



International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204
2015. Vol.(7). Is. 3. 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 – Institute of Naval History and Culture Naval, 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 Belarussian 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: sochio03@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing
House *Researcher*

Passed for printing 10.09.15.

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-7.

© International Naval Journal, 2015

International Naval Journal

2015

№ 3



International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204
2015. № 7 (3). Выходит 4 раза в год.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания

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

Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США

Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

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

Меньковский Вячеслав – Беларусский государственный университет, Минск, Беларусь

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

Журнал индексируется в: CrossRef

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

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6

Сайт журнала: <http://ejournal37.com/>

E-mail: sochioo3@rambler.ru

Подписано в печать 10.09.15.

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-7.

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

International Naval Journal

2015

№

3

CONTENTS

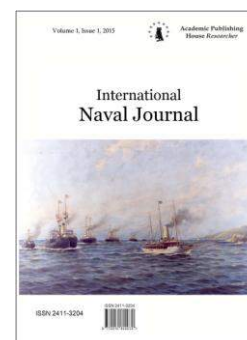
Articles and Statements

The Birth of a Torpedo Yuri F. Katorin	110
The Non-Manual Relations in the Estonian Navy in the 1930s. Andres Valdre, Nicholas W. Mitiukov	122
The Destroyers "Almirante Villar" and "Almirante Guisse" John Rodriguez Asti	126
The Significance of the Norwegian Campaign in World War II Vladimir A. Nagirnyak	137
Staking Everything at the North Cape Igor E. Komarov	144
Sail-ship "Juan Sebastián de Elcano" Alexander F. Mitrofanov	158

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 110-121, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.110

www.ejournal37.com

UDC 355.353

The Birth of a Torpedo

Yuri F. Katorin

National research university of information technologies, mechanics and optics,
Russian Federation
Kronverkskiy prospekt, 49, Sankt-Petersburg 197101
Doctor of Military Sciences, Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract

The article describes the history of the birth of a torpedo, the roles of Robert Whitehead and Giovanni Lupis, specifies the technical characteristics of the first samples, and analyzes the difficulties faced in their development, and gives some samples of alternative products of this purpose.

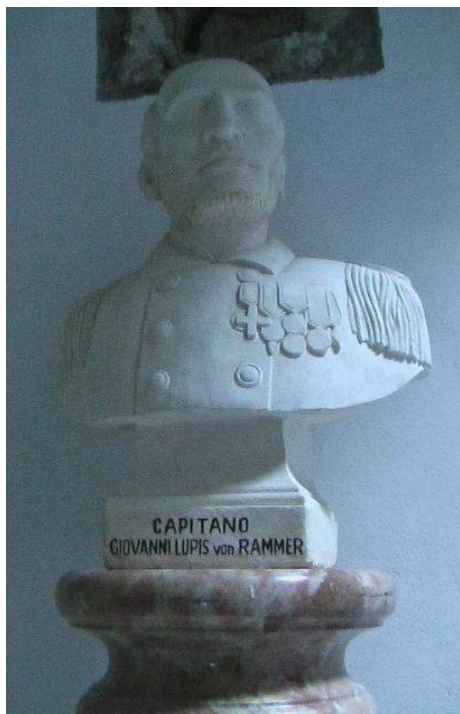
Keywords: naval weapon, torpedo, Robert Whitehead and Giovanni Lupis, the instrument of Obri, warhead.

В 1866 году англичанину Роберту Уайтхеду совместно с фрегатен-капитаном австро-венгерского флота Д. Луписом на заводе в Фиуме удалось создать такой снаряд, который мог под действием собственных механизмов, работающих на сжатом воздухе, перемещаться под водой с помощью винта. Это изобретение положило начало развитию нового оружия – торпеды. Изобретатель дал такое название этому грозному механизму, позаимствовав имя у электрического ската.

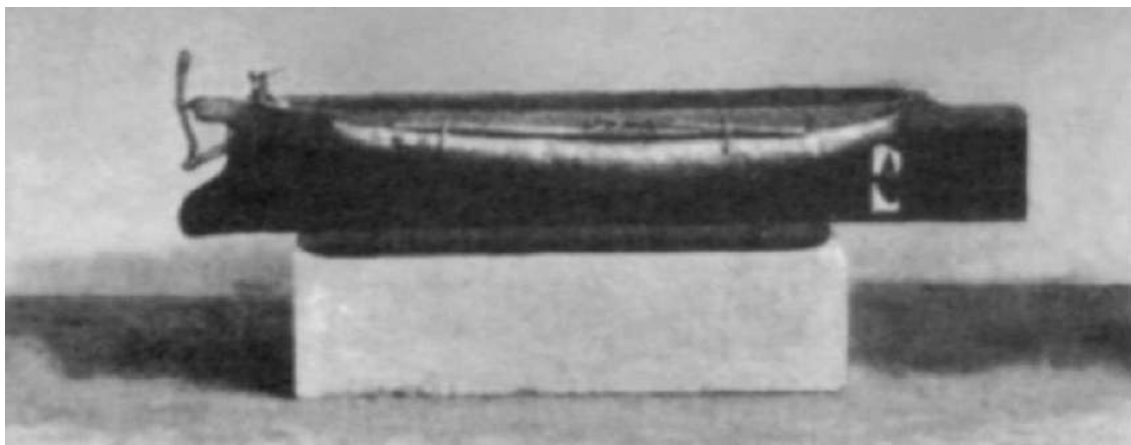
Однако мало кто знает, что фрегатен-капитан (капитан 2-го ранга) Джованни Лупис в течение нескольких лет самостоятельно работал над созданием самодвижущей мины, но все его опыты оканчивались неудачей. В 1860 году после многих экспериментов он построил маленькую, длиной в один метр, металлическую лодочку, закрытую сверху и снабженную винтом, приводимым в движение от часовой пружины. Управление осуществлялось с берега с помощью двух длинных тросов: один был связан с двигателем, другой – с рулем. В носовой части предполагалось расположить заряд пироксилина, взрыв которого и обеспечивал поражение противника [2]. Но дела у капитана шли плохо. Не смотря на претензионное название "спаситель берега" (Der Kustenbrander), которое он дал своему изобретению, никто его всерьез не воспринимал. Да и сама модель упрямо не слушалась хозяина: длинные тросы перепутывались, руль заедало, и суденышко никак не желало наводиться на цель. Тогда в 1864 году отчаявшийся Лупис решил обратиться за помощью в Р. Уайтхеду, который славился как талантливый изобретатель и грамотный инженер-конструктор. Правда, придется делить славу и деньги. Ну что ж! Это лучше, чем остаться ни с чем. Вскоре бургомистр Риеки познакомил Луписа с англичанином [3].

"Самодвижущаяся мина!" – Мысль конструктора и дельца Уайтхеда лихорадочно заработала, ему было прекрасно известно, насколько военным флотам необходимо такое оружие, – "Конечно у Луписа все плохо. Тут нужен хороший конструктор-механик, но какая ве-

ликолепная идея! Если освободить мину от тросов, снабдить автоматическим управлением, если убрать ее с поверхности – сделать подводной, если улучшить в деталях, то, тогда золото потечет рекой в кассу завода. Лучшей продукции и не придумаешь". Будущие партнеры ударили по рукам... [4].

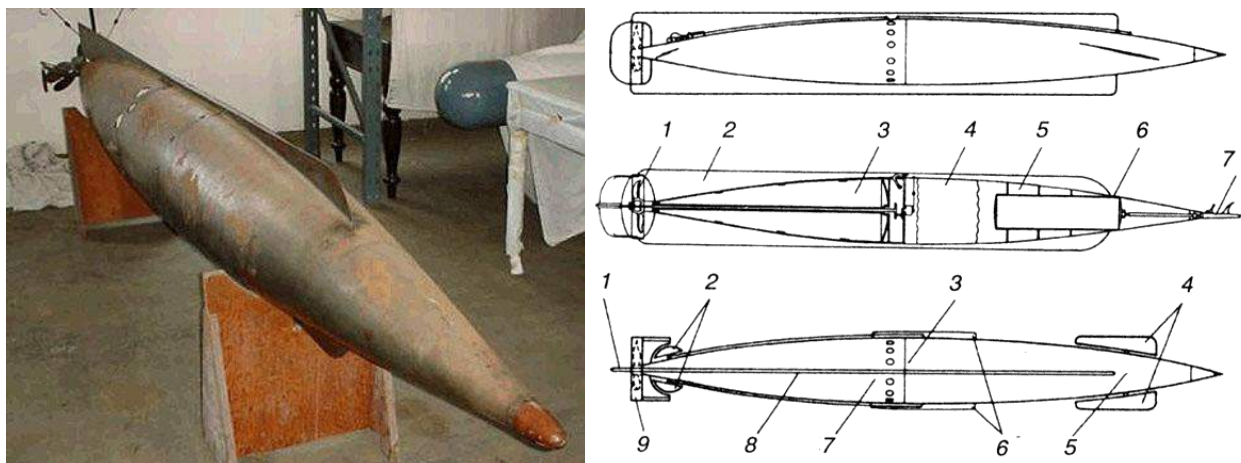


Giovanni Biagio Lupis von Rammer (1813–1875) В австрийском биографическом словаре Лупис значится как Lupis (Luppis, Vukiö) Ivan von Rammer, а итальянцы его называют Giovanni Biagio Luppis. Скорее всего, истина где-то посредине. Фиуме (родина Ивана – нынешняя хорватская Риека) хотя и был городом итальянским, но по составу населения весьма интернациональным. Поэтому местные жители легко адаптировались к очередной власти и ее национальным предпочтениям. Итальянцы Луписы появились в Далмации еще в конце XIII века, в процессе породнились с хорватами-далматинцами, отчего к их фамилии добавилась и славянская часть – "Вукич". Действительно Lupo и Vuk обозначает, соответственно, на итальянском и сербо-хорватском – волк. Поэтому Вукич – это хорватизированная итальянская фамилия Лупис. Отец изобретателя торпеды был капитаном торгового судна. Видать у Луписов-Вукичей завелась деньги, и сын был направлен по более благородной линии – офицера военного флота. В детстве был он Джованни, а для местных хорватов – Иваном. В военно-морской академии и на австрийской морской службе стал Йоганном. После каждое из государств-претендентов "приватизировало" изобретателя торпеды под своими именами. Кстати, дворянство и приставку "фон Раммер" Лупис получил от императора Франца Иосифа 1 августа 1869 года за свое изобретение, хотя "Раммер" – слово английское и обозначает трамбовку. Наверное, приятель и компаньон Уайтхед ему подсказал, что лучше выбрать для облагораживания анкетных данных.



"Спаситель берега" конструкции Луписа.

От предложения капитана осталась только идея. Уже на другой день конструктор Уайтхед начал воплощать эту идею в расчеты, чертежи, начал проектировать новую прибыльную продукцию для заводчика Уайтхеда. И через два года, в 1866 году, новая торпеда совершила свое первое и удачное попадание в поставленное перед ней судно. Этот механизм был похож на большую рыбу длиной в 3,53 метра и диаметром 356 миллиметров. Она двигалась под водой с помощью винта, который вращался от двигателя, работающего на сжатом до 25 атмосфер воздухе. Дальность хода была около 200 метров, скорость достигала 6 узлов, общий вес составлял 136 килограмм, из них 18 килограмм приходилось на заряд [5].



Торпеда образца 1868 г. Боковая проекция: 1 - гребной винт, 2 - киль, 3 - воздушный резервуар, 4 - отсек двигателя, 5 - отсек гидростата, 6 - заряд ВВ, 7 - ударник. Вид сверху: 1 - задний вертикальный руль, 2 - задние рули глубины, 3 - место мотора, 4 - передние рули глубины, 5 - место заряда, 6 - горизонтальные плавники, 7 - баллон со сжатым воздухом, 8 - киль, 9 - ограждение гребного винта

Торпеда имела два задних руля. Один из них был расположен вертикально и перед выпуском торпеды жестко закреплялся в заданном направлении. Благодаря этому торпеда более-менее держалась на требуемом курсе. Другой руль, расположенный горизонтально, управлял ходом торпеды по глубине. Выдерживать заданную глубину было очень важно, ибо в противном случае торпеда могла или пройти под днищем корабля-цели, либо выскочить из воды. Если торпеда уклонялась, особый механизм переключал руль и заставлял ее возвращаться на заданный уровень. При изменении глубины погружения диафрагма манометрической коробки либо сжималась, либо расширялась и посредством рычагов переключала горизонтальные рули на всплытие или погружение. Тем самым обеспечивалось устойчивое движение торпеды на заданной глубине. Принцип действия гидростатического автомата контроля глубины был чрезвычайно прост и надежен. Поэтому он использовался почти без изменений вплоть до конца Второй мировой войны! Именно этот исключительно "умный" механизм, известный во всем мире не иначе как "секрет Уайтхеда" и был главным изобретением, принесшим ему мировую славу [5].

В целом, конструктор был доволен. Торпеда это уже не сумасбродная идея Лупписа, а вполне реальное оружие. Нерешенным оставался лишь один вопрос: какой величины заряд она должна нести? Для решения этой проблемы построили специальный отсек, который по своей конструкции представлял отрезок австрийского броненосного фрегата. На глубине около трех метров к отсеку подвели заряд в 20 кг пироксилина, помещенный в железную оболочку, имеющую форму мины Уайтхеда. Произведенный с помощью электрозапала взрыв сделал в отсеке пробоину площадью около 9 м². Несмотря на огромное разрушение, Уайтхед увеличивает заряд до 27 кг. Теперь он уверен торпеда будет поражать корабли самой сильной конструкции [5].

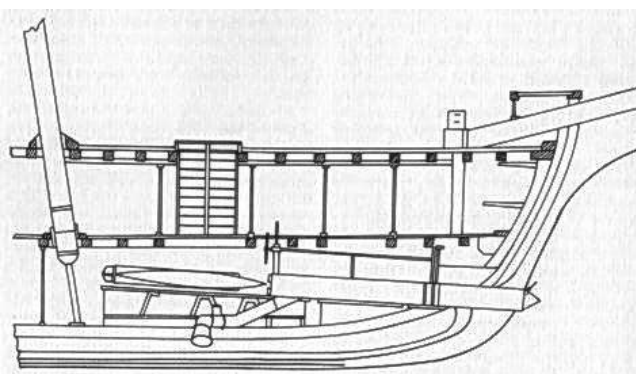
В 1871 году усовершенствованная торпеда проходила уже 650 метров со скоростью 24 узла (или 1200 м при 17 узлах) и несла 30 кг взрывчатки. В этом существенно помог англичанин Питер Брозерхуд (Peter Brotherhood; 1838–1902), спроектировавший трехцилиндровый пневматический мотор, который при собственной массе 16 килограмм развивал мощность 40 лошадиных сил [2].

Был разработан и торпедный аппарат для пуска торпед. Если стрелять снарядом или пулей необходимо иметь пушку или винтовку. А как "выстрелить" торпедой? Для этого подготовленный к пуску агрегат вводили в специальную трубу. При выстреле в задней части трубы либо взрывался заряд пороха, либо туда выпускался из особого резервуара сжатый воздух. В обоих случаях получалось давление, которое выталкивало торпеду из трубы. Этот толчок был не слишком силен – ведь он должен был только заставить ее упасть в воду. На верхней поверхности торпеды имелся откидной курок, а к верхней поверхности трубы был прилажен зацеп. Когда торпеда скользила внутри аппарата, этот зацеп нажимал на ку-

рок. Немедленно открывался специальный кран, и сжатый воздух устремлялся в машину торпеды. Еще в полете двигатель начинал работать, винты вращаться и, при падении в воду торпеда быстро двигалась вперед [5].



Канонерская лодка «Гемзе» — первый в мире корабль, оснащенный торпедным оружием.



Канонерская лодка "Гемезе" (Gemase) (слева),
устройство для пуска торпед на канонерской лодке "Гемезе" (справа)



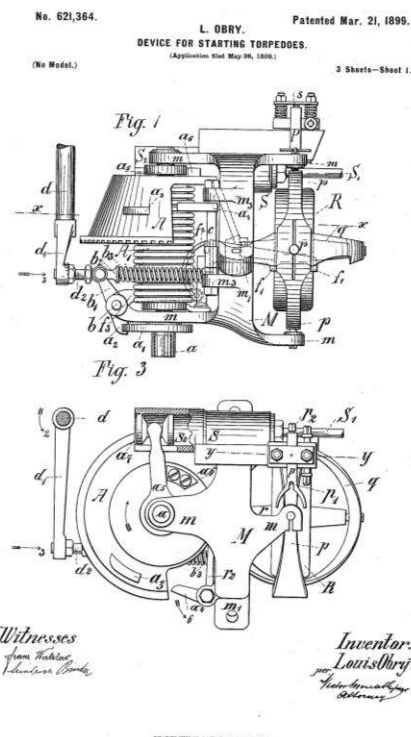
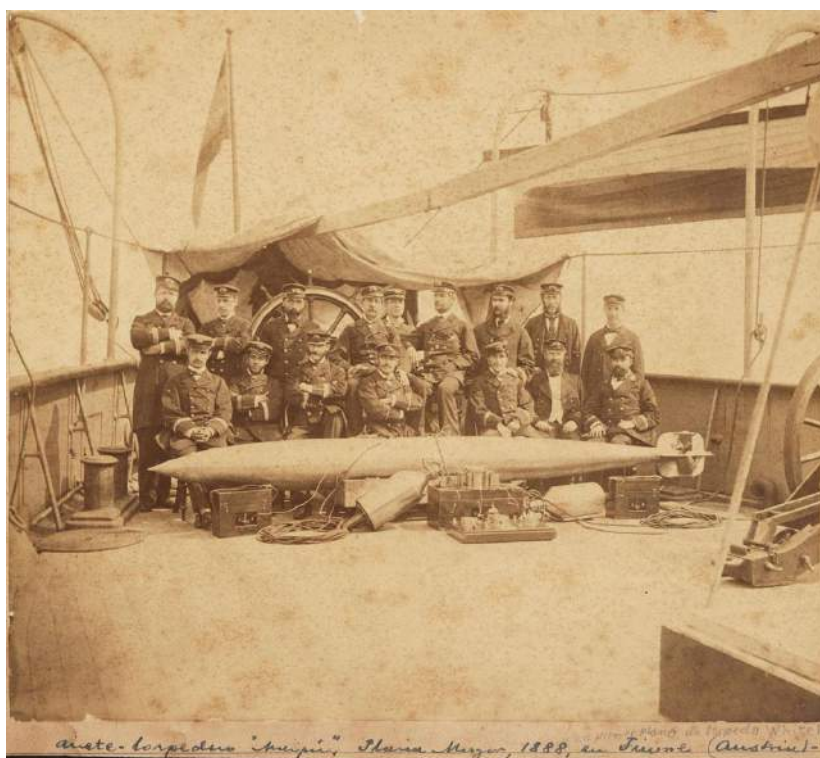
Роберт Уайтхед (Robert Whitehead; 1823–1905). Будущий изобретатель родился в английском городке Болтон графства Ланкастер в семье владельца текстильной фабрики Джеймса Уайтхеда. Еще в детстве он показал выдающиеся способности – уже в 14 лет блестяще окончил среднюю школу. Однако его все время тянуло к машинам, поэтому мальчик уехал в Манчестер и там поступил на завод. Шесть лет он работал помощником механика и одновременно учился в Механическом институте, где изучал теоретическую механику и техническое черчение (два часа ежедневно). Обучение стоило 5 шиллингов в квартал, такие тогда были цены! Очень скоро Роберт приобрел репутацию великолепного чертежника. По окончании института Уайтхед решает поискать удачу за рубежом: три года он трудится в Марселе чертежником на судостроительном заводе, затем переезжает в Милан, где работает конструктором шелкопрядильных машин. Здесь ему удается показать свой талант изобретателя. К молодому человеку приходят деньги и слава, – его приглашают на должность главного конструктора на заводе в Триесте, а через два года он уже директор. В этот период он

получил известность как создатель превосходных паровых машин для судов. С 1856 года он стал работать главным инженером австрийской компании "Stabilimeno Technico Fiumano" в Фиуме (в настоящее время — Риека), занимающейся проектированием и постройкой военных кораблей. В 1858 году Роберт Уайтхед становится владельцем собственного небольшого механического завода, размещенного там же в Фиуме. В 1866 году им была построена первая торпеда, получившая название "мина Уайтхеда". Для своего времени она была признана чудом техники. Не только талантливый изобретатель, но и опытный бизнесмен, Уайтхед сумел наладить массовое производство этого грозного оружия, принятого на вооружение всеми флотами мира.

В 1868 году Р. Уайтхед предлагает свое детище австрийскому флоту. Для испытания торпеды создается специальная комиссия. Стрельбы проводились недалеко от Фиуме с переоборудованной канонерской лодки "Гемезе" (Gemase). В ее носовой части был установлен спроектированный и изготовленный на заводе Уайтхеда торпедный аппарат. В качестве мишени использовали яхту "Фантазия", защищенную специальной сетью. Испытания прошли успешно, и Австро-Венгрия стала первым обладателем нового оружия. Первое предложение австрийскому правительству звучало так: — "за торпеду и право на полное и единственное владение ее секретом — 50 тысяч фунтов стерлингов". В то время это была огромная сумма, составлявшая по курсу русского Государственного банка более 350 000 золотых рублей. Австрийское правительство вначале не согласилось с назначенной ценой, однако желание получить принципиально новое, невиданное ранее оружие победило, и после непро-

должительных переговоров торпеду все же приобрели, но лишь за 20 тысяч фунтов стерлингов. Однако при этом Уайтхеду предоставлялось право свободной продажи своего изобретения по всему миру [6].

Этим правом он воспользовался незамедлительно. Уже в 1869 году в Фиуме появились две комиссии – британская и американская. Обе признали торпеды "вполне приемлемыми к военному делу". В 1872 году торпеды у Уайтхеда приобретает Франция. Год спустя ее примеру последовали Германия и Италия. Еще через три года шестым государством, принявшим на вооружение своего флота торпеды, стала Россия. В 1879 году заказ на изготовление торпед превысил 1000 штук, а к середине 1880-х годов почти все европейские страны стали постоянными клиентами Фиумского завода. Вслед за Европой торпеды приобрели Мексика, Китай, Япония, Парагвай, Чили и другие страны. Завод Уайтхеда превратился в крупнейшую торпедостроительную фирму в мире. Просуществовал он до Первой мировой войны. [6]



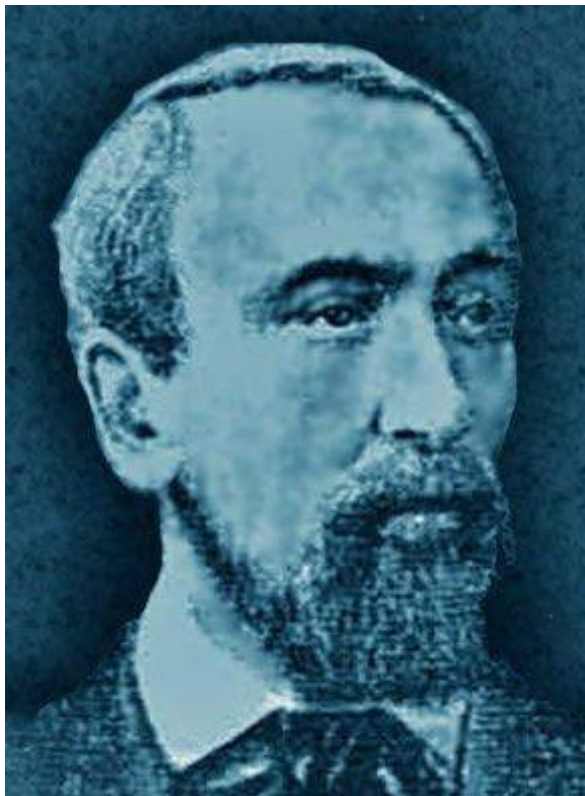
Аргентинские моряки с торпедой Уайтхеда, 1888 г. (слева), прибор Обри, рисунок из патента (справа). Гирискосп был изобретен Леоном Фуко в 1851 г, но промышленность игнорировала это устройство почти 50 лет. В 1895 и 1896 гг. Обри усовершенствовал устройство Фуко и адаптировал его в механизм рулевого управления торпеды

Впрочем, вначале торпеды были несовершенны как по малой дальности действия, так и по недостаточной меткости выстрела. В дальнейшем они серьезно улучшаются: устанавливаются два соосных винта, вращающихся в разные стороны, а Людвиг Обри в 1895 году разрабатывает "прибор Обри" – гироскоп для управления рулями направления движения торпеды, устанавливается более сильная машина и пр. В таком виде торпеда становится грозным оружием, и многие страны начинают не только их покупать, но и строить у себя по приобретенным у Уайтхеда чертежам.

Лейтенант Людвиг Обри (Ludwig Obry; 1863–1915) служил на одном из броненосцев австро-венгерского флота в качестве старшего минного специалиста. Но молодой человек имел не совсем обычный даже для всегда славящихся своей образованностью морских офицеров интерес к естественным наукам. И вот однажды, читая "Общедоступную астрономию" Ф. Араго (Dominique François Jean Arago; 1786–1853), он понял, что именно гироскоп позволит торпедо сохранить заданное направление. Лейтенант в 1895 году запатентовал свое изобретение и обратился к Р. Уайтхеду – как и тридцать лет назад в случае с Луписом реакция инженера-бизнесмена была молниеносной. Уже через несколько месяцев Обри ушел с флота

и работал в фирме (с окладом равным ставке адмирала), а новая торпеда, оснащенная "прибором Обри", проходила испытания [7].

Вскоре новинка получила повсеместное распространение. Интересно, что еще в 1879 году в проекте торпеды полковника А.И. Шпаковского в законченной форме излагается идея применения гироскопического прибора для управления торпедой. Департамент торговли и мануфактур в 1896 году отказал иностранцу Обри в привилегии, исходя из того, что гироскоп применялся до этого в морском оружии на русском флоте [2].



Шпаковский, Александр Ильич (1823–1881) – полковник, изобретатель различных приборов и машин. Происходил из дворян Смоленской губернии, образование получил в Новгородской гимназии и в январе 1840 г. поступил на службу в Перновский гренадерский полк. В 1842 г. был переведен прапорщиком в гренадерский эрцгерцога Франца-Карла полк, а в следующем году – в Астраханский карабинерный. В мае 1847 г. он был прикомандирован к Павловскому кадетскому корпусу, в феврале 1851 г. утвержден репетитором по физике в корпусе, а в октябре 1854 г. назначен преподавателем того же предмета. По упразднении Павловского кадетского корпуса 31 октября 1863 г. переведен в 1 военное Павловское училище штатным преподавателем по физике. 27 марта 1866 г. произведен, за отличие по службе, в подполковники с зачислением по армейской пехоте и с оставлением при училище. 15 октября 1867 г. переведен в 12 гренадерский Астраханский полк, а 20 апреля 1869 г. произведен в полковники, с оставлением при училище. В январе 1870 г. вышел в отставку, а в октябре того же года определен на службу по министерству Внутренних Дел, с откомандированием для занятий в строительное отделение Петербургского городского правления по механической части. Шпаковский был известен, как один из замечательнейших деятелей по развитию различных отраслей тех-

ники в России. Не будучи специалистом-техником, а лишь самоучкой, он пользовался, однако, в 1860-х и 1870-х годах большой известностью, благодаря своим многочисленным изобретениям, находившим нередко обширное применение не только в России, но и за границей. В 1879 г. изобретатель предложил Морскому Техническому Комитету проект реактивной торпеды, для движения которой в воде им был разработан особый "ракетный состав". До Шпаковского было проделано много попыток применить ракеты для движения тел под водой, но все они оканчивались неудачно. Морской Технический Комитет в мае 1879 г. постановил: "... проектируемая Шпаковским ракетная мина дает наилучший из существующих образец самодвижущейся подводной мины"... "... из записки Шпаковского видно, что им производились уже при минной школе опыты над применением ракетных составов к минам...". Несчастный случай лишил А.И. Шпаковского возможности закончить с таким успехом начатую работу над реактивной торпедой (во время его присутствия в минном классе в Кронштадте произошел сильный взрыв при набивке патронов гремучим составом, и Шпаковский получил сильную контузию). Будучи больным, он 7 августа 1880 г. попытался принять меры к продолжению прерванной работы. Однако Морское Министерство расторгло договор с изобретателем, и разработка реактивной торпеды осталась незавершенной.

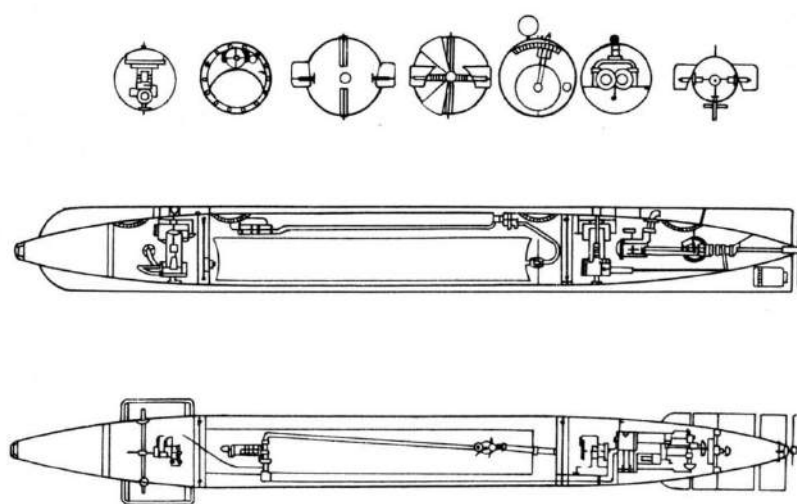
Основная часть прибора Обри – массивный волчок, укрепленный в двух подвижных кольцах, образующих карданов подвес. Волчок располагается так, чтобы его ось, будучи горизонтальной, лежала поперек торпеды. Наружное кольцо подвеса соединяется с рулевой воздушной машинкой так, что при прямом, правильном ходе торпеды ее вертикальные рули неподвижны. Но вот торпеда свернула с прямого пути. Так как ось быстро вращающегося волчка сохранила свое положение в пространстве, а торпеда изменила свое направление, то тяги, соединяющие через рулевую машинку волчок с рулями, начинают переключать вертикальные рули. Соединение волчка с рулями устроено так, что если торпеда повернула вле-

во, рули переложатся вправо — придется и торпедо поворачиваться вправо и возвращаться на правильный путь. [7]

Первоначально у самого Обри волчок запускался с помощью сильной пружины. В 1895 году Обри и Уайтхед создали достаточно эффективный гироскоп, приводимый в движение не пружиной, а сжатым воздухом. Он представлял собой стальной диск диаметром 3 дюйма (76 мм), весом 1,75 фунта (795 грамм), вращавшийся со скоростью 2400 оборотов в минуту. Теперь же для этого служит воздушная турбина, вал которой сцепляется с осью волчка. Когда волчок достигает полного числа оборотов — около десяти тысяч в минуту сцепление автоматически разъединяется, и волчок становится свободным [2, 7].

Почти одновременно с Р. Уайтхедом создавали собственные оригинальные конструкции торпедного оружия и другие изобретатели — русский Александровский, американец Хоуэлл, немец Шварцкопф, британец Бреннан.

Кстати, русский конструктор добился первых положительных результатов даже раньше Роберта Уайтхеда. Во время работы над проектом подводной лодки у И.Ф. Александровского* родилась мысль создать самодвижущуюся подводную мину, которая по его идее должна была быть копией с изобретенной им подводной лодки. В 1865 году он имел действующий образец торпеды, изготовленный кустарным способом. Этот неуправляемый снаряд веретенообразной формы можно было применять против кораблей, неподвижно стоявших на якоре. И.Ф. Александровский предложил сделать резервуар для сжатого воздуха съемным, справедливо полагая, что такую торпеду проще хранить в походе. Приоритет в создании простейшего гидростатического аппарата также принадлежит русскому изобретателю. В качестве сенсора гидростата Александровский использовал подвижный диск с пружиной, поджатие которой выводило торпеду на нужную глубину. [8]



Торпеда Александровского (слева) Иван Федорович Александровский (справа) (1817–1894), конструктор, изобретатель. Родился в Митаве (Латвия). За ряд пейзажей был удостоен звания неклассного художника Императорской Академии Художеств (1837). Преподавал черчение и рисование в Митаве, затем — в частной гимназии в Санкт-Петербурге. Открыл собственное фотоателье в Санкт-Петербурге (1850). И.Ф. Александровский — автор нескольких опытных образцов фотоаппаратов, в т.ч. стереоскопического фотографического аппарата (1854). Впервые в мире сконструировал подводную лодку (1861–1862), использовал механический двигатель конструкции профессора С.И. Барановского (1817–1890), работающий на сжатом воздухе. Был награжден орденом Св. Владимира IV ст. (1865). По заказу Морского ведомства строительство лодки было осуществлено на Балтийском судостроительном заводе (1866). Вольный механик Морского ведомства (1865–1880). Впервые представил проект самодвижущейся мины-торпеды на автоматическом управлении (1865), который после значительной доработки был одобрен (1869)

Однако Россия так и не стала родиной боеспособного торпедного оружия. Причиной, очевидно, явилась косность чиновников российского Морского ведомства. Проект Александровского они признали "преждевременным". Через три года, уже после появления торпеды

Уайтхеда, к русскому проекту вернулись вторично. Александровскому разрешили изготовить торпеду на свои средства, обещая в случае успеха возместить затраты. Однако из-за бюрократических проволочек новый образец торпеды Александровского увидел свет только в 1874 году [8].

Торпеды Александровского имели сигарообразную форму с несколько притупленной головной частью и изготавливались из листового железа толщиной 3,2 мм. Одна из них имела диаметр 610 мм и длину 5,82 м, другая – 580 мм и 7,34 м соответственно. Их вес составил около 1100 килограмм. В качестве двигателя использовалась пневматическая одноцилиндровая машина двойного действия с прямой передачей на вал. Сжатый до 60 атмосфер воздух хранился в резервуаре объемом 0,2м³. Для обеспечения равномерного хода торпед давление снижалось с помощью редуктора до 5–10 атмосфер. Глубина движения регулировалась с помощью водяного балласта, а точность хода по направлению обеспечивалась вертикальным стабилизатором [2].

В 1874 году на Кронштадтском рейде прошли испытания, выявившие главный недостаток торпед – малую скорость. На дистанции в 2 км она составила не более 8 узлов в начале пробега и около 5 узлов – в конце. Поэтому решили, что лучше купить необходимое количество технически более совершенных торпед Уайтхеда. Они выплатили Александровскому 3 тысячи рублей, а Уайтхеду заказали торпеды на сумму в один миллион тогдашних рублей (250 штук) [8]!

Американец Джон А. Хоуэлл предложил свой вариант торпеды несколько позже Александровского и Уайтхеда – в 1870 году. Технические сложности, связанные с созданием компактного, но в то же время мощного двигателя, натолкнули конструктора на идею использования инерционного источника энергии. Первая торпеда Хоуэлла с инерционным двигателем имела небольшую дальность действия, всего 182 метра. В качестве инерционного элемента американец использовал маховик весом 60 килограмм, посаженный на вал внутри корпуса торпеды. За минуту до пуска маховику от внешнего источника (паровой или электрической машины) сообщался мощный внешний импульс, обеспечивавший его вращение с частотой 10 тысяч оборотов в минуту. Вращательный момент от маховика, расположенного перпендикулярно по отношению к продольной оси торпеды, через две конические шестерни передавался на гребные винты торпеды. Поскольку скорость вращения маховика после запуска постепенно падала, Хоуэлл установил специальный регулятор, который автоматически увеличивал шаг гребных валов. Это позволяло торпедо сохранять постоянную скорость [9].



Торпеда Хоуэлла (слева) Командер Хоуэлл (справа). Джон Адамс Хоуэлл (John Adams Howell; 1840–1918) – американский морской офицер и изобретатель. Закончил военно-морскую академию (United States Naval Academy) в 1858 году, произведен в лейтенанты в апреле 1861 года. Служил на флоте, сделал немало изобретений. Среди них автомобиль-амфибия, складной лафет для артиллерийских орудий и ряд других. В 1872 году он получил чин командера (капитана 2 ранга), в 1898 году стал контр-адмиралом. В отставку Хоуэлл ушел в 1902 году.

После ряда усовершенствований торпеда Хоуэлла достигла вполне приемлемых характеристик: диаметр 36 см, длина 340 см, масса 235 кг, заряд ВВ 45 кг, дальность хода 500 метров с постоянной скоростью 15,6 узлов – и была принята на вооружение флотами США,

Франции и Бразилии. За счет гироскопического эффекта от вращения маховика она прекрасно держала заданный курс, была бесследной и стоила в два с половиной раза дешевле торпеды Уайтхеда. На сравнительных испытаниях, проведенных ВМФ США, по движущейся цели выпустили 250 торпед Хоуэлла и 250 — Уайтхеда. В первом случае отметили 98% попаданий, во втором — 37% [9]!

Исключительная устойчивость на курсе, отсутствие демаскирующего следа, простота обслуживания и невысокая стоимость (в 2,5—3 раза дешевле продукции Уайтхеда) обусловили то, что торпеды Хоуэлла в течение 10—15 лет состояли на вооружении ВМФ США, Бразилии и некоторых других стран. Но превосходство конструкции Хоуэлла сохранялось недолго — лишь до тех пор, пока Уайтхед не снабдил свои торпеды более мощными пневматическими двигателями конструкции английского инженера Питера Брозерхуда. С ними он смог значительно увеличить скорость и дальность хода торпеды (600 метров на 20 узлах и 1200 метров на 17 узлах) [9].



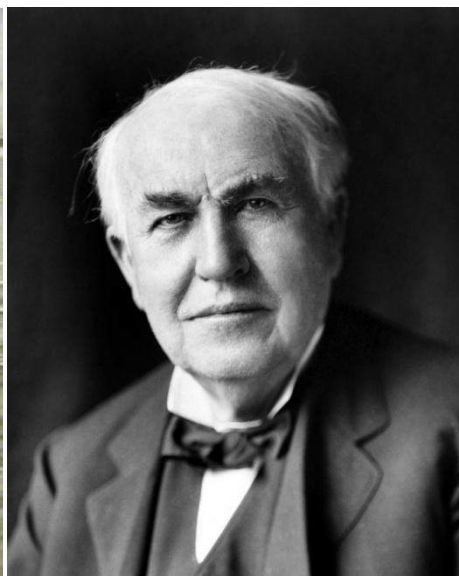
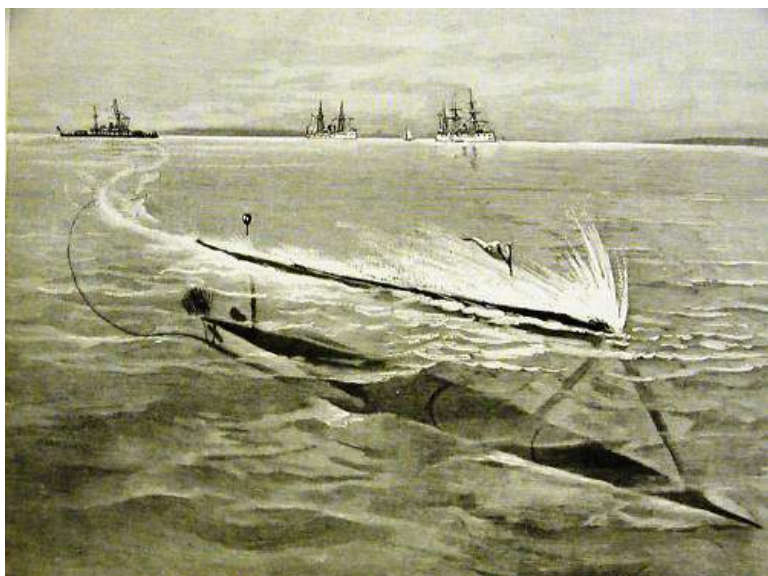
Торпеда Шварцкопфа и аппарат для ее пуска (слева), Луи Виктор Роберт Шварцкопф (справа). 3 октября 1853 года немецкий бизнесмен Луи Виктор Роберт Шварцкопф (Louis Victor Robert Schwartzkopff; 1825—1892) основал в Берлине завод "Eisengießerei und Maschinen-Fabrik" ("Сталелитейный и машиностроительный завод")

В Германии, испытав австрийские образцы, не стали воспроизводить их один к одному. В 1874 году на берлинском заводе "Шварцкопф и К°" начали сами производить самодвижущиеся мины — "вариации на тему" торпед Уайтхеда. Вскоре у немцев появились торпеды собственной конструкции С-74 и С-76 с бронзовыми корпусами, которым не угрожала коррозия. Торпеда Шварцкопфа С-76 образца 1876 года имела диаметр 35,5 см, длину 540 см, и на скорости 26 узлов проходила 350 метров [5].

В том же 1876 году ирландец Луис Бреннан, проживавший в Австралии, продал британскому Адмиралтейству за 110 тысяч фунтов стерлингов чертежи торпеды, где вместо двигателя на двух находящихся один внутри другого валах были закреплены два барабана с навитыми шнурами. Свободные концы шнуров подавались на установленную на корабле паровую лебедку. При ее включении шнуры разматывались, вращая тем самым барабаны и пару насаженных на валы винтов, и торпеда двигалась вперед. Для наблюдения за курсом служила небольшая сигнальная мачта с флажком или фонарем: это позволяло в зависимости от перемещения цели регулировать скорость вращения барабана лебедки и соответственно скорость снаряда. В 1883—1885 годах усовершенствованная первая модель подверглась всесторонним испытаниям. По их результатам, в 1886 году британские специалисты рекомендовали эту торпеду для защиты портов. Согласно договору между британским правительством и фирмой "Brennan Torpedo Company", производство торпед было развернуто в Чатэме (Chatam). [10]



Торпеда Бреннана (слева), Луис Бреннан (Louis Philip Brennan; 1852–1932) (справа). Семья Бреннана переехала из Ирландии в Австралию в 1861 г., когда Луису было 9 лет. В Мельбурне он работал сначала часовщиком, а затем "инженером-практиком" (так называли инженеров-самоучек, не получивших специального образования). В 1887–1896 гг. Бреннан являлся управляющим завода в Англии, на котором выпускали торпеды его конструкции. В 1896–1907 гг. он работал в качестве "свободного" инженера-консультанта. Карьера этого талантливого человека была весьма успешной. Так, в годы Первой мировой войны Бреннан занимал в британском правительстве пост министра, отвечавшего за производство и поставки военного снаряжения. В 1922 г. Луис Бреннан стал одним из учредителей Национальной академии наук Ирландии. Среди прочих его изобретений надо отметить локомотив для монорельсовой железной дороги, снабженный стабилизатором-гироскопом (1907 г.) и вертолет (1925 г.).



Торпеда Симса-Эдисона (слева), Томас Эдисон (справа). Томас Алва Эдисон (Thomas Alva Edison; 1847–1931) – всемирно известный американский изобретатель и предприниматель. Эдисон получил в США 1093 патента и около 3 тысяч в других странах мира. Он усовершенствовал телеграф, телефон, киноаппаратуру, разработал один из первых коммерчески успешных вариантов электрической лампы накаливания, изобрел фонограф. Именно он предложил использовать в начале телефонного разговора слово "алло". В 1928 году награждён высшей наградой США Золотой медалью Конгресса. В 1930 году стал иностранным почетным членом АН СССР

Характеристики первой модели (имевшей овальное сечение) были таковы: ширина 61 см (24 дюйма), высота 66 см (2 фута 6 дюймов), длина 700 см (24 фута), масса 3544 кг (7840 фунтов), заряд ВВ 90,4 кг (200 фунтов), скорость до 20 узлов (37 км/час), дальность действия 2582 метра (2825 ярдов). Она шла к цели на глубине 10–12 футов (3–3,65 м). Однако ни надводные корабли, ни подводные лодки никогда не применяли торпеду Бреннана, ибо их испытания показали крайне низкую эффективность такой конструкции на корабле. Позже ее пытался усовершенствовать американский оружейник Х. Максим (Hiram Stevens Maxim; 1840–1916) – создатель знаменитого пулемета, но и его постигла неудача [10].

Предлагались и другие альтернативные решения. Например, в начале 1880-х годов французский генерал Ф. Бердан (не путайте с конструктором одноименной винтовки) запатентовал оригинальную торпеду с газовой турбиной (1880 г.), работающей на твердом топливе. Однако низкий уровень технологий того времени не позволил довести этот интересный проект до стадии реализации [5].

В 1880 году на вооружение американского флота была принята торпеда Симса и Эдисона, имеющая длину 9 м и заряд массой 100 кг. Через кабель длиной до 4000 м осуществлялось питание электродвигателя торпеды (причем была предусмотрена возможность изменения скорости хода), по нему же осуществлялось управление торпедой. Катушка с тонким кабелем размещалась внутри снаряда. Высокая стоимость и недостаточная надежность этих торпед привели к весьма быстрому отказу от них. [9]

Заключение

Таким образом, к началу XX столетия торпеда Уайтхеда не имела ни одного достойного конкурента, который хотя бы приближался бы к ней по техническим решениям и боевой мощи. При этом создание различных конструкций торпед другими изобретателями не стало пустой тратой времени. Многие технические решения, впервые примененные на них, были впоследствии реализованы. Однако именно конструкция Уайтхеда полностью вытеснила из состава вооружения всех флотов мира шестовые, буксируемые и метательные мины. За период с 1872 по 1881 годы фирма Уайтхеда продала 1456 торпед, в том числе 254 экземпляра в Великобританию, 250 в Россию, 218 во Францию, 203 в Германию, 83 в Данию и т.д. [2].

Примечания:

1. *Katorin Yu.F.* Searches for Underwater Weapon // International Naval Journal. 2015. № 2. P. 56–74.
2. *Коршунов Ю.Л., Успенский Г.В.* Торпеды российского флота. СПб.: Гангут, 1993. 68 с.
3. *Перля З.Н.* Удар под водой. М.: Воениздат, 1945. 258 с.
4. *Каторин Ю.Ф.* и др. Уникальная и парадоксальная военная техника. Кн. 1. СПб.: "Полигон", 2006. 590 с.
5. *Edwin G.* The Devil's Device: Robert Whitehead and the History of the Torpedo. Annapolis: Naval Institute Press, 1991. 310 p.
6. Robert Whitehead // The Engineer. 1905. Vol. 100. № 17. P. 495–496.
7. *Sypher J.H.* Notes on the Obyr device for torpedoes // The Proceedings of the United States Naval Institute. 1897. Vol. 23. № 4. P. 655–661.
8. *Коршунов Ю.Л.* Иван Федорович Александровский (1817–1897). М.: Наука, 1997. 78 с.
9. *Jolie E.W.* Brief History of U.S. Navy Torpedo Development. NUSC Technical Document 5436. Naval Underwater Systems Center. Newport Laboratory, 1978.
10. *Kirby G.* A History of the Torpedo the Early Days // Journal of the Royal Navy Scientific Service. 1999. Vol. 27. № 1.

References:

1. *Katorin Yu.F.* Searches for Underwater Weapon // International Naval Journal. 2015. № 2. P. 56–74.
2. *Korshunov Ju.L., Uspenskij G.V.* Torpedy rossijskogo flota. SPb.: Gangut, 1993. 68 s.
3. *Perlja Z.N.* Udar pod vodoj. M.: Voenizdat, 1945. 258 s.
4. *Katorin Ju.F. i dr.* Unikal'naja i paradoksal'naja voennaja tehnika. Kn. 1. SPb.: "Poligon", 2006. 590 s.

5. *Edwin G.* The Devil's Device: Robert Whitehead and the History of the Torpedo. Annapolis: Naval Institute Press, 1991. 310 p.
6. Robert Whitehead // *The Engineer*. 1905. Vol. 100. № 17. R. 495–496.
7. *Sypher J.H.* Notes on the Obry device for torpedoes // *The Proceedings of the United States Naval Institute*. 1897. Vol. 23. № 4. R. 655–661.
8. *Korshunov Ju.L.* Ivan Fedorovich Aleksandrovskij (1817–1897). M.: Nauka, 1997. 78 s.
9. *Jolie E.W.* Brief History of U.S. Navy Torpedo Development. NUSC Technical Document 5436. Naval Underwater Systems Center. Newport Laboratory, 1978.
10. *Kirby G.* A History of the Torpedo the Early Days // *Journal of the Royal Navy Scientific Service*. 1999. Vol. 27. № 1.

УДК 355.353

Рождение торпеды

Юрий Федорович Каторин

Университет ИТМО, Российская Федерация
197101 Санкт-Петербург, Кронверский проспект, 49
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В статье рассказывается история создания торпеды, роль Роберта Уайтхеда и Джованни Луписа, указываются технические характеристики первых образцов, анализируются трудности, возникавшие при их создании, приводятся некоторые образцы альтернативных изделий этого назначения.

Ключевые слова: военно-морское оружие, торпеда, Роберт Уайтхед, Джованни Лупис, прибор Обри, боевой заряд.

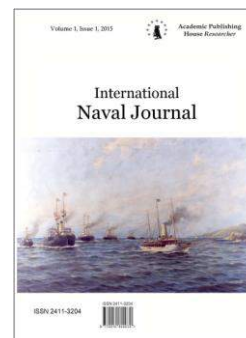
Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 122-125, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.122

www.ejournal37.com



UDC 94(474.2)

The Non-Manual Relations in the Estonian Navy in the 1930s.

¹Andres Valdre

²Nicholas W. Mitiukov

¹ Independent investigator, Estonia

² International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Doctor of Technical Sciences, Professor

Abstract

The article gives the description of the non-manual hierarchy on the ships of the Estonian Navy in the 1930s.

Keywords: the non-manual relations, the non-manual hierarchy, navy, Estonia.

Исторический аспект неуставных взаимоотношений в российской армии в последнее время все больше привлекает внимание историков [1, 2]. Вполне очевидно, что можно говорить о формировании целой "неуставной субкультуры". Однако хронологические рамки указанных исследований ограничиваются либо концом XIX – началом XX вв. [1], либо второй половиной XX в [2]. Исходя из анализа доступной литературы, можно утверждать, что первая половина XX в. пока целенаправленно не исследовалась, тем более положение дел в государствах-лимитрофах.



Обрезание, запрещенное в эстонском флоте, но проводившееся тайком [4]



Конкурс "Мисс Леннук". Традиционно этого титула удостоивались матросы с самым скверным характером



"Мисс Леннук – 1933" – моряк Грюнтал, корабельный электрик

Неустановленные взаимоотношения обычно предполагают определенную иерархию, отличную от официальной общепринятой. Работая над монографией, посвященной эсминцам "Спартак" и "Автроил" [3], авторы этих строк столкнулись с любопытным документом, иллюстрирующим неуставщину эстонского флота, описанную в работе Мати Ёуна [4]. В период

нахождения эсминцев под эстонским флагом, они носили наименования "Вамбола" и "Лембит", пока в 1933 г. не были проданы Перу.

В рассматриваемый период действительная служба на флоте продолжалась полтора года. После того, как 20-летний новобранец вливался в корабельный экипаж, его положение в неуставной иерархии называлось "йосс" ("joss"). После прибытия новой партии призывников, бывшие "йоссы" становились "вяна кала" ("vana kala" – эст. "старая рыба").



Момент летнего отдыха под кормовыми орудиями. Большинство матросов – йоссы



Группа матросов на палубе "Вамболы". Большинство – йоссы

Самое высокое положение в неуставной иерархии занимали "кулдкала" ("kuldkala" – эст. "золотая рыбка"), отслужившие свыше полутора лет. Как и положено настоящим дембелям, кулдкалы фактически были чем-то вроде матросской аристократии, они не стояли в нарядах и фактически вообще ничего не делали на корабле. "Повышение в ранге" до кулдкалы мог происходить следующим образом: срок содержания под стражей более семи суток исключался из времени службы (аналогично нашему дисциплинарному батальону). Из-за этого время нахождения на действительной службе удлинялось. Следует отметить также, что в отличие от Советского флота, молодежь флота эстонского не брилась. "Лысые" головы имели только провинившиеся.

Примечания:

1. *Култышев П.Г.* Неуставные взаимоотношения в среде воспитанников военно-учебных учреждений российской империи на рубеже XIX-XX веков // Образование. Наука. Инновации: Южное измерение. 2011. № 5. С. 86-93.
2. *Мармаза С.А.* Неуставные взаимоотношения в воинских подразделениях – история возникновения и современное состояние // Вестник Екатеринбургского института. 2012. № 4. С. 138-141.
3. *Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A.* Niszczyciele "Spartak" i "Awtroi" // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 18–26.
4. *Õun M.* Miiniristeiljad Lennuk ja Wambola. Tallinn: Olion, 1997. 70 p.

References:

1. *Kultyshev P.G.* Neustavnnye vzaimootnosheniya v srede vospitannikov voenno-uchebnyh uchrezhdenij rossijskoj imperii na rubezhe XIX-XX vekov // Obrazovanie. Nauka. Innovacii: Juzhnoe izmerenie. 2011. № 5. S. 86-93.
2. *Marmaza S.A.* Neustavnnye vzaimootnosheniya v voinskih podrazdelenijah – istorija vozniknovenija i sovremennoe sostojanie // Vestnik Ekaterininskogo instituta. 2012. № 4. S. 138-141.
3. *Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A.* Niszczyciele "Spartak" i "Awtroi" // Okręty Wojenne. 2002. № 3. S. 18–26.
4. *Õun M.* Miiniristeiljad Lennuk ja Wambola. Tallinn: Olion, 1997. 70 p.

УДК 94(474.2)

Неуставные взаимоотношения в эстонском флоте в 1930-х гг.

¹ Андрес Валдре

² Николай Витальевич Митюков

¹ Независимый исследователь, Эстония

² Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
Доктор технических наук, профессор

Аннотация. В работе дается описание неуставной иерархии на кораблях эстонского флота в 1930-е гг.

Ключевые слова: неуставные взаимоотношения, неуставная иерархия, флот, Эстония.

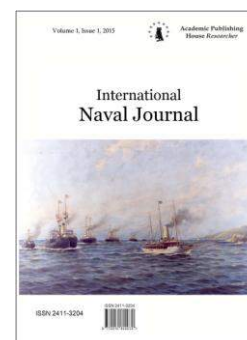
Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 126-136, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.126

www.ejournal37.com



UDC 94 (85)

The Destroyers "Almirante Villar" and "Almirante Guisse"

John Rodriguez Asti

Naval Museum, Lima, Peru
Captain de corbeta

Translation from Spanish by N.W. Mitiukov

Abstract

On the basis of the documents in the Peruvian reconstructed the career of destroyer "Almirante Villar" and "Almirante Guisse." In 1933 they were acquired in Estonia and participated in the Ecuadorian-Peruvian and World War II.

Keywords: Peru, navy, naval history, XX century.

Покупка "Леннука" и "Вамболы" в Эстонии

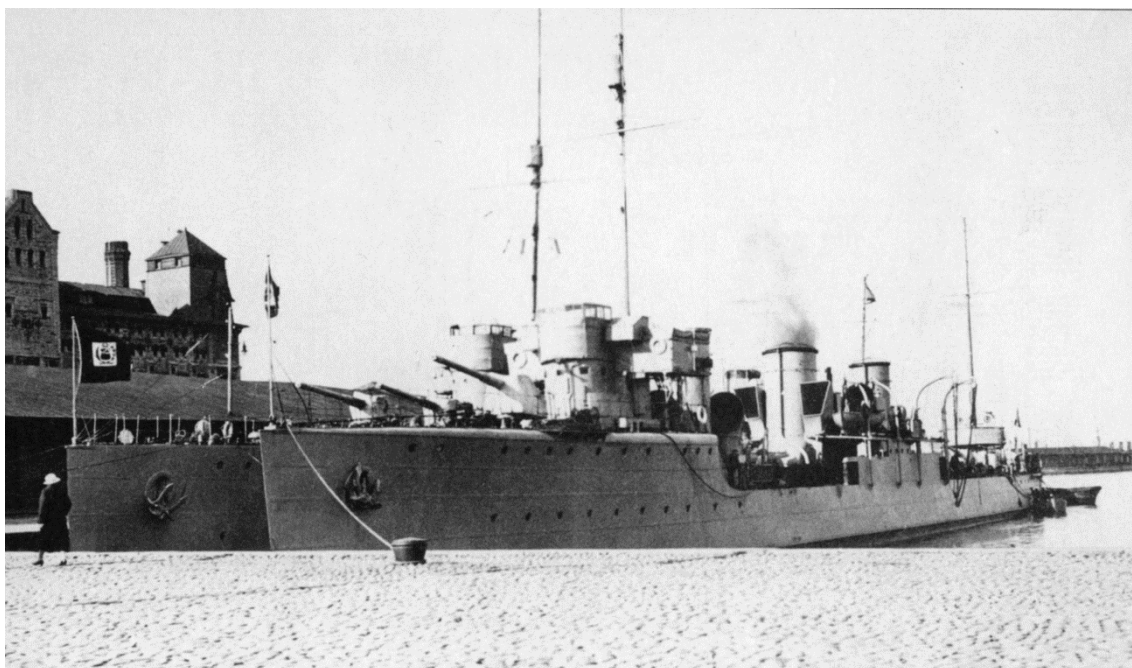
Как известно, пограничная проблема, возникшая с Колумбией, разрешилась передачей района Амазонской Трапеции, но в 1933-м обе нации стремились подстраховаться на случай вооруженного конфликта. В то время ядро нашей эскадры составляло соединение из двух крейсеров, одного миноносца и четырех субмарин, так что перед перспективами иметь операции в двух океанах Перу было просто необходимо усилить свой флот и, особенно, речной. В этот период в Амазонии находилось всего две канонерки: "Америка" и "Напо", а также три баркаса, обращенные в канонерки: "Икитос", "Кауапана" и "Портильо". Для сравнения: Колумбия имела в этом регионе более солидный отряд, состоящий из канонерок "Барракилья", "Картахена" и "Санта Марта", построенных в Англии в 1932 г., а также канонерок "Пичинча", "Богота", "Кордова", "Хенераль Нариньо" и двух транспортов.

Из разведанных было известно, что колумбийские миссии вели дела в Европе по приобретению новых судов. Были замечены и контакты с правительством Эстонии относительно покупки ее эсминцев, однако эту сделку более оперативно провели перуанские агенты-посредники через нашу дипломатическую миссию в Бразилии [6], в которой тогда находился доктор Дон Вентура Гарсия Кальдерон. Он принимал и обрабатывал предложения сеньора Антонио Сехедаса Вьяны, непосредственно задействованного как посредник для переговоров по этим эсминцам, как, впрочем, и для ряда других военных закупок. Согласие на сделку эстонского правительства было получено в Бразилии 5 апреля тогдашним главным офицером министерства иностранных дел Педро Ухартече, информировавшего об этом непосредственно президента республики генерала Санчеса Керро*. Президент тотчас позвал к

* В работе [6] дипломат П. Ухартече, находившийся в то время в кабинете правительства Санчеса Керро, рассказывает о том, как президент ратовал за скорейшую покупку, указывая, что она будет иметь огромный внешнеполитический эффект. – прим. авт.

себе морского министра Дона Альфредо Бенавиндеса, уведомившего Таллин и возглавившего все дальнейшие операции.

Сразу же после указанных событий появился президентский указ, в котором проявлялся интерес к этой сделке и содержались конкретные предложения по усилению флота. После убийства Санчеса Керро новый президент генерал Бенавидес вознамерился продолжить операцию и 13 июня отправил телеграмму, в которой новому морскому министру доктору Луису Флоресу поручалось ускорить сделку [6], а военно-морскому атташе в Британии капитану 1 ранга Мануэлю Фадре осмотреть эстонские корабли и уточнить условия покупки. Для этого последнему требовалось отбыть с неофициальной миссией в Эстонию, где опередить колумбийскую и финскую делегации, прибывшие туда с подобной целью*. После знакомства с обеими единицами и проверки их состояния ему приказывалось ждать окончательных инструкций для их приобретения и всячески ограничивать действия колумбийцев†. Стоимость сделки составляла 210000 фунтов стерлингов.



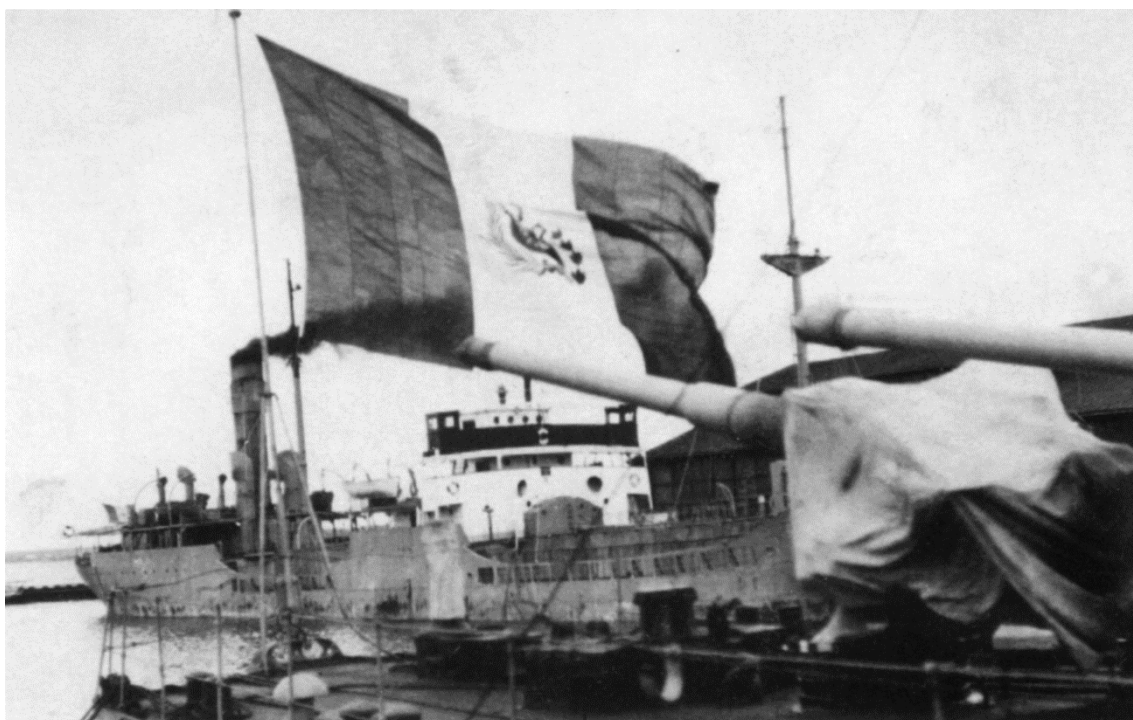
Эсминцы в Таллине уже под перуанским флагом

* В 30-х годах Эстония и Финляндия планировали осуществить тесное военно-морское сотрудничество. Идея состояла в том, чтобы, имея постоянную опасность большевистской агрессии, восстановить минно-артиллерийскую позицию между Порккала-Удд и Найсаари. Наиболее "весомыми" эстонскими минзагами в это время были "Леннук" и "Вамбола". И поэтому, когда в Эстонии была принята программа перевооружения флота, предусматривавшая замену эсминцев торпедными катерами и подводными лодками, самый первый потенциальный покупатель старых эсминцев была, естественно, Финляндия. Кстати, финны также были заинтересованы в приобретении этих кораблей, но в это время в стране была сложная экономическая ситуация, и начальник генштаба генерал-майор Oesch решил предпочтение отдать развитию военно-воздушных и сухопутных сил, которые также требовали скорейшего перевооружения. Так что с большой неохотой финны были вынуждены отклонить предложение. Вероятнее всего, купленные эсминцы использовались бы как быстроходные эскортные суда, в которых финны испытывали жестокий дефицит, и как минзаги. – прим. ред.

† В ответ на покупку перуанского правительства Колумбия достигла договоренности о приобретении в Португалии двух эсминцев нового английского проекта "Антикия" (б. "Доуро") и "Калдас" (б. "Тежу"). Для воспрепятствования перехода этих кораблей в Колумбию, как утверждает в своем труде Р.Л. Счена [4], был разработан специальный план. В соответствии с ним "Вильяру" и "Гуиссе" предстояло пару месяцев патрулировать в Карибском море. В качестве базы снабжения предполагалось использовать Мартинику и Тринидад. К сожалению, этим планам не суждено было реализоваться, и оба колумбийских эсминца дошли без каких-либо инцидентов. – прим. авт.



Перегоночная эстонская команда в окружении перуанского кока-негра

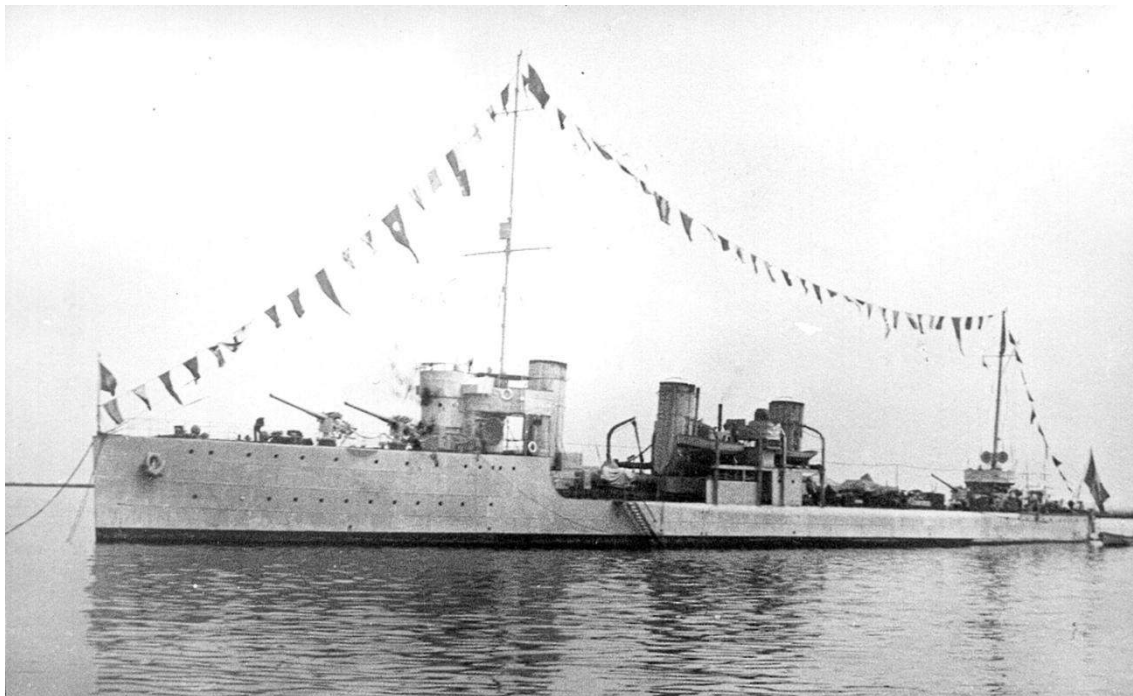


Флаг Перу на одном из эсминцев, на заднем плане – "Париньяс"

В то время "Леннук" и "Вамбола" находились в резерве. Правительство намеревалось их выгодно продать, чтобы на полученные средства приобрести в Англии две подводные лодки*. Однако не все политические фракции эстонского правительства поддерживали эти

* будущие "Калев" и "Лембит" – прим. ред.

планы, что породило откровенно враждебную атмосферу к продаже эсминцев Перу. В связи с этим было признано целесообразным осуществить перевод нашего флота в какой-нибудь порт на Атлантике и всеми силами и средствами максимально ускорить принятие кораблей в Таллине. Сроки поджимали, и уже 30 июня в списки флота Перу были зачислены эсминцы "Альмиранте Вильяр" (б. "Вамбола") и "Альмиранте Гуиссе" (б. "Леннук").



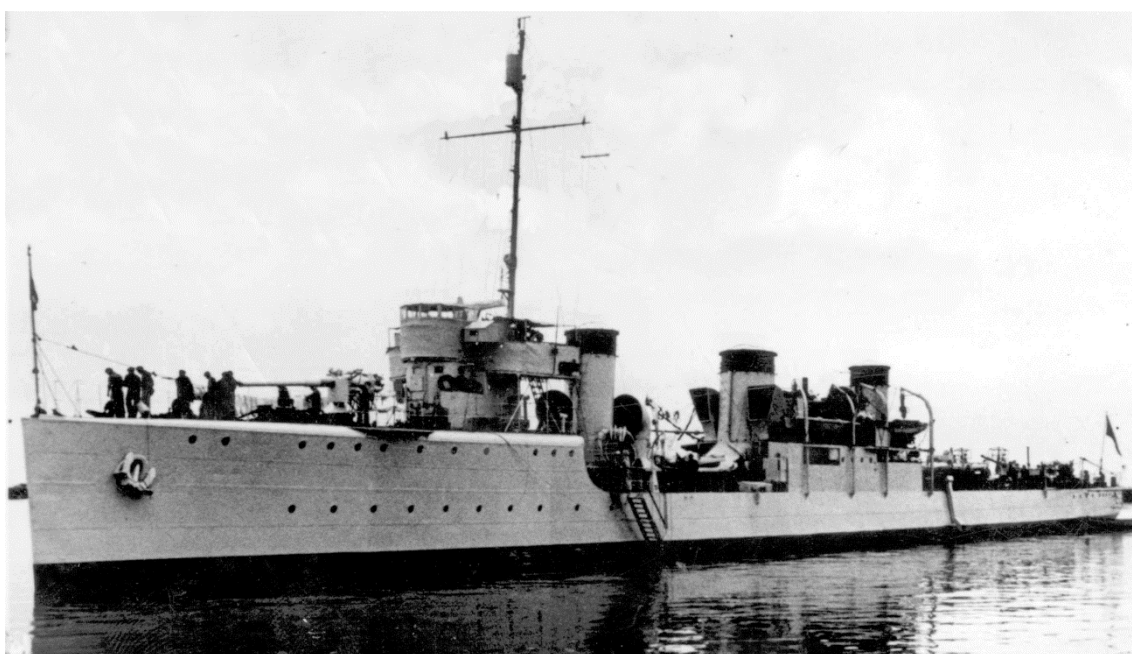
"Гиссе" в Кальяо, 1934 г.



Эсминцы на Амазонке Белем, 1933 г.

3 июля комиссией под руководством капитана 1 ранга Томаса Писарро были сформированы сокращенные экипажи, костяк которых составили офицеры и матросы с различных кораблей эскадры. Командирами кораблей назначались: "Вильяра" – капитан 2 ранга Ф. Гримальдо Браво Аренас, "Гуиссе" – капитан 2 ранга Ф. Федерико Диас Дуланто.

Так как ситуация в перуано-колумбийских отношениях по-прежнему оставалась напряженной, был разработан план предстоящей операции. Формировалось Соединение эсминцев, в которое входили "Гуиссе", "Вильяр" и танкер "Париньяс", под общим командованием капитана 1 ранга Томаса Писарро, с приказом совершить переход в главную базу флота Кальяо. В соответствии с этим планом 8 июля "Париньяс" должен был выйти в море и через Панамский канал идти в Европу, имея на борту экипажи, топливо и материалы для обоих эсминцев. Сразу после этого отряд должен было следовать к Паре (Бразилия), где соединиться с кораблями Передового Атлантического отряда под командованием капитана 1 ранга Эктора Меркадо, состоявшего из крейсера "Альмиранте Грау" и подводных лодок R-1 и R-4. Оттуда оба гостя с "Париньясом" должны были следовать в Пуэрто Эспанья и возвращаться в Кальяо через Панамский канал*. Но последующие события сильно исказили этот план.



"Альмиранте Вильяр"

Выполнение задания по комплектованию экипажей эсминцев сильно затянулось из-за долгой подготовки и согласования списков, так что путешественники на борту "Париньяса" смогли покинуть Кальяо не 8 июля, а лишь 20 августа 1933 г.

К этому времени оба корабля уже были осмотрены, в доке исследованы их днища. Все это выполнялось под руководством капитана Фадра и эксперта с фирмы Веккерса, который принимал участие как технический советник.

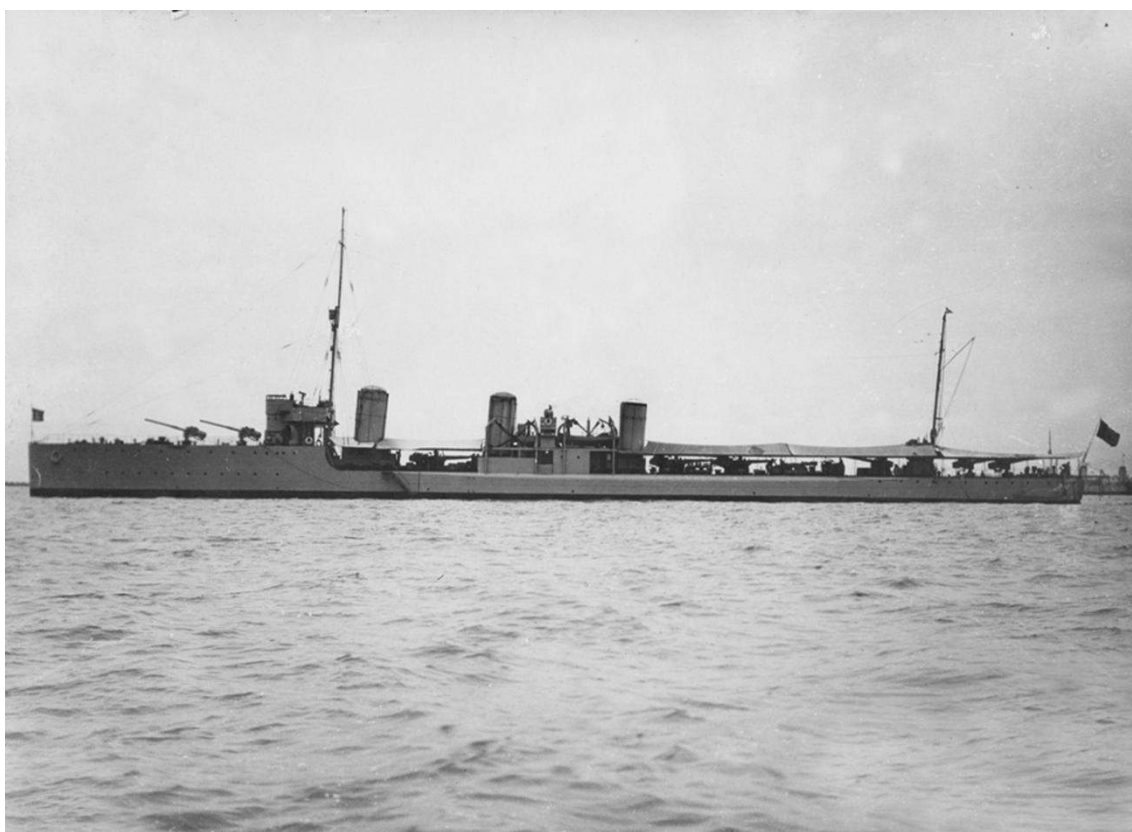
Несмотря на трудности с комплектованием, контрактные условия покупки (заключенные с фирмой Веккерса как с посредником) выполнялись в срок. Для оценки состояния машин были проведены ходовые испытания. По появившейся информации, 22 августа "Вильяр" показал максимальную скорость 30,1 уз, а "Гуиссе" - 31,5 уз. Спустя два дня, 24 августа, состоялась церемония поднятия Национального флага.

Поскольку эсминцы были недоукомплектованы, а время поджимало, было признано целесообразным перуанских офицеров использовать пока как стажеров, а на эсминцах оставить эстонские команды для первого этапа плавания – перехода к Англии. Тем самым можно было бы частично перенять знания и опыт в эксплуатации бортовых систем.

* План операции № 4 от 3.07.1933 Моргенштаба. ВМ Архив, лист № 03 – прим. авт.

Покинув Таллин 2 сентября и пройдя Кильским каналом, 6 сентября эсминцы прибыли в Гравенсенд (Англия). В этом порту состоялась встреча с "Римаком", на борту которого находились кадеты военно-морской школы пятого и шестого курсов. Таким образом экипажи кораблей были окончательно доукомплектованы, так что эстонцы смогли возвратиться на родину.

Вскоре эсминцы снова вышли в море. Вторым портом на их пути стал Эль Ферроль. Там на "Вильяре" был осуществлен показательный ремонт машин для того, чтобы экипаж смог ознакомиться с их устройством и знать основные неисправности. Следующей остановкой на пути домой стал Санта Крус де Тенерифе (Канары), а затем Сен Винсенте, где командиры получили новый приказ, автоматически отменявший первоначальный план: следовать к Икитосу для соединения с крейсером "Лима" и миноносцем "Тениенте Родригес", составлявших военно-морской отряд Амазонии*.



"Альмиранте Гуиссе", ноябрь 1934 г.

Корабли прибыли в Белем-до-Пара (Бразилия) 9 ноября, соединившись там с нашим пароходом "Перене" и 21 декабря отбыли в Икитос. Тем временем начались переговоры в Летиции, передавшие спорные территории под управление Лиги Наций. Корабли прибыли в порт назначения 5 января 1934 года, а всего через 98 дней состоялось дипломатическое разрешение конфликта с Колумбией. Это обстоятельство сделало присутствие эсминцев в Амазонии ненужным, и поступил приказ на их перевод в Кальяо. Переход до Белема-до-Пара, оттуда в Пуэрто Эспанья (Тринидад) и затем в Фор-де-Франс (Мартиника), где корабли поставили в сухой док для очистки и ремонта подводной части корпуса, занял 44 дня. Пройдя Панамским каналом и дозаправившись 2 июля в Таларе, корабли 5 июля 1934 года прибыли в Кальяо.

* Причиной этого явилась необходимость создания перевеса в силах над колумбийскими ВМС. Упомянутый крейсер (или канонерка) "Лима" и миноносец "Тениенте Родригес" были кораблями не большими и способными действовать на мелководье, эсминцы же годились для акций в среднем течении реки, и потому могли иметь ценность как сильные плавбатарей на подступах к Икитосу в случае военной необходимости. – прим. авт.

Во время перехода из Таллина в Икитос и из Икитоса в Кальяо, в конструкции эсминцев был выявлен ряд замечаний, не столько технического свойства, сколько условий обитаемости. Созданные для действий в холодном климате, корабли не были оборудованы холодильными камерами, а система вентиляции совершенно не справлялась со своими задачами. При службе в условиях тропического климата от экипажей требовалась изрядная выносливость.

В 1935 году с января по март корабли находились в летней кампании у нашего побережья. Вместе с "Альмиранте Грау", "Римак", R-3 и R-4 они посетили порты Чимботе, Талара, Пуэрто Писарро, Салаверри, Салинас, Ломас, Сан Николос, Сан Хуан, Байя Индепенденсия и Паракас.



Перуанский флот в Кальяо, 1935 г.

На следующий год летняя кампания эсминцев проходила совместно с "Альмиранте Грау" и танкером "Париньяс". Корабли ходили до Бальбоа и Панамы. В последней оба эсминца встали в док для починки. По возвращению в строй на них состоялись практические стрельбы по береговым целям. Кроме того, в октябре месяце "Вильяр" продолжил стрельбы в бухте Салинас.

Следующий год прошел в практических плаваниях, в ходе которых корабли дошли до Талькагуана (Чили), где оба встали в сухой док для починки подводной части и в мае снова вошли в строй. А в ноябре-декабре они приняли участие в практических стрельбах в бухте Салинас.

В январе-феврале 1938 года корабли осуществляли учебные плавания вдоль северного побережья, вплоть до Талары. Остаток года "Вильяр" отстаивался в Кальяо.

1940 год также прошел в плаваниях на севере, где эсминцы вместе с "Альмиранте Грау" и "Коронелем Бологнези" посетили порты Сорритос, Пуэрто Писарро, Талара, Паита, Сечура, Ислас Лобос де Тьерра, Пиментел, Чикама, Чимботе и Уачо, закончив кампанию учебными стрельбами в Салинасе и Уачо.

Конфликт с Эквадором 1941 г.

В течение всей своей истории независимого существования Перу всегда отстаивал права на владение территориями Тумбес, Хаен и Майянс. Во времена испанского владычества, по королевскому декрету 1802 года эти земли вошли в состав вице-королевства Перу, и в со-

ответствии с принципом *Uti Possidetis*^{*}, принятым для всех южноамериканских наций, завоевавших свою независимость, они должны были войти в состав независимого Перу.

В 1830 году Эквадор заявил о своем суверенитете, отделившись от Великой Колумбии. Эта страна владела частью наших северо-восточных территорий, над которыми не имела никакой юрисдикции. Они служили постоянным поводом для вторжений с 1882 по 1936 гг. Наконец, в 1936 году, после многочисленных конфликтов, была сделана попытка дипломатического урегулирования. Тогда был подписан Лимский Акт – документ, узаконивший как *Status Quo*[†], положение, которое имели в тот момент обе стороны. В том же году делегации обоих государств собрались в Вашингтоне, но диалог не получился из-за неуступчивости эквадорцев, желавших приобрести Мараньон и Амазонас. Прозаседав почти год, но так и не уточнив должным образом границы, ситуация переросла в открытый вооруженный конфликт. В июле 1941 года произошла серия нападений на перуанскую зону, вызвавшая незамедлительный и энергичный отпор наших вооруженных сил.



"Альмиранте Вильяр" в Икитосе, 1934 г.

В этом году главные силы нашего флота на Тихом океане состояли из крейсеров "Альмиранте Грау" и "Коронель Бологнези", эсминцев "Альмиранте Вильяр" и "Альмиранте Гуиссе", четырех подводных лодок типа R и ряда вспомогательных кораблей. При подавляющем превосходстве над военно-морскими силами противника задачами нашей эскадры определялись:

- охрана морского района, включая побережье до Сорритоса и пролив Хамбели;
- крытие приморского северного фланга нашей группировки;
- особо важно было воспрепятствование морским перевозкам неприятеля между провинциями Эль Оро и Гуаякиль, которые могли осуществляться через упомянутый пролив;
- бомбардировка военных объектов и укрепленных стратегически важных районов, таких, как очистительный завод в Вильяре.

Эскадра, выйдя из Кальяо, начала операции согласно этому списку. 7 июля "Альмиранте Вильяр" вышел в патруль к Сорритосу. На его борту находился командовавший операци-

^{*} *Uti Possidetis* – В дипломатии формула взаимного признания прав воюющих сторон на занятые ими территории (лат.). – прим. перев.

[†] *Status Quo* – В дипломатии фактическое владение в какой-либо определенный момент (лат.) – прим. перев.

ей капитан 1 ранга Мариано Мелгара, высадившийся в Таларе 9 июля. В тот же день туда прибыл танкер "Париньяс". Эсминец оставался там до 23 июля, когда был получен приказ выйти для разведки и патрулирования к границе в районе Пуэрто Писарро.

Обмен выстрелами 25 июля

25 июля командир эскадры приказал Начальнику Северной группы выслать корабли для перехвата эквадорского конвоя, перевозившего снаряжение к Пуэрто Боливар (провинция Эль Оро). Для этой цели был выделен "Альмиранте Вильяр".

Согласно записи в бортовом журнале*, "Альмиранте Вильяр" покинул Пуэрто Писсаро в 07-29 этого дня и направился на север. В 10-55 он вошел в эквадорские воды, из-за чего на борту была сыграна боевая тревога. В 11-03 по носу был обнаружен корабль, пересекавший пролив Хамбели с юга на север, и "Альмиранте Вильяр" увеличил ход.

Как потом оказалось, обнаруженным судном была эквадорская канонерка "Абдон Кальдерон"[†]. Она возвращалась из Пуэрто Боливар в Гуаякиль. После обнаружения "Вильяра", который эквадорцы спутали с "Гуиссе", канонерка повернула на 180° и подняла эквадорский боевой флаг.

В 11-19 "Вильяр" произвел предупредительный выстрел, на который противник немедленно ответил (то, что перуанский корабль взял инициативу в этом бою, сделав первый выстрел, доказывает запись в его бортовом журнале). Тотчас как эквадорец начал свой поворот, с явным намерением уйти под защиту берега, командир "Вильяра" капитан 2 ранга Эрнандо де Тудела-и-Лаваль скомандовал право руля, чтобы сблизиться на эффективную дистанцию стрельбы своих орудий. Еще до окончания маневра был отдан приказ открыть огонь из носового и бортового 102-мм орудий по левому борту. Скорость корабля была около 20 уз., и он находился рядом с берегом. В этом месте глубины были небольшие, так как берег представлял собой низменные речные заливные участки, так что вероятность сесть на мель была очень велика. Поэтому командир приказал прекратить сближение и повернуть на 90° влево, чтобы дать по неприятелю полный бортовой залп. Из-за постоянной смены курсов и большой дальности результаты стрельбы перуанских артиллеристов были весьма посредственны: наиболее близкие перелеты и недолеты составляли около 20 м[‡]. Продолжая свой отход, эквадорскому судну удалось укрыться на мелководье в устье реки, в то время как "Вильяр" продолжал обстрел, используя теперь в качестве ориентира высокий столб черного дыма, валивший из трубы "Кальдерона", который явно показывал, что противник старается уйти от погони. В 11-40 поступил приказ прекратить огонь. За 20 минут после первого выстрела был израсходован 41 снаряд. Отсутствие попаданий объясняется также сильной рефракцией света в этом районе. Немного погодя был дан рапорт на "Бологнези", и в 11-50 получен ответ – приказ возвращаться к Пуэрто Писсаро, что было выполнено, и эсминец занял место в струе крейсера. Оба корабля находились перед Пуэрто Писсаро до 15-00.

В результате этого инцидента, "морского боя", ни один из противников не получил никаких повреждений: "Вильяр" продолжил нормальное выполнение своих задач (о чем будет сказано ниже). "Кальдерону" пришлось немного потрудиться своими машинами на форсированном режиме, что наверняка принесло кое-какой вред его котлам, вынужденных работать под большим давлением.

Военно-морские силы Перу проанализировали и изучили инцидент настолько подробно, насколько его вообще можно познать. Но ничего поистине героического в этом бою не было, и влияния на ход конфликта он совершенно не оказал.

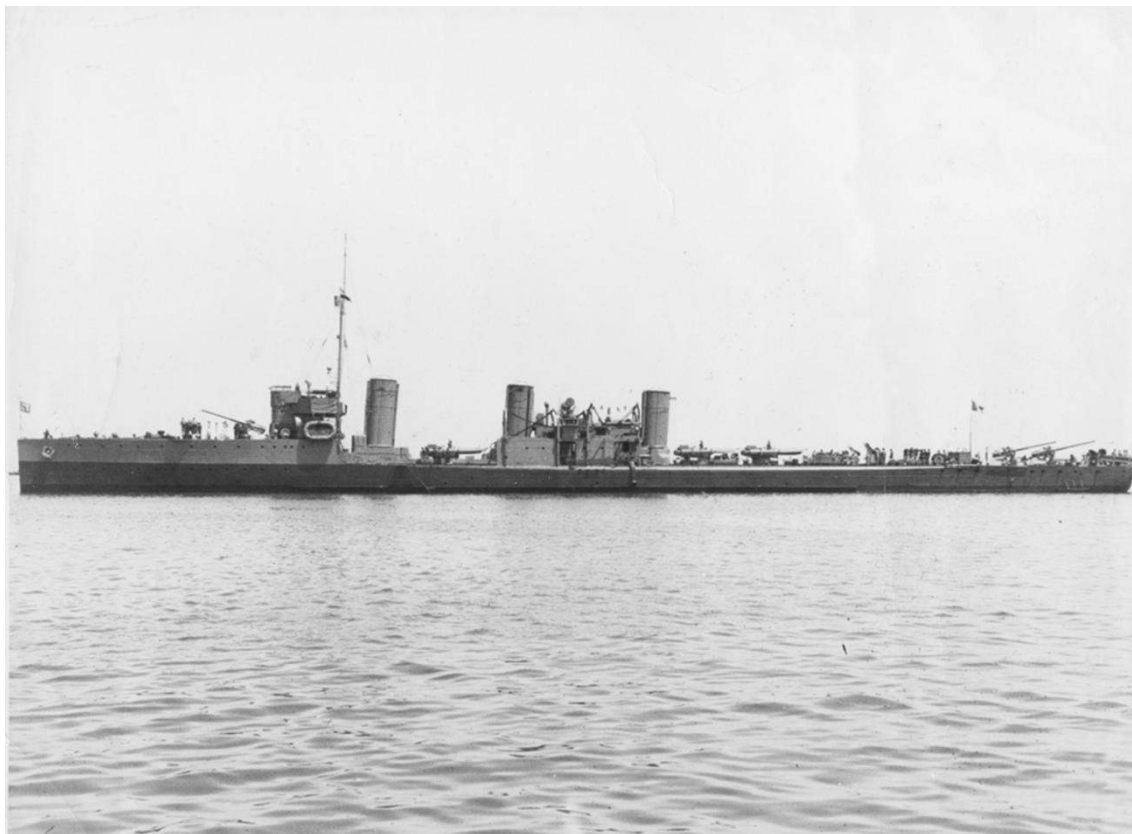
Тем не менее, казалось бы, полностью закрытый вопрос вот уже в течение многих лет вызывает нездоровый ажиотаж своей абсурдной ложью и вымыслами, характеризующих эквадорскую историографию этого дела, все поставившую с ног на голову и совершенно деформировавшую происходившие события. Авторы популярных опусов расписывают, как эк-

* Все последующие даты взяты такими, какими они указаны в бортовом журнале "Альмиранте Вильяра" за 1941 г., находящимся в Библиотеке ВМ Архива. – прим. авт.

† Водоизмещение 300 т, длина 131 фут, построена в 1884 г, мощность машин 150 л.с., скорость 8 уз, вооружение два 76-мм и два 20-мм орудия, экипаж 60 чел. – прим. авт.

‡ По официальной версии командира "Кальдерона", которой придерживается, например, в своих работах капитан 1 ранга Валдисан [7]. – прим. авт.

вадорцы обменялись залпами с нашими "Альмиранте Грау" и "Тениенте Родригесом", пытавшихся якобы увести на буксире получивший "страшные повреждения" "Вильяр". Эта версия не выдерживает никакой критики ввиду того, что "Грау" в это время находился в сухом доке в Кальяо, заканчивая обработку своей подводной части, а "Тениенте Родригес" имел честь в это время быть в Икитосе уже семь лет как исключенным из списков флота. Он использовался как топливная баржа в Амазонии!



"Альмиранте Гуиссе" в камуфляже, 1942 г.

Но вернемся к нашему рассказу. 26 июля "Гуиссе" получил приказ произвести бомбардировку Пуэрто Боливар, которую и осуществил ранним утром этого дня. Потом, с 30 июля по 18 сентября "Вильяр" и "Гуиссе", вместе с другими кораблями эскадры продолжали осуществлять разведку и патрулирование между Таларой, Сорритосом, Пуэрто Писарро, до берегов пролива Хамбели и даже включая окрестности Пуэрто Боливара (3 августа). 29 сентября "Вильяр" получил приказ возвратиться в Кальяо, и он покинул Пуэрто Писарро, где находился с 18 сентября*. Корабль прибыл в Кальяо 1 октября, день спустя после "Гуиссе".

После вступления Соединенных Штатов во Вторую мировую войну в декабре 1941 года, Перу объединилась со странами-союзниками и объявила войну "Оси". Из-за этого ВМС были вынуждены осуществлять защиту нашего северного побережья, где имелся стратегически важный объект – нефтеочистительный завод в Таларе, обеспечивавший топливом союзные корабли. Оба эсминца, как и остальной флот, были мобилизованы для ведения боевого патрулирования в этом районе.

В 1948 году "Вильяр" вместе с другими кораблями начал летнюю кампанию в учебном плавании. Это были его последние годы. Спустя несколько месяцев он оказался в эпицентре мятежа, прошедшего с молниеносной быстротой 3 октября. В ходе него корабль получил повреждения винтов и еще кое-какие неисправности. Несмотря на то, что к этому времени эсминец имел большой износ всех механизмов, был получен приказ на восстановительный

* Даты по бортовому журналу "Вильяра" за 1941 год. – прим. авт.

ремонт, во время проведения которого корабль 28 октября вывели в резерв. По его окончании, войдя в строй на следующий год, "Вильяр" в последний раз вышел в учебное плавание.

В конце июля 1952 года произошла большая реорганизация флота. Крейсера "Альмиранте Грау" и "Коронель Бологнези" были выведены в резерв, а "Альмиранте Вильяр" тем же приказом передавался в распоряжение военно-морской школы в качестве учебного судна для изучения материальной части. В конце концов 15 сентября 1954 года, находясь в совершенно нерабочем состоянии, он был признан ненужным и выведен из состава флота.

В отличие от своего брата, "Гуиссе" в январе 1945 года прошел освидетельствование и был признан годным к дальнейшей службе. В мае того же года состоялось переосвидетельствование, подтвердившее его годность. Тем не менее, исключительно по выслуге лет и порче части оборудования машинной части, в ноябре 1947 года он был разукомплектован. Было принято решение снять с него оборудование, имевшее хоть какую-нибудь ценность. Затем в мае 1949 года он был объявлен непригодным для службы, и разрешалась его продажа с публичных торгов. В итоге корпус корабля был продан за 225 тыс. солей и отбуксирован на остров Сан Лоренсо, где началась его разборка на лом. Останки корабля долгое время находились в затопленном состоянии в 900 метрах южнее мола № 1 военно-морской станции. Последняя дата, связанная с "Гуиссе", это 1959 год, когда его останки были подняты и отбуксированы на слом буксиром "Селендон".

References:

1. *Basadre J.* Historia de la Republica del Peru 1822-1933. Lima: ED Universitaria Lima, 1969. Т. XIV.
2. *Camino J.* La Marina de Guerra en el Conflicto Peruano-Ecuatoriano de 1941. // Revista de Marina. Julio-Agosto. 1979. Vol. 363. № 1.
3. *Ortiz S.J.* Escuela Naval del Peru (Historia Ilustrada). Callao: Escuela Naval del Peru, 1981.
4. *Schina L.R.* Iberoamerica: Una Historia Naval 1810 - 1987. Madrid: De San Martin, 1991.
5. *Pizarro T.* El viaje de las Dotaciones desde Tallin y de la dision de Destroyers hasta Iquitos, 8 de Julio 1933 - 21 Set. 1934 Rio Amazonas // Documento copia del original. Biblioteca del IENMP.
6. *Ugarteche P.* Para la Historia Maritima del Peru. La Adquisicion de los cruceros Guise y Villar. // El Comercio (Lima). 21 Marzo 1968.
7. *Valdizan J.* Jambeli: breve estudio historico // Revista de Marina. Enero-Abril. 1985. Vol. 374. № 1.

УДК 94(85)

Эсминцы "Альмиранте Вильяр" и "Альмиранте Гуиссе"

Джон Родригес Асти

Военно-морской музей, Лима, Перу
Капитан третьего ранга

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

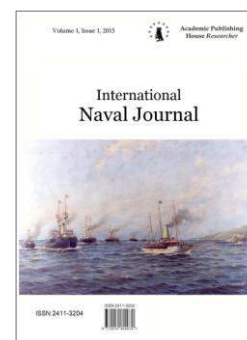
Аннотация. На основе перуанских документов в работе реконструируется карьера эсминцев "Альмиранте Вильяр" и "Альмиранте Гуиссе". В 1933 г. они были приобретены в Эстони и приняли участие в эквадору-перуанской и Второй мировой войнах.

Ключевые слова: Перу, флот, военно-морская история, XX век.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 137-143, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.137

www.ejournal37.com

UDC 94(430).086

The Significance of the Norwegian Campaign in World War II

Vladimir A. Nagirnyak

Independent investigator, Samara city, Russian Federation

Abstract

The article analyzes the impact of the Norwegian operations in the course of the Second World War. It gives a brief history of operations, examines its pros and cons.

Keywords: history, naval warfare, World War II, the Norwegian operation.

С 3 сентября 1939 года Англия вводит морскую блокаду Германии, ставя все грузоперевозки в Северном море и Ла Манше под свой контроль. Третий рейх лишается возможности экспорта и импорта через эти зоны торгового судоходства, так как британцы теперь контролируют судоходный трафик на морских путях в этих областях. Введение Англией призового права запрещало ввоз в Германию нейтралами военных грузов. Понятие "военного груз" регламентировало список товаров, которые могли бы быть использованы для военного производства. Однако, фактически, это означало полное прекращение ввоза товаров в Германию, так как список был чрезмерно обширен. Как писал адмирал Маршалль: *"Английское правительство вскоре довело перечень запрещенных товаров до нескольких тысяч наименований... Шутники говорили, что свободной осталась только перевозка бульбужников"* [5]. Но для Германии оставалась одна "лазейка" – нейтральные воды Норвегии. Норвегия, расположенная на Скандинавском полуострове, нависала над Северным морем и имела большое по протяженности побережье, которое тянулось от Арктики до пролива Скагеррак. Таким образом, прибрежные воды нейтральной Норвегии допускали движение в них любых торговых и пассажирских судов, включая и суда воюющих стран. Согласно докладу Министерства транспорта Рейха, 73 немецких судна с грузом вернулись в Германию с 3 сентября по 24 октября 1939 года из морей или Норвегии, миновав британскую блокаду. (Запись от 28 октября 1939 ЖБД Руководства войны на море) [1]. Путь их обычно лежал вдоль побережья Норвегии в ее территориальных водах. Плюс к этому, Норвегия на то время была одним из поставщиков для Германии железной руды, в том числе и шведской. Для противников Германии Норвегия также оставалась торговым партнером, поэтому в целях безопасности доставки грузов англичане создали систему конвоев в Северном море между Норвегией и Англией. Попытки прервать движение этих караванов со стороны немецких ВМС успехом не увенчались.

Подобное стратегическое положение Норвегии привлекало к себе внимание, как Германии, так и ее противников. Для последних обладание этой скандинавской страной означало прерывание поставок руды в Германию и "завязывания узла на мешке" Северного моря, то есть закрытие немцам выхода в Атлантику и Арктику. Норвегия в руках союзников также ставила под сомнение безопасность балтийских коммуникаций немцев. Предполагалось, что создание фронта в Норвегии отвлечет внимание Германии от активных действий

против Франции и продолжит "странную войну" дальше. Для немцев обладание Норвегией означало не только нейтрализацию угрозы, перечисленного выше, со стороны противника, но и получение новых стратегических баз для флота и авиации, которые позволяли бы расширить диапазон действия кораблей и самолетов, а также создавали угрозы союзному судоходству в Арктике и вело к прерыванию морского сообщения между Англией и СССР.



Немецкие парашютисты высаживаются в Норвегии (апрель 1940 г.)



Высадка немецких войск с крейсера "Хиппер" в Норвегии (апрель 1940 г.)

Это привело союзников к разработке планов операций "Вилфред" и "R4", предусматривавших минирование норвежских вод и высадку войск в ключевых портах Норвегии. Немцы ответили разработкой плана "Везерюбунг", который предусматривал действие на опережение планов союзников по оккупации Норвегии. Таким образом, противники вступили в гонку, где призом была эта скандинавская страна.

Вот что писал о мотивации проведения такой операции и об ее возможных рисках со стороны Кригсмарине гросс-адмирал Карл Дениц: *"Отношение флота (немецкого) к политике, которая производилась в отношении Норвегии, было основано на осуждении того, что нейтралитет Норвегии будет самым счастливым решением, если только норвежские территориальные воды будут также не нарушаться противником. Причина такого мнения состояла в том, что считалось почти невозможным защитить свое судоходство (немецкое) в прибрежных водах Норвегии эффективно с имеющимися силами в распоряжении флота, поскольку для английского флота, действующего со своих баз, будет легко препятствовать судоходству (немецкому) в нужных точках в любое время. С другой стороны, все возможные средства должны были бы использоваться, что бы препятствовать тому, что бы Норвегия попала в английскую зону влияния, поскольку это приведет к блокированию Северного моря (англичанами) и будет представлять угрозу для входа в Балтику.*



Немецкие корабли в Осло-фьорде (апрель 1940 г.)

Нападение на немецкое судно "Альтмарк" весной 1940 британским эсминцем "Косак" в норвежских территориальных водах, вопреки международному праву, показал, что Англия не собиралась уважать нейтралитет Норвегии при всех возможных обстоятельствах. Разные сообщения из Норвегии, что Англия планировала напасть на эту страну, подтвердили это впечатление, поэтому казалось желательным сделать осторожные приготовления к захвату Норвегии. Это был приказ Гитлера на предложение гросс-адмирала Редера и они (приготовления) были немедленно начаты. Все возможные меры были приняты, что бы соблюсти тайну и меры предосторожности были очевидно успешны.

Когда в начале апреля 1940 докладов о неизбежной английской высадке в Норвегии стало много, наши собственные приготовления были завершены так, что бы 9 апреля мог стать днем начала нашей операции. В виду неполноценности немецких ВМС эти действия были бы одними из самых смелых за всю военно-морскую историю. Однако любой риск был оправдан огромным стратегическим значением Норвегии, которая была краеугольным камнем в блокаде Германии или местом "прыжка" для немецких надводных сил,

особенно для подлодок. Решение бросить в бой весь флот, который мог быть использован, было принято с полным осознания значения этого" [2].

Немцы действовали быстрее союзников, что привело к изначальному успеху в проведении операции. Стратегически Германия переиграла своих противников, успев раньше занять города-порты Норвегии, правда, заплатив при этом большими потерями в своих ВМС. Союзникам сопутствовал тактический успех в отбитии у немцев Нарвика, но начавшееся в мае 1940 года наступление Вермахта во Франции, приведшее к капитуляции последней, свело на нет этот успех. Город был оставлен, войска эвакуированы. Весьма сложно предполагать, как бы развивались события в случае продолжения боевых действий в Норвегии. Обладая подавляющим превосходством на море, союзникам, вероятно, удалось бы контролировать Нарвик, но смогли бы они распространить этот успех южнее, остается под большим вопросом.

Каково же значение успеха Германии в Норвежской кампании и как оно дальнейшем повлияло на войну?



Немецкий танкер "Альтмарк", захваченный британским эсминцем "Коссак" в норвежских водах

Во-первых, немецкий флот понес большие потери. Это не говорит о сравнении его потерь с противником, который тоже понес существенный урон в кораблях. Это говорит о том, что потери немецкого флота были слишком большими для ВМС Германии в целом, что в итоге повлияло на переход последней к активной фазе подводной войны, так как флот не имел сил для проведения каких-либо серьезных операций силами надводных кораблей достаточно долгое время. Несомненно, это сказалось на планировании такой авантюры, как операция "Морской Лев", так как Норвежская кампания исчерпала силы ВМС Германии.

Во-вторых, можно сказать, что захватом Норвегии и превращением ее приморских городов в военно-морские базы, было положено начало серьезных успехов немецких подводников в Атлантике 1940-1943 гг. Германия получила отличную возможность перебрасывать подлодки в Атлантику более безопасным путем, чем это было ранее. Создание военно-морских баз во Франции в 1940 году, привело к тому, что Норвегия стала трансфером новых лодок из Германии во Францию, что сильно повлияло на ситуацию в Атлантике в 1942-1943 годах. Норвегия стала также базой для лодок 11-й и 13-й флотилий, которые действовали в

Арктике против союзного и советского судоходства на протяжении четырех лет. После падения Франции, Норвегия стала основным местом базирования немецких подводных лодок, оставаясь им до конца войны. Поэтому можно с полной уверенностью сказать, что захват Норвегии являлся одной из причин, повлиявших на потопление миллионов тонн торгового тоннажа союзников.



Британские пилоты, вернувшиеся из вылета, в котором они бомбили немецкие корабли в Бергене (апрель 1940 г.)

В-третьих, Норвегия служила в 1941 году северным плацдармом для немецких войск во время нападения Германии на СССР. Наличие немецких тяжелых кораблей и авиации стало серьезной проблемой для проводки конвоев ленд-лиза из Великобритании в Мурманск. Фактом остается то, что конвойное движение в Арктике с марта по ноябрь 1943 было прервано по причине усиления в северной Норвегии группы немецких тяжелых кораблей (после присоединения "Шарнхорста" к "Тирпицу"). То есть, таким образом, СССР в течение полугодия не имел поставок по самому быстрому пути доставки грузов по ленд-лизу.

В-четвертых, защитив свой импорт руды из Норвегии ее захватом, немцы не смогли его поднять до такого же уровня, как это было в 1939 году. Импорт упал на половину от цифры, вывозимой руды в Германию на 1939 год. Более того, после оккупации Норвегии резко вырос экспорт из Германии в эту страну, так как, помимо обеспечения собственных нужд, Германия была вынуждена взять обеспечение Норвегии на себя. Как писал С. Патянин: *"С другой стороны, Германии пришлось бы взять на себя ввоз угля, нефти, продовольствия и многих других товаров в покоренную Норвегию, в то время, когда в них испытывался значительный дефицит в самом рейхе. То, что Норвегия ляжет экономическим ярмом (а это было действительно так, ведь перед войной она занимала в Европе третье с конца место по самообеспеченности сырьем и продуктами, адмирал Шустер – начальник отдела экономической войны ОКВ – понимал еще до вторжения"* [3]. В итоге немцам пришлось создать новый судоходный маршрут, который имел весьма активный трафик и требовал большого количества торговых судов и средств их защиты от авиации и подлодок противника. Помимо привлечения для охраны судоходства сил флота и авиации, были созданы большие минные заграждения для защиты морского маршрута.

В-пятых, захват Норвегии также требовал определенного количества сил и средств на

ее оборону от возможных попыток вторжения союзников в течении всей войны. На 1 мая 1945 года, согласно докладу командующего силами Вермахта в Норвегии генерала Бёме главе нового правительства Рейха Карлу Деницу, на территории этой страны находилось 11 дивизий и 5 бригад, включая и соединения выведенные из Финляндии. Как докладывал Беме – большинство из этих подразделений боевого опыта не имели, что дает понять о масштабах безопасности, принятых немцами для обороны Норвегии.



Линкор "Шарнхорст" ведет огонь по авианосцу "Глорис" (8 июня 1940 г.)

Таким образом оккупация Норвегии имела, как свои плюсы так и минусы. Но стоит отметить, что этот шаг был predetermined тем, что захват этой страны был вынужденной мерой в опережении противника, который готовился расширить зону своего влияния в этом регионе. Опасность этого влияния была такова, что доступ к шведской руде мог быть потерян Германией вообще, так как создавалась угроза превращения Балтики в театр военных действий. Но это не предполагает того, что Германия не строила вообще никаких планов по захвату Норвегии, предпочитая опираться только на ее нейтралитет. План операции "Везерюбунг" родился 23 января 1940 года, а идеи воплощения его в жизнь прежде всего происходили от командования ВМС Германии, которое считало, что в стратегическом плане это принесет большую пользу, чем вред. Так в ЖБД Руководства война на море от 3 октября 1939 есть следующая запись: *"Командующий ВМС считает необходимым познакомить фюрера, как можно быстрее, с соображениями Штаба ВМС о возможностях распространения оперативных баз на север. Это предложение должно быть рассмотрено с точки зрения, есть ли возможность получения баз в Норвегии при наличии совместного прессинга со стороны Германии и России с целью фундаментального улучшения нашего стратегического и оперативного положения"* [1]. То есть идея о "распространении оперативных баз на север" появилась у командования Кригсмарине спустя месяц после начала войны. Любопытно, что уже цитируемый ранее Дениц в этом случае выступал с Редером единым фронтом, так как считал, что порты Норвегии были бы *"чрезмерно ценными, как ремонтные базы и базы снабжения для временных заходов субмарин на пути в Атлантику"* [2]. Совпадение планов союзников в отношении Норвегии с планами Германии лишь ускорили воплощение "соображений" 1939 года в жизнь. Норвегия, будучи заложником своего стратегического положения, должна была рано или поздно захвачена, без оглядки на ее нейтралитет.

Примечания:

1. Kriegstagebuch der Seekriegsleitung. Band 2: Oktober 1939. Herford: Verlag Mittler & Sohn, 1988. 270 s.
2. *Doenitz K.* The Conduct of the War at Sea: an Essay by Admiral // Division of Naval Intelligence. 15 January 1946.
3. *Патянин С.* Блицкриг в западной Европе. Дания. Норвегия. М.: АСТ, 2004. 142 с.
4. *Штайнерт М.* Режим гроссадмирала Деница. Капитуляция Германии 1945. М.: Центрполиграф, 2011. 352 с.
5. *Маршалль В., Эдвардс Б.* Война на море. М.: Русич, 2004. 496 с.

References:

1. Kriegstagebuch der Seekriegsleitung. Band 2: Oktober 1939. Herford: Verlag Mittler & Sohn, 1988. 270 s.
2. *Doenitz K.* The Conduct of the War at Sea: an Essay by Admiral // Division of Naval Intelligence. 15 January 1946.
3. *Patjanin S.* Blickrig v zapadnoj Evrope. Danija. Norvegija. M.: AST, 2004. 142 s.
4. *Shtajnert M.* Rezhim grossadmirala Denica. Kapituljacija Germanii 1945. M.: Centrpoligraf, 2011. 352 s.
5. *Marshall V., Jedwards B.* Vojna na more. M.: Rusich, 2004. 496 s.

УДК 94(430).086

О значении Норвежской кампании во Второй мировой войне

Владимир Александрович Нагирняк

Независимый исследователь, Самара, Российская Федерация

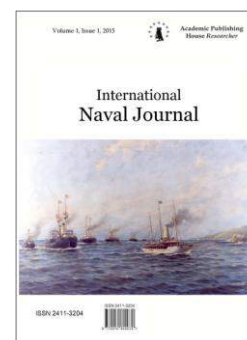
Аннотация. В работе анализируется влияние Норвежской операции на ход Второй мировой войны. Дается краткая история операции, разбираются ее плюсы и минусы.

Ключевые слова: история, война на море, Вторая мировая война, Норвежская операция.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 144-157, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.144

www.ejournal37.com

UDC 94(430).086

Staking Everything at the North Cape

Igor E. Komarov

Independent investigator, Daugavpils, Latvia

Abstract

On the basis of article about sinking "Scharnhorst" analyzes the effectiveness of fighting against battleships battleships. It provides statistics of battles since the mid XIX century.

Keywords: naval history, battleship, battle.

Введение

Предлагаемая статья [4] написана на интересную тему – о **последнем** в истории бое линейных кораблей в **европейских** водах – бое, которым закончилась эпоха господства на европейских морях этих "плавающих крепостей", эпоха, длившаяся около 300 лет, считая от первого их боя в ходе Англо-Голландских войн XVII века! Однако подчеркну, речь идет именно об **европейских** водах, ибо в водах Тихого океана эта эпоха продлилась еще 10 месяцев и в последний раз в **мировой** истории морские гиганты сошлись в бою 25 октября 1944 г., когда в проливе Суригао между о-вами Панаон и Минданао (Филиппинские о-ва) шесть американских линкоров ночью за 23 минуты буквально растерзали японский линкор "Ямаширо", уже получивший до этого четыре торпеды с эсминцев, обрушив на него всю не-растратченную мощь своего главного калибра! "Ямаширо", скрывшийся под водой в 4 часа 19 мин. 25 октября 1944 г., вошел в историю морских сражении как **последний** линкор, потопленный линкором же. В Европейских водах эта "честь" выпала на долю "Шарнхорста", о чем и повествуется в приведенной ниже статье. Вообще же история битв "морских великанов" довольно коротка и количество их боев можно пересчитать по пальцам (я имею в виду битвы между паровыми броненосными кораблями, а не их парусными прародителями). В XIX веке таких боев мне известно два – бой у о. Лисса в Средиземном море 20 июля 1866 г. между итальянской и австрийской броненосными эскадрами, да вялотекущая перестрелка между испанскими броненосцами "Виктория" и "Нумансия" 10 октября 1873 г. у Картахены. Нынешний XX век оказался более урожайным на линкоровские дуэли. Уже в самом начале его произошло два сражения – 28 июля (10 августа) 1904 г. у Порт-Артура и 14 (27 мая) 1905 г. у о. Цусима – оба между русской и японской эскадрами. В разразившейся через десять лет Первой мировой войне произошло уже несколько стычек "плавающих крепостей", как "стенка на стенку", так и "один на один". В самом начале войны 24 января 1915 г. у Доггер-Банки сошлись эскадры линейных крейсеров Англии и Германии (правда, это были именно линейные крейсера, а не линейные корабли, но для "счета" их можно объединить в один класс), а 31 мая 1916 г. у берегов Ютландии в первый и последний раз в этой войне заговорили орудия главного калибра английских и германских линкоров. Надо сказать, что по количеству стычек с линкорами врага русские моряки не уступали своим союзникам – правда, эти стычки были скорее всего дуэлями или групповыми свалками по принципу "все на одно-

го". Так на Черном море еще 16(29) октября 1914 г. при нападении "Гебена" на Севастополь по нему три снаряда выпустил "Георгий Победоносец" (и сам получил тоже три). 5(18) ноября 1914 г. – бой "Гебена" с русской броненосной эскадрой у м. Сарыч. 10 мая 1915 г. – перестрелка "Гебена" с пятью русскими линкорами у Босфора. 7 января 1916 г. – бой "Гебена" с "Императрицей Екатериной Великой" у о-ва Кирпен. 4(17) октября 1917 г. – бой "Славы" и "Гражданина" с двумя немецкими дредноутами в Моонзунде.

Таким образом, по количеству боев линкоров (5) русские моряки в 2,5 раза превзошли своих союзников, а в сумме таких боев на всех морских театрах тогда произошло всего 7.

Вторая мировая война оказалась не менее урожайной на бои линкоров – их стали меньше беречь и гораздо активнее использовать. Первый бой линкоров произошел 9 апреля 1940 г., когда западнее Лофотенских островов встретились английский линейный крейсер "Ринаун" и немецкий линкор "Гнейзенау" (в бою принял участие и линкор "Шарнхорст"). Следующий бой имел место спустя ровно три месяца – 9 июля 1940 г. у мыса Пунта-Стило. В нем сошлись эскадры противников, причем становой хребтом итальянских сил были линкоры "Конте ди Кавур" и "Джулио Чезаре", а английских – линкор "Уорспайт". Кстати, "Джулио Чезаре" этот самый, что под названием "Новороссийск" 29 октября 1955 г. взорвался в Севастополе на немецкой донной mine и опрокинулся в 130 м от госпитальной стенки, унеся с собой жизни сотен моряков. В описываемом бою он получил один 381-мм снаряд с "Уорспайта" с дистанции 128 кабельтовых, отчего его ход снизился до 18 узлов. Интервал между вторым и третьим боями составил 10 1/2 месяца. Им стал знаменитый бой в Датском проливе "Принца Ойгена" и "Бисмарка" с "Принс оф Уэлсом" и "Худом" 24 мая 1941 г. А через три дня – 27 мая "Кинг Джордж V" и "Родней" покончили с "Бисмарком" в классическом артиллерийском бою. После этого интенсивность боевых встреч линкоров резко снизилась, и следующей дуэли гигантов пришлось ждать целых 15 1/2 месяцев – только 15 ноября 1942 г. у Гуадалканала сошлись в бою американские линкоры "Вашингтон" и "Саут Дакота" с японским "Кирисима", после чего "Кирисима" вошел в историю как первый японский линкор, погибший в артиллерийском бою с линкором противника (стрелял только "Вашингтон" при этом он стал **первым** в истории США линкором, открывшим огонь по неприятелю, и, надо сказать, что первый американский блин вышел далеко не комом). Немаловажное уточнение: "Кирисима" заставил "Саут Дакоту" выйти из боя, а до этого японский флот потерял только два линкора – "Хацусе" а "Яшиму" – но оба на минах в 1904 г. под Порт-Артуром. Еще одно уточнение: за два дня до боя "Кирисимы" (13.11.1942 г.) экипажем был затоплен однотипный линкор "Хиэй", сильно поврежденный торпедами и артогнем эсминцев и крейсеров в ночном бою и авиацией днем. Прошло еще 13 1/2 месяцев, прежде чем глубокой полярной ночью у о-ва Медвежий произошел последний бой линкоров в Европейских водах, бой, рассказ о котором я и предлагаю читателям.

Подводя итоги боевой деятельности морских исполинов за 78 лет, (1866 – 1944 гг.) можно сказать, что ими было проведено всего 18 боев и поединков, в которых от артиллерийского огня линкоров погибло 11 линкоров же. Список их выглядит так:

- 1) "Палестро" (Италия) 20.07.1866 г. у о. Лисса – пожар, взрыв боеприпаса.
- 2) "Ослябя" (Россия) 27.05.1905 г. у о. Цусима – потеря остойчивости.
- 3) "Император Александр III" – тоже.
- 4) "Бородино" – тоже.
- 5) "Индефатигейбл" (Британия) 31.05.1916 г. Ютландский бой – взрыв боезапаса.
- 6) "Куин Мери" (Британия) – тоже.
- 7) "Инвинсибл" (Британия) – тоже.
- 8) "Брегань" (Франция) 3.07.1940 г. Мерс-эль-Кебир – сел на грунт.
- 9) "Худ" (Британия) 24.05.1941 г. Датский пролив – взрыв боезапаса кормовых артпогребов.
- 10) "Кирисима" (Япония) 15.11.1942 г. у о. Гуадалканал (линкор затоплен экипажем после боя с ЛК "Вашингтон" и, следовательно, может быть исключен из этого списка).
- 11) "Шарнхорст" (Германия) – 26.12.1943 г. у о. Медвежий – потеря остойчивости от совместного воздействия артогня и торпед.
- 12) "Ямаширо" (Япония) 25.10.1944 г. пролив Суригао – тоже.

Как, очевидно, заметил внимательный читатель в список не включены "Князь Суворов" (Россия), "Слава" (Россия), "Зейдлиц" (Германия)* и "Бисмарк" (Германия). Дело в том, что все эти корабли хотя и были "жестоко избиты" артиллерией линкоров противника, но все же погибли от других причин – "Князь Суворов" был добит торпедами японского миноносца, а остальные, также потерявшие боеспособность, были затоплены своими экипажами. Это же относится и к "Адмиралу Ушакову", но он, кроме того, не являлся линкором в строгом смысле слова, да и сражался он не с линкорами, а с крейсерами противника. Если же учесть и их, то общее число линкоров – жертв линкоров дойдет до 16, т.е. по 0,88 корабля за бой. Наиболее "кровавыми" в этом смысле были Цусимское и Ютландское сражения (по три линкора), а самым безрезультатным – бой при Лиссе, где плодом героических усилий 37 боевых кораблей стало потопление артогнем... одного броненосца (еще один "Ре д'Италия" был потоплен таранным ударом броненосца "Эрцгерцог Фердинанд Макс"). Не учтен в этом списке и турецкий броненосец (точнее броненосный корвет) "Люфти Джелиль" т.к. он был потоплен хотя и артиллерией, но артиллерией береговой, снарядами из мортиры и пушки – обе 152-мм (29 апреля/11 мая 1877 г). В перечень боевых столкновении линкоров не включен знаменитый бой "Монитора" с "Вирджинией" 9 марта 1862 г на Хемптонском рейде, ибо оба "дуэлянта" все-таки до линкоровского ранга не доросли. Это были скорее броненосцы береговой обороны, или даже бронированные канонерские лодки. Не включено в этот список и сражение у м. Матапан 28-29 марта 1941 г. поскольку, несмотря на всю его результативность, линкоры противников в бой между собой не вступили.

Сводные данные о результативности боевых действий линкоров против линкоров за 1866 – 1944 гг.

Всего боевых столкновений с реальным применением оружия линкоров против линкоров – 26. К упомянутым выше надо добавить еще бой у Порт-Артура 27.01 (9.02) 1904 г. и два обстрела японскими броненосцами русской Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре – 26.02 (10.03) и 9(22).03.1904 г., нападение английских линкоров на французский флот в Мерс-эль-Кебире 3.07.40 г., перестрелку американского линкора "Массачусетс" с французским "Жан Баром", стоявшем в порту Касабланка 8.11.42 г. и противодействие линкоров "Хайредин Барбаросса" и "Торгут-Рейс" (Турция) обстрелу Дарданелл английскими линкорами 6 марта, 3 мая и 25 апреля 1915 г. (все – "Торгут-Рейс", а 6 марта и 3 мая – "Хайретдин Барбаросса").

При этом погибло линкоров всего – 17 ед. В том числе:

- 1) от артиллерийского огня – 9 ("Палестро", "Ослябя", "Император Александр III", "Бородино", "Индифатигейбл", "Инвинсибл", "Куин Мери", "Худ", "Бретань").
- 2) от совместного воздействия артиллерийского огня линкоров и торпед с надводных кораблей – 3 ("Князь Суворов", "Шарнхорст", "Ямаширо").
- 3) от таранного удара – 1 ("Ре д'Италия").
- 4) затоплены экипажами после воздействия огня линкоров – 3 ("Зейдлиц", "Слава", "Кирисима").
- 5) затоплены экипажем после совместного воздействия огня линкоров и торпед – 1 ("Бисмарк")

Кроме того к пункту 2 можно отнести гибель линкоров "Сисой Великий" и "Наварин". Формально они погибли от совместного действия артогня линкоров и торпед, но фактически – только от торпед, ибо в дневном бою у о. Цусима повреждения от снарядов почти или вообще не получили. С учетом их, общая результативность линкоров в борьбе против линкоров возрастает до 19 единиц, а по п. 2 – до 5 ед. Оценивая приведенные факты можно сделать следующие выводы:

- 1) артиллерия линкоров самостоятельно уничтожила 53% от всех потерь линкоров в боях с линкорами же.
- 2) таранным ударом было потоплено 6,1%, однако для XIX века – 50%. Таким образом, линкоры самостоятельно уничтожили лишь 59% линкоров – жертв линкоров же.
- 3) артиллерия линкоров принудила к самопотоплению еще 17,4% вражеских линкоров. Всего же линкоры самостоятельно уничтожили или принудили к samozатоплению 76,5% своих линейных противников, в т.ч. артиллерией – 70,4%.

* Не понятно, о каком "Зейдлице" идет речь, вероятно, имеется в виду "Блюхер" (прим. ред.)

4) при совместном действии артиллерии и торпед погибло 17,4% и еще 6,1% принуждены к самозатоплению.

Обращает на себя внимание высокая живучесть, или лучше сказать непотопляемость линкоров. Даже будучи жестоко искромсанными вражеской артиллерией, потеряв боеспособность, линкоры упорно не желали тонуть, и их приходилось либо добивать торпедами ("Князь Суворов", "Шарнхорст"), либо топить своим экипажем ("Зейдлиц", "Бисмарк", "Кирисима"). Доля таковых составляет около $\frac{1}{3}$ (29,4%). Со "Славой" случай особый, она незначительно пострадала от артогня немецких дредноутов и ее затопили не поэтому. Разумеется, это не относится к случаям гибели линкоров от детонации боезапаса, вызванной взрывом бронебойного снаряда, проникшего в артогреба. Так погибло 26,6% от числа всех наших героев или 44,4% от числа их, погибших только от артогня. Характерно, что такая гибель постигла **только** линейные крейсера и **только** английские. К этому можно добавить и гибель "Палестро", правда, там взрыв боезапаса произошел не от попадания снаряда непосредственно, а от пожара, им вызванного. В целом же можно сказать, что артиллерией можно, скорее, разрушить вражеский линкор, лишит его боеспособности, но для потопления его надо добавить еще удары торпед или... безвыходность положения заставляющее экипаж открыть кингстоны. Разумеется, для полного представления об эффективности того или иного вида оружия нужно проанализировать и полную статистику гибели линкоров – и от торпед и от мин, и от бомб, и от других причин.

Закончив, таким образом, явно затянувшееся вступление, перехожу к переводу текста основной статьи [4].

Перевод статьи "Рейс к Нордкапу"

Бой и конец линейного корабля "Шарнхорст"

В ночь на 25 декабря 1943 г. на борту немецкого линейного корабля "Шарнхорст" царил оживленный движением. 39 000-тонный корабль осматривался и проверялся своим экипажем – морским и боевым (под "морским" экипажем, по-видимому, подразумевается та часть экипажа, что обеспечивала движение судна: штурманская БЧ, боцманская и машинная команды, верхняя вахта, а под "боевым" экипажем – та часть экипажа, что обеспечивает использование вооружения корабля – прим. ИК). Готовый к выходу в море, большой боевой корабль должен был с 23 марта 1943 г. скрываться в Альтен-фьорде, южнее Хаммерфеста. Только однажды "Шарнхорст" покинул свое убежище, когда с 6 по 9 сентября 1943 г. вместе с линкором "Тирпиц" огнем тяжелой артиллерии и высадкой десанта уничтожил слабо защищенные горные предприятия и оборудование порта на Шпицбергене. Фашистское военно-морское командование не имело обдуманного плана дальнейшего использования своих сил и не хотело рисковать, тем более что 22 сентября 1943 г. "Тирпиц" был выведен из строя сверхмалыми британскими подводными лодками. Каждый на борту "Шарнхорста" все же ясно мог представить себе, что в Рождественскую ночь им предстоит выход в приключенческую акцию в фашистском духе. После многих дней ожидания "Шарнхорст" по каналам связи получил приказ проявить активность и 25 декабря в 19 час. 01 мин, снялся с якоря и около часа пополудни в сопровождении пяти эсминцев вышел в открытое море. Погода между тем значительно ухудшилась. Ветер от зюйд-веста достиг силы от 7 до 9 баллов. Снежные заряды затрудняли наблюдение. Приказ "Шарнхорсту" и пяти эсминцам гласил: быть готовыми после 22 декабря перехватить союзный конвой, идущий курсом на Мурманск и подходящий к Нордкапу, и уничтожить его внезапным ударом. Военно-морское командование хотело этим приказом Деница оправдаться перед Гитлером после многих неудач. Месяцами оно ожидало такой шанс. Ныне он представился.

Из скудных разведывательных данных следовало, что британские силы охранения шли на значительном удалении от 19 транспортов конвоя, и была возможность атаковать транспорты до подхода к ним сил охранения. Эта "ошибка" стоила фашистским военно-морским силам их последнего боеспособного линкора "Шарнхорст".

В подкрадывающихся походах

С начала войны "Шарнхорст" после скрытного перехода находился в пункте базирования в отдаленном фиорде, где прятался от опасности, что по единому мнению руководства военно-морских сил, давало ему возможность уклониться от превосходящих морских и воз-

душных сил союзников. Вместо того, чтобы добиваться высоких цифр потерь союзников, "Шарнхорст", как впрочем и другие немецкие крупные корабли, укрывался в базе. Обзор боевых действий линкора "Шарнхорст" должен пояснить этот факт.

21 ноября 1939 г. корабль в первый раз решился вместе с "Гнейзенау" выйти в Северную Атлантику в обход Фарерских островов. При этом был потоплен британский вспомогательный крейсер "Равалпинди" (17 000 брт). Уже 28 ноября корабль снова встал на якорь на рейде Вильгельмсхафена. Следующая попытка действий в Северном море (18-20 февраля 1940 г.) на линии Шетландские острова – Норвежские проливы (видимо те, что у нас называются Датскими проливами – прим. ИК) была неудачной. Между 7 и 12 апреля "Шарнхорст" участвовал в операции "Везерюбунг-Норд", в ходе которой части вермахта неожиданно оккупировали территорию Норвегии. "Шарнхорст" и "Гнейзенау" выполняли задачу прикрытия рискованной высадки, предпринятой в гавани Нарвика, что, в конечном счете, стоило немецким военно-морским силам десяти эсминцев, т.е. почти половины их кораблей этого класса. 9 апреля оба линкора провели бой с британским линейным крейсером "Ринаун". При этом "Гнейзенау" получил три попадания, "Ринаун" – два. 11 апреля обоим боевым кораблям удалось в условиях плохой погоды прорваться через британскую дальнюю блокаду в Вильгельмсхафен. Ввиду усиливающихся воздушных ударов они вскоре были переведены в Киль.

4 июня 1940 г. "Шарнхорст" и "Гнейзенау", тяжелый крейсер "Адмирал Хиппер" и четыре эсминца взяли курс на Норвегию. Они должны были прорваться к заблокированным в Нарвике десантным частям и атаковать британские силы в Харшгадте или, вернее в Офот-Фьоре. Неожиданно оба линкора встретили старый и почти не охраняемый британский авианосец "Глориус" (45 самолетов, 22 500 т.). Авианосец был загружен эвакуированными из Норвегии самолетами Королевских ВВС, полетная палуба была заблокирована, его самолеты использовать для защиты не удалось. В бою на преследовании он и оба храбро сражающихся эсминца "Акаста" и "Ардект" были потоплены. "Шарнхорст" получил при этом попадание торпеды в корму у третьей башни. Поврежденному кораблю удалось дойти до Тронхейма, несмотря на большое поступление воды и частые налеты авиации. Ремонт в Киле продолжался до октября 1940 г.

С 28 декабря 1940 г. по 3 января 1941 г. удалась попытка прорыва линкора в Атлантику. При этом обнаружилось, что корабль не был приспособлен к плаванию в условиях зимней Атлантики, полученные в море повреждения заставила его вернуться.

С 22 января по 22 марта 1941 г. "Шарнхорсту" и "Гнейзенау" удалось прорваться в Атлантику вокруг Исландии. Линкоры прошли вблизи Британии, располагавшей для противодействия им лишь старыми боевыми кораблями и самолетами. Они должны были уклониться от боя с британскими линкорами "Рамиллиес", "Малайя" и "Родней". Все же за этот восьминедельный поход они потопили 22 одиночно следовавших грузовых судна суммарной вместимостью 115 000 брт. и значительно нарушили британскую конвойную систему. Это привело к тому, что подвоз по британским морским коммуникациям значительно сократился, что явилось результатом недооценки сил и возможностей противника. Немецкие линкоры достигли побережья Западной Франции, где они укрылись в Ла Палице и Бресте, но при этом находились в сфере воздействия британской авиации.

Новому выходу в Атлантику помешали немедленно принятые англичанами контрмеры. Уже 6 апреля 1941 г. британским торпедоносцам удалось тяжело повредить "Гнейзенау", а пятью днями позже он выдержал попадания авиабомб, которые вывели его из строя на восемь месяцев. 24 июня 1941 г. "Шарнхорст" получил пять бомбовых попаданий, после чего ему потребовался значительный ремонт. Поэтому новый поход в Атлантику стал невозможен.

Между 11 и 13 февраля 1942 г. последовал прорыв через Английский канал из Бреста и других опорных пунктов на северо-западе Франции, находящихся там боевых единиц – "Шарнхорста", "Гнейзенау" и "Принца Ойгена" (операция "Церберус"). Во время прорыва через канал "Шарнхорст" подорвался на двух минах. Он был вынужден стать на ремонт в Киле. 26 февраля 1942 г. также поврежденный на mine "Гнейзенау", находясь в Киле, получил такие тяжелые повреждения от британских авиабомб, что его вынуждены были исключать из списков флота. 23 марта 1943 г. "Шарнхорст" впервые предпринял две неудачные попытки перейти в Северную Норвегию в Лангфьорд (непонятно, каким образом "Шарнхорст" все же оказался на Севере, видимо, кроме двух неудачных была и третья, удачная попытка перехода в Северную Норвегию – прим. ИК). Вместе с подводными лодками, авиаци-

ей берегового базирования, а также линкором "Тирпиц" и другими кораблями он должен был бороться против англо-американских конвоев, идущих через северные моря, значение которых для снабжения Советского Союза немецкое руководство сально переоценивало. Теперь линкоры находились в области воздействия на них советских летчиков и подводников, британских авианосцев и дальней авиации, равно как и мощных надводных сил. Игра в прятки продолжалась.

Финал в ледовом море

1943 год характеризовался целой серией чувствительных неудач для фашистской коалиции. Подводное наступление в Атлантике практически было отбито. Вермахт потерпел фиаско под Сталинградом. Союзники овладели Северной Африкой. После решающей победы под Курском советские части неудержимо продвигались вперед. Японские милитаристы также терпели неудачи в Тихом океане.

К этому времени немцы и их союзники сосредоточили свои усилия на стабилизации Восточного фронта, который они рассматривали как решающий фронт Второй мировой войны. Вернуть стратегическую инициативу на этом фронте без большого риска было невозможно. Тем временем, руководство ВМС перешло к гроссадмиралу Карлу Деницу (гроссадмирал Редер весной 1943 г. был отправлен в отставку из-за провала его концепции морской стратегии (решающую роль в этом сыграл провал попытки группы надводных кораблей в составе тяжелого крейсера "Адмирал Хиппер", карманного линкора "Лютцов" и 6 эсминцев разгромить конвой JW-51B, охраняемый только эсминцами. В ходе боя, развернувшегося в новогоднюю ночь 1943 г. англичанам удалось не допустить немцев к транспортам и даже потопить их один эсминец и повредить "Адмирал Хиппер". Англичане потеряли тральщик и эсминец. Гитлер был взбешен таким "новогодним подарком" и потребовал от Редера сдать на слом все крупные надводные корабли, ибо они годами только отстаиваются в базах, да еще требуют выделения истребителей для их прикрытия с воздуха. До слома крупных кораблей дело все-таки не дошло, но Редеру пришлось уйти в отставку. Особенно Гитлера возмутило то, что в его ставке узнали о бое 1 января 1943 г. лишь через месяц после события и то – из сообщения английского радио – прим. ИК). Разработанный тогда же оперативный план "Остфронт" предусматривал ввод в бой "Шарнхорста" во взаимодействии с другими силами против конвоев идущих в Мурманск из Исландии и Англии. Гитлер, помня о мизерных успехах надводных сил говорил, что тяжелые корабли могут использоваться только в случаях, когда им обеспечен успех и когда поблизости не будут находиться превосходящие силы противника. Эта нереальная оценка противоборствующих сил и возможностей ввода в бой сдерживало фашистское руководство военно-морских сил, которое только в декабре 1943 г. решило, что представился благоприятный случай. Немецкая дальняя разведка обнаружила конвой JW-55A, едва он только двинулся 12 декабря 1943 г. из Лох-Эве курсом на Мурманск. Его охрану обеспечивала группа ближнего прикрытия под командованием вице-адмирала Бурнетта (в советской литературе чаще пишется Барнетт – прим. ИК), состоявшая из тяжелого крейсера "Норфолк" и легких крейсеров "Белфаст" и "Шеффилд". Одновременно дальнейшее прикрытие осуществлял линкор "Дюк оф Йорк" и крейсер "Ямайка" под командованием адмирала Фрезера, нового шефа британского "флота метрополии", что, при условии соглашения с командующим советским Северным флотом адмиралом Головкиным гарантировало переход в Мурманск союзного конвоя.

Конвой JW-55A без ущерба для себя достиг места назначения. Дениц и командование ВМС не без основания рассчитывали на дальнейшее движение конвоев. Между тем группа Фишера приняла бункер в Мурманске и вышла в Исландию, где и вступила в дальнейшее охранение следовавшего на восток конвоя JW-55B, фактически следовавшим вслед за предыдущим конвоем (англичане рассматривали эти конвои, как две части одного и того же конвоя JW-55 – отсюда и индексы "А" и "В" – прим. ИК). Он вышел 20 декабря из Лох-Эве в составе 19 транспортов. В это же время первый конвой, приняв в Мурманске охранение, 23 декабря вышел на запад, как конвой RA-55A, состоящий из 22 транспортов и 10 эсминцев, осуществлявших его ближнее охранение. 24 декабря 1943 г. утром сложилось следующее положение: обнаруженный 22 декабря немецкой дальней разведкой конвой JW-55B находился к зюйд-весту от острова Медвежий, почти в 400 милях от Альтен-фьорда. Курс шедшего на встречу RA-55A проходил значительно дальше к Северу. Он, как и предыдущий конвой JW-

55А, не был обнаружен немецкой разведкой. Силы Фрезера крейсировали к зюйд-весту от второй части конвоя и их местонахождение не было однозначно определено легкими разведывательными самолетами немцев. Так сложилось желательное для фашистского военно-морского командования положение: один слабо охраняемый конвой шел вплотную мимо убежища "Шарнхорста". Все опасения и предостережения опытных местных командиров и даже перехваченные неясные радиogramмы, указывавшие на возможность появления тяжелых надводных кораблей, были оставлены без внимания. Дальнейшие раздоры в фашистском военно-морском командовании свелись к раздумьям, каким образом достигнуть наибольшего пропагандистского эффекта из успешного молниеносного удара линкора.

"Спешиал Интеллиженс"

Почти до конца войны фашистское руководство пребывало в уверенности в ценности "немецких работ", объединенных с сомнением в невозможности расшифровать их систему шифровки радиogramм. На самом деле британская "Спешиал Интеллиженс" (радиоразведка и служба дешифровки) при большой помощи польских эмигрантов уже с середины 1940 г. удачно и быстро прочла ряд приказов и донесений германских военно-морских сил. Для этого службам требовалось лишь несколько часов – в зависимости от сложности шифра. В 1941-42 гг. союзники умели так быстро дешифровать многочисленные радиogramмы противника, что их конвои имели возможность обходить завесы фашистских подводных лодок. На конец декабря 1943 г. все увеличивающееся число радиogramм между командованием ВМС в Берлине, командованием группой "Норд" в Киле и командным пунктом в Нарвике, связанное с подготовкой активных действий "Шарнхорста" не было секретом для британской разведки. Так британское Адмиралтейство уверенно ожидало ввода в бой линкора "Шарнхорст" вскоре после 13 декабря 1943 г.

В ночь с 19 на 20 декабря 1943 г., когда Дениц с разрешения Гитлера дал приказ на ввод в бой "Шарнхорста" в операции "Остфронт", на столе британского руководства лежало разведывательное донесение, из которого следовало, что линкор перешел с шестичасовой на трехчасовую готовность к выходу в море. Это предположение усилилось после перехвата и расшифровки последующих радиogramм.

Срочное разведывательное донесение командира авиаэскадрильи с Лофотенских островов способствовало принятию решения о сопровождении конвоя JW-55В соединением тяжелых боевых кораблей.

Поскольку передача приказа из Берлина в Лансфьорд занимала по времени три, а иногда даже четыре часа, то неоднократно случалось так, что в Британии получали решение Берлина одновременно с адресатом.

Сражение

Когда адмирал Фрезер получил донесение о готовности к выходу в море "Шарнхорста" его боевая группа II находилась еще на некотором удалении от конвоя JW-55В и должна была затратить некоторое время на подход к конвою, поэтому он решил на нарушение радиомолчания, приказав конвою временно лечь на обратный курс. Однако плохие погодные условия могли привести к невыполнению этого приказа. При этом скорость конвоя уменьшилась так, что прикрытия адмирала Фрезера сблизилась с конвоем JW-55В. Радиogramма Фрезера была перехвачена как минимум четырьмя немецкими пеленгаторами. Все-таки немецкое руководство не захотело отменить приказ об операции "Остфронт". Около полуночи линкор "Шарнхорст" и пять эсминцев находились в открытом море. Осторожно высказанное командиром фашистской боевой группы контр-адмиралом Беем опасение, что погода сильно препятствует вводу корабля в бой было отмечено Деницем в резкой телеграмме, переданной по кабелю в 19.25:

1. Противник хочет проводкой важного конвоя с продовольствием и оружием для России затруднить доблестную борьбу наших Восточных героев.

2. Конвоем атаковать "Шарнхорстом" и эсминцами.

3. Искусно и отважно использовать тактическое положение, сражение с половинным успехом не заканчивать. Занять положение для перехвата. Не допустить прорыва. Большие шансы заключаются в превосходстве артиллерии "Шарнхорста", поэтому Вы должны стремиться вступить в бой.

4. Прекратить бой по собственному усмотрению. Принципиально прекратить бой при появлении тяжелых сил противника.

5. Экипажи настроить в этом духе. Я верю в Ваш наступательный дух. Хайль Победа! Дениц. Гроссадмирал".

По этой телеграмме Бей должен был действовать во что бы то ни стало. На основании дальнейших решительных немецких сообщений и докладов, британское адмиралтейство могло следить за обстановкой в каждый момент времени и определить характер движения боевых кораблей противника к встрече со своей боевой группой (последующая оценка показала в итоге, что предварительный расчет дал ошибку только на 20 мин.). Адмирал Фрезер приказал конвою 26 декабря в 4 часа 01 минуту изменить курс на норд-ост и одновременно приказал группе Барнетта форсированным ходом идти на соединение с транспортами (эта группа из тяжелого крейсера "Норфолк", легких "Шеффилд" и "Белфаст" держалась впереди и справа от конвоя, а группа Фрезера – сзади и справа от него. Разведка установила, что "Шарнхорст" движется справа на пересечение курса конвоя, при этом он пройдет под кормой группы Барнетта и успеет атаковать конвой. Отсюда и приказ Фрезера Барнетту – вернуться к транспортам, а последним изменить курс влево). Фон Бей неудачно использовал разведывательный отряд, состоящий из пяти эсминцев не сумевших обнаружить конвой и наткнувшихся на пустоту. Около 8 час. 40 мин. шедшие высокой скоростью на зюйд-вест крейсера первого отряда установили радиолокационный контакт с "Шарнхорстом" и в 9 час, 25 мин. (по другим данным в 9 час. 21 мин – прим. ИК) совершенно внезапно открыли огонь по противнику, на это линкор тотчас же ответил. Получив несколько попаданий, он нашел спасение в бегстве. Описав широкую дугу через ост на норд, "Шарнхорст" развил большой ход (этим маневром адмирал Бей отрывался от английских крейсеров, продолжая идти на вест, навстречу конвою, и расходился с ними контркурсами, но после поворота на норд вновь оказывался на пути конвоя. Как видно адмирал Бей упорно стремился выполнить приказ). Боевое соприкосновение длилось 16 мин. Уже эти первые обмены залпами имели для "Шарнхорста" тяжелые последствия: был выведен из строя радиолокатор на формарсе. Зато отряд 1 уверенно поддерживал радиолокационный контакт, точно следя за всеми маневрами линкора, и Барнетт передавал результаты спешащему в район боя адмиралу Фрезеру.

В то время как Бей, после того как он отпустил флотилию эсминцев, предполагал конвой к норду от себя и хотел с ним сблизиться, отряд 1 шел курсом норд-вест навстречу конвою, ожидая контакта с "Шарнхорстом". Когда Барнетт сблизился с конвоем, конвой снова лег на курс зюйд-ост и держался даже несколько севернее от отряда Барнетта.

Между тем, находившийся к западу отряд 2 адмирала Фрезера развил высокий ход. Эта боевая группа была извещена о положении дел Бея. Она знала о расстоянии до него с достаточной большой точностью, чтобы предотвратить атаку конвоя.

Короче, около 12 часов отряд 1 возобновил огонь по приближающемуся линкору (это подтверждает, что после первого боевого столкновения адмирал Бей не думал отступать, а вторично повел "Шарнхорст" на перехват конвоя. Адмирал Барнетт, потеряв контакт с рейдером, не пытался его восстановить, а продолжал идти на Вест, на встречу с конвоем. Обнаружив его по РЛС крейсера заняли позицию в 10 милях впереди конвоя, вступив тем самым в непосредственное охранение его, но, не связывая себя скоростью конвоя и сохранив свободу тактического маневрирования. Через 20 минут после начала сражения Бей заторопился вернуться в Альтенфьорд, но отряд 1 продолжал находиться в радиолокационном контакте с "Шарнхорстом" и тотчас докладывал ценные сведения о нем отряду 2. Более того, Барнетт понял, что продолжая идти южным курсом, линкор скоро войдет в сферу огня отряда 2. С начинающейся темнотой на борту "Шарнхорста" полагали, что противник потеряет их, и под защитой ночи они смогут достичь базы. Однако внезапно с линкора обнаружили по штирборту большую цель. Уклонение к осту было бесполезно. В 16 часов 48 мин. открылся "Дюк оф Йорк", который имел радиолокационный контакт с "Шарнхорстом" еще с 16 час. 17 мин., и сократил дистанцию для открытия огня почти до 11 км. Противник был захвачен врасплох и получил первое тяжелое попадание еще до того, как смог оказать сопротивление. "Шарнхорст" оказался под градом огня противостоящего линкора. В бою приняли участие также четыре крейсера и восемь эсминцев. Только в скорости "Шарнхорст" имел еще преимущество и пытался вырваться из боя. Уже через короткое время в результате попаданий тяжелых 365-мм снарядов его ход уменьшался до 15, а немного позже – до 8 узлов. Тут Фре-

зер выпустил в дело свои эсминцы. Они добились нескольких попаданий торпед в противника. В 19 час возобновился огонь тяжелой артиллерии и за короткое время линкор Кригсмарине получил более 10 попаданий. Дальнейшие попадания торпед с крейсеров и эсминцев (в общей сложности, вероятно, 11 торпедных попаданий) превратили "Шарнхорст" в развалину. В свете своих осветительных ракет британские моряки могли наблюдать как в 19 час. 45 мин. он перевернулся через правый борт и затонул. 1803 чел. его экипажа нашли себе могилу. Только 36 чел. удалось спасти англичанам (в их числе не было офицеров – прим. ИК). С потоплением "Шарнхорста" немецко-фашистские военно-морские силы потеряли последний боеспособный линкор.

Авантюристическая концепция морской войны уничтожения торгового тоннажа действиями надводных тяжелых кораблей была окончательно опровергнута. После окончания войны адмирал Фрезер был возведен во дворянство. Его титул гласил: "адмирал лорд Фрезер, граф Нордкапский".

Рождение в вооруженческой лихорадке

Когда строительство броненосных крейсеров "А", "В" и "С" (позднее броненосцы "Дойчланд", "Адмирал Шеер" и "Адмирал граф Шпее") было завершено, гитлеровская военная верхушка вместе с экспертами по вооружению и промышленности с удовольствием форсировало строительство объектов "Д" и "Е" – позже линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау". Долгое время после прихода к власти фашистов имелись лишь единичные конструкторские бюро. В нарушение ограничений Версальского договора и британо-германского морского соглашения от июня 1935 г. строительство флота неоднократно пересматривалось и тоннаж строящихся кораблей молчаливо увеличивался. Было объявлено, что водоизмещение броненосца составит 26.000 тонн. .

3 октября 1936 г. "Шарнхорст" сошел со стапеля военно-морской верфи в Вильгельмсхафене. Ввод его в строй состоялся 7 января 1939 г. Объявленный броненосцем он был перепроектирован в линкор водоизмещением 38.900 т. длиной 236 м, шириной 30 м, максимальной осадкой 10,5 м, с 12 паровыми котлами, обеспечивающими паром высоких параметров три турбинных двигателя фирмы Броун-Бовери общей мощностью более 160.000 л.с., вращавших три винта. При этом корабль мог при благоприятных условиях развить полный ход в 31,5 узла. Главное вооружение состояло из трех трехорудийных башен с новыми 280-мм орудиями. Средняя артиллерия состояла из двенадцати 150-мм орудий, из них восемь в двухорудийных башнях и четыре в одноорудийных установках. Тяжелая зенитная артиллерия корабля состояла из 14 орудий калибра 105-мм в двухорудийных установках. Зенитное вооружение дополнялось 16 37-мм и 38 20-мм орудиями. Торпедное вооружение "Шарнхорста" состояло из шести торпедных труб в строенных установках. Заканчивала все вооружение одна катапульта и два или четыре бортовых разведчика типа "Арадо" Ар-196. С самого начала "Шарнхорст" и его сестершип "Гнейзенау" создавались для использования как "нарушители торговли" и должны были вести "войну тоннажа" в просторах Атлантики. Запас топлива в 6300 т. топочного мазута обеспечивал дальность плавания 17 узловым экономическим ходом в 16.000 миль. Эта концепция, монополюс владевшая Гитлером и фашистским военно-морским руководством, была опровергнута практикой 2-й мировой войны.

Послесловие

И так, это была статья, достаточно полно освещающая ход событий, приведших в гибели последнего действующего линкора Германских ВМС. Однако это, естественно, не означает, что к этому рассказу нечего добавить. Я ознакомился с другими источниками и выудил отсюда еще кое-что интересное. Так из текста статьи можно вынести убеждение, что крейсера Барнетта и группа Фрезера выполняли одну задачу – сопровождение конвоя JW-55B, при этом отряд Барнетта шел впереди конвоя, а группа Фрезера – сзади и справа (к югу от конвоя). На самом деле крейсерский отряд прикрывал конвой RA-55A, шедший навстречу конвою JW-55B из Мурманска в Англию. Можно полагать, что место встречи конвоев на меридиане острова Медвежий было выбрано не случайно, адмирал Фрезер, возможно, хотел иметь в этом месте, наиболее опасное с точки зрения нападения тяжелых немецких кораблей, объединенные силы прикрытия обоих конвоев, способные уверенно противостоять немцам. Т.е. можно полагать, что обе группы английских кораблей решали общую задачу –

совместными усилиями прикрывали движение обоих конвоев через опасный район. Кроме того можно предположить, что адмирал Фрезер использовал оба конвоя как приманку, как бы "дразня" немцев видением 41 транспорта, проходящих вблизи самого "логова фашистского зверя". На эту мысль наводит способ действия англичан – сначала группа Фрезера уходит в Англию, а крейсера Барнетта остаются в Мурманске (обе группы провели совместно операцию по проводке конвоя но пришли в Мурманск в разное время). После этого, 20 декабря, из Лох-Эве в СССР выходит конвой JW-55B в охранении группы Фрезера, а через трое суток, 23 декабря из Мурманска ему навстречу движется конвой RA-55A в охранении группы Барнетта. Место встречи – меридиан о. Медвежий. Получается нечто вроде классических "клещей" – немецкий линкор, если его пошлют для атаки конвоя окажется между молотом и наковальней (хоть того, хоть другого конвоя, ибо вряд ли немцы вскроют движение обоих конвоев сразу, обнаружив один из них, они, скорее всего, на том и успокоятся и сосредоточат на нем все свое внимание: так и получилось, немцы обнаружили только JW-55B) – появление хотя бы одного отряда прикрытия наверняка будет для них неожиданным. В действительности дело сложилось для англичан еще благоприятнее – немцы вообще не узнали о наличии в море каких-либо сил прикрытия, а из двух конвоев вскрыли один, т.е. успешность немецкой разведки не превышала 25%.

Еще некоторые дополнения. В бою с "Шарнхорстом" все преимущества были на стороне англичан – кроме, разве что, скорости хода. Линкор "Дюк оф Йорк" превосходил "Шарнхорста" по весу бортового залпа в 2,38 раза (7080 кг против 2970 кг) и был лучше забронирован. Это положение еще больше усугубилось ошибочной тактикой немцев. Внезапно попав под огонь англичан, немцы бросились бежать от них полным ходом, забыв, что в случае преследования в кильватер против их единственной кормовой 280-мм трехорудийной башни, с весом залпа 990 кг, англичане выставят две свои башни с шестью 356-мм орудиями с залпом 4248 кг, т.е. превосходство англичан возрастает до 4,29 : 1. Поняв это в ходе боя, немцы пытались время от времени вводить в бой и носовые башки, для чего периодически отворачивали к югу (вправо), давали бортовой залп и снова ложились на курс отхода. Такая тактика была плоха во всех отношениях – эффективность огня немцев от этого практически не увеличивалась, а ход на генеральном курсе заметно снижался, что не давало немцам возможности оторваться от противника. Снижался ход "Шарнхорста" и вследствие попадания снарядов и торпед с крейсеров и эсминцев – но об этом хорошо говорится в статье.

Некоторые статистические итоги боя:

1. "Дюк оф Йорк" произвел всего 77 залпов, выпустив, если считать в залпе 6 снарядов, 462 снаряда калибром 356-мм из которых в цель попало не менее 10 (фактически, видимо, больше), т.е. меткость всего 2,2% – как в Ютландском бою. Если же считать не 77 залпов, а 77 выстрелов (источник допускает двоякое толкование), то меткость возрастает до 13,8% – отличный результат.

2. Английские крейсера и эсминцы выпустили по "Шарнхорсту" 55 торпед, добившись не менее 14 попаданий. Столь высокий процент попаданий (более 25%) по-видимому объясняется тем, что в условиях штормовой полярной ночи да еще под прикрытием огня 14-ти, дюймовых орудий своего линкора, английские крейсера и эсминцы смело подходили к "Шарнхорсту" на минимальное расстояние и всаживали в него торпеды – буквально в упор. Один эсминец сблизился с линкором на 2 кабельтова, правда и поплатился за это – был поврежден огнем средней артиллерии "Шарнхорста". Кстати, полезно отметить, что если немецкий адмирал вынужден был отправить в базу свои эсминцы, которые "захлебывались" на штормовой волне и только связывали линкор, то английские эсминцы отлично проявили себя в этом бою – последнем бою эсминцев против линкора и вообще тяжелых кораблей в истории Европейских морских войн. Выражаясь высоким стилем – свою лебединую песнь английские "дестройеры" спели вполне достойно, подтвердив свое назначение (дестройер – истребитель, разрушитель). Этот факт подтверждает вывод о невысоких мореходных качествах ненецких эсминцев, сделанный автором статьи "Миноносная легенда" [5]. Итог всех этих усилий – гибель последнего дееспособного немецкого линкора вместе с 1993 членами своего экипажа. Спасено было всего 36 человек, из них ни одного офицера. Потери англичан были во много раз меньше, хотя огонь немцев все-таки не был совершенно неэффективным. Три английских крейсера и как минимум, один эсминец получили повреждения, причем крейсер "Шеффилд" из-за повреждения турбин снизил ход настолько, что отстал от других крей-

серов Барнетта и не смог принять участия в заключительной стадии операции. В "Дюк оф Йорк" попал один 280-мм снаряд, разбивший ногу фок-мачты. Потери англичан составили 26 убитых и несколько раненых, двое из которых умерли уже в Мурманске, куда после боя пришли англичане 27 декабря.

После этих, бесполезных на мой взгляд, дополнений можно рассмотреть прилагаемую хронику событий.

Хроника событий операции "Остфронт"

Время	События
<u>1. Предварительная информация</u>	
12.12.43	Из Англии в СССР вышел конвой JW-55A 19 транспортов, в т.ч. 2 танкера: с бензином для Белого моря и с нефтью для Кольского залива. В охране – легкие крейсера "Белфаст" (флагман), "Шеффилд", тяжелый "Норфолк" и четыре эсминца. В дальнем прикрытии – линкор "Дюк оф Йорк", флаг командующего флотом метрополии адмирала Фрезера, крейсер "Ямайка" и 4 эсминца.
16.12.43	Приход в Мурманск (Полярное?) группы Фрезера. Визит адмирала Головки на "Дюк оф Йорк".
16-10.12.43	Корабли группы Фрезера принимают бункер.
18.12.43 вечер	Группа Фрезера поспешно снялась из Кольского залива на Британию.
19.12.43	Группа Барнетта ("Норфолк", "Белфаст", "Шеффилд" и эсминцы) пришли в Кольский залив.
20.12.43	Приход в Мурманск 11 транспортов конвоя JW-55A. Другие 8 транспортов идут в Архангельск. Из Лох-Эве на СССР снялся конвой JW-55B – 19 транспортов, 14 эсминцев, 2 шлюпа и тральщик. Прикрытие – группа Фрезера.
22.12.43	Из Кольского залива на Англию снялась Мурманская группа конвоя RA-55A, общий состав конвоя – 22 транспорта, 8 эсминцев, 6 других кораблей. Конвой JW-55B у Фарерских о-вов обнаружен немецкой разведкой – германской авиацией.
23.12.43	Из Кольского залива вслед за транспортами конвоя RA-55A вышла крейсерская группа Барнетта. Конвой JW-55B атакован 5 бомбардировщиками. Безрезультатно.
25.12.43 9 час.	Подводная лодка U-601 к югу от о. Медвежий обнаружила конвой JW-55B и приступила к преследованию, сообщив место конвоя лодке U-716.
25.12.43 14 час.	Корабли охранения конвоя JW-55B атаковали лодку U-601 и загнали ее на глубину. Лодка U-716 выпустила по конвою одну акустическую торпеду. Безрезультатно. Лодка обнаружена кораблями охранения и загнана на глубину.
25.12.43 19-01	"Шарнхорст" снялся с якоря в Альтен-фьорде.
26.12.43 1-00	"Шарнхорст" и 5 эсминцев вышли в открытое море. Шторм.
<u>2. Исходное положение</u>	
26.12.43 4-00	Конвой JW-55B в 50 милях к югу от о. Медвежий. Крейсера Барнетта – примерно в 150 милях на ост. Курс - зюйд-вест, ход 18 узлов. группа адмирала Фрезера к зюйд-весту от конвоя JW-55B на расстоянии примерно 350 миль. Курс - ост. "Шарнхорст" с эсминцами идя курсом норд ходом 24 узла (этот ход определялся возможностями немецких эсминцев в штормовом море) пересекает курс Фрезера, стремясь сблизиться с конвоем.
<u>3. Хроника событий</u>	
26.12.43 4-01	Адмирал Фрезер нарушает радиомолчание и запрашивает адмирала Бар-

(время вызывает сомнение)	нетта, капитана 2 ранга Мак Коя (командир сил охранения конвоя JW-55B) об их местонахождении.
6-28	Адмирал Фрезер приказывает конвою повернуть на норд-ост, а группе Барнетта сблизиться с конвоем и вступить в его охранение.
7-12	Группа Барнетта ложится за курс вост.
8-15	Группа Барнетта ложится на курс 300° (Барнетт рассчитывал подойти к конвою с юга, чтобы оказаться "на ветре" у "Шарнхорста", что давало некоторые преимущества в артиллерийском бою, хотя и не столь важные, как в эпоху парусного флота). Адмирал Бей отправил эсминцы на поиск конвоя.
8-40	Крейсер "Белфаст" установил РЛС-контакт с "Шарнхорстом", дистанция 175 каб., пеленг 295 град., расстояние от "Шарнхорста" до конвоя 30 миль. Ход группы Барнетта увеличен до 18 уз.
9-21	Сигнальщики "Шеффилда" обнаружили "Шарнхорст" на дистанции 65 каб.
9-24	"Норфолк" осветил цель осветительным снарядом и вместе с "Шеффилдом" открыл огонь главным калибром. Пеленг 190, дистанция – 60 каб. Начало первого боя. Попадание двух 203-мм снарядов в надстройки "Шарнхорста". Разбита антенна на формарсе (антенна РЛС). "Шарнхорст" после попытки пройти под кормой группы Барнетта, лег на зюйд-ост.
9-40	Огонь прекращен. Конец первого боя.
26.12.43 9-55	"Шарнхорст" лег на курс норд-ост, пытаясь вновь выйти на перехват конвоя, ход увеличен до 31,5 узла.
10-19	Крейсера Барнетта потеряли РЛС-контакт с "Шарнхорстом". Курс-325, ход 24 узла. это был максимальный ход, который могли поддерживать английские крейсера в условиях 7-8 бального ветра. Дальнейшие действия Барнетта, по-видимому, объяснялись тем, что он учитывал превосходство немцев над ним в ходе на 7 узлов. Он не стал гоняться за "Шарнхорстом", а поспешил на соединение с конвоем.
до 11-00	Группа Барнетта соединилась с группой эсминцев "Машкетир", "Мэтчлесс", "Оппертьюк" и "Вираго", отозванных из состава охранения конвоя (можно полагать, что 4 английских эсминца, ранее входивших в группу Барнетта не могли на волнении развить ход, равный ходу крейсеров и отстали, в связи с чем появилась необходимость заменить их эсминцами из состава непосредственного охранения конвоя).
около 11 час.	Группа Барнетта установила РЛС-контакт с конвоем.
до 12-00	Группа Барнетта заняла место в 100 каб. впереди конвоя, двигаясь на зигзаге за эсминцами.
12-04	Крейсера группы Барнетта установили РЛС-контакт с "Шарнхорстом". Дистанция 140 каб. Эсминцы переразвернуты на правый крамбол крейсеров.
12-21	Крейсера Барнетта открыли огонь, приказ эсминцам – выйти в торпедную атаку. Начало второго боя. "Шарнхорст" ведет ответный огонь.
около 12-21	Конвой изменил курс на зюйд-ост.
около 12-30	Попадание в "Норфолк".
12.21 - 12.41	Перестрелка на дистанции 45-80 каб. 2 попадания в "Норфолк" (на крейсере была выведена из строя одна орудийная башня), повреждение "Шеффилда". Эсминцам не удалось выйти в торпедную атаку. "Шарнхорст" получил 5-6 попаданий.
12-41	"Шарнхорст" лег на курс зюйд-ост и вышел из боя. Огонь прекращен. Конец второго боя. Барнетт повел группу на сближение с "Шарнхорстом".
около 13 час.	"Шарнхорст" лег на курс отхода в базу, немецкие эсминцы прошли в 100

	каб. от конвоя, не заметив его. Группа Барнетта преследует "Шарнхорст".
около 13 час.	"Шеффилд" отстал из-за повреждения гребного вала. Преследование продолжают "Белфаст", "Норфолк" и эсминцы, поддерживая с "Шарнхорстом" РЛС-контакт.
около 14 час.	Приказ адмирала Бея немецким эсминцам – следовать в базу.
16-17	Группа Фрезера все это время следовавшая на сближение с конвоем и сократившая дистанцию с примерно 350 до 125 миль, установила РЛС-контакт с "Шарнхорстом" на дистанции 225 каб. по пеленгу 20. Курс "Дюк оф Йорка" – ост, "Шарнхорста" – зюйд-ост.
16-48	Выстрел с "Дюк оф Йорка" осветительным снарядом.
16-51	Первый залп "Дюк оф Йорка". Дистанция 60 каб. Попадание.
после 16-51	"Шарнхорст" ложится на генеральный курс ост и развивает полный ход, периодически отворачивая к югу, чтобы дать бортовой залп. Англичане преследуют противника, энергично обстреливая его.
17-13	Эсминцам приказано выйти в торпедную атаку.
18-20	На "Шарнхорсте" замолчал главный калибр, огонь по эсминцам ведет только средняя артиллерия. 356-мм снаряд пробил борт ниже ватерлинии и перебил паропровод. Ход упал до 10 уз., но затем возрос до 26 уз.
18-24	"Дюк оф Йорк" прекратил огонь.
19-00 ?	Адмирал Бей получает одобрение Деница и Гитлера (это был ответ на его радиограмму, в которой он доносил, что будет вести бой до последнего снаряда), начинаются торпедные атаки эсминцев. С дистанции 10-11 каб. выпущено 16, а затем с 5 каб. еще 12 торпед из которых в цель попало 3. Ход сохранился 22 уз.
19-01	"Дюк оф Йорк" открыл огонь. Дистанция 50 каб.
19-20	Разрушена последняя башня "Шарнхорста". Ход упал до 5 уз.
19-28	"Дюк оф Йорк" прекратил огонь после 77 залпов (возможно речь идет не о залпах, а о выстрелах, хотя за 120 мин. действительно можно сделать 77 залпов при скорострельности средней 1 выстрел в 1,6 мин., что вполне реально. Напомню, что скорострельность советских 356-мм орудий составляла 1,5 выстрела/мин. Наверное, английские пушки и артиллеристы были не хуже). Продолжительность артиллерийского боя 2 часа 00 мин.
после 19-28	"Ямайка", "Белфаст" и эсминцы выпустили еще 24 торпеды. Попало в цель 5-8 торпед.
19-37	Крейсер "Ямайка" удачно выпустив 3 торпеды с 20 каб. "Шарнхорст" потерял ход.
19-45	Взрыв на "Шарнхорсте". Линкор затонул в точке 72°24' СШ 28°00' ВД.

Примечания:

1. Морисон С. Битва за Атлантику выиграна. М.: Воениздат, 1959. С. 219–224.
2. Белли В.А., Пензин Я.Б. Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море 1939-1945 гг. М.: Воениздат, 1967. С. 267–271.
3. Головки А.Г. Вместе с флотом. М.: Финансы и статистика, 1984. С. 199-206.
4. Schulz E., Adamitza P. Reise um das Nordkap // Marine-Kalender der DDR 1990. Berlin: Militärverlag der DDR, 1989. S. 20-25.
5. Израэль У. Миноносная легенда // Морская старина. 2000. № 4/III. С. 57–111.

References:

1. Morison S. Bitva za Atlantiku vyigrana. M.: Voenizdat, 1959. S. 219–224.
2. Belli V.A., Penzin Ja.B. Boevye dejstvija v Atlantike i na Sredizemnom more 1939-1945 gg. M.: Voenizdat, 1967. S. 267–271.
3. Golovko A.G. Vmeste s flotom. M.: Finansy i statistika, 1984. S. 199-206.
4. Schulz E., Adamitza P. Reise um das Nordkap // Marine-Kalender der DDR 1990. Berlin: Militärverlag der DDR, 1989. S. 20-25.
5. Izrajel' U. Minonosnaja legenda // Morskaja starina. 2000. № 4/III. S. 57–111.

УДК 94(430).086

Ва-банк у Нордкапа

Игорь Евгеньевич Комаров

Независимый исследователь, Даугавпилс, Латвия

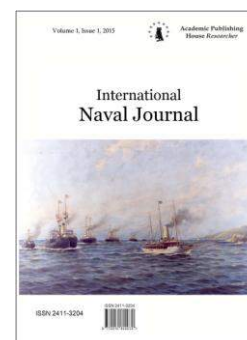
Аннотация. На основе статьи о потоплении "Шарнхорста" анализируется эффективность боев линкоров против линкоров. Приводится статистика сражений с середины XIX в.

Ключевые слова: военно-морская история, линейный корабль, сражение.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 7, Is. 3, pp. 158-166, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.7.158

www.ejournal37.com

UDC 94(460)

Sail-ship "Juan Sebastián de Elcano"

Alexander F. Mitrofanov

Independent investigator, Lithuania

Abstract

For almost 90 years the sail training ship of Spanish Navy "Juan Sebastián de Elcano" is in service. The article describes the history and design of this ship, the system of Spanish "Guardiamarinas" education.

Keywords: Spain, navy, naval school, sail training ship "Juan Sebastián de Elcano".

Введение

Парусник – учебный корабль А-71 "Juan Sebastián de Elcano" является визитной карточкой испанского военно-морского флота (Armada Española), демонстрируя свой флаг во многих уголках мира уже почти девять десятков лет. Сотни будущих офицеров Армады прошли на его борту морское крещение, включая и будущих королей Испании Хуана Карлоса I и Фелипе VI.

Escuela Naval Militar de España

Академия гардемарин (Academia de Guardias Marinas) для подготовки офицеров испанского флота под названием Compañía de Guardias Marinas была открыта в Кадисе в 1717 году по инициативе морского министра и реформатора флота Хосе Патиньо (José Patiño). 7 февраля этого года 37 гардемарин приступили к постижению теоретических и практических основ морского дела. В это время система подготовки офицеров в ведущих морских странах Англии и Франции разительно отличалась. Британских "midshipmen'нов" натаскивали в основном практическим основам морского дела, в то время как французских "Gardes marins" – голый теории. Программа же обучения испанских гардемарин включала в себя оба этих аспекта.

В 1769 году Академию перевели на остров Isla de León (Сан Фернандо), а в 1776 году в Картахене и Эль Ферроле были сформированы Королевские роты гардемарин (Reales Compañías de Guardias Marinas), просуществовавшие до 1824 года. В 1824 году Академию перевели на Карракский арсенал, но мае 1831 года ее закрыли, а гардемарин отправили на практику на корабли "Perla" и "Soberano".

Прошло немало лет, прежде чем Академия возобновила свое существование. 1 января 1845 года в военном городке Сан Карлос (San Carlos), расположенном рядом с морским арсеналом Ла Каррака, открылся Военно-морской колледж (Colegio Naval Militar), где вскоре приступили к учебе 80 гардемарин.

Начиная с 1862 года гардемарин проходили навигационную практику на специально выделенных для этой цели кораблях флота "Isabel II", "Rey Francisco de Asis", "Mazaredo", "Constitución", "Villa de Bilbao". В 1874-1910 годах для этого использовались фрегаты "Blanca",

"Almansa", "Asturias" и корвет "Nautilus". В ноябре 1892 году учебный корвет "Nautilus" в ознаменование 400-летия открытия Америки с гардемаринами на борту отправился из порта Эль Ферроль в кругосветное плавание длиной в 40 тысяч миль, завершившееся в июле 1894 года в Сан Себастьяне. С 1922 до начала 80-х годов в качестве учебного судна использовался трехмачтовый барк "Galatea", построенный в 1896 году в Глазго для британской судоходной компании.



"Juan Sebastián de Elcano" под всеми парусами

За 23 года существования Colegio Naval Militar (закрыт в 1867 году) из его стен вышло 1002 офицера Армады. 10 сентября 1869 года в Эль Ферроле на борту фрегата "Asturias" открылось Плавающее военно-морское училище (Escuela Naval Flotante). Столь частые пертурбации с морским училищем были вызваны нестабильным политическим и экономическим положением страны и далеко не блестящим состоянием военного флота, где ощущался явный избыток офицеров и адмиралов.

В 1913-1943 годах новое военно-морское училище располагалось в Кадисе, а затем по решению генерала Франко было переведено в Marín (Pontevedra, Galicia), где находится и сейчас. При этом рассматривались и другие варианты размещения Escuela Naval Militar – в Кадисе, Эль Ферроле, Картахене, Маоне или Сан Себастьяне.

Современная программа обучения Escuela Naval состоит из пяти академических курсов и готовит офицеров для следующих служб флота: корабельной службы (Cuerno General), морской пехоты (Infantería de Marina), корпуса корабельных инженеров (Cuerno de Ingenieros de la Armada) и интендантской службы (Cuerno de Intendencia). Кроме того, в училище проходят адаптацию будущие офицеры добровольного резерва флота.

Курсанты первых двух курсов носят звания аспирантов (Aspirante de 1º и Aspirante de 2º), третьих и четвертых – гардемарин (Guardiamarina de 3º, Guardiamarina de 4º), пятого – младшего лейтенанта-учащегося (Alférez de Fragata Alumno, морские пехотинцы – Alférez Alumno). Начиная с 2010/2011 учебного года внедрена новая форма обучения, когда курсанты наряду с изучением военных дисциплин получают университетское образование в Военном университетском центре (Centro Universitario de la Defensa) при университете Виго и диплом инженера-механика.

Обязательной частью обучения является навигационная практика. На протяжении второго семестра 4-го академического года гардемаринины проходят практику на борту учеб-

ного парусника "Juan Sebastián de Elcano". Чаще всего, это шестимесячный поход (Crusero de Instrucción) по маршруту Испания – порты американского континента – Испания протяженностью около 20 тысяч миль со 155 днями в море.

При этом наряду с практическими занятиями, продолжается и теоретическое обучение. Пять часов ежедневно в двух корабельных аудиториях гардемарины слушают лекции по метеорологии, навигации, астрономии, английскому языку и другим дисциплинам. Будущие офицеры морской пехоты изучают также тактику, десантные операции и т.д. В связи с тем, что выпускники Escuela Naval Militar теперь получают также дипломы инженера-механика, гардемаринам в море читают лекции и профессора Университетского центра обороны (Centro Universitario de la Defensa).

Кроме гардемарин Escuela Naval Militar на борту парусника практику проходят также курсанты Школы младших командиров (Escuela de Suboficiales, Сан Фернандо), Школы специалистов (Escuela de Especialistas, Ла Гранья) и других учебных заведений флота.

Рождение корабля

Решение о строительстве нового парусника "Minerva" для Армады на верфи "Echevarrieta y Larrinaga" было утверждено 6 апреля 1923 года. 24 ноября 1925 года состоялась церемония закладки киля, на которой присутствовали наследник престола Дон Карлос, премьер-министр генерал Примо де Ривера (Primo de Rivera) и другие официальные лица. В ходе церемонии Орасио Эчеварриета (Horacio Echevarrieta) предложил генералу Примо де Ривере изменить название судна и 17 апреля 1925 года согласно декрету короля Альфонсо XIII будущий корабль стал именоваться "Juan Sebastián de Elcano" в честь великого испанского мореплавателя, после смерти Фернандо Магеллана возглавившего экспедицию, которая в 1522 году завершила первое кругосветное путешествие. В память об этом мореплавателе в 1933 году по приказу командира корабля Морено Фернандеса (Moreno Fernández) на одной из переборок парусника был помещен герб Хуана Себастьяна де Элькано, дарованный ему императором Карлом I – земной шар, обрамленный латинской надписью "Primus Circumdedit Me" ("Ты первый обогнул меня"). Корабль был спущен на воду 5 марта 1927 года, его крестной матерью была дочь премьер-министра (фактически диктатора Испании) Кармен Примо де Ривера (Carmen Primo de Rivera).

Основные ТТХ учебного парусного судна "Juan Sebastián de Elcano" (современные данные)

Место постройки	..... верфь Echevarrieta y Larrinaga (Кадис)
Закладка судна	..... 24 ноября 1925
Спуск на воду	..... 5 марта 1927
Вступление в строй	..... 29 февраля 1928
Стоимость постройки судна, испанских песет	..... 8 189 532,28
Длина наибольшая, м	..... 94,1
Длина наибольшая с бушпритом, м	..... 113
Длина между перпендикулярами, м	..... 79,24
Ширина наибольшая, м	..... 13
Осадка наибольшая носом, м	..... 6,524
Осадка наибольшая кормой, м	..... 7,570
Высота надводного борта до главной палубы, м	..... 6,3
Высота надводного борта до шлюпочной палубы, м	..... 9
Высота судна максимальная, м	..... 49,9
Высота судна максимальная от ватерлинии, м	.....
Тип парусного вооружения	..... четырехмачтовая баркентина (исп.- bergantín-goleta)
Число парусов	..... 20
Площадь парусности, м ²	..... 3151
Водоизмещение полное, т	..... 3 770,7
Мощность главного двигателя, л.с.	..... 2070
Скорость под парусами, узлов	..... до 17
Скорость под дизелем, узлов	..... 10 (?)

Мощность дизель-генераторов, кВт	3 x 301
Запас дизельного топлива, м ³	262
Запас пресной воды, т	305
Производительность опреснительных установок, т/сутки	64
Дальность плавания под дизелем, миль	10 500 (6 узлов)
	8 600 (10 узлов)
Численность экипажа	197
(24 офицера, 22 мичмана, 146 матросов и старшин, 5 гражданских преподавателей)	
Численность практикантов	до 78
Вооружение: 2 – 37-мм салютных орудия, 2 – 12,7-мм пулемета Browning, 2 – 7,62-мм пулемета MG-1	

На протяжении своей службы судно в 1955-1956, 1978 и 2011 годах подвергалось существенной модернизации. Согласно принятому в 1997 году плану сохранения корабля, "Juan Sebastián de Elcano" должен оставаться в строю до достижения своего столетнего юбилея.

Парусник базируется на ВМБ Карракский арсенал (Arsenal de La Carraca, San Fernando, Cádiz) и организационно входит в состав Действующих сил (Fuerza de Acción Marítima) испанского флота.



Постановка парусов

Конструкция корпуса

Корпус корабля стальной, клепанный, двухостровной, с баком и ютом, с рубкой в средней части. В горизонтальной плоскости он делится четырьмя палубами – палубой трюма, нижней, верхней и главной палубами. Нумерация шпангоутов (от 0 до 129) с кормы в нос, длина шпации 685 мм (610 мм в оконечностях). Главные поперечные водонепроницаемые переборки, доходящие до главной палубы (за исключением переборки М40, простирающей только до верхней палубы) делят парусник на четыре отсека. В трюме располагается балласт из чугунных слитков общим весом 769,88 т.

Цистерны для жидких запасов расположены между килем и нижней палубой: четыре танка дизельного топлива общей вместимостью 261,914 т, шесть танков пресной воды (305 т). Запас смазочного масла для главного и вспомогательных дизелей составляет 14350 л.

Рулевое устройство состоит из небалансирного пера руля, представляющего собой плоский стальной лист площадью 9,6 м² и толщиной 26 мм и электрогидравлической рулевой машины (установлена в 1997 году) фирмы "Hidrofersa".

Якорное устройство состоит из двух якорей Холла весом по 2400 кг с якорными цепями калибром 53,97 мм и длиной 227,6 м (левый) и 261 м (правый якорь). Запасной якорь того же типа весом 2050 кг хранится на главной палубе. Брашпиль фирмы "Emerson Walker Thompson" электрогидравлический с тяговым усилием 23 000 кг. Для швартовых операций, управления бегучим такелажом, грузовых работ и т.д. используются четыре электрогидравлических лебедки и столько же ручных шпилей.

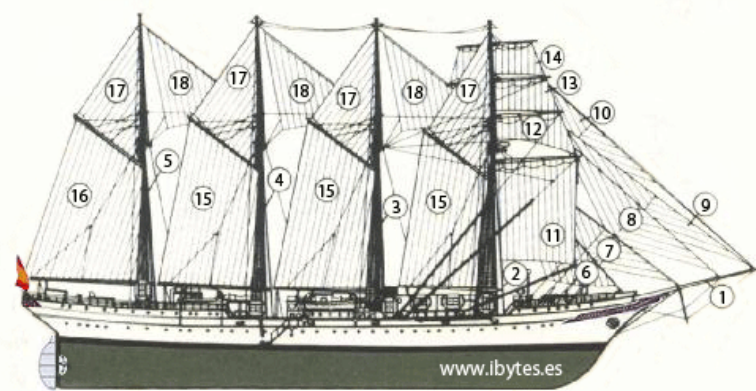
Шлюпочное устройство:

- две парусно-гребные шлюпки вместимостью по 11 человек, спуск на воду/подъем осуществляется шлюпбалками;
- две полужесткие шлюпки типа Duarry DSL-430 Armada с двигателем мощностью 75 л.с., обслуживаются электрогидравлическими кранами грузоподъемностью 1 т.;
- полужесткая шлюпка типа Duarry Cormoran 730 (двигатель 200 л.с., скорость 35 узлов, вместимость 18 человек), обслуживается электрогидравлическим краном грузоподъемностью 3,3 т.;
- моторная шлюпка типа "Lepanto" вместимостью 13 человек, спуск на воду/подъем осуществляется шлюпбалками.

Имеется 23 спасательных надувных плота и два надувных плота "человек за бортом".

Парусное вооружение

"Juan Sebastián de Elcano" – четырехмачтовая баркентина (по-испански "bergantín-goleta") с прямым парусным вооружением на фок-мачте и косым на остальных. Мачтам присвоены названия бывших учебных парусников испанского ВМФ: фок-мачта – "Blanca", первая грот-мачта – "Almansa", вторая грот-мачта – "Asturias", бизань-мачта – "Nautilus". Судно может нести до 20 парусов общей площадью 3150 м².



Juan Sebastián Elcano de 4 palos. Apareja 20 velas con una superficie de 3.151 metros cuadrados.

1. Bauprés
2. Palo Trinquete "Blanca"
3. Palo Mayor proel "Almansa"
4. Palo Mayor popel "Asturias"
5. Palo Mesana "Nautilus"
6. Trinquetilla
7. Contrafoque
8. Foque
9. Petifoque
10. Foque Volante
11. Trinquete
12. Velacho Bajo
13. Velacho Alto
14. Juanete
15. Cangrejos
16. Cangreja
17. Escandalosas
18. Estayes

Схема парусного вооружения с испанскими названиями

Навигационное оборудование

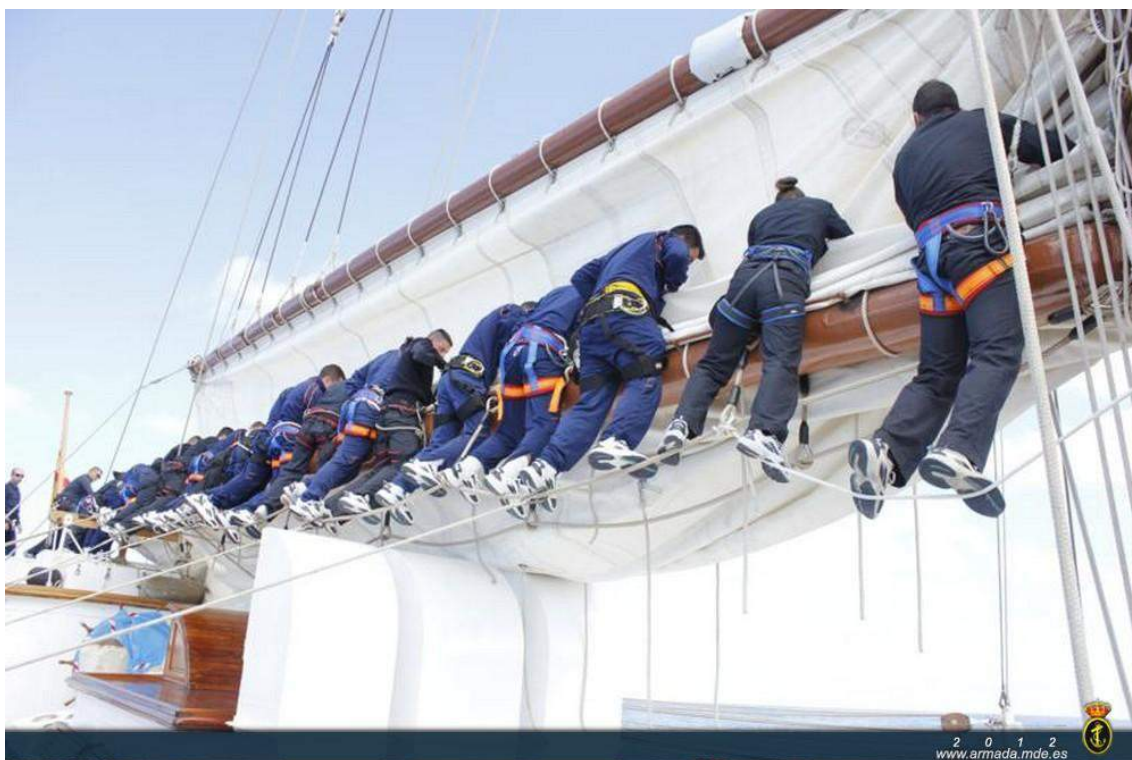
Корабль-ветеран оснащен вполне современным, отвечающим требованиям международных конвенций навигационным оборудованием, включающем в себя в частности:

- две навигационных РЛС DECCA Bridge Master;
- два гирокомпаса Sperry Mk-27;
- четыре GPS (два типа Leyka Marina MX 420/8, по одному типа Trimble Navigat NT100 и Furuno SC-50);
- два эхолота ELAC LAZ 5100 и ELAC LAZ 50;
- система AIS;
- лаг Sagem LHS.

Главная силовая установка и вспомогательные механизмы

Первоначально судно было оснащено одновальной вспомогательной силовой установкой с дизелем мощностью 800 л.с. В июле 1930 года был установлен более мощный двигатель фирмы Pressel Mancon.

В последние годы главная силовая установка, вспомогательные машины и оборудование прошли глубокую модернизацию и представляют теперь вполне современный автоматизированный комплекс.



Уборка парусов

В январе 1991 года в очередной раз был заменен главный двигатель. Новая пропульсивная установка состоит из дизеля Deutz MWM типа RBV 6M 358, изготовленного по лицензии в Испании. Двигатель реверсивный, четырехтактный, шестицилиндровый с газотурбинным наддувом мощностью 2070 л.с. (1324 кВт) при 300 оборотах в минуту. Через пневматическую разобщительную и эластичную муфты фирмы Vulcan главный двигатель работает на бронзовый четырехлопастной гребной винт диаметром 2460 мм. Разобщительная муфта позволяет винту свободно вращаться при ходе под парусами, что значительно снижает гидродинамическое сопротивление.

Корабельная электростанция состоит из трех генераторов фирмы Leroy Somer (379 KVA, 220 В, 50 Гц, 1500 оборотов в минуту) с приводом от десятицилиндровых V-образных дизелей с турбонаддувом MAN D 2840 LE.

Для пополнения запасов пресной воды служат две установки обратного осмоса (установлены в 1986 году) фирмы Marco España S.A. производительностью по 32 тонны в сутки. Стационарные системы пожаротушения состоят из водяной системы, обслуживаемой тремя пожарными насосами и объемной углекислотной системы для тушения пожаров в машинном отделении, включая центральный пост управления, малярной и кладовой боеприпасов. В качестве аварийного пожарного и осушительного насоса служит мотопомпа типа EVA 47-M производительностью 59 тонн в час при напоре 7 кг/см².

Стационарная осушительная система состоит из четырех эжекторов и поршневого электронасоса. В качестве аварийных средств, кроме мотопомпы могут использоваться переносные погружные электронасосы производительностью 41 т/час при напоре 1,5 кг/см².

В соответствии с международной конвенцией Marpol "Juan Sebastián de Elcano" оборудован современными системами очистки сточно-фекальных (установка типа Delta-FQ-50 производства фирмы Detegasa) и льяльных вод (сепаратор типа Facet).

Подогрев пресной воды для бытовых нужд и работы системы кондиционирования воздуха в режиме обогрева осуществляется двумя утилизационными водогрейными котлами, использующими тепло выхлопных газов дизель-генераторов и водогрейным котлом, работающим на дизельном топливе.

Для создания комфортных условий в жилых и ряде служебных помещений в 1979 году была установлена центральная система кондиционирования воздуха с тремя компрессорами типа Carrier 5F-60. Прачечная и радиорубка обслуживаются автономными кондиционерами. Провизионная холодильная установка, состоящая из трех компрессорных агрегатов, обеспечивает поддержание заданных температур в мясной (объем 23,54 м³), рыбной (13,92 м³), овощной (объемом 16,65 м³) и хранения молочных продуктов (7,20 м³) кладовых.



Носовая фигура

На просторах Мирового Океана

29 февраля 1928 года состоялась церемония вступления в состав Армады нового корабля "Juan Sebastián de Elcano". Первым командиром парусника стал последний командир "Наутилуса" Capitán de Fragata (капитан второго ранга) Мануэль де Мендивиль (Manuel de Mendivil).

В ходе сдаточных испытаний с 18 апреля по 15 июля 1928 года парусник совершил переход Кадис – Малага – Севилья – Лас Пальмас – Тенерифе – Сан Себастьян – Кадис. На первом этапе перехода на борту находился король Испании Альфонсо XIII. 4 июля в Сан-Себастьяне дочь короля Беатрис де Бурбон (Beatriz de Borbón) вручила командиру Боевое знамя корабля.

В августе того же года с гардемаринами на борту "Juan Sebastián de Elcano" отправился в свое первое кругосветное плавание по маршруту Кадис – Рио де Жанейро – Монтевидео – Буэнос Айрес – Кейптаун – Аделаида – Мельбурн – Сидней – остров Фиджи – Сан Франци-

ско – Панамский канал – Колон – Гавана – Нью-Йорк – Кадис. В родной порт судно вернулось 17 мая 1929 года.



Гардемарин на борту "Juan Sebastián de Elcano"

В дальнейшем баркентина совершала по одному учебному плаванию ежегодно. В годы гражданской войны в Испании (1937-1939 гг.) парусник находился в контролируемом националистами порту Эль Ферроль и в море не выходил. В 1956 и 1978 годах корабль проходил модернизацию в Арсенале де Ла Каррака. В 1933, 1942, 1943 и 1951 годах "Juan Sebastián de Elcano" совершал по два учебных плавания в год.

С отменой в 2008 году воинской обязанности и переходом к чисто профессиональным вооруженным силам, возникла проблема с набором достаточного количества военнослужащих, что вынудило испанские власти разрешить прием на службу иностранцев, в первую очередь граждан испаноязычных стран Латинской Америки. В составе штатного экипажа "Juan Sebastián de Elcano" колумбийцы и эквадорцы составляют 12-14%. Иногда у них возникали проблемы с законом. Так, однажды в Кадисе при досмотре судна военной полицией

было обнаружено более 200 кг кокаина. "Владельцем" партии наркотиков оказался один из колумбийских членов экипажа.

Возросло количество женщин на борту парусника, где в настоящее время они обычно составляют 10-12% от общей численности экипажа и практикантов, как и во всем военно-морском флоте Испании.

История парусника тесно связана с историей испанского королевского дома Бурбонов. Члены королевской семьи неоднократно посещали корабль и совершали на нем короткие переходы. Два же последних короля, будучи гардемаринами, проходили практику на борту "Juan Sebastián de Elcano". Бывший король Хуан Карлос I участвовал в 30-м учебном плавании баркентины (1958 год), а Принц Астурийский Фелипе де Бурбон и Гресия (Felipe de Borbón y Grecia, нынешний король Felipe VI) – в 58-м Crusero de Instrucción (1987 год).

Корабль участвует в деятельности Международной ассоциации учебных парусников (Sail Training Association). С 1974 года "Juan Sebastián de Elcano" борется за кубок "Boston Tea Cup", который присваивается судну, прошедшему под парусами наибольшую дистанцию в течение 24 часов, завоевав его в 1974, 1979, 1996, 1997, 1999, 2001, 2004, 2005 и 2006 годах. Рекордным для корабля стал переход в 275,2 мили за 24 часа. Скорость под парусами достигала 17 узлов (1991 год), а самый длительный переход без захода в порт составил 42 дня.

К началу 2014 года "Juan Sebastián de Elcano" совершил 85 учебных плаваний с гардемаринами на борту, пройдя не менее 1 600 тысяч морских миль, 10 раз обогнул земной шар, 12 раз прошел Магеллановым проливом, совершил 1148 заходов в 197 портов 70 стран мира.

УДК 94(460)

Парусник "Juan Sebastián de Elcano"

Александр Федорович Митрофанов

Независимый исследователь, Литва

Аннотация. Уже почти 90 лет находится в строю учебный парусник испанского ВМФ "Juan Sebastián de Elcano" ("Хуан Себастьян де Элькано"). В статье описывается история и конструкция судна, система обучения испанских гардемарин

Ключевые слова: Испания, военно-морской флот, военно-морской училище, учебное парусное судно "Juan Sebastián de Elcano".