

МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

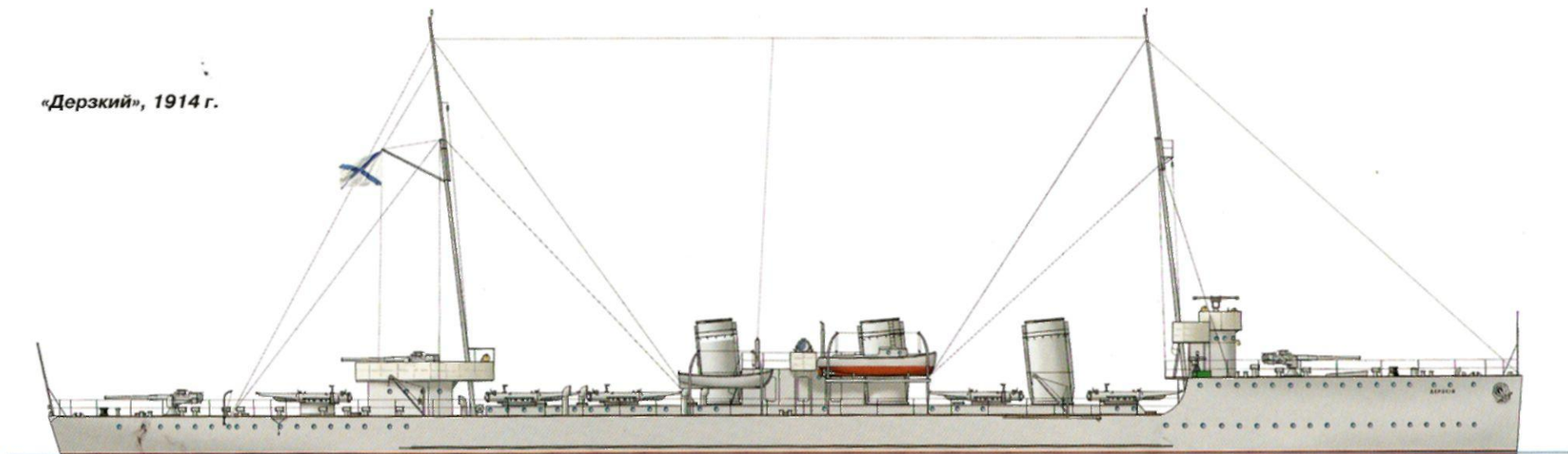
ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА • 8'2008

ПЕРВЫЕ «НОВИКИ» ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

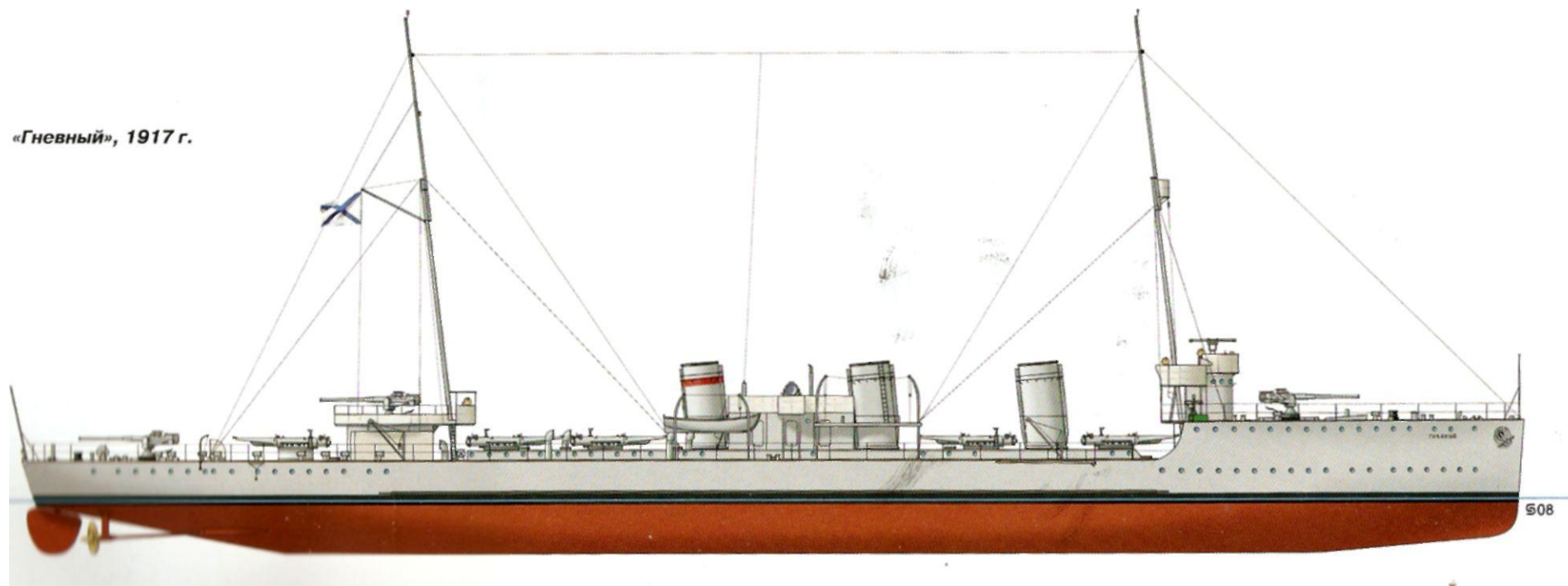
Эсминцы типа «Дерзкий»



«Дерзкий», 1914 г.



«Гневный», 1917 г.





ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА

№ 8 (2 1) * 2 0 0 8

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 «Издательство «Коллекция»

Главный редактор С.А.Балакин

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

Подготовка
оригинал-макета:
ООО «Издательство «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 5.12.2008

Отпечатано с диапозитивов заказчика в
издательско-полиграфическом центре
«Апрель», 115184, Москва, Б.Татарская, 35.

Тираж 600 экз. (1 -й завод)

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО «Коллекция».

На 1-й стр. обложки: эсминец
«Гневный» (коллаж)

На 2-й стр. обложки: рис. С.Балакина

На 3-й стр. обложки: рис. А.Заикина

В.П.Заблоцкий,
В.А.Левицкий

ПЕРВЫЕ « Н О В И К И » ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

Эсминцы типа «Дерзкий»

Москва, 2008

Уважаемые читатели!

Эсминцы «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий» и «Пронзительный» примечательны как «первые турбинные миноносцы, выстроенные на русских заводах из русских материалов, давшие начало первой серии судов этого типа в русском военном флоте». В официальных документах они значились как эскадренные миноносцы типа «Дерзкий», хотя фактически головным кораблем серии стал «Беспокойный», на котором испытывались и проверялись все проектные решения, конструкции, механизмы, устройства и вооружение.

Своим появлением эсминцы обязаны успешному сотрудничеству русского «Акционерного Общества Николаевских заводов и верфей» (в настоящее время Черноморский судостроительный завод), построившего корабли, и известной британской фирмы «John I. Thornycroft & Co. Ltd», фактически разработавшей их проект (последний факт в отечественной литературе обычно не упоминается). Заметим, что подробная история создания эскадренных миноносцев типа «Дерзкий» публикуется впервые.

Авторы настоящей монографии — выпускники Николаевского кораблестроительного института имени адмирала С.О.Макарова, инженеры-кораблестроители и историки Владимир Александрович Левицкий и Владимир Петрович Заблоцкий из г. Николаева.

Авторы выражают свою признательность за помощь в подготовке настоящей работы сотрудникам Государственного архива Николаевской области, Николаевского краеведческого музея и Музея истории судостроения и флота: Л.Л.Левченко, Л.Д.Хлопинской, Т.С.Митковской, О.Н.Вассель и А.Д.Владерчук, а также И.В.Алексееву (г. Одесса), В.В.Яровому (г. Новокузнецк) и участникам форума «Кортик».

Где купить журнал «Морская кампания»

В Москве

- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский», 2 этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»). Время работы клуба 9.00 — 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Магазины «Техника молодежи»/Торговый дом «Новый Колизей» — в спорткомплексе «Олимпийский», подъезд 7, 3-й этаж (метро «Проспект Мира»).
- Магазины «Лейб-компания» — 4-й Полевой пер., д.7 (метро «Сокольники»).
- Редакция журнала «Фронтальная иллюстрация» — ул. Новодмитровская, д.5а, 16-й этаж, офис 1601 (метро «Дмитровская»).

В Санкт-Петербурге

- Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 — 17.00.

На Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 31. Время работы: вторник, пятница, суббота, воскресенье, 8.00 — 15.00. Тел. +38-095-108-90-06,
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд К. место 1. Время работы: ежедневно, кроме понедельника, 9.00 — 17.00. Тел. +38-095-308-47-86.
- г. Днепропетровск, магазин «Книжка» в ТК «Скорпион», отдел 3. Время работы: ежедневно, 9.00 — 19.00. Тел. +38-095-462-76-47.

Эсминцы

типа «Дерз



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Эскадренные миноносцы с паровыми турбинами в качестве главной энергетической установки впервые появились в кораблестроительной программе Российского Императорского флота в 1907 г. Морской Генеральный штаб (МГШ), созданный в апреле 1906 г. в ходе реформы Морского министерства, обследовал состояние флота после Русско-японской войны и выработал первоочередные задачи развития морских сил. В первую очередь предполагалось создание флотов на Балтийском и Черном морях для ведения оборонительной войны с активным использованием минного оружия, основными носителями которого рассматривались миноносцы. Для Балтийского флота МГШ планировал в 1912 г. закончить постройку 4 линейных кораблей, 90 миноносцев и 40 подводных лодок. Для выполнения оборонительной задачи в Черном море МГШ считал, что «на ближайшее десятилетие можно ограничиться лишь заменой устаревшего минного флота новыми минными судами, ремонтом старых броненосцев, их перевооружением, а также заготовкой большого запаса мин заграждения. К минному флоту должны быть добавлены, кроме того, 4 легких крейсера».

По примеру Германии МГШ в феврале 1907 г. предложил строить флот также целыми эскадрами. В предполагаемый состав эскадры русского флота, кроме 8 линейных кораблей, 4 линейных и 8 легких крейсеров, входила дивизия из 36 эскадренных миноносцев и 1 легкого крейсера для начальника минного отряда. Мин-

ная дивизия имела в своем составе две бригады двухдивизионного состава (по 9 эсминцев в дивизионе). МГШ считал, что миноносцы должны применяться соединениями в составе не менее девяти однотипных кораблей. Эту систему организации эскадры приняли в основу всех кораблестроительных программ Российского флота после Русско-японской войны.

В зависимости от задач, которые предстояло решать флотам на Балтийском и Черном морях, а также на Дальнем Востоке, МГШ в апреле 1907 г. предложил четыре варианта судостроительной программы, из которых царь Николай II одобрил последнюю, известную, как «Малая судостроительная программа». Для обороны Финского залива предусматривалось построить одну эскадру, но в силу отсутствия необходимых для этого средств программу переработали и основательно сократили. В новой редакции для Черного моря предусматривалась постройка 14 эсминцев и 3 подводных лодок, а для Балтики в течение пяти лет — 4 линейных кораблей, плавучей базы и 3 подводные лодки. В таком виде ее одобрил Совет Государственной Обороны, утвердили Совет министров и Государственный совет.

Для обоснования ТТЭ будущих эсминцев МГШ в 1907 г. приступил к разработке «стратегических и тактических заданий» (фактически ОТЗ), опираясь на иностранный опыт и уроки Русско-японской войны, в которой миноносцы проявили себя как наиболее универсальные корабли, решавшие широкий круг боевых задач.

Кроме своего основного назначения, с-тр успешно применялись обеими сторо-: ми для разведки, сторожевой и доз-: ной службы, обстрела побережья, пос-=: новок минных заграждений и трален-:; Опыт войны также показал, что слаб-: артиллерийское вооружение (испол-: зовавшееся гораздо чаще, чем торгес-: ное) и недостаточная скорость хода б^е* основными недостатками русских ми-: носцев. Поэтому считалось необх-: лым усилить артиллерию, увеличить : рость и маневренность, повысить t-zz~: ходность, дальность плавания, непо~: :пимость, прочность корпуса и оое-: стить корабли штатными устройст для транспортировки и постановки ских мин. Так, руководивший рем кораблей в Порт-Артуре корабел инженер Н.Н.Кутейников в 1905 г. ложил строить быстроходные и море -: ные контр-миноносцы со скоростью 30 узлов и 120-мм артиллерией.

Требования к эсминцам с учетом та войны впервые сформулирова декабря 1905 г. на собрании всех лов МТК под председательством с адмирала З.П.Рожественского обсуждении типов минных судов. -* жащих постройке на средства «О комитета по усилению флота на л вольные пожертвования». Больи-: участников собрания высказались за дание минных крейсеров со ско

Вверху: эсминец «Гневный» в лето—осень 1917 г.

**Эсминец «Лейтенант Шестаков»
после перевооружения 120-мм
орудиями, 1915 г.**

28—30 узлов, а не малых минонос-
прибрежной обороны. Предпола-
о мощным артиллерийским воору-
м из двух 120-мм, шести 57-мм
четырёх 75-мм) орудий и четырёх
етов. Минное вооружение — три
57-мм торпедных аппарата. В качестве
ой энергетической установки реко-
овались паровые котлы с нефтя-
отоплением системы Нормана или
ьца-Торникрофта и паровые турби-
или паровые машины. Дальность пла-
5-ми 12-узловым ходом определялась
менее 3000 миль. Собрание указало
на необходимость обеспечения непото-
пляемости при затоплении двух смежных
: — еков и повышения прочности корпуса.
Любопытно, что к аналогичным выво-
пришел и японский МГШ в 1907 г.,
издвинув следующие требования к стан-
дартному эскадренному миноносцу для
: этого флота: водоизмещение 850—1000
- скорость хода не менее 30 узлов, кот-
ды с нефтяным отоплением, вооружение
: 3 одного 120-мм, двух 76-мм орудий и
- е-ырёх торпедных аппаратов.

Исходя из опыта войны, перспективные
эсминцы рассматривались и русскими,
/ японцами как быстроходные и море-
одные многоцелевые артиллерийско-
~орпедные корабли.

Тем временем, в России по-прежнему
продолжали строить минные крейсера и
миноносцы со слабым артиллерийским
вооружением из 75-мм и 57-мм орудий и
уже явно недостаточной скоростью хода
з 25—26 узлов. Характерным примером
в этом отношении могут служить мин-
ные крейсера (с 1907 г. эскадренные
миноносцы) типа «Лейтенант Шестаков»,
строившиеся «Обществом судострои-
тельных механических и литейных заво-
дов» в Николаеве (ОСМилЗ). Их воору-
жение состояло из двух 75-мм и четы-
рех 57-мм орудий (последние в январе
1906 г. заменили еще четырем 75-мм).
Только благодаря настойчивости участ-
ника Русско-японской войны капитана 2
ранга А.М.Лазарева, командира эсминца
«Капитан-лейтенант Баранов», артилле-
рийский отдел МТК согласился на заме-
ну кормовой 75-мм пушки 120-мм орудием
в 45 калибров. Позже на этих кораблях
сняли всю 75-мм артиллерию и устано-
вили на полубаке второе 120-мм орудие,
благодаря чему по силе артиллерийско-
го вооружения они стали сильнейшими
в своем классе. В тоже время, они име-
ли недостаточно высокую для торпедной
атаки скорость полного хода (по проекту
25 узлов, реально не более 24,26—24,78
узла). Дальнейшего увеличения скоро-
сти хода можно было достичь только за
счет существенного повышения мощно-
сти главной энергетической установки,
что могли обеспечить только паровые
турбины, к тому времени уже применяв-
шиеся на флотах Великобритании и Гер-
мании.

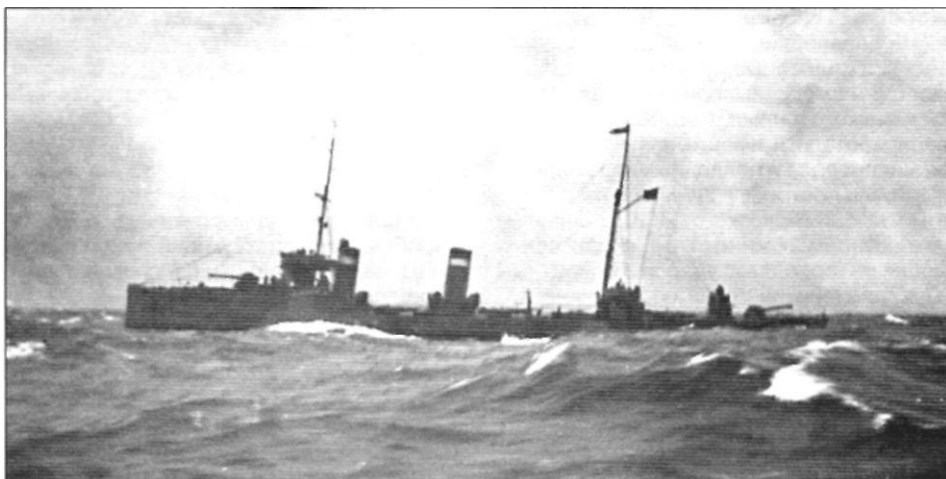


Фото из коллекции В.Заблюцкого

Первенство в постройке эсминцев с
паровыми турбинами принадлежит бри-
танскому Королевскому флоту. Здесь уже
в 1905 г. комиссия под председа-
тельством адмирала Дж.Фишера на основа-
нии опыта Русско-японской войны пред-
ложила строить два типа эсминцев: истре-
бителей миноносцев для открытого моря
и миноносцев для действий в прибреж-
ной зоне. Для тех и других в качестве
энергетической установки приняли паро-
вые турбины и котлы с нефтяным ото-
плением. В 1907 г. спустили на воду так
называемый «специальный» истребитель
миноносцев «Свифт» водоизмещением
2170 т. Достигнув на испытаниях наиболь-
шей скорости хода 35,1 узла, он послужил
прототипом будущих британских лидеров
эсминцев. Адмиралтейство также зака-
зало пять турбинных истребителей мино-
носцев для открытого моря первой серии
«Трайбл» (850—880 т, 33—35,67 уз., 3—
5 76-мм орудий, 2 однотрубных 450-мм ТА).
Так, корабль этой серии «Тартар» фирмы
«Торникрофт» поддерживал на испытани-
ях в течение 6 часов наибольшую скорость
хода в 35,67 узла, при мощности трех тур-
бин до 22 500 л.с. Учитывая слабое артил-
лерийское вооружение эсминцев первой
серии, в рамках программ 1906—1907 гг.
и 1907—1908 гг. заказали еще 7 более
крупных кораблей второй серии нормаль-
ным водоизмещением 970—980 т уже с
двумя более мощными 102-мм орудия-
ми. Один из них, «Нубизн» (фирма «Торни-
крофт»), во время двухчасовых испытаний
достиг наибольшей скорости 35,12 узла. В
британском флоте на эсминцах наиболь-
шее распространение получили реактив-
ные паровые турбины системы Парсонса
и паровые котлы с нефтяным отоплением
фирм «Торникрофт», «Ярроу», «Уайт Фор-
стер» и «Лэрд».

В дальнейшем Адмиралтейство отка-
залось от строительства малых минонос-
цев в пользу заказа для нужд Гранд Флота
исключительно истребителей минонос-
цев (destroyers). Они отличались увели-
ченными размерами, дальностью плава-
ния, сильной артиллерией, высокой ско-
ростью хода и предназначались больше
для уничтожения миноносцев, чем для
торпедных атак, имея не более двух тор-
педных аппаратов.

В Германии тогда же начали строить
большие 30-узловые миноносцы типов

S-138 и V-150, предназначенные для дей-
ствий в Северном море в составе флотил-
ий во главе с лёгкими крейсерами. Пер-
вые серии немецких миноносцев в каче-
стве ГЭУ имели паровые машины мощ-
ностью около 11 000 л.с. Вооружение
состояло из одного 88-мм и трех 52-мм
орудий или двух 88-мм орудий, а так-
же трех 450-мм торпедных аппаратов. В
1907—1908 гг. немцы перешли к строи-
тельству серийных эсминцев этого типа
уже с паровыми турбинами и скоростью
хода 32—33 узла (V-161, S-165 и G-169).
Их отличили высокая скорость хода, мощ-
ное торпедное вооружение и хорошая
маневренность, что соответствовало при-
нятым в германском флоте взглядам на
основное их назначение — исключитель-
но осуществление торпедных атак при
поддержке легких крейсеров. Артилле-
рия рассматривалась как вспомогатель-
ное оружие, и немецкие «церштереры» в
этом плане заведомо уступали их британ-
ским соперникам.

По мысли германского Адмирал-штаба,
миноносцам Флота Открытого моря
предстояло действовать вблизи своих
баз, поэтому они имели небольшой запас
топлива и ограниченную дальность плава-
ния. Соответственно, их отличали сравни-
тельно небольшие главные размеры и
водоизмещение, что обусловило их недо-
статочные мореходные качества. На гер-
манских эсминцах применялись турбины
активного типа системы АЕГ, АЕГ-Вулкан,
Кертис-АЕГ-Вулкан, Шихау и реактивные
турбины Парсонса с паровыми котлами,
работавшими на угле и нефти.

В России на эсминцы возлагалось
решение целого ряда задач на случай бое-
вых действий против превосходящих сил
германского флота на Балтике, где тре-
бовалось обеспечить защиту побережья
и Финского залива. Считалось, что мас-
сированные торпедные атаки минонос-
цев совместно с действиями подводных
лодок при поддержке главных сил фло-
та смогут предотвратить прорыв непри-
ятельского флота в Финский залив. В соот-
ветствии с этой концепцией в 1907 г. МГШ
предложил строительство для Балтийско-
го моря 72 малых миноносцев водоизме-
щением 100 т, 18 больших миноносцев
водоизмещением 700 т и 36 подводных
лодок, а также 2 линейных кораблей и 4
легких крейсеров. Однако эта программа

встретила возражения части сотрудников МГШ, справедливо считавших, что миноносцы и подводные лодки без линейного флота не смогут выполнить задачу защиты Финского залива. Поэтому программу переработали и вместо планировавшихся миноносцев и подводных лодок предусмотрели постройку 4 линкоров.

По мнению русского МГШ, основным назначением эсминцев было нанесение мощных торпедных ударов по крупным кораблям противника в составе дивизиона из однотипных кораблей во время эскадренного боя, охранение своей эскадры в море, постановка активных минных заграждений и одиночные действия в шхерах. Согласно этой концепции боевого применения, МГШ разработал «стратегические и тактические задания», сформулировав основные требования к кораблям этого класса. Технические элементы эскадренного миноносца представили на рассмотрение Морскому министру 18 августа 1907 г.

МГШ рассматривал новый эсминец как корабль водоизмещением до 1000 т с паротурбинной установкой и скоростью полного хода до 35 узлов. Дальность плавания определялась 86 часами непрерывного хода со скоростью 21 узел, т.е. около 1800 миль. Требования к мореходным качествам исходили из возможности применения оружия при ветре до 8—9 баллов и волнении до 7 баллов. Минно-торпедное вооружение включало два двухтрубных 450-мм торпедных аппарата с двумя запасными торпедами, хранящимися на верхней палубе, и мины заграждения в перегруз. Артиллерийское вооружение усилили установкой двух 120-мм орудий в 45 калибров с боезапасом по 100 патронов на орудие. Осадка ограничивалась величиной в 8 футов (2,44 м) для возможности прохода мелководными шхерными фарватерами и в районах с минными заграждениями. Силуэт эсминца не должен был выделять его среди других типов кораблей и обеспечивать минимальную заметность.

По сути, это были ТТЗ на эскадренный миноносец для Балтийского моря. Находясь под впечатлением заказа быстроходных эсминцев для британского фло-

та, МГШ увеличил скорость хода в заданиях до 35 узлов вместо рекомендуемых по опыту войны 30 узлов. А это повлекло за собой увеличение расхода топлива и рост главных размерений, водоизмещения и стоимости корабля*.

Принимая во внимание, что эсминцы с характеристиками, принятыми в ТТЗ, не строились даже для британского флота, корабль, соответствующий требованиям МГШ, являлся одним из сильнейших в своем классе.

ТТЗ передали в Морской технический комитет (МТК), который приступил к разработке технических условий на проектирование. В кораблестроительном отделе МТК под руководством А.Н.Крылова разработкой технических условий занимались инженеры-кораблестроители И.Г.Бубнов, А.П.Шершов и Г.Ф.Шлезингер. МТК отметил несовместимость ряда требований МГШ. Так, заниженная до ненормальной величины осадка не позволяла придать корпусу корабля оптимальные размерения для обеспечения требуемых мореходных качеств и прочности корпуса. При столь малой осадке и длине морской волны, близкой к длине корабля, по мнению Крылова, эсминец при движении в составе эскадры не смог бы поддерживать требуемую скорость хода 12—14 узлов на волнении в 7 баллов из-за оголения винтов. Позднее МГШ внес требование ограничить определенной величиной угол крена корабля на циркуляции в случае перекачки руля на борт на полном ходу для различных вариантов нагрузки, а плавность качки нормировать числом свободных колебаний корабля на тихой воде. А.Н.Крылов указал, что это требование «внесет неопределенность, ибо не поддается точному подсчету, имея лишь чер-

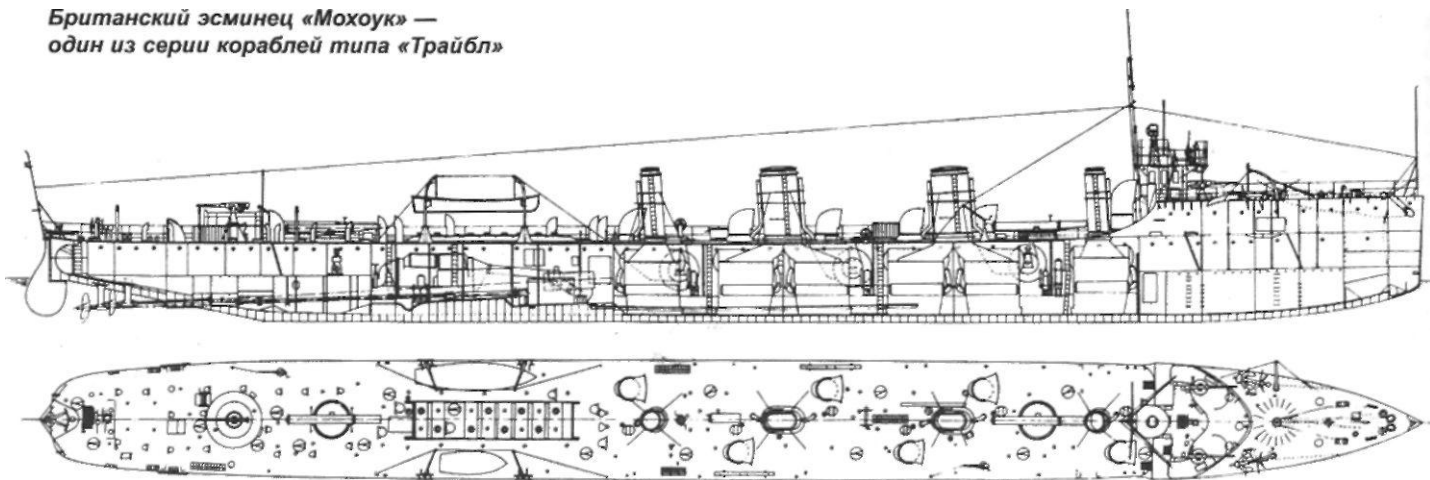
тежи корабля». Но МГШ все же настаивал на внесении этих требований.

В ходе разработки технических условий МТК запросил мнение русских строительных заводов о возможности постройки эсминцев со скоростью 35 узлов, однако последние не имели опыта создания быстроходных кораблей. Паротурбинными установками и их сведения носили противоречивый характер. В Морском министерстве даже рассматривалась возможность заказа фирме «Торникрофт» 35-узловых эсминцев типа «Тартар» для использования его в качестве прототипа при проектировании и постройке турбинных кораблей для русского флота. Фирма «Торникрофт» выполнила проработки проекта с учетом требований МГШ и бралась построить такой эсминец. В пользу размещения заказа в Англии высказались представители МТК контр-адмирал А.А.Вире и главный инспектор кораблестроения А.Н.Крылов, считавшие, что это ускорит ход работ. Но правильное для своего времени решение быстро построить «образцовый» турбинный эсминец не получило поддержки у правительства, согласившегося на техническую помощь британской фирме, но потребовавшего производства постройки на русских заводах и из русских материалов. Поэтому новые корабли создавались методом проб и ошибок проектирование их растянулось почти на 5 лет. И начало Великой войны русскому флоту встретил, имея в своем составе всего 5 турбинных эсминцев.

В течение 1908 г. МТК разработало несколько вариантов «Технических условий на проектирование эскадренных миноносцев 35-узловой скорости». В отношении мореходности и остойчивости технические условия предъявляли требование эсминцу держаться со скоростью 12 узлов при ветре в 8—9 баллов. Для этого предусматривался полубак на протяжении четверти длины корпуса и высота надводного борта в районе полубака не менее 5,5 м. Значение начальной метацентрической высоты устанавливалось в пределах 0,84—0,99 м, а минимальной без топлива и при половине остальных запасов — не менее 0,53 м. Ограничение осадки до 2,44 м

*Такую скорость хода в то время показали на испытаниях только британские лидер «Свифт» и эсминец «Тартар». Но оба они в серию не пошли из-за высокой стоимости и большого расхода топлива, поэтому Адмиралтейство начало постройку серийных мореходных эсминцев с умеренной скоростью хода до 30 узлов. И лишь после внедрения более экономичных комбинированных турбинных установок и турбин крейсерского хода с редуктором, Королевский флот заказал по программе 1913—1914 гг. серийные эсминцы со скоростью хода 35 узлов.

Британский эсминец «Мохоук» — один из серии кораблей типа «Трайбл»



относилось для случая нагрузки с половинной количества топлива и полных боевых и прочих запасах, необходимых для 14-часовых испытаний 30-узловым ходом. Однако средняя осадка при всех испытаниях ограничивалась величиной 2,74 м. Для постройки корпуса рекомендовалась судостроительная сталь высокого сопротивления с допускаемым напряжением не более 11 кг/мм². Разделением корпуса на отсеки поперечными переборками требовалось обеспечить непотопляемость при затоплении двух любых смежных отсеков, причем верхняя палуба в оконечностях не должна входить в воду при появлении дифферента. Емкость цистерн для нефти рассчитывалась на 86 часов хода со скоростью 21 узел.

Артиллерийское вооружение включало два 120-мм орудия в 45 калибров со щитами (по 100 патронов на орудие) и четыре пулемета (8100 патронов на пулемет). Углы обстрела орудий устанавливались не менее 300 градусов. Подача боеприпасов к орудиям механическая (5 патронов в минуту) и ручная. Число торпедных аппаратов увеличили до трех двухтрубных. На корабле требовалось предусмотреть устройство для постановки мин заграждения в виде рельсов на верхней палубе со сбрасыванием мин с кормы.

Рекомендовалось размещать главные механизмы в разделенных переборками отсеках, следующих один за другим, и по возможности между котельными отделениями. В качестве главной энергетической установки предлагалось устанавливать паровые турбины известных систем Парсонса, Кертиса или Кертис-АЕГ, Цюелли, Мельмс-Пфенингера и Рато с водотрубными котлами типов Норман, Ярроу, Торникрофт или Уайт-Форстер. Допускалось отопление котлов нефтью и смешанное, как для части, так и для всех котлов. Выбор системы отопления и форсирования котлов предоставлялся заводу, но при условии напряжения поверхности нагрева не более 4,5 кг нефти на 1 кв.м или эквивалентного количества нефти и угля во время испытаний на наибольшую скорость. Источниками электроэнергии предлагалось принять два турбогенератора с напряжением 105 или 225 вольт. Технические условия предъявляли достаточно жесткие требования к испытаниям эсминцев и штрафам за срыв сроков постройки, недостижение наибольшей скорости хода, превышение осадки и установленной метацентрической высоты.

Длительные согласования с МГШ различных не всегда существенных требований затянули разработку технических условий до 1909 г. Окончательный вариант технических условий, подготовленный в МТК корабельным инженером Г.Ф.Шлезингером, Морской министр утвердил 21 февраля 1909 г., затем объявили конкурс на лучший эскизный проект эсминца. В конкурсе приняли участие и представили проекты петербургские Адмиралтейский, Металлический, Невский заводы и завод «Крейтон и Ко», ОСМиЛЗ в Николаеве и завод «Ланге и сын» в Риге. Срок представления проектов ограничили 4—6 неделями.

Модель эсминца «Амазон»
(тип «Трайбл»)



Как и другие русские заводы, Николаевское ОСМиЛЗ, не имевшее опыта проектирования эсминцев с паровыми турбинами, обратилось за помощью к иностранной фирме. В качестве технического консультанта здесь выбрали британскую фирму «Торникрофт».

На основании технических условий конструкторы фирмы «Торникрофт» разработали проект корабля, приняв в качестве прототипов эсминцы «Амазон» и «Нубизн» (970/985т; 85,4х8,1х3.0м; 33,7/34,88уз.; 4 трубы; 6 котлов Торникрофта; 23 750/23 757 л.с; 2 — 102-мм; 2х 1 ТА 450 мм; 71 чел.). Размещения корпуса в проекте приняли близкими к прототипу, а вооружение — согласно техническим условиям. Главная энергетическая установка из шести котлов Торникрофта с нефтяным отоплением и трех турбин Парсонса общей мощностью 22 500 л.с. при

750 об/мин полностью соответствовала установленной на эсминцах «Тартар», «Амазон» и «Нубизн». Перед представлением документации в Морское министерство ОСМиЛЗ обратилось к профессору К.П.Боклевскому и генералу В.И.Афанасьеву с просьбой просмотреть проект и дать свой отзыв. Ознакомившись с чертежами и пояснительной запиской, Боклевский, в частности, отметил некоторые неточности в расчетах водоизмещения, расхода и запасов топлива. Допущенное в проекте превышение максимально допустимой осадки он считал возможным устранить увеличением полноты подводной части. Он также указал на наличие в проекте двух двухтрубных торпедных аппаратов вместо трех парных, как того требуют технические условия. Как общее замечание он отметил чрезмерно тяжелые требования технических условий к проведению испытаний скорости хода и штрафным санкциям, которые не предъявляет ни одно государство Европы. В заключении К.П.Боклевский заметил, что эсминцу при водоизмещении 910 т достаточно мощности 22 500 л.с. для развития скорости 35 узлов.

Представленные заводами проекты эскадренных миноносцев рассматривались в отделах МТК в марте—июне 1909 г. При подведении итогов первого конкурса оказалось, что ни в одном из них не удалось полностью выполнить все требования технических условий. Кораблестроительный отдел МТК признал все проекты в отношении мореходности и остойчивости неудовлетворительными, что во многом объяснялось ограничением осадки. В лучшую сторону по этой части выделялся проект фирмы «Торникрофт», представленный ОСМиЛЗ. В нем приняли начальную метацентрическую высоту 0,66 м, обеспечивающую хорошие мореходные качества, хотя необходимых расчетов, равно как и достаточной остойчивости в случае затопления двух любых смежных отсеков, не представили. Кро-

*Фирма основана Джоном Торникрофтом в 1864 г. и хорошо известна в качестве строителя первых миноносцев, быстроходных миноносцев и эсминцев как для британского, так и для ряда иностранных флотов. Для русского флота здесь построили стальной паровой катер «Шутка» (1874 г.), перестроенный в миноноску «Сулин», яхту, переоборудованную в миноноску «Кефаль» (1877 г.), и миноносец «Сухум» (1883 г.). В 1898—1902 гг. фирма построила для японского флота восемь истребителей миноносцев, показавших на испытаниях скорость хода 30—31 уз. Начало строительству турбинных миноносцев положил заказ Адмиралтейства на пять кораблей прибрежного типа по программе 1905—1906 гг. Первый турбинный и первый с котлами на нефтяном отоплении миноносец «Гэдфлай» фирма сдала в 1906 г. Три паровые турбины Парсонса общей мощностью 5650 л.с. обеспечили достижение им на испытаниях наибольшей скорости 27,52 узла. Турбины для первого миноносца изготовила фирма «Парсонс», а для остальных кораблей серии компания изготовила самостоятельно. При постройке серии из 9 миноносцев специалисты «Торникрофта» разработали и запатентовали оригинальную конструкцию форсунок для распыления нефти в котлах, широко применявшуюся во всех флотах. Турбинный эсминец «Тартар», построенной в 1907 г., превысил на испытаниях контрактную скорость на 2,67 узла, за что фирма получила специальную премию Адмиралтейства в 10 000 ф. ст. Высокие скоростные качества показали и построенные в 1908—1909 гг. эсминцы «Амазон» и «Нубизн».

ме того, проектная осадка с половинными запасами топлива и воды для испытаний на 14 часов 30-узловым ходом превышала допустимую на 0,19 м. По конструкции корпуса проект ОСМилЗ, по мнению МТК, не соответствовал условиям продольной прочности. В нем отсутствовало второе дно в районе машинных и котельных отделений, число днищевых стрингеров сокращено до минимума, бортовая продольная переборка заменена пиллерсами, недостаточным признали и число поперечных переборок, доведенных до верхней палубы в оконечностях. Более того, полученные напряжения 12,18 кг/мм² в связях корпуса превышали допустимые.

В отношении механической части проект ОСМилЗ также признали неприемлемым, хотя он имел преимущество с точки зрения расположения цистерн для нефти. Прежде всего, механический отдел МТК отметил недостаточную поверхность нагрева котлов, принятую аналогично эсминцу «Тартар», имевшему водоизмещение почти на 8% меньше, чем прототип — эсминец «Амазон». Вызывал сомнение расход топлива на 1 миллион, который оказался значительно меньше такового в проектах других заводов с турбинами Парсонса. В целом проект эсминца фирмы «Торникрофт», как и проекты других заводов, признали неприемлемым и требовавшим доработки. По итогам конкурса МТК и МГШ отдали предпочтение проекту Металлического завода, отличавшемуся удачной конструкцией корпуса с усилением продольных связей, и высокой скоростью — 35—37 узлов. МГШ особо отметил мощное торпедное вооружение из шести двухтрубных торпедных аппаратов вместо трех двухтрубных, требовавшихся техническими условиями. Учитывая низкое качество всех представленных проектов, заводам-участникам конкурса предложили доработать документацию согласно требованиям технических условий и представить ее в МТК до 1.08.1909 г. При повторном подведении итогов конкурса на совместном заседании МТК и МГШ 28.09.1909 г. проект Металлического завода вновь признали наилучшим, несмотря на его недостатки, из которых основным посчитали энергетическую установку с паровыми турбинами Рато. Турбины этого типа не испытывались в судовых условиях и отличались чрезмерным расходом топлива. К тому же Металлический завод ранее судостроением не занимался и не имел никакого опыта проектирования и постройки эскадренных миноносцев. Из всех участников конкурса только фирма «Торникрофт» имела подобный опыт, поэтому ее проект, представленный ОСМилЗ, являлся наиболее реальным. Завод ОСМилЗ с технической помощью британской фирмы имел все возможности освоить производство паровых турбин и построить такие эсминцы для Черного моря, тем более, что к тому времени он уже закончил строительство серии типа «Лейтенант Шестаков» и не имел заказов на боевые корабли. Но частное ОСМилЗ принадлежало французским и бельгийским владельцам и не соответствовало концепции

строительства флота на русских заводах, поэтому лучшим опять посчитали проект Металлического завода, хотя в 1911 г. именно из-за турбин Рато механический отдел МТК признал его неприемлемым.

Конкурс 1909 г. и решения МГШ, принятые в период разработки эскизного проекта, оказали большое влияние на дальнейшее развитие турбинных эсминцев русского флота.

На основании проекта Металлического завода МГШ увеличил число двухтрубных торпедных аппаратов на проектируемом эсминце до шести. Усиливая торпедное вооружение и предусматривая массивные торпедные атаки эсминцами кораблей противника в эскадренном бою, МГШ фактически требовал создания торпедно-артиллерийских кораблей, что совершенно противоречило опыту Русско-японской войны. А этот опыт показал нереальность сближения миноносцев на дистанцию торпедной атаки в дневное время в условиях противодействия артиллерии крупных надводных кораблей. Даже в ночное время атаки японских миноносцев успешно отражались как одиночными русскими кораблями, так и идущими в составе эскадры. Высоко оценивая последние усовершенствования торпедного оружия (увеличение веса боевого заряда, скорости хода и дальности действия торпед), МГШ в то же время недооценивал увеличение калибра, скорострельности и дальности стрельбы противоминной артиллерии новых кораблей, что ставило под сомнение успешность таких торпедных атак в дневное время. Служивший в МГШ капитан 2 ранга А.В.Колчак еще в 1908 г. признавал торпедное вооружение второстепенным в сравнении с артиллерией. Учитывая дальность действия торпеды до 20 кбт, он считал открытую дневную торпедную атаку эсминцами крупных артиллерийских кораблей в начале боя невозможной. Такая атака допускалась им только после артиллерийского боя, когда корабли противника повреждены, или когда используется принцип внезапности, т.е. при плохой видимости, ночью и т.п.*.

Увеличивая число торпедных аппаратов на эсминцах, МГШ в то же время не проявил такой настойчивости к качественному совершенствованию торпедного оружия. В британском флоте в 1910 г. приняли на вооружении более крупные 533-мм торпеды, а в германском флоте в 1914 г. — 500-мм торпеды, имевшие больший вес боевого заряда, более высокую скорость и дальность хода. Русские 450-мм торпеды образца 1910 г. и 1912 г., состоявшие

на вооружении эсминцев, к началу войны уже не соответствовали современным требованиям. Только в 1917 г. предприняли попытку создать новую 533-мм торпеду, но работы удалось завершить только после революции и гражданской войны.

Серьезные изменения состава артиллерийского вооружения появились в проекте 1910 г. Вместо рекомендуемых участниками Русско-японской войны 120-мм патронных орудий с коробчатыми щитами МГШ предложил установить более скорострельные и более легкие 102-мм пушки производства Обуховского завода без щитов. Появление 102-мм орудий в русском флоте связано с выбором калибра противоминной артиллерии для линейных кораблей и минных судов. Еще в марте и августе 1907 г. МГШ предлагал отказаться от вооружения будущих линкоров 120-мм орудиями, так как унитарный 120-мм патрон из-за своего веса значительно затруднял стрельбу. Исходя из этого, 4-дюймовое орудие признали наиболее подходящим для противоминной пушки, которая по весу установки была в полтора раза меньше 120-мм и могла применяться также для вооружения миноносцев и малых судов. Введением этих орудий МГШ хотел установить единую систему мелкой артиллерии для всего флота. Эта идея была не нова и, скорее всего, ее заимствовали из британского флота, где 102-мм орудия приняли для противоминной артиллерии линкоров, линейных и легких крейсеров, а также в качестве главной артиллерии эсминцев.

Разработанное Обуховским заводом новое 102-мм орудие с длиной ствола в 60 калибров имело хорошие баллистические характеристики и более высокую скорострельность, однако уменьшение калибра приводило к снижению веса снаряда и дальности стрельбы, важность которых показала Русско-японская война. Во время боевых столкновений миноносцев сравнительно небольшое преимущество неприятеля в калибре орудий (76 мм против 75 мм и 57 мм против 47 мм) и весе снаряда постоянно давало ему превосходство над русскими кораблями. Также война показала необходимость установки щитов на орудиях для защиты орудийной прислуги от осколков. После войны на всех эсминцах установили такие коробчатые щиты, однако на новых турбинных эсминцах в целях экономии веса от них отказались. Понадобился еще опыт Первой мировой войны, чтобы признать необходимость щитов для палубных артиллерийских установок эсминцев, которые планировалось принять для кораблей типа «Ушаковский» второй серии.

Вопрос об увеличении калибра артиллерии эсминцев снова возник в конце 1914 г. Уже тогда штаб командующего Черноморским флотом А.А.Эбергарда (в бытность начальником МГШ утвердившего 102-мм орудия для вооружения эсминцев) из опыта боевых действий эсминцев типа «Беспокойный» и «Лейтенант Шестаков» предложил увеличить калибр орудий до 110—120 мм «для лучшей видимости падения залпов». Однако время для

*Тем не менее, позднее, при проектировании эсминцев для Балтийского моря и типа «Ушаковский» для Черного моря МГШ продолжал усиливать их торпедное вооружение и даже предлагал установить на новых кораблях 5—6 трехтрубных торпедных аппаратов, что вряд ли можно считать целесообразным. Торпедными аппаратами, как «оружием самообороны», по требованию адмирала А.А.Эбергарда продолжали вооружать линейные корабли й-линейные крейсера, хотя Русско-японская война показала бесполезность этого оружия на крупных кораблях. Ошибочность взглядов МГШ подтвердил опыт Первой мировой войны. С 1916 г. начали срочно усиливать артиллерию строившихся эсминцев, снимая с них торпедные аппараты.

создания новой артиллерийской системы упустили, а в условиях войны так и не осуществили. На Балтике, пока германские миноносцы вооружались 88-мм орудиями, преимущество в артиллерии оставалось на стороне русских, но когда на них с 1915 г. появились более мощные 105-мм орудия, это превосходство утратили.

К сожалению, в русском МГШ, считавшим артиллерию эсминцев вспомогательным или второстепенным оружием, победили сторонники кораблей с достаточно сильным торпедным вооружением. В то же время, например, японцы не нашли никаких затруднений в стрельбе из 120-мм орудий и приняли для вооружения стандартных эсминцев эти орудия, что сделало их сильнейшими в мире по составу артиллерии.

По итогам конкурса 1909 г. предусмотренный в первоначальных технических условиях на проектирование эсминцев со 120-мм артиллерией и шестью торпедными аппаратами трансформировался в корабль, вооруженный 102-мм орудиями и двенадцатью торпедными аппаратами. Русский эсминец имел артиллерийское вооружение британского истребителя и самое мощное в Европе торпедное вооружение. Ограничение водоизмещения (1000 т) позволило усилить его торпедное вооружение в ущерб артиллерии.

Победивший в конкурсе Металлический завод продолжал разработку эскизного проекта в 1909—1910 гг. После долгих споров МГШ разрешил немного увеличить осадку, что позволило разработать эскадренный миноносец с улучшенными мореходными качествами и прочностью корпуса. Доработанный проект водоизмещением 1025 т, со скоростью хода 35 узлов и вооружением из двух 102-мм орудий и шести двухтрубных 450-мм торпедных аппаратов Морской министр утвердил 2.04.1910 г., но с припиской, что заказ можно будет сделать только после утверждения государственными учреждениями финансирования судостроительной программы.

Все дело в том, что Морское министерство не имело средств на постройку новых турбинных эсминцев. Малую судостроительную программу 1907 г., после изменений и сокращений, в марте 1908 г. представили в Государственную Думу, которая проголосовала против выделения кредитов на строительство 4 линкоров для Балтики, не возражая против постройки эсминцев и подводных лодок. В 1908 г. МГШ планировал заказать для Черного моря пять турбинных эсминцев, однако недостаточное финансирование Морского министерства не позволяло выделить средства на постройку этих кораблей.

Стараясь получить дополнительные кредиты на судостроение, МГШ в 1909 г. разработал 10-летнюю программу по воссозданию флота в 1910—1920 гг. В этой программе первоочередным сном считалось усиление флота на Балтийском море для защиты столицы и побережья, а нужды флотов на Черном море и Тихом океане отходили на второй план. Исходя из этих соображений, МГШ пред-



Начальник МГШ, а с 1911 г. — командующий Черноморским флотом адмирал А.А.Эбергард

ложил построить для Балтийского флота 1 полноценную эскадру, 36 шхерных миноносцев и 20 подводных лодок. Черноморский флот предполагалось пополнить 3 линейными кораблями, 3 легкими крейсерами, 18 эскадренными миноносцами и 6 подводными лодками. Для Тихого океана планировалось строительство 18 эскадренных миноносцев, 9 шхерных миноносцев, 6 минных заградителей, 12 подводных лодок и 4 канонерских лодок. Как видно, этими грандиозными планами МГШ предусматривалось строительство 117 эскадренных и шхерных миноносцев. Однако после обсуждения программы особым совещанием под председательством П.А.Столыпина, ее сократили. Причем сокращение коснулось главным образом Черноморского флота, из программы которого МГШ исключил все линейные корабли и легкие крейсера, вдвое уменьшилось количество эскадренных миноносцев. Представленная начальником МГШ адмиралом Эбергардом 15 ноября 1909 г. сокращенная программа предусматривала в течение 10 лет строительство для Черного моря всего 9 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок — и это притом, что большинство корабельного состава Черноморского флота составляли суда устаревших типов. Весной 1910 г. эту программу направили в Государственную Думу на рассмотрение.

Между тем, в 1910 г. Турция купила в Германии 2 старых броненосца и 4 современных эсминца, еще 4 небольших миноносца приобрела во Франции. Помимо этого, Турция запланировала покупку линкоров-дредноутов в Англии и заказ большого крейсера в Германии. Такое усиление флота потенциального противника нарушало все планы МГШ по сохранению господства на Черном море. Уже 23 сентября 1910 г. Морское министерство направило в Совет министров специальный доклад «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота», где предлагалось построить бригаду из трех дредноутов в дополнение к существующей из старых линкоров и перенести сро-

ки постройки 9 эсминцев и 6 подводных лодок на первый год по уже предложенному законопроекту о 10-летней программе судостроения. Учитывая срочность создания новых кораблей, планировалось привлечь к строительству флота частные заводы, обязав их оборудовать верфи согласно современным требованиям. Ввиду очевидной необходимости, программа усиления Черноморского флота быстро прошла все инстанции — в марте 1911 г. ее одобрила Государственная дума, а 19 мая 1911 г. утвердил Николай II.

Первая кораблестроительная программа Черноморского флота после Русско-японской войны представляла собой неудачно сокращенный первоначальный вариант 10-летней программы МГШ 1909 г. и предусматривала постройку 3 линейных кораблей, 9 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок. Обращает на себя внимание слабый состав легких сил. Если в первоначальном варианте состав планируемых к постройке кораблей приняли более или менее сбалансированным (3 легких крейсера и 18 эсминцев в дополнение к 3 линейным кораблям), то в новой программе 1911 г. вообще отсутствовали крейсера, а число эсминцев представлялось явно недостаточным. Никто тогда не мог предположить, что из девяти кораблей часть будет не в строю из-за необходимости периодически производить чистку котлов, замену котельной воды и переборку механизмов. Удивительно, что МГШ, возглавлявший на Черноморский флот задачи завоевания господства на Черном море и последующий захват проливов, согласился принять программу строительства флота с таким слабым составом кораблей, который абсолютно не соответствовал принятой концепции строительства флота в виде эскадры. Создается впечатление, что, включив в программу 3 линкора в ответ на заказ Турцией дредноутов в Англии, МГШ считал задачу пополнения Черноморского флота выполненной. Более того, в целях экономии средств скорость черноморских линейных кораблей, по сравнению с балтийскими, снизили до 21 узла. Все это можно объяснить только тем, что в планах МГШ Черное море по-прежнему рассматривалось как второстепенный театр военных действий, а основные средства планировались на строительство новой эскадры для Балтийского моря. Тем более, что начальник МГШ адмирал А.А.Эбергард являлся сторонником создания сильного флота на Балтике, и нужды Черноморского флота стали ему понятны только после назначения его самого командующим этим флотом.

Планы МГШ откорректировала война, в ходе которой только Черноморскому флоту пришлось активно действовать у неприятельского побережья, тогда как на Балтике боевые действия носили позиционный характер. И просчеты МГШ предопределили будущий сценарий боевых действий на юге. Во время войны вошли в строй в основном новые корабли программы 1911 г., на которые легла основная тяжесть боевой службы. Недостаточная скорость хода новых дредно-

утов не давала им шансов перехватить быстроходные германо-турецкие крейсера, а отсутствие новых легких крейсеров и недостаточное число эсминцев не позволяло флоту поддерживать постоянную блокаду Угольного района.

Из-за отсутствия легких крейсеров начальник МГШ Эбергард 26 октября 1910 г. предложил МТКу усилить артиллерийское вооружение проектируемых эскадренных миноносцев для Черного моря третьей 102-мм пушкой, сняв один из двойных торпедных аппаратов. Это изменение, а также предложение механического отдела МТК применить на новых эсминцах уже испытанные в других флотах турбины системы Кертис-АЕГ-Вулкан или Парсонса означало, что утвержденный проект Металлического завода с турбинами Рато не соответствует требованиям, и необходима разработка нового проекта. МТК откорректировал технические условия и в конце апреля 1911 г. Морское министерство объявило новый конкурс на проект эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Черного моря. Одно из условий конкурса требовало обязательную постройку и испытания кораблей на Черном море. Кроме русских Путиловского, Металлического, Невского заводов и «Общества Николаевских заводов и верфей» в Николаеве (ОНЗиВ с 1911 г.), в конкурсе приняли участие иностранные заводы «Блом унд Фосс», «Шихау», «Вулкан» (Германия), «Виккерс» (Англия), «Норман», «Форж э Шантье» (Франция). Лучшие проекты награждались денежными премиями и объявлялись собственностью Морского министерства.

ОНЗиВ снова воспользовалось технической помощью фирмы «Торникрофт». Только на этот раз завод направил в Англию своих инженеров, хорошо знакомых с требованиями технических условий, которые теперь работали совместно с британскими специалистами. Это предопределило выбор главной энергетической установки — на кораблях ОНЗиВ приняли котлы на нефтяном отоплении фирмы «Торникрофт» и турбины системы Парсонса. В мае 1911 г. ОНЗиВ сообщило в Морское министерство, что в своем проекте эсминца вместо турбин Кертис-АЕГ-Вулкан будет применять самые современные турбины Парсонса, позволявшие сократить число турбин с трех до двух, обеспечив при этом наименьший расход пара. Позднее ОНЗиВ информировало Морское министерство о высокой экономичности новых турбин, которые потребляли меньше пара, были экономичнее в расходе топлива, что позволит увеличить район плавания на 35—40%, а также обеспечит большую надежность их в эксплуатации по сравнению с другими типами турбин. В это время на британских эсминцах начали внедрять комбинированные активно-реактивные турбины системы Браун-Кертис и аналогичные комбинированные турбинные установки системы Парсонса, впервые примененные фирмой «Торникрофт» на эсминцах «Ашерон» и «Ариэль» в 1911 г. Они отличались от турбин чисто реактивного типа системы Парсонса наличием актив-

ных колес высокого давления в турбинах переднего и заднего хода, имели высокую агрегатную мощность, позволив перейти от прежней трехвальной установки к двухвальной. Проект такой комбинированной турбинной установки для эсминца ОНЗиВ разработала фирма «Торникрофт» при участии инженеров завода. Экономичность ее на эсминцах постройки ОНЗиВ по сравнению с системой Кертис-АЕГ-Вулкан впоследствии подтвердилась при испытаниях.

В июне 1911 г. на рассмотрение МГШ и МТК поступило девять проектов эскадренных миноносцев для Черного моря. При требуемом техническими условиями вооружении (три 102-мм орудия, два пулемета, десять торпедных аппаратов и 80 мин заграждения) они отличались конструкцией корпуса, типами котлов и турбин, расположением вооружения и помещений. По мнению МТК и МГШ, лучшим в августе 1911 г. признали проект Путиловского завода, имевшего опыт разработки и согласования с МТК документации по строившемуся в то время эскадренному миноносцу «Новик». Кораблестроительный отдел МТК особо отметил в проекте наиболее удачную конструкцию корпуса по общей и местной прочности, хорошее развитие продольных переборок и полубака, образование кормовых обводов и рациональное расположение топливных цистерн. В проекте этого завода применялись конструктивные решения, паровые котлы и турбины Кертис-АЕГ-Вулкан, разработанные германской фирмой «Вулкан», являвшейся техническим консультантом завода. Второе место получил проект Металлического завода, а проекты ОНЗиВ и Невского завода уступали первым двум. Все проекты миноносцев иностранных фирм, за исключением германского завода «Вулкан», признали совершенно неудовлетворительными. Как показал конкурс, установка третьего 102-мм орудия за счет снятия одного двухтрубного торпедного аппарата приводила к увеличению водоизмещения и соответственно стоимости корабля, поэтому МГШ согласился снизить скорость хода черноморских эсминцев до 34 узлов.

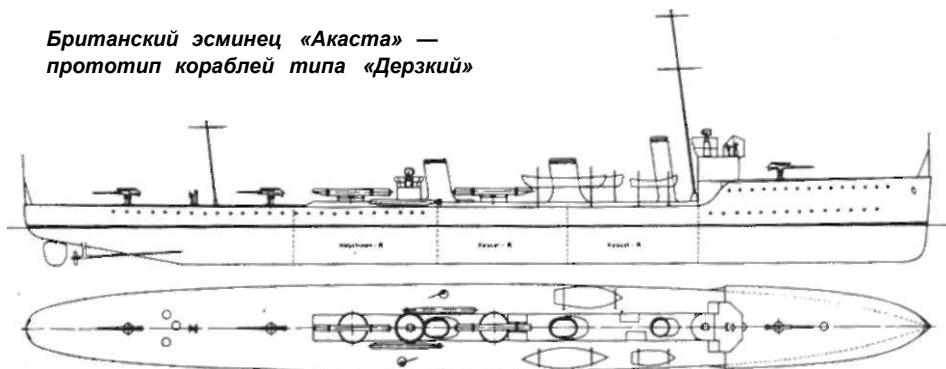
В это же время Морское министерство запросило русские заводы, участвовавшие в конкурсе, с просьбой сообщить стоимость и сроки постройки эскадренного миноносца 34-узловой скорости для Черного моря по откорректированным техническим условиям с турбинами Кертис-АЕГ-Вулкан или Парсонса. Когда вскрыли конверты, то оказалось, что все заводы запросили за постройку одного миноносца больше 2 млн. руб. Был очевиден сговор владельцев заводов, которые заявили завышенную цену, чтобы затем, понижая ее, не выполнять все требования технических условий и применять механизмы и оборудование по своему выбору. Еще до подведения окончательных итогов между заводами началась конкурентная борьба за получение заказов на новые корабли. ОНЗиВ оказалось единственным участником конкурса, имевшим крупный завод, способный построить

при технической помощи фирмы «Торникрофт» не только корпуса миноносцев, но также котлы и турбины. Естественно, что завод небезосновательно претендовал на постройку всех миноносцев для Черного моря. Совет министров дважды, 14 июля и 4 августа 1911 г., рассматривал вопрос о распределении заказов на корабли программы усиления Черноморского флота. Уже 4 августа 1911 г. завод ОНЗиВ получил из Петербурга телеграмму директора И.С.Канегиссера, в которой сообщалось о получении заказа на один линейный корабль и четыре миноносца. Остальные пять эсминцев передавались петербургским заводам: Путиловскому (один), Металлическому (два) и Невскому (два). Тем самым Морское министерство решило поощрить петербургские заводы, постоянно участвовавшие в конкурсах на лучший эскадренный миноносец. В дальнейшем это привело к тому, что постройка этих относительно небольших кораблей затянулась и продолжалась недопустимо долго — по 3—3,5 года, а ОНЗиВ по просьбе Морского министерства пришлось достраивать три из пяти «петербургских» эсминцев. Если бы все девять кораблей заказали ОНЗиВ, то это позволило бы уменьшить цену и ускорить их введение в состав флота за счет серийной постройки.

Завод ОНЗиВ 7 августа 1911 г. получил наряд №756 отдела сооружений МТК на постройку «четырех миноносцев для Черного моря 34-узловой хода с турбинными (так в оригинале) двигателями системы Парсонса и котлами системы Торникрофта». Заводу рекомендовалось руководствоваться техническими условиями на проектирование от 27 апреля 1911 г. и откорректированными спецификациями и чертежами «внутреннего размещения» Путиловского завода, но с отдельными изменениями. Наибольшая скорость хода принималась «не менее 34 узлов», число снарядов на орудие увеличивалось со 100 до 150, нормальный запас топлива рассчитывался на 10 часов 30-узловой хода, а полный запас топлива — на 80—86 часов 21-узловой хода. Хранение нефти допускалось в бортовых цистернах на протяжении турбинных отсеков не выше грузовой ватерлинии. Помещения для экипажа предусматривались на 7 офицеров и 104 человека команды. Требовалось обеспечить помещение для хранения трех запасных торпед и обязательно испытать модель миноносца в Опытном бассейне.

Срок постройки миноносцев устанавливался 2 года, а предъявления к приемным испытаниям — 2 года и 3 месяца со дня утверждения чертежей и спецификации. Для испытаний на наибольшую скорость эсминцев выходил с запасами топлива из расчета 10 часов 30-узловой хода, причем это количество топлива требовалось иметь на корабле к началу хода в 21 узел. Общее время хода со скоростью 21 узел составляло 10 часов. Морское министерство принимало на себя обязательство подписать окончательный контракт не позже, чем через 2 недели после утверждения МТК чертежей и спецификации.

**Британский эсминец «Акаста» —
прототип кораблей типа «Дерзкий»**



Ограниченные сроки постройки эсминцев, отсутствие опыта проектирования таких кораблей, изготовления паровых турбин и котлов с нефтяным отоплением заставили ОНЗиВ снова обратиться к технической помощи «Торникрофта». В соответствии с предварительными договоренностями, 19 июля/1 августа 1911 г. ОНЗиВ подписало на 5 лет контракт с этой фирмой на техническую помощь при проектировании и постройке эсминцев. В случае получения ОНЗиВ заказов на эсминцы, англичане принимали на себя обязательства изготовить все необходимые чертежи, спецификации, материалы, а также предоставить технические сведения и оказать содействие для постройки кораблей в Николаеве. Фирма брала обязательства командировать своего наблюдающего, знакомого с ее проектом и методами постройки, для руководства служащими и для наблюдения за тем, чтобы работы производились должным образом. Вознаграждение фирмы «Торникрофт» за четыре законченных и сданных заказчику эсминца составляло 8% от английской цены за каждый такой миноносец. В случае заказа более 4-х эсминцев вознаграждение фирмы на тех же условиях составляло 4%. Таким образом, ОНЗиВ предстояло уплатить фирме за 4 корабля около 390 000 руб.

Заводу требовалось также приобрести лицензию на право производства паровых турбин Парсонса, которое в Европе принадлежало германскому акционерному обществу «Turbinia Deutsche Parsons Marine AG» («Турбиния АГ»). Поэтому 18 июля/31 июля 1911 г. ОНЗиВ заключил договор с указанным обществом, согласно которому завод обязывался оплатить 200 000 марок в течение 14 дней после подписания договора и еще 10 марок за каждую лошадиную силу мощности построенных турбин со скидкой 75%, а всего 450 000 марок или 211 500 рублей. Со своей стороны, «Турбиния АГ» предоставляла все документы, необходимые для изготовления рабочих чертежей. Завод также имел право направить своих чертежников и инженеров в контору «Турбинии АГ» или мастерские в Мангейме (Германия) и Бадене (Швейцария) для изготовления там необходимых чертежей.

Проект нового корабля, получившего название «эскадренный миноносец 34-узловой скорости для Черного моря», разрабатывался специалистами фирмы «Торникрофт» при участии русских инженеров. В качестве прототипа при проек-

тировании приняли эскадренные миноносцы «Нубизн» и «Акаста». В отличие от прототипа, в конструкцию корпуса ввели второе дно и бортовую продольную переборку в районе машинных и котельных отделений, усилили продольную прочность за счет более мощных продольных связей и повысили непотопляемость установкой дополнительных водонепроницаемых переборок. Снижение проектной скорости до 34 узлов позволило уменьшить мощность турбин на 7000 л.с., снять один котел и установить три дымовые трубы вместо четырех. В результате длина корабля уменьшилась примерно на 2 м, а водоизмещение — почти на 170 т. Изменению подверглось и расположение вооружения. Третье 102-мм орудие по образцу британских эсминцев установили на мостике, но не в средней части, а на корме, обеспечив требуемые углы обстрела и сосредоточение огня всех орудий в бортовом залпе и двух орудий на кормовых углах. Одновременно с теоретическим чертежом и чертежами общего расположения фирма «Торникрофт» при участии инженеров ОНЗиВ разработала проект двухвальтной турбинной установки с комбинированными активно-реактивными турбинами Парсонса, приняв в качестве прототипа аналогичную установку для эсминцев типа «Акаста», строившихся фирмой в то время для британского флота. Котельная установка включала пять котлов фирмы «Торникрофт» с нефтяным отоплением. Проект со всеми необходимыми чертежами и расчетами, требуемыми согласно утвержденному в апреле 1911 г. «Положению о порядке составления и утверждения проектов кораблей и о выполнении этих проектов», завод представил на рассмотрение в Морское министерство. Приказом по Морскому ведомству от 11 октября 1911 г. эскадренные миноносцы зачислили в списки судов Черноморского флота, и им присвоили названия: «Беспокойный» (в оригинале — «Безпкойный»), «Гневный», «Дерзкий» и «Пронзительный».

В конце 1911 г. в Главном управлении кораблестроения (ГУК), созданном в результате реорганизации МТК и Главного управления кораблестроения и снабжения (ГУКиС), рассматривались проекты эсминцев четырех заводов. На техническом совете ГУК 19 декабря 1911 г. отобрали для дальнейшей постройки представленный ОНЗиВ проект фирмы «Торникрофт» и проект Путиловского завода, как

наиболее соответствующие требованиям технических условий. При этом ОНЗиВ предстояло построить новые корабли по своему проекту, а для трех петербургских заводов предлагалось использовать проект Путиловского завода. Таким образом, ГУК разрешил постройку эсминцев с двумя типами турбинных установок: Кертис-АЕГ-Вулкан на «путиловских» кораблях и Парсонса на кораблях ОНЗиВ.

После согласования с отделами ГУК спецификации и чертежей по всем частям, начальник отдела общих дел ГУК генерал-майор Н.М.Сергеев заключил 11 февраля 1912 г. с ОНЗиВ контракт «на постройку четырех эскадренных миноносцев для Черного моря водоизмещением около 1100 т каждый и со скоростью 34 узла, с турбинными двигателями Парсонса и с котлами типа, одобренного механическим отделом ГУК, с минным вооружением, с окончательной отделкой, окраской и инвентарем, дельными вещами, полным снабжением по всем частям и полным изготовлением миноносцев к службе, со всеми необходимыми для службы запасными частями к механизмам».

По условиям контракта ОНЗиВ принимало обязательства построить корпуса и механизмы на своем заводе в Николаеве со всеми испытаниями и сдачей кораблей в Черном море. За каждый эскадренный миноносец с полным снабжением Морское министерство выплачивало 2 млн.-руб. без учета стоимости артиллерии, торпед, беспроволочного телеграфа, мореходных инструментов и секретной сигнализации, а всего за четыре корабля — 8 млн. руб. В отношении механизмов в контракте оговаривалось, что турбинные двигатели со всеми вспомогательными механизмами машинных отделений должны быть изготовлены обязательно в России за исключением отдельных частей, которые совершенно не производятся на русских заводах. Материалы для постройки миноносцев требовалось применять только русского происхождения. В случае необходимости заказа за границей определенных материалов, частей механизмов и оборудования, которые в России не изготавливаются или не могут быть изготовлены в сроки, требуемые для сдачи кораблей, заводу рекомендовалось обращаться в Совещание по судостроению для получения разрешения на такой заказ.

Срок полной готовности четырех миноносцев к официальным испытаниям устанавливался 7 февраля 1914 г. Под полной готовностью подразумевалось наличие на корабле снабжения по всем частям без внутренней окраски. На полную сдачу каждого миноносца отводилось 2 месяца со дня заявления об окончании постройки. На время постройки завод обязан страховать от огня миноносцы и их части до окончательной сдачи, а страховые полисы передавать ГУК. Порядок расчетов с заводом предусматривал 9 платежей на различных стадиях готовности по корпусу и механизмам и до окончания гарантийного срока в течение 12 месяцев со дня утверждения приемного акта. За несвоевременное предъявление к официальным испытаниям и сдачу в казну с

смастрававший оплату заводом неустойки свыше 6% годовых в случае не предъявления миноносцев к официальным испытаниям до 7 мая 1914 г., а также, если завод задержит сдачу кораблей более двух месяцев.



В апреле 1912 г. завод снова сменил владельцев. Санкт-Петербургский Международный банк, уже владевший в Николаеве заводом «Руссуд», приобрел значительную часть акций французского ОНЗиВ и преобразовал его в 1913 г. в русское «Общество Николаевских заводов и верфей». Таким образом, требование Морского министерства строить корабли «на русских заводах и из русских материалов» выполнялось. Председателем Комитета правления русского ОНЗиВ назначили авторитетного и влиятельного адмирала И.Ф.Бострема. В состав Комитета вошел известный инженер-кораблестроитель, декан кораблестроительного отделения Петербургского политехнического института профессор К.П.Боклевский. На должность директора пригласили в апреле 1912 г. инженера-технолога Б.А.Юренева. С учетом того, что техническую помощь в постройке линкора и четырех эсминцев оказывали британские фирмы «Виккерс» и «Торникрофт», на завод приняли опытных инженеров, владевших английским языком. Начальником судостроительного отдела в июне 1912 г. назначили корабельного инженера М.П.Митрохина, а с марта 1913 г. отдел возглавил инженер Ф.В.Вардропер. Его помощниками по линейному кораблю и миноносцам стали инженеры В.А.Лаптев, В.И.Сокольский и А.Х.Фриц. По рекомендации А.Н.Крылова начальником созданной на заводе Технической конторы, по судостроению 1 мая 1912 г. назначили талантливого корабельного инженера, участника Цусимского сражения В.П.Костенко. Ему помогали инженеры И.В.Бевад, В.В.Белобородов, И.Г.Генрихсен и М.К.Горенбург. По хода-

тайству директора главным инженер-механиком назначили члена петербургского комитета ОНЗиВ опытного инженера А.Н.Харкевича. Должность его помощника в 1913 г. занял инженер-механик В.С.Лукиянов. С июля 1912 г. завод ОНЗиВ возглавил Н.И.Дмитриев, сохранивший за собой также должность директора завода «Руссуд».

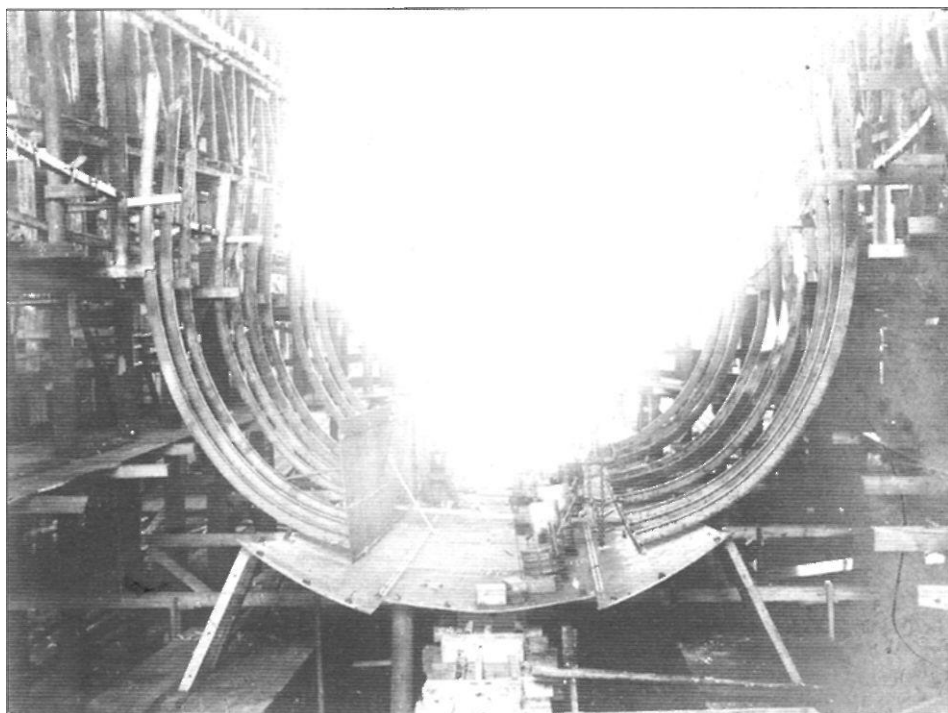
Присвоенные строящимся эсминцам в конце 1911 г. построчные (заводские) номера 94—97 приказом директора от 14 января 1912 г. изменили. Соответственно, «Беспокойный» и «Гневный» получили

Ф.В.Вардропер и другие участники постройки первых турбинных эсминцев

номера 99 и 100, а «Дерзкий» и «Пронзительный» — 101 и 102.

Выполняя требования контракта, завод при заказе материалов и оборудования опирался, прежде всего, на отечественные предприятия. Так, поставку листовой и профильной стали для корпусов обеспечивали Днепропетровский завод Южно-Русского металлургического общества, завод Никополь-Мариупольского горного и металлургического общества, Александровский, Кулебакинский и Царицынский заводы. Стальные сварные дейдвудные трубы изготовлял Екатеринославский завод Общества русских трубопрокатных заводов. Контракт на изготовление торпедных аппаратов, воздухонагнетательных насосов, электрических элеваторов и ручную подачу снарядов к орудиям заключили с заводом «Акционерного Общества Г.А.Лесснер и Ко». Поставку всего электрооборудования с двумя прожекторами, освещением и проводкой приняло на себя «Русское Общество Всеобщая Компания Электричества». Орудия изготавливал Обуховский завод, а испарители — механический завод «Роберт Круг». Правда, в связи с отказом петербургских заводов от поставки турбогенераторов, их пришлось пере заказать фирме АЕГ в Германии.

В апреле 1912 г. завод обратился в Совещание по судостроению с просьбой разрешить закупку за границей отдельных материалов и оборудования. В первую очередь заказали не изготавливавшиеся в России части паровых турбин: поковки роторов, кованные активные роторные колеса, думмисы, лопаточный материал турбин для двух эсминцев, а позднее — сопла активных колес. Части роторов турбин, роторные колеса и облицовки греб-



Сборка корпуса одного из эсминцев

Фото из коллекции В.Заблацкого



ных валов из никелевой стали изготавливались в Германии на заводе «Ф.Крупп» в Эссене. Германский завод «Пресс» (г. Рейсхольд) выполнял заказ на цельнотянутые коллекторы для котлов. Британские фирмы «Стерфорс» и «Честерфилд Тьюб» поставляли цельнотянутые трубы паропроводов, фирма «Мумфорд» — автоматические регуляторы питания и контрольные питательные клапана, а фирма «Браун Брос» — телемоторы для управления рулевой машиной. Иностранным заводам также передали изготовление специальных измерительных приборов, насосов Вира, циркуляционных насосов, вентиляторов, трубок для котлов и холодильников.

Одновременно с размещением заказов на оборудование и материалы, продолжалась подготовка документации по всем частям. Чертежи общего расположения и корпуса, котлов и турбин, теоретический чертеж разрабатывались фирмой «Торникрофт» по специально открытому заказу № 3353 (он же номер проекта), а затем кальки передавались в Николаев. Работы вел отдел проектирования военных кораблей под руководством его начальника инженера Чарльза Вебстера при участии инженеров ОНЗиВ. В 1912 г. в Англию специально командировали помощника начальника Технической конторы по судостроению инженера И.Г.Генрихсена. Полученные оттуда чертежи дорабатывались на заводе и согласовывались с Комиссией для наблюдения и ГУК. В Технической конторе по судостроению готовились рабочие и детальные чертежи корпуса, установки вооружения, судовых устройств и систем, оборудования жилых и служебных помещений. Рабочую документацию по кораблестроительной части вел помощник начальника конторы выпускник кораблестроительного отделения Петербургского поли-



технического института морской инженер И.В.Бевад. Чертежи котлов и турбин готовились в Общей технической конторе завода под руководством начальника инженера Н.Н.Полякова. Вместе с документацией на котлы фирма «Торникрофт» передала заводу чертежи запатентованных ею форсунок для распыления нефти в котлах. Для оказания технической помощи во время постройки кораблей в Николаев в 1914 г. приезжал сам Ч.Вебстер, а также мастера и специалисты-монтажники фирмы.

В декабре 1911 г. была создана Комиссия для наблюдения за постройкой кораблей в Черном море под председательством контр-адмирала А.А.Данилевского. Наблюдение за постройкой эсминцев на заводе ОНЗиВ поручили члену комиссии полковнику корпуса корабельных инженеров Н.И.Егорову (он же наблюдающий по линкору «Екатерина II»).

В начале апреля 1912 г. началась передача чертежей дельных вещей корпусов эсминцев в цеха. Но ритмичный и достаточно высокий темп работ по эсминцам, однако, сорвала забастовка рабочих, начавшаяся 26 мая и продолжавшаяся 42 дня (с участием до 3886 человек), в связи с чем администрация закрыла завод и уволила всех рабочих. Работы на кораблях возобновились лишь к началу июля. В служебной записке председателю Комиссии контр-адмиралу А.А.Данилевскому администрация завода в августе сообщила, что в результате забастовок задержка работ по заказам Морского ведомства составила около 40 дней, а в литейной мастерской, где требовалось восстанавливать разошедшиеся деревянные модели корпусов турбин и других деталей, даже 60. Соответственно на 40 дней задержались спуск на воду подводного минного заградителя «Краб» и подготовка этого стапеля для закладки эсминцев.

Николай II во время посещения заезда «Руссуд» в 1915 г. Рядом с царей с цилиндре — директор николаевских заводов Н.И.Дмитриев

К изготовлению корпусных конструкций и механизмов в цехах приступил 1-го июля 1912 г. В сентябре кораблестроительный отдел ГУК рассмотрел и утвердил чертежи продольного набора корпуса и расчеты продольной прочности эсминцев, чертежи котельных и турбинных фундаментов, схемы испытания корпусов на непроницаемость и водонепроницаемость, позволив начать сборку корпусов. Со спуском на воду 12 августа 1912 г. «Краба» освобождались стапельные места в крытом эллинге завода, поэтому ОНЗиВ первым из заводов, участвующих в постройке эсминцев для Черного моря, 20 сентября осуществил закладку и начал сборку корпусов корабля. При этом согласно разработанной технологии, на двух стапелях крытого эллинга собирались сразу четыре корпуса: на стапеле №3 заложили «Беспокойный», на «Гневный», а на стапеле №2 — «Дерзкий» и «Пронзительный»*.

Сборка корпусов в октябре—ноябре шла очень медленно, главным образом из-за задержки поставок листовой и профильной стали. Лишь 20 декабря 1912 г. завод смог предъявить Комиссии для наблюдения более 512 (из 1400) т стали, необходимой для корпусов четырех кораблей. Ощущался недостаток квалифицированных рабочих-корпусников, в это время занятых в основном на постройке линейного корабля «Екатерина II». Большая часть оставшихся рабочих работала на «Беспокойном» и «Гневном», а на двух последних эсминцах работы шли медленнее, что и привело к отставанию их от сроков готовности.

Морской министр И.К.Григорович постоянно контролировавший ход постройки, 12 декабря прибыл в Николаев и лично ознакомился с положением дел на заводе. По свидетельству Н.И.Дмитриева, министр остался доволен — к тому времени на завод начала поступать необходимая сталь, и в начале декабря полным ходом шла сборка корпусов всех четырех миноносцев, а в механическом отделе проводились испытания паром готовых корпусов турбин.

При утверждении документации ГУК потребовал заменить штуртросы рулевого устройства валиковой передачей и увеличить площадь пера руля. Последнее грозило срывом плановых сроков сборки и спуска корпусов на воду (лето 1913 г.), но попытки завода со ссылкой на расчеты и британский опыт оставить все по-прежнему эффекта не имели. Площадь пера руля увеличили до 6,3 м², тем самым уменьшив диаметр циркуляции до трех длин корабля.

*Распространенная в литературе версия о закладке в начале сборки корпусов «Дерзкого» и «Пронзительного» только после спуска на воду первой пары кораблей не соответствует действительности.

По механической части к концу 1912 г. завод предъявил половину отливок цилиндров и в грубо обработанном виде половину колес, диафрагм и барабанов переднего и заднего хода, а также материал коллекторов и гарнитуры для котлов.

Согласно контракту, ОНЗиВ в декабре 1912 г. застраховало эсминцы на сумму 2 млн. рублей каждый в Страховом обществе «Россия» на срок от 4 сентября 1912 г. до 3 сентября 1914 г. включительно, т.е. на время постройки и до окончательной сдачи миноносцев правительству. Страхование распространялось на корпус, материалы, машины, котлы, снаряжение и прочее, исключая броню, вооружение и электрооборудование.

Основные работы по корпусам и механизмам развернулись в 1913 г. За первые пять месяцев готовность по весу корпуса «Беспокойного» и «Гневного» превысила 50%, а на «Дерзком» и «Пронзительном» — 21,58% и 16,84% соответственно. К этому времени подготовили к сборке основные части турбин, конденсаторов и котлов для «Беспокойного» и «Гневного», заготовили большую часть арматуры для котлов и трубопроводов. В апреле Н.И.Дмитриев сообщил в Петербург, что первую пару эсминцев завод подготовит к спуску 1 июля, а вторую — 20 августа («если не будет забастовок»).

Но забастовки рабочих, требовавших увеличения заработной платы, все

же состоялись. Если в первом полугодии прошло несколько частичных забастовок, то 3 июля прекратили работу все рабочие завода ОНЗиВ (5570 человек). 11 июля завод закрыли, уволив всех рабочих. Правление и администрация завода отказались вести переговоры, и забастовка затянулась почти на полтора месяца. Хотя с конца июля прием рабочих на завод возобновили, полностью восстановить темпы работ смогли лишь к середине августа. Всего за 1913 г. на заводе прошло девять забастовок, сказавшихся на сроках готовности строившихся кораблей. По просьбе завода председатель Комиссии по наблюдению контр-адмирал Данилевский в ноябре 1913 г. подписал удостоверение, подтверждавшее, что забастовка, начавшаяся 3 июля, непосредственно повлияла на выполнение заказов Морского министерства, и срок опоздания заказов составил 45 дней.

В ходе постройки в уже утвержденный проект продолжали вносить изменения, главным образом, по итогам испытаний и эксплуатации на Балтике эсминца «Новик». Большинство из них влекло за собой дополнительную перегрузку кораблей. В мае 1913 г. контр-адмирал А.А.Данилевский предложил заводу разработать чертежи размещения дополнительных 20 человек команды, упразднив лазарет и приемную доктора. Перепланировка помещений, дополнительное оборудова-

ние и инвентарь имели следствием перегрузку около 3,4 т (позднее при согласовании документации с санитарной частью флота лазарет восстановили). К дополнительной перегрузке 1,4 т привело требование ГУК разместить дополнительно две офицерские каюты и клозет. Из предложенных заводом вариантов чертежей расположения шлюпок кораблестроительный отдел ГУК согласился с мнением Данилевского и отдал предпочтение варианту с поворотными шлюпбалками для моторных шлюпок и откидными для гребных. Из заявленной заводом перегрузки по шлюпбалкам и шлюпкам кораблестроительный отдел согласился снять с контрактной нагрузки только дополнительный вес шлюпок и мотора для бота на величину 1,5 т. Также разрешили уменьшить контрактную метацентрическую высоту для нормального водоизмещения на 0,44 см. Не предусмотренная спецификацией дополнительная изоляция бортов, выполненная по требованию ГУК, увеличила перегрузку еще на 1,6 т. А предложенные ГУК изменения по водоотливной, осушительной, пожарной системам и затоплению погребов не предусматривались спецификацией, вызвали перегрузку и требовали дополнительной оплаты (в свою очередь, ГУК отказался их принимать). По указанию санитарной части флота механический отдел ГУК предложил установить в турбинных отделениях не только вдувную искусственную вентиляцию согласно спецификации, но и вытяжную, добавив дополнительно два вентилятора такой же мощности. Согласование и утверждение чертежей расположения переговорных труб, системы бокового сброса мин заграждения и установки аварийного генератора на верхней палубе затянулось до окончательных испытаний на «Новике».

И.К.Григорович, прибывший в Николаев по случаю спуска на воду подводной лодки «Нерпа», 16 августа 1913 г. посетил завод ОНЗиВ и ознакомился с ходом строительства кораблей. Отметив неполную готовность корпусов эсминцев к спуску на воду, министр потребовал от правления и администрации завода ускорить работы и обеспечить предъявление кораблей к испытаниям в марте 1914 г. Учитывая отставание второй пары эсминцев, завод решил сосредоточить основные силы на сборке корпусов первых двух кораблей. После их спуска на освободившемся стапеле №3 планировалось заложить нефтеналивной транспорт (танкер) «Степан Лианозов».

Спуск на воду эсминцев «Беспокойный» и «Гневный» 18 октября 1913 г. прошел в торжественной обстановке. На корабли приказами по Морскому министерству от 4 и 14 октября назначили командиров: капитана 2 ранга А.В.Зарудного («Беспокойный») и капитана 2 ранга В.Н.Черкасова 1-го («Гневный»). Ожидалось прибытие на торжества И.К.Григоровича, поэтому решили провести заодно и официальную закладку всех четырех эсминцев (специально к этому событию завод выпустил буклет с их описанием).

Железнодорожный кран завода ОНЗиВ



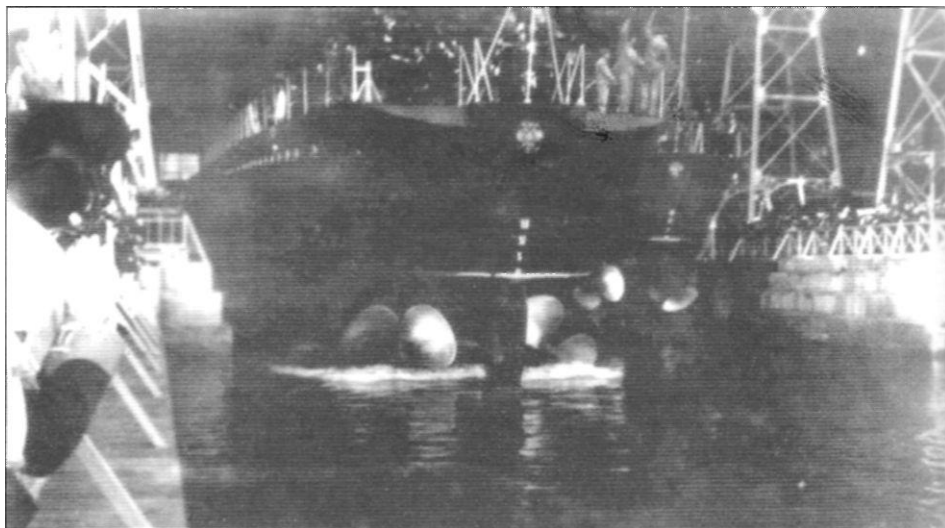
Музей истории судостроения и флота, г. Николаев

Спуск на воду эсминца «Беспокойный» 18 октября 1913 г.

В день спуска завод не работал, но всем рабочим уплатили поденную плату, а тем, кто непосредственно участвовал в спуске — полоторную плату и особое вознаграждение. Крытый эллинг украсили флагами, установив по обеим сторонам специальные помосты для наблюдения за спуском, причем с правой стороны, значительно выходящий к воде, помост заканчивался изящно убранной палаткой для важных гостей.

В 9 часов утра у эллинга выстроился почетный караул Николаевского флотского полуэкипажа. Утром на завод начали прибывать приглашенные на торжества гости, в т.ч. командующий и начальник штаба Черноморского флота адмиралы А.А.Эбергарт и К.А.Плансон, командующий войсками Одесского военного округа генерал Никитин, начальник ГУК вице-адмирал П.П.Муравьев, начальник кораблестроительного отдела ГУК генерал-лейтенант Н.Н.Пушин и другие. Из Петербурга прибыл председатель правления ОНЗиВ вице-адмирал И.Ф.Бострем и член правления профессор К.П.Боклевский. Гостей встречали Н.И.Дмитриев и Б.А.Юрнев. Морской министр И.К.Григорович приехал в 10 часов утра. На площадках внутри эллинга состоялся молебен, по окончании которого флаги и гюсы готовых к спуску эсминцев окропили святой водой.

Церемония торжественной закладки началась внутри окруженного лесами строившегося корпуса эсминца «Пронзительный», куда по трапу поднялись все гости. Здесь в определенном месте корпуса установили серебряную закладную доску. Первые удары по заклепке на ней сделал Григорович, затем по очереди генерал Никитин, адмирал Эбергарт и др. Аналогично прошла закладка «Дерзкого», «Гневного» и «Беспокойного». На



последних двух кораблях Морского министерства встречали с докладом их командиры, одновременно с закладкой миноносцы окропили святой водой. Далее, спустившись по трапу, высокие гости прошли в специальный павильон, откуда ровно в 11.00 Н.И.Дмитриев дал команду спустить эсmineц «Беспокойный». Начальник судостроительного отдела Вардропер приказал отдать кормовые стрелы. Последовали звонкие удары молотами рабочих, и кормовые стрелы отдали. Корпус эсминца плавно, усиливая разбег, двинулся к воде. По мере выхода из эллинга на корабле поднимался сначала Андреевский флаг, затем императорский штандарт и гюс. Все присутствующие кричали «ура», приветствуя спуск нового корабля.

Стоявшие на рейде крейсер «Кагул», канонерская лодка «Терец», эсmineц «Капитан-лейтенант Баранов», транспорт «Прут» и яхта «Алмаз» произвели оружейный салют в 21 выстрел. После остановки к «Беспокойному» подошел ледокол «Гайдамак» и отвел его в достроечный бас-

сейн. Вторым спустили на воду «Гневный», который стал юбилейным 100-м судном, построенным на заводе с начала его деятельности. После спуска обоих кораблей, их командиры отправились с рапортом к Морскому министру и командующему Черноморским флотом. Штандарт и флаги оставались на спущенных кораблях до захода солнца.

Освободившихся после спуска на воду первых двух кораблей рабочих перевели на сборку корпусов «Дерзкого» и «Пронзительного». Если на 1 октября готовность «Пронзительного» по весу корпуса составляла 34,1 %, а «Дерзкого» немного больше, то к 1 января 1914 г., благодаря форсированию работ, удалось довести готовность «Дерзкого» до 69%. В конце января прошли гидравлические испытания котлов «Пронзительного» при давлении 25 атмосфер.

Вторую пару эсминцев первоначально планировалось спустить на воду в декабре 1913 г., но из-за отставания хода работ и наступившей зимы срок пришлось перенести на 2 марта. Церемония спу-

ска «Дерзкого» и «Пронзительного» прошла более скромно. В этот день на завод ОНЗиВ прибыли николаевский градоначальник вице-адмирал А.И.Мязговский, председатель Комиссии по наблюдению контр-адмирал А.А.Данилевский, управляющий заводом «Руссуд» К.Г.Вашалов, инженеры, служащие и рабочие с семьями. Отслужили молебен и корпуса кораблей окропили святой водой. Высокопоставленные гости заняли места в павильоне левой дамбы крытого эллинга у стапеля №2. Первым под звуки оркестра и крики «ура» спустили на воду эсминца «Дерзкий». После остановки корпус корабля отвели в достроечный бассейн на буксире катера «Франц».

По команде Н.И.Дмитриева начался спуск эсминца «Пронзительный», который сначала очень медленно, но потом, быстро набирая ход, благополучно сошел на воду. Спуск новых кораблей приветствовал салютом стоявший на рейде под парами головной эсминца «Беспокойный». На следующий день после спуска капитанов 2 ранга Э.С.Моласа и В.Н.Борсука назначили соответственно командирами «Дерзкого» и «Пронзительного».

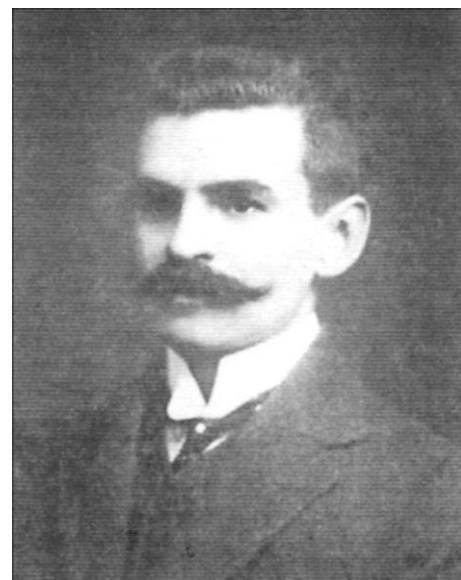
Вместе с тем, состояние работ по эсминцам и задержки с поставками материалов и оборудования указывали на то, что даже первую пару кораблей завод не сможет подготовить к испытаниям в срок, поэтому Морской министр предложил правлению ОНЗиВ ускорить работы по достройке, чтобы начать испытания в конце марта 1914 г. хотя бы одного «Беспокойного». Завод принял соответствующие меры. Так, в модельной, литейной, механической, меднолитейной и других мастерских, где скапливалось особенно много работы, разрешили производить работы в две смены безостановочно.

Тем временем в турбинной мастерской собрали турбины «Беспокойного» и с 15 октября начали испытания, а 6 ноября обе турбины в собранном виде предъявили Комиссии. Немногом более чем через месяц собрали и предъявили Комиссии и турбины для «Гневного». Таким образом, завод ОНЗиВ при технической помощи англичан в течение 14 месяцев одним из первых в России фактически освоил производство достаточно сложных по кон-

струкции механизмов — мощных комбинированных активно-реактивных паровых турбин Парсонса. На заводе выполнили точную обработку роторов и колес, наладили литье турбинных лопаток, произвели облопачивание турбин, изготовили корпуса и другие части, а также провели сборку и испытания. Во время этих работ, а позднее при монтаже турбин на кораблях отличился мастер механического отдела И.К.Коносевич, ставший одним из лучших специалистов по турбинам на заводе. Следует отметить, что крупные поковки роторов для паровых турбин в России тогда вообще не производились. Поэтому, по инициативе Н.И.Дмитриева и при поддержке Морского министра ОНЗиВ начало строительство в Николаеве специального металлургическо-ковочного завода, правда, так и не завершенное в связи с революцией и начавшейся гражданской войной.

За успешный спуск на воду, изготовление котлов и турбин для первых двух эсминцев 6 декабря 1913 г. инженерам и рабочим завода были пожалованы высочайшие награды. В списки награжденных вошли непосредственные участники постройки эсминцев. Главному инженер-механику А.Н.Харкевичу, начальнику общей технической конторы Н.Н.Полякову, начальнику механического отдела П.П.Литвинову, начальнику литейных отделов И.Ф.Неймайеру, помощнику начальника судостроительного отдела В.А.Лаптеву, помощнику начальника технической конторы по судостроению И.В.Беваду и мастеру механического отдела И.К.Коносевичу вручили орден Станислава 3-й ст. Звание личного почетного гражданства присвоили сборочному мастеру судостроительного отдела М.Н.Васильеву, мастеру сталелитейного отдела Е.И.Голубченко, мастерам котельного отдела В.Е.Кочержинскому и О.А.Фогелю, мастеру медно-котельного отдела А.Ф.Шелюгину, конструктору технической конторы по судостроению А.М.Свирину*, старшим конструкторам

*Алексей Михайлович Свирин, в середине 1930-х гг. начальник судостроительного производства завода им. А.Марти, был репрессирован в 1937 г., а в 1956 г. снова вернулся на завод.



Кораблестроитель В.П.Костенко (фото 1907 г.)

общей технической конторы К.И.Лысенко, П.М.Полякову и станковому мастеру механического отдела В.И.Дудке. Золотые и серебряные медали с надписью «За усердие» пожаловали начальнику котельного отдела И.П.Смыслову, начальнику медно-котельного отдела И.Т.Бородину, плотничному мастеру судостроительного отдела Г.А.Федорову, клепальному указателю В.Г.Герасимову, старшим сборщикам судостроительного отдела С.О.Легостаеву и С.Ф.Дудкову, старшему кузнецу и старшему сборщику этого же отдела И.З.Парамонову и Т.Ф.Вигуре, старшему разметчику М.В.Дудкевичу и кузнечному мастеру Е.П.Лизунову.

Хотя в списке награжденных отсутствовало имя начальника технической конторы по судостроению корабельного инженера В.П.Костенко, именно он внес большой вклад в создание кораблей этого типа. Он был не только единственным корабельным инженером на заводе, имевшим боевой опыт, но и некоторое время работал помощником наблюдающего за постройкой эсминца «Новик» на Путиловском заводе, что позволило ему внести целый ряд усовершенствований

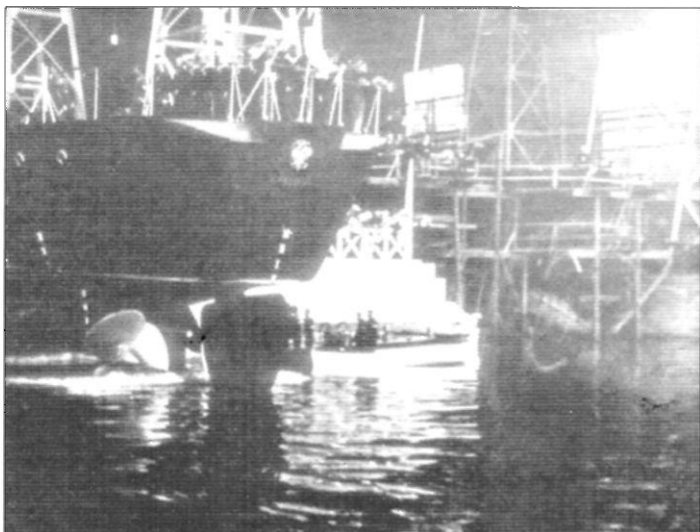


Фото из коллекции А.Обайника

Of.'u(f'f'///f C bftuAV'.S'r-rfr/SUSb <Jtt/6f>.f.'fJt<
ft O/jf'^t^eu ft.z//nem* z2(//& tt/tocetma £\$twz
cъ c^tt/t^to-so Jio-ixttttttt, c/foMe-ъ tt^ittc^mcmoeaMb
aaw.fff. Ky -le/ttityeors >c/eao//еннб/;зъ мкномoa^бъ
s.OAif-//t PAW/MASS/ ^Ntb^HWt „^Jf//.IA/Vt "
et „QL//j/i0HJttttt,tt,tMtt " ft 'y/yзкь -str/t/w> r.jit/3">
//ft/мняр-, {Mt-/btt>f/tee titttt/ & <W.f'/jtpiJt-/9A>'<". 'Ot
Oit,
airt.ep tft/r: feo/ttti jf> /(? t'acofa u/tt/tt.

Спуск на воду эсминца «Гневный» и пригласительный билет на церемонию спуска головных кораблей

«Гневный» (i)
у достроечной стенки завода ОНЗиВ;
справа — крытый эллипс

в проект. В 1912—1917 гг. Костенко фактически руководил разработкой проектов всех кораблей и судов, построенных за этот период на заводе.

В середине января 1914 г. правление ОНЗиВ письменно известило завод о пожелании Морского министра, чтобы первый миноносец подготовили для морского перехода к 8 марта 1914 г. При этом правление просило «со всей серьезностью проверить объем оставшихся работ, средства, возможности и время для выполнения поставленной министром задачи». Завод подтвердил готовность головного эсминца к указанному времени. На заседании заводоуправления 20 января наметили новые сроки по подготовке корабля по всем частям, утвержденные приказом директора завода, лично контролировавшего ход выполнения работ на «Беспокойном».

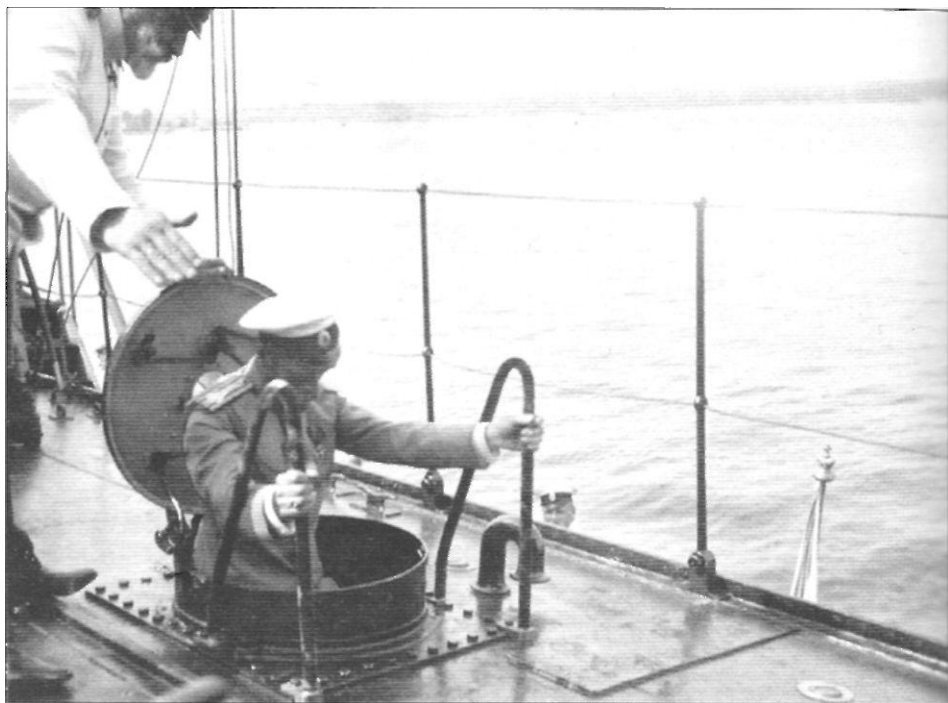
В связи с началом монтажа котлов и турбин на первую пару эсминцев назначили старших судовых механиков. На «Гневный» эту должность 8 января занял инженер-механик старший лейтенант А.В.Фрейлихман, а на «Беспокойный» 25 января — корпуса инженер-механиков капитан 2 ранга Б.Б.Маркович. К февралю 1914 г. на головном корабле установили котлы, турбины и вспомогательные механизмы. В феврале для наладки и регулировки котлов и механизмов по просьбе директора Юренева фирма «Торникрофт» направила в Николаев мастера Джорджа Вильямсона и монтера Макферсона, а позже и монтажников Османа и Эндрюса.

В конце февраля и начале марта «Беспокойный» под командованием инженер-механика В.С.Лукьянова начал пробные выходы в рамках заводских испытаний, заодно шла проверка и наладка работы котлов и механизмов на различных режимах. На «Гневном» к этому времени установили котлы и турбины. Несмотря на все меры, заводу не удалось пол-

ностью закончить все работы на головном корабле к 8 марта, опять же, по причине срыва поставок материалов и оборудования. Так, установка боевой рубки не выполнялась из-за отсутствия маломагнитной стали. Завод «Лесснер» задержал поставку торпедных аппаратов и элеваторов для подачи патронов к орудиям. Готовность всех торпедных аппаратов переносилась на конец марта. На корабле отсутствовали моторный бот, спасательный бот, ял, спасательная шлюпка, 2 пары поворотных шлюпбалок, отдельные детали устройства для постановки мин заграждения, вентиляция и переговорные трубы. Из электрооборудования отсутствовали аварийный генератор на верхней палубе, звонковая сигнализация и телефоны. Более того, по результатам испытаний торпедных аппаратов на эсминце «Новик» ГУК выдал заводу 13 марта дополнительный наряд на установ-

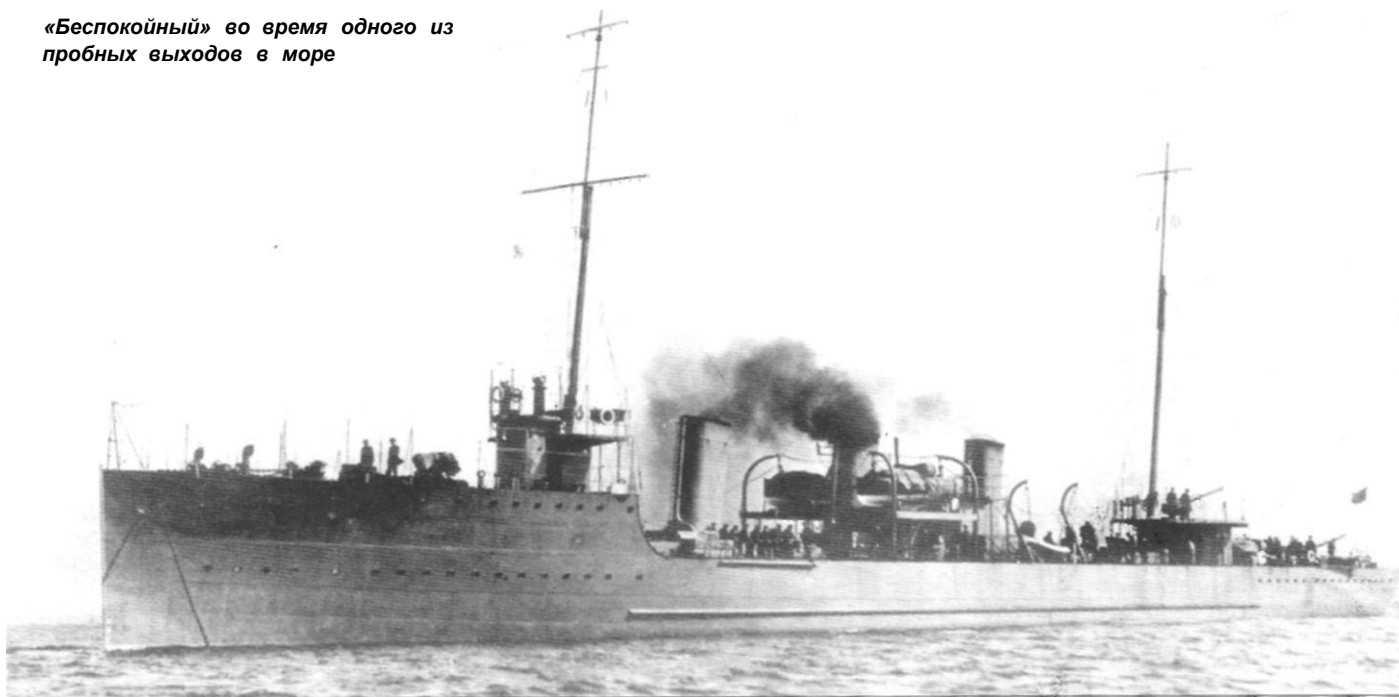
ку второго поста управления звонками кормовых торпедных аппаратов. Исполнение этой работы завод передал Русскому Обществу Всеобщей компании электричества. По механической части отсутствовали вспомогательный циркуляционный насос, автоматический питатель и вентиляторы машинных отделений.

Для подготовки «Беспокойного» морскому переходу на корабль назначили старшим офицером лейтенанта И.Г.Цвингмана (11 марта), а штурманским офицером — лейтенанта П.А.Тучкова (13 марта). Согласно приказу Морского министра эсминцев в конце марта 1914 г. отправился в Севастополь. Все дело в том, что 27 марта Севастополь посетил прибывший в Крым с семьей на отдых российский император Николай II, постоянно интересовавшийся новыми кораблями. Но из кораблей, строившихся по программе усиления Черноморского флота, Е



Николай II осматривает
новый миноносец

«Беспокойный» во время одного из пробных выходов в море



то время только «Беспокойный» мог быть показан царю (остальные еще не были готовы). К тому же И.К.Григорович хотел показать Николаю первый турбинный эсминец, полностью построенный в России. Утром 28 марта царь произвел смотр молодым матросам флотских экипажей, а затем в сопровождении Морского министра, флаг-капитана, командующего морскими силами Черного моря и свиты посетил «Беспокойный». На борту эсминца его встречали начальник ГУК вице-адмирал П.П.Муравьев, командир эсминца капитан 2 ранга А.В.Зарудный и директор завода Н.И.Дмитриев. Приняв рапорт командира, Николай поздоровался с офицерами, инженерами, командой и мастерами, находившимися на миноносце, после чего произвел подробный осмотр корабля, в том числе котельных и турбинных отделений. Он остался доволен и по окончании осмотра, поблагодарив экипаж, инженеров и мастеровых, отбыл на яхту «Штандарт». Через два дня яхта с царской семьей отправилась в Ливадию. На переходе из Севастополя в Ялту яхту конвоировали крейсер «Кагул», яхта «Алмаз» и четыре эсминца типа «Лейтенант Шестаков». На траверзе Балаклавы яхту и конвой обогнал следовавший 28-узловым ходом «Беспокойный» с Морским министром на борту. Развернувшись, эсmineц снова встретил «Штандарт» у Симеиза, затем зашел в Ялту.

Через неделю командира «Беспокойного» капитана 2 ранга А.В.Зарудного за отличие в службе произвели в капитаны 1 ранга и наградили орденом Св. Анны 2-й степени. Награды получили все инженеры, члены заводской команды и мастера, находившиеся на корабле во время посещения царя. 26 июня 1914 г. Н.И.Дмитриев вручил золотые часы с целью и государственным гербом главному инженер-механику А.Н.Харкевичу, его помощнику В.С.Лукьянову, помощ-

нику начальника технической конторы по судостроению И.В.Беваду, инженеру Г.Л.Тове и мастеру механической мастерской И.К.Коносевичу. Еще 53 человека получили серебряные часы.

А вот очередной выход «Беспокойного» на заводские испытания в начале апреля 1914 г. закончился аварией турбин. Когда 14 апреля в механической мастерской вскрыли для осмотра правую турбину, то оказались сорванными и срезанными 25 рядов лопаток ротора. Соответствующие направляющие лопатки в цилиндре и верхней части корпуса были погнуты и отчасти сорваны, а сопла заднего хода выгнуты. Имела повреждения и левая турбина. По мнению наблюдающего инженер-механика Б.Б.Марковича и британских специалистов, причиной этого стали гидравлические удары воды, увлеченной с паром, по причине незначительной солёности или загрязнённости питательной воды в котлах. После проверки котельной воды выщелочили котел №5, на 2/3 заменили воду в котле №4, всю воду в котле №2, а также в цистернах. Ремонт турбин закончили во второй половине мая 1914 г.

Тем временем к середине мая на заводские испытания вышел завершивший достройку «Гневный». 23 мая завод уведомил ГУК о готовности к проведению официальных испытаний первой пары эсминцев с 1 июня в Севастополе, попросив заготовить на июнь для них по 500 т нефти и 450 т опресненной воды. Началась срочная подготовка кораблей к испытаниям и переходу в Севастополь, но «Беспокойному» снова не повезло — 23 мая на нем случился пожар в среднем котельном отделении. Как раз в этот день корабль выходил на заводские испытания механизмов после исправления повреждений турбин, полученных в апреле. По возвращении, по просьбе старшего судового механика, для проворачивания правой турбины

на задний ход, из-за недостатка пара ввели в действие котел №3. Тотчас же за этим котлом загорелась нефть, и из люков повалил густой дым. Заводские кочегары покинули котельное отделение. Пожар удалось потушить благодаря четким действиям мастера Д.Вильямсона и монтажников фирмы «Торникрофт». Англичане приказали задраить люки, и с помощью паротушителей подали пар в котельное отделение. В районе среднего котельного отделения начала нагреваться палуба, и ее стали поливать водой. Заводской капитан П.Р.Кущ вызвал на помощь буксир «Наваль», располагавший пожарными и водоотливными средствами.

Но при подходе к борту эсминца «Наваль» ударил его форштевнем в борт, сделав в наружной обшивке правого борта в носовой части небольшую пробойную треугольной формы. Примерно через 30 минут пожар потушили. При осмотре места возгорания возле котла №3 обнаружили разлитую нефть с водой, доски, деревянный ящик, паклю и тряпки. При расследовании причин пожара, проведенном помощником председателя Комиссии капитаном 1 ранга А.П.Дьячковым, со слов кочегаров установили, что во время испытаний механизмов выпала крышка от горловины на задней стенке кожуха котла №3. Для установки крышки на место котел отключили, а затем вновь ввели в действие. При подходе к заводу, за котлом заметили дым — горела нефть на настиле и краска на переборке. В то же время Д.Вильямсон показал, что в котельном отделении имелось много дерева, пакли, пролитой нефти и разного мусора, который мог воспламениться от непосредственного касания к котлу, а вовсе не от пламени, вырвавшегося через горловину. Учитывая, что аналогичный пожар произошел в апреле 1912 г. в среднем котельном отделении и на «Новике», начальник ГУК в резкой форме потребовал от



руководства завода наведения порядка в организации службы заводского персонала на корабле. Теперь, кроме окончания достройки, «Беспокойный» нуждался в срочном двух-трехнедельном аварийном ремонте котельного отделения, в связи с чем завод попросил перенести срок готовности этого корабля к испытаниям на 9 июня.

В связи с предстоящим переходом первой пары эсминцев в Севастополь, наблюдающий за постройкой полковник Н.И.Егоров указал на необходимость закончить и опробовать на обоих кораблях рулевые приводы, шлюпочные устройства и шпильи. Перед уходом на

испытания на обоих кораблях не завершили все работы по устройству для постановки мин заграждения, устройству затопления нефтяных цистерн, не установили переговорные трубы, аварийные генераторы на верхней палубе, станки в мастерских, килы буксирного устройства, вельботы, двухвесельные ялы и другие мелкие детали. Если причиной неготовности устройств для постановки мин и для затопления нефтяных цистерн, а также переговорных труб и аварийного генератора была задержка ГУК в принятии окончательного решения и утверждения чертежей, то в остальных случаях — срывы поставок.

ИСПЫТАНИЯ

Ответственными представителями по сдаче в казну эсминцев завод ОНЗиВ еще 31 мая 1914 г. назначил главного инженер-механика А.Н.Харкевича, инженер-механика В.С.Лукьянова и морского инженера И.В.Бевада.

Устранение последствий пожара на «Беспокойном» задержало готовность головного корабля, поэтому первым завод предъявил на испытания «Гневный», на борт которого 10 июня 1914 г. в Севастополе прибыла приемная комиссия, начавшая испытания водоотливной, осушительной, пожарной систем и системы затопления погребов. При испытаниях первой из них оказалось, что макси-

мальная производительность водоотливных эжекторов составляет всего 38,4 т/ч вместо требуемых спецификацией 80 т/ч. Ознакомившись с конструкцией эжекторов, Комиссия признала их не удовлетворяющими условиям спецификации и предложила заводу изменить конструкцию, установив новые эжекторы требуемой мощности для повторных испытаний. Правда, ввиду необходимости выходов кораблей в море, на «Беспокойном» и «Гневном» решили временно оставлять имеющиеся эжекторы и заменить их после завершения испытаний.

Новые эжекторы производительностью от 80 до 106 т/ч, срочно разработанные и

достройка «Дерзкого» и «Пронзительного» затянулась в связи с нехваткой рабочих, занятых на подготовке к испытаниям первых двух кораблей.

К апрелю 1914 г. были собраны и предъявлены к испытаниям турбины для второй пары эсминцев. Полным ходом работы на них развернулись с июня, и к 1 июля удалось довести их готовность по корпусу до 92,6% на «Дерзком» и 86,12% на «Пронзительном».

Попутно на них также устранялись недостатки, выявленные на испытаниях первых двух кораблей. Так, установили водоотливные эжекторы новой конструкции и изготовили новые гребные винты по чертежам фирмы «Торникрофт». Основные достроечные работы на «Дерзком» закончили к 13 августа, подготовив его к испытаниям (правда, на нем отсутствовали аварийный генератор, устройство затопления нефтяных цистерн и два электромотора в мастерской).

Дольше всех шла достройка «Пронзительного».

К началу июля завод мог приступить к монтажу артиллерийских установок, но Обуховский завод не прислал орудия. Не прибывшие вовремя торпедные аппараты разрешили взять со строившихся эсминцев в отделении Невского завода, а отсутствующие трубы — с заказанных заводу землечерпалок. На «Пронзительном» переделали кирпичную кладку и подкрепили, стенки котлов, устранив основные недостатки, обнаруженные на испытаниях первой пары, поэтому заводские работы на нем закончилась только 25 сентября, после чего эсmineц вышел в Севастополь.

изготовленные заводом, вначале установили и испытали на второй паре эсминцев. Постановлением механического отдела ГУК от 1 сентября 1914 г. на черноморские эсминцы в дополнение к существующим водоотливным эжекторам добавили гидравлические турбины производительностью 60 т/ч для откачки воды из помещений, в которых водоотливные средства отсутствуют или могли быть повреждены. Для этого заводу предложили установить 6 клапанов для шланговых соединений (4 на отростках напорной магистрали на верхней палубе, один на отростке в коридоре офицерских кают и один в носовом командном помещении).

Построечная таблица

Название корабля	Заводской номер	Заложен	Спущен на воду	Начало испытаний	Средняя скорость при испытании на 30-узловый ход, уз	Средняя мощность механизмов на испытаниях, л.с.	Расход топлива, т/ч	Дата подписания приемного акта
БЕСПОКОЙНЫЙ	99	20.09.1912	18.10.1913	13.06.1914	29,69	22 535	13,4	11.10.1914
ГНЕВНЫЙ	100	20.09.1912	18.10.1913	10.06.1914	30.0	21 357	11,9	11.10.1914
ДЕРЗКИЙ	101	20.09.1912	2.03.1914	16.08.1914	30,4	21 821	12,6	11.10.1914
ПРОНЗИТЕЛЬНЫЙ	102	20.09.1912	2.03.1914	29.09.1914	30,4	21 850	11.8	10.10.1914

«Беспокойный» во время одного из пробных выходов на реке Южный Буг

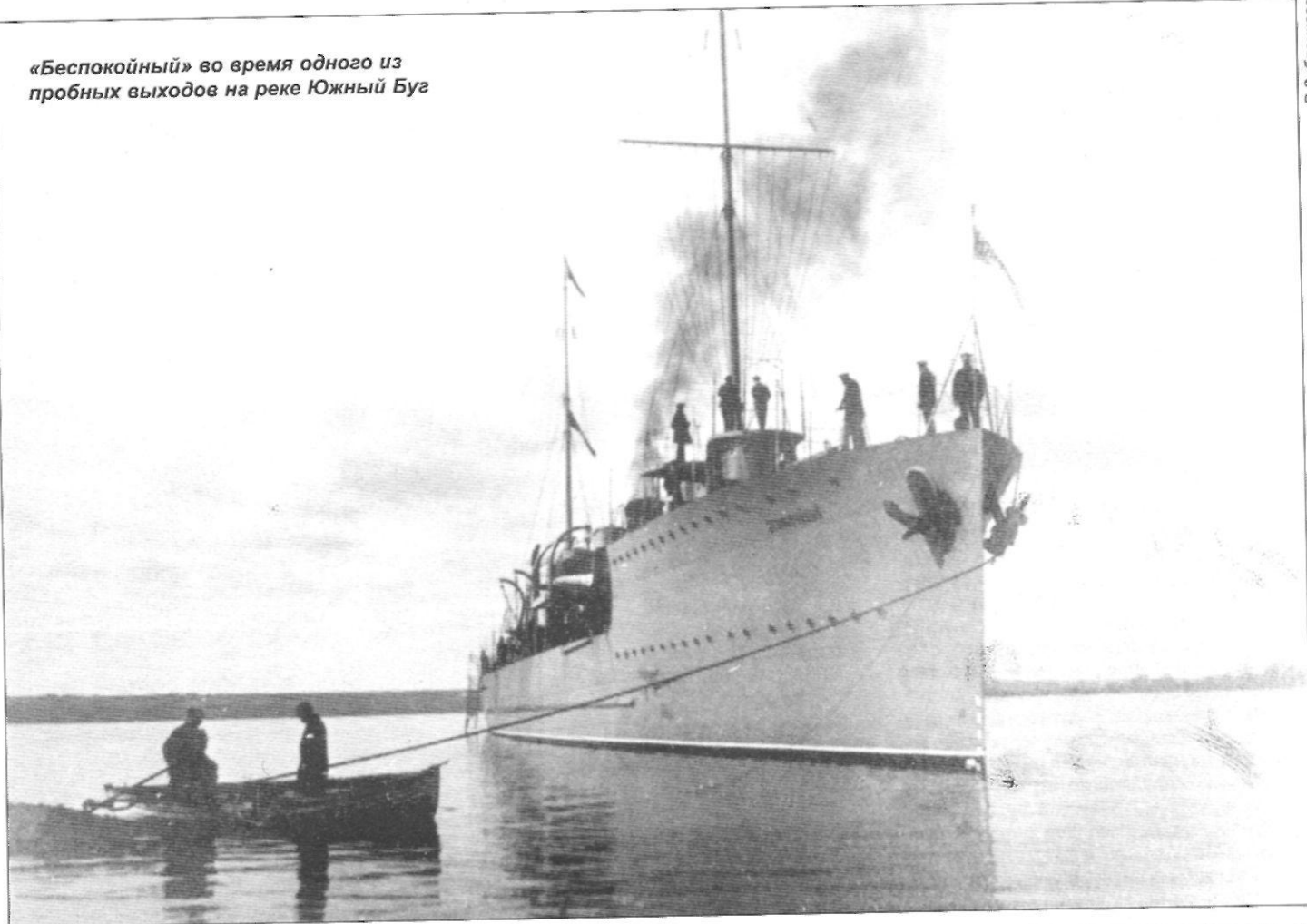


фото из коллекции В.Заблочкиго

«Гневный» в период испытаний



Фото из коллекции Н.Афонина

«Беспокойный» на ходовых испытаниях в районе Севастополя, на нем все еще отсутствуют 2-й, 3-й и 4-й торпедные аппараты



Испытания системы затопления погребов, осушительной и пожарной систем на «Гневном» прошли успешно, и их признали удовлетворяющими спецификации. Комиссия предложила заводу установить детандеры на трубах свежего паротрюмно-пожарных помп и вместо соединения шлангов с кранами пожарной системы берегового типа с шипами установить принятые в Морском министерстве резьбовые.

С 13 июня начались испытания на «Беспокойном», показавшие по этим системам аналогичные результаты. Комиссия отметила, что первые два корабля прибыли в Севастополь в далеко не законченном виде и поэтому их испытания шли крайне медленно. Находившиеся на кораблях командированные заводские специалисты и рабочие продолжали незавершенные монтажные работы и во время испытаний.

Проверка остойчивости для различных вариантов нагрузки производилась только на «Гневном» (16—19 июня) — ее признали достаточной. При нормальном водоизмещении 1191 т поперечная метацентрическая высота составила 0,86 м, что соответствовало требованиям контракта (0,72—1,2 м). Для наибольшего водоизмещения 1451 т с 76 минами на борту и наименьшего 1070 т полученные значения метацентрической высоты 0,69 м и 0,76 м признали удовлетворительными. В то же время Комиссия обнаружила превышение контрактной осадки корабля при нормальном водоизмещении на 2,37 дюйма (6 см), что свидетельствовало о перегрузке около 38 т. Это обстоятельство грозило заводу штрафом в размере 10 000 руб. за каждый дюйм, в связи с чем он представил на утверждение ГУК перегрузку, вызванную прежде всего дополнительными требованиями Морского министерства, на 7,875 т (оборудование помещений на 20 чел. команды, дополнительный инвентарь и изоляция бортов, две офицерские каюты, увеличение веса шлюпок и мотор для бота). ГУК подтвердил снятие с контрактной нагрузки 7,185 т, а за остальную перегрузку заводу необходимо было заплатить штраф, хотя и в меньших размерах. Результаты испытаний Комиссия распространила с учетом

однотипности кораблей и на остальные три эсминца.

Во избежание повреждения котлов и механизмов командующий Черноморским флотом приказал испытания эсминцев на самый полный ход не производить, ограничившись 21- и 30-узловыми пробегами кораблей в течение 10 часов.

Первым на 10-часовое испытание со скоростью 21 узел 1 июля вышел «Гневный». При водоизмещении 1185 т и действии трех котлов средняя мощность турбин составила 4319 л.с. при 332 об/мин. Полученный на испытании средний расход нефти 3,4 т/ч соответствовал дальности плавания более 1700 миль, подтвердив высокую экономичность турбинной установки. 5 числа приступили к испытаниям корабля 30-узловым ходом, которого удалось достичь при мощности 21 357 л.с. (563 об/мин.). Расход нефти составил 3,85 кг на квадратный метр нагревательной поверхности или 11,9 т/ч, обеспечивая дальность плавания с этой скоростью около 700 миль. Однако во время испытаний отмечалась сильная вибрация стенок котлов, воздушных вентиляторов и насосов, а также густой тяжелый дым из всех труб.

Ходовые испытания «Беспокойного» прошли менее удачно, их несколько раз откладывали из-за неисправностей в котлах и вспомогательных механизмах. После ряда неудачных попыток провели испытания на 30-узловый ход в течение 8 часов, вместо 10-часового, которые прекратили из-за нехватки имевшегося на борту запаса нефти. Средняя скорость эсминца по итогам испытаний составила 29,69 узлов (при 22 535 л.с.), а расход нефти больше, чем на «Гневном», и составил 13,48 т/ч или 4,32 кг на 1 кв.м нагревательной поверхности котлов. И на этом корабле также отметили сильную вибрацию стенок котлов, воздушных вентиляторов и насосов, слабость крепления кирпичной кладки. Такие результаты испытаний «Беспокойного» Комиссия связывала с установленными на эсминце неудачными (неоптимальными) гребными винтами, которые предложили заменить новыми, другой системы, и еще два винта от завода потребовали поставить в запас.

По результатам ходовых испытаний всех кораблей серии главный инженер-

механик А.Н.Харкевич разработал чертежи новых гребных винтов. Первую пару винтов для «Беспокойного» завод изготовил 3 ноября 1914 г. и отправил в Севастополь. Однако их пришлось установить на «Дерзкий», налетевший на бон и поломавший винты.

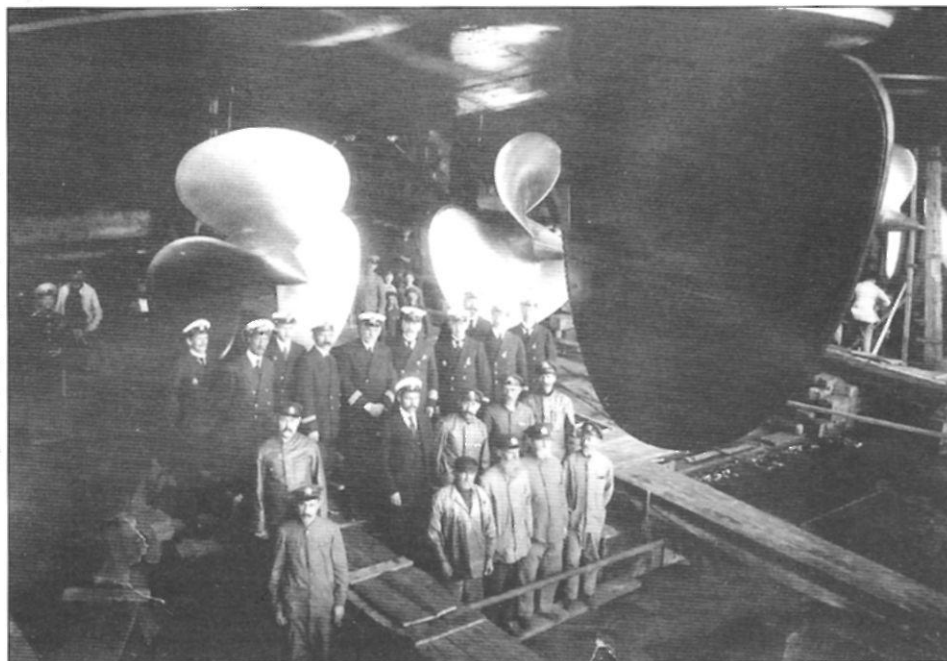
К началу 1915 г. все четыре корабля получили новые усовершенствованные гребные винты. Важно отметить удачную конструкцию последних, красноречивым подтверждением чего может служить запрос начальника механического отдела ГУК о высылке чертежей винтов «системы Харкевича» в Петербург для применения таюге на строящихся новых турбинных эсминцах Балтийского флота.*

С 20 июля 1914 г. испытания первой пары кораблей велись по сокращенной программе — для ускорения их приемки ввиду угрозы начала войны. Провели испытания звонков, минной сигнализации, телефонов, боевых фонарей, вентиляторов, артиллерии и торпедных аппаратов.

Во время осмотра и испытания канализации тока, выполненной на кораблях «Русским Обществом Всеобщей компании электричества», обнаружилось, что проводка кабелей не соответствует требованиям «Правил по электротехнике на судах флота». В котельных и турбинных отделениях кабели уложили в 2—3 ряда и у переборок свернули в пучки, разобрать в которых при ремонте было невозможно. Несмотря на произведенные представителем компании исправления, полного соответствия проводки добиться не удалось.

С 1 августа «Беспокойный» и «Гневный» приказом командующего включили в состав действующего флота, и испытания по некоторым частям продолжались в свободное от выходов в море время. Одновременно заводские специалисты спешно выполняли еще не законченные работы.

*Инженер А.Н.Харкевич, эмигрировавший после революции во Францию, по предложению другого русского эмигранта корабельного инженера В.И.Юркевича принимал участие в проектировании гребных винтов для французского быстроходного пассажирского лайнера «Нормандия» — обладателя «Голубой ленты Атлантики».



Во время испытаний торпедных аппаратов стрельбой торпедами на «Беспокойном» 18 августа у Евпатории выяснилось, что на всех миноносцах необходимо уменьшить до 100 мм высоту воздушных и вентиляционных грибов или сделать их съемными во избежание повреждения торпед. Позднее, 10 октября, кораблестроительный отдел ГУК, указав на нежелательность уменьшения требуемых спецификацией углов стрельбы торпедами и недостаточность существующей высоты оси торпедных аппаратов над верхней кромкой палубы при крайних углах обстрела, предложил заводу поднять оси торпедных аппаратов на 4—5 дюймов постановкой дополнительного кольца, что и было выполнено.

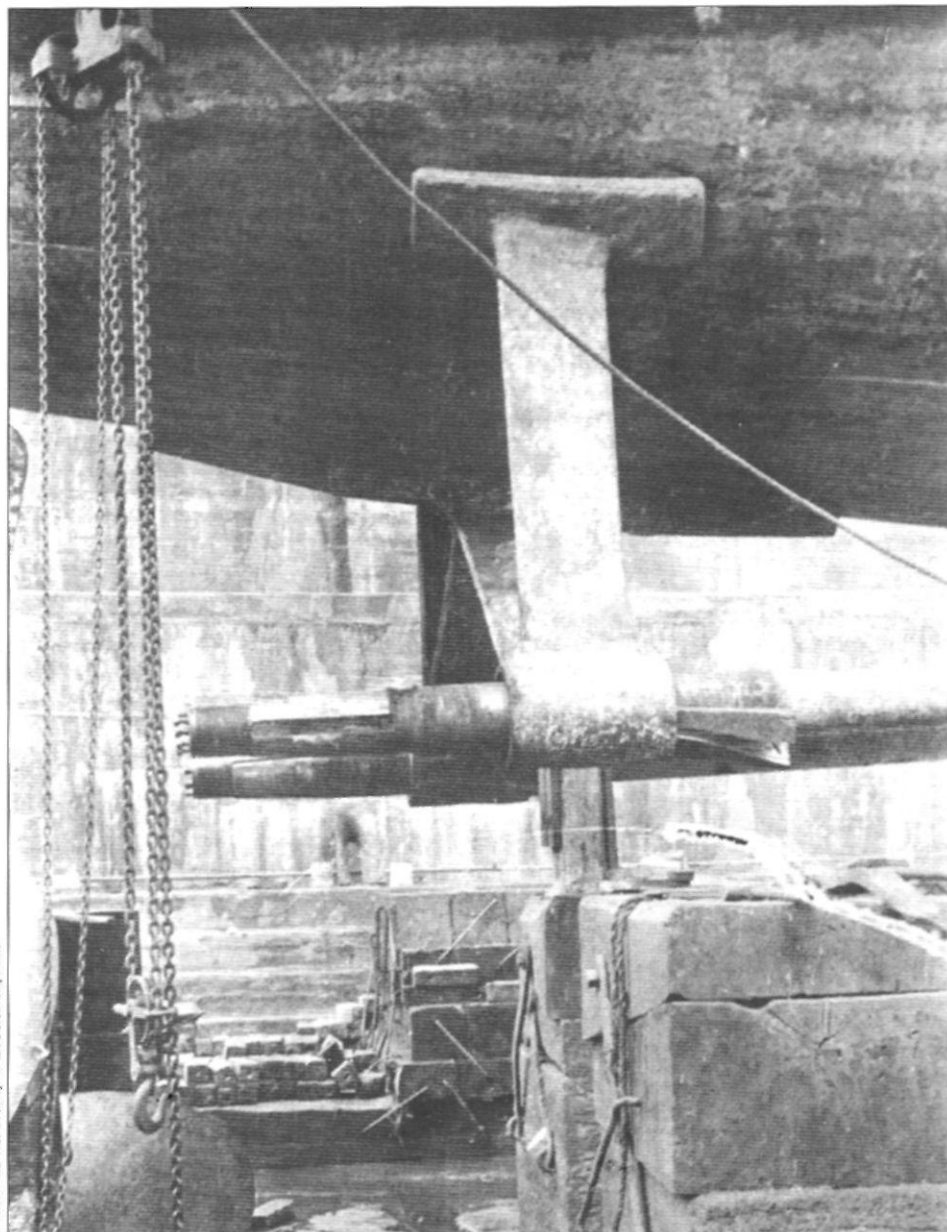
Много замечаний Комиссия сделала при испытании «воздухонагнетательных насосов» для торпед, изготовленных компанией «Лесснер». Испытания их на «Гневном» 13 августа и на «Беспокойном» 19 августа Комиссия признала неудовлетворительными. Так, у одного из насосов на «Беспокойном» во время испытаний начали греться, а затем расплавиться подшипники, имелись неисправности в клапанах, требовалась переборка, притирка и замена отдельных деталей. После повторных испытаний насосов на «Гневном» 27 августа их вновь не приняли. С учетом предстоящего ухода «Беспокойного» и «Гневно» на завод в Николаев, Комиссия предложила там привести насосы на обоих кораблях в исправное состояние и затем вновь предъявить их к испытаниям.

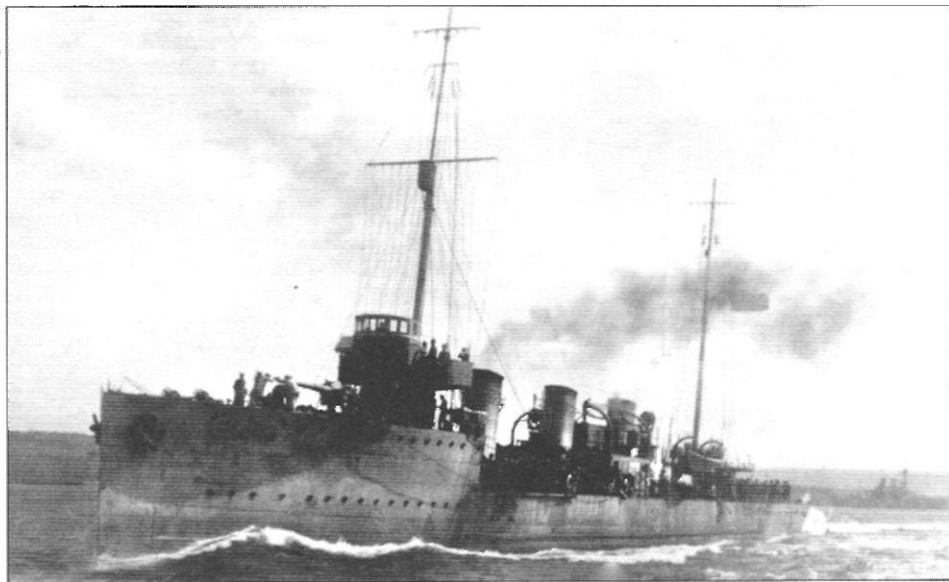
Вызывал нарекания валиковый привод рулевого устройства, неравномерно передававший усилия на рулевую машину, затрудняя управление кораблем, особенно при скорости до 15—17 узлов.

В середине августа во время одного из походов, продолжавшегося 8 часов со скоростью 25 узлов (450 об/мин), на эсминце «Гневный» заметили сильную вибрацию трубопроводов, вспомогательных механизмов и стенок котлов. Несмотря на наличие для таких случаев рекомендаций штаба флота командиру корабля увеличить или замедлить ход, этого сделано не было. В итоге произошла авария: оторвало две паровые трубы от фланцев, крепление воздушного вентилятора в котельном отделении, состоящее из угольника 75х75 мм, и развалилась кирпичная кладка задней стенки котла №1. Причем разваливаться кладка начала в средней части, то есть это произошло от вибрации. Примерно такая же ситуация наблюдалась с кирпичной кладкой котлов на «Беспокойном» и «Дерзком». По мнению инженер-механика В.С. Лукьянова, «неопытность персонала с одной стороны, с другой стороны все-таки слабость обшивки котлов приводит к мысли, что кладки долго не продержатся и теперь сильно страдают». Комиссия в своем акте

Вверху: винторулевая группа эсминца «Фидониси» с гребными винтами системы Харкевича

Внизу: замена гребных винтов на «Дерзком» в доке, ноябрь 1914 г.





от 16 августа отметила, что предложенная фирмой «Торникрофт» установка кирпичей плашмя и крепление их болтами к стенкам кожуха для кирпичной кладки котлов не приспособлено для нефтяного отопления и должно быть переделано. Специалисты флота предложили изменить систему крепления кирпичной кладки в котлах и выполнить ее по системе инженер-механика И.И.Плосконного с кирпичами, заведенными за прикрепленные к стенкам кожухов угольники. Все это грозило срывом боевой готовности новых эсминцев, поэтому по указанию Морского министра в Севастополь был специально командирован помощник начальника механического отдела ГУК капитан 1 ранга Н.В.Афанасьев с особыми полномочиями. По результатам испытаний и предложениям специалистов завод переделал чертежи кирпичной кладки в котлах. Кирпичи поставили на ребро и надвинули сбоку на угольники, прикрепленные к передним и задним стенкам кожуха. С задней стороны кожухов котлов внизу предусмотрели четыре отверстия для дополнительной подачи воздуха в топку, чтобы сделать горение нефти в котлах бездымным. Отверстия имели крышки с приводом для регулировки. В нижней части и по бокам, а также у форсунок кладку оставили без изменений. Правда, подкрепление передних и задних стенок кожухов, изменение кладки, установка воздушных коробок и приводов к ним привели к увеличению веса котлов на 6,9 т.

Как показала дальнейшая служба эсминцев, такая система крепления кирпичной кладки оказалась достаточно выносливой и при легком ремонте не требовала исправлений в течение полугода.

В конце августа 1914 г. эсминцы «Беспокойный» и «Гневный» возвратились на завод в Николаев, где выполнялись работы по котлам, подкреплению вибрировавших на испытаниях вентиляторов и насосов, воздухонагнетательных насосов, а также исправлению валикового привода рулевого устройства. По прибытии в Севастополь, 25 и 27 сентября «Беспокойный» совершил два пробных выхода в море и на разных скоростях с макси-

мальными оборотами обоих турбин до 600 в минуту, при этом котлы, вентиляторы и другие механизмы, а также валиковый привод руля работали удовлетворительно. Такой же короткий проверочный выход в море «Гневного» 25 сентября при 580 и даже больше об/мин главных турбин показал, что кирпичная кладка котлов держалась хорошо, и вентиляторные машины работали без вибрации. Вскрытие (разборка) механизмов для осмотра вследствие военного времени не производилось, и было перенесено на конец гарантийного срока, т.е. через год эксплуатации. Окончательные акты о приеме в казну «Беспокойного» и «Гневного» Комиссия подписала 11 октября 1914 г. К ним приложили ведомости работ, которые завод должен исполнить по спецификации, и ведомости еще не законченных работ.

Эсминец «Дерзкий» по прибытии в Севастополь 15 августа ввели в Александровский сухой док. Комиссия приступила к испытаниям на следующий день и произвела осмотр подводной части корпуса, притирку кингстонов и проверку легкости вращения гребных валов. При осмотре обрешетки подводной части не отмечалось, не считая незначительной ржавчины в отдельных местах, которую очистили перед окраской. Заодно заменили прежние гребные винты на более совершенные второго варианта системы Торникрофта, лопасти и ступицы которых имели раковины разной глубины, залитые свинцом. По результатам проверки незначительно изменили марки и планки углубления. При испытании валов с турбинами на легкость вращения, оказалось, что правый вал при плече 117 см стронулся от груза 848 кг, а левый — 880 кг. Подводную часть окрасили двумя слоями краски «Интернациональ», а пояс от легкой ватерлинии до ГВЛ — двумя слоями краски «Септон». 19 августа корабль покинул док.

Испытания «Дерзкого» провели по сокращенной программе. 19 августа испытали турбогенераторы работой с перегрузкой в 10% в течение 6 часов. Комиссия отметила, что регуляторы ско-

«Дерзкий» выходит из Северной бухты на испытания, август 1914 г.

рости двигателей действовали неудовлетворительно, и потребовала их исправить. Проверку регуляторов скорости » двигателей, подшипников и валов турбогенераторов закончили 4 сентября. Механизмы на 30-узловый ход испытывались 28 августа в течение 10 часов на глубокой воде между маяками Ай-Тодор и Аю-Даг.

О необходимости проведения ходовых испытаний быстроходных эсминцев на глубинах более 100 м вместо мерной мили у мыса Лукулл с глубинами 32—43 м для исключения влияния глубины на скорость завод ОНЗиВ сообщил в ГУК еще в феврале 1913 г., т.е. за два года до известного заключения профессора А.Н.Крылова о результатах испытаний эсминца «Быстрый».*

Тем не менее, весной 1915 г. Комиссия производила ходовые испытания эсминца «Быстрый» на Лукулльской мерной миле, где не удалось достичь скорости 30 узлов, несмотря на работу турбин на полную мощность. Окончательно непригодность мерной мили у мыса Лукулл для ходовых испытаний быстроходных кораблей подтвердилась во время испытаний эсминцев «Фидониси» и «Керчь» в мае—июне 1917 г., во время которых получили расхождение скорости 2—3 узла. А вот на глубокой воде главные турбины «Дерзкого» при средней частоте вращения 559,75 об/мин развили в среднем мощность 21 821,4 л.с. и эсминец легко достиг средней скорости 30,4 узла при расходе нефти 4,07 кг на кв.м нагревательной поверхности или 12,6 т/ч. Горение нефти в котлах получилось бездымным, что достигалось дополнительной подачей воздуха в котлы.

Правда, кирпичная кладка котлов, по аналогии с первыми двумя кораблями серии, подлежала переделке. Дополнительного подкрепления требовали воздушные вентиляторы котельных отделений, подверженные вибрации. Испытания боевых фонарей и телефонов провели 29 августа, при этом проверка 3 телефонов на ходу в море дала удовлетворительные результаты: речь передавалась громко, ясно и отчетливо. Артиллерийские установки и элеваторы проверили стрельбой из орудий. Проверили испытания торпедных аппаратов, воздухонагнетательных насосов и воздушной проводки. 4—6 сентября Комиссия осмотрела и проверила канализацию тока, прожекторы, звонки, вентиляцию, пожарную систему, затопление

*Главный инженер-механик А.Н.Харкевич отметил заметное влияние глубины на скорость корабля еще в декабре 1912 г., во время ходовых испытаний построенного заводом крейсера пограничной стражи «Ястреб». Также на заводе ОНЗиВ еще хорошо помнили испытания эсминцев типа «Лейтенант Шестаков» на Лукулльской мерной миле, когда из машин буквально «выжимали» мощность больше проектной, однако требуемой скорости 25 узлов они так и не достигли. Аналогичный опыт имела фирма «Торникрофт» в 1904 г. при испытаниях эсминцев британского флота «Кеннет» и «Джед», не развивших на испытаниях проектной скорости 25 узлов, когда разница в скоростях на мелководной мерной миле и глубокой воде составляла 1,7 узла.

артиллерийских погребов и работу турбогенераторов. При испытании водоотливной системы проверили производительность новых эжекторов, которая составила 80 т/ч, как это требовалось спецификацией.

Приказом командующего эсминцем 6 сентября приняли в состав действующего флота, а 8 сентября завершили все испытания. Во время практических выходов в море кирпичная кладка в котлах начала разваливаться, поэтому «Дерзкий» отправили на завод в Николаев для переделки кирпичной кладки топок котлов и подкрепления вентиляторов. Корабль прибыл из Николаева 5 октября и до 9 октября совершил несколько контрольных выходов в море, где проверялся на разных скоростях. При осмотре котлов 9 октября вновь обнаружилось, что кирпичная кладка топок в верхней части задних стенок отдалась, и кирпичи начали вываливаться. Проверка показала, что причиной этого являлись небрежно выполненные заводом крепления болтов верхней части задней стенки топки у коллектора. На корабль срочно прибыли мастера завода, закрепившие стенку новыми болтами и восстановившие кирпичную кладку. Для прочности поставили болты в 1/2 дюйма вместо 3/8 дюйма, затянув сверху головки бугелем. 11 октября Комиссия подписала акт приемки «Дерзкого» в казну.

«Пронзительный» прибыл в Севастополь 25 сентября и прошел докование с заменой гребных винтов и окраской подводной части. Испытания корабля начались с осмотра подводной части, которая оказалась чистой без следов ржавчины. Обнаруженные две вывалившиеся заклепки завод сразу заменил. Комиссия проверила легкость вращения на передний ход гребных валов с роторами турбин. Правый вал стронулся при грузе 624 кг и плече 1050 мм, левый вал — при 800 кг груза и плече 1060 мм. Подводную часть миноносца окрасили в два слоя краской «Нэви-бренд» фирмы «Гольцапфель и Жандр». 1 октября «Пронзительный» вывели из дока.

Испытания корабля также проводились по сокращенной программе. Комиссия отметила, что эсминiec пришел с завода в готовом и исправном виде, поэтому его испытания по всем частям прошли быстро и удовлетворительно. 2 октя-

бря испытали водоотливную систему, затопление патронных артиллерийских погребов и пожарную систему. Производительность новых водоотливных эжекторов соответствовала спецификации и составила 80 т/ч.

Однако во время испытания системы затопления погребов выяснилось, что, как и на других кораблях серии, клинкет водоотливных эжекторов пропускают воду. Ввиду того, что исправить их на месте завод не имел возможности, он обязался изготовить новые и установить их на всех четырех кораблях взамен прежних по мере готовности. В этот же день опробовали телефоны, звонки, минную сигнализацию и боевые фонари, которые показали удовлетворительные результаты и были приняты Комиссией. 3 октября испытали все 16 электрических вентиляторов, проработавших без перегрева 12 часов. Со 2 по 7 октября произвели осмотр всей проводки на корабле и измерение сопротивления изоляции установки. Проводку признали выполненной удовлетворительно, а всю установку — годной к приему в казну. Испытания двух турбогенераторов работой в течение 6 часов производились 6 октября, а на следующий день осмотрели подшипники и валы. Комиссия предложила заводу изготовить по одному запасному валу на каждый турбогенератор и установить тахометры. У пристрелочной станции Севастопольского порта испытали стрельбой торпедные аппараты, 3 октября были проверены и приняты воздухомagnetательные насосы (компрессоры), после чего эсминiec выходил в море для проверки стрельбой артиллерийских установок, во время которой из орудий сделали 25 выстрелов боевыми снарядами. Испытания главных механизмов и котлов при скорости 30 узлов в течение более 7 часов проводились 5 октября. Средняя скорость из трех 12-мильных пробегов между маяками Ай-Тодор и Аю-Даг получилась 30,4 узла при 561 об/мин и средней мощности на обоих валах 21 850 л.с. Расход нефти составил 3,81 кг на кв.м нагревательной поверхности или 11,8 т/ч. Все недочеты и неисправности, замеченные на трех предыдущих эсминцах, здесь устранили. Кирпичную кладку котлов завод переделал, вентиляторы и насосы подкрепил. Окончательный акт о приеме корабля в казну Комиссия подписала 10 октября.

Таким образом, от составления стратегических и тактических заданий в 1907 г. и до передачи флоту первых серийных турбинных эсминцев в России потребовалось 7 лет. Это достаточно большой срок для создания новых кораблей, вызванный больше организационными мероприятиями, чем реальной постройкой. В определенной степени сказалась техническая отсталость русских заводов. Для сравнения заметим, что в британском флоте этот срок составил всего 3 года.

По результатам испытаний механизмов эсминцев механический отдел ГУК еще 24 сентября выдал заводу ОНЗиВ дополнительный наряд на установку электрических звонков с верхней палубы в каждое котельное отделение для подачи условных сигналов в случае появления дыма из дымовых труб. В этот наряд также включили сигнализацию между обоими машинными отделениями для точного установления числа оборотов главных турбин и привод для быстрого открывания снизу из котельных отделений горловин для выхода на верхнюю палубу, устроенных без шахт для выпуска пара в случае разрыва паровых труб. Вопросу снижения заметности эсминцев в военное время придавалось большое значение, в связи с чем обращалось такое большое внимание на дым из труб.*

Постоянно регулированием подачи воздуха и тренировкой кочегаров удалось наладить работу котлов таким образом, что эсминцы стали бездымными: на краях труб был виден только нефтяной газ. Лишь при изменении хода вырывался из какой-нибудь трубы клубок желтоватого дыма. Во время испытаний «Беспокойного» и «Гневного» из их труб наблюдался густой черный дым. Но после устройства дополнительной подачи воздуха в котлы на эсминце «Дерзкий» впервые смогли достичь бездымного горения нефти в котлах.

Вопросы постройки и выявившиеся в ходе испытаний недостатки эсминцев рассмотрели 10 октября 1914 г. на техническом совете ГУК под председательством начальника вице-адмирала П. П. Муравьева. Так, в силу весьма приближенного определения численности личного состава кораблей в 1911—1912 гг. теперь приходилось изыскивать возможность размещения на борту увеличившегося экипажа. Во время постройки заводу пришлось перепланировать помещения для дополнительных 20 человек команды — предлагалось установить дополнительную подвесную койку в самой большой каюте, а румпельное отделение приспособить для жилья. Еще 8 июля 1914 г. председатель Комиссии сообщил заводу о необходимости подготовить чертежи по переделке румпельного отделения под командное на 12 человек, а 5-го командного — для четырех штабных кондукторов. Эти чертежи, подготовленные заводом и подписан-

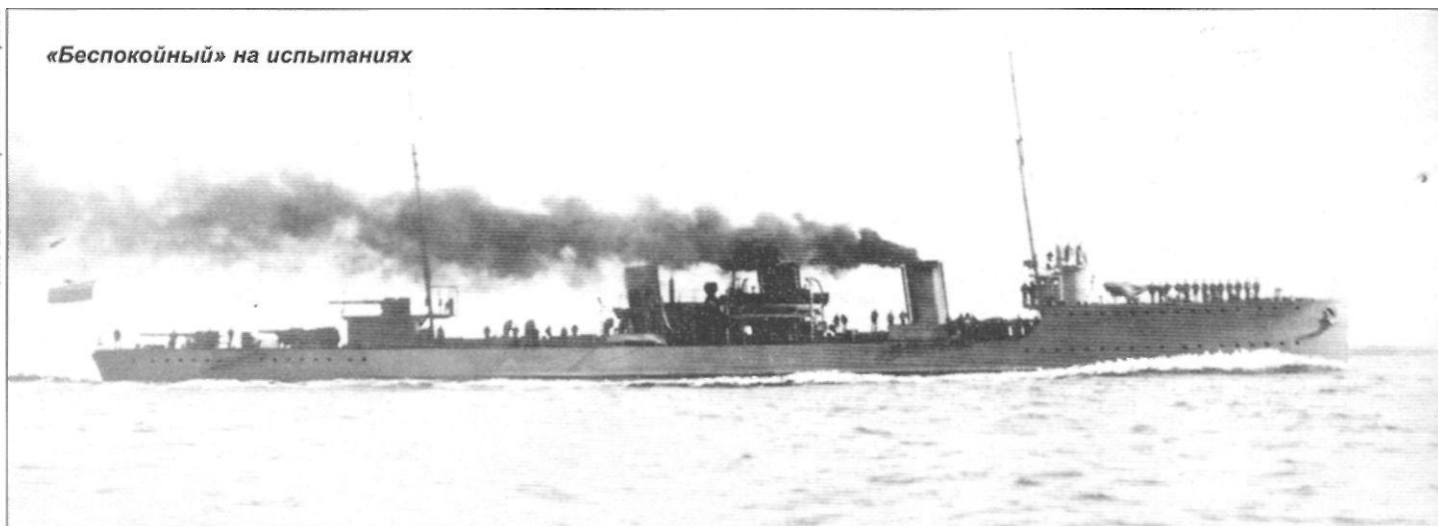
*В то время качество дыма из труб при нефтяном отоплении котлов указывало на количество воздуха, подаваемого вентиляторами в котлы. Если дым белый, в форсунки поступает слишком много воздуха; если черный, — подача воздуха недостаточна.

Испытания торпедных аппаратов на «Беспокойном», 1914 г.



Л.В.ММ

«Беспокойный» на испытаниях



ные наблюдающим инженером полковником Р.А.Матросовым, завод представил 19 августа. Согласно расчетам, для румпельного отделения требовалось установить изоляцию потолков и бортов, покрыть палубу линолеумом, переделать цейхгауз, установить два дополнительных иллюминатора, оборудование и дельные вещи на 12 человек. Дополнительное помещение для кондукторов требовало перепланировки прежнего командного, установки добавочных шкафов, умывальников, рундуков и т.д. В рулевое помещение перенесли цейхгауз и шкафы для хлеба.

По электрооборудованию совещание отметило необходимость выполнять проводку цепей артиллерии и освещения по обшам бортам. Также начальник ГУК сообщил, что на эсминцах типа «Дерзкий» завод безвозмездно устанавливает аварийное «керосино-динамо» (дизель-генератор) мощностью 6 кВт, которое будет заменено также безвозмездно более мощным агрегатом на 8 кВт по мере его готовности.* Решение вопроса об аварийном дизель-генераторе долго задерживалось ГУК. Предложенный для эсминцев генератор с двигателем «Боллиндер» считался достаточно тяжелым и ненадежным. Завод ОНЗиВ предложил установить на «Беспокойном» для испытаний дизель-генератор с двигателем фирмы «Торникрофт», изготовленный в апреле 1914 г. «Русским паровозостроительным и механическим обществом» в Харькове. Ожидая результатов этих испытаний, остальные три эсминца серии проходили испытания вообще без дизель-генераторов. Позднее, в ноябре 1913 г. завод ОНЗиВ совместно с Харьковским паровозостроительным заводом разработали достаточно удачный двигатель облегченной конструкции для генератора мощностью 8 кВт, который и приняли для всех эсминцев.

В ходе испытаний Комиссия признала необходимым установить на черномор-

ских эсминцах 8 электрических счетчиков оборотов главных турбин и для удобства управления кораблем вывести на верхние мостики указатели направления вращения и числа оборотов, хотя это не предусматривалось спецификацией. Причем взамен механических следовало установить электрические указатели.

Также оказалось, что из принимаемого на борт запаса нефти в 300 т на эсминцах постройки ОНЗиВ, около 28 т являются мертвым грузом, т.к. насосы не могут откачать их из цистерн. Заводу предложили принять меры к устранению этого недостатка.

Были вскрыты и некоторые другие недостатки в механизмах эсминцев, не учтенные при проектировании. Так, старший инженер-механик «Беспокойного» капитан 2 ранга Б.Б.Маркович в своем рапорте 1 октября 1914 г. сообщил, что из-за отсутствия вторых клапанов на отстойках труб к вспомогательным механизмам нельзя перекрыть пар в случае разрыва какой-либо трубы. Трубопровод продувания не имел разобщительных клапанов, и для перестановки самого малого его соединения требовалось перекрывать пар в котлах. Заводу предложили установить дополнительные разобщительные клапаны на паропроводах.

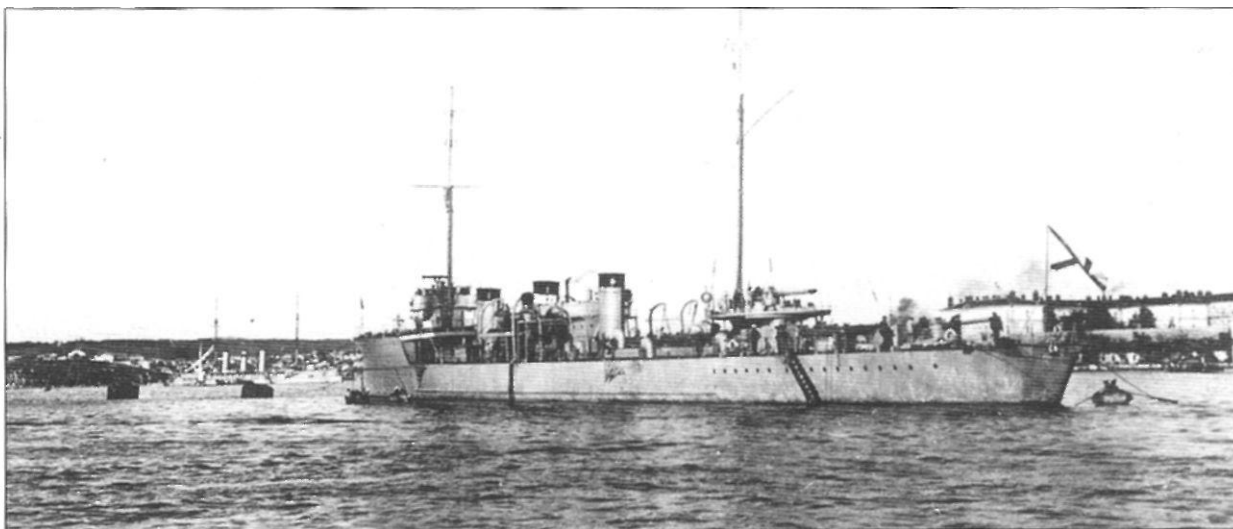
На совещании также рассмотрели обстоятельства, которые необходимо учитывать при постройке эсминцев в будущем. Так, при повернутых торпедных аппаратах выходы из котельных отделений блокировались, и выйти оттуда было невозможно. По этой причине на новых миноносцах эти выходы предложили проектировать иначе. Машинный кожух признали излишним, и его можно или не устанавливать, или не делать таким высоким. Трубопровод пресной воды оказался ненужным: им не пользовались, так как вода получалась теплой, и ее обычно приносили в ведрах. Совещание предложило увеличить скорость заправки нефти, так как реально она не превышала 60 тонн в час.

Заводу пришлось оказывать помощь в устранении замеченных неисправностей. Например, из-за чрезмерного нагревания упорных подшипников на двух кораблях пришлось сменить кольца подшип-

ника: 6 на «Дерзком» и одно на «Пронзительном», а также увеличить подачу масла. В декабре 1914 г. начальник механического отдела ГУК направил директору-распорядителю завода Дмитриеву выписку из переданной Морским министром памятной записки о дефектах в механизмах и котлах эсминцев завода ОНЗиВ. В ней указывалось на неисправность нефтенагревателей на всех четырех эсминцах, что приводило к попаданию нефти в питательную воду и загрязнению нефтью внутренней поверхности водогрейных трубок. Во избежание этого требовалось развальцевать трубы в нефтенагревателях, что и было сделано средствами мастерских транспорта «Кронштадт» и судовыми средствами. К числу недостатков можно отнести и то, что завод не снабдил корабли приборами Шилова или Фрунзетти для чистки водогрейных трубок, отсутствие которых сильно замедляло чистку котлов, а также банниками для чистки водогрейных трубок, специальными патронными ключами и чертежами.

Согласно контракту, «Беспокойный» и «Гневный» находились на гарантийном обслуживании до 1 августа 1915 г., «Дерзкий» — до 1 сентября, а «Пронзительный» — до 15 сентября 1915 г. В интересах боевой готовности эсминцев в начале ноября 1914 г. флагманский инженер-механик штаба флота генерал-майор С.З.Чихлин обратился к заводу с требованием назначить на вакансию гарантийного механика в качестве консультанта мастера фирмы «Торникрофт» Д.Вильямсона, которому предлагалось постоянно находиться в Севастополе. Заводу пришлось заключить с ним договор; благодаря помощи этого англичанина, работавшего консультантом до июня 1915 г., а также находившегося вместе с ним в Севастополе представителя завода инженер-механика В.С.Лукьянова, корабельные специалисты хорошо освоились с управлением и уходом за турбинами и котлами. На всех турбинных эсминцах ввели периодическую чистку котлов, замену котельной воды и переборку котлов и механизмов. С этой целью в Севастополе для минной бригады оборудовали специальную базу, имевшую два парохода и баржи для котельной и питьевой воды. Через каждые 5—6 недель

*Безвозмездность установки заводом дизель-генераторов можно объяснить желанием ОНЗиВ таким образом покрыть штрафы за срыв сроков сдачи эсминцев, а также превышение контрактной осадки. По этой же причине завод ОНЗиВ получил в достройку эсминцы «Счастливый», «Громкий» и «Поспешный».



**«Гневный»
после
зачисления
в казну —
уже под
Андреевским
флагом**

участия в боевых походах (300—450 ходовых часов) корабль снимался с боевой службы и в течение двух недель производил щелочение и чистку котлов, ремонт и переборку механизмов. Котельную воду тщательно проверяли и перед приемом на эсминец испытывали лакмусом. В это же время производилась переборка и ремонт турбин и вспомогательных механизмов, орудийных установок, торпед и аппаратов, производились мелкие работы по ремонту корпуса и такелажа и т.д. Таким образом, через две недели в море выходил совершенно исправный эсминец с отдохнувшим экипажем.

Тем не менее, без аварии турбин не обошлось. 11 февраля 1915 г. на «Беспокойном», вышедшем в море после ремонта кирпичной кладки в котлах и пере-

борки механизмов, произошла авария с турбиной правого борта. Прибывший на корабль инженер-механик Лукьянов обнаружил полведрa поломанных кусков лопаток и бандажей и поврежденные лопатки между передним и задним ходом. Выяснилось, что в ходе переборки механизмов экипаж самостоятельно заменил кольца, служащие для установки нижней половины упорного подшипника, и вместо нескольких колец поставил по одному. В результате ротор сдвинулся в корму, произошло сцепление лопаток и последующее их взаимное разрушение с выходом турбины из строя. Подобные аварии турбин не были редкостью и в британском флоте («салат из лопаток»). Завод заменил лопатки и сектора с 3-й по 7-ю ступень переднего хода турбины правого

борта. Профилактический ремонт провели и турбине левого борта. 24 апреля 1915 г. по завершении ремонта эсминец вышел на пробные испытания механизмов. На корабле к этому времени установили усовершенствованные гребные винты системы Харкевича. Постепенно довели частоту вращения турбин с 200 об/мин до 600 об/мин, при этом механизмы работали без нагреваний и неисправностей. Скорость хода в полном грузу доходила до 32 узлов.

К середине 1915 г. судовые механики эсминцев получили достаточный практический опыт в отношении ухода за механизмами, поэтому в дальнейшем никаких серьезных аварий с энергетическими установками кораблей этого типа не происходило.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Архитектура

Архитектурно-конструктивный тип эсминцев являлся стандартным для турбинных кораблей этого класса в русском флоте периода Первой мировой войны, с высоким полубаком на протяжении около четверти длины и сплошной верхней (главной) палубой по всей длине. На палубе полубака размещалось носовое 102-мм орудие, а перед его срезом — боевая и ходовая рубки с носовым мостиком. На верхней палубе — три трубы, две мачты, пять двухтрубных торпедных аппаратов и кормовое 102-мм орудие. Характерной особенностью только черноморских эсминцев являлась кормовая надстройка, на мостике которой располагались третье 102-мм орудие и кормовой пост управления кораблем. Между второй и третьей трубой на верхней палубе имелась небольшая надстройка и средний мостик с двумя прожекторами, по бортам от которых размещалось шлюпочное устройство. Двухвальная главная энергетическая установка имела линейное расположение и размещалась в трех котельных и двух машинных отделениях в средней части.

Корабли типа «Дерзкий» имели своеобразные изящные обводы корпуса и силу-

эт, в которых отмечалось много сходства с британским прототипом, поэтому на флоте их называли эсминцами «английского типа», в отличие от кораблей постройки петербургских заводов, получивших название эсминцев «балтийского типа». При одинаковом составе вооружения они отличались от последних слегка наклоненными дымовыми трубами овального сечения со срезом перпендикулярно оси труб. Относить их к типу «Новик» правомерно лишь условно.

Корпус

При проектировании корпуса завод выполнил основные требования ГУК по обеспечению прочности и непотопляемости, поэтому их конструкция во многом оказалась подобна принятой на эсминцах «Новик» и типа «Счастливый». С учетом достаточно большого отношения длины к ширине корпуса (10,35), особое внимание уделили обеспечению продольной прочности. Характерные особенности конструкции — применение стали повышенного сопротивления для продольных связей, наличие двойного дна и бортовой продольной переборки в районе котельных и машинных отделений, усиленный продольный набор и система водонепро-

ницаемых переборок, обеспечивающая непотопляемость.

В качестве материала продольных связей корпуса по всей длине, где это возможно, применялась судостроительная сталь повышенного сопротивления. В оконечностях, где применение такой стали связано с трудностью ее обработки, и во второстепенных связях использовали обыкновенную судостроительную сталь. Соединение частей корпуса выполнялось на заклепках из специальной заклепочной стали. Клепку наиболее ответственных узлов корпуса сделали на стыковых планках в два-три ряда заклепок по каждую сторону стыка в горячем состоянии. Проверка продольной прочности корпуса производилась постановкой эсминца на волну длиной 92,5 м и высотой 4,625 м, при этом напряжение в продольных связях из стали повышенного сопротивления не превышало 11 кг/мм².

Продольный набор включал вертикальный киль, днищевые, бортовые и скуловые стрингеры, а также бортовые продольные переборки. Вертикальный киль на протяжении двойного дна (44—132 шп.) выполнялся водонепроницаемым. Он состоял из сплошных листов толщиной 6 мм, усиленных двойным угольником 70x70x7 мм по верхней и нижней

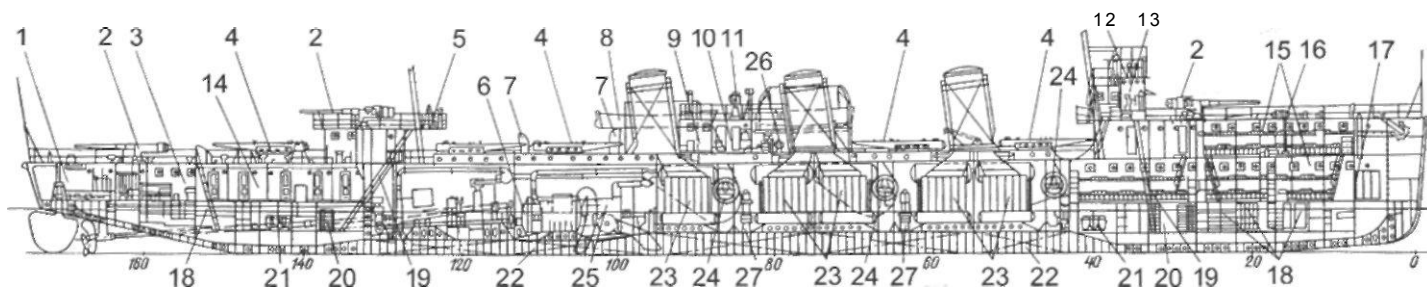


Схема общего расположения эсминца типа «Дерзкий»:

1 — румпельный отсек; 2—102-мм орудие; 3 — кают-компания; 4 — двухтрубный торпедный аппарат; 5 — кормовой мостик; 6 — главный конденсатор; 7 — вентиляционные раструбы; 8 — вельбот; 9 — камбуз; 10 — радиорубка; 11 — прожектор; 12 — ходовой мостик; 13 — боевая рубка; 14 — офицерские

каюты; 15 — командные помещения (кубрики); 16 — шпиль; 17 — цепной ящик; 18 — кладовые; 19 — элеваторы подачи артбоезапаса; 20 — погреба артбоезапаса; 21 — торпедный погреб; 22 — топливные цистерны; 23 — паровые котлы; 24 — котельные вентиляторы; 25 — главная турбина; 26 — динамо-машина.

кромкам. За пределами двойного дна, где высота вертикального килля уменьшалась, в составляющих его листах сделали вырезы для облегчения, за исключением шпаций, смежных с переборками, и в местах стыков, где вырезов не имелось. Четыре днищевых стрингера (по два с каждого борта) выполнили из 4-мм листовой стали и угольников 75х50х4,7 мм по верхней и нижней кромкам. Ближайшие к ДП днищевые стрингеры были водонепроницаемыми, а остальные имели вырезы, кроме мест стыков и шпаций, смежных с переборками. Два бортовых стрингера с каждого борта в районе машинных и котельных отделений изготавливались из листов 230х4 мм и подкреплялись угольниками 50х40х4,7 мм. Листы стрингеров имели вырезы для прохода шпангоутов и крепились к обшивке интеркостальными угольниками 50х50х4 мм.

Подобной конструкции бортовые стрингеры имелись между нижней и верхней палубами в носовой и кормовой частях, а также между главной палубой и палубой полубака. Под нижней палубой вне двойного дна, на половине длины свободных пролетов шпангоутов предусматривались скуловые стрингеры (стальной лист 150х4 мм). Скуловой стрингер прерывался у водонепроницаемых переборок и крепился к ним кницами.

На протяжении котельных и машинных отделений на расстоянии 3,45 м от ДП с каждого борта устанавливались непрерывные водонепроницаемые продольные бортовые переборки, состоявшие из листов толщиной: нижний пояс — 4,5 мм, средний — 3,5 мм и верхний — 10 мм. Они подкреплялись стойками до высоты верхней палубы. Эти переборки на всем своем протяжении доходили от второго дна до верхней палубы, образуя бортовые отсеки. Верхняя палуба в районе машинных и котельных отделений подкреплялась карлингсами (по два с каждого борта) из непрерывных вертикальных листов 255х5 мм, соединенных с палубным настилом угольниками 50х50х4 мм. Карлингсы опирались на пиллерсы в каждом отсеке.

Основными поперечными связями корпуса служили шпангоуты, установленные со шпацией 533 мм. Шпангоуты двойного дна состояли из наружного (75х50х6,3 мм) и внутреннего (75х50х4,75 мм) уголь-

ников, связанных с вертикальным килем бракетами, а с ближайшим от ДП днищевым стрингером — попеременно бракетами, кницами и вертикальными угольниками 50х50х6,3 мм. Двойное дно между стрингерами подкреплялось угольниками 70х50х6,3 мм. Бортовые ветви шпангоутов в районе котельных и машинных отделений состояли из непрерывной угловой стали 89х76х8 мм, скрепленной кницами толщиной 4,5 мм с настилом двойного дна, бортовыми стрингерами и верхней палубой. Шпангоуты из угольников 75х50х6,5 мм в носовой части проходили непрерывно от вертикального килля до верхней палубы и палубы полубака и крепились к бимсам палуб кницами. В кормовой части шпангоуты выполнялись из угольников 75х50х6,3 мм. Бимсы верхней, жилой палубы и палубы полубака выполнялись из угольников, устанавливались на каждом шпангоуте и кницами крепились к шпангоутам и продольным переборкам. В оконечностях размеры бимсов постепенно уменьшались.

В целях обеспечения непотопляемости подлине корпус корабля делился 18 главными (10 были доведены до верхней палубы, 3 — до палубы полубака, 5 — до жилой палубы) водонепроницаемыми переборками на 19 водонепроницаемых отсеков. Наряду с этим, имелись 7 второстепенных поперечных и 2 бортовые продольные водонепроницаемые переборки.

Главные поперечные водонепроницаемые переборки выполнялись из листовой стали толщиной 5 мм в нижней части, постепенно уменьшаясь до 3 мм в верхней части. Второстепенные переборки соответственно имели толщину 4,5 мм внизу и 3 мм сверху. Все переборки подкреплялись стойками. Междудонное пространство в районе котельных отделений разделялось нефтенепроницаемыми флорами на 5 главных поперечных нефтенепроницаемых топливных отсеков.

Наружная обшивка в средней части состояла из килевого пояса толщиной 10,5 мм, первого пояса — 8 мм, второго третьего и четвертого — 6,5 мм, пятого — 6 мм и ширстрека — 11 мм. В оконечностях толщины наружной обшивки уменьшались до 6 мм (килевой и первый пояс), 5,5 мм (пояса в подводной части до ГВЛ) и 5 мм (пояса в надводной части). Бортовая обшивка полубака имела толщину 4 мм.

В местах выхода гребных валов, крепления лап кронштейнов и якорных клззов наружная обшивка имела соответствующие подкрепления. Форштевень, ахтерштевень и кронштейны гребных валов изготавливались из ковальной стали.

Корпус имел одну сплошную верхнюю палубу по всей длине, палубу полубака и нижнюю или жилую палубу (фактически платформу) в нос от переборки на 44 шп. и в корму от переборки на 132 шп.

Стальной настил верхней палубы на протяжении котельных и машинных отделений между стрингером и кожухом состоял из 3-х листов толщиной 7,5—9,5 мм, палубный стрингер — 9—11 мм, а в оконечностях толщина настила уменьшалась до 4 мм и стрингера — до 4—4,5 мм. Настил палубы полубака выполнялся толщиной 4 мм (стрингер 4,5 мм). Впереди носового 102-мм орудия на палубе полубака имелся волнолом. Палубный настил под орудиями и торпедными аппаратами в районе действия газов имел специальные подкрепления, чтобы при стрельбе исключить остаточные деформации. Вся жилая палуба из листов толщиной 3,5 мм выполнялась водонепроницаемой, имела водонепроницаемые крышки на люки и покрывалась линолеумом толщиной 5 мм. Над машинными и котельными отделениями устанавливался кожух высотой 610 мм, с обшивкой из 3,5-мм листов, прикрепленных к карлингсу верхней палубы. Кожух подкреплялся бимсами из угольника 63х50х5 мм на каждом шпангоуте. Настил второго дна выполнялся из листов толщиной 4 мм.

На палубах имелось три основные надстройки: боевая и ходовая рубки и носовой мостик на полубаке, средняя надстройка с мостиком и кормовая надстройка на верхней палубе, также с мостиком. Стенки боевой рубки выполнялись из хромистой стали толщиной 12 мм, крыша — из 6-мм немагнитной стали. Остальные надстройки сделали из листовой стали толщиной 3,5 мм. Настил носового, среднего и кормового мостиков состоял из 3,5-мм листов.

Энергетическая установка

Главная энергетическая установка — двухвальная, котлотурбинная, в составе пяти котлов фирмы «Торникрофт» и двух

ТТЭ эскадренного миноносца типа «Дерзкий»

Кораблестроительные элементы

Длина наибольшая	93,88 м
Длина по ватерлинии	92,50 м
Длина между перпендикулярами	91.204 м
Ширина наибольшая	9,069 м
Ширина по палубе на миделе	8,95 м
Высота надводного борта на миделе	3,025 м
Высота надводного борта, в носу	6,10 м
Высота надводного борта в корме	3,105 м
Площадь мидель-шпангоута	20,39 кв. м
Площадь грузовой ватерлинии	609,2 кв. м
Изменение водоизмещения на 1 см осадки	6,26 т
Нормальная метацентрическая высота на испытаниях	0,86 м
Средняя осадка	
при нормальном водоизмещении, проектная	2,82 м
при нормальном водоизмещении, на испытаниях	2,88 м
при нормальном водоизмещении, фактическая	ок. 3,0 м
Водоизмещение:	
нормальное согласно спецификации	1110т
нормальное на испытаниях	1191 т
нормальное фактическое	1240 т
наибольшее на испытаниях с минами заграждения	1451 т

Энергетическая установка

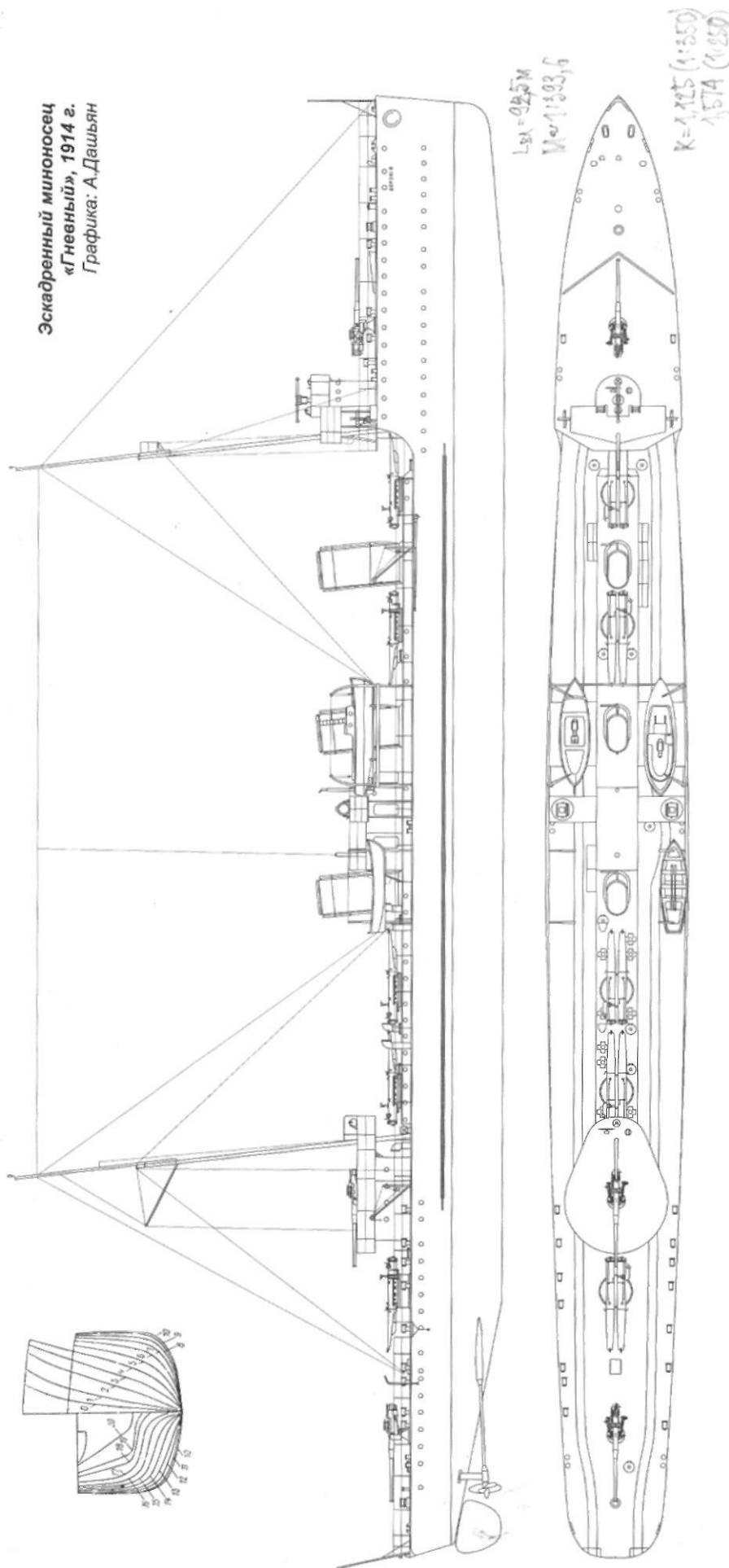
Котлы 5 котлов фирмы Торникрофт
поверхность нагрева - 3094 м²
давление пара - 17,5 кг/см²

Турбины 2 комбинированные паровые турбины Парсонса

Мощность (проектная), л.с./при частоте вращения, об/мин	25500/625
Наибольшая скорость хода при нормальном водоизмещении: проектная фактическая («Беспокойный»)	34 уз 32,7 уз
Нормальный запас топлива на 10 часов 30-уз. хода	94,5 т
Полный запас топлива на 80 часов 21 -уз. хода	277 т
Дальность плавания расчетная: при скорости 21 уз при скорости 30 уз	1700 миль 700 миль
Вооружение	
Артиллерийское	2 - 47-мм зенитные 4 пулемета (на «Дерзком» -5)
Минно-торпеднос	5 x 2 - 450-мм ТА 80 мин заграждения
Прожекторы	2 60-см прожектора
Средства связи	
Тип	радиотелеграфная станция обр. 1911 г.

Мощность, кВт	2
Радиус действия, миль	200
Экипаж	
Офицеры/кондукторы/нижние чины	10/6/130 чел.
В состав нормального водоизмещения согласно спецификации * входили следующие грузы:	
1. Артиллерия: 3 - 102-мм орудия, 2 пулемета при 4 тумбах и ручное оружие; без боевых припасов, но с запасными частями и принадлежностями, хранящимися на судне	19,4 т
2. Артиллерийские боевые припасы: 450 - 102-мм патронов и 16 200 патронов (с ящиками) для пулеметов, ружейные и револьверные патроны и лабораторные изделия (с ящиками)	16,4 т
3. Торпедное вооружение: 5 двойных торпедных аппаратов, 2 насоса, воздухохранители (баллоны), инструменты и прочее	20,5 т
4. 10 торпед Уайтхеда диаметром 45 см	6,5 т
5. Постоянный инвентарь и посуда	10,0 т
6. Навигационные приборы	0,5 т
7. Запасные части и инвентарь для всех механизмов, хранящихся на судне	8,0 т
8. Офицеры, кондукторы и команда с багажом	13,0 т
9. Нормальный запас топлива на 10-часовое испытание 30-узловым ходом при работе опреснителей и вспомогательных механизмов	94,5 т
10. Запас питательной воды для тфе же целей	8,0 т
11. Запас материалов артиллерийского и минного вооружения	1,5 т
12. Смазочные и расходные машинные материалы	2,0 т
13. Шкиперские расходные запасы	3,0 т
14. Провизия на 10 дней	3,0 т
15. Питьевая вода на 5 дней	3,5 т
Проектный вес корпуса с устройствами - 520 т, в том числе	
1. Металлический корпус	344,5 т
2. Литье и кованые части корпуса	9,6 т
3. Котельные и машинные фундаменты и фундаменты вспомогательных механизмов	11,2 т
4. Рубки	14,0 т
5. Оцинковка, краска, цемент, изоляция	10,0 т
6. Деревянные части корпуса	2,5 т
7. Дельные вещи	13,5 т
8. Устройство и отделка помещений	25.7 т
9. Судовые устройства (якорное, рулевое и шлюпочное)	13,5 т
10. Судовые системы с трубопроводами и механизмами	20,0 т
11. Мачты, рангоут и такелаж	2,6 т
12. Шкиперское снабжение и инвентарь	24,0 т
13. Артиллерийское вооружение	3,5 т
14. Минное вооружение	16,5 т
15. Электрическое оборудование	8.9 т
Проектный вес механизмов без запасных частей, инструментов, цистерн, площадок, настила и креплений	373 т

Эскадренный миноносец
«Гневный», 1914 г.
Графика: А. Дашьян



прямодействующих комбинированных турбин Парсонса. Расположение котельных и машинных отделений — линейное. В носовом котельном отделении находился один котел, а в среднем и кормовом отделениях — по два. Дымоходы выводились в три дымовых трубы на верхней палубе. Турбины располагались в двух автономных машинных отделениях, разделенных поперечной водонепроницаемой переборкой, причем в носовом отделении помещалась турбина правого, а в кормовом — левого борта. Главный паропровод предусматривал независимую подачу пара от каждого котла в обе турбины.

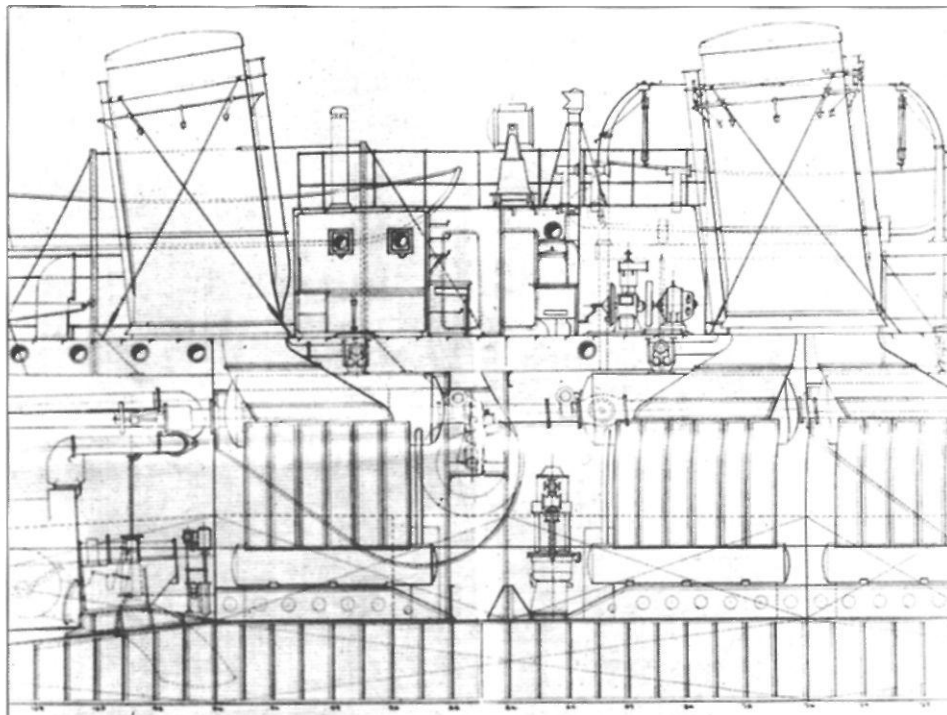
Общая мощность двух главных турбин переднего хода составляла 25 500 л.с. при 625 об/мин. В общем чугунном корпусе каждой турбины в носовой части со стороны входа пара высокого давления находилось активное колесо с четырьмя ступенями скорости переднего хода. Часть низкого давления турбины переднего хода состояла из ротора с 70 рядами латунных лопаток реактивного типа. К ним примыкали части турбины заднего хода подобной конструкции, но активное колесо находилось в кормовой части, а число рядов реактивных лопаток составляло 10. Общая мощность турбин заднего хода составляла 8500 л.с. Подвод пара к активным колесам переднего и заднего хода производился через группы сопел с регулирующими клапанами, а пар к рядам лопаток реактивного типа был открыт по всей окружности, обеспечивая экономный расход пара. Барабаны роторов, колеса и валы роторов выполнялись из ковanej стали. Корпуса турбин покрывались теплоизоляционным материалом, а сверху обшивались листовой сталью.

Управление турбинами осуществлялось с пусковых площадок, где находились все главные стопорные клапаны, машинные телеграфы, тахометры, счетчики оборотов и т.д. В машинных отделениях имелись приспособления для подъема верхних частей корпусов турбин и роторов для быстрого и удобного осмотра всех частей турбин. Палубу над турбинами сделали разборной для возможности их ремонта.

Каждая главная турбина имела систему смазки под давлением упорных и подушечных подшипников, состоявшую из двух масляных насосов с фильтрами, маслоохладителя и масляных цистерн.

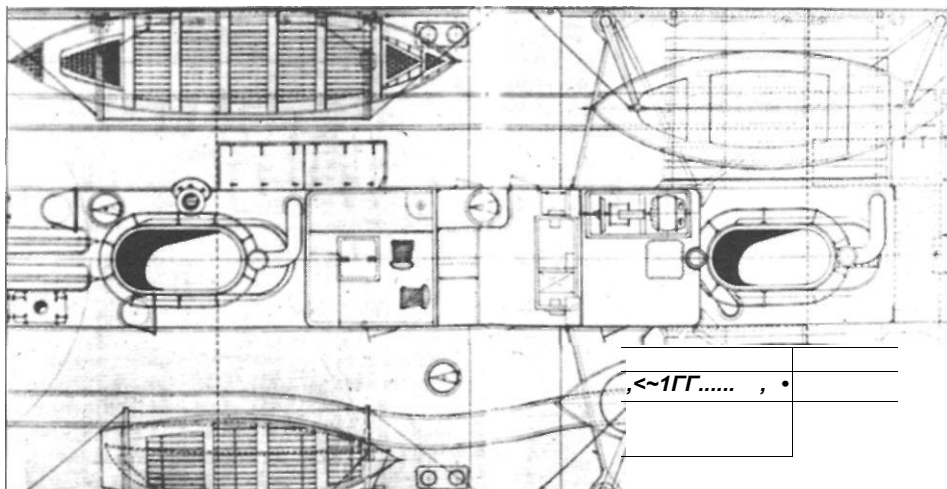
Отработанный пар от главных турбин поступал в два главных конденсатора горизонтального типа с двойным протоком воды системы Ви́ра с общей поверхностью охлаждения 604 м² каждый. Конденсатор в каждом машинном отделении обслуживался одним центробежным циркуляционным насосом и одним вертикальным воздушным насосом системы Ви́ра «Dual». Привод насосов — от паровых поршневых машинок, работавших с форсированной смазкой. Вспомогательный конденсатор аналогичной конструкции с охлаждающей поверхностью 40 м² обеспечивал работу паровых механизмов на стоянке.

Система вентиляции каждого машинного отделения включала два вентилято-



2-е и 3-е котельные отделения и средняя надстройка эсминца типа «Дерзкий».

Фрагмент подлинного чертежа



ра (вдувной и вытяжной) с приводом от паровых поршневых машинок.

Гребные валы изготавливались из стали, а трехлопастные гребные винты — из полированной бронзы.

Пять котлов системы Торникрофта размещались в трех котельных отделениях. По бортам котельных отделений имелись два одинаковых трубопровода свежего пара, соединенных между собой, каждый из них независимо обеспечивал работу турбин при форсировании отопления. Общая нагревательная поверхность котлов составляла 3094 м², наибольшее рабочее давление пара — 17,5 кг/см². В каждом котле имелось по 2474 цельнотянутых трубки из мягкой стали, причем два ближайших к форсункам ряда трубок имели наружный диаметр 35 мм и толщину 3 мм, а остальные — соответственно 28,5 мм и 2,5 мм.

Нефтяное отопление котлов производилось по системе Торникрофта. Отфильтрованная и подогретая нефть подава-

лась насосом под давлением в форсунки и распылялась ими. Форсированная тяга достигалась работой котельных вентиляторов, подающих воздух в котлы, при закрытых котельных отделениях.

Подачу нефти из топливных цистерн в каждом котельном отделении обеспечивали два вертикальных нефтяных насоса, при этом любой из них мог обслуживать действие котлов отделения при работе на полную мощность. Нефть подавалась в нефтенагреватель трубчатого типа с фильтрами очистки, где подогревалась до температуры 93°C, и далее под давлением поступала в форсунки Торникрофта (по 10 форсунок в каждом котле).

Один главный и один вспомогательный вертикальные питательные насосы в каждом котельном отделении принимали котельную воду из цистерн и через подогреватели или напрямую подавали ее в котлы. Для пополнения запасов питательной воды предусмотрели два испарителя системы Круга с производительностью

35 т пресной воды в сутки. Они же обеспечивали, кроме того, получение 0,75 т питьевой воды.

Два котельных вентилятора в каждом отделении, приводившиеся в действие одноцилиндровыми паровыми машинками, подавали воздух и обеспечивали форсированную тягу котлов.

Запасы топлива (полный 277 т и нормальный 94,5 т) размещались в междулонных цистернах в районе котельных и машинных отделений, а также в бортовых цистернах машинных отделений ниже ватерлинии. Запасы котельной воды (полный 25 т и нормальный 8 т) — в бортовых цистернах котельных отделений.

Вспомогательная энергетическая установка включала два турбогенератора постоянного тока фирмы АЕГ мощностью 20 кВт и напряжением 105 В каждый, установленные в машинных отделениях, и один резервный дизель-генератор мощностью 8 кВт, расположенный в надстройке на верхней палубе между второй и третьей трубами. Они обеспечивали полное палубное освещение и наружную сигнализацию, работу электрических вентиляторов, двух прожекторов боевого освещения и других механизмов и устройств.

Судовые системы и устройства

Водоотливная система включала 12 водоструйных эжекторов производительностью 80 тонн в час. Уже во время испытаний на кораблях дополнительно установили переносные гидравлические турбины, разработанные Путиловским заводом, производительностью 60 т/ч для осушения помещений, не имеющих водоотливных средств, или где они повреждены. Для этого на пожарной магистрали и ее отроостках установили клапаны для подсоединения шлангов турбин. Подача воды к эжекторам и гидравлическим турбинам под давлением 20 атмосфер осуществлялась двумя трюмно-пожарными насосами, которые также обеспечивали осушение трюмов всех котельных и машинных отделений, коридоров гребных валов, а также патронных погребов в случае их затопления. Насосы обеспечивали одновременную работу двух эжекторов и трех пожарных рожков.

Водонапорная сеть эжекторов водоотливной системы служила также пожарной сетью, подающей воду к пожарным кранам, расположенным в котельных, машинных отделениях и на палубах. Эта же магистраль использовалась для орошения патронных и минных погребов.

Вентиляция помещений обеспечивалась 16 электрическими вентиляторами. В патронных и минных погребах и изоляционном отсеке в кормовой части применялась искусственная вентиляция с помощью вдувных и вытяжных электрических вентиляторов, установленных на жилой палубе. Вентиляция офицерских, кондук-

102-мм орудие на кормовом мостике «Гневного»

торских, командных и служебных помещений, провизионных погребов и других помещений предусматривалась естественной с помощью вдувных и вытяжных вентиляционных раструбов. В каюте командира, кают-компании, в помещении для кондукторов и каждом командном помещении установили по одному электрическому вентилятору. Во всех жилых и служебных помещениях, рубках, котельных и машинных отделениях также имелись паровое отопление (грелки).

Для рулевого устройства применили руль балансирующего типа (площадь пера руля 6,3 м²). Раму руля, изготовленную из кованой стали, обшили стальными листами толщиной 4 мм. Паровую рулевую машину закрытого типа разместили в румпельном отделении на жилой палубе. Управление рулем производилось штурвалами из боевой рубки, носового и кормового мостиков. Кроме того, в румпельном отделении предусмотрели штурвал для ручной перекладки руля. Привод рулевой машины — валиковый или с помощью гидравлического телемотора фирмы «Браун». Время перекладки руля с борта на борт составляло 30 с.

Якорное устройство состояло из двух якорей Холла по 0,97 т каждый, втягивающихся в клюзы, с двумя палубными стопорами Легофа, двух якорных цепей калибра 33,5 мм по 213 м каждая и двух верпов (250 кг и 125 кг). На палубе полубака имелся паровой якорный шпиль с цепным и тросовым барабаном. Для швартовных операций на палубах имелись 8 кнехтов и киповые планки, а также швартовный электрический шпиль в кормовой части.

Две сигнальные мачты из стальных труб с деревянной стеньгой длиной 10 м имели высоту 24,5 м от грузовой ватерлинии. Их оснастили реями, стоячим и бегучим такелажем, а также приспособлениями для сигнальных огней и установки антенны для радиотелеграфной станции.

Спасательные средства включали один рабочий моторный бот, один 6-весельный ял и два вельбота. Рабочий моторный бот, изготовленный на машиностроительном заводе «Ион Стенберг» в Гельсингфорсе, имел длину 6,95 м, ширину 2,17 м, осадку 0,6 м, двигатель мощностью 6 л.с. и развивал скорость 6,5 уз. Шлюпки и моторный бот располагались у среднего мостика, моторный бот на поворотных шлюпбалках, а гребные шлюпки — на откидных шлюпбалках.

Вооружение

Артиллерийское вооружение включало три скорострельных патронных 102-мм орудия длиной в 60 калибров, которые по свидетельству командира эсминца «Поспешный» капитана 2 ранга Б.Б. Жерве «оказались великолепными орудиями по своим баллистическим качествам, а также в достаточной степени скорострельными». Производство этих пушек освоил Обуховский завод при технической помощи британской фирмы «Виккерс». Высо-

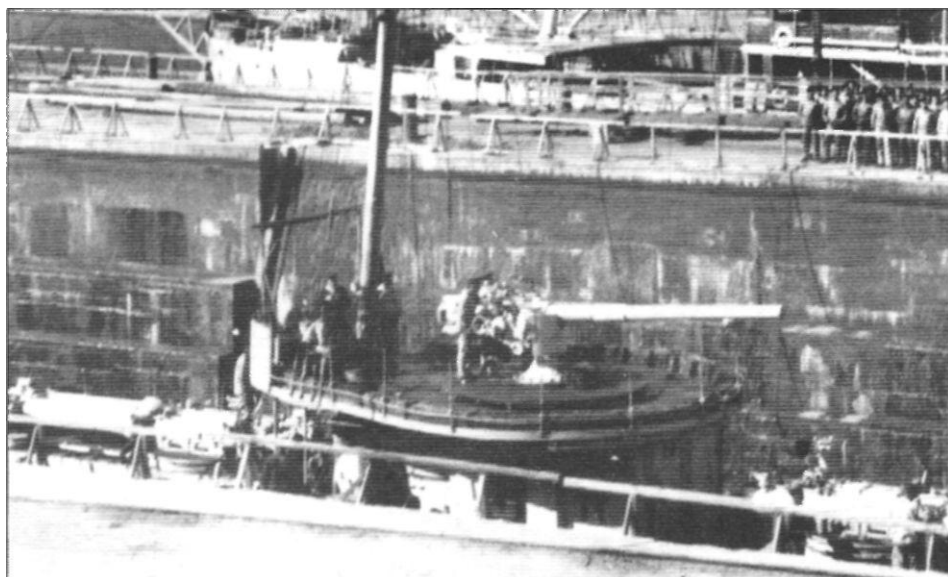


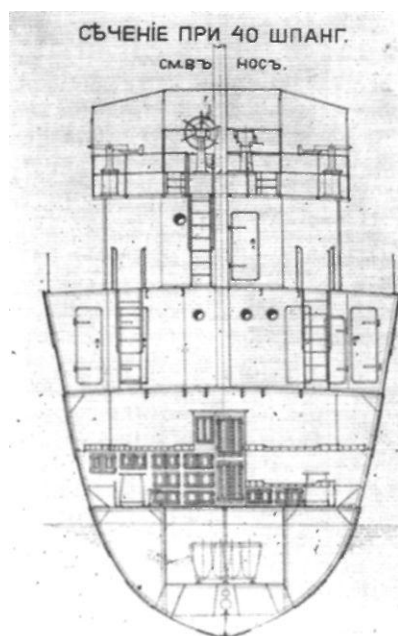
Фото из коллекции В.Заблочного

кой скорострельности (12—15 выстрелов в минуту) достигли благодаря применению горизонтально-скользящего клинового затвора с полуавтоматикой (открытие затвора обеспечивалось посредством экстракции стреляной гильзы). Два орудия располагались на полубаке и на верхней палубе в корме, третьи разместили на кормовом мостике для обеспечения требуемых углов обстрела. Однако во время испытаний оказалось, что стрельба из этого орудия прямо по корме опасна для кормовой пушки и стоящей у нее прислуги. Поэтому углы обстрела для третьего орудия ограничили и стрельбу по корме в пределах 165—180 градусов запретили. Подача патронов к нему, особенно ручная, оказалась намного дольше и тяжелее для личного состава, чем к двум другим пушкам. В то же время его возвышенное положение давало известные преимущества на случай отражения атаки подводной лодки.

Боезапас каждого орудия составлял 150 патронов, хранившихся в трех отдельных

патронных погребах. Подача патронов осуществлялась с помощью трех электрических элеваторов производства завода «Лесснер» — очень удобными и надежными. От предусмотренной первоначально ручной подачи на тросе с карманами, оказавшейся совершенно неудовлетворительной, пришлось отказаться. Ручная подача производилась с помощью лебедки, и скорость ее не превышала 5 патронов в минуту.

С целью увеличения угла возвышения стволов на эсминцах подняли тумбы орудий над палубой на 356 мм, установив дополнительное кольцо, что при заряде 4,265 кг для фугасных снарядов весом 17,5 кг обеспечивало дальность прицельного огня до 72 кбт. Во время боевых действий с новыми 102-мм орудиями на эсминцах «Дерзкий» и «Гневный» произошли разрывы ствола с большими потерями в личном составе. Причиной этого сначала считали большой вес заряда, который уменьшили, что соответственно понизило дальность орудий. Позд-



102-мм орудие Обуховского завода с эсминца «Фрунзе» («Быстрый»), экспонат Музея истории судостроения и флота в Николаеве

нее, по мнению Б.Б.Жерве, выявили неисправность при изготовлении ударных трубок, и заряд увеличили. Так, для облегченных снарядов весом 14,1 кг вес заряда составлял 5,733 кг, что позволило довести дальность огня в 1917 г. до 83—87 кбт. В июле 1916 г. артиллерийский отдел ГУК принял решение переделать станки 102-мм орудий на эсминцах по чертежам Металлического завода для угла возвышения 30 градусов и установить седла для наводчиков. Эту работу выполнил завод ОНЗиВ; к маю 1917 г. в Севастополь отправили 29 переделанных станков, а еще 3 установили на ремонтирующемся эсминце «Беспокойный». В 1916 г. вооружение эсминцев дополнили двумя 47-мм зенитными орудиями. Кроме того, эсминцы изначально несли по 4 пулемета на тумбах, а «Дерзкий» — 5.

Управление артиллерийским огнем осуществлялось из боевой рубки, оснащенной приборами управления стрельбой. На носовом мостике установили 9-футовый дальномер. Приборы управления стрельбой производства петербургского завода «Гейслер» состояли из двух задающих циферблатных приборов угла прицеливания и целика в боевой рубке и таких же принимающих приборов у каждого орудия, связанных между собой линией синхронной передачи. На каждом орудии имелись звонки и ревуны для сигнализации о производстве выстрела или залпа. Передача команд проводилась с помощью переговорных труб с носового мостика и боевой рубки к каждому 102-мм орудью и от орудий в соответствующие им погреба.

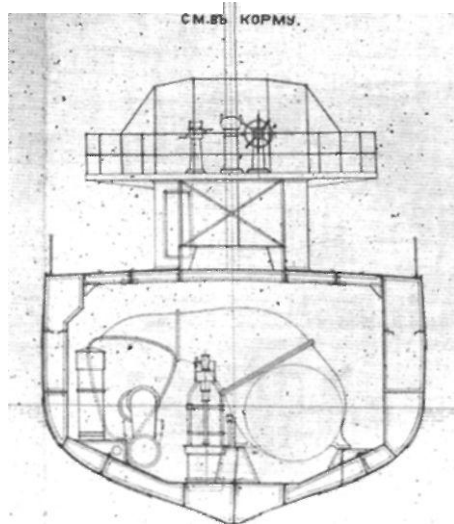
Торпедное вооружение эсминцев включало пять двухтрубных 450-мм торпедных аппаратов завода «Лесснер». Поворот торпедных аппаратов производился вручную с помощью зубчатой передачи. Существенным недостатком аппаратов являлось отсутствие технической возможности слежения ими за целью (с



Технические характеристики 102-мм орудия

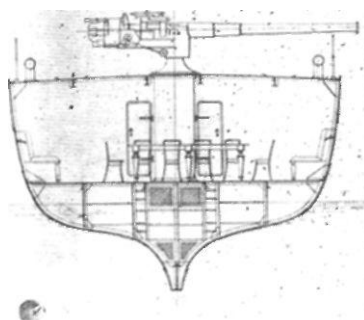
Изготовитель	Обуховский завод
Калибр	102 мм
Длина ствола, мм/калибров	6284/61,6
Затвор	полуавтоматический, горизонтальный, клиновый
Вес орудия с замком	2850 кг
Толщина броневое щита	38 мм
Углы возвышения в 1917 г.	-10° +30°
Скорострельность	12-15 выстрелов/мин
Орудийный расчет	7 чел.
Масса фугасного снаряда:	
обычного	17,5 кг
облегченного	14,1 кг
Масса заряда	5,2-5,7 кг
Начальная скорость снаряда:	
обычного	823 м/с
облегченного	914 м/с
Дальность стрельбы	83-87 кбт

СЫНЕНИЕ RPJ4 '122'ШЛАНГ



СЫНЕНИЕ ПРИ 156.ШПАНГ. . .

СМ. 8Т> КОРМ.



помощью специальных муфт Дженни), а при перебрасывании их с борта на борт, что особенно важно в ночное время, приходилось вообще выключать зубчатую передачу и устанавливать аппараты вручную. Десять торпед находилось в аппаратах, а три запасные хранились в ящике, установленном на верхней палубе возле кормовой надстройки.

Обслуживание торпед сжатым воздухом производилось двумя воздухоматательными насосами завода «Лесснер» производительностью 12 литров в минуту при давлении 225 атмосфер (или 18—20 л/мин при давлении 150 атм). От каждого насоса к торпедным аппаратам имелся постоянный воздухопровод.

Боевые зарядные отделения торпед хранились в двух минных погребах в носу

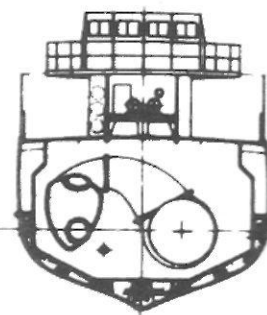
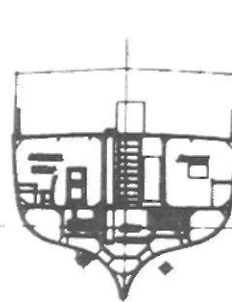
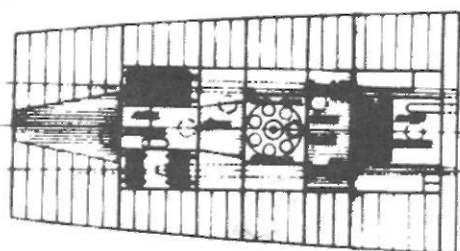
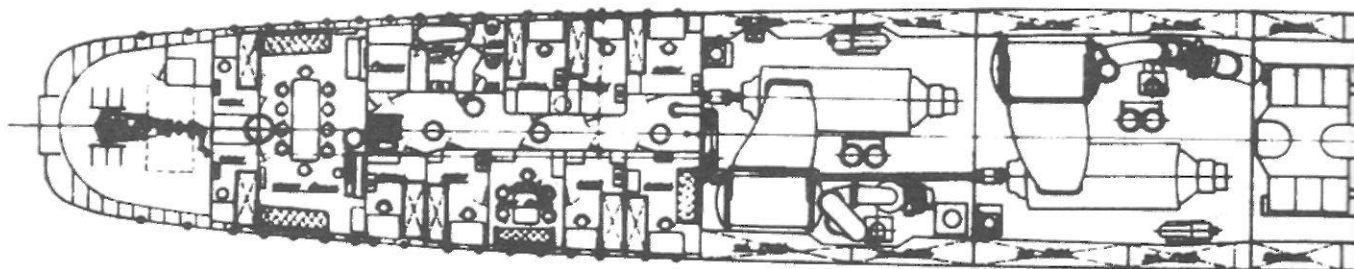
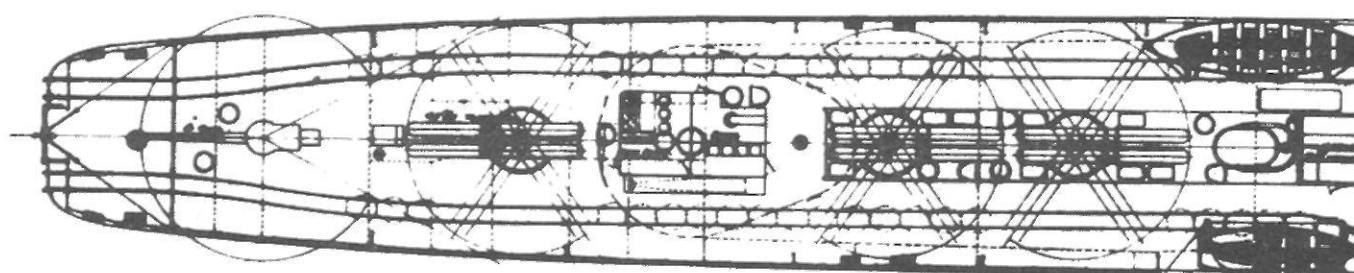
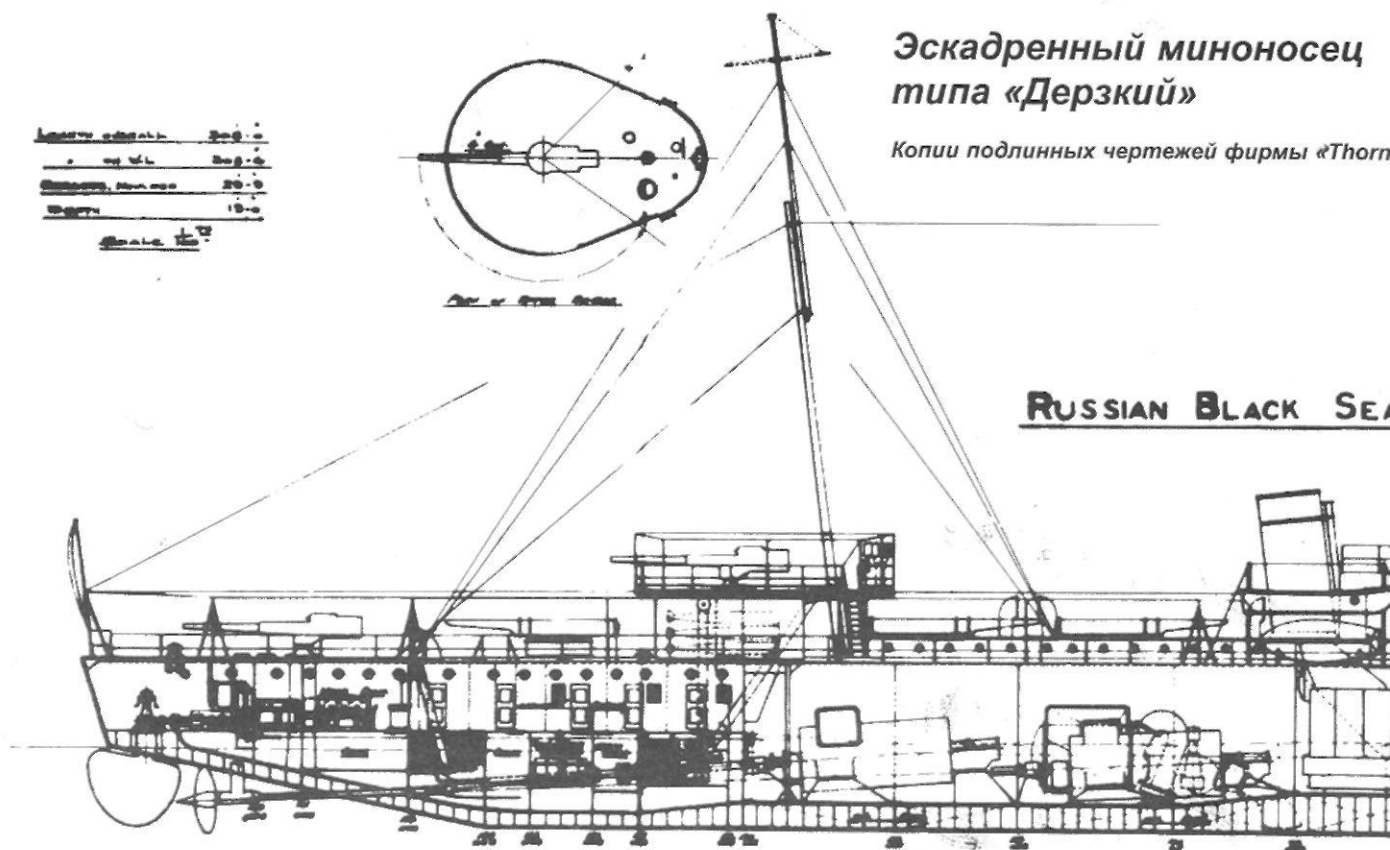
Поперечные сечения эсминца типа «Дерзкий». Копии подлинных чертежей

Длина корпуса	200,0
«В» в Л	20,0
Ширина, наиб. м	20,0
Высота	18,0
Площадь палубы	1500

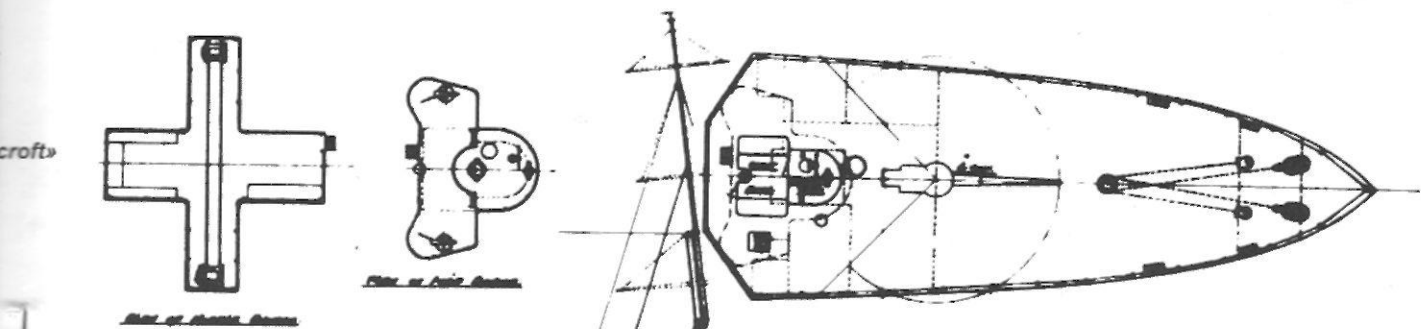
Эскадренный миноносец типа «Дерзкий»

Копии подлинных чертежей фирмы «Thorn»

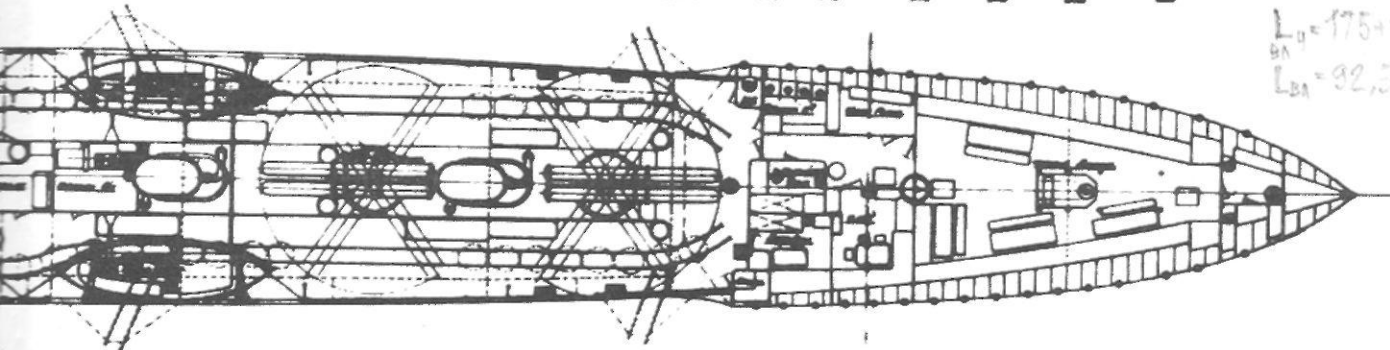
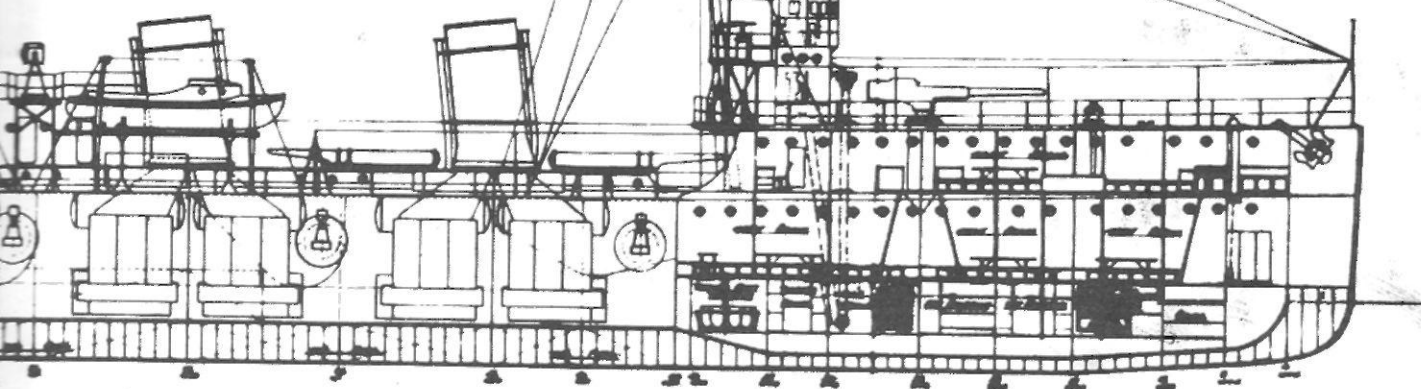
RUSSIAN BLACK SEA



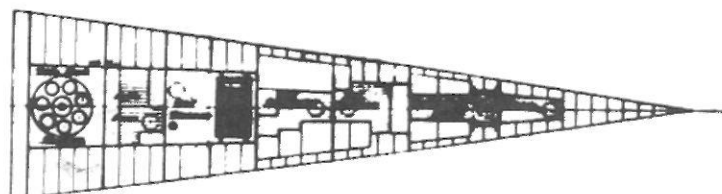
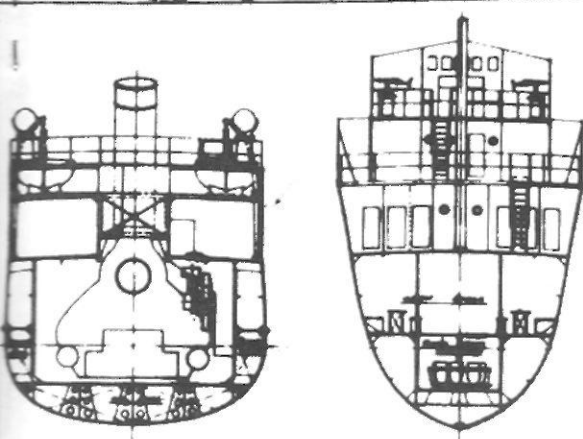
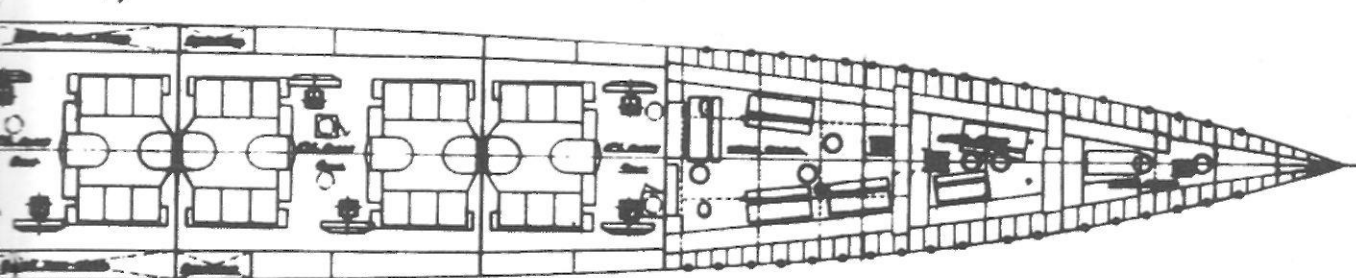
ORD 3353



TORPEDO BOAT DESTROYERS.



$L_{\text{H}} = 175 + 177.5 = 352.5$
 $L_{\text{BA}} = 92.5 \text{ m}$ $M = 1262.5$
 $K = 1.05$
 $L_{\text{H}} = 370$
 $K = 1.31$
 $L_{\text{H}} = 462.5$



DESIGNED BY MESSRS THORNYCROFT & CO LTD OF SOUTHAMPTON.

169/19

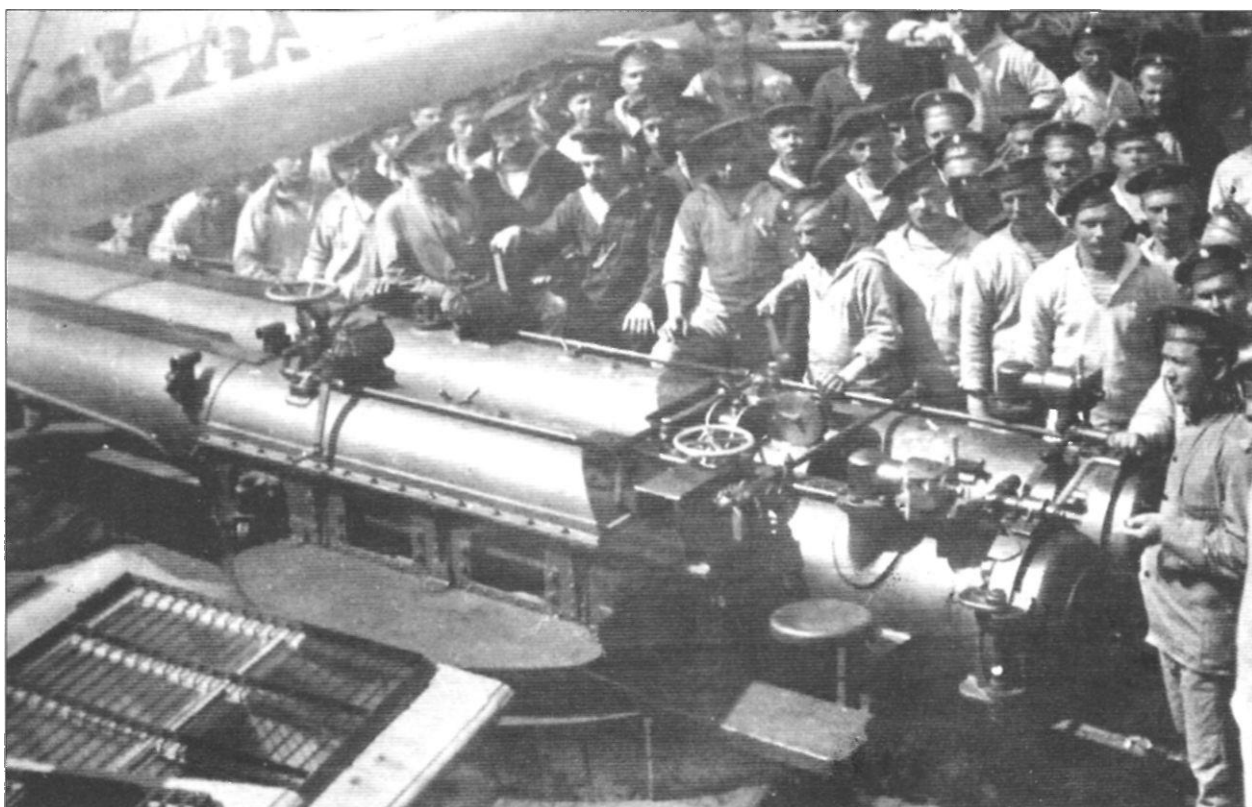


Фото из коллекции В. Заблочно

и в корме. Подъем торпед из воды производился двумя переносными мин-бапками с лебедками. В феврале 1914 г. минный отдел ГУК принял решение применить на торпедных аппаратах строившихся эсминцев для Черного моря новые оптические прицелы, заказанные Путиловскому заводу, однако для темных ночей они оказались малопригодными, и позднее их заменили на усовершенствованные прицелы Нидермиллера с освещением. Управление торпедной стрельбой производилось с помощью циферблатных передающих приборов, установленных в ноябре 1915 г. Недостатком пороховой системы стрельбы в ночное время считалась яркая вспышка горящего в аппарате пороха, что демаскировало корабль. Для устранения этого недостатка позже применяли специальные патроны с малопламенным порохом.

Эсминец имел приспособления для приема и постановки до 80 мин заграждения в виде рельсовых путей Z-образного профиля, установленных на верхней палубе по бортам. Технически постановка мин могла осуществляться с двух кормовых и четырех бортовых минных скатов. Крепление мин по-походному производилось с помощью специальных обухов, установленных на верхней палубе.

Средства связи и управления кораблем

На эсминцах установили радиотелеграфные станции образца Морского ведомства 1911 г. мощностью 2 кВт, обеспечивавшие связь на расстоянии до 200 миль. Станции были различных годов выпуска, соответственно на эсминце «Беспокойный» — 1912 г., «Гневный» — 1913г., «Дерзкий» — 1911 г. и «Пронзительный» — 1913 г. Станция располагалась в специальной рубке беспро-

волочного телеграфа в средней надстройке между второй и третьей трубой на верхней палубе. Рубка, выполненная из 3,5-мм листовой стали, находилась на одинаковом удалении от мачт. Она имела специальное покрытие стен и подволока, защищающее от шума и нагревания, а также вентиляцию и отопление. Для установки реек и такелажа антенны использовались имевшиеся на кораблях мачты.

Управление кораблем могло осуществляться из боевой рубки, носового и кормового мостиков. Каждый из этих постов управления оборудовали компасом (на носовом мостике их было два), штурвалом, машинным телеграфом, переговорными трубами и звонковой сигнализацией. В боевой рубке установили приборы управления артиллерийским огнем и торпедной стрельбой. В ходовой рубке находился стол для навигационных карт и шкафы. На носовом мостике располагался 9-футовый дальномер, указатели направления вращения и числа оборотов валов, а также лаг. На среднем мостике находились два прожектора боевого освещения диаметром 60 см. Система переговорных труб из красной меди обеспечивала связь постов управления с орудиями, турбогенераторами, машинными отделениями, рулевой машиной и между постами. Кроме того, на кораблях установили телефоны для связи с носового мостика с машинными и котельными отделениями, а также каютой старшего механика.

Экипаж

Штаты комплектования личного состава эсминца во время постройки и испытаний несколько раз корректировались в сторону увеличения. К декабрю 1914 г., согласно ведомости инвентаря постоян-

ного запаса по шкиперской части, экипаж состоял из 10 офицеров (включая командира «Зрабля»), 6 кондукторов и 130 нижних чинов.

Офицеры отмечали хорошую обитаемость кораблей. Офицерские помещения, состоявшие из 9 кают, кают-компаний, буфета, ванной и туалета, располагались в кормовой части жилой палубы. Каждая офицерская каюта снабжалась постоянной койкой (в одной каюте установили дополнительную откидную койку), шкафом для одежды, письменным столом, стулом и умывальником. Вся мебель в жилых помещениях (шкафы, столы, рундуки, умывальники и т.д.) выполнялась из железа, а стулья — из бука.

Помещения для команды расположили в носовой части в районе полубака на верхней и жилой палубах. Дополнительное помещение для 12 человек команды оборудовали в румпельном отделе-

Технические характеристики 450-мм торпед

Образец	1912 г.
Калибр	450 мм
Длина	5,58 м
Общий вес	810 кг
Вес взрывчатого вещества	99,8 га-
Система подогрева	влажный подогрев
Дальность хода:	
при скорости 43 узла	2 км
при скорости 35 узлов	3 км
при скорости 32 узла	4 км
при скорости 30 узлов	5,2 км
при скорости 28 узлов	6 км

**На мостике эсминца типа «Дерзкий»,
на переднем плане — дальномер,
1914—1917 гг.**

нии на жилой палубе. В кубриках установили рундуки, над ними откидные и подвесные койки, столы, постоянные скамьи, шкафы для посуды, полотенце и одежды. Для команды предусмотрели умывальник на 12 рожков и душ для горячей и холодной воды. Помещение для кондукторов располагалось на главной палубе в носу и снабжалось рундуками в два яруса, шкафами для одежды и книг, столом, стульями и умывальником.

На верхней палубе под полубаком разместили лазарет и приемную для корабельного доктора. Лазарет оборудовали двумя кроватями, ночным столиком, табуретками, умывальником и подвесным шкафом для одежды. В приемной доктора установили стол, кушетку, стул, умывальник и подвесной шкаф для медикаментов.

Камбуз размещался в надстройке на верхней палубе под средним мостиком.

Все жилые и служебные помещения снабжались вентиляцией, отоплением и иллюминаторами диаметром в свету 200 мм.



Фото из коллекции В.Заблюцкого

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

В огне Великой войны

В октябре 1914 г. из кораблей типа «Дерзкий» в составе Минной бригады сформировали 1-й дивизион, первое такого рода соединение современных и быстроходных кораблей в Императорском флоте, что в условиях войны оказалось весьма кстати. Начало боевым дей-

ствиям на Черном море положило внезапное нападение в ночь на 29 октября 1914 г.* германо-турецкого флота на ряд русских черноморских портов, а уже в 16 часов того же дня русский флот вышел в море на поиск противника. Во главе Минной бригады шел 1-й дивизион: «Гнев-

ный» (брейд-вымпел начальника бригады капитана 1 ранга М.П.Саблина), «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пронзительный». Никого не встретив, флот через двое суток возвратился в Севастополь.

В полночь с 4 на 5 ноября дивизион, приняв по 40 дрейфующих и 20 всплывающих мин, впервые выходил на минную постановку к Босфору. В 13.55 эсминцы отде-

*Все даты в этой главе приведены по новому стилю.

**Минеры «Пронзительного» во главе
с минным офицером у кормового
торпедного аппарата, 8 ноября 1915 г.**



Н.Афонина

1-й дивизион во главе Минной бригады, на переднем плане — «Гневный». Для турбинных эсминцев было характерно отсутствие дыма — в отличие от идущих позади старых миноносцев, 29 октября 1914 г.



лились от главных сил и к 18.00 выставили у входа в пролив заграждение из 240 мин. Правда, из-за штурманской ошибки при определении места мины поставили на большой глубине (в итоге часть из них взорвалась), в стороне от основного фарватера и особых неприятностей туркам это заграждение не принесло.* Вместе с флотом дивизион участвовал в первом обстреле Угольного района, в ходе которого в Зунгулдаке были повреждены пароход «Бейкёз» (1188 брт) и два буксира. На обратном пути русские корабли потопили встреченные в море турецкие транспорты «Митхат-паша» (4455 брт), «Безми-Алем» (4527 брт), «Бахрие Амер» (3603 брт) и «Никна» (905 брт) с военными грузами (правда, непосредственного участия в их уничтожении эсминцы 1-го дивизиона не принимали).

Во время похода с флотом 15—18 ноября дивизион участвовал в обстреле Трапезунда, попутно осмотрев побережье от Батума до Керасунды. 18 ноября, при возвращении флота в Севастополь у м. Сарыч состоялся первый бой с германо-турецкими крейсерами «Явуз Султан

Селим» и «Мидилли» (они же «Гебен» и «Бреслау»), но эсминцы из-за недостатка топлива в нем не участвовали.

2—4 декабря дивизион вместе с флотом выходил к берегам Анатолии, а спустя два дня он впервые действовал на коммуникациях самостоятельно. Правда, эти действия носили эпизодический характер — сил для поддержания постоянной блокады не хватало. Адмирал А.А.Эбергард сообщал по этому поводу в Ставку: «Полное отсутствие в Черноморском флоте быстроходных крейсеров поставило нас в крайне невыгодное положение для крейсерства и поддержания блокады, т.к. за исключением четырех миноносцев, только что вступивших в строй, не было ни одного судна, которое можно было бы отделить от флота».*

При проведении флотом 24 декабря операции по минированию Босфора и заграждению брандерами гавани Зунгулдака эсминцы дивизиона около 13.00 обнаружили и атаковали «Мидилли». «Гневный» (флаг начальника Минной бригады капитана 1 ранга Саблина), «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пронзительный»

сблизились с крейсером на 55—60 кбт и открыли артиллерийский огонь, пытаясь связать его боем. Но с приближением крейсеров «Память Меркурия» и «Кагул» более быстроходный «Мидилли» прервал бой и, увеличив ход, скрылся. Когда утром русские вновь встретили его, ситуация повторилась, и крейсер снова ушел.

Начало 1915 г. ознаменовалось выходом дивизиона с флотом на турецкие коммуникации между Керемпе и Трапезундом. Следуя обратно вдоль анатолийского побережья, около полудня 4 января русские обнаружили у Синопа турецкий крейсер «Гамидие» — в погоню за ним вышли крейсер «Память Меркурия» и все четыре новых эсминца. Преследуя неприятеля на дальности артиллерийского огня, эсминцы добились нескольких попаданий в крейсер, но в условиях ухудшения видимости и аварии машин на «Памяти Меркурия» противнику удалось оторваться и уйти. В этом бою на эсминцах имели место разрывы 102-мм орудий при стрельбе. Так, на «Пронзительном» у среднего орудия разорвало поддон 102-мм гильзы, заклинив замок (орудие ненадолго вышло из строя), а на «Дерзком» разорвало кормовую четырехдюймовку, полностью уничтожив ее. Осколки в нескольких местах пробили палубу, повредив шпиль и вызвав пожар в одной из кормовых офицерских кают. Погиб лейтенант Г.Г.Плансон 2-й, а пять матросов получили ранения. По мнению комиссии, расследовавшей это происшествие по возвращении в Севастополь, причиной разрыва могло быть попадание турецкого снаряда в заряженное орудие.

Вечером эсминцы задержали и потопили пароход «Мария Росетта» (759 брт) под итальянским флагом с грузом нефти в бочках. С него сняли 9 человек команды, остальные ушли к берегу на шлюпке.

Из-за разыгравшегося шторма и крупной зыби 24 января вместо 10 старых угольных миноносцев в море для охранения линейных кораблей вышли «Беспокойный» и «Пронзительный». Корабли прошли вдоль восточного побережья Черного моря. Утром 27 января они встретили «Мидилли» и «Гамидие», кото-

*Впрочем, вполне вероятно, что именно на этих минах 19 ноября подорвался и затонул турецкий минный заградитель «Нилюфер». Вместе с кораблем погиб весь его экипаж — 8 немцев и 55 турок. Кроме того, в январе 1915 г. в этом же районе подорвался на mine и получил тяжелые повреждения турецкий минный крейсер «Берки Сатвет».

*По иронии судьбы, именно А.А.Эбергард, будучи начальником МГШ и одним из авторов программы усиления Черноморского флота 1911 г., не предусмотрел постройку крейсеров для поддержки эсминцев. И теперь, оказавшись в должности командующего флотом, он пожинал плоды собственной неадекватности.

**Потопление
турецкого
транспорта
«Митхат-паша»
с военными
грузами, в т.ч.
аэронавтами**

1-й дивизион сопровождает 2-ю бригаду линкоров, справа идет «Беспокойный», вид с бака «Пронзительного»

рые скрылись, не приняв боя. Эсминцы, на которых подошли к концу запасы топлива, в погоне не участвовали и ушли в Севастополь.

Но проблемы с артиллерией продолжались — 25 февраля при обстреле Трапезундского маяка и порохового склада на «Гневном» на пятом выстреле разорвало среднее орудие, на месте погибли мичман Г.Е.Ильтонов и три матроса, еще трое были ранены. Корабль досрочно возвратился в Севастополь для ремонта. На этот раз причиной взрыва признали чрезмерно большой вес заряда, ошибочно установленный инструкцией для фугасных снарядов образца 1907 г.

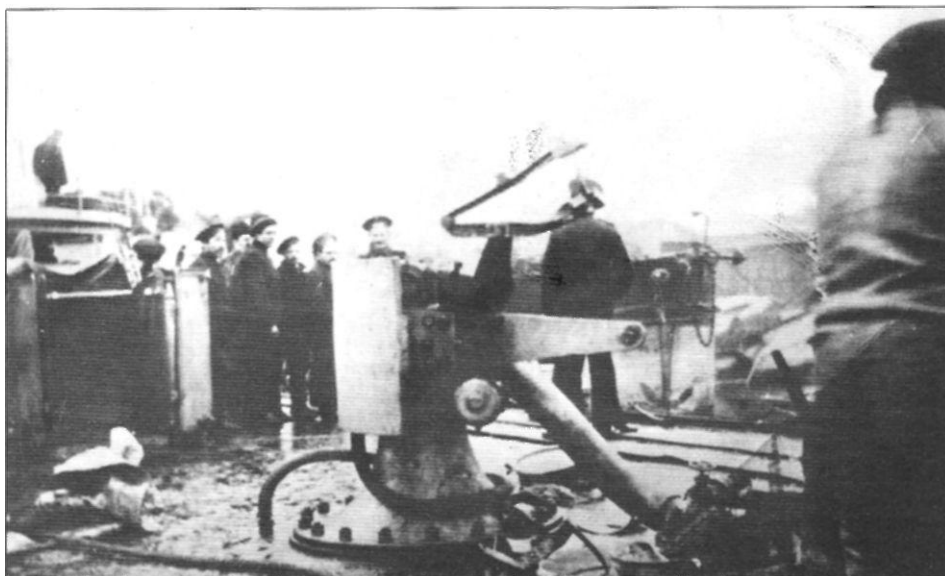
Особенно эффективно эсминцы дивизиона действовали у турецких берегов с назначением 1 марта 1915 г. его начальником капитана 1 ранга князя В.В.Трубецкого.*

Одновременно сменились командиры на «Беспокойном» и «Дерзком». 1 марта 1915 г. вместо назначенного началь-

*Участник Русско-японской войны, герой самоотверженной торпедной атаки на внешнем рейде Севастополя неприятельского линейного крейсера «Явуз» в первый же день войны и лихой миноносный командир, князь был отличным моряком и храбрым командиром. Заботившийся о команде до мелочей, он в то же время бывал крут в отношениях даже с офицерами, и служить с ним было нелегко. Тем не менее, он пользовался большим авторитетом у подчиненных.

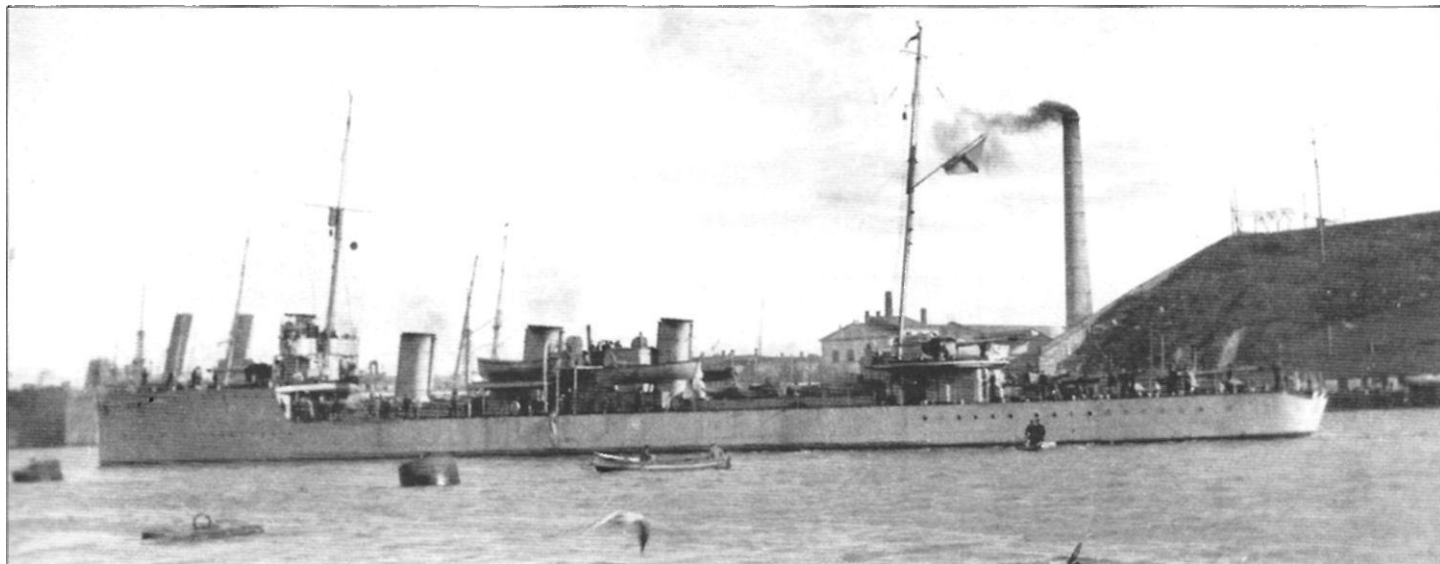
По воспоминаниям современников, князь являл собою некую смесь пирата и аристократа. Характерной индивидуальной особенностью и неизменным атрибутом его была золотая трубка, с которой князь никогда не расставался. «Во главе их на мостике своего флагманского миноносца, вставляя фитили направо и налево, горячилась богатырская фигура князя Трубецкого... Жрец войны, морской казак и бретер, с простреленной на дуэли головой, любитель шумной беседы у «мыса Доброй Надежды», он был тем, в ком нуждалась война. Море и война были его стихией»... Отдавая команды с крепкими русскими словцами, князь Трубецкой гремел, как иерихонская труба, за что на флоте его прозвали «трубой». А турки за дерзкие набег прозвали князя «Шайтан-капитаном».

Трубецкого хорошо знали и на заводе ОНЗиВ, как опытного командира, умевшего как никто другой искусно и лихо управлять турбинными эсминцами. Случалось, весь завод выходил смотреть на эффектную



швартовку корабля под командой Трубецкого, когда тот на высокой скорости влетал в заводской ковш и, развернувшись, буквально замирал у стенки, за что князь удостоивался аплодисментов невольных зрителей. Знаменитую «княжескую» швартовку практиковали в 20-е годы и некоторые командиры первых советских эсминцев.

Вверху: уничтоженное взрывом 4 января 1915 г. кормовое 102-мм орудие на «Дерзком»
Внизу: «Беспокойный» в Севастополе



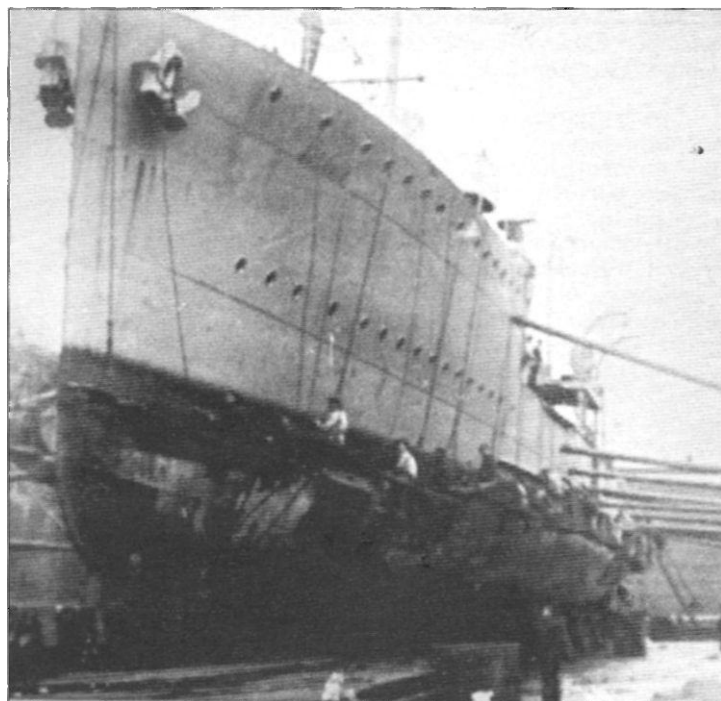


Фото из коллекции В.Ярвега

Слева: начальник 1-го дивизиона капитан 1 ранга князь В.В.Трубецкой (в центре) представляет командующему флотом А.А.Эбергарду командиров эсминцев. Вверху: «Дерзкий» в доке, 1915 г.

ником 2-го дивизиона капитана 1 ранга А.В.Зарудного командование первым принял капитан 2 ранга С.А.Берх, а вторым — капитан 2 ранга А.О.Гадд. В тот же день Трубецкой вывел свой дивизион (без «Беспокойного») в море с задачей охраны бригады линкоров, выходивших к берегам Румелии.

Почти весь март корабли дивизиона провели в море. Так, 11—15 марта «Гневный», «Дерзкий» и «Пронзительный» под прикрытием линкоров осмотрели побережье от Констанцы до Босфора и действовали в Угольном районе. «Гневный» и «Пронзительный» 18—21 марта вместе с флотом ходили к Босфору, а 27—31 марта «Гневный», «Дерзкий» и «Пронзительный» охраняли линейные корабли при обстреле босфорских укреплений. Они же охраняли главные силы, когда 3 апреля 1915 г. в море произошла встреча с «Явузом» и «Мидилли», отходившими к Босфору — их преследовали весь день, и только вечером Эбергард бросил в торпедную атаку сразу три дивизиона миноносцев, до этого державшихся в стороне. Но лишь 1-му дивизиону удалось сблизиться с противником на дальность артиллерийского огня, а на дистанцию торпедного залпа в 20.40 вышел один «Гневный», но его торпеды цели не достигли.

В апреле командование флотом перешло к систематической посылке эсминцев с задачей нарушения турецких морских коммуникаций. Так, 14—16 апреля «Пронзительный» (брейд-вымпел В.В.Трубецкого), «Гневный» и «Дерзкий» действовали на морских сообщениях в Угольном районе. В порту Эрегли они пустили ко дну большой парусник «Авни Рабани» и 6 небольших парусных фелюг. Затем эсминцы встретили в море парохо-

ды «Дафни» (1321 брт) и «Деспина» (714 брт), которые после обстрела затонули на мелководье (правда, позже они были подняты турками). 15 апреля на «Пронзительном» лопнула труба свежего пара, идущая к донке испарителя. И хотя на время устранения неисправности эсминцу пришлось stopорить ход, механики быстро справились с задачей, установив на трубу заглушку. Всего в этом походе корабли потопили 30 парусных шхун. А 25 апреля во время крейсерства у берегов Анатолии на «Дерзком» обнаружили в котлах соленую воду, перед этим механики слышали удар в правой турбине, скорость упала до 12 узлов, и корабль отправили в Севастополь для ремонта.

Эсминцы 1-го дивизиона охраняли главные силы флота и во время обстрелов босфорских укреплений 25 апреля и 2 мая, проведенных для отвлечения сил неприятеля в связи с высадкой союзного десанта на Галлиполийском полуострове. 5 мая «Гневный» и «Пронзительный» перехватили и потопили в районе Эрегли и Козлу два угольных транспорта — «Ешилрмак» (865 брт) и «Морна» (1495 брт). Еще один пароход, «Гюзель Гирит» (1232 брт), был подожжен артиллерийским огнем. Пожар на брошенном судне бушевал целые сутки; на следующий день оно сдрейфовало в открытое море и затонуло.

В дальнейшем группы по 2—4 эсминца постоянно осуществляли блокаду неприятельского побережья с задачей прекращения снабжения турецкой столицы углем. 9 мая «Дерзкий» (брейд-вымпел В.В.Трубецкого) и крейсер «Память Меркурия» обстреляли портовые сооружения Эрегли, потопив стоявший там пароход «Миллет» (817 брт). С «Дерзкого» на кате-

ре и шлюпке высадили прямо на причал подрывную партию во главе со старшим минным офицером корабля лейтенантом В.Н.Картухиным — подорвав электростанцию, она под обстрелом благополучно вернулась на корабль. Одновременно «Беспокойный» и крейсер «Кагул» в районе Килимли — Зунгулдак — Козлу потопили пароход «Селаник» (1127 брт). Кроме того, у Чамли «Беспокойный» обстрелял пароход «Садич» (817 брт), который затем выбросился на берег. •

В дневном бою 10 мая у Босфора главных сил с «Явузом», закончившемся бегством последнего после получения 4-х попаданий, эсминцы не участвовали и держались в стороне. 17—19 мая «Беспокойный» и «Дерзкий» осмотрели побережье от Констанцы до Босфора. 20—22 мая по этому же маршруту прошли все четыре корабля дивизиона, обследовав также турецкое побережье от Босфора до Зунгулдака.*

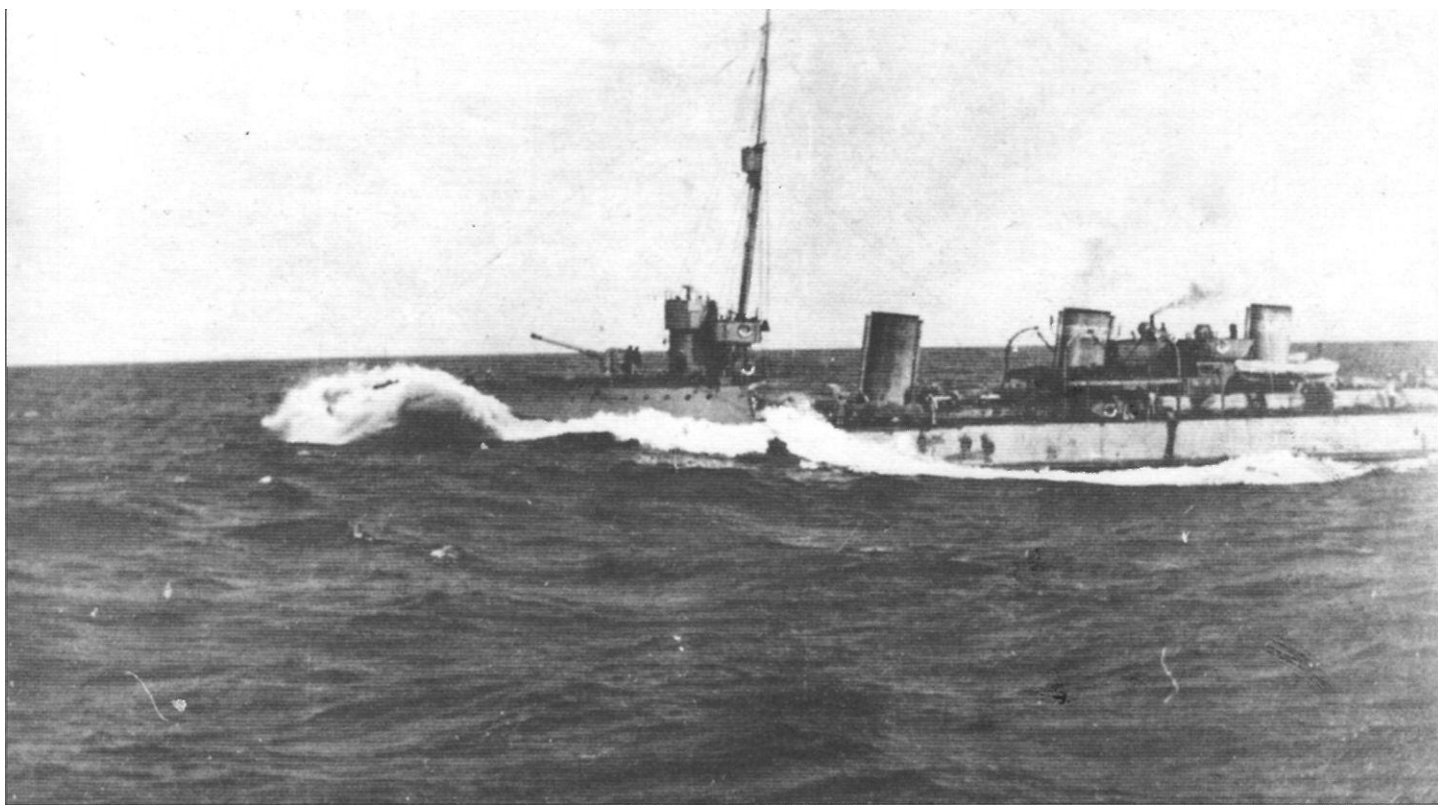
27—29 мая «Беспокойный» и «Гневный», а 29—31 мая «Пронзительный» и «Беспокойный» снова действовали в Угольном районе. Не обошлось без поломок: 27 мая на «Пронзительном» образовалась трещина на золотниковой коробке рулевой машины. Штаб флота телеграммой потребовал от ОНЗиВ срочно изготовить новые цилиндры вместе с золотниковой коробкой — на эту работу заводу потребовалось всего 18 суток.

6 июня эсминцы сопровождали линкоры, выходившие в Угольный район для очередного обстрела Зунгулдака. Затем

*Непосредственно к Босфору блокадные эсминцы не посылались, несмотря на более высокую вероятность встретить транспорты — из-за риска возможной встречи с быстроходными крейсерами противника.

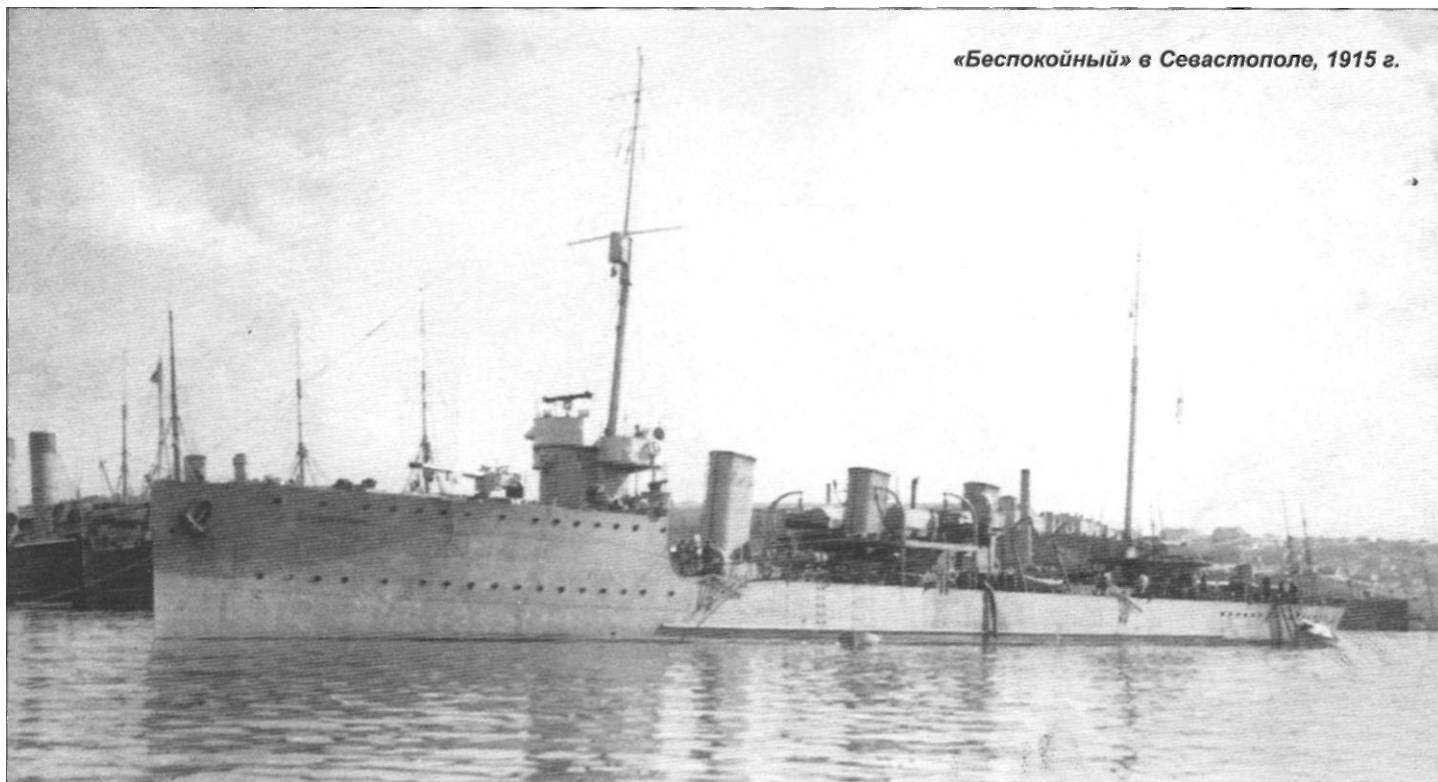
*«Пронзительный» в свежую погоду,
24 января 1915 г.*

А •



«Дерзкий» топит захваченный турецкий парусник





корабли прошли вдоль турецких берегов, обстреляв другие цели и потопив ряд судов. 7 июня «Пронзительный» захватил в районе Козлу турецкий пароход «Эдинджик» (786 брт), на котором досмотровая партия обнаружила документы о прибытии в Стамбул германских подводных лодок. Пароход пришлось затопить, т.к. турки, покидая его, стравили пары и выпустили воду. А важные разведывательные данные легли в основу экстренной реорганизации противолодочной обороны на всем театре военных действий.

В минной бригаде и штабе командующего Черноморским флотом часто обсуждался вопрос возможности успешного боя дивизиона из четырех турбинных эсминцев с германо-турецким крейсером «Мидилли»-«Бреслау». При этом сторонники такой идеи основывались только на подсчете количества орудий (12 102-мм в бортовом залпе на эсминцах против 6 105-мм на крейсере). По словам Б.Б.Жерве, во время обсуждения боевых операций часто ставился вопрос: «Неужели вы с четырьмя миноносцами будете уходить от одного «Бреслау», имея двойное превос-

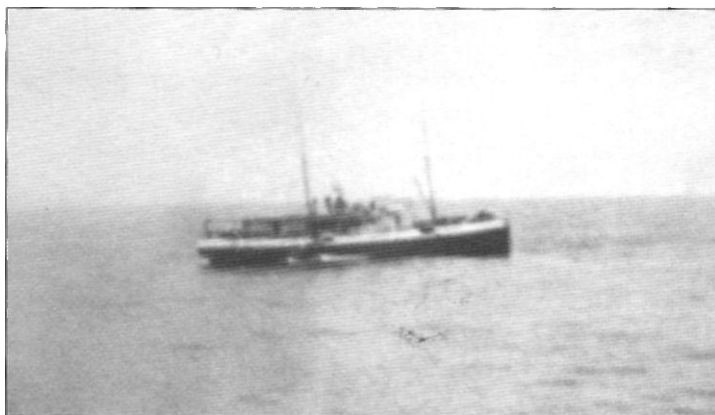
ходство над ним в числе пушек?». Противники этого мнения справедливо возражали, что управление огнем шести орудий, установленных на палубе крейсера, всегда считалось более совершенным, чем двенадцать орудиями на четырех эсминцах. Более того, крейсер имел бортовую броню толщиной до 60 мм, механизмы и котлы, расположенные в подводной части и сверху прикрытые бронированной палубой толщиной до 40 мм, в то время как на эсминцах жизненные части вообще ничем не защищены. Поэтому любое попадание в крейсер водоизмещением 5000 т не снижает его боеспособность, как такое же попадание в эсминец водоизмещением 1500 т. Наконец, маневрирование в бою одного крейсера гораздо легче, чем четырех эсминцев. Справедливость сказанного подтвердил ночной бой 11 июня 1915 г.

10 июня блокадная пара эсминцев «Гневный» и «Дерзкий» подошла к Зунгулдаку и под обстрелом береговых батарей уничтожила артиллерийским огнем и торпедами на рейде 2 парохода и парусник. Затем корабли направились в сторону Босфора. В 2 часа ночи 11 июня с

«Дерзкого», шедшего головным, обнаружили на правом кромбеле огни встречного судна и, сыграв боевую тревогу и оповестив «Гневный», стали занимать выгодную позицию для торпедного залпа. Спустя три минуты цель, огни которой быстро смещались, включила прожектор и была опознана русскими как «Мидилли» (крейсер искал русские корабли, осуществившие набег на Зунгулдак). Прожектор всего на несколько секунд (излюбленный прием немецких артиллеристов) скользнул вокруг и, миновав мачты «Дерзкого», успешного разминуться с крейсером и оказаться у него по корме, остановился на «Гневном», по которому тут же открыл огонь. В свою очередь, «Гневный» (капитан 1 ранга В.Н.Черкасов), резко увеличив ход, успел выпустить две торпеды (по другим данным — 5), от которых крейсер уклонился.

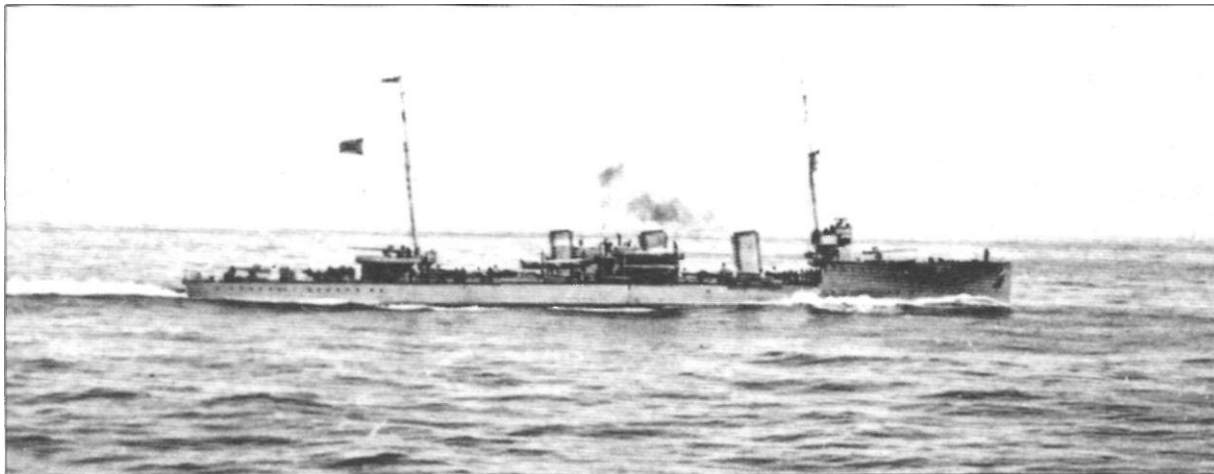
В это же время, несмотря на запрет в ночное время вести артиллерийский огонь до пуска торпед, находившийся по тревоге на кормовом мостике артиллерийский офицер «Дерзкого» лейтенант Н.Б.Федосеев по своей инициативе приказал двум кормовым орудиям открыть огонь, не дожидаясь разрешения командира. В ночи завязался неравный бой двух эсминцев против легкого крейсера, причем целую минуту и 45 секунд крейсер с дистанции 10—12 кбт стрелял по «Гневному», а «Дерзкий» — по крейсеру, поражая его продольным огнем с кормы. Когда прожектор на крейсере погас, на «Дерзком» потеряли цель. Вскоре на флагмане заметили отсутствие «Гневного» в кильватере.

Как оказалось, первый залп крейсера по «Гневному», упавший перелетом, сбил стеньги мачт, второй лег за кормой, а третий поразил носовую часть корабля, сбив якорь, при этом якорная цепь начала



Один из захваченных миноносцами турецких пароходов перед затоплением, досмотровая партия снимает команду и документы

ЦВММ



**«Дерзкий»
в море под
брейд-вымпелом
начальника
дивизиона,
1915 г.**

самопроизвольно стравливаясь за борт, на баке начался пожар, из строя вышло носовое орудие. Еще один снаряд попал в правую машину и, не разорвавшись, перебил главный паропровод: вырвавшимся паром обожгло машинную команду и старшего инженер-механика лейтенанта М.А.Гофмана. В итоге давление пара упало, и корабль потерял ход. О случившемся передали на «Дерзкий», запросив помощи.

Положение осложнялось, но крейсер не использовал своего превосходства, а возможно, просто не заметил повреждения одного из русских кораблей. Прикрывая поврежденного собрата, командир «Дерзкого» в одиночку продолжал неравный бой. Ему удалось не только избежать попаданий, маневрируя на высокой скорости в темноте, но и нанести своим огнем повреждения более сильному противнику — на крейсере начался пожар в районе офицерской кают-кампании, пла-

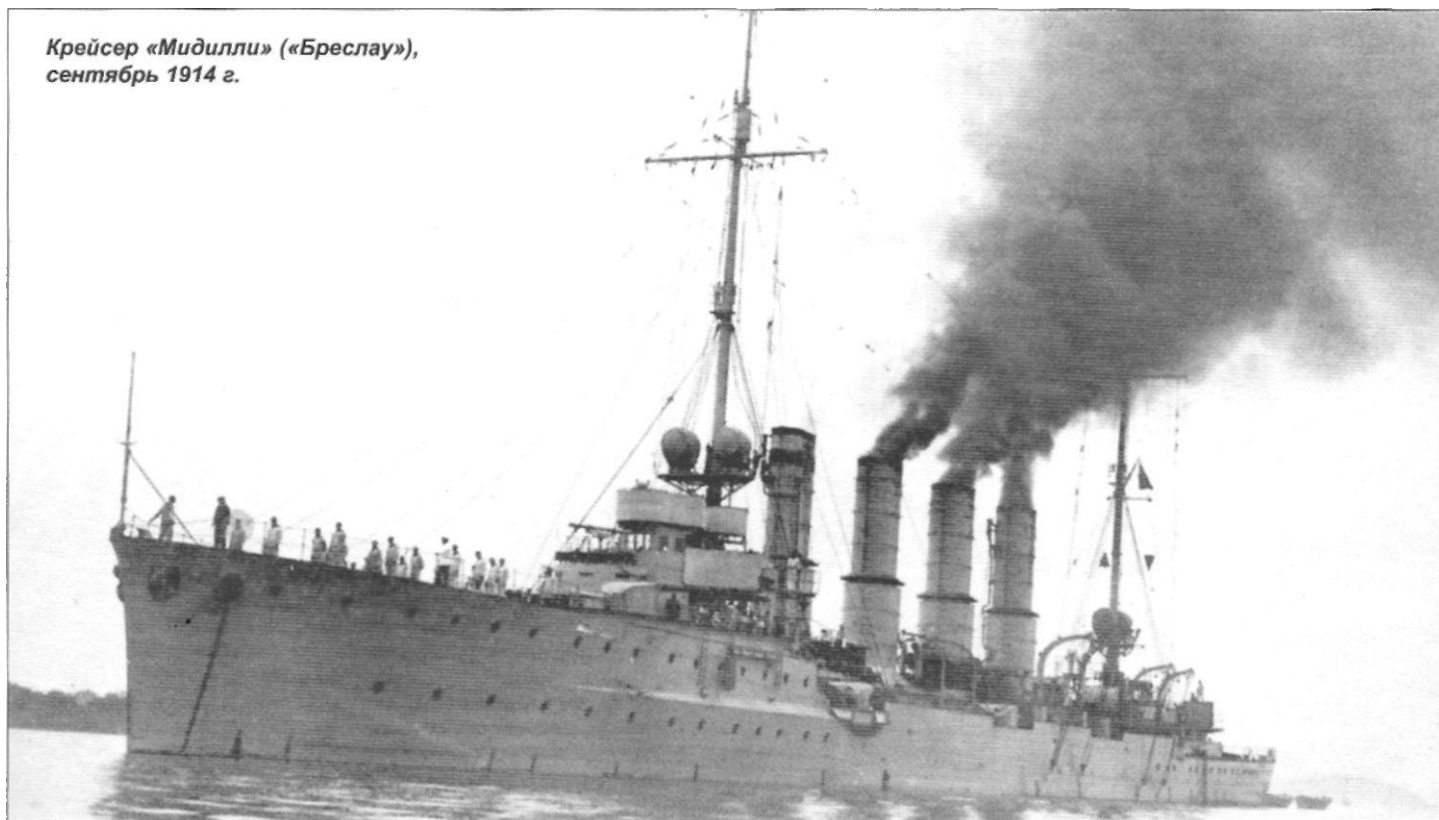
мя которого выдавало его местоположение в темноте, и он стал уходить полным ходом к Босфору, до самого рассвета преследуемый только «Дерзким». Три попавших в ходе боя русских 102-мм снаряда причинили «Мидилли» ряд повреждений, в том числе вывели из строя радиостанцию. Потери экипажа составили 7 человек убитыми и 15 ранеными. Причем русское командование ошибочно полагало, что на крейсере погиб командир.

Тем временем на стоявшем без хода и в полном одиночестве «Гневном», обнаружив на рассвете приближение со стороны Босфора неизвестного военного корабля, приготовились к возможному последнему бою, командир приказал заложить подрывные патроны. Но оказалось, что это возвращается «Дерзкий». В 9.00 он взял поврежденный корабль на буксир и 12-узловым ходом повел в Севастополь. Тем временем его старший инженер-механик сумел поднять пары в

одном котле, и «Гневный» далее шел своим ходом. 12 июня корабли возвратились в главную базу.

Итоги боя произвели большой резонанс — хотя уничтожить неприятельский крейсер снова не удалось, высокий боевой дух и стремление к победе моряков обоих эсминцев в неравном бою с превосходящим по силе и защите противником заслуживали самой высокой оценки. Так, «за отличие в делах против неприятеля» 30 июля командира «Гневного» В.Н.Черкасова наградили орденом Св. Владимира 3 ст. с мечами. Командир «Дерзкого» А.О.Гадд стал кавалером этого же ордена 4 ст. и 12 августа произведен в капитаны 1 ранга. Старший инженер-механик «Гневного» лейтенант М.А.Гофман «за храбрость» 21 июня получил орден Анны 4-й ст., в июле — орден Станислава 3-й ст. с мечами и бантом, а в октябре этого же года стал еще и Георгиевским кавалером. Особо отли-

**Крейсер «Мидилли» («Бреслау»),
сентябрь 1914 г.**



пившегося в этом бою артиллерийского офицера эсминца «Дерзкий» лейтенанта Н.Б.Федосеева за меткую стрельбу наградили орденом Св. Анны 4 ст., а позднее и Георгиевским оружием, которое ему вручил лично император.

16 июня вблизи Карасу в Угольном районе эсминцы «Дерзкий» и «Гневный» повредили артиллерией турецкий транспорт «Эдирне» (646 брт), а затем доби-ли его торпедой. 25 июня-от огня «Пронзительного» и «Беспокойного» в гавани Зунгулдака серьезно пострадал пароход «Эрдек» (660 брт). Успешные действия русского флота на турецких коммуникациях отмечал в своих мемуарах даже германский адмирал Г.Лорей: «15 июня 1915 г. русские эскадренные миноносцы потопили 4 угольных транспорта и 2 буксира. Русские вели планомерное уничтожение угольного транспорта с помощью подводных лодок и эскадренных миноносцев. К концу июня 1915 г. в порту Эрегли лежали остатки 9 пароходов, 5 больших и около 20 малых парусников, потопленных артиллерийским огнем русских кораблей».

Эффективность морской блокады да-вала о себе знать, при этом командо-вание германо-турецкого флота из-за ограниченных запасов угля, отсутствия быстроходных и способных противостоять эсминцам кораблей, кроме «Явуза» и «Мидилли», не могло ничего предпринять для обеспечения охраны транспортов. В качестве вынужденной меры для доставки угля турецкое командование было вынуж-дено привлечь многочисленные парусные суда, в свою очередь ставшие объектами атак русских кораблей.



Начальник Минной бригады ЧФ контр-адмирал М.П.Саблин

Тем временем, русские наращивали свои действия на турецких коммуникациях. Так, с 14 июля «Пронзительный», «Беспокойный» и «Дерзкий» действовали методом крейсерства в обширном районе у берегов Румелии и западной Анатолии, обстреляв артиллерийским огнем Зунгулдак, где повредили два парохода (один из них, 3013-тонный «Сейхун», затонул, но позже был поднят) . Обнаружив в гавани три турецких эсминца и германскую подводную лодку (UB-7), корабли отошли, но затем потопили в бухте Меджикой пароход и баржу. 25 июля к западу от Босфора, в районе Шиле, «Пронзитель-

ный» уничтожил пароход «Скирос» (2634 брт), который выбросился на камни и был брошен экипажем. 10 августа дивизион прикрывал обстрел Зунгулдака крейсерами «Кагул» и «Память Меркурия», в ходе которого были потоплены парусный барк «Адиле» и буксир «Ади Ландана».

2 сентября в Угольный район выходили «Гневный» и «Беспокойный». Обнаружив в Зунгулдаке три груженных парохода, стоявших под прикрытием береговых батарей, корабли донесли об этом в штаб флота по радио и получили приказ демон-стративно взять курс на север, имитируя отход. Вероятно, противник поддался на уловку, так как сразу после этого все три угольных транспорта — «Сейхун», «Эресос» и «Иллирия» — в охране крейсера «Гамидие» и эсминцев «Нумуне-и-Хамие» и «Муавенет-и-Миллие» вышли в море. 5 сентября их перехватили у острова Кефкен «Пронзительный» (брейд-вымпел князя Трубецкого) и «Быстрый». В ходе боя русские добились нескольких попаданий в крейсер, после чего турецкие корабли покинули поле боя, бросив охраняемые транспорты на произвол судьбы. Послед-ние выбросились на мель, где эсминцы окончательно уничтожили их артиллерий-ским огнем.

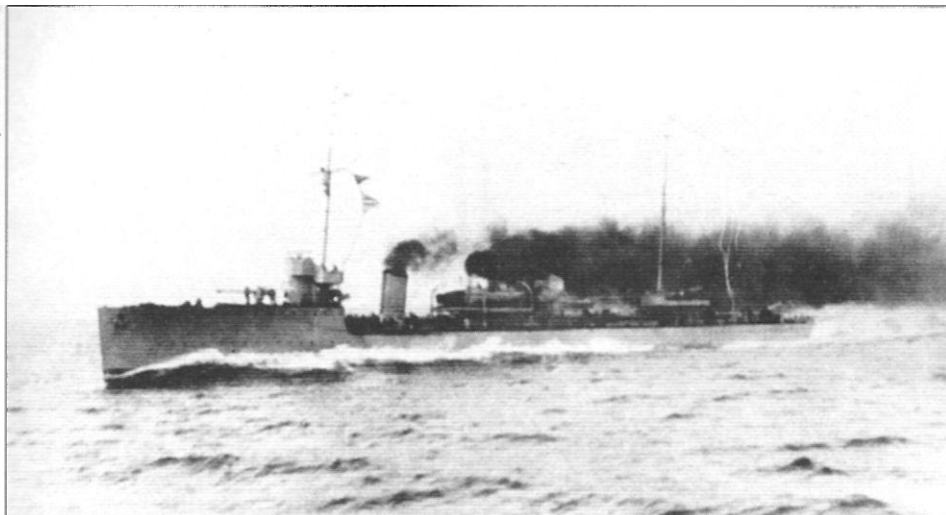
Действовавшие в Угольном районе «Счастливый» (флаг начальника Минной бригады контр-адмирала М.П.Саблина), «Гневный» и «Пронзительный» уничтожи-ли несколько караванов парусных судов, главным образом, с углем. В 14 часов 21 сентября корабли обнаружили дым неприятельского корабля, вначале при-няв его за турецкий крейсер «Гамидие». Эсминцы увеличили ход до 32 узлов и

**Праздничный обед на «Дерзком»,
Севастополь, 1915 г.**

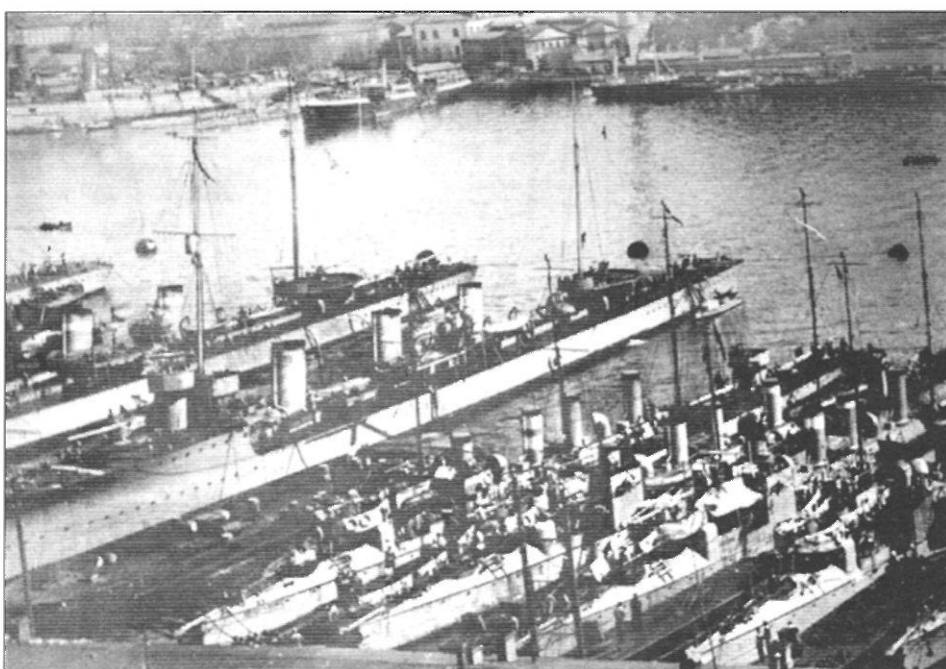


- Г ;

31Е



**Эсминец «Пронзительный»
на полном ходу**



начали сближение с целью, оказавшейся на самом деле линейным крейсером «Явуз», вышедшим в море для сопровождения важного угольного транспорта. Оpozнав эсминцы, он с дистанции 85 кбт открыл огонь всем бортом. Корабли Саблина развернулись и разошлись веером, сбивая немцам пристрелку (позже удачное маневрирование русских под огнем отмечал и немецкий командир).

Эсминцы уходили полным ходом, отстреливаясь из кормовых орудий, причем противник преследовал их около часа. Маневрируя между всплесками падавших снарядов, «Гневный» получил повреждение, уменьшив ход до 29 узлов. Соответственно снизили скорость и остальные эсминцы. Разорвавшийся в 6—8 м за кормой «Счастливого» снаряд выбил несколько заклепок, помял наружную обшивку и вызвал течь. В этой обстановке Саблин не растерялся и передал командирам, кораблей: «В случае выбытия из строя одного, с двумя другими иду в атаку!»... К счастью, с началом захода солнца в 15.15 «Явуз» прекратил огонь и ушел.

Вверху: миноносцы в Южной бухте, в центре — «Дерзкий», за ним — «Пронзительный», справа — старые угольные миноносцы, 1915 г.

Внизу: гавань турецкого порта Эрегли с затопленными судами, 1 июля 1915 г.

Пополнение флота новыми кораблями позволило изменить и тактику его действий у неприятельских берегов. Из новых dreadnoughtов «Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая» сформировали две маневренные группы. В их состав вошли также крейсера «Кагул», «Память Меркурия» и новые эсминцы. Каждая была в состоянии противостоять «Явузу» и уничтожить его. Группы действовали в море поочередно.

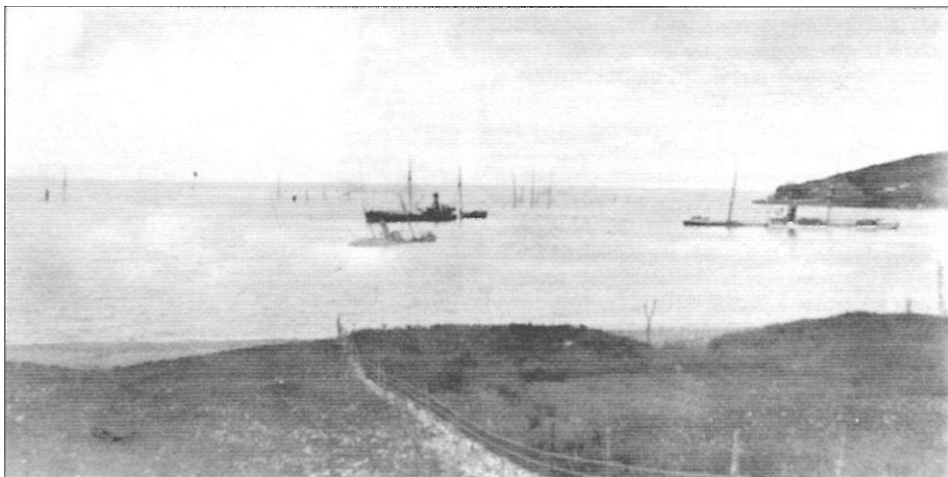
30 сентября — 2 октября «Пронзительный» (брейд-вымпел В.В.Трубецкого), «Дерзкий», «Счастливый», «Громкий», «Пылкий» и крейсер «Кагул» в составе охранения линкора «Императрица Мария» выходили для прикрытия обстрела Угольного района 2-й бригадой линкоров — впервые появилась возможность разделить силы и нанести удар по трем целям одновременно, обстреляв Козлу, Зунгулдак и Эрегли.

Со вступлением 6 октября в войну на стороне Четверного союза Болгарии обстановка на Черном море изменилась — болгарскими портами стали пользоваться корабли германо-турецкого флота, а в Евксинограде близ Варны начали базироваться германские подводные лодки. Поэтому уже 10 октября русский флот обстрелял Варну, а 18—27 октября Варну и Евксиноград бомбили гидросамолеты, взлетевшие с авиатранспортов, охранявшихся 1-м дивизионом.

1—2 ноября «Пронзительный», «Беспокойный» и «Гневный» в составе 1-й маневренной группы вышли в Угольный район, но из-за шторма вернулись в Севастополь.

Очередной выход 1-й маневренной группы состоялся 23—25 ноября в том же составе, но вместо «Пронзительного» выходил «Дерзкий» и три угольных миноносца. Затем корабли дивизиона, отделившись от линкора и крейсера, обстреляли Зунгулдак, стоявший в гавани пароход и прошли вдоль побережья, потопив две груженные турецкие шхуны.

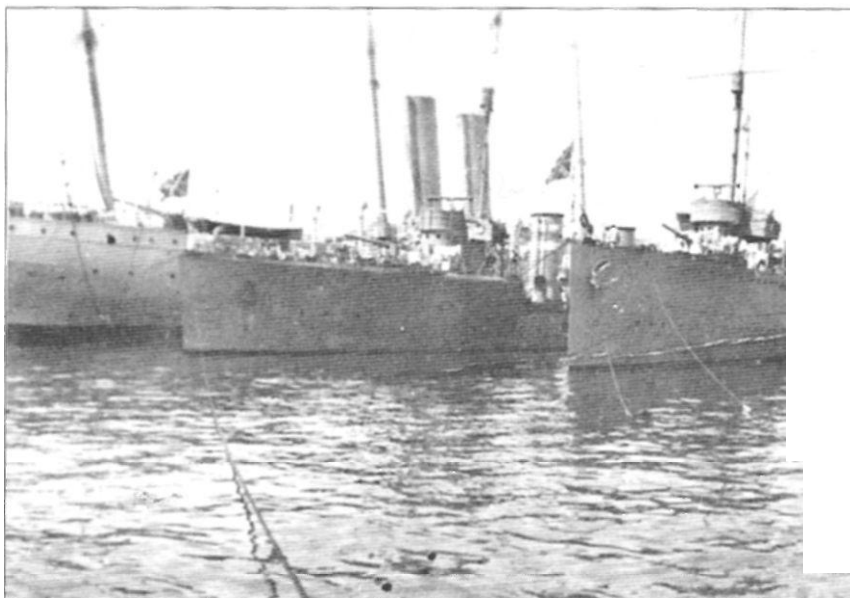
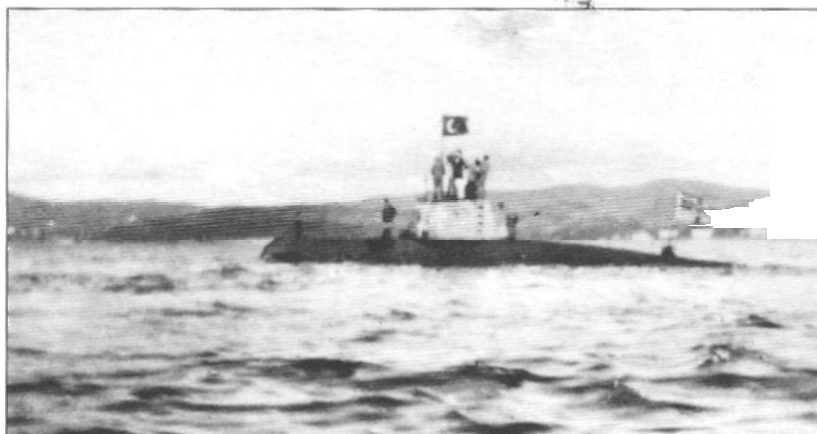
Эсминцы дивизиона участвовали в уничтожении первой на Черном море германской субмарины, подводного минного заградителя UC-13. 15—29 ноября





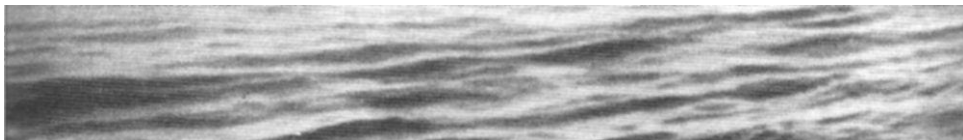
Вверху: экипаж «Дерзкого» — стирка на причале, 1915г. Справа: подводная лодка UC-13 под турецким флагом

во время своего единственного, первого и последнего похода эта лодка потопила у кавказского побережья четыре русских парусника, небольшой пароход «Маруся Рая» и повредила транспорт №57 («Ростов»). На обратном пути она попала в сильный шторм, которым 29 ноября была выброшена на мель у устья реки Мелен. Экипаж доложил о случившемся по радио на базу, замаскировал лодку со стороны моря брезентом, выкрашенным в цвет песка, и стал ожидать помощи. Но содержание радиопереговоров стало известно русской военно-морской разведке, располагавшей немецкими шифрами. Поэтому, когда 10 декабря турецкие канонерские лодки «Йозгат» (240 т) и «Ташкопрю» (315 т) вышли к месту нахождения аварийной субмарины, намереваясь снять с нее все ценное оборудование и эвакуировать экипаж, их перехватили у острова Кефкен и потопили специально высланные туда «Дерзкий» (брейд-вымпел В.В.Трубецкого), «Гневный» и «Беспокойный». Правда, хорошо замаскированную субмарину удалось обнаружить на фоне холмистого берега только 30 декабря, по показаниям пленных, и на следующий день корабли князя Трубецкого уничтожили ее артиллерийским огнем, что стало своеобразным новогодним подарком.



Эсминцы в базе, слева направо: «Счастливы», «Пронзительный», «Беспокойный», «Дерзкий», «Гневный», 1915 г.

**Черноморский флот на пути к Варне,
слева — эсминец «Беспокойный»,
10 октября 1915 г.**



Конец 1915 г. — начало 1916 г. стали пиком могущества императорского Черноморского флота, пополнявшегося новыми кораблями — это позволяло активизировать действия против неприятеля, прежде всего, по пресечению доставки угля в Стамбул. Так, начиная с 31 декабря 1915 г. по 9 февраля 1916 г., маневренные группы выходили в море 6 раз и находились там 23 суток, в т.ч. в Угольном районе — до 14 суток. За это время пары блокадных эсминцев сменились 11 раз (продолжительность походов маневренных групп ограничивалась малой автономностью эсминцев по запасам топлива — не более 3 суток).

4—9 января 1916 г. «Дерзкий» и «Гневный»* в составе 2-й маневренной группы с линкором «Императрица Екатерина Великая» обеспечивали проведение флотом операции по обстрелу портов Угольного района. В 3.10 8 января 1916 г. «Пронзительный» (брейд-вымпел В.В.Трубецкого), «Пылкий» и «Лейтенант Шестаков», действовавшие в Угольном районе перехватили и потопили у остро-

ва Кефкен турецкий угольный транспорт «Кармен», взяв пленных. От них стало известно о выходе в море для прикрытия парохода линейного крейсера «Явуз». Эсминцы повернули к Босфору, обнаружили подходивший линейный крейсер и навели на него линкор «Императрица Екатерина Великая». В состоявшемся 4-минутном бою «Явуз» получил несколько накрытий и, по русским данным, якобы попадание 305-мм снарядом в носовую часть, после чего, воспользовавшись преимуществом в скорости хода, укрылся в Босфоре. После этого боя командующий германо-турецким флотом заявил о трудности обеспечения охраны угольных транспортов крейсерами, предложив доставлять уголь из Германии по железной дороге.

Тем временем, активность Черноморского флота не снижалась. Пять блокад-

ных пар эсминцев 17 и 20 января уничтожили у побережья Лазистана 204 парусника и две моторные шхуны с грузом, поставив под угрозу снабжение турецкой 3-й армии.

Правда, не обошлось без проблем. Так, «Дерзкий», входивший в состав 1-й маневренной группы с линкором «Императрица Мария» в походе 27—30 января к Зунгулдаку, сообщил о повреждении в механизмах, которое невозможно исправить в море, из-за чего вся маневренная группа была вынуждена возвратиться 30 января в Севастополь. В очередной раз корабли дивизиона в составе 1-й маневренной группы выходили к Зунгулдаку 6 февраля, обеспечивая бомбардировку целей самолетами с двух авиатранспортов, а 8 февраля «Гневный» расстрелял стоявший на мели у острова Кефкен турецкий пароход.*

11 февраля «Беспокойный» и «Счастливый», действовавшие в составе 3-й маневренной группы, обстреляли и уничтожили 6 мостов в районе Трапезунда, а 14 февраля «Беспокойный» вместе с «Поспешным» и «Лейтенантом Шестаковым» в составе охранения «Императрицы Екатерины Великой» прикрывали переход из Батума в Севастополь линкора «Ростислав».

Группы блокадных эсминцев 17 февраля — 18 марта семь раз выходили в Угольный район, потопив парусник и угольный транспорт «Сейяр» (3336 брт, на счету эсминцев «Громкий» и «Быстрый»). В этом походе «Пронзительный» 17 марта в районе Варны потопил торпедой пароход «Замбрак» (2570 брт) с грузом нефти из Румынии. Особенностью походов 17—18 и 20—21 февраля стало установление радиосвязи и координация действий с подводными лодками.

*Принимая во внимание малую автономность эсминцев по запасам топлива, в этой операции русское командование для продления времени пребывания маневренной группы у неприятельских берегов стало практиковать сопровождение ее одной парой эсминцев, которую по мере необходимости затем сменяла другая и т.д.

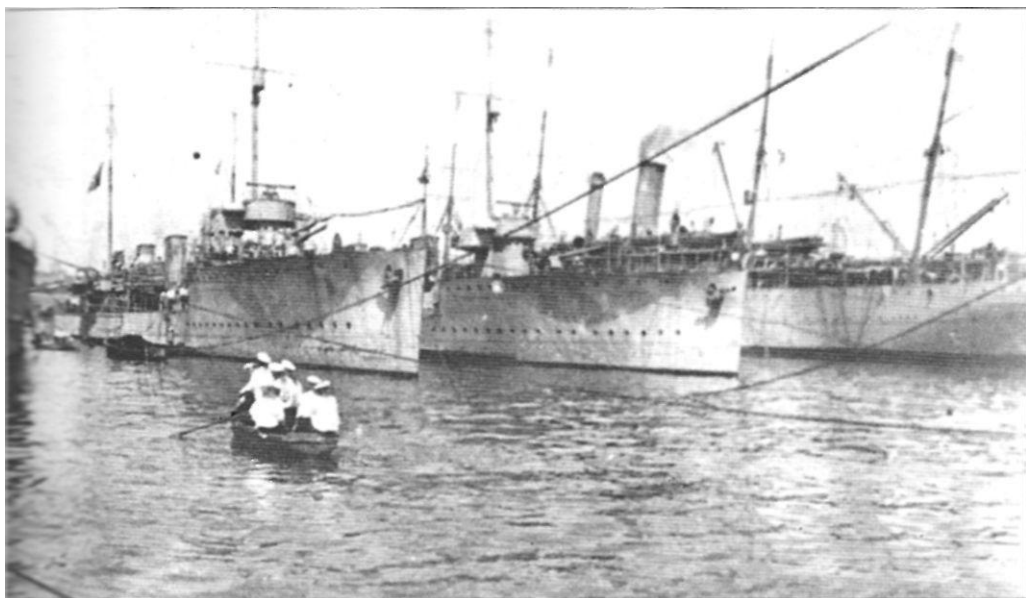
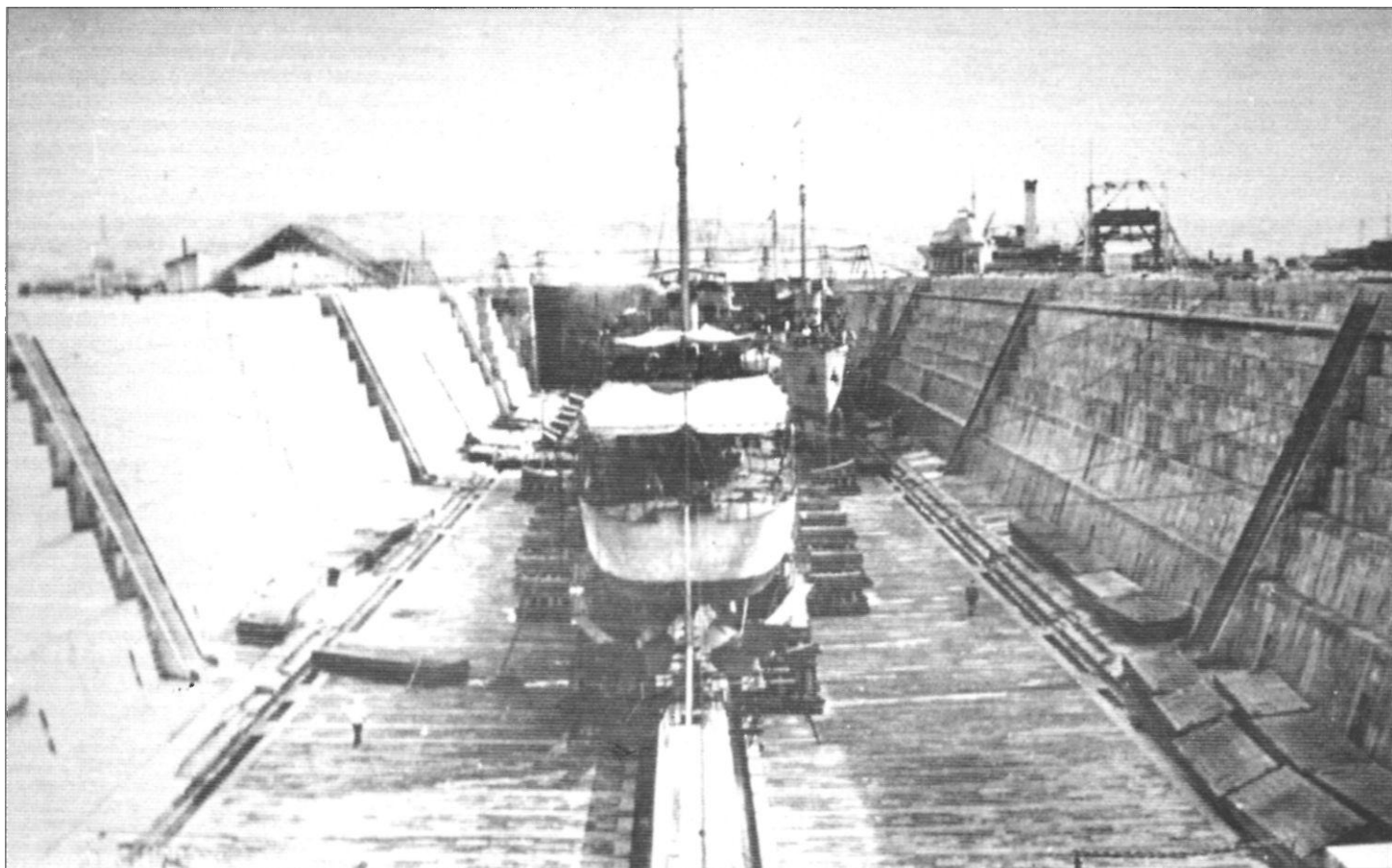


Фото из коллекции В.Ярового

Вверху: «Пронзительный» на переходе к турецким берегам, офицер отдыхает в шезлонге на палубе у кормового мостика (левый борт). Леера в районе торпедных аппаратов завалены. 22 октября 1915 г.
Внизу: «Гневный» в сухом в доке, за ним — «Счастливый». Севастополь, 1915г.

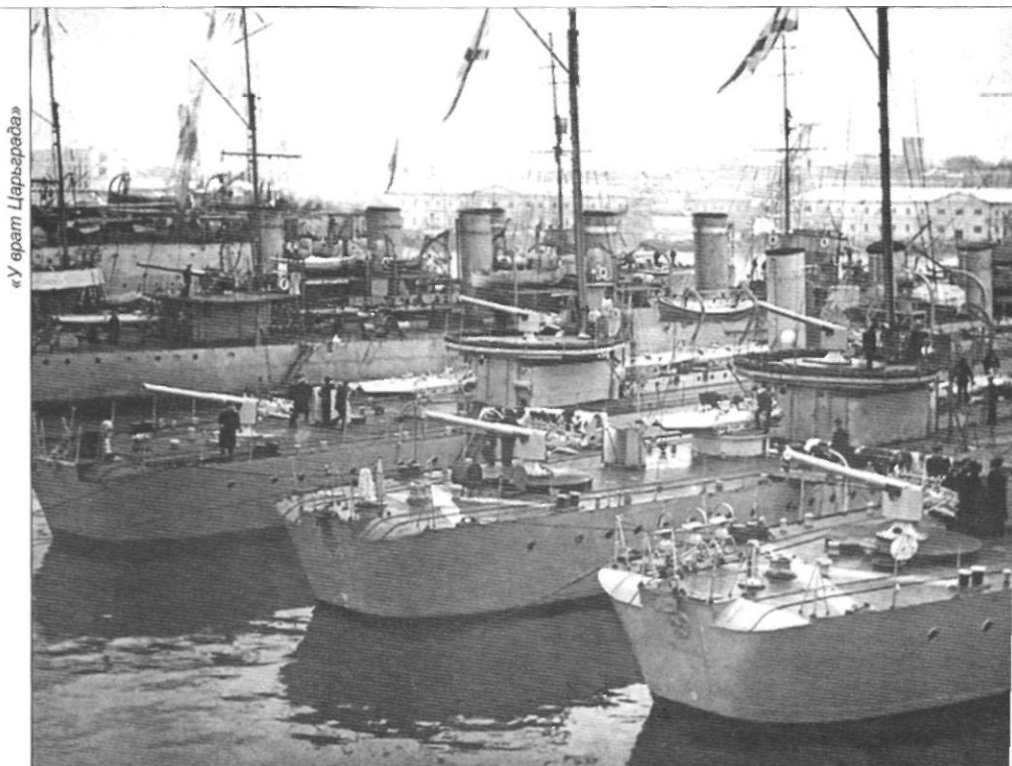


Слева направо: «Беспокойный», «Дерзкий» и «Гневный» в Севастополе. На двух последних кораблях 102-мм пушки подняты за счет установки барабанов

Утром 28 февраля «Пронзительный» и «Беспокойный» обстреляли Гиресун, потопив 17 груженных парусников, а вечером у Синопа встретили «Мидилли», приняв его вначале за более слабый «Гамидие». Эсминцы легли на курс сближения, намереваясь атаковать торпедами (на «Пронзительном» подготовили залп из пяти торпед), но крейсер, обстреляв русские корабли, начал уходить. Эсминцы преследовали его до темноты, пока противник не скрылся в сумерках.

Действовавший в Угольном районе «Пронзительный» в паре с «Поспешным» 17 марта уничтожил германский пароход «Эсперанс» с грузом бензина и керосина. Пополнив в Батуме запасы топлива, эсминцы 24—27 марта обошли побережье от Трапезунда до Керасунды, уничтожив на воде и на берегу 16 парусников. В бухтах Зефирос и Иол-Агзы они сожгли 10 фелюг, повредили один и разрушили другой мост, телеграфный узел и лесной склад. На следующее утро в устье реки Терме корабли потопили 5 больших парусников с грузом и обстреляли группу судов, стоявших выше по реке.

В связи с назначением 29 марта В.В.Трубецкого командиром линкора «Императрица Мария» командование дивизионом в апреле принял капитан 1 ран-

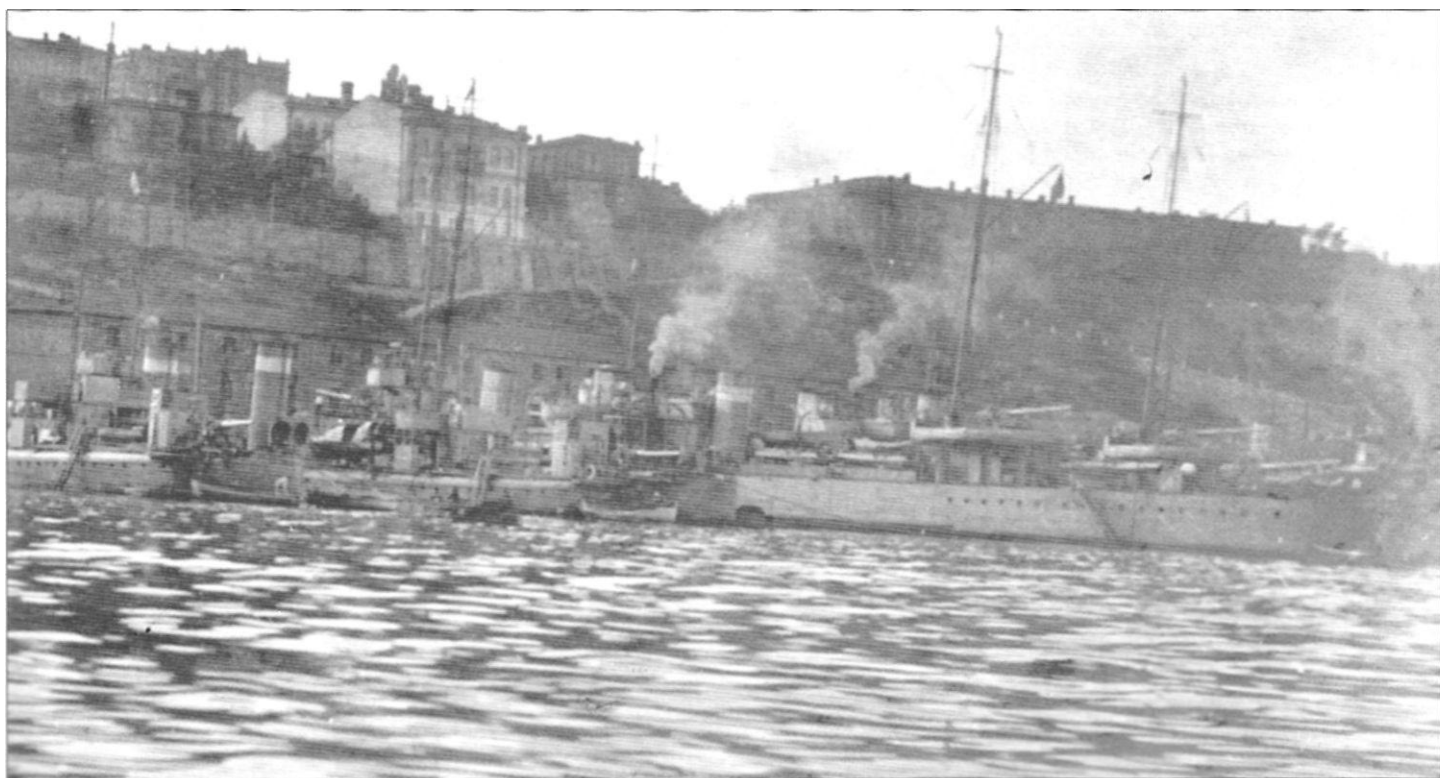


«Уголь Царьграда»



Справа: «Пронзительный» в море под адмиральским флагом, 1915 г.

Внизу: «Дерзкий» (в центре) и «Беспокойный» в Южной бухте, 1916 г.



га Н.Н.Савинский. Прощаясь с командами эсминцев, Трубецкой поблагодарил всех за отличную службу, ведь именно во главе дивизиона он стал Георгиевским кавалером и заслужил Золотое оружие. На вельботе, доставившем бывшего начальника дивизиона на «Императрицу Марию», в знак особого уважения на веслах сидели только офицеры с эсминцев.

В конце марта Минная бригада в полном составе выходила в море с маневренными группами флота для обеспечения скрытой переброски силами транспортной флотилии из Новороссийска и Мариуполя двух армейских корпусов, предназначенных для высадки на побережье Лазистана (Ризе). Эсминцы осуществляли охранение транспортов, а также своих

1-я маневренная группа во главе с линкором «Императрица Мария» в море, на переднем плане — «Гчевный» и другие эсминцы 1-го дивизиона, 1916 г.

линейных кораблей. 4 апреля произошла встреча линкора «Императрица Мария» с находившимся в море «Мидилли». Линкор с третьего залпа добился накрытия, осколками близко упавших снарядов была повреждена носовая часть крейсера, но в ходе 15-минутного боя неприятель все же сумел оторваться от преследования и уйти.

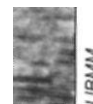
13 апреля «Беспокойный» и «Дерзкий» в составе 1-й маневренной группы пришли в Батум, обеспечив переход линкора «Пантелеймон». А уже 14 апреля «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пронзительный» потопили к западу от Трапезунда 58 парусников с грузами снабжения для турецкой армии, что стало весомой поддержкой начавшегося русского наступления, завершившегося 18 апреля взятием этого города.

После этого до середины июня, в связи с обеспечением перевозки войск, русские эсминцы в этом районе не появлялись. По неполным данным, в 54 набегах

на морские коммуникации турецкой Анатолийской армии во время Эрзерумской и Трапезундской операций эсминцы уничтожили 274 парусных судна.

26 мая, находившийся в Севастополе царь Николай II во время смотра Черноморского флота посетил все корабли 1-го дивизиона. На «Дерзком» император лично наградил Георгиевским оружием лейтенанта Н.Б.Федосеева за отличие в бою с крейсером «Мидилли» 11 июня 1915 г.

А 11 июня 1916 г. произошло другое событие — у побережья Лазистана германская крейсерская подводная лодка U-38 безуспешно атаковала двумя торпедами дредноут «Императрица Екатерина Великая». В ответ «Беспокойный», входивший в состав сил охранения дредноута, контратаковал ее, впервые используя гидроакустическую аппаратуру. Правда, из-за того, что на эсминце опоздали с включением аппаратуры, контратака оказалась безуспешной, и лодке удалось уйти. Тогда же «Дерзкий» (капитан 2 ранга





Панорама Южной бухты Севастополя из двух снимков. На с.48 на переднем плане — «Дерзкий» и «Пронзительный»; на с.49 — «Пронзительный» и захваченный им турецкий пароход, 1915—1916 гг.

Н.И.Черниловский-Сокол) в ходе поиска подводной лодки также впервые использовал (правда, тоже безрезультатно) другую новинку — буксируемую контактную противолодочную мину Сахновского.

После того, как 4 июля «Явуз» и «Мидилли» обстреляли Туапсе и Сочи, «Беспокойный» и «Счастливый» в составе 2-й маневренной группы во главе с дредноутом «Императрица Екатерина Великая» (флаг командующего флотом адмирала А.А.Эбергарда) выходили из Севастополя для поиска и перехвата неприятеля. Несмотря на то, что в этот раз в море одновременно находились две маневренные группы с дредноутами во главе, оба «немца» обошли их и беспрепятственно

достигли Босфора, а русские корабли 8 числа возвратились в Севастополь. Неудача в этой операции стоила Эбергарду должности*. Вместо него в командование флотом вступил переведенный с Балтики вице-адмирал А.В.Колчак, известный полярный исследователь и герой Порт-Артура.

Колчак начал службу на новом театре военных действий весьма активно. Получив от разведки данные о выходе «Мидилли» в Черное море, он на линкоре «Императрица Мария» в сопровождении

*В связи с этим среди офицеров незадачливый адмирал получил ироническое и обидное прозвище «Гебен-гард» (т.е. хранитель «Гебена»).

крейсера «Кагул» и эсминцев «Счастливый» (флаг начальника Минной бригады контр-адмирала М.П.Саблина), «Дерзкий» (брейд-вымпел начальника 1-го дивизиона Н.Н.Савинского), «Гневный», «Беспокойные» и «Пылкий» 22 июля в 8.30 вышел из Севастополя на перехват. Эсминцы шли строем фронта впереди по курсу линкора и в 13.30 на меридиане Синопа «Счастливому» удалось обнаружить неприятеля. Колчак сразу же приказал двум парам эсминцев атаковать крейсер, а позднее — охватывать его с двух сторон. Открывший огонь с дистанции 80 кбт «Счастливый», обнаружил, что недавно установленные на «Мидилли» новые 150-мм орудия имеют дальность огня около 95

«Пылкий» и «Дерзкий» (слева) в походе, 1915—1917 гг.

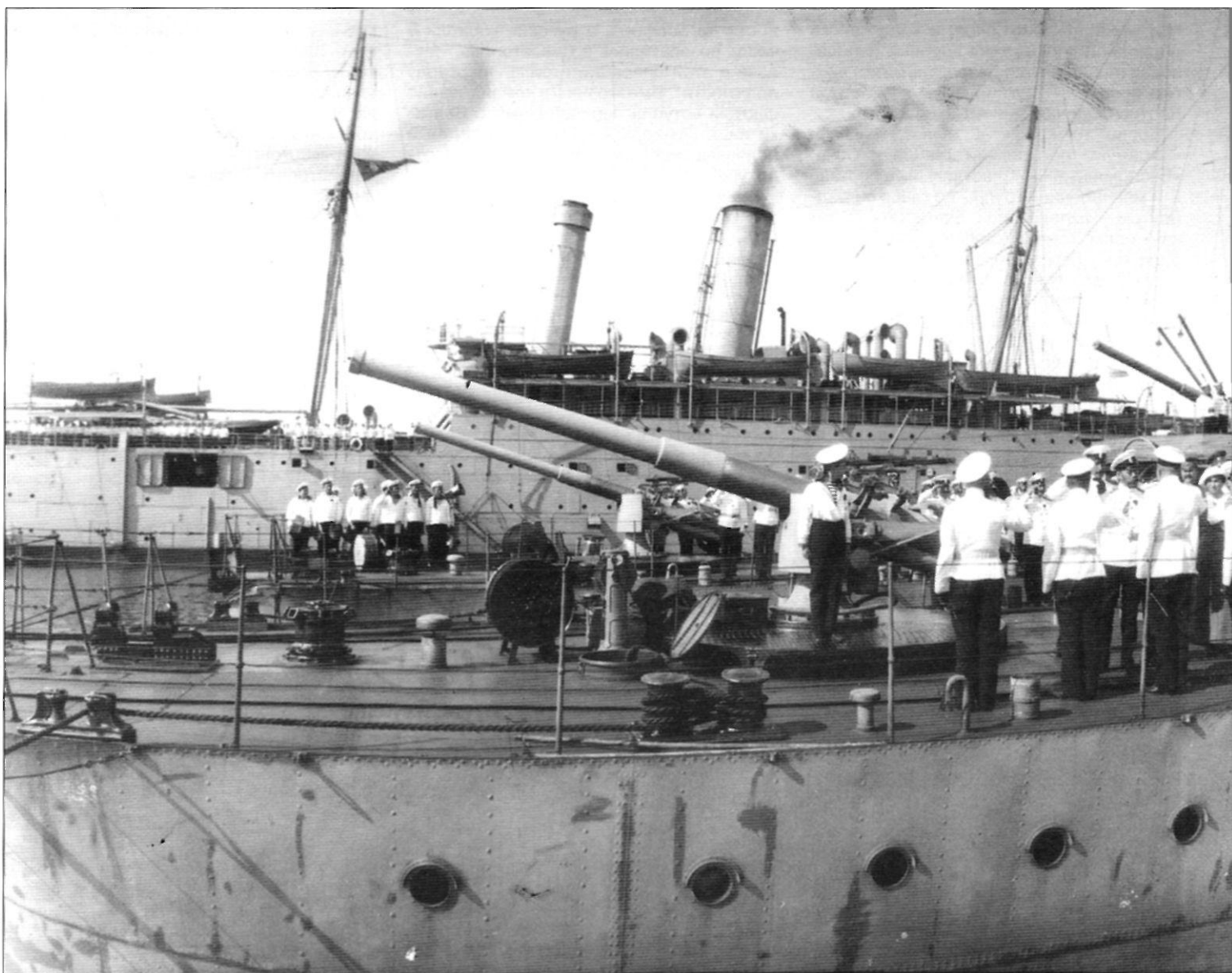




Слева: эсминцы Минной бригады в Севастополе в ожидании посещения императором, на переднем плане — «Гневный»

Внизу: Николай II со свитой обходит строй экипажа «Дерзкого». У кормового 102-мм орудия стоит цесаревич Алексей в матросской форме. На втором плане — эсминец «Беспокойный» и плавмастерская «Кронштадт», 26 мая 1916 г.

кбт, в то время как 102-мм орудия эсминцев — до 83—87 кбт. По этой причине они вышли из боя и следовали за крейсером, находясь вне досягаемости его артиллерии. За время 6-часового преследования вынужденный маневрировать под огнем и закрываться дымовыми завесами крейсер тем самым трижды позволил двигающейся прямой курсом «Марии» сблизиться на дальность выстрела 305-мм орудий. Он также несколько раз вступал в перестрелку с преследовавшими его эсминцами. Когда же «Мидилли», развывая полный ход, вновь стал уходить от



постепенно настигавшего его дредноута, А.В.Колчак, минуя начальников Минной бригады и 1-го дивизиона, приказал напрямую командирам эсминцев «прижать крейсер к побережью и в удобный момент атаковать торпедами». Однако на «Беспокойном», брошенном на пересечку курса неприятеля, от сильной вибрации на полном ходу развалилась кирпичная кладка в котле, и он потерял ход, сорвав выполнение задачи. А оставшиеся 4 эсминца, следовавшие за крейсером в ожидании темноты для атаки, потеряли его из вида из-за налетевшего шквала с дождем. Утром 23 июля «Мидилли» благополучно прошел в Босфор.

Неудача операции стала следствием просчетов и ошибок нового командующего и его штаба, не предпринявших мер по перекрытию входа в Босфор и перехвату «Мидилли» с привлечением всех сил и средств флота. Вместо этого А.В.Колчак, повторяя ошибки своего предшественника, пытался перехватить и уничтожить более быстроходный крейсер в открытом море силами всего одной маневренной группы с 5 эсминцами, почти не имея

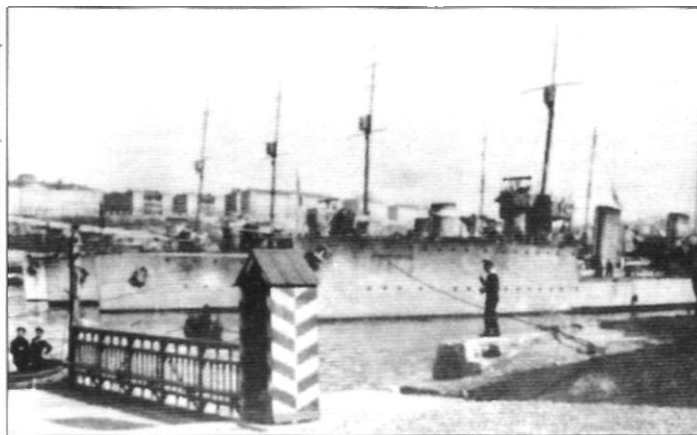


Фото из коллекции А. Гончарова

«Пронзительный» (справа) и другие корабли в Южной бухте, 1915—1917 гг.

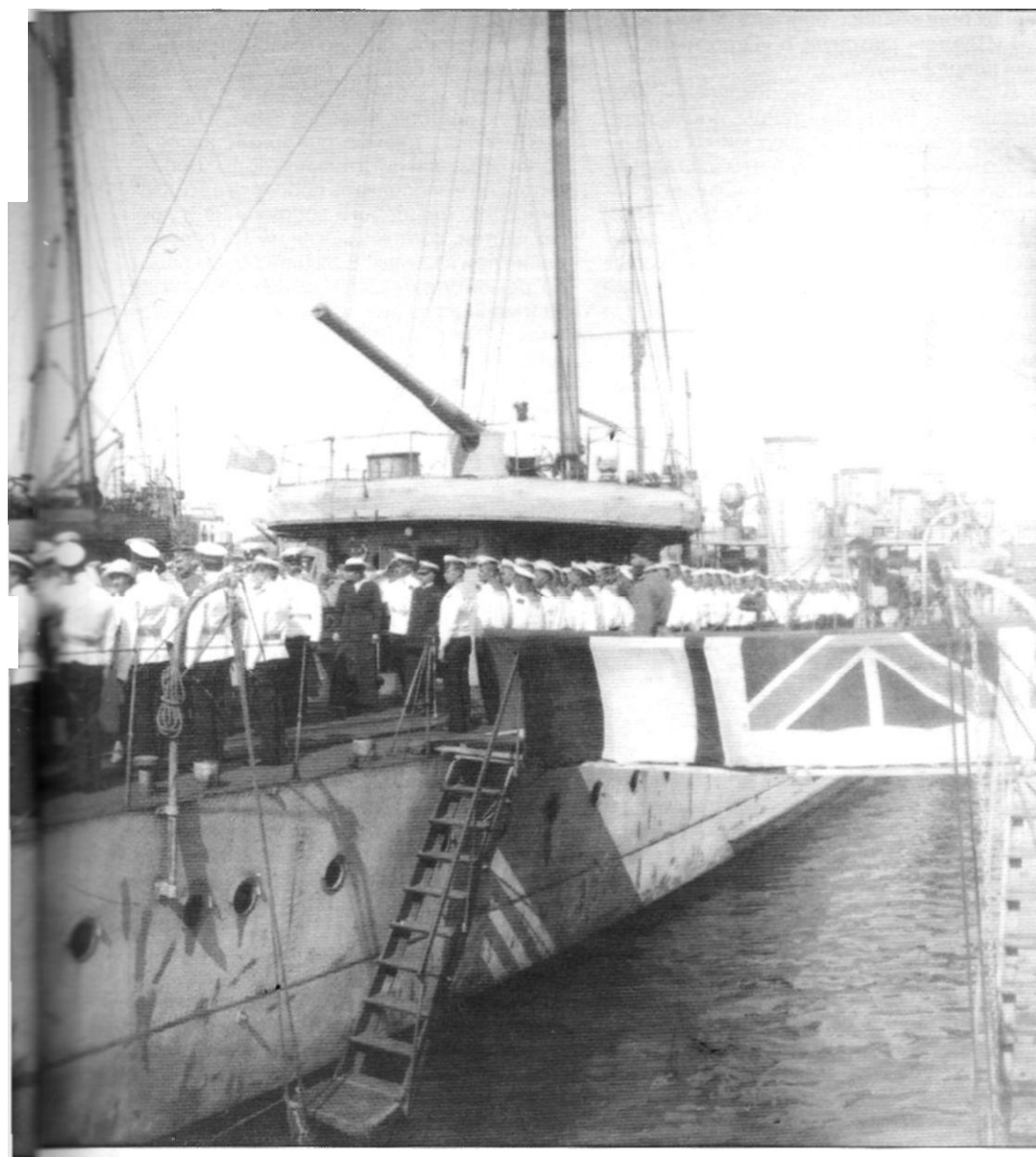
шансов на успех. На совещании флагманов по возвращении в Севастополь, отличавшийся прямолинейностью и крутым нравом начальник Минной бригады контр-адмирал М.П.Саблин, заявил, что в ходе операции он не командовал бригадой, которой распоряжался сам командующий, отдававший приказы напрямую командирам кораблей. По его мнению,

торпедная атака быстроходного и хорошо вооруженного крейсера в условиях погони даже в темное время невозможна. В итоге Саблин лишился должности, а Минную бригаду возглавил В.В.Трубецкой. Хотя и Колчак противоречил сам себе: еще в 1908 г. он придерживался аналогичного мнения, но в должности комфлота требовал от подчиненных невозможного.

В начале августа командующий решил провести масштабную минно-заградительную операцию для блокады Босфора. Для постановки заграждений назначались эсминцы 1-го дивизиона, способные принимать по 80 мин, и подводный минный заградитель «Краб» (60 специальных мин). В состав сил прикрытия вошли линкоры «Императрица Мария» (флаг командующего флотом), «Императрица Екатерина Великая» и 2-й дивизион эсминцев. Навигационное обеспечение операции возлагалось на специально высланные к проливу подводные лодки «Нерпа» и «Кит», а руководство постановкой заграждения — на начальника 1-го дивизиона капитана 1 ранга Н.Н.Савинского (брейдовым пел на «Дерзком»).

3 августа корабли вышли к Босфору и в ночь на 4-е выставили в проливе два заграждения из 320 мин. Пополнив в Севастополе запасы и приняв мины, они 5 августа снова вышли к Босфору, но в условиях мглы не смогли точно определить свое место. Начальник дивизиона, по каким-то причинам не доверяя координатам, переданным с подводной лодки «Кит», отказался от постановки и пошел на соединение с отрядом прикрытия.

За невыполнение приказа известный своим вспыльчивым характером А.В.Колчак прямо в море отстранил Н.Н.Савинского от должности, заменив его капитаном 1 ранга А.В.Немитцем. К тому же ночью 6 августа на «Гневном» вышел из строя холодильник, вследствие утечки и повышения солености воды он потерял ход и возвратился в Севастополь на буксире «Громкого». Три оставшихся корабля в ночь на 7 августа в условиях сильного ветра, дождя и зыби безо всякого гидрографического обеспечения выставили 240 мин к северу от Килиоса. Еще одну постановку дивизион выполнил в ночь с 8 на 9 августа (260 мин) к северу от мыса Галата Бурну. Всего же за пять дней скрытно от противника эсминцы выставили 820 мин. Кроме того, 11 авгу-



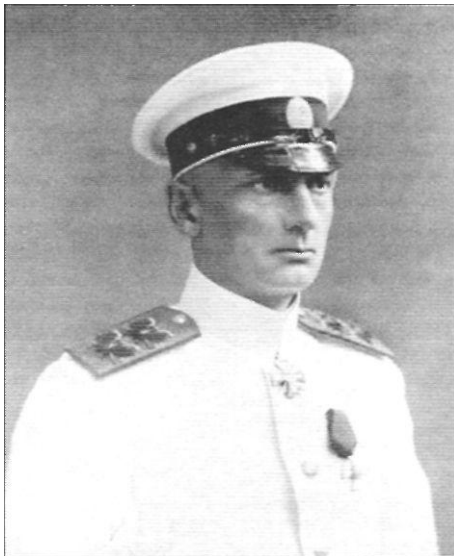
ста «Пронзительный» и «Беспокойный» выставили 156 мин к северу от Ададжиклара. Сразу же после окончания постановки основного минного заграждения у Босфора организовали блокадный дозор из сменявших друг друга двух эсминцев и взаимодействовавших с ними подводных лодок. До 19 августа там успели побывать 4 пары кораблей, после чего от блокадного дозора отказались в силу рискованности, малочисленности сил и возросшей угрозы со стороны неприятельской авиации. Другой причиной была подготовка флотом операции против Варны и предстоящее вступление в войну Румынии (27 августа) на стороне Антанты.

В то же время, постановку мин продолжали. 20—21 августа «Дерзкий» (брейд-вымпел начальника дивизиона капитана 1 ранга Немитца) и «Пронзительный» выставили 160 мин всего в одной миле к северо-западу от Хиссар Кайсаси. На следующий день они захватили у берегов Болгарии и привели в Севастополь в качестве приза пароход «Туркестан». 6—7 сентября эсминцы выставили еще 20 мин на мелководье близ Кара-Бурну для блокады Босфора с востока.*

Приняв на борт по 80 мин образца 1912 г., 8 сентября в 8.15 из Севастополя вышли «Беспокойный» (флаг начальника Минной бригады В.В.Трубецкого), «Пронзительный» (брейд-вымпел начальника дивизиона А.В.Немитца) и «Гневный». В ночь с 8 на 9 сентября они скрытно выставили минное заграждение из 240 мин у

*Уже 27—28 августа на заграждении, поставленном у Ададжиклара, подорвались и погибли парусник и буксир. 12 сентября турки потеряли на этих минах три парусника с грузами. Эффект от наличия мин оказался столь сильным, что кораблям и подводным лодкам противника, находившимся в Варне, приказали даже временно избегать захода в Босфор. В свою очередь, турецкий флот, несмотря на острую нехватку тральщиков, трального оборудования и даже угля для них, в ответ на русские постановки проводил широкомасштабные тральные работы. Только за два дня турки сумели вытралить 157 мин. При этом они понесли очередные потери: подорвался и затонул миноносец «Кютахия», а канлодка «Малатия» потеряла на mine корму.

**«Беспокойный» выходит в море
(на втором плане — эсминец типа
«Счастливей»), 1915—1917 гг.**



**Командующий Черноморским флотом
вице-адмирал А.В.Колчак**

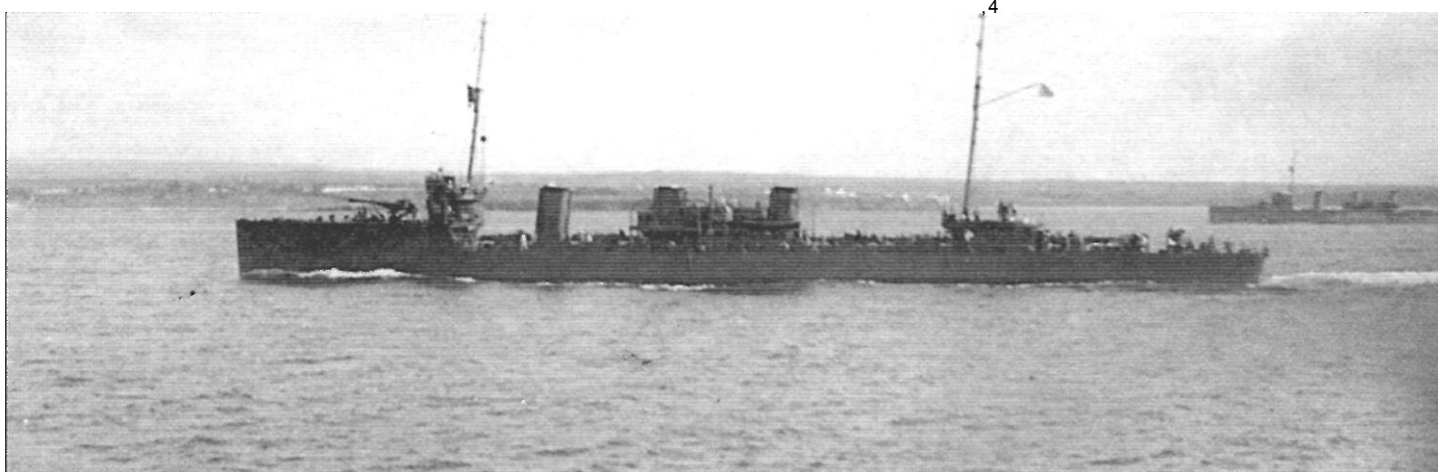
мыса Экрене к северо-востоку от Варны, где базировались германские подводные лодки. Уже 11 сентября на этих минах подорвались болгарские миноносцы «Шумни» (затонул) и «Строги» (получил повреждения).

В свою очередь, «Беспокойный», возвращаясь, близ Констанцы последовательно подорвался на двух минах румынского минного заграждения (масса взрывчатого вещества 57,5 кг), о наличии которого союзники-румыны русскому командованию не сообщили. Эсминец получил тяжелые повреждения. Первый взрыв произошел в средней части под вторым котельным отделением, которое сразу же оказалось затоплено. Но водонепроницаемые переборки позволили предотвратить дальнейшее распространение воды по кораблю. Второй взрыв произошел в районе кормового машинного отделения — в корму от носовой переборки этого отделения. От полученных повреждений затопило почти все отсеки более чем на 1/3 длины корабля. Эсминец получил

крен 11° на левый борт и значительный дифферент на корму, но сохранил плавучесть и остойчивость. После заводки пластырей, откачки воды и снятия с корабля для облегчения боезапаса, части вооружения (торпедных аппаратов и кормового орудия) его отбуксировали в Одессу, а 18 сентября — в Николаев для ремонта.

Уже в заводе с эсминца сняли лист кожуха над средним котельным отделением, откуда извлекли тела погибших там двух матросов. 21 сентября эсминец поставили в плавдок для ремонта корпуса и наружной обшивки. Приказом председателя наблюдающей Комиссии от 25 сентября наблюдение за ремонтом эсминца по кораблестроительной части поручили капитану А.В.Романову, по механической части — лейтенанту А.И.Жуковскому. Осмотр наблюдающими инженерами повреждений в котельном отделении показал, что котлы №2 и №3 приведены в полную негодность, и их необходимо заменить новыми в полном сборе, используя существующую арматуру. Нуждалась в ремонте левая турбина, турбогенератор №2 и вентилятор машинного отделения. Капитальный ремонт требовался котлам №№ 1, 4 и 5, так как они оказались сильно изношенными и даже имели свищи. Также требовалось перебрать и отремонтировать 4 котельных вентилятора, 4 насоса Вира, 4 нефтяных наоса, трюмно-пожарный насос и подогреватели питательной воды. Дополнительно выполнялась проверка артиллерийского, торпедного вооружения и других частей, которые могли иметь повреждения при взрывах. Большой объем работ по ремонту задержал эсминец в заводе на 9 месяцев, а стоимость ремонта составила 1,16 млн. рублей.

Но три других эсминца 1-го дивизиона продолжали активно действовать на вражеских коммуникациях. Так, «Гневный» отбуксировал к Варне подводный минный заградитель «Краб» (таким образом экономился ресурс двигателей), где тот 15 сентября выставил дополнительное минное заграждение из 30 мин.



**Корабли Минной бригады на пути
к Босфору, слева — «Гчевный»,
1915—1916 гг.**

20 сентября два эсминца 1-го дивизиона и дредноут «Императрица Екатерина Великая» обеспечивали переброску на 9 транспортах в Констанцу войск для румынского фронта. А 21 числа корабли обстреляли Эрегли, потопив там три парохода и несколько парусников.

6 октября, после стабилизации обстановки на Кавказском фронте, командование флотом возобновило посылку блокадных эсминцев к неприятельским берегам: «Пронзительный», «Поспешный» и «Счастливый» потопили в Синопе и Самсуне 58 парусников и уничтожили ряд портовых сооружений.

29 октября «Счастливый», «Пронзительный» и «Дерзкий» выходили к Констанце с задачей уничтожения оставленных там при занятии города немцами больших запасов нефти и бензина, но из-за сильную шторма вернулись в Севастополь. 2 ноября вторую попытку выполнить эту задачу предпринял крейсер «Память Меркурия» в охранении «Счастливого», «Дерзкого» и «Поспешного», но стрельба с большой дистанции при противодействии береговых батарей и подводной лодки результата не дала (большинство нефтебаков крейсеру удалось уничтожить только с третьей попытки, в ночь на 4 ноября).

29 ноября — 2 декабря «Дерзкий» и «Пылкий» выставили 120 мин в 15 милях к западу от входа в Босфор. Трое суток спу-

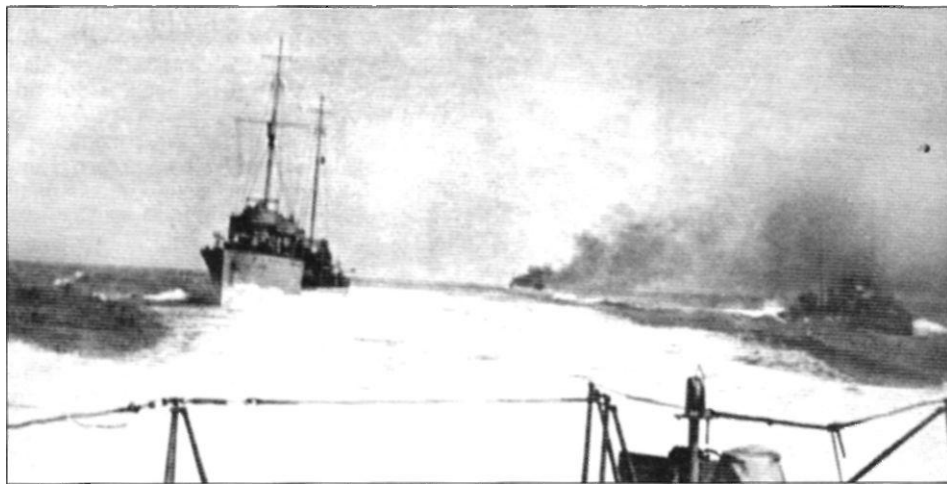


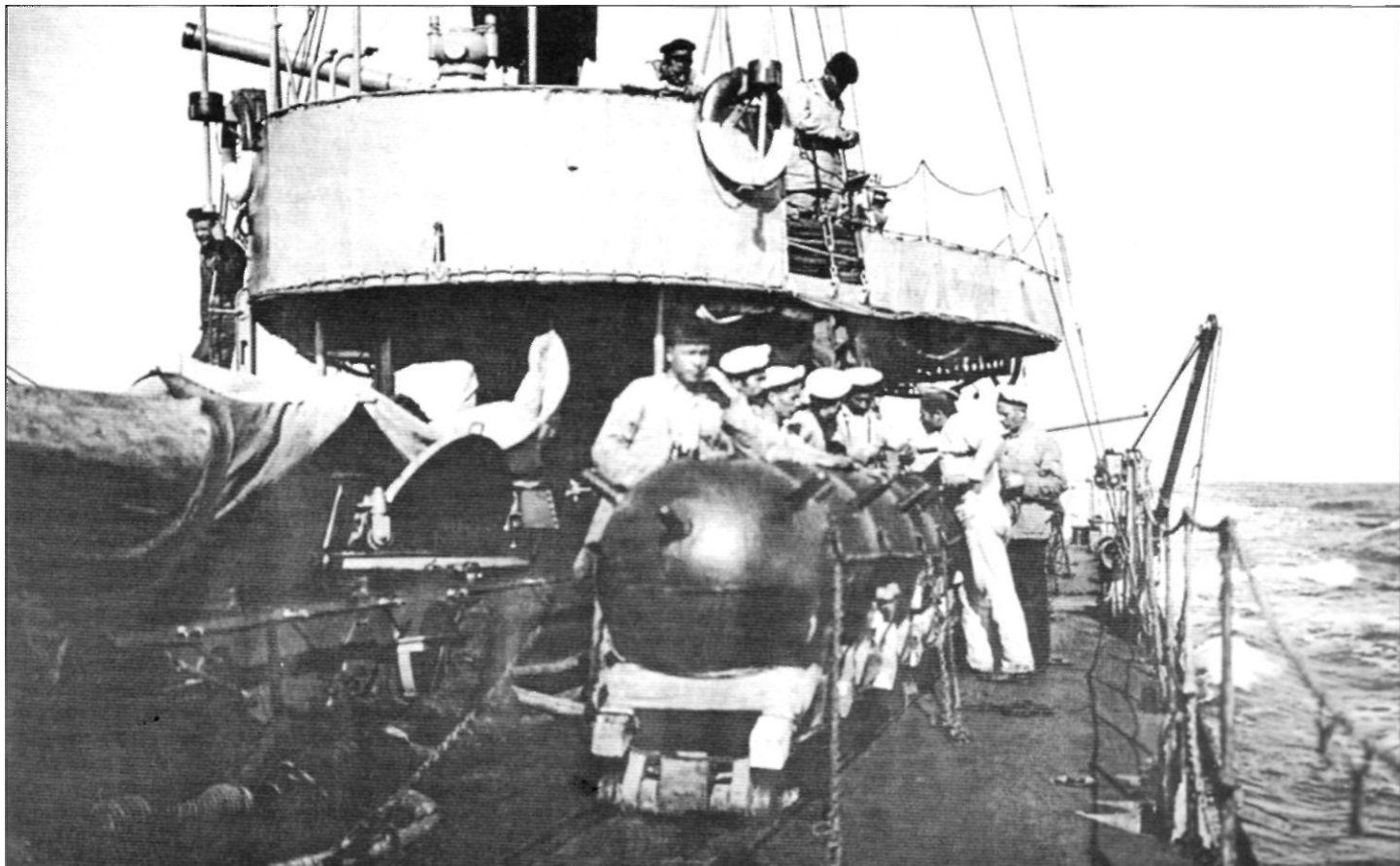
Фото из коллекции В. Заблочного

стя они поставили еще 119 мин на восточном фланге этого заграждения, блокировав тем самым пролив и район к востоку от мыса Кара-Бурну Румелийский. На этом заграждении уже 7 декабря погибла со всем экипажем германская подводная лодка UB-46, в связи с чем немецкие субмарины до мая 1917 г. не рисковали выходить в Черное море.

Результаты же блокадной деятельности флота, главную роль в которой играли эсминцы, были таковы, что к концу 1916 г. в распоряжении турецкого командования на Черном море осталось всего два (!) угольных транспорта. По-прежнему активно использовались мины заграждения, от которых неприятель нес основные потери в кораблях и судах.

«Дерзкий» вместе с угольными миноносцами «Жаркий» и «Живой» 17—18 декабря поставил в Босфоре дополнительное заграждение. При этом «Дерзкий» служил в качестве навигационного лидера, ориентира в районе постановки и плавучей минной базы для более старых миноносцев, имея на борту 72 мины образца 1912 г. А «Пронзительный», тральщик Т-234 и минный заградитель «Ксения» поставили 25 декабря еще 220 мин близ Варны. В общей сложности русские эсминцы и заградители с 8 сентября по 25 декабря выставили здесь 1150 (!) мин, полно-

**Подготовка мин на палубе одного
из черноморских эсминцев**



от Царьграда

стью заблокировав Варну на много месяцев. Активность русского флота не снизилась и в первые месяцы 1917 г., парализовав судоходство у турецких и болгарских берегов.

С 5 по 9 января линейные корабли в сопровождении трех эсминцев 1-го дивизиона прошли вдоль берегов западной Анатолии, уничтожив по пути 39 турецких парусников. 28—31 января «Дерзкий» в паре с «Поспешным» действовали на ком-

муникациях между Орду и Синопом, потопив 13 парусников с грузами. Пополнив в Батуме запасы топлива, эсминцы возвратились в тот же район, потопив там 31 января еще один парусник и моторную шхуну.

28 февраля командующий флотом вице-адмирал Колчак на «Пронзительном» вышел в Батум для встречи с главнокомандующим Кавказской армией Великим князем Николаем Николаевичем. На переходе А.В.Колчак получил радиogramму о политических беспорядках в Петрограде, завершившихся отречением Николая II от престола. В марте, вслед за этим, с кораблей флота удалили все символы царской власти — портреты царя и царицы, кормовые украшения в виде двуглавых

«Беспокойный» после подрыва на mine 9 сентября 1916 г. Корабль был облегчен (сняты якоря с якорными цепями, катера и часть вооружения), а затем буксировался кормой вперед

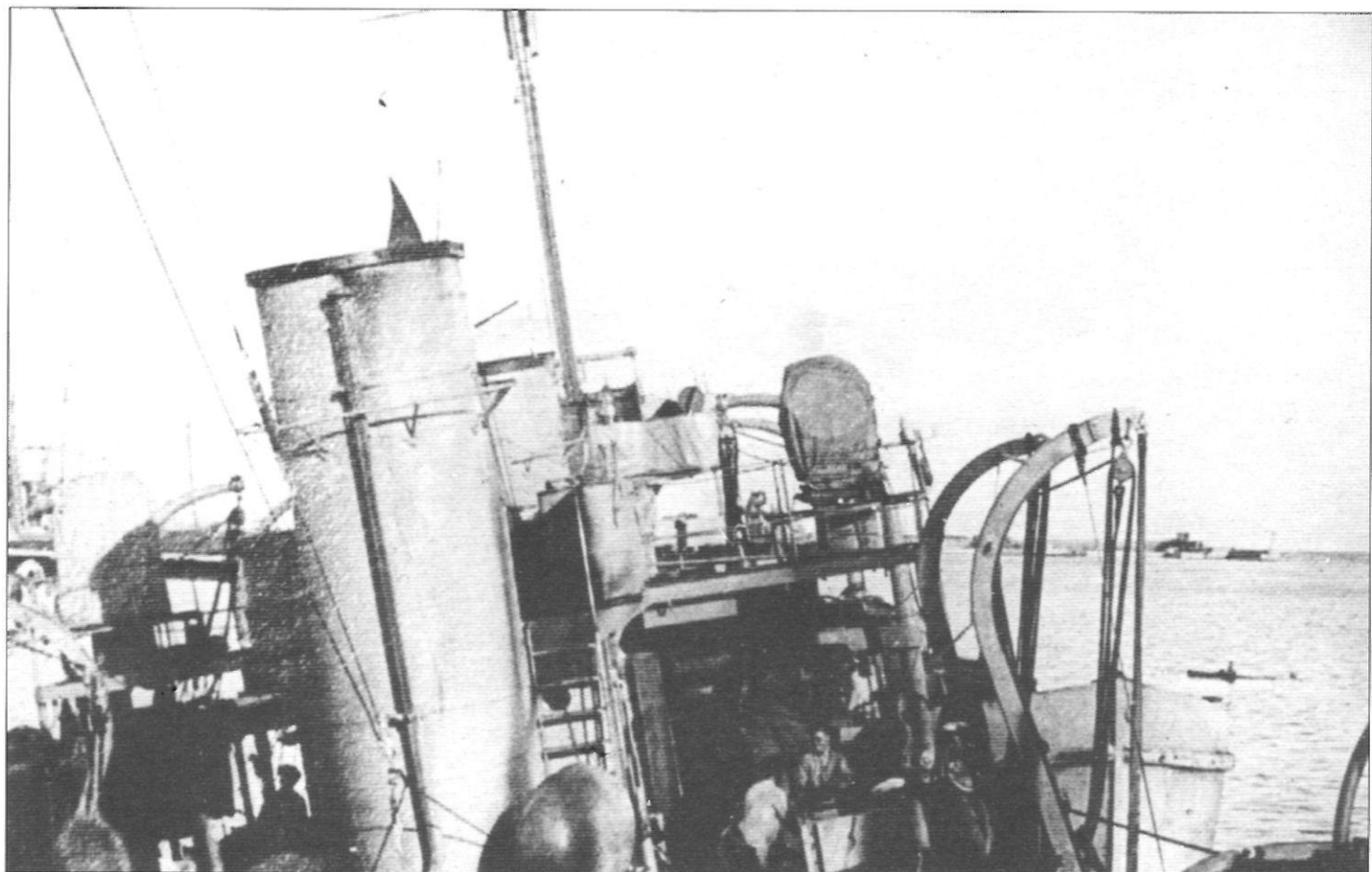
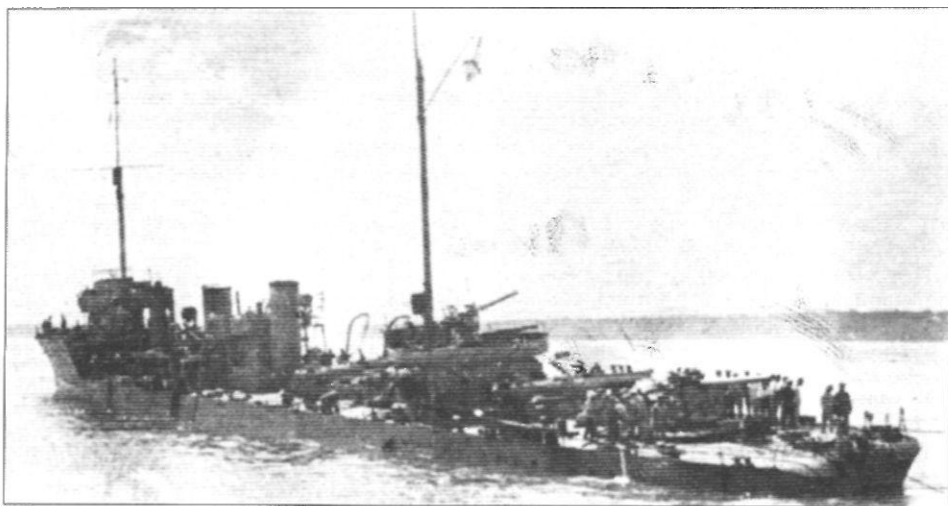


Фото из коллекции А. Заикина и В. Заблоцкого

орлов, рекомендовали сменить и пуговицы с орлами на мундирах офицеров.

Но война продолжалась, и русский флот по-прежнему господствовал в Черном море. 12 марта «Гневный» в районе Босфора потопил артогнем большой парусник. В том же месяце русские миноносцы потопили и повредили в Гиресуне и Тиреболу большое число парусных шхун.

С 15 мая 1917 г. приказом командующего ЧФ вводилась новая маркировка дымовых труб кораблей. Первый дивизион отныне получал красные марки: «Пронзительный» — одну на первой трубе, «Беспокойный» — одну на второй, «Гневный» — одну на третьей; флагманский «Дерзкий» марок не имел. Кроме того, в состав 1-го дивизиона с мая по октябрь зачислили три новых эсминца типа «Ушаковский», которые имели следующие марки: «Фидониси» — по одной на первой и второй, «Керчь» — на второй и третьей трубах, и «Гаджибей» — по одной красной марке на всех трех трубах.*

В мае флот усилил минные заграждения в Босфоре путем минирования фарватера в глубине пролива с корабельных барказов в темное время суток. С этой целью 24 мая в данный район выходили в составе группы кораблей «Гневный» и «Пронзительный». Всего было скрытно выставлено 120 мин, после чего корабли еще до наступления рассвета отошли в море. В следующую ночь постановку продолжили, барказы успели выставить еще

66 мин, после чего на одном из них произошел преждевременный подрыв мины, вызвавший потери среди личного состава. Операцию пришлось прекратить.

Тем временем 23 июня в Черное море вышел «Мидилли», выставив в устье Дуная 80 мин, затем он обстрелял радиостанцию и батарею на острове Фидониси (Змеиный), высадив десант и захватил пленный. В это же время корабли Черноморского флота направлялись к Босфору для очередной минно-заградительной операции. В их число входили и корабли 1-го дивизиона — «Дерзкий» (в отряде заградителей) и «Гневный» (в составе охранения 2-й маневренной группы). 26 июня, после успешной постановки в Босфоре 880 мин русские корабли направились в Севастополь. В 12.10 с линкора «Свободная Россия» обнаружили дым; посланный туда «Гневный» в 13 часов опознал «Мидилли» и вступил с ним в перестрелку, постепенно отходя в направлении маневренной группы, стараясь навести противника на линкор, что ему и удалось.

Увеличив скорость до максимальной и убедившись, что расстояние до противника не уменьшается, командир русского дредноута в 14.13 открыл огонь из носовой башни с дистанции 122 кбт. Снаряды легли недолетом. В свою очередь, «Мидилли» в 14.35 открыл огонь по преследовавшему его «Гневному», заставив его отвернуть. В 16.34 высланный из Босфора навстречу крейсеру турецкий миноносец «Басра» занял место в голове крейсера, стеснив его маневр.

Воспользовавшись этим, «Гневный» вновь приблизился к противнику на дистанцию 65 кбт и снова открыл огонь, не

Группа матросов на палубе «Пронзительного»; далее стоят «Беспокойный», «Дерзкий», «Гневный» и эсминцы 2-го дивизиона Минной бригады ЧФ. Севастополь, 1915—1917 гг.

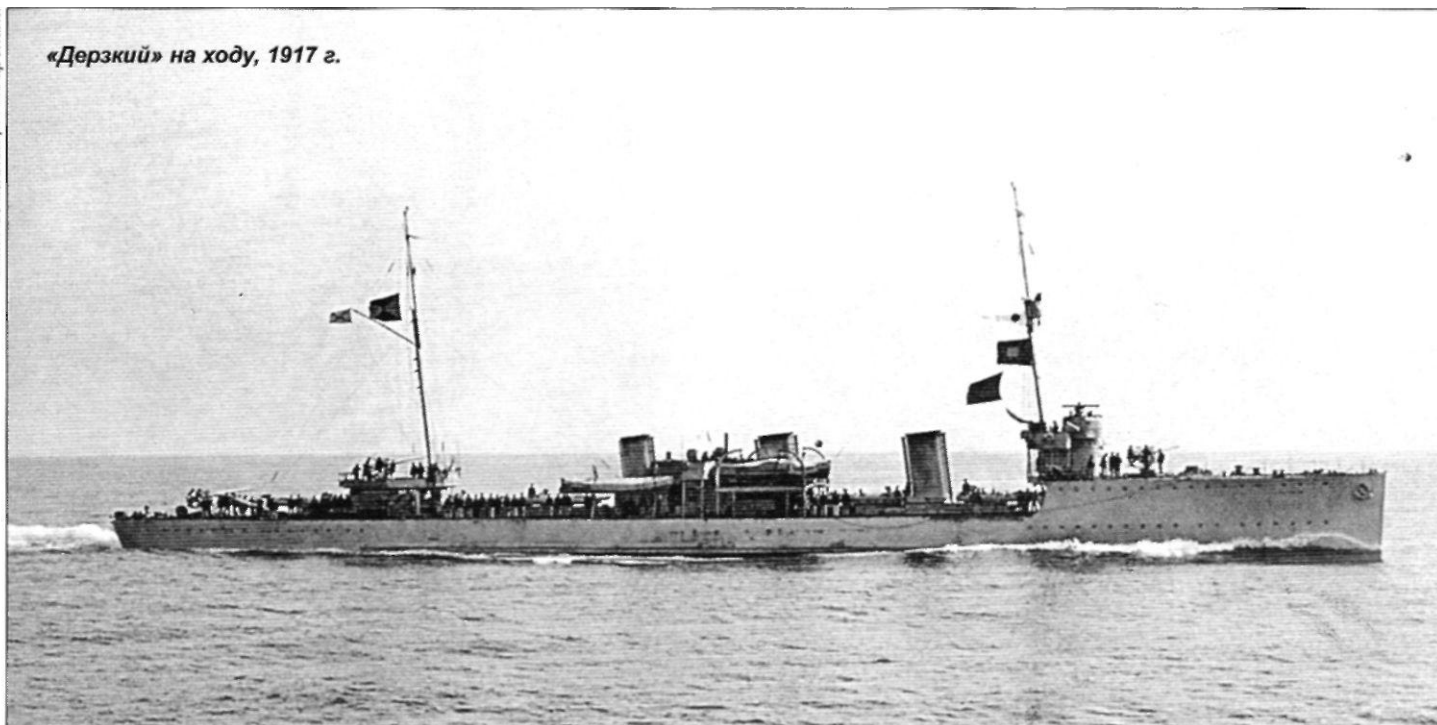
добившись, правда, попаданий. «Мидилли» ответил и поставил дымовую завесу. Только в 17.00, когда крейсер уже вошел в Босфор, «Гневный», командир которого до последнего надеялся атаковать неприятеля торпедами, прекратил преследование.

В июле активность кораблей дивизиона по-прежнему оставалась высокой. 3 июля «Дерзкий», «Гневный» и «Фидониси» выходили для усиления минного заграждения в Босфоре, имея на буксире 4 катера. Однако из-за шторма выполнение задачи сорвалось, и отряд возвратился назад. А 31 июля «Дерзкий» выходил к Анатолийскому побережью с задачей захвата парусной шхуны и высадки с ее помощью в районе Синопа группы разведчиков. Из-за противодействия противника, обнаружившего миноносец и обстрелявшего его десантную партию при попытке захватить стоявшую на якоре шхуну, это не удалось. Потери экипажа составили два человека убитыми и два ранеными.

После небольшого перерыва 27 августа — 15 сентября эсминцы снова появились на коммуникациях у берегов Анатолии. Из состава 1-го дивизиона туда ходили «Дерзкий» и «Фидониси» (13—15 сентября), которые также осуществляли разведку побережья в рамках подготовки к планировавшейся в Синопе высадке десанта.

*Еще один корабль этого проекта, «Калиакрия», входил в состав 2-го дивизиона и имел на всех дымовых трубах по одной марке синего цвета в верхней части. Поэтому встречающееся в литературе выражение «Ушаковский дивизион» неверно.

«Дерзкий» на ходу, 1917 г.



30 сентября — 20 октября эсминцы продолжили операции у турецкого побережья, потопив 23 парусника и, по неподтвержденным данным, один пароход. «Гневный» выходил в паре с «Поспешным» (10—13 октября), а «Дерзкий» с «Быстрым» (17—20 октября).

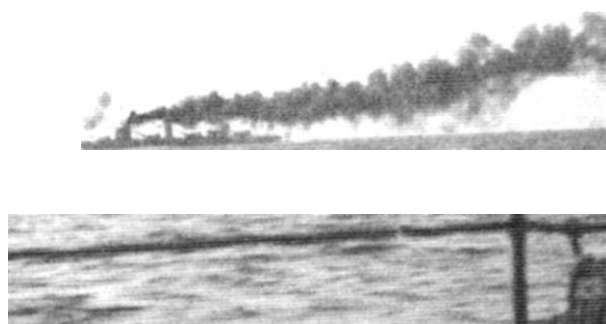
Последний в ходе войны шанс перехватить крейсер «Мидилли», вышедший в Черное море, появился 1 ноября, о чем сразу же стало известно по-прежнему четко работавшей русской разведке, читавшей неприятельские радиogramмы. Командующий флотом контр-адмирал А.В.Немитц (флаг на эсминце «Дерзкий») срочно выслал в море три маневренные группы для перехвата противника, намереваясь по

всем правилам перекрыть вход в пролив и уничтожить противника. Но операция оказалась сорванной командой линкора «Свободная Россия», самовольно оставившей позицию и возвратившей свой корабль в Севастополь. Попытка командующего флотом привлечь к ответственности виновных в провале операции вызвала резкий протест матросов. На кораблях постоянно шли митинги и собрания, матросы отказывались выполнять приказы — начался развал Черноморского флота, не представлявшего более организованной силы.

Подводя итоги боевой деятельности эсминцев типа «Дерзкий», можно отметить следующее. За время войны «Пронзительный» совместно с другими кораблями

уничтожил до 165 турецких парусников, 16 транспортов и других судов, а также захватил и привел в Севастополь один турецкий пароход/На счету «Дерзкого» — потопление 114 парусников, 11 транспортов и судов и еще один захваченный в качестве приза пароход. Предположительно на выставленных им вместе с «Пылким» минах подорвалась и затонула подводная лодка UB-46. «Гневный» за время войны уничтожил совместно с другими кораблями 55 парусников, 10 транспортов и судов, а «Беспокойный» — до 76 парусников и 8 транспортов. Кроме того, на счету эсминцев три боевых корабля — 2 канонерские лодки и подводная лодка (UC-13), уничтоженные ими совместно.

Линкор «Свободная Россия» в ходе боя с «Мидилли», 26 июня 1917 г.



В годы гражданской войны

Октябрьский переворот в Петрограде, приведший к власти большевиков и левых эсеров, заключение в конце декабря перемирия, прекращение боевых действий на Черном море, и, наконец, Брестский мир — все это сказалось и на судьбе Черноморского флота, вынужденного отσταиваться в собственных базах. Теперь его корабли если и использовались, то с иными целями.

Так, 12 ноября 1917 г. «Дерзкий» с другими кораблями выходил из Севастополя на Дон для оказания помощи отрядам моряков, терпевшим в районе Ростова поражение в боях с казаками атамана А.М.Каледина. Правда, решение о посылке кораблей запоздало, в боевых действиях они не участвовали и в начале декабря возвратились в Севастополь. В результате последовавшей вслед за поражением на Дону агитации большевиков, эсеров и анархистов резко обострились отношения матросов и офицеров. Несмотря на то, что последние вместе с матросами на равных переносили тяготы и лишения корабельной службы и рисковали своей жизнью в боевых походах, 15—20 декабря в Севастополе матросы устроили кровавый погром. Точное число погибших в эти дни морских офицеров не известно. Понесла потери и Минная бригада — на некоторых кораблях без суда и следствия расстреляли почти весь офицерский состав. Из экипажа эсминца «Пронзительный» были убиты 4 офицера, включая командира корабля историка русского флота, Георгиевского кавалера капитана 2 ранга Н.Д.Каллистова. На «Дерзком» был убит командир корабля участник Русско-японской войны и Георгиевский

кавалер капитан 2 ранга Н.С.Салов и вахтенный офицер лейтенант Г.А.Тевяшев. Однако не все экипажи поддерживали эти самосуды — так, матросы эсминца «Беспокойный» освободили и скрывали от расстрела четырех арестованных офицеров своего корабля, в т.ч. командира капитана 2 ранга Я.В.Шрамченко.

Когда в начале января румынские войска перешли в наступление, угрожая захватом Бессарабии, в порт Килия направили эсминец «Дерзкий». Позднее, в начале марта 1918 г. он поддерживал огнем действия Сухумского отряда Красной гвардии в боях против наступавших грузинских военных формирований князя Эмухвари.

«Пронзительный» с десантом моряков на борту 4 января 1918 г. выходил в Феодосию, где «содействовал установлению Советской власти». Это стало частью масштабного участия кораблей Черноморского флота в захвате крымских портов, в которых закрепились войска «крымского правительства». По воспоминаниям очевидцев, происходившие бои отличались кровопролитием и крайней жестокостью матросов по отношению к захваченным в плен офицерам и представителям буржуазии. Жители причерноморских городов Крыма и Кавказа с ужасом наблюдали, как в порты заходили военные корабли для установления Советской власти, что обычно выливалось в массовые расстрелы офицеров и богатых людей, грабежи и мародерство.

В конце января 1918 г., в связи с объявленной демобилизацией флота как «существовавшего по царским законам», корабли лишились опытного личного состава и стали комплектоваться на добровольной основе. К тому же из-за общей политиче-

ской нестабильности на Юге переукомплектование затягивалось и осложнялось массовыми убийствами в Севастополе офицеров флота 22—25 апреля 1918 г. В то же время, германские войска, пройдя всю Украину, приближались к Севастополю. Независимо от них, туда же двигались части дивизии украинского полковника П.Ф.Болбочана, стремившиеся занять город до прихода немцев и поставить тех перед свершившимся фактом.

Попытки вновь избранного матросами (!) командующего русским Черноморским флотом контр-адмирала М.П.Саблина спасти корабли от захвата немцами путем поднятия украинских флагов оказались безуспешными. 29 апреля на большинстве кораблей все же подняли украинские флаги, о чем М.П.Саблин поспешил сообщить по радио германскому командованию с просьбой приостановить наступление на Севастополь. Но все это желаемых результатов не дало. Во-первых, немцы не признавали права Украины на Крым и Черноморский флот, потребовав удаления из Крыма всех украинских частей, наступавших, как уже говорилось, на Севастополь. А во-вторых, на следующий день, 30 апреля в Киеве при прямом содействии немецкой стороны будет совершен переворот, сместивший правительство Центральной Рады и приведший к власти гетмана, в прошлом известного и популярного генерала русской службы П.П.Скоропадского. Но всего этого в Севастополе тогда еще никто не мог знать, и Саблин направил в Симферополь

Корабли Минной бригады в Южной бухте, второй слева — «Пронзительный», весна 1918 г.

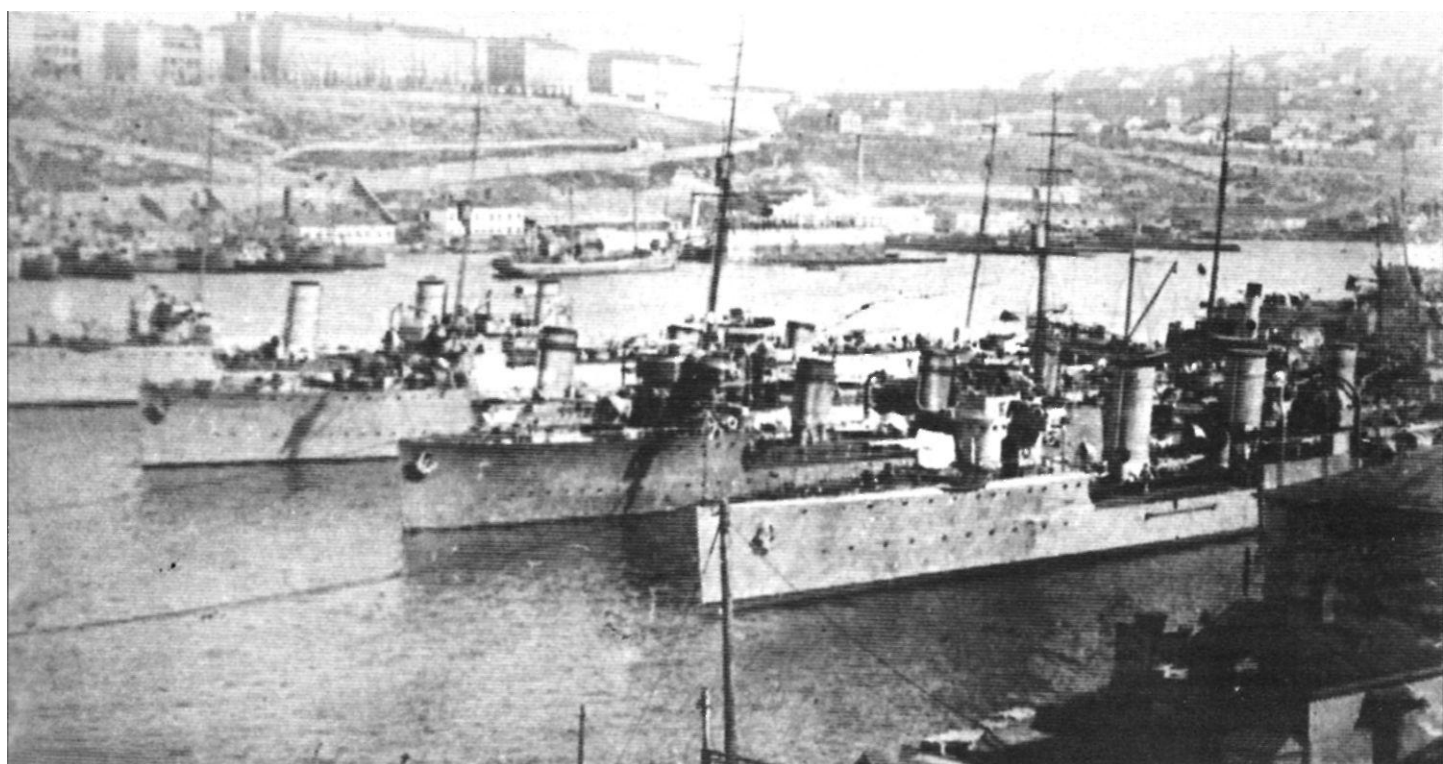


Фото из коллекции В.Заблочного

своих парламентаров: контр-адмирала В.Е.Клочковского, капитана 1 ранга Н.И.Черниловского-Сокола и дипломатического советника Тухолку.

Тем временем в Минной бригаде происходили следующие события. Часть миноносцев подняла украинский флаг, большинство же предпочитало ждать до утра. Только «Пронзительный» (командир лейтенант Б.С.Бессмертный) отказался спустить красный флаг и готовился к выходу в Новороссийск. Командующий флотом рекомендовал командиру миноносца сделать это не позднее 23.30, без права возвращения на рейд. В то же время единства среди личного состава по вопросу о том, оставаться ли кораблям в Севастополе или же идти в Новороссийск, не было. Команды дредноутов «Воля» и «Свободная Россия» попытались воспрепятствовать уходу в Новороссийск других кораблей, предупредив последние о том, что «каждый корабль, который попытается выйти из Южной бухты, будет расстрелян из 12-дюймовых орудий». Угроза не достигла цели. Более того, команды эсминцев пригрозили в ответ на стрельбу линкоров атаковать их торпедами (!). Трудно себе представить, чем все это могло закончиться, но до крайностей дело, к счастью, не дошло. В 23.30 начали сниматься с якорей и выходить в море: «Калиакрия», «Керчь», «Гаджибей», «Беспокойный», «Пронзительный», «Пылкий», «Поспешный», «Лейтенант Шестаков», «Капитан-лейтенант Баранов», «Жаркий», «Живой», «Стремительный» и «Сметливый». В своем большинстве это были корабли, экипажи которых являлись сторонниками большевиков и имели все основания опасаться ответственности за недавние массовые бесчинства и убийства офицеров в Севастополе и ряде приморских городов.

Получив информацию об отказе германского командования приостановить наступление на Севастополь М.П.Саблину также ничего не оставалось, как, формально выполняя указание из Москвы, пойти на перебазирование лучших кораблей флота, которые удалось укомплек-

товать экипажами, в Новороссийск. Ранее туда ушли также более 30 транспортов.

Вечером следующего дня главные силы флота, дредноуты «Свободная Россия» и «Воля» (под флагом командующего, контр-адмирала М.П.Саблина) в сопровождении «Дерзкого» (брейд-вымпел начальника Минной бригады капитана 1 ранга В.И.Лебедева) уже подогнем установленной на Северной стороне немецкой полевой артиллерии вышли из бухты и на следующий день прибыли в Новороссийск.

Выходивший вместе с ними «Гневный» (командир-лейтенант Д.Б.Крейчман) по одной версии получил повреждения от огня немецких батарей, по другой (что вероятнее всего) неопытная машинная команда неверно выполнила приказ с мостика в части направления движения корабля, но так или иначе, он в море не пошел, а выбросился на берег у Ушаковой балки, достаточно далеко от того места на входе в Северную бухту, которое обстреливала германская артиллерия. Экипаж, покидая корабль, открыл кингстоны и подорвал машины.

Полуторамесячное пребывание флота в непригодном для этого порту в обстановке неуверенности, падения дисциплины и начавшегося массового дезертирства, да еще на фоне ультимативных требований Германии возвратить корабли в Севастополь, привело в итоге к полной потере боеспособности кораблей. Не вдаваясь в подробности политических событий вокруг затопления кораблей, отметим лишь, что в ответ на германский ультиматум о возвращении кораблей Советское правительство официально направило исполнявшему обязанности командующего в Новороссийске командиру флагманского линкора «Воля» бывшему капитану 1 ранга А.И.Тихменеву (М.П.Саблин к тому времени убыл в Москву) радиogramму с указанием о переходе в занятый немцами Севастополь. Правда, наряду с этим, из Москвы на имя Тихменева была направлена также шифрованная радиogramма с требованием о затоплении кораблей и невыполнении предыдущего приказа.

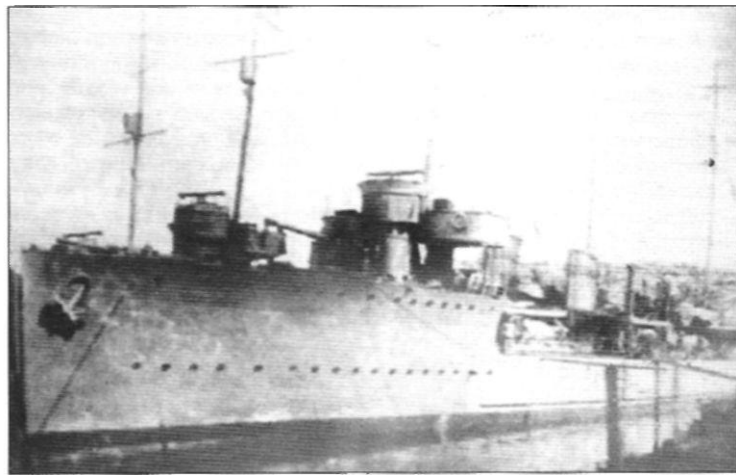
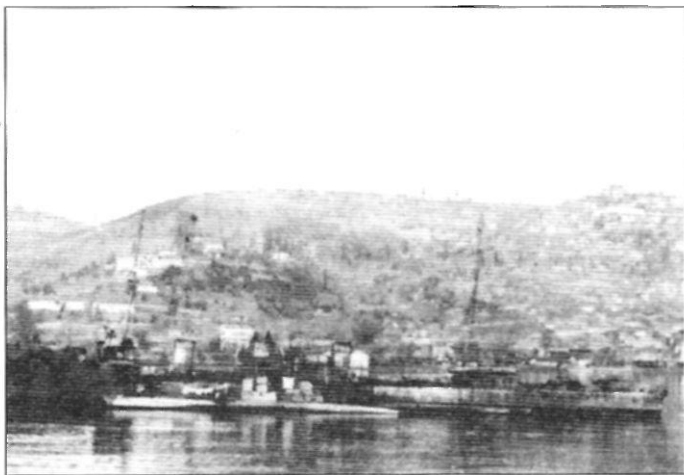
Но Тихменев, вероятно, и не собирался разделить судьбу своего коллеги с Балтики капитана 1 ранга А.М.Щастного, расстрелянного большевиками именно за то, что тот осуществил знаменитый Ледяной поход из Гельсингфорса в Кронштадт (много лет спустя этот поход назовут Ледовым, а официальная советская историография несправедливо припишет руководство им безликому и коллективному Центробалту). Тем самым Щастный спас для страны корабли Балтийского флота, заслужив авторитет и популярность среди матросов. А это каким-то невероятным образом совершенно не отвечало целям большевистских вождей, в первую очередь, Л.Д.Троцкого. Тихменев, поставленный все теми же большевистскими вождями фактически в безвыходное положение, не горел желанием разделить судьбу Щастного. Вероятно, поэтому он после неоднократных митингов и делегатских собраний команд приказал все же идти в Севастополь.

Утром 16 июня 1918 г. Новороссийск покинули линейный корабль «Воля», эсминцы «Пылкий», «Поспешный», «Дерзкий», «Беспокойный», миноносец «Живой» с «Жарким» на буксире, яхта «Креста», а также румынский вспомогательный крейсер «Социальная революция» (бывший «Император Траян»). Оставшиеся в Цемесской бухте корабли 18 июня рано утром были затоплены своими экипажами или торпедами эскадренного миноносца «Керчь» («Пронзительный» при затоплении опрокинулся). А появившиеся 19 июня у Севастополя корабли Тихменева были встречены на внешнем рейде крейсерами «Явуз» и «Гамидие». Под прицелом их орудий (!) они спустили флаги и стали на якоря в Стрелецкой бухте, где их разоружили, а команды списали на берег. До октября 1918 г. корабли простояли в Южной бухте. Продолжавший оставаться на мели «Гневный» в числе других кораблей немцы 12 октября 1918 г. зачислили в состав своего флота под номером R03.

После капитуляции Германии и Турции в ноябре 1918 г. на смену немцам в Севастополь пришли англичане и францу-

Выбросившийся на берег эсминец «Гневный», Севастополь, 1 мая 1918 г.





зы. Бывшие союзники стали делить бывшие русские корабли, словно свою военную добычу. Несмотря на то, что на кораблях Черноморского флота с приходом на Севастопольский рейд первого же британского корабля русскими офицерами были подняты Андреевские флаги, англичане потребовали их спустить. 15 декабря 1918 г. они увели в турецкий порт Измид линкор «Воля» и эсминец «Дерзкий». Позже «Дерзкий» перевели для ремонта на Мальту.

А «Беспокойный» использовали на Черном море французы (под обозначением R1). Белым его вернули только 14 августа 1919 г., под впечатлением успешного наступления генерала Деникина.

В 1919 г. Мариинская партия сняла с мели «Гневный», предварительно его разоружив. Эсминец уже не представлял собой боевой ценности, оставаясь в Севастополе с неисправными механизмами и при союзниках, и при красных, недолго занимавших Крым в том же году.

В конце декабря 1919 г. «Беспокойный» вместе с «Поспешным» послан был белым командованием для крейсерства у берегов Кавказа.

Ремонт «Дерзкого» на Мальте завершился 24 декабря 1919 г., но передача его белым задерживалась из-за отсутствия экипажа. 20 января 1920 г. на буксире английского крейсера «Даблин» корабль прибыл в Измид, где его встретил «Поспешный» (капитан 2 ранга Н.Р.Гутан), экипаж которого 1 марта перешел на «Дерзкий». На него установили также некоторые механизмы с лишнего хода и разоруженного «Поспешного», и 22 марта корабль вернулся в Севастополь. Пополнив 26 числа в Ялте запасы нефти, он вышел в Новороссийск.

Стоявший на якоре в Геленджике «Беспокойный» 13 марта подвергся обстрелу с берега полевой артиллерией красных, якобы даже добившейся попаданий в корабль, снялся и ушел к Туапсе. Там на следующий день эсминец с целью вызвать огонь красных батарей подходил близко к берегу, обстреляв порт и получив в 9 часов утра попадание снарядом, сбившим стеньгу грот-мачты и радиоантенну. 15 и 17 марта в Новороссийске корабль привлекался для артиллерийского обстрела побережья, занятого «зелеными». 24 марта кораблю предписывалось участвовать в эвакуации из Новороссийска белых

войск, обеспечивая при этом защиту мола Стандарт. 27 марта эсминец обстреливал наступающие цепи красной пехоты, стоя у причала, на котором неподалеку горел эшелон с боеприпасами.

Прибывший вскоре «Дерзкий» пытался передать на стоявший у Мысхако эсминец «Пылкий» котельную воду, но в условиях сильной зыби в открытой части Новороссийской бухты это не удалось (позже воду приняли с транспорта). «Дерзкий» оставался у входа в бухту, имея приказ присоединиться к «Беспокойному» и попутно предупредить подходивший к порту транспорт «Рион» об эвакуации Новороссийска.

Вечером все еще стоявший в Новороссийске «Беспокойный» (флаг начальника восточного отряда судов капитана 1 ранга В.И.Лебедева) сообщил по радио в Севастополь о завершении эвакуации. К вечеру у Туапсе с корабля обнаружили на берегу большую группу казаков генерала П.К.Писарева. Вскоре туда пришел «Дерзкий», на который перешел В.И.Лебедев. Там шла эвакуация, и миноносец прикрывал посадку войск и беженцев на транспорты.

2 апреля «Дерзкий» обстрелял несколько занятых красными прибрежных селений близ Туапсе — Джубгу и Ольгинку. 4 апреля эсминец продолжал оказывать огневую поддержку казакам в устье реки Небуг. Его действия обеспечивал британский крейсер «Калипсо», от которого «Дерзкий» пополнял запасы нефти и котельной воды.

7 апреля после эвакуации Туапсе он обстреливал батареи красных и вел дуэль с бронепоездом, причем один из выпущенных последним шрапнельных снарядов разорвался точно над палубой эсминца между мачтами, нанеся ряд мелких повреждений, но без потерь в личном составе. Приняв затем в Батуми нефть, «Дерзкий», имея на буксире миноносец «Живой», на котором из-за низкого качества угля никак не могли поднять пары, ушел в Сочи, где вместе с британским крейсером «Карадок» обстреливал позиции красных в Шахэ и Лазаревской.

«Беспокойный» 15 апреля осуществлял охранение отряда судов, высадившего отвлекающий десант в порту Хорлы, однако ввиду мелководья в районе высадки не смог приблизиться к берегу и в бою не участвовал.

Слева: «Дерзкий» в Измиде. На переднем плане — бывшие германские подводные лодки. Декабрь 1918 г. Справа: «Беспокойный» в Севастополе, 1919 г.

17 апреля «Дерзкий» находился в районе, Сочи, прикрывая укрепившихся на берегу казаков со стороны моря и обстреливая позиции красных. 19 числа он ушел в Севастополь. С середины июля эсминец входил в состав 3-го отряда судов, действовавшего в северо-западной части моря (Тендровский и Егорлицкий заливы) и возвратился в Севастополь только 9 сентября.

Тем временем «Беспокойный» оставался в районе Керчи, где занимался несением дозорной службы в проливе и конвоированием транспортов с зерном. Некоторые источники советского периода сообщают о том, что «Беспокойный», направляясь на помощь отряду судов белого флота, потерпевшему поражение в бою с красной флотилией у косы Обиточная, 15 сентября 1920 г. якобы подорвался на mine, поставленной красными в Керченском проливе. Никаких подробностей этого события в документах найти не удалось (это могла быть мина типа «рыбка» с небольшим зарядом взрывчатого вещества). Белоземлягские источники про подрыв эсминца не упоминают. Но в любом случае повреждений корабль не имел, поскольку продолжал активное участие в боевых операциях.

Для поддержки начавшегося наступления белых войск их флот предпринял 28 сентября 1920 г. поход в Азовское море. В состав отряда кораблей включили «Беспокойный» и «Дерзкий», следовавшие в целях экономии топлива на буксире. Белые также ввели в Азовское море на буксире не имевший хода линкор «Ростислав», служивший в качестве плавбатарей.

Потеряв на переходе три тральщика, подорвавшихся на минах, белые 29 числа пришли в оставленный красными накануне Мариуполь. Тем временем наступающие в Таврии части Врангеля потерпели поражение и стали отходить в Крым, в связи с чем теперь уже белые покинули Мариуполь. «Беспокойный» поставил 8 октября на траверзе завода Сартана

**«Беспокойный» (R1)
в Константинополе
под французским
флагом, 1919 г.**



Warship International

заграждение из 25 мин — первый и единственный, наверное, случай применения минного оружия белыми на море. Вечером того же дня около 22.00 эсминец сел на мель у Белосарайской косы вместе с буксировавшим его ледоколом «Гайдамак». Ледокол сумел сняться с мели в тот же день, но эсминец стащить на чистую воду долго не удавалось. Для защиты его со стороны суши на косу высадили десант с пулеметами. Только 12 октября белым удалось снять миноносец с мели и увести в Керчь. А на следующий день к Белосарайской косе прибыла красная флотилия. Трудно сказать, как развивались бы события, появившись там красные на день раньше — вполне возможно, что белые могли в такой ситуации взорвать эсминец. Неудача вызвала недовольство лично председателя Реввоенсовета Троцкого, обрушившегося на командование Азовской флотилией с критикой за то, что там «упустили столь ценный трофей».

Впрочем, далее у биографий всех еще оставшихся в строю миноносцев типа «Дерзкий» почти не было продолжения, и их активная жизнь приближалась к концу. Да и исход гражданской войны на территории бывшей Российской империи решался не на море.

Когда в октябре 1920 г. красные провалились в Крым, генерал Врангель отдал приказ на эвакуацию своих войск и беженцев. 14 ноября 1920 г. все исправные корабли и транспорты, имея на мачтах французские флаги, общим числом в 132 выпела, выдержав в пути шторм, ушли в Константинополь. В их числе были также «Дерзкий», «Беспокойный» и не восстановленный до конца и следовавший на буксире «Гневный». Оставляя в портах Болгарии, Турции и Югославии беженцев и большинство транспортов, которыми приходилось платить за топливо, продовольствие и воду, белый флот, преоб-

разованный во время стоянки в Константинополе в эскадру, ушел в Бизерту (в то время французская военно-морская база в Тунисе). Известно, что там некоторые русские корабли, в т.ч. эсминцы «Дерзкий» и «Беспокойный» прошли в 1921 г. доковый ремонт. Интернированная в Бизерте эскадра, постепенно сокращаясь, просуществовала до 1924 г. Последним ее флагманским кораблем стал «Дерзкий».

После признания Францией Советской России эскадра прекратила свое существование. 6 ноября 1924 года на ее кораблях в последний раз спустили Андреевские флаги и экипажи навсегда покинули их.*

Сами корабли, признанные французами собственностью Советского правительства, трест «Рудметаллторг» про-

дал Франции на слом. Но поскольку с момента продажи на слом до фактического начала разборки проходило немало времени, корабли долгие годы продолжали ржаветь, постепенно разрушаясь под воздействием жаркого африканского климата и высокой влажности.

Вскоре только нанесенные французами в носовой части корпуса большие белые цифры номеров, означавшие очередность разборки, отличали бывшие русские корабли друг от друга. Разборкой кораблей в Бизерте занималась специально созданная для этого фирма во главе с русским инженером А.П.Клягиным. Первым в 1930 г. разобрали «Гневный», а в 1933 г. эта же участь постигла «Дерзкий» и «Беспокойный».

Затопленный в Новороссийске «Пронзительный» в 1926 г. нашли и обследовали водолазы ЭПРОНа, после чего начали подготовку к его подъему. Корабль лежал на глубине 31 м с креном 150° — практически вверх килем и внешних повреждений не имел. При этом его палуба и часть правого борта погрузились в донный ил.

*Андреевский флаг эсминца «Дерзкий», сохраненный капитаном 2 ранга Р.Э.Виреном, его последним командиром, до настоящего времени находится в Нью-Йорке в Обществе офицеров Российского Императорского флота.



Фото из коллекции В.Заблочного

**«Гневный» на буксире покидает
Севастополь, вооружение
отсутствует, на палубе видны
эвакуируемые казаки, ноябрь 1920 г.**

Проектом предусматривалось с помощью четырех 400-тонных понтонов сначала вернуть эсминiec под водой в прямое положение и затем поднять его на поверхность. Одну пару понтонов расположили в носовой части, вторую — в кормовой. Водолазам предстояло освободить от ила и демонтировать торпедные аппараты, тумбы которых намечалось использовать для крепления поворотных стропов. Затем планировалось промыть под корпусом четыре туннеля и завести в них стальные судоподъемные стропы. Смысл поворота корабля в прямое положение заключался в том, что каждый подъемный строп одним концом крепился за тумбу торпедного аппарата, а второй обводил-

ся вокруг днища корабля, протаскивался через туннель на противоположный борт и крепился на понтоне. Чтобы при повороте корабль не опрокинулся, на другой борт ставились вторые сдерживающие стропы. Один конец каждого из них крепился за тумбу торпедного аппарата, а другой пропусклся навстречу подъемному стропу под палубой корабля и выходил к понтону с противоположного борта. Для предохранения корпуса корабля от перерезания стропами предусмотрели специальные деревянные клетки.

Работы по подъему «Пронзительного» начались в 1927 г., большую сложность при этом представляла установка указанных клеток, которые то проваливались в

туннели, то выворачивались стропами и в итоге смещались со штатных мест. Тогда клетки заменили отдельными бревнами, что стало серьезным просчетом. При продувке понтонов они сместились и всплыли на поверхность, а стропы перерезали корпус корабля до диаметральной плоскости. При этом часть стропов оборвалась. В итоге корабль стал непригоден к восстановлению, и все работы на нем прекратили, сняв в 1930 г. с него котлы, турбины и ряд вспомогательных механизмов. Корпус эсминца подняли силами АСПТР ММФ СССР после разделки под водой по частям в 1965 г. при проведении в Новороссийске плановых работ по очистке фарватера.

ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Эскадренные миноносцы типа «Дерзкий» занимают видное место в истории отечественного судостроения хотя бы потому, что это были современные корабли, построенные по проекту одной из лучших британских фирм, первые серийные эсминцы Российского флота с паровыми турбинами. Ориентация на механизмы английского образца оказалась оправданной: турбины Парсонса с малыми зазорами в проточной части оказались намного экономичнее, чем турбины Кертис-АЕГ-Вулкан, выбранные в качестве ГЭУ балтийских «новиков». Более того, котлотурбинная установка эсминцев завода ОНЗиВ с турбинами Парсонса и котлами Торникрофта показала на испытаниях самый низкий расход топли-

ва среди русских турбинных эсминцев постройки 1914—1917 гг. Правда, британские турбины оказались более сложными в изготовлении и особенно в эксплуатации, требуя специальной подготовки корабельных специалистов. Тем не менее, завод ОНЗиВ при технической помощи фирмы «Торникрофт» успешно освоил производство турбин этого типа, а личный состав кораблей достаточно хорошо овладел особенностями эксплуатации. Впоследствии опыт обслуживания котлов и турбин на эсминцах использовали для энергетических установок с турбинами системы Парсонса dreadnoughtов типа «Императрица Мария».

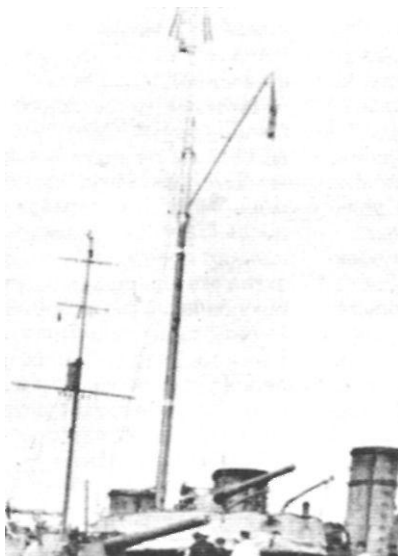
В сравнении с зарубежными аналогами, вступившими в строй в 1914 г., эсмин-

цы типа «Дерзкий» выглядели достаточно солидно и несли самое мощное торпедное вооружение, уступая только в калибре торпед британским, американским и германским эсминцам. По составу минного вооружения они не имели себе равных — возможность принимать 80 мин заграждения не предусмотрели ни на одном из зарубежных эсминцев. Уже в ходе войны в англичане оценили роль минного оружия, но для размещения на борту хотя бы 40 мин они вынуждены были снимать кормовое Трудие и торпедный аппарат.

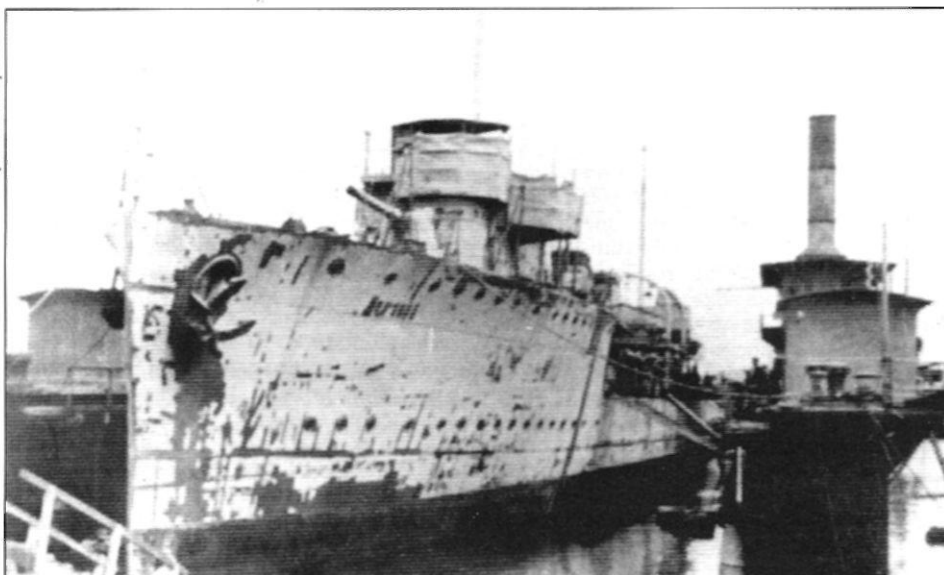
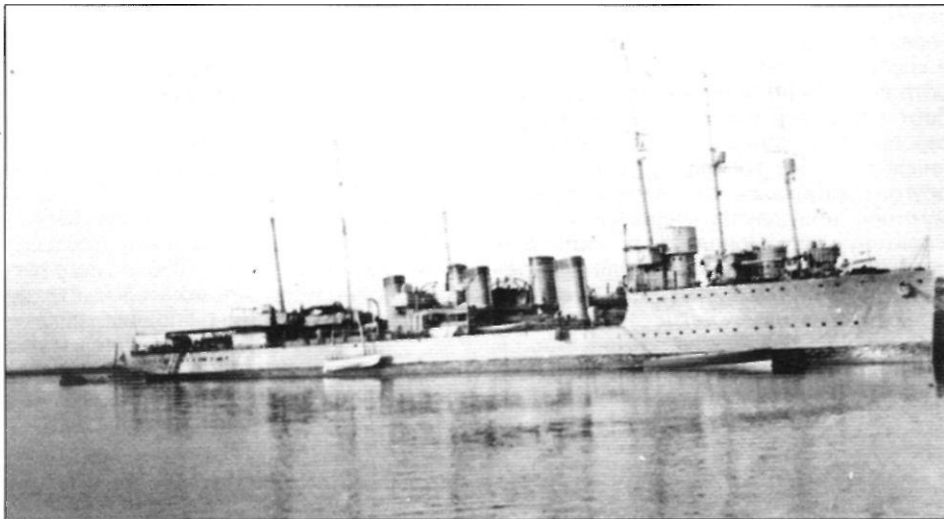
Слева направо: «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пылкий» в Бизерте под Андреевскими флагами 1921—1923 гг.

liu

A



* % 9.



Артиллерийское вооружение русского эсминца соответствовало британским стандартам для корабля своего класса, уступая в калибре артиллерии японским и итальянским аналогам, а по числу орудий — американским. В то же время русские 102-мм орудия длиной в 60 калибров по скорострельности, весу снаряда и дальности стрельбы не имели себе равных.

Стремление МГШ совместить в проекте мощное торпедное вооружение, достаточно сильное артиллерийское вооружение и высокую скорость хода привело к росту главных размерений, водоизмещения и соответственно стоимости кораблей (более 2 млн. руб.). Для сравнения: такой же британский эсминец при водоизмещении до 1000 т, с аналогичным артиллерийским вооружением и четырьмя торпедными аппаратами калибра 533 мм стоил 127 100 фунтов стерлингов или 1 208 000 руб. Но русские эсминцы за счет большого водоизмещения имели более высокие мореходные качества. Корабли с подобными ТТХ появились в иностранных флотах только к концу войны.

Корабли типа «Дерзкий» имели полное превосходство над своими основными противниками на Черном море. Самые крупные эсминцы германо-турецкого флота типа «Муавенет-и Миллие», постро-

енные в Германии в 1910 г., по артиллерийскому вооружению (2 88-мм орудия) выглядели перед ними совершенно незащитными, и за исключением ночного нападения на Одесский порт в начале войны они по возможности не рисковали самостоятельно появляться в Черном море. Немецкий адмирал Герман Лорей писал: «Русские эсминцы во всех отношениях превосходили турецкие, так что активные операции со стороны последних повлекли бы за собой только напрасные потери». Большая скорость хода, дальнбойная и скорострельная артиллерия русских эсминцев делала их опасными противниками даже для германо-турецких легких крейсеров.

Разумеется, были у эсминцев типа «Дерзкий» и недостатки. Это, прежде всего, значительная строительная перегрузка (130 т или больше 10% нормального водоизмещения). Из-за этого нормальное водоизмещение возросло до 1240 т, а наибольшая скорость хода снизилась с проектных 34-х до 32,7 уз.

Известный-русский корабельный инженер полковник Р.А.Матросов отмечал излишнюю высоту надводного борта в корме, неудачный развал шпангоутов в носовой части, посредственную маневренность и чувствительность к бортовой

«Дерзкий» в Бизерте; на нижнем снимке — во время ремонта в 1921 г.

качке. В ходе эксплуатации кораблей выявилась недостаточная прочность корпуса, наличие демаскирующего буруна за кормой на больших ходах и неудачное расположение некоторого оборудования на мостиках. Кроме того, принятые в качестве привода котельных вентиляторов и насосов паровые поршневые машинки вызывали дополнительную вибрацию.

Весьма спорной выглядела и разработанная МГШ концепция боевого применения турбинных эсминцев. Основным их назначением считались торпедные атаки линейных кораблей противника в эскадренном бою. Для этого эсминцы типа «Дерзкий» вооружили десятью торпедными аппаратами. Но проблематичность выполнения дневной торпедной атаки выявилась уже в первый день войны на Черном море, когда три дозорных эсминца под командованием капитана 1 ранга В.В.Трубецкого пытались атаковать приближавшийся к Севастополю линейный крейсер «Явуз». Четвертым залпом 150-мм орудий неприятельский дредноут достиг попаданий в головной «Лейтенант Пущин», а затем своей точной стрельбой вообще сорвал атаку эсминцев и вынудил их отойти. Столь же безуспешной оказалась и попытка перехвата крейсера «Мидилли» 22 июля 1916 г., о чем уже говорилось выше.

Единственный шанс (да и то лишь теоретический) добиться успеха появлялся лишь в случае массовой торпедной атаки. Но даже для того, чтобы помешать линейному крейсеру «Явуз» избежать боя с русским линкором, по мнению капитана 2 ранга Б.Б.Жерве, требовалось не менее 8 эсминцев (два дивизиона). Но такое число «новики» послать в море одновременно было нереально в принципе, поскольку два корабля постоянно производили плановую чистку котлов.

Мнения командиров и офицеров черноморских «новики» о целесообразности снятия части торпедных аппаратов и предложение штаба командующего Черноморским флотом об увеличении калибра артиллерии до 110—120 мм для эсминцев следующих серий означали возврат к концепции артиллерийско-торпедного корабля. Именно такие эсминцы и предлагались для строительства на основании опыта Русско-японской войны. Но позиция МГШ оказалась явно непоследовательной: теоретики штаба, одними из первых предложившие принять для вооружения эсминцев 120-мм орудия, вскоре так же легко отказались от них в пользу легких 102-мм. Снижением калибра, очевидно, хотели уменьшить водоизмещение кораблей и их стоимость. По этой же причине отказались от коробчатых щитов к орудиям. Зато, планируя лихие торпедные атаки линейных кораблей противника в эскадренном бою, МГШ увеличил вдвое торпедное вооружение эсминцев, доведя число торпедных аппаратов до двенадцати вместо предлагавшихся шести. С тех пор в нашем флоте и определился явный дисбаланс в вооружении эска-

дренных миноносцев в сторону торпедной составляющей, хотя это совершенно не диктовалось опытом той же Русско-японской войны. Беспольные в большинстве случаев 10—12 торпед со 100-кг БЗО и резервуарами с накачанным в них до 150 атмосфер сжатым воздухом таили риск взрыва от случайного попадания вражеского снаряда или авиабомбы со всеми вытекающими последствиями. Служивший на «Новике» П.К.Граф прямо указывал, что сильное торпедное вооружение к началу 1916 г. понемногу отошло на второй план, и его «вряд ли можно будет использовать в этой войне»... Причем для Черноморского флота столь многочисленное торпедное вооружение кораблей выглядело еще менее оправданным, чем для Балтийского.

Стремление МГШ усилить торпедное вооружение в ущерб артиллерии, постоянно вносившиеся в проекты изменения и последующее перевооружение привели к тому, что серийные «новики» (часто именуемые «лучшими в мире эсминцами») на самом деле оказались сильно перегруженными и имели пониженную остойчивость. Более того, на испытаниях ни один из них не смог достичь проектной скорости хода. В исторических исследованиях все эти недостатки турбинных эсминцев русского флота периода Первой мировой войны почему-то стыдливо умалчиваются.

Но несмотря на все это, в целом проект эсминцев типа «Дерзкий» на фоне своих отечественных и зарубежных «одноклассников» следует признать удачным. В нем хорошо сочетались высокие мореходные качества, большая скорость хода и достаточная дальность плавания, чего нельзя сказать об эсминцах типа «Счастливый», построенных в то же время по признанному лучшим проекту Путиловского завода. Те страдали от недостаточной остойчивости, из-за чего на них вынужденно хранили в междудонных цистернах неизрасходованный запас топлива или воды в 60 т, а при приеме мин — не менее 110 т. Платить за это приходилось сокращением дальности плавания до 1100 миль 21-узловым ходом. А из-за недостаточной общей поверхности нагрева котлов наибольшая скорость хода «счастливых» не превышала 31 уз.

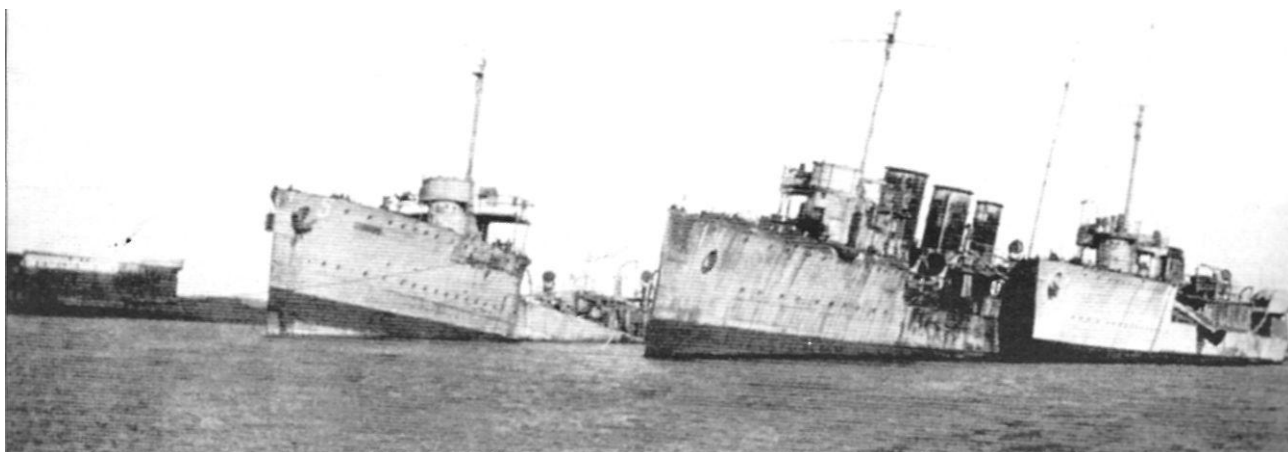
Хорошо освоенные экипажами за два года войны корабли этого типа оказались наиболее боеспособными в Минной бригаде. Командир 1-го дивизиона в 1916—1917 гг. вице-адмирал А.В.Немитц очень высоко оценивал боевую подготовку экипажей кораблей, материальную и техническую часть эсминцев. Он даже считал это соединение лучшим на флоте. В своих воспоминаниях он, в частности, писал: «Командиры и экипажи вверенной мне части были превосходны. Суда, правда, лишь одного дивизиона, 1-го, моего, были

Слева: «Дерзкий» — последний флагман Бизертской эскадры, 1923 г. Справа: корпус «Гневного» на разборке, Бизерта, 1930 г.

материально, технически, очень хороши (2-го и 3-го были неудачного типа). Содержались все эскадренные миноносцы в образцовом порядке. Дисциплина — безупречная; привычка к морю экипажей полная. Все работы и операции, все приказание исполнялись легко, с подъемом, с бесстрашием в опасностях. Военному человеку нельзя забыть такой боевой части и таких людей, подчиненных, какие действовали тогда со мной».

Красноречивой оценкой качеств кораблей типа «Дерзкий» может считаться и мнение служивших на них офицеров высказанное на запрос МГШ в связи с планируемой постройкой новой серии эсминцев для Черного моря. Все они единодушно отметили, что это «прекрасные миноносцы: мореходны, хорошо оборудованы для жилья и не обладают недостатками, заставляющими искать перемены типа». В итоге наилучшим решением признали повторить эти эсмин_о устранив лишь отдельные их недостатк_о. Таким образом, корабли типа «Дерзк_о» послужили в качестве прототипа другого серии эсминцев — типа «Ушаковск_о».

«Дерзкий» (слева), «Поспешный» и «Цериго» на оттоке в ожидании разборки, Бизерта, начало 1930-х гг.



КОМАНДИРЫ 1-ГО ДИВИЗИОНА

Капитан 1 ранга князь Владимир Владимирович Трубецкой	1.03.1915 — 30.03.1916
Капитан 1 ранга Николай Николаевич Савинский	04.1916 — 08.1916
Капитан 1 ранга Александр Васильевич Немитц	08.1916 — 30.04.1917
Капитан 2 ранга Валентин Владимирович Бубнов	30.04.1917 — до развала флота

КОМАНДИРЫ ЭСКАДРЕННЫХ МИНОНОСЦЕВ

«Беспокойный»	
Капитан 2 ранга, с 19.04.1914 капитан 1 ранга Александр Викторович Зарудный	17.10.1913— 1.03.1915
Капитан 2 ранга Сергей Александрович Берх	1.03.1915 — 10.12.1915, умер.
Капитан 2 ранга, с 19.12.1916 капитан 1 ранга Александр Иванович Тихмснев	4.01.1916 — 5.03.1917
Старший лейтенант Яков Владимирович Шрамченко	1917 г.
Старший лейтенант Максим Андреевич Лазарев	1917—1918 гг.
«Гневный»	
Капитан 2 ранга, с 7.06.1915 капитан 1 ранга Василий Нилович Черкасов	27.10.1913 — 31.01.1916
Капитан 2 ранга, с 6.05.1917 капитан 1 ранга Виктор Иванович Лебедев	19.12.1915 — 1917
Старший лейтенант Александр Дмитриевич Кисловский	1917 г.
Лейтенант Дмитрий Болеславович Крейчман	1917—1918 гг.
«Дерзкий»	
Капитан 2 ранга Эммануил Сальвадорovich Молас	16.03.1914— 1.03.1915
Капитан 2 ранга, с 12.08.1915 капитан 1 ранга Александр Оттович Гадд	--4.03.1915 — 03.1916
Капитан 2 ранга Николай Иванович Черниловский-Сокол	03.1916— 1917
Капитан 2 ранга Николай Сергеевич Салов	1917 г.
Лейтенант Леонид Леонидович Житков	1917—1918 гг.
«Пронзительный»	
Капитан 2 ранга, с 23.04.1916 капитан 1 ранга Виктор Николаевич Борсук	16.03.1914 — 22.08.1916
Капитан 2 ранга Валентин Владимирович Бубнов	22.08.1916 — 30.04.1917
Старший лейтенант, с 10.08.1917 капитан 2 ранга Николай Дмитриевич Каллистов	1917 г.
Лейтенант Борис Сергеевич Бессмертный	1917—1918 гг.

Примечание: все даты приведены по новому стилю.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

• Государственный архив Николаевской области: ф. 297, оп. 1, л. 150а, 152, 173, 185, 187, 214, 216, 217, 222, 232, 233, 318, 477, 630, 632, 634, 722, 739, 812, 839, 868, 869, 870, 874, 875, 889, 891, 898, 940, 991, 1048; ф. 300, оп. 3, л. 8.

• Адрес-календарь Николаевского градоначальства на 1913 г. Николаев, 1913.

• Болгари П., Любчиков М. Под красными вымпелами. Киев, 1976.

• Гражданская война: Боевые действия на морях, речных и озерных системах. ТЛН. Л., Редиздат Морведа, 1925.

• Гражданская война в России: Черноморский флот. М., АСТ. 2002.

• Граф Г.К. Па «Новике». СПб., «Гангут», 1997.

• Григорович И.К. Воспоминания бывшего морского министра /Под. ред. И.Ф.Цветкова'. СПб., «Дева», 1993.

• Гутан Н.Р. От Севастополя до Новороссийска. — «Гангут» № 4-6, 1992.

• Дмитриев Н.И., КолпычевВ.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. Спб. 1909.

• Жерве Б.Б. Из опыта командования миноносцами. — «Морской сборник» № 5, 1941.

• Залесский Н.А. «Краб» - первый в мире подводный заградитель. Изд. 2. Л., «Судостроение». 1988.

• Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия Российского флота, XIX — начало XX века. М., АСТ, 2004.

• История отечественного судостроения. ТЛН, СПб, «Судостроение», 1995.

• Калесников Н.З. Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в (917—1922 гг. Л., «Облик», 1991.

• Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Черноморский судостроительный. Л., «Судостроение», 1973.

• Колтовский А. Развитие типа линейного корабля нашего флота. Пг, 10-я Гос. типография, в Гл. Адмиралтействе. 1920.

• Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914-1918 гг. М., Госвоениздат, 1938.

• Лукин А.П. Флот. Русские моряки во время Великой войны и революции. Париж. 1934.

• Некрасов Г. У врат Царьграда. Боевые действия Черноморского флота в войне 1914—1917 годов. СПб, 2008.

• «Николаевская газета», 1912—1914.

• Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М., Госвоениздат, 1926.

• Пузыревский К.П. Повреждения кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть. СПб. 2000.

• Пузыревский К.П. Повреждения кораблей, борьба за живучесть и спасательные работы. СПб, 2001.

• Пузыревский К.П. Повреждения кораблей от артиллерии и борьба за живучесть. 4. 2—7. СПб, 2002.

• Сирченко И.Т. Выполняя приказ В.И.Ленина. М., «Мысль», 1979.

• Скорбные страницы истории. Бизерта. 1920. — «Гангут», № 1, 1991.

• Смирной Г.В. Владимир Подлевкович Костенко 1881 —1956. \|. , Наука. 1995.

• Современное положение некоторых отраслей военно-морского дела. Издание МГШ. СПб, 1911.

• Спецификация эскадренного миноносца 34-узловой скорости. СПб. 1912.

• Степанов Ю.Г, Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л., «Судостроение», 1981.

• Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы «Ушаковской серии». — «Судостроение» № 12, 1984.

• «Трудовая газета», Николаев, 1913.

• Усов В.Ю. Эскадренный миноносец «Новик». СПб, Гашут, 2001.

• Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы тина «Дерзкий». — «Судостроение» № 7, 1984.

• Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы типа «Счастливыи». — «Судостроение» № 8, 1984.

• Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы «Ушаковской серии». — «Судостроение» № 12, 1984.

• Флот в первой мировой войне. Том 1. /Под ред. Н.Б.Павловича. М.. Воениздат, 1964.

• Чикер Н.П. Служба особого назначения. М., ДОСААФ ,1975.

• BamaBy K.C. 100 years of specialized shipbuilding. John I. Thornycroft centenary 1964. London. 1964.

• Greger Rene. The Russian Fleet 1914—1917. London, 1972.

• The Naval Annual, 1907. Portsmouth, 1907.

• Snook D. British Naval Operations in the Black Sea 1918—1920. — «Warship International») Nos. 1,4, 1989.

• Материалы сети Интернет.

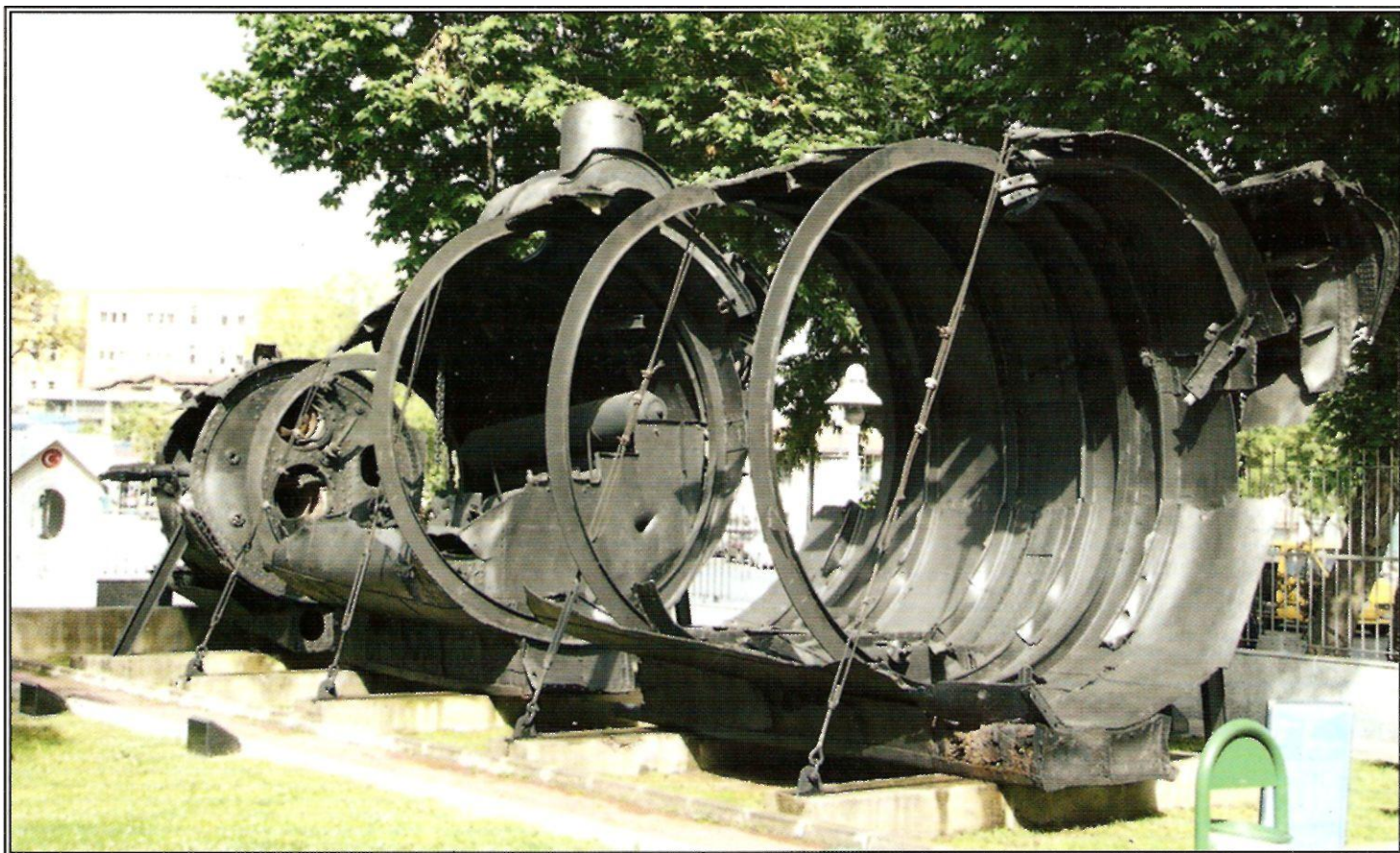
Эсминец «Гневный» в бою с крейсером «Бреслау»

Художник А. Заикин



Главный калибр «новиков» — 102-мм орудие с эсминца «Фрунзе» (быв. «Быстрый»), экспонат Музея истории судостроения и флота в Николаеве

Фото В. Заблоцкого



Остов немецкой подводной лодки UB-46, поднятый со дна и ныне находящийся в Морском музее в Стамбуле. Субмарина погибла 7 декабря 1916 г. на минах, выставленных эсминцами «Дерзкий» и «Пылкий»

Фото С.Балакина