована кормовой рампой, рассчитанной на движение транспортных средств весом до 60 т. При использовании корабля в качестве транспорта самоходной техники здесь можно разместить свыше 40 автомобилей или

же до 12 танков. При переоборудовании в штабной корабль на «гибкой палубе» монтируются контейнеры с компьютерным оборудованием и аппаратурой связи, а также жилыми помещениями на 70 человек штабного персонала. Другой набор контейнеров, предусматривающий размещение 170 человек, применяется для транспортировки личного состава. Ещё один набор контейнеров предназначен для переоборудования FS в госпитальное судно с десятью операционными и палатами интенсивной терапии на 40 пациентов. Наконец, для применения в качестве минного заградителя на «гибкой палубе» устанавливаются минные рельсы, вмещающие до 400 мин.

Силовая установка FS состоит из двух 20-цилиндровых дизелей MTU 20V8000 M70 общей мощностью 24 480 л.с., приводящих в действие два четырехлопастных винта изменяемого шага. Имеется и носовое подруливающее устройство. Контроль работы силовой установки и общекорабельных систем обеспечивает интегрированная система мониторинга IPMS разработки фирмы «Рокуэлл». Все основные отсеки корабля связаны внутренней оптоволоконной сетью «Этернет», позволяющей контролировать работу корабельных механизмов и систем с любого опера-

TTX FS «Абсалон»

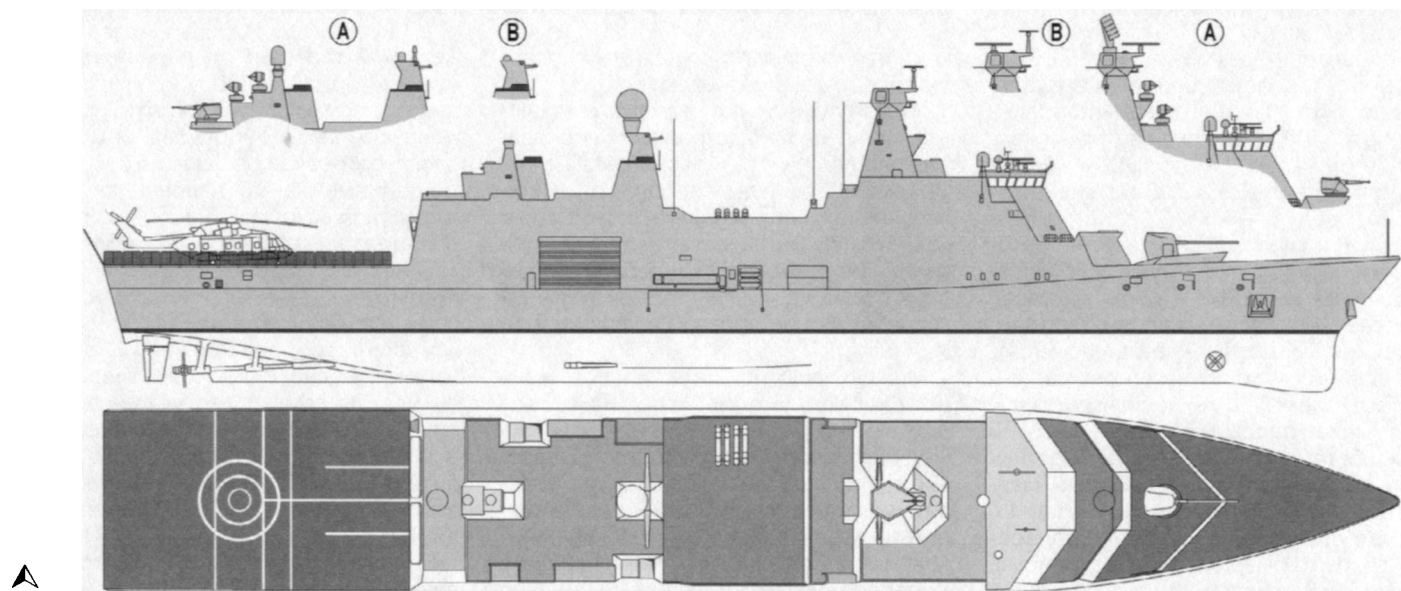
Водоизмещение: стандартное полное	 5400 т 6300 т
Длина	137 м
Ширина	19,5 м
Осадка	6,3 м
Силовая установка (тип х мощность)	2 Диз. MTU8000M/70 х 10650 + 4 диз.-ген. CATAPILLER 3508B х 920 kW
Скорость хода максимальная	23 узла
Дальность плавания	9000 миль
Автономность	28 сут.
Экипаж (офицеры)	100 человек
Десантовместимость	130 человек десанта + 70 человек штаб + госпиталь
Грузовместимость	12 танков и другая техника
Полезная площадь	ангар для RO-RO: 84 х 10,9 х 4,5 м (450 т)
Вооружение: ударное зенитное артиллерийское противолодочное авиационное десантно-высадочные средства	4х4 HARPOON ER (2 модуля) 3х12 УВП ЗРК ESSM (3 модуля) 1х127 мм + 2х35 мм АУ 2х3 ТА 2 вертолета ЕН-101 2 катера (максимальная скорость 40 уз., вес 7,4 т, вместимость 12 чел. или 1,8 т грузов)
Радиоэлектронное вооружение: радиолакационное управление оружием РТР и РЭБ	ПЛС THALES SMART-S Mk2 ПЛС УО 2 х CEROS 200 TERMA(4х12 ПУ DL-12Т + 2х6 ПУ DL-GT)
Гидроакустические станции	ГАС ATLAS ELEKTRONIK ASU94-01
Система связи и управления	LINK 11, 16, 22

Конструкционные особенности:

Данный проект представляет собой корабль принципиально нового типа, сочетающий в себе функции боевого корабля, десантного транспорта, а также корабля управления и обеспечения. По расчетам датских специалистов он наиболее удачно впишется в концепцию проведения миротворческих операций.

С целью снижения стоимости проекта при строительстве и проектировании широко использовались так называемые «гражданские технологии». Благодаря этому стоимость каждого корабля составила всего 175 млн. евро с учетом систем вооружения. Корпус и механизмы корабля унифицированы с проектом патрульного фрегата, строительство которого начнется позже.

Модульная конструкция некоторых систем позволяет изменять состав вооружения в зависимости от поставленных задач.

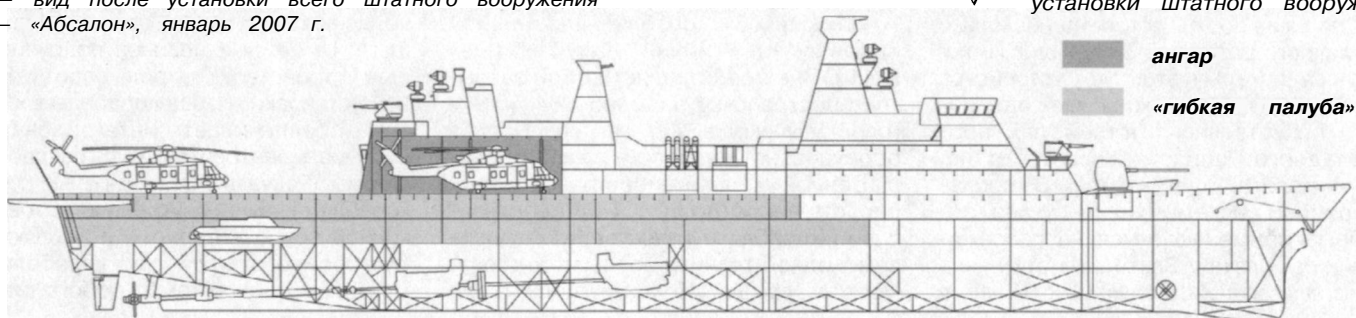


Многоцелевой корабль поддержки «Эсbern Снаре», январь 2007 г

А — вид после установки всего штатного вооружения
В — «Абсалон», январь 2007 г.

Продольный разрез (после установки штатного вооружения)

■ ангар
■ «гибкая палуба»



Кормовая аппаратель



ВПП и ангар



торского пульта. Силовая установка обеспечивает максимальную скорость 23 узла. Дальность плавания составляет 9000 миль при скорости 15 уз.

Энергоснабжение корабля обеспечивается четырьмя дизель-генераторами мощностью по 910 кВт, расположенными в двух отдельных отсеках. Производительность генераторов вполне удовлетворяет потребности даже наиболее энергоемких вариантов применения FS — штабного корабля либо госпитального судна.

Вооружение и радиоэлектронное оборудование

Большинство систем вооружения FS монтируются модульным способом в гнездах "Стан Флекс". На баке в подобном гнезде смонтирована артиллерийская установка. Первоначально предполагалось применить стандартную для датского флота систему «Компакт» фирмы «ОТО Мелара», но позже выбрали значительно более

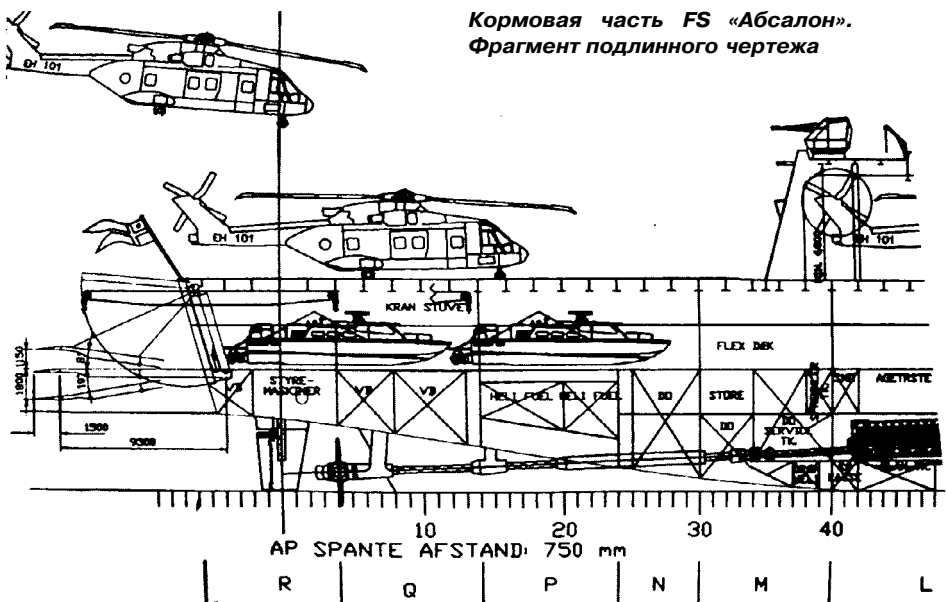
мощную 127-мм американскую Mk.45 mod.4 производства фирмы «Юнайтед Дефенс». Контракт на поставку двух таких систем подписали в ноябре 2002 г.

Установка Mk.45 mod.4 существенно отличается от предыдущих модификаций этого орудия. Прежде всего, в глаза бросается башня совершенно новой формы, выполненная из композитных материалов с учетом достижений технологии "стэлс". Кроме того, у орудия усилили замок и цапфы, увеличили длину линии отката. Это позволяет применять новые типы мощных дальнобойных снарядов, в частности ERGM (Extended Range Guided Munition — управляемый боеприпас повышенной дальности) с дальностью стрельбы до 111 км (!). Такие качества артиллерийской установки позволяют эффективно поражать не только морские и береговые цели, но и объекты, достаточно удаленные от береговой линии.

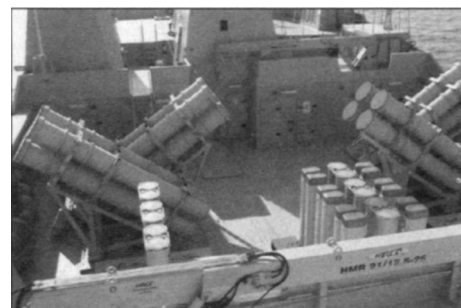
«Оружием последнего шанса», предназначенным прежде всего для поражения противокорабельных ракет, яв-

ляются два комплекса GDM-008 «Миллениум» разработки фирмы «Эрликон Контраверс», расположенные перед носовой надстройкой и на крыше вертолетного ангара. В состав такого комплекса входит 35-мм револьверная пушка с продолжительной скорострельностью 1000 выстр./мин (предусмотрена также возможность ведения огня одиночными выстрелами и очередями со скорострельностью, ограниченной до 200 выстр./мин). «Миллениум» может сбивать высокоскоростные противокорабельные ракеты на дальности до 1200 м, а с применением снарядов типа AHEAD с программируемыми взрывателями и готовыми поражающими элементами — до 2000 м. Пушка вместе с приводами наведения и боекомплектом смонтирована в компактной башне массой (вместе со снарядами) 3200 кг. Интересно, что эта установка не требует подпалубных помещений — все её оборудование находится в башне. Управление огнем «Миллениумов» осуществляется с помощью оптико-радиолокационных комплексов

Кормовая часть FS «Абсалон». Фрагмент подлинного чертежа



«Абсалон»: грузовая палуба и ПУ ПКР «Гарпун»



«Эсберн Снаре» прибыл в Портсмут для участия в международном морском фестивале, июнь 2005 г.



ТМХ/ЕО, в состав каждого из которых входит РЛС, телевизионная и инфракрасная камеры, а также лазерный дальномер.

Как уже отмечалось, в средней части корабля находится целых пять позиций «Стан Флекс». Типовой вариант предусматривает размещение на двух позициях четырехзарядных пусковых установок противокорабельных ракет «Гарпун» AGM-84C Block II. Ракеты этой модификации оптимизированы для применения в прибрежных условиях — они способны поражать корабли на фоне берега, а также береговые цели. При этом на других трех позициях монтируются установки вертикального пуска Mk56 mod.1, каждая из которых рассчитана на восемь зенитных ракет ESSM (Evolved Sea Sparrow Missile) — новейшую модель известного семейства «Си Спэрроу».

Противолодочное вооружение представлено двумя трехтрубными 324-мм торпедными аппаратами для торпед «Евро Торп» MU-90. При нахождении в районах с террористической опасностью предусмотрен монтаж на корабле до семи 12,7-мм пулеметов.

Наряду с уже упоминавшимися двумя вертолетами «Мерлин», проектом предусмотрено размещение двух десантных катеров типа LCP. Эти небольшие плавсредства полностью композитной конструкции разработаны шведской фирмой «Сторebro Брукс АБ» на базе более крупного катера SRC90E. Водоизмещение LCP составляет 6,5 т, длина 11,88 м, ширина 2,9 м, осадка 0,7 м. Помимо двух-трех человек экипажа катер способен перевозить десять полностью снаряженных солдат. Предусмотрена установка одного 12,7-мм пулемета. В отличие от традиционных десантных катеров, LCP оснащен мощной силовой установкой — 625-сильным дизелем «Скания» DSI 14 V8 с водометом «КамеВа» 410, обеспечивающей макси-

мальную скорость в 38-40 уз. Это позволяет использовать катера для поддержки операций подразделений спецназначения. Датский флот приобрел шесть таких катеров, первые четыре из которых поставлены в 2003—2004 гг., а последняя пара должна поступить в 2006 г.

Основным радиолокационным средством на FS является трехкоординатная РЛС SMART Mk-2 фирмы «Талес Нидерланд». Эта станция способна обнаруживать надводные и воздушные цели на расстоянии до 270 км, а также выдавать целеуказания для комплекса ESSM. Интересным элементом радиоэлектронного комплекса корабля является так называемый «тихий» навигационный радар «Скаут», отличающийся крайне низкой мощностью выходного излучения — всего 0,1—1 Вт, но при этом способного обнаруживать и сопровождать надводные цели на дистанции до 24 миль.

Для обнаружения подводных целей служит гидроакустическая станция ASQ-94 производства немецкой фирмы STN ATLAS. Это активно-пассивный среднечастотный сонар. Средства радиоэлектронной борьбы представлены станцией РЭБ SKWS производства фирмы «Терма».

Корабль типа FS оборудован системой управления «С-Flex», обеспечивающей управление оружием, анализ тактической ситуации, сопровождение целей и связь. Система построена по принципу открытой архитектуры, позволяющей легко осуществлять последующие модернизации.

Постройка

Проектирование FS началось в 2000 г., а уже в первой половине следующего года Командование материального обеспечения ВМС Дании объявило конкурс на строительство двух кораблей этого типа. Участвовать в конкурсе изъявили желание три верфи — «Даниярд» из Ольбёрга, «Орсков» из Фредериксхавна и «Оденсе» из Линдё. Именно последнее предприятие (член консорциума «Маерск») выиграло конкурс, и 16 октября 2001 г. с «Оденсе» подписали контракт стоимостью 110 млн. долларов. Одновременно начались переговоры с субподрядчиками — поставщиками вооружения и радиоэлектронного оборудования.

30 апреля 2003 г. были раскрыты первые листы металла, а 28 ноября в сухом доке заложили первый из двух кораблей FS. Формирование корпуса велось очень быстрыми темпами — уже 25 февраля 2004 г. корабль, получивший бортовой номер L16, был выведен из дока. Интересно, что одновременно с L16 в том же доке форми-

«Абсалон» и «Эсберн Снаре», 2005 г.





**«Абсалон» у причала,
2005 г.**



**«Эсберн Снаре» в Портсмуте,
июнь 2005 г.**

ровался корпус контейнеровоза «Адриан Маерск», и оба они были выведены из дока одновременно. 4 июня состоялась церемония крещения. L16 получил название «Абсалон» — в честь епископа, бывшего одним из первых проповедников христианства в Дании. L16 стал третьим кораблем датского флота, носящим это имя. Первым был броненосный корвет, числившийся в списках флота с 25 июня 1862 г. по 14 мая 1908 г., вторым — сторожевой корабль, служивший с 7 апреля 1911 г. до 16 ноября 1923 г.

Так же быстро осуществлялась и достройка корабля — 19 октября 2004 г. он вошел в состав ВМС Дании, а на следующий день прибыл в порт приписки — ВМБ Фредериксхавн. Но столь высокие темпы строительства отразились на качестве — флот получил своего рода «полуфабрикат». «Абсалон» вышел в свое первое плавание без многих предусмотренных проектом систем. Так, из вооружения на корабле имелась лишь 127-мм артиллерия. В 2005 г. «Абсалон» получил ракеты «Гарпун» и ESSM (правда, для последних вместо проектных трех УВП Mk.56 установлены лишь две, притом более старой модели — Mk.48). В то же время, в качестве временной (и отнюдь не полноценной) замены комплексов «Миллениум» корабль получил две спаренные ПУ Lv M/93 для ПЗРК «Стингер». Вооружение «Абсалона» артиллерийскими «Миллениум», торпедными аппаратами, а также установка средств РЭБ отнесены на более отдаленную перспективу. То есть, по крайней мере, ещё два года новый корабль не будет обладать всеми проектными возможностями. Тем не менее, 10 января 2005 г., после цикла необходимых испытаний, «Абсалон» был объявлен боеготовым и вошел в состав 3-й эскадры ВМС Дании, осуществив в начале 2005 г. трансатлантическое плавание с заходами в порты США и Канады.

Второй корабль в серии — L17 — был выведен из дока 21 июня 2004 г.

25 февраля 2005 г. состоялась церемония крещения. Корабль получил название «Эсберн Снаре» (тоже назван в честь одного из первых датских проповедников христианства, сподвижника Абсалона). 18 апреля он официально вошел в состав флота, приступив к испытаниям. Подобно «Абсалону», «Эсберн Снаре» лишь к 2007 г. получил предусмотренное проектом вооружение. В сентябре 2006 г. «Эсберн Снаре» осуществил визит в Санкт-Петербург, доставив в Россию останки императрицы Марии Федоровны (урожденной датской принцессы Дагмар), умершей в Дании в октябре 1928 г.

* * *

Безусловно, говорить об общей оценке проекта FS ещё рано — по сути, «гибкие корабли» только-только приступают к службе. Но некоторые выводы сделать уже можно. Концепция многоцелевой «модульной» боевой единицы в современных условиях становится все более заманчивой для многих флотов. Вопрос в том, насколько полно можно совместить в одном корпусе

способности выполнять (при минимальном переоборудовании) довольно разнообразные функции. В самом «Абсалоне» нельзя не отметить «перекос» в сторону транспортных качеств, что отобразилось и в бортовом номере, характерном для десантных кораблей. Другой особенностью стала наметившаяся в последнее время тенденция к вводу в боевой состав кораблей, не полностью оснащенных и вооруженных (кроме датского флота подобная ситуация наблюдалась, в частности, при строительстве новых голландских фрегатов типа «Де Зевен Провинсен»). Вероятно, подобным путем военные ведомства стремятся «растянуть» финансирование дорогостоящих проектов на более длительный срок, но при этом корабль-«полуфабрикат» несколько лет не может использоваться в полную силу. Наконец, вступление «Абсалона» и «Эсберн Снаре» ознаменовало приобретение датским флотом, испокон веков являвшимся флотом береговой обороны, глобальных возможностей (хотя и существенно ограниченных, но в принципе, соразмерных с геополитическим весом страны).



**«Эсберн Снаре» у причала
в Портсмуте,
июнь 2005 г.**

О НОВОМ ИСТОЧНИКЕ ПО ИСТОРИИ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ НА МОРЕ 1904-1905 гг.

Андрей Полутов

Русско-японская война на море 1904—1905 гг. неизменно привлекает внимание отечественных и японских историков, а количество научных публикаций по этой теме в России и Японии неуклонно растет. Но, как и прежде, основными официальными источниками как для российских, так и для японских исследователей продолжают оставаться «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мэйдзи», изданное Морским генеральным штабом (МГШ) Японии, и «Русско-японская война 1904—1905 гг.» Исторической комиссии при МГШ России.

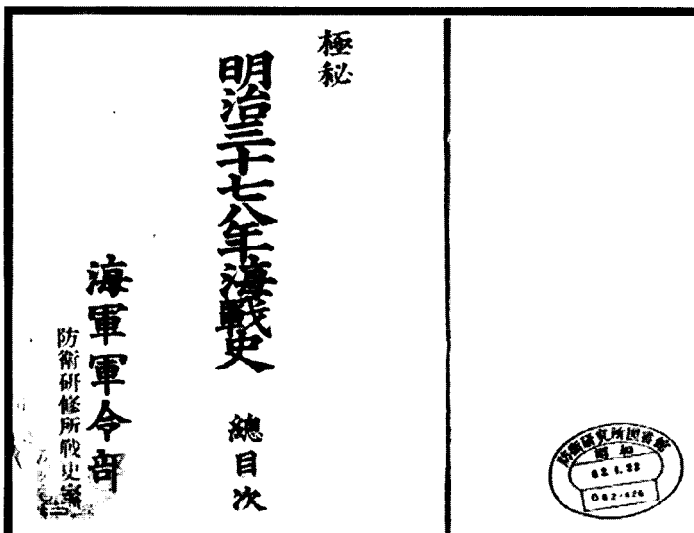
Тем не менее, существует еще один фундаментальный источник — это «Совершенно секретная история русско-японской войны на море в 37—38 гг. Мэйдзи»*, составленная и изданная МГШ Японии.

4 января 1904 г. заместитель начальника МГШ Идзюин Горо распорядился приступить к сбору материалов о ходе Русско-японской войны на море и возложил эту обязанность на капитана 2 ранга Огасавара Тёсэй, назначенного ответственным секретарем редакционной коллегии как уже имевшего опыт работы по составлению «Истории японо-китайской войны на море 1894—1895 гг.». С июня 1904 года всем командующим эскадр и комендантам военно-морских районов и их подчиненным распоряжением МГШ вменялось в обязанность направлять на имя Огасавара все документы и материалы о ходе боевых действий¹.

В феврале 1905 г. начальник МГШ направил на имя военно-морского министра рапорт, в котором просил «возложить работы по изданию на 3-е бюро МГШ², выделить для работы редакционной коллегии необходимое количество сотрудников и финансовые средства на пять лет, начиная с 1905 г.³»

В декабре того же года редакционная коллегия, сформированная на базе уже 4-го бюро МГШ⁴, приступила к работе. В ее состав входили: председатель редакционной коллегии (начальник 4-го бюро) в звании контр-адмирала, семь редакторов в звании от капитан-лейтенанта и выше, один секретарь, семь корректоров и два наборщика. Из девяти офицеров и двух контр-адмиралов, входивших в разное время в состав редакционной коллегии, впоследствии трое стали контр-адмиралами, а двое — вице-адмиралами, включая Огасавара, благодаря усилиям которого этот грандиозный проект был воплощен в жизнь⁵. Кроме того, подчинении у редакционной коллегии находилось 25 офицеров механической, медицинской и интендантской службы, 25 редакторов и корректоров, а также 58 писарей.

* 海軍軍令部編極秘明治三十七・八年海戦史



В январе 1906 г. Идзюин Горо издал распоряжение «О плане издания истории войны на море в 37—38 гг. Мэйдзи», в котором говорилось: «Все материалы, которые будут использоваться для изучения подробностей боевых действий на море, оперативных планов, стратегических и тактических успехов и промахов <...>, должны иметь гриф «Совершенно секретно», а лица, занимающиеся их сбором и редактированием, обязаны соблюдать режим строгой секретности»⁶.

В 1911 г. работа над «Совершенно секретной историей» в 150 томах была завершена. Затраты на ее издание составили более 130 тыс. иен. В предисловии к изданию подчеркивалось: «В связи с тем, что настоящий труд по военной истории имеет гриф «Военная тайна» и требует соблюдения мер секретности при его использовании, все содержащееся в нем сведения, касающиеся обороны, дипломатии и разведки нашей империи, а также лиц, имеющих к ним отношение, должны содержаться в строгом секрете»⁷.

О мерах по обеспечению секретности свидетельствует, в частности, следующий факт. В разделе «Органы центрального подчинения» 2-я глава «Разведывательные органы: структура и организация» была изъята уже из готового набора, а ее рукописный вариант в единственном экземпляре был передан на особое хранение в архив Морского министерства.

Высокая степень секретности обусловила сокращение тиража с предполагавшихся 800 до 300 экземпляров. Причем ряд наиболее секретных по содержанию томов был издан еще меньшим тиражом. Полный комплект имелся лишь в Морском Генеральном штабе. Остальной тираж в соответствии с содержанием каждого тома был неравномерно распределен между соединениями флота, военно-морскими районами и учебными заведениями.

Структура «Совершенно секретной истории» представляет из себя следующее: 1-й отдел: «Хроника военных действий»⁸ — 17 томов, 2-й отдел: «Хроника военных действий» — 5 томов, 3-й отдел: «Хроника военных действий» — 1 том, 4-й отдел: «Оборона, перевозки и связь» — 5 томов, 5-й отдел: «Сооружения и оборудование» — 19 томов, 6-й отдел: «Корабли, суда и катера» — 15 томов, 7-й отдел: «Медицина и санитария» — 21 том, 8-й отдел: «Финансы и снабжение» — 16 томов, 9-й отдел: «Международные инциденты» — 4 тома, 10-й отдел: «Приложения» — 6 томов, 11-й отдел: «Хронология военных действий» — 4 тома, 12-й отдел: «Вспомогательные материалы» — 36 томов и фотоальбом⁹. Кроме того, в различных томах размещено более 500 фотографий и свыше двух тысяч схем и чертежей вооружения, оборудования и других объектов, а также схем боевого маневрирования и плавания. Для удобства в пользовании объем каждого тома был определен в 300 листов.

Вплоть до окончания II мировой войны доступ к «Совершенно секретной истории» был строго ограничен. К 1945 г. практически все имевшиеся в наличии тома были уничтожены, а последний полный экземпляр из императорской библиотеки был изъят командованием оккупационных войск США и только через несколько лет был возвращен в Японию. В настоящее время он хранится в отделе истории НИИ Управления национальной обороны и, хотя доступ к оригиналу строго ограничен, его фотокопии доступны для исследователей.

«Совершенно секретная история» — это уникальный источник, каждый документ которого представляет большую историческую ценность. В первую очередь значительный интерес представляют приказы и директивы военного министра и МГШ, оперативные приказы и распоряжения командующего Объединенным флотом, командующих эскадр и командиров боевых отрядов и кораблей, а также их боевые донесения и доклады, отличающиеся скрупулезной и объективной манерой изложения.

Большую ценность для исследователя имеют приложения к боевым донесениям — таблицы и схемы, в которых содержится богатый фактический материал по каждому эпизоду войны на море. В таблицах приводятся данные о расходе боеприпасов, повреждениях и потерях, на схемах — боевое маневрирование, повреждения, кроки местности и т.д. Так, описание сражения в Желтом море занимает 160 страниц, к которому прилагаются 69 боевых донесений, 70 схем и 50 таблиц, Цусимское сражение — 303 страницы с приложениями: 72 боевых донесения, 67 схем и 90 таблиц¹⁰.

Перечисленные выше материалы в сопоставлении с отечественными источниками дают возможность провести комплексный анализ оперативных планов и тактических инструкций, боевых действий сторон на уровне объединений, соединений и тактических единиц, хода и результатов морской кампании и, самое главное, восстановить факты, которые казалось бы уже навсегда потеряны для истории¹¹. Так, в отдельном томе 12-го отдела представлены переводы трофейных документов, среди которых в первую очередь следует отметить «Летопись эскадренного броненосца «Орел», обнаруженную на его борту при осмотре в Сасэбо.

Кроме того, в «Совершенно секретной истории» собраны документы военной и военно-морской разведки, дипломатических миссий и консульств, которые позволяют по-новому взглянуть на ход подготовки Японией войны с Россией. В первом отделе в отдельном томе находятся все разведывательные донесения резидентур военно-морской разведки в Чифу и Владивостоке, направленные в МГШ в период с июня 1903-го по январь 1904 г. — всего 40 донесений на 111 страницах. В 12-м отделе в 1-й части 2-го тома содержатся 307 разведывательных сообщений за период с 17 мая 1903 г. по 21 февраля 1904 г., полученных МГШ из различных источников, а во 2-й части — 1204 сообщений, полученных Военно-морским отделом Ставки Верховного Главнокомандующего.

В различных отделах находится значительный массив документов, связанных с вопросами судоподъема, буксировки, ремонта и пленения русских кораблей, в том числе: дефектные и призовые ведомости по каждой единице, боевые донесения призовых и буксировочных команд, отчеты по ремонту и модернизации вооружения и механической части, схемы и описания боевых повреждений, отчеты по подъему кораблей и судов в Чемульпо и Порт-Артуре.

В боевых донесениях содержатся также подробные описания гибели русских кораблей с указанием точных координат места их потопления. В частности, в 2004 г. экспедицией на яхте «Искра» по данным из боевых донесений удалось установить место гибели броненосного крейсера «Рюрик», причем ошибка составила менее 3 кабельтовых.

Значительный интерес представляет для исследователей 6-й отдел, в котором собраны документы и материалы по артиллерийскому, минно-торпедному и радиотехническому вооружению боевого и вспомогательного состава японского флота. Это инвентарные, дефектные и ремонтные ведомости вооружения, механической части и корабельного имущества каждой единицы, материалы по наличию и поставкам вооружения и боеприпасов, отчеты по кораблестроительным программам военного времени, включая документы по строительству линейных кораблей типа «Катори» и крейсеров 1-го класса типа «Цукуба».

В сочетании с документами 5-го отдела, посвященных описанию работы военно-морских arsenалов, они дают возможность составить целостную картину тылового обеспечения японского флота во время войны.

Особенно интересны документы о работе военно-морских arsenалов в Ёкосука, Курэ, Сасэбо и Майдзуро и судоремонтных заводов в Такэсики и Мако, касающиеся ремонта, докования и переоборудования и строительства кораблей и судов японского флота, а также производства и закупок вооружения, боеприпасов, измерительных приборов, машин и механизмов, запасных частей и др.

Следует отметить, что в 5-м отделе находятся подробные и прекрасно иллюстрированные документы о боевых повреждениях японских кораблей, поломках и технических неисправностях их вооружения и механизмов. Аналогичные материалы имеются в приложениях к боевым донесениям в отделе «Хроника военных действий».

Не менее интересен и 4-й отдел, документы которого дают возможность описать систему и средства обороны и связи военно-морских районов, военных портов метрополии и передовых пунктов базирования на ТВД. Особый интерес представляют объекты обороны и связи в заливе Чинхэ, на островах Цусима и на островах Чаншань близ Порт-Артура.

В заключение хотелось бы отметить, что если японские исследователи и историки с начала XX века и по настоящее время активно вводят в научный оборот все доступные для них архивные документы и научные публикации российской стороны¹², то отечественные историки обращают мало внимания на поиск и изучение японских архивных материалов, зачастую довольствуясь только предположениями и гипотезами о действиях японской стороны, что приводит к искажению исторических фактов или откровенному мифотворчеству. Достаточно сказать, что на сегодняшний день ни в одной отечественной научной публикации нет даже упоминания о «Совершенно секретной истории войны на море 37—38 гг. Мэйдзи».

Очень трудно представить весь объем имеющейся в этом колоссальном по объему и уникальному по содержанию изданию информации. Еще труднее выбрать из него наиболее интересные документы и материалы. Вниманию читателей предлагаются несколько документов, таблиц и схем, перевод которых в разное время был выполнен автором в ходе работы над монографией, посвященной Русско-японской войне на море, выход в свет которой предполагается в 2007 г. Все приведенные ниже документы на русском языке публикуются впервые с сохранением их стилистики. Японские имена и названия даны в транскрипции Поливанова.

* * *

Приложение №1. Донесение на имя начальника МГШ торгового агента Каваками во Владивостоке от 6 августа 1903 года о сборе основных сил русской эскадры во Владивостоке.

Как я уже сообщал в телеграммах от 5 и 6 августа, в 4 часа дня 4 августа русская Тихоокеанская эскадра в составе 6 броненосцев «Петропавловск», «Полтава», «Севастополь», «Пересвет», «Ретвизан», «Победа» зашла в порт, в 5 часов вечера 5 августа пришел крейсер «Новик». На «Пересвете» прибыл младший флагман, контр-адмирал Ухтомский, а на «Петропавловске» — флагман, вице-адмирал Старк, который сегодня перенес свой флаг на «Ретвизан», так как «Петропавловск» должен встать на ремонт в Николаевский док. Я намеревался нанести визит флагману на «Ретвизане», но мне сообщили, что вице-адмирал Старк сошел на берег и на борту его нет. На «Ретвизане» я был принят командиром корабля, а затем нанес визит контр-адмиралу Ухтомскому на «Пересвете». В ходе посещения обоих кораблей я попытался выяснить цель захода и сроки пребывания во Владивостоке. Услышанное во время обеих встреч сводится к тому, что «переговоры по проблеме Маньчжурии еще не завершены и поэтому в течение примерно месяца корабли будут находиться во Владивостоке». На основании личных наблюдений могу сказать, что ситуация на Дальнем Востоке имеет тенденцию к небольшому улучшению. Упомянутые выше 7 кораблей после докования и ремонта вооружения, видимо, вновь уйдут в Порт-Артур. Как это уже происходит на протяжении нескольких лет, эти корабли подолгу находятся во Владивостоке с целью отдыха. В настоящее время, помимо этих 7 кораблей, крейсера «Россия» и двух стоящих на якоре кораблей специального назначения, в порту Владивостока находится более десяти кораблей».

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 1. — Т. 1, с. 25—26.

Приложение №2. Разведывательный доклад о положении на Ляодунском направлении офицера 3-го отдела Морского Генерального штаба, капитан-лейтенанта Идзюин Сюн, представленный на имя начальника Морского Генерального штаба в августе 36 года Мэйдзи.

Порт-Артур.

Численность гарнизона составляет, по полученным мною сведениям, примерно 12—13 тыс. человек. Известно также, что в ближайшее время их численность будет увеличена. Вновь прибывающее пополнение размещается в многочисленных палатках, расположенных неподалеку от военных сооружений в восточной части города. Их численность в пределах нескольких тысяч человек, но точные данные получить не удалось. Но на основании полученных мною сведений из различных источников, можно заключить, что численность гарнизона вместе с пополнением превышает 20 тыс. человек.

На артиллерийских батареях, среди которых много еще китайской постройки, проводится ремонт и реконструкция. Кроме того, строятся несколько новых батарей. На всех батареях, защищающих вход в порт и которым придается особое значение, находятся в постройке орудийные барбетты или же ведутся работы по установке орудий. На всех батареях, расположенных на Маньтоушань, Цзигуаньшань и Чэнтюшань, все работы уже завершены. Кроме того, в ближайшее время будет увеличено число тыловых оборонительных сооружений, строительство которых продолжается быстрыми темпами. На холме, рядом с железнодорожной веткой, идущей у подножия Сунтуньшань, должна находиться батарея, штурм которой, даже превосходящими силами, практически, на мой взгляд, невозможен, что поистине очень жаль. Сравнительно слабым местом в обороне, по моему мнению, является западная часть нового города. На этом направлении, помимо уже двух известных батарей, строится всего одна новая. В целом эти три батареи не очень мощные и расположены не самым лучшим образом в географическом отношении. Когда придет время планировать атаку Порт-Артура силами наших сухопутных частей, то я уверен, что именно это направление будет самым выгодным для осуществления такого плана.

Если выйти из нового города и идти на запад по большой дороге, имея справа от себя строящиеся новые батареи, то можно дойти до залива Цзювань. Этот залив усиленно контролируют приходящие каждый день из Порт-Артура миноносцы. На северо-востоке залива есть небольшая бухта, на берегу которой продолжается строительство здания, похожего на склад. По результатам своих наблюдений за обстановкой в заливе я пришел к выводу, что особой активности здесь не наблюдается, якорной стоянки миноносцев внутри залива нет, строительство оборонительных сооружений не ведется, а артиллерийские батареи отсутствуют.

Имеются сведения о том, что строятся две батареи на Янтоушань и вблизи Янтоува, но это не соответствует действительности.

По моему мнению и со слов моих агентов, заслуживающих доверия, нет никаких сомнений в том, что наш флот в ближайшем будущем, находясь на удалении от входа в этот залив, может беспрепятственно обрушить град снарядов на Порт-Артур, не беспокоясь об ответном огне противника, и выполнить поставленную перед ним задачу. В тоже время, если атаковать Порт-Артур с восточного морского направления, то трудно с полной уверенностью говорить о том, что можно будет подавить батареи на Сяоцзяньшань. Эти батареи построены еще китайцами, имеют господствующее положение, на них ведутся работы по усилению их обороны. Поэтому, атакуя с этого направления, достижение цели выглядит весьма непростой задачей. <...>

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 1. — Т. 1, с. 1—10.

* * *

Приложение №3. Секретный приказ по Объединенному флоту № 928 от 23 июля 1904 года.

1. Обстановка по силам противника в Порт-Артуре без изменений.

2. 3-я армия с раннего утра 26 июля начинает выдвигаться на исходные позиции для штурма передовой противника: правый фланг атакует по направлению Шуантайгоу, центр — по направлению Аньцзылин, левый фланг — по направлению Дабошань, для чего она должна выдвинуться на линию Чанлинцзы — Ингэши и в течение 25 июля начинает движение левым флангом для подготовки штурма.

3. Объединенный флот, как и ранее, готовится к попытке прорыва эскадры противника и в тоже время осуществляет поддержку продвижения 3-й армии.

4. 7-й боевой отряд в составе: «Сайэн», «Хайэн», «Тёкай», «Акаги», 7—8 канонерских лодок и 2 миноносцев 12-го отряда вечером 25 июля входит в залив Бохай и с раннего утра 26 июня начинает дозор с целью обнаружения кораблей противника вблизи Шуантайгоу.

5. Корабли 5-го боевого отряда в 7 часов утра 25 июля идут в район острова Маодао и, достигнув его, лидируют специальные тральные силы под командованием капитана 2 ранга Хиросэ. Затем выдвигаются к западу от полуострова Сяопиндао и, в случае подхода канонерок противника в район Лунвантан, должны предотвратить обстрел ими частей 3-й армии.

6. Все силы, находящиеся в точке 3 во второй половине дня 25 июля, выдвигаются и к 7 часам утра 26 июля должны занять позиции, как сказано ниже, и вести наблюдение за противником. Если противник предпримет попытку прорыва, то за час до захода солнца уйти в заранее назначенные районы и к 7 часам 27 июля вновь вернуться на прежние места.

1-й боевой отряд, включая «Ниссин», «Касуга» и авизо «Яэяма», в дневное время находится вблизи острова Юаньдао, в вечернее и ночное время — вблизи острова Чанцзыдао.

3-й боевой отряд в дневное время находится в 14 милях к югу от Лаотэшань, в вечернее и ночное время — вблизи точки 1110.

5-й боевой отряд («Ицукусима» и другие) в дневное время находится вблизи острова Маодао, в вечернее и ночное время — вблизи мыса Вэйцзяо.

6-й боевой отряд в дневное время находится вблизи острова Юйяньдао, в вечернее и ночное время — вблизи точки 910.

1-й, 2-й, 3-й отряды истребителей в дневное время находятся вблизи полуострова Сяопиндао, в вечернее и ночное время — в Циннива.

4-й, 5-й отряды истребителей в дневное время находятся примерно в 5 милях к югу от Лаотэшань, в вечернее и ночное время — в Дагукоу.

14-й, 1-й, 16-й отряды миноносцев находятся в районе патрульной зоны В, в вечернее и ночное время — в Циннива.

20-й, 10-й отряды миноносцев находятся в районе патрульной зоны Е, в вечернее и ночное время — в Дагукоу.

2-й, 6-й, 21-й отряды миноносцев находятся в районе патрульной зоны А, в вечернее и ночное время — вблизи полуострова Сяопиндао.

7. В течении этого наблюдения за противником 5-й боевой отряд, 1-й, 2-й, 3-й отряды истребителей, 14-й, 1-й, 16-й отряды миноносцев, как указано в п.5, обеспечивают поддержку левого фланга 3-й армии и способствуют его продвижению. В случае появления превосходящих сил противника, объединяются с 6-м боевым отрядом. Примечание: на передовых позициях 3-й армии поднимается флаг (на белом поле красный крест с кругом в центре), который служит для опознавания с нашей эскадрой.

3-й боевой отряд, 4-й, 5-й отряды истребителей, 10-й, 20-й отряды миноносцев действуют во взаимодействии с нашими силами в заливе Бохай с целью наблюдения за противником. В случае его появления, начинают преследование и одновременно оповещают наши Главные силы. В этом случае по беспроводному телеграфу передается сигнал: «Хоку», «Хоку», «Хоку» и поднимается флажный сигнал: «Время и место».

8. В случае продвижения основных сил противника на юг, все силы собираются на SO от острова Юйяньдао и в соответствии с Боевой инструкцией занимают место в боевом порядке.

9. В случае, если корабли противника в вечернее время будут стоять на якоре на внешнем рейде или в дневное время будут действовать под прикрытием тумана, отряды миноносцев не должны упускать этой благоприятной возможности для массовой атаки.

10. В туманную погоду, или же если будет переменная погода, все силы, насколько это будет позволять обстановка, должны уйти в районы укрытия согласно п.6. В обычные дни, боевые отряды, отряды истребителей, отряды миноносцев, поочередно осуществляющие блокаду, должны, насколько позволяют погодные условия, выполнять задачу по наблюдению за противником.

11. «Хонкон-мару» действует по линии SN западнее архипелага Мьяода. «Нихон-Мару» в районе от Чифу до оконечности полуострова ЦМандун должна контролировать торговое судоходство. Эти два корабля в ночное время должны гасить бортовые огни.

12. «Кумано-мару» и «Никко-мару» утром 26 июля должны выйти в Дагукоу и Циннива соответственно и по прибытию выполнить задачу по снабжению углем и водой отрядов истребителей и миноносцев.

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 1. — Приложения к Т.6, документ №1, с.5—13.

* * *

Приложение №4. №10. Боевое донесение о потоплении корабля противника «Адмирал Ушаков», представленное флагманом 2-й эскадры контр-адмиралом Симамура Хаяо.

28 мая 38-го года Мэйдзи каждый отряд, находясь в дрейфе в 26 милях к югу от Такэсима, выполнял призовые задачи и контроль за четырьмя сдавшимися в плен кораблями противника: «Орел», «Николай Первый», «Генерал-адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин». В 2 часа дня с наблюдательного поста на мачте «Иватэ» поступил доклад: «Вижу дымы с южной стороны». К 3 часам, когда трубы стали отчетливо различимы, было установлено, что это корабль типа «Апраксина», о чем незамедлительно передали сигналами на каждый корабль. В 3 часа 3 минуты на «Идзумо» с «Иватэ» был передан сигнал: «Для захвата корабля противника, наблюдаемого с южной стороны, намереваюсь вместе с «Якумо» следовать к нему». В 3 часа 24 минуты с «Идзумо» был отдан приказ: «Иватэ» и «Якумо» преследовать «Адмирала Ушакова». Но, прежде чем оба корабля выдвинулись по направлению к кораблю противника, на «Адмирале Ушакове» заметили корабли нашей эскадры и он повернул на обратный курс и стал уходить на юг. С направлявшихся в его сторону кораблей наблюдали, как силуэт «Адмирала Ушакова» скрылся за горизонтом.

Оба наших корабля увеличили скорость до 18 узлов и, продолжая преследование, через некоторое время вновь смогли наблюдать силуэт корабля противника. В 5 часов 10 минут, когда дистанция до корабля противника сократилась до 15 тыс. метров, на наших кораблях был поднят сигнал: «Your admiral surrendered, I would advise you to surrender.» Непосредственно перед этим с «Микаса» была получена телеграфная депеша: «Сблизившись с противником, сигналами международного свода сообщите ему, что контр-адмирал Небогатое капитулировал со всей своей эскадрой и тем самым постарайтесь принудить корабль противника капитулировать.»

В 5 часов 11 минут был поднят боевой флаг. В 5 часов 12 минут на «Якумо» был принят сигнал с «Иватэ»: «Пока противник не откроет огонь, в бой не вступать. Ждать моих действий». В 5 часов 17 минут противник поднял ответный флажный сигнал до половины, а затем спустил его полностью, не опуская при этом боевого флага. В этот момент дистанция до корабля противника составляла менее 10 тыс. метров. Убедившись в том, что противник не намерен капитулировать, в 5 часов 30 минут вышеупомянутый сигнал был спущен и наши корабли открыли огонь.

На дистанции 9 тыс. метров корабль противника открыл ответный огонь.

В 5 часов 40 минут огонь противника стал заметно слабеть. В 5 часов 45 минут наши корабли совершили поворот «все вдруг» на 2 румба влево и сблизились с противником. В 5 часов 59 минут орудия противника полностью замолчали. В 5 часов 50 минут, находясь на дистанции 7 тыс. метров от противника, наши корабли вновь совершили поворот «все вдруг» на 2 румба вправо, восстановили строй колонны и, двигаясь по дуге, сблизились с противником, энергично обстреливая его.

В 6 часов 7 минут корабль противника окутался дымом от взрывов и стал тонуть на корму, а в 6 часов 10 минут он перевернулся на правый борт и затонул, исчезнув под водой. На месте его гибели плавали члены экипажа и деревянные предметы. Координаты гибели корабля противника: 31°11' с.ш., 131°39' в.д. в 60 милях к западу от островов Оки.

В 6 часов 12 минут боевые флаги были спущены, наши корабли произвели поворот «все вдруг» влево, вернулись в точку гибели корабля противника и приступили к спасению членов его экипажа. В 8 часов 45 минут вечера спасательная операция была завершена.

Количество спасенных членов экипажа

	Иватэ	Якумо	Всего
Офицеры	6	6	12
Мичманы	7	0	7
Священники	0	1	1
Унтер-офицеры и нижние чины	179	140	319
Всего	192	147	339

Погода в этот день была ясная, ветер северо-западный силой до 4 баллов, сильное волнение, крен до 5 баллов, температура на палубе 64 градуса. Первоначальная скорость корабля противника составляла 12 узлов, затем снизилась до 10 узлов.

Расход снарядов

	Иватэ	Якумо	Всего
8-дюймовые:фугасные/бронебойные	47/0	21/21	68/21
6-дюймовые:фугасные/бронебойные	160/0	59/59	219/59
Итого	207	160	367

На обоих кораблях повреждений нет, один легкораненый.

Действия после боя. В 8 часов 45 минут было завершено спасение членов экипажа корабля противника.

Корабли начали движение курсом на восток-северо-восток со скоростью 12 узлов, усилив в соответствии с приказом вахту бдительности в ночное время. В 11 часов вечера с «Микаса» поступил приказ следовать в Сасэбо, в связи с чем корабли изменили курс на юго-запад-3/4 запад и продолжили движение по направлению к острову Эбоси со скоростью 12 узлов.

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 2, Описание боевых действий, Приложения к Т.2, документ №10, с.291—293.

* * *

Приложение №5. Приложение №100. Рапорт старшего помощника «Идзумо», капитана 2 ранга Уэмура Цунэки-ти, о захвате и перегоне сдавшегося в плен корабля «Апраксин».

В связи с капитуляцией русской эскадры 28 мая 38 года Мэйдзи, я в 3 часа 30 минут полудни того же дня получил приказ о захвате в качестве трофея и перегоне «Апраксина». В 5 часов вечера, я, во исполнение этого приказа, поднялся на борт «Апраксина», имея под своим началом сводную призовую команду 2-й эскадры. Вместе со мной на борт поднялся старший лейтенант Сибата вместе с сигнальщиком. Поднявшись на борт, я незамедлительно объявил о том, что в соответствии с приказом командующего флотом я уполномочен принять корабль под свое командование и одновременно отдал следующие распоряжения:

1. Поднять наш военно-морской флаг и спустить ранее поднятый сигнал о капитуляции.

2. Всем офицерам корабля собраться на корме, а унтер-офицерам и нижним чинам на носовой палубе. Примечание: все члены экипажа незамедлительно выполнили наши требования, не оказав ни малейшего сопротивления.

3. Расставил караульных во всех нуждавшихся в охране местах.

4. Всех офицеров, включая командира корабля противника, унтер-офицеров и нижних чинов перевез на корабли нашей эскадры, запретив при этом унтер-офицерам и нижним чинам брать с собой свои личные вещи, а офицерам объявил, что нет никаких препятствий для того, чтобы они взяли с собой свои личные вещи, а также дал им обещание, что все их личные вещи, которые останутся на борту, будут в полной сохранности.

5. Члены призовой команды обследовали запасы угля и воды, механизмы, котлы, рулевую группу и корпус и доложили, что нет никаких препятствий для перегона корабля. Кроме того, был произведен поиск возможно заложенных взрывных устройств, но таковых обнаружено не было, и мы убедились в том, что опасности взрыва корабля нет.

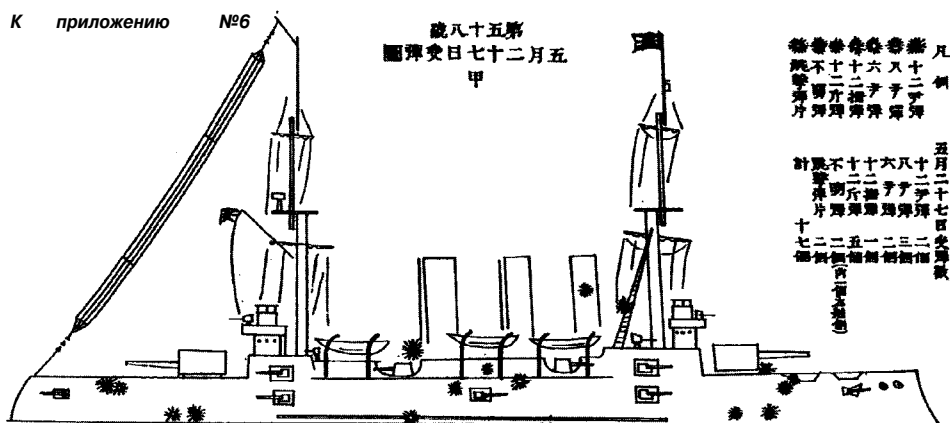
6. Командир корабля противника лично сопровождал меня по основным внутрикорабельным помещениям, передал мне ключи от сейфа, после чего покинул корабль.

В 6 часов 30 минут вечера закончилась перевозка экипажа противника, и все надлежащие призовые действия были завершены. Первая проба и наладка механизмов прошла успешно, но в связи с тем, что устройство данного корабля было незнакомым, в 8 часов вечера проворачивание механизмов было остановлено, и мы стали ждать дальнейших приказаний.

К наиболее серьезным повреждениям корабля относятся попадание снаряда в кормовую башню, которая полностью выведена из строя, а осколок снаряда застрял в стволе, и две пробоины в палубе. Пробоины закрыты линолеумом, на поврежденных мачтах произведен срочный ремонт.

Экипаж, не успев опомниться, попал в плен и незамедлительно перевезен на корабли нашей эскадры. В связи с этим у них не было времени для организации сопротивления и нанесения ущерба. О том, как выполнялись мероприятия в отношении плененных, изложено в отдельном приложении вольнонаемным переводчиком «Идзумо», Мурата Тосидзабуро, благодаря которому они были успешно завершены.

К приложению №6



В 9 часов 40 минут вечера начали движение в Сасэбо в строю кильватерной колонны в следующем порядке: «Тихая», «Апраксин», «Сенявин», «Идзумо», «Адзума», «Токива». Слева в кильватерном строю шли «Ариаке» и «Арарэ». «Ариаке» шел на траверзе «Апраксина», обеспечивая безопасность этого корабля.

В час ночи 29-го числа произошла поломка машины левого борта, и мы продолжили движение под правой машиной. В 2 часа 30 минут поломка была устранена. В 3 часа 30 минут сломалась водоотливная помпа, и движение было остановлено. Был произведен срочный ремонт, в 5 часов 50 минут поломка была устранена и движение было продолжено. В 7 часов 30 минут утра соединились с эскадрой и вошли в строй.

До прибытия в Сасэбо произошло еще несколько различных поломок, которые были устранены благодаря энергичным действиям призовой команды.

В 9 часов утра 30-го числа прибыли в Сасэбо и встали на якорь. В 4 часа пополудни все члены экипажа противника поднялись на борт, забрали свои личные вещи и в 6 часов вечера сошли с корабля.

В 10 часов 30 минут 31-го числа состоялась передача департаменту порта, а призовая команда была расформирована.

Состав призовой команды

Офицеры: капитан 2 ранга Уэмура Цунэкити, старший лейтенант Сибата Акира, старший механик Тоёта Минору, военный врач Найто Наохару, мичман Исибаси Ёдзиро, капитан-лейтенант Симадзакки Ясудзо, старший лейтенант Идзита Киёхиро, капитан 3 ранга Тоя Юносукэ, капитан-лейтенант Исида Котаро, механик Мураки Морио.

	Идзумо	Токива	Адаума
Унтер-офицеры	—	2	1
Матросы	39	35	29
Машинисты	17	16	20
Итого	61	55	53
Всего:	169		

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 2, Описание боевых действий, Приложения к Т.2, документ №100, с.487—491.

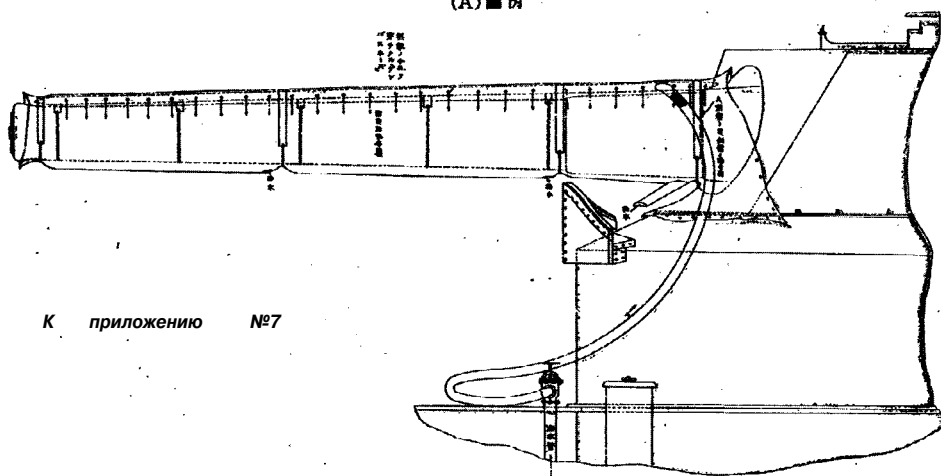
Приложение №6. Схема №58. Схема повреждений корабля «Иватэ» на 13 листах. (Приложение к боевому донесению).

Лист №1.

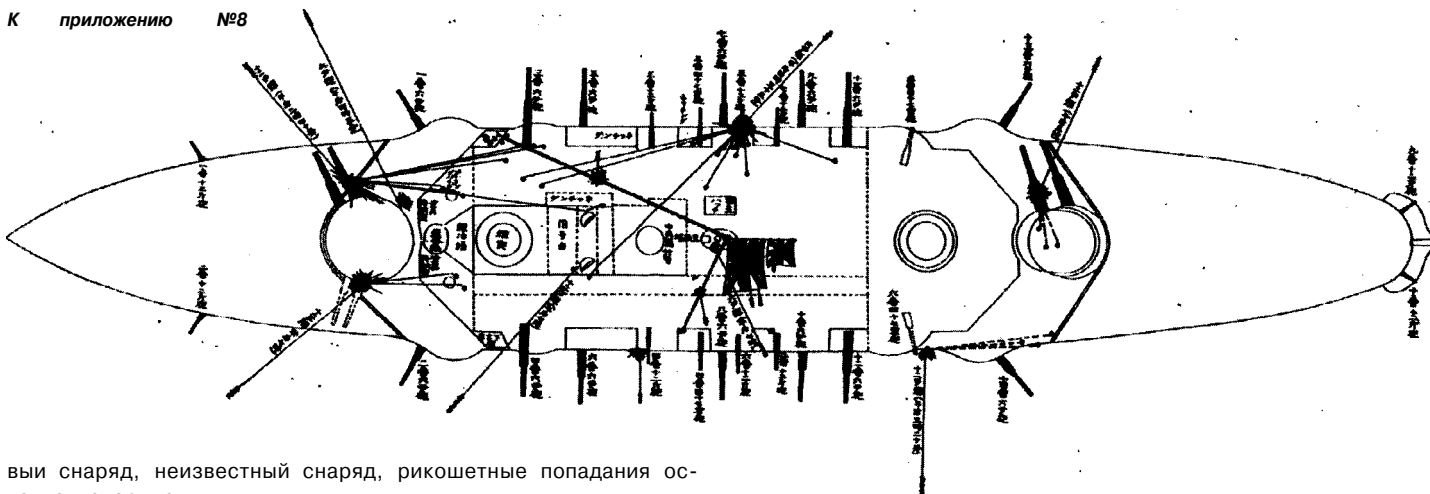
Надпись в левом верхнем углу: Таблица №58. Схема попаданий, полученных 27 мая.

В правом углу верхняя часть: Условные обозначения. Справа налево: 12-дюймовый снаряд, 8-дюймовый снаряд, 6-дюймовый снаряд, 12-см снаряд, 12-фунто-

圖七十五第
圖之置裝却冷度熱身砲砲尹二十雙三艦軍
(A)圖附



К приложению №7



выи снаряд, неизвестный снаряд, рикошетные попадания осколков снарядов.

Нижняя часть: Количество полученных попаданий 27 мая. Справа налево: 12-дюймовый снаряд — 2, 8-дюймовый снаряд — 3, 6-дюймовый снаряд — 2, 12-см снаряд — 1, 12-фунтовый снаряд — 5, неизвестный снаряд — 2 (в том числе 1 с левого борта), осколки рикошетом — 2. Итого: 17.

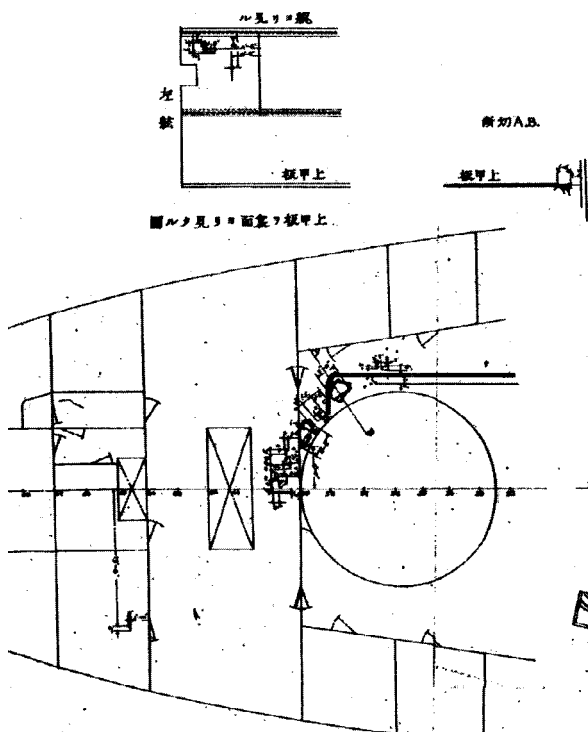
Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 2, Описание боевых действий, Таблицы и схемы к Т.2, схема №58, с.1.

Приложение №7. Схема №57. Схема системы охлаждения стволов 12-дюймовых орудий корабля «Микаса» во время сражения в Японском море.

Система охлаждения стволов заборной водой состояла из водонепроницаемых надеваемых на стволы кожухов, через которые периодически шла проливка под наблюдением специально выделенных на каждый ствол матросов, регулировавших подачу и слив воды.

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 5, Сооружения и оборудование, Таблицы и схемы к Т.6, схема №57, с.2.

Приложение №8. Схема №51. Схема повреждений корабля «Ниссин» в сражении в Японском море на 6 листах. (Приложение к боевому донесению).



Лист №6. Пояснения к схеме: попадания отмечены длинными стрелками с оперением, линиями с черными точками на конце — места гибели членов экипажа.

1. По правому борту в корму (в скобках время попадания): 12-дюймовый снаряд (2:40), 9-дюймовый снаряд (4:05), 6-дюймовый снаряд (4:35), 12-дюймовый снаряд (5:00).

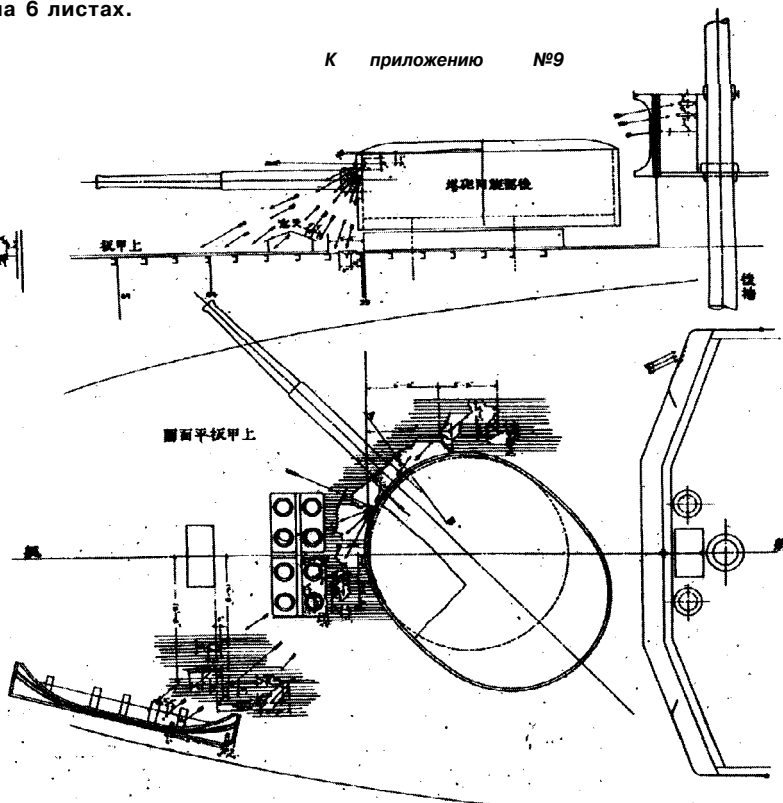
2. По левому борту в корму (в скобках время попадания): 12-дюймовый снаряд (7:00), 12-фунтовый снаряд (7:00), 6-дюймовый снаряд (7:00), 12-дюймовый снаряд (3:20).

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 2, Описание боевых действий, Таблицы и схемы к Т.2, схема №51, с.6.

Приложение №9. Схема №64. Схема повреждений кормовой башни «Апраксина» в сражении в Японском море на 3 листах. (Приложение к боевому донесению).

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 2, Описание боевых действий, Таблицы и схемы к Т.2, схема №64, с.2.

К приложению №9



第六十四號
アプラクシン後部旋回砲塔附近損傷之圖

縮尺八分一吋ヲ以テ一呎トス

Приложение №10. Таблица №.34. Расход боеприпасов корабля «Асама». (Приложение к боевому донесению командира «Асама» Ясиро о сражении в Желтом море 10 августа).

Тип орудия	Снаряды	Заряды	Неисправности	Примечание
Правое 203 мм орудие носовой башни	15	15	2	Из-за трещины в корпусе запальной трубки произошла осечка. Заряд и запальная трубка были удалены и заменены.
Левое 203 мм орудие носовой башни	12	12	1	Из-за трещины в корпусе запальной трубки винтовая крышка взрывателя расширилась и заклинилась, в результате чего ее невозможно извлечь.
Правое 203 мм орудие кормовой башни	13	13	1	Из-за трещины в корпусе запальной трубки возникла неисправность взрывателя.
Левое 203 мм орудие кормовой башни	11	11	нет	
Итого:	51	51	4	
152 мм орудие № 1	4	4	нет	
152 мм орудие № 2	0	0	нет	
152 мм орудие № 3	3	3	нет	
152 мм орудие № 4	1	1	нет	
152 мм орудие № 5	3	3	нет	
152 мм орудие № 6	9	10	1	Из-за бракованной запальной трубки заряд не воспламенился.
152 мм орудие № 7	2	2	1	Из-за повреждения электрического кабеля вместо электрозапала использовался взрыватель ударного действия.
152 мм орудие № 8	15	16	1	Запальная трубка сработала, но заряд не воспламенился из-за неправильной упаковки взрывчатого вещества
152 мм орудие № 9	3	4	1	Запальная трубка сработала, но заряд не воспламенился из-за неправильной упаковки взрывчатого вещества.
152 мм орудие № 10	21	21	нет	
152 мм орудие № 11	7	7	нет	
152 мм орудие № 12	19	19	нет	
152 мм орудие № 13	6	7	1	Запальная трубка сработала, но заряд не воспламенился из-за некачественного взрывчатого вещества.
152 мм орудие № 14	20	20	1	Из-за попадания бумаги между взрывчатым веществом и взрывателем, несмотря на то, что запальная трубка сработала, заряд не воспламенился.
Итого:	113	117	6	

Примечание: 1) Все снаряды фугасные. 2) 4 невоспламенившихся заряда выброшены в море. 3) Материальная часть находится в хорошем состоянии. 4) Электрическое оборудование артиллерийской части находится в хорошем состоянии. 5) Вследствие повреждения снарядного подъемника на 152-мм орудии №6, для подъема снарядов использовали гордень, а после сражения произвели ремонт, заменив поврежденные части запасными.

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 1, Описание боевых действий, Таблицы и схемы к Т.6. — с.56-57.

Приложение №11. Таблица №3. Расход боеприпасов корабля «Микаса». (Приложение к боевому донесению командира «Микаса» Идзита о сражении в Желтом море 10 августа).

	Броне-бойный снаряд	Фугасный снаряд	Фугасный боеприпас	Итого	Примечание
305/40 мм орудие Армстронга	76	96		172	Выпущены в ходе сражения
Пороховой заряд	77	96		173	Один был заряжен, но оказался непригодным
Взрыватель "Идзюин № 1 "	76	96		172	
Электрическая запальная трубка	77	96		173	
152 мм скорострельное орудие Армстронга	405	685		1090	Выпущены в ходе сражения
Пороховой заряд	404	691		1095	6 зарядов оказались непригодными
Взрыватель "Идзюин № 1"	404	685		1089	
Электрическая запальная трубка	404	671		1075	
Запальная трубка ударного действия		20		20	Были использованы из-за повреждения электрического кабеля
76 мм скорострельное орудие Армстронга		634		634	Выпущены в ходе сражения
Пороховой заряд		657		657	23 заряда были уничтожены попаданием снаряда противника
Взрыватель "Идзюин № 2 "		634		634	
Электрическая запальная трубка		657		657	
47 мм скорострельное орудие Ямаути			4	4	Повреждены попаданием снаряда противника

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 1, Описание боевых действий, Таблицы и схемы к Т.6. — с.3-4.

Приложение №12. Таблица №8. Таблица торпедной стрельбы 2-го отряда истребителей. (Приложение к боевому донесению о бое на внешнем рейде Порт-Артура 9 февраля, представленному командиром 2-го отряда истребителей Исида).

	Икадзуги		Инадзума		Оборо	
	Носовой	Кормовой	Носовой	Кормовой	Носовой	Кормовой
Торпедный аппарат						
№ торпеды	5972	5977	5820	5840	6856	5940
Тип торпеды	"Оцу"(Б)	"Ко"(А)	"Ко"(А)	"Ко"(А)	"Ко"(А)	"Ко"(А)
Боевая часть	С резакон сетей	Обычная	С резакон сетей	Обычная	Обычная	Обычная
Выставленная дальность хода (м)	1200	2500	2000	2000	2000	2000
Выставленная скорость хода	24 уз.	14 уз.	16 уз.	16 уз.	20 уз.	17 уз.
Дистанция стрельбы (м)	900	1200	1500	1500	1200	1200
Угол поворота ТА относительно траверза	7 градусов в корму по левому борту	5 градусов в корму по левому борту	30 градусов в нос по левому борту	90 градусов по левому борту	30 градусов в нос по правому борту	30 градусов в нос по правому борту
Цель	3-трубный линкор	3-трубный линкор	"Диана" или "Паллада"	"Ретвизан"	4-трубный корабль	4-трубный корабль
Время стрельбы	00:35	00:37	00:45	00:55	01:45	01:45
Количество пусков	1	1	1	1	1	1

Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 1, Описание боевых действий. Таблицы и схемы к Т.1—2, документ №8, с.11—12.

Приложение №13. Схема №8. Лист №1. Схема оборудования для постановки мин, установленного на корабле «Фузо».

Лист № 2. Способы минных постановок.
Интервал постановок мин при скорости:
8 узлов — 15 с;
9 узлов — 14 с;
10 узлов — 13 с.
Вариант №1 (вверху) указано безопасное расстояние.
Вариант №2 (внизу): первоначально выставляются мины по линии В, за тем по линии А.

Аналогичное оборудование было установлено на «Нанива» и «Такатихо».
Совершенно секретная война на море 37—38 гг. Мэйдзи. — Отдел 3, Описание боевых действий, Таблицы и схемы к Т.2, схема №8, с.49—51.

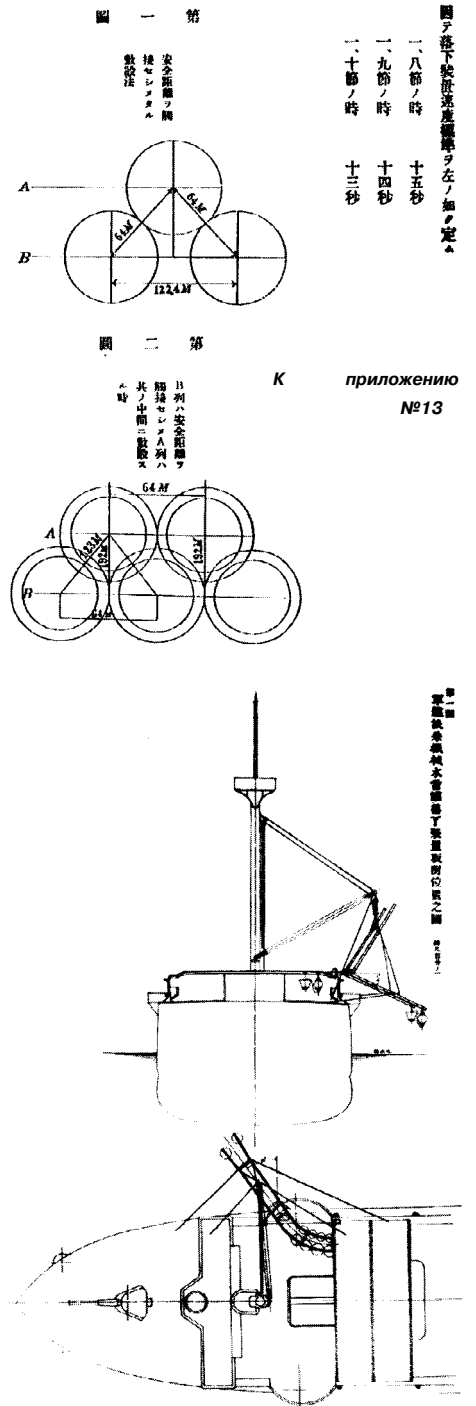
Примечания:

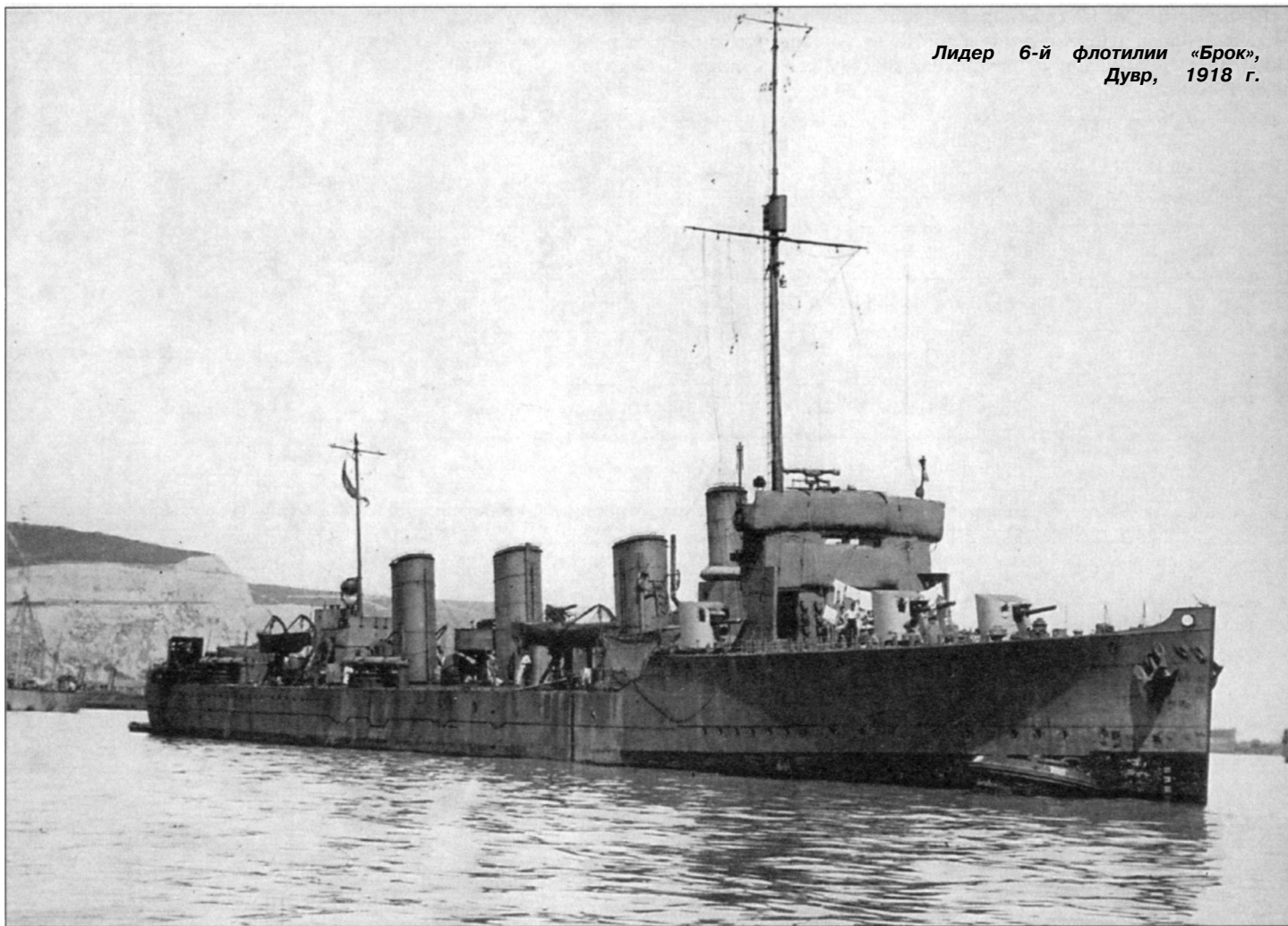
- Гундзи сигаку Военно-исторический журнал. — Токио: Кинсэйся, 1982, 18(4), с.42.
- Разведывательное бюро. — *Прим. автора.*
- Хара Киёси. Огасавара Тёсэй-то соно дзуйхицу Огасавара Тёсэй и его записки. — Токио: Аоки сётэн, 1985, с.91.
- После изменения 21.12.1904 структуры МГШ функции 3-го (разведывательного) бюро были переданы вновь созданному 4-му бюро.
- Из членов редколлегии следует особо отметить Мидзуну Хиронори, чей фундаментальный труд о Цусимском сражении «Коно иссэн» стал классическим и выдержал рекордное количество переизданий в Японии. В 1944 г. эта книга была издана на английском языке под названием «This One Battle».
- Номура Макото. Тайхэй сэнсо-то нихон гумбу-но кэнкю Война на Тихом океане и японская военщина. - Токио: Хара сёбо, 1984 г., с.85.
- Номура Макото. Нихонкай кайсэн-но синдзицу Правда о Цусимском сражении. —Токио: Коданся, 1999, с.94.
- Названия разделов приводятся в дословном переводе. — *Прим. автора.*
- В 2004 г. японское издательство «Касива сёбо» выпустило в свет «Совершенно секретный фотоальбом русско-японской войны на море», в котором впервые было опубликовано 157 снимков из указанного фотоальбома.
- В 1912 г. 2-й том 2-го отдела, посвященный Цусимскому сражению, со всеми приложениями был передан Англии в соответствии с секретными со-

глашениями по флоту 1902 г. — См. Тодака Кадзухигэ. Библиография Цусимского сражения. — Токио: Корабли и суда мира, 2005, №5, с.96.

11. Это касается прежде всего Цусимского сражения, когда вместе с кораблями эскадры Рождественского на дно ушли вахтенные журналы и журналы боевых действий, а также послевоенной судьбы русских кораблей в японском флоте.

12. Следует отметить, что изучение и введение в научный оборот «Совершенно секретной истории» в самой Японии идет очень медленно. Во-первых, современные японские историки обращают внимание прежде всего на изучение политических и дипломатических аспектов войны 1904—1905 гг., во-вторых, существует серьезная языковая проблема в связи с тем, что «Совершенно секретная история» написана на старояпонском языке и насыщена специальной терминологией, которыми большинство современных японских авторов не владеют. На настоящий момент в Японии вышла только одна монография, автором которой является выдающийся японский военно-морской историк Тояма Сабуро. Его перу принадлежит также ряд статей в периодических изданиях Академии национальной обороны Японии. См. подробнее: Тояма Сабуро. Исследование истории Русско-японской войны на море. Т.1-2. — Токио: Кёiku сюппан сэнта, 1985.; Saburo Toyama. The Grand Turn of the Japanese Battle Line at Facing the Enemy's Fleet at Dawn of the Battle of Tsushima/The Defence Studies Society, National Defence Academy, Defence studies #20, Nov. 1998.





Лидеры типа «Альмиранте Линч»

Александр Дашьян

Проектирование и постройка

Взаимоотношения Чили и Аргентины на протяжении всей современной истории были далеки от идеальных, что не мудрено для стран, имеющих одну из самых протяженных в мире общих сухопутных границ. Яблоком раздора служила Патагония, где имелся ряд спорных территорий, конфликт из-за которых то затухал, то разгорался вновь. Очередное обострение отношений случилось на рубеже XIX и XX веков и стало причиной знаменитой «латиноамериканской кораблестроительной лихорадки», закончившейся подписанием 28.5.1902 «майского пакта». В январе следующего года Аргентина и Чили пришли к соглашению в течение пяти ближайших лет не строить новые боевые корабли. По истечении этого срока бывшие соперники обязывались информировать противоположную сторону о намерении приступить к усилению флота как минимум за полтора года до начала работ.

Воцарившее было затишье продержалось лишь несколько лет. Аргентина, обеспокоенная принятой Бразилией в

1904 г. грандиозной судостроительной программой, в 1907 г. объявила о своих планах построить в ближайшее время три линкора, девять 450-т истребителей и двадцать один 200/250-т миноносец. После ряда уточнений*, по программе 1907 г. на верфях США, Англии, Германии и Франции в 1909 — 1910 гг. были размещены заказы на постройку двух дредноутов и 12 эсминцев. Готовность кораблей ожидалась в 1912 — 1914 гг. В случае выполнения этой программы аргентинский флот возвращал себе первое место среди флотов стран Латинской Америки.

Чилийское морское министерство не могло остаться безучастным к столь амбициозным планам своего давнего соперника, и уже в 1908 г. в Вальпараисо начали разрабатывать собственную программу усиления флота. Утвержденная в 1910 г., после почти двухгодичного обсуждения, она предусматривала постройку двух линкоров, шести эсминцев и четырех подводных лодок.

При разработке технического задания на проектирование новых чилийских эсминцев одним из основных предъявляе-

мых к ним требований стало превосходство над аргентинскими кораблями. Основываясь на сведениях, полученных в 1909 г. от своих представителей в Лондоне, чилийское морское руководство определило основные элементы своих новых кораблей следующими: нормальное водоизмещение 900/1000 т, паротурбинная ЭУ со смешанным (уголь + нефть) отоплением, скорость хода не ниже 30 уз., 102-мм артиллерия главного калибра и 3 — 4 торпедных аппарата. Подобные корабли должны были без особого труда разделаться при встрече с 650-т аргентинскими эсминцами, не говоря о 450-т миноносцах.

Увы, в конце того же года из Европы начали поступать настораживающие известия. Корабли, заказ на которые Аргентина разместила в Англии на верфи

* Так, в 1908 г. в "программе 1907 года" дополнительно появились шесть 650-т эсминцев, число 450-т истребителей увеличилось до двенадцати, а от постройки малоэффективных миноносцев вовсе отказались. В следующем году число заказываемых кораблей было решено сократить до 12, одновременно увеличив их водоизмещение.

«Кэммелл Лэрд», оказались гораздо крупнее, чем первоначально предполагалось. Вскоре стало окончательно ясно, что касательно эсминцев программа Аргентины претерпела существенное изменение: вместо 650/450-т, на верфях Англии, Германии и Франции велась подготовка к постройке двенадцати 900/1000-т кораблей. Они не только не уступали, но кое в чем и превосходили чилийские эсминцы, которые еще даже не были заказаны, а существовали в виде техзадания на проектирование!

В сложившейся ситуации чилийское морское ведомство пошло по пути, опробованному еще в 1902 г., когда для борьбы с многочисленными аргентинскими броненосными крейсерами в Англии были заказаны два быстроходных броненосца умеренного водоизмещения («Конститусьон» и «Либертад»). Индивидуально каждый из них был гораздо сильнее аргентинцев и мог без особого риска вести бой сразу с несколькими из них. Кроме того, хотя стоимость постройки одного броненосца оказывалась соизмерима со стоимостью двух крейсеров, затраты на его содержание в ходе службы, по сравнению с теми же крейсерами, ожидалось заметно меньшими, что для испытывающей финансовые затруднения Чили имело немаловажное значение. Хотя по ряду причин упомянутые броненосцы так и не попали в Чили, подобный подход к комплектованию флота из боевых единиц, имеющих заметное превосходство над своими более многочисленными соперниками, был применен чилийцами и в программе 1910 г., по крайней мере в отношении эсминцев.

В 1911 г. чилийский парламент выделил ассигнования на постройку двух первых эсминцев из шести предусмотренных программой. Заказ на все корабли разместили в Англии, на верфи «Уайт», предоставив последней полную свободу в проектировании. Оговаривались лишь несколько позиций: верхняя граница водоизмещения, возможность ведения артиллерийского огня на оба борта одновременно, скорость хода и условия обитаемости. 9.11.1911 состоялась закладка головного корабля серии — «Альмиранте Линч». Спустя месяц начались работы на «Альмиранте Конделл».

В военно-морских кругах мира эти корабли произвели сенсацию. Уайту удалось спроектировать весьма оригинальные 1430-т (нормальное водоизмещение) корабли, нечто среднее между скаутом (разновидность легкого крейсера, появившаяся в начале века и предназначенная для ближней разведки при эскадере и лидирования флотилий миноносцев) и эсминцем. К первым чилийцы прибили-

вались составом вооружения (шесть 102-мм орудий, расположенных побортно — столько же, сколько на английских 3300-т скаутах типа «Бодицея» программы 1907 г.), размерами, силуэтом и составом вспомогательного оборудования, ко вторым — скоростью хода (31 уз.).

Головной «Альмиранте Линч» сошел на воду 28.9.1912, а 12 месяцев спустя приступил к испытаниям. В конце года на 6-часовых ходовых испытаниях он превысил контрактную скорость, достигнув 31,8 уз. В январе 1914 г. был закончен постройкой второй корабль, также превысивший на испытаниях контрактную скорость. Оба эсминца начали готовиться к переходу в Чили. Часть штатного оборудования еще не была готова (в частности, дальномеры), но чтобы не задерживать корабли в Европе, недостающее оборудование решили отправить отдельно, по готовности. «Альмиранте Линч» и «Альмиранте Конделл» вышли из Саутгемптона 7.2.1914, прибыв в Вальпараисо спустя два с половиной месяца, 22.4.1914.

К строительству 3-го и 4-го кораблей («Альмиранте Симпсон» и «Альмиранте Гони») для чилийского флота на верфи «Уайт» приступили в 1913 г., а в начале следующего года заложили 5-й и 6-й («Альмиранте Вилиамс Ребольеда» и «Альмиранте Риверос»). Они должны были полностью повторить корабли первой серии — единственное отличие заключалось в переносе средней пары 102-мм орудий на 13 шпаций в нос (47 шп.), за счет чего последние поднимались на палубу полубака и получали несколько лучшие углы обстрела в носовом секторе и меньше зависели от погодных условий.

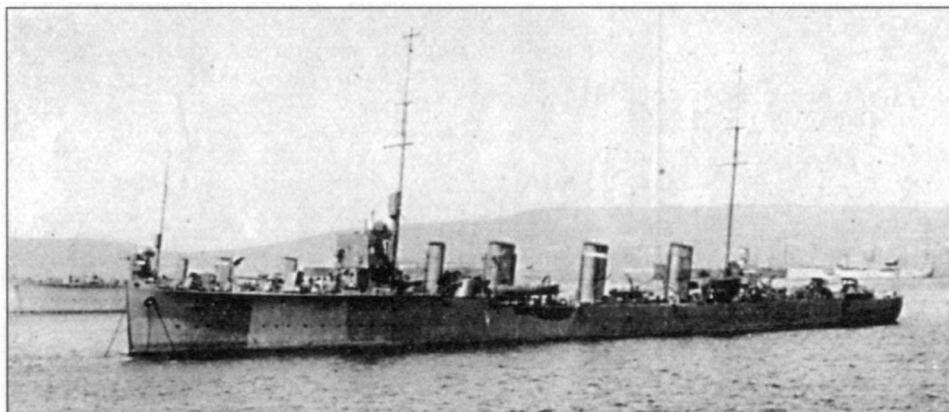
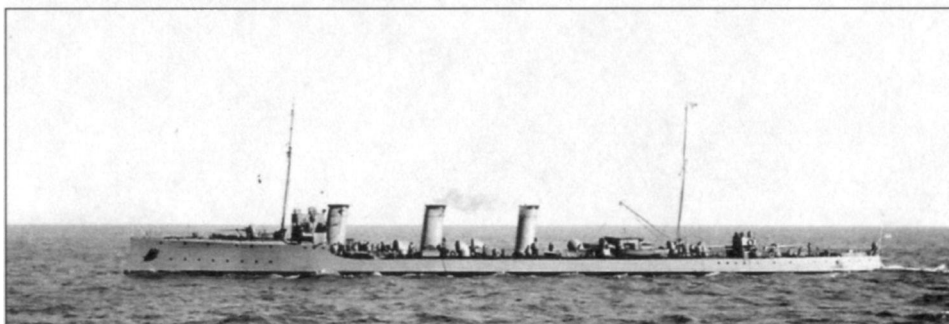
«Альмиранте Симпсон» и «Альмиранте Гони» спустили на воду в первой половине 1914 г., 26 февраля и 25 мая соответ-



Спуск на воду лидера «Альмиранте Конделл»

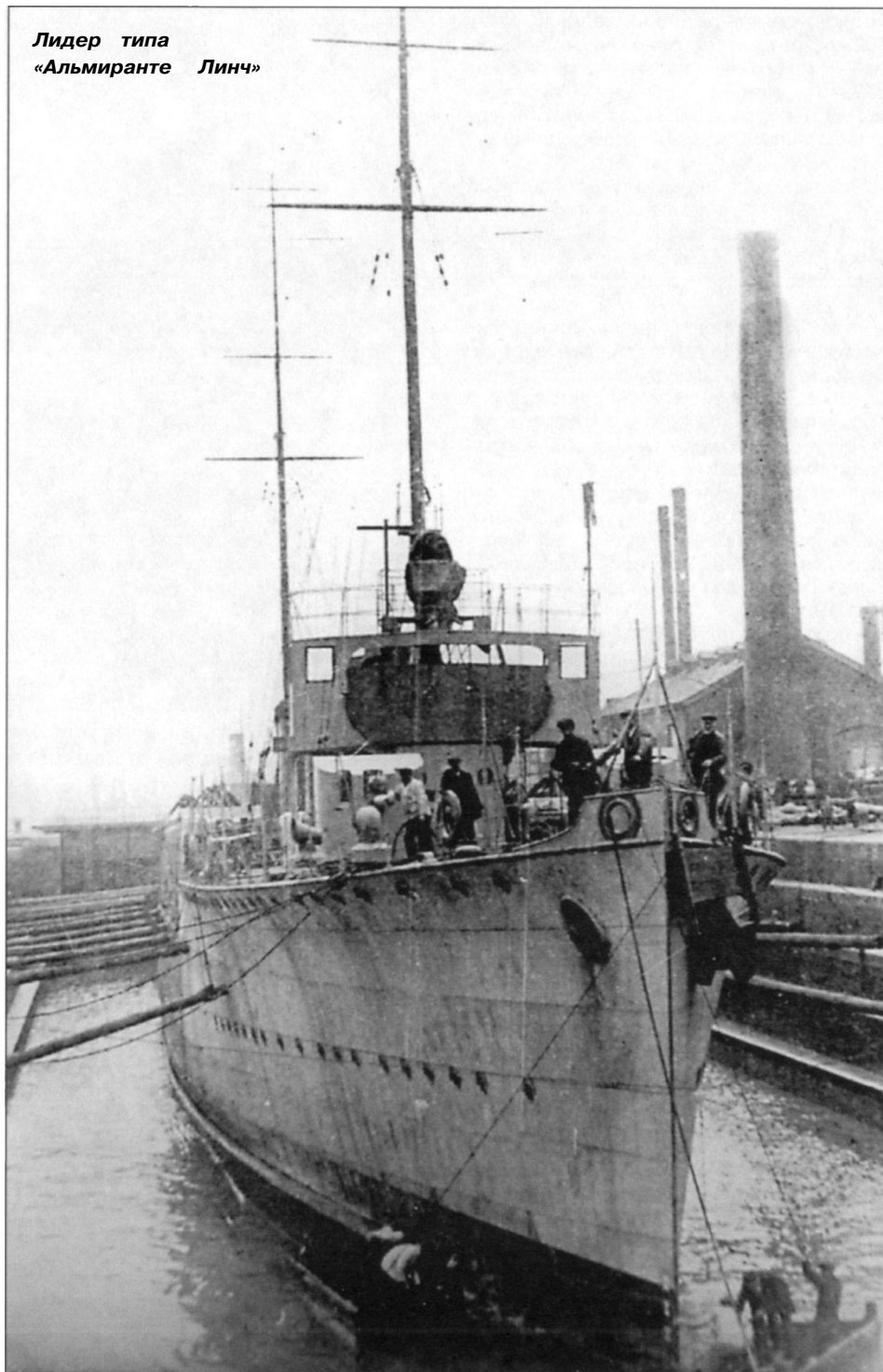
ственно. Ожидалось, что в начале осени они будут закончены постройкой и в конце года уйдут в Чили. Увы, разразившаяся в августе 1914 г. Первая мировая война отодвинула их появление в Вальпараисо на долгие шесть лет, проведенные этими кораблями под английским флагом.

Дело в том, что на момент объявления Первой мировой войны в составе огром-



Справа вверху, вероятный противник — аргентинский эсминец «Ла Плата». Справа внизу: «Альмиранте Конделл» и «Альмиранте Линч» (на заднем плане) в Вальпараисо.

**Лидер типа
«Альмиранте Линч»**



ного английского флота числился всего один лидер («Свифт»). Предусмотренные программой 1913/14 г. два корабля этого класса типа «Лайтфут» ожидалось не ранее второй половины 1915 г. В то же время на верфи «Уайт» стояли в практически полной готовности чилийские «Альмиранте Симпсон» и «Альмиранте Гони». Они были незамедлительно перекуплены английским Адмиралтейством у чилийского правительства, переименованы в «Фолкнор» и «Брок» соответственно и уже 6.8.1914 перешли на верфь ВМС в Портсмуте для проведения работ по дооборудованию до английских стандартов и подготовке к испытаниям.

В середине сентября решилась судьба находящихся на стапелях «Альмиранте Вилиамс Ребольедо» и «Альмиранте Риверос», которые также были перекуплены и переименованы в «Боту» и «Типперери» соответственно.

Описание конструкции

Корпус лидеров набирался по традиционной для кораблестроения того времени поперечной схеме со шпацией 0,53 м (1'9"), имел одну сплошную палубу — верхнюю, в носу и корме шла нижняя палуба (фактически платформа). Интересной особенностью кораблей стало сту-

пенчатое сопряжение верхней палубы в районе среза полубака (53 шп.), где она понижалась почти на 1 м, что позволило несколько снизить «верхний» вес. Полубак, протяженностью около 28 м, имел заметный подъем в направлении форштевня. Корпус делился водонепроницаемыми переборками на 21 отсек, наибольшими из которых были три котельных (каждое — длиной 12,3 м) и одно машинное (длина — 13,9 м) отделения, расположенные линейно. В носу и корме большинство переборок доходило лишь до уровня нижней палубы. К существенному недостатку проекта можно отнести отсутствие двойного дна — исключение составляли лишь котельные и машинные отделения, но и в последних ближе к бортам двойное дно сходило на нет.

«Альмиранте Линч» оснащался балансирующим рулем площадью 6,5 м². Рулевая машина имела основной электрический и вспомогательный ручной приводы.

Для достижения 31-уз. скорости проектом предусматривалась трехвальная паротурбинная установка суммарной мощностью 30 000 л.с. До чилийских кораблей машины такой мощности имел лишь один эсминец в мире — построенный в 1909 г. английский «Свифт». При этом стремительный прогресс в области турбиностроения позволил на чилийских кораблях дробить мощность всего на три вала, в то время как на «Свифте» пришлось прибегнуть к четырехвальной схеме. Еще более разительно отличался общий вес ЭУ «Свифта» и «Альмиранте Линч»: на первом — 916 т, на втором — 563 т. При этом несмотря на равную со «Свифтом» мощность и меньшее водоизмещение, в проекте «Альмиранте Линча» предусматривалась умеренная скорость, что объяснялось более полными обводами корпуса в оконечностях для повышения их плавучести и компенсации веса вооружения.

Трехвальная ПТУ Парсонса включала работающую на средний вал турбину высокого давления (со ступенью крейсерского хода) и две турбины низкого давления (со ступенями заднего хода), приводившими во вращение крайние валы. По проекту скорости 31 уз. при нормальном водоизмещении соответствовала частота вращения валов 600 об./мин. Пар для турбин вырабатывали 6 паровых водотрубных котлов системы Уайт-Фостера (давление пара 15,4 кг/см²), расположенных в по два в трех котельных отделениях. Дымоходы от шести котлов выводились в четыре дымовых трубы: в первую и четвертую — по одному, а во вторую и третью — по два котла. Т.к. было выбрано смешанное угольно-нефтяное (нефть впрыскивалась для быстрого поднятия пара) отопление котлов, во всех трех КО размещались бортовые угольные ямы общей емкостью 427 т. Благодаря их наличию котлы имели некоторую защиту от попаданий снарядов малого калибра и осколков (правда, только при наличии в ямах достаточного количества угля). 83-т запас нефти хранился в топливном танке, расположен-

ном в отсеке, примыкающем к первому котельному отделению. Во избежание воздействия высокой температуры, источником которой являлось котельное отделение, между последним и топливным танком располагался 0,53-м коффердам (с чисто формальной точки так же являющийся водонепроницаемым отсеком).

Особое внимание в проекте чилийских кораблей было уделено условиям обитаемости — электрические калориферы и рефрижераторная установка (располагалась в отсеке, примыкающем к первому котельному отделению) обеспечивали одинаково комфортные плавание в антарктических и тропических широтах.

Вооружение «Альмиранте Линча» и «Альмиранте Конделла» включало шесть 102-мм орудий главного калибра, расположенных побортно; первая пара стояла на полубаке (27 шп.), вторая — в районе первой дымовой трубы за срезом полубака (60 шп.) на низкой платформе, третья — в корме (167 шп.), так же на платформе. Все орудия имели механическую (электрическую) подачу боеприпасов из носового (для 4-х орудий) и кормового (для 2-х орудий) погребов. Система управления огнем впервые включала два дальномера с базой 2,13 м (т.н. 7-футового типа). 102-мм орудия дополняли четыре 7,7-мм пулемета «Максим» на верхней палубе в средней части корпуса. Торпедное вооружение по проекту состояло из трех двухтрубных 450-мм аппаратов: №1 — между второй и третьей дымовыми трубами (83 шп.), №2 — между второй и третьей дымовыми трубами (106 шп.) и №3 — за кормовой надстройкой (144 шп.). Поскольку к моменту окончания постройки торпедные аппараты еще не были готовы, и их пришлось временно заменить одинарными того же калибра.

Корабли несли по 6 плавсредств — 24-футовым моторным катером, двумя 25-футовыми вельботами, двумя 24-футовыми гичками и 16-футовой дингой.

Модернизация под «британский стандарт»

С августа по сентябрь 1914 г. «Брок» и «Фолкнор» прошли модернизацию на верфи в Портсмуте. Из-за большой потребности в этих кораблях пришлось ограничиться лишь самым необходимым: для уменьшения задымления мостика на 6 футов (1,8 м) удлинени первую дымовую трубу; установили новую радиостанцию «тип 2» и полуторафунтовый зенитный «пом-пом» на крыше рубки между второй и третьей дымовыми трубами; площадь руля увеличили, как и мощность рулевой машины. Незначительно изменилось внутреннее расположение кают из-за увеличенного почти на 30 чел. экипажа. По этой же причине офицерский камбуз вынесли на верхнюю палубу, поместив его у основания четвертой дымовой трубы. Вместо запроектированных 450-мм торпедных аппаратов в диаметральной плоскости корабли получили четыре однострунных 533-мм ТА, смещенных к бортам: №1 (левого борта) и №2 (правого борта) в районе 111 шп., №3 (левого борта) — 145 шп.

Результаты испытаний

	дата	мощность	скорость	об ./мин	водоизмещение
«Альмиранте Линч»*	1913		31,8 уз.		
«Альмиранте Конделл»*	1913		33,4 уз.		
«Фолкнор»**	1914			551,1	1573
«Брок»*	9.1914	30 096***	29,908 уз.	592,4	1700
«Брок»*	1914	29413	28,348 уз.	577	1900
«Бота»**	1915		30 уз.****	590	1670
«Типперери»**	1915			603	1628

* 6-часовые испытания; ** 4-часовые испытания; *** использовалось только угольное отопление; **** по лагу.

и №4 (правого борта) — 155 шп. Из-за возросшего в результате модернизации «верхнего» веса (в частности, новых ТА) пришлось наполовину срезать грот-мачту и уменьшить число плавсредств, отказавшись от одного из вельботов.

В сентябре работы на «Фолкноре» и «Броке» были завершены. С целью скорейшего ввода в строй Контролер Адмиралтейства приказал подвергнуть ходовым испытаниям по полной программе (6-часовые при нормальном водоизмещении и 2-часовые при полном) только «Брок». Остальные корабли предполагалось испытывать по упрощенной программе, ограничившись 4-часовыми испытаниями. В первых числах октября, после проведения пристрелки торпед, «Брок» прошел 6-часовые испытания на мерной миле. При водоизмещении 1700 т (запас угля — 250 т, несколько больше нормального запаса) он смог показать среднюю скорость лишь 29,9 уз., недобрав более узла до контрактной, хотя мощность при этом соответствовала спецификации (30 096 л.с.). При полном водоизмещении скорость падала до 28,3 уз. Столь разительное отличие по сравнению с итогами испытаний «Альмиранте Линча» объясняется как строительной перегрузкой «Брока», так и достаточно «тепличными» условиями, при которых «Линч» показал свои 31 уз. Водоизмещение последнего лишь незначительно превышало стандартное и составляло чуть более 1500 т. Кроме того, на «Броке» во время пробегов не использовалось нефтяное отопление. Неприятным открытием стала посредственная маневренность корабля — при 28,5-уз. ходе и положении руля 35° на борт диаметр циркуляции составлял 927 м (левый) и 791 м (правый) (выдвиг на циркуляции соответственно 645 и 378 м)*. Для сравнения — более крупный «Свифт» имел диаметр циркуляции на 33,5-уз. ходу 619 м (левый) и 700 м (правый) (выдвиг на циркуляции соответственно 503 и 622 м).

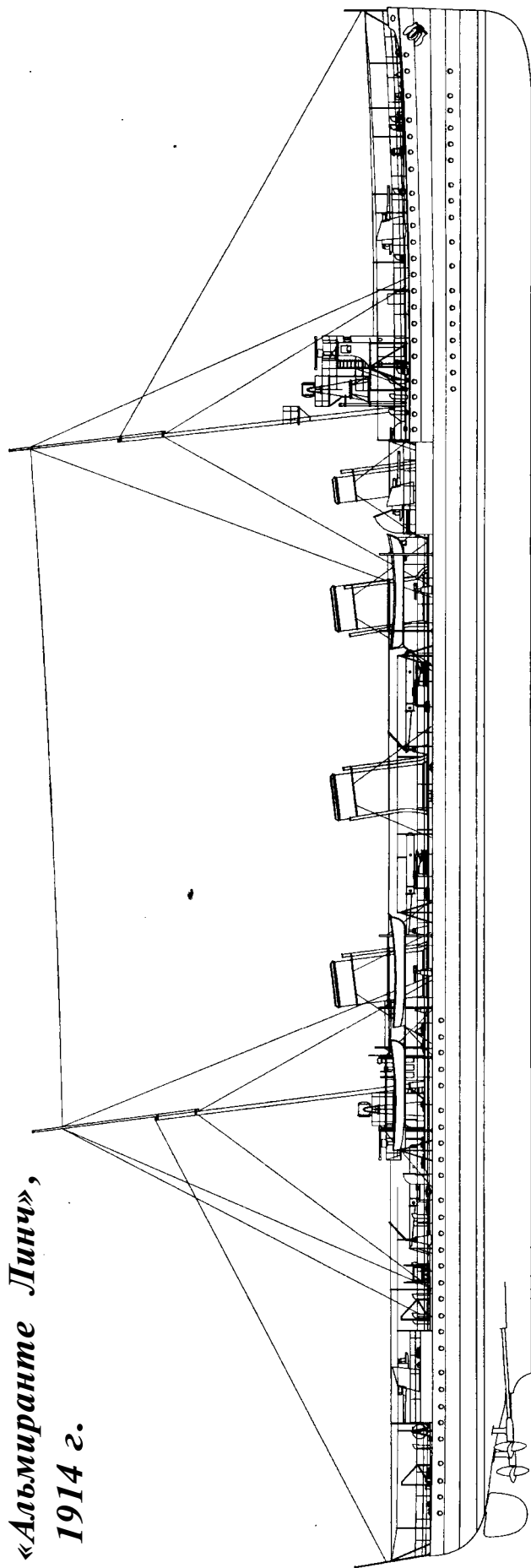
Результаты ходовых испытаний заставили Адмиралтейство отказаться от плана использовать один из бывших чилийцев («Фолкнора») в качестве лидера 3-й флотилии эсминцев (корабли типа «L» с 29-уз. ходом), направив обоим вторыми лидерами в 1-ю и 2-ю флотилии, которые были укомплектованы более тихоходными эсминцами.

Поскольку «Фолкнор» и «Брок» по ряду позиций не соответствовали требовани-

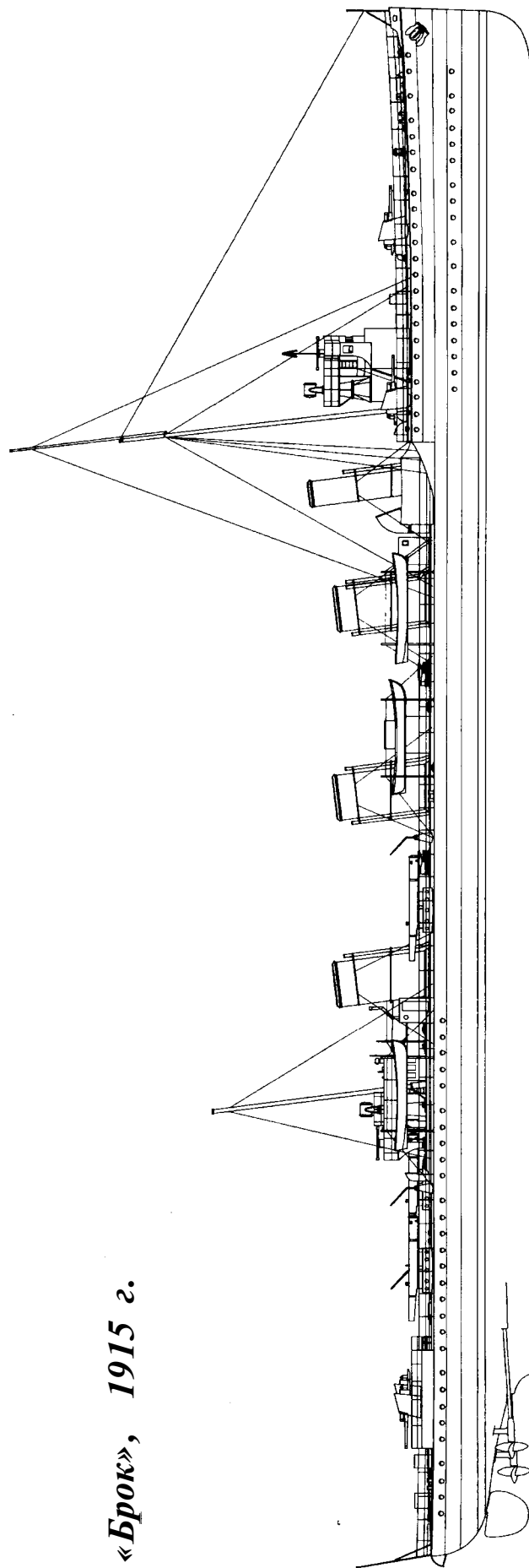
ям Адмиралтейства, предъявляемые к лидерам эсминцев, проект двух последних кораблей, находящихся на стапелях верфи «Уайт», решено было подвергнуть серьезной переработке. В ряду претензий Адмиралтейства к бывшим чилийцам в первую очередь отмечался неоправданно слабый бортовой залп, в котором не могла участвовать половина орудий ГК (напомним, что подобная схема расположения артиллерии ГК была вызвана желанием заказчика обеспечить возможность вести бой на оба борта). К недостаткам кораблей типа «Брок» относили и преимущественно угольное отопление котлов, от которого в Англии отказались еще на кораблях программы 1909/10 г. (тип «Н»), начиная с которых все эсминцы этой страны имели чисто нефтяное отопление. По оценкам департамента главного кораблестроителя, руководимого Д'Эйнкортом, при переводе «Боты» и «Типперери» с угля на нефть их скорость могла быть повышена как минимум на один узел, на несколько сот миль повышалась дальность плавания экономичным ходом (15 уз.), не говоря уже о значительном сокращении экипажа (за счет ликвидации штата кочегаров) и улучшения условий службы за счет отсутствия утомительных угольных погрузок. К сожалению, решение вопроса о переводе кораблей на чисто нефтяное отопление затянулось, что, в конечном итоге не позволило реализовать эту идею — к концу 1914 г. «Бота» и «Типперери» находились уже в столь высокой степени готовности к спуску на воду, что любая перепланировка внутренних помещений привела бы к неоправданному увеличению стапельного периода. Пришлось ограничиться изменениями в расположении вооружения, хотя его общий состав остался практически таким же, как и на «Броке». На «Боте» и «Типперери» в носу и корме стояло лишь по одному 102-мм орудии вместо двух на предыдущей паре, высвободившиеся два орудия ГК поместились побортно за кормовой надстройкой. Благодаря подобному расположению бортовой залп повышался на одно орудие и сравнивался с английскими лидерами специальной постройки типа «Лайтфут». Однотрубные ТА, использо-

* Столь разительные отличия для правой и левой циркуляции заключаются в использовании трехвальной схемы.

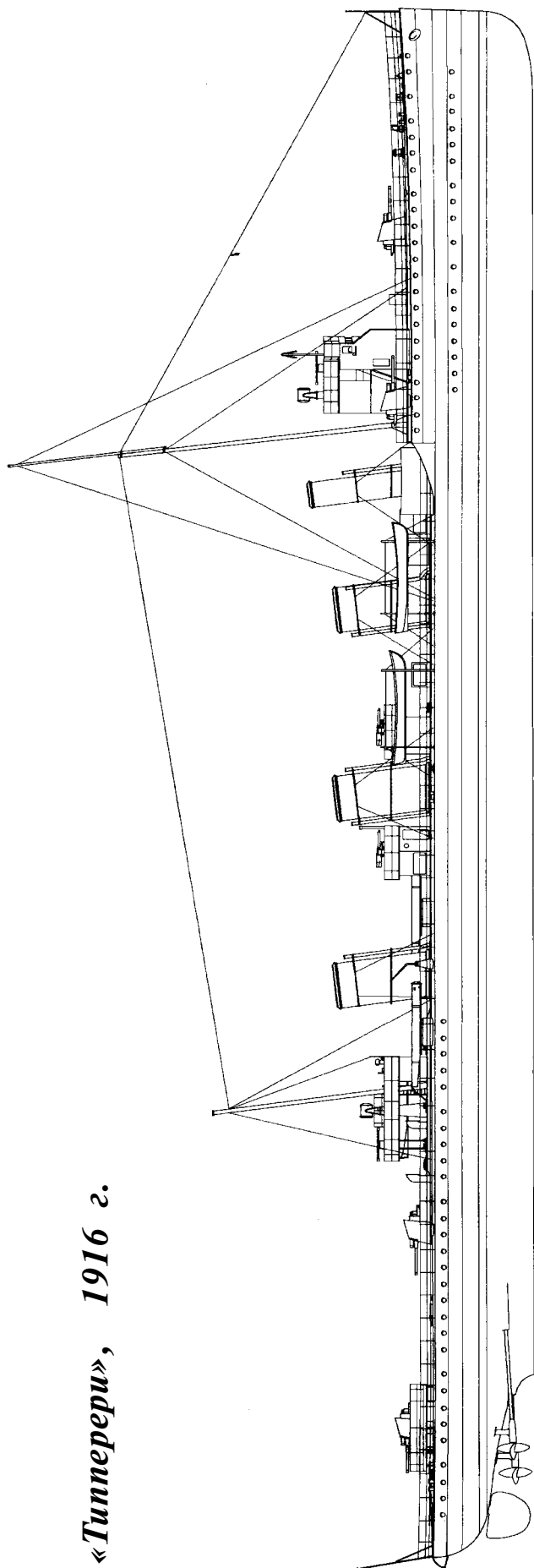
**«Альмиранте Линч»,
1914 г.**



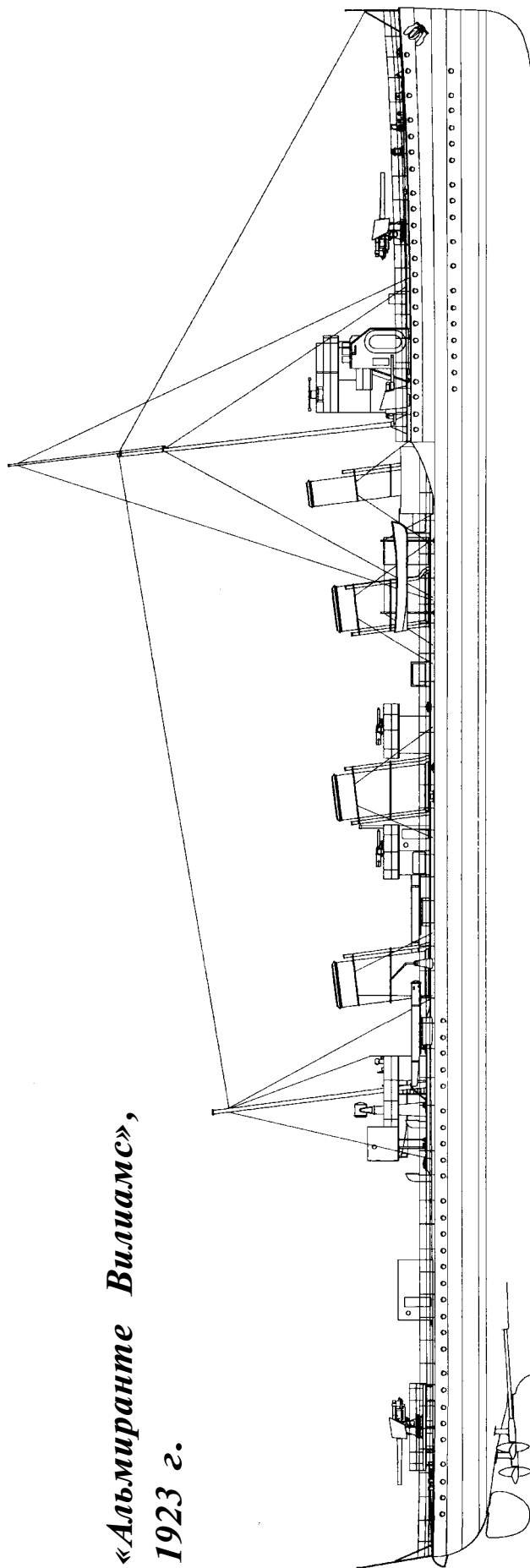
«Брок», 1915 г.

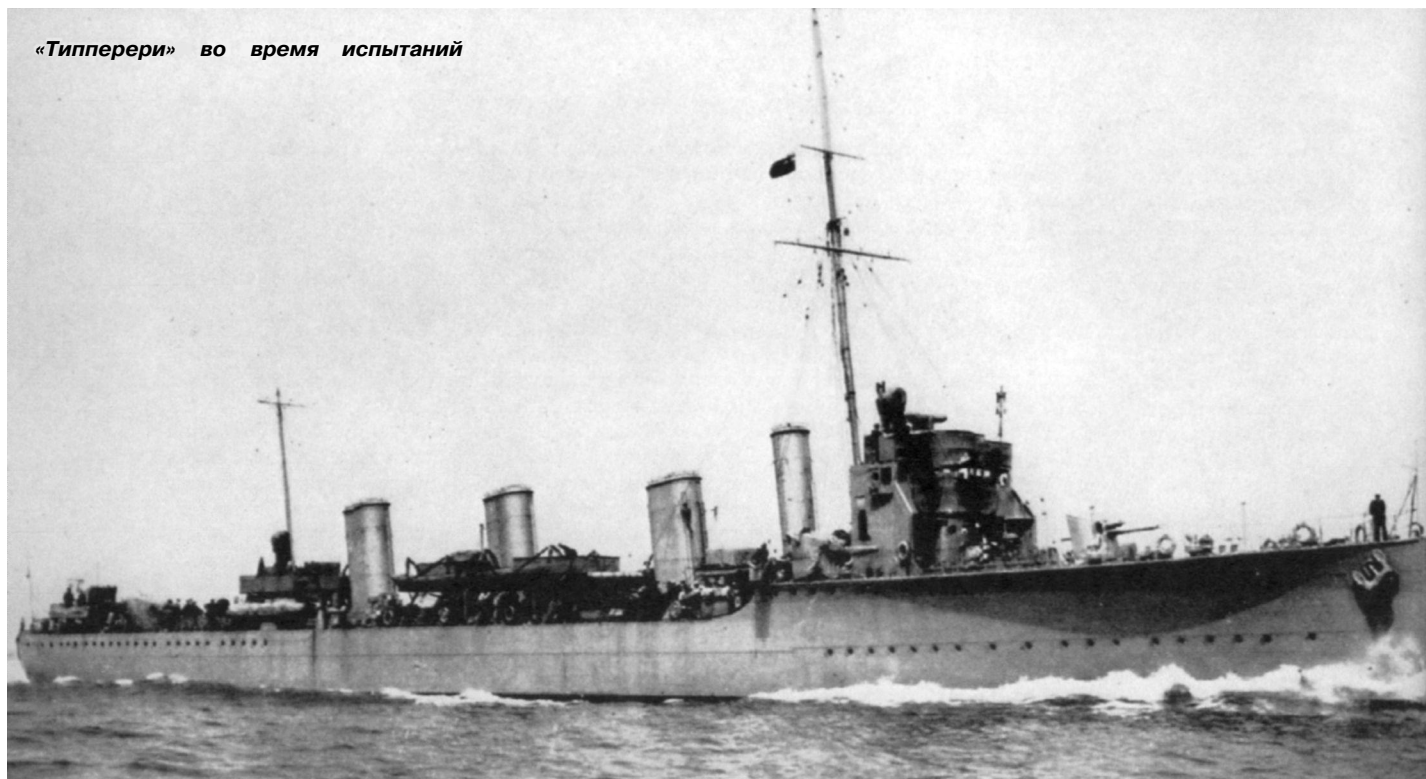


«Типперери», 1916 г.



*«Альмиранте Вилиамс»,
1923 г.*





вавшиеся на первых двух кораблях, были заменены на два двухтрубных того же калибра, что и позволило высвободить место на верхней палубе для иного расположения 102-мм орудий. Между третьей и четвертой дымовыми трубами смонтировали второй полуторафунтовый зенитный «пом-пом». Кроме того, вновь изменился состав плавсредств — исчез моторный катер, но вновь появился второй вельбот.

Работы на обоих кораблях велись весьма интенсивно — спущенные на воду в конце 1914 — начале 1915 г. «Бота» и «Типперери» были переданы флоту в марте и июне 1915 г. соответственно. Быстрота достройки кораблей отчасти объясняется тем, что по решению Адмиралтейства на них не была выполнена теплоизоляция и зашивка внутренних помещений. Испытания также проводились по сокращенной программе — скорость на 4-часовом пробеге «Боты» замерялась лагом и составила около 30 уз. при 590 об./мин. Хотя при подобном способе измерения скорости существует вероятность существенной погрешности (в некоторых случаях более узла), в данном конкретном случае результат вполне сопоставим с испытаниями «Брока» — последний развил 29,9 уз. при 592 об./мин. В обоих случаях водоизмещение составляло около 1700 т.

Военные модернизации

Уже после сдачи флоту на всех четырех кораблях не совсем удачные полуторафунтовые «пом-помы» заменили на более совершенные 2-фунтовые (при этом на «Броке» и «Фолкноре» их число довели до двух). В 1917 г. на оставшихся трех кораблях демонтировали прожектор с носо-

вой надстройки, переставив на его место 7-футовый дальномер. По некоторым сведениям, одновременно корабли получили приборы управления огнем, аналогичные стоящим на эсминцах типа «V».

Во второй половине 1916 г. в Адмиралтействе было выдвинуто предложение переоборудовать бывшие чилийские лидеры в минные заградители по типу удачно действовавшего в Ютландском сражении лидера — минзага «Эбдайл». Проект переоборудования, подготовленный главным кораблестроителем в конце 1916 г., предусматривал размещение на корабле 80 мин при одновременном снятии всех ТА и кормовых 102-мм орудий. Для проведения работ даже успели выбрать «Боту» и «Фолкнор», однако при обсуждении проекта на Совете Адмиралтейства он был отклонен из-за опасения за остойчивость.

В марте 1918 г. на проходящем ремонт «Броке» четыре концевых 102-мм орудия сняли и заменили двумя 120-мм орудиями на станках CP.VI. Первоначальные планы полностью сменить вооружение на шесть 120-мм оказались трудновыполнимы по той же причине, по которой не удалось переоборудовать эти лидеры в минные заградители — ожидаемая перегрузка в 15 — 20 т опасно снижала остойчивость. Уже после окончания боевых действий, в 1919 г. перевооружение, аналогичное «Броку», провели на «Фолкноре» и «Боте».

Служба

Как уже упоминалось, «Фолкнор» и «Брок» начали свою карьеру вторыми лидерами* 1-й и 2-й флотилий эсминцев. «Типперери» вошел в состав 3-й флотилии, базирующейся на Гарвич, но нена-

долго — во второй половине 1915 г. во время одного из выходов корабль подорвался на mine и лишился хода. С помощью эсминца «Ларчер» «Типперери» был отбуксирован назад в Гарвич и находился в ремонте до начала 1916 г. С апреля 1916 г. до своей гибели в Ютландском сражении корабль служил флагманским кораблем командующего 4-й флотилии эсминцев. В качестве второго лидера при 4-й флотилии числился «Брок» (переведенный из 2-й флотилии после того, как она в 1915 г. ушла на Средиземное море). В составе 1-й флотилии «Фолкнор» в 1915 г. был сменен только что построенным «Ботой», а сам был причислен ко вновь сформированной 12-й флотилии.

В Ютландском сражении приняло участие только три бывших чилийских лидера, т.к. «Бота» в это время находился в плановом ремонте. «Типперери» являлся флагманом 4-й флотилии (командир флотилии — кэптен Уинтур), в состав которой в качестве второго лидера входил «Брок» (коммандер Аллен). Флотилия насчитывала 17 эсминцев типа «К»**. «Фолкнор» возглавлял 12-ю флотилию (командир флотилии — кэптен Стерлинг), состоящую из второго лидера «Марк-сман»*** и 14 эсминцев типа «М»****. Обе флотилии, и 4-я и 12-я, находились при главных силах Гранд Флита и, в со-

* Организация английских торпедных флотилий на начальном этапе Первой мировой войны предусматривала наличие двух лидеров — основного (или первого), вспомогательного (второго) и порядка 20 эсминцев. Как правило, в роли первого лидера использовался легкий крейсер. Флотилия организационно подразделялась на две полуфлотилии, каждая с лидером во главе.

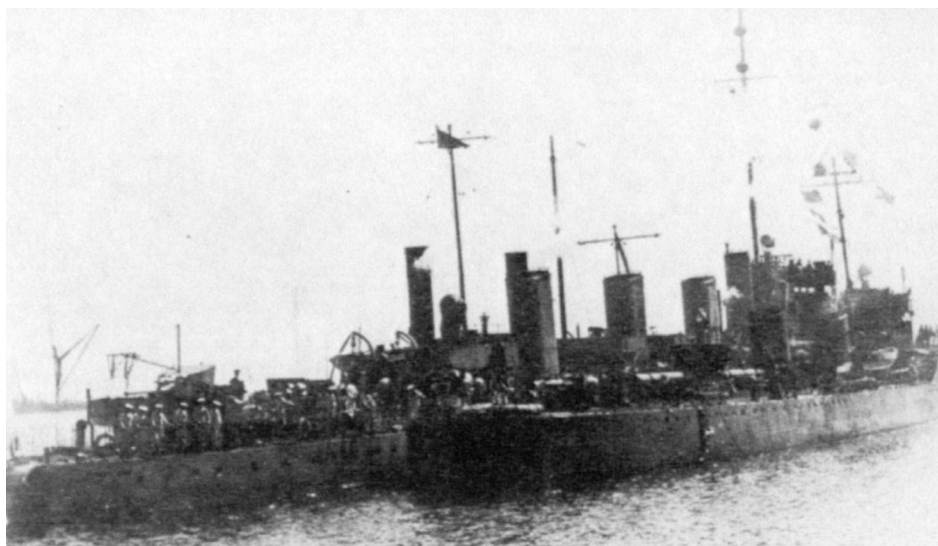
** Водоизмещение 935—957 т, скорость хода — 29 уз., вооружение три 102-мм орудия и два однотрубных ТА.

**Подорвавшийся на mine
«Типперери» возвращается в
Гарвич в сопровождении эсминца
«Ларчер», 1915 г.**

ответствии с походным ордером, образовывали завесу вокруг следующих шестью колоннами линейных кораблей (за исключением четырех эсминцев 4-й флотилии, которые были приданы линейным крейсерам адмирала Худа, действовавшим самостоятельно). Как известно, главные силы англичан, вступившие в огневой контакт с германским флотом всего за пару часов до окончания светового дня, не смогли до наступления ночи нанести своему противнику сколько-нибудь серьезного ущерба в артиллерийском бою. В ходе развертывания Гранд Флита в боевой порядок, чтобы не мешать линейным кораблям своим дымом, эсминцы завесы были вынуждены отвернуть в сторону, и до наступления темноты им не представилась возможность как-либо повлиять на развитие событий.

Опасаясь вступать в ночной бой, английское командование решило отложить сражение до утра, надеясь перехватить противника у входа в протраленные фарватеры в заполняющих Гельголандскую бухту минных полях. Таких фарватеров, ведущих в главную базу германского флота, существовало три, и английское Адмиралтейство приблизительно знало координаты входа в них. Два находились несколько южнее плавающего маяка Хорнс-Риф, но доступ к ним перекрывал находящийся между германским флотом и маяком Гранд Флит. Третий фарватер, проходящий вдоль северного побережья Голландии, находился от места боя слишком далеко, однако Командующий Гранд Флитом адмирал Джеллико послал Битти с его линейными крейсерами перекрыть и этот вход. С наступлением темноты Джеллико, считавший, что германский флот отходит почти строго на юг, повел свои корабли на SSO в расчете встретить противника южнее Хорнс-Рифа на рассвете 1 июня и продолжить бой. Однако столкновение произошло гораздо раньше. В наступившей темноте на английских кораблях не заметили, что германский флот лег на курс почти строго SO (133 градуса), быстро сходящийся с курсом Гранд Флита.

С наступлением сумерек британским эсминцам была дана команда занять положение в 5 милях за своими линейными кораблями. По непонятной причине они не только не получили приказ атаковать германский флот, но вообще не были поставлены в известность о его местоположении и общей обстановке. 56 эсминцев из состава 4-й, 9-й, 10-й, 11-й, 12-й и 13-й флотилий следовали пятью группами общим курсом 167 градусов со ско-



ростью 18 уз. Крайней справа находилась 11-я флотилия с легким крейсером «Кастор» во главе. Около 22.00 эта группа имела жаркую стычку с германскими легкими крейсерами. Т.к. на английском флагмане сразу была выведена радиостанция, он не успел отдать приказ своим эсминцам выйти в торпедную атаку. По этой же причине штаб Гранд Флита не сразу узнал, что германский флот вступил в контакт с замыкающими ордер английского флота эсминцами. Сообщение об этом достигло Джеллико лишь почти час спустя, совсем незадолго до того, как голова колонны германских линейных кораблей столкнулась с 4-й флотилией эсминцев (к этому времени ее состав уменьшился на пять единиц), следующей к западу от 11-й флотилии.

Флотилия шла растянутой кильватерной колонной с головным «Типперери». За ним следовали четыре эсминца 1-й полуфлотилии, далее второй лидер «Брок» и шесть эсминцев 2-й полуфлотилии. Около 23.10 с «Типперери» заметили на правом траверзе корабли, следующие сходящимся курсом. Предполагая, что это скорее всего корабли соседней 11-й флотилии, командир лидера лишь спустя двадцать минут, в 23.30, дал опознавательный сигнал, когда расстояние между колоннами уменьшилось всего до полумили. В этот самый миг судьба «Типперери» была решена. На неизвестных кораблях зажглись боевые прожектора, и на флагмана 4-й флотилии обрушился огонь 150-мм противоминного калибра шедших головными «Вестфалена», «Нассау» и «Рейнланда». Первый же залп попал в мостик «Типперери», уничтожив всех находившихся там. Второй разрушил главный паропровод, лишив корабль хода, вся кормовая часть корпуса окуталась паром. Загорелась нефть в носовом топливном танке. Лидер вышел из строя вправо (т.е. в сторону противника), быстро теряя ход, и окончательно остановился в 23.35.

В течении первых минут боя «Типперери» понес большие потери среди личного состава и был на грани гибели, однако неповрежденные кормовые 102-мм

орудия вели беглый огонь по германским дредноутам, правда без особой надежды нанести им сколько-нибудь заметный ущерб. На немецких кораблях вскоре погасили прожектора, но незадолго до этого с «Типперери» почти в упор выпустили две торпеды из торпедного аппарата правого борта, правда, безрезультатно. Хотя корабль продержался на плаву еще некоторое время, спасти из его команды удалось лишь 10 чел.

В это время остальные корабли 1-й полуфлотилии — «Спитфайр», «Спарроухок», «Гарленд» и «Контест» пытались отвлечь внимание противника от своего поврежденного флагмана, открыв частый огонь из 102-мм орудий и выпустив 5 торпед. Один из них, «Гарленд», направился к «Типперери», что бы оказать последнему посильную помощь. К сожалению, из-за неразберихи первых минут боя и отсутствия четких инструкций корабли 2-й полуфлотилии почти ничего не предприняли, что бы помочь своим товарищам. «Брук» нецеликом выпустил торпеду из торпедного аппарата правого борта и отвернул в сторону от противника, но вскоре вернулся на прежний курс. Остальные эсминцы полуфлотилии последовали за лидером, не открывая огня (за исключением концевой в колонне «Юнити», который обстрелял два корабля, принятые им за германские эсминцы) и не прибегнув к торпедам. Англичане лишились отличной возможности произвести массированный (не менее дюжины торпед) залп. Противники потеряли визуальный контакт.

Внезапное столкновение с английскими эсминцами вынудило головные корабли германской колонны повернуть более чем на 90 градусов. В ходе этого маневра шедший четвертым линкор «Позен» столкнулся с легким крейсером «Эльбинг», который впоследствии затонул.

Почти сразу после поворота, приведшего к гибели «Эльбинга», германский флот лег на прежний курс. Т.к. одновременно на прежний курс лег и «Брок» со своим дивизионом, уже спустя пять минут после потери контакта противники столкнулись вновь. Около 23.40 одновре-

*** Тип "Лайтфут", водоизмещение 1604 т, скорость хода — 34,5 уз., вооружение четыре 102-мм орудия и два двухтрубных ТА.

**** Водоизмещение 1025 т, скорость хода — 34 уз., вооружение три 102-мм орудия и два двухтрубных ТА.



**«Брок» вскоре после
вступления в строй**

менно увидевшие друг друга «Брок» и германский крейсер «Росток» дали опознавательные, после чего бой возобновился с новой силой. «Росток» быстро пристрелялся, к нему присоединились линкоры. Капитан «Брока» дал команду произвести выстрел из второго ТА правого борта и одновременно приказал изменить курс на 20 градусов влево. Во время перекладки руля корабль получил попадание, которое разрушило нижний мостик и вызвало сильные повреждения в носовом котельном отделении. Руль заклинило, торпеду выпустить не успели, в корабль один за другим попало еще несколько снарядов. В довершении всего, шедший вторым «Спарроухок» (потерявший свой дивизион и вступивший в кильватер «Броку» всего за несколько минут до этого) не сразу заметил поворот лидера и оказался у него под форштевнем. «Брок» врезался в эсминец в районе полубака почти под прямым углом, получив серьезные повреждения носовой оконечности. К счастью для обоих экипажей, германская колонна в очередной раз отвернула, и поврежденные корабли вскоре вышли из-под обстрела.

4-я флотилия, уже без своих вышедших из строя лидеров, еще раз вступала в контакт с германским флотом, в очередной раз безуспешно. К сожалению для англичан и к счастью для немцев, эсминцы Гранд Флита имели очень низкую подготовку для действия в ночных условиях, кроме того, как уже упоминалось, в ту ночь перед ними была поставлена всего одна задача — идти в пяти милях за своими линкорами. В результате слыша звуки боя и видя вспышки выстрелов и взрывов, идущие недалеко от 4-й флотилии другие английские эсминцы не сделали никакой попытки прояснить обстановку.

Тем временем германский флот упорно придерживался генерального курса SO, последовательно перекрещивавшегося с курсом английских минных флотилий, и это привело к тому, что в ходе ночи произошёл еще ряд столкновений между противниками.

Пожалуй, наибольший успех к англичанам мог прийти около двух часов ночи, когда в соприкосновение с Флотом Открытого моря вступила 12-я флотилия во главе с «Фолкнором». В 1.45 с него заметили корабли, идущие курсом SO, кото-

рые сразу были определены как германские. Командир флотилии кэптен Стерлинг на «Фолкноре» отдал приказ лечь на параллельный курс, увеличить ход до 25 уз. и приготовиться к торпедной атаке, но в этот момент противник отвернул, и контакт был потерян. Примерно предвставляя курс германской колонны, Стерлинг повел свои корабли строго на юг, намереваясь обогнать противника и лечь на встречный курс. В 2.00 «Фолкнор» повернул назад и почти сразу натолкнулся на немцев. Последние не сразу опознали в появившихся кораблях неприятеля, что позволило англичанам выйти в атаку и пустить первые торпеды до открытия огня («Фолкнор» пустил одну торпеду в «Кронпринц», вторую — в «Гроссер Курфюрст»). Из 12 торпед с четырех кораблей в цель попали две, обе в броненосец «Поммерн». Остальные германцы счастливо избежали попаданий, хотя в некоторых случаях это было чистой воды везением. Атака «Фолкнора» была поддержана далеко не всеми эсминцами флотилии, в противном случае потери Флота Открытого моря могли оказаться куда тяжелее.

Роль «Фолкнора» в Ютландском сражении не ограничивается храброй торпедной атакой — если бы сообщение, посланное Стерлингом на флагманский корабль Гранд Флита «Айрон Дюк» дошло до адресата, адмирал Джеллико мог исправить ошибку в оценке курса германского флота и конечной цели его маршрута. Когда Стерлинг выходил в атаку, немецкий флот уже прошел под кормой у Гранд Флита и находился восточнее, т.е. его путь к входному фарватеру у Хорнс-Рифа был свободен. Получи на «Айрон Дюке» сообщение с местом и курсом немецкого флота, у англичан еще оставалась возможность исправить свою ошибку, но увы — по непонятным причинам Джеллико так ничего и не узнал. Последствия известны — немцам удалось улизнуть.

Для бывших «чилийцев» результаты Ютландского сражения таковы. Погибший «Типперери» получил неустановленное число попаданий снарядов калибром от 88-мм до 150-мм и затонул почти со всем экипажем — погибло 185 из 195 человек, включая командира. «Фолкнор» повреждений не имел. В «Брок» попало девять снарядов, вызвавших большие разрушения, потери личного состава со-

ставили 47 человек убитыми и 36 — ранеными, т.е. более трети экипажа. Из всех поврежденных в ходе боя английских кораблей, «Брок» ремонтировался дольше всех — восстановительные работы на нем удалось завершить только 31.8.1916.

Ютландское сражение стало поворотной точкой в дальнейшей судьбе бывших «чилийцев». Комиссия Адмиралтейства, разбиравшая итоги боя и, в частности, действия эсминцев, пришла к неутешительному для кораблей типа «Брок» выводу об их непригодности для использования в качестве лидеров. Было обращено внимание на ряд игнорируемых ранее недостатков, таких, как низкая скорость, неудачное расположение торпедных аппаратов и архаичное для 1916 г. угольное отопление. Кроме того, гибель «Типперери» и тяжелые повреждения «Брока» выявили низкую живучесть этих кораблей. По итогам работы комиссии было принято решение о замене в Гранд Флите всех лидеров типа «Брок» типом «Паркер». Последние начали поступать на флот в конце 1916 г., и до этого момента «Брок», «Фолкнор» и «Бота» служили со своими флотилиями. С целью найти применение бывшим «чилийцам» в Адмиралтействе выдвигалось предложение переоборудовать корабли в минные заградители, однако от этой идеи отказались из-за опасения за их остойчивость. К тому же к этому времени для этих кораблей уже было найдено применение. Зимой 1916/17 г. они вошли в состав сил прикрытия знаменитого Дуврского патруля.

Основная задача эсминцев, базировавшихся на Дувр, заключалась в охране дрейфтеров, обслуживающих противолодочное заграждение. Это заграждение, известное как Дуврский барраж, препятствовало проходу подводных лодок через Ла-Манш в Атлантику. С принятием германским правительством в октябре 1916 г. решения о возобновлении использования подводных лодок против торгового судоходства роль подобной преграды на пути развертывания кайзеровских лодок заметно возросла. Германское морское руководство прекрасно понимало значение барража и предприняло ряд мер для нарушения его действенности. Так, весной 1916 г. была сформирована полуфлотилия эсминцев «Фландрия» (впоследствии развернутая во флотилию), базирующаяся на Остенде, а с осени того же года для действий перед входом в Ла-Манш начали выделять одну — две флотилии эсминцев из состава Флота Открытого моря. По замыслу германского руководства эсминцы этих флотилий должны были, помимо обстрела побережья, совершать быстрые налеты на барраж, топить дрейфтеры и немногочисленные корабли охранения и отходить до появления подкреплений противника. Опыт 1916 г. показал эффективность подобной тактики. Англичане потеряли несколько дрейфтеров и охранявших их эсминцев, не нанеся нападавшим почти никаких повреждений.

Для исправления ситуации состав сил прикрытия в конце 1916 — начале 1917 г.

был существенно усилен. Помимо лидеров типа «Брок» на Дувр начали базироваться новые эсминцы, к патрулированию больше стали привлекаться французские корабли. Вскоре это принесло первые результаты — 20.4.1917 произошел первый бой между германскими рейдерами и кораблями прикрытия барража, в котором победа (по крайней мере по очкам) оказалась на стороне англичан.

Вечером 20 апреля из Зеебрюгге для рейда в Дуврском проливе вышла группа из 12 эсминцев. Разделившись на два отряда, германские корабли обстреляли Дувр и Кале. На отходе отряд из шести эсминцев, который обстреливал Дувр, наткнулся на два лидера, «Свифт» и «Брок», патрулировавших на пути вероятного отхода противника.

Эти корабли вышли из Дувра около 20.00 и несли дозор у западного конца барража, между маяком Южный Гудвин и бум №5А. С лидеров видели отблески береговых батарей Дувра, отвечавших германским эсминцам, и знали о присутствии неприятеля. Вскоре поступило сообщение о вражеских кораблях, отходящих в их сторону. В 0.50 на «Свифте» обнаружили кильватерную колонну германских эсминцев, идущих на восток с большой скоростью. Противники сходились встречными курсами левыми бортами. Командир «Свифта» дал приказ увеличить ход до полного и положить руль лево на борт. «Брок» последовал за лидером. Оба корабля выпустили по одной торпедой в шедший предпоследним в германском строю G-85, одна из них попала, но чья — до сих пор не ясно. В это время «Свифт» открыл огонь из своего 152-мм бакового орудия. Вспышка от выстрела ослепила всех на мостике, и потерявший на несколько секунд управление корабль проскочил под кормой у G-42 и, продолжая циркуляцию влево, вышел на параллельный германской колонне курс, продолжая вести беглый огонь по противнику. Однако, получив большую пробоину в носу, он принял много воды, и его скорость стала быстро падать. В это время следующий за «Свифтом» «Брок» увидел справа по носу G-42. Капитан лидера Эванс скомандовал идти на таран. Удар пришелся германскому эсминцу позади второй дымовой трубы. Из-за большой скорости столкнувшихся кораблей (у G-42 — 30 уз., у «Брока» — 27 уз.) их начало поворачивать против часовой стрелки. Этого не учли поглощенные боем офицеры английского корабля, поэтому когда они увидели вражеский миноносец по правому борту, они приняли его не за G-85, а за совершенно новый корабль, видимо, идущий в колонне за только что тараненным ими G-42. В эсминец пустили торпеду, вторично попав в G-85. В результате этой неразберихи капитан «Брока» рапортовал о потоплении трех эсминцев: одного торпедой с левого борта, второго — торпедой с правого борта, третьего — тараном.

Освободившись от G-42, «Брок» принял попытку нагнать «Свифт», однако повреждения форштевня и главного паропровода вызвали сильное падение скорости. К тому же лидер горел в нескольких местах и имел в общей сложности 32 попадания. «Брок» направился к G-85, который несмотря на два торпедных попадания и близкую гибель открыл огонь по английскому кораблю из кормового 105-мм орудия. «Брок» выпустил по немцу несколько снарядов и торпеду. Стрельба прекратилась, но G-85 затонул лишь спустя некоторое время.

Последнее напряжение окончательно доконало поврежденный паропровод, и лидер лишился хода. К счастью, из Дувра подошла подмога, и «Брок» на буксире эсминца «Ментор» вернулся в базу. В ходе боя экипаж корабля потерял 21 человека убитыми и 36 — ранеными. Ремонт боевых повреждений занял два месяца.

Почти год спустя, ранним утром 21.3.1918 совместное англо-французское соединение, состоящее из четырех эсминцев с лидером «Бота» во главе, столкнулись с немецкими эсминцами, возвращавшимися после обстрела Дюнкерка. «Бота» таранным ударом разрезал пополам малый миноносец A-19. В результате столкновения на лидере оказалось поврежденным рулевое управление, он выкатился из кильватерной колонны и потерял свое соединение. Когда же спустя несколько минут на английском и французских кораблях увидели большой эсминец, следующий встречным курсом с потушенными огнями, он был расценен как немецкий, и с «Моррис» (Англия) и «Капитен Мель» (Франция) были пущены торпеды. «Бота» (а это был он) получил попадание в кочегарку и встал без хода. С большим трудом лидер на буксире был отведен в Дюнкерк.

* * *

После окончания войны «Брок», «Фолкнор» и «Бота» прошли восстановительный ремонт, в мае 1920 г. проданы Чили и переименованы в «Альмиранте Урибе», «Альмиранте Вилиамс» и «Альмиранте Риверос»*. Прибыв в том же году в главную базу Вальпараисо, они присоедини-

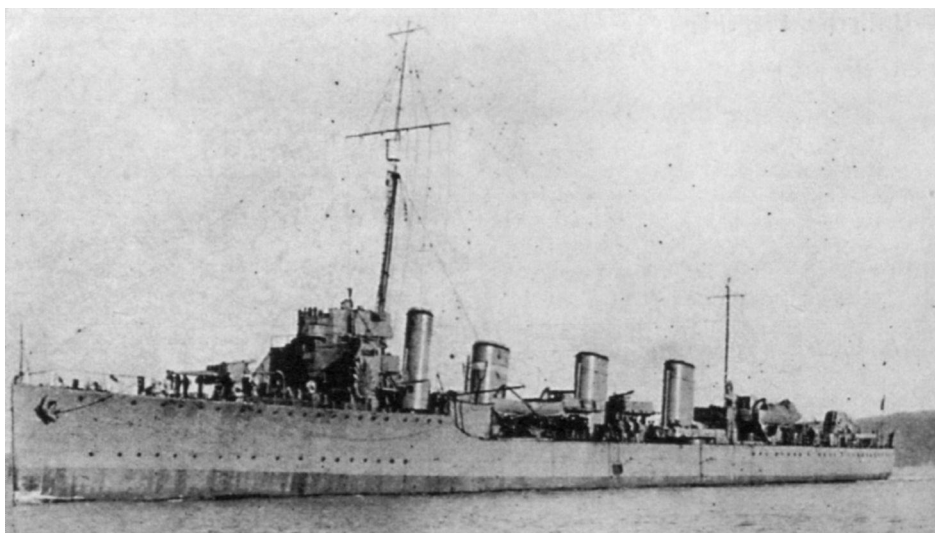
лись к «Альмиранте Линчу» и «Альмиранте Конделлу». Последние на протяжении прошедшей войны, являясь самыми современными боевыми единицами чилийского флота, осуществляли патрулирование прибрежной зоны. Так, в декабре 1914 г. «Альмиранте Конделл» заставил покинуть территориальные воды сохраняющей нейтралитет Чили германский легкий крейсер «Дрезден», который пытался укрыться в них после Фолклендского сражения.

Интенсивная служба в годы войны возвращенных Чили кораблей не прошла для них бесследно — к началу 30-х годов корпуса и машины «Альмиранте Урибе», «Альмиранте Ривероса» и «Альмиранте Вилиамса» оказались сильно изношенными, и в 1933 г. все три эсминца были исключены из списков флота. Первые два вскоре сдали на слом, а вот «Альмиранте Вилиамс» дотянул до 1937 г., когда корпус корабля был потоплен огнем главного калибра линкора «Альмиранте Латорре» во время артиллерийских стрельб.

Гораздо дольше прослужили оба первенца. В 1930 г. «Альмиранте Линч» и «Альмиранте Конделл» прошли капитальный ремонт**, в ходе которого старые 450-мм торпедные аппараты заменили двумя двухтрубными 533-мм. Одновременно с этим эсминцы получили современное зенитное вооружение — два спа-

* В отношении переименования кораблей при их вторичной передаче чилийскому флоту существует уже канонизированная версия, что «Брок» получил название «Альмиранте Урибе», «Фолкнор» превратился в «Альмиранте Риверос», а «Бота» — в «Альмиранте Вилиамс». В отношении «Брока» это не вызывает сомнений, однако с «Фолкнором» и «Ботой» все не так просто. Анализ имеющихся снимков этих кораблей позволяет с уверенностью прийти к заключению, что «Фолкнор» в чилийском флоте назывался не «Альмиранте Риверос», а «Альмиранте Вилиамс». Соответственно «Бота» получил название не «Альмиранте Вилиамс», а «Альмиранте Риверос». Откуда пошла эта ошибка, сейчас определить уже сложно, но, возможно, путаницу внес известный справочник «Jane», в разные годы присваивавший имя «Альмиранте Вилиамс» двум совершенно разным кораблям.

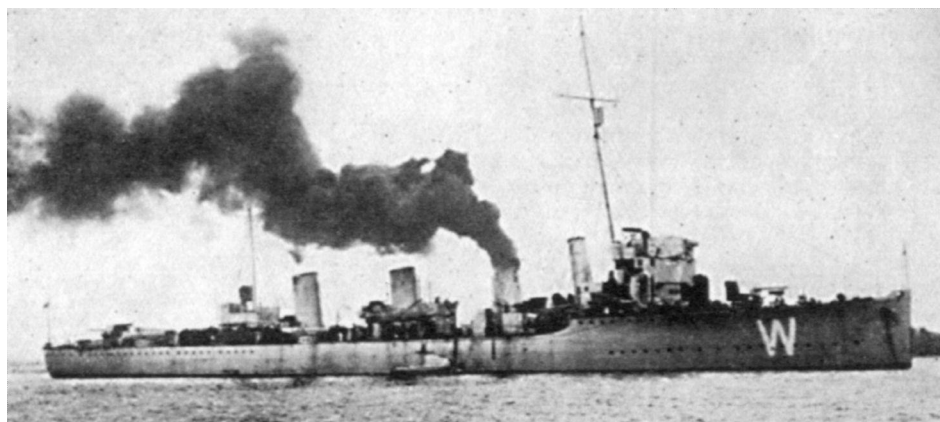
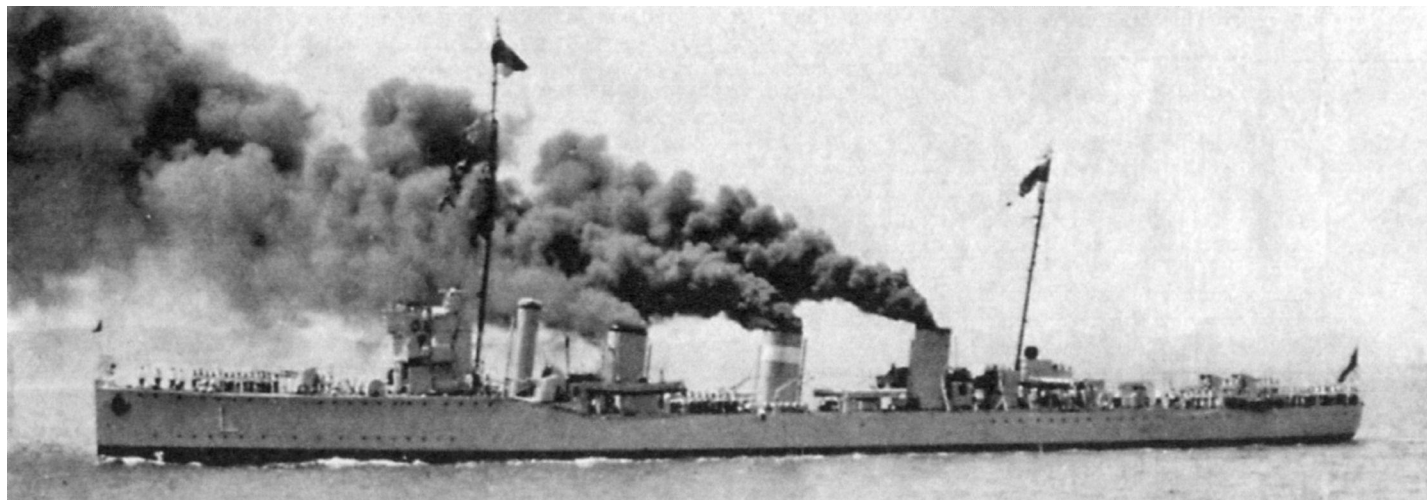
** По свидетельству некоторых источников, в это же время паровые котлы полностью перевели на жидкое топливо.



«Альмиранте Риверос», 1923 г.

"Almirante Lynch"
 "Almirante Condell"
 "Almirante Simpson" (с 8.1914 HMS "Faulknor", с 5.1920 "Almirante Williams")
 "Almirante Goni" (с 8.1914 HMS "Broke", с 5.1920 "Almirante Uribe")
 "Almirante Williams Rebolledo" (с 9.1914 HMS "Botha", с 5.1920 "Almirante Riveros")
 "Almirante Riveros" (с 9.1914 HMS "Tipperary")

закладка	спуск	вступ. в строй
9.11.1911	28.9.1912	1913
11.12.1911	27.1.1913	1.1914
1913	26.2.1914	10.1914
1913	25.5.1914	2.10.1914
1914	2.12.1914	30.3.1915
1914	5.3.1915	6.1915



Вверху: «Альмиранте Линч»
 после модернизации, 1934 г.
Внизу: «Альмиранте Вилиамс»,
 конец 1920-х, начало 1930-х гг.

ренных 12,7-мм автомата на увеличенной кормовой надстройке. В таком виде корабли встретили Вторую мировую войну. Как и за двадцать пять лет до этого, Чили придерживалась нейтралитета, и ее флот ограничивался патрулированием территориальных вод, в чем участвовали и «Альмиранте Линч» с «Альмиранте Конделлом». В конце 1941 г. их судьба имела некоторые шансы круто измениться — США, получившие в Перл-Харборе звонкую оплеуху и на время лишившиеся большей части линейного флота на Тихом океане, стали проявлять живой интерес к латиноамериканским дредноутам — в частности, зондировалась почва о возможности приобретения у Чили «Альмиранте Латорре» и нескольких эсминцев (правда, американцев в первую очередь интересовал дредноут, а не устаревший «скаут»). Как бы то ни было, ничего аме-

риканцы у своих латиноамериканских соседей так и не купили.

26.10.1944 на «Альмиранте Конделл» произошел взрыв одного из паровых котлов, в результате чего эсминiec был сильно поврежден. От восстановления морально и физически устаревшего корабля отказались, и он был поставлен на прикол, а 19.12.1945, одновременно со своим собратом исключен из списков флота. Вскоре «Альмиранте Линч» разобрали на металл, «Альмиранте Конделл» же последовал на разделку лишь в 1955 г.

Оценка проекта

Мореходные, с достаточно плавной качкой, позволяющей эффективно действовать артиллерии ГК в свежую погоду, сравнительно комфортабельные условия обитания экипажа делали «Линча» и «Конделла» опасными соперниками для своих собратьев по классу, с которыми они по первоначальному плану и должны были бороться. Если рассматривать эти корабли с точки зрения реализации первоначального задания, можно сказать,

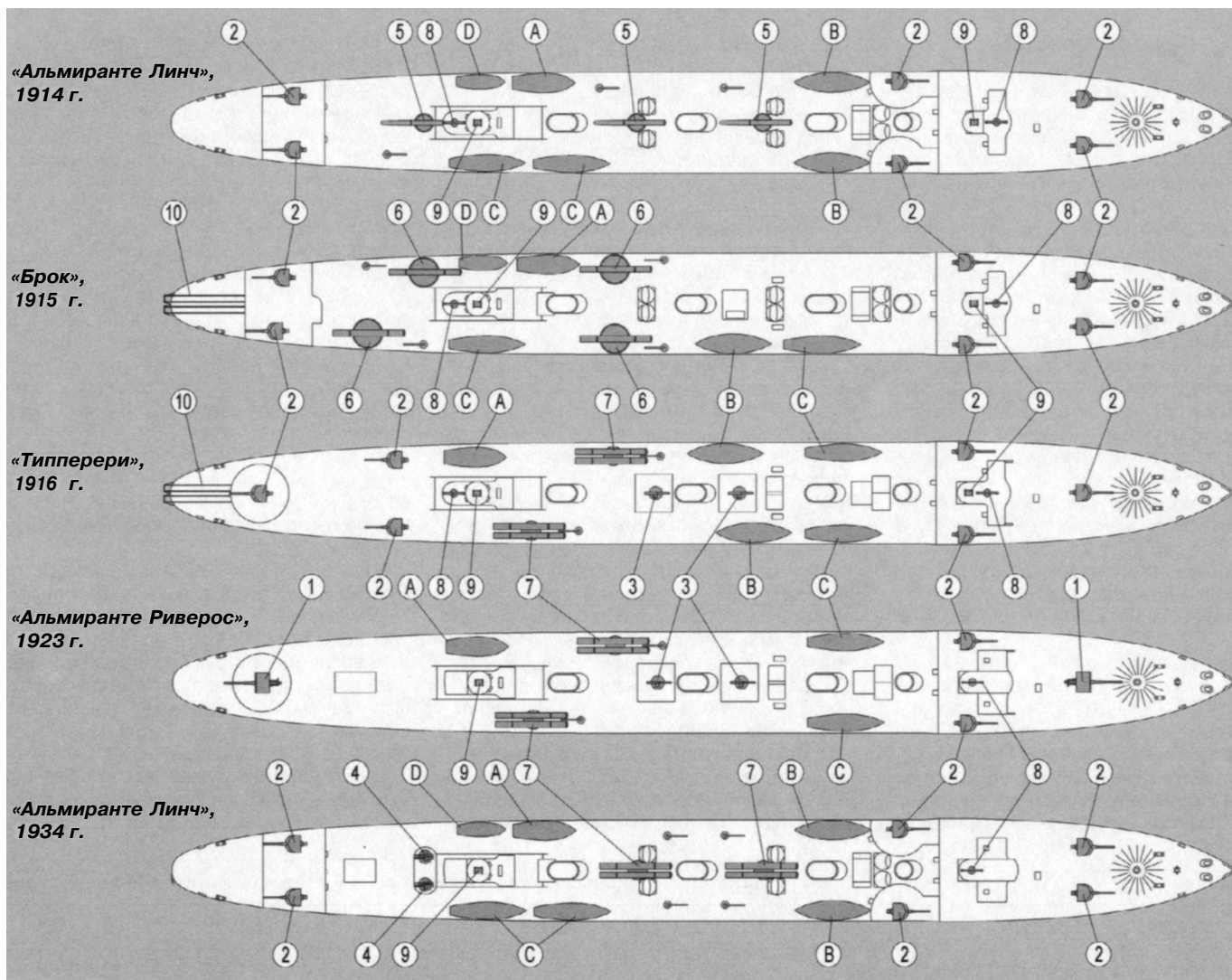
что Уайту удалось создать вполне удачный, а во многом — выдающийся проект. Пожалуй, «Линч» имел только один, правда, весьма существенный недостаток — фактическое отсутствие двойного дна в оконечностях (да и в районе ЭУ оно было далеко не полным), что лишь отчасти компенсировалось наличием широких бортовых угольных ям и продуманного разделения корпуса на водонепроницаемые отсеки под нижней палубой. Однако попавшим волею судьбы в английский флот бывшим чилийским эсминцами пришлось играть роль лидеров — роль, для которой они совершенно не годились. Нерациональное расположение артиллерии, угольное отопление котлов (напомним, что бывшим чилийцам пришлось действовать совместно с эсминцами, имевшими чисто нефтяное отопление), посредственная маневренность — эти недостатки отмечались специалистами Адмиралтейства еще при оценке кораблей на пригодность к службе в английском флоте. И хотя отчасти эти недостатки удалось устранить, «Брок», «Фолкнор», «Бота» и «Типперери» так и не стали полноценными лидерами — как только появилась возможность заменить их более совершенными кораблями типов «Лайт-фут» и «Паркер», они исчезли из состава флотилий Гранд Флита.

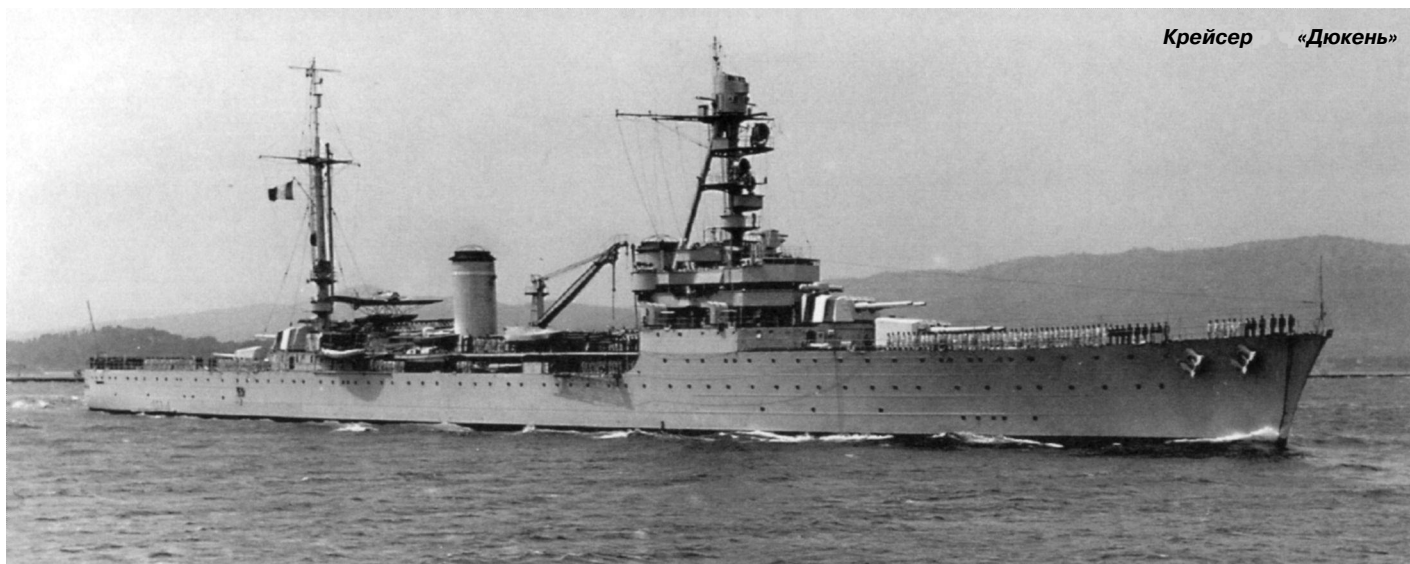
Размещение вооружения и шлюпок:

1 — 120-мм орудие; 2 — 102-мм орудие; 3 — 40-мм автомат; 4 — 12,7-мм пулемет; 5 — 457-мм однотрубный торпедный аппарат; 6 — 533-мм однотрубный торпедный аппарат; 7 — 533-мм двухтрубный торпедный аппарат; 8 — 7-футовый дальномер; 9 — прожектор; 10 — минные рельсы; А — 24-футовый моторный катер; В — 25-футовый вельбот; С — 24-футовая гичка; D — 16-футовая динга.

Тактико-технические характеристики (на момент вступления в строй)

	"Альмиранте Линч" "Альмиранте Конделл"	"Брок" "Фолкнор"	"Бота" "Типперери"
Водоизмещение: стандартное (факт.) нормальное (спецификация) нормальное (факт.)	1430 т 1610 т	1704 т ("Брок") 1694 т ("Фолкнор")	1742 т ("Бота") 1737 т ("Типперери")
полное (факт.) наибольшее (факт.)	1730 т, 1850 т		
Размеры:	97,5(пп)/100,8(нб) х 9,9 х 3,5 м;		
Энергоустановка	трехвальная ПТУ Парсонса (600 об./мин.), 6 котлов Уайт-Фостера (Р=15,4 кг/см ²)		
мощность (контрактная)	30 000 л.с;		
Скорость (контрактная)	31,0 уз.		
Запас топлива (полный)	433 т (уголь) + 83 т (нефть)		
Дальность плавания (при скорости)	4205 миль (15 уз.), 530 миль (полный ход)		
Экипаж:	160 чел.	197 чел.	205 чел.
Вооружение: Артиллерийское: 102-мм/45 орудия Mk. VI на станках РХI 1,5-фунт. зенитный автомат 7,7-мм пулемета "Максим"	6х1 4х1	6х1 1х1 2х1	6х1 2х1 2х1
Торпедное: 450-мм торпедных аппарата 533-мм торпедных аппарата	3х1	4х1	2х2
Средства обнаружения, связи и управления огнем:	прожекторы — 2, дальномеры — 2 (7-футовые), радиостанции — тип 2 («Брок», «Фолкнор», «Бота» и «Типперери»)		





ФРАНЦУЗСКИЕ КРЕЙСЕРА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ЧАСТЬ 2: ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «ДЮКЕНЬ»

Сергей Патянин

Проектирование

Корабли типа «Дюге-Труэн» еще не были заложены, когда Вашингтонская конференция коренным образом изменила линию развития класса крейсеров. Хотя послевоенные первенцы вполне утраивали моряков, Франция, будучи в числе основных морских держав, не могла игнорировать роста водоизмещения иностранных крейсеров и калибра их орудий. Уже 6 июля 1922 г. Морской генеральный штаб (Etat-Major General) выдал задание на проектирование новых кораблей в соответствии с максимально разрешенными характеристиками — 10 000 т водоизмещения и 203-мм артиллерия главного калибра. В отличие от британских аналогов (тип «Каунти»), создававшихся как защитники торговли, первые французские «восьмидесятидюймовые» крейсера продолжали линию развития скаутов и предназначались для решения следующих задач:

- дальняя (стратегическая) разведка в интересах линейного флота;
- поддержание контакта с противником;
- поддержка легких сил, подводных лодок, патрульных кораблей, эскорта конвоев;
- борьба с кораблями, угрожающими французским морским коммуникациям;
- использование в качестве быстроходных войсковых транспортов на линии между Францией и Северной Африкой;

— демонстрация флага.

В связи с этим, МГШ выдвигал следующие требования к проекту:

- восемь 203-мм орудий в трех или четырех башнях с легкой защитой (150 снарядов на орудие);
- четыре 100-мм зенитки (500 снарядов на орудие);
- два четырехтрубных 550-мм торпедных аппарата с 4 запасными торпедами;
- четыре 240-мм противолодочных бомбомета Торникрофта;
- дальность плавания 5000 миль 15-узловым ходом.

Особое внимание уделялось скоростным характеристикам: чтобы обезопасить корабль от мощных британских и японских линейных крейсеров, требовалось обеспечить преимущество в скорости над последним не менее чем на 2 уз. С другой стороны, МГШ высказывал пожелание улучшить противоторпедную защиту. В итоге, Техническому отделу (Service Technique des Constructions et Armes Navales — STCN) поручили подготовить два варианта эскизного проекта: первый с максимальной скоростью и минимальной защитой; во втором (будущий тип «Сюффрен») допускалось снижение скорости до 31 уз., а сэкономленный вес отводился на бронирование.

Проект разрабатывался на основе крейсеров типа «Дюге-Труэн». Однако имевшийся запас водоизмещения в 2000 т был очень быстро выбран. Так, каждая

203-мм башня весила 180 т против 80 т у башен легких крейсеров, а каждый снаряд — 123 кг против 57 кг. Таким образом, суммарный вес только артиллерии главного калибра составил примерно 930 т вместо 400 — рост на 135 %. Зенитное вооружение, с учетом выдвинутых в ноябре 1922 г. дополнительных требований об установке 8 40-мм автоматов с боезапасом 1000 снарядов на ствол, и катапульты с самолетами требовали лишних 155—165 т. В качестве компенсации разрешалось лишь сократить число торпедных аппаратов с 8 до 6. Наконец, для достижения 34-узловой скорости более крупному кораблю требовалась более мощная силовая установка. В итоге набегала перегрузка около 200 т. Последующая замена 100-мм зениток (разработка которых задерживалась) на 75-мм, 40-мм автоматов — на новые 37-мм и отказ от бомбометов давали лишь небольшую экономию веса.

Защита в первом варианте проекта не отличалась от прототипа, и лишь в последующих появились продольные противоторпедные переборки в районе погребов и топливных цистерн. Пожелание специалистов конструкторского отдела обеспечить 30-мм бронирование машинно-котельных отделений было отвергнуто МГШ, не соглашавшемуся на снижение скорости, поскольку имелись сообщения, что новые итальянские крейсера будут иметь 34-узловой ход. В итоге суммар-

Название	Строитель	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Передан флоту	Вошел в строй
"Duquesne"	Arsenal de Brest, Брест	1.7.1924	30.10.1924	17.12.1925	6.12.1928	25.1.1929
"Tourville"	Arsenal de Lorient, Лориан	1.7.1924	4.3.1925	24.8.1926	1.12.1928	12.3.1929

«Дюкень» в ходе испытаний. На корабле отсутствуют приборы управления огнем и часть артиллерии.

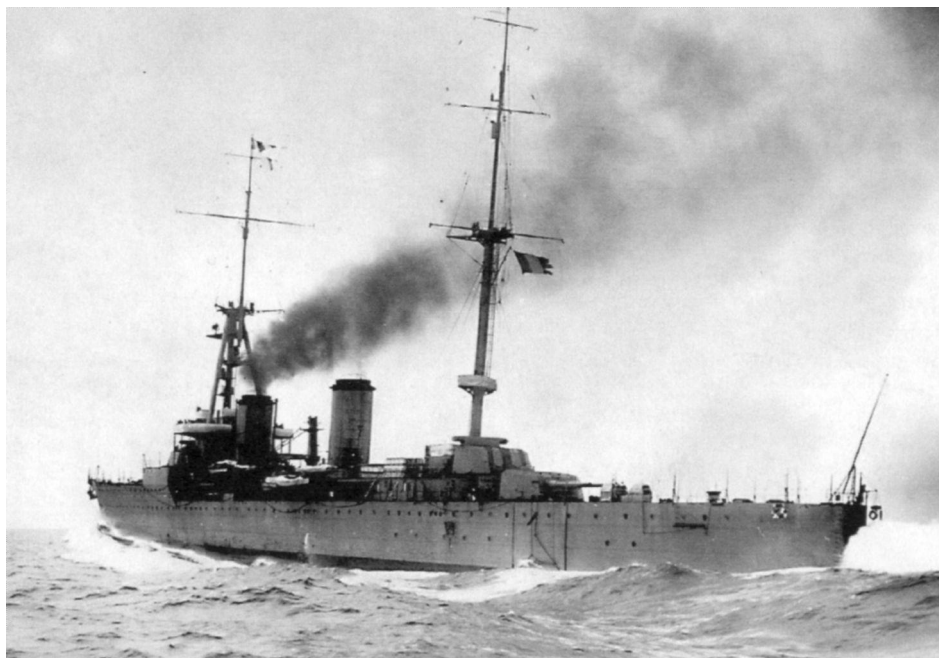
ный вес брони составил немногим более 450 т — меньше, чем у британского типа «Каунти» (1025 т) или итальянского «Тренто» (888 т). Хотя вследствие этого новые корабли получили прозвище «картонные крейсера» или «жестянки», исходя из круга задач, слабость броневой защиты не представлялась существенным недостатком. В водах метрополии должны были действовать более защищенные корабли последующих проектов — всего МГШ считал необходимым иметь в составе флота не менее 21 крейсера.

Строительство двух крейсеров было включено в программу 1924 г. Заказ на «Дюкень» и «Турвиль» был выдан казенным верфям в Бресте и Лориане 1 июля 1924 г. Турбины для обоих поставила фирма «Ателье э Шантье де Бретань», котлы — государственное предприятие «Индре».

Следует отметить, что первоначально корабли классифицировались как легкие крейсера (croiseurs legers) и были переведены в класс тяжелых лишь после подписания Лондонского договора 1930 г.

Корпус и бронирование

«Дюкень» и «Турвиль» стали единственными «вашингтонскими» крейсерами первого поколения с полубачной конструкцией корпуса — остальные страны выбрали гладкопалубную, предпочтительную с точки зрения прочности. Проект в определенной степени представлял собой увеличенный вариант «Дюге-Труэна» с несколько улучшенными обводами корпуса (полубак получил небольшой подъем к форштевню). Схожими были и силуэты обоих типов, за исключением того, что тяжелые крейсера имели более развитую носовую надстройку и широко разнесенные дымовые трубы, что было обусловлено эшелонным, а не линейным размещением си-



ловой установки. Мачты и трубы «Дюкень» и «Турвиля» устанавливались с наклоном на 5° в корму. Стенги с фок-мачт были демонтированы в 1933—1934 гг.

Корпус набирался по продольной схеме. Общее число шпангоутов — 185; нумерация велась с кормы. Водонепроницаемые переборки делили корпус на 17 отсеков, каждый из которых оборудовался независимыми водоотливной и вентиляционной системами. Отсеки обозначались буквами латинского алфавита от А до Q, начиная с носа. Внешние переборки машинных отделений выполнялись из 20-мм стали высокого сопротивления НТ (предел прочности 60 кг/мм²). Корабли имели две сплошные палубы — верхнюю и главную. По всей длине корпуса проходило двойное дно, переходящее в двойной борт, поднимавшийся до уровня ватерлинии. В районе машинно-котельных отделений за ним проходила 12—14-мм продольная переборка.

Защита «Дюкень» и «Турвиля» оставалась откровенно слабой — общий вес брони составлял всего 459 т (в том числе 368 т — защита корпуса, 91 т — защита артиллерии). Фактически она ограничивалась «коробчатым» бронированием погребов, занимавших около четверти длины корабля. Они прикрывались 30-мм листами с бортов и 20-мм крышей и траверзами. Румпельное отделение защищалось 17-мм броней. Башни и барбеты имели 30-мм бронирование, причем, как и на крейсерах типа «Дюге-Труэн», оно выполнялось двухслойным: на вращающейся части 15+15 мм, на неподвижной — 20+10 мм. Столь же незначительной осталась защита боевой рубки. Верхняя палуба на большей части длины корпуса изготавливалась из кораблестроительной стали толщиной 22—24 мм.

Вооружение

Вооружение французских тяжелых крейсеров соответствовало зарубежным аналогам из первого поколения «вашингтонцев». Поскольку артиллерия максимально разрешенного 8-дюймового калибра во французском флоте ранее не применялась, специально для них было разработано 203-мм орудие М1924 с длиной ствола 50 клб.

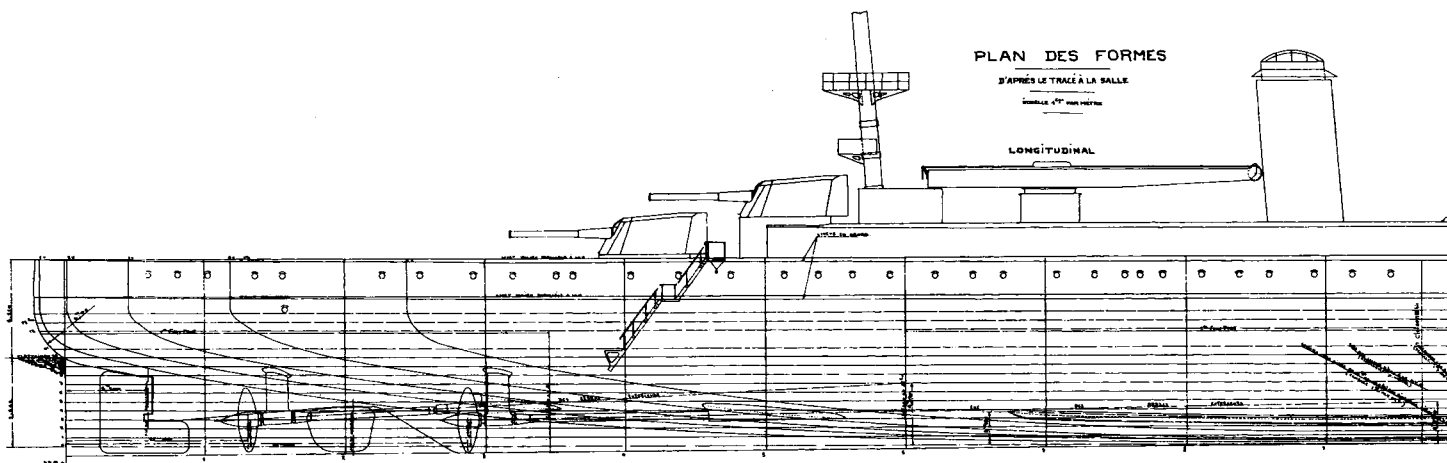
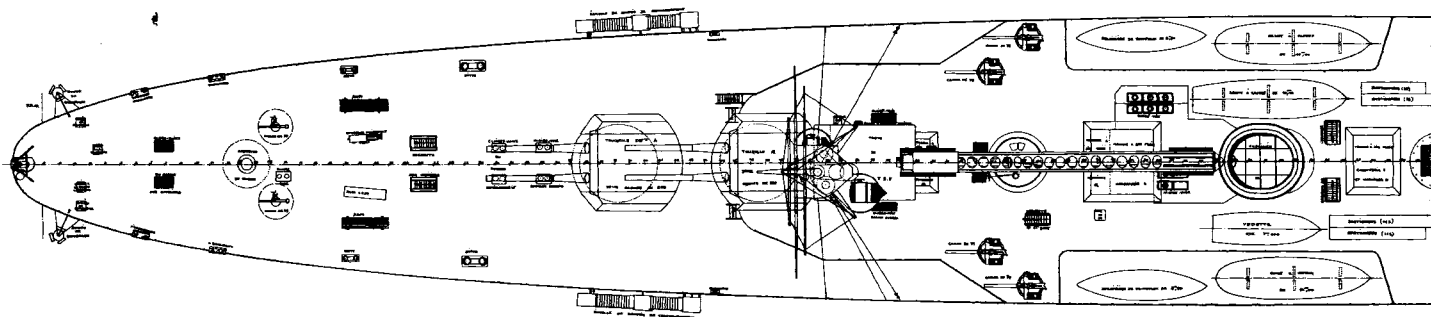
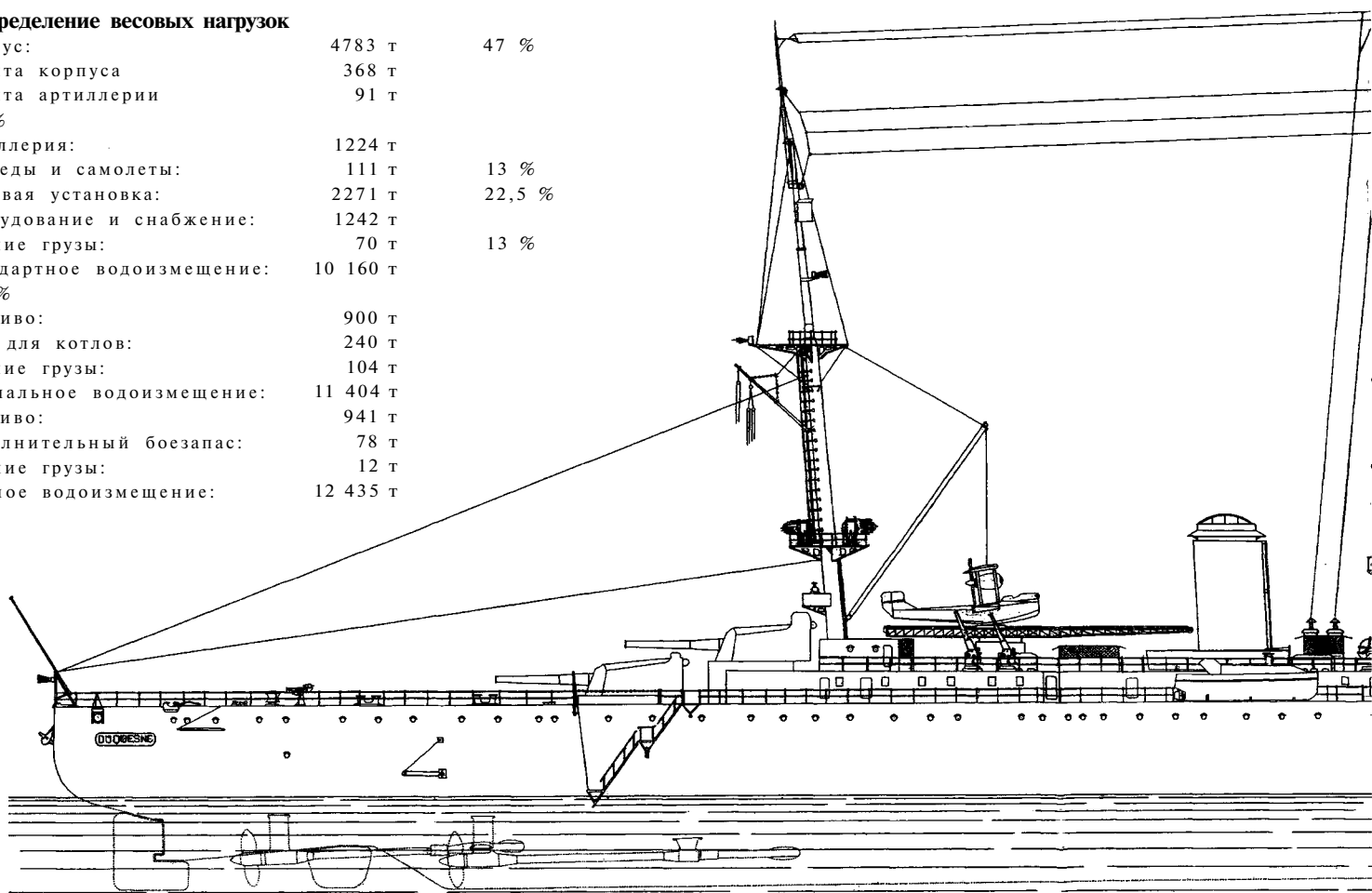
Орудие имело простую, но надежную конструкцию. Ствол состоял из внутренней трубы, кожуха и скрепляющего кольца. Затвор — поршневой, с открыванием вверх. Вес орудия — 20 716 кг. Первоначально для него было разработано два типа снарядов: 123,1-кг бронебойный (OPf) и 123,8-кг фугасный (ОБА). Заряд, как и у 155-мм орудий 8000-тонных крейсеров, состоял из двух частей общим весом 53 кг, что обеспечивало начальную скорость 850 м/с и дальность стрельбы 31 400 м при угле возвышения ствола 45°. Впоследствии вес заряда сократили до 47 кг, соответственно начальная скорость и дальность стрельбы уменьшились до 820 м/с и

Тактико-технические характеристики

Водоизмещение: стандартное нормальное полное	 10 160 т 11 404 т 12 435 т
Размерения	185/191х19,1х5,85—6,49 м
Силовая установка	4 ТЗА "Rateau-Bretagne", 8 котлов "Guyot - du Temple"
Мощность	120 000 л.с.
Скорость	34 уз.
Запас топлива	1841 т нефти
Бронирование: коробчатая защита погребов башни, барбеты, рубка	 20—30 мм; 30 мм
Вооружение	4х2 — 203-мм/50 орудия М1924, 8х1 — 75-мм/50 зенитки М1924, 8х1 — 37-мм/50 зениток М1925, 6х2 — 13,2-мм/76 пулеметов "Hotchkiss" М1931, 2х3 — 550-мм торпедных аппарата, 1 катапульта, 2 гидросамолета
Экипаж	605 чел. (как флагман — 637 чел.)

Распределение весовых нагрузок

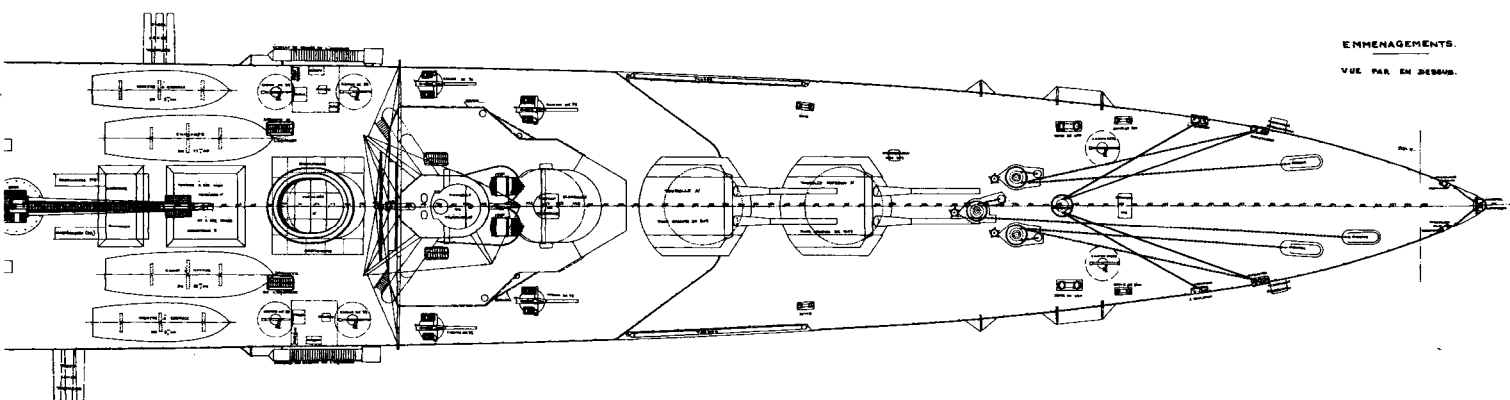
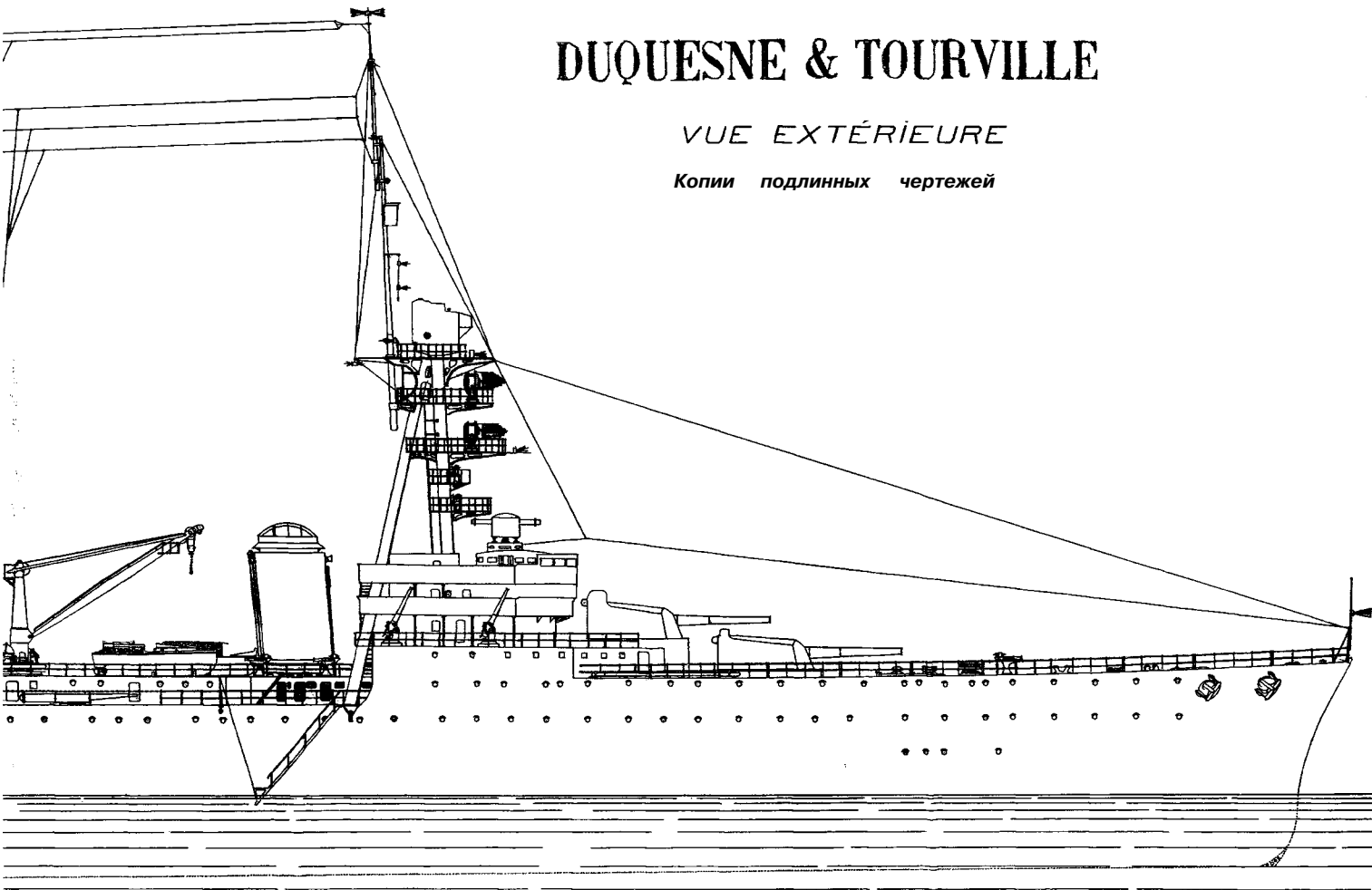
Корпус:	4783 т	47 %
Защита корпуса	368 т	
Защита артиллерии	91 т	
4,5 %		
Артиллерия:	1224 т	
Торпеды и самолеты:	111 т	13 %
Силовая установка:	2271 т	22,5 %
Оборудование и снабжение:	1242 т	
Прочие грузы:	70 т	13 %
Стандартное водоизмещение:	10 160 т	
100 %		
Топливо:	900 т	
Вода для котлов:	240 т	
Прочие грузы:	104 т	
Нормальное водоизмещение:	11 404 т	
Топливо:	941 т	
Дополнительный боезапас:	78 т	
Прочие грузы:	12 т	
Полное водоизмещение:	12 435 т	



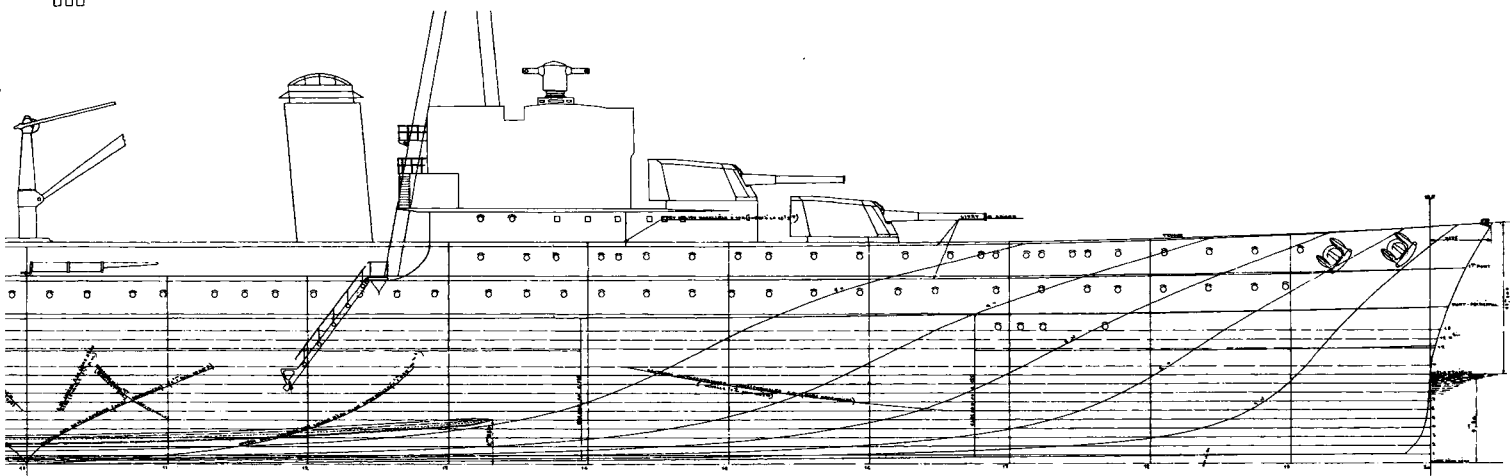
DUQUESNE & TOURVILLE

VUE EXTÉRIEURE

Копии подлинных чертежей



ENHAGEMENTS.
VUE PAR EN DESSUS.



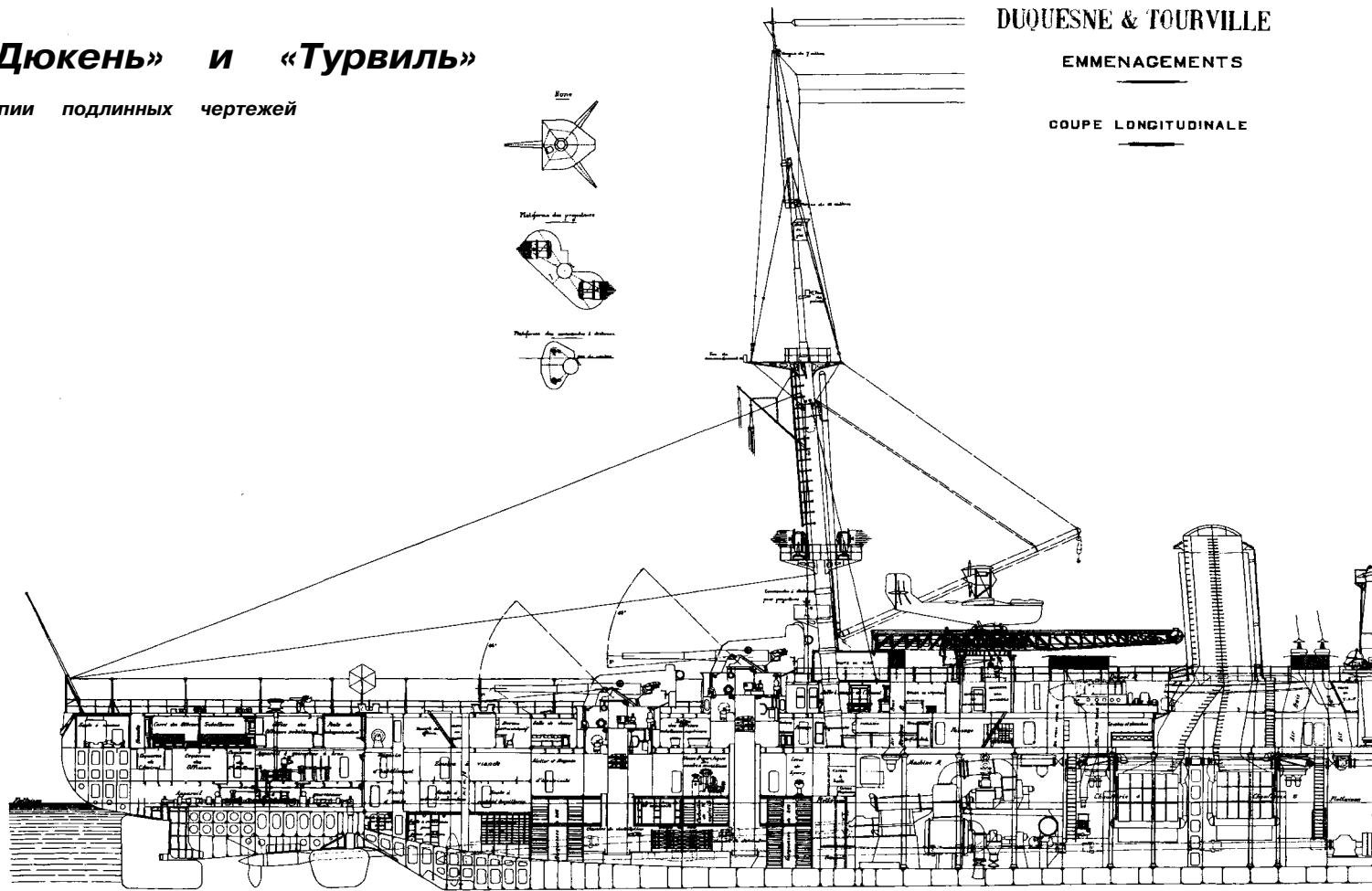
«Дюкень» и «Турвиль»

Копии подлинных чертежей

DUQUESNE & TOURVILLE

EMMENAGEMENTS

COUPE LONGITUDINALE



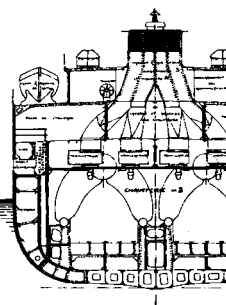
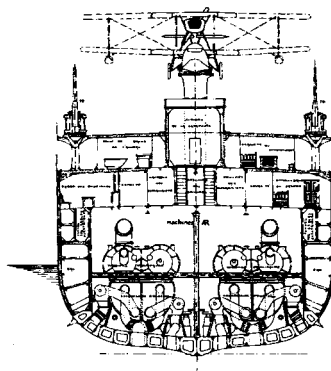
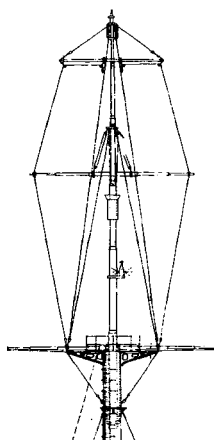
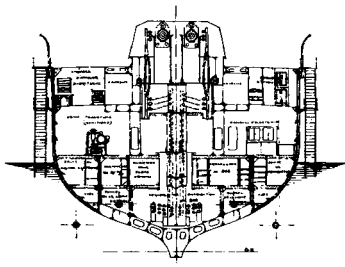
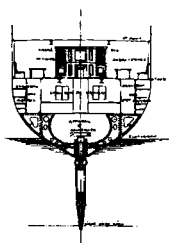
COUPES TRANSVERSALES

COUPLE 5⁰⁰ (vue de l'AV)

COUPLE 38 (vue de l'AV)

COUPLE 65 (vue de l'AV)

COUPLE 88 (vue de l'AV)



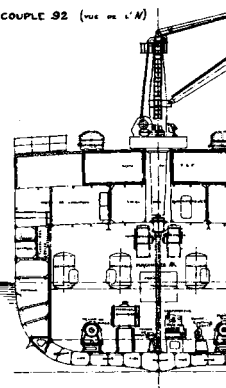
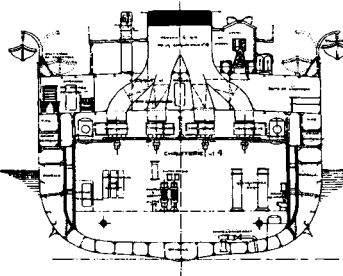
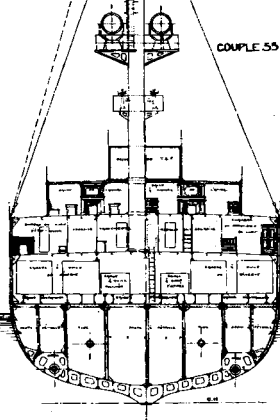
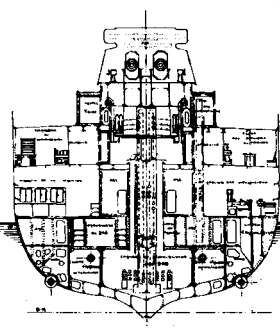
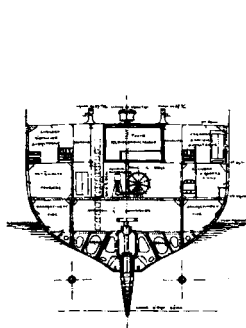
COUPLE 19 (vue de l'AV)

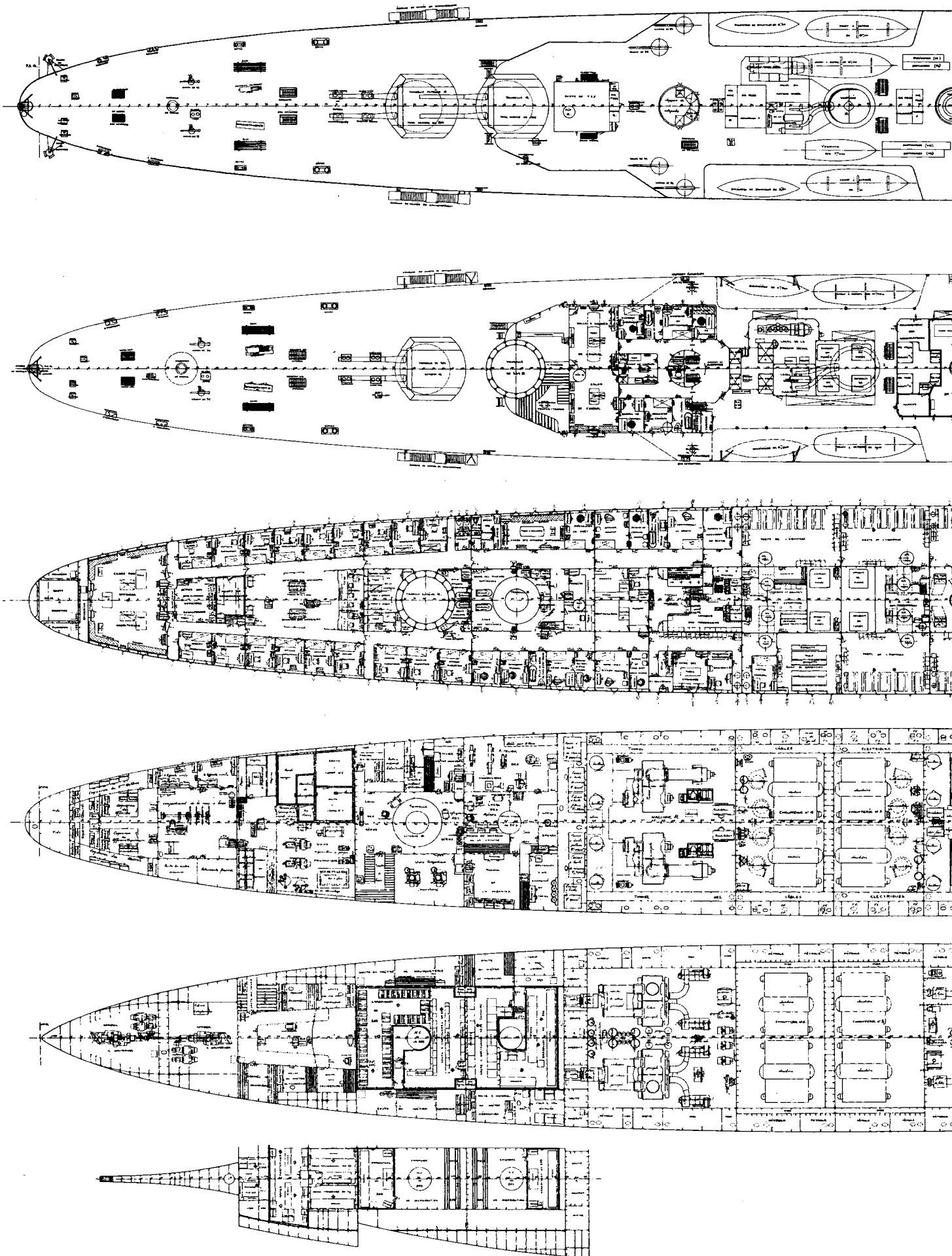
COUPLE 48 (vue de l'AV)

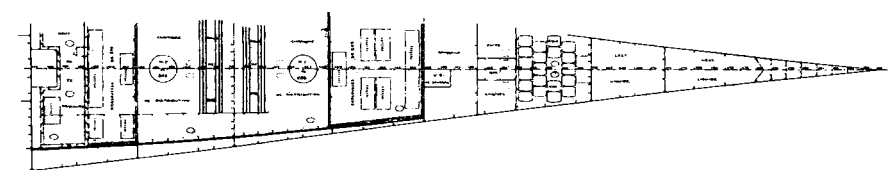
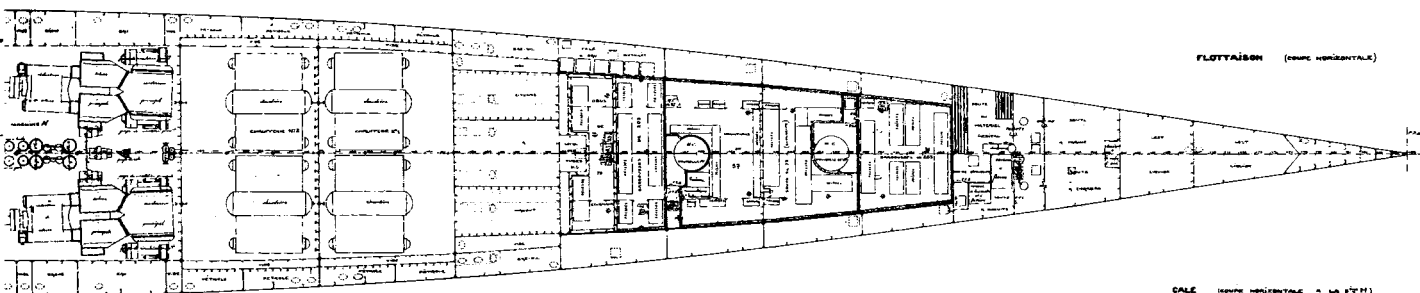
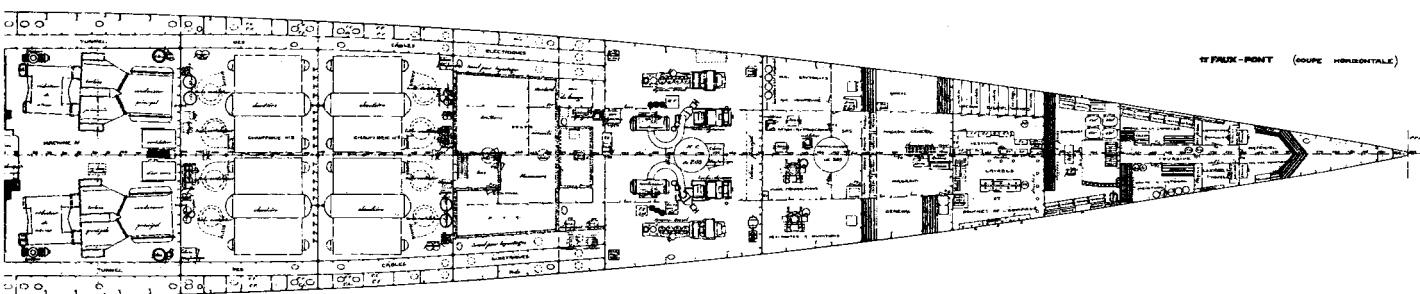
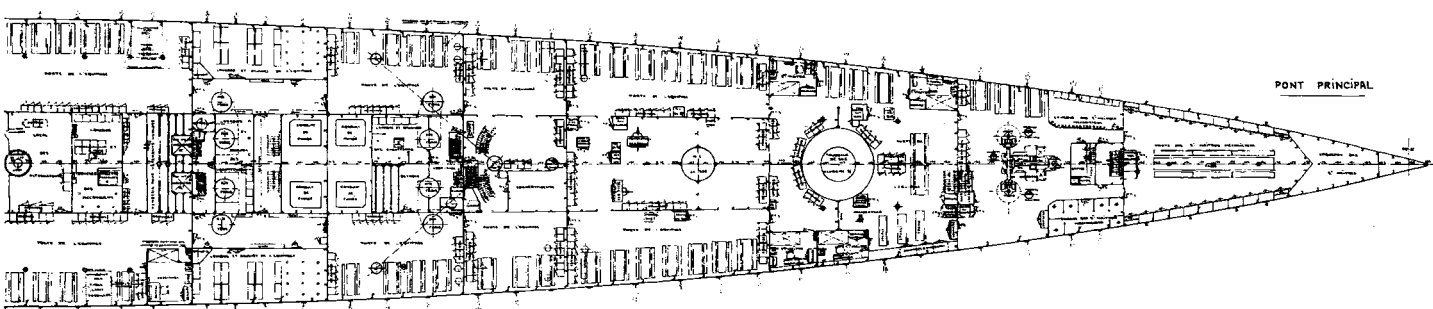
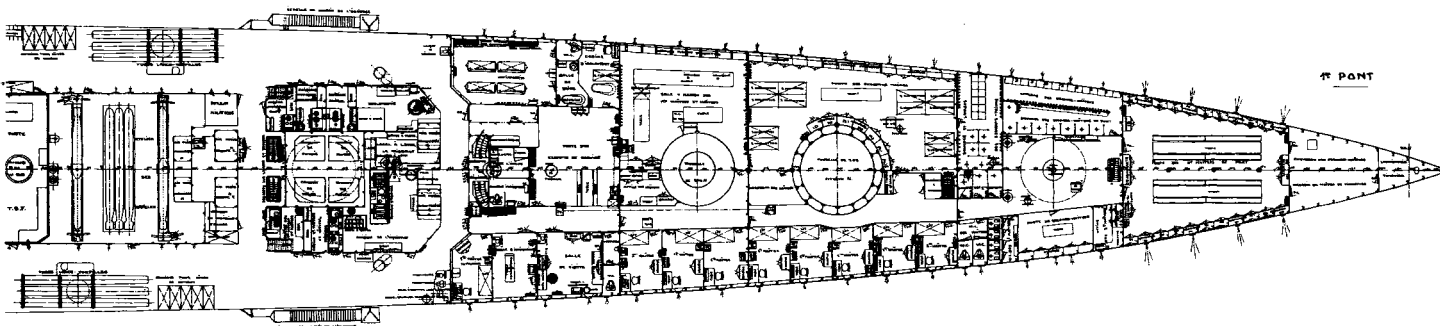
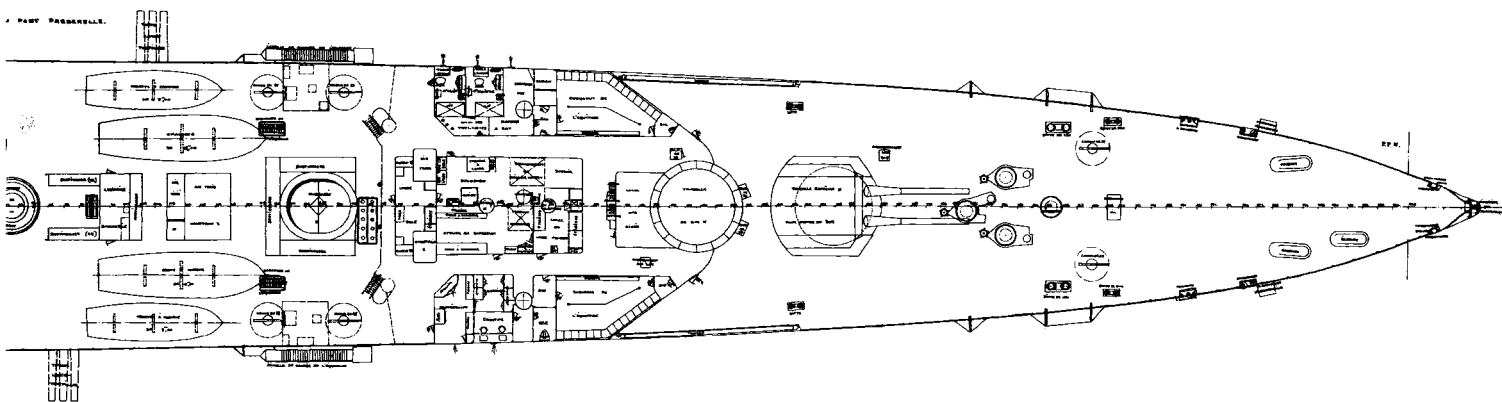
COUPLE 55 (vue de l'AV)

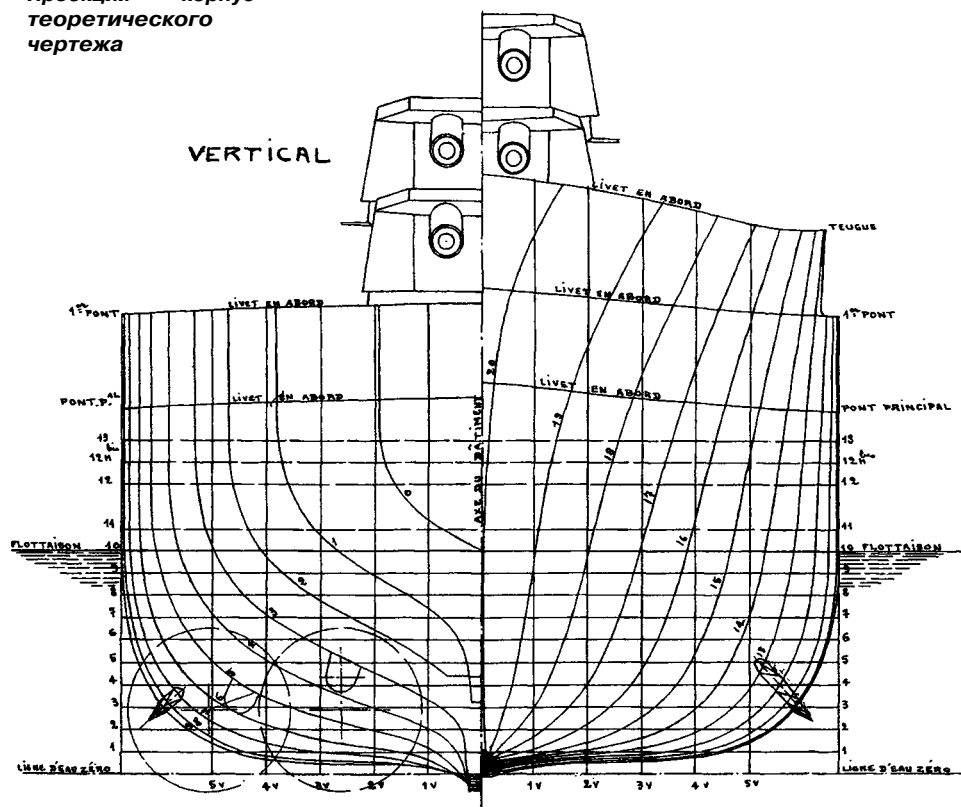
COUPLE 73 (vue de l'AV)

COUPLE 92 (vue de l'AV)





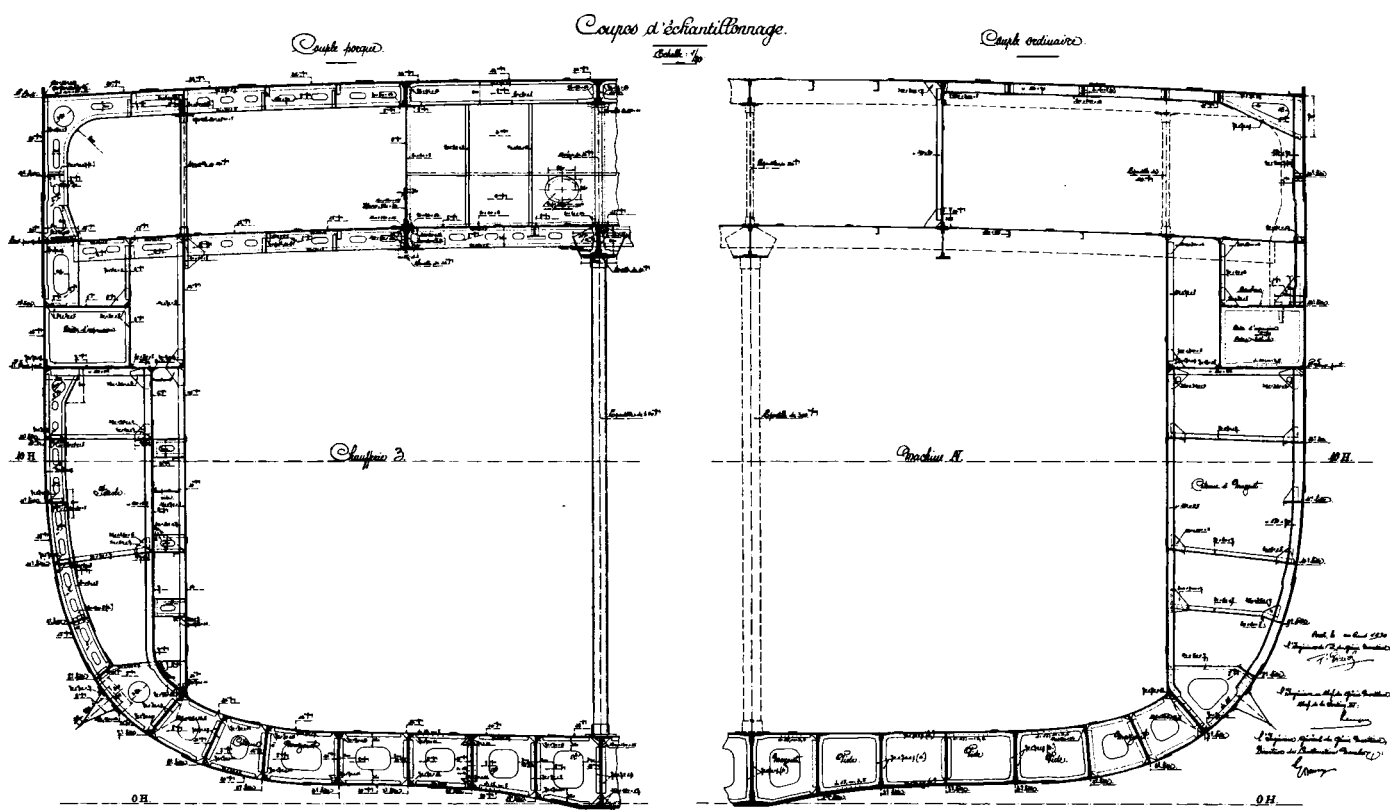


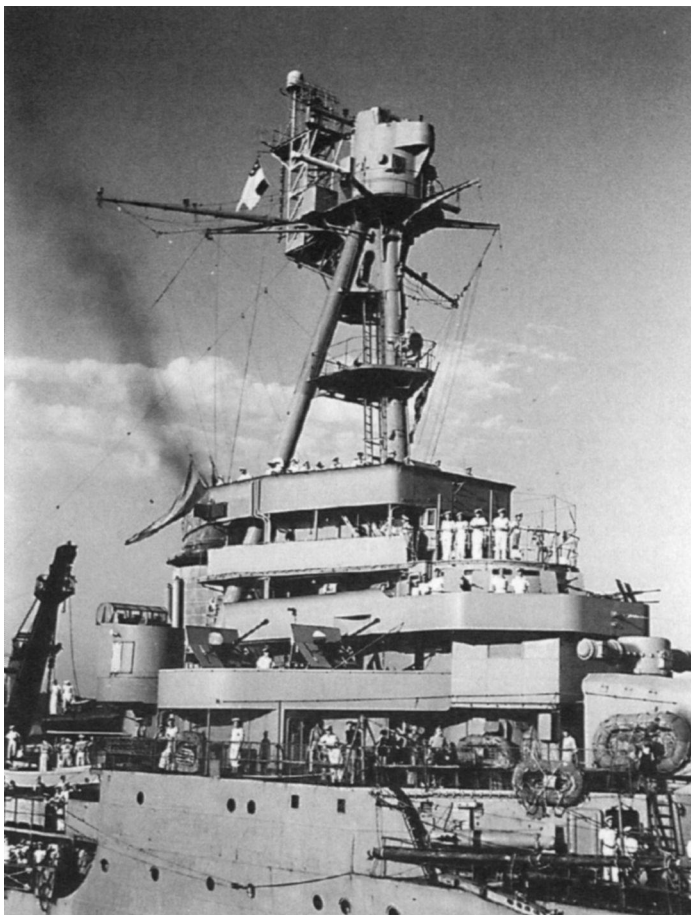


На крейсерах орудия располагались в спаренных башнях образца 1924 г. с индивидуальным приводом вертикального наведения (максимальный угол возвышения стволов 45°) и автоматическими прибойниками, использовавшими энергию отката. Башни снабжались силовым приводом горизонтальной наводки, обеспе-

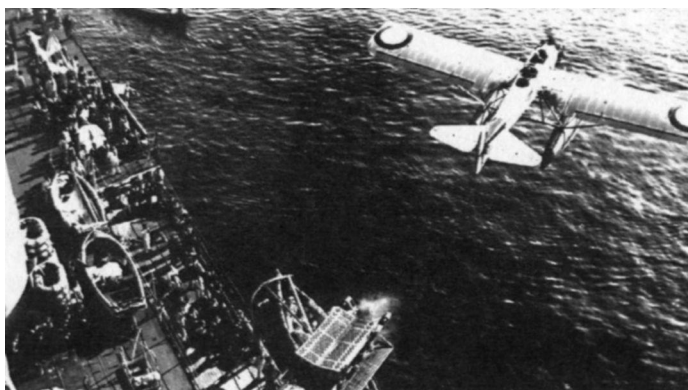
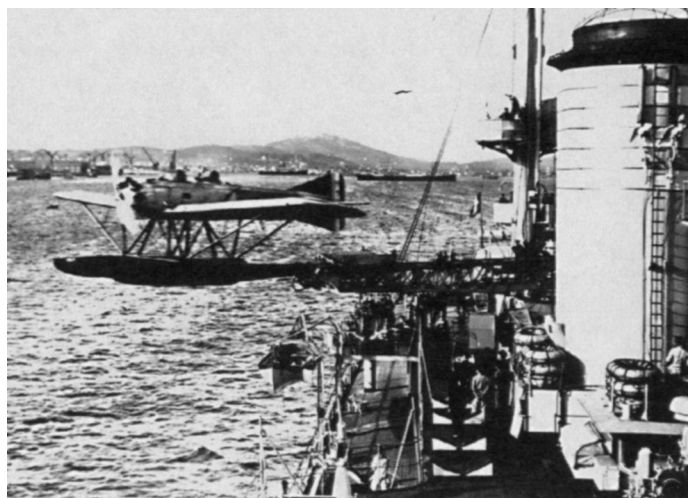
Снарядные погреба, общие для носовой и кормовой групп, располагались в трюме между башнями, зарядные, индивидуальные для каждой башни, находились с внешних сторон и занимали два вертикальных уровня. Штатный боезапас — 150 снарядов на ствол.

Увеличившиеся размеры тяжелых крейсеров позволили вдвое, по сравнению с «Дюге-Труэнном», усилить зенитное вооружение. Четыре 75-мм/50 зенитки располагались по-прежнему — побортно на первом ярусе носовой надстройки, еще столько же установили на шлюпочной палубе в районе грот-мачты. Сами орудия





Носовая надстройка «Турвиля» после модернизации 1945 г. На двух снимках справа: старт гидросамолетов «Гурду-Лесер» 810 с «Дюкени» (вверху) и «Турвиля» (внизу). Начало 1930-х гг.



были слегка улучшенной модели M1924. Боезапас — 500 выстрелов на ствол.

В 1933 г. на обоих крейсерах смонтировали систему управления зенитным огнем, включавшую два поста с 3-м стереодальномерами и баллистическими вычислителями типа «авизо». На «Турвиле» они размещались у основания опор фок-мачты на уровне нижнего мостика, на «Дюкене» — одним уровнем выше. В конце того же года 75-мм зенитки прикрыли щитами.

Для обеспечения ПВО в ближней зоне тяжелые крейсера изначально получили по 8 новейших 37-мм/50 полуавтоматических зенитных пушек M1925. Их основные характеристики: вес орудия 300 кг, вес снаряда 725 г, начальная скорость 850 м/с, дальность стрельбы 7175 м, скорострельность — до 40 выстр./мин, вертикальное наведение от -10 до +80 град. Боекомплект — 1000 выстрелов на ствол. Четыре зенитки расположились на шлюпочной палубе у первой трубы, по две — на баке и юте.

Первоначально крейсера несли по четыре 8-мм пулемета «Гочкис» M1914. В 1933—1934 гг. на юте кораблей установили по 4 спаренных 13,2-мм/76 пулемета «Гочкис» M1931, более эффективных про-

тив современных самолетов. При этом 37-мм зенитки с бака и юта перенесли на первый ярус надстройки, установив по бокам от шлюпочного крана. В мае 1937 г. для защиты носовых секторов на крыльях мостика установили еще по 2 спаренных 13,2-мм/76 пулемета. В июле 1938 г. эти пулеметы снабдили легкими щитами, а на «Турвиле» в 1940 г. щитами были прикрыты и кормовые пулеметы.

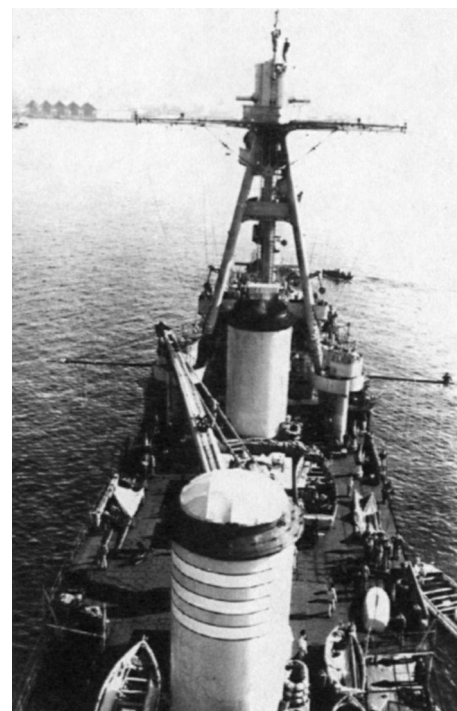
Торпедное вооружение состояло из двух трехтрубных 550-мм торпедных аппаратов типа 1925Т, располагавшихся на верхней палубе между трубами. В надстройке между ними находилось 3 запасных торпеды и механизм перезарядки. Крейсера использовали торпеды типа 1923D (общий вес — 2068 кг, вес ВВ — 310 кг, режимы хода — 13 000 м на 35 уз. или 9000 м на 39 уз.). На «Дюкене» в 1931—1932 гг. аппарат правого борта был несколько смещен в корму. Наведение аппаратов и стрельба торпедами могли осуществляться дистанционно из боевой рубки. Кроме того, крейсера принимали по 15 35-кг глубинных бомб.*

Авиационное вооружение

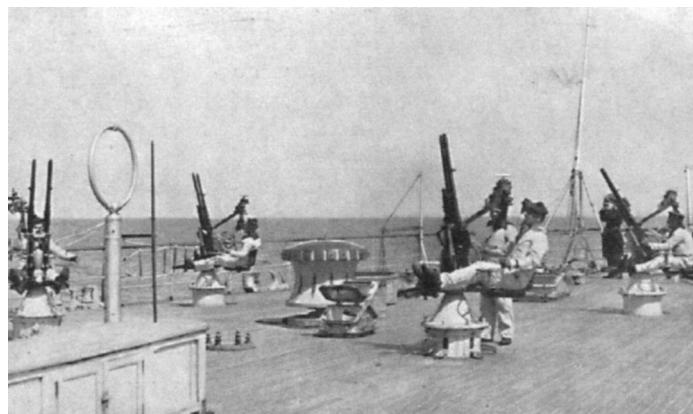
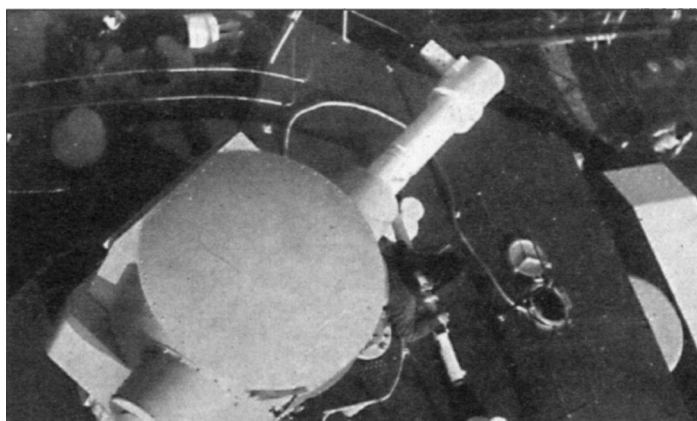
«Дюкен» и «Турвиль» стали первыми французскими крейсерами, у которых авиационное вооружение предусматривалось еще на стадии проектирования. Испытания катапульты на «Примоге» показа-

ли, что ее размещение на юте не является удачным. Это мешало использованию кормовой группы башен, а самолеты там страдали от брызг. Поэтому на новых крейсерах катапульту перенесли в сред-

«Турвиль», вид с грот-мачты в нос, 1936 г.



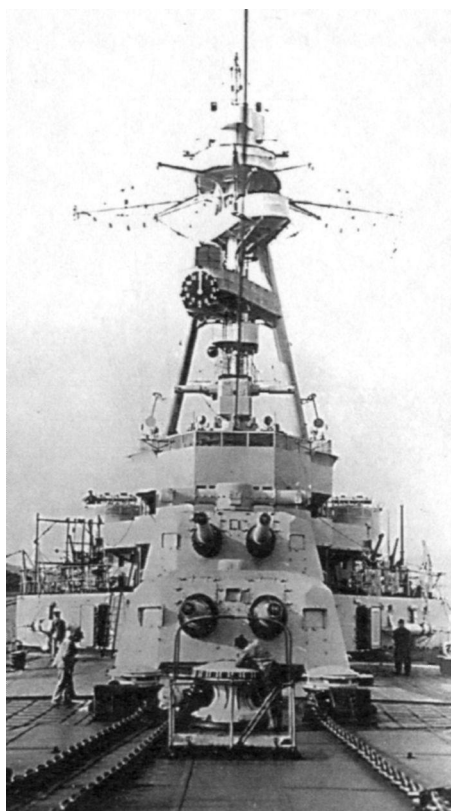
* Французские глубинные бомбы обозначались по весу заряда. Полный вес 35-кг бомбы составлял 52 кг.



ную часть, расположив на надстройке между второй трубой и грот-мачтой. На «Дюкене» катапульту смонтировали в 1929 г., на «Турвиле» — в 1930 г. Для работы с самолетами и шлюпками служил 12-тонный кран с длиной стрелы 12,3 м, располагавшийся между трубами, и стрела, крепившаяся к основанию грот-мачты.

Крейсера могли нести 2 гидросамолета, один из которых размещался непосредственно на катапульте, второй — на шлюпочной палубе между трубами. Саму палубу расширили до бортов, чтобы шлюпки не мешали операциям с самолетами.

Первоначально кораблями использовались гидропланы FBA-17 и CAMS-37A, запускавшиеся с воды. Одновременно с катапультами появились машины LGL-L-3, которых вскоре сменили поплавковые монопланы «Гурду-Лесёр» GL-810/811/812HY, использовавшиеся до апреля 1937 г., когда катапульты были временно сняты. В 1938 г. их вернули, а в апреле 1939 г. крейсера приняли на борт летающие лодки «Луар-130».



Силовая установка

Силовая установка, как уже говорилось, размещалась по эшелонному принципу в четырех котельных и двух машинных отделениях, занимавших пространство от шп.55,5 до шп.122. В каждом котельных отделений располагалось по 2 тонкотрубных треугольных котла типа «Гюйо — дю Темпл». В них использовалось несколько большее, чем на крейсерах типа «Дюге-Труэн», давление пара (20 атм. против 18,5).

Каждый из четырех ТЗА системы «Рато-Бретань» включал пару турбин переднего и турбину заднего хода, а также одноступенчатый редуктор, сокращавший число оборотов с 2800 до 280 на валу. Номинальная мощность каждого агрегата составляла 30 000 л.с. Агрегаты средних валов включали также крейсерские турбины мощностью по 2900 л.с. В движение корабли приводились трехлопастными винтами диаметром 4,2 м.

Оба крейсера в ходе проб не смогли продемонстрировать выдающихся результатов и лишь подтвердили проектную скорость, да и то на непродолжительное время. Представители флота рассчитывали на 34-уз. ход в течение 8-часовых испытаний, однако «Дюкен» держал в среднем 34,12 уз. при 131 770 л.с. (максимальная скорость доходила до 35,3 уз.) только на протяжении 4 часов, а «Турвил» в течение 6 часов показал 33,22 уз. при 126 900 л.с. и максимальную 36,15 уз.

В целом крейсера типа «Дюкен» характеризовались как хорошие ходоки — при полной нагрузке они развивали 31 уз. без форсировки турбин, а 30-узловую скорость легко поддерживали в течение суток при половинной мощности силовой установки.

Оборудование

Электроэнергия на ходу вырабатывалась двумя группами по два турбогенератора в каждой, на стоянке — двумя дизель-генераторами. Два турбогенератора располагались в кормовом машинном отделении, остальные — в специальном отсеке под башней II на первой платформе. Аварийный дизель-генератор находился в надстройке у второй дымовой трубы.

Носовые башни главного калибра «Турвиля».

Слева: 8-м дальномер на крыше боевой рубки.
Справа: 13,2-мм зенитные пулеметы на юте «Турвиля».

Довольно необычным для крейсеров было рулевое устройство, включавшее два руля — основной площадью 22 м² и дополнительный (передний) площадью 11 м². Их переключку обеспечивали четыре сервомотора Томпсона. Посты управления располагались на ходовом мостике, в боевой рубке и в румпельном отделении. По отзывам командиров, крейсера управлялись легко, «как миноносцы», однако обладали значительным радиусом циркуляции — недостаток, свойственный большинству французских кораблей того периода.

Для наблюдения и освещения целей имелось четыре 120-см прожектора системы «Сотэ-Арле», размещенных парами на фок- и грот-мачтах. Они управлялись дистанционно с постов, располагавшихся на тех же мачтах, но уровнем ниже.

Крейсера имели комплект гидроакустического оборудования; между 129 и 130 шп. находилась шахта для выдвижной антенны.

Мореходность и обитаемость

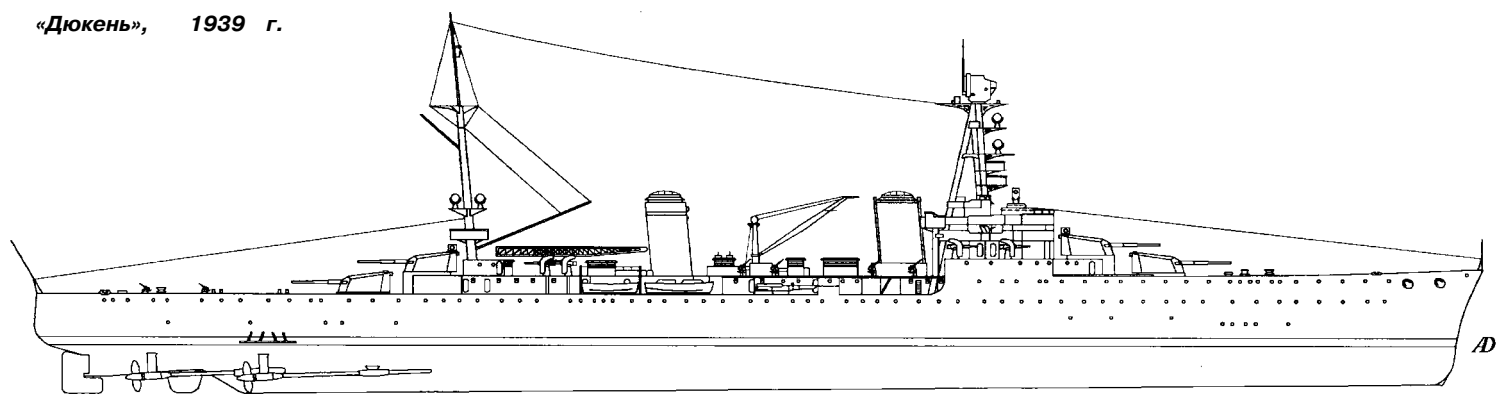
Крейсера типа «Дюкен» отличались превосходными мореходными качествами, не уступая своим британским современникам типа «Каунти». Даже на сильном волнении они могли сохранять 30-узловую ход, а благодаря развитым скуловым килем обладали умеренной бортовой качкой.

Экипаж крейсеров по довоенному штату состоял из 605 человек — 30 офицеров и 575 нижних чинов. При использовании корабля в качестве флагманского он увеличивался до 637 чел. Условия обитаемости были не слишком благоприятными — сказывалась полубачная конструкция, из-за чего крейсера лишились потенциальных жилых помещений на протяженной верхней палубе. Во время пребывания кораблей в Индокитае выявилась неудовлетворительная вентиляция кубриков.

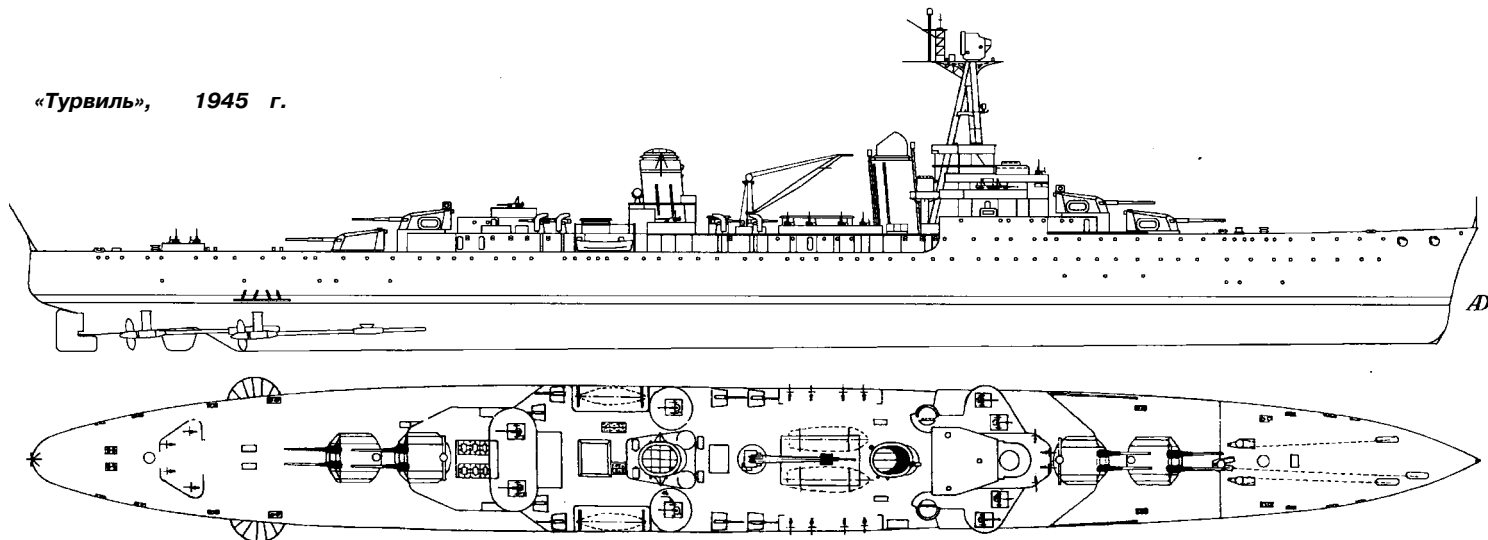
Проект переоборудования в авианосцы

К середине 1930-х гг. появились хорошо защищенные тяжелые крейсера, на фоне которых слабость броневой защиты

«Дюкень», 1939 г.



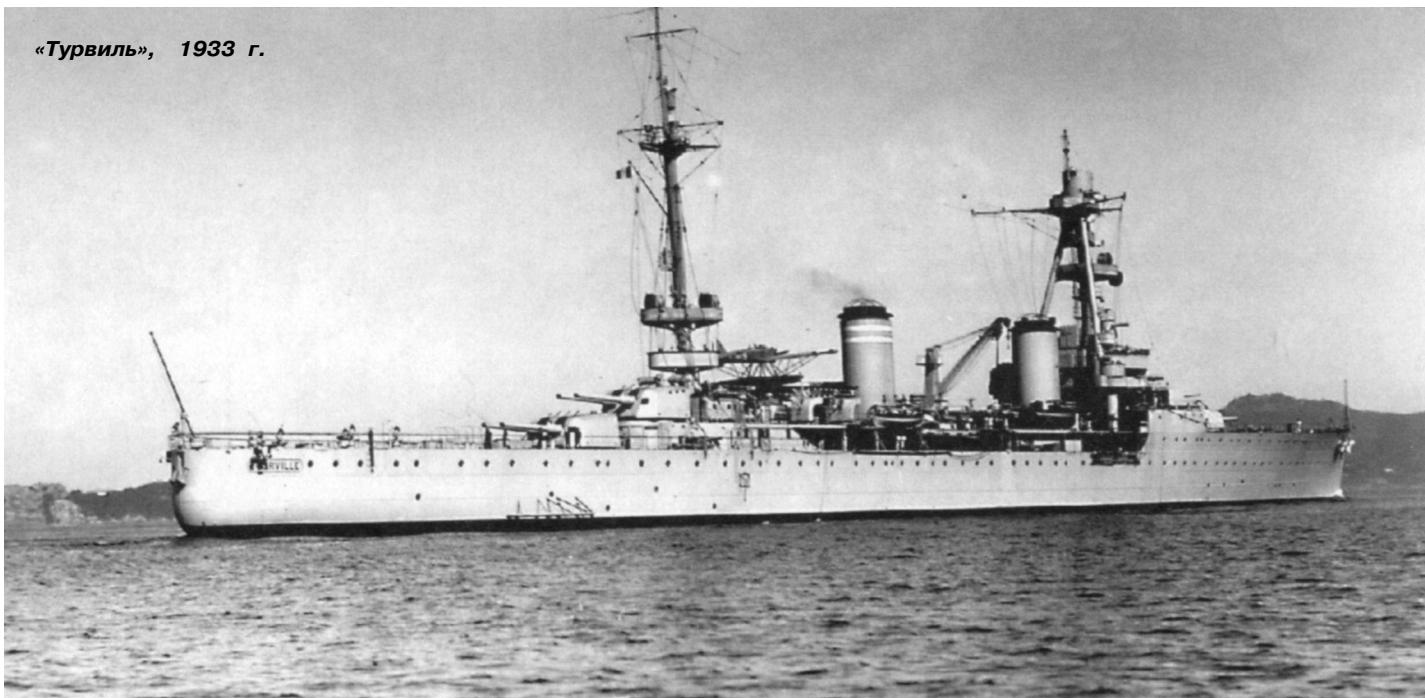
«Турвиль», 1945 г.



«Дюкень», 1930 г.



«Турвиль», 1933 г.



первых французских «вашингтонцев» стала вопиющей. Как следствие, появились проекты перестройки «Дюкень» и «Турвиля» в легкие авианосцы, тем более что единственный французский авианосец «Беарн» был слишком тихоходным и не мог действовать совместно с новейшими кораблями, тогда как удачная форма корпуса крейсеров позволяла и после перестройки сохранить их высокую скорость. Единственный недостаток заключался в невозможности обеспечить достаточную ширину ангара и полетной палубы.

Три из четырех вариантов эскизного проекта предусматривали сохранение носовой или кормовой групп башен главного калибра. При этом корабли получали полетную палубу размером 139х22 м и

ангар длиной 98—102 м, но шириной всего 14,2 м.

В четвертом варианте снимались все башни, длина полетной палубы увеличивалась до 176 м, ангара — до 116,5 м. Дым от котлов должен был выводиться через протяженные горизонтальные трубы, заканчивающиеся в корме по правому борту. Вооружение включало 6х2 100-мм/45 универсальных орудий М1930 (аналогичных установленным на тяжелом крейсере «Альжери») и 4х1 37-мм/50 зенитки М1925.

Стандартное водоизмещение увеличилось до 12 000 т, однако при этом корабли могли бы нести не более 12-14 самолетов. Этого было совершенно недостаточно, поэтому от детальной прора-

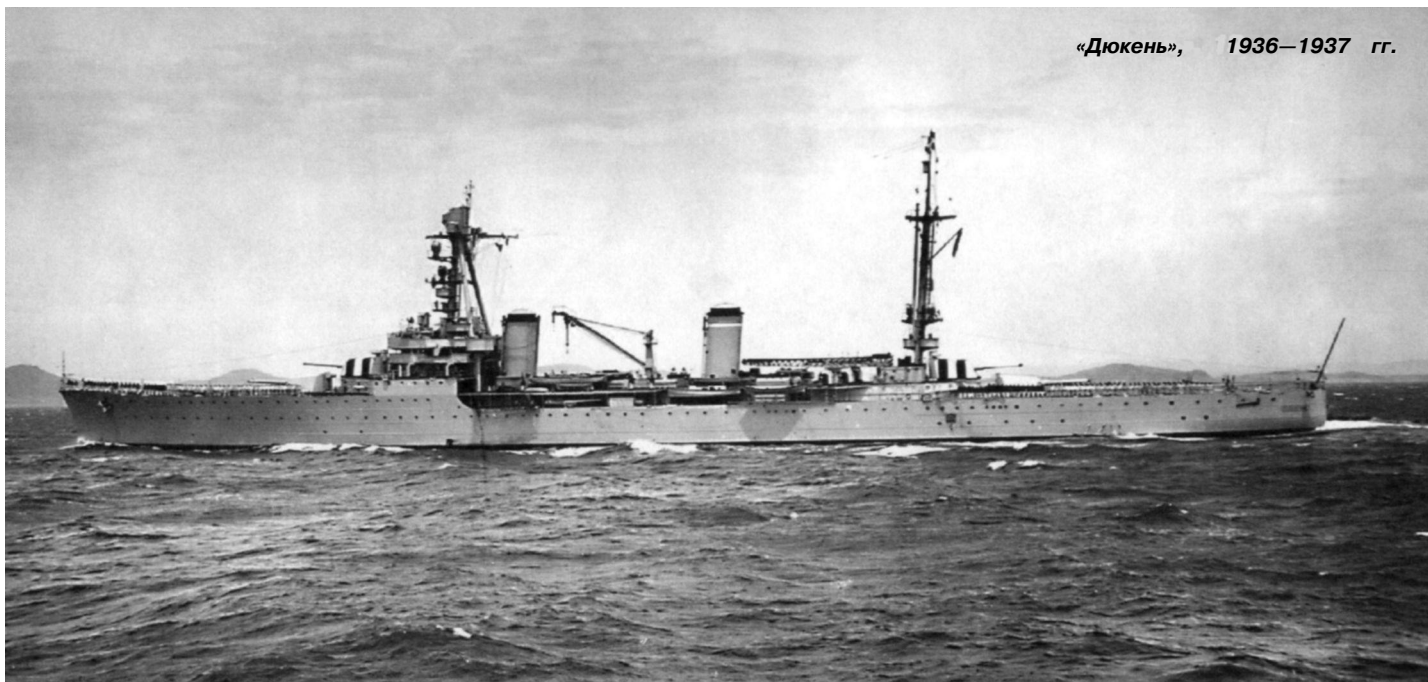
ботки проектов отказались в пользу постройки «настоящих» авианосцев типа «Жоффр».

Идея перестройки крейсеров в авианосцы вновь обрела жизнь в 1943 г., после их перехода на сторону союзников. Однако к тому времени они находились в плохом техническом состоянии, поэтому даже эскизного проектирования не проводилось.

Модернизации 1943—1945 гг.

В конце 1943 г. с обоих крейсеров демонтировали катапульты. В марте 1944 г. на «Турвиле» 4 37-мм зенитки были заменены на 4 40-мм/56 автомата «Борфорс».

«Дюкень», 1936—1937 гг.



В конце войны оба крейсера прошли модернизацию («Турвиль» в Тулоне с 1 декабря 1944 по 17 ноября 1945 г.; «Дюкен» в Бресте с 13 июня по 29 ноября 1945 г.), в ходе которой были сняты торпедные аппараты; демонтированы готмачты и дальномерные посты на боевых рубках; легкие зенитки французских образцов заменены на 8х1 40-мм/56 автоматов «Борфорс»* и 16х1 («Турвиль») или 20х1 («Дюкен») 20-мм/70 автоматов «Эрликон»; на фок-мачте установлены РЛС ОНЦ типа SF1 и ОБЦ SA-2 американского производства. В главном КДП был установлен 8-м стереодальномер, а для управления зенитным огнем смонтированы директоры американского производства. На «Турвиле» носовые 75-мм зенитки перенесены в среднюю часть.

Служба

«Дюкен» и «Турвиль» начали службу в мае—июне 1928 г., хотя в это время на обоих еще отсутствовала часть оборудования.

3 июля 1928 г. «Дюкен» участвовал в морском параде в Гавре, затем совершил круиз в Америку с заходом на Гваделупу и в Нью-Йорк, а в 1929 г. осуществил семимесячный поход вокруг Африканского континента, посетив ряд французских владений в Индийском океане и пройдя через Суэцкий канал.

5 апреля 1929 г. «Турвиль» отправился в кругосветное плавание. Его маршрут лежал через Атлантику, вдоль восточного побережья США, через Панамский канал в Перу и Чили, затем через Тихий океан в Австралию, через Индийский океан, Красное море и Суэцкий канал — в Средиземноморье, наконец, Гибралтарским проливом — в Брест, куда крейсер прибыл 24 декабря. Девятимесячное плавание прошло без единой поломки механизмов, что оставило самое благоприятное мнение о новых кораблях.

Тем временем в ноябре 1929 г. в Бресте была сформирована 1-я легкая дивизия 1-й эскадры, в которую вошли «Дюкен» (флагман), «Турвиль» и «Сюффрен», еще не закончивший курс боевой подготовки. После гибели 4 января 1930 г. учебного крейсера «Эдгар Кинэ» дивизии пришлось обеспечивать практику курсантов военноморской академии — каждый из крейсеров взял на борт по 46 гардемарinov и 7 офицеров-инструкторов, совершив по два продолжительных похода (октябрь 1930 — январь 1931 г. и апрель—июль 1931 г.). В октябре 1931 г. «Дюкен» посетил США для участия в праздновании 150-летия битвы при Йорктауне.

* Существовали планы установки 4 («Дюкен») или 6 («Турвиль») счетверенных 40-мм автоматов, но впоследствии от них отказались.

В январе 1932 г. «Дюкен» стал флагманом сформированной в Тулоне Легкой эскадры, в которую вошли 1-я, 5-я и 7-я легкие дивизии (две последних состояли из 2400-тонных контр-миноносцев). В 1933—1934 гг. «Дюкен» и «Турвиль» прошли ремонт и модернизацию, после чего, вместе с «Сюффреном», составили 3-ю легкую дивизию, тогда как 1-я теперь состояла из новых «броненосных» крейсеров. Такая организация сохранялась до апреля 1937 г., когда соединения крейсеров и контр-миноносцев были разобщены, и 3-я легкая дивизия стала 2-й дивизией крейсеров. С этого времени «Дюкен» и «Турвиль» использовались в качестве учебных кораблей, при этом с них были сняты катапульты. С января по июль 1939 г. 2-я дивизия и легкий крейсер «Плутон» были приданы Артиллерийской школе в Тулоне, но в августе дивизия была возвращена в состав действующего флота и придана 3-й эскадре, флагманом стал «Турвиль».

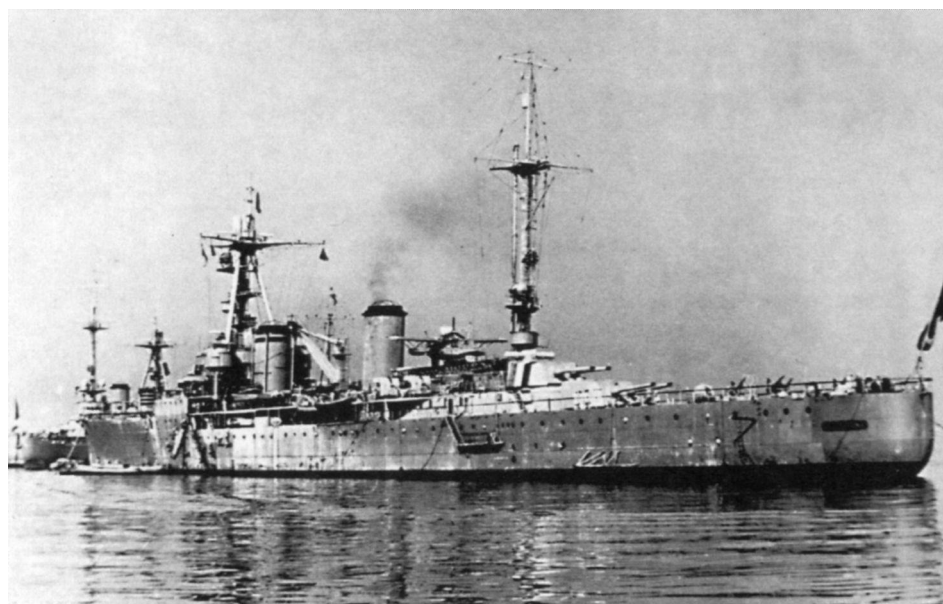
С началом войны «Турвиль» (кап. 1 р. Мальруа) действовал на Средиземном море. В ходе патрулирования между Бизертой и Бейрутом 8—26 декабря 1939 г. он перехватил и досмотрел 32 судна, а 20 января — 7 февраля 1940 г. перевез из Тулона в Бейрут груз золота.

«Дюкен» (кап. 1 р. Безино) 25 января перешел в Дакар, где оставался до апреля 1940 г., осуществляя поиск германских рейдеров в Центральной Атлантике.

В мае 1940 г. оба крейсера вошли в Соединение «Х» вице-адмирала Годфруа (флагман — «Дюкен»), предназначенное для действий в Восточном Средиземноморье совместно с британским флотом. 11 июня они участвовали в набеге на Додеканезские о-ва, а с 21 июня находились в Александрии, где их застало известие о перемирии. В отличие от Мерс-эль-Кебира, здесь противостояние между британским и французским флотами обошлось без кровопролития. 4 июля зенитки «Турвиля» участвовали в отражении налета итальянской авиации, а 5 июля корабли Годфруа были разоружены, но остались под французским контролем.

После того, как в ноябре 1942 г. Французская Северная Африка перешла на сторону союзников, ее власти начали переговоры с адмиралом Годфруа о присоединении к ним, однако согласие было получено лишь 17 мая 1943 г.

24 июня «Дюкен» и «Турвиль» вновь вошли в строй. 3 июля они покинули Суэц и через Аден, Момбасу, Дурбан перешли в Дакар. Вместе с «Сюффреном», эти корабли составили 1-ю эскадру крейс-



Вверху: интернированная в Александрии французская эскадра (слева направо) «Дюкен», «Сюффрен» и «Турвиль». **Внизу:** «Дюкен» в Александрии, 1943 г.



серов. Базируясь на Дакар, она до начала 1944 г. действовала в Атлантике, осуществляя борьбу с немецкими блокадопрорывателями, правда, из-за небольшой дальности плавания «Дюкень» и «Турвиль» использовались в исключительных случаях.

В мае 1944 г. «Дюкень» перешел в Великобританию для прохождения ремонта. В ходе операции «Нептун» (высадка в Нормандии) он находился в резерве, готовый в случае необходимости вступить в бой, а в декабре был включен в состав Французского оперативного соединения (French Naval Task Force - FNTF), действовавшего против немецких объектов на французском побережье Бискайского залива. В апреле 1945 г. в составе отряда контр-адмирала Руэ (линкор «Лоррэн», 4 эсминца, 4 фрегата) крейсер участвовал в очищении от противника устья р. Жиронда, после чего стал на капитальный ремонт в Бресте.

Вверху: «Турвиль» и «Сюффрен» (на заднем плане), 1943 г.

Внизу: «Дюкень» после модернизации 1945 г.



«Турвиль» в июне 1944 г. ушел на ремонт в Бизерту, в ноябре перешел в Тулон, где в декабре был выведен в резерв и использовался как плавбаза для эс-кортных кораблей.

Пройдя ремонт и модернизацию, в послевоенные годы «Дюкень» и «Турвиль» вернулись в состав действующего флота. Основные события этого этапа разворачивались в Индокитае. Каждый из крейсеров совершил туда по два похода. В марте 1946 г. оба участвовали в операции по ре-оккупации Тонкина. В общей сложности «Дюкень» провел в заграничном плавании 15 месяцев, а «Турвиль» — 21.

В августе 1947 г. «Дюкень» был выведен в резерв категории «А» в Тулоне; затем переведен в Арзев (Алжир) как корабль-база амфибийных сил, оставаясь в этом качестве до исключения из состава флота 2 июля 1955 г., после чего его перевели на буксире в Мерс-эль-Кебир и 27 июля 1956 г. продали на слом.

«Турвиль» с конца 1948 г. использовался как плавказарма в Бресте до исключения из состава флота 28 апреля 1961 г., а 15 января 1963 г. буксиры вывели остов крейсера из Бреста на разборку в городок Ля-Сьота, расположенный между Марселем и Тулоном.

Заключение

Вопреки расхожему мнению, первые французские тяжелые крейсера создавались как хорошо вооруженные и быстрые скауты. Задача защиты коммуникаций учитывалась при их проектировании, но не являлась основной.

К достоинствам крейсеров типа «Дюкень» можно отнести отличную мореходность, хорошие скоростные качества и неплохую артиллерию главного калибра. Список недостатков будет более впечатляющим. Во-первых, они оказались абсолютными аутсайдерами по части броневой защиты. На нее отводилось всего 4,5 % стандартного водоизмещения, что было меньше, чем у британского «Кента» (10,2 %), итальянского «Тренто» (8,7 %) или американской «Пенсаколы» (около 7,5 %). Во-вторых, французы обладали самым малым запасом топлива и, как следствие, имели недостаточную дальность плавания — хуже по этому показателю выглядели только итальянцы. В-третьих, зенитное вооружение, весьма мно-

гочисленное и неплохо смотревшееся на момент ввода крейсеров в строй, почти не модернизировалось и к началу Второй мировой войны устарело.

* * *

Все «вашингтонские» крейсера первого поколения являлись «компромиссными» кораблями, у которых усиление одних качеств достигалось за счет предельного ослабления других. Но даже на этом фоне «Дюкень» и «Турвиль» выделялись несбалансированностью характеристик. Можно констатировать, что им повезло не участвовать ни в одном столкновении с достойным противником, что и позволило обоим крейсерам отслужить положенный срок.

Литература

Jordan J. «Duquesne» and «Toin/Ше»: The First French Treaty Cruisers // «Warship», 2005.

Campbell J. Naval Weapons of World War II. — London: Conway Maritime Press, 1985.

Couhat J.L. French Warship of World War II. - London: Ian Allan Ltd., 1971.

Garier G., Du Cheyron P. Les croiseurs lourds francais «Duquesne» & «Tourville». — Outreau: Lela Presse, 2003

Preston A. The World's Worst Warships. — London: Conway Maritime Press, 2002.

Whitley M.J. Cruisers of World War II. An International Encyclopedia. — London: Arms & Armour Press, 1995.

Офан П., Мордаль Ж. Французский флот во Второй мировой войне. Пер. с англ. — Екатеринбург: Зеркало, 1999.

Автор выражает благодарность Михаилу Барабанову, Арсению Малову и Олегу Масленникову за предоставленные материалы и помощь, оказанную при подготовке данной статьи.

«Турвиль», Тулон, 1945 г.



Служба крейсеров в Индокитае

	Ушел из Франции	Прибыл в Индокитай	Ушел из Индокитая	Прибыл во Францию
"Tourville"	5.12.1945	16.1.1946	2.7.1946	27.7.1946
"Duquesne"	22.12.1945	25.1.1946	4.10.1946	6.11.1946
"Tourville"	4.10.1946	30.11.1946	15.11.1947	11.12.1947
"Duquesne"	22.12.1946	17.1.1947	16.4.1947	16.5.1947

«Дюкень» в доке, Тулон, 1945 г.



«Турвиль» в резерве, Брест, конец 1950-х гг.



Уважаемые читатели!

В этом номере нашего журнала мы открываем новую рубрику, в которой будут печататься дополнения к ранее вышедшим публикациям, а также комментарии, уточнения, исправления замеченных ошибок и опечаток. Приглашаем всех читателей принять участие в подготовке материалов для данной рубрики (особенно, если у вас есть интересные фотографии или вы знаете любопытные факты). Присылайте свои письма в адрес редакции, желательно по электронной почте.

«Идзумо» на Средиземном море
(к «Морской кампании» № 1/2006)

Решение об отправке японских боевых кораблей на Средиземное море было принято на совещании в Лондоне в январе 1917 г. Основной задачей, поставленной перед ВМС Японии, стала охрана конвоев от возможных атак германских подводных лодок. Поэтому союзники в первую очередь были заинтересованы в усилении эскортных сил; особой же нужды в крупных боевых кораблях на Средиземном море не было.

Первая группа японских кораблей прибыла на Мальту в апреле 1917 г. Она включала 8 эсминцев типа «Каба» и старый бронепалубный крейсер «Акаси» в качестве штабного корабля (флаг контр-адмирала Кодзо Сато). Позже к ним присоединился броненосный крейсер «Ниссин», а 10 августа на Мальте стали на

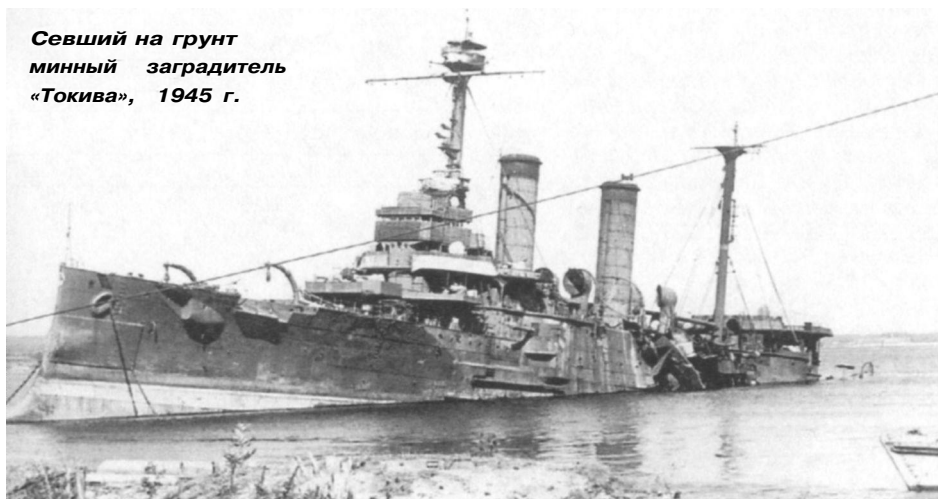
якорь броненосный крейсер «Идзумо» и 4 новых эсминца типа «Момо». «Идзумо» пришел на замену «Акаси», который возвращался в Японию. К тому времени японская эскадра в европейских водах представляла собой внушительную силу: она включала два броненосных крейсера, 14 эсминцев и две канлодки (в это число входили два эсминца и обе канонерки, временно переданные японцам англичанами). Всего до конца войны эскадра адмирала Сато отконвоировала 788 судов Антанты, 34 раза японским кораблям приходилось отражать атаки немецких и австро-венгерских подводок. Потерь в кораблях японцам удалось избежать, хотя

один эсминец, «Сакаки», был торпедирован австрийской субмариной U-27 и получил тяжелые повреждения (65 погибших, оторвана носовая часть корпуса).

Японские корабли оставались на Мальте до весны 1919 г. В марте в Японию ушли «Ниссин» и 8 эсминцев. Вместе с ними на Дальний Восток отправились и 7 бывших немецких подводок, переданных Стране восходящего солнца по репарациям. А 15 мая Ла-Валетту покинул «Идзумо» и 4 оставшихся эсминца. 2 июля 1919 г. последний отряд эскадры адмирала Сато прибыл в Йокосуку.

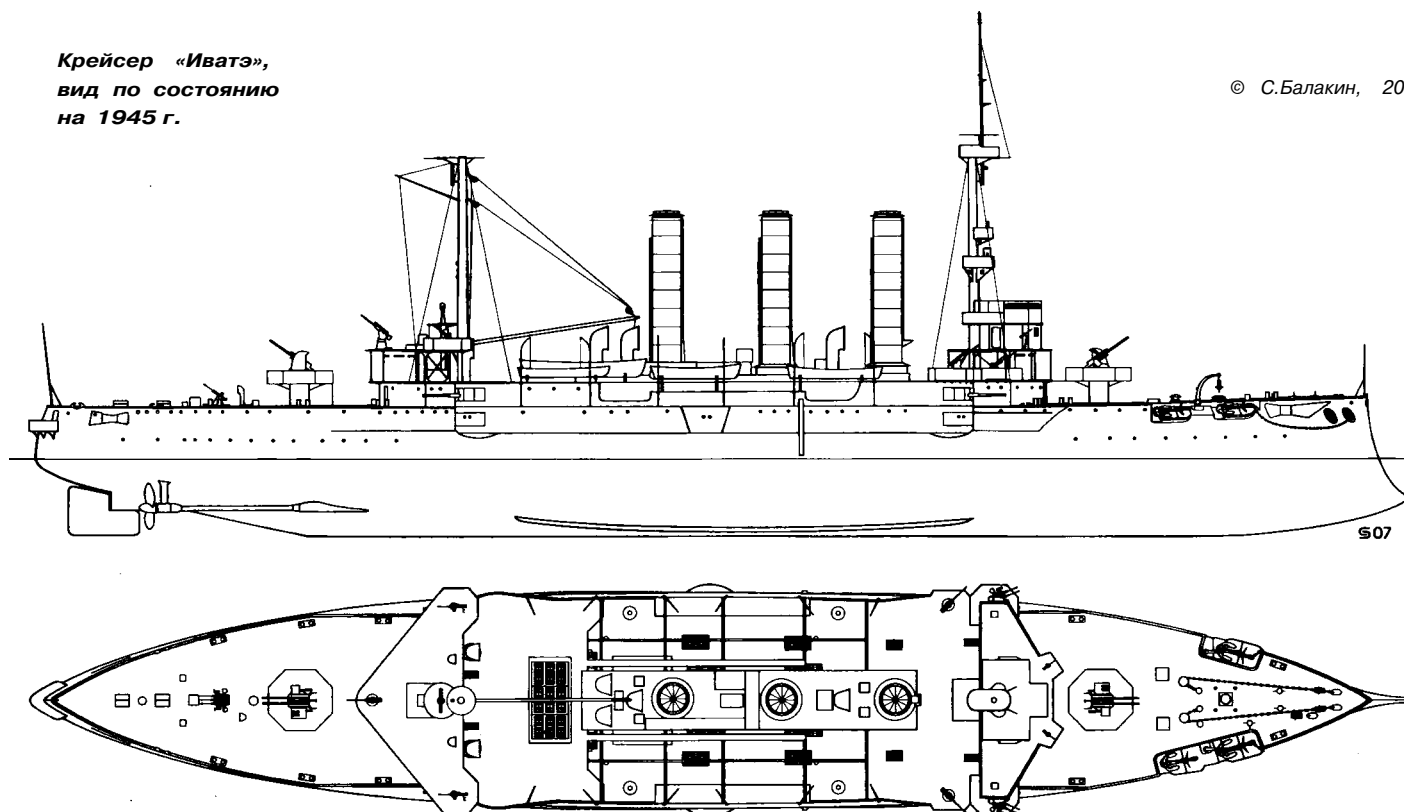
С. Балакин

**Севший на грунт
минный заградитель
«Токива», 1945 г.**



**Крейсер «Иватэ»,
вид по состоянию
на 1945 г.**

© С. Балакин, 2007



ВОПРОС-ОТВЕТ

Вопрос: Читая книги о Северных конвоях встречал упоминания о судах ПВО — например, «Паломарес», «Позарика». Что они из себя представляли? Сколько было переоборудовано? На каких театрах использовали?

С. Бирюк, Псков

Ответ: Такие суда переоборудовались из мобилизованных торговых судов и предназначались для обеспечения противовоздушной обороны конвоев и, в случае необходимости, якорных стоянок. Использовались на всех театрах, где существовала опасность нападения с воздуха. Всего в годы Второй мировой войны было переоборудовано 37 единиц. Разделялись на два подкласса: океанские и прибрежные. Ниже приводятся краткие характеристики и данные по судьбе судов.

Океанские — 8 единиц:

«Alynbank» (5151 брт) — затоплен 9.6.1944 при строительстве искусственной гавани у побережья Нормандии;

«Springbank» (5155 брт) — в 1941 г. переоборудован в Судно, оснащенное катапультной для истребителя (Fighter Catapult Ship), потоплен 27.9.1941 германской ПЛ U-201 в Северной Атлантике;

«Foylebank» (5582 брт) — потоплен 4.7.1940 германской авиацией в Портленде; 12 уз.; 4х2 102-мм/45, 2х4 40-мм/40 «пом-пома».

«Palomares» (1896 брт) — в 1943 г. переоборудован в корабль наведения истребительной авиации, возвращен владельцу в апреле 1946 г.;

«Roganpa» (1893 брт) — 29.1.1943 торпедирован у Бужи германским самолетом,

1.2.1943 отбуксирован и выброшен на берег. 13.2.1943 перевернулся и затонул. После войны поднят и разобран;

16,25 уз.; 3х2 102-мм/45, 2х4 40-мм/40 «пом-пома».

«Rnpce Robert» (канадский), (6982 брт) — возвращен владельцу в 1948 г., переименован в «Charlton Sovereign»;

22,25 уз. 5х2 102-мм/45, 2х4 40-мм/40 «пом-пома».

«Tynwald» (2376 брт) — потоплен 12.11.1942 итальянской ПЛ «Argo» у Бужи; 21 уз. 3х2 102-мм/45, 2х4 40-мм/40 «пом-пома».

«Ulster Queen» (3791 брт) — в 1943 г. переоборудован в корабль наведения истребительной авиации, возвращен владельцу в апреле 1946 г.

18 уз. 3х2 102-мм/45, 2х4 40-мм/40 «пом-пома».

Прибрежные — 29 единиц:

«Aristocrat», «Balmoral», «Bournemouth Queen», «Conqueror», «Coronation», «Crested Eagle*» (погиб 29.5.1940 под Дюнкерком), «Empress of India», «Glen Avon» (погиб 2.9.1944 у побережья Нормандии), «Glen Usk», «Glen More», «Goatfell», «Golden Eagle», «Helvellyn» (тяжело поврежден 20.3.1941 в Лондонских доках, не восстанавливался), «Jeannie Deans», «Катраг» (погиб 13.12.1941 в Пенанге), «Laguna Belle», «Lorna Doone», «РНпПттоп», «Princess Elizabeth*», «Queen Eagle», «Queen Empress*», «Ravenswood», «Royal Eagle Ryde», «Sandown», «Scawfell», «Skidaw», «Thames Queen», «Westward Ho!», «Whippingham».

Представляли собой небольшие пароходы тоннажем менее 1000 брт, вооружен-

ные в основном 76-мм зенитками и 40-мм «пом-помами» в различных комбинациях.

Кроме того часть старых крейсеров типов С и D, перевооруженных на зенитный калибр, официально числилась кораблями ПВО.

К. Богданов, Владивосток

Вопрос: Поясните, пожалуйста, следующий факт: Согласно данным справочника Э. Тренера «Ubier» — бывший британский траулер «Rutlandshire», приведенная же в третьей части работы М.Э. Морозова «Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.» фотография не соответствует известными фотографиям однотипных «Rutlandshire» траулеров.

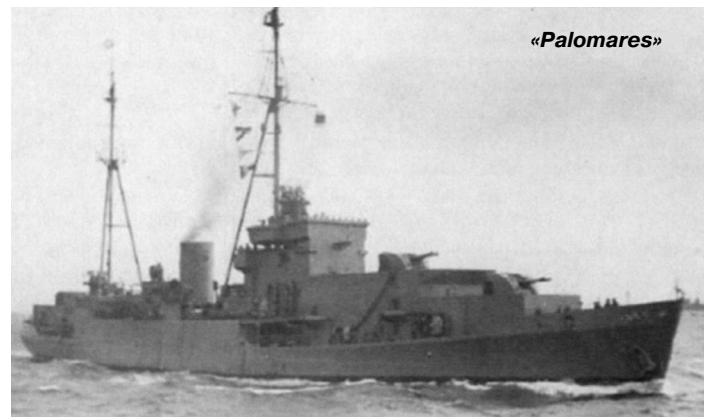
С. Самсонов

Ответ: В действительности, «Ubier» (NM-21) — это норвежский китобой, построенный в конце 1941 г. на верфи в Моссе. Британский вооруженный траулер «Rutlandshire» потоплен 20 апреля 1940 г. немецкими бомбардировщиками He-111 из состава KG 4 в гавани Намсуса. Немцам не удалось поднять корабль целиком, и одна из частей, предположительно, все еще лежит на глубине 300 м.

Сам факт о якобы имевшем место переименовании «Rutlandshire*» в «Ubier» берет свое начало в немецкой литературе. Скорее всего, дело обстояло так: у немцев был приказ о формировании флотилии из трофейных траулеров, который был отдан до начала проведения судоподъемных работ. Видимо, в нем за каждым из кораблей закреплялось конкретное новое название.



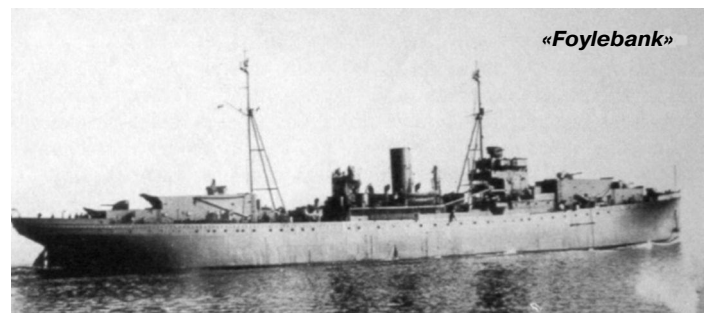
«Prince Robert»



«Palomares»



«Foylebank»



«Foylebank»

Затем траулеры, по основании приказа, начали поднимать, но с «Rutlandshire» получилась неудача, поэтому с уже заготовленным под него немецким названием пришлось вводить в строй норвежский китобой.

Подобные истории с приказами не редкость. Например, долгое время погибшие на минах советской ПЛ К1 немецкие сторожевики «Ubieg» и «Cheruskert» проходили в исторической литературе под литературно-цифровыми обозначениями V-6116 и V-6117 — взять хотя бы «Хронику войны на море» Ю. Ровера в ее оригинальном издании или его же справочник по успехам подводных лодок стран союзников. На самом же деле, по Журналам боевых действий флотилий, эти корабли никогда 61-й флотилии сторожевых кораблей не принадлежали, а под своими изначальными тактическими номерами NM-01 и NM-21 (указывающими на принадлежность к флотилии охраны порта Молде) действовали в оперативном подчинении 59-й флотилии. Просто, был приказ на их передачу в состав 61-й флотилии, который не успели выполнить.

Данный факт еще раз подчеркивает то, что с любой исторической литературой, в том числе и зарубежной, необходимо работать очень осторожно.

М. Морозов

Вопрос: В справочнике по ВМС Нидерландов («Морская кампания» №2—2006) говорится, что на голландских эсминцах типа «Gerard Callenburgh» и канонерских лодках типа «А» стояли одинаковые орудия, однако на канонерках они были универсальными, а на эсминцах — нет. Они размещались в разных башнях?

О. Антонов, Димитровград

Ответ: На эсминцах типа «Gerard Callenburgh» 120-мм/45 орудия No.8 размещались в открытых палубных установках с максимальным углом возвышения стволов 45°. Для канонерских лодок типа «А» разрабатывались закрытые башенные установки с максимальным углом возвышения стволов 80°. Они, в частности, приведены на отчетных чертежах. Судя по всему, работы по их созданию были далеки от завершения, когда корабли попали в руки немцев. Поэтому при достройке для германского флота на канонерки ставились те же открытые неуниверсальные установки, что стояли на эсминце ZH1 (бывший «Gerard Callenburgh»).

С. Патянин

Вопрос: Каковы самые большие и самые маленькие цели, потопленные торпедами подводных лодок, надводных кораблей и торпедоносной авиации?

Т. Максимов, Днепрпетровск

Ответ: Любопытно, что самыми большими жертвами торпед являлись корабли японского флота, а все самые маленькие имеют отношение ко флоту советскому.

Самый большой корабль, погибший от торпед подводной лодки — японский авианосец «Shinano», потопленный 29 ноября 1944 г. у восточного побережья Японии американской субмариной «Archerfish» (SS311). Его водоизмещение составляло 62 000 т. С кораблем погибло 1435 человек.

Самыми маленькими целями лодочных торпед, наверное, являются советские катерные тральщики №804 и №807 (типа «Рыбинец», по 26 т), потопленные 30 июля 1944 г. в Финском заливе германской подлодкой U-481 с использованием акустических торпед, каждая из которых по стоимости наверняка превосходила пораженную цель.

Самой крупной жертвой торпед надводного корабля стал японский линкор «Fuso» (34 700 т), потопленный 25 октября 1944 г. в проливе Суригао американскими эсминцами «MacGowan» (DD-678), «Melwin» (DD-680) и «Remey» (DD-688).

Самой маленькой в данной номинации является итальянская сверхмалая подводная лодка СВ-5 (надводное водоизмещение 35 т, подводное — 44 т), потопленная 13 июня 1942 г. в Ялте советским торпедным катером Д-3. Кроме того, 4 января 1945 г. у побережья Югославии германским «шнелльботом» S-33 был торпедирован и потоплен британский сторожевой катер HDML-1163 (44 т).

Самый большой корабль, потопленный авиаторпедами, — знаменитый японский линкор «Yamato» водоизмещением 62 315 т. 7 апреля 1945 г. на пути на Окинаву он подвергся атакам американских палубных самолетов и получил попадания 11 торпед и 13—15 бомб.

Самым маленьким кораблем, потопленным торпедоносной авиацией в бою, можно считать германский 190-тонный моторный тральщик R-301. 16 октября 1944 г. в районе норвежского порта Вардё он был поражен торпедой советского торпедоносца А-20Ж «Бостон» (из состава 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС СФ).

Однако имеется еще британский торпедный катер МТВ-448 (тип «ВРВ 70-футовый», водоизмещение около 40 т), потопленный по ошибке своим же торпедоносцем у берегов Нормандии 11 июня 1944 г.

С. Патянин, М. Токарев

Вопрос: Когда появилась идея паровой катапульты и когда была создана первая конструкция?

Б. Манюров

Ответ: Конструкция паровой катапульты была разработана английским командером Митчеллом в 1946—1948 гг. Первый образец паровой катапульты BSX-1, изготовленной по проекту Митчелла фирмой «Messrs. Brown Brothers & Co., Ltd.» из Белфаста, испытывался на британском авианосце «Perseus» с июля 1950 г. по июнь 1952 г. Фактические пуски самолето-

тов начались в 1951 г., всего было произведено 1560 стартов.

На основе BSX-1 была разработана серийная паровая катапульта BS4, сперва испытывавшаяся на том же «Perseus», а затем установленная на ряде британских легких авианосцев, тяжелых «Ark Royal», «Hermes» и при модернизации на «Eagle» и «Victorious».

Американцы участвовали в испытаниях на борту «Perseus», включая старты американских палубных самолетов. В апреле 1952 г. ВМС США приняли решение о принятии паровой катапульты, первым в американском флоте ее получил авианосец «Напосок» в 1954 г., причем на нем стояла катапульта британского производства.

М. Барабанов

Вопрос: Имелись ли в 20-м веке случаи, когда торпедные катера поражали военные корабли крупнее эсминца в открытом море, а не на якорной стоянке?

Т. Петухов

Ответ: Да, имелись.

10.6.1918 итальянский MAS-15 потопил австро-венгерский линкор «Szent Istvan»;

17.6.1919 русский (советский) бронепалубный крейсер «Олег» потоплен британским СМБ4;

6.4.1941 итальянский MAS-206 торпедировал и тяжело повредил британский легкий крейсер «Caretown»;

15.6.1942 британский легкий крейсер «Newcastle» торпедирован и поврежден германским S-56;

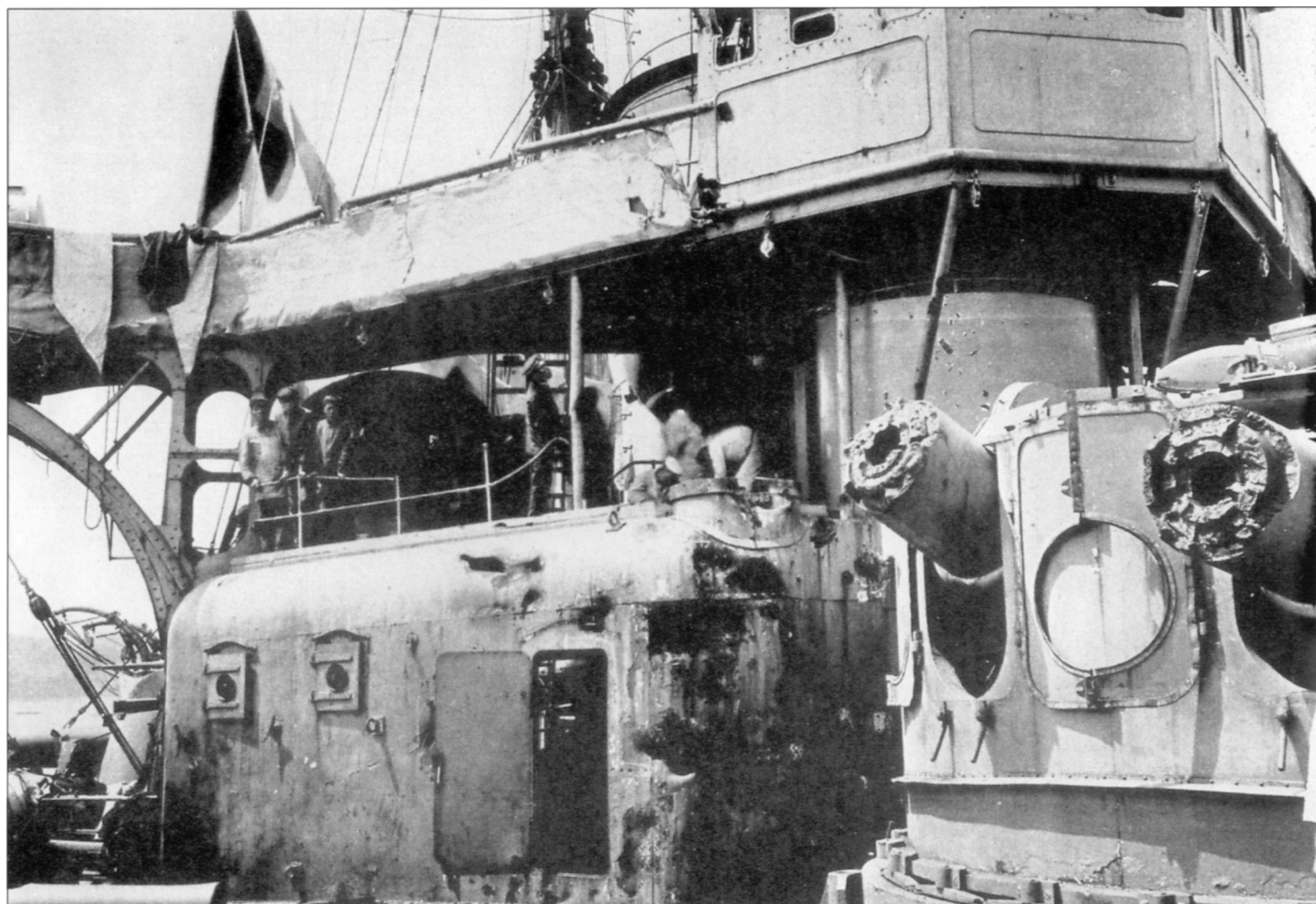
13.8.1942 британский легкий крейсер «Manchester» тяжело поврежден итальянскими Ms-16 и Ms-22, впоследствии затоплен экипажем;

25.10.1944 японский легкий крейсер «Abukuma» поврежден торпедой американского PT-137.

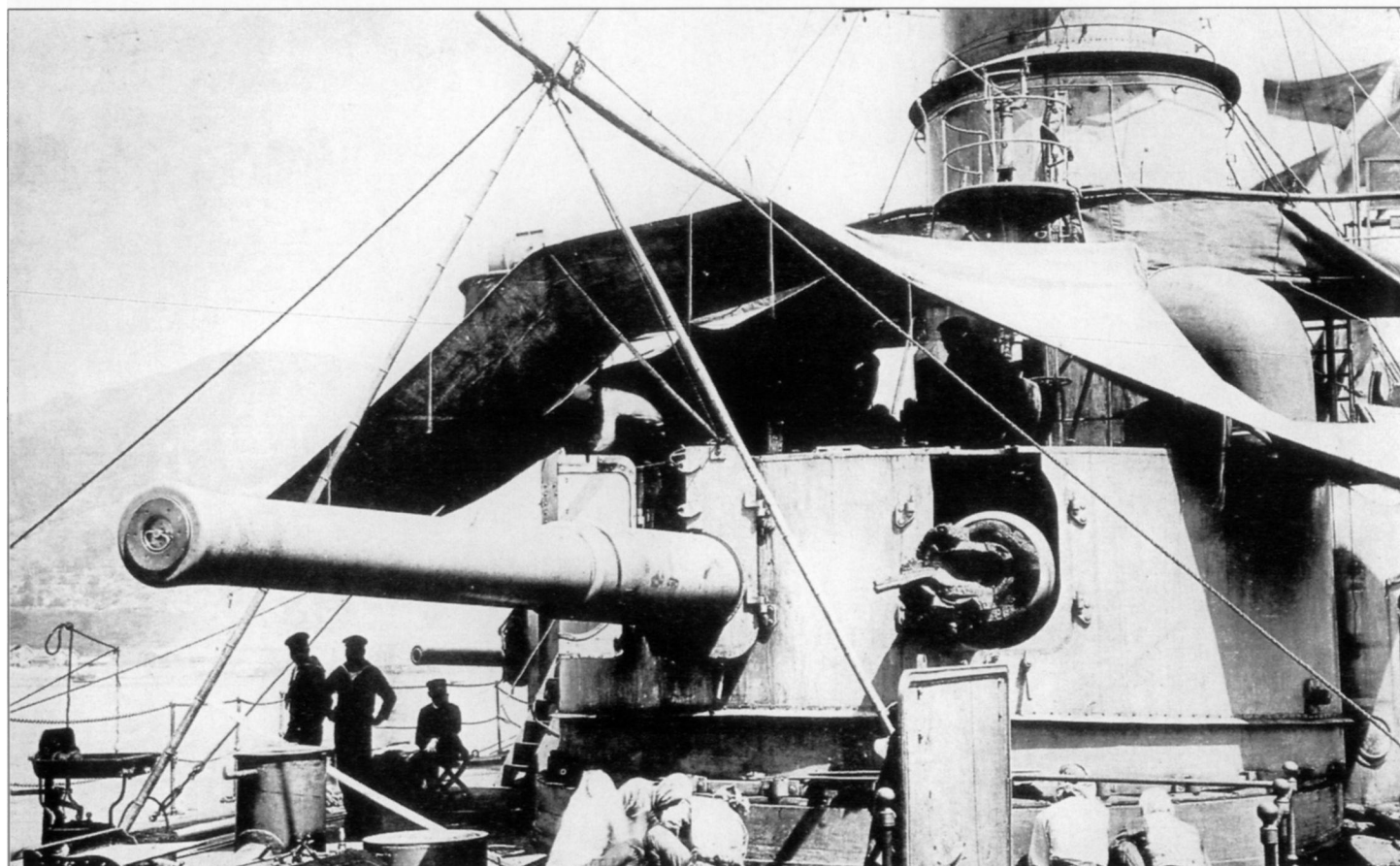
Кроме того, имеется до сих пор дискуссионный случай с повреждением советского крейсера «Молотов» 2.8.1942, хотя там более вероятен успех германских самолетов-торпедоносцев, чем итальянских MAS-568 и MAS-573.

М. Барабанов



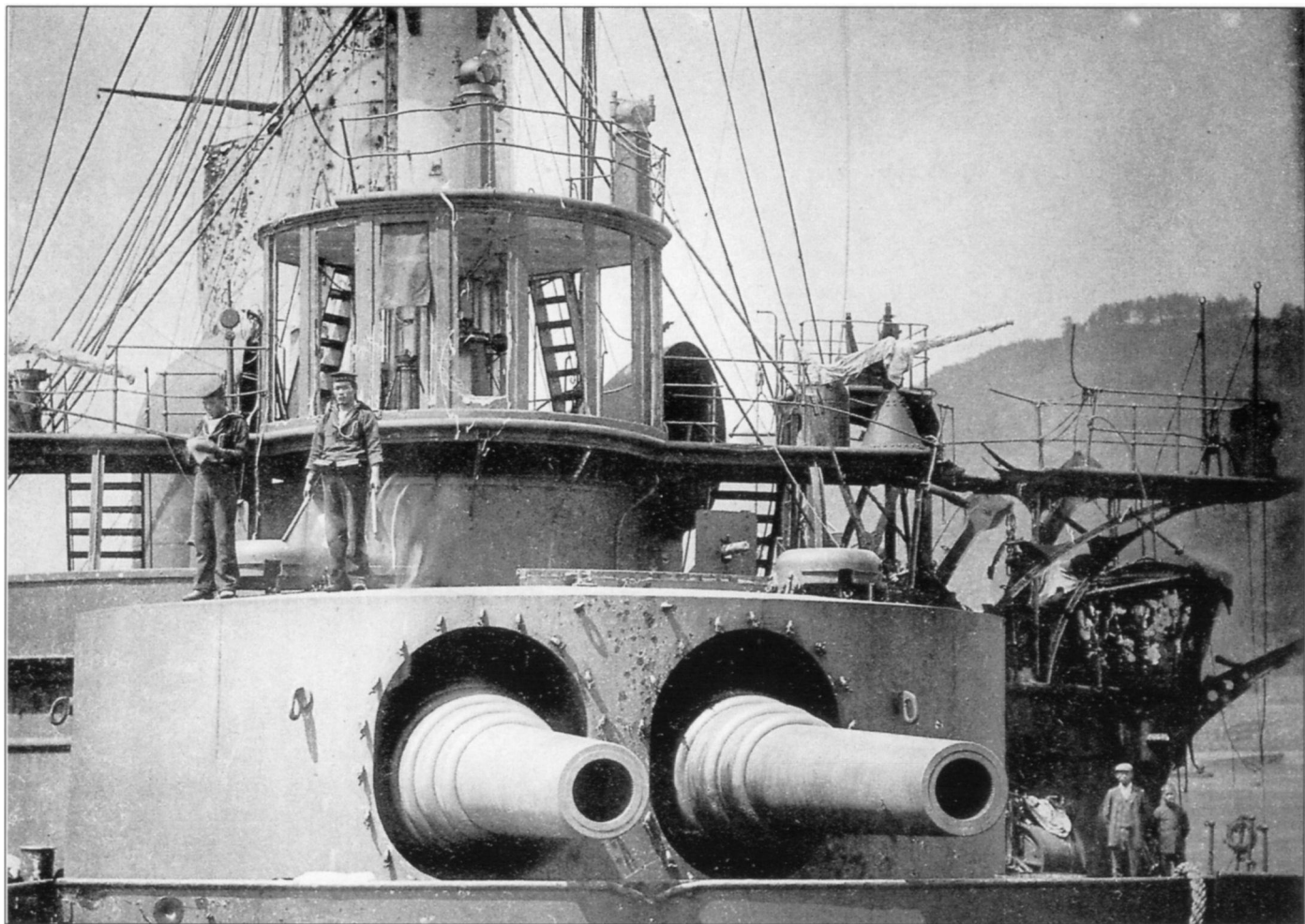


明治三十八年五月二十七日日本海々戦ニ於テ破損セル軍艦日進前部八尹砲塔左右砲身

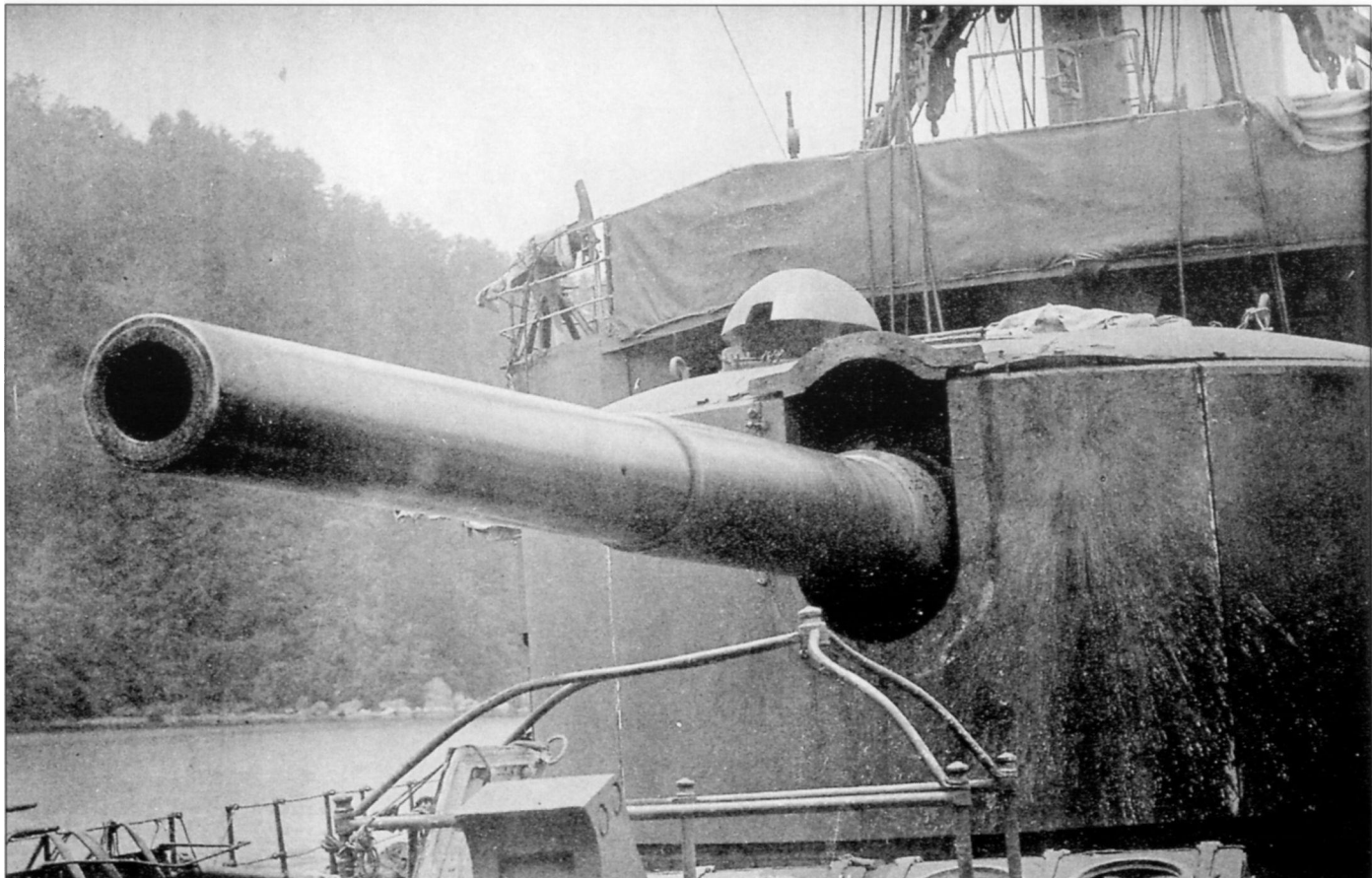


明治三十八年五月二十七日日本海々戦ニ於テ破損セル軍艦日進後部八尹砲塔左砲身

Броненосный крейсер «Ниссин» после Цусимского сражения. Оторванные стволы 203-мм орудий носовой (вверху) и кормовой (внизу) башен. Фото из «Совершенно секретного фотоальбома Русско-японской войны на море» (переиздание 2004 г.).

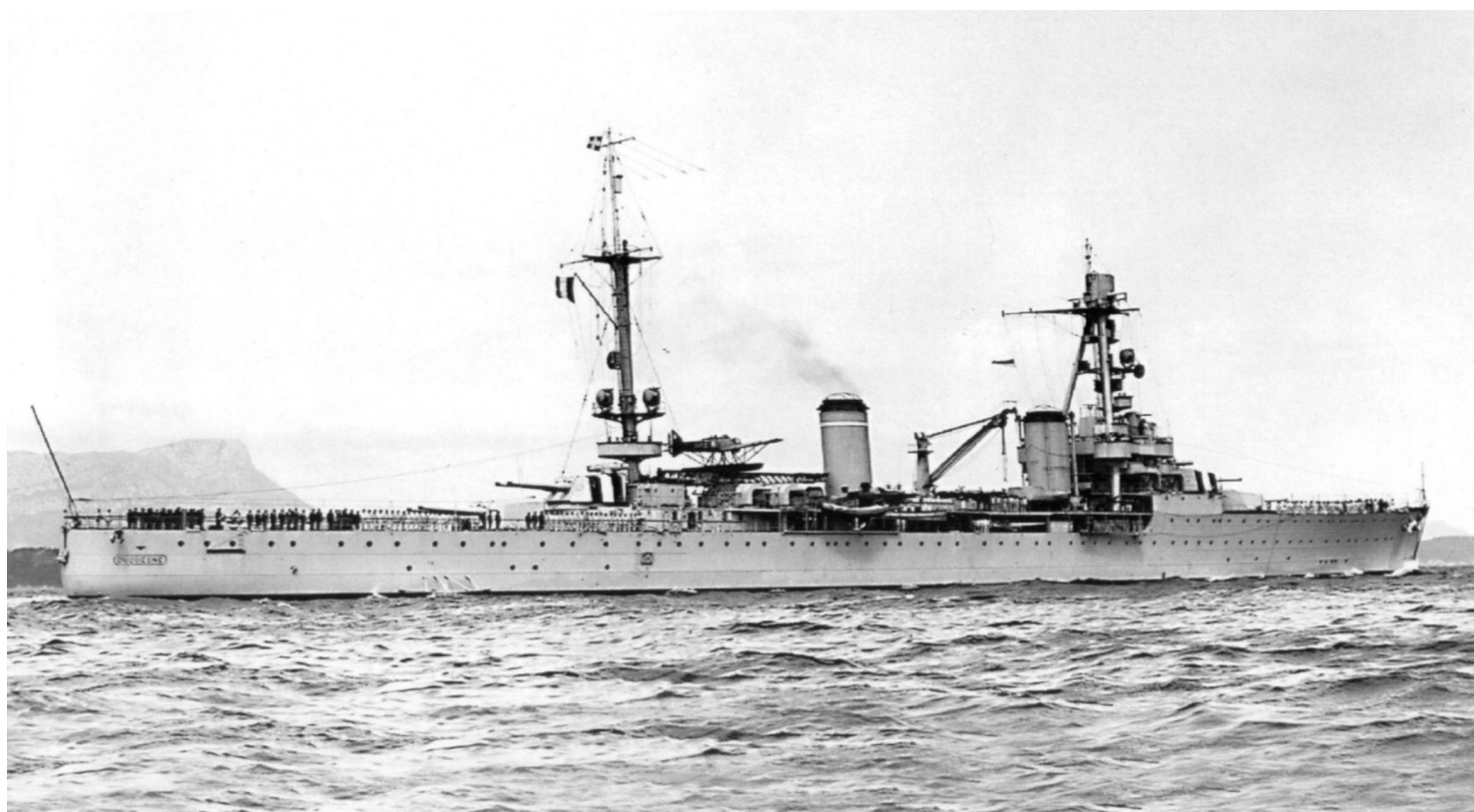


戦利艦「ニコライ」―世前部十二吋砲及ヒ砲塔ノ彈痕

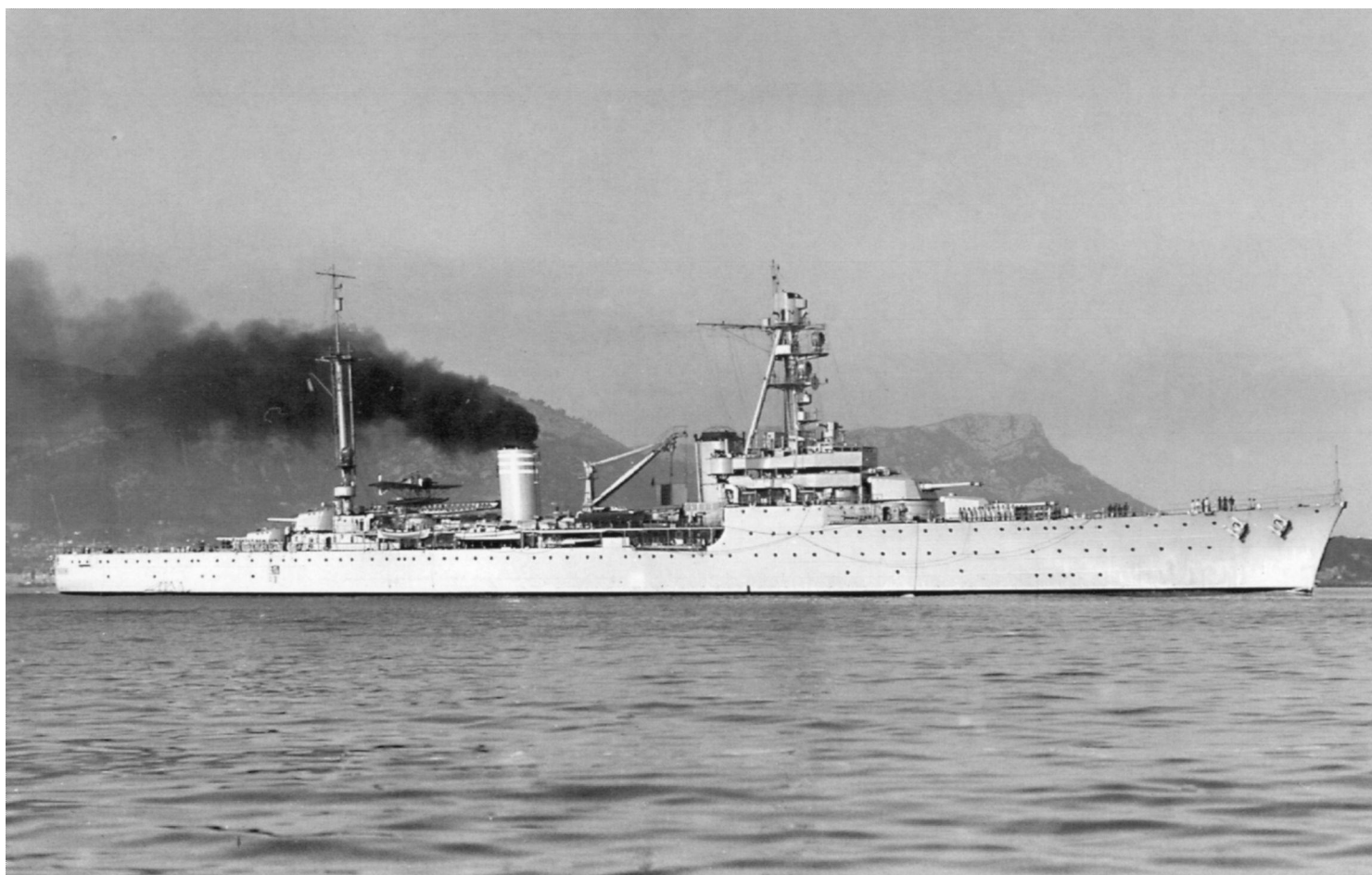


戦利艦「アブラクシン」―後部十吋砲及ヒ砲塔ノ彈痕

Русские корабли после Цусимского сражения: «Император Николай I» (вверху) и «Генерал-адмирал Апраксин» (внизу). Фото из «Совершенно секретного фотоальбома Русско-японской войны на море» (переиздание 2004 г.).



Крейсер «Дюкень», 1936–1937 гг.



Крейсер «Дюкень» на рейде Тулона, 1935 г.

Крейсер «Турвиль» на выходе из Тулона,
1936 г.



Крейсер «Турвиль», 1932—1934 гг.