



International Naval Journal

Issued since 2013.

E-ISSN 2413-7596
2025. 13(1). Issued once a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – Cherkas Global University, Houston, USA (Editor in Chief)

Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation (Deputy Editor in Chief)

Anca Alejandro – Naval Culture and Historical Institute, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany

Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation

Mamadaliyev Anvar – Cherkas Global University, Houston, USA

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **CrossRef** (USA), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **OAJI** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 13906, Polarstone Ct.,
Houston, TX, USA 77044

Release date 22.12.2025
Format 21 × 29,7/4.

Website: <https://inj.cherkasgu.press>
E-mail: office@cherkasgu.press

Headset Georgia.

Founder and Editor: Cherkas Global
University

Order № INJ-21.

© International Naval Journal, 2025

International Naval Journal

2025

Is. 1

C O N T E N T S

Articles

The Rescue Vessel “Kanguro” and the Patrol Vessels “Kangaroo Joeys” N.W. Mitiukov	3
--	---

Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2025. 13(1): 3-51

DOI: 10.13187/inj.2025.1.3
<https://inj.cherkasgu.press>



Articles

The Rescue Vessel “Kanguro” and the Patrol Vessels “Kangaroo Joeys”

Nikolay W. Mitiukov ^{a,*}

^a Udmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

Abstract

This work represents the first attempt at a monographic description of the rescue vessel “Kanguro” and the patrol vessels “Pegaso” and “Procyón”. Many components and assemblies from the recently decommissioned vessel “Kanguro” were used in their construction, leading to the unofficial nickname “kangaroo joeys”. This work draws on contemporary literature on these vessels, as well as periodicals of the time and articles from the journal “Revista General de Marina”, which significantly expanded the existing descriptions and identified some existing errors. Particular attention is given to the description of the salvage of the main battery of the battleship “España”, as well as the events surrounding the beginning of the civil war. Overall, it can be concluded that the “Kanguro” project, designed according to pre-war doctrines and based on pre-war experience, was already obsolete both technically and morally by the time it was commissioned after the war. However, the operation of this vessel did have certain positive aspects for the Spanish Navy. A similar situation arose for the “kangaroo joeys”. Despite the conclusion drawn about the value of anti-submarine vessels based on World War II experience, the design, which utilized components and assemblies from the decommissioned “Kanguro” to reduce costs, must be considered a complete failure. The Navy received a slow, low-functionality ship, also obsolete even on the slipway.

Keywords: rescue vessel “Kanguro”, patrol vessels “Pegaso” and “Procyón”, Spanish Navy, 20th century, shipbuilding.

1. Введение

Спасательное судно подводных лодок «Kanguro» остается, вероятно, одним из малоизвестных кораблей испанского флота XX века. Кроме своего необычного и своеобразного внешнего вида оно имело также странное название и не менее странное его написание.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы стали данные периодической печати, оцифрованные и выложенные на сайте Национальной библиотеки Испании (<https://hemerotecadigital.bne.es>) — это как газеты, так и журналы. Хорошим дополнением стал также архив журнала «Revista General de Marina» (RGM) за 1910-1970 гг., то есть период, когда рассматриваемые корабли

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov)

числились в составе военно-морских сил. В период до 1930-х гг. более информативными является периодика, но, вероятно, после свержения монархии, она стала подвергаться серьезной цензуре, из-за чего сообщения о кораблях ВМФ практически исчезли. Остались лишь небольшие бытовые зарисовки, типа победы в регате и т.п. Периодика во франкистской Испании кроме достаточно жесткой цензуры кроме того находится в ограниченном он-лайн доступе, вероятно из-за проблем с авторским правом. Поэтому доступ к ней исключительно платный, или отсутствует он-лайн из-за невозможности оцифровки. Поэтому для данного периода «*Revista General de Marina*» явился главным источником. Существенную помощь в реконструкции биографии кораблей оказала также научная литература. Все полученные свидетельства расставлены в строгой хронологической последовательности, используя хронологический принцип построения материала, что дало возможность выявить ряд неточностей в уже имеющихся описаниях биографии спасательного судна «*Kanguro*».

3. Обсуждение

Во время службы судна, оно не раз выступало в роли объекта, описываемого в периодике того времени. В основном это были лишь небольшие заметки, но иногда получались серьезные статьи с многочисленными схемами и фотографиями, как это было, например, при описании конструкции только что купленного судна ([los Reyes, 1921](#)), или при описании операции подъема орудий главного калибра линкора «*España*» ([Miranda y Maristany, 1924](#)).

Но хронологически первой комплексной работой, где была более-менее подробно описана вся биография «*Kanguro*», стала монография Альфредо Агилеры. Там же впервые давался реконструированный Висенте Элиасом рисунок бокового вида ([Aguilera, 1968](#)). Однако, если по другим кораблям ВМФ Испании в этой работе посвящались отдельные главы, то «*Kanguro*» давалась в главе, посвященной развитию подводного флота. Поэтому в общей сложности судну посвящено не более страницы. Существенным дополнением в описании биографии судна стала работа Франсиско Бордехе и Моренко, посвященной военно-морской политике Испании рассматриваемого периода ([Bordeje y Morencos, 1978](#)). Он впервые подробно описал скандал, связанный с заказом «*Kanguro*» и суть судебной тяжбы. Кроме того, при описании событий, если в них принимало участие судно, он упоминает об этом.

Большое значение имел также выход двух наиболее фундаментальных работ по гражданской войне четырехтомников Родриго Сересо Мартинеса ([Cerezo Martínez, 1983](#)) и братьев Морено ([Moreno, Moreno, 1998](#)). Хотя «*Kanguro*» к этому времени уже исключили из активной службы, все упоминания его в этих работах имеют большую ценность, поскольку других свидетельств просто нет.

Наконец, первым достаточно подробным описанием биографии судна стала работа Хуана Коэльо Лильо. Сначала она была опубликована в виде статьи в журнале «*Revista General de Marina*» ([Coello Lillo, 2002](#)), а позднее как отдельная глава в монографии ([Busquets i Vilanova et al., 2002](#)). Кроме того, перу этого же автора принадлежит и первое достаточно подробная публикация по патрульным судам «*Pegaso*» и «*Proción*» ([Coello Lillo, 2000](#)). Но в последнем случае он наибольший упор делает на описание проектов, по которым происходила постройка и проектам перевооружения, оставляя биографии за рамками повествования.

Таким образом, предлагаемая монография – первая попытка описать как технические особенности всех трех судов, так и попытка реконструировать их биографии.

«*Kanguro*»

Судостроительный закон адмирала Миранды, принятый 17 февраля 1915 г., приведший к приобретению первых четырех подводных лодок испанских ВМС, также уполномочил Морское министерство приобрести через прямой заказ специальное спасательное судно. Опыт зарубежных стран этого периода подсказывал, что эксплуатация подводных лодок всегда сопровождается многочисленными авариями, в том числе с гибелью людей, так что приобретение спасательного судна ставилось в число приоритетов. Так во время парламентских слушаний, депутат Пайя (Paya) прямо заявил, что приобретать подводные лодки стоит лишь после постройки судна для их спасения ([El Universo. 23/1/1915](#)).

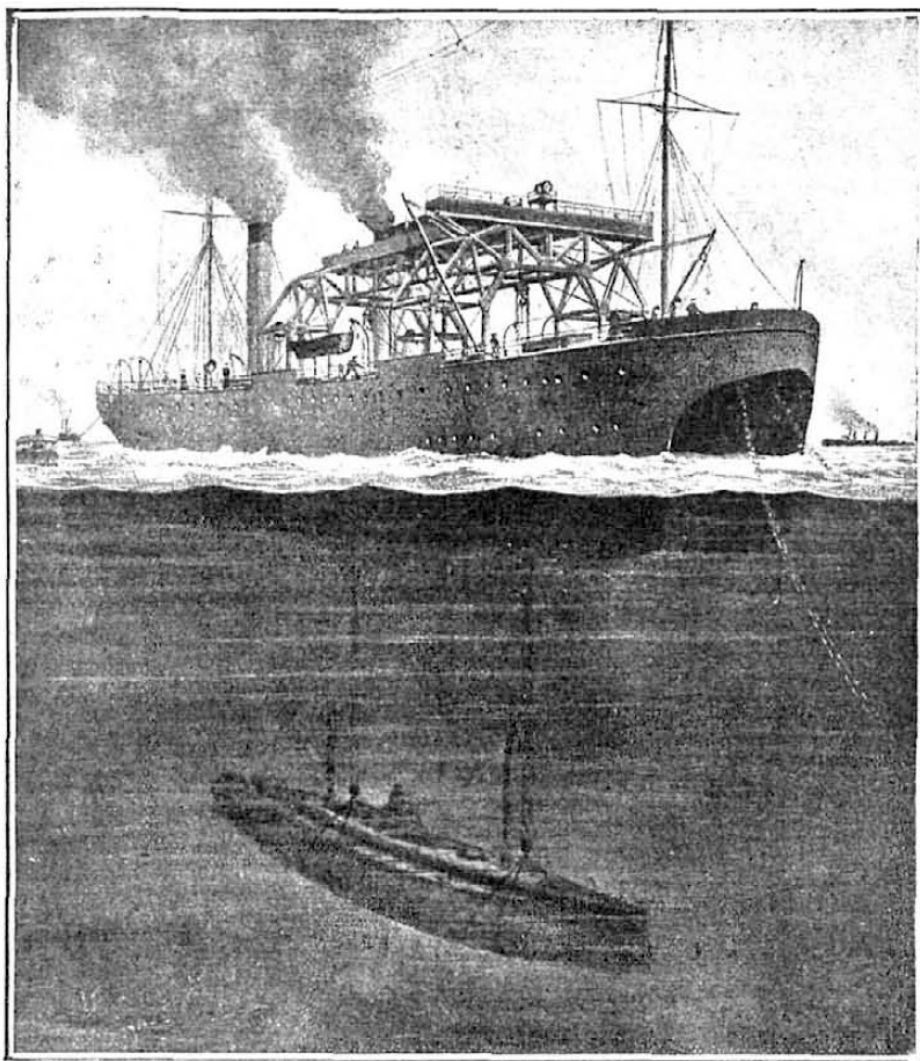


Рис. 1. Новое спасательное судно для подводных лодок – иллюстрация из журнала «Alrededor del mundo». Поскольку журналисты не знали, как выглядит судно, они поместили изображение германского судна «Vulkan» ([Alrededor del mundo 10 5 1915](#))

Меньше месяца спустя после принятия закона, 10 марта, Мадрид уже получил предложение от голландской фирмы «Werf Conrad» из Харлема, специализировавшейся на постройке земснарядов и прочей специальной техники. Техническое предложение включало спецификации на судно водоизмещением 650 т., к которому прилагался проект контракта. Министерство запросило у голландской фирмы дополнительную информацию и одновременно обратилось в SECN (Sociedad Española de Construcción Naval – Испанское общество военно-морского строительства) с предложением представить техническое предложение на суда данного типа. 20 апреля был получен ответ в виде двух записок: первый от фирмы Армстронга («проект 741»), второй от Викакса («проект 653»). Первый представлял собой судно катамаранного типа, известного под коммерческим обозначением «Kanguro», названного так в честь судна подобного класса, построенного во Франции для перевозки подводных лодок ВМС Перу, правда, там было «Kanguroo» (с двойной буквой «о»). Второй проект представлял собой судно для подъема подводных лодок с грузоподъемностью до 450 т. Одно это уже не могло удовлетворить министерство, поскольку планировалось заказать лодки водоизмещением 650-700 т. Кроме того, оба предложения были весьма лаконичными, и ничего не сообщали о ценах. Британские партнеры SECN хотели, чтобы министерство сначала уточнило тип спасательного судна и выдало бы более развернутое техническое задание, и лишь после этого они обещали адаптировать свои предложения под выданное задание. Эта неповоротливость со стороны SECN, в то время

главного поставщика испанского флота, была с успехом использована «Werf Conrad». Кроме того, технические органы флота рекомендовали именно с ней заключить контракт из-за нейтрального статуса Нидерландов (Coello Lillo, 2002). Немаловажную роль в выборе строителя оказал также тот факт, что в печати иногда проскальзывали сообщения, что кто-то купил у этой фирмы, например, земснаряд по цене много ниже ее реальной стоимости, как это сделал бывший болгарский министр Халачев (La Correspondencia militar. 24/2/1914).

В итоге, уже в июне 1915 г. стороны смогли согласовать предварительные условия на судно ценой 79 тыс. фунтов, или 1999,8 тыс. песет по тому курсу. Контракт подписали 21 июля 1915 г. Голландская сторона обязалась через двенадцать месяцев провести испытания судна в Нидерландах, а сдать чуть позднее, уже в Испании. Одновременно, помня об основной продукции фирмы, заключили также контракт на поставку небольшого земснаряда в феврале 1916 г.

Несмотря на самый разгар мировой войны, «Werf Conrad» смогла оперативно произвести заготовку материалов, вскоре после чего состоялась закладка киля № 486. 28 июля 1916 г. судно сошло на воду, с некоторой задержкой относительно запланированного срока (Coello Lillo, 2002).

Испанские газеты в связи с этим писали: *«Верфь «Conrad» в Заандаме (Zaandam) успешно спустила на воду двухвинтовое судно, построенное по заказу испанского правительства... Судно называется «Кангоеро»...»*. Интересно, что сами же журналисты усомнились в странном наименовании судна, которое фактически сами же и придумали (La Industria nacional. 29/9/1916).

Вообще, задержка выполнения контракта стала причиной постоянных конфликтов между верфью и испанской инспекционной комиссией. И с течением времени они становились все более серьезные. Так учитывая ведущиеся боевые действия у голландского побережья, для проведения ходовых испытаний потребовалось специальное разрешение голландского правительства, которое удалось получить в октябре лишь после вмешательства Испанского министерства иностранных дел.

Эти испытания были запланированы к проведению на рейде в Ньювдипе (Nieuwdiep), но вскоре возникла следующая проблема – получения угля, которую удалось решить лишь в июле 1917 г. Дело в том, что из-за военного времени, приведшего к дефициту угля в стране, голландское правительство прекратило любые поставки угля иностранным судам. Не помогла даже попытка испанской стороны перевести в Голландию около 600 т. угля для проведения приемных испытаний и перехода в Испанию.

В этот период один из журналистов, описывая корабль, отмечал: *«Это судно типа «Vulkan» (немецкого), строительство которого было завершено голландской фирмой по контракту стоимостью в два миллиона песет... Оно может поднимать груз массой 650 т. и перемещать его с глубины от 50 м до 8 м над поверхностью моря... Маневрирование судна может быть облегчено за счет частичного погружения с помощью больших резервуаров в двух корпусах, которые могут быть заполнены или осушены по необходимости...»* (El Mundo. 13/4/1918). Как видно, снова элементы французского «Кенгуру» наложились на «Кенгуру» испанское...

Не способствовало ускорению процесса и существенное увеличение сумм на материалы, работы и прочие накладные расходы, связанные с войной (страховка, проценты, консервация и т.п.). Компания утверждала, что с 1915 г. ее затраты возросли примерно на 340%, и она была обязана оплатить эти расходы. Так сумма за материалы в итоге составила 1,1 млн флоринов, вместо согласованных с испанской стороной 476 785. За этот же период затраты на рабочую силу увеличились в среднем на 15%, что вылилось в сумму 131 тыс. флоринов сверх контракта. Еще 163 192 флорина пошли на дополнительные расходы энергоносителей и на найм не подлежащих мобилизации работников, кроме того каждому работнику компания должна была выплатить 1,5 флорина. Все это в итоге вылилось в 1 608 830 флоринов, что с учетом заложенной в контракт маржи в размере 130 тыс., а также изменения обменного курса, новая стоимость судна должна была составить 4 193 883 песеты. В эту сумму вошли 3 622 562 песеты непосредственной стоимости судна, 91 699 – запасных частей, 11 000 – торпедного хранилища, 78 000 – испытательного цилиндра, 312 621 – убытка из-за банковских процентов и 78 000 из-за хранения в Голландии уже готового судна (Bordeje y Morencos, 1978: 342).

Указанная сумма в 4,2 млн песет более чем в два раза превышала контрактную стоимость. В связи с этим Государственный совет (*Consejo de Estado*) на заседании 17 апреля 1920 г. постановил отказать в пересмотре цены контракта, мотивируя это тем, что строительство уже завершено, а пересмотр цены произошел по причинам, не зависящим от испанского правительства. Вместе с тем, флот встал перед дилеммой. С одной стороны, «*Werf Conrad*» грозила выставить построенный корабль на аукцион, а с другой стороны, в феврале 1916 г., по окончании заготовки материалов, испанская сторона перевела первый транш, а 17 мая, когда была выполнена половина работы – второй. В итоге голландской стороне уже перечислили 1,2 млн. песет. Ввязывание же в международный арбитраж вполне мог привести к потере как самого корабля, так и уже перечисленной суммы. Так что в итоге правительство решило уступить требованиям «*Werf Conrad*».

Кстати, подобная проблема возникла не только при строительстве спасательного судна. Аналогичные трудности были, например, с немецкой компанией «*Berliner Maschinenbau Action*», с которой перед войной заключили контракт на поставку торпед для миноносцев № 12, 13, 14 и 15, и эсминца «*Cadarso*». К началу войны эти поставки выполнить не успели, а по итогам войны, союзники полностью демонтировали всю германскую военную промышленность. В итоге, не дождавшись торпед в течение четырех военных лет, после войны контракт пришлось разорвать (*Bordeje y Morencos, 1978: 343*).

Но вернемся к спасательному судну. Только 2 марта 1919 г. удалось решить вопрос с поставкой угля и от голландского правительства получили повторное разрешение на проведение испытаний. В мае в Голландию отправилась приемочная комиссия под руководством капитана 3 ранга Томаса де Состоа Мартинеса (*Tomás de Sostoa Martínez*).

12 мая 1919 г. газета «*El Fígaro*» оптимистично писала, что «в конце этого месяца в наш порт прибудет «*Kanguro*» – судно, приобретенное нашим правительством для спасения подводных лодок. Экипаж его, прибывающего из Голландии, состоит из двух лейтенантов, мичмана, одного первого машиниста, двух вторых, двух третьего, двух механиков и также матросов и кочегаров. «*Kanguro*» находится под командованием капитана 2 ранга Томаса Систоа (*Tomás Sistoа*)» (*El Fígaro. 12/5/1919*). Газета «*El Día*» дополняла эту информацию, сообщив, что сопровождать судно на переходе в Испанию будет пароход «*España 5*», бывший германский «*Riga*», конфискованный после начала войны испанским правительством (*El Día. 14/5/1919*).

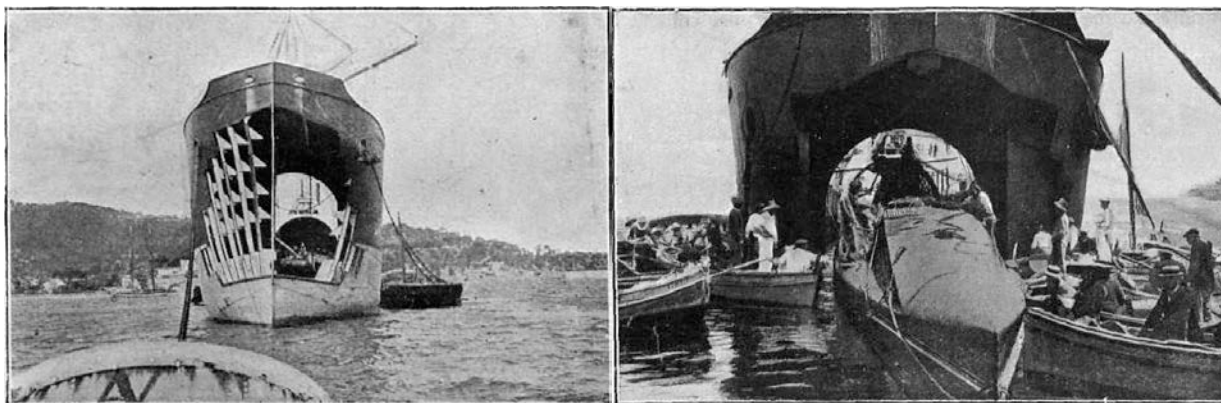


Рис. 2. Декабрьский номер журнала «*Vida marítima*» за 1920 г., знакомивший читателей с новым спасательным судном, поместил описание и фотографии от французской «Кенгуру», перевозившей перуанские лодки (*Vida marítima. 10 12 1920: 609-610*)

Но вскоре приемочная комиссия была вынуждена безрезультатно вернуться обратно, поскольку «*Werf Conrad*» отказалась проводить испытания, пока не будут урегулированы ее претензии к испанскому морскому министерству. В результате конфликт затянулся на еще несколько месяцев, вынудив вмешаться МИДы обоих государств. Стоит отметить, что к этому времени интерес к кораблю в испанском морском министерстве сильно упал. Мало того, обсуждался даже вопрос о целесообразности его приобретения, особенно в свете того, что ведущие военно-морские государства так и не построили подобного корабля. Летом

1920 г. соглашение было, наконец, достигнуто, хотя, отдельные вопросы согласования всплывали еще долго. Наконец, 8 марта 1922 г. король подписал приказ об отклонении заявления, поданного в Морское министерство 31 сентября 1920 г. представителем «Werf Conrad» с просьбой пересмотра цен контракта от 21 июля 1915 г. (*La Época*. 8/3/1922). Это была последняя дата в тяжбе об оплате.

2 сентября 1920 г. министерство назначило новую приемочную комиссию под командованием начальника подводных сил капитана 3 ранга Матео Гарсия де лос Рейеса (Mateo García de los Reyes), а первым командиром судна стал капитан 3 ранга Франсиско Мартинес Доменек (Francisco Martínez Doménech) (*Coello Lillo*, 2002). 15 октября комиссия отправилась в Амстердам (*El Liberal*. 15/10/1920). В итоге построенный еще в июле 1917 г. корабль наконец смог войти в строй испанского флота.

После урегулирования вопроса об оплате, измененный за год экипаж в начале сентября в целом был сформирован и ждал лишь отправки в Голландию. Предполагалось, что он на новом судне сразу совершит переход в Картахену, где располагалась главная база подводных лодок (*La Libertad*. 9/9/1920). 23 сентября моряки выехали в Голландию на почтовом поезде (*La Correspondencia de España*. 24/9/1920), и сразу после прибытия на место, экипаж начал осваивать новую для него технику для перегона судна в Испанию (*El Heraldo de Madrid*. 14/10/1920).

18 ноября 1920 г., после успешных ходовых испытаний, корабль отплыл из Амстердама в сопровождении транспорта «Almirante Lobo». На переходе они попали в небольшой шторм, в котором «Kanguro» продемонстрировала весьма неплохую мореходность, хотя и получив небольшие штормовые повреждения. В итоге 24-го числа оба судна успешно вошли в Ферроль и после небольшого ремонта 4 декабря снова вышли в море, без каких-либо затруднений прибыв 8-го в Ла Карраку, чтобы далее продолжить свой путь к Картахене, куда «Kanguro» прибыла в середине месяца.

19 ноября 1920 г. специальным Королевским приказом судну присваивался национальный номер и международный идентификатор. А 21 декабря 1920 г. его включили в состав Учебного дивизиона подводных лодок (División de Instrucción de Submarinos) и с 15 января 1921 г. перечислили в Третье положение (укомплектованный корабль, готовый к выполнению боевых задач).

Интересно отметить, что весь этот период судно официально не имело наименования. В документации оно обычно называлось «типа Кенгуру», и «Кенгуру», предполагая, что оно аналогично судну, построенному во Франции. Иногда это приводило к недоразумениям. Так 10 декабря 1920 г. довольно уважаемый журнал «Vida marítima», следивший за всеми морскими новинками, опубликовал на своих страницах фотографии и описания нового испанского судна. Все было бы ничего, но как описание, так и фото он позаимствовал от французского тезки (*Vida marítima*. 10/12/1920). Отчасти это недоразумение было ликвидировано 26 января, когда специальным королевским декретом № 27 за судном закреплялось наименование «Kanguro» с упомянутым выше несоответствием правилам испанского языка (с буквой «К»), т.е. то самое название, которое неофициально использовалось практически с момента заключения контракта.

Таблица 1. Командиры «Kanguro» (*Busquets i Vilanova et al.*, 2002)

Даты официального назначения	Должность	ФИО
13.05.19	Capitán de corbeta	Tomás de Sostoa Martínez (до 5.07.19)
6.08.20*	Capitán de corbeta	Francisco Martínez Doménech
11.09.22	Capitán de corbeta	Antonio Alonso Riverón
3.10.23	Capitán de corbeta	Julio Iglesias Abeloira
3.03.25	Capitán de corbeta	Enrique Delgado Viaña
22.08.25	Capitán de corbeta	Francisco Domínguez Romero
15.02.26	Capitán de corbeta	Federico Aznar Bárcena
14.02.27	Capitán de corbeta	Rafael García Rodríguez
26.01.28	Capitán de corbeta	Manuel Rodríguez Novás

Даты официального назначения	Должность	ФИО
24.01.29	Capitán de corbeta	Manuel Guimerá Bosch
24.01.30	Capitán de corbeta	José Sierra Carmona
1.02.32	Capitán de corbeta	Rafael de Flórez y Martínez de Victoria
5.09.32	Capitán de corbeta	Arturo Génova Torruella
14.06.33	Capitán de corbeta	Manuel Pasquín de Flórez
20.12.33	Capitán de corbeta	Nicolás Piñero Bonet
20.12.34	Capitán de corbeta	Alejandro Molíns Soto
20.12.35	Capitán de corbeta	José Ramón Rodríguez Gil de Atienza (до 8.04.36)
25.04.36	Capitán de corbeta	Cayetano Rivera Almagro
20.07.36	Segundo maquinista	Manuel Gutiérrez Pérez (до ?)
23.12.36*	Segundo maquinista	Tomás Díaz Martínez (до ?)
18.12.37*	Oficial Iº naval	Ramón Rodríguez Lago (до ?)
1.05.39	Teniente de navio	José María Mena Ruiz del Portal
1.10.39	Teniente de navio	José Luis Pérez Cela (до 14.11.39)

Примечания: * даты официального назначения, даты вступления в должность неизвестна.

Конструкция

Конструктивно судно представляло собой мощный кран, установленный на корпус катамаранного типа, способный поднимать 650-тонный груз с глубины до 40 м на высоту до 6 м над уровнем моря, после чего этот груз фиксировался на двух специальных балках.

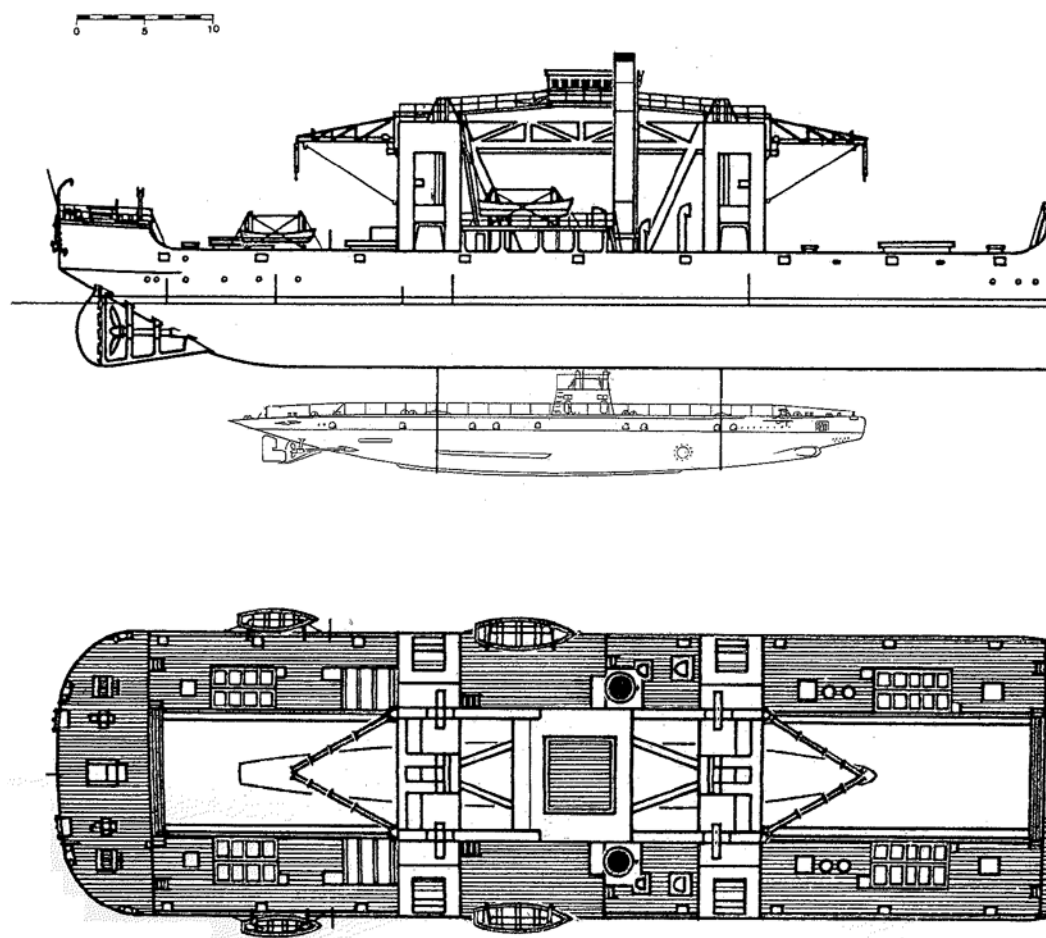


Рис. 3. Внешний вид судна «Kanguro» (Busquets i Vilanova et al., 2002)

В ходе тестов лебедки даже испытали на подъем груза в 1000 т. ([La Industria nacional. 29/9/1916](#)). Фактически судно можно было использовать лишь для обслуживания подводных лодок типа «А». Лодки типа «В» были уже крупноваты для габаритов «Kanguro», как и типа «С». Даже построенная одновременно с типом «А» лодка «Isaac Peral» (впоследствии ставшая А-0) с ее длиной 57,95 м, и подводным водоизмещением 653,8 т. поднималась и обслуживалась уже с трудом. Как только в планах наметилось вступление в строй лодок типа «D», для которых «Kanguro» совершенно не подходил, старое судно отправили на слом. К счастью, хотя судно участвовало во всех маневрах и походах подводных лодок, его ни разу не пришлось использовать по прямому назначению.

Корпуса располагались друг от друга на расстоянии 8 м. Каждый из корпусов имел длину 75 м и ширину 12 м. В носовой и кормовой части, корпуса соединялись прочными связями, образуя объединенный бак и квартердек, оставляя под ними тоннелеобразный проход для входа и выхода подводной лодки в надводном положении. Но габаритов этого прохода хватало лишь для лодок типа «А», остальные могли зайти лишь в полуподводном положении.

Кроме того, в значительной степени прочность межкорпусных связей катамарана определялась центральной мачтообразной надстройкой, поддерживающейся на четырех вертикальных балках, заваленных во внутрь. В верхней части они объединялись мощными фермами. Силовые элементы этих мачт крепились как к шпангоутам, так и к килям, давая им серьезное усиление. От них под углом отходили четыре полые балки квадратного сечения, и, крепясь к корпусу, выполняя роль распорок, еще более увеличивали жесткость всей конструкции. Кроме того, в верхней части мачты соединились двумя большими решетчатыми балками, усиливаемые другими балками поменьше, образуя форму креста.

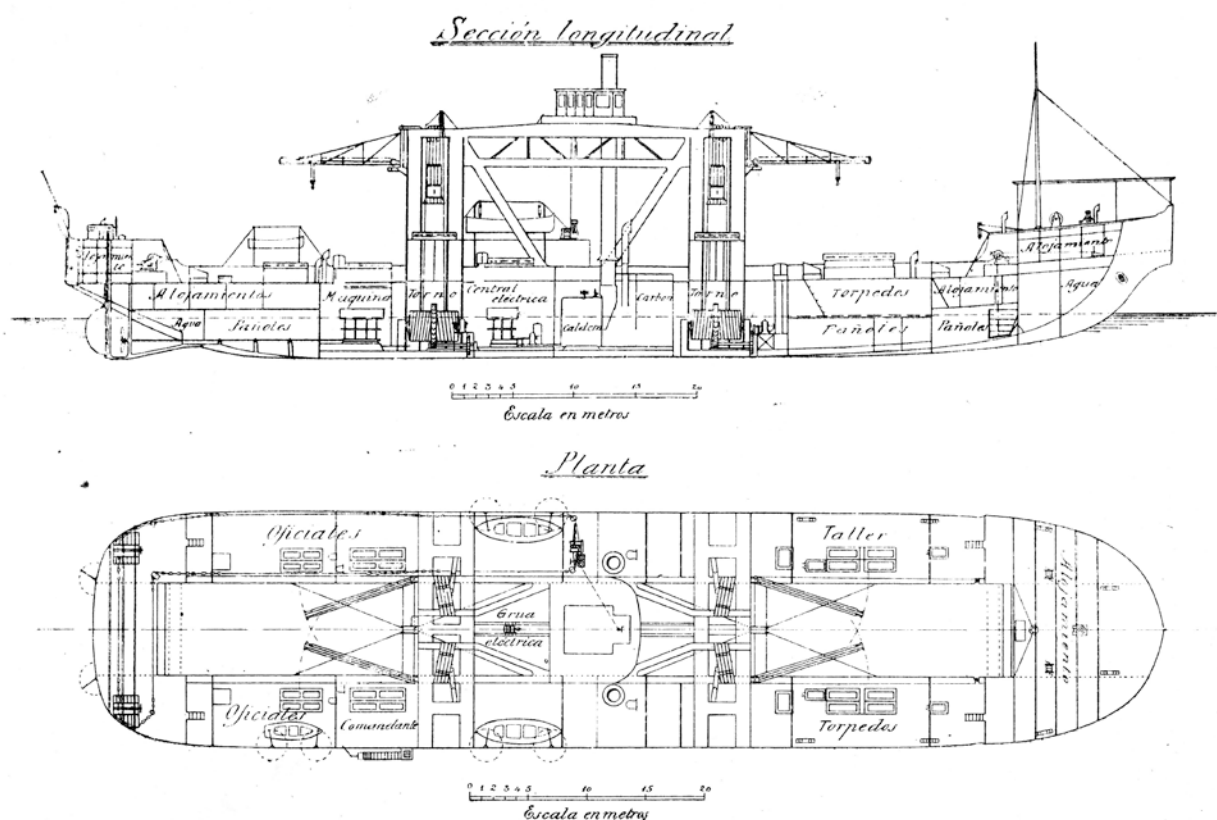


Рис. 4. Схема внутреннего устройства «Kanguro» ([los Reyes, 1921](#))

Сверху всей этой конструкции располагался просторный командирский мостик со всем необходимым для навигации оборудованием, а также большая рубка с электрическим управлением всех четырех лебедочных двигателей. Сами лебедки располагались в трюмах у оснований мачт, между их опорами. Впервые в испанской практике все маневры (пуск, подъем, спуск, изменение скорости вращения и т.п.) можно было осуществлять

дистанционно, прямо из рубки. В ней имелись два больших окна в полу, позволяющие оператору видеть все такелажные работы. Можно было видеть как тали входят в воду, насколько они вертикальны, тем самым выравнивая поднимаемую подводную лодку. При чем, это выравнивание должно было производиться с высокой точностью, поскольку расстояние между корпусами катамарана было ненамного больше ширины корпуса подводной лодки. Каждая лебедка грузоподъемностью по 165 т. могла управляться независимо от других, так что поднимаемый груз можно было не только центрировать, но придавать ему определенный крен или дифферент, в зависимости от необходимости операции. Внутри каждой мачты шли тали лебедки, каждая состояла из восьми сверхгибких тросов диаметром по 50 мм. Их особенность состояла в том, что они не имели на концах стопоров. Две передних тали и две задние, каждые наматывались на специальные блоки, оснащенные винтовыми канавками, так что разница в удлинении между канатами компенсировалась, и равномерно распределялась нагрузка. Поэтому крен поднимаемого груза поддерживался автоматически.

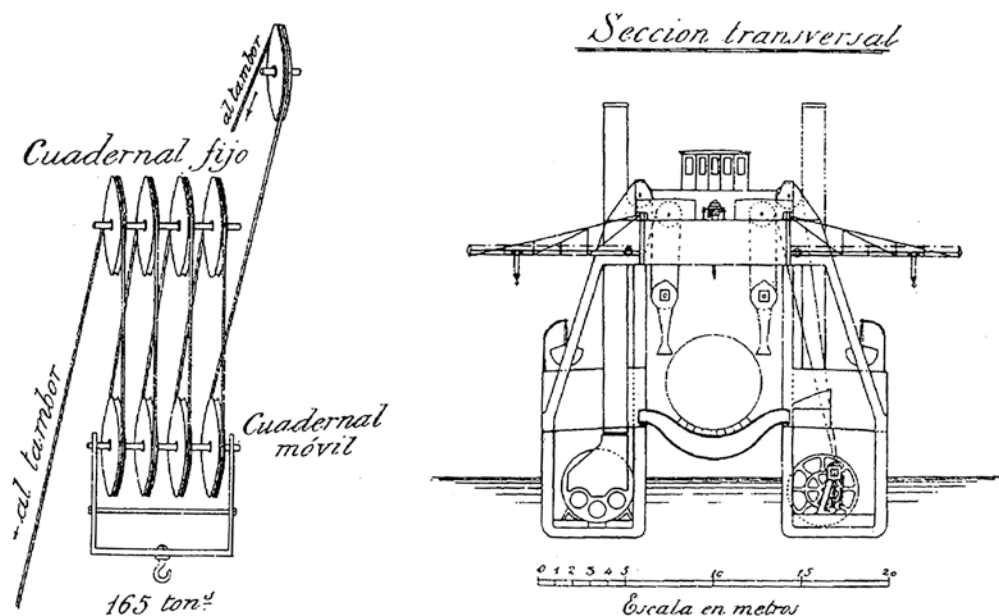


Рис. 5. Схема распределения нагрузки блока лебедки (слева), поперечный разрез (справа) (los Reyes, 1921)

Для отработки действий с подводной лодкой имелся специальный бак призматической формы, заполняемый водой, массой до 700 т.

Штатно тросы заканчивались специальными четырехконечными захватами весом по 7,5 т каждый. Столь огромный вес обуславливался не только их большими размерами, но системой автоматического подводного зацепления. По мысли конструкторов на подводных лодках следовало оборудовать специальные рымы, довольно громоздкие и расположенные на определенном расстоянии друг от друга. Разумеется, эти рымы должны были жестко крепиться с силовыми элементами самой лодки, но требуемое расстояние между рымами совершенно не совпадало со шпацией. Кроме того, автоматическое зацепление обеспечивалось лишь при нахождении лодки в вертикальном положении, что также достигалось далеко не всегда. В результате испанцы были вынуждены отказаться от столь сомнительной инновации, и операция крепления тросов к корпусу подводной лодки всегда была довольно сложной задачей, требовавшей прицепления к уже имевшимся рымам, производившаяся только вручную водолазами.

В дополнение к главным лебедкам, в четырех углах главной надстройки на судне имелось также четыре крана с горизонтальными стрелами (вылет балки по 9 м), способными поднимать груз по 5 т. Краны были поворотными, что позволяло охватить довольно большую площадь, у каждого имелась своя паровая лебедка. Кроме них был еще пятый электрический кран, располагавшийся на горизонтальной балке шедшей

параллельно корпусам под рубкой и мостиком. В основном он использовался для того, чтобы что-то снять с поднятой подводной лодки, или наоборот, загрузить на нее. А кроме того, оригинальная система зацепления позволяла передать груз (или наоборот получить его) на одну из четырех упомянутых грузовых стрел.

Между корпусами шли две балки-кильблоки на которые опиралась подводная лодка, вытасненная из воды. Расстояние между ними можно было изменять, используя силу четырех главных лебедок. Каждый кильблок весил по 20 т. Носовой кильблок в крайнем переднем положении мог быть поднят создавая пространство, высотой как под баком, своеобразный тоннель, по которому туда могла войти или выйти лодка.

Пространство бака на судне отводилось под разнообразные трюмы для хранения всего необходимого. Там же располагались жилые помещения, цепной ящик и гальюн. В форпиках каждого из корпусов находились цистерны для пресной воды, за ними снова шли кубрики, под которыми располагались пороховые погреба. Далее в корму планировка левого и правого корпуса не совпадали. В правом находился водонепроницаемый торпедный отсек на 12 торпед с соответствующим оборудованием для обслуживания и небольшого ремонта и специальным стеллажом для торпедных головок. В левом корпусе находились неплохо экипированные мастерские. Предполагалось, что в них можно будет провести небольшой ремонт подводных лодок прямо в море. Из-за этого объем жилых помещений имел возможность размещения экипажа лодки. Здесь же в мастерских находились компрессоры, зарядные устройства для лодочных аккумуляторов, баки для бензина, масла, смазки, дистиллированной воды (для аккумуляторов), радиотелеграфное оборудование, система подводной связи, водолазное снаряжение и т.п.

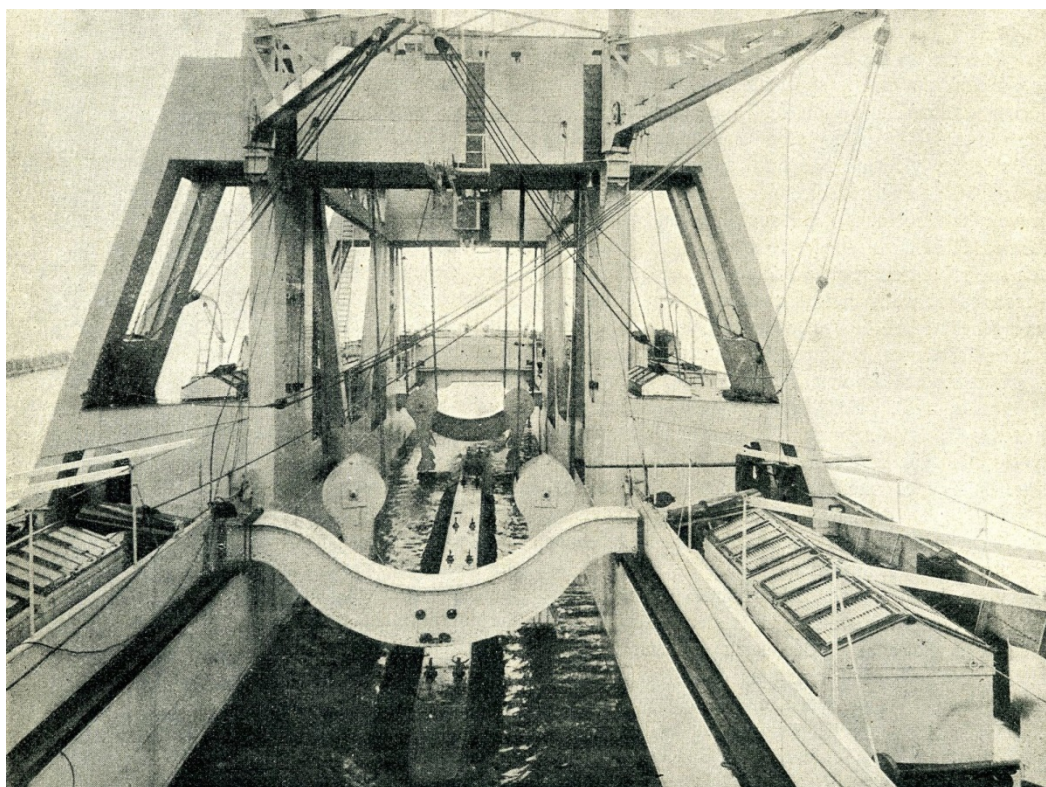


Рис. 6. Кильблоки для установки подводной лодки. Видно лебедки и с прицепными устройствами и на переднем плане два крана ([Revista Iberica, 1921](#))

Далее в корму непосредственно под каждой из четырех мачтообразных опор центральной надстройки находились водонепроницаемые отсеки с главными такелажными лебедками. Каждая из них приводилась в движение электрическим двигателем мощностью по 75 л.с. с регулятором скорости и автоматическим электротормозом. Последний был всегда во включенном состоянии. Он представлял собой тормозную колодку, которую при рабочем ходе

примагничивал специальный электромагнит. При его выключении колодка падала и клинила трос, в результате даже при полной загрузке он оказывался заблокированным.

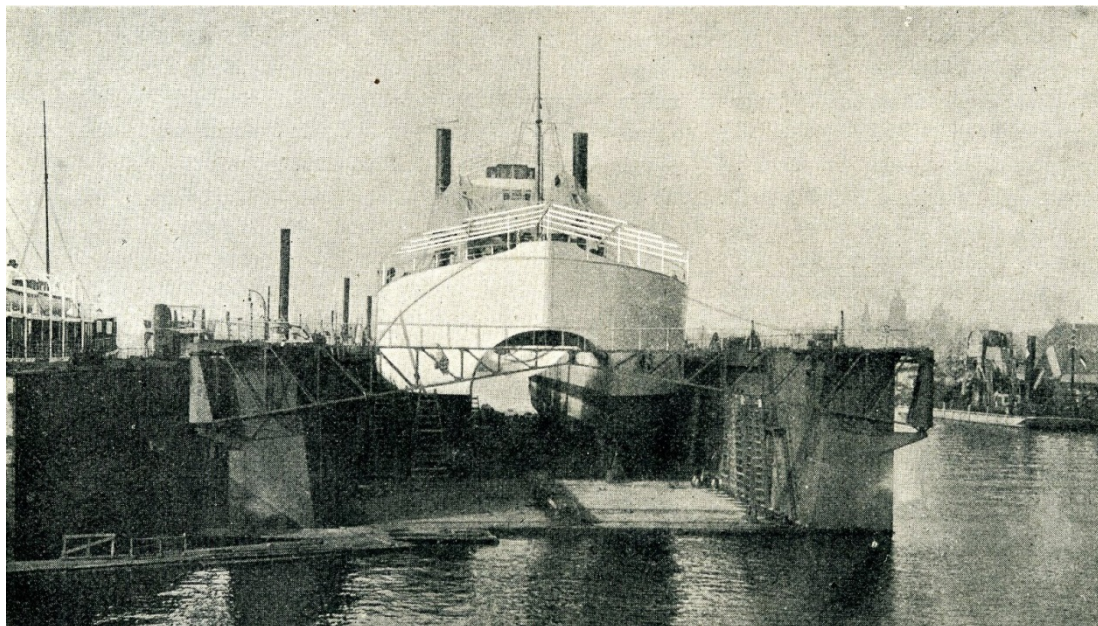


Рис. 7. «Kanguro» в доке ([Revista Iberica, 1921](#))

Между опорами мачтообразной надстройки, ближе к носовой опоре в отдельных водонепроницаемых отсеках располагались котельные отделения. Пар вырабатывался двумя цилиндрическими котлами, каждый с тремя топками системы Фокса (Fox) с рабочим давлением $13,4 \text{ кг/см}^2$, хотя в ходе испытаний система выдержала давление в 20 кг/см^2 . Здесь же находились угольные бункеры. Труба от котлов проходила между мачтоопорами и заканчивалась выше надстройки. Далее в корму стояли паровые электрогенераторы постоянного тока мощностью 200 кВт , дававшие напряжение бортовой сети 250 В . В корму от опор надстройки располагался водонепроницаемый отсек с главными машинами – две вертикальные машины тройного расширения с суммарной мощностью 1260 л.с. Каждая приводила в движение свой четырехлопастный винт. При полной мощности машины давали по 206 об/мин , и развивали скорость $9,53 \text{ уз.}$ Экономическая скорость составляла $7,2 \text{ уз.}$, при 150 об/мин . Еще далее в корму находились жилые помещения, рундуки, гальюны, кормовой цепной ящик. На квартердеке между корпусами также находились жилые помещения.

Поскольку проект судна разрабатывался еще до войны, а испанцы его получили после, сразу стало видно существенное упущение голландских корабелов. Все системы, как основные, так и вспомогательные работали на главных высоконапорных котлах. В результате, когда котлы глушились, все корабельные системы были выведены из действия. Для разведения паров требовалось до $10\text{--}12$ часов, что, учитывая критическую обстановку на затонувшей подводной лодке, было чрезвычайно долго. Таким образом, чтобы быть в эксплуатации, на судне требовалось постоянно держать котлы под парами. Это вело не только к постоянному расходу топлива, но и к усиленному износу материальной части. Решение проблемы виделось в установке дизель-генераторов, всего лишь для запитки бортовой электросети, но до момента сдачи на слом судно так его и не получило.

Основные характеристики «Kanguro»: длина 84 м , ширина 20 м , высота борта 6 м , ширина корпуса 8 м , осадка в полном водоизмещении $3,5 \text{ м}$, скорость хода $9,57 \text{ уз.}$, водоизмещение 2480 т. При приеме лодки осадка составляла $3,37 \text{ м}$, скорость хода $8,69 \text{ уз.}$ При полном водоизмещении и с принятой лодкой осадка доходила до $4,2 \text{ м}$. В качестве топлива использовался уголь с нормальным запасом 150 т. , принятым в перегруз – до 200 т. Дальность хода на полной скорости 1266 миль , на экономической 2448 миль , экипаж 97 чел.

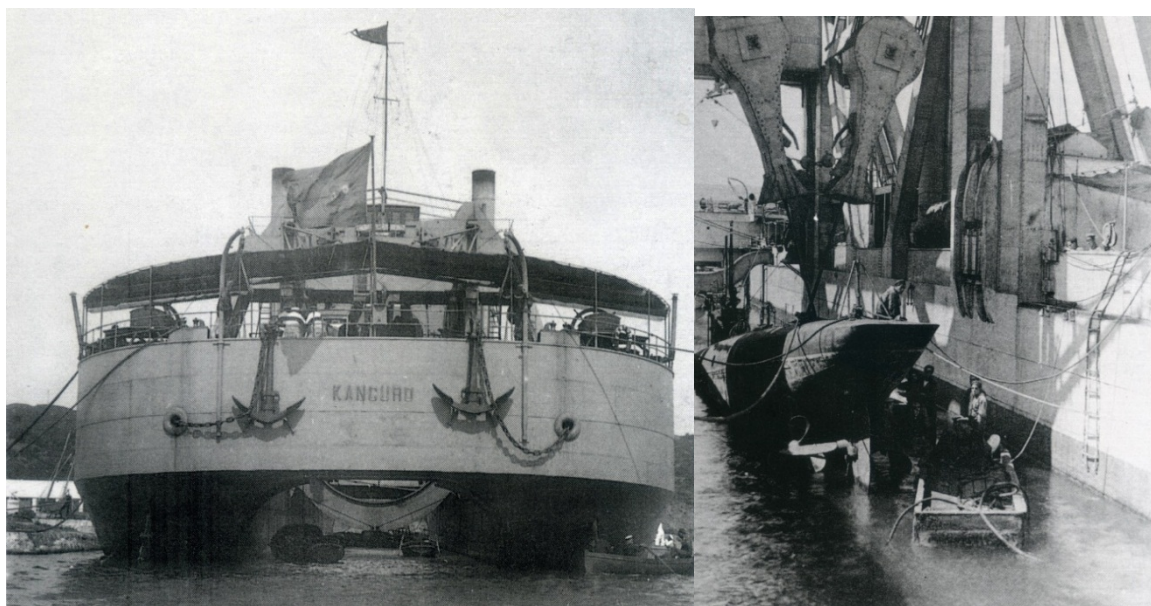


Рис. 8. Вид с кормы (слева), замена лопасти винта на лодке А-2 (справа)
(Busquets i Vilanova et al., 2002)

Максимальная скорость в 9,5 уз. была весьма небольшой для экстренной помощи подводным лодкам. В этом отношении следовало бы скорость довести хотя бы до 12-13 уз. Несмотря на свои большие размеры и некоторую неуклюжесть в очертаниях, судно получилось довольно мореходное и маневренное.

Статьи весовой нагрузки:

Корпус $2 \times 619 = 1239$ т.

Якоря, цепи, шпиги $2 \times 32,5 = 65$ т.

Котлы, машины, винты $2 \times 111,5 = 223$ т.

Динамо-машины $2 \times 22 = 44$ т.

Главные лебедки $2 \times 75 = 150$ т.

Нижние мачтообразные опоры $4 \times 7,5 = 30$ т.

Верхние части мачтообразных опор $4 \times 3,425 = 13,7$ т.

Тросы такелажа $4 \times 5,5 = 22$ т.

Надстройка 280 т.

Подвижные блоки $2 \times 20 = 40$ т.

Поворотные краны $4 \times 7,5 = 30$ т.

Балласт 30 т.

Инвентарь и прочее оборудование $2 \times 61,65 = 123,3$ т.

Питательная вода $2 \times 20 = 40$ т.

Уголь $2 \times 75 = 150$ т.

Всего – 2480 т.

Таким образом, на подъемное оборудование (краны, лебедки, их силовые установки и т.д.) приходилось 579 т. или 23,5 % водоизмещения, в то время как на котлы, машины и винты – 223 т., или 9,1 %. Корпуса с запасами, якорями и т.д. – 1334 т., или 53,5 % (los Reyes, 1921).

Вооружение состояло из четырех 42-мм орудий Норденфельта, установленных в конце 1921 г.

Карьера

«Kanguro» имел долгую и мирную карьеру. А первая возможность привлечь к себе всеобщее внимание произошла уже в мае 1921 г., когда в связи со столетним юбилеем присвоения Канарам статуса провинции, там состоялись пышные празднества. Тогда командование испанского флота решило убить сразу двух зайцев: с одной стороны продемонстрировать возможности своего подводного флота, а с другой дать опыт океанского плавания подводникам.

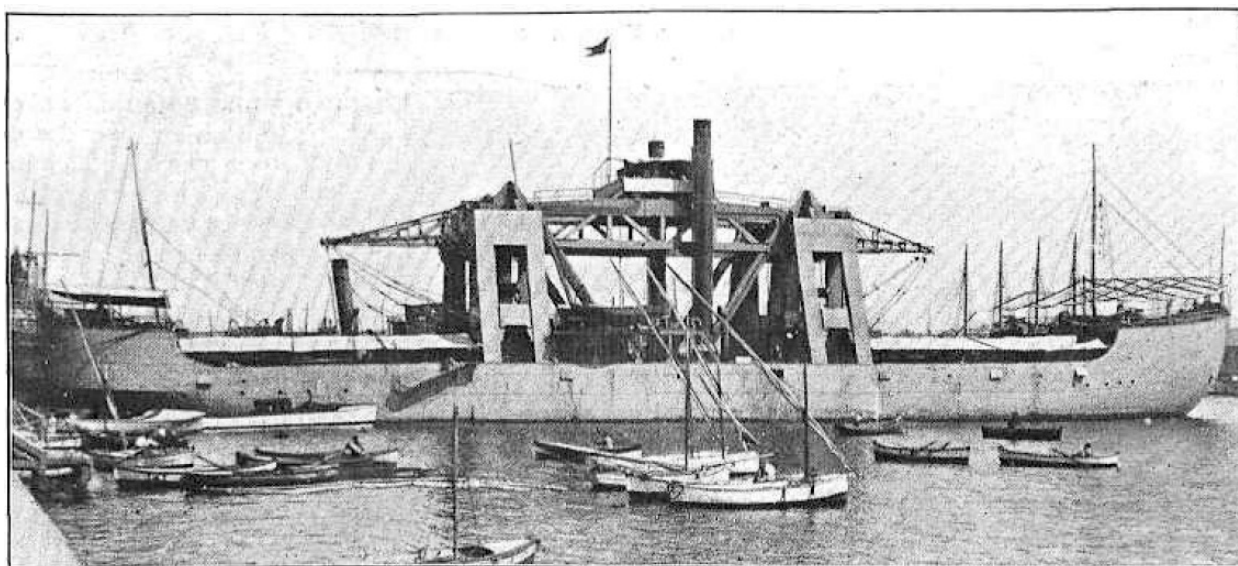


Рис. 9. «Kanguro» осенью 1921 г. ([Hojas selectas. 10 1921](#))



Рис. 10. Подводная лодка «Isaac Peral» и «Kanguro» на Тенерифе (слева), и в Пальме (справа)

28 апреля из Кадиса курсом на Канары вышла эскадра в составе четырех подводных лодок, четырех миноносцев и «Kanguro» ([El Liberal. 29/4/1921](#)). 5 мая 1921 г., тысячи жителей Канарских островов пришли, чтобы увидеть своими глазами прибытие подводных лодок и миноносцев. Возглавлял строй «Kanguro», первый ошвартовавшийся в порту Тенерифе, за ним это сделал «Isaac Peral» и три подводных лодки типа «А», последними в порт вошли миноносцы № 1, № 5, № 21 и № 22. ([La Correspondencia militar. 5/5/1921](#)). Но борту «Kanguro» командира эскадры приветствовали алькальд города, члены городского совета и местное военное командование. Вечером испанская эскадра иллюминировалась огнями. Алькальд дал праздничный ужин, куда пригласил командующего эскадрой и командиров всех кораблей. На следующий день к вящему удовольствию тысяч зевак, многие из которых специально прибыли в Тенерифе с близлежащих островов, корабли провели небольшие учения перед Южным молом. Миноносцы были выстроены в ряд вдоль берега. Далее подводные лодки, выходя в море, погружались и пройдя под цепочкой миноносцев всплывали, затем уже в надводном положении они осуществили некоторые эволюции. Руководил учениями командир дивизии Гарсия де лос Рийес. Следует отметить, что зрителей даже пускали на борт кораблей, так что они наблюдали за всем как с борта «Kanguro», так и миноносцев. Эскадра возвратилась в порт под бурные и продолжительные овации собравшихся. Вечером городской совет снова устроил банкет, куда пригласил всех офицеров, а после официальной части состоялся танцевальный вечер в главном казино ([Vida marítima. 30/5/1921](#)). 9 мая в Теренифе зашел транспорт «Almirante Lobo», доведя общее количество испанских кораблей в порту до девяти. В этот же день на борту «Kanguro»

состоялся ответный прием с торжественным ужином ([La Acción. 10/5/1921](#)). По окончании программы корабли возвратились на полуостров. 27 мая в Кадисе бросили якорь четыре субмарины и миноносцы, а на следующий день возвратился и «Kanguro» ([El Universo. 28/5/1921](#)).

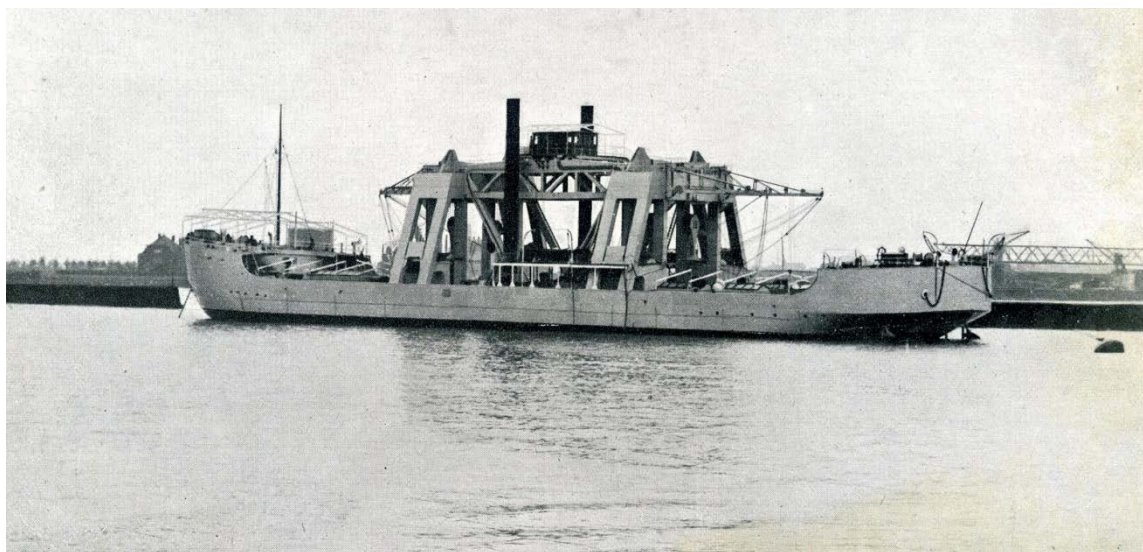


Рис. 1 «Kanguro» вскоре после прибытия в Испанию ([RGM, 1921](#))

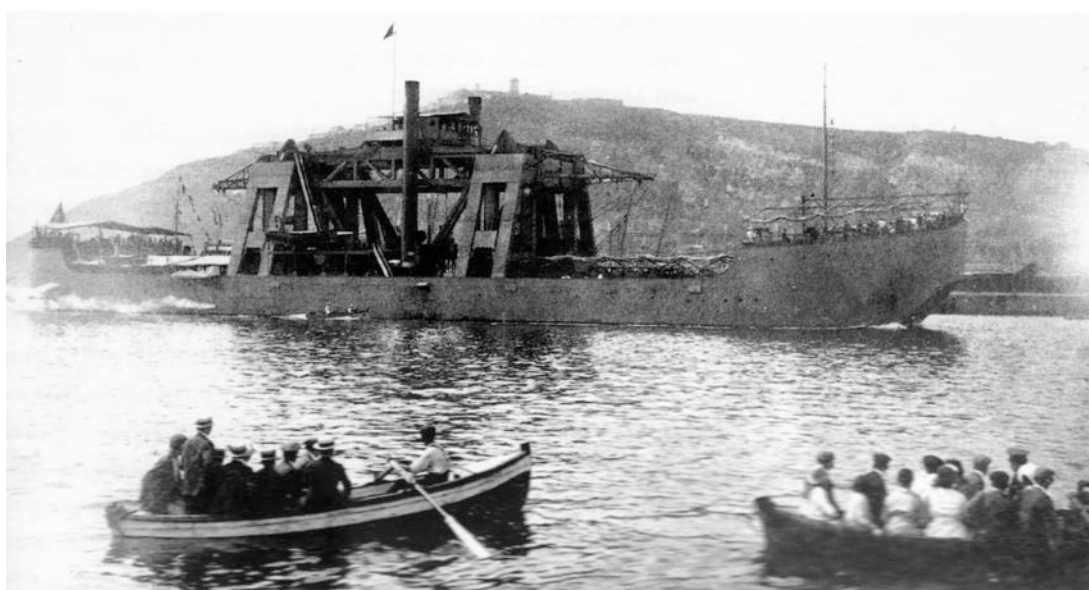


Рис. 12. «Kanguro» в Барселоне, 1921 г. ([Busquets i Vilanova et al., 2002](#))

В июле того же года дивизион подводных лодок осуществил переход на север, где в Ферроле «Kanguro» заходил в док ([La Tribuna. 15/7/1921](#)). О деталях этого похода не сообщалось, скорее всего потому, что «Kanguro» играл лишь вспомогательную роль. Но на обратном переходе в Картахену, он зашел на Карракский арсенал, где прошел небольшой ремонт, закончившийся к началу сентября ([El Financiero. 2/9/1921](#)).

3 сентября из Картахены вышла эскадра в составе «Kanguro», лодок «Isaac Peral», А-1, А-2 и А-3 в сопровождении миноносцев № 1, № 5, № 21 и № 22. Выход преследовал две цели – морскую практику, а также посещение Аликанте, Гандии и Валенсии ([El Sol. 4/9/1921](#)). 17 сентября в Барселону отправился морской министр в сопровождении начальника штаба, где кроме приемки двух бензиновых катеров, приобретенных для морской авиации, он должен был наблюдать за маневрами подводных лодок.

Предполагалось, что к этому времени экипаж «Kanguro» уже имел достаточную практику и может продемонстрировать свои умения по спасению подводных лодок ([La Tribuna. 8/9/1921](#)). В ожидании прибытия министра 13 сентября в Барселону вошли «Kanguro», «Almirante Lobo», подводные лодки «Isaac Peral», «Monturiol», «C. García» и А-3, а также миноносцы № 1, № 5, № 22 и № 23 ([La Época. 13/9/1921](#)).

15 сентября, еще до прибытия министра, на якоре в Барселоне, перед большим числом собравшихся, «Kanguro» провел показательные выступления по подъему подводной лодки, ее подвешивания для осмотра и потенциальных ремонтных работ. Присутствовавшие отмечали, что все производилось с легкостью и в кратчайшие сроки ([El Ejército español. 16/9/1921](#)).

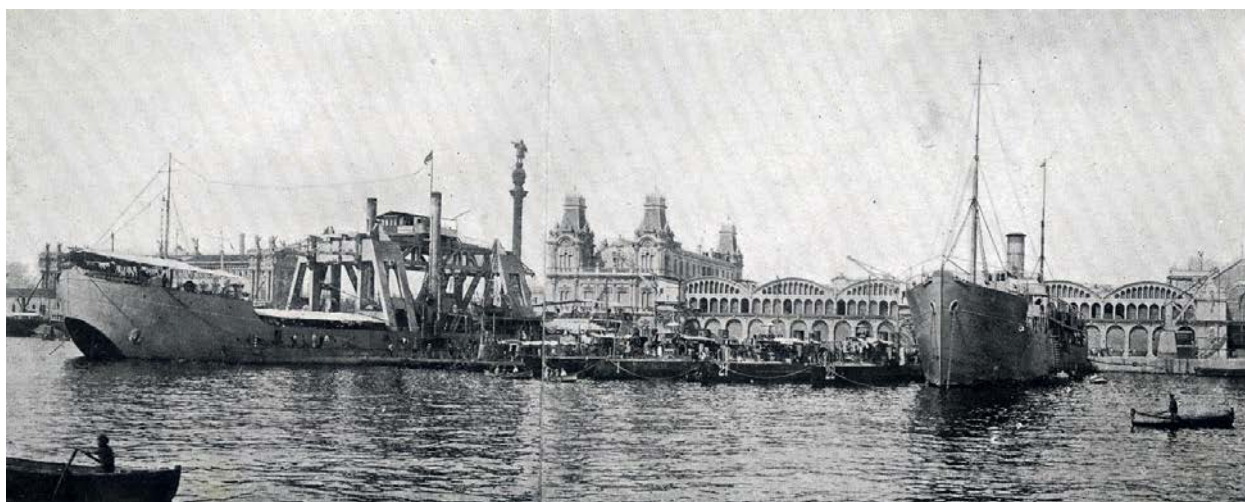


Рис. 13. «Kanguro» (слева), с эскадрой подводных лодок и транспортом «Almirante Lobo» (справа) во время учений в Барселоне, 1921 г.



Рис. 14. Лодка А-3 введена в «Kanguro» (Барселона) (слева)

18 сентября 1921 г. впервые в Испании состоялись совместные маневры, на которых приняли участие как авиация, так и подводные лодки, что само по себе не могло не привлечь пристального внимания как испанских, так и зарубежных специалистов. Хотя начало выхода эскадры было запланировано на 11-00, «Kanguro» вышла в море в 10-55, поскольку на ее борту разместились наблюдатели. Следом с представителями прессы и генералитетом на борту вышел миноносец № 5. Далее с многочисленными приглашенными – миноносцы № 21 и № 22, а также транспорт «Almirante Lobo». Морской министр и начштаба разместились на борту подводной лодки «Monturiol». Пройдя перед строем других лодок и совершив погружение, министр со свитой перебрался на миноносец «Audaz» и далее на крейсер «Río de la Plata». По окончании всех эволюций и полетов, «Kanguro» последний в цепочке кораблей вернулся в порт ([Vida marítima. 30/9/1921 P. 284](#)).

3 октября «Kanguro» с подводными лодками и четырьмя миноносцами пришла на Ивису. Для удовлетворения любопытства собравшихся корабли провели небольшое маневрирование ([El Sol. 5/10/1921](#)). 6 октября корабли покинули Ивису и взяли курс на Аликанте ([La Acción. 6/10/1921](#)).

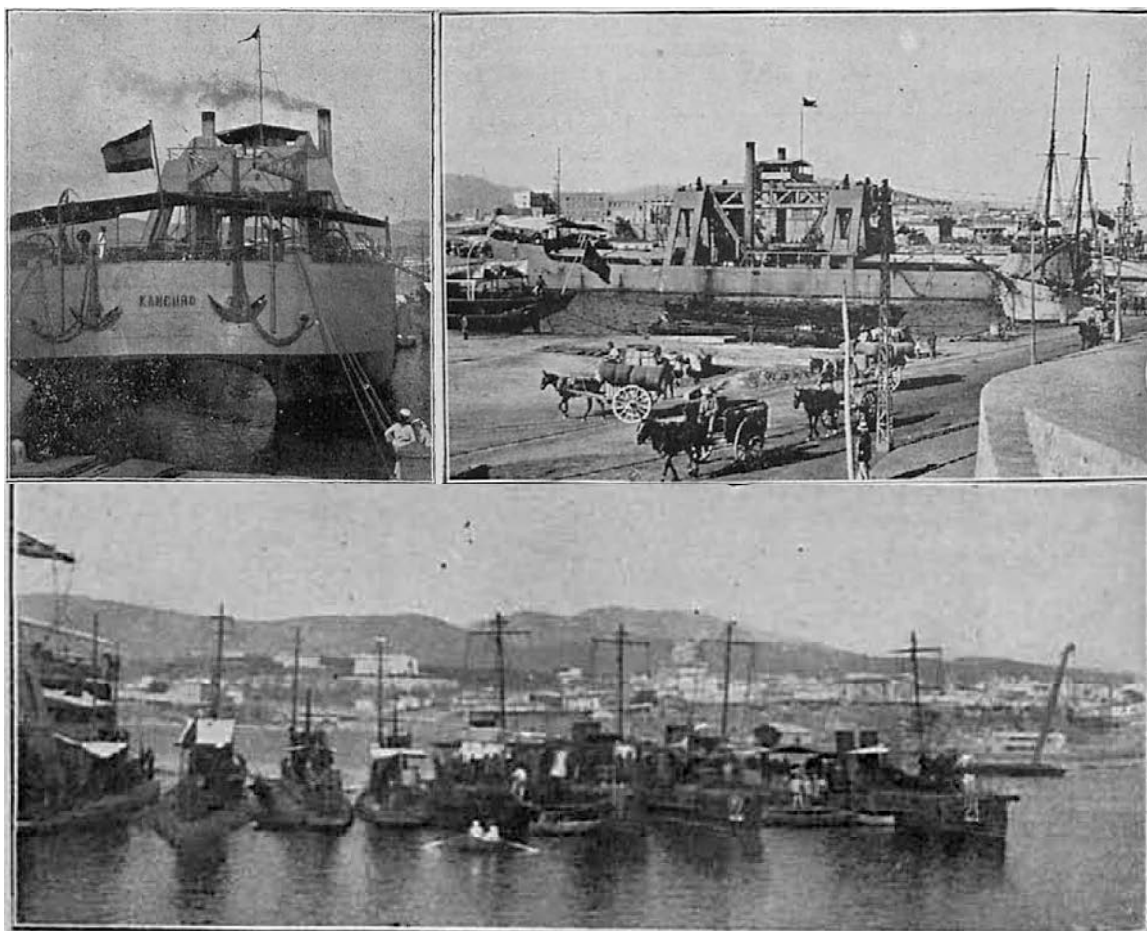


Рис. 15. Эскадра подводных лодок во время визита на Балеарские острова, 1921 г. Вверху: вид «Kanguro» с кормы и с борта, внизу: подводные лодки и миноносцы ошвартованные у борта «Kanguro» ([Baleares. 30 9 1921: 17-18](#))

10 октября в Картахене состоялся спуск на воду подводной лодки В-2. По окончании торжественной части и непосредственно спуска на воду, присутствовавший на церемонии морской министр принял участие в небольших маневрах, проведенных «Kanguro» со всеми четырьмя находившимися в строю подводными лодками, а также миноносцами № 1, № 5, № 21, № 22 и эсминцем «Villamil». По правде говоря, маневры проводились без участия «Kanguro», где разместились многочисленные приглашенные наблюдатели ([El Globo. 11/10/1921](#)).

24 октября «Kanguro» с миноносцами остановился в Альмерии, после чего взял курс на Картахену ([La Correspondencia militar. 25/10/1921](#)).

В первой половине следующего 1922 г. походы «Kanguro» ограничились окрестностями Картахены, самой крайней точкой стала Барселона. По программе плаваний на 1922/23 г., принятой 15 августа 1922 г. спасательное судно «Kanguro» зачислялось в Практическую эскадру подводных лодок с нахождением 12 месяцев в Третьем положении ([El Mundo. 15/8/1922](#)). В работе Ф. Бордехе и Моренкоса упоминается, что «Kanguro» отправился в этом году на Канарские острова «для испытания некоторого оборудования и систем» ([Bordeje y Morencos, 1978: 377](#)), вслед за ним об этом же факте утверждает Х. Коэльо Лильо ([Coello Lillo, 2002](#)). Между тем, этот поход не оставил никаких свидетельств в

периодике того времени, из чего можно заключить, что оба автора просто ошиблись, имея в виду события предыдущего года.



Рис. 16. Миноносцы № 1, 5, 21, 22 у борта «Kanguro»



Рис. 17. «Kanguro» на Мальорке (коллекция «Старые фото Мальорки»)

22 августа 1922 г. на должность командира «Kanguro» назначили капитана 3 ранга Антонио Алонсо Риверона (Antonio Alonso Riverón) ([La Prensa. 22/8/1922](#)). После приемки, новый командир повел свое судно в составе дивизион капитана 2 ранга Гарсия де Лос Рейеса на север. После остановки в Сеуте, 1 сентября корабли вошли в Хихон. «Kanguro» и буксир «Cíclope» сопровождали подводные лодки «Isaac Peral», «Monturiol», «Cosme García», В-1, В-2 и В-3. Местные власти устроили эскадре пышный прием, а всех офицеров пригласили на банкет ([La Acción. 1/9/1922](#)). На следующее утро дивизион вышел в Сан-Себастьян ([El Sol. 2/9/1922](#)). 9 сентября в порту Пасахес (Pasajes) король посетил корабли, стоявшие там на якорь. Экипажи оказали ему должные почести, предусмотренные уставом. Монарх осмотрел все шесть подводных лодок, а на А-1 даже совершил погружение. Последними в списке посещений стояли «Cíclope» и «Kanguro», на последнем из них король со свитой изволил

отобедать (*La Época*. 9/9/1922). 12 сентября дивизион предполагал выйти в Ферроль (*La Voz*. 12/9/1922), но выход задержался из-за непогоды (*La Época*. 13/9/1922). И лишь 22-го корабли, переждав шторм, вышли в море. Опасаясь за подводные лодки, эскадре было приказано идти вблизи побережья. Обеспечивал переход «Kanguro», возглавлявшая строй (*La Época*. 22/9/1922).



Рис. 18. «Kanguro» среди боевых кораблей

25 сентября, после остановки в Виго, корабли вошли в Кадис. Здесь они предполагали оставаться четыре дня, после выйти в Севилью. Во время стоянки командующий эскадрой имел аудиенцию с местными властями (*El Heraldo de Madrid*. 26/9/1922). Но 2 октября в Мелилью вышел гидроавиатранспорт «Dédalo» с самолетами на борту. Его переход сопровождали «Kanguro» и «Ciclope» и дивизион подводных лодок (*El Sol*. 3/10/1922). 5 октября дивизион вошел в Севилью (*La Acción*. 5/10/1922). Уже на следующий день подводные лодки и «Kanguro» удостоились посещения инфантов, их детей, герцогини Гис (Guisa) и архиепископа (*El Sol*. 8/10/1922).

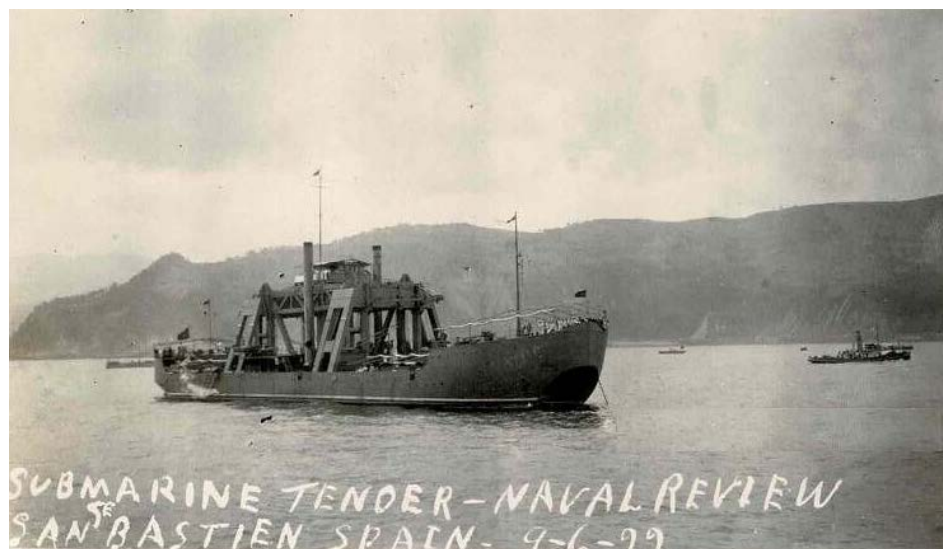


Рис. 19. «Kanguro» в Сан-Себастьяне, 9.06.1922

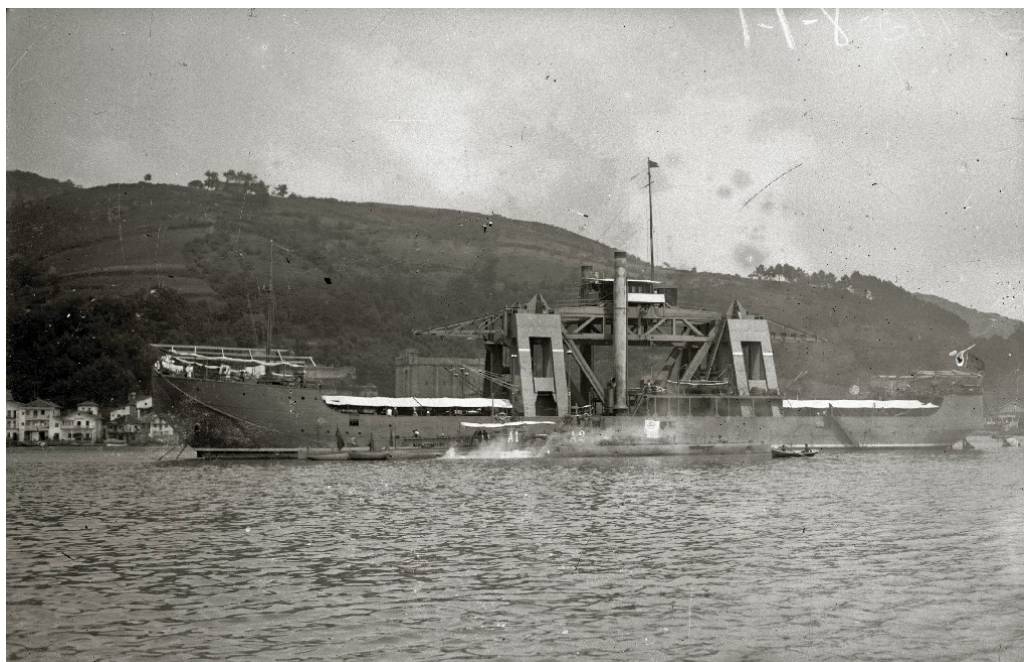


Рис. 20. Лодки А-1 и А-2 у борта «Kanguro» в бухте Пасакес (1922 г.)

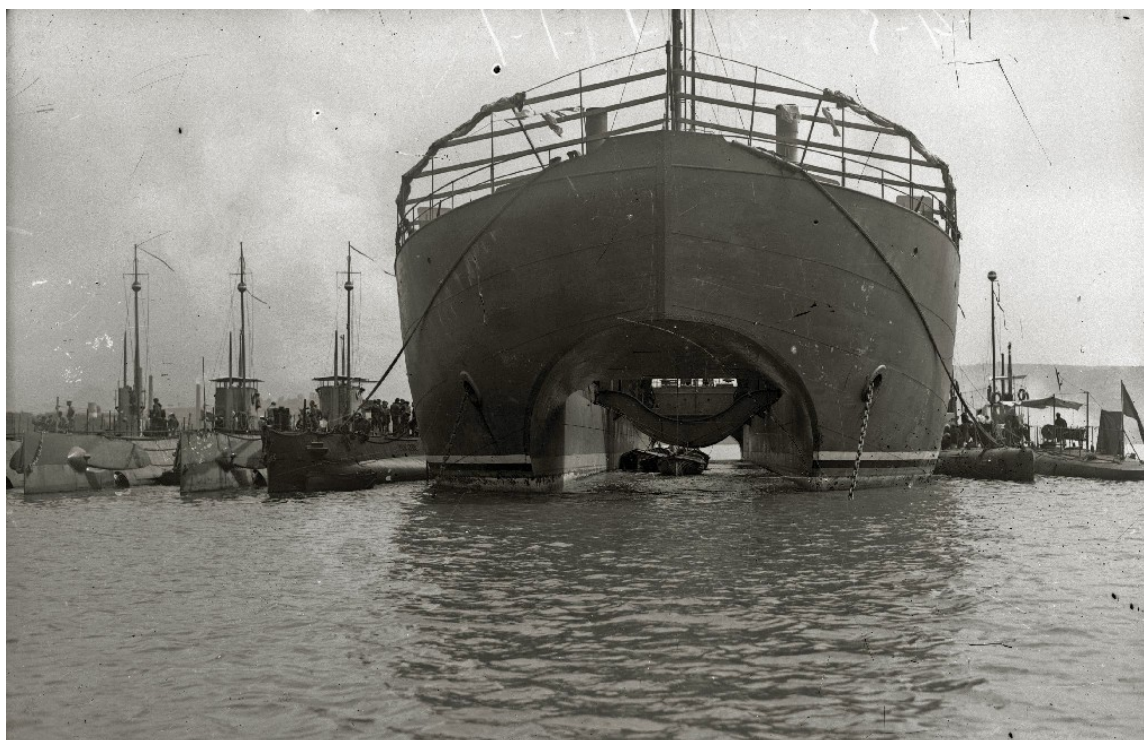


Рис. 21. Лодки у борта «Kanguro» в бухте Пасакес (1922 г.)

16 октября король с королевой посетили Севилью. На корабли дивизиона он в этот раз не поднимался. У причала его встречали канонерская лодка «Laya», «газолинка» М-3, за которыми стоял «Kanguro». Далее располагались подводные лодки и другие корабли ([El Año político. 1922. P. 328](#)). Когда король поднялся на борт «Laya» с «Kanguro» его приветствовали салютом из 21 выстрела. После этого король посетил М-3 ([La Época. 16/10/1922](#)). 19 октября дивизион вышел в Сеуту сопровождая войска, отправившиеся на транспорте «Escolano». В Севилье их провожали инфанты, высокие гости и местные власти ([La Voz. 19/10/1922](#)). 26 октября дивизион вошел в Кадис ([El Siglo futuro. 26/10/1922](#)).

30 октября в два часа дня шесть подводных лодок в сопровождении «Kanguro», «Ciclope» и эсминца «Villamil» вышли в Картахену ([La Libertad. 31/10/1922](#)).



Рис. 22. Лодки у борта «Kanguro» в бухте Пасажес (1922 г.)



Рис. 23. «Kanguro» во время пребывания в Сантандере

Первым достойным упоминания событием 1923 г. стали мартовские маневры в Картахене, на которых присутствовал король. 22 марта в 9-15 монарх покинул линкор «España» и со своей свитой перебрался на борт эсминца «Villamil». В 9-30 поступил приказ подводным лодкам выйти в море ([La Acción. 22/3/1923](#)). По выполнении приказа, лодки В-1, В-2 и В-3 стали правой колонной, а А-1, А-2 и А-3 — левой. В конце каждой колонны находились миноносцы (№ 21 и № 22). Первоначальными планами предполагалось, что страховать выход будет «Kanguro», находившаяся чуть поодаль, а выгодное место решили использовать журналисты. Но пошло не по плану, и выход судна пришлось отложить из-за повреждения руля. Журналистов поспешно пересадили на одну из «газолинок». Впрочем,

повреждения оказались несерьезными, так что когда маневры в целом уже завершились к ним присоединился «Kanguro». По возвращении в порт эсминец «Villamil» ошвартовался у борта «España», в то время как строй возвращавшихся в порт кораблей проходил поочередно перед монархом, производя положенный уставом салют. В этом строю со всеми проследовал и «Kanguro» (*Vida marítima*. 30/3/1923).

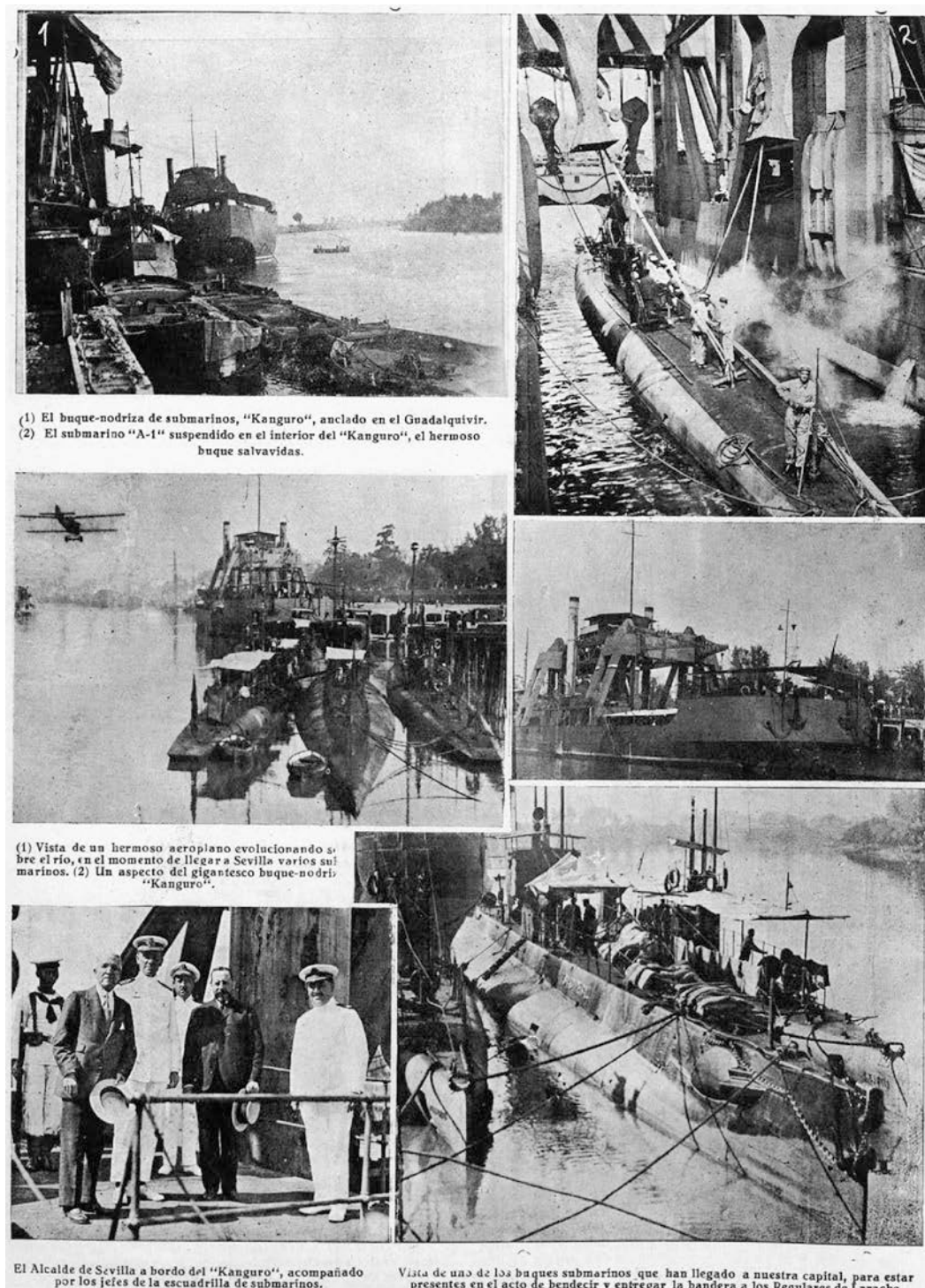


Рис. 24. «Kanguro» в Севилье, 1922 г. Сверху, слева направо: 1 – «Kanguro» бросил якорь в Гвадалквивире; 2 – Лодка А-1 заведена в «Kanguro»; 3 – Аэроплан пролетает над рекой, на переднем плане лодки, за ними стоит «Kanguro»; 4 – Вид кормы «Kanguro»; 5 – Алькальд Севильи на борту «Kanguro», его встречает Гарсия де лос Рийос; 6 – визит на одну из лодок, ошвартованных у «Kanguro» (*La Semana gráfica*. 14 10 1922. № 79: 22)

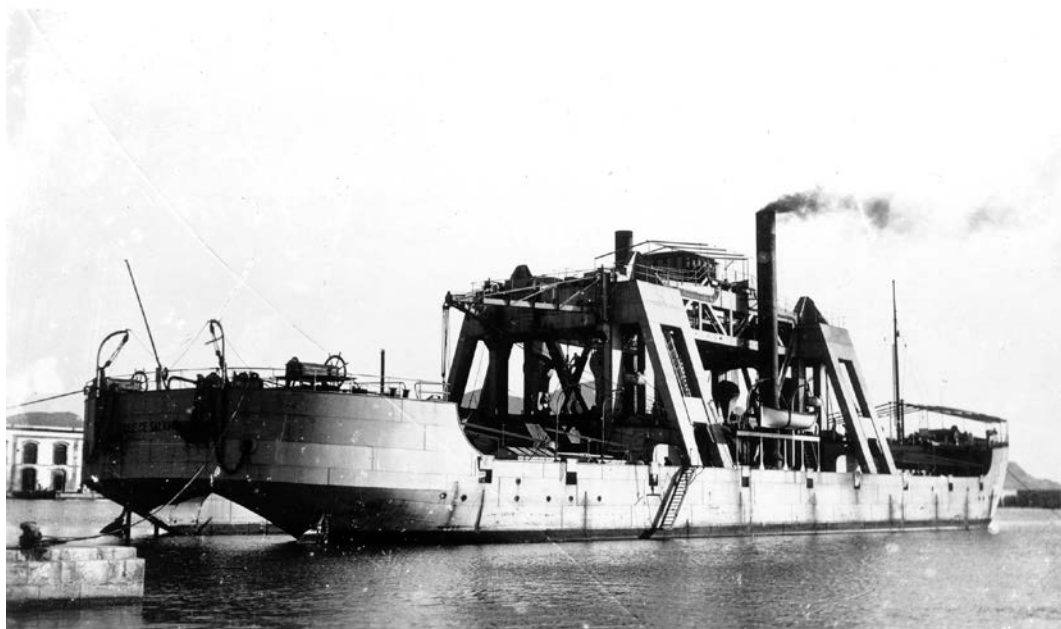
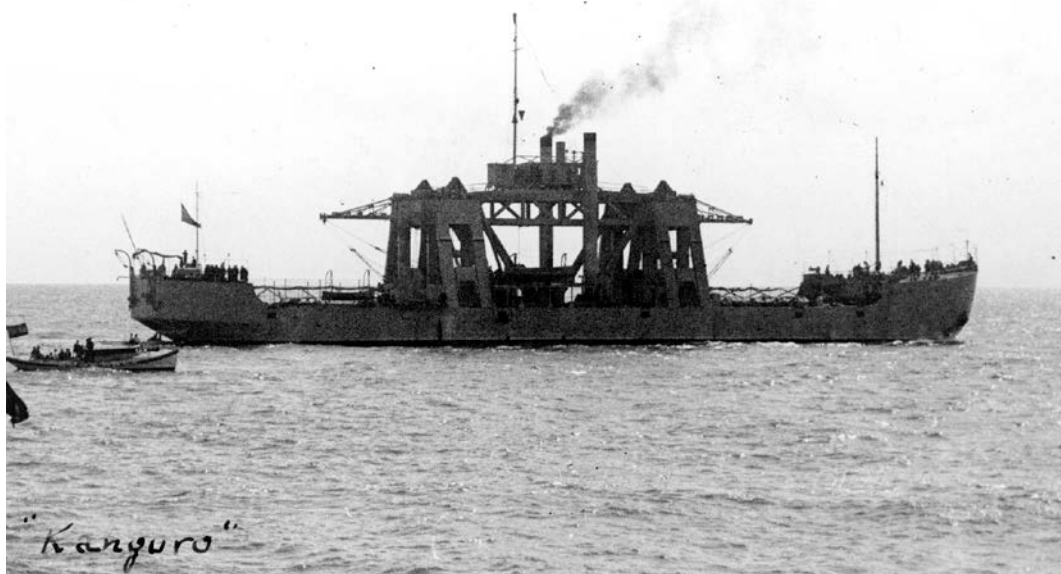


Рис. 25. Фотографии «Kanguro» из коллекции А. Агилеры

24 сентября семь подводных лодок в сопровождении «Kanguro» совершили серию маневров у побережья Коста-Браво, вызвав огромный интерес у местных жителей и отдыхающих. По окончании учений они бросили якорь в порту Паламоса (Palamos), открыв свои палубы для посещения всем желающим ([El Liberal. 25/9/1923](#)). Утром 27 сентября, приняв запас топлива, дивизион вышел из Барселоны в море и взял курс на Маон ([El Heraldo de Madrid. 27/9/1923](#)). По завершению программы похода, дивизион 6 октября возвратился в Валенсию. Подводные лодки сопровождали «Kanguro» и миноносец № 22 ([El Heraldo de Madrid. 9/10/1923](#)). Далее дивизион последовал на юг и в полдень 11 октября зашел в Аликанте. На следующий день «Kanguro» с пятью лодками снова совершили серию маневров у побережья, вызвав огромный у местных жителей, вечером открыв корабли для посещения ([La Opinión. 12/10/1923](#)).



Рис. 26. Фотографии «Kanguro» из коллекции А. Агилеры

3 ноября газеты сообщили, что командиром судна стал капитан 3 ранга Антонио Алонсо (Antonio Alonso) ([El Ejército español. 3/11/1923](#)). Интересно, что этого факта нет среди официальных назначений, из чего можно сделать вывод, что речь шла о временно исполняющем обязанности командира. А кроме того, эта дата практически совпала с установкой на судно новой станции беспроволочного телеграфа. Если подводные лодки снабжались станциями «Телефункен» или «Маркони» мощностью 75 Вт, то на «Kanguro» установили «Телефункен» мощностью 250 Вт. Предполагалось, что она может выступить ретранслятором сигнала с лодок ([La Energía eléctrica. 10/12/1923](#)).

Тем временем, 12 июня король пописал указ о финансировании флота на новый год. В соответствии с ним на нужды «Kanguro» выделялось 54.000 песет. Указывалось, что нахождение судна в заморских водах может привести к увеличению финансирования на 50%, но отдельно разъяснялось, что воды Марокко не считаются заморскими ([La Prensa. 12/6/1924](#)). Как ни странно, но приписка про заморские воды в навигации 1924 г. для «Kanguro» имело первостепенное значение.

Год назад, 26 августа 1923 г. у мыса Трес Форкас (Tres Forcas) сел на мель линкор «España». Спасательные работы на нем предполагали мероприятия трех направлений: снижение массы, освобождение трюмов, увеличение плавучести. При этом общая масса орудий с их люльками, затворами, башнями и т.д. составляла почти 1400 т., т.е. примерно треть от массы, которую планировалось снять в рамках спасательной операции. Кроме того, они представляли собой «верхние» веса, так что демонтаж увеличивал остойчивость линкора. Не следует забывать и о стоимости – только пушки и лафеты обошлись казне в 3,5 млн песет. Все это и предопределило демонтаж главной артиллерии. Традиционная спасательная операция предполагала аренду мощного крана (грузоподъемностью до 100 т., с вылетом стрелы до 15 м), который бы перегрузил снятые орудия на также арендованную специальную баржу. Кроме того, следовало учитывать постоянное волнение в районе Трес-Форкас, что из-за качания стрелы делало операцию достаточно сложно реализуемой. И тогда возникла идея использовать для этой цели уже имеющиеся возможности «Кенгуру».

К слову сказать, кран небольшой мощности для демонтажа броневых плит к району аварии все-таки доставили.

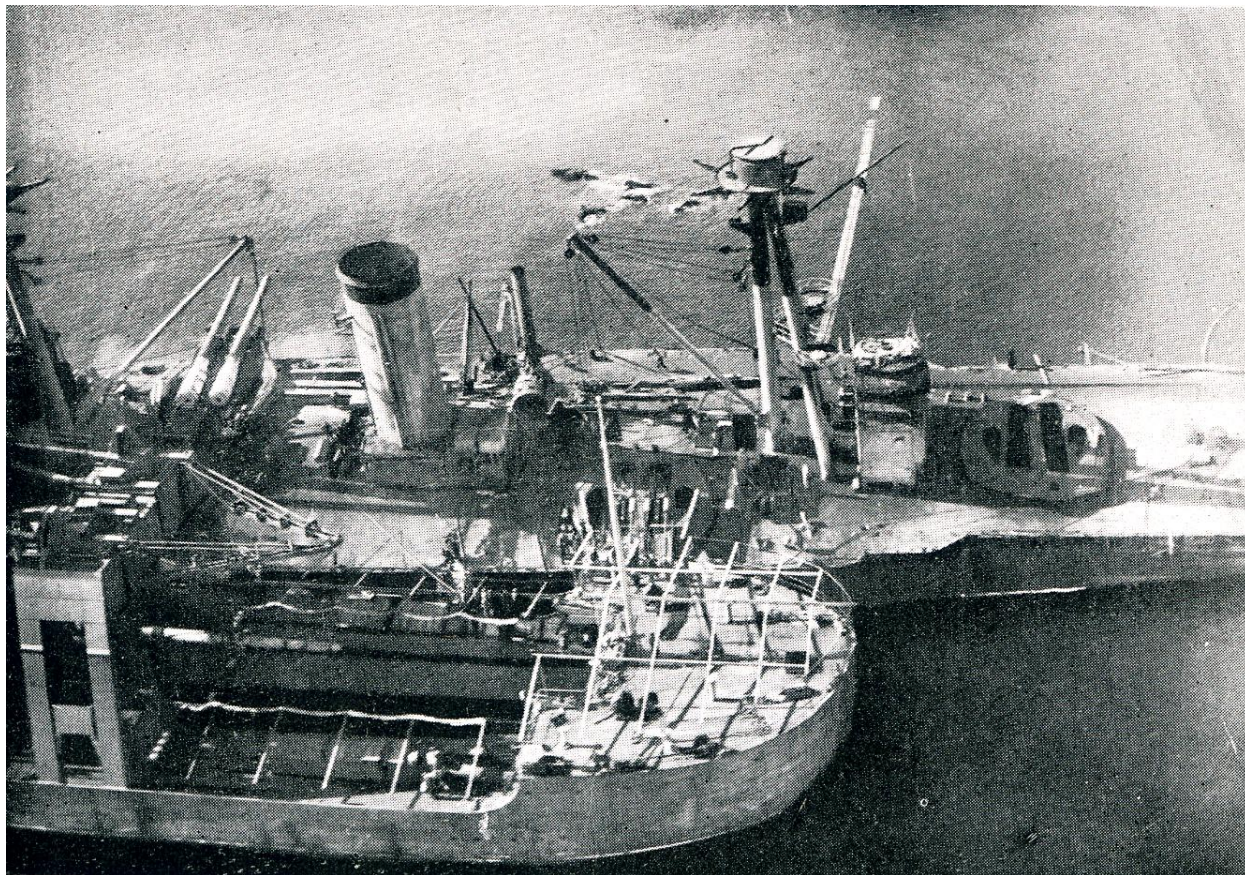


Рис. 27. «Kanguro» у борта линкора «España» перед выгрузкой орудий (Miranda y Maristany, 1924)

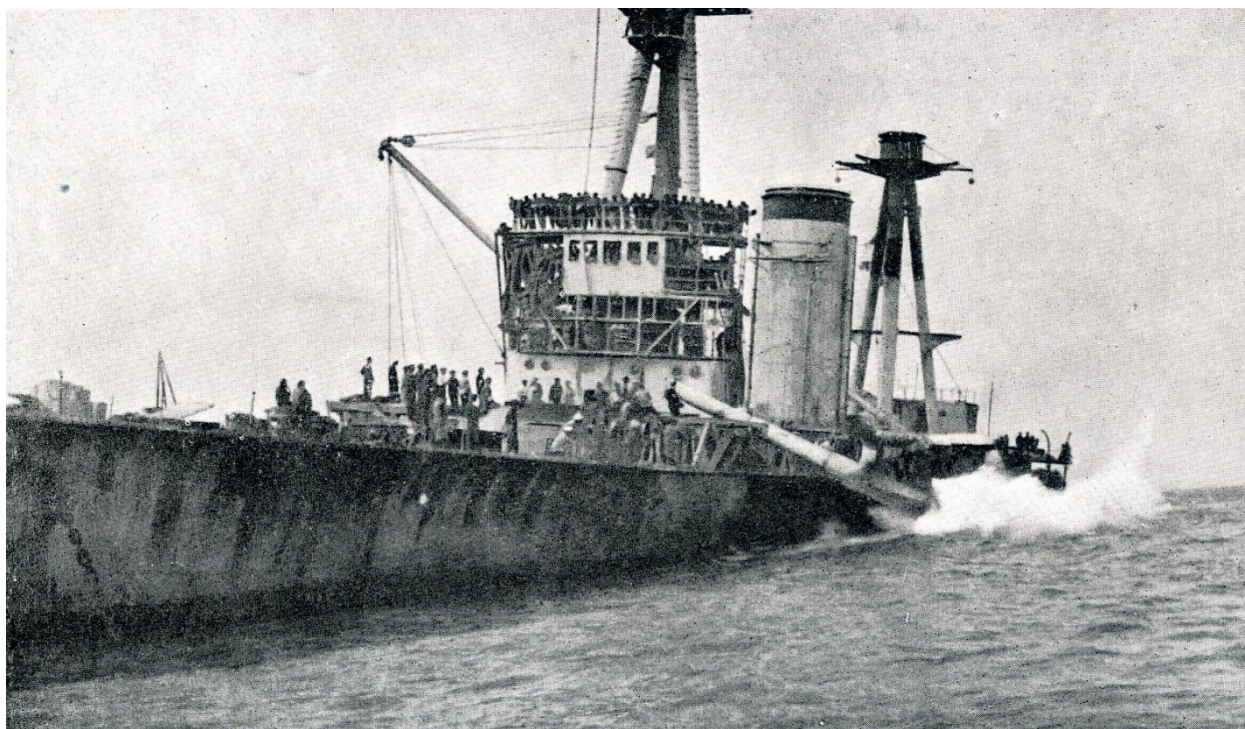


Рис. 28. Спуск в воду орудия главного калибра башни № 1 (Miranda y Maristany, 1924)

Крен линкора, застрявшего на скалах после каждого шторма чуть изменялся, но в целом составлял от $7^{\circ}30'$ до $8^{\circ}30'$. Это подсказывало вполне естественное решение продлить спуск дальше в море вперед казенной частью и опустить орудия на грунт. Для демонтажа орудий приходилось разворачивать башни на правый борт. Из-за ограниченности секторов обстрела башни № 3, перед ее разворотом необходимо было придать орудиям максимальный угол возвышения. Этот маневр оказался достаточно трудоемким, поскольку из-за затопления вспомогательного оборудования, внутреннее электроснабжение на линкоре отсутствовало. Поэтому все повороты башен приходилось осуществлять домкратами, а изменение угла возвышения орудий с помощью талей.

Много усилий также потребовалось на разборку башен. Если броневые плиты на крыше удалось снять, просто открутив стопорные винты, то боковые 230-мм плиты для прочности были скреплены пазами типа «ласточкин хвост». А поскольку поднять их по пазам вверх не представлялось возможным, приходилось резать по пазам газовыми резаками. Следует отметить, что масса некоторых плит достигала 23 т.



Рис. 29. Размещение одного из орудий на «Kanguro» ([Miranda y Maristany, 1924](#))

При демонтаже самих орудий они поддомкрачивались для ликвидации нагрузки на цапфы, после чего сами цапфы разбирались. Орудия помещались на стопорные клинья, препятствующие их скатыванию в море, а все оборудование, мешавшее этому, и которое невозможно было разобрать, резалось газовыми резаками. Далее стволы укреплялись на палубе, центрировались, обшивались специальными деревянными амортизаторами, а также производился монтаж деревянной перекладки, в которую ударялись орудия при сходе с наклоненной палубы. Для башен № 1, № 2 и № 3 эти операции прошли достаточно легко, а вот на башне № 4 пришлось соорудить дополнительную достаточно сложную деревянную конструкцию.

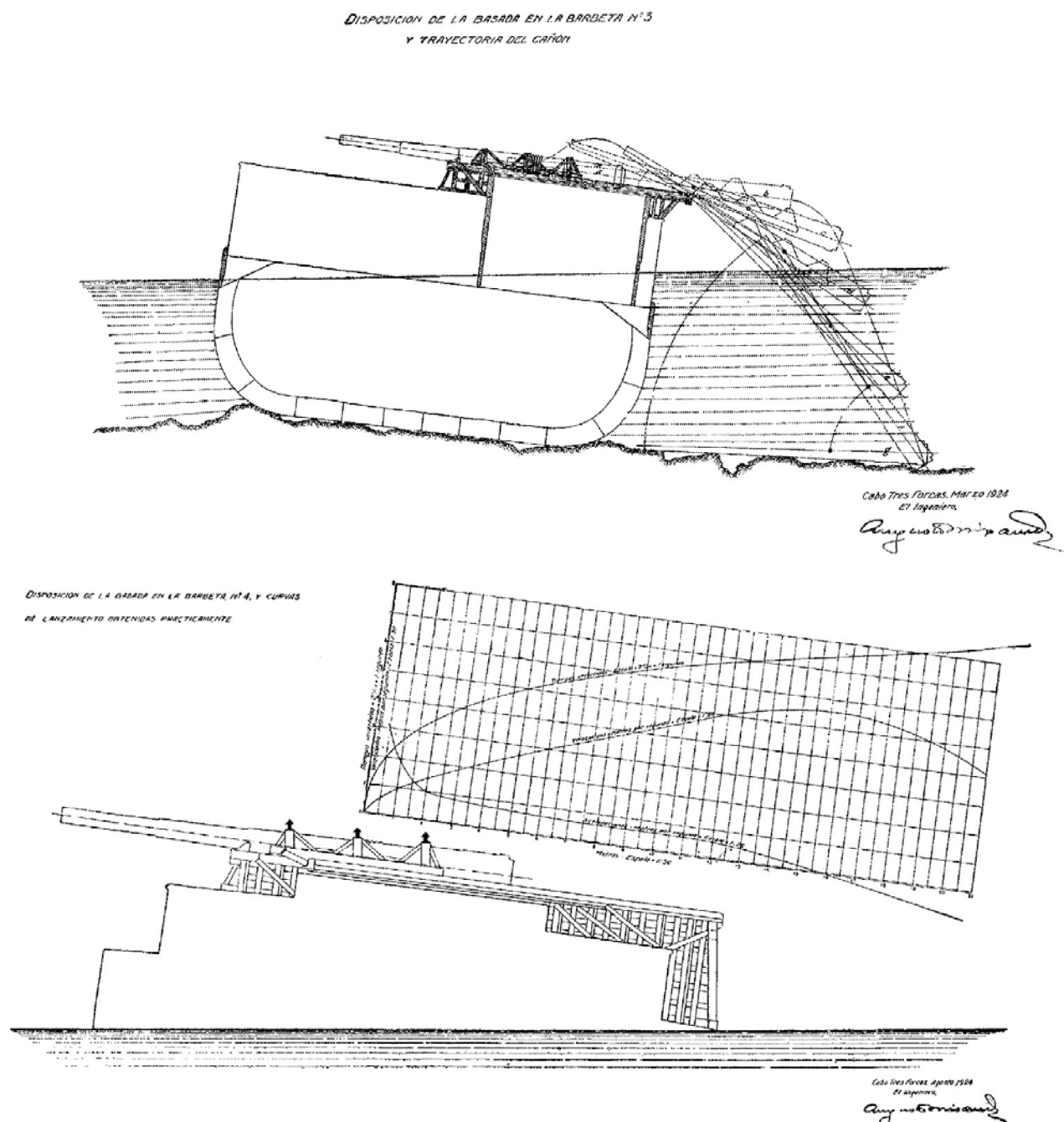


Рис. 30. Схема выгрузки орудий в море (Miranda y Maristany, 1924)

Спуск первых двух орудий страховали с помощью гидравлических домкратов, но поскольку движение прошло достаточно плавно, от их использования на остальных орудиях отказались. Пушка скользила по наклонным направляющим, смазываемым смесью из 80 % сала и 20 % мыла толщиной около 10 мм, казенной частью вперед. После достижения конца направляющих казенная часть падала, ударяясь о дно, после чего пушка срезом совершала круговое движение и падала на грунт. Все операции прошли удачно, так что ни один ствол при движении среза не ударился о борт (Miranda y Maristany, 1924).

К середине апреля 1924 г. начались предварительные работы по выгрузке орудий (каждая массой до 70 т.) (El Universo. 10/4/1924). Их окончание, когда планировалось подвести «Kanguro», намечалось к началу августа (La Voz. 26/7/1924).

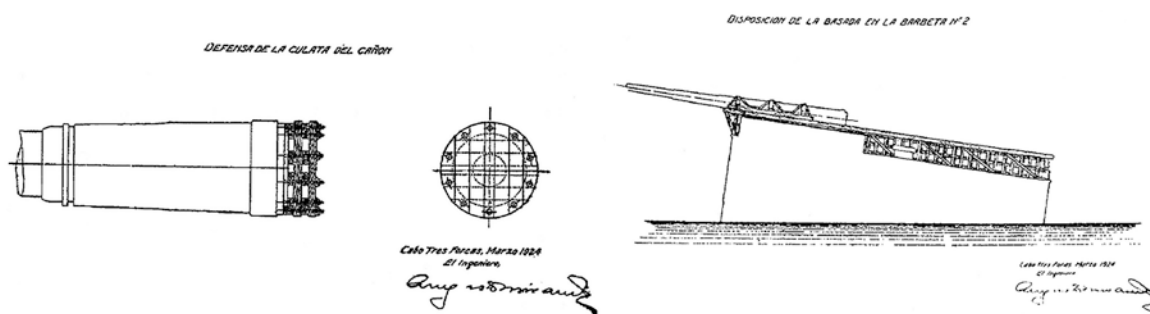


Рис. 31. Схема деревянного амортизатора на казенной части орудия (слева) и деревянная надстройка для выгрузки орудий из башни № 2 (справа) (Miranda y Maristany, 1924)

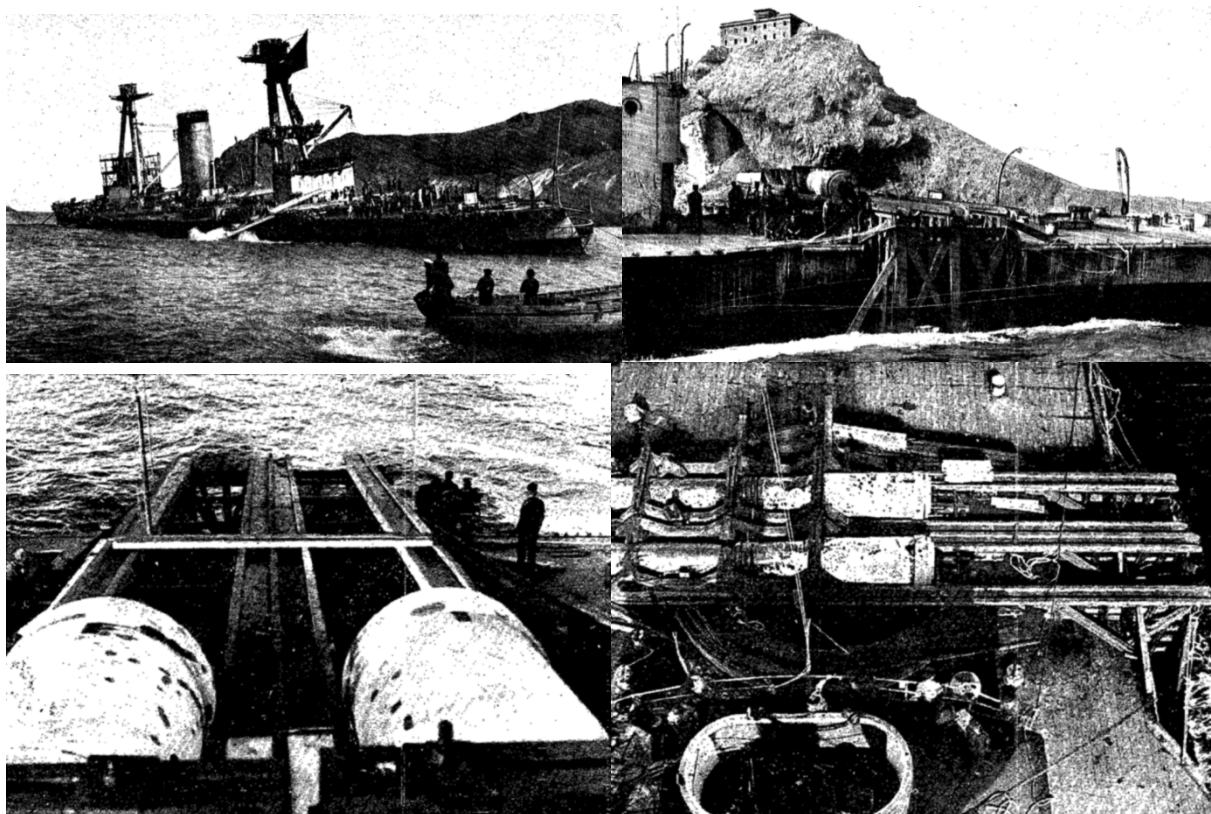


Рис. 32. Выгрузка в море орудий главного калибра (Miranda y Maristany, 1924)

К началу сентября 1924 г. на «España» произвели демонтаж плит на всех башнях, так что все орудия стали доступны для последующих работ (El Imparcial. 4/9/1924). 3 сентября из Мелильи передали, что «Kanguro» бросил якорь у аварийного линкора (Comentarios. 3/9/1924). На следующий день началась выгрузка орудий из первой башни и их затопление. Для облегчения поиска водолазами «Kanguro» на каждом стволе закреплялся специальный буюк. 6 сентября судно поняло и зафиксировало два первых орудия и отправилось с ними в Картахену. Путем замеров было установлено, что после выгрузки одного орудия осадка линкора уменьшалась на 35 см (El Heraldo de Madrid. 6/9/1924). 19 сентября еще два орудия с линкора спустились под воду (La Libertad. 19/9/1924). 27 сентября «Kanguro» в очередной раз бросили якорь у аварийного линкора для приема очередной партии груза. Одновременно с ним прибыл транспорт «Almirante Lobo», в который поместили другие грузы, в том числе демонтированные броневые плиты (El Parlamentario. 27/9/1924). 30 сентября газеты предали, что судно вышло в Картахену с обоими орудиями, одновременно на линкоре начали спуск последних двух орудий (La Época. 30/9/1924). Но на самом деле операция в этот раз закончилась неудачей. При подъеме орудия на «Kanguro»

лопнула одна из цепей, в результате чего орудие сорвалось и снова погрузилось в море. На судне приняли решение прекратить спасательные работы и отправиться в Мелилью за новой цепью, попутно заправившись углем и водой ([El Heraldo de Madrid. 1/10/1924](#)). И лишь 8 октября судно бросило якорь в Картахене, доставив туда очередную пару пушек ([El Sol. 8/10/1924](#)). На следующий день, 9 октября в море оказались последние два орудия линкора ([La Voz. 9/10/1924](#)). 13 октября «Kanguro» вышел за ними из Картахены ([El Imparcial. 14/10/1924](#)). Однако из-за начавшегося шторма 16 октября не выполнив планов «Kanguro» и «Almirante Lobo» вынуждены были укрыться в Мелилье ([El Parlamentario. 16/10/1924](#)). Как только стихия утихла, корабли попытались выйти в море для продолжения спасательных работ, но 21 октября они снова вынуждены были укрыться от шторма в Мелилье ([El Parlamentario. 21/10/1924](#)). В итоге до конца года весь главный калибр оказался в Картахене.

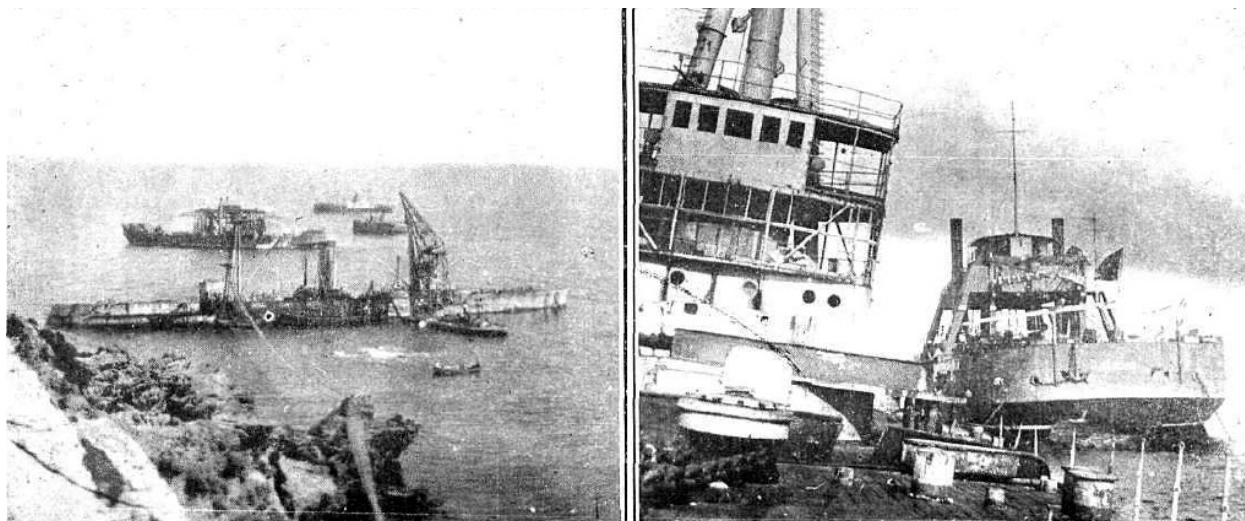


Рис. 33. «Kanguro» в ходе спасательной операции у борта «España» ([Mundo gráfico. 5.11.1924: 13](#))

Несмотря на то, что в сезон штормов судно укрылось в Картахене, это не спасло его от несчастья. 14 марта 1925 г. «Kanguro» сорвало со швартовых и он стала беспомощно дрейфовать на мелководье, угрожая соседним судам и самому себе. Только своевременно оказанная помощь предотвратила трагедию ([El Imparcial. 15/3/1925](#)).

Журналист так описывает эти события: «Это произошло в Картахене во время недавних штормов. Сильное волнение на море не позволило пароходам оставаться на якоре, и некоторые из них, отдав швартовы, покинули определенные им места, чтобы найти возможность стать под защиту берега. В это время на «Kanguro» котлы были затушены. Внезапная волна, обрушившаяся на него, оборвала один швартов, развернув судно и оно только чудом не врезалось в стоявший рядом эсминец «Alcedo». Тот был под парами и потому смог уйти от опасности. Но положение «Kanguro» было критическим и в любую минуту могла произойти катастрофа. На помощь ему пришел дивизион подводных лодок под командованием капитана 2 ранга Рейеса. Три подводные лодки, двигатели которых всегда были готовы к работе, покинули свою якорную стоянку и, успешно справившись со штормом, завели несколько тросов на борт «Kanguro», после чего переместили его в место, защищенное от волн. Спасательная операция была выполнена просто блестяще, ее свидетелями стали многие имевшиеся на берегу зрители. Впоследствии в Картахене появились достаточно забавные комментарии, связанные со сменой ролей между большим спасательным судном и субмаринами, которые оно должно спасать» ([La Libertad. 7/4/1925](#)).

8 сентября 1925 г. состоялась крупная десантная операция в бухте Алусемас. В ходе нее впервые были высажены на берег несколько танков. Однако после триумфа наступили будни и скоро выяснилось, что испанские войска испытывают нужду в большом количестве вещей, в том числе с элементарной пресной водой. Доставка водоналивными судами не

могла покрыть всех потребностей, и тогда возникла идея оборудовать берег опреснителями. Среди проведенных операций особо стоит отметить доставку из Кадиса в Кала дель Кемадо (Cala del Quemado) большого 50-тонного котла (диаметр 4,31 м, высота 3,93 м), успешно выполненной буксиром «Cíclope» под командой капитана 3 ранга Валентина Фуэнтеса (Valentín Fuentes). Этот котел мог давать до 200 литров воды в сутки. При рассмотрении различных вариантов доставки котла в Марокко в числе прочих оценивалось и использование «Kanguro». Хотя кильблоки, на которые поднимались подводные лодки и можно было сдвигать и раздвигать, но минимально возможное расстояние между ними составляло 15 м, в то время как габариты котла – 4 м. Таким образом, для реализации этого варианта требовалось разработать сложное приспособление, что и предопределило отказ от него (RGM. T. 101. 1927: 217-232).

Следующий 1926 г. прошел достаточно спокойно. После зимних штормов, 12 февраля «Kanguro» покинул сухой док Картахены (La Correspondencia militar. 12/2/1926).



Рис. 34. «Kanguro» с кораблями в Марокко

Утром 23 апреля в Картахену с визитом прибыл аргентинский крейсер «Buenos Aires». Среди мероприятий по чествованию аргентинских моряков значился банкет, проведенный для них тем же вечером на борту «Kanguro» (La Voz. 23/4/1926). На следующий день 24 апреля аргентинцы провели совместные учения с испанской дивизией подводных лодок в составе В-1, В-2, В-3, В-4, В-5, В-6, миноносцев № 21, № 22 и спасательного судна «Kanguro» (La Correspondencia militar. 24/4/1926).

18 декабря был опубликован план плаваний на следующий год. В соответствии с ним впервые подводные лодки, ранее сведенные в единый дивизион, разделялись. Теперь «Isaac Peral» и В-1 предполагалось базировать на Ферроль; А-1 и А-2 на Маон; А-3, В-2, В-3, В-4, В-5, В-6 – на Картахену. В последней предполагалось и базирование «Kanguro» (El Parlamentario. 18/12/1926). Это стало возможным из-за количественного роста испанских подводных сил.

18 января 1927 г. состоялась традиционная рокировка командиров «Kanguro». Она уникальна тем, что незадолго до этой даты Федерико Аснар и Барсена (Federico Aznar y Bárcena) продвинули в звании до капитана 2 ранга. Интересно отметить, что сменивший его Рафаэль Гарсия Родригес (Rafael García Rodríguez), в период исполнения обязанностей командира «Kanguro» также получил очередное звание капитана 2 ранга (El Parlamentario. 18/1/1927). Эти командиры «Kanguro» стали с самыми высокими званиями.



Рис. 35. Группа офицеров с «Buenos Aires» на борту «Kanguro» ([La Unión ilustrada. 7 5 1926: 19](#))

4 марта 1927 г. Картахену посетили инфанты Альфонсо де Орлеанс (Alfonso de Orleáns) и Беатрис де Сахония (Beatriz de Sajonia). На борту лодки В-6 они вышли в море, при этом их сопровождали В-2, В-3, В-4, миноносцы № 21 и № 22, а также «Kanguro». К сожалению августейших гостей, эволюции делались вблизи берега и быстро завершились из-за густого тумана ([El Heraldo de Madrid. 5/3/1927](#)). Завершая описание событий 1927 г., связанных с «Kanguro», следует упомянуть Королевский декрет 14 апреля 1927 г. утвердивший новые штаты для ряда кораблей, в том числе и для «Kanguro» ([La Nación. 14/4/1927](#)).

Программа плавания на 1928 г. предполагала еще более серьезное реформирование подводных сил, чем в прошлом году. На сей раз «Isaac Peral» и В-1 базировались на Ферроль; А-1 и А-3 на Маон; А-2, В-2–В-6 и «Kanguro» – на Картахену. С-1–С-4 впервые включались в Практическую эскадру ([El Nacional. 26/11/1927](#)).

План кампании на 1929 г. предполагал формирование специальной практической эскадры подводных лодок в Картахене (12 месяцев в третьем положении) в составе А-2, В-3–В-6, С-1–С-4 и «Kanguro». «Isaac Peral» и В-1 формировали дивизию подводных лодок в Ферроле, а А-1 и А-3 – в Маоне ([El Mundo. 11/10/1928](#)).

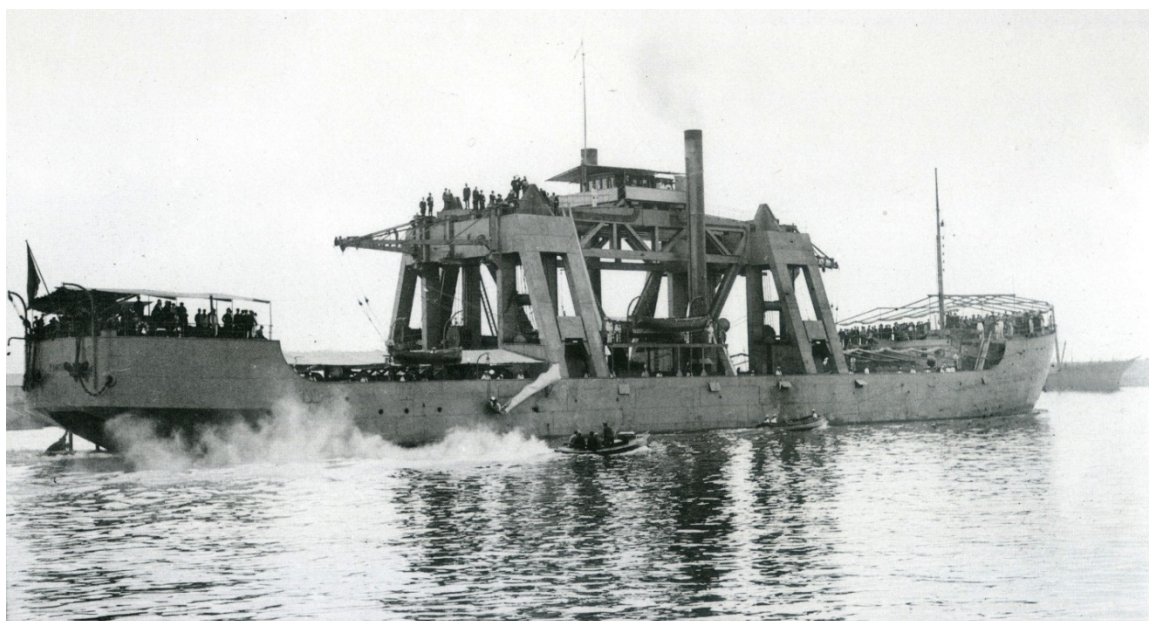


Рис. 36. «Kanguro» ([50 años de retrato naval militar. \(1870–1920\)](#))

19 октября в Пальму прибыло судно «Kanguro» с подводными лодками для участия в больших маневрах с эскадрой адмирала Риверы (Rivera) ([La Libertad. 20/10/1928](#)). Впрочем, участие «Kanguro» в них было достаточно условное. Она вошла в Дивизион кораблей снабжения под командованием капитана 2 ранга Муньоса (Muñoz) в составе: «Dédalo» (флагман), «Kanguro», «Almirante Lobo», «España № 3», «Cíclope», «Africa» ([Vida marítima. 30/10/1928](#)). Маневры начались 4 ноября, когда корабли вышли из Пальмы. Проводились они в присутствии короля. 9 ноября после завершения всей программы, «Kanguro» после стоянки в Пальме вернулся в Картахену ([El Sol. 9/11/1928](#)).

В августе 1929 г. стало известно о новых крупных маневрах, которые предполагалось провести в сентябре-октябре на Балеарских островах. Предполагалось участие 33 боевых единиц испанского флота, в том числе всех 13 подводных лодок в сопровождении «Kanguro». Ожидалось, что наблюдение за ними будет вести сам король ([Vida marítima. 30/8/1929](#)). 10 сентября журналисты, побывавшие в Картахене рассказывали, что подготовка к предстоящим маневрам ведется чуть ли не круглосуточно. К этому времени из Кадиса пришли лодки В-5, С-1, С-2 и С-3, которые отправились для ремонта в арсенал. Ремонт уже закончился на лодках В-2, В-4, С-4 и «Kanguro» ([El Siglo futuro. 10/9/1929](#)).

Именно «Kanguro» в девять утра 17 сентября первой вышла из Картахены, направившись к Санта-Поле, возглавив собой строй миноносцев и подводных лодок ([El Heraldo de Madrid. 17/9/1929](#)). По окончании перехода в два дня в Аликанте первыми стали на якорь участвовавшие в маневрах «газолинки» Табачной монополии I-1–I-6, следом за которыми около трех в порт вошел «Kanguro». К ночи на рейде этого небольшого городка разместились значительные силы испанского флота. Рядом с «Kanguro» на якоре стояли канонерка «Canalejas» и трансатлантик «Infanta Cristina», на котором разместились король со свитой ([La Libertad. 18/9/1929](#)). В последовавших затем событиях «Kanguro» оказалась на стороне «белых» с дивизионом крейсеров и обеспечивала действие лодок типа «В», которые маневрировали до темноты за пределами залива ([La Correspondencia militar. 26/9/1929](#)). По окончании первой фазы 5 октября крупные корабли и подводные лодки на следующий день вышли к Балеарским островам, где прошли вторая и третья фазы ([Vida marítima. 30/9/1929](#)). «Kanguro» бросил якорь в Пальме 27 сентября. ([La Época. 30/9/1929](#)). 30 сентября возглавив строй лодок и миноносцев «Белых» он вышел в море ([La Libertad. 1/10/1929](#)).

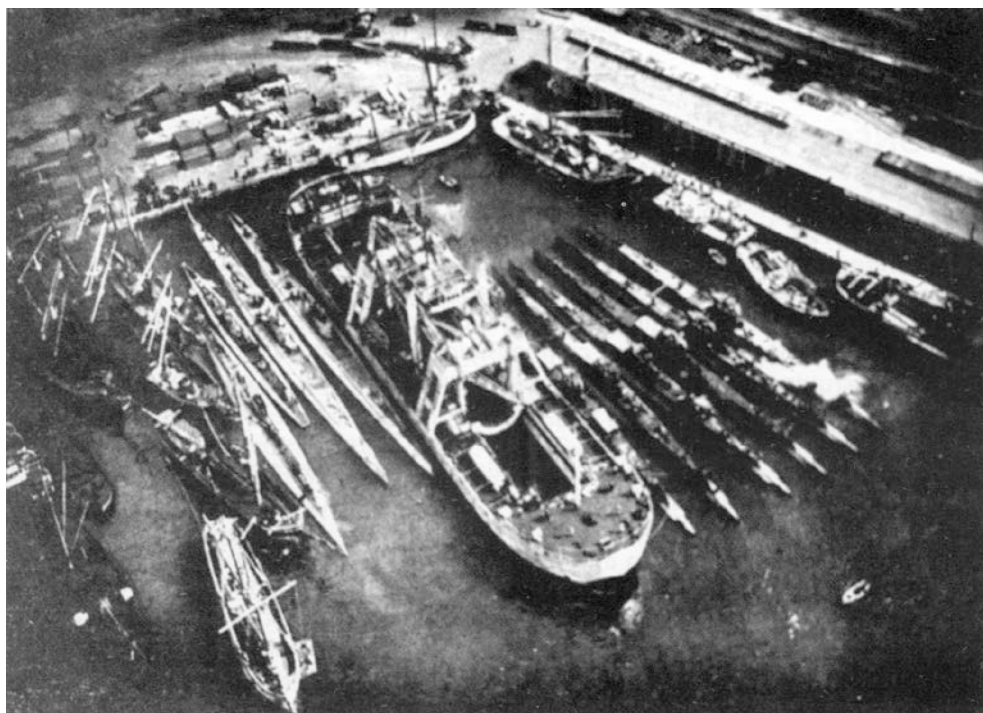


Рис. 37. «Kanguro» и шесть лодок типа «В»

1 октября лейтенант и четверо матросов «черных» были схвачены в доке Ивисы, они намеревались условно поджечь авиационные топливные баки. После взятия «в плен», их доставили для содержания на борт «Kanguro» ([El Parlamentario. 3/10/1929](#)). К сожалению, маневры сопровождались несчастным случаем – перевернулся один из гидросамолетов. Обоих пилотов на «газолинке» I-4 незамедлительно доставили в Барселону, в этом рейсе их сопровождал сеньор Рос (Ros) – бортовой врач с «Kanguro» ([El Sol. 4/10/1929](#)). Но по сценарию, «Kanguro», использовалось как дозорное судно у порта Андрач (Androitx). В этой роли он был условно уничтожен в ночь с 8 на 9 октября ([La Época. 9/10/1929](#)). По окончании маневров «белые» ушли в Валенсию 12 октября туда вошел «Kanguro» с четырьмя лодками, где их уже ждала В-1 ([La Opinión. 12/10/1929](#)). Здесь 15-го числа состоялся морской парад. При прохождении «Infanta Cristina» с королем на борту с «Kanguro» ответили дружным «Viva» ([La Época. 15/10/1929](#)). 18 октября «Kanguro» с подводными лодками покинули Валенсию ([El Parlamentario. 18/10/1929](#)).

14 июля 1930 г. стало известно о маневрах на севере. В них предполагалось привлечь лодки типа «С» и «Kanguro» ([La Correspondencia militar. 15/7/1930](#)). Утром 5 августа судно покинуло Картахену и отправилось в Ферроль. Впервые за долгое время оно шло без сопровождения лодок ([El Heraldo de Madrid. 5/8/1930](#)). 2 сентября дивизион подводных лодок в сопровождении «Kanguro» и «Dédalo» вышел из Ферроля и, как сообщали газетчики, «отправился в неизвестном направлении» ([La Correspondencia militar. 3/9/1930](#)). В 10 вечера оказалось, что этим «неизвестным направлением» стал Сантандер ([El Parlamentario. 3/9/1930](#)). По окончании маневров корабль вернулся в Картахену.

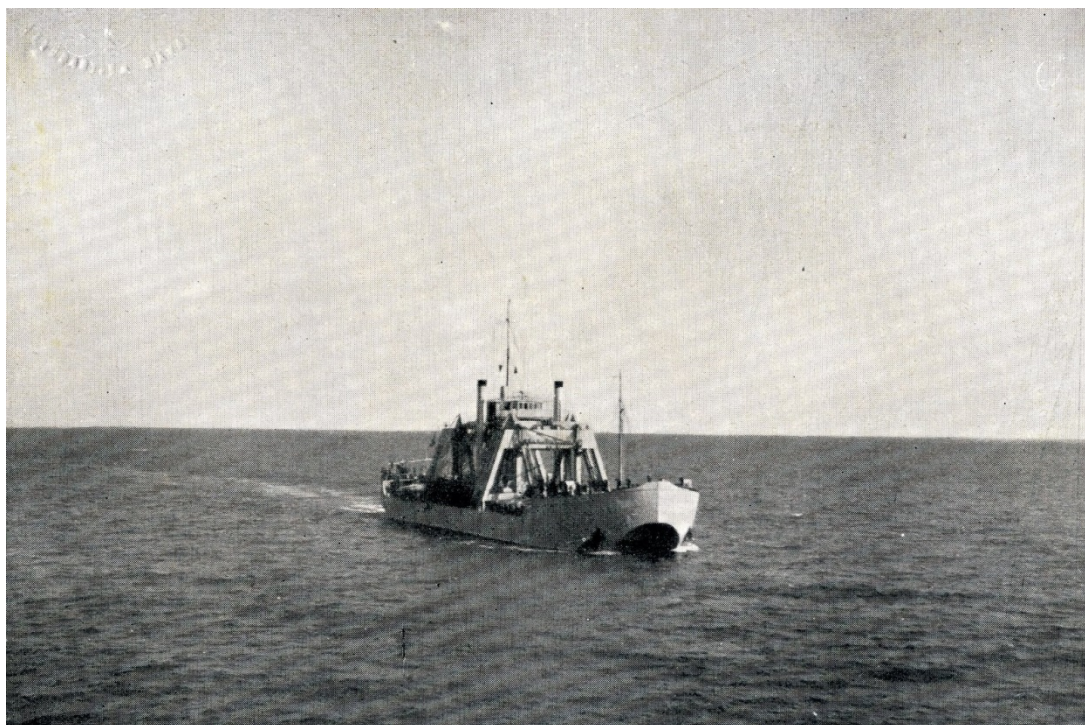


Рис. 38. «Kanguro» во время маневров ([RGM, 1930](#))

Завершая описание кампании 1930 г. следует также упомянуть об участии «Kanguro» в экспериментах по исследованию воздействия ударной волны подводного взрыва на элементы корабельных конструкций, а также отражения ее от морского дна. Разумеется, эти результаты широко не обсуждались.

На следующий 1931 г. среди достойных упоминаний событий, связанных с «Kanguro» можно упомянуть лишь традиционные кадровые перестановки. А в конце года вышел приказ о распределении флота, на сей раз уже подписанный не королем, а республикой. В-1–В-4 вошли в состав флотилии подводных лодок в Ферроле, а Практическая флотилия подводных лодок в Картахене включала в себя В-5, В-6, С-1–С-6, А-1, А-2 и «Kanguro». Все в

12-месячной кампании ([Crisol. 2/10/1931](#)). Стоит также отметить, что октябрьский номер испанского авторитетного журнала «*Revista General de Marina*» сообщил об успешном применении аппарата для искусственной вентиляции легких на водолазе «*Kanguro*», который опустился на глубину 8 м и у него начали проявляться признаки удушья. К сожалению, дату этого испытания журнал не сообщал, но понятно, что она произошла задолго до публикации ([RGM. T. 109. 1931: 578](#)).

Следующий год начался с выхода 13 января, когда «*Kanguro*» отправился в Аликанте. Увы, но цель состояла лишь в показе флага во время посещения этого порта президентом республики ([La Libertad. 14/1/1932](#)). Для этого здесь собралась эскадра в составе эсминцев «*Churruga*», «*Alcalá Galiano*», «*Lepanto*», «*José Luis Díez*», миноносец № 22, подводные лодки С-1, В-5, В-6 и «*Kanguro*» ([Bordejé y Morencos, 1978: 613](#)).

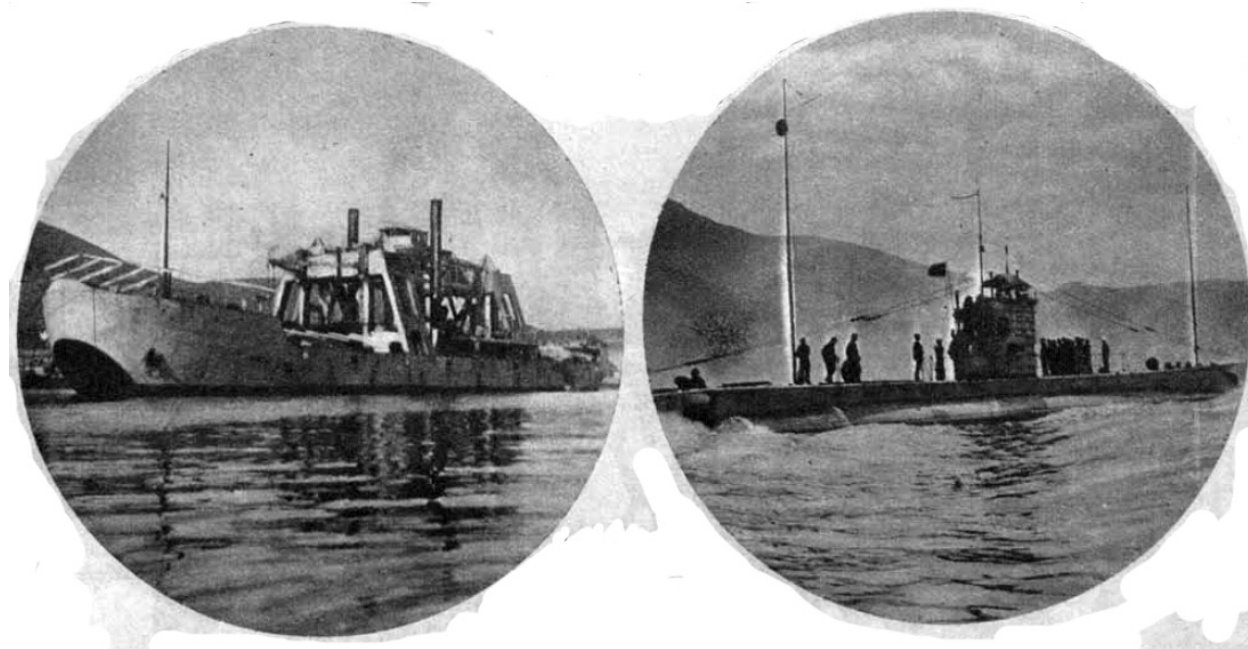


Рис. 39. Фрагмент коллажа журнала «*Ahora*» «От изобретения Пералья к современным подводным лодкам» ([Ahora. 29 1 1932: 14](#))

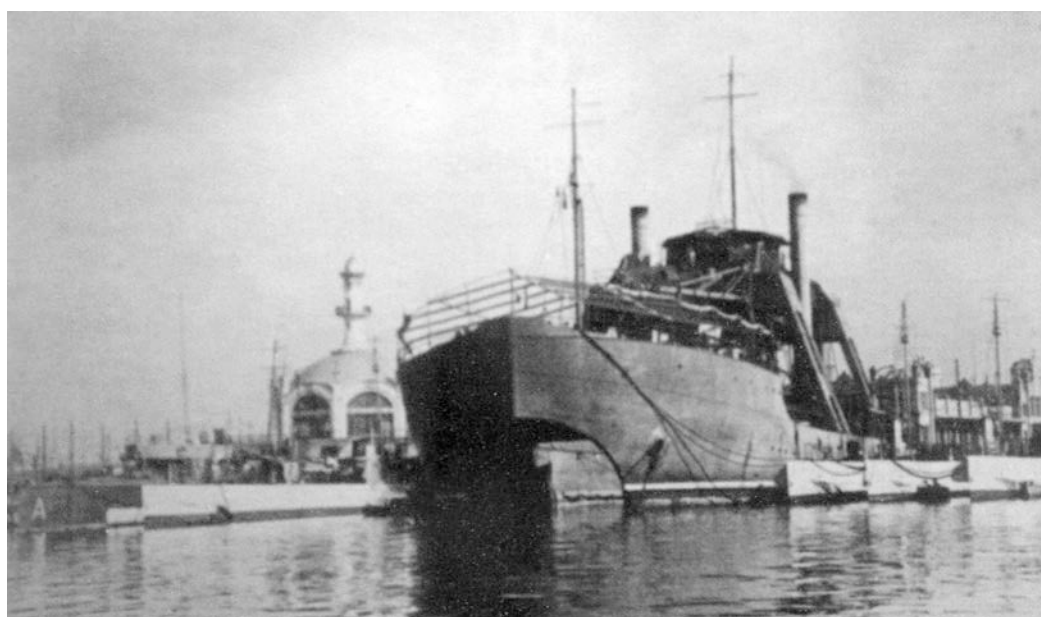


Рис. 40. «*Kanguro*» в сопровождении подводных лодок типа «В» ([Algo. 1 7 1933 № 203: 4](#))

15 января после традиционного банкета президент отправился на открытие нового пирса, для чего в порту и находились боевые корабли. Но своим посещением президент удостоил лишь эсминец «Alcalá Galiano». Во время этого визита с «Kanguro» дали подобающий в подобных случаях салют ([Ahora. 16/1/1932](#)). Увы, но президент не уделял такого пристального внимания флоту, как король, что и сказалось на активности кораблей. Поэтому флот более простаивает в базах, а сообщения связанные с «Kanguro» становятся сутобо бытовые. Так 6 апреля команда с «Kanguro» заняла первое место в регате на кубок Морского министра, проводившемся в Картахене ([La Voz. 6/4/1932](#)).

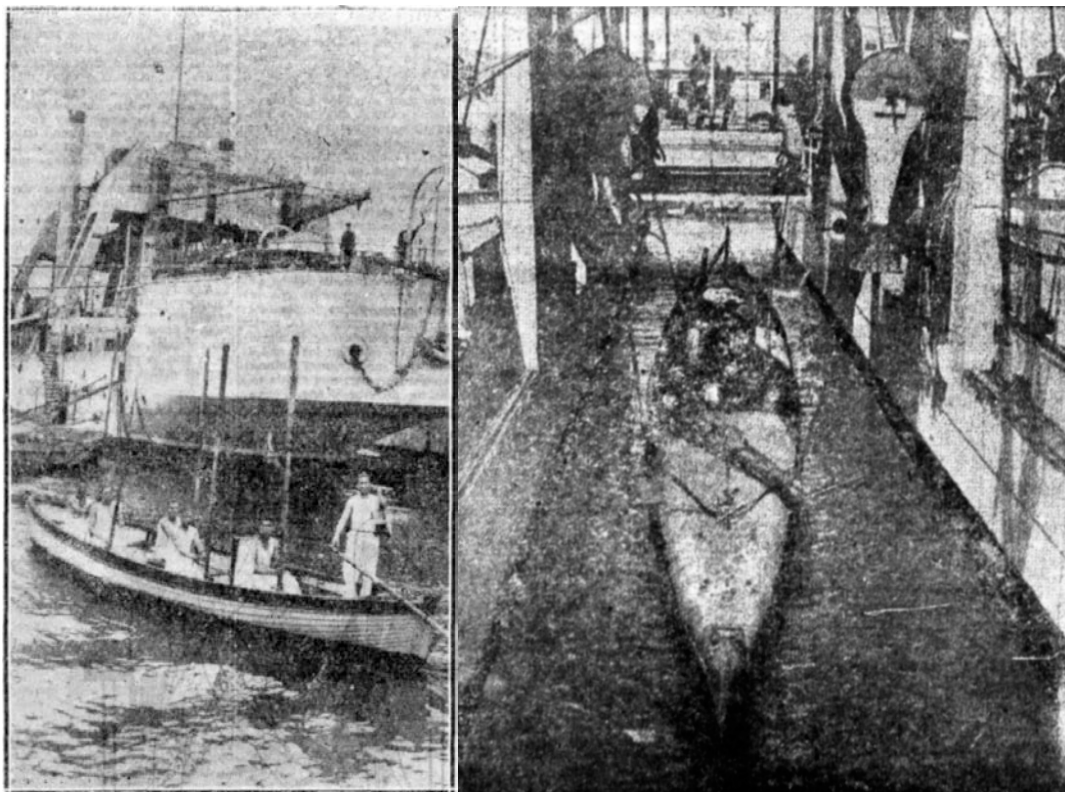


Рис. 41. Команда с «Kanguro», победившая в регате на фоне своего корабля ([La Voz. 6.4.1932](#)) (слева) Показательные учения по спасению подводной лодки во время военно-морской недели 1935 г. ([El Siglo futuro. 25 4 1935](#)) (справа)



Рис. 42. «Kanguro» с подводными лодками (коллекция А. Анка)

Из событий 1933 г., достойно упоминания лишь одно, связанное с перенумерацией. Система национальных номеров кораблей испанского флота сложилась еще в XIX в., и к 1930-м годам полностью устарела. Использовались номера, изначально двухзначные, которые уже к началу XX в. стали трехзначными. Между тем, появились новые классы боевых кораблей, которые в номерах и в традиционной табели о рангах следовало бы сдвинуть вверх. В связи с этим 6 сентября 1933 г. приказом по министерству все корабли переходили на новую нумерацию. Кораблям первой линии (линкорам, крейсерам, эсминцам, подводным лодкам и т.д.) присваивались номера, начинающиеся на «1», вспомогательным судам – на «2». Разрыв в потенциальных номерах между боевыми и вспомогательными кораблями составлял несколько десятков, что вполне резервировало различные изменения. В соответствии с этим приказом «Kanguro» присвоили национальный № 207, и международный идентификатор EBCC.

При Республике формально, к 1935 г. в составе подводных сил флота имелось две эскадры, состоящие из лодок типа В и типа С соответственно. К ним как судно снабжения прикреплялся «Kanguro». Но по факту к этому времени «Kanguro» уже практически не выходил в море, постепенно теряя боеготовность. Наконец, 21 марта 1936 г. вышел приказ по Министерству, в соответствии с которым судно переводилось во Второе положение с 1 марта. Фактически это означало консервацию с сокращенным экипажем на борту. Именно в таком состоянии оно встретило Гражданскую войну.

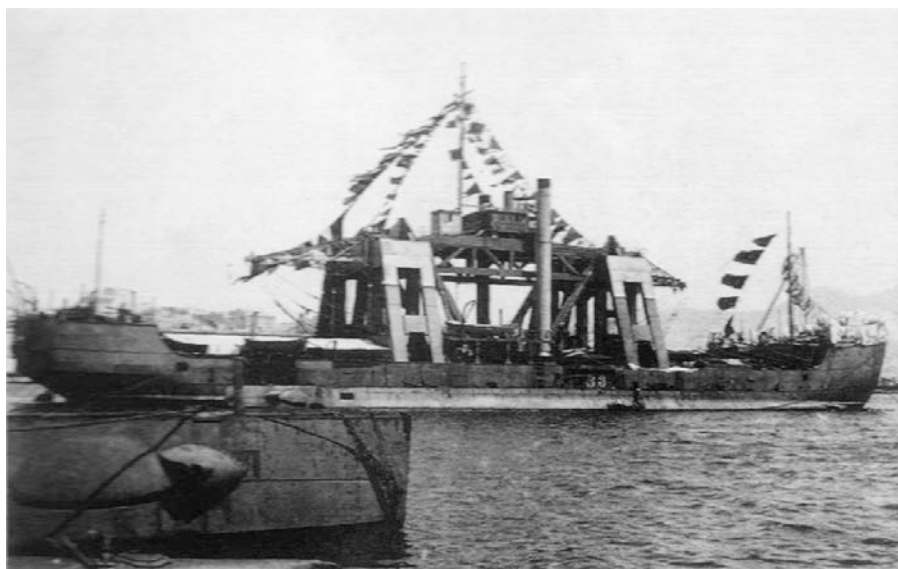


Рис. 43. «Kanguro» у арсенала в Картахене (Busquets i Vilanova et al., 2002)

На 17 июля 1936 г. «Kanguro» находился в Картахене при Флотилии подводных лодок, где из надводных кораблей кроме него также были миноносцы № 14, 20 и 21 (Moreno, Moreno, 1998: 176). На судне производилась замена трубок котлов поэтому «Kanguro» был пришвартован рядом с лазаретом Картахенского арсенала. 16 июля судно отбуксировали в бухту Эль-Эспальмадоре (El Espalmador), после объявления в Картахене военного положения во время забастовки газовиков и водопроводчиков. Главная цель этого перехода состояла в усилении отряда морской пехоты, охранявшего местный арсенал. В середине июля его офицерский состав состоял из командира капитана 3 ранга Каэтано Ривера Альмагро (Cayetano Rivera Almagro); старпома лейтенанта Альфредо Оливы Льямуси (Alfredo Oliva Llamusi); мичманов Оскара Шарфхаузена Кеббона (Oscar Scharfhausen Kebbon), Грегорио Гомеса Мероньо (Gregorio Gómez Meroño) и Агустина Альбаррасина Лопеса (Agustín Albarracín López); лейтенанта интендантской службы Диктиньо дель Кастильо Элехабейтии (Dictinio del Castillo Elejabeitia), находившихся на корабле. Кроме них в экипаже числился главный механик, капитан по механической части Мануэль Сердидо Анейрос (Manuel Cerdido Aneiros), но он отсутствовал с июня. Кроме того, в экипаже не было ни единого медицинского работника (Coello Lillo, 2002).

Тем не менее, дисциплина поддерживалась достаточно строго. Поэтому ни 16, ни 17 июля на борту не произошло никаких инцидентов. 18 июля на борту получили воззвание генерала Франко, которое с энтузиазмом встретили командир и офицеры. Для того, чтобы начать действия требовался лишь соответствующий приказ от командования базой, а его все не было. На судне организовали круглосуточное дежурство в радиорубке с участием доверенных офицерами лиц. Однако несмотря на конфиденциальность этих мер, экипаж был в курсе событий, и имел представление, например, о выступлении в Африке (Moreno, Moreno, 1998: 219).

Тем временем по телефону был получен совершенно противоположный приказ командования быть начеку и опасаться контактов офицеров с береговыми активистами. Однако дежурный капрал-радист передал это сообщение командиру, так что нормальное несение службы не нарушилось (Cerezo Martínez, 1983. Т. 2: 239). Тем не менее, капитан 3 ранга Ривера запросил письменное подтверждение приказа, для чего направил мичмана Гомеса в штаб (по версии братьев Морено это был мичман Альбаррасин). Командир принял решение усилить бдительность и выставил дополнительные вахты. Около полуночи Ривера построил экипаж и разъяснил ходившие слухи о попытке офицеров перебить экипаж. В доказательство их абсурдности он добавил, что ни он, ни офицеры судна даже не вооружены. Разъяснения вполне удовлетворили экипаж и на данный момент дисциплину на «Kanguro» удалось поддержать (Moreno, Moreno, 1998: 219).

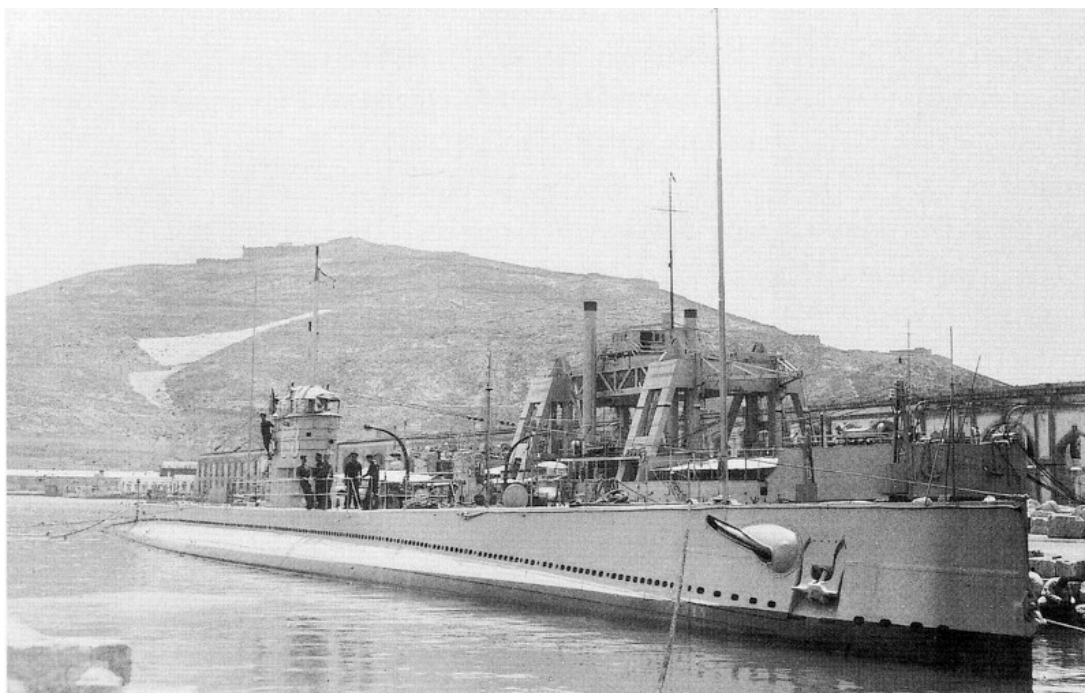


Рис. 44. Лодка С-3 у борта «Kanguro» в Картахене (около 1936 г.)

20 июля началась операция по нейтрализации симпатизирующих мятежникам офицеров – утром всех подозрительных офицеров арестовали. Одновременно эсминец «Almirante Valdés» связался по радио с «Kanguro», сообщив, что в районе стоянки слышна стрельба, рекомендовав не терять бдительность. Он также предупредил об опасности со стороны офицеров. Дежурный радист снова передал это сообщение командиру.

К этому времени мичман, посланный на арсенал возвратился и рассказал о последних событиях: о штурме Арсенала, о приказе адмирала открыть ворота вооруженным гражданским и других. Стало понятно, что для мятежа уже невозможно что-либо сделать. В итоге, так и не получив никаких официальных разъяснений от командования Арсенала, взвесив все за и против, командир принял решение передать командование, поскольку считал невозможным выполнять свои обязанности в новой революционной ситуации. Но ни один офицер не захотел его заменить.

Примерно через час после передачи радиограммы, с «Almirante Valdés» прибыла вооруженная группа матросов под командованием боцмана с явным намерением ликвидировать офицеров в случае их сопротивления. Но Ривера сам вышел вперед и обратился к своему экипажу: *«не беспокойтесь, я все равно не останусь на борту»* и сам добровольно пошел на борт буксира. За ним последовали все находившиеся на борту офицеры, а также капрал артиллерии Исидро Фернандес (Isidro Fernández). Что интересно, в экипаже «Kanguro» никто не высказывал никакой враждебности по отношению к ним.

Буксир направился к эсминцам «Almirante Valdés» и «Alcalá Galiano», предъявив пленных в качестве трофеев своим восставшим экипажам. На стихийном собрании постановили доставить офицеров в Арсенал, а Исидро расстрелять как предателя. В результате офицеров доставили непосредственно командующему Арсеналом контр-адмиралу Камило Молинсу Каррерасу (Camilo Molins Carreras), который приказал задержанным вернуться домой в гражданской одежде. К моменту их ухода командование кораблем передали второму механику подводной лодки С-5 Мануэлю Гутьерресу Пересу (Manuel Gutiérrez Pérez), вскоре сменившего адмирала Молинса в должности командира Арсенала.

В итоге капитан 3 ранга Ривера и его старпом лейтенант Олива будут расстреляны 15 августа 1936 г. на борту превращенной в тюрьму пароходе «España № 3». А приговор по капралу Исидро приведут в исполнение 18 октября 1936 г. на спортивной площадке Картахенского арсенала. Но, вероятно, причудливей всех сложилась судьба мичмана Альбарассина. Он прошел несколько тюрем и даже сумел, симулируя психическое расстройство, побывать в лечебнице Сан Баудилио дель Льобрегат (San Baudilio del Llobregat) в Барселоне. Там он находился до 25 января 1939 г., когда, наконец, смог явиться к командиру оккупационными силами и продолжить службу уже в национальном флоте (Moreno, Moreno, 1998: 220).

Что касается самого корабля, к этому времени он уже не представлял никакой боевой ценности, находясь на стороне правительства Народного фронта и оставаясь в составе республиканского флота на протяжении всей войны. Информация о «Kanguro» периода гражданской войны крайне скудна, поскольку он постоянно находился в Картахене.

В докладе в министерство 23 декабря 1936 г. начальник по персоналу упоминал, что командиром «Kanguro» значится второй механик Томас Диас Мартинес (Tomás Díaz Martínez) (Cerezo Martínez, 1983, Т. 3: 307).

Судя по сводке авиаразведки националистов, 23 декабря 1936 г. они зафиксировали нахождение «Kanguro» в Картахене, при этом отметили, что в Эскамбрерасе находится какой-то танкер, очевидно приняв за него «Kanguro» (Moreno, Moreno, 1998: 921).

Приказом № 301 от 18 декабря 1937 г. утверждались составы противолодочных флотилий. Флотилия Картахены (Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina) под командованием первого офицера Рамона Родригеса Лаго (Ramón Rodríguez Lago), включавшая противолодочные суда с V-23 по V-28, имела флагманским кораблем «Kanguro» (Cerezo Martínez, 1983, Т. 4: 40). По всей вероятности, в этой роли он оставался до конца конфликта.

В своем рапорте, пилот разведывательного самолета He-60-3 5 марта 1937 г., докладывая об остановке в Картахене, отмечал, что *«внутри порта находятся торговое судно, «Kanguro», «Jaime I» и один небольшой эсминец внутри арсенала»* (Moreno, Moreno, 1998: 3254).

С наступлением мира, а точнее с исчезновением подводных лодок типа «В» из состава флота, «Kanguro» признали бесполезным для нужд флота и 1 мая 1939 г. его перевели во Второе положение, что стало прелюдией к его списанию 20 октября 1939 г. Однако вскоре это решение пересмотрели. 21 марта 1940 г. вышел приказ министерства по которому с 1 февраля корабль снова переводился в Первое положение, приписанный к Морскому департаменту Картахены.

Но, по-видимому, все понимали реальное положение вещей, потому когда появился министерский приказ 9 мая 1941 г., упорядочивающий систему нумерации вспомогательных судов, присвоив номера вместо бывших собственных имен, «Kanguro» в нем отсутствовал. Все точки над i расставил министерский приказ 23 ноября 1943 г., приказывавший исключить «Kanguro» из списков флота. Неспешно разукomплектовываясь, корпус старого судна окончательно разобрали лишь в 1946 г.

Но часть агрегатов и систем пережила судно. В первую очередь это касается машин и котлов, которые были установлены на корабли береговой обороны «Procyón» и «Pegaso», получивших из-за этого прозвище «кенгурята».

Кроме того, нашлось применение и для мощного подъемника «Kanguro», который также находился в довольно хорошем состоянии. После утилизации самого судна, подъемник остался ждать своего часа на Картахенском арсенале. До конца 1950-х гг. разрабатывался проект спасательного судна по заказу Школы подводного плавания (Escuela de Submarinos). Проектирование продвинулось довольно далеко и уже вырисовывалось судно с полным водоизмещением 1047 т., двумя дизелями суммарной мощности 1200 л.с. Длина – 62,2 м, ширина – 11,0 м, высота борта – 5,6 м, средняя осадка при полном водоизмещении – 2,53 м. Но в итоге проект оказался нереализованным по весьма прозаичной причине. Подъемник в начале 1953 г. продали мадридской фирме «Hierros y Metales, 5. A.», что, разумеется, поставило крест на проекте.

«Кенгурята»

На протяжении многих лет авторитетные военно-морские справочники относили два судна береговой обороны «Procyón» и «Pegaso» к несуществующему типу «Rigel». Возможно, причина этого кроется в «звездных» наименованиях этих судов и совпадение дат постройки. Но на самом деле проектирование этих двух типов происходило практически одновременно, а технический отдел, ответственный за оба проекта, для облегчения своей работы выбирал похожие технические решения. Но перипетии постройки «Пегасов» и «Рихелей» происходили совершенно по разному.

Традиционное обследование перед сдачей на слом судна «Kanguro» показало, что часть ее оборудования находится во вполне удовлетворительном состоянии, что не исключало его дальнейшую эксплуатацию. Поэтому учитывая опыт идущей мировой войны, продемонстрировавшей острую потребность в специализированных противолодочных судах, начальник Главного штаба флота адмирал Арриага (Arriaga) 15 марта 1943 г. поручил Управление военно-морского строительства и промышленности (Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares) спроектировать суда, которые бы использовали старые механизмы «Kanguro», при этом имели бы минимально возможное водоизмещение вкупе с хорошими мореходными качествами. Теоретически, это мера давала возможность максимально быстро приобрести суда дефицитного класса.

В августе Управление предоставило два технических предложения со сметой на две единицы, в каждой из которых использовалось по одной машине и одному котлу с «Kanguro». Главный штаб флота после всестороннего анализа сделал выбор в пользу технического предложения «В», поскольку оно предусматривало более просторные помещения для экипажа численностью 32 чел., а также предполагало достижение скорости 12 уз., что требовало тщательный подбор обводов корпуса.

В итоге всех доработок Управление 21 июня 1944 г. представило проект № 42 с предполагаемым бюджетом в 9 352 346 песет. От «Kanguro» проектанты использовали не только главные машины и котлы, но также опорно-упорные подшипники, промежуточные валы, гребные валы, конденсаторы, насосы (циркуляционные и питательные), лебедки для подъема золы, насосы общего назначения, два генератора по 11 кВт, паровые трубы, дымовые коробки, а также практически все вспомогательное оборудование машинного и котельного отделения.

Вооружение судна предусматривало 88-мм пушку в носовой части, два 20-мм зенитных автомата на специальной платформе над машинным отделением, два бомбомета с дальномером. Экипаж составлял 37 чел. При отсутствии поставок 88-мм орудий, проект предусматривал ее замену на итальянские 76-мм пушки с длиной ствола 40 калибров, которые имелась в наличии на складах.

После рассмотрения проекта в Совете Главного штаба флота, его одобрили 31 августа с небольшими изменениями. 30 декабря 1944 г. проект № 42-R (R – revisado, переработанный) был представлен Управлением и 21 февраля утвержден. Далее по заведенной процедуре были составлены окончательный бюджет и технический проект, которые утвердил Высший военно-морской совет (Consejo Superior de la Armada) на своем заседании 26 мая 1945 г. В его резолюции отмечалось: «Совет единогласно, в соответствии с мнением Главного командования ВМС,

одобряет целесообразность этой работы, учитывая ощутимую потребность в кораблях данного класса, и также учитывая, что использование машин [«Kanguro»] позволяет произвести серьезную экономию».

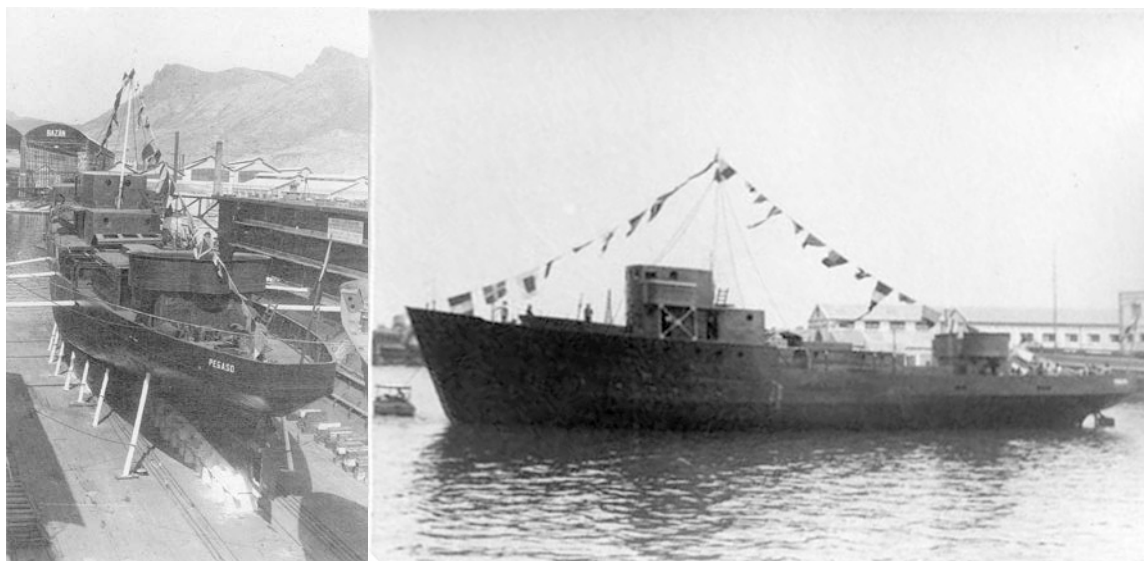


Рис. 45. «Pegaso» во время стапельных работ (Coello Lillo, 2000) (слева) и после спуска на воду 27.07.1948 г. (справа)

Министерским приказом 11 октября 1945 г. судам береговой обороны, при постройке которых использованы механизмы с «Kanguro», присваивались наименования «Procyón» и «Pegaso». Чуть ранее, 27 июня 1944 г. министерский приказ присваивал наименования судам типа «Rigel». К этому времени их строительство еще не отменили, поэтому новые наименования продолжили номенклатуру звезд и созвездий. После исключения приобретения части оборудования, которое забиралось у «Kanguro», бюджет снижался и весьма оптимистично оценивался в 8 412 406 песет.

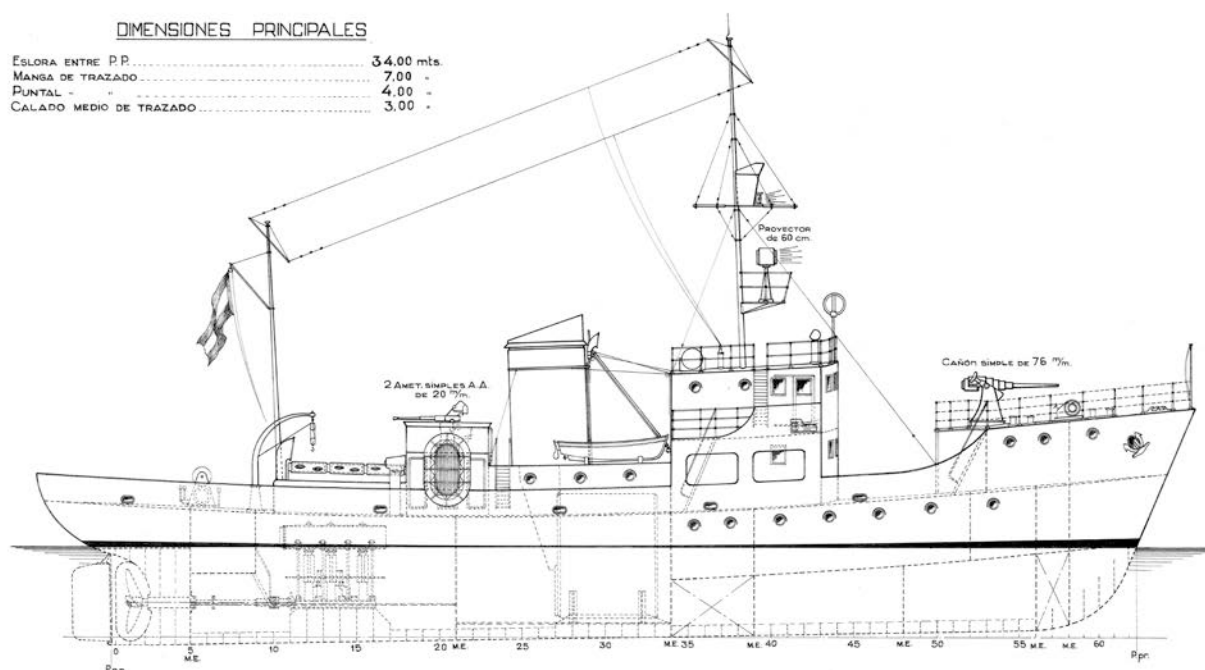


Рис. 46. Проект 42-R (вид сбоку)

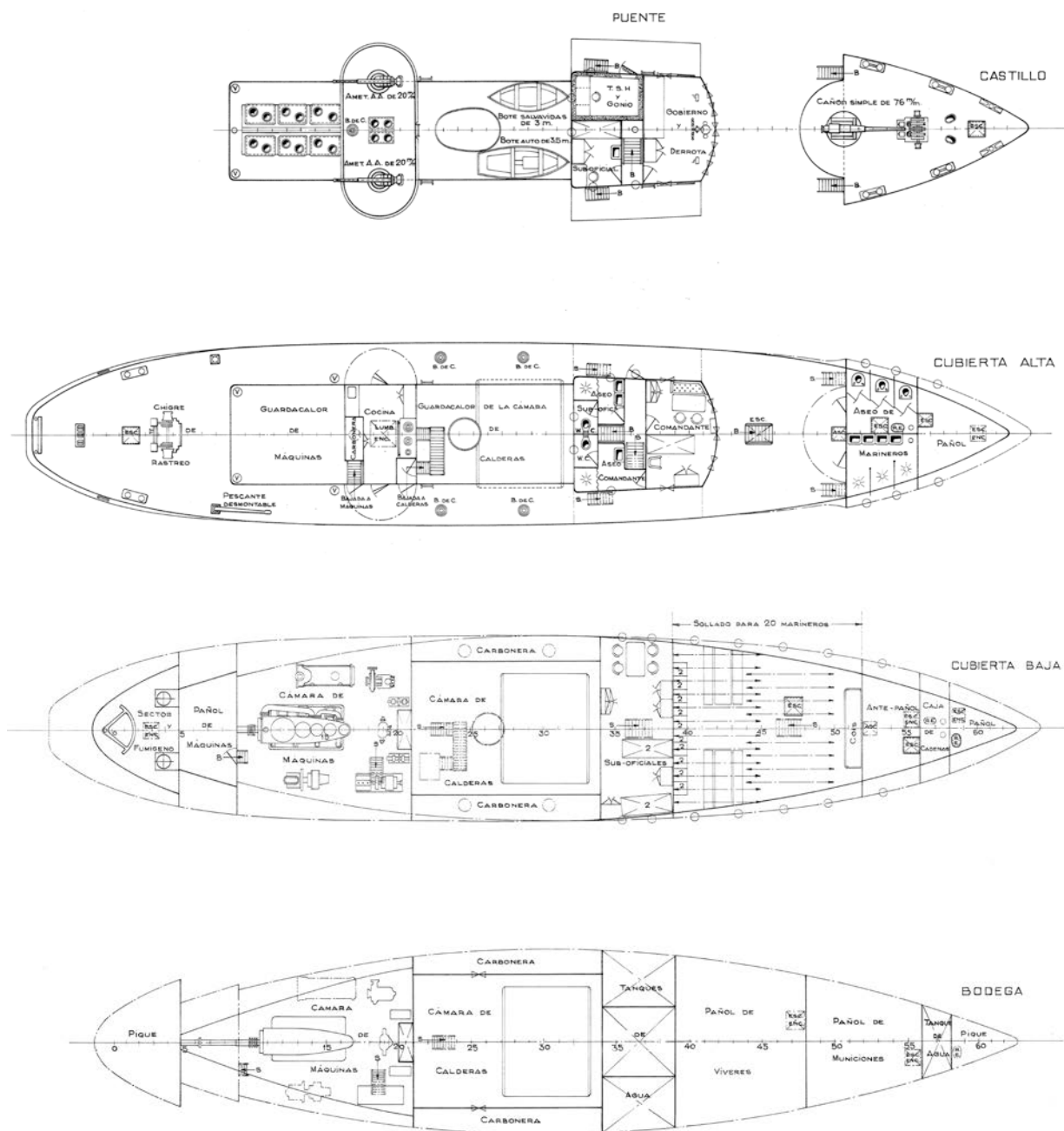


Рис. 47. Проект 42-R вид по палубам и надстройкам

Несмотря на срочность, возникли неизбежные задержки из-за бюджетных процедур и согласования проекта. В итоге лишь 26 апреля 1946 г. был подписан правительственный декрет об одобрении строительства, с выделением финансирования в миллион на 1946 финансовый год. Оставшаяся сумма предполагалась к выделению в 1947 г.

Строительство поручили Картахенской верфи Организационного совета (Factoría de Cartagena del Consejo Ordenador). Перед закладкой в январе 1947 г. Организационный совет представил в Морское министерство чуть доработанный проект № 42-R, который по системе нумерации Картахенской верфи стал № 180. Наиболее серьезное изменение касалось увеличения ширины с 7,55 до 8,25 м, для достижения проектных требований по остойчивости. Проект одобрили в октябре того же года под индексом № 180A, которое уступило место № 180B после внесения незначительных изменений.

Следует учесть о трудностях с заготовкой материала в послевоенной Испании, так оцинкованное железо можно было приобрести лишь по жестким квотам. Из-за всех этих

проблем кили судов заложили лишь 10 марта 1947 г. «Procyón» получил стапельный № 91, а «Pegaso» – № 92.

Вскоре после этого все принадлежавшие BMC заводы были переданы во вновь созданную Национальную компанию «Басан» (Empresa Nacional «Bazán»). Ей же от Организационного совета передали и функции управления. Столкнувшись с серьезным ростом цен как на материалы, так и на рабочую силу, девальвацией национальной валюты, и весьма ограниченными инвестициями в постройку кораблей, «Басан» в 1948 г. представил новый бюджет на постройку, составлявший 33 340 848 песет. Но, как оказалось, и эта сумма была слишком оптимистичная. В итоге, для завершения строительства в 1951 г. пришлось брать новые кредиты, в итоге составившие окончательную стоимость примерно в 44 млн песет.

27 июля 1948 г. оба судна сошли на воду, начав длительный период их достройки на плаву. А проведенные испытания полностью подтвердили все опасения конструкторов на весьма посредственные характеристики. Так максимальная скорость вместо плановых 12 уз. составила лишь 11,25 уз. Плановая дальность плавания в виде 1500 миль при 12 уз. и 3500 миль при экономическом ходе в 9 уз. также оказалась недостижимой. Автономность судна составила до десяти суток. Кроме того, испытания выявили и ряд серьезных дефектов, такие как сильные утечки пара, фильтрация воды через иллюминаторы в отсек погребов и кочегарку, чрезмерно длительная качка и множество других, обусловленные как дефектами конструкции, так и низким качеством используемых материалов при постройке.



Рис. 48. «Pegaso» вскоре после ввода в строй

Серьезным тормозом для сдачи судов морякам стали проблемы с вооружением, так или иначе затронувшие все испанские корабли послевоенной постройки. В 1947 г. главный калибр было решено заменить на 88-мм пушку с длиной ствола 45 калибров, как на подводной лодке типа «G». В феврале 1949 г. было решено отказаться от бомбометов, заменив их обычными бомбосбрасывателями, аналогичным стоявшим на тральщиках типа «Bidasoa». Но впоследствии решили отказаться и от них. В начале 1951 г. приняли решение установить имеющиеся на складах 88-мм орудия с боезапасом по 200 снарядов и по две 20-мм пушки Hispano-Suiza Mod. 804 на простых лафетах с боезапасом 4000 снарядов на каждом судне.

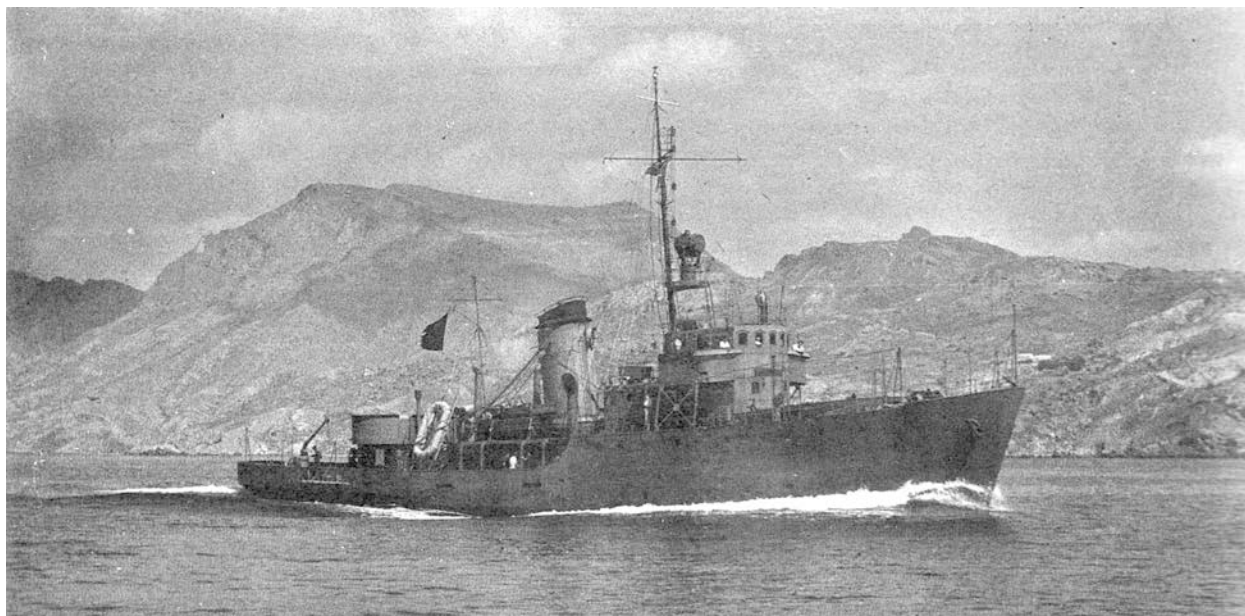


Рис. 49. «Procyón» на ходовых испытаниях летом 1950 г. (Coello Lillo, 2000)

Из-за всех этих проблем приказом по министерству 21 февраля 1950 г. *«в соответствии с действующим Положением о статусе судов и в соответствии с предложением Штаба ВМС с сегодняшнего дня считать ... судно береговой обороны «Procyón» имеющим Особое положение»*. Именно так, не Первое, ни Второе, ни Третье, а «Особое». Аналогичный приказ относительно «Pegaso» вышел 6 мая 1950 г.

После устранения всех изначально выявленных дефектов, «Procyón» и «Pegaso» успешно прошли ходовые испытания в июле и августе 1950 г. соответственно. Но окончательный их ввод в строй задерживался из-за непоставки компанией «Marconi Española» станций беспроводного телеграфа, пеленгаторов, группы преобразователей и радиотелефонов. В итоге торжественная церемония передачи флоту состоялась лишь в 11-00 утра 21 февраля 1951 г.

Описание конструкции

Корпуса «кенгурят» строились из мягкой судостроительной стали, в целом они очень напоминали таковые на типе «Rigel». Именно обводы последних были взяты за основу при испытаниях в гидродинамической лаборатории Эль Прадо (El Pardo). Бак простирался почти до середины корпуса. В корме имелась специальная площадка для размещения 20-мм автоматов. В центре корпуса располагалась единственная непропорциональная дымовая труба, которая вместе с баком создавали впечатление, что реальные размеры судна больше, чем есть на самом деле. Побортно у трубы располагались бортовые плавсредства, подъем и опускание которых производилось с помощью специальных стрел, установленных тут же, ближе в корму. За носовым орудием находился мостик на котором стояла фок-мачта, оснащенная антеннами связи и площадкой для 60-см прожектора. Бизань-мачта была значительно ниже и находилась за дымовой трубой. Нумерация шпангоутов шла от оси руля в нос. На 5 и 14 шпангоутах шли водонепроницаемые переборки. Машинное отделение также находилось в водонепроницаемом отсеке между 14 по 27 шпангоутами. Далее в нос шло котельное отделение ограниченное 27 и 39 шпангоутами. Под баком располагались жилые помещения, погреба и трюмы. При этом водонепроницаемыми были переборки на 47, 52, 58 и 64 шпангоутах. Вдоль всего корпуса шли кили длиной 19 м и высотой 18 см, которые в 1952 г. по опыту эксплуатации для уменьшения качки увеличили до 30 см.

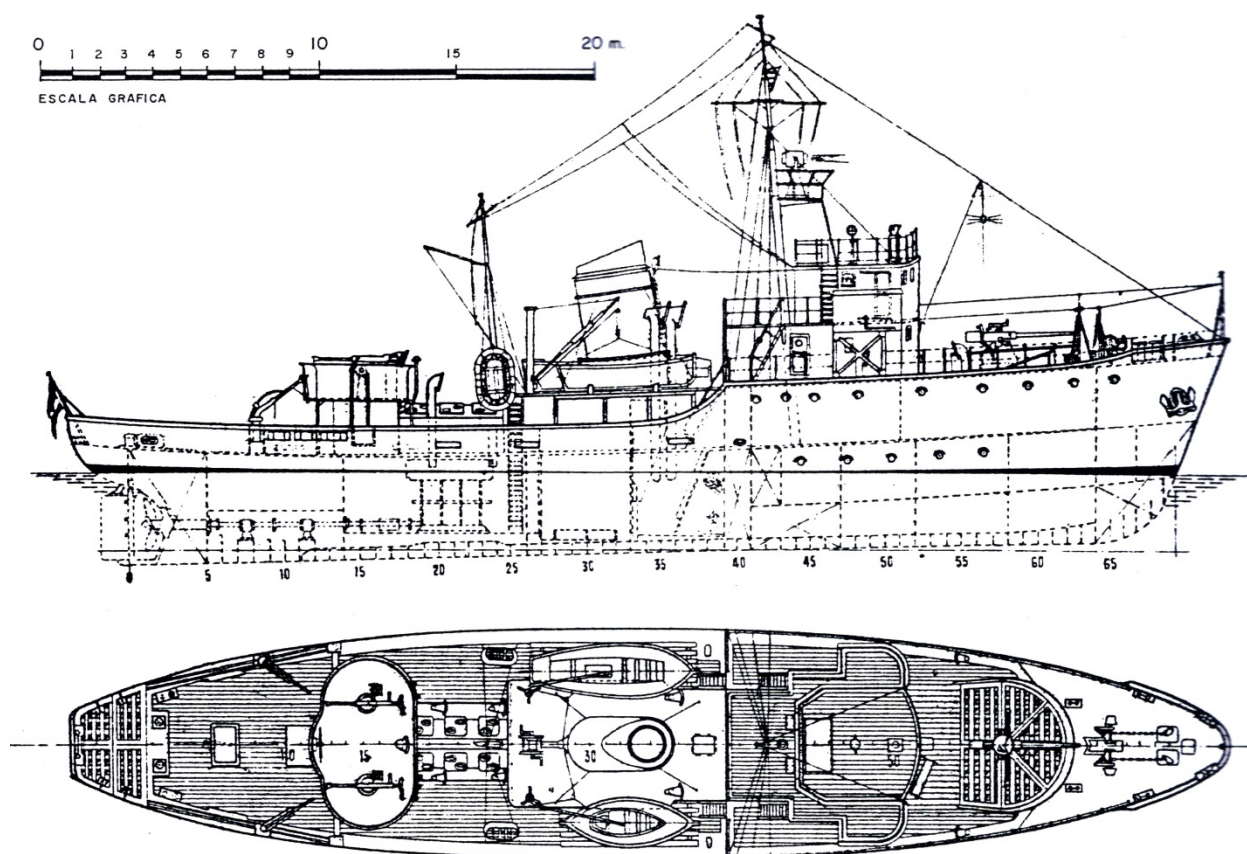


Рис. 50. Внешний вид судов береговой обороны (Coello Lillo, 2000)

Машины и котлы были использованы от «Kanguro». В связи с этим оба судна изначально получили ласковые прозвища «кенгурята», однако близкое знакомство заставило моряков дать более не лестные прозвища: «Порсьон» («Porción» – «Часть») и «Педасо» («Pedazo» – «Кусок»). Трехтопочный угольный котел давал пар для машины тройного расширения мощностью 530 л.с., приводившей в движение один вал. Поскольку в машины «Kanguro» не вносились никакие серьезные изменения, направления вращения винтов у этой однотипной пары не совпадали. Винт одного вращался по часовой стрелке, а другого против. Это нередко приводило к различным мелким происшествиям, особенно во время практики гардемарин по швартовке, к счастью не перешедших ни во что серьезное.

Стандартное водоизмещение 381 т., полное – 478 т. Размещения: длина максимальная 41,98 м, между перпендикулярами 38,0 м, ширина 8,25 м, высота борта 3,5 м, осадка при стандартном водоизмещении 2,51 м, при полном – 2,92 м. На максимальной скорости 11,25 уз. дальность плавания составляла 1200 миль, на экономичной 9 уз. – 2250 миль. Запас угля – 70 т. Экипаж 37 чел.

Биография

11 февраля 1951 г. в Картахене на заводе компании «Басан» состоялась церемония передачи флоту судов береговой охраны «Procyón» и «Pegaso». Она прошла под руководством генерал-капитана Картахенского морского департамента адмирала Осамиса (Ozámiz). На ней также присутствовали командующий Картахенским арсеналом Педро Фернандес Мартин (Pedro Fernández Martín) и другие руководители, входящие в Инспекционный совет (Junta inspectora) департамента. После церемонии в свои права вступили командиры обоих судов: лейтенант Виаль и Виаль (Vial y Vial) на «Procyón» и лейтенант Де ла Гуардиа и Ойя (De la Guardia y Oya) на «Pegaso». Отмечалось, что штатное вооружение судов составляет 88-мм зенитное орудие, два 20-мм зенитных автомата, два бомбомета и минно-тральное вооружение (RGM, 1951. Т. 140: 347).

23 февраля 1951 г. вышел министерский приказ, в соответствии с которым оба судна переводились в Третье положение с 21 февраля сего года. Этим же приказом они передавались в состав Морского департамента Картахены (*Departamento Marítimo de Cartagena*). При чем, «Pegaso» передавался туда временно до получения приказа о переводе в Эль Ферроль. Следует отметить, что в третьем положении числились корабли полностью укомплектованные и боеготовые, а вот с этим на обоих судах были проблемы. На момент передачи флоту на судах стояло по 76-мм орудию (40 кал.), снятых с эсминца «Ceuta», из-за чего их практически тут же неофициально окрестили «легионерами». Зенитные автоматы также установили с серьезным опозданием, лишь в середине 1950-х гг. Что касается штатного 88-мм орудия, то на «Procyón» оно появилось лишь в 1958-59 гг. Относительно «Pegaso» — не ясно. Но судя по тому, что его 76-мм орудие оборудовали легким щитом, возможно он это орудие так и не увидел ([Coello Lillo, 2000](#)).

В апреле «Procyón» вышел в Аликанте, к своему постоянному месту дислокации ([RGM, 1951. Т. 140: 472](#))

Вероятно, первый инцидент, в котором «засветились» суда, произошел уже в июне 1951 г. Неподалеку от порта Сантандер пропало рыболовное судно «Antoni» с командой из восьми человек. Обычно оно выходило на промысел и возвращалось на следующий день. Из этого расчета подбирались и запасы на судне. Поэтому, когда несколько дней о нем не было никаких известий, родные начали бить тревогу. Судно береговой обороны «Pegaso» покинуло порт и вместе с небольшим патрульным самолетом и другими рыболовными судами начало поиск. Однако все было тщетно, никаких следов «Antoni» обнаружить не удалось. Лишь много позже рыболовное судно из Астурии увидело световые сигналы «Antoni» и смогло отбуксировать его в ближайший порт. Как оказалось, на рыболове произошла авария двигателя и он беспомощно дрейфовало довольно далеко от берега, вне зоны поиска береговой охраны. В дополнение к бедам рыбаков, сильная волна разбила у них сосуд с водой, в связи с чем они питались рыбой, сваренной в морской воде ([RGM, 1951. Т. 140: 727](#)).

27 июня 1953 г. газеты сообщали о подобном случае, но на сей раз «Pegaso» сопровождал судно в Пальму ([Diario de Las Palmas 27/6/1953](#)). Далее подобные операции проходили с определенной постоянностью, как для любого судна береговой обороны. Но в основном, первые годы своей службы «Procyón» действовал в районе Картахены, а «Pegaso» Ферроля. Спустя несколько лет обоих перевели на Балеарские острова. Постепенно флот насыщался более специализированными для морской охраны судами, так что в октябре 1961 г. оба судна передали военно-морскому училищу в Марине (*Marín*), Понтеведра (*Pontevedra*) для использования в качестве учебных. Это мероприятие способствовало тому, что оба судна стали активно участвовать в маневрах флота.

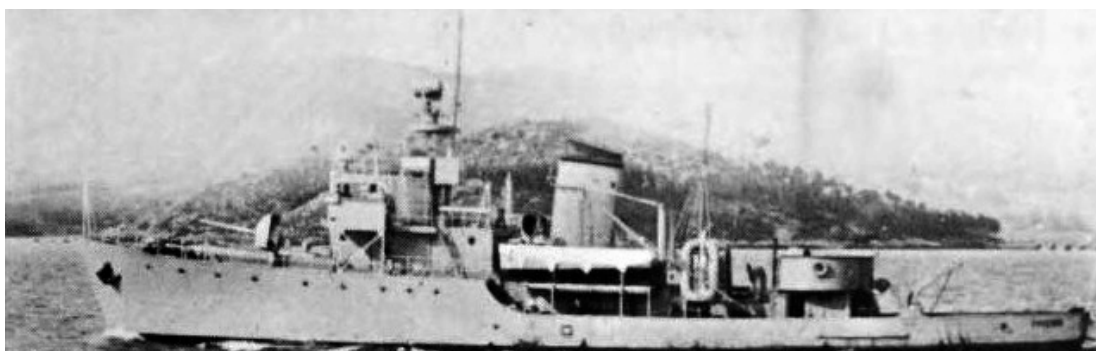


Рис. 51. «Pegaso» (справочник Джейна)

В середине мая 1962 г. в акватории Риас Бахас (*Rías Bajas*) состоялись тактические учения «Гастадор IV» (*Gastador IV*), основная цель которых состояла в получении практических навыков курсантами и гардемаринами морской пехоты. Для этого им придавался практически весь имевшийся арсенал десантных средств. Традиционно все силы делились на две стороны: одна, обороняющаяся, базировалась на северо-западе

полуострова, а другая пыталась воздействовать на нее воздушными и морскими силами. По замыслу вторых, они намеревались парализовать оборону противника высадкой десанта между Падроном (Padrón) и Туем (Tuу). Когда ударное соединение нападавших, состоявшее из трех транспортных судов типа LSM, группы фрегатов («Jupiter», «Vulcano», «Legaspi» и «Vicente Yáñez Pinsón») и эсминцев прикрытия («Gravina», «Almirante Antequera» и «Escaño») вышла в заданный район, они подверглись атаке со стороны обороняющихся, в составе «Pegaso», «Procyón» и береговой авиации. Но еще на подходе «Pegaso» и «Procyón» удалось обнаружить с помощью радара и условно уничтожить ([La Vanguardia española. 19/5/1962](#)). Что касается нападающих, то они с успехом выполнили свою задачу ([RGM. T. 163. 1962: 94-98](#)).

Ровно год спустя примерно здесь же состоялись десантные учения «Пато I» (Pato I). На сей раз немногочисленные жители острова Сиес (Cíes) стали на рассвете 4 мая 1963 г. свидетелями высадки десанта. Что интересно, в его планировании приняли участие гардемарины и курсанты морской пехоты. По сценарию высадившиеся должны были занять плацдарм и ожидать подхода основных сил. Кроме десантных сил и авиации в учениях были задействованы достаточно крупные военном-морские силы в составе фрегата «Legaspi», минзагов «Júpiter» и «Vulcano», эсминцев «José Luis Díez» и «Almirante Antequera». Командным кораблем амфибийной группы выступал минзаг «Marte», а сама группа включала три корабля типа LSM, шесть катеров типа LCM, два катера типа LCP, патрульное судно «Procyón» и буксиры RA-1 и RR-20. Руководил учениями, как и год назад начальник Военно-морской школы (Escuela Naval Militar) капитан 1 ранга Викториано Санчес-Баркастеги (Victoriano Sánchez-Barcáiztegui). После успешной высадки десантники продолжили свое движение вплоть до полного захвата острова ([RGM. T. 165. 1963: 123-129](#)). «Pegaso» участия в учениях не принимал, чуть раньше его отправили для выполнения функций судна береговой охраны с курсантами на борту ([El Pueblo gallego. 23/1/1963](#)).

В начале сентября 1964 г. в храме Панхона (Panjón) состоялась традиционная служба Морская офренда (Ofrenda del Mar). В этом году ее возглавлял заместитель министра торгового флота (Marina Mercante) контр-адмирал Леопольдо Боадо Эндейса (Leopoldo Boado Endeiza). Из-за этого в Панхон из Маона пришло судно береговой обороны «Pegaso» с группой курсантов военно-морского училища и оркестром училища. По окончании церемонии с судна прозвучал праздничный салют ([RGM. T. 167. 1964: 622](#)).

В середине 1960-х гг. на судах имевшееся носовое орудие демонтировали, и не надолго на «Pegaso» вместо него установили 20-мм автомат, а на «Procyón» – 20-мм спаренный «Эрликон» ([Coello Lillo, 2000](#)).



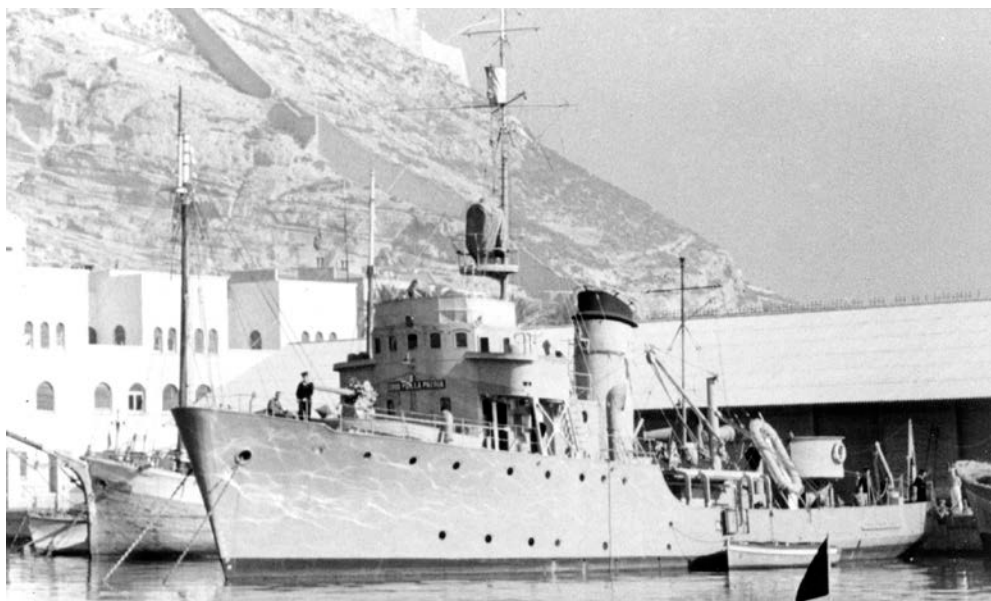


Рис. 52. «Pegaso» (вверху) и «Procyón» (внизу) из коллекции А. Агилеры

В мае 1969 г. состоялись учения минно-тральных сил под кодовым названием «Мар Кантарбрико» (Mar Cantábrico). Цель его заключалась в практике траления, противоминной защиты, а также проводке конвоев в условиях минной опасности. Район учений включал в себя Понтеведру (Pontevedra), Вигу (Vigo) и Вильягарсию (Villagarcía). Первоначально было произведено минирование учебными минами, затем в этом поле производилось разминирование проходов и в заключение осуществлялась проводка конвоев из Марина и Вильягарсии. В качестве флагманского корабля использовался минзаг «Tritón». Первая тральная группа: минзаг «Eolo» (лидер группы), тральщики «Guadiaro», «Tinto», «Duero» и «Tajo»; вторая группа: тральщики «Eume», «Navia», «Eo», «Llobregat», «Ulla», «Ebro» и «Genil»; третья группа: тральщики «Almanzora», «Guadalhorce», «Miño» и «Odiel». Учения сопровождали спасательное судно «Poseidon», использовавшийся как корабль снабжения буксир RR-20 и для вспомогательных целей суда береговой обороны «Procyón» и «Pegaso» (RGM. T. 176. 1969: 665).



Рис. 53. «Pegaso» на Балеарских островах (коллекция А. Анка)

С 17 по 27 сентября 1969 г. в эстуариях рек Вигу и Марин состоялось совместные франко-испанские учения тральных сил «Marindra-69». С испанской стороны маневрами руководил командир третьей эскадры тральщиков капитан 2 ранга Елена Мансано (Elena Manzano), державшая свой флаг на минзаге «Tritón». Туда также вошли тральщики

«Guadalhorce», «Almanzora», «Sil», «Miño», «Odiel», «Turia», спасательное судно «Poseidón», буксир RR-20, суда береговой обороны «Pegaso», «Procyón» и «Serviola». Кроме того, в учениях отрабатывало свои навыки водолазное подразделение особого назначения. Французская эскадра под командованием капитана 2 ранга Бодуэна (Bodhuin) состояло из: «Oustrehan», «Vinglong», «Petunia», «Percure», «Capricorne», «Aries», «Verceua», «Loire», «Antares», «Sirius», «Sagittaire», «Algol» и «Ulm» (RGM. T. 177. 1969: 596).



Рис. 54. Один из патрульных судов во время парада

Спустя два года в этом же районе состоялись учения «Marindra-71». На сей раз с испанской стороны кроме флагманского «Tritón» (капитан 2 ранга Эуклидес Франко – Euclides Franco) участвовали тральщики «Sil», «Turia», «Tajo» и «Nalón», а также эскортные суда «Procyón», «Pegaso», RR-20, «Serviola» и боевые пловцы. Французские силы под командованием капитана 3 ранга Фракассетти (Fracassetti) включали в себя: «Antares», «Cassiopée», «Alençon», «Cantho», «Céphée», «Aries», «Phénix» и «Verseau» (RGM. T. 181. 1971: 614).

Очередные маневры «Marindra-73», состоявшиеся с 22 октября по 5 ноября 1973 г. в водах Виго, были уже трехсторонние. Наиболее многочисленные силы представили французы, эскадра которых под флагом капитана 2 ранга Де Фальсьё (De Falssieux) включала в себя: судно материально-технического обеспечения «Loire» (флагман), тральщики: «Circe», «Calliope», «Cibele», «Betelgeuse», «Verseau», «Capricorne», «Petunia», «Lyre», «Phenix» и «Cephée». Впервые в маневрах участвовала Германия, которую представлял тральщик «Koblenz». Испанская эскадра под командованием капитана 2 ранга Бласа Осорио (Blas Osorio), расположившегося на фрегате «Vicente Yáñez Pinzón», представляли тральщики «Tajo», «Turia», «Miño», «Odiel», «Sil», «Nalón» и «Navia», а также эскортные суда «Procyón», «Pegaso» и буксир RR-20 (RGM. T. 185. 1973: P. 658).

Для героев нашего повествования это стало последнее крупное событие. Стоит еще упомянуть получение ими литерно-цифровых обозначений W-21 («Pegaso») и W-22 («Procyón»), но нет ни одной фотографии, где бы они были видны на их бортах (Coello Lillo, 2000), поэтому можно заключить, что бортовые номера они получили лишь виртуально.

4. Заключение

В это время была принята большая программа обновления флота, которая предполагала постепенное списание большого количества устаревших кораблей. Но для экономии средств и быстреего высвобождения подготовленных экипажей для новых кораблей, было принято решение в 1974 г. завысить в два раза плановый показатель по выводу судов из списков флота. В результате в этот год испанский флот лишился двух фрегатов («Júpiter» и «Sarmiento de Gamboa»), четырех эсминцев («Rayo», «Furor», «Meteoro», «Audaz»), десантного судна «LSM-3», четырех патрульных катеров (V-2, V-12,

V-13, V-18), гидрографического судна «Tofiño», торпедного катера LT-32 и четырех эскортных судов («Procyón», «Pegaso», RR-10 и «С. Pérez»), всего суммарным водоизмещением свыше 15 тыс. т. Таким образом, «кенгурята», морально устаревшие прямо на момент постройки, но физически еще достаточно крепкие, в итоге все-таки стали жертвой экономии. Оба судна официально списали в марте 1974 г. в Ферроле.

После разукрупнения их корпусов, в 11-00 19 февраля 1975 г. в Ферроле состоялся аукцион по продаже их на слом. «Procyón» ушел по цене 1 942 903 песеты, а «Pegaso» – 1 953 493 песеты ([Ferrol diario. 20/2/1975](#)).

Литература

[Aguilera, 1968](#) – *Aguilera A. Buques de la Armada Española: Crónicas y datos del 1885 al presente*. Madrid: Editorial Naval, 1968. 242 p.

[Bordeje y Morencos, 1978](#) – *Bordeje y Morencos F. Vicisitudes de una política naval antecedents. Desarrollo de la armada entre 1898 y 1936*. Madrid: Editorial San Martín, 1978. 704 p.

[Busquets i Vilanova et al., 2002](#) – *Busquets i Vilanova C., Campanera i Rovira A., Coello Lillo J.L., Rodríguez González A.R. Los submarinos españoles*. Madrid: Aqualarga, 2002. 326 p.

[Cerezo Martínez, 1983](#) – *Cerezo Martínez R. Armada española, siglo XX*. Madrid: Poniente, 1983. 4 volumes.

[Coello Lillo, 2000](#) – *Coello Lillo J.L. Buques de la Armada Española. Los años de la postguerra*. Madrid: Aqualarga, 2000. 302 p.

[Coello Lillo, 2002](#) – *Coello Lillo J.L. El buque de salvamento de submarinos «Kanguero»* // *Revista General de Marina*. 2002. Abril. P. 457-464.

[los Reyes, 1921](#) – *García de los Reyes M. El nuevo buque de salvamento de submarinos* // *Revista General de Marina*. 1921. Abril. P. 435-446.

[Miranda y Maristany, 1924](#) – *Miranda y Maristany A. Lanzamiento de los cañones de 30,5 centímetros del acorazado «España»* // *Revista General de Marina*. T. 95. 1924. Noviembre. Pp. 651-658.

[Moreno, Moreno, 1998](#) – *Moreno de Alborán y de Reyna F., Moreno de Alborán y de Reyna S. La Guerra silenciosa y silenciada*. Madrid, 1998. 4 volumes.

References

[Aguilera, 1968](#) – *Aguilera, A. (1968). Buques de la Armada Española: Crónicas y datos del 1885 al presente*. Madrid: Editorial Naval. 242 p.

[Bordeje y Morencos, 1978](#) – *Bordeje y Morencos, F. (1978). Vicisitudes de una política naval antecedents. Desarrollo de la armada entre 1898 y 1936*. Madrid: Editorial San Martín. 704 p.

[Busquets i Vilanova et al., 2002](#) – *Busquets i Vilanova, C., Campanera i Rovira, A., Coello Lillo, J.L., Rodríguez González, A.R. (2002). Los submarinos españoles*. Madrid: Aqualarga. 326 p.

[Cerezo Martínez, 1983](#) – *Cerezo Martínez, R. (1983). Armada española, siglo XX*. Madrid: Poniente. 4 volumes.

[Coello Lillo, 2000](#) – *Coello Lillo, J.L. (2000). Buques de la Armada Española. Los años de la postguerra*. Madrid: Aqualarga. 302 p.

[Coello Lillo, 2002](#) – *Coello Lillo, J.L. (2002). El buque de salvamento de submarinos «Kanguero»*. *Revista General de Marina*. Abril. P. 457-464.

[los Reyes, 1921](#) – *García de los Reyes, M. (1921). El nuevo buque de salvamento de submarinos*. *Revista General de Marina*. Abril. Pp. 435-446.

[Miranda y Maristany, 1924](#) – *Miranda y Maristany, A. (1924). Lanzamiento de los cañones de 30,5 centímetros del acorazado «España»*. *Revista General de Marina*. T. 95. Noviembre. Pp. 651-658.

[Moreno, Moreno, 1998](#) – *Moreno de Alborán y de Reyna, F., Moreno de Alborán y de Reyna, S. (1998). La Guerra silenciosa y silenciada*. Madrid. 4 volumes.

Спасательное судно «Kanguro» и патрульные суда «Кенгурята»

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Российская Федерация

Аннотация. Работа представляет собой первую попытку монографического описания спасательного судна «Kanguro» и патрульных судов «Pegaso» и «Procuón» при постройке которых использовалось большое количество узлов и агрегатов только что списанного судна «Kanguro», из-за чего огни получили негласное прозвище «Кенгурята». При подготовке использована литература современная литература об этих судах, а также периодика того времени и статьи журнала «Revista General de Marina», позволившие существенно дополнить имеющиеся описание, а также выявить некоторые имеющиеся ошибки. Особое внимание уделено описанию спасения главного калибра линкора «España», а также событиям начала гражданской войны. В целом, можно сделать вывод, что спроектированный еще по предвоенным доктринам и базируясь на довоенном опыте, на момент ввода в строй по окончании войны, проект «Kanguro» как технически, так и морально уже устарел, тем не менее, эксплуатация этого судна имела определенные положительные моменты для испанского флота. Аналогичная ситуация сложилась и для «кенгурят». Несмотря на сделанный вывод о ценности противолодочных судов, основанный на опыте Второй мировой войны, проект в котором для удешевления было решено использовать агрегаты и узлы выведенного из состав флота «Kanguro», следует признать крайне неудачным. Флот получил тихоходный низкофункциональный корабль, также устаревший еще на стапеле.

Ключевые слова: спасательное судно «Kanguro», патрульные суда «Pegaso» и «Procuón», флот Испании, XX век, судостроение.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)