



International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204
2013. Vol.(1). № 1. 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 Konstitucii, Office 6
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal37.com/>

E-mail: sochi003@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing
House *Researcher*

Passed for printing 20.03.13.

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-1.

© International Naval Journal, 2013

International Naval Journal

2013

№

1



International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204
2013. № 1 (1). 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 Александр – 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://ejournal37.com/>
E-mail: sochi003@rambler.ru

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

Подписано в печать 20.03.13.

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-1.

International Naval Journal

2013

№

1

C O N T E N T S

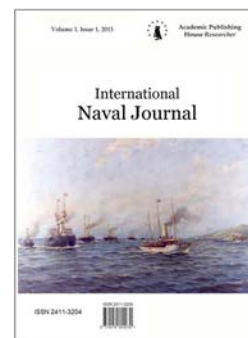
Articles and Statements

The Austro-Hungarian Navy and the Spanish-American War of 1898 Rene Greger, Nicholas W. Mitiuckov	4
"Spartak" and "Avtroil" Under the Domestic Flag Leonid G. Bashkirov, Nicholas W. Mitiukov	11
First Soviet Sea-Launched Ballistic Rockets Yuri F. Katorin	35

Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 1, № 1, pp. 4-10, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.1.4
www.ejournal37.com



Articles and Statements

UDC 94(436).08

The Austro-Hungarian Navy and the Spanish-American War of 1898

Rene Greger
Nicholas W. Mitiuckov (translation and commentary)

Independent investigator, Germany

Abstract

Translates R. Gregera article published in the journal "Warship International" (№ 1, 1980).
Jobs provided with comments, corrections and additions.

Keywords: Austria-Hungary; fleet; the Spanish-American War; naval cooperation.

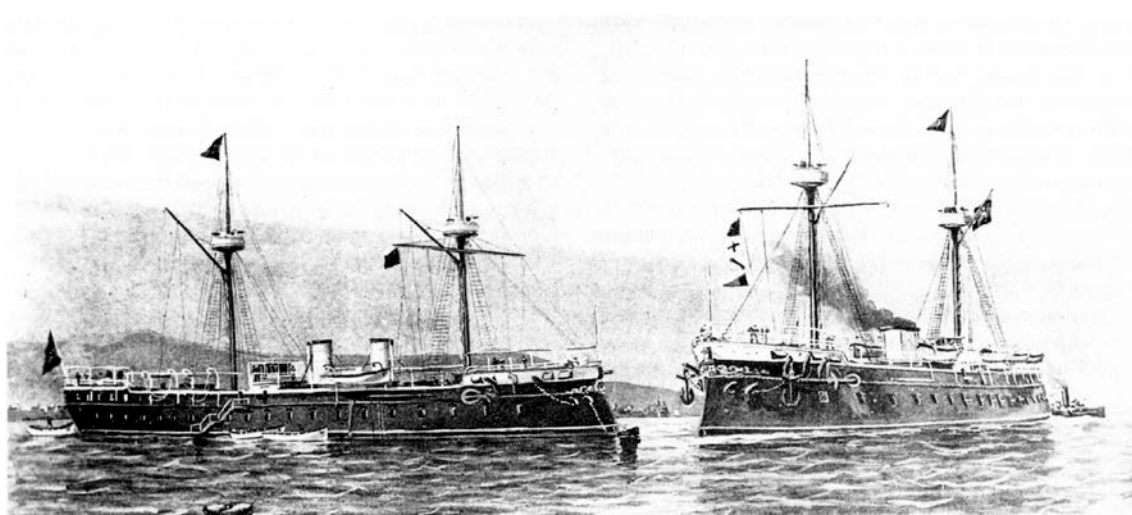
По настоящий день никто не мог и предположить, что что-то может связывать k.u.k. Кригсмарине и испано-американскую войну, помимо появления 3 июля 1898 г. небольшого броненосного крейсера "Kaiserin und Königin Maria Theresia" у Сантьяго*. В тот день австро-венгерский крейсер стал практически участником сражения, поскольку на броненосце "Indiana" его идентифицировали как испанца и буквально в самый последний момент осознали свою ошибку. И это все притом, что миссия крейсера в тот день вовсе не была тайной за семью печатями. Он прибыл туда по требованию немецкого консула в Сантьяго-де-Куба, чтобы эвакуировать всех европейцев-нейтралов, поскольку американцами и инсургентами планировался совместный штурм города. Вызванный всего за день до сражения, крейсер, к сожалению, прибыл под Сантьяго как раз в тот момент, когда два испанских крейсера "Vizcaya" и "Cristóbal Colón" пытались уйти от преследователей, и сражение все еще продолжалось. После детального осмотра, адмирал Семпсон на броненосце "Indiana" разрешил кораблю зайти в порт и эвакуировать 80 австрийских и немецких граждан. После всего этого "Maria Theresia" покинула Сантьяго и направилась в Порт-Ройял (Ямайка) и оставалась в Вест-Индии вплоть до конца войны. Крейсер возвратился в Полу лишь 13 декабря 1898 г.

Присутствие "Maria Theresia" в Карибском море в ходе всей войны (крейсер отбыл из Полу в Вест-Индию 9 мая 1898 г.) вполне могло бы сойти за обычную дипломатическую процедуру. Однако, сегодня, в свете новых фактов, найденных в архиве Шкоды в Чехословакии, можно утверждать, что Австро-Венгерская монархия более действенно поддерживала своего традиционно лучшего друга королевскую Испанию.

Политическая напряженность, которая последовала за взрывом броненосца "Maine" 15 февраля 1898 г., привела к мобилизации испанского флота в водах метрополии. В начале марта все пригодные к выполнению боевых задач броненосные крейсера и новые эскадренные миноносцы были сконцентрированы в Картахене. Среди них был и недавно построен-

* Испанский флот не скрывал факт сотрудничества с Австро-Венгрией. Уже в 1898 г. журнал "Revista General de Marina" публикует описание 150-мм орудия Шкоды для броненосца "Vitoria" [2].

ный в Италии крейсер "Cristóbal Colón", несмотря на то, что на нем до сих пор не установили главный калибр – две 254-мм (10") пушки. Эти орудия признали бесполезными, и крейсер все еще не получил им замену. Схожая ситуация наблюдалась и в Ла Сене (Франция), где самый большой испанский корабль (броненосец "Pelayo") и два совершенно устаревших бронированных фрегата ("Numancia" и "Vitoria", построенные в конце 1860-х) проходили модернизацию*. Фактически работа на всех трех кораблях завершилась еще в конце февраля, но они до сих пор простаивали из-за отсутствия артиллерии. Старая "Vitoria" вышла на ходовые испытания 9 февраля и в начале марта ее отправили в Картахену, в то время как прибытие остальных двух броненосцев ожидалось намного позже. "Vitoria" и "Numancia" пришли в Кадис в апреле, все еще ожидая перевооружения, и вошли в состав 3-й Атлантической эскадры адмирала Баррасы, в которую также включили крейсер "Lepanto" и пока еще недостроенный броненосный крейсер "Cardenal Cisneros"†.



Броненосцы "Vitoria" (слева) и "Numancia" (справа) после перестройки 1898 г.

Таким образом, на бумаге сильный Испанский флот обладал большим количеством кораблей, заканчивающихся постройкой или модернизацией, но фактически испытывал жесточайший дефицит вооружения. Испанское военно-морское командование знало, что модели орудий, произведенные на единственном местном заводе "Hontoria", были устаревшими и неэффективными. И естественно, руководство флотом искало лучшую корабельную артиллерию за рубежом вплоть до начала войны. Но их усилия были тщетными. Из-за нехватки денег нельзя было закупить достаточного количества ни кораблей, ни вооружения. Единственное чего удалось добиться, это купить в Германии три лайнера для последующей их переделки во вспомогательные крейсера‡, а вся закупленная корабельная артиллерия была австрийского происхождения.

Возможности Австро-Венгерской монархии, для помощи испанским ВМС также были весьма ограниченными. Орудийный завод Шкоды всего за несколько лет до того начал производство собственной корабельной артиллерии, и первые опытные образцы 15-см и 12-см

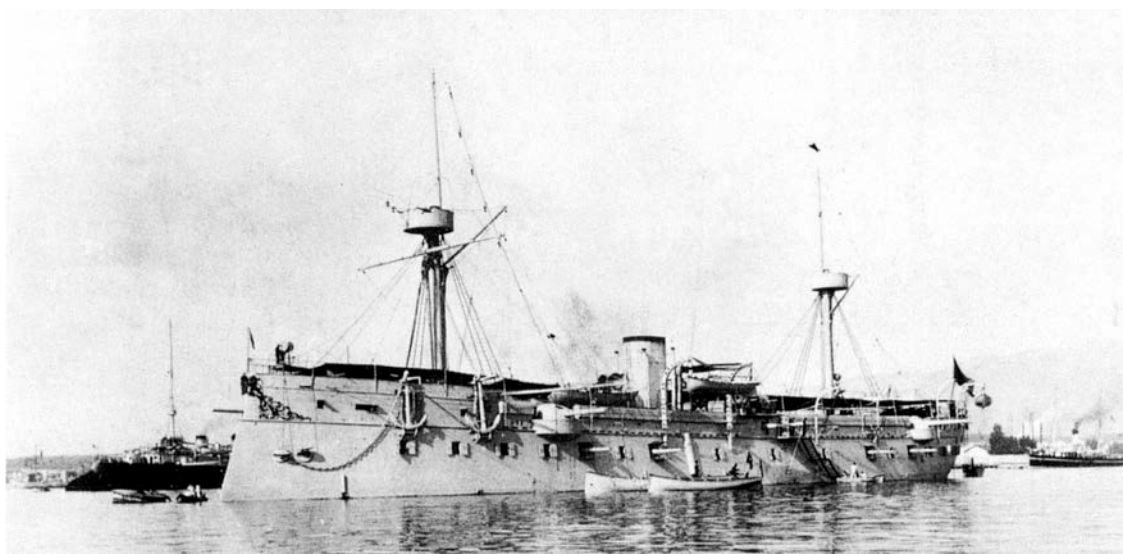
* "Pelayo" не разуоружили, с него лишь демонтировали часть броневой защиты, поэтому он принял участие в войне со старой артиллерией и без этого бронирования каземата средней артиллерии. Что касается "Vitoria" и "Numancia", для них была заказана и изготовлена артиллерия фирмы "Hontoria", но поскольку "Vitoria" из-за технического состояния укомплектовать в короткие сроки не представлялось возможным, ее артиллерию демонтировали и пустили на вооружение вспомогательных крейсеров. Поэтому поиск нового вооружения для этого броненосца стал актуальной проблемой, которую удалось решить с австрийской помощью. Артиллерию "Numancia" так и не изготовили в полном объеме [3, 4].

† Фактически в компанию вступила лишь "Vitoria" и то лишь номинально. "Numancia" всю войну находилась в полностью небоеспособном состоянии, достраивавшийся "Lepanto" флот принял лишь после войны [5]. "Cardenal Cisneros" вошел в строй лишь много лет спустя [6].

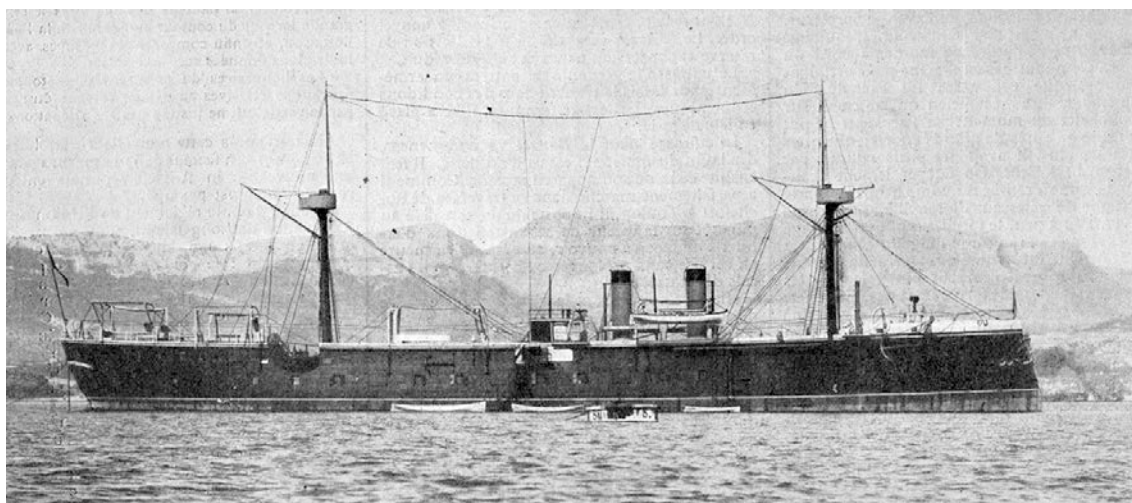
‡ Вспомогательные крейсера "Rápido", "Patriota" и "Metoro" [7].

орудий покинули завод соответственно в апреле и июле 1897 г. Однако в конце марта 1898 г. Австро-Венгерское Военное министерство проинструктировало Шкоду принять испанские заказы и дать им высший приоритет, который был даже выше заказов выданных по собственному Австрийскому флоту. В это время на заводе находились в производстве следующие орудия:

- 15 см/L40 орудия № 16-31, заказанные в октябре 1896 г. для нужд австрийских прибрежных фортов (Heeresverwaltung);
- 12 см/L40 орудия № 6-9, заказанные в сентябре 1896 г. для крейсера "Zenta";
- 7 см/L42* орудия № 14-23, заказанные в январе 1898 г. на нужды k.u.k. Кригсмарине;
- 4,7 см/L44 орудия № 161-180, заказанные в июне 1897 г. на нужды k.u.k. Кригсмарине.



"Numancia" в Тулоне после перестройки и перевооружения

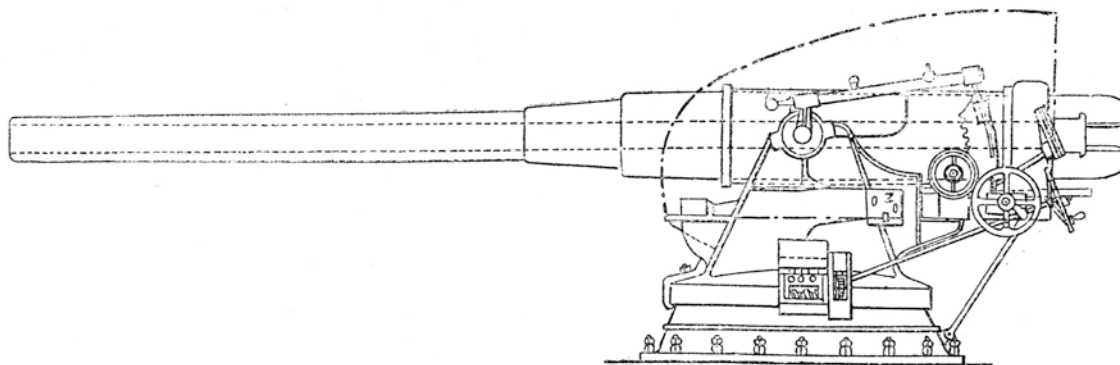


"Victoria" после перестройки и перевооружения

Испанский ВМФ остро нуждался во всех этих пушках и просил об их немедленной поставке, поскольку начало войны ожидалась буквально со дня на день. К сожалению, не все 15-см пушки были в стадии завершения, и поэтому только шесть (№ 16-21) из них смогли

* Фактический калибр этих орудий составлял 66 мм.

отправить вместе с остальной партией, покинувшей завод Шкоды 11 июня 1898 г.* Поставка оставшихся 15-см пушек должна была последовать как можно скорее.



150-мм орудие Шкоды для броненосца "Victoria" [2]

"Кайзеровский и королевский" флот в апреле 1898 г. разместил у Шкоды заказ, взамен проданных Испании. Двадцать 47-мм пушек, заказанных 13 апреля, поставили 23 ноября 1898 г. (№ 182-191) и 23 октября 1899 г. (№ 205-214). Десять 7-см пушек, заказанных 25 апреля 1898 г., поставили в течение 15 июня – 29 октября 1899 г. 25 апреля 1898 г. также сделали заказ на двенадцать 15-см пушек, которые поставляли военно-морскому флоту с 18 октября 1899 г. по 10 июля 1900 г. И, наконец, четыре 12-см пушки для многострадального крейсера "Zenta" заказали 27 апреля 1898 г. Последний случай как раз и доказывает всю серьезность австрийской помощи Испании†.

"Zent'y" спустили на воду 18 августа 1897 г., и первую половину ее главного калибра, четыре из запланированных восьми 12-см орудий, покинули фабрику Шкоды в Пльзене 25 ноября 1897 г. С этого времени крейсер должен был долгих 17 месяцев ожидать оставшиеся четыре 12-см орудия, поскольку заказанные для него пушки отправили Испании. Окончательное комплектование корабля отсрочили, и он должен был выйти на ходовые испытания без половины своей главной артиллерии. Новые пушки (№ 10-13) покинули ворота завода лишь 22 апреля 1899 г., и "Zent'y" довооружили 28 мая 1899 г.

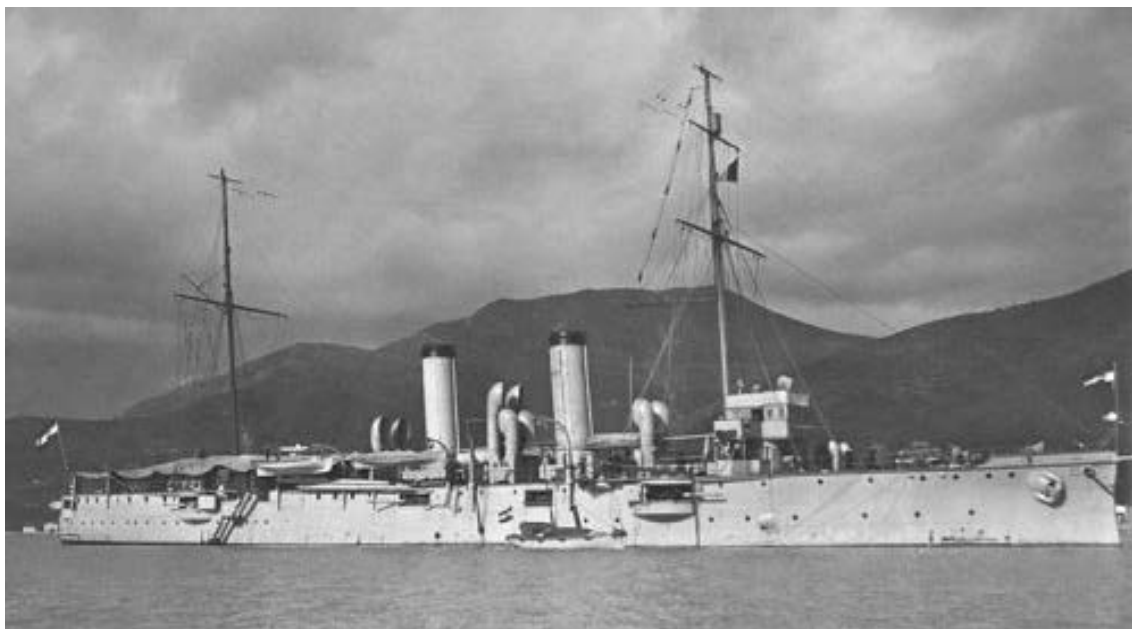
Несмотря на то, что Габсбургская монархия поставила всю свою находящуюся в производстве корабельную артиллерию в Испанию, эта помощь имела сомнительную ценность, поскольку прибыла слишком поздно. Пушки отправили 11 июня 1898 г. и достигли они Испании лишь в июле после того, как результат войны уже решился. К этому времени крейсера адмирала Серверы утонули, а экспедиция адмирала Камары на Филиппины, в которую вошел броненосец "Pelayo" с его первоначальной, устаревшей артиллерией, отступила в Кадис 16 июня. Поэтому большая часть австрийских поставок пошла к кораблям, ожидавшим вооружения на кадисском арсенале. И, естественно, корабли не могли никак себя проявить в войне, закончившейся 18 августа.

Как же сложилась судьба пушек Шкоды, поставленных Испанскому ВМФ? Из двенадцати поставленных 15-см пушек, шесть отправили в июне 1898 г., а еще шесть оставили Шкоду в течение сентября–декабря 1898 г. Все эти орудия установили на старом броненосце

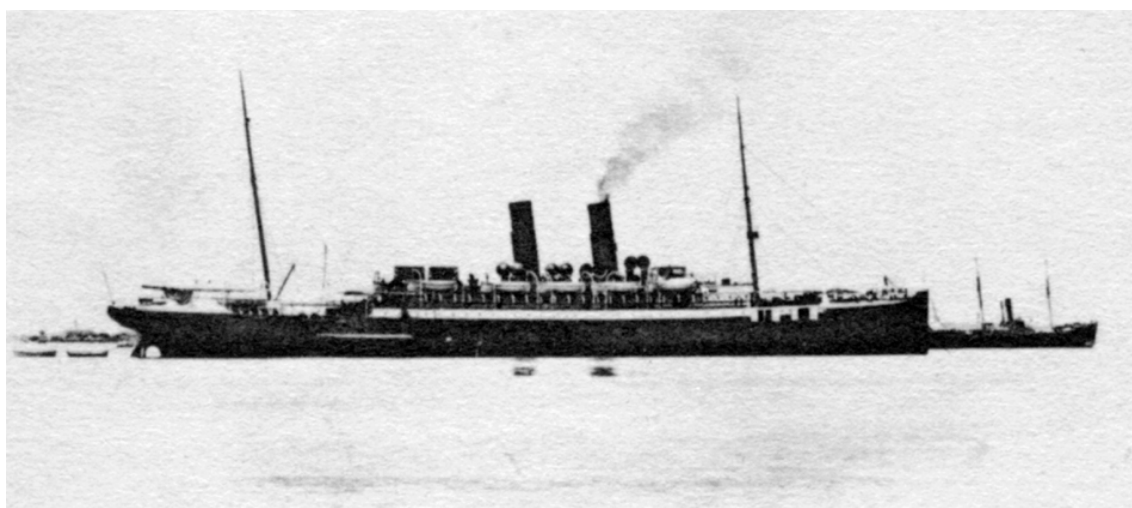
* Явное нарушение режима нейтралитета Австро-Венгрией.

† Кроме того, накануне испано-американской войны испанский флот отчаянно пытался купить корабли за границей. Первые запросы исходили в мае 1896 г. из гамбургской фирмы "Moritz Magnus jun.", действовавшей как посредник при покупке оружия. Рукописная ремарка на этом письме говорит, что предусматривалась продажа старого 25-летнего фрегата "Radetzky" (II) за 1,4 млн. корон. В июле 1896 г. испанский вице-консул в Вене, Карлос Кардона (Carlos Cardona), предложил Австро-венгерскому правительству продать барбетный броненосец "Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie" и два новых броненосца береговой обороны "Wien" и "Budapest", постройка которых как раз заканчивалась. Испанская комиссия прибыла в Полу, чтобы осмотреть корабли, но австро-венгерские власти вскоре сообщили, что продажа невозможна.

"Vitoria", к тому времени обращенному в учебно-артиллерийский корабль. Судьба 12см/L40 пушек неизвестна. Вспомогательный крейсер "Meteoro", (бывший лайнер "Северогерманского Ллойда" "Havel", 1891) был также поставлен в очередь, чтобы получить в Кадисе часть орудий, но этот корабль до окончания войны в августе так и не принял участия ни в одной из акций. Возможно, что четыре пушки Шкоды заменили более старые орудия Гонтория того же самого калибра где-то уже в ходе послевоенной перестройки*.



Крейсер "Zenta"



После исключения из состава флота крейсер "Meteoro" стал пароходом "Alfonso XII"

Но с другой стороны, хорошо известны обладатели пушек Шкоды меньшего калибра. Канонерская лодка "Temerario" получила шесть 7см/L42 и одну 47mm/L44 орудий Шкоды вместо ее старой артиллерии, состоявшей из двух 120-мм орудий Гонтория и четырех 57-мм пушек. Миноносец "Terror" стал обладателем еще двух 7-см пушек во время ремонта сразу по окончании войны (этот корабль напал на американский вспомогательный крейсер "St. Paul" у Пуэрто-Рико 21 июня и в ходе боя был серьезно поврежден). Из шестнадцати полученных

* Четыре 120-мм орудия Шкоды действительно были установлены на "Meteoro", но не вместо Hontoria.

от Шкоды 47-мм пушек 12 разместились на старом учебном корабле "Numancia", а четыре на "Vitoria". Другая канонерская лодка "Nueva Espana" (быв. "Veloz", 1889), и очень старый винтовой корвет "Princesa de Asturias" (1858, используемый как учебный корабль) получили оставшиеся 47-мм пушки.

Вот, пожалуй, и вся история австро-венгерской помощи испанскому военно-морскому флоту. И в заключении следует отметить, что ни одна из этих пушек так и не смогла выстрелить по врагу*.

	15cm/L40 (12 шт)	12cm/L40 (4 шт)	7cm/L42 (10 шт)	4,7cm/L44 (20 шт)
Распределение австрийских орудий на испанских кораблях по Р. Гренеру				
Numancia				12
Vitoria	12			4
Meteoro		4		
Terror			2	
Temerario			6	1
Nueva Espana				1
Asturias				1
Всего	12	4	8	19
Распределение орудий на кораблях по "Estado General de la Armada" [8]				
Numancia			1	12
Vitoria	10			4
Terror			2	
Temerario			6	1
Asturias				1
Всего	10	0	9	18

References

1. Greger R. The Austro-Hungarian Navy and the Spanish-American War of 1898 // Warship International. 1980. № 1.
2. Cañon Skoda de 15 cm. tiro rapido, montados recientemente en el acorazado "Victoria" // Revista General de Marina. 1898. T. 43. № 11. P. 645–655.
3. Anka A.A., Mitjukov N.V. Ispanskij bronenosec «Pelayo». SPb: Izd-vo «LeKo», 2004. 56 s. (ISBN 5-902236-11-8)
4. Mitjukov N.V., Pavlenko S.B. Ne vezet – tak ne vezet. Bronenoscy Armada Jespan'oly // Nauka i tehnika. 2009. № 11. S. 34–39.
5. Mitjukov N.V. Bronepalubnye krejsera tipa «Rejna Rehente». M.: Morskaja kolekcija, 2006. 32 s.
6. Anca Alamillo A. El crucero acorazado Cardenal Cisneros. [Madrid]: La espada y la pluma, 2004. 64 p.
7. Mitjukov N.V. «Kuban'» i drugie passazhirskie lajnery – budushhie vspomogatel'nye krejsera. M.: Morskaja kolekcija, 2006. 32 s.
8. Estado General de la Armada para el año de 1901. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1901.

Литература

1. Greger R. The Austro-Hungarian Navy and the Spanish-American War of 1898 // Warship International. 1980. № 1.
2. Cañon Skoda de 15 cm. tiro rapido, montados recientemente en el acorazado "Victoria" // Revista General de Marina. 1898. T. 43. № 11. P. 645–655.
3. Анка А.А., Митюков Н.В. Испанский броненосец «Pelayo». СПб: Изд-во «ЛеКо», 2004. 56 с. (ISBN 5-902236-11-8)

* Не совсем корректное утверждение. Орудия Шкоды участвовали в марокканской войне.

4. Митюков Н.В., Павленко С.Б. Не везет – так не везет. Броненосцы Армада Эспаньолы // Наука и техника. 2009. № 11. С. 34–39.
5. Митюков Н.В. Бронепалубные крейсера типа «Рейна Рехенте». М.: Морская коллекция, 2006. 32 с.
6. Anca Alamillo A. El crucero acorazado Cardenal Cisneros. [Madrid]: La espada y la pluma, 2004. 64 p.
7. Митюков Н.В. «Кубань» и другие пассажирские лайнеры – будущие вспомогательные крейсера. М.: Морская коллекция, 2006. 32 с.
8. Estado General de la Armada para el año de 1901. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1901.

УДК 94(436).08

Австро-венгерский флот и испано-американская война

Рене Грегер

Н.В. Митюков (перевод и комментарии)

Независимый исследователь (Германия)

Аннотация

Дается перевод статьи Р. Грегера, опубликованной в журнале "Warship International" (№ 1, 1980). Работа снабжена комментариями, исправлениями и дополнениями.

Ключевые слова: Австро-Венгрия; флот; испано-американская война; военноморское сотрудничество.

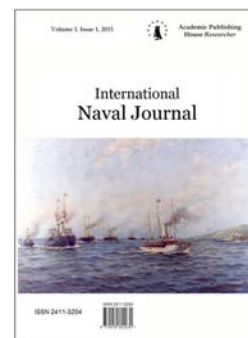
Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 1, № 1, pp. 11-34, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.1.11

www.ejournal37.com



UDC 94(47).084

"Spartak" and "Avtroil" Under the Domestic Flag

¹ Leonid G. Bashkirov

² Nicholas W. Mitiukov

¹ Independent investigator (Lviv, Ukraine)

² International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Dr. (Technical)

E-mail: nico02@mail.ru

Abstract

This work represents the first chapters of the monograph about destroyers "Spartak" and "Avtroil", when it missed the Russian-language publication in the journal "Gangut." The work describes the development process of the construction of these destroyers, as well as their participation in hostilities until 1918 before their capture by the British.

Keywords: History of Russia; Baltic Fleet; First World War.

Введение

«В конце декабря 1918 года в районе Таллина белоэстонцами и английскими интервентами были захвачены в плен команды советских эсминцев «Спартак» и «Автроил», подбитые в неравном бою... Сами эсминцы были отремонтированы и проданы Бразилии» – двадцать лет назад эти скупые и туманные строки, были, пожалуй, единственным, что проливали хоть какой-то свет на судьбу двух балтийских эсминцев. И больше ничего. Казалось, что для отечественных историков флота ветераны Моонзундского сражения и Ледового похода после 27 декабря 1918 года попросту перестали существовать. В итоге история семейства знаменитых «новиков», и без того изобилующая многочисленными загадками и неясными эпизодами, пополнилась еще одним белым пятном. А ведь факт остается фактом: оба корабля продолжали исправно служить своим новым владельцам – проплавав без малого полтора десятка лет в составе эстонского флота, они в 1934 году пересекли Атлантику, чтобы продолжить свою службу уже под флагом Перу.

И лишь постепенно, год за годом прояснялась загадочная судьба балтийских эсминцев. Как это водится, время многое поставило на свои места – «неравный бой» оказался на деле для «Автроила» банальной сдачей, а для «Спартака» – таллиннской банкой Курадимуна, и даже далекая Бразилия обернулась не менее экзотическим Перу. Знаменитая книга Степанова и Цветкова «Эсминец «Новик»», которой не суждено было стать исчерпывающей (не та эпоха, не та идеология...), но которая была обречена стать хрестоматийной, внесла лишь минимальные, впрочем, весьма существенные коррективы в вышеприведенное клише. Превосходно изданный и не менее известный справочник Бережного, как и подобает подобного рода изданиям, ограничился короткой справкой и набором основных дат. Можно еще вспомнить пару строчек из сенсации начала 1990-х годов в журнале «Наваль», анонсировавшем тогда «Одиссею «Спартака» и «Автроила»».

Данная статья является по-настоящему интернациональной попыткой четырех авторов обстоятельно и по возможности максимально полно изложить историю двух кораблей, некогда эскадренных миноносцев Российского императорского флота, прослуживших под четырьмя флагами и, волею судеб, завершивших свой более чем тридцатилетний жизненный путь в чужой стране, другом океане и противоположном полушарии.

Авторы выражают глубокое признание Яри Аромья (Хельсинки, Финляндия) и Виктору Вениаминовичу Яровому (Новокузнецк, Россия) и Леониду Георгиевичу Башкирову (Киев, Украина) за предоставленные материалы и помощь, оказанную при подготовке рукописи.

Проектирование, закладка и строительство

6 июня 1912 года на заседании Государственной Думы 197 голосами против 89 была принята «Программа усиленного судостроения», высочайше утвержденная 23 июня того же года. В окончательной редакции предполагалось строительство 4 линейных крейсеров типа «Измаил», шести крейсеров типа «Светлана» (два для Черного моря), двух крейсеров типа «Муравьев Амурский» для Дальнего Востока, 36 эскадренных миноносцев и 12 подводных лодок типа «Барс». Бюджетный комитет Думы утвердил предложенную Морским министерством стоимость программы в 502.744.507 руб.

Из 36 намеченных постройкой эсминцев планировалось сформировать новый состав минной дивизии Балтфлота из девяти дивизионов, для полной реорганизации российских миноносных сил.

Основные требования к новым эсминцам МГШ сформировал еще в 1907 г. Назначение кораблей виделось в нанесении мощных торпедных ударов по кораблям и судам противника, действуя в составе дивизиона или эскадры, а также в постановке активных минных заграждений и одиночных действиях в шхерах. В соответствии с этим предполагалось вооружение кораблей двумя двойными торпедными аппаратами для мин Уайтхеда с боезапасом 6 торпед (4 в аппаратах, 2 запасные на верхней палубе) и двумя 120/45 орудиями с боезапасом по 100 выстрелов на ствол.

Высокие требования выдвигались к мореходности и скорости хода: корабли должны были ходить при ветре 8-9 баллов и волнении моря до 6-7 баллов, а на тихой воде развивать скорость 35 узлов. Дальность плавания 21-уз. ходом должна была составлять 86 часов (около 1800 миль). Нормальное водоизмещение ограничивалось величиной 1000 т.

По зарубежному опыту, продемонстрировавшему полное преимущество турбинных кораблей, все эсминцы предполагалось выполнить турбинными. Но главная сложность состояла в том, что к этому времени отечественная промышленность не обладала возможностями для их строительства. Поэтому основная ставка была сделана на зарубежных поставщиков, в итоге приведшей к тому, что из уже заложенных эсминцев в строй смогло войти лишь около половины (17 недостроено вообще, еще несколько вошли в строй лишь в 20-е годы).

Фактически заказанные эсминцы принадлежали шести разным типам, но по наименованию головного все они стали считаться «типа «Новик»».

В связи с тем, что сначала произошло утверждение Думой постройки 9 эсминцев для Черного моря, за основу проекта для серийного производства были взяты именно черноморские «новики». Из-за специфики черноморского театра, где на эсминцы «по совместительству» должны были ложиться обязанности легких крейсеров, за счет торпедного вооружения было добавлено третье 102-мм орудие. Проект же «Эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Балтийского моря» с самого начала скорректировали в пользу минного: два 102-мм орудия вместо трех, шесть двойных ТА вместо пяти и увеличенная на один узел скорость. Интересно отметить, что впервые в отечественной практике в техусловиях сохранилось требование по взаимозаменяемости главных механизмов.

Утверждение согласованных всеми инстанциями технических условий состоялось 23 сентября 1911 г., после чего их разослали заводам-строителям. Из предоставленных проектов 31 мая 1912 года наиболее удачным признали проект Путиловского завода. Однако при рассмотрении в ГУКе высказали пожелание о замене двойных торпедных аппаратов на четыре тройных и увеличении числа переборок с целью поместить каждый котел в отдельный отсек.

Доработанный проект с полным водоизмещением 1322 т с турбинами типа «Вулкан» Путиловский завод предоставил в Главное управление Кораблестроения 16 июля 1912 г, а уже 3 августа одобренную Морским министерством документацию разослал заводам (22 из 36 эсминцев строились по этому проекту). Заказ на 9 кораблей достался Мюльграбенской верфи, по 8 эсминцев (т.е. по два дивизиона без флагманских кораблей) достались Металлическому и Путиловскому заводу, 6 кораблей обязалось построить «Русское общество для изготовления снарядов и военных припасов» (из которого потом выделился Русско-Балтийский завод) и 5 – фирма «Беккер и Ко».

29 декабря 1912 года с Обществом Путиловских заводов был подписан контракт на строительство восьми кораблей (будущих «Капитан Изьметьев», «Лейтенант Ильин», «Капитан Белли», «Лейтенант Дубасов», «Капитан Керн», «Капитан Конон-Зотов», «Капитан Кингсберген» и «Капитан Кроун»), но дело усложнялось тем, что сам Путиловский завод еще не имел мощностей для строительства. Поэтому первым шагом в претворении в жизнь программы стала закладка в 1912 году на юго-западной окраине Петербурга Путиловской верфи, с лета следующего года ставшей самостоятельным предприятием.

Параллельно полным ходом шла разработка технического проекта и выпуск рабочих чертежей. Как только позволила готовность стапелей, 18 июня 1913 года началась стапельная сборка первых двух эскадренных миноносцев. Торжественная церемония открытия Путиловской верфи и официальная церемония закладки этих эсминцев прошла лишь 16 ноября, то есть когда строительство уже шло полным ходом.

Еще будучи лишь на бумаге, 9 июня 1914 года седьмой, предпоследний, эсминец серии переименовали. В свете надвигавшейся войны имя «Капитана 2 ранга Кингсбергена» сочли непатриотичным, а потому эсминцу присвоили имя героя Цусимы капитана 1 ранга Миклухо-Маклая. Возможно, это переименование сохранило корабль еще от одного. Дело в том, что по предложению Главного морского штаба названия кораблей должны были содержать полные чины офицеров, но по ходатайству завода их сократили, сделав исключение лишь для бывшего «Кингсбергена». Он остался «Капитаном 1 ранга Миклухо-Маклаем», а не «Капитаном Миклухо-Маклаем» как остальные корабли серии.

23 октября 1914 года на освободившемся после спуска на воду головного эсминца серии «Капитана Изьметьева» месте была начата стапельная сборка эскадренного миноносца «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай».

От остальных кораблей типа «Лейтенант Ильин» путиловские эсминцы отличались лишь деталями. Пожалуй, наиболее существенными отличиями стало то, что линия среза дымовых труб шла параллельно палубе, в то время как на остальных она была перпендикулярна оси трубы, да форма раструбов средних котельных вентиляторов имела не круглое, а трапециевидальное входное сечение.

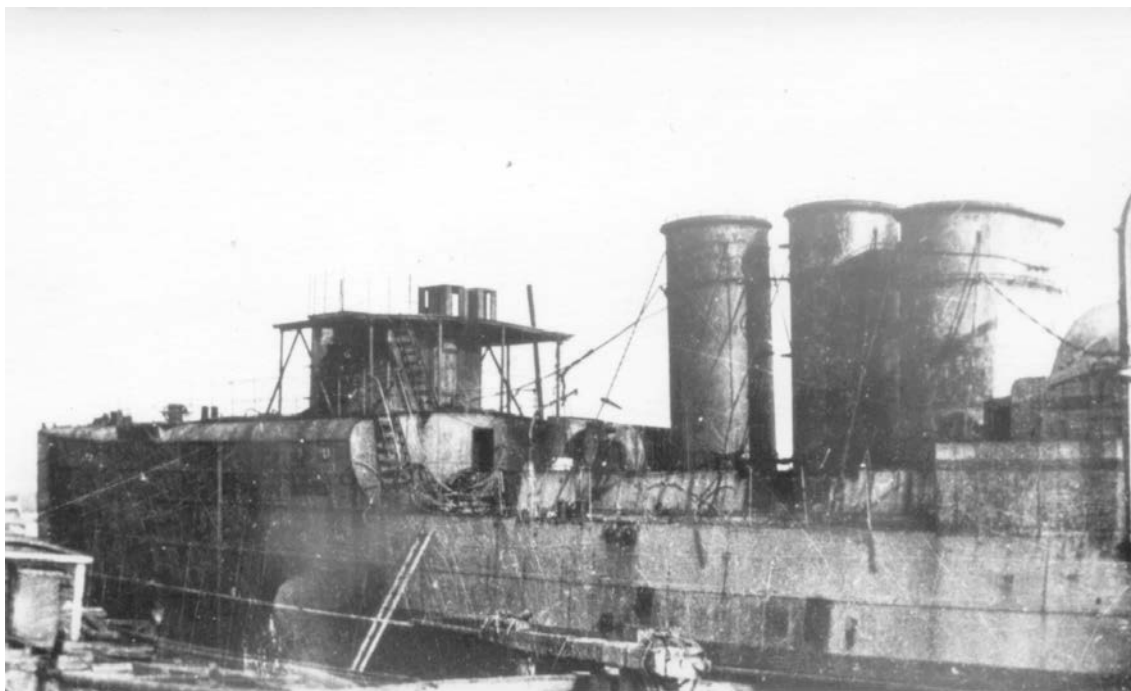
Несмотря на то, что Путиловский завод помимо работ по корпусу сам производил котлы, турбины и торпедные аппараты, имея тесные связи с германской фирмой «Блом и Фосс», с началом войны он оказался в очень трудном положении. Зарубежные компании поставки комплектующих прекратили, а с переказом также возникли трудности, поскольку отечественные заводы были перегружены своими работами. Например, «Миклухо-Маклай» долгое время стоял без дейдвудов гребных валов, которые вовремя не изготовил Обуховский завод. Все это привело к тому, что путиловцы не смогли выдержать контрактных сроков готовности кораблей. В мае 1915 года, видя, что достройка новых эсминцев еще далека до завершения, ГУК приняло ряд мер по улучшению снабжения завода материалами.

14 августа 1915 году «Миклухо-Маклай» был спущен на воду. Окончательный его ввод в строй затянулся из-за аварии правой турбины: в ее проточную часть попала междулопаточная вставка, повредившая лопатки.

27-28 октября 1917 года завод провел на корабле испытания основных систем, а с 1 по 15 ноября – различных устройств и механизмов. 19 ноября с приемочной комиссией на борту эсминец совершил переход в Кронштадт, где испытывалась артиллерия.

21 ноября на переходе в Гельсингфорс «Миклухо-Маклай», давая машиной 385 об/мин, развил скорость 23 узла и комиссия согласилась зачесть это испытание вместо четырехчасового хода 21-узловым ходом. Через неделю, 29 ноября, корабль показал на четырехчасовом пробеге среднюю скорость 28,8 узлов при 496 об/мин, мощности 28000 л.с. при полной форсировке котлов. Назначенный на 12 декабря повторный выход не состоялся из-

за ненастной погоды. Поэтому комиссия решила отложить испытания до весны 1918 года, передав корабль флоту условно. Но по известным политическим причинам повторные испытания так и не смогли провести, и зиму 1917-18 года корабль повел в Гельсингфорсе.



"Миклухо-Маклай", достройка на плаву

Собрать «Миклухо-Маклая» по приключениям, эсминец «Автроил», хоть официально и числился эсминцем типа «Новик», принадлежал к совершенно другому типу. Его проект, по сути, представлял собой флагманский корабль, своего рода лидер дивизиона «Новиков».

23 октября 1912 года рижский филиал Акционерного общества Либавских железодельных и сталелитейных заводов, бывший завод «Ланге и сын», предоставил на рассмотрение проект эскадренного миноносца, разработанный фирмой «Норман». По сравнению с прототипом, размеры эсминца несколько увеличили с целью повышения остойчивости и ликвидации перегрузки. Главной отличительной чертой стал удлиненный полубак, что позволило оборудовать две дополнительные каюты для офицеров штаба, а впоследствии и расположить на нем дополнительное орудие, благодаря чему эсминцы этой серии стали самыми мощными в артиллерийском отношении.

9 ноября ГУК разрешил заводу строительство по этому проекту, а в декабре окончательно утвердил проект. 28 декабря 1912 года Морское министерство заключило контракт с Акционерным обществом на строительство пяти кораблей водоизмещением 1350 тонн по цене 2 миллиона рублей за каждый.

В апреле 1913 года на мысе Цигельскопшель на северо-западной окраине Ревеля началось сооружение новой верфи. Завершение работ планировалось на конец 1914 года, но, не дожидаясь готовности всех мощностей, уже 6 сентября 1913 года начались стапельные работы по первым четырем кораблям серии. А 28 сентября 1913 г. приказом № 290 по Флоту и Морскому ведомству их зачислили в списки как эскадренные миноносцы «Громоносец» (с 9 июня 1914 года «Изяслав»), «Автроил», «Прямислав» и «Брячислав» (стапельные работы по пятому эсминцу серии «Федору Стратилату» начались 23 ноября 1914 г.). Торжественная церемония закладки этих кораблей была проведена позднее, так для «Автроила» она состоялась лишь 27 октября.

Фактически Акционерное общество производило только сооружение корпуса и устанавливала в нем оборудование. Судовое железо и необходимый прокат поставлялись материнской компанией, а вся корабельная «начинка» и механизмы – подрядчиками, в основном зарубежными. Так что в этом случае ситуация была еще более плачевная, чем у пути-

ловских эсминцев. Особых проблем с железом и сталью, правда, не возникало, торпедные аппараты поставил Путиловский завод, якоря и некоторые вспомогательные механизмы – Ижорский, корпуса турбин – Балтийский завод (Петроград). Но вот роторы турбин для первых двух, «Изяслава» и «Автроила», заказали швейцарской фирме «Браун-Бовери» (г. Баден), вспомогательные механизмы – фирме «А. Норман», часть оборудования ожидалась из Германии, другое было заказано австро-венгерской «Шкоде». Так что с началом войны из-за разрыва контрактов с германскими и австрийскими фирмами и трудностей в поставках от фирм из союзных и нейтральных государств (к примеру, Швейцария, щепетильно соблюдая собственный нейтралитет, сразу же отказалась выполнять заказы воюющих держав), темпы строительства резко снизились. Дополнительно дело усложнялось трудностями и с фирмой «Норман». Контракт с ней заключили еще в 1912 году сроком на 12 лет. Но 20 февраля 1917 г. правление Общества Северо-западных заводов на своем заседании отметило:

«Фирма Нормана по незнакомству с техническими требованиями и методами расчетов Морского министерства не смогла самостоятельно разработать все чертежи по корпусу миноносцев, и все главные расчеты по корпусу были выполнены исключительно благодаря содействию Ревельского завода.

При получении детальных чертежей, разработанных фирмой, некоторых главных чертежей не оказалось, а большинство присланных нуждалось в коренной переделке и проверке; помимо этого чертежи доставлялись крайне медленно.

Что касается механической части миноносцев, то турбины заказаны заводу Браун-Бовери, а котлы системы Норман решили строить в России по чертежам фирмы, постройка же вспомогательных механизмов и холодильников была поручена самой фирме. Однако, приняв на себя разработку чертежей и изготовление вспомогательных механизмов, фирма Нормана высылала чертежи крайне неаккуратно и в большинстве случаев уже тогда, когда изготовление механизмов продвинулось в значительной степени.

Поэтому завод был вынужден в некоторых случаях самостоятельно разрабатывать чертежи, например, всех трубопроводов, кроме главного паропровода, чертежи которого завод получил с большим опозданием.

Кроме того, некоторые чертежи фирмы, как составленные вопреки требованиям Морского министерства, пришлось переделывать.

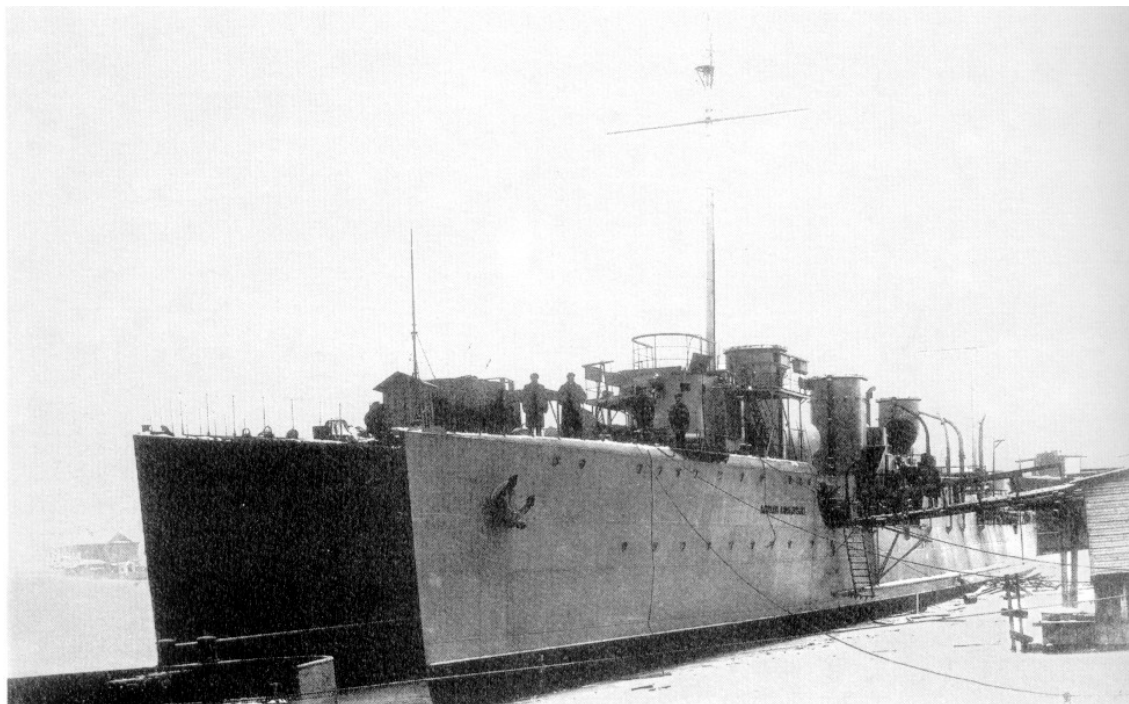
Помимо всего этого фирма оказалась весьма неисправной и в поставке вспомогательных механизмов по особому договору от 14 августа 1913 года, которые почти все доставлены с весьма существенными дефектами, особенно в главном холодильнике.»

Кроме того, готовность «Автроила» задерживалась из-за недостатка в клепальщиках, снятых на постройку кессона и плавучего дока для аварийного ремонта кораблей действующего флота. Все это в итоге привело к тому, что 31 декабря 1914 года он был лишь спущен на воду и к оговариваемому контрактом сроку готовности эсминца – 1 июня 1915 года он никак не успевал.

Готовность корабля сильно тормозилась поставками турбин и главного паропровода. 21 декабря 1915 года командир «Изяслава» капитан 2 ранга В.И. Руднев писал, что *«готовность «Изяслава» и «Автроила» задерживается из-за отсутствия турбин, и по этой причине не может быть закрыта верхняя палуба и установлено вооружение»*. Так как заказанные турбины целиком так и не поступили, роторы и корпуса обоих турбин передали на Путиловский завод для доукомплектации, сборки и обработки паром.

Тормозил работы и МГШ, несколько раз пересматривавший варианты вооружения корабля. Делу достройки мешала и революционная активность рабочих, задействованных в строительстве. Первая крупная стачка произошла еще в июле 1914 года. Так в своем рапорте в Петербург, датированном 13 июля 1914 г, наблюдавший за постройкой «Громоносца» капитан Чикалин докладывал, что из-за массовой стачки рабочих готовность кораблей откладывается на несколько месяцев. А на произошедшей в начале января 1917 года забастовке рабочих судостроительной мастерской, продолжавшейся несколько дней, участвовали около двух тысяч человек.

18 мая 1917 года «Автроил» наконец представили к испытаниям, правда, без пятого орудия, которое установили лишь после сдачи корабля. Испытания продолжались с 18 мая по 29 июля. Эсминец показал среднюю скорость на полном ходу при 595 об/мин и мощности 35700 л.с. – 31,7 уз., расход топлива составил 19,8 т/ч.



"Капитан Изылментьев" и "Капитан Кингсберген" в достройке

30 июля актом № 24 Постоянной приемной комиссии эсминцев был принят Морским ведомством и в тот же день начал кампанию: в соответствии с приказом № 78 командующего Балтфлотом поднял Андреевский флаг. «Автроил» зачислили в состав XIII дивизиона («Изяслав», «Автроил», «Гавриил» и «Константин») под командованием капитана 1 ранга К.В. Шевелева.

Клавдий Валентинович, впоследствии контр-адмирал, обладавший немалым опытом руководства эскадренных миноносцев, был по настоящему специалистом своего дела. Яркий противник революции, он старался постоянно держать свой дивизион в море, чтобы избежать агитации среди экипажей. Дивизион выходил в море практически каждый день.

Окончание строительства «Автроила» оказалось как нельзя более кстати, так что, в начале лета, едва войдя в строй, его, вместе с дивизионом, перебросили в Моонзунд. В основном корабли базировались на Куйваст или Аренсбург.

Тактико-технические элементы

Водоизмещение «Миклухо-Маклая» – 1260 т. стандартное, 1620 – полное; «Автроила»: стандартное 1354 т, нормальное – 1757 т, полное – 2200 т.

Согласно окончательно утвержденной спецификации (1913 г.) главные элементы эсминцев типа «Изяслав» были следующими: длина наибольшая 107,5 м, по грузовой ватерлинии – 105 м, ширина наибольшая – 9,5 м, средняя осадка при нормальном водоизмещении 1350 т не более 3 м; высота борта в носу – 5,55 м, у миделя – 3,04 м, в корме 3,34 м. Шпация – 550 мм. Из 14 главных водонепроницаемых переборок три (на 7, 12 и 47 шпангоутах) доведены до полубака; двойное дно располагалось на протяжении машинно-котельного отделения – от 47 до 152 шпангоута. Для эсминцев типа «Лейтенант Ильин»: длина наибольшая 98,06 м, длина между перпендикулярами – 96,08 м, ширина наибольшая – 9,33 м; осадка при нормальном водоизмещении 1260 т. не более 3 м. Количество главных поперечных переборок – 12. Двойное дно – на протяжении машинно-котельного отделения – от 41 до 139 шпангоутов.

Для уменьшения бортовой качки устанавливались «противокреновые цистерны Фрама».

Площадь пера руля у эсминцев типа «Изяслав» – 7,2 м², у типа «Лейтенант Ильин» – 6,7 м². Управление рулем могло осуществляться из боевой рубки, носового и кормового мостиков и из румпельного отделения.

Главная энергетическая установка двухвальная. Каждая турбина располагалась в своем отделении. На типе «Изяслав» стояло две турбины системы «Браун-Бовери-Парсонс» проектной мощностью 16350 л.с. на переднем и 11500 л.с. на заднем ходу при вращении трехлопастного гребного винта (диаметр 2,54, шаг 2,45 м) соответственно 565 и 400 об/мин. «Автроил» мог развить мощность 32700 л.с. и максимальную скорость 32 уз. На «Ильиных» подобным образом стояли две турбины Curtiss AEG (или «Браун-Бовери-Парсонс»?) со спецификационной валовой мощностью по 15000 л.с. Фактически «Миклухо-Маклай» развивал 31500 л.с. и имел максимальную скорость 30 уз.



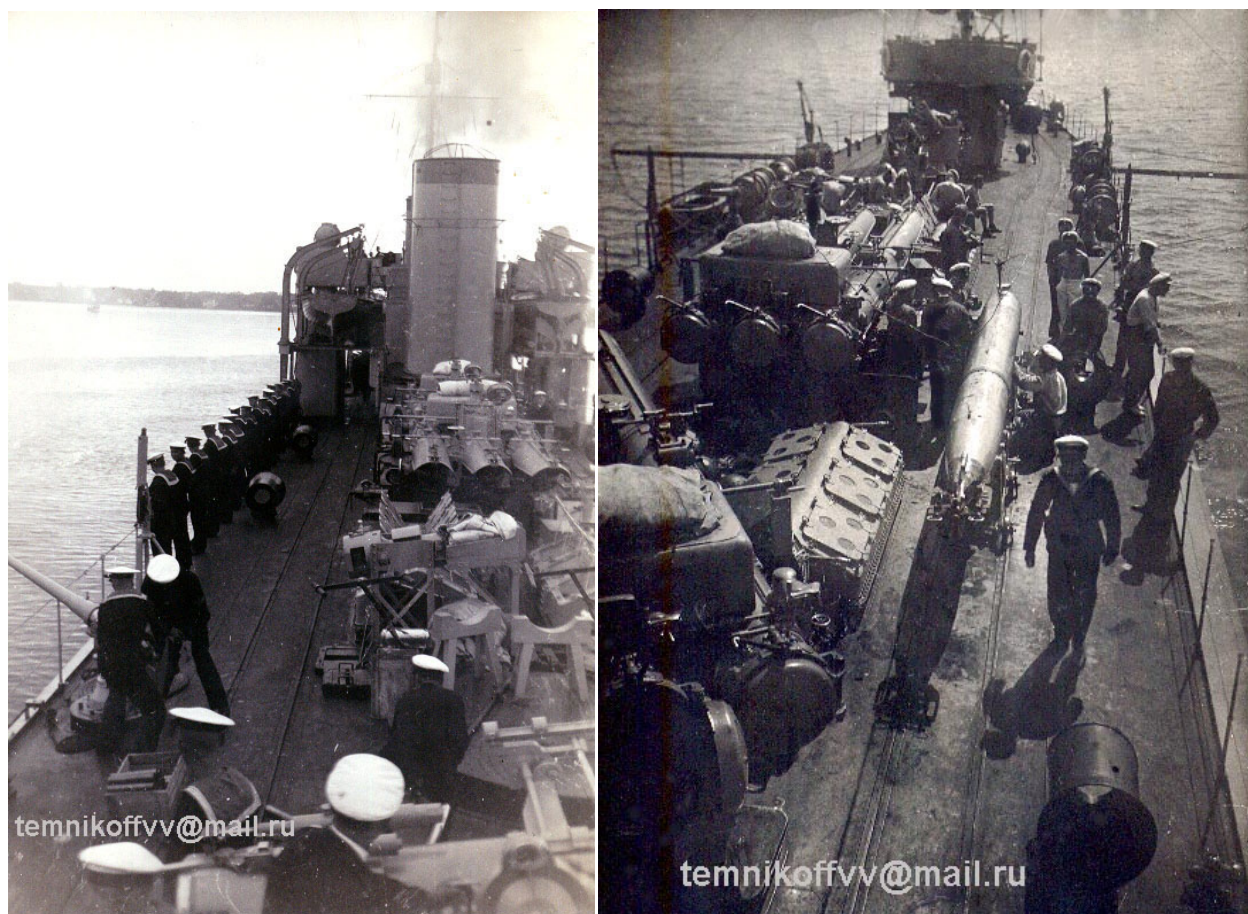
102-мм орудия на одном из эстонских эсминцев

Котлы эсминцев, также как турбины, находились каждый в своем отдельном водонепроницаемом отсеке. На «Изяславах» стояло по 5 котлов системы «Норман» (поверхность нагрева каждого 810 м², рабочее давление 17 атм., 14 форсунок). Дымоходы из котлов № 1 и 2 выводились в первую дымовую трубу, № 3 и 4 – во вторую, № 5 – в третью (все трубы одинакового диаметра). Запасы котельной воды – две цистерны по 13 т, питьевой – 10 т. На «Ильиных» было по четыре котла системы «Норман-Вулкан» (поверхность нагрева по 1000 м², рабочее давление 17 атм., 14 форсунок). Дымоходы из котлов № 1 выводились в первую дымовую трубу, № 2 и 3 – во вторую (из-за этого она была в два раза шире), № 4 – в третью. Запасы котельной воды соответственно 10 и 13 т, питьевой – 11,8 т.

Источниками напряжения на «Ильиных» служили два турбогенератора мощностью по 20 кВт, вырабатывавшие ток 105 В, а также резервная керосиновая динамо-машина мощностью 10 кВт, располагавшаяся между 2 и 3 дымовыми трубами на верхней палубе. На «Изяславах» с той же целью применялись два генератора по 50 кВт, а для аварийных целей «керосино-динамо», размещавшаяся в средней надстройке, имела мощность 15 кВт.

Для хранения топлива предназначалось междудонное пространство, бортовые отсеки (в районе машинного отделения) и цистерны Фрама. Запас нефти «Миклухо-Маклая» – 500 тонн, дальность хода 24-узловой скоростью 634 мили, 16-узловой – 1253 мили; «Автроила» – 570 т, дальность хода 15-узловой скоростью – 2400 миль.

Согласно господствовавшим в то время взглядам на боевое применение эскадренных миноносцев, главным сценарием боя для этих кораблей должны были стать групповые торпедные атаки, что определяло приоритет торпедного вооружения. В соответствии с этим балтийским эсминцам ставилась задача по воспрепятствованию прорыва в Финский залив превосходящих германских сил, из-за чего «Новики» вооружались двенадцатью 450-мм торпедными трубами (4 трехтрубных аппарата). Боезапас – 15 торпед: 12 непосредственно в аппаратах и еще 3 запасных на верхней палубе в специальных ящиках в районе второй дымовой трубы. Аппараты снабжались электроприводом и были способны с помощью универсальных регуляторов скорости (муфт Дженни) «следить за целью». Также имелся механизм растворения (до 7°), что позволяло осуществить залповую стрельбу веером. В качестве торпед использовались несколько усовершенствованный тип 450-мм «Whitehead». Масса – 810 кг, длина 5550 мм. Торпеда приводилась в движение поршневой машиной способной развить скорость 43 уз на дистанции до 2 км, 30 уз на 5 км и 28 уз. на 6 км. Вес ВВ – 100 кг.



Торпедное вооружение эстонских эсминцев

Основное артиллерийское вооружение состояло из 102-мм орудий с длиной ствола 60 калибров с проектным боезапасом по 150 выстрелов на ствол (позднее в связи с увеличением числа орудий количество выстрелов на ствол снизилось до 100...120, в зависимости от типа эсминца). 102/60-мм орудие было создано Обуховским заводом при технической поддержке английской фирмы Vickers. Углы возвышения: -6° ... $+20^{\circ}$. Для увеличения угла возвышения под станок устанавливалась тумба. С тумбой высотой 200 мм угол возвышения увеличивался до 20° , при 320 мм – до 25° , 500 мм – до 30° . Масса орудия со станком составляла 6,2 т, но для вооружения эсминцев использовался облегченный вариант – 5,7 т. Орудия эсминцев снабжались щитами толщиной 38 мм и весом 290 кг.

В боекомплект орудия входили следующие снаряды: фугасный обр. 1911 г. (масса 17,5 кг, длина 5 калибров, масса ВВ 2,4 кг); фугасный обр. 1915 г. (масса 17,5 кг, длина 5 калибров,

масса ВВ 2,1 кг); прапнельный (масса 17,5 кг, длина 4,38 калибра, трубка с 22-секундной задержкой); зажигательный (масса 17,6 кг, длина 4 калибра); ныряющий (масса 15,8 кг, длина 5,05 калибра, масса ВВ 3,13 кг); осветительный беспарашютный (масса 15,08 кг, длина 4,7 калибра); химический (в основном отравляющего вещества удушающего типа).

Снаряд образца 1915 г имел дульную скорость 823 м/с, что обеспечивало дальность 16095 м при угле возвышения 30°; прапнельный – 768 м/с и 10974 м (по трубке); ныряющий – 208,8 м/с и 2195 м. Скорострельность: при натренированном расчете 7 человек – 12 выстр./мин., максимальная – 15 выстр./мин.

Артиллерийская установка комплектовалась двумя оптическими прицельными устройствами производства Обуховского завода обр. 1913 г. с 5-кратным увеличением и полем зрения 8°. Масса – 62 кг.

Из-за затянувшегося строительства, артиллерийское вооружение кораблей несколько раз пересматривалось. По первоначальному варианту на всех «новиках» должно было стоять две «сотки» и четыре трехтрубных торпедных аппарата. Но уже 25 сентября 1914 году МГШ, принимая во внимание увеличенные размеры «Автроила» и тот факт, что он задумывался как корабль-лидер, настоял на установке пятого торпедного аппарата на кораблях этой серии (доклад МГШ морскому министру № 475).



Орудия и торпедные аппараты зачехленные по-походному

8 августа 1915 года состоялся известный бой «Новика» с двумя германскими эсминцами, продемонстрировавший возросшее значение артиллерийского вооружения для эсминцев. По горячим следам этого события практически все эсминцы Российского Императорского флота начинают проходить довооружение. Не стали исключением и «ревельцы» с «путиловцами» – 26 августа (по докладу МГШ морскому министру № 247) было принято решение за счет сокращения числа торпедных аппаратов установить третье орудие. Боевой опыт подтвердил правильность решения, и в дальнейшем число орудий продолжало увеличиваться: 30 августа 1915 г. в телеграмме начальника Минной дивизии Балтийского моря № 1336 на «Изяславах» начинает фигурировать четыре орудия. В апреле 1917 года их стало на «Миклухо-Маклае» уже четыре, а на «Автроиле» – пять. Количество торпедных аппаратов ограничивалось тремя.

С началом войны для борьбы с неприятельскими аэропланами на эсминцах стали устанавливать 40-мм зенитные автоматы Vickers, которыми оснащались все «новики». Мас-

са системы составлял 640 кг, из которых тумба весила 409 кг. В боекомплект входили стальные гранаты массой 0,9 кг с массой ВВ 150 г, взрыватель имел 8 или 10-секундную дистанционную трубку. В канале ствола, длина которого была 39,25 кал, снаряд разогнался до 610 м/с. Угол вертикального наведения $-5...+80^\circ$, максимальная дальность стрельбы 5300 м. Питание ленточное с максимальной скорострельностью до 300 выстр./мин.



Учебный торпедный пуск

К 1917 году стала очевидной неэффективность автоматов Vickers для борьбы с воздушными целями, и на «Миклухо-Маклае» его заменили на отечественную 76-мм зенитку системы Лендера. Для этого пришлось подкрепить переборку 177 шпангоута, а погребок на 300 патронов оборудовали в минной кладовой. Выстрел 76-мм отечественной «аэропушки» был унифицирован с выстрелом трехдюймовой полевой пушки. Снаряд массой 6,45 кг и начальной скоростью 588 м/с достигал высоты 6000 м. Длина ствола 30,5 кал. Угол вертикального наведения $-5...+65^\circ$. Масса установки 1,3 т. Справочная скорострельность составляла 30 выстр./мин, но фактически не более 10...12 выстр./мин.

Впрочем, информации о применении на эсминцах пушек Лендера авторам найти не удалось, так что по всей вероятности на обоих эсминцах стояли все-таки автоматы Виккерса. Нет информации в эстонских архивах и о перевооружении кораблей на другой тип зениток, между тем как в перуанском флоте оба эсминца числятся уже с тремя 65-мм и двумя 20-мм зенитными автоматами, количество последних во время службы увеличивалось, так что во время Второй мировой войны 20-мм автоматов уже насчитывалось четыре.

Кроме того, на кораблях имелось по два переносных 7,62-мм пулемета Максима с шестью тумбами. Штатное место – под крыльями носового мостика.

Для обнаружения целей и определения дальности использовался дальномер английской фирмы «Barr & Stroud» с базой 9 футов, установленный на носовом мостике. Для ночного обнаружения целей использовались два 60-см прожектора.

В перегруз корабли могли принять на минные рельсы по 80 больших корабельных мин заграждения обр. 1912 г. Такая мина содержала 100 кг тротила и могла быть установлена на глубинах до 130 м.

Шлюпочное устройство состояло из хранившихся на рострах моторного катера, моторной рабочей шлюпки, вельбота и шестивесельного яла.

По штатному расписанию «Спартак» имел 171 человек экипажа, «Автроил» – 180. Во время службы штат неоднократно пересматривался. Так во время эквадоро-перуанской войны он насчитывал по 140 чел.

Окраска

Стандартные российские цвета окраски времен 1 мировой войны были следующие.

Шаровый – основной цвет.

Черный – якорь Холла, палубный клюз, кнехты, битенг, стоячий такелаж, козырьки дымовых труб, минные рельсы, скоб-трапы, киповые планки, стопоры Легофа, рамы цепных стопоров и якорные трубы.

Красный – фонарь левого бортового огня, корпус ниже ватерлинии, гребные валы, кронштейны гребных валов, корпус моторного катера ниже ватерлинии, перо руля.

Зеленый – фонарь правого бортового огня.

Желтый – снасти бегучего такелажа, кранец.

Лакированное дерево – парадный заборный трап, нактоуз главного магнитного компаса.

Полированный металл – гребные винты (бронза), бортовые надписи, кормовая надпись, государственный герб (медь), прицелы 102-мм пушек и спаренных торпедных аппаратов (бронза), колпаки магнитных компасов (бронза).

Система окраски в течение всей службы кораблей не претерпевала существенных изменений ни в эстонском, ни в перуанском флоте. Так модель, экспонирующаяся в Эстонском Военно-морском музее (г. Таллин) имеет следующие отличия: черная ватерлиния, темно-шаровая (Nu.67) или почти черная (Nu.85) палуба (как впрочем, и все горизонтальные поверхности, что наводит на мысль об их плохой чистке).

Единственное исключение – период Второй мировой войны, когда отдавая дань моде, все крейсера и эсминцы перуанского флота были камуфлированы. Первые окрашивались черной краской с тем, чтобы имитировать совершенно не относящийся крейсеру силуэт. Вторые окрашивались двумя оттенками серого с таким расчетом, чтобы наблюдатели видели бы их на дальности, бывшей гораздо большей, чем в реальности. Анализ фотографий эсминцев говорит, что перед нами стандартный образец камуфляжа американского флота MS-22! Этот тип окраски применялся практически на всех кораблях USN, оперировавших в южной части Атлантического и Тихого океанов в 1943 г. Мало того, он нанесен настолько точно, что создается ощущение, будто эсминцы посетили для ремонта какую-то американскую верфь, где их и перекрасили.

В Моонзундском сражении

Германская операция по захвату островов началась 29 сентября высадкой десанта в бухте Тага-Лахт на острове Эзель. Уже в 8 часов утра этого же дня, после получения радиogramмы о высадке немцев, на дивизионе объявляется боевая тревога. В тот же вечер германский флот предпринял попытку прорваться через пролив Созлозунд, встретив ожесточенное сопротивление канонерки «Грозный».

С рассветом 30 сентября (13 октября) из Аренсбурга на разведку к Домеснесу и острову Руно отправляются эсминцы «Автроил» и «Лейтенант Ильин». Корабли возвратились в Аренсбург в 11-15 утра, никого не обнаружив. Единственное боевое соприкосновение имело место с двумя германскими аэропланами, которые быстро удалось отогнать заградительным огнем. В этот день погодные условия были довольно тяжелые, но «Автроил», к счастью, не пострадал, в то время как на «Лейтенанте Ильине» была сломана фор-стенга и вышел из строя радиотелеграф.

Вскоре после возвращения в Аренсбург стало известно, что город долго не продержится: из штаба сообщили о большой колонне немцев, движущейся по Килькондской дороге на Аренсбург. Противопоставить на сухопутном театре было нечего. Поэтому, принявший общее командование капитан 1 ранга Зеленой приказал принять личный состав базы на борт (всего около 300 человек) и, обстреляв город, около 16 часов направился в Куйваст.



Подъем флага на одном из эсминцев Балтфлота

На следующий день, 1/14 октября, с рассвета неприятеля в Соэлозунде обнаружено не было, и начальник Морских сил Рижского залива вице-адмирал М.К. Бахирев, опасаясь, что немцы на этот день попытаются прорваться через Ирбены, приказал усилить надзор за ними. XIII дивизион эсминцев, под брейд-вымпелом Шевелева в составе «Изяслава», «Автроила» и «Гавриила», был послан в маневренный мешок в районе Домеснеса. В 10-21 корабли взяли курс на Домеснес, но, не доходя 5 миль до маяка, повернули и пошли вдоль минно-артиллерийской позиции Абро. Вскоре туда же на позицию №2 была послана английская подводная лодка С-32. В пути эсминцам два раза попадались германские самолеты, которые близко подходить не рисковали. Как отмечалось в рапортах кораблей, на море плавало мно-

го деревянных обломков, сильно затруднявших наблюдение за морем. Но в Ирбенах снова никого не оказалось, и дивизион повернул обратно. Около 16 часов они встретили идущий под флагом Бахирева «Баян» в сопровождении эсминцев «Десна», «Лейтенант Ильин», «Пограничник» и «Забайкалец», и Шевелев семафором доложил, что в Ирбенах никого не обнаружено.

В это время на Кассарском плесе развернулось решающее сражение за Моонзунд. В 16-17 на эскадре стали известны некоторые подробности боя, включая известие о потере «Грома», и адмирал приказал возвращаться в Куйваст. Шевелеву же надлежало на всех парах идти на помощь XI дивизиону. Но приказ поступил слишком поздно, так что, даже на 25 узлах, эсминцы туда успели лишь к самому концу, когда все решилось. Вечером корабли вернулись в Куйваст.

2/15 октября в связи с ухудшением погодных условий, полудивизион под брейдивымпелом Шевелева в составе «Изяслава» и «Автроила» вновь пришлось выслать в район Домеснеса. Корабли вышли из Куйваста и, несмотря на подводную угрозу, чтобы быстрее прийти на место, отказались от движения противолодочным зигзагом.

Погода тем временем все более ухудшилась, начался мелкий дождь, и видимость упала до 3-5 миль. Для увеличения радиуса обзора начдив дал на «Автроил» семафор: «Маневрировать самостоятельно на пределе видимости зрительных сигналов». Днем ранее в этот район пришла английская подводная лодка С-32. Первыми ее заметили сигнальщики с «Изяслава», приняв за германскую субмарину. Но прежде чем кто-либо успел что-то сделать, на лодке открылась крышка рубочного люка, и показался флаг святого Георга на бамбучине. Тем временем, «Автроил», выйдя из пелены дождя, также заметил подлодку. Английского флага на ней не увидели и, естественно, приняли за «немку». Командир эсминца Д.И. Дараган приказал открыть огонь. К счастью, пока меняли фугасные снаряды на ныряющие, «Изяслав» оказался на линии огня, спасая тем самым союзника от обстрела.

Впрочем, больше никаких серьезных инцидентов в тот день не произошло. К вечеру видимость улучшилась, и корабли отозвали в Куйваст. На траверзе Вердера на кораблях слышали сильный взрыв – это тральщики вели поиск мин, выставленных накануне в этом районе германскими подводными лодками. Здесь же полудивизион разошелся с броненосцем «Гражданин», шедшим на помощь Церельской батарее. Когда корабли прибыли в Куйваст, в нем уже ясно слышались звуки боя, шедшего в нескольких километрах от города.

День 3/16 октября стал решающим в битве за Моонзунд. В этот день пал Церель, а Кассарский плес окончательно перешел в распоряжение немцев. Одним из последних очагов сопротивления стали защитники дамбы между островами Эзель и Моон.

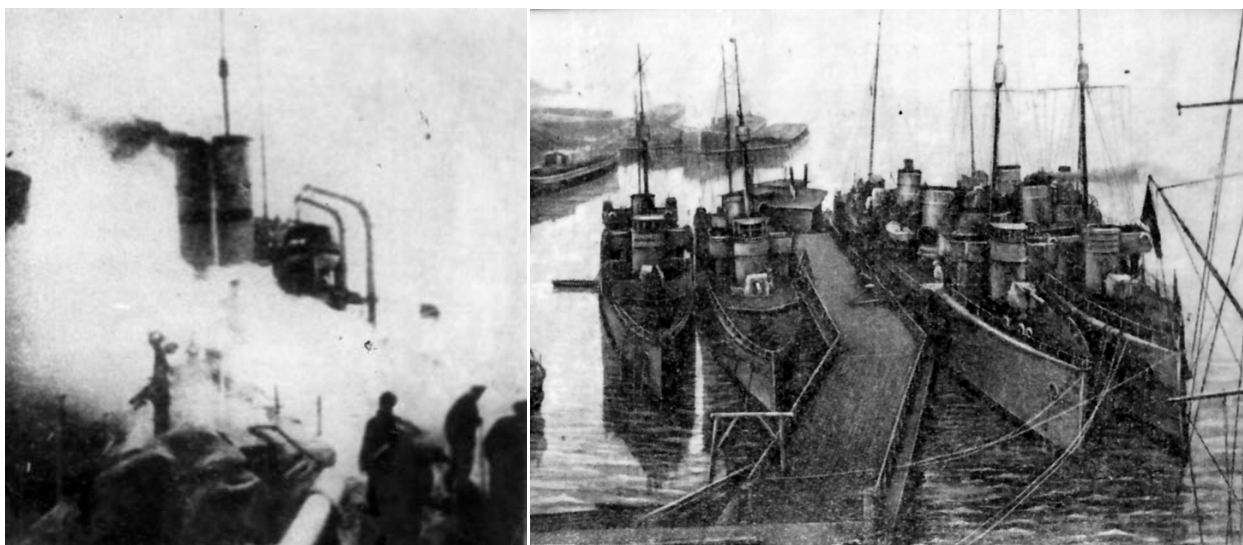
За день до того 15 октября генерал-лейтенант фон Эсторф (Estorff) приказал начать общий штурм восточной части Эзеля. В середине дня 18 штурмовая рота капитана Винтерфельда (Winterfeld) блокировала Орисаарскую дамбу, чтобы предотвратить подход русских подкреплений с Моона. Но немцам пришлось скорее удерживать окруженные части от прорыва к Орисаару, нежели отбиваться от идущих на помощь. Но, так или иначе, к концу дня немцы контролировали практически весь Эзель. В этот же день началась подготовка двухтысячного отряда для вторжения на Моон, по ряду причин перенесенная на 17 октября.

Кассарский плес контролировали восемь кораблей из 2-й флотилии эсминцев под командованием коммодора Хейнриха (Heinrich), вместе с приданными четырьмя вымпелами 13-й полуфлотилии. Германские эсминцы маневрировали на плесе под неточным русским огнем, периодически открываемого то с берега, то с кораблей. В результате В98 подорвался на mine, получив тяжелые повреждения и под конвоем V74 убыл в Тага-Лахт. Кроме того, на мель вылетели и получили повреждения еще два корабля – В110 и В112, причем последний из-за пробитой нефтяной цистерны также вскорости убыл в тыл. Для возмещения потерь в распоряжение Хейнриха вместо 13-й выслали 4-ю полуфлотилию. К этой армаде позже присоединились еще два эсминца V46 и S50, доведя, таким образом, 16 октября группу Хейнриха до 11 вымпелов. Непосредственно у берега, в том числе и в Малом Зунде располагалась S-флотилия капитана 2 ранга Розенберга (Rosenberg), состоявшая из шести миноносцев типа А и флагманского Т144.

Русское командование также опасалось высадки десанта на Мооне, и потому по инициативе Шевелева решили провести разведку боем. Около 12-40 V, XI, XII и XIII-й дивизионы с канонерскими лодками вышли из Куйваста на Кассарский плес «для наблюдения за не-

приятелем и предупреждения его высадки на о. Моон». В 12-45 «Автроил», вместе с другими кораблями, принял полную боевую готовность.

XIII-й дивизион шел в составе «Изяслав», «Автроил» и «Гавриил». В 13-50 корабли подошли к Раугенскому бую. Немцы, уже давно заметившие подходящие эсминцы, в это время занимались погрузкой раненых 18 штурмовой роты на переоборудованный в госпитальное судно транспорт «Viola». Он находился недалеко от берега в 4 милях к западу от острова Кейнас. В непосредственном прикрытии, по-видимому, находились миноносцы Т144 и Т141, западней держались основные силы Розенберга миноносцы Т130, А27, А29, А30, А31, А32 (А28 ранее отправили в тыл для пополнения боезапаса). Далее к северу располагались эсминцы коммодора Хейнриха, два из которых находились в непосредственной близости от берега и при неблагоприятных обстоятельствах могли поддержать огнем корабли Розенберга.



Пожар на эсминце "Гром" (слева), группа эсминцев в Петрограде после ледового похода (справа)

Поскольку море в этом месте изобиловало отмелями и островками, маневрирование сразу четырьмя дивизионами было затруднено, и вся нагрузка легла на XIII дивизион. Остальным кораблям приказали стоять наготове и в случае необходимости поддержать огнем.

Поскольку русские приняли «Viola» за «немецкий однотрубный транспорт, высаживающий десант на Эзель», Шевелев приказал канонеркам открыть огонь по транспорту, а сам с XIII дивизионом пошел на сближение. В 14-14, когда дистанция уменьшилась до 65 кбт, эсминцы открыли огонь по миноносцам Розенберга и «Viola». После первых же выстрелов госпитальное судно начало отход на запад, а миноносцы и батарея полевых орудий приняли бой, прикрывая его. С русских кораблей отчетливо видели, как на ближайшем к ним Т-144 срезало грот-мачту. Ввиду того, что дальше к югу глубины еще больше уменьшались, и корабли рисковали вылететь на мель, а также для выхода с пристрелянной неприятелем зоны, дивизион в 14-20 повернул на 8 румбов влево. В работе Косинского указывается, что поворот осуществлялся последовательно, но это не верно. На самом деле поворачивали «все вдруг», иначе корабли бы мешали друг другу вести огонь из кормовых орудий. Во время этого маневра «Автроил» получил сразу три попадания 88-мм снарядами. Один снаряд попал в корпус под привальный брус, образовав полуподводную пробоину, пробил палубу и ушел вовнутрь корабля. При этом были пробиты топливные цистерны, так что за эсминцем теперь тянулся нефтяной шлейф. Два других снаряда взорвались под носовым мостиком. Всего было ранено 8 матросов и один офицер. Наиболее серьезные ранения получил кочегар, которому прямо в море пришлось делать трепанацию черепа. Больше попаданий в эсминцы дивизиона не было (снаряд, попавший в «Изяслав» не разорвался) и в 14-30 эсминцы вы-

шли из сферы огня. Русские рапорты отмечают, что были накрытия по двум ближайшим к «Viola» неприятельским миноносцам и попадания в головной, но немцы это не подтверждают. Быстрое и точное накрытие русских эсминцев можно объяснить небольшим ходом последних и стесненным фарватером.

В это время коммодор Хейнрих со своими одиннадцатью кораблями, наконец начал сближение, но опоздал, поскольку русские уже выходили из боя. Отходя под огнем, в 14-25 на скорости 15 узлов «Изяслав» коснулся винтами грунта, так что Шевелев приказал отослать эсминец в Рогекюль для осмотра водолазами и ремонта, а сам перенес флаг на «Автроил». Раненых «Автроила» свезли на «Изяслав». Усилиями обеих команд удалось до темноты завести под пробойную пластырь, и «Автроил» отправился в Куйваст для доклада.

Германские корабли потерь не имели, а то, что эта стычка не имела никаких последствий, доказывается тем, что рапорты и воспоминания участников практически не уделяют ей места. Гораздо больше проблем в тот день причинили снаряды линкора «Слава» и береговых батарей у Орисаарской дамбы.

Утром следующего дня «Изяслав» и «Автроил» с разрешения Бахирева решили отправить для починки в Гельсингфорс. Однако, чтобы иметь под рукой хоть какой-нибудь резерв, Бахирев просил начальника штаба Балтфлота телеграммой (№ 74): *«Ввиду нескорого ввода в док «Автроила» прошу его прислать в Куйваст»*. Согласившись с его мнением, ответной телеграммой (№ 1374) начальник штаба Балтфлота князь Черкасский сообщал: *«Сейчас «Автроил» послан в Ревель для необходимого ремонта, после чего некоторое время останется в распоряжении Комфлота»*. Из всего XIII дивизиона, таким образом, в строю остался один «Гавриил». В виду того, что канонерские лодки в Моонзунде играли весьма важную роль, Бахирев предложил начальнику дивизиона вступить во временное командование отрядом лодок.

В 14-35 капитан 1 ранга Шевелев поднял свой брейд-вымпел на канонерке «Хивинец», которой из-за отсутствия командира и старшего офицера временно командовал штурманский офицер по второму году лейтенант Афонасьев.

Будучи в резерве, «Автроил» не принял участия в заключительном утреннем бое за Моонзунд 5/18 октября. В этот день на рассвете «Автроил» и «Изяслав» послали в бухту Лапвик, а вскоре вслед за ними отправились и остальные корабли эскадры. Днем в бухте Папонвик корабли, присоединившись к XIII дивизиону, вскоре прибыли в Гельсингфорс.

5. Революция и ледовый поход

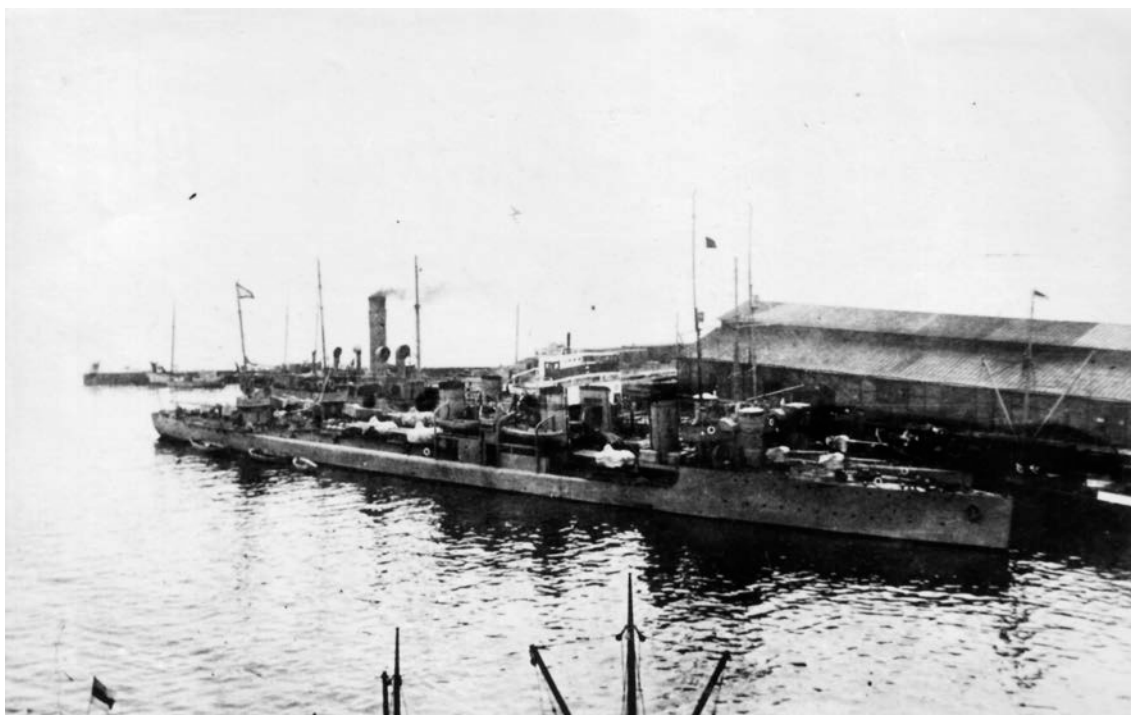
Еще до Моонзундского сражения на «Автроиле» началась формироваться большевистская ячейка. В 1916 году для размещения команд строившихся в Ревеле эсминцев, выделили сухогруз «Диана», до войны ходивший на линии Одесса – Санкт-Петербург. Именно на нем и началось формирование большевистских ячеек. Для активизации процесса на сухогруз неоднократно приходили агитаторы из рабочих-строителей.

Февральская революция в Ревеле произошла не так кроваво, как в Гельсингфорсе. Причин для этого было несколько. Во-первых, в Ревеле к началу войны было большое число этнических немцев, и потому с начала войны их взяли под жесткий контроль соответствующих органов. Во-вторых, местное население, эстонцы, также были настроены антигермански и потому всячески содействовали в пресечении действий германских агентов. Наконец, в-третьих, эстонцы, зачастую плохо знали русский язык, из-за этого с трудом поддавались угворам русскоязычных агитаторов, а если и агитировались, то не могли наладить связь с русским гарнизоном и командами кораблей. Кроме того, основу экипажей в Ревеле составляли люди с кораблей активно участвовавших в боевых действиях (1 бригада крейсеров, дивизия подводных лодок и т.д.), дисциплина на которых поддерживалась на очень высоком уровне. Поэтому единственной благодатной почвой для революционеров представляли лишь экипажи строившихся эсминцев.

Утром 2 марта на заводе началась запланированная накануне манифестация. К ней примкнули экипажи строившихся эсминцев. Мирная вначале, акция вскоре перешла в погром полицейских участков и тюрем. Так были разгромлены тюрьмы на улице Вене и Батарейной, в Вышгороде и некоторых других, сожжены семь полицейских участков. По аналогии с Бастилией, восставшие взяли приступом башню «Толстая Маргарита», использовавшуюся в качестве тюрьмы для политзаключенных. Но это было скорее данью революцион-

ной моде, поскольку до кровопролития дело не дошло. Пожалуй, наиболее пострадавшим стал комендант крепости вице-адмирал Герасимов, пытавшийся образумить толпу, которая хотела разгромить тюрьму. Его доставили в больницу с черепно-мозговой травмой, к счастью не серьезной.

К началу октября большевистская ячейка «Автроила» стала самой сильной в дивизионе, хотя по численности отставала от эсэро-меньшевистской группы. Экипаж «Автроила» дал в дивизионный совет двух делегатов-большевиков: старшего электрика эсминца Георгия Галкина и артиллерийского старшину Степана Кару*. Так что нет ничего удивительного в том, что 25 октября 1917 года экипаж «Автроила» активнейшим образом поддержал Октябрьский переворот. Не возражал против него «Миклухо-Маклай». Оба эсминца в это время находились в Гельсингфорсе. Во время революционных событий в Минной дивизии прошел митинг, в ходе которого решили из экипажей сформировать сводный взвод. В полночь 25 октября он на буксире прибыл в Гельсингфорс.



"Автроил" у стенки револьского завода

К зиме 1917/18 гг. бегство офицеров с кораблей приобрело характер эпидемии, и наиболее отличился в этом «Автроил», давший наивысший процент (практически 100 %) среди кораблей Балтфлота. Освободившиеся вакансии пытались заменять новоприбывшими, или выдвигая на офицерские должности бывших матросов. Так что не было ничего удивительного, что командный состав в основном составляли и вовсе случайные люди. Впрочем, в то время это было обычной практикой. Процветало дезертирство и среди нижних чинов. Кроме того, из «наиболее сознательных» членов экипажей происходило формирование различных сводных частей, которые незамедлительно отбывались на фронты начинавшейся гражданской войны. Так что следует отметить, что к весне 1918 г. кадровый вопрос на кораблях Минной дивизии стоял очень остро. На кораблях наблюдался большой некомплект личного состава. По табелю комплектации эсминцев типа «Орфей» их экипаж составлял 153 человека, реально же на описываемый период «Автроил» комплектовался 171 человеком. В то время как в рапорте от 29 апреля 1918 года сообщалось, что в момент выхода из Гельсинг-

* Оба впоследствии видными деятелями Балтфлота. С.И. Кара избран в 1918 году председателем судового комитета, с ноября этого года – комиссар Минной дивизии. Г.И. Галкин избран делегатом в Центробалт первого созыва, в итоге дослужился до помощника главного комиссара Балтфлота.

форса на «Автроиле» находилось 7 офицеров и 87 матросов; на «Миклухо-Маклае» – 5 офицеров и 65 матросов. Частично кадровый вопрос удалось снять, разместив на кораблях рабочих эвакуированных из Ревеля и Гельсингфорса заводов. Но они шли в основном на крупные корабли и эсминцам «перепало» всего по один–два человека, которые вопроса конечно же не решали.

По условиям Брестского мира, подписанного 3 марта 1918 года, Советская Россия должна была убрать свои корабли из Эстонии и Финляндии, либо разоружить их. К этому времени в Гельсингфорсе, главной базе флота, находилось более 70 кораблей и судов, в том числе 14 эскадренных миноносцев, включая «Автроил» и «Миклухо-Маклай». К этому времени финские отряды при поддержке германцев начали наступление на город, так что было принято решение о переводе флота в Кронштадт. Ледовая же обстановка в середине марта сложилась достаточно сложная.

7 и 9 апреля отправлялись первые два эшелона кораблей. Обстановка между тем все более и более обострялась. 6 апреля белофинны окружили Таммерфорс и, после четырехдневных уличных боев, взяли его. Одновременно было предпринято наступление на Гельсингфорс. 7 апреля трехтысячный германский отряд под командованием генерала фон Бранденштейна высадился в районе Ловизы и предпринял попытку перерезать сообщение между Гельсингфорсом и Выборгом, а 11 апреля немцы и белофинны ворвались в столицу Финляндии. В этой ситуации было решено отправить третий, четвертый и пятый эшелон в один день – 10 апреля.

Ситуация осложнялась тем, что на Минной флотилии практически не было топлива. Подход же к складам, размещавшимся на о. Опасном, в данной ситуации стал опасен. Большинство кораблей заправлялось с нефтеналивных судов, которые подвозили на буксире. Но «Миклухо-Маклай», не дожидаясь, когда его смогут заправить, сам направился к острову. К этому времени обслуживающий персонал складов разбежался или уже эвакуировался, так что на берег пришлось послать группу матросов во главе с боцманом Кудзелько*. Кое-как разобравшись с совершенно неизвестными им береговыми топливными насосами станции перекачки, группа смогла обеспечить подачу нефти на эсминец. Принятого топлива оказалось достаточно для перехода в Петроград. А позже, когда к острову смог подойти эсминец «Изяслав», миклухо-маклаевцы помогли заправить и его.

«Миклухо-Маклай» покинул Гельсингфорс в 15 часов в составе четвертого эшелона кораблей. Кроме него туда вошли эсминцы «Свобода», «Забияка», «Орфей», «Победитель», «Лейтенант Ильин», «Финн», «Уссуриец», «Эмир Бухарский»; транспорты «Сухона», «Ока», «Бурлак», «Мыслете»; буксиры «Огонь», «Черноморский № 4», «Солид» и «Бойкий». Командовал эшелоном командир XI дивизиона эскадренных миноносцев.

«Автроил» вышел в 16 часов в составе пятого эшелона. Вместе с ним туда входили эсминцы «Изяслав», «Константин», «Капитан Изыльметьев», «Туркменец Ставропольский», «Войсковой», «Украина», «Забайкалец», «Стерегающий», «Страшный», «Донской казак», «Сибирский стрелок», «Московитянин»; транспорты «Либава», «Рцы», «Веди», «Печора», «Михаил Лунд», «Гогланд», «Кодума», «Ильза», «Оркан», «Приемыш» и около десятка других. Командиром эшелона был начальник минной дивизии А.П. Екимов.

Практически весь маршрут перехода был покрыт крепким льдом толщиной 70-80 см, а местами встречались торосы высотой до 5 м. Все три эшелона шли шхерным фарватером, надеясь на то, что корабли успеют пройти в Кронштадт до того как тронется лед – движущийся, он представлял еще большую опасность для кораблей. Но эти надежды не оправдались. Ледоколам, особенно «Ермаку», приходилось быть буквально везде, вызволяя корабли из ледового плена.

Находясь в торосах, у о. Галли, «Автроил» получил тяжелые повреждения. Был проломан форштевень, загнулись листы у ватерлинии, внутрь поступило много воды, и только упорная борьба за живучесть личного состава корабля и подошедший на помощь буксир «Огонь» позволили довести эсминец до Кронштадта.

Всего переход занял более недели. 17 апреля в Кронштадт пришел «Миклухо-Маклай», а двумя днями позже – «Автроил».

* В ряде документов, особенно касающихся плена, его ошибочно указывают как Козелько.

Боевые действия 1918 года

По Брестскому мирному договору с Германией корабли Балтфлота не могли выходить за пределы своих баз, и германцы довольно тщательно за этим следили. Поэтому до осени 1918 года экипажи кораблей были предоставлены сами себе: ни о какой боевой подготовке, равно как и о соблюдении «революционной дисциплины» говорить не приходилось. Все это в итоге вылилось в новую волну брожения, особенно на кораблях Минной дивизии. Поводом для нее послужила полнейшая неясность текущего положения и ближайшего будущего Балтийского флота. Полагая, что им уготована участь кораблей самозатопившегося Черноморского флота, балтийцы решили взять ситуацию под свой контроль.

11 мая экипажи кораблей Минной дивизии приняли резолюцию, в которой выдвигалось требование распустить Петроградскую коммуну, а всю власть передать «Морской диктатуре Балтфлота». Одновременно предполагалось войти в тесную связь с рабочими Питера и демобилизованными солдатами и офицерами на предмет организации совместной обороны города.

Патриотический подъем экипажей оказался совершенно не нужным пришедшим к власти большевикам, из-за чего они приняли ответные меры: арестовали начальника морскими силами А.М. Щастного, сделали попытку арестовать главных смутьянов на Минной дивизии. А 31 мая была принята резолюция общего собрания экипажа крейсера «Рюрик», отражавшая официальное отношение правительства к происходящим событиям. Благодаря проведенной агитации флот в целом не поддержал инициативу Минной дивизии. 1 июня состоялось заседание представителей кораблей и частей Петрограда и Кронштадта. Депутат с «Автроила» С. Кара, вместе с другими депутатами-большевиками, призвал собравшихся присоединиться к резолюции «Рюрика» и к ней действительно присоединилось абсолютное большинство, в том числе и депутаты с «Миклухо-Маклая». В июне правительство приняло жесткие меры к подавлению выступления, к счастью не вылившиеся в массовое кровопролитие. Зато Щастного обвинили в контрреволюционном заговоре и расстреляли.

В июле месяце внимание моряков было отвлечено на формирование экспедиционных отрядов, посылаемых на все направления трещавшего и ломающегося фронта.

8 августа советское правительство всерьез обеспокоенное отъездом германского посольства было вынуждено вновь вспомнить о флоте. К этому времени уже появилось боевое расписание морских сил Балтийского моря. Первая его редакция вышла еще 11 мая (приказ № 273), а всего через 4 дня появился новый вариант (приказ № 292). К маю оба эсминца были отремонтированы и вошли в состав «Минной дивизии Морских сил Невы и Ладожского озера»: «Автроил» вместе со «Свободой», «Изяславом» и «Гавриилом» в III-й дивизион, а «Миклухо-Маклай» с «Лейтенантом Ильиным» и «Капитаном Изыльметьевым» – в IV-й.

9 августа правительство приказало Балтийскому флоту для защиты подступов к Петрограду выставить к западу от Кронштадта сильное минное заграждение. В своей телеграмме Начальнику Морских сил Балтийского моря С.В. Зарубаеву Ленин указывал: *«Минное заграждение поставить немедленно безо всяких промедлений».*

Заграждение решили выставлять в районе маяков Шепелев и Стирсуден. Выполняя приказ правительства, 10 августа из Кронштадта вышел отряд минных заградителей «Нарова», «Урал», «Волга» и «Ловать» в сопровождении эсминцев «Азард», «Эмир Бухарский» и «Миклухо-Маклай». Поле начиналось у Шепелевского маяка и доходило до финского берега в полутора милях от Стирсудена. Первой в 5-55 постановку начала «Нарова» и закончила ее в 17-13. «Урал» производил ее с 6-05 до 10-04. «Волга» первые мины поставила в 6-10, а завершила в 8-35. Постановка омрачилась тем, что «Ловать», ставившая южную часть заграждения, села на камни. В итоге пришлось дожидаться буксиров из Кронштадта, которые благополучно стащили ее с мели. Минзаг продолжил постановку, закончив ее в 2-32 11 августа. В итоге заградители выставили 935 мин: «Нарова» – 303, «Урал» – 350, «Волга» – 220 и «Ловать» – 62. Но единственной жертвой этих мин стало лишь свое портовое судно «Колывань», подорвавшееся на нем 10 августа и затонувшее со всем экипажем.

14 августа минзаги выставили третью и четвертую линии (еще около 500 мин) этого заграждения. «Миклухо-Маклай» и «Азард» эскортировали «Нарову» и «Волгу». Линии начинались в пределах мерной мили на расстоянии полутора миль от берега и охватывали район Лебяжье–мыс Инонема. Во время операции эсминцы привлекли внимание финнов и

те, подкатив полевую артиллерию, открыли по ним огонь: «Азард» при этом находился на удалении 30 кб, а «Миклухо-Маклай» – 10 кб. Всего противник выпустил 5 снарядов, но попаданий не было, и эсминцы на огонь не отвечали.

Таким образом, всего удалось поставить 1435 мин. Это дало основание Народному комиссариату иностранных дел известить мир, что район между 60°10' и 59°57' СШ и 28°55' и 29°10' ВД закрыт для свободного судоходства.

Эти меры оказались довольно своевременными, так как активность германского флота в восточной части Финского залива значительно возросла. В частности, по разведанным выходило, что на Бьерке базируются германские броненосец «Wittelsbach» и крейсера «Straßburg» и «Graudenz».

Во второй половине августа кризис миновал, и снова заговорили об экономии за счет ресурсов флота. Из-за ухудшения общей экономической обстановки в стране, флот испытывал постоянные трудности со снабжением, особенно топливом, продовольствием и личным составом. В связи с этим приказом № 557 от 7 сентября предлагалось для выполнения самых необходимых и неотложных оперативных задач сформировать Действующий отряд судов Балтийского флота (ДОТ). Все остальные корабли переводили механизмы в режим длительного хранения, а все запасы сдавали в порт.



"Автроил" после боя с англичанами

Согласно этому приказу, «Автроил» вместе со «Свободой», «Изяславом» и «Орфеем» вошел в 3-й дивизион, а «Миклухо-Маклай» вместе с «Лейтенантом Ильиным» и «Капитаном Изылметьевым» – в 4-й.

8 октября «Миклухо-Маклай» еще раз выходил для минной постановки. Вероятнее всего это была самая рядовая операция, так как ее подробности авторам обнаружить не удалось.

В ноябре в Германии произошла революция, автоматически отменившая действие Брестского мира. Опасаясь активизации большевиков на море, 12 декабря в Финский залив вошел английский флот. Первоначально он состоял из трех легких крейсеров и девяти эсминцев.

5 ноября Петроградский Совет уведомил судовые команды, что эсеры готовят в городе мятеж. Начало его планировалось на 7 ноября – годовщину октябрьского переворота. В ответ на предупреждение, начальник МГШ Е.А. Беренс отдал приказ о мерах по усилению безопасности Петрограда. В это время Балтийский флот уже находился в состоянии полной боевой готовности, которую объявили сразу после ввода английских кораблей на Балтику. В случае мятежа «Азарду» и «Автроилу» приказывалось осуществить переход к Шлиссельбургу. К счастью, подавлять мятеж морякам не пришлось.

В ноябре началось наступление частей Седьмой армии в Прибалтике, в связи с чем с 22 ноября 1918 года ДОТ передавался ей в оперативное подчинение. Для помощи сухопутным силам из моряков началось формирование десантного отряда. В основном туда брали

уроженцев Прибалтики. Так первая рота из 224 человек практически целиком состояла из эстонцев, во второй роте из 234 человек примерно 3/4 были эстонцы, а в третьей из 127 – две трети. Остальное составляли латыши и русские. Возглавлял отряд В. Пусс. 27 ноября ДОТ получил приказ высадить этот отряд в районе Нарвского залива для содействия войскам Седьмой армии во взятии Нарвы.

В соответствии с этим планом 27 ноября для разведки Ревельского порта и Ревельского рейда направили подводную лодку «Тур». Одновременно с Малого Кронштадтского рейда в море вышел отряд под руководством командира крейсера «Олег» А.В. Салтанова (комиссар – зам. главного комиссара флота И.В. Фрунгов). Кроме крейсера, в него вошли миноносец «Меткий» (командир – Е.С. Ушнев) и транспорты с десантом «Ильза», «Красный пахарь» и «Революция». Позднее, по готовности, к отряду должен был присоединиться «Автроил», единственный эсминец способный в это время выйти в море.

26 ноября «Автроил» с «Азардом» совершили разведывательную вылазку, после которой у «Азарда» обнаружилось неполадки в машинах, так что тот стал в ремонт и мог быть готов не раньше, чем через несколько дней. «Автроил» же принял топливо и прочие припасы, так что его выход задержался.

«Миклухо-Маклай» в это время также находился в ремонте, и 28 ноября он смог лишь выйти на пробу машин и устранение девиации. В этот же день вышел приказ № 720, по которому «В.А. Николаев с эсминца «Инженер-механик Зверев» допускается к командованию эсминцем» «Миклухо-Маклай». Что послужило основанием для столь странной формулировки, авторам установить не удалось. Но, так или иначе, а к отряду этот корабль мог бы присоединиться не ранее 29-го.

В 12-40* с «Олега» на «Автроил» дали радиограмму: «Почему не выходите по назначению?» Но с эсминца не ответили. Лишь в 7-34 следующего дня, когда транспорты под охраной «Меткого» на якоре пережидали ночь, а «Олег» для разведки вошел в Нарвскую губу, пришла долгожданная радиограмма о том, что «Автроил» вышел в море.

С рассветом «Олег» начал обстрел берега, сделав 2 залпа, а транспорты с миноносцем направились к городу Гунгербург. В 13-20 пришло известие, что высадка прошла успешно. В этот день, почти не встречая сопротивления, десантная партия заняла город и начала наступление вглубь суши. «Олег» еще раз, около пяти часов пополудни, пытался оказывать огневую поддержку.

На рассвете следующего дня показался «Автроил». Поэтому когда с берега пришла очередная просьба подавить неприятельскую батарею в районе Вайварских гор, эту задачу возложили на «Автроил», после чего его направили в дозор в район Родшер-Теншер.

1 декабря в 12-30 отряд без потерь возвратился в Кронштадт. В случае необходимости предполагалось вывести в море линкоры «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», но нужды в этом не возникло.

В целом эта, в принципе небольшая операция, имела огромный психологический эффект для руководства флота. Действия десанта прошли на редкость удачно – он сумел захватить три парохода, 27 пулеметов, обозы и взять в плен 85 немцев. 29 ноября Нарва пала. В этот же день в Петроград возвратился «Тур», доложив, что в Ревеле неприятельских кораблей нет.

4 декабря штаб Балтфлота получил телеграмму за подписью главкома Вацетиса, в которой сообщалось: «Признается необходимым одновременно с овладением нами Ревеля занять и закрепить за собой остров Нарген, как защищающий вход в Ревельский порт». Надо ли говорить, что от Балтфлота требовалась активность, в то время как единственные сведения о неприятеле базировались лишь на перископных наблюдениях лодки «Тур»!

4 декабря эсминцы «Автроил» и «Азард» по требованию командования Седьмой армии получили приказ разрушить артогнем подъездные пути к станции Сойда, осмотреть и, если там обнаружится достойная цель, обстрелять викари[†]. Запасной целью определялась станция Йевве. 4 декабря в 12-35 корабли вышли в море и вскоре получили приказ Москвы обстрелять станции Йевве и Орро. В ходе операции корабли выпустили по ним около 200 снарядов, после чего «Автроил» прошел дальше на запад и обстрелял побережье виков, вы-

* Время здесь и далее приводится по рапорту командира «Олега».

† Так называлась область, включавшая заливы Кашпервик, Монвик, Папонвик и Колковик.

пустив еще около 150 снарядов. Результаты операции не известны, но вероятнее всего они были весьма скромные, так как английские и эстонские источники об этой операции не упоминают вообще. 7 декабря эсминцы вернулись в Кронштадт.

8 декабря эсминцы «Автроил» и «Азард», под прикрытием 305-мм орудий форта «Красная Горка» выставили заграждение в 110 мин (в дополнение к уже имевшимся там 470 минам, выставленным ранее минзагом «Нарова») в районе Шепелевского маяка. Тем самым они усилили западную линию мин на северном фланге заграждений, завершив оборудование в восточной части Финского залива минно-артиллерийской позиции. Интересно, что при этом на форт был отдан приказ о том, что если во время постановки по эсминцам будет открыт огонь с финского берега, «Красная Горка» должна открыть ответный огонь *«незамедлительно и без какого-либо уведомления»*. По-видимому, речь шла о том, что обычный в таких случаях митинг личного состава открывать или не открывать ответный огонь отмечался.



"Автроил" после боя с английской эскадрой

Между тем наступление на Ревельском направлении продолжалось. 15 декабря для того, чтобы хоть как-то задержать его, английская эскадра произвела бомбардировку шоссе и моста у деревни Пурце. Балтфлот немедленно поставили в известность и на следующий день эсминцы «Миклухо-Маклай» и «Азард» произвели разведку по южному берегу Финского залива от Гунгербурга и далее на запад, но никого не обнаружили.

И еще одно событие того напряженного периода – 18 декабря, когда «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай», находился в Кронштадте и проходивший текущий ремонт, по просьбе экипажа получил более «революционное» имя – «Спартак».

Reference

1. Agar A. Baltic episode. London: Conway maritime press, 1983. 255 r.
2. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast I) // Okręty Wojenne. 2002. № 1. S. 26–35.
3. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast II) // Okręty Wojenne. 2002. № 2. S. 16–20.
4. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast III) // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 18–26.
5. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast IV) // Okręty Wojenne. 2002. № 4. S. 24–28.

6. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast V) // Okręty Wojenne. 2002. № 5. S. 14–23.
7. Bennett G. Cowan's War. London: Collins, 1964. 254 r.
8. Staff G. Operation Albion: The Attack On The Baltic Islands // www.ukans.edu/~kansite/ww_one/naval/albion.htm
9. Baltijskie morjaki v bor'be za vlast' Sovetov (nojabr' 1917 – dekabr' 1918). L.: Nauka, 1968. 368 s.
10. Baltijskie morjaki v bor'be za vlast' Sovetov v 1919 godu. L.: Nauka, 1974. 391 s.
11. Bahirev M.K. Otchet o dejstviah Morskih sil Rizhskogo zaliva 29 sentjabrja – 7 oktjabrja 1917 goda. Materialy Morskoj Istoricheskoi Komissii. T. 1. SPb.: RGA VMF, 1998. 96 s.
12. Valdre A., Mitiukov N.V. Odisseja baltijskih jesminev (Chast' 2) // Gangut. 2008. № 46. S. 85–97.
13. Valdre A., Mitiukov N.V. Odisseja baltijskih jesminev (Chast' 3) // Gangut. 2008. № 47. S. 115–129.
14. Valdre A., Mitiukov N.V., Rodrigues Asti J. Odisseja baltijskih jesminev (Chast' 4) // Gangut. 2008. № 48. S. 108–128.
15. Graf G.K. Na «Novike». Baltijskij flot v vojnu i revoljuciju. SPb.: Gangut, 1997. 488 s.
16. Isakov I.S. Tallin, Baltika – 1917. Tallinn: Jejesti raamat, 1989. 152 s.
17. Istorija otechestvennogo sudostroenija. T. 3: Sudostroenie v pervoj chetverti HH v. (1906-1925) / I.F. Cvetkov. SPb.: Sudostroenie, 1995. 560 s.
18. Korsunskij M.A. U beregov Jestonii. Stranicy istorii jeskadrennogo minonosca «Karl Marks». Tallin: Jejesti raamat, 1978. 208 s.
19. Kosinskij A.M. Moonzundskaja operacija baltijskogo flota 1917 goda. L.: Izdanie VMA RKKK, 1928. 170 s.
20. Mitiukov N.V. Odisseja baltijskih jesminev (Chast' 1) // Gangut. 2007. № 45. S. 134–147.
21. Mitiukov N.V. Sud'ba «Spartaka» i «Avtroila» // «Noviki». Luchshie jesminy Rossijskogo Imperatorskogo flota. M.: Kollekcija, Jauza, Jeksmo, 2007. S. 202–206.
22. Mitiukov N.V. Sud'ba «Spartaka» i «Avtroila» // Russkie superjesminy. Legen-darnye «Noviki». M.: Kollekcija, Jauza, Jeksmo, 2011. S. 164–167.
23. Mordvinov R.N. Kursom «Avrory». Formirovanie sovetskogo VMF i nachalo ego boevoj dejatel'nosti. M.: Voenizdat, 1962. 399 s.
24. Operacii anglijskogo flota na Baltike v grazhdanskuju vojnu // Citadel'. 1996. № 1. S. 37–49.
25. Raskol'nikov F.F. Na boevyh postah. M.: Voenizdat, 1961. 351 s.
26. Sapozhnikov V.I. Podvig baltijcev v 1918 godu. M.: Voenizdat, 1954. 100 s.
27. Stepanov Ju.G., Cvetkov I.F. Jeskadrennyj minonosec «Novik». L.: Sudostroenie, 1981. 224 s.
28. Timirev S.N. Vospominanija morskogo oficera. SPb.: Citadel', 1998. 192 s.
29. Usov V.Ju. Jeskadrennye minonoscy tipa «Izjaslav» // Sudostroenie. 1984. № 11. S. 58–62.
30. Usov V.Ju. Jeskadrennye minonoscy tipov «Lejtenant Il'in» i «Gavriil» // Sudostroenie. 1984. № 10. S. 63–67.
31. Shirokorad A.B. Korabel'naja artillerija Rossijskogo flota 1867-1922 gg. // Morskaja kollekcija. 1997. № 2. 40 s.
32. Shhedrolosov V.V., Litinskij D.Ju. Jeskadrennyj minonosec «Zabijaka» // Tajfun. 1999. № 4. S. 12-17; № 5. S. 35-39.

Литература

1. Agar A. Baltic episode. London: Conway maritime press, 1983. 255 p.
2. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast I) // Okręty Wojenne. 2002. № 1. S. 26–35.
3. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast II) // Okręty Wojenne. 2002. № 2. S. 16–20.

4. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast III) // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 18–26.
5. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast IV) // Okręty Wojenne. 2002. № 4. S. 24–28.
6. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A. Niszczyciele «Spartak» i «Awtroil» (Czast V) // Okręty Wojenne. 2002. № 5. S. 14–23.
7. Bennett G. Cowan's War. London: Collins, 1964. 254 p.
8. Staff G. Operation Albion: The Attack On The Baltic Islands // [www.ukans.edu/~kansite/ww_one/ naval/ albion. htm](http://www.ukans.edu/~kansite/ww_one/naval/albion.htm)
9. Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 – декабрь 1918). Л.: Наука, 1968. 368 с.
10. Балтийские моряки в борьбе за власть Советов в 1919 году. Л.: Наука, 1974. 391 с.
11. Бахирев М.К. Отчет о действиях Морских сил Рижского залива 29 сентября – 7 октября 1917 года. Материалы Морской Исторической Комиссии. Т. 1. СПб.: РГА ВМФ, 1998. 96 с.
12. Валдре А., Митюков Н.В. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 2) // Гангут. 2008. № 46. С. 85–97.
13. Валдре А., Митюков Н.В. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 3) // Гангут. 2008. № 47. С. 115–129.
14. Валдре А., Митюков Н.В., Родригес Асти Х. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 4) // Гангут. 2008. № 48. С. 108–128.
15. Граф Г.К. На «Новике». Балтийский флот в войну и революцию. СПб.: Гангут, 1997. 488 с.
16. Исаков И.С. Таллин, Балтика – 1917. Таллинн: Ээсти раамат, 1989. 152 с.
17. История отечественного судостроения. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906-1925) / И.Ф. Цветков. СПб.: Судостроение, 1995. 560 с.
18. Корсунский М.А. У берегов Эстонии. Страницы истории эскадренного миноносца «Карл Маркс». Таллин: Ээсти раамат, 1978. 208 с.
19. Косинский А.М. Моонзундская операция балтийского флота 1917 года. Л.: Издание ВМА РККА, 1928. 170 с.
20. Митюков Н.В. Одиссея балтийских эсминцев (Часть 1) // Гангут. 2007. № 45. С. 134–147.
21. Митюков Н.В. Судьба «Спартака» и «Автроила» // «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007. С. 202–206.
22. Митюков Н.В. Судьба «Спартака» и «Автроила» // Русские суперэсминцы. Легендарные «Новики». М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2011. С. 164–167.
23. Мордвинов Р.Н. Курсом «Авроры». Формирование советского ВМФ и начало его боевой деятельности. М.: Воениздат, 1962. 399 с.
24. Операции английского флота на Балтике в гражданскую войну // Цитадель. 1996. № 1. С. 37-49.
25. Раскольников Ф.Ф. На боевых постах. М.: Воениздат, 1961. 351 с.
26. Сапожников В.И. Подвиг балтийцев в 1918 году. М.: Воениздат, 1954. 100 с.
27. Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л.: Судостроение, 1981. 224 с.
28. Тимирев С.Н. Воспоминания морского офицера. СПб.: Цитадель, 1998. 192 с.
29. Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы типа «Изяслав» // Судостроение. 1984. № 11. С. 58-62.
30. Усов В.Ю. Эскадренные миноносцы типов «Лейтенант Ильин» и «Гавриил» // Судостроение. 1984. № 10. С. 63-67.

31. Широкопад А.Б. Корабельная артиллерия Российского флота 1867-1922 гг. // Морская коллекция. 1997. № 2. 40 с.

32. Щедролов В.В., Литинский Д.Ю. Эскадренный миноносец «Забияка» // Тайфун. 1999. № 4. С. 12-17; № 5. С. 35-39.

УДК 94(47).084

"Спартак" и "Авроил" под отечественным флагом

Леонид Георгиевич Башкиров¹
Николай Витальевич Митюков²

¹ Независимый исследователь (Львов, Украина)

² Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Лаборатория военных исследований

Доктор технических наук, профессор

E-mail: nico02@mail.ru

Аннотация

Данная работа представляет собой первые главы монографии об эсминцах "Спартак" и "Авроил", пропущенные при ее русскоязычной публикации в журнале "Гангут". Рассказывается о проектировании и строительстве указанных эсминцев, а также их участии в боевых действиях до 1918 г. до их захвата англичанами.

Ключевые слова: История России, Балтийский флот, Первая мировая война.

Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 1, № 1, pp. 35-50, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.1.35

www.ejournal37.com

UDC 623.827.2

First Soviet Sea-Launched Ballistic Rockets

Yuri F. Katorin

National research university of information technologies, mechanics and optics, Russian Federation
197101, Sankt-Peterburg, Kronverkskiy prospekt, 49

Dr. (Military), Professor

E-mail: katorin@mail.ru

Abstract

In the article it is told about the creation of the first generation of Soviet ballistic missiles for the armament of submarines. The basic stages of their development, tests and adoption for the armament are described. Are cited the data about the people, is most which actively participated in these processes.

Keywords: submarine, above-water start, ballistic missile, nuclear warhead, V.P. Makeev, S.P. Korolev.

Изыскания по поводу возможности применения баллистических ракет с подводных лодок начались в США и СССР практически одновременно. Однако пути двух соперников, по крайней мере вначале, значительно разошлись. В конце 1950-х годов согласно концепции создания триады ядерных сил, состоящих из наземного, воздушного и морского компонентов, в США стали вступать в строй атомные подводные лодки типа «Джордж Вашингтон» (проект ВВ-278А) с шестнадцатью баллистическими ракетами «Поларис» с дальностью стрельбы 2200 км. Здесь уместно отметить комплексность создания такой новой системы оружия, одновременно разрабатывались: специальная морская баллистическая ракета на твердом топливе с подводным стартом, специальная ядерная подводная лодка, системы тылового и технического обеспечения, базирования и т. д. [1].

Было также определено точное количество подлодок этого подкласса – 41 (заметим: не 40 или 50, а именно 41). По замыслу американцев, эти подводные лодки должны были нести свое патрулирование в районах, откуда они могли по приказанию в кратчайший срок нанести ракетно-ядерный удар по объектам на территории СССР. Учитывая определенное отставание американцев в создании межконтинентальных ракет, такое решение было вполне логичным и обоснованным [1].

В СССР ситуация с созданием ракетной подлодки складывалась несколько парадоксально. Дело в том, что когда малая дальность полета первых баллистических ракет как бы естественно требовала носителя для доставки ее поближе к Американскому континенту, вопрос о вооружении ими подводных лодок на государственном уровне даже не ставился. Когда же в СССР ценой колоссальных усилий создали межконтинентальную баллистическую ракету, способную поражать цели в любой точке земного шара, одновременно встал вопрос о вооружении баллистическими ракетами подводной лодки. Однако, в отличие от американцев, мы пошли по пути наименьшего сопротивления. Вместо глубокой проработки вопроса, ком-

плексного подхода к созданию совершенно новой системы оружия, ее стали «лепить» буквально из того, что есть. В качестве прототипа для первой морской ракеты приняли уже морально устаревшую армейскую ракету Р-11, прямую наследницу германской «V-2» [2, 3].



Американская ПЛАРБ «Джордж Вашингтон»



Баллистическая ракета V-2

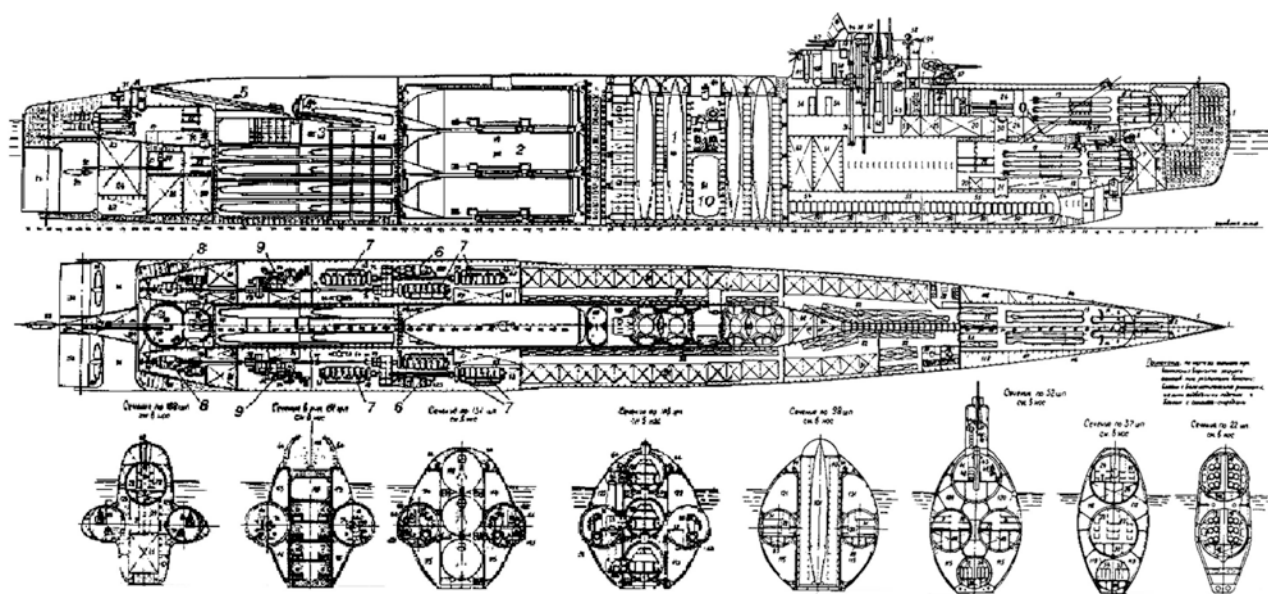
Справедливости ради следует сказать, что первыми пытались поставить баллистическую ракету на подводную лодку немцы. Большой интерес для военных историков представляет немецкий план ракетного обстрела США, хотя он и не был осуществлен. Согласно этому плану подводная лодка должна была буксировать управляемый контейнер с ракетой. В точке запуска у контейнера продувалась носовая цистерна жидкого балласта, и он всплывал в вертикальном положении. Далее автоматически открывалась его носовая горловина, включался двигатель ракеты, и она стартовала. Работы по созданию подводного ракетного комплекса начались в самый разгар войны. В 1944 году его отдельные элементы уже испытывались на Балтийском море. В январе 1945 года на верфях «Вулкан» в Штеттине и «Шихау» в Эльбинге был размещен заказ на изготовление трех контейнеров. Началась подготовка подводных лодок U-518, U-546, U-805, U-880 и U-1235 к осуществлению проекта. Их экипажи начали подготовку к применению нового оружия рекогносцировочными выходами в море, по направлению к берегам Северной Америки [4].

Однако в ходе работ стало очевидно, что массовое производство ракетных комплексов уже не под силу немецкой промышленности. К тому же технические особенности ракеты «V-2» не увязывались с тактико-техническими характеристиками подводной лодки. Ракета «V-2» имела жидкостный двигатель, который требовал сложной системы проверки и контроля перед запуском; ее было нельзя транспортировать в снаряженном состоянии. И, наконец, лодка с контейнером на буксире (30-метровый контейнер с ракетой, заправленной топливом, водяным балластом и контрольной аппаратурой весил 500 т) была бы слишком хорошей мишенью для кораблей противолодочной обороны, ибо скорость буксировки контейнера не превышала 13 узлов [4].

Точно не известно, имели ли конструкторы ЦКБ-18 в СССР сведения об немецких планах*, но в 1948 году ими был разработан предэскизный проект П-2 большой ракетной под-

* После войны многие тысячи томов проектной технической документации, целые эшелоны с оборудованием, захваченным трофейным вооружением и многочисленным контингентом специалистов-ракетчиков были вывезены из Германии в США. Лишь небольшая часть германской документации и техники (в частности, изготовленные на судостроительном заводе три контейнера) досталась в

водной лодки. Это была первая попытка в СССР оснащения ПЛ ракетным оружием. Лодка имела семь прочных корпусов и общий легкий корпус. Ракеты располагались в вертикальных прочных блоках в проницаемой части ПЛ и имели надводный вертикальный старт со стабилизированного стартового стола [2]. Водоизмещение – 5360 т. Основные размерения – 119 x 12,5 x 9,9 м. Скорость: надводная – 18 узлов (максимальная), – 10 узлов (экономическая); подводная – 17 узлов (максимальная), – 4 узла (экономическая). Дальность плавания: надводная – 12 000 миль (10 узлов), подводная – 100 миль (4 узла). Глубина погружения – 200 м. Экипаж – 100 человек. Вооружение – по одному 57-мм и 25-мм орудью, двенадцать баллистических ракет, двенадцать носовых и четыре кормовых 533-мм ТА (30 торпед) [2].



Проект большой ракетной подводной лодки П-2

Ракетные блоки были спроектированы съемными. Вместо ракет на борт могли приниматься сверхмалые подлодки. Лодка должна была нести 12 баллистических ракет Р-1 (советский аналог «V-2»). Причем жидкий кислород хранился не в баках ракет, а в специальной цистерне с тепловой изоляцией, а для восполнения потерь от непрерывного испарения использовалась сжиживающая установка. В бак ракеты жидкий кислород подавался лишь при подготовке ее к пуску. Впрочем, все так и осталось на стадии эскиза – дальнейшие работы по проекту не проводились из-за трудности решения в то время проблемы стабилизации пусковых установок при старте ракет [3].

В августе 1955 года вышло Постановление Совета Министров СССР о начале разработки для подводных лодок проекта 611-АВ баллистических ракет Р-11ФМ. Первая ракета для подводных лодок была сделана на базе армейской ракеты Р-11 (8А61), принятой на вооружение в июле 1955 года. Ее морской вариант Р-11ФМ (8А61ФМ) не имел существенных отличий от прототипа за исключением механизмов, воспринимавших нагрузку от корсетного устройства пусковой установки, и обеспечения герметизации приборного и двигательного отсеков. Параметры движения ракеты при старте с качающегося основания должны были обеспечить ее безударный выход из захватов пусковой установки, раскрывавшихся после прохождения ракетой начального участка пути. [5]

Главным конструктором первой морской ракеты Р-11ФМ был С.П. Королев (в то время главный конструктор ОКБ-1 НИИ-88). Сергей Павлович сам выходил в море на подводной лодке, чтобы, как он говорил, почувствовать ее ограниченное пространство, динамику пере-

качестве трофеев советскому ВМФ и попала в СССР. Согласно неподтвержденным данным (см. Э. Клей, О. Мерк «Тогда в Пенемюнде», 1963 г.), в процессе работ в 1950-х гг. в СССР были предприняты попытки запусков ракет из контейнера, буксируемого подводной лодкой, но эти испытания закончились безрезультатно.

хода из надводного положения в подводное и обратно, поведение на волне и другие особенности подводного плавания. Тогда, в далекие пятидесятые годы, еще мало кто знал имя Королева и вряд ли связывал его с первыми ракетными стартами на земле, на море, а затем и стартами в космос. Да и с виду Сергей Павлович был прост, ничем из общей массы выделяться не любил, на корабле жил, как все, ревностно следя за тем, чтобы никоим образом не подчеркивали в быту, в питании, в общении его особого положения. Однако когда касалось дела, он становился совсем другим человеком – был решителен, требователен, бескомпромиссен. После короткого похода Королев пришел к выводу, что запускать ракетные двигатели с двухкомпонентным самовоспламеняющимся топливом ни в коем случае нельзя, так как любая нештатная ситуация, а тем более взрыв ракеты могли привести к гибели корабля. Чтобы сделать ракету более безопасной, в уже разработанный проект были внесены принципиальные изменения, связанные с появлением в качестве детонатора невзрывоопасного пускового топлива [5].

Одновременно в ЦКБ-16 под руководством Н.Н. Исанина на базе подводной лодки проекта 611 был создан проект опытной ракетной лодки В-611. ВМФ выделил для переоборудования в ракетную торпедную подводную лодку Б-67 постройки 1953 года под командованием капитана 3 ранга Ф.И. Козлова. Работы велись в г. Молотовск (Северодвинск) на заводе № 402. О степени секретности работ говорит тот факт, что даже старпом лодки не был поставлен в известность о происходящем! Долгое время не разрешалось даже упоминать об этой лодке. И только спустя много лет, 16 ноября 1995 года, на торжественном митинге с южной стороны цеха была открыта мемориальная доска. В ходе модернизации одна из четырех групп аккумуляторных батарей в четвертом отсеке была выгружена, затем был очищен и весь отсек, где разместили две ракетные шахты с внутренним диаметром 2 метра и длиной 14 метров [5]. Поначалу экипаж недоумевал, почему вместо выгруженной второй группы аккумуляторных батарей стали устанавливать непонятные сооружения. Пока командир, а потом еще и 12 матросов и старшин во главе с командиром БЧ-2-3 (минно-торпедная боевая часть) старшим лейтенантом С.Ф. Бондиным не командировались на полигон Капустин Яр для подготовки ракетного боевого расчета [6].

На первой советской ракетной подводной лодке две вертикальные шахты, в которых хранились ракеты, разместили за боевой рубкой в диаметральной плоскости. Старт ракет производился со специальных пусковых столов, выдвигаемых вместе с ракетой перед стрельбой на верхний срез шахты. Пусковая установка ракеты имела горизонтальную амортизацию механического типа, поворотный пусковой стол для наведения по азимуту и корсетное устройство для удержания ракеты на верхнем срезе шахты. Старт производился из надводного положения подводной лодки, при движении любым курсом со скоростью до 20 узлов, при волнении моря до 5 баллов, что соответствовало бортовой качке с амплитудой до 12° и с угловой скоростью до 9%. Впервые люди должны были находиться так близко от стартовой ракеты. Их спины касались шахты, открыв лаз которой можно было достать ракету рукой. Здесь не было ни безопасного расстояния, ни защитных бетонных стен бункера, ни укрытий. В этом тоже была специфика ракетного оружия подводных лодок и службы их экипажей [6, 7]. Водоизмещение Б-67 – 1890/2400 т. Основные размерения – 95 x 7,5 x 5,1 м. Скорость: надводная – 16,5 узлов (максимальная), – 10 узлов (экономическая); подводная – 13 узлов (максимальная), – 2 узла (экономическая). Дальность плавания: надводная – 10 000 миль (10 узлов), подводная – 280 миль (2 узла). Глубина погружения – 200 м. Экипаж – 65 человек. Вооружение – две баллистические ракеты Р-11ФМ, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм ТА (10 торпед).

Для запуска двигателя ракеты применялись самовоспламеняющиеся компоненты – топливо и окислитель. Компоненты топлива под давлением редуцированного воздуха, поданного из специального пневмоблока, прорывали мембраны и, поступая в газогенераторы, самовоспламенялись. Возрастающее давление прорывало мембраны газогенераторов, и газы поступали в баки горючего и окислителя, создавая давление, необходимое для вытеснения компонентов в двигатель. Ракета управлялась инерционной системой управления только до момента отключения двигателя. Траектория полета состояла из двух участков: активного, на котором работал двигатель, и пассивного, на котором продолжался полет ракеты по баллистической траектории [8].



Королев Сергей Павлович (1906—1966) – выдающийся советский ученый, конструктор и организатор производства ракетно-космической техники и ракетного оружия, основоположник практической космонавтики. Крупнейшая фигура XX века в области космического ракетостроения и кораблестроения. Королев является создателем советской ракетно-космической техники, обеспечившей стратегический паритет и сделавшей СССР передовой ракетно-космической державой. Он стал ключевой фигурой в освоении человеком Космоса. Благодаря его идеям был осуществлен запуск первого искусственного спутника Земли и первого космонавта Юрия Гагарина. Дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, академик Академии наук СССР.



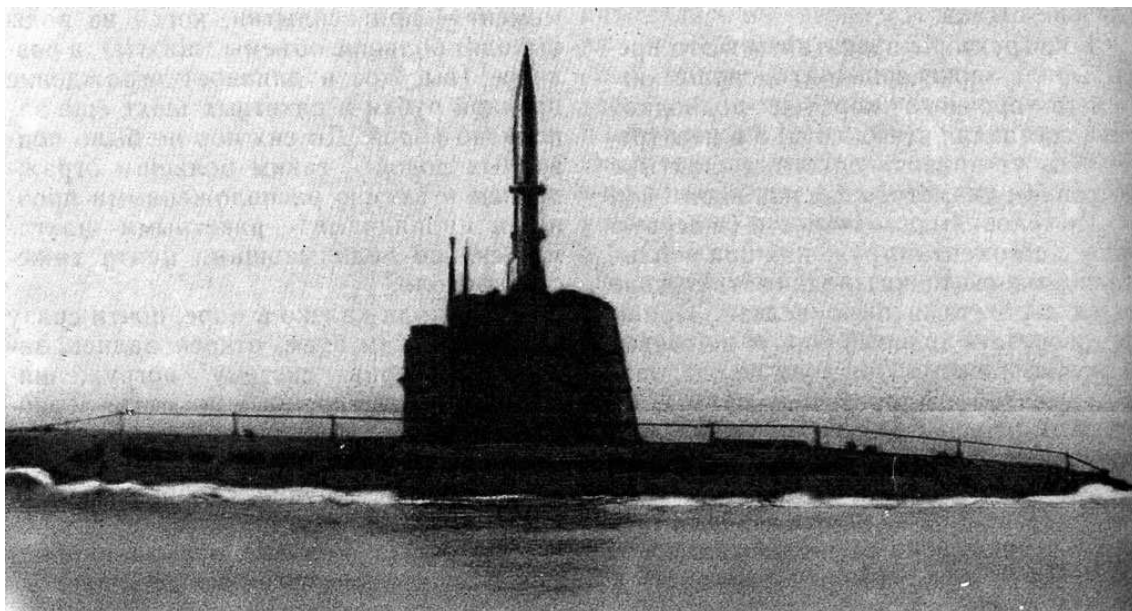
Исанин Николай Никитич (1904—1990) – кораблестроитель, конструктор надводных и подводных кораблей многих типов. Дважды Герой Социалистического Труда (1963, 1974). Академик АН СССР (1970). Трудовую деятельность начал в 13 лет в качестве рабочего в городе Петроград. В 1930 году окончил рабфак Ленинградского электротехнического института и был направлен в Ленинградский кораблестроительный институт (1934), после окончания которого, с 1935 года, в ЦКБ-17 прошел путь от инженера-конструктора до заместителя главного конструктора. В 1946–1970 годах начальник–главный конструктор бюро (преобразовано в ЦКБ-16), занимающегося созданием и разработкой военноморской техники, в том числе тяжелого крейсера проекта 82. С 1953 года бюро стало заниматься подводными лодками. Главный конструктор ряда проектов подводных лодок, среди них дизель-электрическая подводная лодка, с которой впервые в мире был произведен запуск баллистической ракеты.



Козлов Федор Иванович (1922–2011), капитан 1 ранга (1959 г.), родился 26 мая 1922 года в деревне Старая Владимирской области. На флот пришел добровольцем в 1939 году. После окончания в 1943 году Высшего военно-морского училища в Баку – на Северном флоте. В годы войны совершил восемь боевых походов на подводных лодках М-107 и Л-15. В феврале 1954 года назначен командиром Б-67, командовал лодкой во время проведения первых в истории пусков морских баллистических ракет. В 1955 году по состоянию здоровья исключен из плавсостава, после корабля с 9 марта 1956 года служил в Морском научно-техническом комитете в Москве. Уволившись в отставку, остался там работать.

Система управления ракеты решала задачи управления дальностью и обеспечивала устойчивость движения ракеты в полете. Она включала в себя автомат стабилизации, автомат

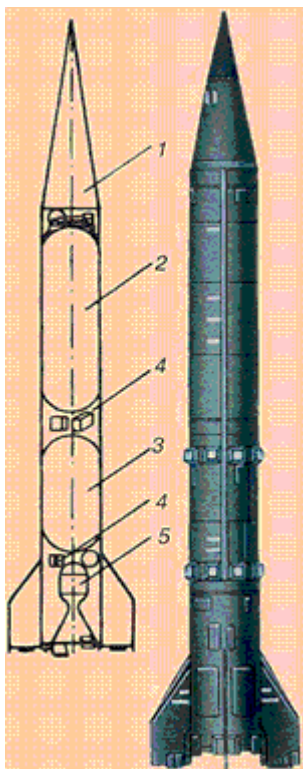
управления дальностью, коммутационную аппаратуру и источники питания. Газоструйные рули, смонтированные в сопловой части двигателя, отклоняясь в газовом потоке двигателя, стабилизировали ракету в полете по углам тангажа, рыскания и крена. В обстановке глубочайшей секретности в 4 ч 30 мин 15 сентября 1955 года первая ракета была погружена на Б-67. Все делалось ночью, избегали «лишних глаз». Погрузку производили обыкновенным порталным краном. Недалеко от поселка Ненокса на высоком берегу установили створные знаки, определяющие боевой курс ПЛ при стрельбе, а на воде поставили стартовый буй в половине кабельтова по траверзу от курса [8].



Подводная лодка В-67 проект В-611 на испытаниях, кадр киносъемки

Уже 16 сентября в 17 ч 32 мин в Белом море впервые в мире баллистическая ракета была запущена с подводной лодки (командир капитан 2 ранга Ф.И. Козлов). Через несколько минут в 150 км от места старта в пустынной тундре в заданном квадрате полигона раздался взрыв, после которого образовалась воронка глубиной 6 м и диаметром 14 м, быстро заполнившаяся водой. Во время пуска на борту лодки находились главные конструкторы ракетного комплекса – С.П. Королев и лодки – Н.Н. Исанин, а также заместитель Главкомандующего ВМФ по кораблестроению адмирал Л.А. Владимирский (1903–1973). Истинный радетель за судьбу флота он не мог оставаться равнодушным к предстоящему событию и предпочел быть рядом с теми, кто создал и испытывал новое оружие. Как вспоминал впоследствии командир лодки Ф.И. Козлов, все страшно волновались. У Сергея Павловича Королева пот градом катился со лба [9]. Следует подчеркнуть, что с момента выхода постановления правительства о начале исследований до пуска первой ракеты прошло чуть более полутора лет.

Всего в 1955 году с подводной лодки Б-67 было произведено 8 пусков, один из них был аварийным. Когда Королев убедился, что ракета не пойдет, то распорядился сбросить ее со «стола» в море. Как Генеральный конструктор и технический руководитель стрельб, он имел на это право. Сергей Павлович, несмотря на свою предельную занятость, на каждую стрельбу выходил в море и руководил всеми пусками ракет. Поступал он так не потому что не доверял морякам, а для того чтобы взять на себя непосредственное руководство в критической ситуации, если таковая возникнет, а значит и всю ответственность за ее исход. Водолазы потом долго искали, затонувшее «изделие», да так и не нашли, поскольку там все дно покрыто толстым слоем ила [9].



Ракета Р-11ФМ

Королев самолично записал свое решение в корабельный вахтенный журнал, но это не спасло экипаж от внимания «компетентных органов» – несколько месяцев командира донимали особысты, он писал объяснительные, почему произошла утрата совсекретного образца. Только после личного вмешательства Королева, проведенного в весьма резкой форме, и его жалобы «на самый верх», дергать Козлова мгновенно перестали. Может именно по причине всей этой нервозности* командир первого подводного ракетноносца Б-67, капитан 2 ранга Ф.И. Козлов, был списан на берег из-за обострившейся язвенной болезни, и тогда его заменил капитан 3 ранга И.И. Гуляев. В 1956 году Б-67 отправилась в первый дальний поход под его командованием. В 1958 году летные испытания Р-11ФМ закончились, и в феврале 1959 года ракетный комплекс Д-1 с баллистической ракетой Р-11ФМ был принят на вооружение. Вообще-то планировалось запустить 11 ракет, но комиссия пришла к заключению, что восьми пусков вполне достаточно. [9]

По результатам испытаний Б-67 в ЦКБ-16 была начата корректировка проекта В-611. К концу 1955 года работы были закончены, и новый проект получил индекс АВ-611. Ракетный комплекс Д-1 находился на вооружении подводных лодок в течение девяти лет. По данным, приведенным А.Б. Ширококорядом, с 1958 года по 1967 год произведено 77 пусков ракет Р-11ФМ, из которых 59 были успешными [10].

С принятием комплекса Д-1 с ракетой Р-11ФМ на вооружение Советский Союз стал первой страной, в составе ВМФ которого появились подводные лодки с баллистическими ракетами. До первого пуска американского «Полариса» оставалось еще 5 лет. Однако дальность стрельбы около 150 км и ее точность – круговое отклонение 8 км – делали Р-11ФМ малопригодной для практического применения даже по тем временам. [10]

Ракета Р-11ФМ представляла собой одноступенчатую баллистическую ракету. В некоторых источниках ее называют «изделием оперативно-тактического назначения», что верно по отношению к сухопутной ракете Р-11, но лодочная Р-11ФМ являлась первой в мире стратегической корабельной ракетой, способной из нейтральных вод нанести ядерный удар по большинству городов и военных объектов стран НАТО. Ее боеголовка была оснащена ядерным зарядом «РДС-4» мощностью 10 кт. В полете головная часть не отделялась от ракетноносителя [8].

Стрельба ракетами с подводной лодки производилась во время плавания ее в надводном положении при волнении моря 4–5 баллов и скорости 8–12 узлов. Старт ракет осуществлялся с верхнего среза шахты, стартовый стол вместе с ракетой до верхнего среза поднимался при помощи специального тросового подъемника. Старт первой ракеты производился через 5 минут после всплытия лодки, второй – через 5 минут после старта первой ракеты. Подготовка к старту происходила в подводном положении, на что затрачивалось до двух часов [8].

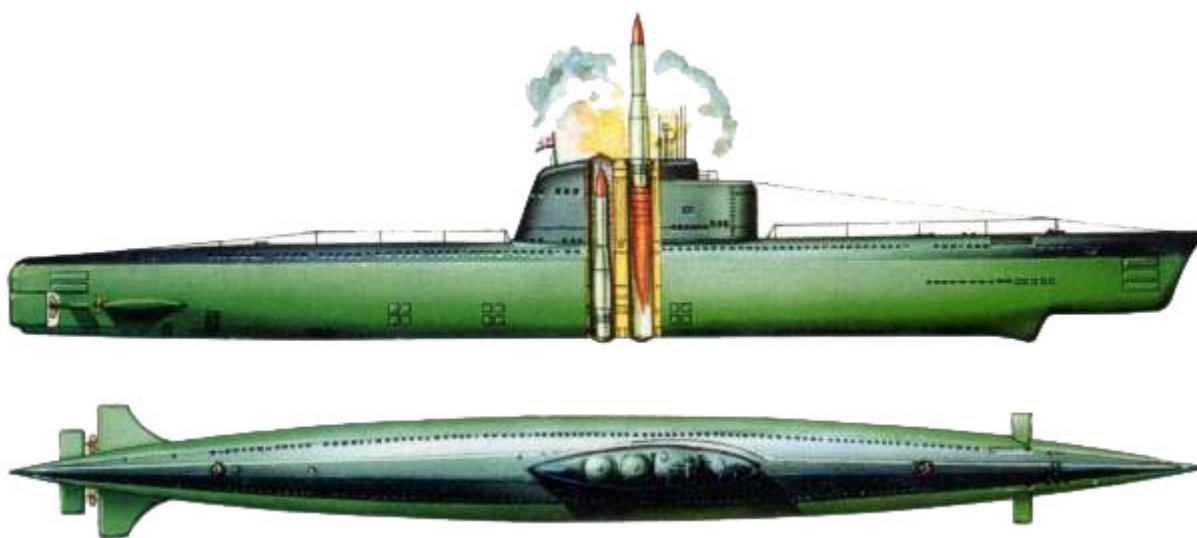
Подводная лодка Б-67, переделанная по проект В-611, так и осталась в единственном экземпляре и не встала на боевое дежурство. Ее было решено использовать для испытания новых баллистических ракет. Хочется сказать в заключение вот о чем. Первый пуск балли-

* Вот, что пишет сам Ф.И. Козлов: «Несколько лет подряд меня мучили боли в желудке. В 1955 году болезнь стала прогрессировать. Видимо, сказалось нервное напряжение. Потерял 13 кг веса. Но держался, на корабле даже бодрился. Каждый вечер, если не выходили в море, Королев на своей машине отвозил меня домой, боли были страшные. В декабре медики настояли на лечении. В Мурманском госпитале поставили диагноз: язвенная болезнь в стадии резкого обострения. И заключение ВВК, как приговор: не годен к службе в плавсоставе. Вот так и была дописана последняя страница моей командирской биографии».

стической ракеты с подводной лодки – это поворотный момент в развитии флота. Жаль, что 50-летие этого события, которое прошло в сентябре 2005 года, флот и страна не отметили. Кстати, никого из военных моряков за испытания ракетного оружия государство так и не наградило. Все ученые и конструкторы за свои «изделия» удостоены орденов, Ленинских или госпремий. О подводниках до сих пор молчат...



Гуляев Иван Иванович (1922—1998) — командир АПЛ К-27 Северного Краснознаменного флота, капитан 1-го ранга (1962). Родился 28 мая 1922 г. в с. Кисловодское Каменского р-на Свердловской обл. В семье крестьянина. Летом 1940 года окончил Покровскую среднюю школу, а осенью того же года был призван в ВМФ. До второй половины 1943 г. служил на ТОФ в зенитно-артиллерийских частях береговой обороны в качестве краснофлотца-дальномерщика, комендора, заместителя политрука батареи. В конце лета того же года поступил в ТоВВМУ. В августе-сентябре 1945 г. принимал участие в боевых действиях кораблей ТОФ в войне с Японией. По окончании 2-го курса ТоВВМУ был переведен в Каспийское ВВМУ, которое закончил весной 1947 г., и направлен на СФ. В апреле 1953 г. назначен командиром Краснознаменной подлодки С-101, затем Б-8, а в декабре 1955 г. был назначен командиром Б-67. В декабре 1958 г. Гуляева назначают на строящуюся атомную ПЛ К-27 проекта 645. Герой Советского Союза (1966). В августе 1965 г. капитан 1 ранга Гуляев заканчивает АКОС (академические курсы офицерского состава. Созданы при ВМА) и назначается начальником штаба – заместителем командира бригады строящихся ПЛ. На этой должности прослужил 7,5 лет. С января 1973 г., в ходе очередной кампании по «омоложению» армии, капитан 1-го ранга Гуляев был отправлен в запас, а затем и в отставку. Пять лет проработал в научно-исследовательских учреждениях, в качестве научного сотрудника и ведущего инженера. С июля 1978 г. по июль 1992 г. Иван Иванович работает капитаном-наставником в Экспедиции спецморпроводок.



Подводная лодка проекта АВ-611, на схеме момент пуска ракеты

Подводные лодки проекта АВ-611 являлись первыми в мире серийными ПЛ с баллистическими ракетами. Четыре были переоборудованы из новых торпедных ПЛ проекта 611 в ходе их строительства, пятой стала Б-62, но не специальной постройки, а переоборудованная по этому проекту уже построенная ПЛ пр. 611. Архитектурно-конструктивный тип подводного корабля такой же, как у ПЛ проекта 611, но с более развитым обтекателем ракетных шахт. Ракеты располагались в стационарных вертикальных шахтах внутри прочного корпуса и ограждения рубки. Для их размещения в кормовом жилом (аккумуляторном) отсеке подводной лодки были демонтированы одна группа аккумуляторных батарей и жилые помещения личного состава, а для размещения экипажа сняты запасные торпеды. Всего построено 5 кораблей АВ-611 (Б-62, Б-73, Б-78, Б-79, Б-89) и один В-611. Четыре корабля на Северном флоте были сведены в бригаду. Командовал бригадой капитан 1 ранга Сергей Степанович Хомчик (1921–1986). Комбригу тогда не было и сорока. Это была первая морская группировка системы стратегического вооружения [11].

Бортовой №, тип, командир	Завод, зав. номер	Закладка	Спуск	Введение в строй
Б-62, АВ-611, капитан 2 ранга В.А. Дыгало	ССЗ №202 г. Владивосток, 631	06.09.51	29.04.52	31.12.53 перестройка, 25.10.1958
Б-67, В-611, капитан 3 ранга Ф.И. Козлов	№196 («Судомех»), 636	26.03.53	05.09.53	перестройка, 30.06.56
Б-73, АВ-611, капитан 2 ранга И.С. Лихарев	№402 («Севмаш»), 404	16.08.54	16.01.57	30.11.57
Б-78 «Мурманский Комсомолец», АВ-611, капитан 2 ранга В.В. Горонцов	№402 («Севмаш»), 209	16.07.55	13.06.57	30.11.57
Б-79, АВ-611, капитан 2 ранга В.Г. Смирнов	№402 («Севмаш»), 210	19.12.55	16.07.57	03.12.57
Б-89, АВ-611, капитан 2 ранга Н.Ф. Ханин	№402 («Севмаш»), 515	05.02.57	21.09.57	13.12.57

Водоизмещение (нормальное) – 1980 т. Основные размеры – 98,9 x 7,5 x 5,1 м. Скорость: надводная – 16,5 узлов (максимальная); подводная – 12,5 узлов (максимальная), 2 узла (экономическая). Дальность плавания: надводная – 10 800 миль (7 узлов), подводная – 290 миль (2 узла). Глубина погружения – 200 м. Экипаж – 72 человека. Вооружение – две баллистические ракеты Р-11ФМ, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм ТА (10 торпед).

Первой отечественной баллистической ракетой, разработанной специально для подводных лодок, стала ракета Р-13, эскизный проект которой был выполнен ОКБ-1 в конце 1955 года – первой половине 1956 года. Дальнейшие работы по ракете вело СКБ-385 под руководством В.П. Макеева. Стартовая установка СМ-60 для комплекса Д-2 разработана в ЦКБ-34 (КБСМ) под руководством главного конструктора КБ-1 Е.Г. Рудяка, приборы контроля разрабатывались НИИ-49. Поразительно, что работа С.П. Королева, как основоположника морского ракетостроения, осталась практически неизвестной, хотя она имела важнейшее значение для военно-морского флота и нашей страны в целом. Это объясняется тем, что после того как были успешно завершены все испытания ракетного комплекса и Королев передал эту тему В.П. Макееву, он никогда не подчеркивал своего приоритета [12].

В августе 1956 года Совет Министров СССР принял Постановление о разработке комплекса Д-2 с баллистической ракетой Р-13 для вооружения дизельных подводных лодок проекта 629 и атомных подводных лодок проекта 658. У обоих типов лодок имелось по три вертикальных ракетных шахты СМ-60 в рубке. Конструкторская документация на Д-2 была выпущена СКБ-385 в начале 1957 года. В декабре 1958 года начались испытания двигателей ракеты [13].

Летные испытания ракеты осуществлялись с июня 1959 года по март 1960 года на полигоне Капустин Яр (Волгоградская область). Пуски проходили как с неподвижного, так и с качающегося стендов. Корабельные испытания Р-13 были проведены на Северном флоте на

подводной лодке проекта 629 с ноября 1959 года по август 1960 года. Всего было выполнено 19 пусков на полигоне (из них 15 успешных) и 13 пусков с подводной лодки (11 успешных). Все было строгойше засекречено. Есть такой секретный двухтомник «История военного кораблестроения», изданный в середине 1980-х годов для штабов и НИИ. Во втором томе описаны эти испытания, но тираж, конечно, ограничен [13, 14].



Макеев Виктор Петрович (1924–1985) – выдающийся советский ученый и конструктор, создатель советской школы морского стратегического ракетостроения. Доктор технических наук (1965), академик АН СССР (1976, член-корреспондент АН СССР 1968), дважды Герой Социалистического Труда (1961, 1974), лауреат Ленинской (1959) и Государственных премий (1968, 1978, 1983). Окончил МАИ (1948), Высшие инженерные курсы при МВТУ им. Н.Э. Баумана (1950). В 1955 г. по предложению С.П. Королева назначен главным конструктором СКБ-385. С 1963 — начальник предприятия и главный конструктор, с 1977 — начальник предприятия, генеральный конструктор. Под его руководством КБ стало ведущей научно-конструкторской организацией страны, сформировалась разветвленная кооперация НИИ, КБ, заводов-изготовителей, испытательных полигонов, решавшая задачи разработки, изготовления и испытания ракетных комплексов для Военно-Морского Флота. Результат деятельности В.П.Макеева, руководимого им КБ – три поколения первоклассных морских ракетных комплексов, принятых на вооружение ВМФ страны.

Р-13 представляла собой одноступенчатую баллистическую ракету с отделяющейся в конце активного участка боевой частью. В хвостовой части ракета имела 4 стабилизатора. Система управления Р-13 автономная (инерциальная), разработана в свердловском ОКБ-626 (НПО автоматики) под руководством главного конструктора Николая Семихатова. [15]

Больших трудов стоило сконструировать боеголовку корабельной баллистической ракеты Р-13. Перед разработчиками этого блока встала сложнейшая задача: «вписать» больших габаритов термоядерный заряд, созданный для межконтинентальной ракеты, в малогабаритную ракету подводной лодки, обеспечив при этом приемлемые эксплуатационные па-

раметры и заданную дальность стрельбы. За решение задачи взялись молодые ядерщики и ракетчики, во главе которых стояли К.И. Щёлкин и В.П. Макеев. Основная заслуга в создании этого уникального, даже по меркам сегодняшнего дня, боевого блока принадлежит К.И. Щёлкину, принявшему решение о серьезной переработке конструкции уже испытанного боеприпаса под условия размещения в морской ракете. Это первая и на многие годы была единственной конструкцией блока с совмещенным (единым) корпусом заряда и самой ракеты [16].



Щёлкин Кирилл Иванович (1911—1968) – первый научный руководитель и главный конструктор ядерного центра Челябинск-70 (Снежинск, с 1992 РФЯЦ-ВНИИТФ – Российский Федеральный Ядерный Центр – Всероссийский научно-исследовательский институт технической физики). Член-корреспондент АН СССР (с 23 октября 1953 г., отделение физико-математических наук). В 1932 году закончил физико-технический факультет Крымского государственного педагогического института. Диссертацию (специальность – газодинамика горения) на соискание учёной степени кандидата технических наук защитил в 1938 г., докторскую – в 1945-м. Крупный специалист в области горения, детонации и роли турбулентности в указанных процессах (именно ему принадлежит формулировка теории спиновой детонации), в научной литературе известен термин «зона турбулентного пламени по Щёлкину». Трижды Герой Социалистического Труда (1949, 1951, 1954). Лауреат Ленинской (1958) и Сталинской (1949, 1951, 1954) премий. Награжден четырьмя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды, а также медалями.

Ракета Р-13 была оснащена жидкостным двигателем С2713, который имел одну центральную и четыре рулевых камеры сгорания. Маршевый двигатель разработан в КБ химического машиностроения под руководством Алексея Исаева. Комплекс наземного оборудования разработан в московском КБ транспортного машиностроения под руководством Владимира Петрова. Двигатель работал на горючем ТТ-02, состоявшем из смеси ксилидина и триэтиламина и окислителя АК-27И (раствор четырехоксида азота в концентрированной азотной кислоте). Компоненты топлива были весьма токсичны, что требовало специальных мер защиты при работе с ними. Кроме того, при соприкосновении они мгновенно воспламенялись [17].

Баки окислителя и горючего образовывали среднюю часть, или топливный отсек ракеты. Баки являлись несущими, т. е. основными силовыми элементами корпуса ракеты, воспринимавшими на себя все возникающие при старте и на траектории нагрузки. Были выполнены по схеме «бак над баком». Верхний (передний) бак предназначался для хранения окислителя и промежуточным днищем был разделен на верхний и нижний полубаки, в нижнем баке хранилось горючее. В промежутке между баками в районе центра тяжести ракеты размещались гироскопические приборы системы управления, что создавало лучшие условия их работы. Компоненты топлива – саамовоспламеняющиеся, поэтому для повышения безопасности бак окислителя заправлялся в базе, перед выходом подводной лодки на боевую службу, а бак горючего – в море из цистерн лодки непосредственно в ходе предстартовой подготовки. Емкости горючего ракет размещались вне прочного корпуса подводной лодки – в ограждении рубки. Ракеты могли находиться в шахтах в заправленном состоянии до трех месяцев. По истечении этого срока их необходимо было выгружать для проверки технического состояния. Ракетный комплекс обслуживали 10 человек [17, 18].

13 октября 1961 года комплекс Д-2 с баллистической ракетой Р-13 был принят на вооружение ВМФ. Серийное производство ракет развернуто на Златоустовском машиностроительном заводе в 1959 года. Ракета Р-13 в ВМФ получила индекс 4К50. Комплексом Д-2 были

вооружены дизельные подводные лодки проектов 629. Пусковые установки СМ-60 для ракет Р-13 были спроектированы ЦКБ-34, а изготавливались на ленинградском заводе «Большевик». Пусковое устройство корсетного типа имело четыре стойки с захватами, образующими верхний пояс, удерживающий ракету до старта. Стартовая установка СМ-60 в составе комплекса Д-2 находилась на вооружении ВМФ в течение 12 лет. За это время отказов в пуске ракеты Р-13, по причине неисправностей механизмов и устройств установки СМ-60, не было [19].

Первой подводной лодкой, специально спроектированной как носитель баллистических ракет, стала дизельная подводная лодка проекта 629. Тактико-техническое задание на ее разработку было выдано ВМФ в январе 1956 года. Лодка имела три шахты, но пуск ракеты осуществлялся при положении пускового стола у ее верхнего среза. Стрельба ракетами могла производиться при нахождении подводной лодки в надводном положении при волнении моря 4–5 баллов, скорости до 15 узлов и при любых метеорологических условиях. [20]



Подводная лодка проекта 629

Время на пуск первой ракеты после всплытия составляло 4 мин, а общее время пуска всех трех ракет – 12 минут. Полное время подготовки старта трех ракет составляло около 1 часа. Ракеты поднимались на подводную лодку в полностью заправленном и снаряженном виде, обеспечивавшем их хранение без дополнительных заправок и снаряжения и надежный пуск в течение трехмесячного плавания лодки. До 16.06.1960 и с 20.05.1966 корабли классифицировались как большие подводные лодки, в промежуток переклассифицированы в крейсерские. Шесть лодок, построенных в промежуток 1960–1962 годы, – сразу как крейсерские (К-91, К-93, К-110, К-142, К-153, К-176) [21].

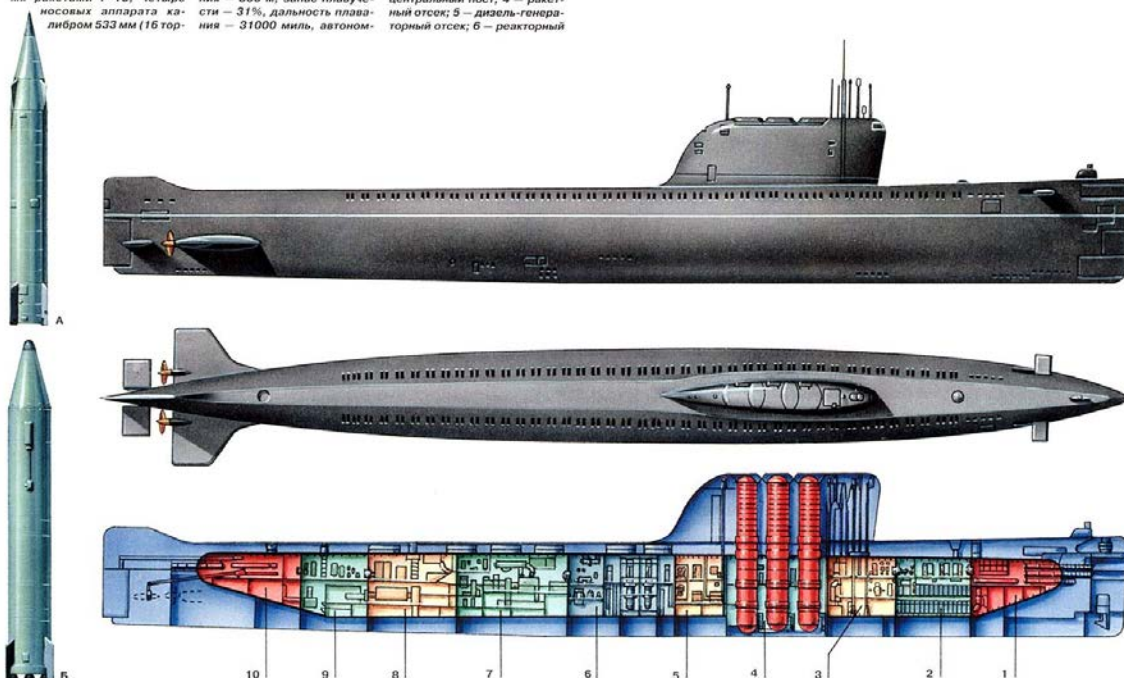
Водоизмещение (нормальное) – 2860 т. Основные размерения – 99 x 8,2 x 8 м. Скорость: надводная – 14 узлов (максимальная); подводная – 12,2 узла (максимальная), 2,5 узла (экономическая). Дальность плавания: надводная – 10 800 миль (7 узлов), подводная – 290 миль (2,5 узла). Глубина погружения – 300 м. Экипаж – 83 человека. Вооружение – три баллистические ракеты Р-13, четыре носовых и два кормовых 533-мм ТА (6 торпед). Головные корабли, Б-92 и Б-93, были заложены в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре уже в октябре 1957 года, в конце 1958 года они вышли на испытания, и одновременно началось серийное строительство лодок, продолжавшееся до 1962 года. Всего в строй было введено 23*

* Шестнадцатый корабль серии, К-142, был построен по измененному проекту 629Б и предназначался для отработки ракетного комплекса с ракетой Р-21. После 27 запусков ракеты Р-21 она была

подводные лодки проекта 629. В 1962 году одна лодка этого проекта (заводской номер 208) прямо на стапеле была продана Китаю (без боеголовок для ракет) [22].

Лодка К-118 (Б-149) проекта 629 была модернизирована по пр. 601 для испытания ракетного комплекса Д-9 с 6 ракетами типа РСМ-40 (Р-29). Проект требовал существенной переработки корабля, было заменено около 70 % легкого корпуса и больше половины отсеков прочного корпуса, длина увеличилась на 19 метров, а водоизмещение в полтора раза. Дальность плавания уменьшилась в 3 раза. Водоизмещение (подводное) – 4160 т. Основные размерения – 118 х 8,2 х 8 м. Скорость: надводная – 13,8 узлов (максимальная); подводная – 13,5 узла (максимальная), 2,3 узла (экономическая). Глубина погружения – 300 м. Экипаж – 98 человек. Вооружение – шесть баллистических ракет Р-29, четыре носовых и два кормовых 533-мм ТА (6 торпед) [22].

Атомная ракетная подводная лодка проекта 658: водоизмещение надводное – 4080 т, подводное – 3375 т; скорость надводная – 15 узлов; подводная – 25,9 узла; вооружение: комплекс Д-2 с тремя ракетами Р-13, четыре носовых аппарата калибром 533 мм (16 торпед СЭТ-65, 53 – 61, 53 – 65К, наибольшая глубина стрельбы 100 м), два носовых и столько же кормовых аппаратов калибром 400 мм (наибольшая глубина стрельбы 250 м); глубина погружения – 300 м, запас плавучести – 31%, дальность плавания – 31000 миль, автономность – 50 суток, длина – 114 м, ширина – 9,2 м, осадка – 7,3 м, экипаж – 104 человека. На схеме корабля шифрами обозначены: 1 – торпедный отсек; 2 – жилой и аккумуляторный отсек; 3 – центральный пост; 4 – ракетный отсек; 5 – дизель-генераторный отсек; 6 – реакторный отсек; 7 – турбинный отсек; 8 – электромоторный отсек; 9 – отсек вспомогательных механизмов; 10 – кормовой отсек.



Подводная лодка проекта 658

После этих промежуточных лодок в 1962 году последовали восемь конструктивно очень похожих, но оснащенных ядерной двигательной установкой, субмарин проекта 658. За основу проекта 658 была взята первая советская атомная торпедная подводная лодка проекта 627. Основное отличие заключалось во врезке в корпус торпедной лодки ракетного отсека лодок проекта 629. Торжественная закладка головной лодки проекта 658 произошла 17 сентября 1958 года на стапеле 50-го цеха «Севмаша». Всего в 1960–1962 годах построено 8 лодок этого типа (К-16, К-19, К-33, К-40, К-55, К-145, К-149, К-178) [12].

Атомный ракетный первенец имел следующие ТТХ. Водоизмещение – 4030/5300 т. Основные размерения – 114 х 9,2 х 7,3 м. Скорость: надводная – 15 узлов (максимальная); подводная – 26 узлов (максимальная). Глубина погружения – 300 м. Экипаж – 104 человека. Вооружение – три баллистические ракеты Р-13, восемь ТА (16 торпед). Торпедное вооружение состояло из четырех носовых торпедных аппаратов калибра 533 мм с боекомплектом из 4 торпед и 4 торпедных аппарата калибра 400 мм, по два в носу и корме лодки. Торпедные

принята на вооружение в составе комплекса Д-4. Проект 629Б представлял из себя практически ту же ПЛ, но вооруженную двумя ракетами комплекса Д-4, 1962 г.

аппараты калибром 400 мм были предназначены для стрельбы противолодочными торпедами (боекомплект 12 торпед) [20].

В процессе эксплуатации комплекса Д-2 с 1961 по 1973 год всего было сделано 311 пусков ракет Р-13, из которых 225 были успешными, остальные – неудачными (при этом лишь 38 из-за отказов в системах ракеты и стартового оборудования). В октябре 1961 года в Баренцевом море прошло учение «Радуга», во время которого подводная лодка проекта 629 запустила 20 октября ракету Р-13 с ядерной боевой частью. Взрыв произошел на полигоне на Новой Земле [10].

Данные баллистических ракет с надводным стартом

Индексы ракеты	Р-11ФМ	Р-13
Вес заправленной ракеты, кг	5518	13 745
Вес сухой ракеты, кг	1677	3730
Вес головной части, кг	975	1597,5
Вес горючего, кг	708	2232
Вес окислителя, кг	2661	7774
Тяга двигателя, кг	8260	25 720
Длина ракеты, мм	10 344	11 835
Диаметр корпуса, мм	880	1300
Размах стабилизаторов, мм	1750	1910
Дальность стрельбы табличная:		
максимальная, км	166,8	600
минимальная, км	46,3	148,2

В 1960 году вступила в строй головная американская подлодка с баллистическими ракетами «Джордж Вашингтон». И сразу стало ясно, чей подход к проблеме был более продуманным: отечественный атомоход нес три ракеты, а американский 16, причем с подводным стартом. Нужно было срочно догонять, и суть дела здесь заключалась не в амбициях Советского руководства, как это сейчас пытаются представить некоторые телевизионные витии. Просто развитие противолодочных сил и средств НАТО сделало подводный старт насущной проблемой [12].

References

1. Krasenskij V., Grabov V. Raketnye komplekсы PLARB stran NATO // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 1989. № 4. S. 55-62.
2. Apal'kov Ju.V. Podvodnye lodki sovetskogo flota 1945–1995 gg. t.1–t.4. – SPb.: Morkniga, 2010–2012.
3. Apal'kov Ju.V. Otechestvennye ballisticheskie rakety morskogo bazirovaniya i ih nositeli. SPb.: «Galeja Print», 2006.
4. Platonov A.V. Podvodnye lodki. Jevoljucija, ustrojstvo, vooruzhenie, razvitie. SPb.: «Poligon», 2002.
5. Konstantinov P. Kompleks D-1: nachalo bol'shogo puti // Tehnika i vooruzhenie. 2004. № 8.
6. Zharkov V.I. Pervaja sovetskaja raketnaja podvodnaja lodka // Gangut. 1993. № 6.
7. Il'in V.E., Kolesnikov A.I. Podvodnye lodki Rossii: Illjustrirovannyj spravocchnik. M.: ООО «Izdatel'stvo Astrel'», ООО «Izdatel'stvo AST», 2002. 420 s.
8. Korshunov Ju.L., Kutovoj E.M. Ballisticheskie rakety otechestvennogo flota. SPb.: «Gangut», 2002. 44 s.
9. Urban V. «Volna», kotoraja dolzhna byla nakryt' Ameriku // Aviacija-kosmonavtika. 1996. № 18; Tehnika i oruzhie. 1996. № 7.
10. Shirokorad A.B. Oruzhie otechestvennogo flota, 1945–2000. Minsk: Harvest, 2001. 634 s.
11. Karpenko A.V., Shumkov N.I. Morskie komplekсы s ballisticheskimi raketami. SPb.-M., 2009.
12. Kuzin V.P., Nikol'skij V.I. Voенно-Morskoi Flot SSSR 1945–1991. SPb.: IMO, 1996. 680 s.

13. KB special'nogo mashinostroeniya: «Ot artillerijskih sistem do startovyh kompleksov» / Pod redakciej V.S. Ushakova. SPb., 2004.
14. Katorin Ju.F. Podvodnye lodki. Ch.2. SPb.: Galeja Print, 2013.
15. Oruzhie i tehnologii Rossii: jenciklopedija. T.1. SPb., 2000.
16. Shitikov E.A. Jadernoe protivostojanie: K istorii sozdaniya boegolovok morskikh ballisticheskikh raket.// Voprosy istorii estestvoznaniya i tehniki. 1998. № 1.
17. Makeev V.P. Morskie raketnye komplekсы strategicheskogo naznachenija v SSSR // Ballisticheskie rakety podvodnyh lodok. M.: GRC KB im. akademika Makeeva, 1994.
18. Makeevskij V.N. Raketno-kosmicheskaja tehnika: nauchno-tehnicheskij sbornik. M.: GRC KB im. akademika Makeeva, 2004.
19. Pervov M. Otechestvennoe raketnoe oruzhie 1946-2000.: Jelektronnaja illjustrirovannaja jenciklopedija. 2-e izd. M., 2000.
20. Kozhevnikov V.A., Turmov G.P., Illarionov G.Ju. Podvodnye lodki Rossii: istorija i sovremennost'. Vladivostok: Ussuri, 1996.
21. SKB-385, KB mashinostroeniya, GRC «KB im. akademika V.P. Makeeva» /pod obshh. red. V.G. Degtjarja. M.: Gosudarstvennyj raketnyj centr «KB im. akademika V.P. Makeeva»; OOO «Voennyj Parad», 2007.
22. Korabely «Zvezdochki»: istoriko-kraevedcheskij sbornik. Vypusk 2. Severo-dvinsk: FGUP «Zvezdochka», 2004.

Литература

1. Красенский В., Грабов В. Ракетные комплексы ПЛАРБ стран НАТО // Зарубежное военное обозрение. 1989. № 4. С. 55-62.
2. Апальков Ю.В. Подводные лодки советского флота 1945–1995 гг. т.1–т.4. – СПб.: Моркнига, 2010–2012.
3. Апальков Ю.В. Отечественные баллистические ракеты морского базирования и их носители. СПб.: «Галея Принт», 2006.
4. Платонов А.В. Подводные лодки. Эволюция, устройство, вооружение, развитие. СПб.: «Полигон», 2002.
5. Константинов П. Комплекс Д-1: начало большого пути // Техника и вооружение. 2004. № 8.
6. Жарков В.И. Первая советская ракетная подводная лодка // Гангут. 1993. № 6.
7. Ильин В.Е., Колесников А.И. Подводные лодки России: Иллюстрированный справочник. М.: ООО «Издательство Астрель», ООО «Издательство АСТ», 2002. 420 с.
8. Коршунов Ю.Л., Кутовой Е.М. Баллистические ракеты отечественного флота. СПб.: «Гангут», 2002. 44 с.
9. Урбан В. «Волна», которая должна была накрыть Америку // Авиация-космонавтика. 1996. № 18; Техника и оружие. 1996. № 7.
10. Широкопад А.Б. Оружие отечественного флота, 1945–2000. Минск: Харвест, 2001. 634 с.
11. Карпенко А.В., Шумков Н.И. Морские комплексы с баллистическими ракетами. СПб.-М., 2009.
12. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-Морской Флот СССР 1945–1991. СПб.: ИМО, 1996. 680 с.
13. KB специального машиностроения: «От артиллерийских систем до стартовых комплексов» / Под редакцией В.С. Ушакова. СПб., 2004.
14. Каторин Ю.Ф. Подводные лодки. Ч.2. СПб.: Галея Принт, 2013.
15. Оружие и технологии России: энциклопедия. Т.1. СПб., 2000.
16. Шитиков Е.А. Ядерное противостояние: К истории создания боеголовок морских баллистических ракет.// Вопросы истории естествознания и техники. 1998. № 1.
17. Makeev V.P. Morskie raketnye komplekсы strategicheskogo naznachenija v SSSR // Ballisticheskie rakety podvodnyh lodok. M.: GRC KB im. akademika Makeeva, 1994.
18. Makeevskij V.N. Raketno-kosmicheskaja tehnika: nauchno-tehnicheskij sbornik. M.: GRC KB im. akademika Makeeva, 2004.
19. Pervov M. Otechestvennoe raketnoe oruzhie 1946-2000.: Jelektronnaja illjustrirovannaja jenciklopedija. 2-e izd. M., 2000.

20. Кожевников В.А., Турмов Г.П., Илларионов Г.Ю. Подводные лодки России: история и современность. Владивосток: Уссури, 1996.

21. СКБ-385, КБ машиностроения, ГРЦ «КБ им. академика В.П. Макеева» /под общ. ред. В.Г. Дегтяря. М.: Государственный ракетный центр «КБ им. академика В.П. Макеева»; ООО «Военный Парад», 2007.

22. Корабелы «Звездочки»: историко-краеведческий сборник. Выпуск 2. Северодвинск: ФГУП «Звездочка», 2004.

УДК 623.827.2

Первые советские морские баллистические ракеты

Юрий Федорович Каторин

Национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики, Россия

197101, Санкт-Петербург, Кронверский проспект, 49

Доктор военных наук, профессор

E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация

В статье рассказывается о создании первого поколения советских баллистических ракет для вооружения подводных лодок. Описаны основные этапы их разработки, испытаний и принятие на вооружение. Приведены данные о людях, наиболее активно участвовавших в этих процессах.

Ключевые слова: подводная лодка, надводный старт, баллистическая ракета, ядерная боеголовка, В.П. Макеев, С.П. Королев.