



International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204
2014. Vol.(4). № 2. Issued 4 times a year

EDITORIAL STAFF

Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)

Mamadaliyev Anvar – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

EDITORIAL BOARD

Anca Alejandro – Ministry of Defence of Spain, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Katorin Yuri – National research university of information technologies, mechanics and optics, St. Petersburg, Russian Federation

Fedorov Aleksandr – Rostov State University of Economics, Taganrog, Russian Federation

Menjkovsky Vaycheslav – University of Belarusian State, Minsk, Belarus

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Zherebtsov Igor – Institute of Language, Literature and History, Komi Science Centre, Syktyvkar, Russian Federation

Journal is indexed by: CrossRef

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: 26/2 Konstitutcii, Office 6
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal32.com/>
E-mail: sochio03@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing
House *Researcher*

Passed for printing 20.09.14.

Format 21 × 29,7/4.

Enamel-paper. Print screen.

Headset Georgia.

Ych. Izd. l. 4,5. Ysl. pech. l. 4,2.

Circulation 500 copies. Order № INJ-4.

© International Naval Journal, 2014

International Naval Journal

2014

№ 2



International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204
2014. № 2 (4). Выходит 4 раза в год.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Митюков Николай – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

Мамадалиев Анвар – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания

Каторин Юрий – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США

Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

Федоров Александр – Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Таганрог, Российская Федерация

Меньковский Вячеслав – Беларусский государственный университет, Минск, Беларусь

Жеребцов Игорь – Институт языка, литературы и истории Коми научного центра РАН, Сыктывкар, Российская Федерация

Журнал индексируется в: CrossRef

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6
Сайт журнала: <http://ejournal32.com/>
E-mail: sochio03@rambler.ru

Учредитель и издатель: ООО «Научный
издательский дом "Исследователь"» -
Academic Publishing House *Researcher*

Подписано в печать 20.09.14.

Формат 21 × 29,7/4.

Бумага офсетная.

Печать трафаретная.

Гарнитура Georgia.

Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.

Тираж 500 экз. Заказ № INJ-4.

International Naval Journal

2014

№ 2

CONTENTS

Articles and Statements

On the Participation of the English Firm "Vickers" in the Competition to Build a Battleship for the Russian Fleet Andrei V. Shubin	58
The "Trade's Fighter" of Admiral Souchon Leonid G. Bashkirov	63
The Raiding Operation of the Turkish Fleet to Odessa Victor V. Yarovoy	69
Flotillas in Turkestan on Civil War Period Roman V. Lapshin	77
Combat "Wasp" US Navy (aircraft carrier CV 7 "Wasp") Leonid A. Olyunin	95
Were "Fubuki"'s Guns Best in the World? Nicholas W. Mitiukov	105

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 58-62, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.58
www.ejournal37.com



Articles and Statements

UDC 94 (47).083

On the Participation of the English Firm "Vickers" in the Competition to Build a Battleship for the Russian Fleet

Andrei V. Shubin

Independent investigator, Ekaterinburg, Russian Federation

Abstract

This paper discusses the progress of the competition for the design of the battleship for the Russian Navy and the participation in this it firm "Vickers".

Keywords: naval; battleship; competition; Russia.

Есть люди, которые почему-то свысока смотрят на репринтные издания. И напрасно, как мне кажется, есть полный смысл переиздать некоторые вещи прошлых лет. Конечно, многие из них просто необходимо сейчас снабжать комментариями и пополнениями. И тем не менее...

Вот относительно недавно появилась на "морском рынке" очередная работа – А. Колтовский "Развитие типа линейного корабля нашего Флота" (по изданию 1921 г.), которая вышла в свет в рамках издательской программы "Цитадели" [2]. Думаю, нет смысла приводить аннотацию данной книги – она хорошо известна даже тем, кто не читает ничего, кроме библиографии. Скажу лишь, что обязанности по подготовке текста, вступительной статьи и примечаний (что немаловажно) взял на себя Сергей Евгеньевич Виноградов, он известен многим по статьям в "Морском историческом сборнике" и "Навале". Он же сумел снабдить издание и редкими фотографиями из собственного собрания, из коллекции Л. Амирханова и фондов ЦВММ. Словом, книга обрела новую жизнь.

Не скажу, что я испытал дикий восторг по этому поводу, книгу я уже имел возможность прочесть раньше, в подлиннике (вернее в копиях). Поэтому к ее выходу отнесся спокойно, хотя просмотреть новое издание было очень интересно! Но сказать хочется о другом. Еще тогда, впервые прочитав Колтовского (Пг., 1921), я обратил, внимание, что автор практически не затронул той темы, которая меня больше всего интересовала (и продолжает интересовать сейчас) – результатов оценки проектов фирмы "Виккерс", которые в числе других были представлены на конкурс 1907 г. А ведь эта английская фирма являлась достойным конкурентом! Ее разработки занимали далеко не последнее место, и вряд ли стоило их игнорировать... Впрочем, никаких претензий к автору нет. Зато есть тема для разговора! Конечно, было бы разумнее, если б этот вопрос осветил кто-то из историков – с чувством, с толком, с расстановкой. Но придется довольствоваться малым...

Итак, о проектах фирмы "Виккерс" (кстати, полное ее название звучало как "Vickers sons & Maxim"). На конкурс этой известной английской фирмой было представлено 4 вари-

анта проекта (№ 346, № 346-а, № 346-в и № 346-с). Все они удовлетворяли условиям конкурса, все были рассмотрены.

На заседании 28 февраля 1908 г. Особое Межведомственное Совещание приступило к вскрытию пакетов с документами, представленными на конкурс. В числе других были вскрыты и документы фирмы "Виккерс". Все они были четко пронумерованы (№№ 65 – 110), после чего переданы на рассмотрение Морскому техническому комитету.

Как отмечает А. Колтовский, рассмотрение проектов велось с точки зрения их артиллерийских, кораблестроительных и механических качеств. Оценка артиллерии проходила поэтапно. Прежде чем сделать окончательный выбор, Артиллерийский отдел свел рассматриваемые проекты в несколько таблиц:

- таблицу всех проектов в алфавитном порядке;
- таблицу достоинства проектов по вооружению 12" артиллерией;
- таблицу достоинства проектов по вооружению судов противоминной артиллерией.

Таблица: Оценки проектов Виккерса в отношении главного вооружения

№ п/п	Наименование проекта	Число 12" орудий, стреляющих на борт	Сумма углов обстрела проекта всех 12" орудий
5	346-в	14	110°
8	346-с	12	110°
10	346-а	12	110°
23	346	12	40°

Совещание не признало возможным поставить проект Виккерса № 346-в выше других, хотя в артиллерийском отношении он выгодно отличался от всех представленных, поскольку имел 14 орудий 12" калибра, способных вести огонь по любому борту. Причина тому – скученность кормовых башен и их боевых погребов при достаточно большом водоизмещении корабля. Наилучшими же Артиллерийский отдел комитета признал проекты с 12" артиллерией ГК, расположенной в трехорудийных башнях. При этом шесть лучших проектов были сведены в две группы: 1-я – с равномерно разнесенными башнями, 2-я – с башнями, сосредоточенными в оконечностях корабля. Попал во вторую группу и проект Виккерса № 346-в.

По кораблестроительным качествам был отмечен проект 346-а: водоизмещение 23600 т; вес корпуса с оборудованием, броневыми палубами и переборками – 43,55% от водоизмещения. А вот по качественной оценке механических элементов проекты Виккерса оказались вообще на высоте:

Качественный порядок по общей цифровой оценке механических элементов

1
2
3
5

Наименование проекта

346-в
346-с
346-а
346

И далее уже идет подробный разбор характеристик проектов этой фирмы – как результат оценки их кораблестроительных и механических качеств Морским техническим комитетом и Морским генеральным штабом (что, собственно, и хотелось бы видеть в книге А.Колтовского).

Замечания по кораблестроительной и механической частям относятся ко всем вариантам этого завода, которых четыре.

По водоизмещению выделяется вариант 346-в (25 650 т.), но это объясняется тем, что он имеет 14 – 12" орудий. По распределению грузов все варианты проекта вполне удовлетворительны и в достаточности показанных весов не возбуждают сомнений.

Все варианты имеют один общий недостаток, не исключая, однако, их из конкурса, но подлежащий исправлению при детальной разработке проекта. Это таранное образование носа, увеличивающее длину судна под водой на 10 футов, свыше обусловленного конкурсом по ГВЛ; оно сделано заводом для придания носовым обводам большей остроты, чтобы достигнуть необходимой скорости хода при меньшей силе механизмов. Но вместе с тем заводом представлено дополнительное заявление, в котором завод считает возможным отказать от таранного образования носа, сохранив все остальные элементы проекта.

По механическим данным все варианты этого завода стоят высоко, как это видно из таблицы. Объясняется это тем, что число сил для развития контрактной скорости указано очень низкое. Если же допустить более вероятное, что для достижения контрактной скорости потребуются большее число сил, каковое, вероятно, и в состоянии будут развить турбины, то проекты эти займут значительно более низкое положение в числе остальных проектов. Кроме того, надо принять во внимание, что если длина корабля будет уменьшена (в силу требования изменения таранного образования носа), то для получения контрактной скорости сила несомненно должна возрасти, а в таком случае проекты Виккерса по механическим элементам встанут еще ниже, по сравнению с другими.

На основании проведенной оценки проектов Морской техникой комитет сделал следующее заключение:

"Признать с технической стороны достойными одобрения и принятия с целью заключения, согласно объявленным условиям, предварительного договора на разработку детальных чертежей, спецификаций и расчетов, нижеследующие проекты, расположенные в порядке достоинств их по артиллерийской, кораблестроительной и механической частям:

Из первой группы:

1. "Бломм унд Фосс", вариант 10
2. "Дальний Восток"
3. Куниберти, вариант X, ...

Если же будет признано необходимым иметь наряду с бортовым огнем и сильно развитый артиллерийский огонь и по оконечностям корабля, т.е. отдать предпочтение проектам второй группы, то следует признать достойными дальнейшей разработки проекты в следующем порядке:

1. Балтийского завода, вариант 1
2. "Бломм унд Фосс", вариант 6 или 5
3. "Виккерс", вариант 346-в.

При детальной разработке проектов заводам должно быть выполнено нижеследующее:

Заводом "Виккерс". Изменение таранного образования носа так, чтобы под водой не превысить требуемой техническими условиями длины корабля 565 фут. по грузовой ватерлинии и дать гарантии сохранения указанного в проекте числа ИНР сил механизмов, послужившее основой для всех расчетов расхода топлива, веса котлов и механизмов на силу... (здесь мною опущены замечания по первым двум проектам второй группы – АШ) [1].

К такому вот решению и пришел Морской техникой комитет.

Совсем иным было заключение Морского генштаба. Основные положения, которыми руководствовался МГШ, приступая к оценке проектов, изложены в книге с достаточной полнотой. Нет смысла возвращаться к напечатанному, можно лишь добавить, что условно все эти положения подразделялись на 4 группы: по артиллерии, по броневой защите, по механической части и по чисто морской части.

Рассмотрев различные варианты вооружения кораблей, МГШ отдал предпочтение тем проектам, где артиллерия ГК размещалась в 4-х 3-орудийных башнях. Варианты со смешанной системой (пять 3- и 2-орудийных башен) были признаны неудовлетворительными, хотя при этом и отмечалось, что пять башен были бы выгоднее с точки зрения живучести артиллерии.

Сопоставив затем различные варианты расположения 4-х 3-орудийных башен, Морской генеральный штаб признал безусловно неудовлетворительным эшелонное их расположение, "т.к. при этом получают не симметричные с обоих бортов углы наискильнейшего обстрела, на протяжении которых могут действовать все двенадцать пушек; при таких

углах обстрела получается, что для ведения боя на сближение кораблю необходимо сражаться левым бортом, а на удаление – правым (или наоборот, в зависимости от расположения несимметричных башен)" [1]. В конце концов, выбор пал на башни, расположенные в диаметральной плоскости и равномерно разнесенные по всей длине корпуса. Как отмечалось, тем самым достигается и "более равномерное распределение главных тяжестей на корабле, почему можно надеяться на меньшую рыскливость такого корабля" [1].

Проведя скрупулезную цифровую оценку артиллерийского вооружения проектов (причем, оценка велась как в отношении главного, так и противоминного калибров), МГШ разместил их в следующем порядке ("по сравнительному достоинству", как говорилось в докладе):

1. Куниберги, вариант X
2. "Дальний Восток"
3. "Надежный"
4. Балтийский завод, № 2
- 5-а. "Бломм унд Фосс", вар. 6
- 5-б. –"– , вар. 10
6. Адмиралтейский завод, № 2
7. Путиловский завод (вариант)
8. "Виккерс энд Максим", вариант А
9. Николаевский завод, № 1
- 10-а. "Форж и Шантье", А
- 10-б –"– , В
11. "Нью-Йорк Шипбилдинг Ко", С
12. "Файрфилд энд Ко"

Что касается проекта Виккерса (вариант А), Морской генштаб отметил хорошее расположение его 18-ти противоминных орудий. Главная же артиллерия корабля не заслужила одобрения – башни были сосредоточены в оконечностях и располагались по возвышенной системе. Помимо этого, была найдена возможность установки кормового подводного торпедного аппарата, прикрытого броней. Другие варианты проекта (литеры В и С) оказались к этому моменту уже вне конкурса.

В процессе детального разбора защиты МГШ произвел 12-ти лучшим проектам (тем, что определились после оценки их артиллерийских качеств, см. выше) цифровую оценку поражаемости, в зависимости от броневой мощи и поверхности обстрела. Расчеты велись с использованием условных данных: пробивная способность 12" снаряда; угол падения 15°; дистанция 70 каб.; плоскость стрельбы перпендикулярна диаметральной плоскости корабля. После анализа полученных результатов все 12 проектов также были размещены в определенной последовательности; причем, проект Виккерса занимал 5-е место (любопытно отметить, что проект "Дальний Восток" оказался аж предпоследним!).

При рассмотрении машинной части представленных проектов особое внимание уделялось скорости хода, дальности плавания и ходкости судна, которая выражалась числом ИНР на тонну водоизмещения. По дальности плавания экономическим ходом проект фирмы "Виккерс" оказался четвертым – 6500 миль. В отношении же ходкости, коэффициенты проектов с одинаковой скоростью варьировались от 1,49 (у проекта "Вулкан") до 1,19 ("Виккерс", варианты А и С). Причем, как оговаривалось в докладе Морским генштабом, "к ходкости, выражаемой цифрами 1,19–1,20, показанной проектами Виккерса, нельзя не отнестись с сомнением, тем более, что опыт с крейсером "Рюрик", на который упомянута фирма ссылается, дает основания думать, что число сил на тонну водоизмещения эту фирму принимается недостаточным" [1]. Что касается расположения энергетической установки, проектом Виккерса предусматривалась установка главных механизмов в средней части корпуса между котельными отделениями. Несмотря на ряд недостатков такой системы, МГШ выбрал именно ее. А вот система подразделения машинных отделений, предложенная англичанами – одна продольная переборка в диаметральной плоскости и одна поперечная, разделяющая турбины, но не выделяющая холодильники у бортов, не была признана рациональной. Таким образом, проект Виккерса не вошел в число восьми лучших, как представляющий "больше отрицательных сторон, чем положительных", и далее в рассмотрении уже не участвовал.

Собственно, на этом и кончается эпопея Виккерса, вернее, та небольшая ее часть, которую могу предложить Вам я. В заключении добавлю, что этот материал было бы удобнее, а главное понятнее, читать вкупе с книгой А. Е. Колтовского [2]. Поэтому мог бы ненавязчиво посоветовать ее приобрести. Впрочем, предыстория линкоров типа "Севастополь" отлично освещена и в книге И.Ф. Цветкова "Линкор "Октябрьская революция" [3].

Примечания:

1. РГА ВМФ, ф.418, оп. 1, д.1548; ф.3, оп.1, д.103.
2. Колтовский А.Е. Развитие типа линейного корабля нашего флота. СПб.: Цитадель, 1996. 80 с.
3. Цветков И.Ф. Линкор "Октябрьская революция". Л.: Судостроение, 1983. 224 с.

References:

1. RGA VMF, f.418, op. 1, d.1548; f.3, op.1, d.103.
2. Koltovskij A.E. Razvitie tipa linejnogo korablja nashego flota. SPb.: Citadel, 1996. 80 s.
3. Cvetkov I.F. Linkor "Oktjabr'skaja revoljucija". L.: Sudostroenie, 1983. 224 s.

УДК 94(47).083

**Об участии английской фирмы "Виккерс"
в конкурсе по созданию линейного корабля для русского флота**

Андрей Витальевич Шубин

Независимый исследователь, Екатеринбург, Российская Федерация

Аннотация. Работа обсуждается ход конкурса на проектирование линейного корабля для русского флота и об участии в этом нем фирмы "Виккерс".

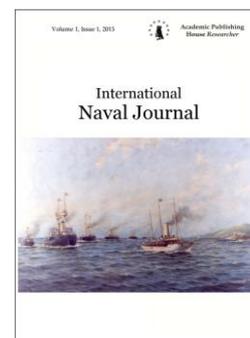
Ключевые слова: военно-морской; линейный корабль; конкурс; Россия.

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 63-68, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.63
www.ejournal37.com



UDC 94 (560)

The "Trade's Fighter" of Admiral Souchon

Leonid G. Bashkirov

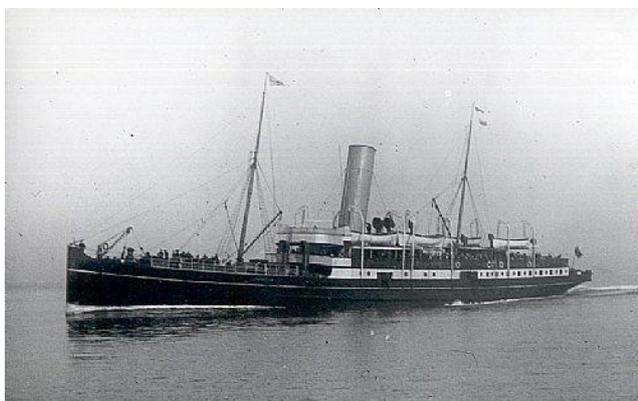
Independent investigator, Lviv, Ukraine

Abstract

The paper gives a brief history of the first Turkish mine layer "Nilufer": its refurbishment and military career.

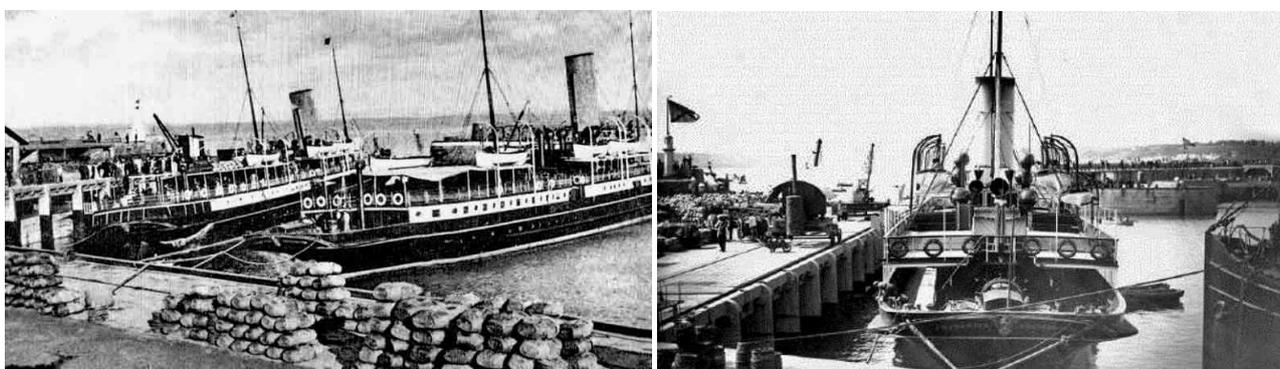
Keywords: World War I; Turkey; mine warfare.

5 июня 1890 года на верфи судостроительной компании J&G Thompson в Глазго на воду был спущен очередной пассажирский пароход, в бумагах фирмы числившийся под закладочным номером 250. Строили его по заказу Лондонской Юго-западной железнодорожной компании (London & South Western Railway Co., штаб-квартира в Саутгемптоне), при спуске окрестили "Frederica". Спустя полтора месяца, 27 июля, корабль вывели на ходовые испытания и в конце месяца передали заказчику. Впрочем, для нас отправной точкой станет событие, произошедшее более чем двадцать лет спустя, когда в июне 1911 года пароход был приобретен правительством Османской империи. Прибыв в июне в Стамбул, пароход перешел в собственность турецкой пароходной компании Osmanli SSI (Osmanli Seyri Sefain Idaren, Стамбул), был переименован в "Nilufer" ("Водяная лилия" по-турецки) и стал одним из многочисленных пароходов, курсировавших в то время в качестве паромов по Босфору и Мраморному морю.



Пароход "Frederica"

Впервые понюхать пороху кораблю довелось уже во время Балканской войны – в сентябре незадолго до начала боевых действий "Nilufer" вместе с другими восемью быстроходными пароходами стамбульских судовладельцев был зафрахтован военно-морским флотом для перевозки войск по Мраморному морю. После не особо удачного для оттоманского флота сражения у мыса Элли комфортабельный "Nilufer" на короткое время стал импровизированным штабным судном: 19 декабря 1912 года пароход доставил из столицы группу высокопоставленных чинов турецкой армии во главе с морским министром в распоряжение турецкого флота в Дарданеллах. Здесь на борту, вставшего на якорь возле флагманского броненосца "Haireddin Barboross", состоялось посвященное дальнейшим операциям совещание между армейским и флотским командованием, на котором, собственно, и была зарезана на корню идея армии отвоевать ряд захваченными греками островов в Эгейском море при деятельном содействии флота. Как известно, командование оттоманского флота веру армии в успех наступательных операций не разделяло и, ссылаясь на вполне очевидную низкую боеготовность собственных кораблей, благоразумно отказалось от подобного предприятия. В итоге высокопоставленная делегация убыла обратно в Стамбул.



"Frederica" в порту, слева фото вместе с однотипной "Lydia"

Два месяца спустя "Nilufer" получил уже по-настоящему боевое крещение. Хотя идея десантной операции в Эгейском море оказалась несостоятельной, стамбульское правительство, невзирая на сопротивление собственного главнокомандующего генерала Ахмета Иззета, не отказало себе в удовольствии организовать нечто подобное в пределах проливов и потому в феврале 1913 года наметило крупномасштабную высадку войск в районе местечка Шаркёй на берегу Мраморного моря. Силами двух пехотных дивизий из состава 10-го армейского корпуса (всего около 15 тыс. штыков) предполагалось оттеснить болгарские войска вглубь побережья и, таким образом, снять угрозу блокированной на Галлиполийском полуострове турецкой армии.

Чтобы переправить на северный берег сосредоточенные в Измите и Бандирме части, турецкое командование задействовало двенадцать быстроходных босфорских паромов, включая и "Nilufer". Погрузка войск продолжалась три дня и широко освещалась столичными газетами, что во многом способствовало неудачному исходу всей операции. Штабы обеих дивизий разместили на борту транспорта "Baslangic", а на "Nilufer" откомандировали офицера для связи с флотом.

Покинув около пяти утра 8 февраля 1913 года Измит, Бандирму и Эрдек, транспорты направились в западную часть Мраморного моря и выстроились на линии Шаркёй – Инкебурну в ожидании не прибывших вовремя боевых кораблей. Злая звезда оттоманского флота дала знать о себе и здесь – выделенные для огневой поддержки корабли исхитрились покинуть свою якорную стоянку в Дарданеллах только через час после выхода транспортов в море! В результате все двенадцать пароходов простояли ввиду болгарских позиций до девяти утра, пока наконец-то подошедшие броненосцы и минный крейсер "Berk-i Satvet" не открыли губительный огонь по вражеским траншеям по обе стороны от Шаркёй.

Хотя в первый день операции переправленная на понтонах турецкая пехота встретила лишь слабое сопротивление, дальнейшее развитие событий во многом предвосхитило несчастливый для Оттоманской империи исход войны в целом – к исходу следующего дня ту-

реки части под яростным натиском болгар были прижаты к берегу, а начавшееся 11-го числа болгарское наступление на галлиполийском фронте заставило турецкое командование в срочном порядке высвободить войска, прекращать выгрузку оставшихся на транспортах батальонов и вместо этого спешно организовывать эвакуацию десанта. Последняя, впрочем, прошла вполне успешно, и утром 12 февраля под Шаркёй остались лишь четыре из зафрахтованных пароходов, в том числе и "Nilufer". Они сняли с берега авангардные части.



Гибель парохода "Stella", однотипного "Frederica"

По окончании войны на Балканах "Nilufer" вернули компании-судовладельцу, под флагом которой пароход проплавал до июля 1914 года, когда его вторично мобилизовали для нужд турецкого военно-морского флота. В это время быстро надвигающаяся угроза войны с Россией и ее союзниками поставила перед турецкими моряками очевидную задачу – надежно защитить черноморские проливы от проникновения вражеских флотов. Идеальное средство для решения такой задачи, а именно заграждения из якорных мин, требовало по меньшей мере двух вещей – специальных кораблей и опытных специалистов на них. И если с кадрами вопрос удалось решить более или менее оперативно – в августе из Германии прибыла группа специалистов по минному делу, то с кораблями дело обстояло куда как сложнее. Перед войной османский флот располагал одним-единственным минзагом специальной постройки, еще один пароход был переоборудован в минный транспорт в 1910 г. ("Nusret" и "Giresun" соответственно). Жестокий дефицит заградителей во флоте привел к тому, что в августе месяце первые минные заграждения в проливах пришлось ставить силами наспех оборудованных для этих целей стамбульских буксиров, так что туркам в срочном порядке пришлось поряе пополнять собственный флот переданными из обычных пароходов вспомогательными минными заградителями. Первыми их список дополнили бывшие буксиры "Muzzafer" и "Gayret", а также сам "Nilufer" – 7 августа его перевели в военноморскую верфь в Стамбуле (Tersane-i Amire) на переоборудование, а 4 сентября 1914 г. передали флоту. К концу года в строй ввели еще три корабля – "Samsun", "Intibah" и "Ron".

Осенью согласно боевому расписанию турецкого флота, "Nilufer" числился в составе так называемого Минного отряда (турецк. *Mayın Grup*, командующий – капитан второго ранга Назми Эмин). В него включили минный заградитель "Nusret", буксирный пароход "Intibah" (тогда еще не минный заградитель) и миноносец "Yunus". Фактически же отряд как единое боевое соединение существовал главным образом на бумаге, поскольку в сентябре отправились "Nusret" и "Intibah" в Чаннакале для брандвахтенной службы при старом броненосце "Messudieh" – его собирались превратить в плавучую батарею.

Ценность "Nilufer" для турецкого флота трудно переоценить – среди разношерстной флотилии вспомогательных минных заградителей этот пароход оказался единственным кораблем, способным принять на борт сразу шестьдесят мин. Кроме него, такое количество смертоносного груза мог нести лишь знаменитый "Midilli"-"Breslau", минным заградителем, как известно, не являвшийся. По скорости хода "Nilufer" тоже превосходил своих собратьев – в 1914 году проплававший почти двадцать пять лет пароход все еще давал 15-узловой ход. Поэтому неудивительно, что именно "Nilufer" довелось принять участие в набеговой операции на российские порты 29 октября 1914 г. Поскольку слабовооруженному (с артиллерийской точки зрения) минзагу с какого-то момента предстояло действовать самостоятельно, было решено применить традиционную уловку многих рейдеров-одиночек и закамуфлировать заградитель под русский пароход. Для этого весь корпус корабля выкрасили в черный, а дымовую трубу – в желтый цвет, после чего "Nilufer" стал напоминать пароходы РОПиТа.

Перечислять в который раз детали и подробности первого дня войны не имеет смысла, они хорошо известны. Покинув 28-го числа Босфор, главные силы турецкого флота вскоре разделились и направились к намеченным целям. Утром 29 октября "Nilufer" выставил южнее Севастополя заграждение из 60 мин (такая же минная банка ставилась "Midilli" в Керченском проливе). Минную постановку провели уверенно и спокойно – внимание вражеского флота было сосредоточено на обстреливавшем Севастополь линейном крейсере "Yavuz".

На обратном пути, пересекая днем центральную часть Черного моря, "Nilufer" перехватил русский пароход "Великий князь Александр" водоизмещением 1852 брт. По приказу командира заградителя судно утопили, предварительно пересадив команду в шлюпки и расстреляв пароход из единственного орудия, после чего "Nilufer" с победным известием направился к Босфору. Успех турецкого заградителя, одержавшего свою первую и последнюю победу, разделяли не все – сильной критике подверглись действия капитан-лейтенанта Леверхорна, который чересчур поспешно решил топить русский пароход, лишая тем самым Турцию и оттоманский флот такого роскошного трофея. В тот же день он захватил пароход "Ида" (1708 брт) и привел его в Стамбул в качестве приза. И еще один факт – по странной прихоти судьбы, именно в это утро недалеко от "Nilufer" под огнем линейного крейсера погиб самый крупный минный заградитель Черноморского флота "Прут".

Следующий поход "Nilufer" предпринял 6-7 ноября в качестве участника очередной вылазки Сушона к Севастополю. Операция разворачивалась примерно по той же схеме, что и 29 октября – "Yavuz" в сопровождении минного крейсера "Berk-i Satvet" должен был провести демонстрацию у главной базы русского флота, в то время как "Nilufer", с трех часов пополудни крейсировавший перед входом Босфор, отправлялся перерезать подводный кабель Севастополь–Варна. С этой задачей команда турецкого заградителя не справилась, и вытравить телеграфный кабель пришлось уже флагманскому крейсеру во время своего следующего выхода в море. Последнему повезло много больше, и 10-го числа эта коммуникация была успешно перерезана.



Пароход "Frederica", 1905 г.

17 ноября 1914 года "Nilufer", будучи выслан *"для действий против неприятельской морской торговли в западную часть Черного моря вплоть до устья Дуная включительно, до тех пор пока позволял запас угля"*, вышел из Босфора и взял курс на Варну. Поскольку около полудня того же дня "Yavuz" в сопровождении "Midilli" ринулся на перехват русской эскадры, обстрелявшей утром Трапезунд, германские источники, включая хорошо известный труд Г. Лорей (откуда и позаимствована только что приведенная цитата), специально подчеркивают, что минный заградитель был послан в крейсерство *"независимо от этой операции"*. Иной кандидатуры для роли импровизированного вспомогательного крейсера в турецком флоте не имелось – все пригодные для *"истребления торговли"* боевые корабли требовались для прикрытия морских коммуникаций у собственного побережья, а благодаря приличному ходу и хорошему радиопередатчику (качества, отсутствующий у большинства его собратьев) "Nilufer" имел достаточные шансы улизнуть от противника.

Спустя два дня (уже после боя германо-турецких крейсеров с Черноморским флотом у мыса Сарыч) следовавший вдоль анатолийского побережья вице-адмирал Сушон послал на "Nilufer" искровую телеграмму с приказом прекращать крейсерство и возвращаться назад в Босфор. Однако находившийся где-то у берегов Болгарии заградитель получение этого сообщения не подтвердил. Только спустя несколько дней после 19-го числа в районе Килии (10 миль севернее Босфора) штормом к берегу были прибиты его обломки, флаг и трупы двух германских матросов. Что стало причиной гибели "Nilufer", осталось для Сушона и его штаба загадкой, хотя сейчас очевидно, что пропавший без вести минный заградитель затонул в результате столкновения с русской якорной миной. Вместе с кораблем погибла и вся его команда – 55 турецких и 8 германских матросов и офицеров во главе с обоими командирами Д. Леверхорном и Хасаном Мурадом. Удар для оттоманских моряков был жестоким – даже Лорей, вовсе не склонный расписывать успехи вражеского флота (за исключением разве что достижений в точной стрельбе), хмуро отмечает: *"...турецкий флот понес тяжелую потерю: заградитель Nilufer не вернулся из своей операции у западного побережья Черного моря"*.

За всю кампанию 1914 года оттоманский флот лишился двух минных заградителей – "Nilufer", и погибший 30 декабря близ Босфора "Ron". Оба они были потеряны в Черном море и оба погибли на русских минах...

ТТХ вспомогательного минного заградителя "Nilufer": водоизмещение 1088 т (1545 брт), корпус стальной, 80,7 (ПП 77,1) × 10,6 × 3,6 м. Силовая установка – 2 паровых машины тройного расширения, 5500 инд. л.с. = 15 уз. (1914), 3 вертикальных цилиндра, 2 винта. Вооружение 1 57-мм, 60 мин, экипаж 55 чел.

УДК 94(560)

"Истребитель торговли" адмирала Сушона

Леонид Георгиевич Башкиров

Независимый исследователь, Львов, Украина

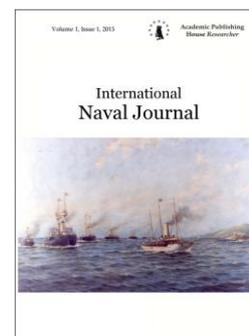
Аннотация. В работе дается краткая история первого турецкого минного заградителя "Nilufer": его переоборудование и боевая карьера.

Ключевые слова: Первая мировая война; Турция; минное оружие.

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 69-76, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.69
www.ejournal37.com



UDC 94 (47) .083

The Raiding Operation of the Turkish Fleet to Odessa

Victor V. Yarovoy

Independent investigator, Novokuznetsk, Russian Federation

Abstract

The paper gives details of the operation of the German-Turkish fleet against Odessa, during which was lost cruiser "Mecidiye".

Keywords: Russia; Turkey; World War I; the Black Sea.

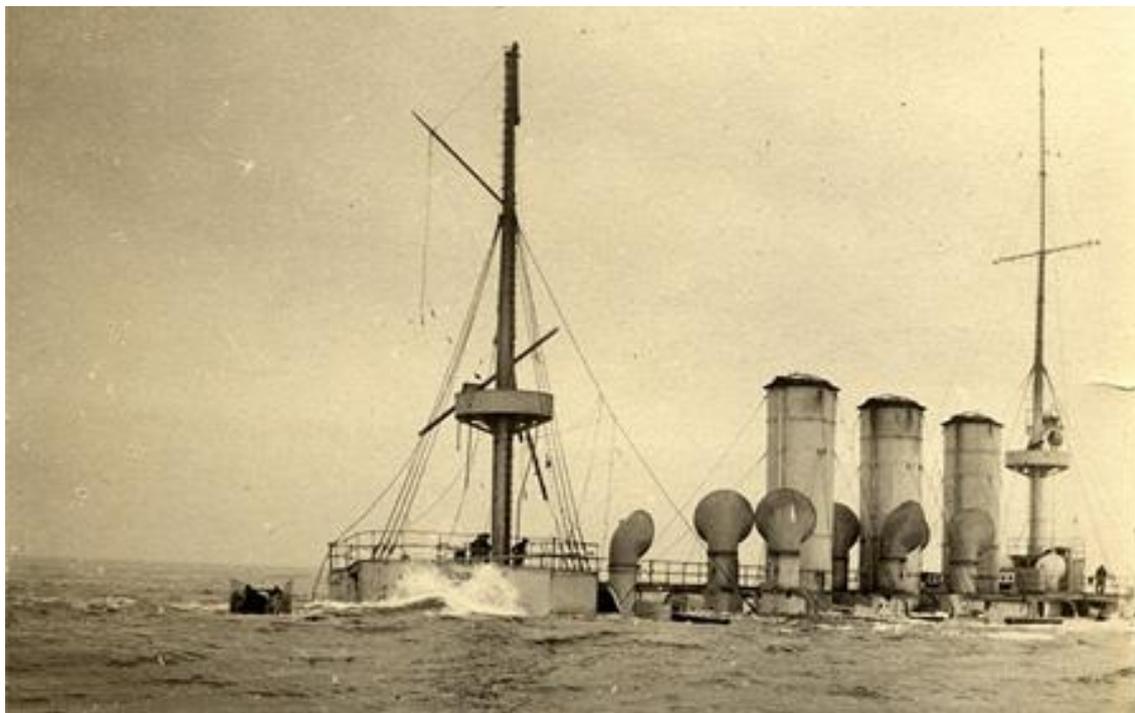
Набег на Одессу был предпринят контр-адмиралам Сушоном в ответ на бомбардировку Черноморским флотом укреплений Босфора (1), выполнявшуюся 15 марта 1915 г. (все даты приведены по старому стилю). Операция имела целью продемонстрировать общественности активность турецкого флота и боеспособность подорвавшегося в декабре на двух минах линейного крейсера "Yavuz Sultan Selim", а заодно уничтожить сконцентрированные по данным турецкой разведки в Одессе двадцать транспортов с войсками, готовых якобы к высадке в Босфоре. Планировалось также *"дать почувствовать русским невозможность поддержания безопасного судоходства"* в данном районе (2).

Для проведения операции выделялись бронепалубные крейсера "Mecidiye" и "Hamidiye" с эскадренными миноносцами "Muavenet-i Milliye", "Yadigar-i Millet", "Taşoz" и "Samsun" в качестве тральщиков. Командовал операцией немецкий командир "Mecidiye" корветтен-капитан Бюксель. Со стороны Севастополя набег прикрывала маневренная группа турецкого флота в составе линейного крейсера "Yavuz Sultan Selim" (быв. "Goeben") и легкого крейсера "Midilli" (быв. "Breslau") под водительством самого Сушона.

Главная ударная сила в этой операции — "Mecidiye" и "Hamidiye" (3) были приняты в состав турецкого флота в октябре 1903 г. (первый) и апреле 1904 г. (второй), и имели к началу войны достаточно солидный возраст. Крейсера несли по два 6-дм, восемь (на "Hamidiye" — только шесть) 120-мм, шесть 47-мм и шесть 37-мм (на "Hamidiye" по два) орудий. Реальная скорость их продолжительного хода составляла 18 и 16 уз соответственно. Личный состав каждого крейсера состоял из 340 турок и 15 немцев. Действительный наибольший ход эсминцев сопровождения не превышал 25 уз для двух первых и 17 уз для второй пары. Укомплектованы они были кроме турок также и немцами (по 23 чел. на двух первых и по 17 чел. на остальных).

Под влиянием эйфории от октябрьского налета на Одессу, никакой дополнительной разведки объекта не производилось, и район боевых действий не изучался. Наличие минных заграждений перед портом уверенно предполагалось, но об их расположении не было никаких сведений. Даже о координатах заграждения, выставленного в прошлом году турецким заградителем "Samsun" (в прошлом — спасательный буксир, не путать с одноименным эсминцем), имелись лишь самые приблизительные данные. Более того, район проведения операции, достаточно сложный в навигационном отношении, самому Бюкселю и команди-

рам других судов был совершенно не знаком, и для облегчения ориентирования на борт "Mecidiye" пришлось принять немецкого капитана торгового флота, который в прошлом неоднократно ходил в Одессу.



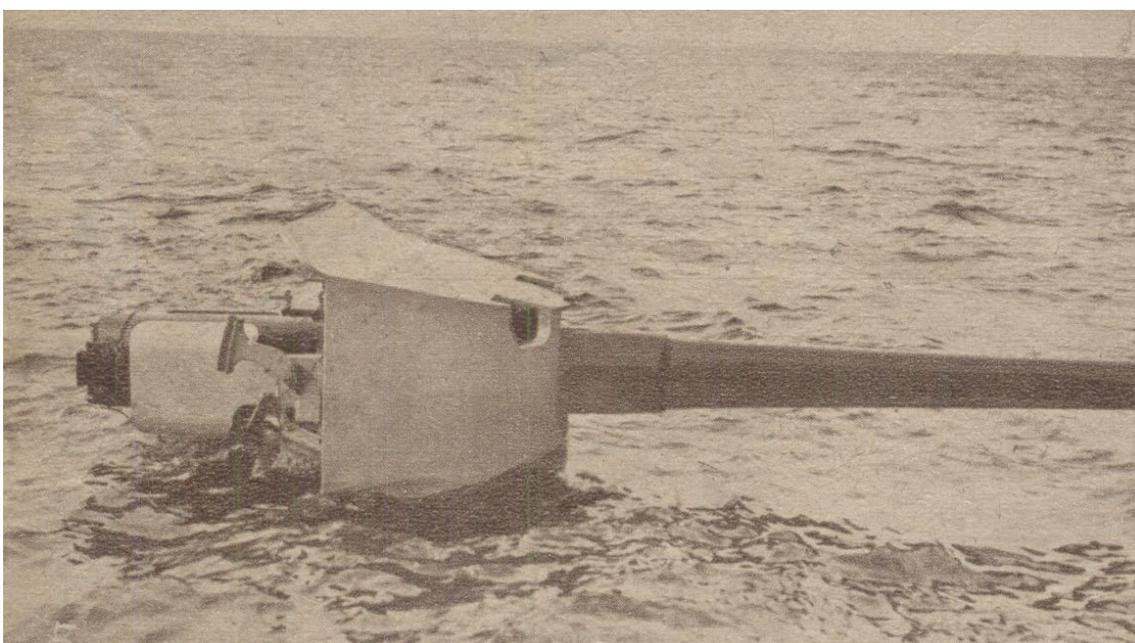
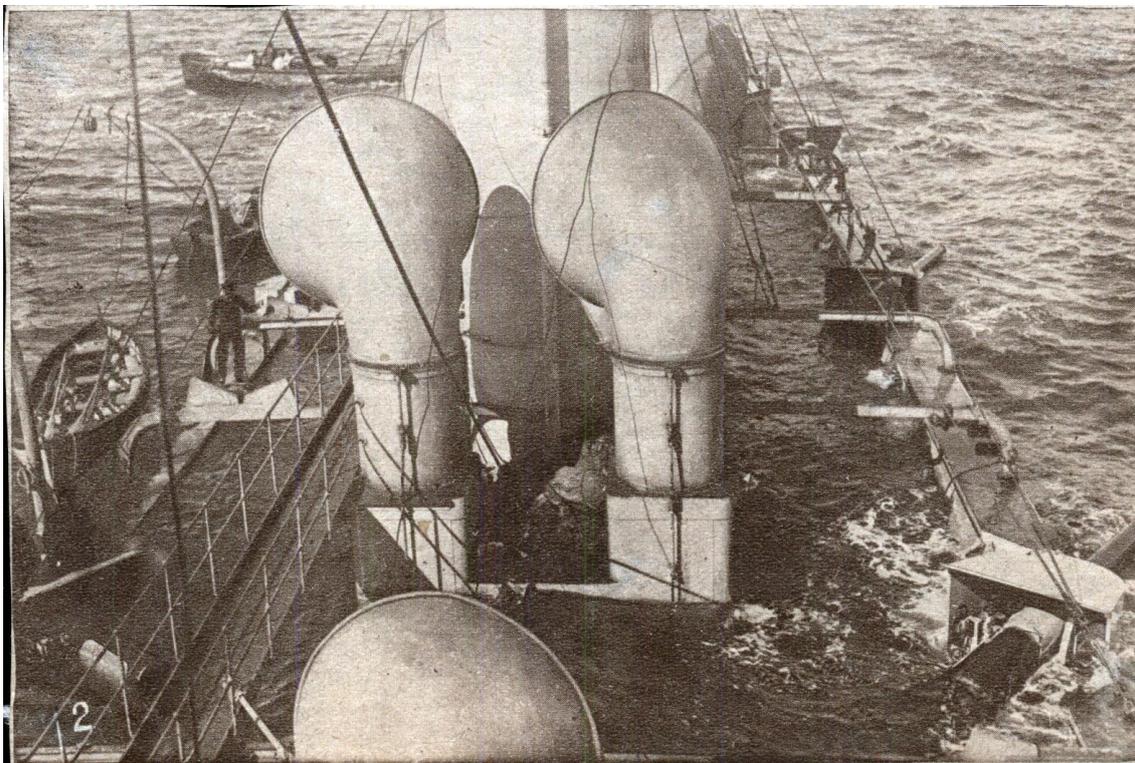
Затопленный крейсер "Mecidiye"

Из успешных действий турецких судов в акватории Одесского порта, имевших место 16 октября 1914 г., русское командование сделало кое-какие выводы. Для защиты Николаева и побережья в районе Одессы и Очакова руководством Черноморского флота в конце 1914 г. был сформирован Отряд судов обороны северо-западной части Черного моря. В него вошли Отряд судов охраны моря в составе канонерских лодок "Донец", "Кубанец", "Терец" (по два 6-дм, одному 120-мм, два 75-мм и четыре 47-мм орудий), подводных лодок "Сом", "Щука" и посыльного судна "Великий князь Александр Михайлович", Отряд заградителей в составе "Бештау" и "Дуная", Партия траления в составе тральщиков "Березань", "Скиф", "Язон", "Чурубаш", "Борисфен", "Хорлынец" с базой "Ингул", Суда охраны лиманов "Этор", "Лоцман", "Ледокольник", "Самородок" и "Бойкий", а также суда Днестровско-Цареградской дистанции "Грозный" и "Ледокол 3". В качестве других плавсредств Отрядом использовались привлеченные по военно-судовой повинности небольшие пароходы частных судовладельцев "Черномор", "Академик Вер", "Дельфин", "Ваня", "София", "Васильев" и "Загадка". Кроме того, в описываемый период на Одессу базировался старый линейный корабль "Синоп" (четыре 8-дм, двенадцать 6-дм и четыре 47-мм орудий, ход 13 уз).

Самым главным упущением в организации обороны одесского района следует признать отсутствие ведения какой бы то ни было дозорной службы, а также разведки противника в море. Как мы увидим дальше, начальник отряда судов обороны этой части моря капитан 1-го ранга М.И. Федорович, на которого было возложено общие командование морскими силами в указанном районе, понятия не имел, что у него происходит буквально под носом. В свою очередь и командующий Флотом Черного моря адмирал А.А. Эбергард, который в кульминационный момент находился с бригадой линейных кораблей юго-западнее Севастополя и мог отдать приказ своим быстроходным легким силам перехватить отходящих турок, информацию о событиях под Одессой получал неполную и несвоевременную.

Оценивая спланированную немцами операцию, следует отметить, что в артиллерийском бою с русским линкором, вооруженным современными крупнокалиберными орудиями, у турецких бронепалубных крейсеров не было никаких шансов. Помимо этого и берего-

вая оборона Одессы имела 6-дм пушки Канэ. Так что, даже если бы немцы и знали точные границы минных заграждений и проходов в них, задуманная ими операция все равно оставалась полной авантюрой. Уничтожить транспорты с десантом в порту, прикрытом артиллерией хотя и старого, но линейного корабля, теми силами, которые выделялись корветтенкапитану Бюкселю, было немислимо.



Затопленный крейсер "Mecidiye"

Не имея представления о составе русских судов, с которыми придется иметь дело, не зная точной минной обстановки в предполагаемой зоне боевых действий и не обладая даже минимальным практическим опытом в части траления мин заграждения, турецкие крейсе-

ра и эсминцы 19 марта 1915 г. без колебаний вышли из Босфора, рассчитывая утром 21 марта внезапно появиться у Одессы и обстрелять русские суда, находившиеся в порту.

Для обеспечения скрытности перехода курс был проложен не как обычно, на остров Фидониси, где находился русский пост Службы связи с радиостанцией, а гораздо восточнее, вне видимости берегов. К сожалению, для Бюкселя это решение было принято без учета квалификации турецких штурманов. В предвидении минной опасности утром 20 марта эсминцы тренировались в постановке тралов и проводке за ними крейсеров. Скорость отряда при этом составляла не более 10 уз. Наступившая ночь была тихая и лунная и в 23 часа, разбившись на пары, эскадренные миноносцы построились в голове отряда и завели тралы.

В 2 часа ночи 21 марта с эскадренных миноносцев справа и прямо по курсу увидели берег, но Бюксель посчитал, что командирам эсминцев это только показалось, и никак не отреагировал на это важное известие. В 3 час. 50 мин., шедшие первой парой "Taşoz" и "Sam-sun" вдруг резко свернули влево и сообщили, что видят землю. С мостика "Mecidiye" вновь ничего не усмотрели, немцы самоуверенно объявили результаты наблюдения миражами и приказали эсминцам вернуться не прежний курс. Во время перемены курса и при остановках из-за неопытности личного состава трал первой пары эсминцев неоднократно задевал за грунт, получил повреждения щита и дальше мог использоваться только для контрольного траления. В 4 час. 45 мин. на эсминцах в третий раз увидели берег, а через двадцать минут тралы вновь стали касаться грунта, поскольку глубина уменьшилась до 6,5 м, и тральщикам пришлось остановиться. Теперь берег был всем отчетливо виден, и Бюксель имел удовольствие констатировать, что отклонился минимум на 15 миль к востоку от заданного курса. Отряду пришлось повернуть на запад, и он двинулся прямо на Одессу, которая открылась около 6 часов. Немцы с радостным удивлением отметили, что русских дозорных судов нигде не видно, и что внезапность, как и в октябре прошлого года, была достигнута совершенная.

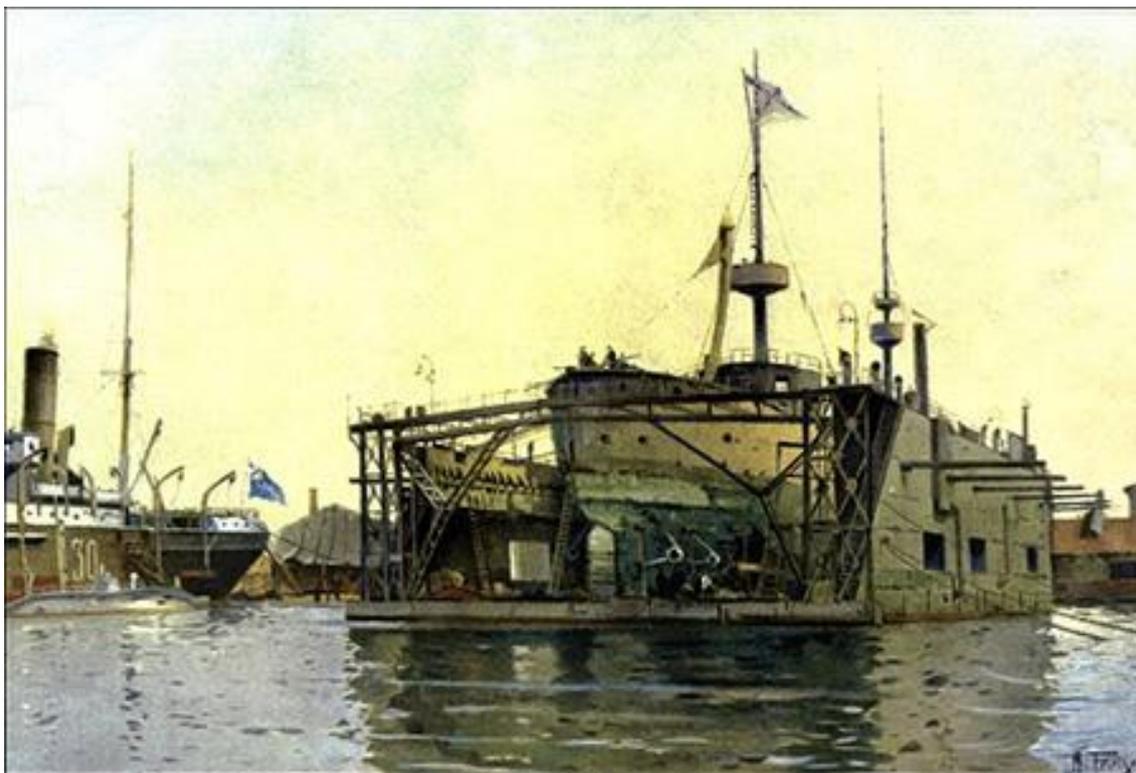


"Mecidiye" в Одесском порту, 1915 г.

"Mecidiye" продолжал следовать точно в протраленной полосе в 3-х кабельтовых позади тральщиков, как вдруг в 6 час. 40 мин. раздался взрыв. Русская мина (масса заряда 115 кг) сработала по левому борту между фок-мачтой и первой трубой в районе носового котельного отделения. Крейсер стал быстро погружаться носом с сильным креном на левый борт. Вско-

ре форштевень коснулся грунта, и эскадренные миноносцы стали снимать личный состав. Для уничтожения крейсера в 7 час. 20 мин. "Yadigar-i Millet" выпустил торпеду в его правый борт. Взрыв произошел напротив грот-мачты, крейсер выпрямился и лег на дно. Над поверхностью воды остались трубы, мачты и мостики. Шедший задним мателотом "Hamidiye" после подрыва флагмана развернулся и благополучно вышел из опасного района.

Державшийся с крейсерами перед Севастополем контр-адмирал Сушон, получив в 7 час. 17 мин. по радио донесение об инциденте с "Mecidiye", приказал прекратить операцию и возвращаться в Босфор. Приняв на борт большую часть спасенных людей, "Hamidiye" с эсминцами полным 15-узловым ходом стал отходить в направлении острова Фидониси. Однако, в связи с тем, что отряд уже третьи сутки находился в море, кочегары были сильно утомлены, а топки котлов зашлакованы, эсминцам "Taşoz" и "Samsun" скоро пришлось уменьшить скорость до 10 уз. Имея сведения о находившихся в море русских линкорах и крейсерах, "Hamidiye" отделился от отряда и полным ходом пошел в Босфор, предоставив эсминцы своей судьбе. К счастью для противника, командующий русским флотом сведения о происходящем в районе Одессы получал поздно и фрагментарно, поэтому никаких мер для перехвата турецких судов не предпринял. Черноморские "новики", вместо того чтобы отрезать и уничтожить турецкую полуфлотилию эсминцев, в это время выполняли бесплодную торпедную атаку на "Midilli". К 6 часам утра следующего дня все турецкие корабли, за исключением "Mecidiye", смогли невредимыми собраться у Босфора и затем беспрепятственно вошли в пролив.



Ремонт крейсера "Прут" в плавучем доке РОПиТ в Одессе (художник А.В. Ганзен)

Тем временем местное русское командование пребывало в полном неведении относительно событий, происходивших всего лишь в 15 милях от Одесского маяка. Только в 7 час. 30 мин. начальник Отряда судов обороны северо-западной части Черного моря капитан 1-го ранга М.И. Федорович получил от Службы связи известия о появлении в подведомственном ему районе турецких судов, хотя с момента подрыва "Mecidiye" прошел почти час. Вскоре капитан пришедшего из Очакова в Одессу парохода донес, что наблюдал в море два крейсера и пять эскадренных миноносцев, причем один крейсер стоял неподвижно южнее Одесской банки. Из полученной информации М.И. Федорович сделал сам собой напрашиваю-

щийся вывод: предстоит еще один налет на Одессу, но ограничился только объявлением тревоги на береговых батареях. В 12 часов с поста Службы связи поступило сообщение, что в море наблюдается уже только один трехтрубный крейсер. Лишь после этого для поиска противника в море отправились подводные лодки "Сом" и "Щука" и один тральщик, но найти турецкие суда эти силы так и не смогли.

Любопытное сообщение поступило примерно в 15 часов из Очакова. В нем говорилось, что в районе Одесской банки видны мачты и трубы крейсера, корпус которого скрывается за горизонтом. Наконец, в 16 час 30 мин в море вышло посыльное судно "Великий князь Александр Михайлович", которое и обнаружило затонувший "Mecidiye" с развивающимся турецким флагом. Утром 22 марта посыльное судно в сопровождении тральщиков подошло к борту турецкого крейсера, и М.И. Федорович смог лично высадиться на него. Турецкий флаг немедленно спустили и подняли взамен андреевский. При осмотре судна обнаружили между прочим, что три тяжелых орудия из восьми заряжены, а замки остальных сброшены в воду у самого борта и легко могут быть подняты.

Спустя три дня крейсер обследовали водолазы. При этом выяснилось, что он затонул на глубине около 10 м и стоит практически на ровном киле с небольшим креном на правый борт. Минная пробоина левого борта имела размеры 1,8 × 2,1 м, а поверхность деформированной обшивки простиралась на 5,2 м в высоту и на 12,5 м в длину. Торпедная пробоина по правому борту была 6,1 м высотой и 3,7 м шириной. Общая масса принятой крейсером воды оценивалась более чем в 1100 т.

Детальным осмотром, произведенным 8 июня, был установлен характер основных повреждений. Кроме некоторых корпусных конструкций совершенно разрушенными оказались два носовых котла системы Никлосса (4), два испарителя и одна динамо-машина. Получили серьезные повреждения правый гребной вал, все котельные фундаменты и фундамент правой машины, а также участки броневой палубы. В целом характер повреждений оценивался как легкий, и крейсер решено было поднять, используя коффердамный способ. В спасательных работах участвовали технические средства Одесских военного и торгового, а также Севастопольского портов. Подъем судна поручили с подряда Русскому обществу пароходства и торговли.

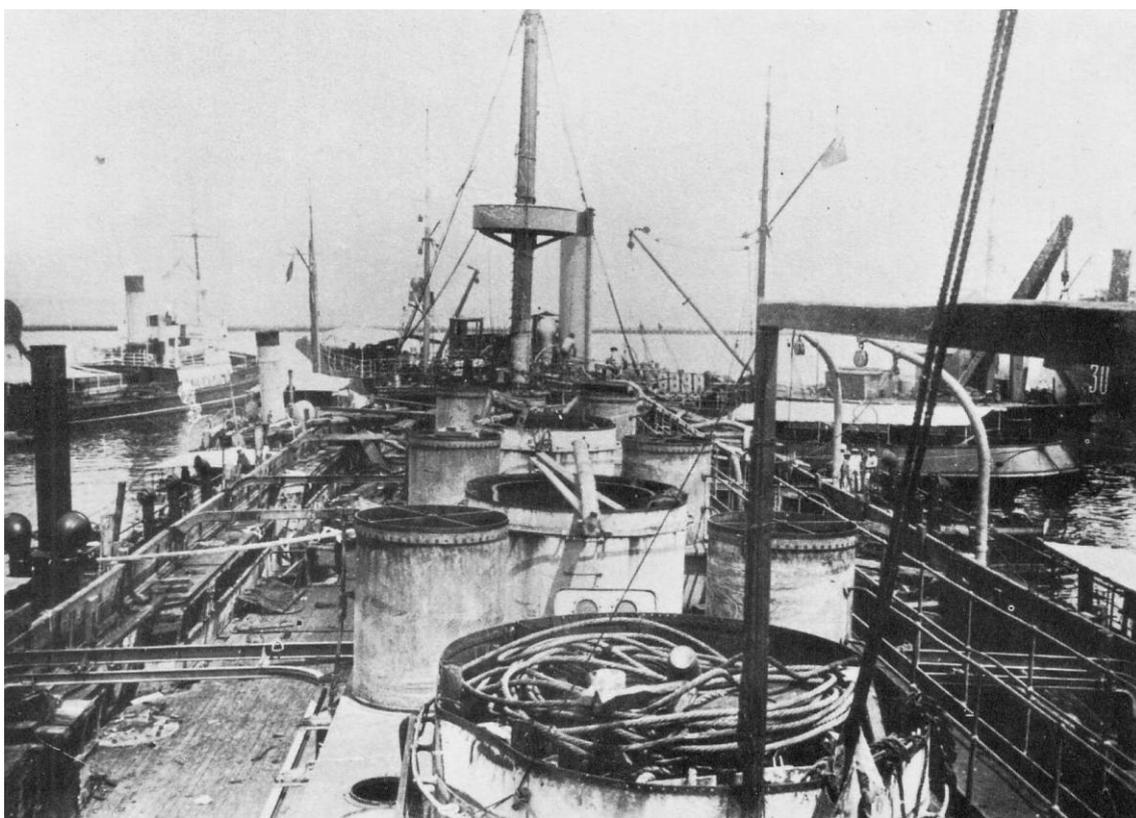
Для прохода спасательного каравана был протрален специальный фарватер, а с целью прикрытия судоподъемных работ с моря 27 апреля заградитель "Ксения" выставил дополнительное минное заграждение в двух милях к востоку от затонувшего крейсера. Для обеспечения противолодочной обороны ежедневно назначались два тральщика. Непосредственное место работ все время охраняла одна из канонерских лодок. После наступления темноты весь спасательный караван в сопровождении дежурной канлодки отходил к Григорьевскому лиману. В случае получения сообщений о появлении противника на позицию южнее Одессы посылались подводные лодки "Сом" и "Щука".

4 апреля к затонувшему крейсеру подошли портовое (спасательное) судно "Черномор" (5), "Ледокол 3" с 25-тонным плавучим краном и "Академик Бер" с тремя водолазными ботами на буксире. С этого момента начались регулярные работы по подъему "Mecidiye". Первым делом с него демонтировали артиллерийское вооружение и срезали дымовые трубы и раструбы вентиляторов, поскольку вызывала опасения его малая остойчивость. С 20 апреля приступили к подведению подкильных тросов для пластырей. Действиям спасательной партии сильно мешали весенние штормы, поэтому для прикрытия от них места работ лагом к волне ставился транспорт № 21 "Вера", а так же наводился забор из бревен длиной около 50 м. 3 мая произвели первое пробное откачивание воды из междупалубного пространства при помощи отливных средств "Черномора" и "Ледокола 3", которое показало необходимость дополнительной конопатки некоторых участков корпуса.

20 мая на пробоины завели пластыри, обтянули их, а через три дня "Черномор", "Ледокол 3" и тральщик "Борисфен" возобновили откачивание воды. Вскоре к ним присоединились "Ледокол IV" и буксирный пароход "Ваня". Остойчивость крейсера продолжала, тем не менее, внушать серьезное беспокойство, поэтому для предотвращения опасного крена при подъеме перпендикулярно корпусу с двух сторон поставили транспорты № 13 "Велико-россия" (с левого борта) и № 49 "Петр Карлов" (с правого). На транспорты через фок-мачту крейсера были проброшены растяжки, но надобности в них так и не возникло. К 14 часам 25 мая корпус крейсера поднялся до такой степени, что его осадка не превышала 7 м, и сразу

же ледокол "Гайдамак" и тральщик "Борисфен" начали буксировку "Mecidiye" в Одессу со скоростью 2—3 уз. На протяжении всего пути у его борта находились "Черномор", "Ледокол 3" и "Ледокол IV", которые продолжали непрерывно откачивать воду. Лидером каравана являлось посыльное судно "Великий князь Александр Михайлович", в непосредственном охранении находилась канонерская лодка "Донец".

В 21 час того же дня "Mecidiye" через Воронцовские ворота в свете прожекторов "Синюпа" вошел в гавань. Попытка поставить крейсер в док на следующий день не увенчалась успехом вследствие чрезмерной его осадки. Судно цеплялось за кильблоки подкильными тросами пластырей, и завести его в док вначале смогли только на три четверти длины корпуса. Откачивание воды продолжалось еще несколько дней и лишь 18 июня судно удалось окончательно установить на место, выгрузив предварительно 246 т угля и 400 снарядов из носового погреба.



Ремонт "Mecidiye" в Николаеве

Приказом по Флоту и Морскому ведомству № 282 от 13 июня 1915 г. бывший турецкий крейсер "Mecidiye" зачислили в список судов Морского ведомства с присвоением наименования "Прут", и он де-юре стал боевой единицей Российского императорского флота.

Ремонтные работы выполняли одесские мастерские Русского общества пароходства и торговли в кооперации с Обществом Николаевских заводов и верфей и с Адмиралтейскими Ижорскими заводами. Наибольшие трудности при восстановлении крейсера возникли с сильно изношенными главными котлами. Тем не менее 12 сентября того же года "Прут" вывели из дока, а 16 октября он начал кампанию в составе Крейсерской бригады и в тот же день был зачислен в разряд судов действующего флота Черного моря, правда, еще не имея артиллерии. Вооружение — десять 130-мм орудий образца 1913 г. производства Обуховских сталелитейных заводов (угол возвышения 20°, скорострельность 10 выстрелов в минуту, вместимость погребов 3600 снарядов) с приборами управления огнем фирмы "Гейслер и Ко." и четыре пулемета на крейсере установили несколько позднее, и испытали стрельбой в конце января 1916 г., одновременно с проведением ходовых испытаний.

Из-за скверного состояния котлов, которые постоянно выходили из строя, "Прут" чаще стоял в ремонте, чем плавал. В войне он ничем существенным не отличился, боевых столкновений с противником не имел, и его боевая служба ограничилась несколькими кратковременными выходами в море.

Примечания:

1. Фактически русские линкоры обстреливали не укрепления, а босфорские маяки на азиатском и европейском берегах пролива — Анатоли-ферли и Румели-ферли и, по утверждениям противной стороны, при этом ни во что не попали. Акция имела ничтожную практическую результативность, но стараниями командования Черноморским флотом обрела большой общественный и политический резонанс, как первый в текущей войне случай обстрела Босфора русским флотом.

2. В этой, единственной, части своего плана немцы достигли некоторых успехов. 21 марта в 8 час. 15 мин. в Каркинитском заливе уже отходившие в сторону Босфора "Yavuz Sultan Selim" и "Midilli" обнаружили пароходы "Восточная звезда" (945 брт) и "Провиданс" (748 брт). Первый принадлежал Н. Розенфельду и Ф. Грагеру, а второй — Ф. Звороно и Э. Ди-Поллоне. Пароходы были остановлены и осмотрены, причем оба оказались гружеными сахаром. После снятия команды крейсера потопили эти суда. Никакого влияния на интенсивность русского судоходства в данном районе отмеченный случай не оказал.

3. Судьба турецких крейсеров — участников набега на Одессу была следующей. "Nami-diye" в марте 1947 г. вывели из состава флота и с 1949 г. он в течение трех лет состоял морским музеем в Стамбуле, после чего многие годы находился на долговременном хранении. Ветеран Балканской войны был разобран на металлолом только в 1966 г. "Прут", стоявший в ремонте в Севастополе, немцы захватили в мае 1918 г. (котлы второго и третьего отделений были вынуты для замены на котлы Бэбкок-Уилкокка, и на крейсере осталась только одна труба) и вскоре передали туркам, которые отбуксировали его в Стамбул, где он стал использоваться как стационарное учебное судно с возвращением турецкого наименования. В 1925–1927 гг. крейсер прошел восстановительный ремонт в Гельджюке и до 1940 г. снова плавал в составе турецкого флота, после чего его опять перевели в разряд самоходных учебных судов. В 1952 г. "Mecidiye" продали на слом.

4. Кстати говоря, "Прут" стал пятым судном русского флота, имевшим пресловутые котлы системы Никлосса. Некоторые "историки" в своих работах уверяют читателей, что таковых судов было только два — "Варяг" и "Ретвизан", забывая, или не зная, про существование канонерской лодки "Храбрый" (8 котлов Никлосса), транспорта "Свеаборг" (13) и, наконец, крейсера "Прут" (16).

5. Не путать с одноименным буксирным пароходом (42 брт) из состава плавсредств Отряда судов обороны северо-западной части Черного моря, который принадлежал николаевским судовладельцам А. Анатре и Б. Габеру.

УДК 94(47).083

Набеговая операция турецкого флота на Одессу

Виктор Вениаминович Яровой

Независимый исследователь, Новокузнецк, Российская Федерация

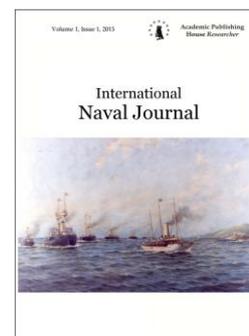
Аннотация. В работе даются подробности операции германо-турецкого флота против Одессы, в ходе которой был потерян крейсер "Mecidiye".

Ключевые слова: Россия; Турция; Первая мировая война; Черное море.

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 77-94, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.77
www.ejournal37.com



UDC 94 (57) .084.3

Flotillas in Turkestan on Civil War Period

Roman V. Lapshin

Independent researcher, Zaporozhye, Ukraine

Abstract

The paper gives a list of ships that took part in the civil war in Turkestan. For each vessel is given a short biography and characteristics.

Keywords: Turkestan; civil war; Basmachism; Shipping; shipping.

Введение

В ходе гражданской войны плавсредства сыграли большую роль в боевых действиях в Туркестане. Но до сих пор суда и баржи этого региона, а также их участие в событиях гражданской войны не были объектом специального исследования.

Первый пароход на Амударье "Самарканд" появился в 1876 г., совершал рейсы Петроалександровск – Чарджуй [1]. Начало Амударьинской военной флотилии положили заказанные Военным ведомством в 1886 г. буксиро-пассажирские пароходы "Царь", "Царица" и баржи "Петербург" и "Москва". В сентябре 1887 г. на Амударье спустили пароход "Царь", чуть позже закончилась постройка "Царицы". Все суда несли андреевский флаг, но подчинялись командующему войсками Туркестанского военного округа. С конца апреля 1894 г. флотилия передана Военному ведомству. 1895-1901 гг. вошли в строй пароходы "Цесаревич Алексей", "Великий князь", "Великая княжна Ольга", "Император Николай II", 2 паровых катера, 8 стальных барж и 2 железных каюка, из упраздненной Аральской флотилии перевели на Амударью 3 баржи [1]. Экипажи с 1894 г. формировались из сухопутных войск – 19 офицеров и 390 нижних чинов.

К концу 1901 г. на Амударье во флотилии состояло 6 колесных пароходов, 2 паровых катера и 13 барж (390 чел. команды и 19 офицеров). К концу 1917 г. – 5 пароходов, 1 теплоход и 11 барж при 235 человек экипажей.

С ноября 1917 г. моряки флотилии приняли участие в борьбе за установление Советской власти в Средней Азии. В июне 1918 г. флотилия передана в Управление Туркестанских путей сообщения. 2.1920 г. создана Амударьинская военная флотилия. В апреле-декабре 1920 г. она числится в Аральской военной флотилии как отдельный отряд кораблей (10 канонерских лодок, 2 катера, 19 вспомогательных судов). Корабли на Амударье содействовали войскам Туркестанского фронта в разгроме белогвардейцев и басмачей. В ноябре 1921 г. флотилия расформирована.

Кроме укораблей специальной постройки и доставленных в регион по железной дороге, для комплектования флотилий использовались пароходы и плавсредства частных лиц, крупнейшей из которых было общество "Хива". В декабре 1907 г. Д.В. Сироткин и пароходчик М.П. Лапшин послали экспедицию в Чарджоу для исследования возможности судоходства Аральского моря и Амударьи. В 1908 г. они отправили из Нижнего Новгорода на Арал в

разобранном виде пароход и лес для постройки деревянных барж и баркасов. Так в 1909 г. возникло АО пароходства и торговли "Хива" с капиталом в 300 тыс. руб. "Хива" расчистила проходы в устье Амударьи, удалила камыши и открыла рейсы от ст. Аральское море Ташкентской ж/д через Арал до устья Амударьи и по реке до Чарджоу. За малый срок тут возник целый флот в 37 судов. Весной 1918 г. "Хива" и другие частные судовладения были национализированы.

Систематизация весьма обширного материала регистров и списочного состава флотилий представляет собой довольно сложную задачу. Для создания однообразия историческая справка начинается с описания материала корпуса, потом идет тип движителя, класс парохода, название, год постройки, место постройки. Технические характеристики идут в следующем порядке: водоизмещение или вместимость, размерения: длина – ширина (в случае наличия колес – с колесами и без) – осадка (стандартная и в полном грузу), силовая установка, мощность, экипаж, пассажироместимость. Если корабль был вооружен, то указано вооружение. В случае расхождения в разных источниках этих данных раздел технических характеристик может иметь соответствующие указания: дается год, в регистре за который имеются существенные изменения характеристик по сравнению с предыдущими.

Краткая хронология речных формирований Туркестана периода гражданской войны

4.6.1918 г. старая Амударьинская флотилия переформирована в 22-й район (состав: 5 пароходов, 1 теплоход, 1 катер, 11 барж) с подчинением управлению Туркестанских путей сообщения – перевозки в интересах Закаспийского и Асхабадского фронтов.

28.7.1919 г. из гражданских судов бывшего общества Хива и частных хозяев создана Военно-контрольная охрана судов Аральского моря (2 винтовых парохода, 6 пароходов и теплоходов, 2 катера) в подчинении Северо-Восточного фронта – база в порту Аральское море.

7.10.1919 г. часть судов Военно-контрольной охраны судов Аральского моря сдана рыбоуправлению, в строю осталось 3 винтовых парохода (еще один в ремонте) и 2 катера.

24.10.1919 г. в Самаре начато формирование Отряда сторожевых судов Аральского бассейна.

16.2.1920 г. 22-й район вновь стал Амударьинской флотилией.

10.3.1920 г. флотилия получила 7 катеров – 20.4.1920 г. развернут в Аральскую военную флотилию с подчинением отряда судов Аральского моря, Амударьинского отряда (формируют с 2.6. 1920 г. с базой в Керки) и Сырдарьинского отряда.

4.3.1920 г. созданы Военные флотилии Туркестанского фронта, переименованные в Аральскую военную флотилию (всего в регионе 18 пароходов и теплоходов (10 в строю), 1 катер, 57 плавсредств).

9.6.1920 г. из Самары в Чарджуй прибыло 5 мотокатеров.

13.8.1920 г. в отряде на Амударье числится 5 канонерских лодок (1 дивизион), 3 канонерских лодки (2 дивизион), 2 буксира, 3 катера, 13 барж. В конце 11.1920 г. канонерские лодки 2-го дивизиона разоружили.

15.11.1920 г. создан Сырдарьинский отдельный дивизион (2 речные канонерские лодки и 1 бронекатер Военведа, 1 катер).

14.12.1920 г. Отряд судов Аральского моря (1 транспорт, 5 посыльных судов, 5 портовых судов, 3 катера, 8 барж) – 6.2.1921 г. сдан Главоду НКПС.

18.1.1921 г. расформирована Аральская флотилия и вместо нее создана Амударьинская.

К 1.6.1921 г. на Сырдарье действуют 2 речные канонерские лодки и 4 катера, на Амударье – 8 канонерские лодки (4 речных), 11 пароходов и 18 плавсредств – общее вооружение 4 76-мм, 3 75-мм, 5 47-мм и 32 пулемета (корабли спецпостройки: канонерские лодки № 1, 2, 4, 301, 309, 310, бронекатер № 9).

С 9.6.1921 г. идет расформирование. 6.11.1921 г. расформирована полностью. 25.3.1922 г. прекратила работу ликвидационная комиссия.

С конца 10.1921 г. Сырдарьинский дивизион (база – Ходжент) речные канонерские лодки № 1 и 2, катер № 1) передан РККА.

22.3.1922 г. передан в Каспийскую пограничную флотилию ОГПУ как 2-й дивизион.

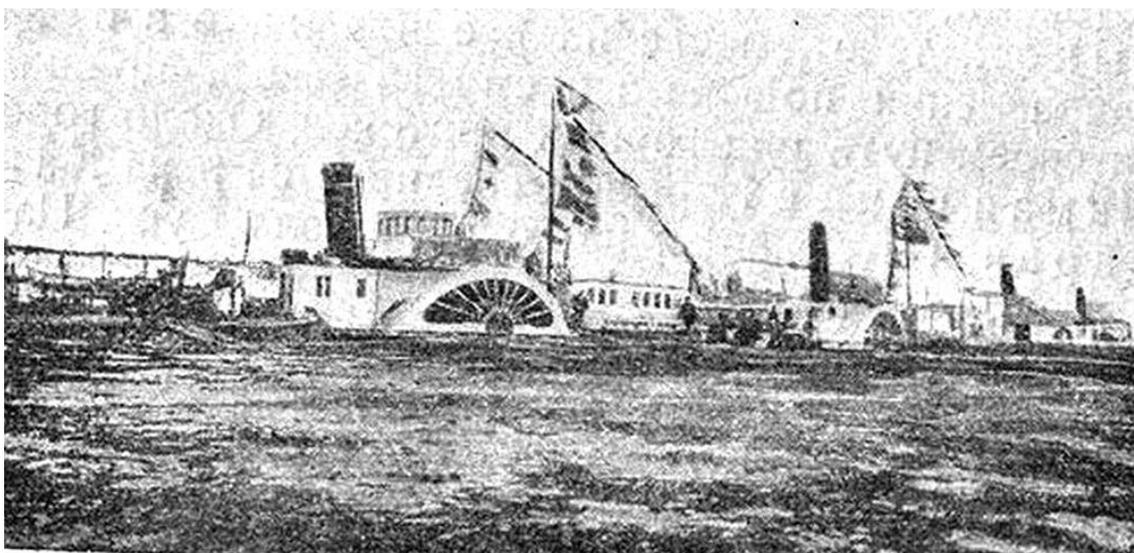
11.6.1922 г. возвращен в РККА и назван флотилией – 13.6.1922 г. расформирован. База прекратила работу 5.7.1922 г.

1. Амударьинская флотилия

Пароходы

Железный колесный буксирно-пассажирский пароход ЦАРЬ – заказан 1886 г. з-д. Бутца и Пампеля (СПб) для МорВед. Привезен в разобранном виде и после сборки в Чарджуе спущен 09.1887 г. 08.01.1888 г. вошел в Амударьинскую ВФ – рейсы от Петроалександровска до Керки. 23.4.1894 г. исключен из списков МорВед и передан АдВФ Военного ведомства. К 1900 г. рейсы Чарджуй – Керки – Келиф – Термез. С 4.1917 г. стал САМАРКАНД. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3. 1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта как вооруженный пароход. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 9-14.6.1920 г. перешел из Петроалександровска в Чарджуй. 21-24.6 с 4 баржами на буксире перевез штаб и части 2 Туркменской СБР в Керки и Термез. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 3. 13.8.1920 г. в 1-м дивизионе Амударьинского отряда - обеспечивал части РККА в боях с басмачами на Амударье. В середине 1.1921 г. вывод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ САМАРКАНД. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксир. С 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, 30.1.1931 г. пароходство подчинено Наркомводу. В середине 1930-х гг. выведен из работы, перевод в служебно-вспомогательные плавсредства и стал на прикол. Вероятно сдан на слом к началу 40-х гг.

165 / 200 т / 82 грт 45,57 / 47,5- 7,01 / 14,1 - 0,75 / 1,12 м 120 нлс / 500 лс. 7,5 узл., 12 пассажиров 1-го класса, 20 2-го класса (в военное время 2 37 мм) – как КЛ 1 75-мм, 2 7,62-мм пул. 46 чел.



Пароходы "Император Николай II", "Великая княжна Ольга",
"Великий князь" и "Царь" в Чарджуе

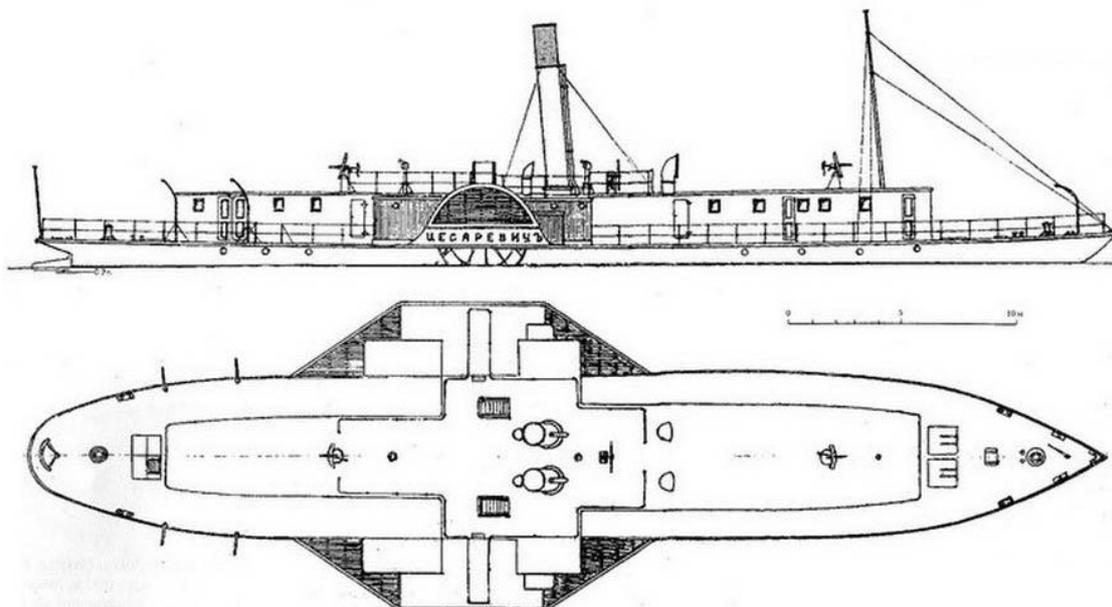
Железный колесный буксирно-пассажирский пароход ЦАРИЦА - заказан в 1886 г. з-д. Бутца и Пампеля (СПб) для МорВед. Привезен в разобранном виде и после сборки в Чарджуе спущен в 10.1887 г. 8.1.1888 г. вошел в Амударьинскую ВФ – рейсы от Петроалександровска до Керки. 23.4.1894 г. исключен из списков МорВед и передан АдВФ Военного ведомства. К 1900 г. рейсы из Чарджуя на Петроалександровск в 8 часов утра, из остальных пунктов, где ночует, идет с рассветом. С 4.1917 г. стал ШУМИЛОВ. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта как вооруженный пароход. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 10-15.6.1920 г. перешел из Петроалександровска в Чарджуй. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА №6. 13.8.1920 г. в 1-м дивизионе Амударьинского отряда – обеспечивала части РККА в боях с басмачами на Амударье. В середине 1.1921 г. вы-

вод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ ШУМИЛОВ. С 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксир. С 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, 30.1.1931 г. пароходство подчинено Наркомводу, 26.5.1938 г. вывод из работы и стал Дебаркадер № 1. Вероятно сдан на слом к середине 50-х гг.

165 / 200 т / 82 грт 45,57 / 47,5- 7,01 / 14,1 - 0,75 / 1,12 м 120 нлс / 500 лс. 7,5 узл., 12 пассажиров 1-го класса, 20 2-го класса (в военное время 2 37-мм) – как КЛ 1 75-мм. 2 7,62-мм пул. 46 чел.

Железный колесный буксирно-пассажирский пароход ЦЕСАРЕВИЧ - заказан 1894 г. з-д. Wm. Dobson & Co, Newcastle (англ.) стр. № 69. Спущен 3.10.1894 г. для ВоенВед. Привезен в разобранном виде и после сборки в Чарджуе в 1895 г. вошел в Амударьинскую ВФ. К 1900 г. рейсы Чарджуй – Патто - Гиссар. Около 1910 г. назван ЦЕСАРЕВИЧ АЛЕКСЕЙ. С 4.1917 г. стал ТАШКЕНТ. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта как вооруженный пароход. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 9-14.6.1920 г. перешел из Петроалександровска в Чарджуй. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 2. 13.8.1920 г. в 1-м дивизионе Амударьинского отряда – обеспечивала части РККА в боях с басмачами на Амударье. В начале 9.1920 г. участие в обстреле банд басмачей в районе Керки – Термез. 13.9. ушла в Термез и 29.9. вновь прибыла в район боев у Термеза. В начале 10.1920 г. снова бои с басмачами у Керки. В середине 1.1921 г. вывод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ ТАШКЕНТ. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 22.4.1921 г. вело по реке на буксире РКЛ №307 – та неожиданно перевернулась и затонула (позднее поднята). 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксир. Вероятно с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая карьера неизвестна.

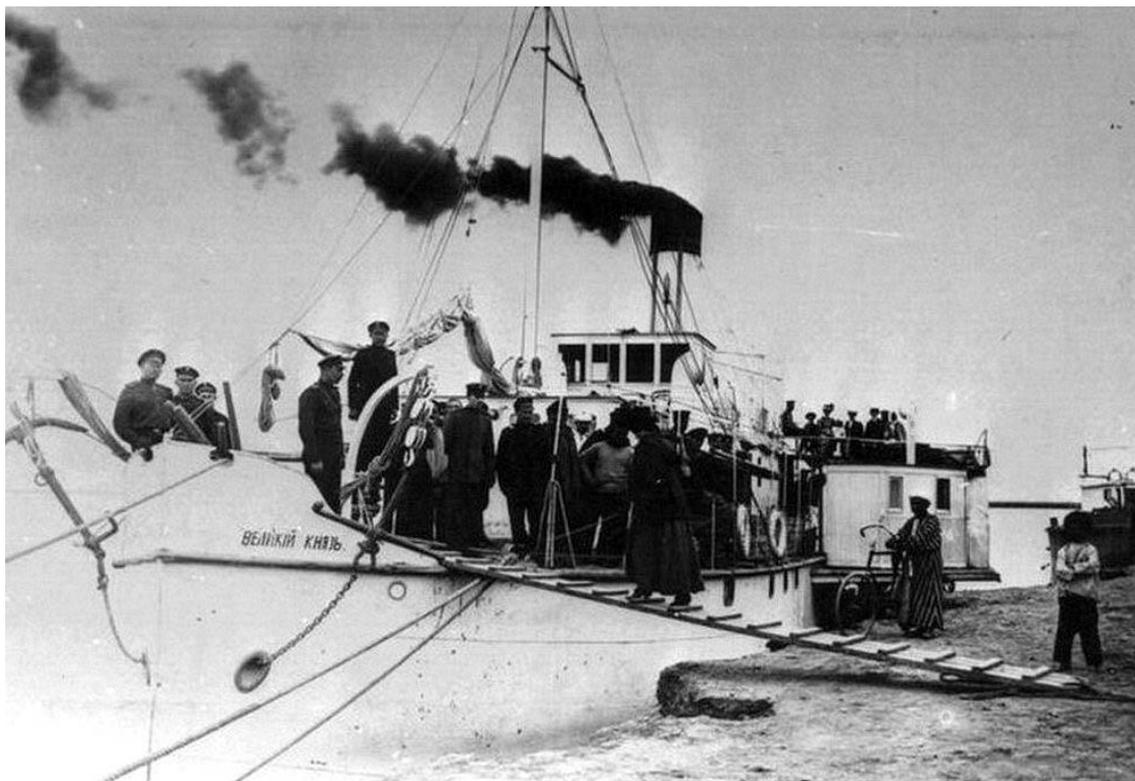
152 т / 7 грт 43,44 / 44,3 - 6,71 / 14,3 - 0,75 / 1,12 м 120 нлс / 480 лс. 7,5 узл., 10 пассажиров 1-го класса – как КЛ 2 75-мм, 3 7,62-мм пул. 65 чел.



Пароход "Цесаревич" (реконструкция И.И. Черникова)

Железный колесный буксирно-пассажирский пароход ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ – заказан 1896 г. Спущен 1897 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа S 1382, стр № 408 для ВоенВед. Привезен в разобранном виде в том же году на 28 ж/д платформах и после сборки в Чарджуе в 1899 г. вошел в Амударьинскую ВФ. К 1900 г. рейсы Чарджуй – Керки – Келиф – Термез. 1917 г. погиб по неизвестной причине.

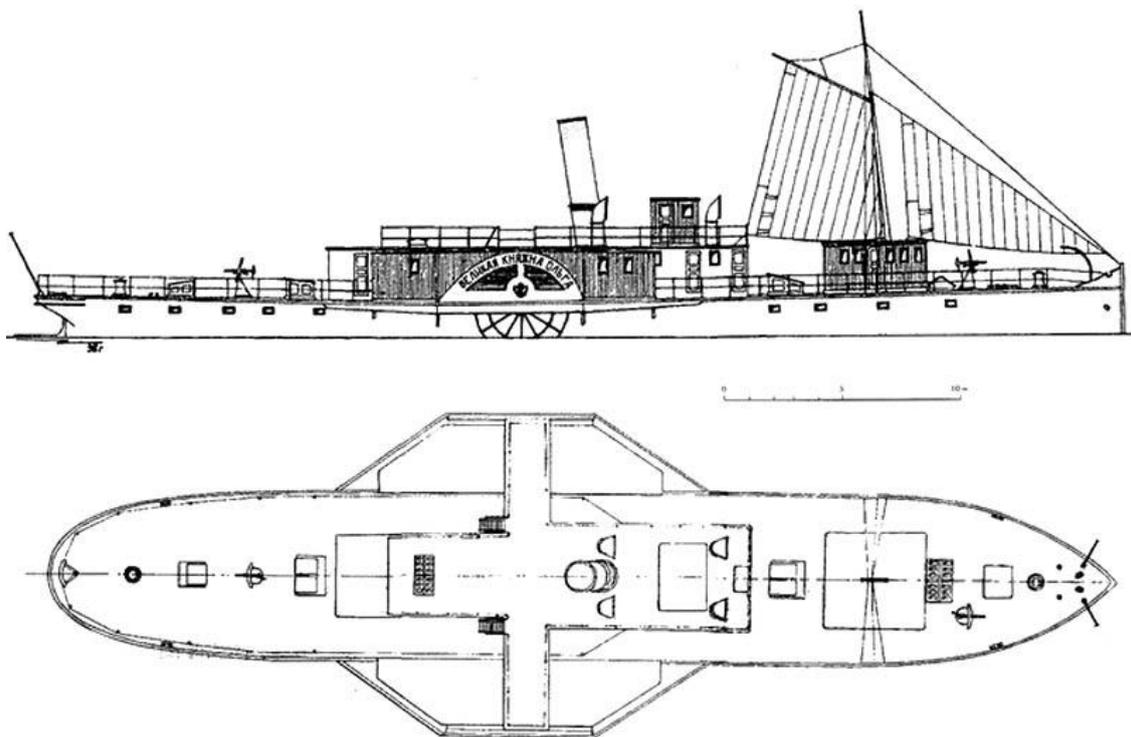
46,36 (152,6 фут) - ? - 0,61 м (в военное время 2 37-мм)



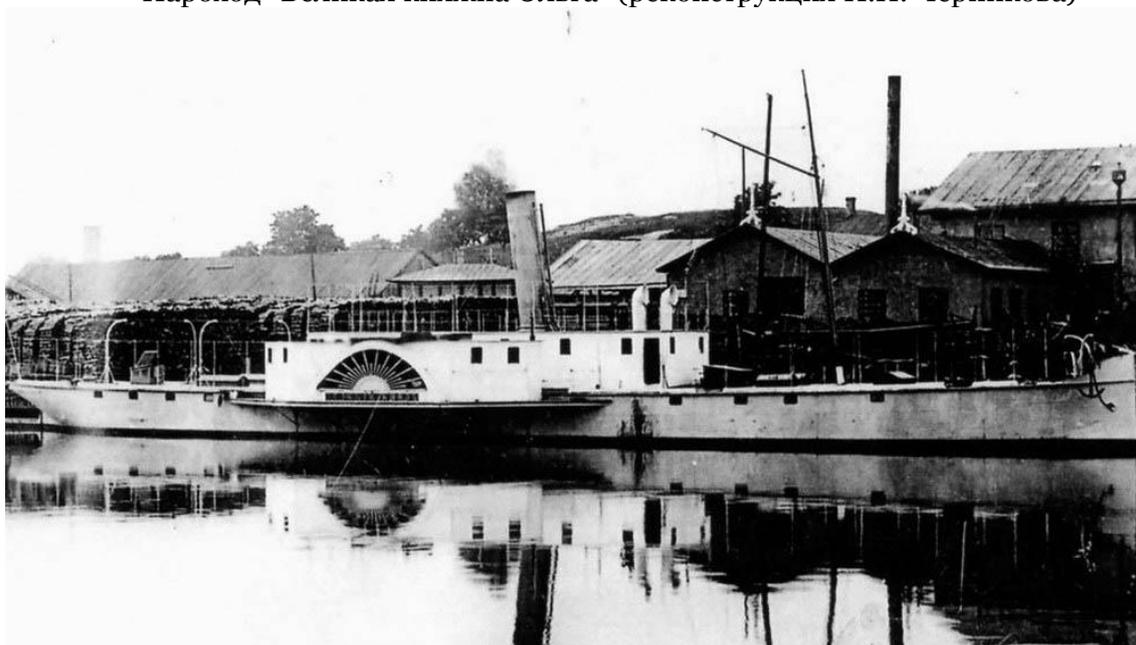
"Великий князь" на Амударье

Железный колесный буксирно-пассажирский пароход ВЕЛИКАЯ КНЯЖНА ОЛЬГА – заказан 1898 г. Спущен 1899 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа 1423, стр. № 423 для ВоенВед. Привезен в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе в 1900 г. вошел в Амударьинскую ВФ. Рейсы Чарджуй – Керки – Келиф – Термез. С 4.1917 г. стал ЧЕРНЯЕВ. С конца 1.1918 г. под контролем красных. В конце 11.1918 г. вместе с ПХ ЧАРДЖУЙ привез из Чарджуя в осажденный отрядами Джунаид-хана Петроалександровск отряд из рабочих-железнодорожников (180 чел.) и роту интернационалистов (90 чел.). Участвовал в обстреле осаждавших с реки. После снятия осады в середине 12.1918 г. ушел в Чарджуй. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 1.7.1919 г. поднят в Чарджуе на стапель для среднего ремонта. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. С 4.3.1920 г. формально в Военных флотилиях Туркестанского фронта. 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 21.5.1920 г. ремонт окончен. С 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 10-15.6.1920 г. перешел из Петроалександровска в Чарджуй. 27.7 - 2.8.1920 г. получил подкрепления под 47-мм пушку в носу и 75-мм в корме и прошел переоборудование в вооруженный пароход. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 1. 13.8.1920 г. в 1-м дивизионе Амударьинского отряда. 16.8. ушла из Чарджуя в Керки. 15. 9.-26.9.1920 г. обстрел банд басмачей в районе Керки – Термез. 27-28.9. с группой пленных на борту пришла с боями в Чарджуй. 14.1.1921 г. вывод из боевого состава и стала ВСУ ЧЕРНЯЕВ – снова ремонт с 14.1. по 16.7.1921 г. при этом снята 75-мм пушка. С 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 23.7.1921 г. снята и 47-мм пушка (осталось 2 пул.). 9.6.1921 г. передан как Б-1 в дивизион транспортных судов ВЧК Туркестана, 26.11.1924 г. стал ТРОЦКИЙ. 20.12.1924 г. сдан Главоду НКПС и как буксир был в Среднеазиатском пароходстве. К 1928 г. имя ДЕКХАНИН, 30.1.1931 г. пароходство подчинено Наркомводу, 9.4.1939 г. НКРФ, 23.3.1946 г. МРФ СССР, 15.3.1953 г. ММРФ и с 25.8.1954 г. вновь МРФ СССР. 29.8.1955 г. выведен из работы и исключен из списков МРФ и сдан на слом Главвторчермету.

180 т / 16,4 грт . 44,3 / 45,2 (148,6 фут) - 7,03 / 13,1 - 0,81 / 1,22 м. ПМ "компаунд" 120 нлс / 480 лс. 7,5 узл. (в военное время 2 37-мм) 25 чел., 32 пассажира. Как КЛ – 1 75-мм, 1 47-мм, 2 7,62-пул. Максим на сухопутных станках на мостике. 50 чел.



Пароход "Великая княжна Ольга" (реконструкция И.И. Черникова)



"Великая княжна Ольга" на Амударье



Пароходы "Император Николай II" и "Великая княжна Ольга" в Чарджуе

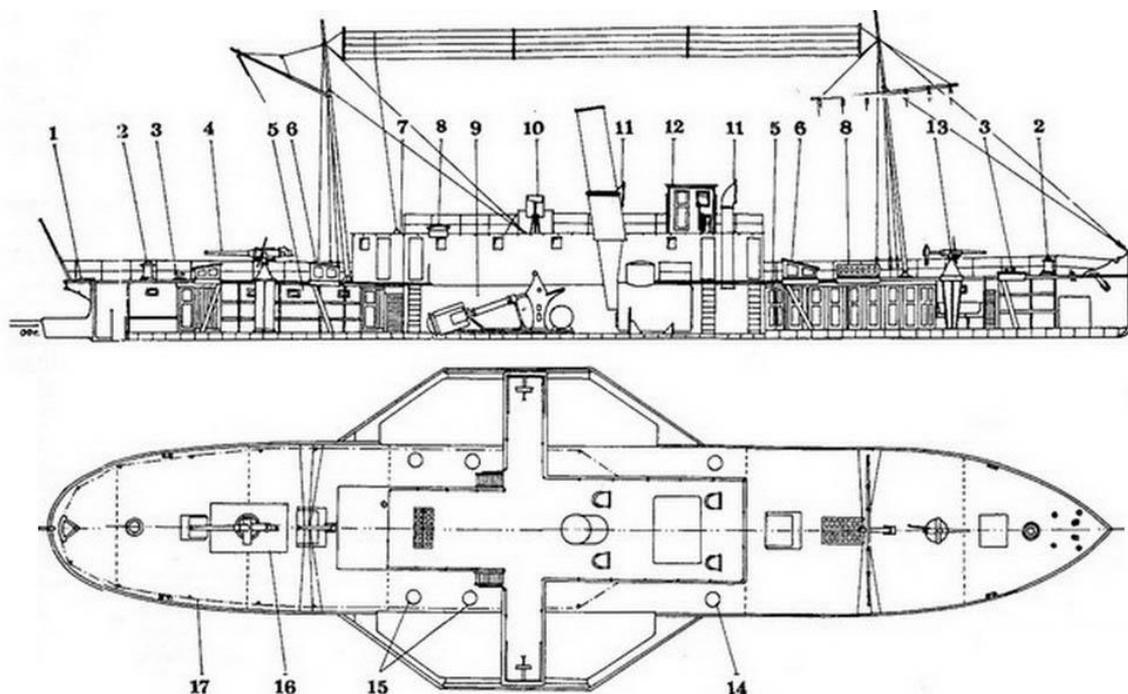
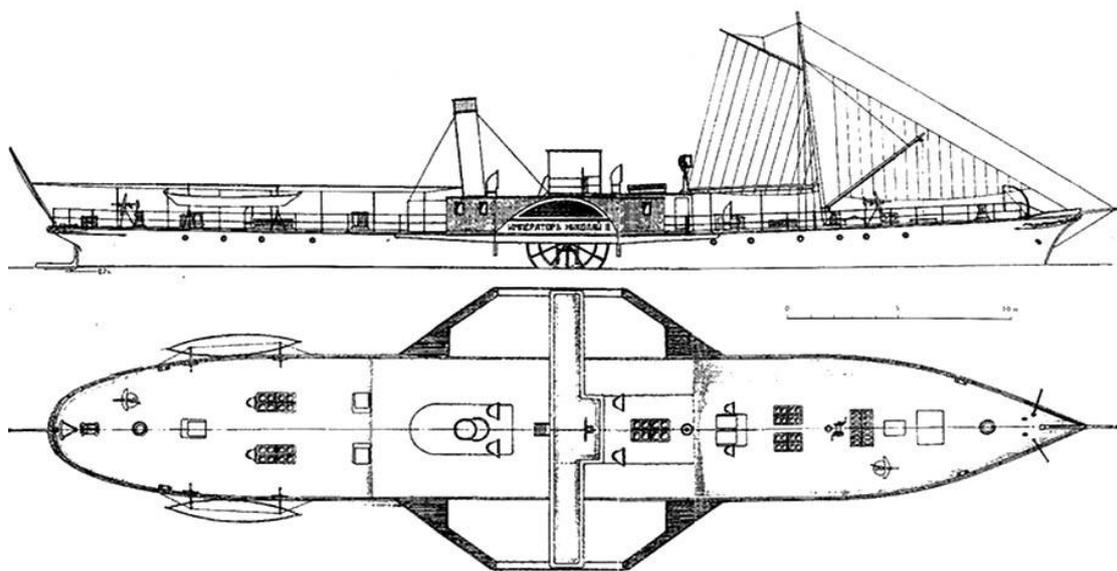


Схема вооружения канонерской лодки № 1

Железный колесный буксирно-пассажирский пароход ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II. Заказан 1900 г. Спущен 1901 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа S 1499, стр. № 467 для ВоенВед. Привезен в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе в 1901 г. вошел в Амударьинскую ВФ. Рейсы Чарджуй – Керки – Келиф – Термез. С 4.1917 г. ЧАРДЖУЙ. С конца 1.1918 г. под контролем красных. В конце 11.1918 г. вместе с

п/х ЧЕРНЯЕВ привез из Чарджуя в осажденный отрядами Джунаид-хана Петроалександровск отряд из рабочих-железнодорожников (180 чел.) и роту интернационалистов (90 чел.). Участвовал в обстреле осаждавших с реки. После снятия осады в середине 12.1918 г. ушел в Чарджуй. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3. 1920 г. сдан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта как вооруженный пароход. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 10-15.6.1920 г. перешел из Петроалександровска в Чарджуй. 11.6. ушел в Керки с отрядом в 170 чел. пополнения для местного гарнизона. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 5. 13.8.1920 г. в 1-м дивизионе Амударьинского отряда – обеспечивала части РККА в боях с басмачами на Амударье. С 28.8.1920 г. у Термеза прикрыла границу с Афганистаном в Бухарской операции. 6.9. перешла к устью р. Вахш для обстрела отрядов басмачей, 9.9.1920 г. из-за мятежа экипажа ушла за границу, интернирована в Афганистане и сдана англичанам, 7.1.1921 г. возврат РСФСР. В середине 1.1921 г. вывод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ ЧАРДЖУЙ. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксирно-пассажирский. С 1923 г. в Средне-Азиатском пароходстве, 30.1.1931 г. пароходство подчинено Наркомводу, 22.5.1938 г. стал МИХАИЛ КАЛИНИН, 9.4.1939 г. у НКРФ, 23.3. 1946 г. МРФ СССР, 15.3.1953 г. ММРФ и с 25.8.1954 г. вновь МРФ СССР. В начале 1950-х гг. вывод из работы, после снятия котлов и машин стал на прикол, 29.8.1955 г. исключен из списков МРФ и сдан Главвторчермету на слом.

207 т 47,95 / 48,94 (161 фут) - 7,1 / 14,1 - 1,22 м 500 лс. 11,4 узл., 238 пассажиров – как КЛ 2 75-мм, 2 7,62-мм пул. 66 чел

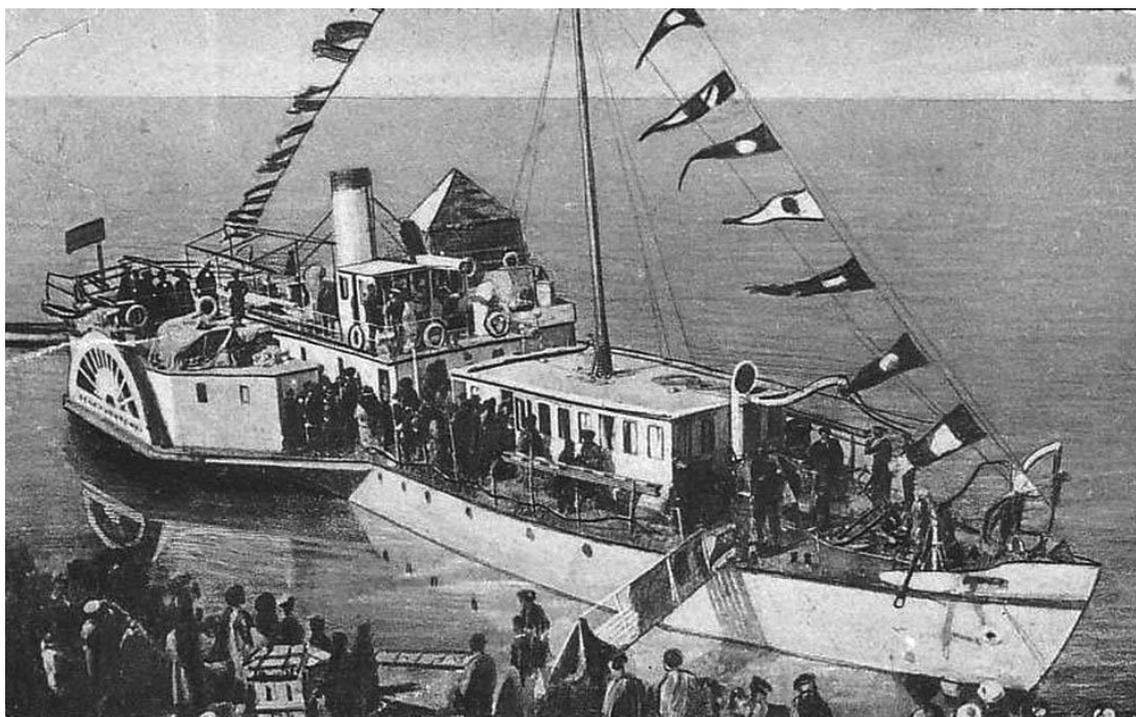


Пароход "Император Николай II" (реконструкция И.И. Черникова)

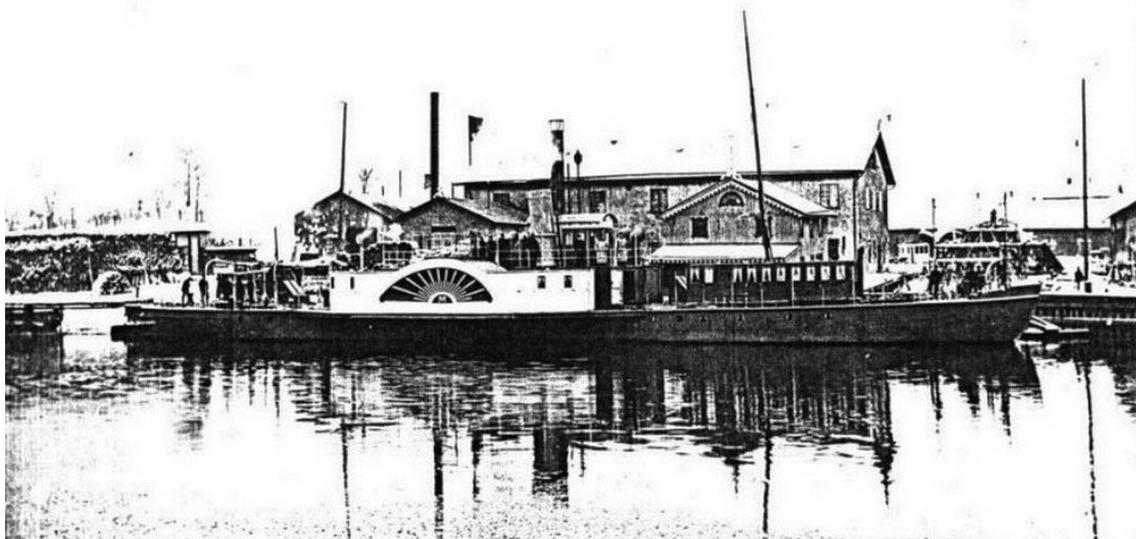
Катера

Железный одновинтовой служебный паровой катер № 1 – заказан и спущен 1893 г. з-д. W-m Srichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа S 1311, стр. № 383 для ВоенВед. Привезен в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе в 1893 г. вошел в Амударьинскую ВФ – рейсы в районе Чарджуя. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3. 1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии – обеспечивала части РККА в боях с басмачами и белыми на Амударье. 11.1920 г. передан в Сырдарьинский дивизион. К концу 10.1921 г. сдан Главоду НКПС. Вероятно с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

12 т / 1 грт 18,7 - 2,7 - 0,61 м (61,6 - 8,9 - 2 фут) 8 нлс / 32 лс.



"Император Николай II" в Чарджуе. На его борту отъезжает Хан Хивинский



"Император Николай II" в Чарджуе

Железный одновинтовой паровой катер № 2 – заказан и спущен 1894 г. з-д. W-m Stichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа S 1312, стр. № 385 для ВоенВед. Привезен в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе в 1896 г. вошел в Амударьинскую ВФ. Вероятно с конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии – обеспечивала части РККА в боях с басмачами и белыми на Амударье. С 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 9.5.1921 г. передан как паровой катер

РАБОЧИЙ в Сырдарьинский дивизион. Кап. ремонт в 6.1921 г. 24.2.1922 г. сдан Главоду НКПС. С 1923 г. в Среднеазиатском речном пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

13,35 т / 1 грт 18,85 - 3,2 - 0,61 м (62 - 10,6 - 2 фут) 11 нлс / 44 лс.

1921 г. – 10 т 20,4 - 3,2 - 0,45 м 32 лс. 12 узл.

Баржи

Железная несамоходная баржа МОСКВА – заказана 1886 г. з-д. Бутца и Пампеля (СПб) для МорВед. Привезена в разобранном виде и после сборки в Чарджуе спущена 9.1887 г. 8.1.1888 г. вошла в Амударьинскую ВФ. 23.4.1894 г. исключена из списков МорВед и сдана АдВФ Военного ведомства. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС. 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, тут к 1926 г. Дальнейшая судьба неизвестна.

225 т / 164 грт 50,29 - 9,75 - 0,61 м 23 чел.

Железная несамоходная баржа ПЕТЕРБУРГ – заказана 1886 г. з-д. Бутца и Пампеля (СПб) для МорВед. Привезена в разобранном виде и после сборки в Чарджуе спущена 9.1887 г. 8.1.1888 г. вошла в Амударьинскую ВФ. 23.4.1894 г. исключена из списков МорВед и сдана АдВФ Военного ведомства. С 8.1914 г. имя ПЕТРОГРАД. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС. 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, 1924 г. названа ЛЕНИНГРАД, тут к 1926 г. Дальнейшая судьба неизвестна.

225 т / 164 грт 50,29 - 9,75 - 0,61 м 23 чел.

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана и спущена 1896 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа 1429, стр. № 425 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе в том же году вошла в Амударьинскую ВФ. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3. 1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков РККФ и сдана Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

82 т / 48 грт 29,03 (95,6 фут) - 4,5 - 0,61 м

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана и спущена 1899 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа 1446, стр. № 439 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе вошла в Амударьинскую ВФ в 1900 г. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков РККФ и сдана Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

160 т / 82 грт 42,67 - 7,01 - 0,69 м

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана и спущена 1899 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа 1447, стр. № 440 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе вошла в Амударьинскую ВФ в 1900 г. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков РККФ и сдана Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

160 т / 82 грт 42,67 - 7,01 - 0,69 м

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана и спущена 1899 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа 1448, стр. № 441 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе вошла в Амударьинскую ВФ в 1900 г. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков РККФ и сдан Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

160 т / 82 грт 42,67 - 7,01 - 0,69 м

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана и спущена 1899 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа 1449, стр. № 442 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе вошла в Амударьинскую ВФ в 1900 г. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков РККФ и сдан Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

160 т / 82 грт 42,67 - 7,01 - 0,69 м

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана в 1900 г. Спущена 1901 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа S 1500, стр. № 468 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе вошла в Амударьинскую ВФ в 1901 г. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков РККФ и сдан Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

160 т / 82 грт 42,56 (140 фут) - 7,01 - 0,69 м

Стальная несамоходная баржа для нефти и сухих грузов – заказана в 1900 г. Спущена в 1901 г. з-д. W-m Crichton & Co Або (Вел. кн. Финляндское) № заказа S 1501, стр. № 469 для ВоенВед. Привезена в разобранном виде по ж/д и после сборки в Чарджуе вошла в Амударьинскую ВФ в 1901 г. С конца 1.1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в 22-м районе этой флотилии. 16.2.1920 г. 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3.1920 г. сдана в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии – обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 г. исключена из списков

РККФ и сдан Главоду НКПС. К 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

160 т / 82 грт 42,56 (140 фут) - 7,01 - 0,69 м

Железный несамоходный беспалубный грузовой каюк – около 1900 г. В начале XX в. в составе Амударьинской флотилии. Возможно с конца 1.1918 г. под контролем красных. Дальнейшая судьба неизвестна.

49 грт 33,53 - 3,81 - 0,61 м

Несамоходный беспалубный грузовой каюк 1893 г. К началу XX в. в Амударьинской флотилии, служил для перевозки нефти. К 1914 г., вероятно, сдан на слом.

7,5 грт 14,95 - 2,4 - 0,61 м

Несамоходный беспалубный грузовой каюк 1893 г. К началу XX в. в Амударьинской флотилии, служил для перевозки нефти. К 1914 г., вероятно, сдан на слом.

7,5 грт 14,95 - 2,4 - 0,61 м

2. Военно-контрольная охрана судов Аральского моря (28.7.1919 – 4.3.1920 г)

Вооружённые пароходы

Колесный железный буксирно-пассажирский пароход БУХАРЕЦ - дата, место постройки неизвестны, вероятно общества ХИВА. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. сдан Главоду после национализации. 28.7.1919 г. как вооруженный пароход взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 9.1919 г. взят белыми в северной части моря близ Аральска и выведен из строя. С 20.4.1920 г. после ремонта в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 8. 13.8.1920 г. во 2-м дивизионе Амударьинского отряда – обеспечивала части РККА в боях с басмачами на Амударье. В середине 1.1921 г. вывод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ БУХАРЕЦ. С 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии (на Аральском море). 6.11.1921 г. исключено из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксирно-пассажирский пароход. С 1923 г. в Средне-Азиатском пароходстве, 30.1.1931 г. пароходство подчинено Наркомводу, 9.4.1939 г. – НКРФ, с 31.1.1941 г. имя ДЖАМБУЛ. 23.3.1946 г. в МРФ СССР, 15.3. 1953 г. ММРФ, с 25.8.1954 г. вновь МРФ СССР. В середине 1960-х гг. выведен из работы и исключен из списков МРФ и сдан на слом Главвторчермету.

35,3 - 6,1 - 2,1 м 120 лс. 7 узл., 12 чел.

Колесный железный буксирно-пассажирский пароход ТУРКЕСТАНЕЦ – дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. сдан Главоду после национализации. 28.7.1919 г. как вооруженный пароход взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. с Охраной подчинен командиру 1-й Татарской СБР (база – ст. Аральское море). 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами, 11.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Дальнейшая судьба неизвестна.

35,3 - 6,1 - 2,1 м. 300 лс. 11 узл. – как ВПХ 1 75-мм 1 пул., 30 чел.

Вспомогательные суда

Колесный железный буксирно-пассажирский пароход ХАН ХИВИНСКИЙ – дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. сдан Главоду после национализации и назван КОММУНА. 28.7.1919 г. как транспорт взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. с Охраной подчинен командиру 1-й Татарской СБР (база ст. Аральское море). 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами, 12.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. С 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, 30.1.1931 г. пароходство подчинено Наркомводу,

9.4.1939 г. НКРФ, 23.3.1946 г. МРФ СССР, 15.3.1953 г. ММРФ, с 25.8.1954 г. вновь МРФ СССР. В середине 1950-х гг. перестроен в теплоход. По некоторым данным в строю к середине 80-х гг. и после обмеления Аральского моря брошен на берегу близ города Аральск.

57,9 - 9,7 - 1,8 м 240 лс. 8 узл. – как транспорт 1 75-мм 1 пул., 33 чел.

Колесный железный буксир САРТ – дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. сдан Главоду после национализации. 28.7.1919 г. как ПС взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. в связи с окончанием боев передан Аральскому рыбоуправлению. 4.3.1920 г. взят в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. снова ПС в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами. 24.12.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Вероятно с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, дальнейшая судьба неизвестна.

18,3 - 5,8 - 1,5 м 40 лс. 5 узл.

Колесный железный буксир САРТЕНОК - дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду и затем был в ремонте. 5.1920 г. взят в Отряд судов Аральского моря Аральскую ВФ как ВСУ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами и белыми, 11.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. С 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, в нем к 1925 г. Дальнейшая судьба неизвестна.

23,5 - 3,6 - ? м 25 лс. 6,5 узл., 12 чел.



Буксир "Сартенок"

Одновинтовой железный буксир СОКОЛИК – дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду. 28.7.1919 г. как транспорт взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. в связи с окончанием боев передан Аральскому рыбоуправлению. 4.3.1920 г. взят в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ как ПС. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами. 24.12.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Вероятно с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

16,6 - 3,6 - 0,6 м 200 лс. 6,7 узл., 12 чел.

Колесная железная грузовая паровая шхуна КИРГИЗ – дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. сдан Главоду после национализации. 28.7.1919 г. как ПС взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. с Охраной подчинен командиру 1-й Татарской СБР (база ст. Аральское море). 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами, 12.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Вероятно с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

25,6 - 6,7 - 2,1 м 120 лс. 7,5 узл., 11 чел.

Колесная железная грузовая паровая шхуна имя, дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду и стал РЕСПУБЛИКАНЕЦ. 28.7.1919 г. как ПС взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. в связи с окончанием боев передан Аральскому рыбоуправлению. 4.3.1920 г. взят в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ, снова ПС. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами. 24.12.1920 г. разоружен и сдан Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Вероятно с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

20,7 - 6,4 - 1,5 м 25 лс. 4 узл., 17 чел.

Моторные катера

Моторный барказ ЗОРЬКА – хозяин., дата и место постройки неизвестны. 10.3.1920 г. взят от Самарского Рупвода и вошел в Отряд сторожевых судов Аральского бассейна. 9.6.1920 г. привезен по ж/д из Самары в Чарджуй. и вошел в Амударьинский отряд Аральской ВФ. 24.8.1920 г. признан негодным к службе и 23.12.1920 г. сдан Аральскому рыбному управлению. Дальнейшая судьба неизвестна.

ТТХ - ?

Моторный катер № 6 – хозяин, дата и место постройки неизвестны. 30.12.1919 г. взят от Самарского Рупвода и 10.3.1920 г. как КОММУНИСТ вошел в Отряд сторожевых судов Аральского бассейна. 9.6.1920 г. привезен по ж/д из Самары в Чарджуй. и вошел в Амударьинский отряд Аральской ВФ. 24.8.1920 г. признан негодным к службе и 23.12.1920 г. сдан Аральскому рыбному управлению. Дальнейшая судьба неизвестна.

ТТХ - ?

Моторный катер АРАЛЬСК – дата и место постройки неизвестны, вероятно, Аральского рыбного управления. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду НКПС. Осенью 1920 г. взят в Аральске в Аральскую ВФ. 23.12.1920 г. сдан Аральскому рыбному управлению. Дальнейшая судьба неизвестна.

ТТХ - ?

Моторный катер ВОЛНА – хозяин, дата и место постройки неизвестны. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду НКПС. 28.7.1919 г. взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. с Охраной подчинен командиру 1-й Татарской СБР (база ст. Аральское море). 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами и белыми. 23.12.1920 г. возврат Главоду. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Дальнейшая судьба неизвестна.

10 - 1,5 - 0,6 м; 16 лс. 8 узл., 4 чел.

Моторный катер МАЛЮТКА – хозяин, дата и место постройки неизвестны. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду НКПС. 5.1920 г. взят в Отряд судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басма-

чами и белыми. 24.12.1920 г. возврат Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Дальнейшая судьба неизвестна.

10 лс., 4 чел.

Моторный катер ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ – хозяин, дата и место постройки неизвестны. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду НКПС. 28.7.1919 г. взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. с Охраной подчинен командиру 1-й Татарской СБР (база ст. Аральское море). 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами и белыми. 23.12.1920 г. возврат Главоду. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Дальнейшая судьба неизвестна.

Моторный катер КУТУЗОВ – хозяин, дата и место постройки неизвестны. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду НКПС. 28.7.1919 г. взят в Военно-контрольную охрану судов Аральского моря. 7.10.1919 г. с Охраной подчинен командиру 1-й Татарской СБР (база ст. Аральское море). 4.3.1920 г. передан РККА в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами и белыми. 23.12.1920 г. возврат Главоду. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Дальнейшая судьба неизвестна.

Моторный катер ЧЕРНЯЕВ – хозяин, дата и место постройки неизвестны. С конца 1.1918 г. контроль красных. 3.1918 г. после национализации сдан Главоду НКПС. 5.1920 г. взят в Отряд судов Аральского моря Аральской ВФ. Обеспечивал части РККА в боях с басмачами и белыми. 24.12.1920 г. возврат Главоду НКПС. С 6.2.1921 г. у Центрального Эксплуатационного управления Главода. Дальнейшая судьба неизвестна.

Все три однотипны: 11,5 - 4,2 - 1,2 м 25 лс. 6 узл., 6 (ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ – 10) чел.

3. Военные флотилии Туркестанского фронта (4.3.1920 – 6.11.1921 г.)

Канонерские лодки

Колесный железный буксирно-пассажирский пароход ХИВИНЕЦ – дата, место постройки неизвестны, вероятно, общества ХИВА. С конца 1.1918 г. контроль красных, 3.1918 г. сдан Главоду НКПС после национализации, 4.3.1920 г. вошел как вооруженный пароход в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 4. 13.8.1920 г. во 2-м дивизионе Амударьинского отряда, обеспечивала части РККА в боях с басмачами на Амударье. 1.1921 г. вывод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ ХИВИНЕЦ. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксир. Вероятно, с 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве. Дальнейшая судьба неизвестна.

34,1 м 140 лс. – как КЛ 2 75-мм, 3 7,62-мм пул

Колесный железный буксирно-пассажирский пароход ГЕНЕРАЛ САМСОНОВ – дата, место постройки и хозяин неизвестны. С 4.1917 г. стал САМСОНОВ. С конца 1.1918 г. под контролем красных, 4.3.1920 г. вошел как вооруженный пароход в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии. 10-15.6.1920 г. перешел из Петроалександровска в Чарджуй. С 4.8.1920 г. как КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 7. 13.8.1920 г. во 2-м дивизионе Амударьинского отряда, обеспечивал части РККА в боях с басмачами на Амударье. Осенью 1920 г. чекисты раскрыли заговор части команды с планами увести КЛ в Афганистан. 1.1921 г. вывод из боевого состава, разоружена и стала ВСУ САМСОНОВ. С 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 20.6.1921 г. затонуло от аварии на Амударье. Вероятно, поднято после гражданской войны и сдано на слом.

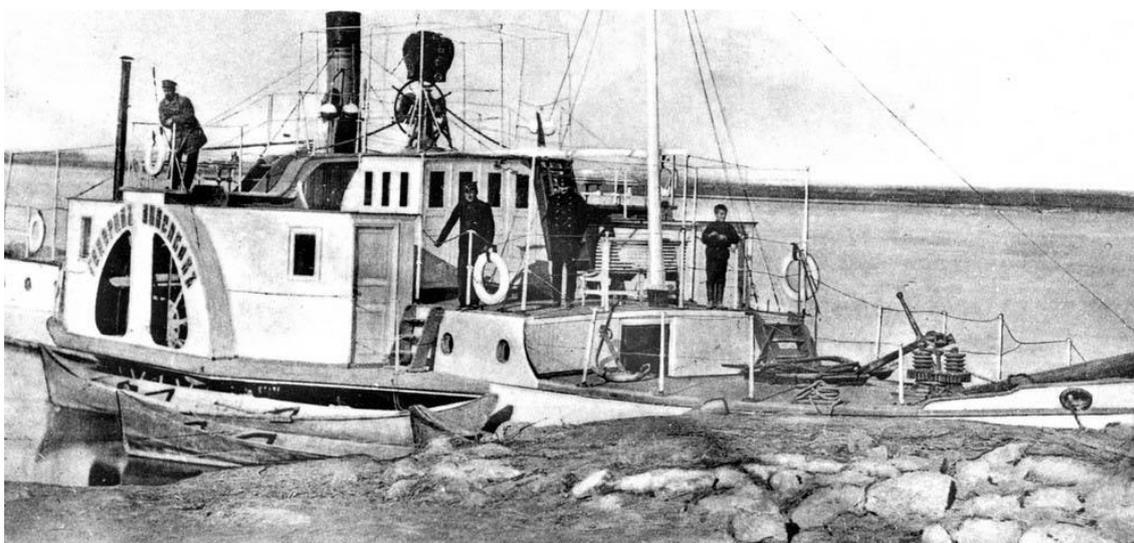
450 лс. 44 чел.

Вспомогательные суда

Колесный железный буксирно-пассажирский пароход ГЕНЕРАЛ АННЕНКОВ - дата, место постройки и хозяин неизвестны. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г.

сдан Главоду НКПС после национализации и назван ЛЕНИН, 4.3.1920 г. вошел как транспорт в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Аральской ВФ. 2.6.1920 г. в Амударьинском отряде этой флотилии, обеспечивал части РККА в боях с басмачами на реке. В начале 9.1920 г. участие в обстреле банд басмачей в районе Керки – Термез и 19.9 ушел в Чарджуй. 10.1920 г. вез в Петроалександровск бывшую в Москве делегацию Хорезма. С 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 6.11.1921 г. исключен из списков РККФ и сдан Главоду НКПС как буксир. С 1923 г. в Среднеазиатском пароходстве, вероятно к концу 20-х гг. сдан на слом.

205 т. 32,6 - 5,5 - 0,8 м 140 лс. 10,8 узл., 24 чел



"Генерал Анненков"



Пароход "Ленин" (1940-е гг.)

Одновинтовая железная самоходная баржа-теплоход ХИВИНКА – Аральск (вероятно построена в годы 1 МВ для общества ХИВА). Работала на Амударье и Аральском море. С конца 1.1918 г. под контролем красных. 3.1918 г. после национализации сдана Главоду

НКПС. 4.3.1920 г. вошла как транспорт в Военные флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 г. в Отряде судов Аральского моря Аральской ВФ, обеспечивал части РККА в боях с басмачами. Летом 1920 г. сел на мель у м. Ильчик в Аральском море. В 11.1921 г. разобран тут на лом.

74,6 - 13,1 - 0,8 м 120 лс.



Строительство баржи "Хивинка"

Моторный катер

Моторный катер ЧИРОК – хозяин, дата и место постройки неизвестны. 10.11.1920 г. взят в Амударьинский отряд Аральской ВФ. 18.1.1921 г. в Амударьинской флотилии. 6.11.1921 г. возврат Главоду НКПС. Дальнейшая судьба неизвестна.

17 т. 15,2 - 2,7 - 0,7 м 42 лс. 16 узл., 7 чел.

СЫРДАРЬИНСКИЙ ДИВИЗИОН (15.11.1920 – 13.6.1922 г.)

Моторный катер

Моторный катер КЕМЬ – хозяин, дата и место постройки неизвестны. 6.2.1921 г. отбыл из Петрограда по ж/д на Аральское море с группой РКЛ из бывшей Онежской флотилии. 22.3.1921 г. прибыл на ст. Кокандакча Ташкентской ж/д и 17.4.1921 г. отправлен в Ходжент. Тут вошел в Сырдарьинский дивизион. 28.9.1921 г. перечислен в Амударьинскую флотилию. 1.10.1921 г. передан МПО ОГПУ Каспийского моря и увезен туда по ж/д. Дальнейшая судьба неизвестна.

ТТХ - ?

Примечания:

1. Лапшин Р.В., Митюков Н.В., Порцева Л.П. Корабельный состав Аральской военной флотилии // Научные ведомости Белгородского государственного университета. 2012. № 7 (126) Вып. 22. С. 141–148.

2. Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847–1920 гг.). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Нукус, 2010.

3. Моисеев С.П. Список кораблей и судов Русского парового и броненосного флота, 1861-1917 гг. М.: Воениздат, 1948.

4. Черников И.И. Проектирование и постройка речных судов // История отеч. судостроения: в 5 т. СПб, 1996. Т.4., гл. 4. С. 84-99.

5. Черников И.И. Русские речные флотилии за 1000 лет: (907-1917) / Под ред. В.Н. Щербачева. СПб.: Б.С.К., 1999. 124 с.
6. Черников И.И. Энциклопедия речного флота. М.: АСТ; СПб.: Полигон, 2004. 207 с.
7. Черников И.И. Канонерская лодка № 1: [пароход «Черняев»] Амударьинской флотилии // Судостроение. 2000. № 5. С.63-64.
8. Бережной С.С. Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского флота (1917-1927 гг.). М.: Военное издательство министерства обороны СССР, 1981. 585 с.

References

1. Lapshin R.V., Mitjukov N.V., Porceva L.P. Korabel'nyj sostav Aral'skoj voennoj flotilii // Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012. № 7 (126) Vyp. 22. S. 141–148.
2. Sulajmanov S.A. Istorija Aral'skoj i Amudar'inskoj flotilij (1847–1920 gg.). Avtoref. diss. ... kand. ist. nauk. Nukus, 2010.
3. Moiseev S.P. Spisok korablej i sudov Russkogo parovogo i bronenosnogo flota, 1861-1917 gg. M.: Voenizdat, 1948.
4. Chernikov I.I. Proektirovanie i postrojka rechnyh sudov // Istorija otech. sudo-stroenija: v 5 t. SPb, 1996. T.4., gl. 4. S. 84-99.
5. Chernikov I.I. Russkie rechnye flotilii za 1000 let: (907-1917) / Pod red. V.N. Shherbakova. SPb.: B.S.K., 1999. 124 s.
6. Chernikov I.I. Jenciklopedija rechnogo flota. M.: AST; SPb.: Poligon, 2004. 207 s.
7. Chernikov I.I. Kanonerskaja lodka № 1: [parohod «Chernjaev»] Amudar'inskoj flotilii // Sudostroenie. 2000. № 5. S.63-64.
8. Berezhnoj S.S. Korabli i vspomogatel'nye suda Sovetskogo Voенно-Morskogo flota (1917-1927 gg.). M.: Voennoe izdatel'stvo ministerstva oborony SSSR, 1981. 585 s.

УДК 94(57).084.3

Флотилии в Туркестане периода гражданской войны

Роман Витаельевич Лапшин

Независимый исследователь, Запорожье, Украина

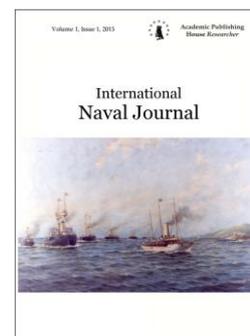
Аннотация. В работе дается список кораблей и судов, принявших участие в гражданской войне в Туркестане. По каждому судну дается краткая биография и характеристики.

Ключевые слова: Туркестан; гражданская война; басмачество; пароходство; судоходство.

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 95-104, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.95
www.ejournal37.com



UDC 94 (73).091.7

Combat "Wasp" US Navy (aircraft carrier CV 7 "Wasp")

Leonid A. Olyunin

Independent investigator, Kotel'nich, Russian Federation

Abstract

This article discusses the history of formation, design features and fighting way of the seventh aircraft carrier USS CV7 "Wasp".

Keywords: World War II; Pacific Fleet; USA.

Великая Депрессия, поразившая США в конце 1920-х – начале 1930-х годов, закончилась с приходом в Белый Дом администрации Франклина Д. Рузвельта. Новый президент, один из немногих политиков, видел явную угрозу в продолжающемся увеличении флота императорской Японии. В противовес этому Рузвельт начал и активно проводил в жизнь обширную программу военно-морского строительства.

Флот Соединенных Штатов немедленно воспользовался благоприятной ситуацией. Поскольку "линкорные каникулы" все еще продолжались, руководство ВМС в 1933 году запросило Конгресс о выделении ассигнований на постройку очередных авианосцев.

К 1927 году, к моменту окончания строительства "Lexington" (CV-2) и "Saratoga" (CV-3) ВМС США предполагали разделить оставшийся по Вашингтонскому соглашению лимит стандартного водоизмещения для авианосцев на пять частей и построить пять кораблей типа "Ranger" (CV-4). Но прошедшие в январе 1929 года маневры показали высокую эффективность больших и быстроходных авианосцев как "Lex" и "Sara". Естественно, что полученный опыт тут же послужил основанием для пересмотра авианосной программы. Проект малого авианосца был признан ущербным, так как "Ranger" был слишком уж малым и медлительным, что автоматически делало его кораблем второй линии. Поэтому в 1933 году руководство ВМС запросило Конгресс о выделении ассигнований на постройку двух 20000 тонных авианосцев. Первые два – "Enterprise" (CV-6) и "Yorktown" (CV-5) заказали в том же 1933-м, а третий, санкционированный законом (биллем) Винсона-Траммела (от 27 марта 1934 г), в 1935-м.

Безсистемность в названиях авианосцев (в отличие от них линкоры несли имена штатов, крейсера - городов, а эсминцы - лиц, связанных с флотом), нашла отражение и в данном случае. Седьмой американский корабль этого класса, в отличие от предшественников авианосцев - "городов" ("Saratoga", "Lexington", "Yorktown"), унаследовал свое имя от парусника начала XIX века. В переводе его название ассоциировалось с агрессивным жалящим насекомым: "Wasp" - "Оса".

К моменту его заказа, из 135000 тонн водоизмещения, отпущенных США Вашингтонским соглашением на строительство авианосцев, 120000 тонн было уже использовано (чтобы освободить под новый авианосец более-менее приемлемый тоннаж, пришлось вывести

из состава авианосных сил первый американский авианосец 11000 тонный "Langley"). Но даже в этом случае оставшееся стандартное водоизмещение составляло лишь 14700 тонн, так что о третьем авианосце типа "Yorktown" говорить не приходилось. Тогда и решено было строить усовершенствованный "Ranger" с более легким бронированием, большей мощностью энергетической установки (ЭУ) и с тем же составом авиагруппы как на авианосцах типа "Yorktown". Последнее выполнить не удалось, но размещение на корабле столь скромных параметров почти 80 самолетов расценивалось как главное положительное качество "Wasp'a". В этой связи "американец" представляет собой интересный контраст в сравнении со строящимся одновременно с ним британским "Illustrious". "Wasp", при меньшем на 8000 тонн водоизмещении, обладал большей площадью полетной палубы (при более узком корпусе), имея меньшую на 30% мощность ЭУ, развивал ту же скорость и вдвое превосходил своего английского "коллегу" по составу авиагруппы. Однако справедливости ради надо отметить почти полную незащитность "американца" по сравнению с мощным бронированием "Illustrious", его относительно слабое вооружение и меньшие запасы топлива и боекомплекта на один самолет.

"Wasp" был заложен 1 апреля 1936 года на верфи "Бетлехем стил компани" (Квинси, штат Массачусетс), спущен на воду 4 апреля 1939-го (крестила корабль миссис Чарли Эдсон, жена помощника морского министра). Официальной датой вступления в строй стало 25 апреля 1940 года.

Описание конструкции

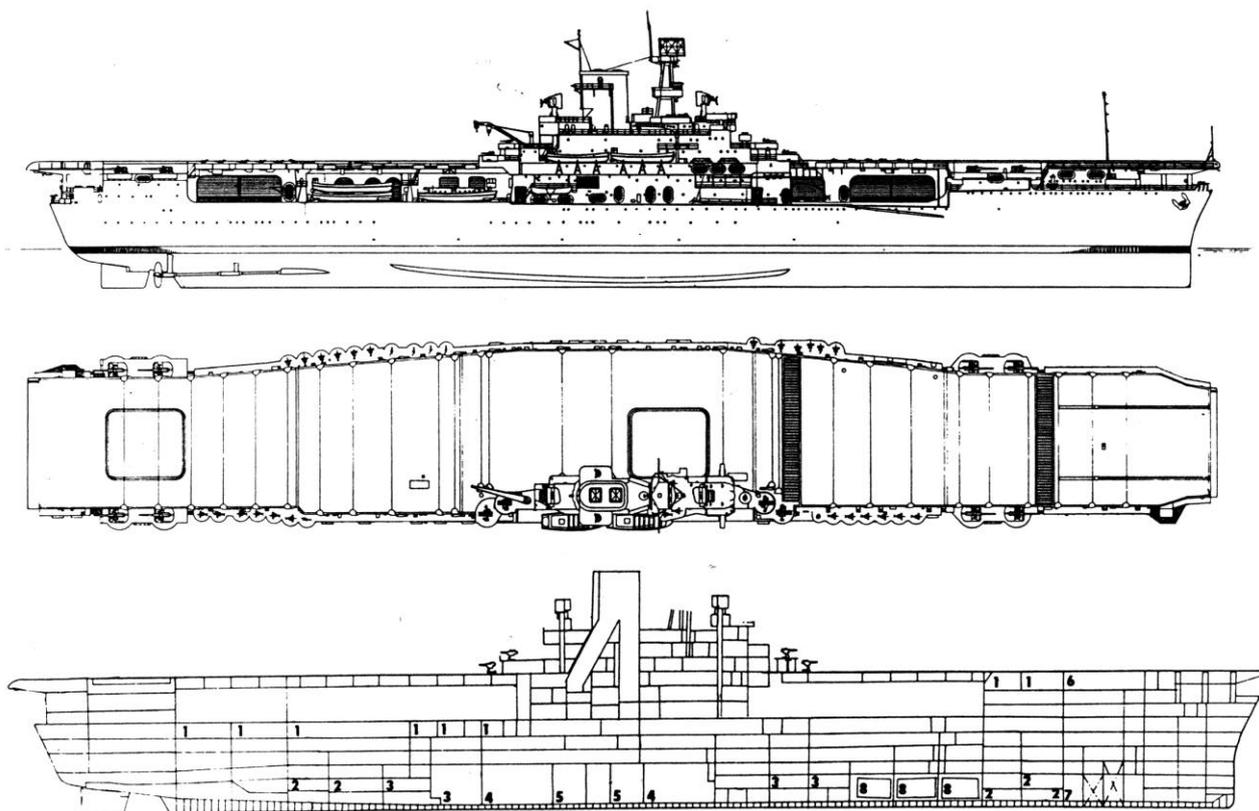
Как уже было сказано, "Wasp" был близок по водоизмещению к построенному ранее "Ranger", поэтому корабли часто сравнивали друг с другом. "Оса" на 12,2 м короче своего прототипа, но несколько шире (соотношение длины к ширине составляла 8,5:1). Максимальная длина корабля 226 м, ширина 24,6 м, осадка 7 м. Полетная палуба 224 x 24,4 м занимала всю длину авианосца и не имела выраженного свеса в корме. По соображениям экономии весовой нагрузки корабль имел отличный от других американских авианосцев ассиметричный корпус. Именно на "Wasp" впервые появился выпуклый "нарост" с левого борта, который гораздо позднее, в 60-е годы, оформился в современную угловую палубу. Это было сделано для компенсации веса "острова", расположенного по правому борту.

Бронирование было выполнено по схеме, аналогичной "Ranger" (бортовой пояс 13,8 мм из стали STS), но без развитой подводной защиты. Кроме того "Wasp" обрел 32-мм броневую палубу (в ряде источников говорится о двух палубах, дающих в сумме 38 мм) и улучшенное внутреннее расположение переборок.

Для функционирования восьми кормовых и шести носовых аэрофинишеров использовалась та же гидросистема, что и для трех аварийных барьеров. "Wasp" имел два расположенных в диаметральной плоскости самолетоподъемника размером 14.6 x 13.7 м. Первоначально планировалось оборудовать три, но по соображениям снижения стоимости корабля от установки третьего отказались. В большом открытом с бортов ангаре (152 x 23 м) размещалось свыше 70 самолетов. Точнее – 76, британский "Illustrious" имел лишь 36! Для увеличения темпа подъема при воздушных операциях на "Wasp'e" использовали не только полетную, но даже и ангарную палубу. Здесь установили стандартную катапульту американских авианосцев типа Н-1 (еще две находились на полетной палубе). Самолет с запущенным двигателем выстреливался с нее поперек корабля.

Забегая вперед можно отметить, что при участии в боях на Тихом океане, он фактически нес от 66 до 72 самолетов. В апреле – мае 1942 года "Wasp", сохраняя неизменным состав собственной авиагруппы, принимал на борт по 47 британских "Спитфайров" для их последующей переброски на Мальту. Для того, чтобы "напоить" эту армаду, авианосец нес 414430 литров авиабензина.

Как и "Ranger", "Wasp" имел двухвальную энергетическую установку, но более широкий корпус и большая осадка потребовали дополнительных 21500 л.с. мощности для достижения той же скорости 29,5 уз. В отличие от шеститрубного "Ranger" ЭУ размещалась в центре корабля, а дымоходы шести котлов Ярроу были сведены в одну относительно небольшую, но высокую трубу, от чего "Wasp" силуэтом был схож с кораблями типа "Yorktown". Мощность ЭУ 70000 л.с., скорость 29.5 уз, дальность плавания при запасе топлива в 4353 т составляла 8000 миль 20 узловым ходом.



Вооружение

Артиллерийское вооружение "Wasp" было аналогично "Yorktown": восемь универсальных 127/38 орудий Mk30 в восьми (по четыре на каждый борт) бортовых спонсонах. Ближняя ПВО – четыре счетверенных 28 мм / 74 кал. зенитных автомата, расположенных в гнездах, спереди и сзади острова. Первоначально авианосец имел и 24 12,7-мм пулемета, но во время 2-й мировой войны (в июне 1942 года) 18 из них были заменены на 30 20-мм / 70 кал зенитных автомата, а в дополнение к "чикагскому пианино" (так в американском флоте прозвали 28-мм автоматы) в корме по левому борту установили счетверенный 40-мм / 56 кал Бюфорс.

В конце 1941 года два поста управления артиллерийским огнем (директоры Mk33) были стабилизированы и получили РЛС Mk4. Одновременно авианосец оснастили поисковым радаром системы СХАМ.

Авиагруппа "Wasp" обычно состояла из 25 истребителей (F4F "Уайлдкет"), 30 пикирующих бомбардировщиков (SB2U "Виндикейтор", либо SBD "Донтлесс") и 12-15 торпедоносцев (ТВФ "Авенджер").

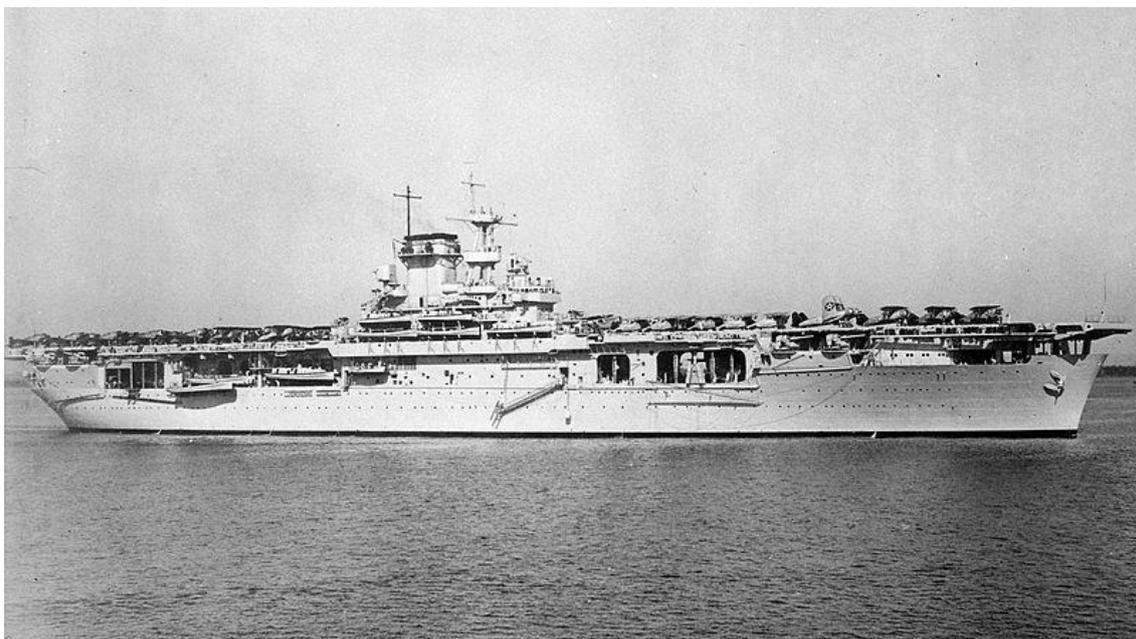
Экипаж корабля после окончания постройки состоял из 1800 человек, но в 1942 году, в связи с установкой дополнительного оборудования и увеличения зенитного вооружения увеличился до 2367.

Карьера

После окончания 1-мировой войны основные силы американского флота были сосредоточены на Тихом океане. Однако в январе 1939 года часть кораблей перебазировали в Атлантику, где создавалась Атлантическая эскадра США. 25 апреля 1940 года в ее состав вошел "Wasp", только что вступивший в строй седьмой авианосец американского флота, который привел в Бостон кептен Джон Ч. Ривз. Однако вступление в строй пока было чисто формальным. На корабле еще полтора месяца спустя "лечили детские болезни". Первый настоящий выход в море "Wasp" совершил 28 июня. Впервые с него взлетали и садились самолеты. Среди пилотов, совершивших тогда первые вылеты был и лейтенант Дэвид МакКемпбелл – один из будущих асов Второй мировой войны. Первый большой поход авианосца

ознаменовался и первой трагедией: 9 июля упал в море бомбардировщик "Виндикейтор". Посланный на помощь эсминец "Моррис" не смог ничего предпринять и оба пилота погибли. Тем не менее в дальнейшем тренировки летного состава продолжались, а каждый новый заход в Норфолк оборачивался для "Wasp'a" новым ремонтом: не ладилась работа главных механизмов. Лишь в конце сентября авианосец был, наконец, полностью боеготовым.

Между тем в Европе в полную силу полыхал пожар Второй мировой войны. Америка же, отделенная океаном, соблюдая нейтралитет, активно помогала Великобритании и Франции. "Wasp" не остался в стороне от этой помощи. После ввода в строй, авианосец, вместе с "Ranger" и "Yorktown" образовал 3-ю американскую дивизию авианосцев с базой на Бермудах. Основной задачей нового соединения стало несение так называемых "нейтральных патрулей", которые США осуществляли с 12 сентября 1939 года. Это было одной из форм вовлечения американского флота в боевые действия совместно с Британским королевским ВМС без официального объявления войны. Соединенные Штаты освободили английские эскортные силы от конвоирования судов в Западной Атлантике, взяв эти функции на себя.



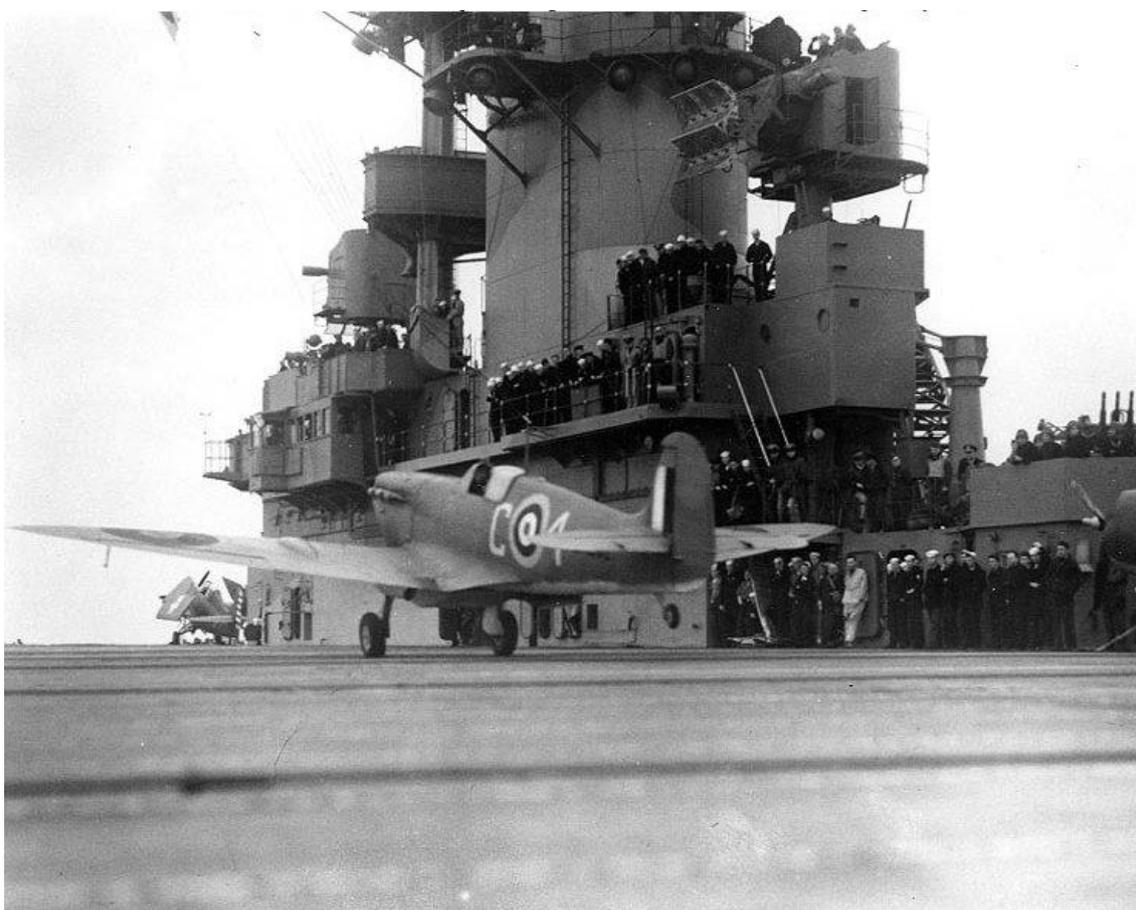
Авианосец "Wasp", 1940 г.

Однако не только конвои занимали умы руководства флотом. Рано или поздно США оказались бы втянутыми в боевые действия, "Wasp" стал объектом для экспериментов. 12 октября 1940 года корабль принял на борт 24 сухопутных истребителя Р-40 Восьмой армейской авиагруппы и 9 разведчиков О-47А Второй разведывательной эскадры. Решено было на практике проверить возможность осуществления взлета армейских самолетов с палубы авианосца. Впервые осуществленный эксперимент подтвердил реальность такой задачи. В дальнейшем "Wasp" неоднократно использовался в подобных целях.

19 июля 1941 года в составе Атлантического флота было образовано оперативное соединение TF-1 для защиты конвойных операций в районе Исландии. Спустя неделю "Wasp" принял на борт в Норфолке 40 (по другим данным 30) истребителей Р-40 "Warhawk" и три учебных самолета (собственная авиагруппа состояла из 36 F4F и 36 SB2U) и, эскортируемый крейсерами "Quincy", "Vincennes" и эскадренными миноносцами "O'Brien" и "Walke" направился в район южнее Исландии, где "Уорхауки" покинули его палубу и благополучно достигли береговых аэродромов. Осенью того же года, во время смены исландского корпуса США, мощное соединение из четырех линейных кораблей и трех авианосцев (среди которых был "Wasp"), четырех крейсеров и 11 эсминцев было сосредоточено к югу от Исландии и полностью контролировало движение союзных транспортных караванов.

Вступление Соединенных Штатов в войну не отразилось сколько-нибудь существенно на боевой деятельности "Wasp". Корабль по-прежнему находился в Атлантике, патрулируя в Датском проливе и сопровождая транспорты до весны 1942 года. В одном из таких походов, около семи часов утра 17 марта, а густом тумане (при практически нулевой видимости) авианосец столкнулся с эсминцем "Stack". Причем "Wasp" настолько мягко "боднул" своего конвоира, что на "аэродроме" даже не заметили случившегося. Лишь пару минут спустя примчавшаяся в нос пожарная команда обнаружила болтавшийся "под ногами" миноносец, окутанный клубами дыма из свернутой на бок трубы (на авианосце дым приняли за пожар в носовой части ангара). "Wasp" повреждений не получил, эсминец же пострадал довольно серьезно, но благополучно добрался до Филадельфии (ремонт продолжался два месяца).

Спустя неделю оперативное соединение TF-39 в составе "Wasp", линкора "Washington" (флагман), тяжелых крейсеров "Wichita", "Tuscaloosa" и восьми эскадренных миноносцев покинуло США, следуя в главную базу британского флота Скапа-Флоу. По просьбе Уистона Черчилля американские корабли должны были усилить флот Метрополии, ослабленный срочной переброской британских кораблей в Индийский океан, где Англия понесла тяжелые потери в ходе японского вторжения.



Британский "Спитфайр" на палубе "Wasp"

Уникальный случай! В первый же день своего похода через океан эскадра лишилась своего командующего. Бушевал шторм и в 10-30 на линкоре прозвучал сигнал "человек за бортом!" Быстро выяснилось, что этим человеком оказался контр-адмирал Джон У. Уилкоккс. Поисками занялась вся эскадра, в том числе и самолеты "Wasp'a". Увы, спасение одного оказалось сложнее, чем некогда четырех (в ночь с 7 на 8 марта 1941 года "Wasp" спас членов экипажа шхуны "Джордж Е. Клинк"). Через два часа безуспешных поисков корабли двинулись дальше. Командование принял контр-адмирал Роберт Гриффен.

5 апреля американская эскадра прибыла к месту нового базирования, а уже 12-го потребовалась срочная помощь "Wasp'a" по доставке истребителей на Мальту с целью усиления ПВО острова. Приняв в Глазго 47 истребителей "Спитфайр" и их летный состав, 14 апреля объединенное англо-американское соединение "W" ("Wasp", линейный крейсер "Renown", английские эсминцы "Inglefield", "Echo", "Partridge", "Ithuriel" и американские "Lang" и "Madison") взяло курс на Средиземное море. Переход на юг прошел без каких-либо происшествий. Корабли шли с таким расчетом, чтобы ночью 18 апреля пройти мыс Эспартель, а в 2 часа 19 апреля пройти траверз мыса Европа (в этот день соединение было усилено из Гибралтара крейсерами ПВО "Cairo" и "Charubdis") и тем самым избежать встречи с итальянскими и испанскими самолетами-разведчиками. Взлет самолетов предполагалось произвести в 50 милях к северу от Алжира. В 4 часа 20 апреля при юго-западном четырехбальном ветре "Спитфайры" начали покидать палубу идущего со скоростью 28 узлов "Wasp'a". Первыми взлетели 11 собственных "Уайлдкетов" для прикрытия британских "коллег". К 05-01 все 58 самолетов были в воздухе. Столь высокий темп взлета был достигнут благодаря подготовке F4F на взлетной палубе авианосца, а "Спитфайры" в это же время прогревали на ангарной. После подъема "Уайлдкетов" каждый "Спитфайр" с запущенным мотором поднимался на взлетную палубу и немедленно стартовал. Выпустив самолеты соединение "W" легло на обратный курс, следуя к Гибралтару. 26 апреля корабли вернулись в Скапа-Флоу.



Лето 1942 г. "Даунтлесы" и "Уайлдкеты" на палубе "Wasp"

Спустя несколько дней с Мальты были получены неутешительные вести о тяжелых потерях английской авиации в развернувшемся над островом воздушном сражении. К концу апреля из доставленных "Wasp'ом" "Спитфайров" было потеряно 23, а большинство оставшихся требовали длительного ремонта. 30 апреля авианосец принял на борт еще 47 истребителей и 3 мая вместе с ЛКР "Renown", крейсером ПВО "Charybdis" и четырьмя эсминцами (американскими "Lang", "Sterret" и английскими "Echo", "Intrepid") вышел в Атлантику. В ночь с 7 на 8 мая к соединению примкнули подошедшие из Гибралтара британские авианосец "Eagle" и девять эсминцев. В 2 часа 9 мая корабли прошли маяк Форментера на Балеарских островах и, примерно в точке с 37°48' N, 03°06' O, истребители поднялись в воздух. На этот раз не обошлось без неприятностей. На первом стартовавшем в 06-30 истребителе сержанта Херрингтона сразу после взлета отказал мотор: "Спитфайр" рухнул в море. Спасти пилота не удалось. Авария не испугала остальных. Через 53 минуты последний, сорок седьмой истребитель сержанта Смита оставил палубу авианосца. Но улететь ему не удалось. Пилот по ошибке сбросил подвесной топливный бак и до Мальты долететь не смог бы (максимальная дальность "Спитфайра" достигала 580 миль). Выбор у Смита был не велик: садиться либо на воду и потерять самолет, либо на авианосец. Сержант выбрал второе, хотя посадка сухопутного самолета на корабль представляла немалый риск. Пилот рискнул и посадил истребитель, остановившись всего в четырех метрах от края полетной палубы. Смит запросил разрешения взлететь немедленно после подвески бака, но не получил его. Улетевших товарищей было не догнать, а соединение 21-узловым ходом шло назад к Гибралтару.



Авианосец "Wasp", 1942 г.

16 мая "Wasp" бросил якорь в Скапа-Флоу, а тремя днями позже корабль получил приказ на переход в Тихий океан, где теперь уже американский флот испытывал серьезные проблемы: в боевом строю оставались только два авианосца "Enterprise" и "Hornet" ("Saratoga" и "Yorktown" были повреждены и требовали восстановительного ремонта). Однако в сражении у Мидуэя ему участвовать не довелось. 10 июня, спустя несколько дней после битвы, "Wasp" добрался лишь до Панамского канала и в тот же день вышел в Тихий океан. За четыре дня до этого, во время захода в Норфолк, ушедшего на повышение Джона Ривза на посту командира корабля сменил кептен Форрест П. Шерман.

Спустя еще пять дней в Сан Диего было сформировано оперативное соединение TF-18 (командующий контр-адмирал Лейг Ноес), основной ударной силой которого и стал CV-7.

Кроме "Wasp'a" в него вошли линейный корабль "North Carolina", четыре крейсера и 8 эскадренных миноносцев. В Сан-Диего на авианосце был обновлен состав авиагруппы. Списав устаревшие "Виндикейторы", приняли на борт 29 истребителей "Уайлдкет", 30 пикирующих бомбардировщиков "Донтлесс" и 10 торпедоносцев "Авенджер".

1 июля TF-18 покинуло базу, эскортируя к о. Гуадалканал шесть транспортов с морской пехотой на борту. В пути на "Wasp'e" произошла серьезная поломка турбины высокого давления правого борта, но аварию удалось устранить силами экипажа.

Ранним утром 7 августа 1942 г. американцы начали операцию "Уотчтауэр" по вторжению на Гуадалканал. В то время как самолеты с "Saratoga" и "Enterprise" действовали по береговым объектам на самом острове, 16 F4F командера Кортни Шендза, 15 SBD-3 командера Джона Элдриджа и TBF-1 командера Уоллеса Бикли нанесли с "Wasp'a" удары по близлежащим (в 30 км к северу от Гуадалканала) островам Тулаги, Танамбото и Гавуту, где уничтожили базу японской гидроавиации (17 самолетов: 7 Н6К и 10 А6М2). Вечером 8 августа, после 48 часов непрерывных полетов, "Wasp" отошел юго-восточнее района боевых действий. Спустя еще сутки на авианосце узнали о трагедии разыгравшейся у о. Саво, где соединение японских крейсеров под командованием контр-адмирала Микава уничтожило три американских и один австралийский крейсер. Кептен Шерман тщетно пытался добиться у командующего TF-18 разрешения для быстрого броска на север и удара по японским кораблям. Приказа не последовало, но на авианосце число пикирующих бомбардировщиков довели до 36-ти, а торпедоносцев до 15 машин.

24 августа произошло сражение авианосцев у Восточных Соломоновых островов, в котором японцы потеряли АВ "Ryujo", а у американцев тяжелые повреждения получил "Enterprise". Увы, на этот раз удача вновь отвернулась от "Wasp'a": бой вновь остался в стороне от него. Накануне вечером 23 августа TF-18 было отправлено на заправку топливом и его единственным боевым эпизодом в этот период стала атака 27 августа разведывательным самолетом японской подводной лодки J-17. Лодка была повреждена.

В середине сентября TF-18 ("Wasp", крейсера "San Francisco", "Solt Lake City", "San Juan" и "Juneau" и эсминцы "Farenholt", "Aaron Word", "Buchanan", "Laffey", "Lansdowne" и "Lardner") получило приказание усилить авиацию на Гуадалканале. 12 сентября южнее острова с палубы "Wasp'a" взлетели 24 "Уайлдкета" из состава авиагруппы, торпедированной ранее "Saratoga". Конечным пунктом перелета был жестоко атакуемый аэродром Хендерсон Филд. Спустя сутки очередные F4F уходят на берег в помощь армейским эскадрильям. К этому моменту из авианосцев у Гуадалканала остался только "Wasp" и "Hornet" ("Enterprise" после полученных повреждений был уведен на ремонт, а "Saratoga" после торпедной атаки японской подводной лодки J-26 также выбыла из строя), а обстановка продолжала осложняться. Бои на острове требовали все новых и новых подкреплений. TF-18 и TF-17 контр-адмирала Маррея ("Hornet", линкор "North Carolina", крейсера "Northhampton", "Pensacola" и "San Diego", эсминцы "Morris", "Anderson", "Hughes", "Mustin", "O'Brien", "Russell" и "Barton") отправляются на прикрытие конвоя идущего из Эспириту-Санто. Для "Wasp'a" этот поход оказался последним.

15 сентября авианосные соединения вошли в зону действия японских подводных лодок. Этот район в 250-милях к юго-востоку от Гуадалканала американские моряки уже успели прозвать "торпедным квадратом". Вскоре после 14.00 "Wasp" развернулся на ветер, чтобы выпустить 8 "Уайлдкетов" и 18 "Даунтлессов" и принять возвратившихся их патруля 8 F4F и 3 SBD. На авианосце открыли топливопроводы для новой заправки севших самолетов. Роковой момент приближался.

В 14.42 с дистанции 500 метров в "Wasp" были выпущены шесть торпед японской подводной лодкой J-19 (капитан 2 ранга Токайти Кинаси). Они были замечены сигнальщиками менее чем за минуту до попадания, и отвернуть авианосец уже не успел. Три торпеды поразили корабль в правый борт. Две взорвались рядом с бензохранилищем при контакте с корпусом, а третья дала неконтактный взрыв, вызвав обширные повреждения. Носовую часть охватило пламя, самолеты на ангарной палубе разбросало как игрушки, часть из них выбросив за борт. Сдетонировал боезапас, дизель-генераторы сорвало с фундаментов, труп командира счетверенного зенитного автомата №2 забросило на мостик, где он упал прямо к ногам Форреста Шермана. Главная энергетическая установка авианосца не пострадала, но создать достаточное давление воды в пожарных магистралях не удалось. Снаряды, авиабомбы и па-

ры бензина давали обильную пищу для огня. Кептен Шерман отчаянно пытался локализовать пожар, развернув пылающий нос по ветру, но через несколько минут произошел очередной взрыв паров бензина и командованию корабля стало ясно, что авианосец обречен. В 15.20, спустя 35 минут после атаки, был отдан приказ оставить "Wasp". Чтобы ускорить его гибель эскадренный миноносец "Lansdown" выпустил в горящий остов 5 торпед.



Агония авианосца "Wasp"

Командир эсминца У.Р. Смедберг после войны вспоминал: "Признаюсь, что нам не часто удавалось попрактиковаться в торпедной стрельбе. Теперь мы получили возможность такой практики. От "Уоспа" нас отделяли примерно 900 метров. Новые торпеды были настолько секретны, что только командиры минно-торпедной БЧ и я знали, что они снабжены магнитными взрывателями. Предполагалось, что торпеды будут взрываться в самом уязвимом месте корабля, проходя под его днищем. Я приказал: "Углубление 15 футов под килем". Приказание было исполнено и мы выстрелили. Торпеда помчалась прямо в мидель авианосца, но... ничего не произошло. Взрыва не последовало. Сократив дистанцию примерно до 700 метров, мы выпустили еще одну торпеду. На этот раз я дал указание поставить "углубление точно по осадке "Уоспа"". Промахнуться было просто невозможно. Угол стрельбы был идеальным – в правый борт обреченного корабля. Вторая торпеда уклонилась чуть вправо от середины авианосца, и снова... совершенно ничего не случилось. Никакого звука взрыва.

В сердцах я воскликнул: "Может, все дело в этих магнитных взрывателях? Может, Вы не поставили их в боевое положение? Может, они вообще нерабочие?" Однако офицер возразил мне, сказав, что взрыватели были установлены правильно и что матрос-торпедист делал все как положено. Тогда я приказал: "Устанавливайте на десять футов". Мы выстрелили последние три торпеды (в этом походе у нас их было всего пять). Все три попали и взорвались, разворотив борт "Уоспа": авианосец стал медленно погружаться..."

В 21.00 "Wasp" опрокинулся и затонул в точке с 12°25' ЮШ, 164°08' ЗД. Из 2247 человек, находившихся на борту, 193 погибли и 367 получили ранения. Из 26 самолетов "Wasp'a", находившихся в воздухе, 25 были посажены на "Hornet" (один потерян в результате аварии).

Между тем, три, из оставшихся шеститорпедного веера J-19, пройдя пять миль достигли: одна линкор "North Carolina", одна эсминец "O'Brien" и одна едва не попала в "Landsdown", пройдя прямо под ним. Наиболее выдающийся результат подводной атаки в

истории двух мировых войн! Однако и спустя 40 лет после описанных событий не утихают споры, а не было ли потопление двух кораблей ("O'Brien" также погиб) и повреждение третьего "делом рук" двух подводных лодок? Ведь в том же районе находилась J-15, которая по японским данным наблюдала атаку, но не стреляла.

Итак, боевая "Оса" американского флота, волей судьбы которой так и удалось ни разу смертельно "ужалить" японские корабли, погибла. Но уже 13 ноября в составе флота США появился новый "Wasp" (CV-18). Такое название получил заложенный 18 марта 1942 года авианосец "Oriskany" (типа "Essex"). Он прослужил до июля 1972 года. В настоящее время в составе ВМС США несет службу ударный десантный вертолетоносец "Wasp", вошедший в строй в 1990 году.

Примечания:

1. Jaskula A.M. Ofiara slynnej salwy // Moze. 1985. № 6. S. 26-27
2. Морозов М.Э, Грановский Е.А. "Гуадалканал!". М.: Че-Ро, 1996. Т.1. 116 с.
3. Brown D. Aircraft Carriers (WW2 fact files). 65 p.
4. Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. London: Conway Maritime Press, 1980. - 448 p.
5. USS "Wasp" // Dictionary of American Naval Fighting Ships. Vol. VIII. P. 142-148.
6. Skrydstrup H. Aircraft carrier "Wasp". // Marine Rundschau. 1974. No 6. P. 387-388.
5. Silverstone P. Directory of the World's Capital Ships. London, 1984. 487 p.
6. Stern R. US Aircraft Carriers in Action. - Squadron Signal Publication Inc, 1991. Part. 1.
7. Zacawski K. USS Wasp CV-9 // Lotniskoce II wojny swiatowey. Warszawa: Lampart, 1994. S. 30-34.
8. Smedberg W.R. As I Recall... "Sink the WASP!" // USNIP. 1982. July. P. 47-49.

References:

1. Jaskula A.M. Ofiara slynnej salwy // Moze. 1985. №6. S. 26-27
2. Morozov M.Je, Granovskij E.A. "Guadalkanal!". М.: Che-Ro, 1996. Т.1. 116 s.
3. Brown D. Aircraft Carriers (WW2 fact files). 65 p.
4. Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. London: Conway Maritime Press, 1980. 448 p.
5. USS "Wasp" // Dictionary of American Naval Fighting Ships. Vol. VIII. P. 142-148.
6. Skrydstrup H. Aircraft carrier "Wasp". // Marine Rundschau. 1974. No 6. R. 387-388.
5. Silverstone P. Directory of the World's Capital Ships. London, 1984. 487 p.
6. Stern R. US Aircraft Carriers in Action. - Squadron Signal Publication Inc, 1991. Part. 1.
7. Zacawski K. USS Wasp CV-9 // Lotniskoce II wojny swiatowey. Warszawa: Lampart, 1994. S. 30-34.
8. Smedberg W.R. As I Recall... "Sink the WASP!" // USNIP. 1982. July. P. 47-49.

УДК 94(73).091.7

Боевая "Оса" американского флота (авианосец CV7 "Wasp")

Леонид Анатольевич Олюнин

Независимый исследователь, Котельнич, Российская Федерация

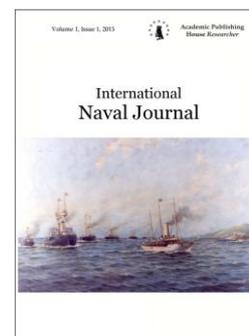
Аннотация. В работе обсуждается история создания, особенности конструкции и боевой путь седьмого авианосца США CV7 "Wasp".

Ключевые слова: Вторая мировая война; Тихий океан; флот; США.

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 105-110, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.105
www.ejournal37.com



UDC 94 (520) .033.53 / .54

Were "Fubuki"'s Guns Best in the World?

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Dr. (Technical)
E-mail: nico02@mail.ru

Abstract

This paper discusses the strengths and weaknesses of the quality of the 120-mm guns of the Japanese destroyer "Fubuki" in comparison with their foreign counterparts.

Keywords: World War II; Navy; artillery.

В литературе, посвященной японским эсминцам [1], описание их орудий зачастую носит превосходный характер. Отмечается, что в довольно сжатые сроки японским конструкторам удалось создать орудие на уровне, или даже превышающее лучшие мировые образцы. В нижеследующей таблице приводятся основные баллистические характеристики орудий эсминцев, разработанных в 1920-х гг.

Система	Страна	Дульная скорость, м/с	Масса снаряда, кг	Дальность стрельбы при угле возвышения, м	Коэффициент формы по отношению к закону Сиауччи
120/45 Mk I, Mk II	Англия	814	22,70	14450 (30)	0,820
130/40 Model 1924	Франция	725	34,85	18700 (35)	0,604
127/45 SK C/34	Германия	830	28,00	17400 (30)	0,664
120/50 Model 1926	Италия	950	23,15	22000 (45)	0,620
120/45 Type 3	Япония	825	20,41	16000 (33)	0,664
130/50 B 13	СССР	870	33,40	25730 (45)	0,519
127/38 Mk 12	США	762	25,04	15300 (35)	0,728

Как видно из приведенной таблицы, составленной по материалам, опубликованным Tony DiGiulian [2], баллистика японских орудий действительно на уровне лучших мировых образцов. Форма снаряда также довольно удачная, по аэродинамике японский снаряд значительно превосходит свой английский и американский аналог, находясь на одном уровне с французским, германским и итальянским орудием, уступая лишь советскому. Впрочем, последнее не может служить критерием, поскольку, как известно, в СССР баллистике орудий уделялось много внимания, причем разработки курировались лично Сталиным. В результа-

те советские конструкторы получили орудийные системы, превосходящие зарубежные по всем основным показателям, кроме одного – живучести ствола. И последнее явно перечеркивало все их достоинства, поскольку допустимое число выстрелов из корабельной артиллерии было соизмеримо с размером боезапасом!

На рис. 1. приведено сравнение углов падения для орудий эсминцев. Как известно, угол падения в первую очередь определяет вероятность поражения противника. Хотя фактически эта зависимость описывается функцией случайного распределения (как следствие Гауссовского закона при падении снаряда), в первом приближении можно считать ее прямопропорциональной.

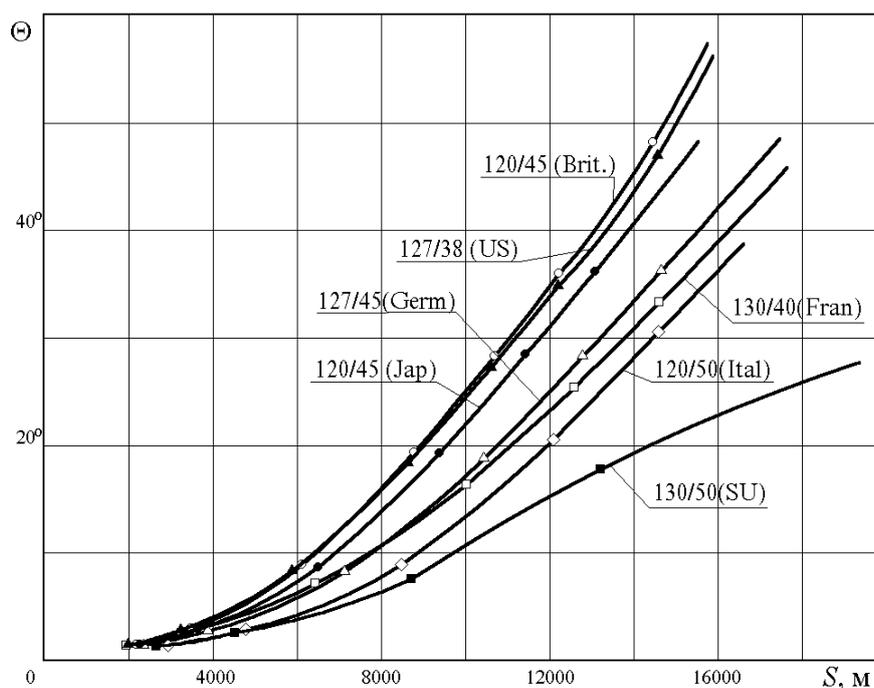


Рис. 1. Зависимость угла падения от дальности

Как видно из рисунка, наибольшая настильность траектории была опять-таки у советских орудий, что, как уже говорилось, не удивительно. Японское орудие имеет самый легкий снаряд из орудий своих зарубежных аналогов, и таким образом, для обеспечения настильности траектории, японцы должны были сообщить ему как можно большую начальную скорость. Но более легкий снаряд легче тормозится на траектории. Поэтому, то небольшое преимущество, которое он имеет на относительно небольшом начальном участке (при малых дальностях), к двухкилометровой и более дальности полностью утрачивается. И на средних и больших дистанциях настильность японского орудия превосходит лишь британский и американский аналог (т.е. орудия основных потенциальных противников), уступая всем остальным. Впрочем, превосходство это не более 5 %.

Но с другой стороны, более легкий снаряд был просто жизненно необходим японцам, так как зарядание в этот период проводилось в основном вручную, а средние эргонометрические показатели японцев, как известно, значительно ниже европейских. Отсюда вывод: более маленьким японцам нужен и более легкий снаряд.

Если ограничиться только этим обзором, то получается, что действительно, японское орудие лучше орудий их соперников по тихоокеанскому бассейну.

Но произведем еще сравнение и баллистических поправок. Все поправки рассчитаны по авторской программе для условий стандартной атмосферы [3-6]. Фактический смысл за этими поправками кроется следующий.

1. Поправка на угол возвышения – чувствительность орудия к качке корабля. Хотя первые приборы управления артиллерийским огнем появились примерно в это же время, в обязательном порядке на эсминцы они начали устанавливаться лишь после войны.

Цепь стрельбы на них замыкалась, когда корабль находился на ровном киле и таким образом ликвидировались последствия качки. Но в 20-х гг. они все еще находилось в стадии опытов и экспериментов. И здесь японское орудие уступает орудиям своих потенциальных противников, причем это расхождение достигает порядка 50 м на каждый градус угловышения, что гарантирует американским и британским эсминцам меньший разброс снарядов при бое в штормовом море.

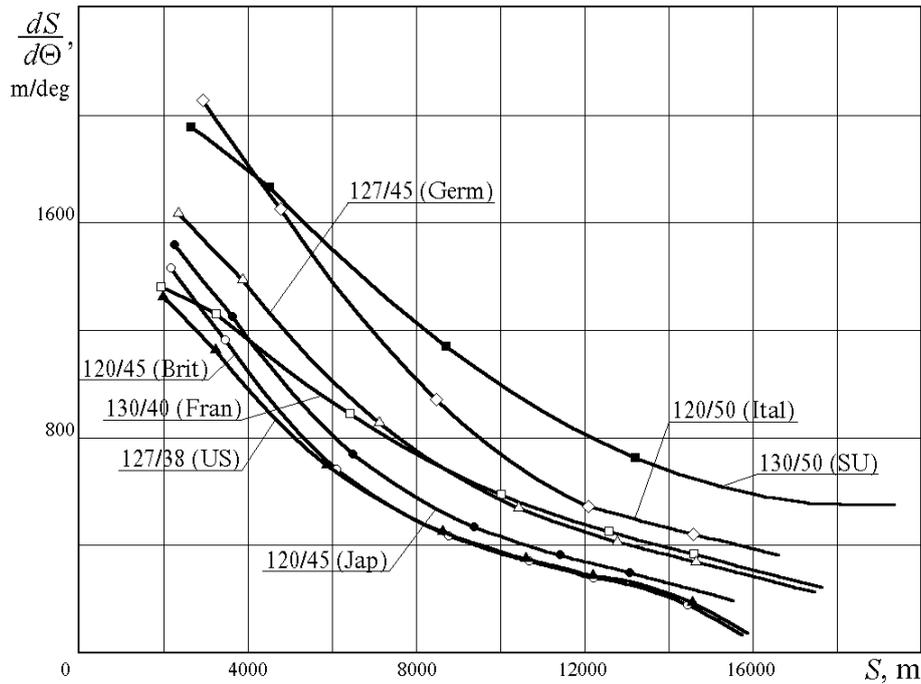


Рис. 2. Поправка на начальный угол возвышения (в метрах дальности на каждый градус)

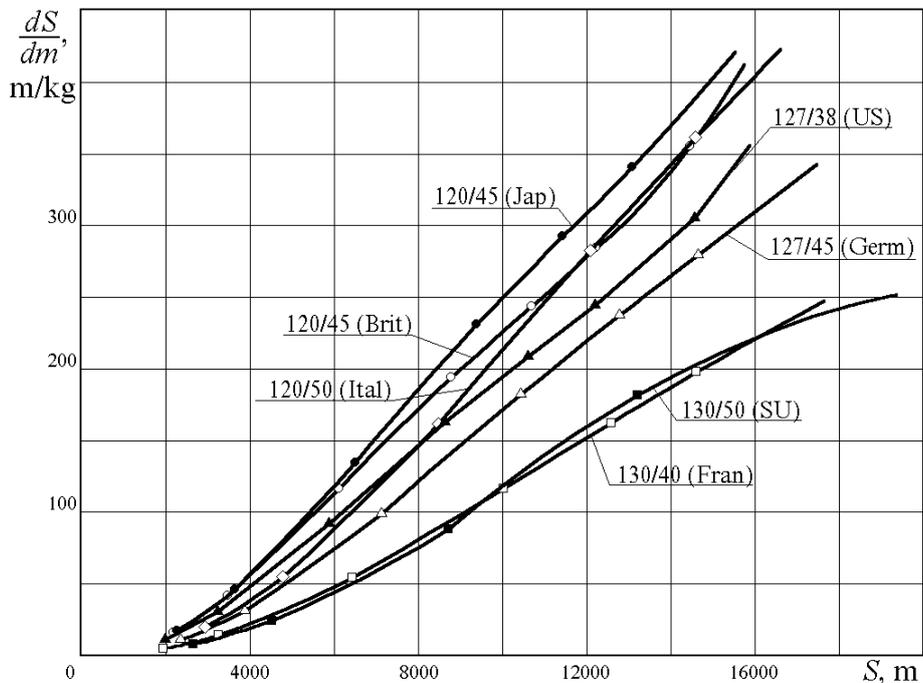


Рис. 3. Поправка на массу снаряда (в метрах дальности на каждый килограмм снаряда)

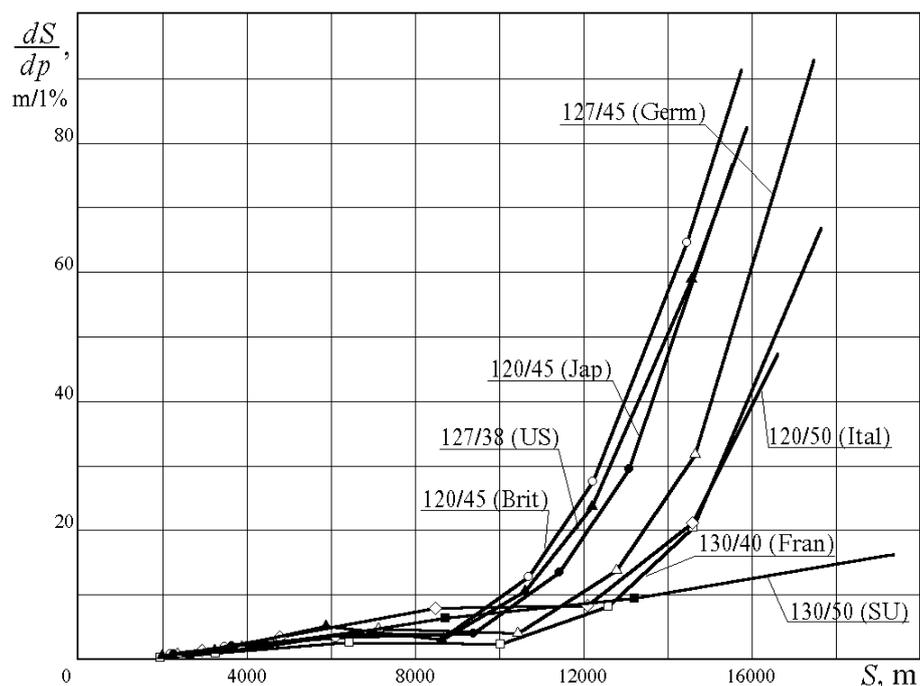


Рис. 4. Поправка на атмосферное давление
(в метрах дальности на 1 % изменения давления)

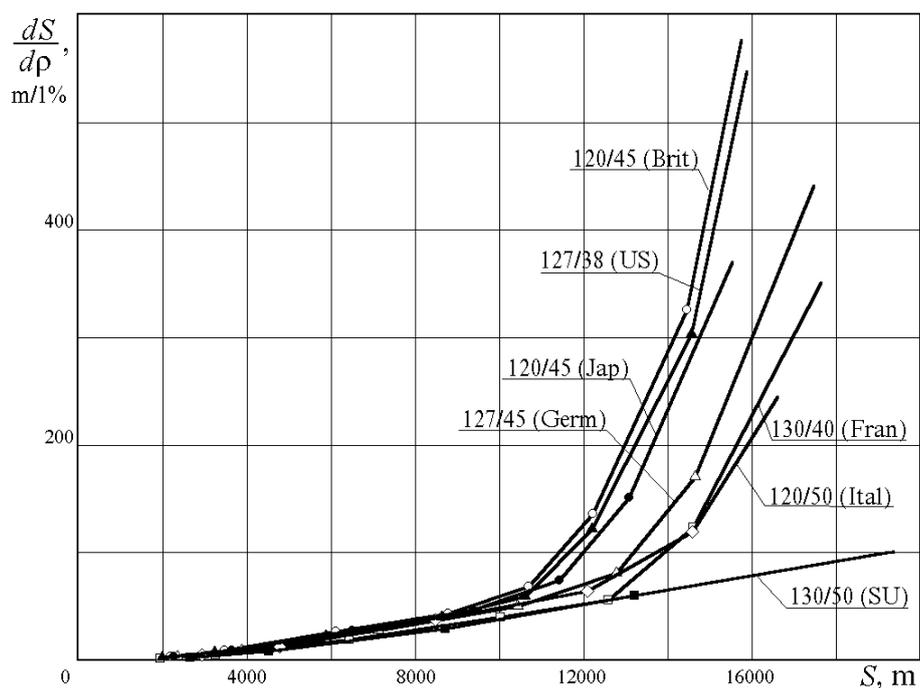


Рис. 5. Поправка на плотность воздуха
(в метрах дальности на изменение плотности на 1 %)

3. Поправка на атмосферное давление. Здесь японцы выглядят ненамного лучше своих противников по войне на Тихом океане. Хотя, значение этой поправки не настолько велико, поскольку атмосферное давление меняется сравнительно медленно, что дает возможность его довольно точного учета.

4. Поправка на плотность атмосферы фактически показывает чувствительность орудия к метеорологическим условиям, поскольку наличие дождя или снега приводит к увеличению плотности воздушной среды. Эта поправка, в отличие от атмосферного давления, довольно трудно учитываемая, поскольку внезапные дождевые и снежные заряды довольно распространены в акватории Тихого океана. И здесь японское орудие имеет небольшое преимущество перед своими потенциальными противниками.

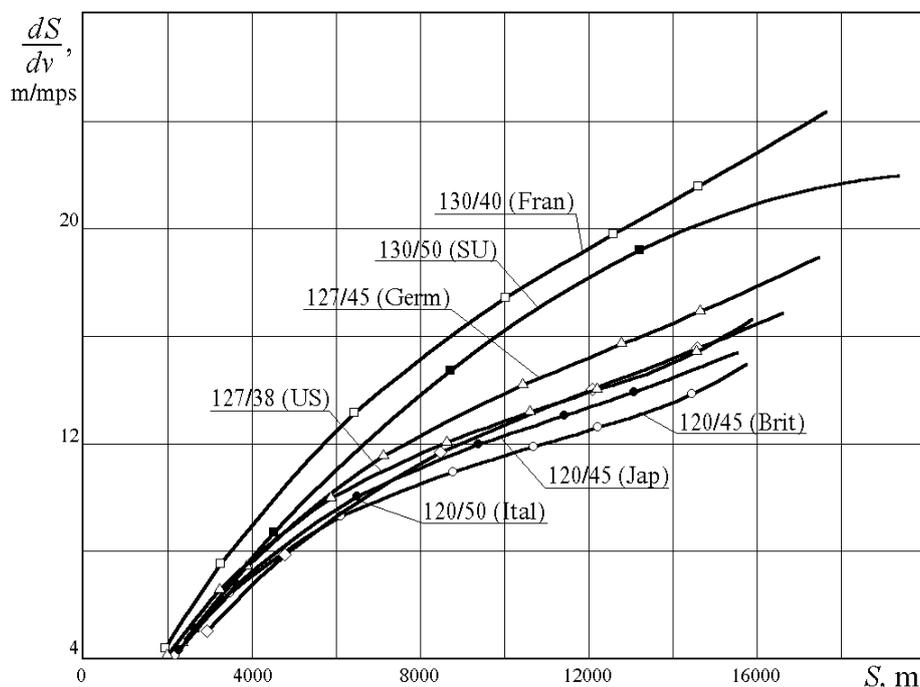


Рис. 6. Поправка на начальную скорость (в метрах на каждый м/с начальной скорости)

5. Поправка на начальную скорость фактически показывает чувствительность к массе заряда, так как навеска пороха ближе к верхней границе поля допуска приводит к увеличению начальной скорости, а к нижней – к уменьшению. Если этот пункт также легко учитывается таблицами стрельбы, то условия хранения зарядов – трудно прогнозируемая вещь. А, например, отсыревание зарядов ведет к снижению начальной скорости. Кроме того, нарушение условий хранения может привести к разрушению или же наоборот спеканию зерен пороховой навески, за чем также следует изменение начальной скорости снаряда. В отношении этой поправки японское орудие немного лучше американского и чуть хуже английского.

Таким образом получается, что японское орудие действительно в чем-то уступает, а в чем-то превосходит американцев, но в целом, баллистика японских орудий все-таки чуть лучше. Что же случилось? Почему американцы не смогли построить адекватное орудие?

Как это ни странно звучит, но к 20-м годам прошлого века, точнее по окончании первой мировой войны, чисто баллистические характеристики утратили свою актуальность. Вероятно, первые это почувствовали американцы. Они создали по-настоящему революционное орудие, в равной степени пригодное к стрельбе и по воздушным и по морским целям. Полуавтоматический затвор позволял достигать значительной скорострельности, до 22 выстрелов в минуту! Естественно, с натренированным расчетом. Обычная же скорострельность составляла около 15 выстрелов в минуту, что также неплохо. И практически вся конструкция орудия была подчинена быстрой стрельбе. Так что японцы, превосходя своих противников баллистикой, сильно проигрывали своим ручным заряжением. Мало того, японцы возможность ручного заряжения почитали чуть ли не за благо: считалось что вся автоматика в бою быстро выходит из строя. Разумеется, японские воззрения 20-х годов были потом пересмотрены, но время уже ушло.

Примечания:

1. Олюнин Л.А. Японские эскадренные миноносцы типа "Фубуки". СПб.: Ле-Ко, 2005. (ISBN: 5-902236-24-X)
2. DiGiulian T. Naval Weapons of the World. Режим доступа: [http:// www. warships1. com/ index_ weapons. htm](http://www.warships1.com/index_weapons.htm).
3. Митюков Н.В., Мокроусов С.А. Программа прямых и обратных внешнебаллистических расчетов «Artillery v 2.0» // ГР в ВНТИЦ 19.10.2005 № 50200501493.
4. Мокроусов С.А., Митюков Н.В. Программа определения баллистических характеристик снаряда // Информационные технологии в инновационных проектах: Тр. IV Междунар. науч.-техн. конф. (Ижевск, 29–30 мая 2003 г.). Ижевск: Изд-во ИжГТУ, 2003. Ч. 2. С. 57–59.
5. Мокроусов С.А., Митюков Н.В. К вопросу об идентификации внешнебаллистических поправок // Молодежь, студенчество, наука XXI в.: Материалы III электронно-заочн. конф. Ижевск: Изд-во ИжГТУ, 2003. С. 111–113.
6. Крауфорд К.Р., Митюков Н.В., Мокроусов С.А. К вопросу об англо-итальянском противостоянии на Средиземном море периода Второй мировой войны // История корабля. 2005. № 2 (4). С. 50–54.

References:

1. Oljunin L.A. Japonskie j eskadrennye minonoscy tipa "Fubuki". SPb.: Le-Ko, 2005. (ISBN: 5-902236-24-X)
2. DiGiulian T. Naval Weapons of the World. Rezhim dostupa: [http:// www. warships1. com/ index_ weapons. htm](http://www.warships1.com/index_weapons.htm).
3. Mitiukov N.W., Mokrousov S.A. Programma prjamyh i obratnyh vneshneballisticheskikh raschetov «Artillery v 2.0» // GR v VNTIC 19.10.2005 № 50200501493.
4. Mokrousov S.A., Mitiukov N.W. Programma opredelenija ballisticheskikh harakteristik snarjada // Informacionnye tehnologii v innovacionnyh proektah: Tr. IV Mezhdunar. nauch.-tehn. konf. (Izhevsk, 29–30 maja 2003 g.). Izhevsk: Izd-vo IzhGTU, 2003. Ch. 2. S. 57–59.
5. Mokrousov S.A., Mitiukov N.W. K voprosu ob identifikacii vneshneballisticheskikh popravok // Molodezh', studenchestvo, nauka XXI v.: Materialy III jelektronno-zaochn. konf. Izhevsk: Izd-vo IzhGTU, 2003. S. 111–113.
6. Crawford K.R., Mitiukov N.V., Mokrousov S.A. K voprosu ob anglo-ital'janskom protivostojanii na Sredizemnom more perioda Vtoroj mirovoj vojny // Istorija korablja. 2005. № 2 (4). S. 50–54.

УДК 94(520).033.53/.54

Были ли орудия "Фубуки" лучшими в мире?

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
 Лаборатория военных исследований
 Доктор технических наук, профессор
 E-mail: nico02@mail.ru

Аннотация. В работе обсуждаются сильные и слабые качества 120-мм японских орудий эсминца "Фубуки" в сравнении с их зарубежными аналогами.

Ключевые слова: Вторая мировая война, военно-морской флот, артиллерия.