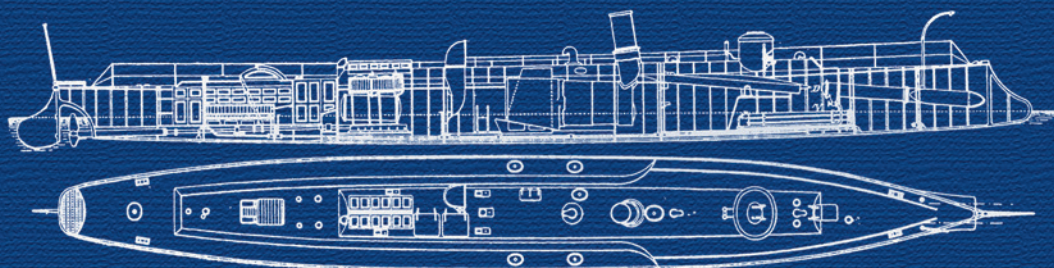


# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

**Эскадренный миноносец «Симакадзэ»**



**Первый морской бой русских с англичанами**



**Ранние миноносцы фирмы «Торникрофт»**



**Бой катера «Опыт» с английским фрегатом у острова Нарген 11 июня 1808 г.**  
Картина Л.Д. Блинова



**Модель миноносца «Lightning» из экспозиции музея в Гринвиче**

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор:

Ответственный секретарь:

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.ru**

Подписано к печати 01.08.2019

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Вере́йская, д.29

**Возрастная категория 12+**

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

**Быстров П.М.**  
**ИП Чаплыгин А.В.**  
**Дашьян А.В.**  
**Аничкин Н.А.**

# Один эпизод англо-русской войны, или первый морской бой

## русских с англичанами

**Евгений Целиков**

**В** 1805 г. Россия, заключив с Англией союзный договор, успешно действовала в Средиземном море против французов и турок, а в 1806 г. сложилась так называемая Четвертая антинаполеоновская коалиция в составе Англии, Пруссии, России и Швеции. Но после поражения и выхода из войны Пруссии, Россия вела войну в одиночку и, потерпев поражение под Фридландом 2 июня 1807 г., начала с Францией мирные переговоры, завершившиеся Тильзитским миром, подписанным 25 июня/7 июля.\*

Сепаратный мир с Наполеоном союзники по коалиции восприняли как грубое нарушение союзнических обязательств. К тому же Россия присоединилось к континентальной блокаде — системе экономических и политических мер, предпринятых Францией против Англии. В результате Россия из союзников Англии автоматически перешла в разряд ее врагов.

В это же время нейтральная Дания, сильно страдая от действий британского флота, заключила союз с Францией и готовилась объявить Англии континентальную блокаду, Англия же, опасаясь того, что сильный датский флот будет использован Наполеоном, 16 августа 1807 г. направила мощную эскадру в Зунд.\*\*

Англичане потребовали передать им на сохранение датский флот и допустить английские гарнизоны в крепости Кронборг и Копенгаген. Получив отказ, англичане 2 суток бомбардировали Копенгаген, высадили десант, и 7 сентября город был взят. В результате был захвачен почти весь датский флот (около 80 кораблей), который англичане увели в свои порты. Тем самым англичане перекрыли выход русского Балтийского флота в Северное море.

Террористическая, по сути, бомбардировка англичанами датской столицы вызвала политический кризис, затронувший Россию. Дания издавна была дружественным Рос-сии государством, царствующие фамилии имели родственные связи. Уже 26 октября Александр I издал декларацию о разрыве отношений с Великобританией, назвав причиной этих действий нападение на Данию, а 7 ноября 1807 г. Россия объявила Англии войну.\*\*\*

Но отдельные русские суда, следовавшие из Балтийского моря, даже военные, англичане пропускали до конца ноября 1807 г., когда Лондон признал войну с Россией реальностью. Император Александр I на основе русско-шведских договоров потребовал от Швеции закрыть ее порты для англичан, но, узнав о союзе Швеции с Великобританией, объявил войну и Швеции.\*

\* все даты по старому стилю

\*\* Эскадра адмирала Гамбиера в составе 25 линкоров, 40 более мелких военных кораблей и 377 транспортов с 27-тысячным десантом

\*\*\* кстати, это поставило в тяжелейшее положение находившуюся в Средиземном море эскадру Д.Н. Сенявина. Только в июне, одержав решительную победу над турками при Афоне, эскадра, в конечном итоге, была вынуждена укрыться в Лиссабоне

\*\*\*\* боевые действия были начаты русскими в феврале, но официально войну объявили только в марте

## СОДЕРЖАНИЕ

**Е. Целиков**

**Один эпизод англо-русской войны, или первый морской бой русских с англичанами ..... 1**

**А. Дашьян**

**Ранние миноносцы фирмы «Торникрофт» ..... 7**

**В. Сидоренко, Е. Пинак**

**Эскадренный миноносец 1-го класса**

**Японского императорского флота**

**«Симакадзэ» – Ветер над островами ..... 49**

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### **В Москве**

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 09:00 – 15:00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Компания РПК» <http://www.rpk-models.ru>

#### **В Санкт-Петербурге**

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10:00 – 17:00.

**Редакция благодарит Нурлана Халилзаде за помощь**



**Контр-адмирал  
Джеймс Сомарец**

Русские войска вошли в Финляндию, начав последнюю русско-шведскую войну. Балтика стала театром военных действий. Англичане получили информацию о якобы готовившемся нападении русского флота на шведский порт Гетеборг. В связи с этим в Англии был сформирован Балтийский флот, и контр-адмирал Дж. Сомарец (James Saumarez) получил приказ о совместных действиях со шведами на море по защите британской торговли и крупных портов Швеции. В апреле 1808 г. эскадра из 16 линейных кораблей и 20 дру-

гих судов (флагманский 100-пушечный «Victory») под командованием Дж. Сомареца вошла в Балтийское море и прибыла в Гетеборг.\*

Кроме судов, отправленных к шведскому флоту, часть английской эскадры блокировала Зунд и Бельт, другая – берега Дании, Пруссии, Померании и Ригу.

\* по другим данным, 11 линейных кораблей и 5 фрегатов

\*\* англичане фактически приняли на себя защиту Швеции с моря, как от датчан, так и от русских, потому что шведы к лету 1808 г. имели в готовности только 3 фрегата и испытывали серьезнейшую нехватку личного состава из-за цинги

\*\*\* «Опыт»: заложен в 1805 в С.-Петербургском Главном адмиралтействе. Строитель – корабельный мастер 8 класса Иван Васильевич Курепанов. Спущен 09.10.1806, вошел в состав Балтийского флота. Размещения: 20,06 х 6,65 глубина интрюма 2,84 м; 14 12-фунтовых карронад; экипаж 53 человека. По парусному вооружению «Опыт» можно классифицировать как тендер, а по форме корпуса это был катер, каковым он и числится у Веселаго

\*\*\*\* «Сальсетт» (Первоначально «Pitt», 19 февраля 1807 г. переименован в «Salsette») 36-пушечный фрегат типа «Perseverance». Фактически имел 42 орудия (вооружение до 1813 г.: 26 18-фунт. пушек в опердеке, 2 9-фунт. пушки и 10 32-фунт. карронад на четвердеке и 2 9-фунт. пушки и 2 32-фунт. карронады на форекастл-деке), спущен на воду в 1805 г. Ост-Индской компанией для Королевского флота на верфи Компании в Бомбее. Он был первым кораблем, построенным из тикового дерева для флота. Размещения: 137 футов 0 дюймов, 112 футов 11 дюймов х 38 футов 9 дюймов х 13 футов 7 дюймов. 903 строительных тонны. Заложен 12.05.1802, спущен на воду 19.07.1803, вступил в строй 17.01.1805)

\*\*\*\*\* «Шарлотта» – бывший французский приватир, куплен во Франции в 1807 г. из-за его отличных ходовых качеств, вошел в состав Балтийского флота. 26,1х7,9х3,4 м 16 орудий. Разобран в 1817 г. в Кронштадте)

\*\*\*\*\* 22 мая в крепости взорвался каменный склад с 2500 пудами пороха. Убито, ранено и без вести пропало до 100 человек, в том числе ранен начальник гарнизона генерал-майор Воронов. От сильного взрыва и летевших во все стороны огромных камней были значительно повреждены док, казармы, несколько судов и оружейных лафетов. Находившиеся вблизи деревянные постройки и суда были полностью уничтожены. Причины взрыва остались неизвестными, пожар продолжался 10 часов

\*\*\*\*\* Иван Николаевич Бутаков 1-й (1776 – 1865) – вице-адмирал, основатель морской династии Бутаковых, четыре из пяти его сыновей дослужились до адмиральского чина.

\*\*\*\*\* Гавриил Иванович Невельской (1773 – 1841). В 1793 г. мичманом окончил Морской кадетский корпус. В 1795 – 1796 гг. служил на эскадре контр-адмирала П.И. Ханькова, крейсировавшей у берегов Англии. В 1797 г. служил на куттере «Диспач», в 1798 г. – на люгере «Великий князь» и фрегате «Симеон». В 1799 г. лейтенантом участвовал в экспедиции к голландским берегам. Во время русско-английской войны командовал катером «Опыт». В 1810 г. произведен в чин капитан-лейтенанта и командовал брандвахтенным фрегатом «Эммануил», а в 1811 г. – галетом № 3. Во время Отечественной войны, командуя фрегатом «Быстрый», участвовал в перевозке войск из Свеаборга в Ревель, а в октябре-ноябре совершил переход в Англию. В 1813 г. в составе союзной эскадры крейсировал у французских и голландских берегов. С октября 1817 г. по февраль 1818 г., командуя 44-пушечным фрегатом «Меркурий», в составе эскадры, назначенной на продажу испанскому правительству, совершил переход из Кронштадта в Кадис. В 1820 г. командовал бригам «Олимп». В 1821 г. произведен в капитаны 2 ранга. В 1822 г. командовал кораблем «Св. Георгий Победоносец», а в 1823 г. – 23-м флотским экипажем. 30 августа 1824 г. произведен в капитаны 1 ранга. В 1826 г., уйдя в отставку, поселился в усадьбе Жураново, близ г. Кологрива.

С прибывшими в мае в Гетеборг английскими войсками шведы рассчитывали на совместные действия против русских, но в конце июня те были отозваны, и остался только флот. Шведы, потеряв много судов в Финляндии, возлагали большие надежды на английский флот.\*\*

Но в ходе англо-русской войны боевые действия между флотами двух держав отличались вялостью и театрализованной демонстрацией сил. И эти вялые действия происходили на фоне активных действий русских против шведов в Финляндии и на Балтике! Современники даже называли англо-русскую войну странной. Будто обе стороны не могли поверить, что теперь они враги. Однако на Балтике имели место два боя русских кораблей с английскими – 11 июня 1808 г. бой катера «Опыт»\*\*\* с фрегатом «Сальсетт»\*\*\*\* и 14 августа бой линейного корабля «Всеволод» с британскими линкорами «Имплекейбл» и «Кентавр».

С открытием навигации шведы, собравшись с силами, смогли отбить у русских Аландские острова и заставили отступить русские войска в нескольких районах Финляндии. Далее они бросили все силы на то, чтобы отбить у русских Або (ныне Турку – занят русскими 10 марта). Между тем, на помощь русским войскам, обороняющим Або, из Кронштадта был отправлен отряд гребных судов. С моря их прикрывали 2 корвета, катер и люгер.

Другой русский отряд под командованием капитана 1 ранга графа Л.П. Гейдена 28 мая 1808 г., был отправлен из Кронштадта во взятый в минувшую зиму у шведов Свеаборг. Отряд, состоявший из фрегатов «Аргус» и «Быстрый», корветов «Помона» и «Шарлотта»\*\*\*\*\*, а также катеров «Сокол» и «Опыт» посылался для усиления обороны Свеаборга, где за двое суток до его прихода произошел взрыв нескольких пороховых погребов.\*\*\*\*\* Из Свеаборга Гейден с отрядом гребных судов должен был шхерами идти к Або.

В начале июня адмирал Сомарец с 10 линейными кораблями и 17 другими судами направился в Финский залив и стал на якорь между Наргеном и Суропом.

Когда в Свеаборге были получены сведения о том, что неприятельские военные корабли появились в Финском заливе, для наблюдения за их передвижением и крейсирования между Гангутом и Свеаборгом 4 июня были посланы корвет «Шарлотта» (капитан-лейтенант Г.Н. Бутаков\*\*\*\*\*) и катер «Опыт» (лейтенант Г.И. Невельской\*\*\*\*\*). Как говорилось в приказе, «для крейсирования от сего порта до Гангута, располагая плавание ваше по сей части Финского залива так, чтобы оба берега его были осматриваемы, и для того одно из судов, вам поручаемых, должно держаться ближе к южным берегам, но так, чтобы оба судна были в виду один от другого и могли взаимно через сигналы иметь сношение и в случае надобности соединиться вскоре».

Пройдя к западу от параллели Балтийского порта, они увидели с NW неприятельскую эскадру, от которой отделился фрегат под шведским флагом и несколько мелких судов. Пользуясь попутным ветром, они двинулись к русским под всеми парусами. Слишком большое неравенство сил, а возможно и инструкции, полученные старшим в русском отряде капитан-лейтенантом Г.Н. Бутаковым, заставили русские корабли войти в Балтийский порт. Войдя в гавань, они приготовились к бою. Несколько орудий с нестреляющего борта были установлены в удобных местах на берегу для увеличения числа стреляющих орудий и нанесения большего вреда неприятелю, если бы он решился атаковать.

Но шведский фрегат, не входя на рейд Балтийского порта (вероятно, опасаясь его укреплений), пришел к ветру и с остальными судами своего отряда к заходу солнца был уже далеко от порта, а к утру неприятельской эскадры не было видно ни с окрестных высот, ни с маяка. Русские корабли, выйдя из гавани, отправились обратно



**Русский посланник в Стокгольме граф Давид Максимович Алопеус**

в Свеаборг с донесением о случившемся, но через несколько часов снова увидели шведский фрегат, идущий к ним, но уже под белым флагом. Дождавшись его, от присланного на корвет «Шарлотта» шведского офицера русские узнали, что на фрегате находится русский посланник в Стокгольме граф Алопеус\*, и что командир фрегата, не желая входить ни в какой из русских портов, хотел бы передать графа на наши суда, что и было вскоре исполнено. Граф Алопеус перешел на корвет, а вещи его

были перевезены на катер, и по желанию посланника они снова вернулись в Балтийский порт.\*\*

Высадив там посланника, русские корабли снова вышли в море, где командир корвета сигналом приказал командиру катера идти в Свеаборг и доложить о всем случившемся, передав, что «Шарлотта» будет держаться на высоте Наргена. Прибыв в Свеаборг и исполнив поручение, командир тендера получил приказ от вице-адмирала А.А. Сарычева отправиться за корветом «Шарлотта» и возвратить его из крейсерства. Сарычев от местных финнов получил подробные сведения о появлении неприятельских кораблей на меридиане Свеаборга, их силе и численности. Михайловский-Данилевский приводит о катере «Опыт» такие сведения: «имел 14 двенадцатифунтовых карронад, и был наборный, с деревянным скреплением, то есть, вместо металлических болтов в нем были употреблены деревянные гвозди или нагели, заклепанные с внутренней стороны; балласт находился на нем лекальный. Такой постройки он был первый в России, а потому и назван был «Опытом»\*\*\*

На нем было 53 человека, из которых четверо несовершеннолетних – два гардемарина, артиллерийский унтер-офицер и лекарский ученик в качестве доктора.

Утром 11 июня «Опыт» вышел из Свеаборга в направлении Ревеля. Погода стояла тихая, с ясным небом и небольшим переменным ветром, а по горизонту была небольшая пасмурность. Пока катер возвращался, «Шарлотта» укрылась в Балтийском порту.

В это время, по английским данным, фрегат «Сальсетт» под командованием кэптана лорда Уолтера Батерста (Walter Bathurst) около Ревеля преследовал русский военный шлюп, но тот смог уйти. (Возможно это и была «Шарлотта», но точных данных об этом нет). Зато фрегат захватил стоящий на якоре за пределами порта галиот.\*\*\*\*

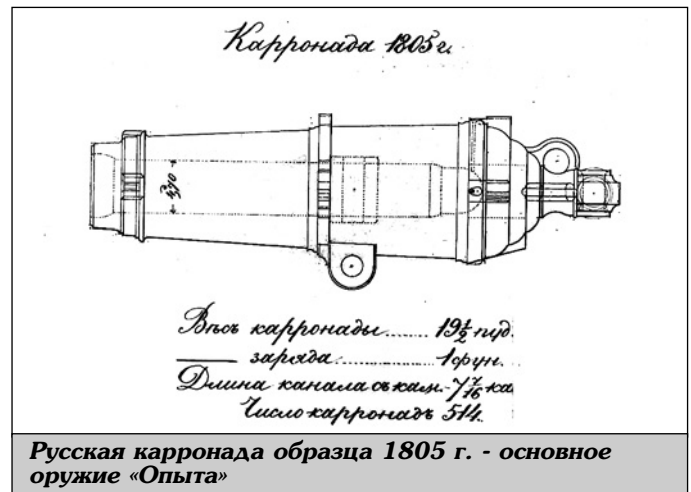
Спустя несколько часов, в районе, где «Опыт» должен был встретить «Шарлотту», с тендера увидели большое трехмачтовое судно, шедшее наперерез его курса. Пока Батерст занимался призом, его сигнальщики также заметили катер, идущий со стороны острова Нарген, который прикрывает Ревель с моря. «Сальсетт» двинулся навстречу. Из-за тумана на «Опыте» не смогли вовремя отличить неприятельский фрегат от нашего корвета.

Как вспоминает участник боя П.М. Баранов – «Припоминаю опытность капитана и верность его морского взгляда, не смею утверждать, вполне ли неумышленно мы приближались к ждавшему нас противнику»\*\*\*\*\*

Когда на «Опыте» засомневались в том, что это русский корабль, подняли опознавательный сигнал, но ответа на него не последовало. Стало ясно, что это неприятель. По приказу командира сигнальные книги и флаги были положены в приготовленные на такой случай ящики с песком и

брошены за борт, а экипаж начал готовиться к бою. Тем временем фрегат, подойдя ближе, произвел пушечный выстрел и поднял английский флаг. С фрегата предложили сдаться, но Невельской, отказавшись, приказал поднять флаг и открыть огонь. С катера раздался выстрел 12-фунтовой карронады, на ноке гафеля взвился Андреевский флаг. Силы оказались далеко не равны: на фрегате имелось 42 орудия и 270 человек команды. Фрегат, приблизившись к «Опыту», выпустил несколько ядер из погонных пушек. Ядра легли возле катера

Далее Баранов пишет: «Будучи гардемаринном на тендере, в самом начале первой моей кампании, я солгал бы, если б стал рассказывать о всех направлениях и переменах курса; знаю только, что мы изменяли его нередко. Ветер был тих и переменялся очень часто. Догнал ли нас фрегат, или мы подошли к нему, также не могу сказать утвердительно, но твердо помню, что мы сблизились, и фрегатские ядра стали перелетать через наш тендер, повреждая его рангоут. Впоследствии ядра стали долетать до фрегата. Мы не скупились на выстрелы, и бой сделался жарким! Но ветер стих, тендер имел большие повреждения в корпусе и вооружении, и потому командир приказал прекратить пальбу и выкинуть весла. Как теперь, вижу артиллерийского бомбардира, просившего изволения наложить фитиль на карронаду, говоря, что она уже наведена на фрегат, позволение дано, выстрел раздался, но в тоже мгновение неприятельское ядро раздробило храброму артиллеристу правую ногу гораздо выше колена.



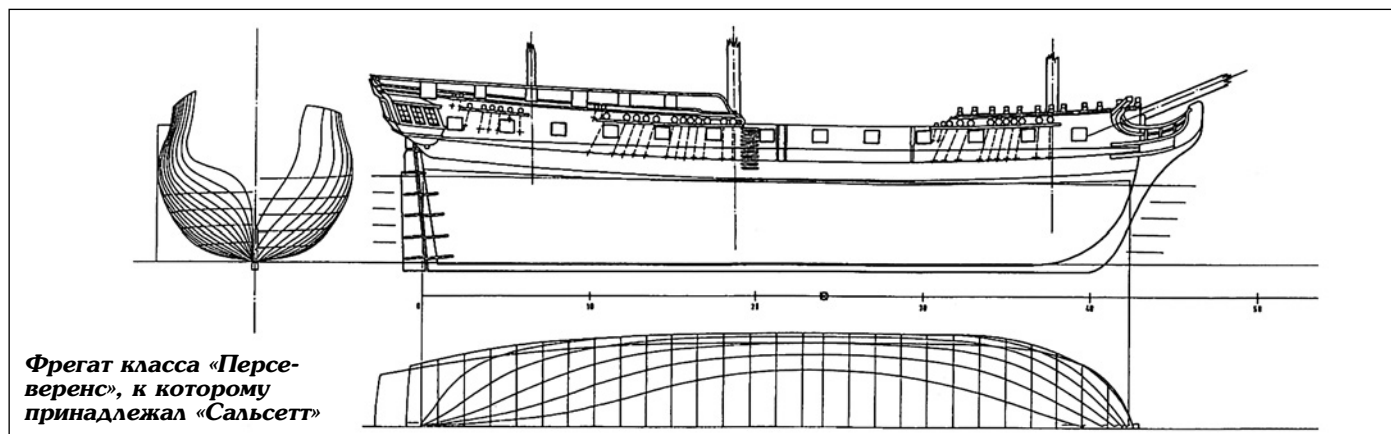
\* Алопеус Давид Максимович (1769 – 1831). Русский посланник при дворе шведского короля Густава IV. После вступления русских войск в Финляндию был арестован по обвинению в попытке подкупа шведской армии. Отсидев три месяца в тюрьме, был отпущен в Либаву.

\*\* по данным Михайловского-Данилевского, шведский фрегат там принял на борт шведского посла в России, после чего отправился в Швецию

\*\*\* деревянное скрепление шпангоутов и обшивки в то время применялось широко. Под нагелями, заклепанными с внутренней стороны, скорее всего, подразумевается длинный нагель с распилком с одной стороны, в который забивается деревянный клин. Про лекальный балласт у Брокгауза и Эфрона есть такое определение: «...отливают часто по форме кривых очертаний трюма, и тогда он называется лекальным»

\*\*\*\* в течение лета англичане захватили 35 русских купеческих судов с казенным и частным имуществом и сожгли 20 лайб и лодок. Людей с захваченных судов привозили в Балтийский порт, груз оставляли себе, а пустые суда сжигали

\*\*\*\*\* очень интересный и подробный рассказ о бое оставил на страницах «Морского сборника» в 1854 г. генерал-майор Баранов, бывший тогда гардемаринном на катере «Опыт», но в «Морском сборнике» не указаны инициалы автора. Многоотомник «Общий морской список» позволил установить, что автором рассказа является генерал-майор корпуса флотских штурманов Павел Миронович Баранов (1796 – 1855). Кстати, Гаврила Иванович Невельской по матери приходился ему родным дядей. Наиболее ярким эпизодом в многолетней службе Павла Мироновича было участие в Наваринском сражении на должности старшего офицера линкора «Азов». На момент публикации рассказа из участников боя в живых оставалось только четверо)



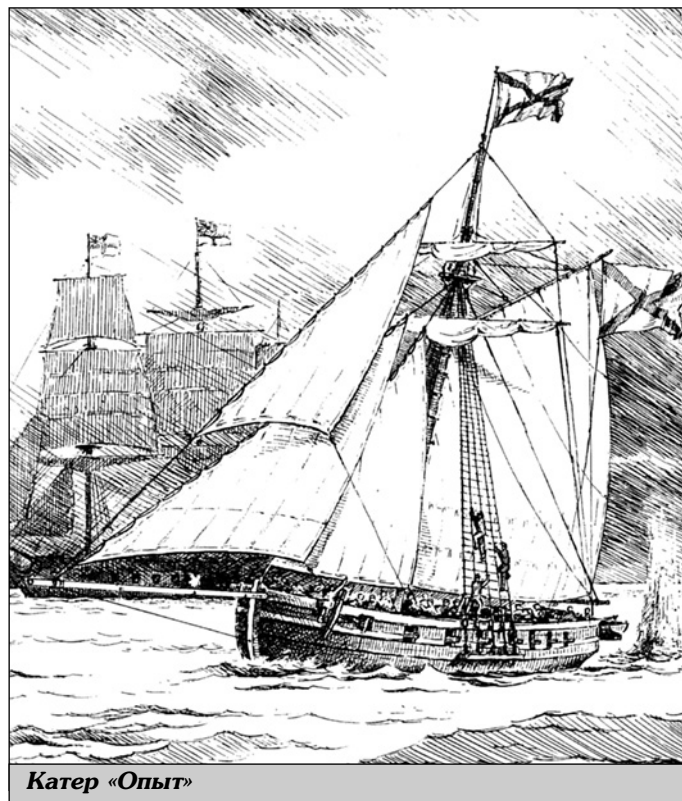
**Фрегат класса «Персеверенс», к которому принадлежал «Сальсетт»**

Упав, он на руках и остальной ноге дополз до фор-люка, спустился в кубрик и, не доверяя операцию лекарскому ученику, неопытному мальчику, сам отрезал висевшую на жилах свою раздробленную ногу».

Невельской, два офицера, два гардемарина и штурманский помощник вместе с командой взялись за весла.

При штиле работа веслами дала тендеру ход до 4 узлов.

«Сальсетт», бывший с «Опытом» почти борт о борт, стал отставать и, оказавшись за его кормой, стал лагом и стрелял залпами, пока его ядра не перестали долетать до катера. Баранов продолжает: «Нарген был близок. Мы спешили на Ревельский рейд, а впоследствии даже и к ближайшему берегу. Уже мечтали мы, с каким восторгом будем рассказывать о нашем деле товарищам, а те из нас, которые были свободны от дела, собравшись у гакаборта, прокричали с командою троекратное ура, махнувши шляпами отстававшему от нас неприятельскому фрегату». На расстоянии мили на левом траверзе заметили мель. Невельской приказал держать на нее. Расчет Невельского был прост — посаженный на камни в наших водах «Опыт» англичане, даже захватив его, вряд ли смогут увести с собой.



**Катер «Опыт»**

Если же мель удастся пройти, то для более глубоко сидящего фрегата она станет преградой, и, пока «Сальсетт» будет обходить ее, «Опыт», возможно, успеет дойти если не до Ревеля, то хотя бы до ближайшего берега.

Несмотря на то, что бой начался примерно в 18 часов, на темное время суток рассчитывать не приходилось — в июне на Балтике стоят белые ночи.

Но радость русских моряков была недолгой. Фрегат, пользуясь благоприятной полосой ветра, опять стал догонять русский катер, а неожиданно налетевший с юго-востока шквал повалил «Опыт» набок, переломав весла с правой стороны, другие пришлось перерубить, чтобы не препятствовали ходу и не мешали править рулем. Простреленные во многих местах грот, фок,\* стаксель и кливер шквалом изорвало в куски и развернуло катер на юго-запад.

Минут через 5 – 10 после шквала катер оправился, и несколько весел с левой стороны перекинули на правую, но вторичный порыв ветра уменьшил расстояние, отделявшее его от неприятеля и позволил фрегату подойти к катеру с левой стороны на пушечный выстрел. Наша команда прекратила греблю и стала у пушек.

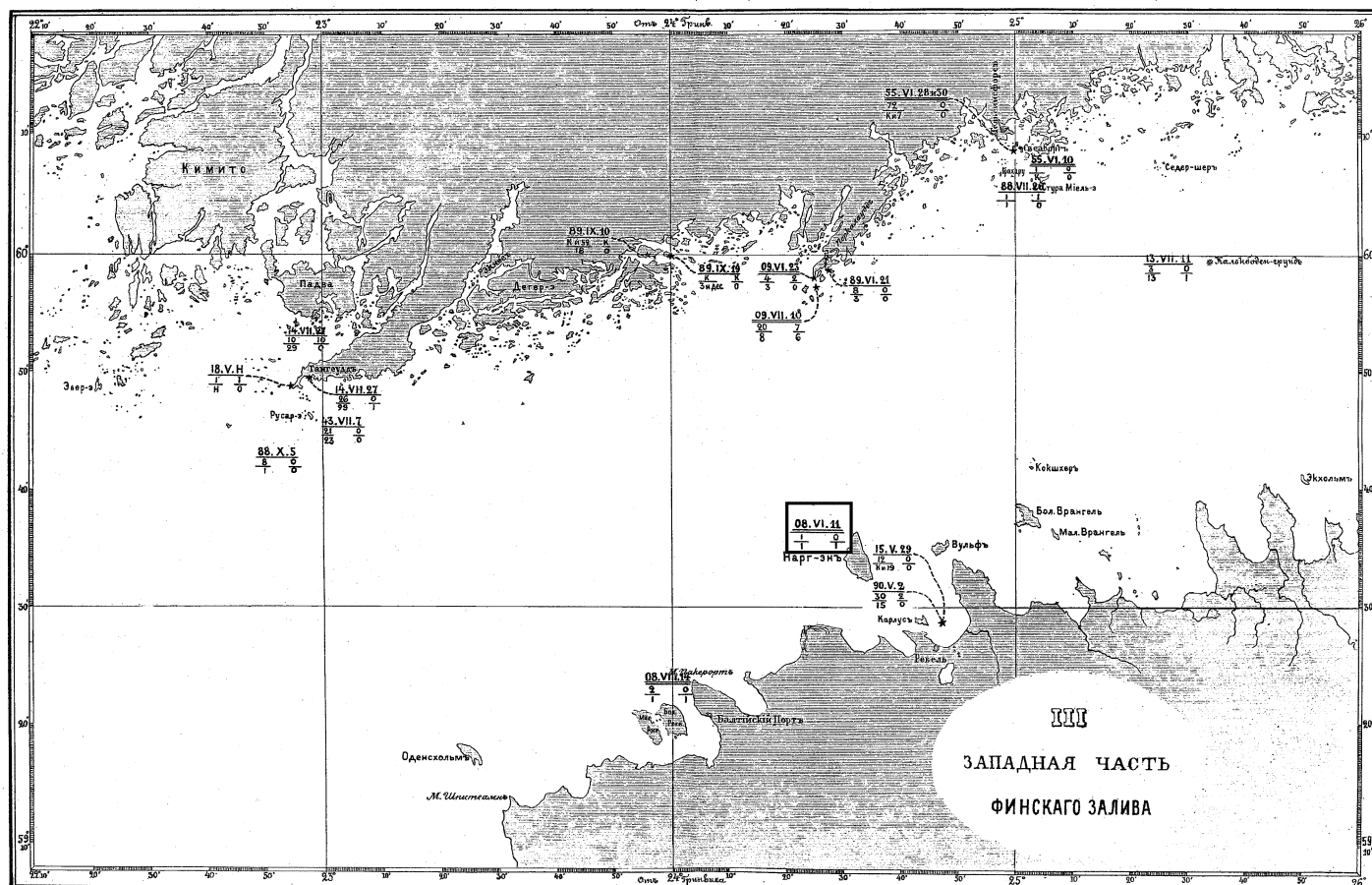
Фрегат, убрав брамсели, бом-брамсели, фок и грот, подошел к «Опыту» уже менее чем на ружейный выстрел, спустился под корму и открыл огонь из двух шканечных 32-фунтовых карронад. Залп 7 карронад грянул с катера в корпус фрегата. Ответом англичан были два залпа из шканечных и баковых орудий. С фрегата стреляли по рангоуту «Опыта» цепными ядрами, которыми разбили вдребезги гик, бушприт, шлюпку и штурвал, перебили почти весь стоячий такелаж и дирик-фал, от чего повис нок-гафель. Не взирая на столь ужасный удар, катер продолжал стрелять по фрегату. Капитан фрегата приказал плутонгу из 5 пушек дать залп. «Опыт» от сильного удара ядрами в корпус стремительно качнулся на бок, а когда встал прямо, то выбежавший из кюйт-камеры матрос донес, что в передней части кюйт-камеры от попадания ядра раскололо обшивку и сквозь пробоину виден свет. Трюмный объявил, что вода сильно прибыла в льялах.

Этот залп из 5 карронад жестоко ранил командира, убил двоих и изувечил еще нескольких человек из команды.

Невельскому, стоявшему на возвышении, чтобы удобнее было видеть движения неприятеля, дубовым осколком перебило нижнюю челюсть. Он упал, но, опершись рукой о палубу, поднялся и, не видя никакой возможности к дальнейшему сопротивлению или отходу, приказал прорубить дно катера.

Фрегат прекратил огонь. Находясь на расстоянии в половину ружейного выстрела, он лег в дрейф близ правого траверза «Опыта» и потребовал немедленной сдачи. Ба-

\* так в «Описании Финляндской войны в 1808 и 1809 гг.» А.И. Михайловского-Данилевского



Карта западной части Финского залива с обозначением даты и места боя

ранов так пишет об этом эпизоде: «Подошедшие офицеры представили ему [командиру — Е.Ц.], что дальнейшее упорство с нашей стороны без всякой пользы повлечет за собой неминуемую гибель оставшихся людей, которые храбростью своею и беспрекословным исполнением воли командира вполне заслуживают, чтоб была спасена жизнь их. Действительно, все убеждало в бесполезности и даже невозможности дальнейшего сопротивления; тем более что жестокая рана лишала нашего капитана возможности непосредственно участвовать в деле. Исполнив до последней минуты все, что требовал долг чести, решено было сказать фрегату, что мы прекращаем действия, и тендер сдается. Горька подобная минута! Мы сознавали, что исполнили долг свой, а между тем по лицам нашим, закопченным дымом пороха, катились слезы глубокой грусти!»

Обессилев от потери крови, Невельской потерял сознание. Люди были до крайности изнурены 4-часовым боем. «Сдаемся!» отвечал офицер, заступивший вместо Невельского. «Флаг долой!» повелительно закричали с фрегата.

«Спустить нельзя», отвечали с катера. Флаг, у которого сигнальный фал перебило еще во время первой перестрелки, был наглухо привязан к ноку гафеля, оставшемуся на одном дирик-фале, потому что гардель также была перебита, а грот, расстрелянный ядрами и картечью, был разорван пополам налетевшим шквалом.

Баранов далее пишет: «Мы отвечали, что флага нельзя спустить, тогда потребовали, чтоб мы подняли английский флаг, но и на это мы также отвечали, что поднять не на чем. Тогда объявили нам, чтоб мы разостлали английский флаг по борту, что и было исполнено, в 11-м часу вечера».

Первым явившимся на катер англичанином был лекарь с помощником, вторым — лейтенант с вооруженными солдатами и матросами. Лекарь осматривал раненых, лейте-

нант отбирал оружие у экипажа и послал за флагом, который был столь крепко прикручен веревками, что его никак нельзя было спустить. Приведенный в чувство Невельской подал шпагу подошедшему к нему английскому лейтенанту, но тот, отступив от него с почтением, сказал, что не считает себя вправе взять его шпагу, и что эта честь принадлежит только его капитану. Первой шлюпкой на фрегат были перевезены командир и раненые, второй — экипаж «Опыта». Из экипажа катера было двое убитых, 10 раненых и несколько контуженных. По английским данным, «Сальсетт» потерял одного человека убитым.

Капитан английского фрегата Батерст почтительно встретил своего пленника на шканцах и не принял его шпаги со словами: «Кому же она нужна, как не такому храбрцу, как вы!».

После того как «Сальсетт» подошел к Виндаве, его командир, тяготившийся русскими пленными, как в плане продовольствия, так и в плане их размещения на фрегате, желая отправить их на берег, потребовал от них расписку о неучастии в войне против Англии и Швеции, но вслед за командиром весь экипаж отказался дать такую расписку. Тогда Батерст предложил Невельскому дать расписку за раненных, и тот дал расписку, исключив из нее себя.\*

После этого фрегат лег в дрейф. Спустив шлюпки и погрузив на них раненых, отправили их под переговорным флагом на берег в сопровождении английского и русского офицеров, при этом с русского офицера было взято честное слово вернуться обратно. Сдав раненных и вернув-

\* Михайловский-Данилевский приводит другие сведения — «Невельской отвергнул предложение [дать подписку — Е.Ц.] за свою команду, но за себя дал подписку, не надеясь на выздоровление, в чем отчаивались и врачи, ибо рана его была жестокая: дубовым осколком раздробило ему челюсть так, что после того всю ее по частям вынимали»

шись на фрегат, офицеры доложили, каждый своему командиру, о том, что коменданту Либавы полковнику Крейцу разрешено производить обмен пленными. «Сальсетт», снявшись с якоря, отправился к Либаве и, прибыв туда снова, отправил на берег шлюпку под тем же флагом и с теми же офицерами. Вернувшись, они сообщили, что комендант Либавы разрешил Невельскому и всему экипажу дать требуемую подписку. После того как подписка была дана, экипаж «Опыта» на приготовленных шлюпках был перевезен на берег. Произошло это 16 июня после шестидневного плена на борту британского фрегата. Батерст снабдил Невельского нужными лекарствами, несмотря на то что между ними произошла размолвка.

После возвращения моряков в Петербург и разбирательства всех обстоятельств боя и плена, к неожиданной радости экипажа император Александр повелел всех их избавить от следствия и военного суда, время пребывания в плену не вычитывать из срока службы, не лишать ордена Св. Георгия, если кто окажется достойным его, не считать плен препятствием к пенсии, а команде убавить несколько лет службы и определить ее в загородные дворцы на придворные суда. Офицерам за потерю имущества было повелено выдать годовое жалование, а гардемаринам — по 100 рублей ассигнациями. Невельского отправили в отпуск до излечения с сохранением жалования. После излечения высочайше было повелено назначать его всегда «командиром лучших судов сообразно званию». Сверх того, император Александр приказал выдать ему из кабинетных сумм 3000 рублей.

Бой «Опыта» с английским фрегатом произошел в то время, когда упоминавшийся выше отряд гребных судов, вышедший из Свеаборга, уже приближался к Або.

Следует сказать и еще об одном факторе — психологическом. Английский флот той поры не зря считался лучшим в мире.\*

Победа англичан оставила глубокий след в психологии других флотов, породив определенный синдром. После их появления на Балтике наши командиры получили массу инструкций, предостерегавших от боя с ними, что создало определенную психологическую обстановку. О действиях эскадры Ханькова у Балтийского порта в августе 1808 г. Михайловский-Данилевский писал так: *«встречу с англичанами уже заранее считали верным поражением»*. Поэтому действия Невельского, несмотря на потерю «Опыта» и плен, сразу получили высокую оценку.

Сам же катер «Опыт» англичане ввели в строй своего флота уже в июле под названием «Балтик» (Baltic). Командиром на него был назначен Эдвард Спершотт (Sparshott).\*\*

Одной из первых задач «Балтика» было высадить русских пленников, которых «Имплекейбл» взял после того как 14 августа он и «Кентавр» уничтожили российский 74-пушечный линейный корабль «Всеволод». В августе корабли адмирала Сомареца блокировали Балтийский порт, где укрылись русские корабли.

Сомарец решил атаковать их и приказал подготовить «Балтик» и «Эребус» (бомбардирский корабль) в качестве брандеров. На разведку были отправлены фрегат «Сальсетт» в паре с шведским фрегатом «Камилла». Англичане обнаружили, что русские, опасаясь нападения брандеров, протянули цепь через вход в гавань, Сомарец отказался от плана, и оба судна вернулись к обычной службе.

\* например, адмирал Чичагов писал о совместных действиях с англичанами: «все маневрирование английских кораблей делалось лучше наших и требовали не более четвертой доли времени, необходимого для нас»

\*\* Михайловский-Данилевский пишет, что «Сальсетт» увел катер с собою. Встретясь с шведским фрегатом, он оставил у себя флаг, гюйс и вымпел «Опыта», а катер отдал своим союзникам, у которых был он на службе под прежним названием», но это не соответствует действительности

Далее Спершотт на вверенном ему корабле отличился при захвате 21 торгового судна в Прибалтике, действуя в основном против датского судоходства, за что 28 апреля 1809 г. получил звание лейтенанта. Так, «Балтик» был одним из нескольких судов, которые 31 августа участвовали в захвате «Фальке» и «Кляйн Вильгельма». 22 ноября 1808 г. был захвачен «Эмануил». Через четыре дня «Балтик» был рядом, когда «Роуз» и «Дифенс» захватили судно «Анна Иоанна Магдалена» и второй «Эмануэль». 7 марта 1809 г. «Балтик» в паре со шлюпом «Ренджер», захватили датские корабли «Магдалена», «Болетта», «Британия», «Ден-Год-Хензайт», «Вальхала» и «Кристина». «Балтик» был куплен Адмиралтейством в апреле 1809 г. и прошел ремонт в Плимуте с 1 по 26 апреля, но уже в следующем 1810 г. был продан.

Швеция же в 1809 г. потерпела поражение от России, потеряв Финляндию, которая стала частью Российской Империи. После чего Швеция, заключив 3 сентября 1809 г. мирный договор с Россией, примкнула к континентальной блокаде.

Рассказ о подвиге славного родича будоражил воображение маленького Геннадия Невельского (Гаврила Невельской приходился троюродным братом будущему адмиралу и выдающемуся исследователю Дальнего Востока). Его заветное желание стать моряком и славная семейная традиция привели в 1829 г. Геннадия в Петербург, в Морской кадетский корпус.

Несмотря на пленение катера, название «Опыт» в следующие годы не исчезло из списков кораблей русского флота (в отличие от «Рафаила»). В 1818 г. на Охтенской верфи в Санкт-Петербурге была заложена 8-пушечная шхуна «Опыт», которая была спущена на воду в 1819 г. Еще одна шхуна «Опыт» была построена в 1847 г. на Кронштадтской верфи. Затем, после исключения этой шхуны, была построена канонерская лодка «Опыт» — первый в России корабль с броневой защитой.

#### Источники и литература:

- Морской сборник № 2 1854.  
Гангут № 46 — Гребенщикова Г.А. «Четыре эпизода англо-русской войны».  
Гангут № 82-83 — Лебедев А.А. «Тактическая парадигма русского парусного флота XVIII — середины XIX века».  
Гангут № 84 — Лебедев А.А. «Поражение без купюр».  
Чернышев А.А. «Российский парусный флот». Справочник. М., Воениздат. — (Корабли и суда Российского флота).  
Широкоград А.Б. 200 лет парусного флота России / Под ред. А.Б. Васильева. 2-е изд. М., «Вече», 2007.  
А.И. Михайловский-Данилевский. «Описание Финляндской войны в 1808 и 1809 гг.», ч. II, СПб., 1841.  
Веселаго Ф.Ф. «Список русских военных судов с 1668 по 1869 год». Тип. Морского министерства, СПб., 1872.  
Веселаго Феодосий Федорович.  
«Краткая история русского флота». Военно-морское издательство НКВМФ СССР, М., Л., 1939.  
Веселаго Ф.Ф. «Краткие сведения о русских морских сражениях за два столетия с 1656 по 1856 год». Тип. Императорской Академии Наук, СПб., 1871.  
Веселаго Ф.Ф. «Очерк истории морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет». СПб., 1852.  
Веселаго Ф.Ф., Коргуев Н.А., Огородников С.Ф. «Общий Морской список». Часть VI. Царствование Павла I и царствование Александра I. А-Г. Тип. Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, СПб., 1892.  
«The Sea Warriors: Fighting Captains and Frigate Warfare in the Age of Nelson» Richard Woodman. Seaforth publishing 2001.  
Rif Winfield «British Warships in the Age of Sail 1793–1817: Design, Construction, Careers and Fates» Seaforth (2008).

Автор выражает признательность за помощь в работе Антонову Олегу (Москва)

# Ранние миноносцы фирмы «Торникрофт»

Александр Дашьян

История становления класса миноносцев кардинально отличалась от практики проектирования и постройки остальных классов боевых кораблей последней четверти XIX века – настолько, что попытка более-менее серьезного исследовать этот вопрос, отталкиваясь от национальных школ (проще говоря, официальных структур типа морских министерств, адмиралтейств etc.) занятие по большому счету довольно бессмысленное. Достаточно почитать документы отечественного морского ведомства, касающиеся миноносцев: «английский джентльмен Т построил для флота страны N миноносец – давайте купим у него такой же и исследуем. А вот еще французский мосье Н очень быстрый миноносец построил – давайте и ему закажем и исследуем». Купили, сравнили – за это время джентльмен и мосье успели построить еще что то – опять покупаем и сравниваем... И так много-много раз. Если вы думаете, что в других флотах было как то иначе, разочарую – так же самое. И да, даже у британцев...

То есть морские министерства и адмиралтейства не создавали, как сейчас принято говорить, «повестку», а реагировали на инициативу «снизу». Да, со временем ситуация изменилась, в штабах появились отделы, занимающиеся планированием тактики использования нового оружия и его носителей, а в технических комитетах – люди, способные облечь идеи моряков в технические требования к строителям. Но практически до появления истребителей (начало 90-х годов XIX века) в миноносостроении царила эпоха «частной инициативы» – флоты практически всех стран покупали у нескольких поставщиков готовые проекты, лишь изредка настаивая на внедрении в них каких то частных технических решений. Как следствие, имелось огромное число миноносцев, определить национальную принадлежность которых можно было разве что по флагу, а вот «родословную» (то есть условно Шихау перед тобой или Ярроу) – довольно легко. Вот об одном из таких законодателей мод мы и поговорим. Знакомьтесь – Джон Торникрофт и его незаурядные корабли.

## Катера и яхты

Как это не покажется странным, но рассказ начать придется с академической гребли.

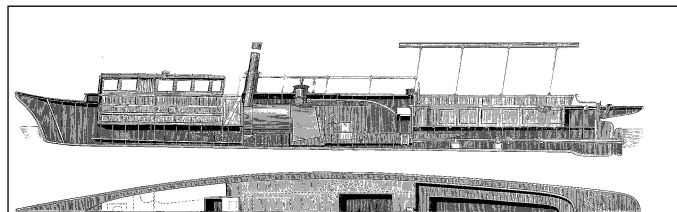
Одним из самых престижных трофеев в этом виде спорта считается победа в «Гранд Челендж Кап» (Grand Challenge Cup) – соревнования распашных восьмерок на дистанции чуть более 2 км в рамках Королевской Регаты Хенли (Henley Royal Regatta), проводящийся ежегодно начиная с 1839 г. в английском городке Херли на Темзе неподалеку от Лондона. Как любое соревнование, регата невозможна без судейства. В ходе проведения первой регаты главный арбитр скакал на лошади вдоль трассы гонки по оборудованной на берегу специальной дорожке, но уже с 1840 г. было решено, что место судьи «на воде» – и к участникам ближе, и помех от празднующей публики нет. Теперь арбитр располагался на специальной судейской лодке (та же распашная восьмерка, только на веслах были не любители, а профессиональные гребцы). Первое время его место было в носу, но по мере того, как любители от года к году прибавляли в скорости, судье пришлось перестать играть роль «балласта» и переместиться в корму, на место рулевого. В течении 1850-х и начале 1860-х годов подобная практика устраивала все стороны, но потом случилось несколько неприятных инцидентов –



Паровой катер «Nautilus» и его создатель – Джон Торникрофт. Снимок датируется 1862 г.

комплектация судейской восьмерки осуществлялась самим судьей, зачастую без учета качеств и кондиций кандидатов, следствием чего стало несколько случаев, когда судейская лодка неоправданно отставала от соревнующихся. К счастью для устроителей регаты решение проблемы было найдено здесь же, на Темзе – для обслуживания регаты были предложены первые паровые катера, построенный молодым и еще никому не известным Джоном Торникрофтом...

Джон Айзек Торникрофт родился 1 февраля 1843 года в семье архитекторов Томаса и Марии Торникрофт. Интерес к конструированию проявился у него еще школьником, во время работы в мастерской своего отца, и после создания нескольких образцов паровых машин в 1859 г., (в 16-летнем возрасте!) приступил к постройке своего первого судна – 36-футового парового катера «Nautilus». Строительство затянулось до 1862 г. по вполне объяснимой причине – Торникрофт-младший поступил в университет Глазго, по окончании которого он некоторое время набирался практического опыта, работая чертежником на верфи «Дж. Элдер и Ко» (John Elder & Co.) в Говане.



Паровая яхта «Ariel». Корпус изготовлен из бессемеровской стали, набор – поперечный, шпация – 1 фут. Двухцилиндровая паровая машина (диаметр цилиндров 140 мм, ход поршня 152 мм, частота вращения вала – 400 об./мин) и локомотивный котел расположены в средней части корпуса, в нос от машинного отделения оборудована небольшая закрытая рубка частично возвышающаяся над уровнем палубы, в корму от МО – открытая рубка с сидениями на 16–18 человек. Интересной особенностью «Ariel» стала винторулевая группа, впоследствии повторенная на многих судах Торникрофта: раздвоенный в вертикальной плоскости руль находился ПЕРЕД винтом, а сам вал был смещен на 5 см (2 дм) влево от диаметральной плоскости, чтобы компенсировать направление вращения винта.

## Основные элементы ранних яхт постройки Торникрофта

Стап. № и название	год	размеры (м)	скорость, уз.	мощность, л.с.	число оборотов винта
		длина (вл/нб) x ширина x осадка			
2 «Ariel»	1866	12,5/13,9 x 1,7 x 0,6	12,2		400
7 «Swallow»	1870	13,9/15,24	16,2	40 л.с.	550
10 «Miranda»	1871	13,7/ 13,9	18,6	71 л.с.	600
12 «Belvedere»	1872	13,7/15,24	15,6	80 л.с.	550
14 «Firefly»	1871	14,6/16,2 x 2,3 x 0,76	16,4	80 л.с.	550
15 «O.E.A.»	1872	15,24/17,4	14,76	80 л.с.	550
18 «Sir Arthur Cotton»	1873	25,3/26,5	21,4	330 л.с.	500
26 «Шутка»	1874	15,24/16,6 x 1,98 x 0,76	16,93	83 л.с.	528
27 «Dragonfly»	1874	17,4/19,1	18,0	108 л.с.	600

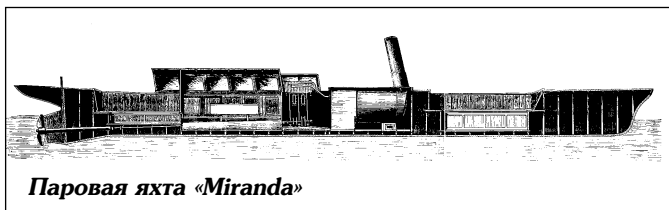
Пока сын постигал инженерную науку, Томас Торникрофт в 1864 г. купил участок земли по соседству с верфью Честермена (Chesterman's boatbuilding yard) в пригороде Чизвика Черч-Уорф, после чего Джон учредил верфь «Джон И. Торникрофт энд Ко боатбилдинг» (John I. Thornycroft and Co boatbuilding at Church Wharf, Chiswick, London). Два года спустя верфь Честермена была полностью поглощена новым предприятием.

На своей новой верфи Торникрофт-младший в середине 60-х построил несколько паровых катеров, лучшим из которых стал «Ariel». В отличие от первых катеров, мало чем выделявшихся на фоне современников, «Ariel» выглядел революционно – вытянутый, с удлинением почти 9:1 (у большинства современников 5–7:1) стальной корпус был максимально облегчен (отдельные листы обшивки достигали толщины  $\frac{1}{16}$  дюйма – примерно 1,5 мм). В сочетании с отработанной на «Nautilus» ЭУ (двухцилиндровая паровая машина и локомотивный котел) это позволило почти на четверть увеличить скорость хода – с 9,5 до 12,2 уз.

Вернемся в Хенли. Традиционно во время гонок за соперницами восьмерками устремлялась не только судейская лодка, но и яхты и катера (как гребные, так и паровые) наиболе зажиточных зрителей. Появившиеся на Регате катера Торникрофта довольно быстро получили известность своей способностью не только не отставать от участников («Nautilus»), но и при необходимости опережать («Ariel»)\*. Отличные ходовые качества продукции Торникрофта были отмечены своеобразным способом – «Ariel» во время проведения регат 1869–71 гг. исполнял роль судейской лодки.

Подлинный триумф к Торникрофту пришел в 1867 г., когда в рамках Регаты произошла первая гонка паровых катеров, в которой помимо «Ariel» и «Nautilus» приняла участие и спроектированная главным кораблестроителем британского флота Эдвардом Ридом яхта «Ethel». Ожидая «в одни ворота» победила «Ariel», вызвав заслуженный интерес со стороны состоятельных любителей скорости – надо понимать, что наличие собственной паровой яхты в то время – это как личный самолет сегодня. А уж обладание еще и «самой быстрой»... Торникрофту стали поступать заказы на катера люкс-класса. Наиболее крупные (40 – 50-футовые) строились по подобию «Ariel» с учетом замечаний возникших при ее эксплуатации – в первую очередь это касалось укрепления корпуса (все же в погоне за облегчением корпуса на «Ariel» Торникрофт переусердствовал) и совершенствования паровой машины. Построенная в 1870 г. по спецификациям «Ariel» 50-футовая паровая яхта «Swallow» (ст. №7, заказчик – сэр Роджер Палмер), смогла развить скорость уже 16,2 уз., а последовавшая за ней в 1871 г. «Miranda» (ст. №10) оказалась еще быстрее, достигнув хода в 18,6 уз.!

Количество заказов увеличивалось, и в 1872 г. Торникрофт пригласил в дело своего друга по университету в



Паровая яхта «Miranda»

Глазго Джона Дональдсона. Построив в конце 60-х, начале 70-х около десятка яхт (как класса «Ariel», так более мелких), в 1873 г. на верфи в Чизвике создали гораздо более крупную 80-футовую яхту «Sir Arthur Cotton» для индийской колониальной администрации, впервые оснащенную трехцилиндровой паровой машиной мощностью в 330 л.с., обеспечивающей ход в 20,5 уз.

Рекорды торникрофтовских яхт заставили обратить на них внимание военных уже в конце 60-х. Только что закончившаяся Гражданская война в Америке явила миру новое грозное оружие – шестовую мину, но открытым оставался вопрос носителя. Достоинство шестовой мины заключалось в том, что любое оснащенное ею плавсредство становилось грозным оружием, опасным даже для броненосца. Проблема заключалась в том, как к этому броненосцу приблизиться. Делать это днем – не что иное, как изощренный способ самоубийства. Оставалась ночь – но и в этом случае атакующий корабль должен был отвечать как минимум двум требованиям: быть малозаметным и достаточно быстроходным. Опыт использования тихоходных паровых баркасов в этой роли в годы Гражданской войны лишь подтвердил это. А что, если попробовать оснастить шестовыми минами гоняющие по Темзе паровые яхты? Быстроходны, малозаметны (размер не намного больше, чем у парового баркаса). И первыми эту идею решили воплотить в жизнь, как это не покажется странным, не британцы...



Паровая яхта «Sir Arthur Cotton» – первое паровое судно, преодолевшее 20-узловый рубеж. В отличие от других яхт, на построенной для индийской колониальной администрации отсутствовал крытый застекленный павильон в корме

\* Обычно в отечественной литературе по непонятным причинам «победителем» восьмерок числится именно «Nautilus»



Продольный разрез и вид сверху яхты «Шутка»

## От «Быстрого» к «Молнии»

### 58-футовый тип

...а норвежцы. То, что именно они раньше всех обратили внимание на новое оружие, имеет вполне логическое объяснение: Норвегия имела довольно протяженную береговую линию, изрезанную фиордами, идеально подходящими для использования паровых катеров с шестовыми минами. А поскольку эта скандинавская страна была отнюдь не богата, относительная дешевизна нового вида оружия в сравнении даже с небольшой канонерской лодкой (основы береговой обороны Норвегии) делала его еще заманчивее. Так что нет ничего удивительного в том, что бюджет норвежского флота на 1869-1872 годы уже предусматривал приобретение минного катера специальной постройки, вооруженного шестовой миной.

В качестве поставщика ожидаемо был избран Торникрофт, контракт с которым подписали в конце 1872 г.

За основу нового катера Торникрофт взял хорошо отработанную конструкцию своей лучшей на тот момент яхты, «Miranda», «избавив» ее от «излишеств яхты для богатых» – внешне это заключалось в отсутствии массивной застекленной рубки в корме и изящного яхтенного форштевня. Но гораздо более важные изменения произошли «под палубой»: использование более толстых листов обшивки и переход на шпацию 18 дюймов позволил сохранить общую прочность корпуса и заметно повысить местную. В меньшей степени изменения коснулись ЭУ: как и на прототипе на миноноске стояла двухцилиндровая паровая машина-компаунд мощностью 90 л.с. и локомотивный котел. Единственным усовершенствованием, коснувшимся машины, стало использование искусственного дутья, осуществлявшегося непосредственно в топку.

Проектом предусматривался состав вооружения из двух шестовых мин, однако уже на стадии постройки от них отказались, отдав предпочтение буксируемым минам Гарвея.

Испытания новинки вызвали огромный интерес у аккредитованных в Лондоне военных атташе ведущих (и не очень) морских держав мира, и 17 октября 1873 года берега Темзы были усеяны отнюдь не только местными обывателями, пришедшими поглазеть на «очередную паровую яхту». Вышедший на испытания под британским торговым флагом и временным названием «Maelstrom», катер в течение часа имела ход 14,97 узла. 1 ноября уже под названием «Rap» поднял норвежский военно-морской флаг и в том же месяце был погружен на борт грузового судна для отправки в Гетеборг. При выходе из докового бассейна произошел казус, хорошо продемонстрировавший прочность постройки миноноски – судно-перевозчик столкнулось с кабелеукладчиком, который своим вытянутым носом столкнул стоящий на палубе «Rap» с кильблоков (высота падения от 15 до 18 дюймов) – однако каких либо серьезных повреждений (не считая нескольких помятых листов обшивки) не получил. Благополучно прибыв в Гетеборг, «Rap» своим ходом совершил 21-22 ноября 150-мильный переход в военно-морскую базу в Хортене, пройдя сквозь довольно серьезный шторм. Капитан норвежских ВМС Корен, командовавший миноноской на этом переходе впоследствии писал в своем письме к Торни-

крофту: «Мы добрались до Хортена вовремя и в целости и сохранности, и, по моему мнению, миноноска гораздо более мореходна, чем это кажется на первый взгляд».

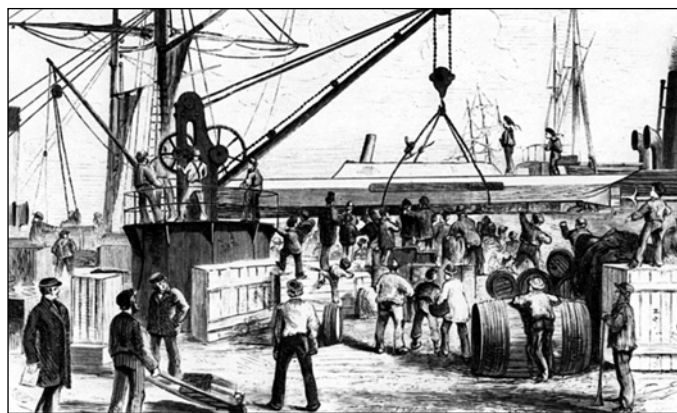
Интересно, что побочным следствием публикации этого письма (а Торникрофт не преминул воспользоваться столь лестным отзывом) стало очередное посрамление главного конструктора британского флота Эдварда Рида. Последний в свое время резко критиковал суда Торникрофта за легкость постройки и жаловался в Палате Общин, что «когда он поднимается на их (судов Торникрофта – прим. Автора) борт, он всегда боится случайно пробить ногой обшивку».

Успех «Rap» не мог оставить безучастными двух ближайших соседей Норвегии – Данию и Швецию (тем более с последней она находилась в Унии и представители флота могли ознакомиться с новинкой в ноябре 1873 г. в Гетеборге). Уже в следующем году верфь Торникрофта в Чизвике получила заказ от шведского флота на строительство миноноски (стапельный №29) по типу «Rap» с минимальными изменениями, главным из которых стала ликвидация специальной вспомогательной паровой машины для привода воздушного, питательного и циркуляционного насосов. Получившая название «Spring», шведская миноноска на испытаниях на Темзе зимой 1874-1875 годов смогла превзойти результат своего норвежского прототипа и развить ход 15,34 уз. В 1875 году «Spring» на борту парохода «Atlanta» был перевезен в Стокгольм, где вошел в состав флота, числясь минным катером («minbat»).

Датский катер, получивший наименование Dampchalup №5 (ст. №33) был точной копией шведского «Spring» (т.е.



Миноноска «Rap» (еще как «Maelstorm») под британским торговым флагом в период прохождения испытаний



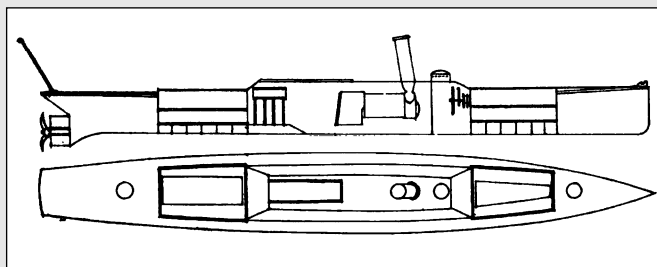
Выгрузка миноноски «Spring» в Стокгольме с борта парохода «Atlanta»

### Тип «58-футовый»

Гладкопалубный корпус с небольшой седловатостью набирался по поперечной схеме со шпацией 18 дм (457 мм)\* и изготовлялся из оцинкованной бессемеровской стали\*\*. Подразделялся на 6 водонепроницаемых отсеков: концевые отсеки (1-й – таранный и 6-й – румпельный) служили для хранения запасов и предметов снабжения, 2-й и 5-й предназначались для размещения экипажа (на яхте-прототипе в этих местах располагались пассажирские помещения). В палубе над этими отсеками имелись световые люки, закрывавшиеся при необходимости сдвижными створками. Среднюю часть корпуса на протяжении примерно 6,8 м занимали отсек управления (3-й) и наибольший по объему – машинно-котельный (4-й). Именно в районе двух этих отсеков толщина обшивки достигала наибольшей толщины ( $\frac{3}{16}$  дюйма – около 4,5 мм – согласно оценкам, это должно было обеспечить защиту машину и органы управления от ружейного огня на дистанции 20 шагов), а над палубой возвышался невысокий (около 0,4 м) кожух – вынужденная мера, призванная хоть как то прикрыть выступающие над палубой цилиндры паровой машины.

Над отсеком управления располагалась низкая рубка с прорезями шириной  $\frac{1}{4}$  дюйма, обеспечивающая рулевому практически круговой обзор. Связь к румпелю осуществлялась с помощью стальных тросов, которые первоначально предполагалось заключить в стальные трубы. Уже на стадии постройки от идеи подобной защиты отказались, поскольку существовала опасность заклинивания тросов в случае даже незначительного повреждения защитной трубы.

Двухцилиндровая паровая машина-компаунд мощностью около 90 л.с., оснащена поверхностным конденсатором. Паровой котел локомотивного типа обеспечивал рабочее давление пара около 5,5 атм. (85 фунтов на дм<sup>2</sup>). Имелся небольшая цистерна для запаса пресной воды, компенсирующего утечки и сброс пара из предохранительных клапанов и т.д. Циркуляционный, воздушный и питающие насосы приводились в действие маломощной вспомогательной паровой машиной. Как уже упоми-



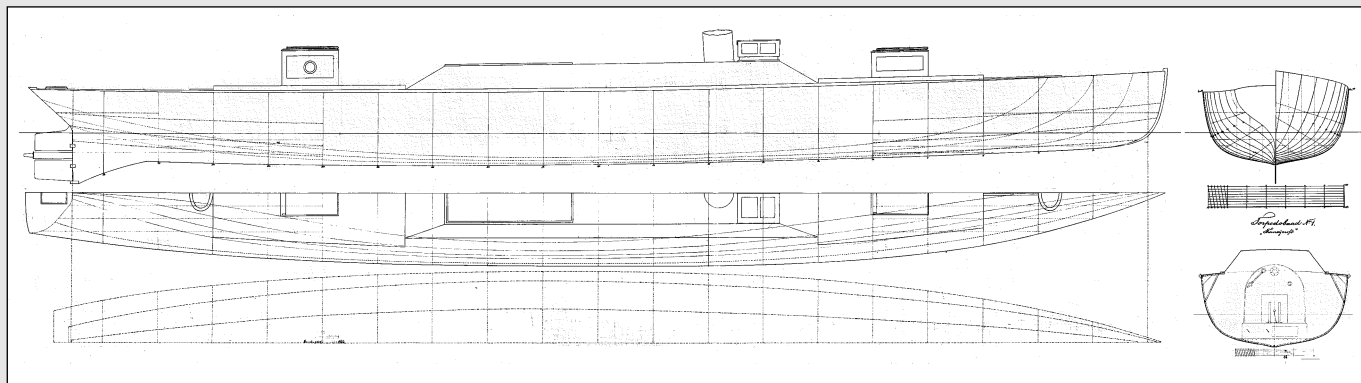
налось ранее, впервые на судах Торникрофта использовалось искусственное дутье непосредственно в топку.

Руль – традиционный для яхт Торникрофта, т.н. «расщепленного» типа, перед винтом.

Первоначально катер планировалось вооружить двумя шестовыми минами, однако еще на стадии постройки состав вооружения был пересмотрен, поскольку конструкция корпуса была признана чересчур «легкой», и теперь главным оружием становилась буксируемые мины Гарвея (длина – 3,9 м, диаметр – 0,2 м). Буксирные концы последних заводились через блоки, расположенные на борту, примерно на  $\frac{2}{3}$  длины корпуса, и через шкив, закрепленный на дымовой трубе (как единственно возвышающейся над палубой) заводились на лебедку, установленную у машинного люка. При следовании катера 11-уз. ходом на спокойной воде мина отклонялась на 40 градусов от направления движения.

Как уже упоминалось ранее, датский и шведский катера отличались тем, что не имели вспомогательной паровой машины для привода воздушного, питательного и циркуляционного насосов.

Кроме того, на датчанине предусмотренные первоначальным проектом шестовые мины заняли свое место. Для удержания выдвинутых шестов катер оборудовался невысоким пилоном в носовой части корпуса, от которого поддерживающие тросы через шкивы на дымовой трубе проходили к лебедке у светового люка МО (как и на «Rap»).



не имел вспомогательной паровой машины) – разница заключалась в том, что датчане, в отличие от норвежцев и шведов, все же решились сохранить изначально заложенные в проект шестовые мины.

На испытаниях 16.3.1875 г. Dampchalup № 5 развил среднюю скорость 15,91 уз., оказавшись самым быстро-

ходным из скандинавской троицы. В июне 1875 года катер прибыл в Копенгаген.

### 67-футовый тип

Первыми из «настоящих» морских держав продукцией Торникрофта заинтересовались австрийцы – присутствовавший на испытаниях «Rap» морской атташе Австро-Венгрии в Лондоне фрегатен-капитан Шпаун отослал домой подробный отчет об испытаниях. На его основании в январе 1874 г. Постоянная комиссия по кораблестроению пришла к выводу, что корабль по типу норвежского может оказаться полезным в условиях Адриатики с ее изрезан-

\* начиная с «Rap» на всех миноносцах Торникрофта применялась 18-дм шпация, поэтому в описании последующих типов по умолчанию этого вопроса касаться не будем.

\*\* аналогично – все торникрофтовские корабли описываемого периода изготавливались из оцинкованной Бессемеровской стали и нет смысла упоминать это в описании каждого типа.



**Австро-Венгерский миноносец Tb I на верфи в Чизвике в период сдаточных испытаний**

ной береговой линией и уже весной последовало решение заказать один прототип Торникрофту. Требования носили достаточно общий характер: скорость не менее 15 уз. (за каждые четверть уз. превышения контрактной скорости полагалась премия в размере 50 фт. ст.), приемлемая маневренность и мореходность, легкая защита от стрелкового оружия, запас топлива на 12 часов полного хода. Состав вооружения на первый взгляд выглядел странно: шестовые мины, и это при том, что именно Австро-Венгрия в тот момент была единственным производителем мин Уайтхеда. Объяснение довольно простое – на тот момент опыта применения нового оружия еще не имелось, и австрийцы решили не спешить, тем более в условия контракта был включен пункт о возможности несения катером на палубе груза, эквивалентного по весу четырем минам Уайтхеда.

К моменту поступления австрийского заказа Торникрофт, обобщив опыт 150-мильного морского перехода «Rap», внес в проект ряд изменений, призванных повысить скорость хода и улучшить условия обитаемости. Примененные на первенце световые люки над жилыми помещениями со сдвижными створками оказались конструктивно не слишком удачными, и в новом проекте от них отказались, продлив кожух машинно-котельного отделения в корму. Увеличение скорости решалось «в лоб» – путем двукратного увеличения мощности паровой машины. Обобщив опыт применения искусственного дутья, практиковавшегося на миноносках предыдущего типа, Торникрофт отказался от непосредственного дутья в топку (что при смене режима зачастую вело к нестабильности горения топлива) и

применил метод нагнетания давления в объеме всего котельного отделения. Кроме того, учитывая критику за излишнюю «легкость» постройки, мешающую использовать стандартные шестовые мины (напомним, что на всех трех «скандинавах» в итоге от шестовых мин пришлось отказаться в пользу буксируемых), корпус подвергся местному усилению. Изюминкой нового проекта, получившего обозначение как «67-футовый», стала низкая изогнутая дымовая труба, напоминающая вентиляционный раструб – по замыслу Торникрофта подобная форма дымохода позволит отклонять дым вниз, что сулило заметное снижение заметности.

Контракт на изготовление миноноски Tb I (строит. № 32) был подписан в мае 1874 г. и вскоре состоялась закладка корпуса. Спуск на воду прошел 19 июня следующего года, а уже 11 сентября миноноска вышла на испытания, развив в течение часа среднюю скорость 18,202 уз. (максимальная – 19,08 уз., частота вращения винта – 419 об./мин). Превышение контрактной скорости на 3 уз. позволило Торникрофту получить 600 фнт. ст. премии.

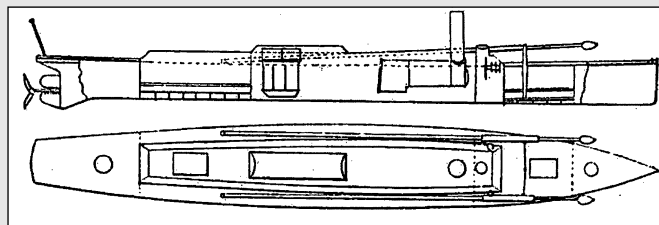
13 ноября 1875 года на борту парохода «Empregor» миноноска отправилась в Триесте, откуда уже своим ходом совершила переход в Полу.

Следом за Австро-Венгрией «67-футовые» миноноски заказали французы – в рамках кораблестроительной программы 1876 г. предусматривалось приобретение у пяти ведущих строителей миноносцев с целью выбора прототипа для последующего серийного строительства. Контракт с Торникрофтом на строительство двух миноносок (№5, ст.

### 67-футовый тип

Принципиально не отличались от предыдущего типа (число водонепроницаемых отсеков осталось неизменным – шесть: таранный, 1-й жилой, управления, машинно-котельный, 2-й жилой, румпельный), некоторое увеличение размеров связано с местным усилением корпуса и увеличением мощности паровой машины-компаунд. Кроме того, учитывая критику за излишнюю «легкость» постройки, мешающую использовать стандартные шестовые мины, корпус подвергся местному усилению.

Паровая машина – двухцилиндровая компаунд мощностью 200 л.с. с конденсатором, локомотивный паровой котел, «расщепленный» руль перед винтом, трехлопастной винт Торникрофта.



Вооружение состояло из двух шестовых мин (длина деревянного шеста 13 м, диаметр – 11,5 см), подрыв которых осуществлялся либо от контактного взрывателя, либо при замыкании цепи гальванической батареи.

№43 и №6, ст. №44) был заключен 9 мая 1875 г. Конструктивно они почти в точности повторяли построенную для Австро-Венгрии – разве что в проекте сразу отказались от не оправдавшей себя «трубы-раструба» и провели местное утолщение обшивки до 5 мм.

Условия контракта были заметно жестче, чем в случае австрийского заказа – французенки должны были пройти два часа (а не один) со скоростью не менее 18 уз. (а не 15). Хотя конструкция паровой машины не претерпела каких-либо изменений, мощность на испытаниях была заметно больше (до 288 л.с. при давлении пара 7,4 атм). Средняя скорость на испытаниях в августе 1876 г. составила чуть больше 18 уз.

По завершении испытаний обе французских миноноски своим ходом пересекли Ла-Манш и прибыли в Шербур.

### 76-футовый тип

Дальнейшее развитие торникрофтовских миноносок пошло по пути, проложенному 67-футовым типом: «немного крупнее, чуть быстрее». Новый тип, известный как 76-футовый, внешне практически не отличался от 67-футового – разве что бросалось в глаза продление кожуха над машиной дальше в нос – теперь он закрывал и 2-й отсек. Более важное отличие крылось под палубой – наконец то наибольший по объему отсек (машинно-котельный) был разделен водонепроницаемой переборкой на два (соответственно машинный и котельный). Это, помимо более комфортных условий работы еще и повышало живучесть – теперь в случае пробойны в районе средней части корпуса миноноски уже имела все шансы удержаться на плаву.

Первыми миноноски 76-футового типа заказали голландцы. К этому времени руководство флота Нидерландов смогло оценить широко освещаемый в прессе опыт использования миноносок в норвежском и шведском флотах, и пришло к выводу о ценности подобных кораблей (сыграло свою роль и то, что горячим поклонником миноносок был морской министр – Таалман Кип). Начиная с 1875 г. в бюджете флота начали предусматриваться средства на закупку подобных кораблей, а на верфи, строящие подобные корабли отправились голландские морские атташе с целью выбора образцов для последующего воспроизводства на отечественных верфях. Уже в 1876 г. верфи Торникрофта последовал заказ на миноноску II (ст. номер 48)\*.

10 июня 1877 года миноноску, находящуюся в полной готовности спустили на воду. Особо стоит отметить, что в момент спуска миноноски находилась под парами и сразу же совершила непродолжительный пробег по Темзе. Среди высокопоставленных гостей на церемонии присутствовал бывший великий визирь Османской империи, Мидхат-паша и Торникрофт не преминул воспользоваться возможностью произвести впечатление на потенциального заказчика, «подбросив» того на борту только что построенного корабля до «Роял-Отеля» в Блэкфрайрсе, в котором остановился высокий гость.

Во время испытаний в июле того же года, миноноска сделала семь пробегов на мерной миле во все ускоряющемся темпе – если первый она прошла 3 мин. 21 сек, то последний, седьмой – за 2 мин. 59 сек, превысив таким образом 20-узловый рубеж.

Сравнив результаты миноносок постройки Ярроу и Торникрофта, голландское морское ведомство сделало выбор в пользу последнего. В рамках программы 1877/78 гг. предусматривалась постройка большой серии из 9 таких кораблей – шесть заказали Торникрофту (IV – IX, ста-

пельные номера 94-99), а еще три решили строить на отечественных верфях по английским чертежам и при технической поддержке разработчика (X – XII).

И прототип, и первый серийный Spar torpedo boat оснащались традиционным для Торникрофта «винтом за рулем», к этому времени уже громко критикуемым специалистами, поэтому, начиная с Spar torpedo boat V, голландские корабли получили более привычную винторулевую группу: руль за винтом\*\*.

Практически одновременно с голландцами, интерес к 76-футовому типу проявили итальянцы. В это время в Италии всюду строился супер-броненосец «Дуилио», который помимо артиллерии планировалось вооружить еще и носимой миноноской, для которой в корме броненосца предусматривался специальный ангар длиной чуть более 23 м. Летом 1876 г. генеральный инспектор королевского флота Феличе Матеи, находясь в Лондоне, посетил верфь Торникрофта для переговоров о приобретении подходящей миноноски. 76-футовый тип по своим параметрам вполне годился на эту роль, тем более в проекте «Дуилио» миноноска на борт принималась через кормовые ворота (конструкция ангара очень напоминала док-камеру на современных десантных кораблях). Соответственно не требовалось усиливать корпус для подъема миноноски за 4 точки грузовыми стрелами.

Проект, представленный Торникрофтом, рассматривался Высшим советом флота 15 февраля 1877 года. Выяснилось, что 76-футовый тип все же длинноват, особенно с учетом переделки винторулевой группы. Торникрофт предлагал решить проблему отказом от использования шестовых мин с заменой их устройствами для пуска мин Уайтхеда. Совет благосклонно отнесся к предложению Торникрофта, но окончательного вердикта не вынес, и вот почему – по мере строительства «Дуилио» и однотипного ему «Дандоло» становилось все более очевидным, что каждый вход и выход миноноски из узкого ангара при малейшем волнении моря будет напоминать цирковое представление. В конце-концов было решено на «Дандоло» ангар ликвидировать на стадии строительства, а на «Дуилио», находящемся в более высокой степени готовности – оставить, но миноноску под него перезакazać на меньшую по размерам (59-футовую). Заказанный же ранее корабль в октябре 1878 г. решили использовать как обычный миноносец для защиты Специи.

Достройка «Nibbio» затянулась до 1881 г., отчасти из-за того, что заказчик никак не мог определиться с составом вооружения: шестовые мины или мины Уайтхеда. В конце-концов миноноска прибыла в Италию «демилитаризованной». Лишь в начале 1881 года Главное управление вооружения склонилось в пользу торпед. От предлагавшейся Торникрофтом системы с бортовым расположением пусковых решеток отказались в пользу двух неподвижных торпедных аппаратов в носу. Корабль перешел в Полу на завод фирмы Уайтхед, где в течение 1881 г. и прошло дооборудование, в ходе которого силуэт приобрел характерный карапасный полубак (или как тогда называли «черепашью палубу»).

### Русские и греческие импровизации

Прежде чем перейти к следующему этапному кораблю – миноносцу «Lightning», стоит сказать пару слов о «не совсем миноносцах» Торникрофта – о паровых яхтах и катерах этой фирмы, волею случая превратившихся в боевые корабли.

Еще до начала русско-турецкой войны руководство Морского ведомства осознавало слабость русского флота на Черном море и, особенно, на Дунае – естественной преграде на пути русских войск. Противопоставить турецкой

\* одновременно на фирме «Ярроу» была заказана близкая по характеристиками миноноска I

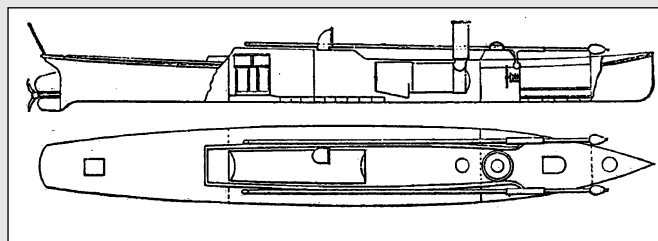
\*\* Именно это обстоятельство служит причиной того, что довольно часто первые голландские миноносцы постройки Торникрофта формально разделяют на три подгруппы (тип II, тип IV и тип V-IX)

## 76-футовый тип

Принципиально не отличались от предыдущих типов, за исключением того, что число водонепроницаемых отсеков увеличено до 7 (путем разделения машинно-котельного на два). По сравнению с 58- и 67-футовыми типами, подъем гладкопалубного корпуса к форштевню увеличен. «Nibbio», имевший вместо шестовых мин два неподвижных торпедных аппарата в носу отличался наличием покатой карапасной палубы от форштевня до боевой рубки.

Паровая машина – двухцилиндровая компаунд мощностью 250 л.с. (при 400 об./мин) с конденсатором, давление пара 8,1 атм., локомотивный паровой котел, трехлопастной винт Торникрофта. На двух первых голландских миноносцах применялся «расщепленный» руль Торникрофта, на остальных кораблях типа – более привычный некомпенсированный руль с подпятником.

Вооружение голландских миноносок состояло из двух шестовых мин (длина металлического шеста – 18 м), подрыв 25-кг заряда (динамит) осуществлялся либо от контакт-



ного взрывателя, либо при замыкании цепи гальванической батареи.

«Nibbio» оснащался двумя 14-дм торпедными аппаратами. Пуск торпед осуществлялся сжатым воздухом, хранившимся в баллонах. Поскольку компрессор не предусматривался, перезарядка торпедных аппаратов была возможна только в порту. Впоследствии воздушная система пуска была заменена на пороховую.

дунайской флотилии было вообще нечего, поэтому в течение 1876 г. в Кишинев было направлено 11 паровых катеров, которые после оснащения шестовыми минами могли хоть как то противостоять турецким мониторам и канонерским лодкам. Одним из таких катеров была и принадлежавшая наследнику престола паровая яхта «Шутка» постройки Торникрофта (развитие типа «Ariel», ст. №26), которую 16 декабря 1876 г. отправили по железной дороге из Санкт-Петербурга в Кишинев. По прибытии катер вооружили двумя шестовыми минами, а обширную застекленную рубку в кормовой части демонтировали для меньшей заметности.

«Шутка» стала не единственным катером постройки Торникрофта, принявшей участие в русско-турецкой войне. Следующим «торникрофтом», попавшим в Россию в это время стала паровая яхта «Firefly» (развитие типа «Ariel», ст. №14). Причем приобретена она была при довольно необычных обстоятельствах – 9 февраля 1877 г. при атаке турецких броненосцев на Сулинском рейде погибла миноноска №1, и члены Одесского яхт-клуба на свои средства в июле того же года приобрели в Англии у частного лица паровую яхту «на замену погибшей миноноски №1». 30 июля яхта была доставлена в Одессу и вооружена, 17 августа присвоено наименование миноноска №1.

Наконец, в сентябре 1877 г. Морское ведомство купило в Англии яхту «Mary»\*, перестроенную на «Балтийским железноделательным, судостроительным и механическим обществом» (Санкт-Петербург) в миноноску. 5–14 января 1878 года ее перевезли по железной дороге из Санкт-Петербурга в Николаев.

Реально в боевых действиях из этой троицы активное участие приняла только «Шутка». Утром 28 мая 1877 г. ка-

тер под командованием лейтенанта Н.И. Скрыдлова атаковал турецкий вооруженный пароход «Эреюш», пытавшийся помешать русскими катерами ставить минное заграждение у острова Мечка. Хотя атака происходила при дневном освещении, внезапно удалось добиться за счет того, что «Шутка» до последнего момента скрывалась в камышах и фактически действовала из засады. Удар шестовой миной пришелся в правый борт парохода (за кожухом гребного колеса), но из-за повреждения взрыватель не сработал. Течением катер прижало к борту противника, и турки открыли огонь из ручного оружия. Несмотря на это катеру удалось оторваться от «Эреюша» и дать задний ход, выйдя из-под обстрела. Хотя командир и один из матросов были ранены, этот случай показал, что даже практически лишенная какой либо защиты бывшая паровая яхта обладает некоторой боевой устойчивостью к воздействию ружейного огня.

Кроме России, накануне Русско-турецкой войны поспешила усилить свой флот минными катерами и Греция (хотя и не принявшая участие в боевых действиях). Через посредников она приобрела четыре быстроходных паровых яхты постройки верфи Торникрофта и переоборудовала их в носители шестовых мин.

## Миноносцы 1-го класса

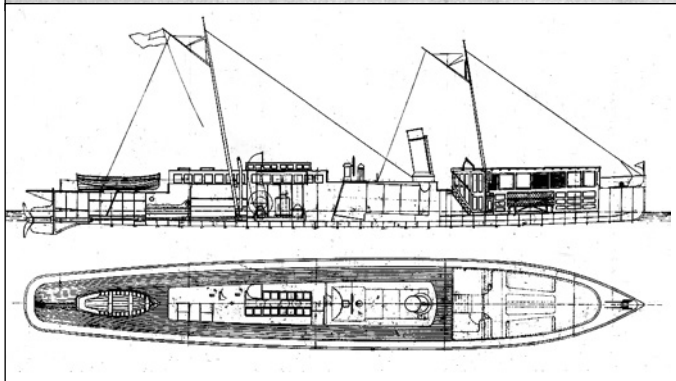
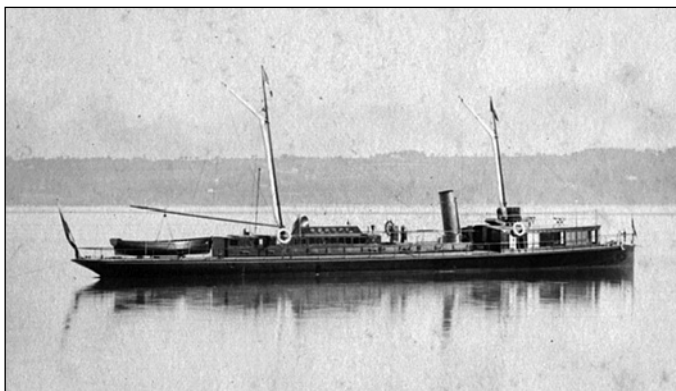
### 87-футовый тип

Успех продукции Торникрофта на внешнем рынке заставил, наконец, обратить внимание на «кораблики из Чизвика» и британское Адмиралтейство. Нельзя сказать, что в Королевском флоте совсем не интересовались минным оружием – еще в августе 1869 г. мало кому тогда известный офицер Дж. Фишер (да-да, тот самый «Джеки» Фишер, будущий «отец Дредноута») предложил Адмиралтейству сформировать специальный комитет, который бы обобщил имеющийся опыт использования шестовых и буксируемых мин, а также перспектив применения новомодных «торпед». После свойственных сложным бюрократическим структурам проволочек в мае 1873 г. наконец был учрежден «Торпедный комитет», основной целью работы которого стали как вопросы наиболее эффективного использования нового оружия, так и борьбы с ним.



Паровая яхта «Fairefly»

\* во всех известных источниках данной миноноске приписывается стапельный номер 116, в действительности принадлежавшей носимой миноноске, заказанной русским морским ведомством в 1879 г. и поставленной в 1880 г. «Кефаль» же – это бывшая яхта «Marie» (возможно вариант «Mary» возник в ходе двойного перевода с английского слова на английский через русский), построенная в 1874 г. и имевшая стапельный номер 35.



**Паровая яхта «Gitana» (размерения: 26,2 (вл)/27,4 (нб)х3,9 м; скорость – 20,75 уз.; мощность – 460 л.с.). Как и ее более быстроходный предшественник, «Sir Arthur Cotton», была заметно крупнее всех предыдущих яхт Торникрофта и отличалась более прочным набором корпуса (что позволило увеличить шпацию с 12 до 18 дм) и в разы более мощной трехцилиндровой паровой машиной.**

**Яхта строилась по заказу баронессы Ротшильд, Изготовлена в Чизвике, по частям доставлена в Швейцарию и собрана в Лозанне на верфи «Compagnie Generale de la Navigation» (CGN). В сентябре 1913 г. яхта, сменившая к тому времени владельца, затонула во время сильного шторма**

Опыты, проведенные в учебном центре «Вернон» показали, что, во-первых, торпеда оружие имеет ряд неоспоримых преимуществ перед ранее известными шестовыми и буксируемыми минами. Настолько, что в Адмиралтействе были всерьез обеспокоены возможной угрозой сложившемуся балансу сил – ведь это «оружие слабого» при определенных условиях могло поставить под сомнение лидирующее положение британского флота.\* Во-вторых, подтвердились теоретические изыскания, что наиболее эффективно новое оружие может быть применено ночью по стоящему либо медленно движущемуся противнику. А вот ставка на малозаметность оказалась неверной – появление такой новинки как боевой прожектор выдвигало к кораблю-носителю мин совсем иное требование – высокую скорость ход: дальность действия первых самодвижущихся мин едва превышала кабельтов и носителю было необходимо приблизиться к цели на «пистолетный выстрел», так что высокая скорость позволяла свести к минимуму время нахождения под огнем противника. Причем ре-

альную опасность представляли даже не тяжелые орудия (которые зачастую просто не успевают навестись на цель), а многоствольные механические пулеметы (у нас традиционно называемые картечницами, а в англоязычной литературе – гатлингами).

Именно требование высокой скорости и заставило лордов Адмиралтейства изменить свое мнение о Торникрофте (напомним, что отношения последнего с главным конструктором британского флота Эдвардом Ридом были далеко не безоблачными). Больше для ознакомления с технологическими приемами и качеством изготовления, в 1874 г. для Королевского флота в Чизвике было построено довольно заурядное плавсредство – 36-футовая паровая пинаса (ст. №25, скорость 9,2 уз.). Впрочем, свою роль «пробного шара» она выполнила вполне успешно, и уже в следующем году в Адмиралтействе встал вопрос о постройке у Торникрофта в рамках программы нового судостроения 1876-77 гг. опытного быстроходного носителя самодвижущихся мин. В это время на верфи в разной степени готовности находилось несколько миноносцев для флотов Австро-Венгрии, Голландии и Франции, однако в качестве прототипа была избрана строившаяся для баронессы Ротшильд паровая яхта «Gitana» (ст. №37, усовершенствованная версия яхты «Sir Arthur Cotton»), которая, как ожидалось, станет самым быстроходным судном в мире, достигнув 25 уз.\*\* (для чего мощность трехцилиндровой паровой машины была доведена до 460 л.с.). Именно «игрушка баронессы» и послужила образцом для первого английского миноносца 1-го класса «Lightning» (Молния), контракт на постройку которого был заключен 26 января 1876 г.

Корабль унаследовал все присущие продукции верфи в Чизвике черты – корпус с большим удлинением, легкую, но надежную машину-компаунд (разработанную у того же Торникрофта – правда от трехцилиндровой схемы, примененной на «Gitana», пришлось отказаться в пользу более надежной двухцилиндровой) и традиционный «расщепленный» руль перед винтом.

Испытания начались в Чизвике 10 мая 1877 года. 22 мая при полной нагрузке корабль развил ход в 12 узлов, но из-за слишком большого диаметра циркуляции (сравнимого с аналогичным показателем парового фрегата «Shah»), дальнейшие испытания были приостановлены и миноносец отправили обратно на верфь для исправления недостатков. Несмотря на эту неудачу, в остальном «Lightning» вполне устраивал Адмиралтейство – по сравнению с ранними миноносцами Торникрофта он имел заметно лучшую мореходность (в первую очередь из-за большего водоизмещения) и сносные (с учетом своих размеров) условия обитаемости. Уже 3 октября 1877 г. Адмиралтейство заказало Торникрофту 11 миноносцев по образцу «Молнии» (ст. номера с 71 по 81). Обобщив вскрывшиеся на испытаниях прототипа недостатки, в конструкцию серийных кораблей были внесены необходимые изменения: «расщепленный» руль наконец заменен на традиционный стоящий ЗА винтом; унаследованная от яхты каюта в кормовой части уменьшена в размерах и «вписана» под кожух, прикрывающий машинно-котельное отделение; неудачные бортовые решетчатые стеллажи заменены носовым поворотным торпедным аппаратом; открытый пост управления между рубкой и дымовой трубой ликвидирован за ненадобностью.

После решения оснастить новые миноносцы торпедным аппаратом в носу, вполне обоснованно возникли опасения, что это приведет к нежелательному дифференту, следствием которого станет снижение мореходности и ухудшение работы винторулевой группы. Именно поэтому один из миноносцев, ТВ 10, строился по несколько видоизмененному проекту – его носовая оконечность получила более полные формообразования и заканчивалась яр-

\* Тот же Дж. Фишер, например, считал, что серьезнейшей ошибкой Адмиралтейства стал отказ от выкупа у Уайтхеда патента на новое изобретение (была лишь приобретена лицензия на производство). Это позволяло сделать торпеду исключительно «британским» оружием.

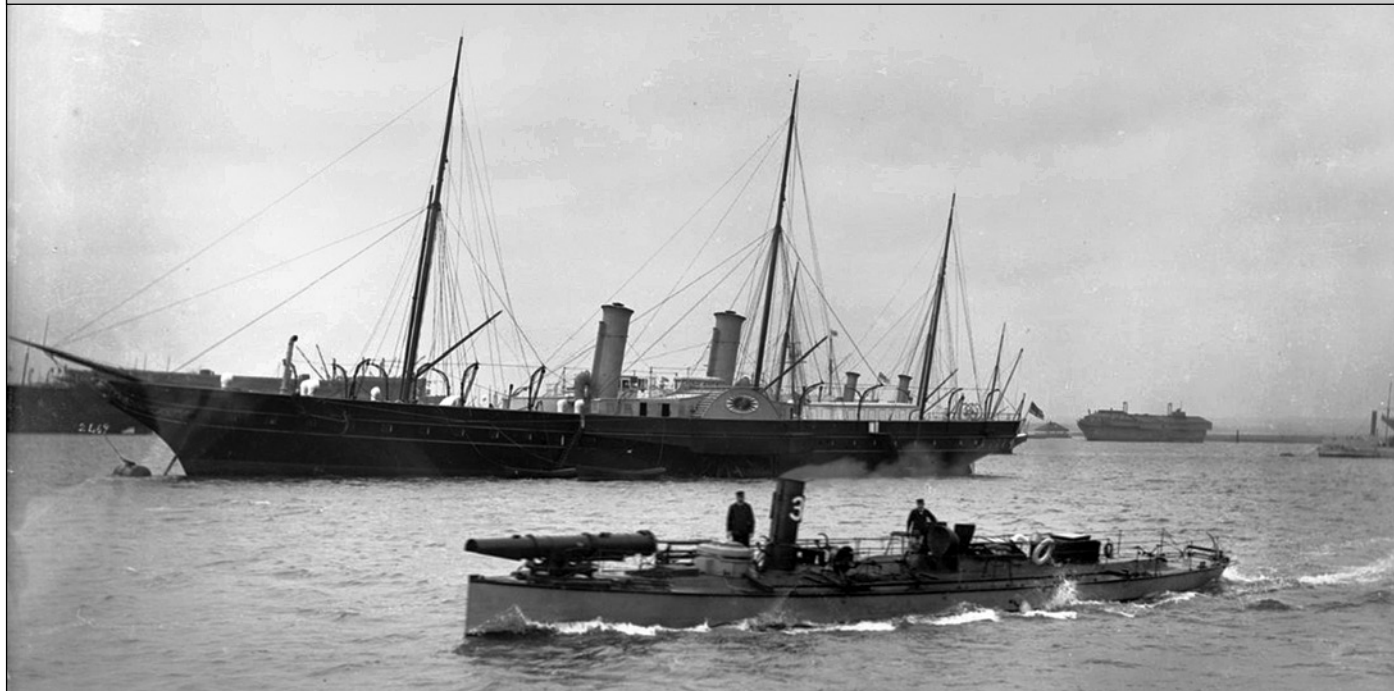
\*\* Хотя этот рубеж остался недостижим (максимальная скорость составила всего 20,76 уз), яхта долгое время оставалась образцом для подражания.



*Миноносец «Lightning» в процессе заводских испытаний. Вооружение еще не установлено*



*Миноносцы 1-го класса ТВ-12 (вверху) и ТВ-3 (внизу). Хорошо видно, что установка торпедного аппарата привела к появлению заметного дифферента на нос*



## 87-футовый тип

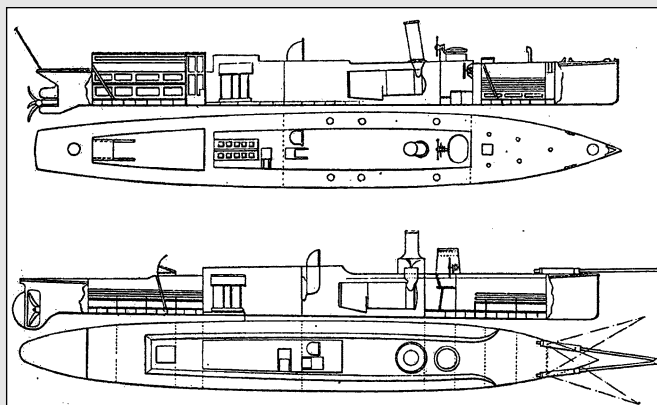
В основу миноносцев этого типа положен проект паровой яхты «Gitana» (в свою очередь являвшейся развитием яхты «Sir Arthur Cotton», с использованием ряда технических решений, принятых на миноносцах 76-футового типа). Гладкопалубный корпус с небольшим подъемом к форштевню и разделен на 7 основных водонепроницаемых отсеков (часть из них так же делились дополнительными переборками, поэтому общее число водонепроницаемых отсеков от корабля к кораблю варьировалось от 10 до 11 – см. таблицу). На протяжении средней части корпуса над палубой тянулся кожух над машинным и котельным отделениями, плавно переходящий в носу в слабовыраженную карапасную палубу. Исключение – головной корабль серии, «Lightning», у которого кожух заканчивался непосредственно перед рубкой (над переборкой между вторым и третьим отсеками). Бытовые условия в сравнении с более ранними кораблями были несколько улучшены, особенно на головном корабле, унаследовавшего от прототипа закрытую каюту в кормовой части корпуса.

Как уже упоминалось ранее, один из миноносцев, ТВ-10, строился по измененному проекту – его носовая оконечность была удлинена и получила выраженный таранный форштевень.

Паровая машина – двухцилиндровая компаунд мощностью 390 л.с. (при 354 об./мин) с конденсатором, локомотивный паровой котел, трехлопастной винт Торникрофта.

Руль на головном корабле – «расщепленного» типа, перед винтом. Привод к баллеру руля – тросовый, проложен по верхней палубе.

Последующие английские, а так же экспортные корабли получили более эффективную винторулевую группу с рулем за винтом. Руль – некомпенсированный с подпятником (исключение – ТВ-10, имевший руль без подпятника).



В отличие от предыдущих типов, имелось два поста управления, оборудованных штурвалом и машинным телеграфом: в боевой рубке и на верхней палубе перед дымовой трубой. Впрочем, во время испытаний «Lightning» выяснилось, что обзор из рубки вполне удовлетворителен и от верхнего поста управления на английских серийных кораблях отказались.

Вооружение «Lightning» состояло из двух бортовых торпедных решеток для пуска 16-дм. мин Уайтхеда. Пуск возможен был только со стопа – при этом торпеды стартовали своим ходом. Остальные британские представители этого семейства изначально несли один 16-дм. поворотный торпедный аппарат в носу. Пуск осуществлялся сжатым воздухом, хранящимся в баллонах. Для зарядки имелся воздушный компрессор (производство завода «Бразерхуд»). Две запасные торпеды хранились в средней части корпуса побортно на специальных транспортерах, связанных рельсами с торпедным аппаратом.

Корабли, строившиеся для Франции, вооружались одной шестовой миной.

отсек	«Lightning»	ТВ 2 – 12	ТВ 10
1-й Таранный (Рулевой)	0-7	0-5	0-8
2-й Торпедный/жилой	7-14	5-14	8-17
		(полупереборка на 10)	(полупереборка на 13)
3-й Управления	14-17	14-17	17-20
4-й Котельный	17-31	17-31	20-34
	(переборка на 20)	(переборка на 20)	(переборка на 23)
5-й Машинный	31-38	31-38	34-41
6-й Жилой	38-50	38-51	41-54
	(переборка на 41 и 48)	(переборка на 42 и 48)	(переборки по 45 и 51)
7-й Румпельный	50-54	51-56	54-60

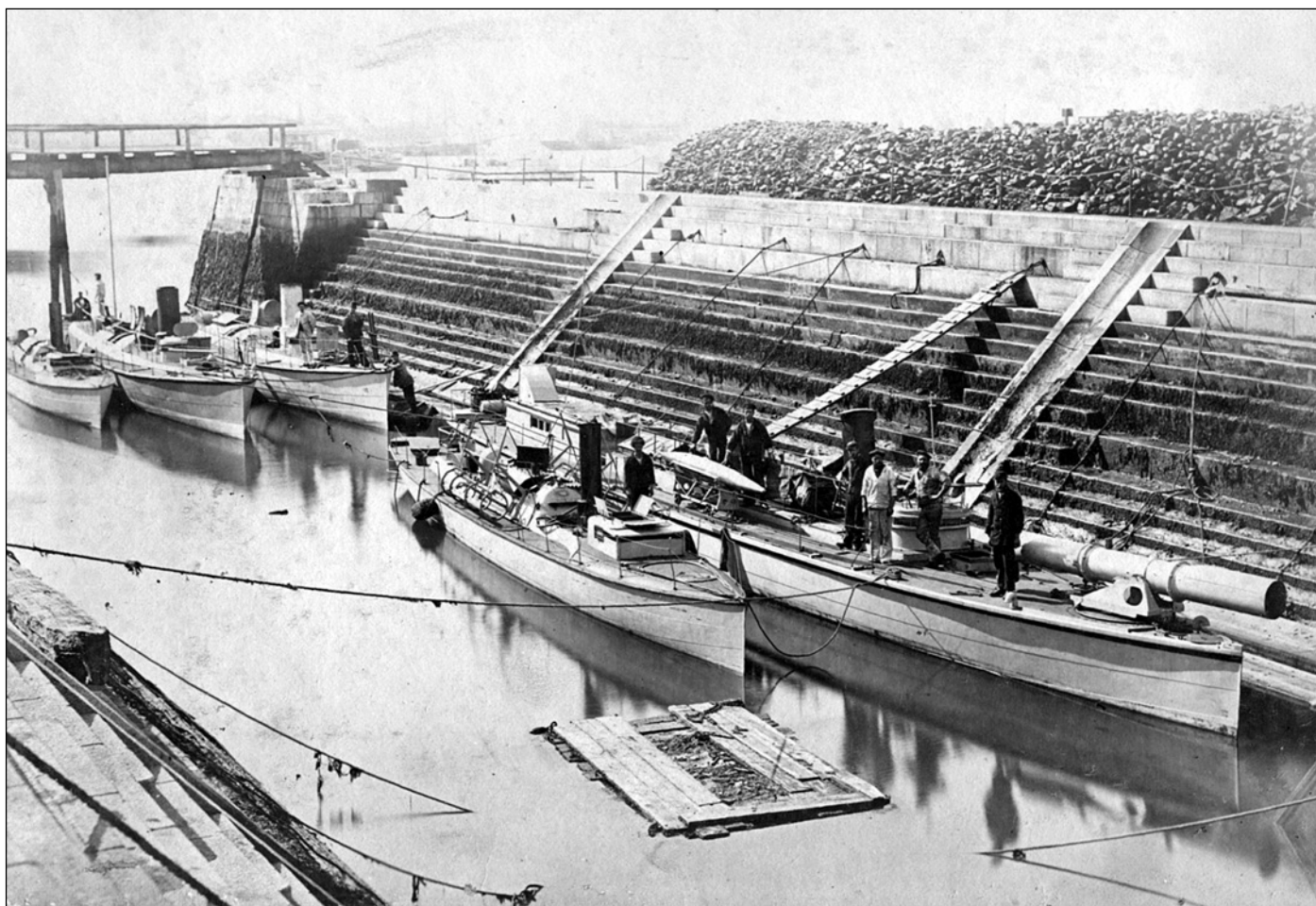
ко выраженным тараном, что привело к некоторому росту длины корпуса.

Наибольшую скорость на испытаниях показал ТВ 2, развив ход 21,5 уз. В ходе повседневной службы, однако, скорость редко превышала 16 узлов – сказывался дифферент на нос, вызванный установкой тяжелого торпедного аппарата.

«Lightning» еще не успел выйти на испытания, как интерес к нему, как «первому мореходному» миноносцу проявила Франция. После проведения сравнительных испытаний опытных миноносок программы 1876 г., лучшими из них были признаны торникрофтовские. В силу этого, заказ новых кораблей именно в Чизвике выглядел вполне обоснованно, тем более новая, 87-футовая версия, имела ряд преимуществ в сравнении со своими предшественницами – в первую очередь лучшую мореходность и обитаемость.



Французский миноносец №13



**Миноносец «Lightning» (справа в первом ряду) после установки вооружения. У его борта – 60-футовый миноносец 2-го класса, на заднем плане два миноносца 87-футового типа и еще один 60-футовый миноносец**

Всего французский флот заказал 12 миноносцев – контракт на первые 6 (torpilleur № 8 – 13, ст. №54-59) был заключен 13 марта 1877 г., на остальные (torpilleur № 14 – 19, ст. №63-68) – 9 июля 1877 г. Основные отличия французских кораблей от прототипа заключались как в конструкции корпуса (использовалась более толстая обшивка и винторулевая группа приобрела привычную схему «руль за винтом»), так и в составе вооружения (на французских кораблях отдали предпочтение использованию шестовых мин). Кроме того, с целью снижения заметности, на «французах» дымовая труба оборудовалась специальным приспособлением для улавливания демаскирующих корабль ночью искр.

На испытания все французские миноносцы вышли летом 1878 г., показав скорость от 18,4 до 19,4 уз., по завершении которых своим ходом ушли через Ла-Манш в Шербур.

Следующей страной, заинтересовавшейся «Молнией» стала Австро-Венгрия, как и Франция уже имевшая опыт сотрудничества с верфью Торникрофта. Летом 1877 г. Морской атташе Двуетидной монархии отправился в Чизвик для подготовки заключения контракта на приобретение одного миноносца 87-футового типа. Договор подписали 16 августа (срок поставки – 7 месяцев). Миноносец Тб II по факту являлся точной копией единиц строившихся для британского флота – разве что длина кожуха над кормовыми жилыми помещениями была короче и сохранен пост управления на верхней палубе.

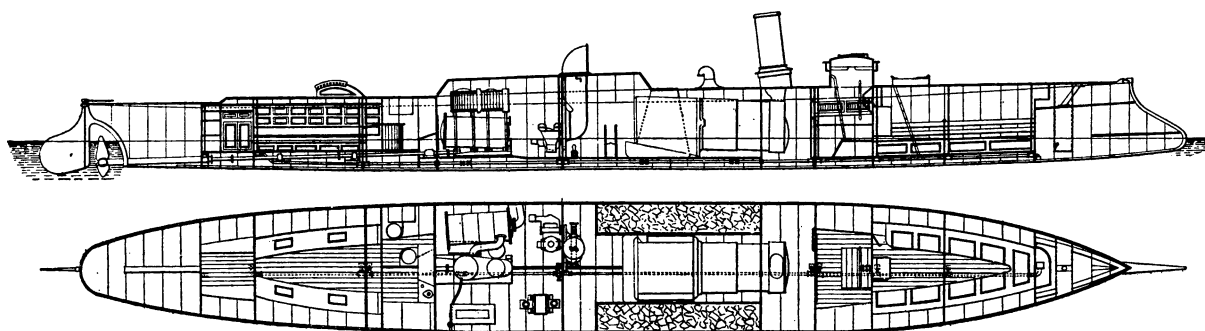
На испытаниях корабль достиг скорости 18,2 уз., после чего был погружен на пароход «Envoy», на борту которого 5 сентября 1878 г. прибыл в Триест.

### **Семейство 100-футовых**

Следующий тип (а правильнее – семейство) миноносцев из Чизвика условно можно обозначить как тип «100-футовый», хотя по факту их длина варьировалась от 91 до 114 футов, а водоизмещение – от 33 до 60 т. В то же время все эти корабли обладали рядом общих черт и ярко выраженной преемственностью, что и позволяет говорить о них как об одном семействе.

Как уже упоминалось, мореходность серийных миноносцев 87-футового типа еще на стадии постройки вызывала у некоторых специалистов опасения, и они, как говорят, «таки подтвердились». С загруженной в носовой аппарат торпедой «молнии» сидели «свиньи». А вот ТВ 10 на фоне своих собратьев смотрелся заметно лучше, но и он испытывал определенные проблемы с остойчивостью – тяжелый торпедный аппарат располагался слишком высоко для столь небольшого корабля. Пусковую трубу с торпедой необходимо было опустить ближе к ватерлинии, «в корпус», но такое, казалось бы, простое решение влекло за собой кучу проблем, от чисто конструктивных до организационных, например сложности перезарядки или необходимости «прицеливаться» всем кораблем (справедливости ради следует отметить, что поворотный ТА на «молниях» обеспечивал довольно узкий сектор обстрела – но все же...).

Процесс «вписывания» торпедной трубы в корпус ТВ 10 привел к появлению базового проекта миноносца, ставшего стандартным для Торникрофта на несколько лет (до внедрения на миноносцах водотрубных котлов): менялись размеры, мощность машин, состав вооружения – но «порода» угадывалась однозначно.



**Миноносец ТВ 10, продольный разрез и план палубы. Именно этот корабль стал отправной точкой в проектировании последующих торникрофтовских миноносцев 1-го класса**

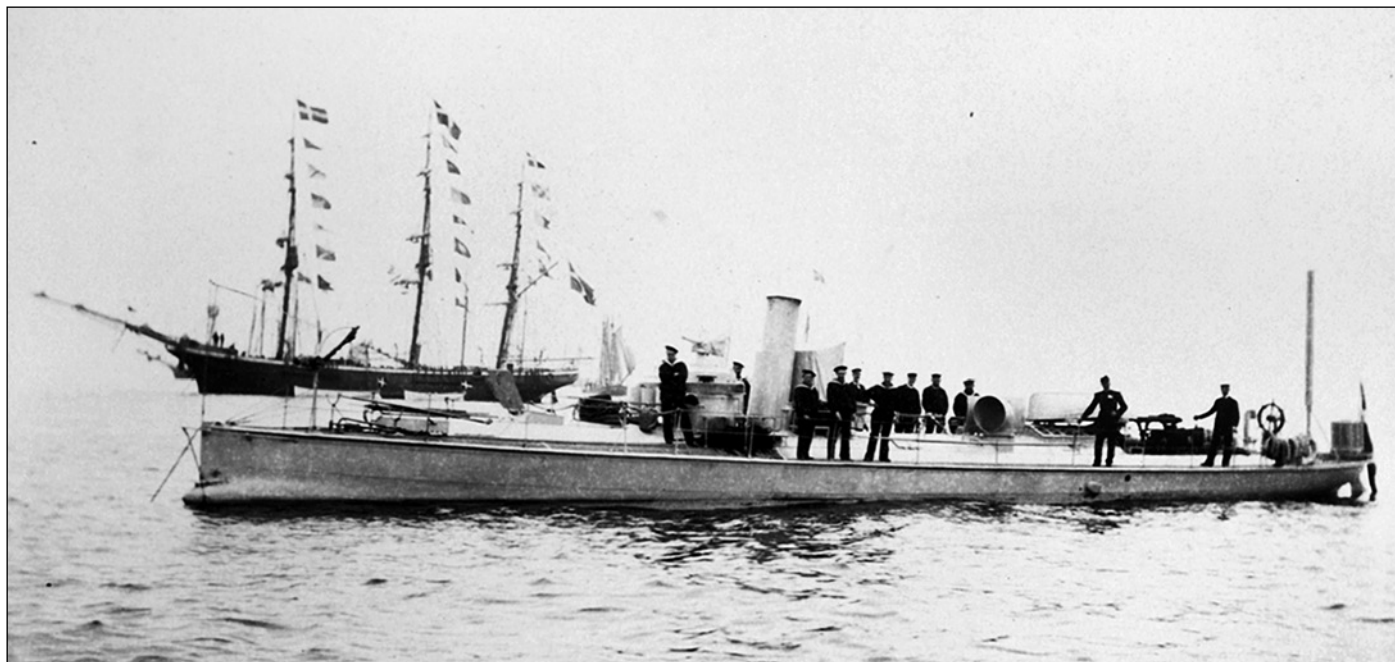
И первым в этом ряду вновь оказался скандинав – датский миноносец №4. Решение о постройке крупного мореходного миноносца по типу британского «Lightning» было принято Морским министерством Дании еще в октябре 1877 года, в сентябре следующего года последовало подписание контракта, согласно которому датский флот должен был получить миноносец 87-футового типа, но оснащенный носовым неподвижным торпедным аппаратом.

Первоначально была все же предпринята попытка «вписать» торпедный аппарат в корпус стандартного 87-футового миноносца, но после того как стало ясно, что без существенной переработки это не получается (что бы разместить в носовых отсеках торпедную трубу и механизм заряжания приходилось отодвигать переборку котельного отделения минимум а 4 шпации в корму), работу вели уже по чертежам ТВ 10. Конструктивно на протяжении большей части корпуса датский миноносец являлся практически точной его копией – все отличия были сконцентрированы в трех носовых отсеках (таранном, жилым и управления), куда удалось вписать пусковую трубу 350-мм торпедного аппарата, устройство перезарядки (съемный качающийся лоток) и воздушный компрессор. Поскольку пространства для размещения устройства перезарядки во 2-м отсеке не хватало, пришлось делать вырез в переборке между отсе-

ками управления и носовым жилым, тем самым по факту объединив их в один.

Несколько слов необходимо сказать о способе погрузки торпед – в то время популярность набирал т.н. метод Ярроу – погрузка «по ходу», то есть со стороны кормы через боевую рубку. Этому способствовала принятая на кораблях Ярроу схема вывода дымоходов парового котла в две стоящие побортно дымовые трубы – торпеды при загрузке подавались к люку в задней стенке рубки как раз между ними. Торникрофт же долгое время придерживался схемы с одной дымовой трубой в диаметральной плоскости, что не позволяло использовать описанный способ, поэтому торпеды грузили «против хода» – хвостом вперед через люк в кожухе над вторым отсеком на специальный качающийся лоток, а уже с него – «по ходу», в торпедный аппарат.

На испытаниях 9 августа 1879 г. миноносец №4 достиг скорости 20,2 уз. Если раньше вновь построенные корабли покидали Чизвик на борту торговых судов (исключение – французы, которым что бы оказаться в Шербуре достаточно было пересечь Ла-Манш), датский корабль уже с национальной командой совершил самостоятельный переход через Северное море и 19 августа 1879 года прибыл в Копенгаген.



**Датский миноносец №4 (позднее – «Hajen») – первый корабль этого класса постройки Торникрофта, получивший неподвижный торпедный аппарат в носу**

### 100-футовый тип (семейство)

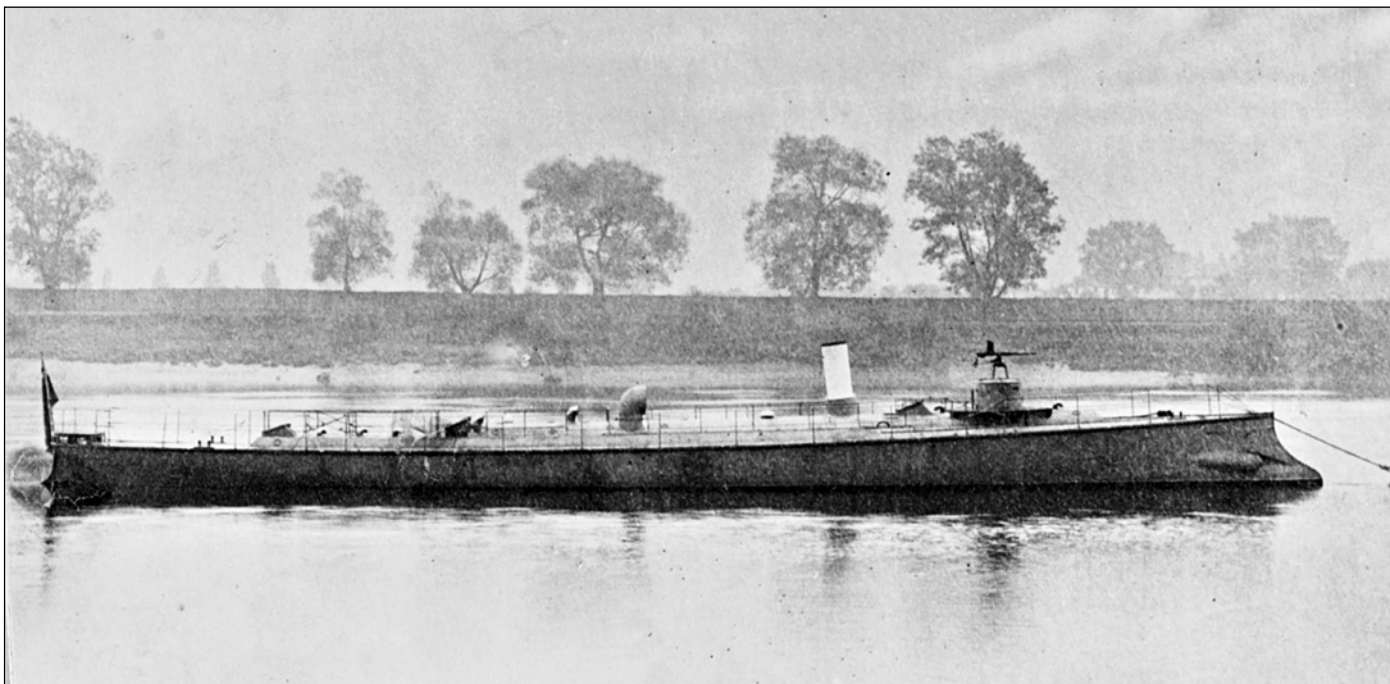
В основу проекта миноносцев с носовым расположением торпедных аппаратов, условно объединенных в тип (или семейство) «100-футовый», как уже упоминалось ранее, легли чертежи миноносца ТВ-10. Все принципиальные изменения в конструкции в сравнении с прототипом лежали в нос от первой переборки котельного отделения.

Гладкопалубный корпус с небольшим подъемом к форштевню подразделялся на шесть (общее число уменьшилось за счет объединения отсека управления с жилым/торпедным) основных водонепроницаемых отсеков (часть из них при этом так же подразделялось водонепроницаемыми переборками, поэтому общее число водонепроницаемых отсеков от корабля к кораблю варьировалось от 9 до 11) – от корабля к кораблю их размеры несколько менялись (см. таблицу), но общий принцип расположения оставался. Толщина обшивки колебалась от 3 мм (в средней части корпуса) до 1,5 мм (в оконечностях). На протяжении средней части корпуса над палубой тянулся кожух над машинным и котельным отделениями, плавно переходящий в носу в слабовыраженную карапасную палубу. Пожалуй, наиболее «изменчивая» деталь общего вида кораблей этого семейства – форштевень: он мог быть вертикальным (как на датских миноносцах №4 и «Delfinen»), так и таранным. Кроме того, имелись различия в форме обтекателей торпедных аппаратов.

Паровая машина – двухцилиндровая компаунд мощностью от 380 до 660 л.с. с конденсатором, локомотивный паровой котел, трехлопастной винт Торникрофта. Для привода насосов и вентиляторов имелась вспомогательная паровая машина. Руль – некомпенсированный, с подпятником (датские корабли) или без подпятника (итальянские и шведский). Важным новшеством, появившемся на миноносцах этого семейства (начиная с типа «Aquila») стал второй выдвижной вспомогательный руль, расположенный в носу в специальной выгородке таранного отсека.

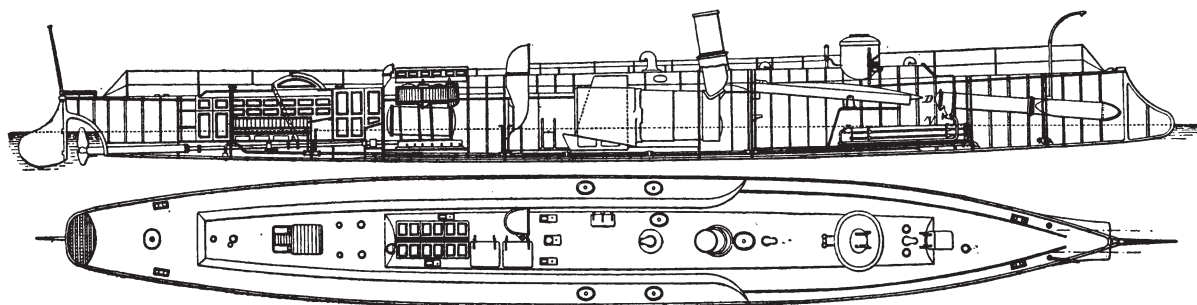
Вооружение миноносцев 100-футового семейства состояло из одного (датский №4) или двух (остальные) 350-мм (итальянские корабли, шведский «Seid» и датский №4) или 380-мм (датский №6, «Delfinen» и «Hvalrossen») неподвижных торпедных аппаратов, приводимых в действие сжатым воздухом, хранящимся в баллонах. Для зарядки последних предусматривался воздушный компрессор. В конце 1880-х торпедные аппараты итальянских кораблей переоснащены на пороховой пуск. Две запасные торпеды хранились на специальных стеллажах в торпедном отсеке. Внедрение на датских кораблях больших по длине 380-мм торпед привело к увеличению размеров носовых отсеков и необходимости «сдвинуть» машинно-котельную группу в корму.

отсек	№4 «Hajen»	«Aquila»	2-я итальянская серия	№6 «Swordfisken»
1-й Таранный (Рулевой)	0-9 (переборка по 5)	0-11 (переборка по 7)	0-11 (переборка по 7)	0-15 (переборка по 5 и полупереборка по 10)
2-й Торпедный/жилой	9-21	11-23	11-24	15-30
3-й Котельный	21-35	23-37 (переборка по 26)	24-38 (переборка по 27)	30-46 (переборка по 33)
4-й Машинный	35-42	37-44	38-47	46-53
5-й Жилой	42-55 (переборка по 46 и 52)	44-56 (переборки по 47 и 53)	47-60 (переборки по 51 и 57)	53-66 (переборки по 57 и 63)
6-й Румпельный	55-61	56-63	60-67	66-72

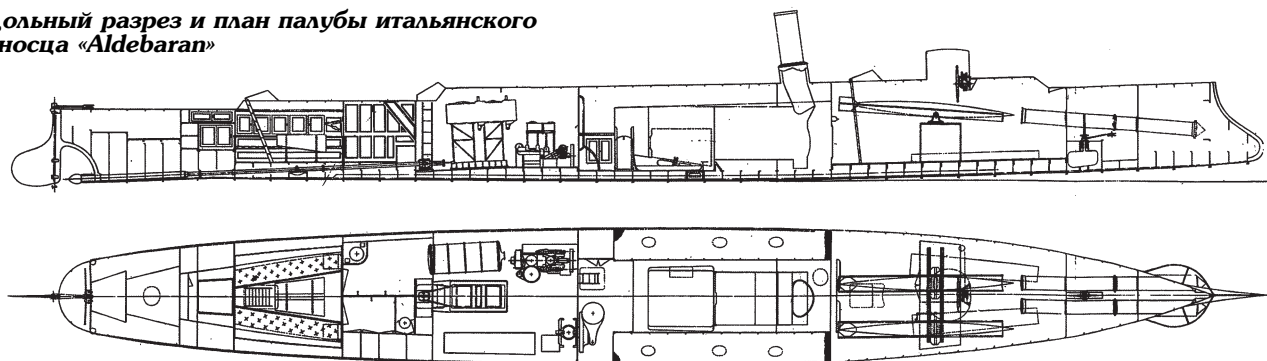


Итальянский миноносец «Gabbiano» на верфи в Чизвике

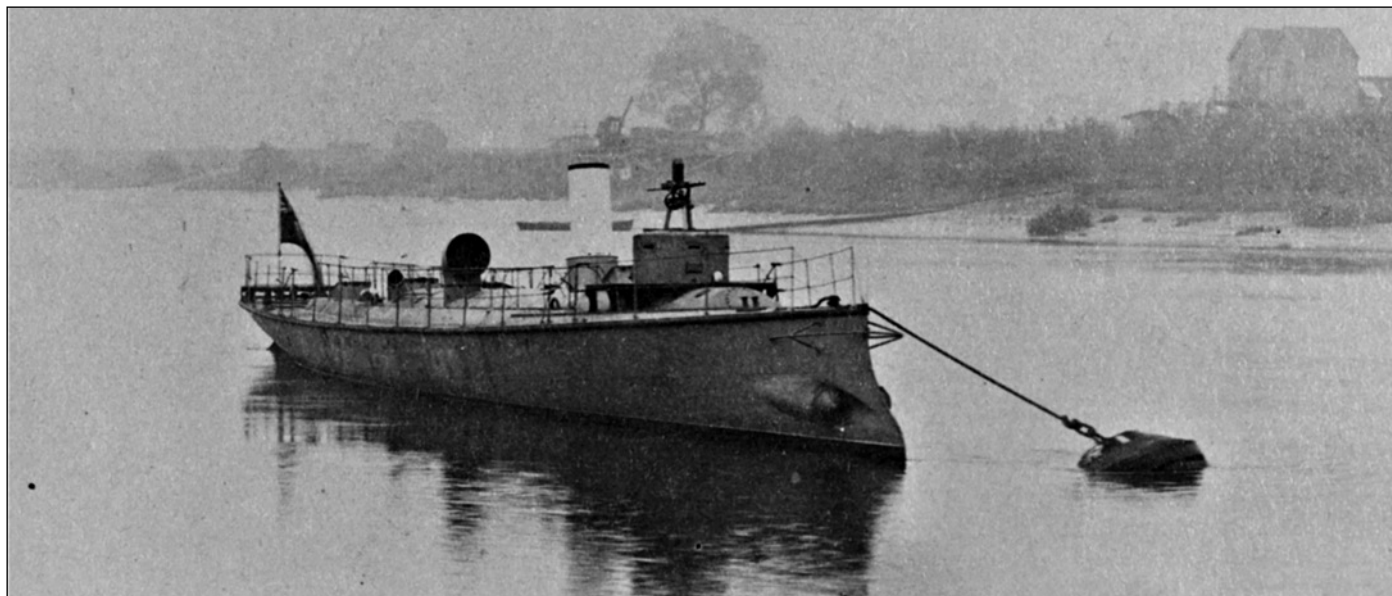
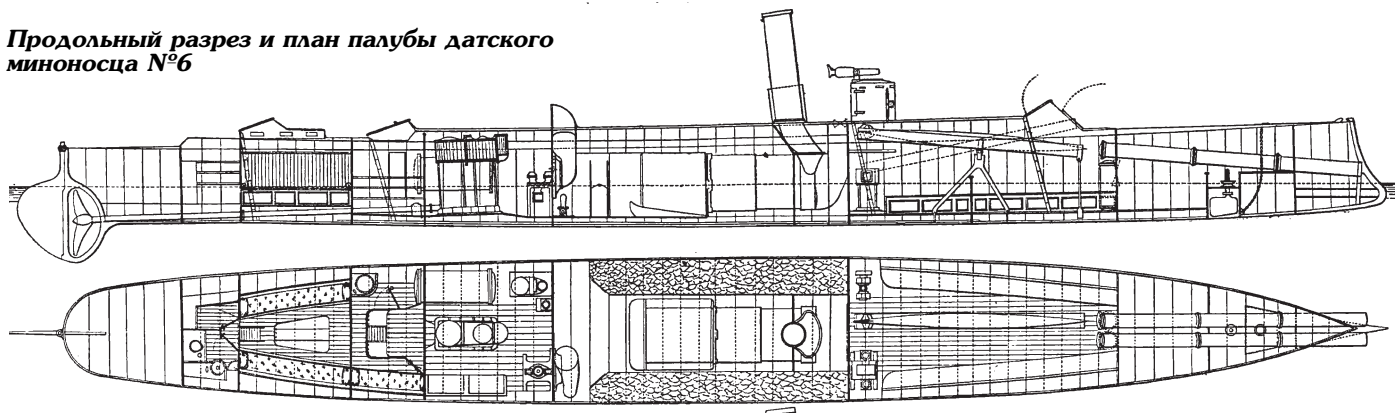
**Продольный разрез и план палубы итальянского миноносца «Aquila»**



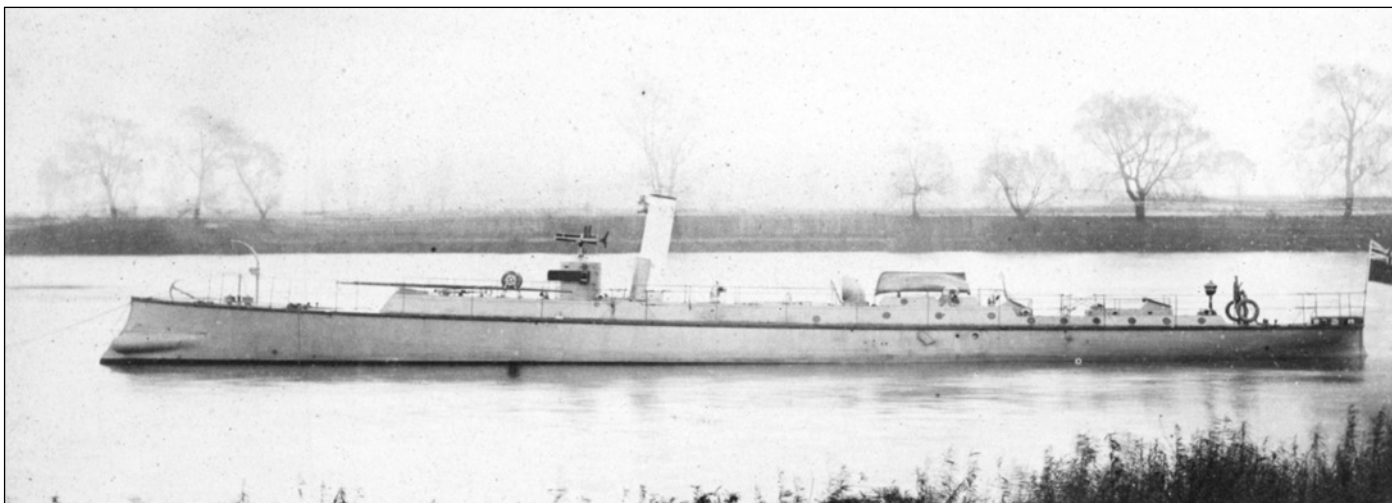
**Продольный разрез и план палубы итальянского миноносца «Aldebaran»**



**Продольный разрез и план палубы датского миноносца №6**



**Итальянский миноносец типа «Aldebaran» на верфи в Чизвике**



**Датский миноносец №6 на верфи в Чизвике**

Осенью 1880 г. Итальянское правительство заказало по два миноносца 1-го класса фирмам Ярроу (тип «Sparviero») и Торникрофт (тип «Aquila») с целью выбора прототипа для последующего серийного производства, в том числе и на отечественных верфях. Итальянским представителям был предложен усовершенствованный проект миноносца, недавно построенного для Датских ВМС, главной изюминкой которого стало размещение в носу не одного, а двух торпедных аппаратов.

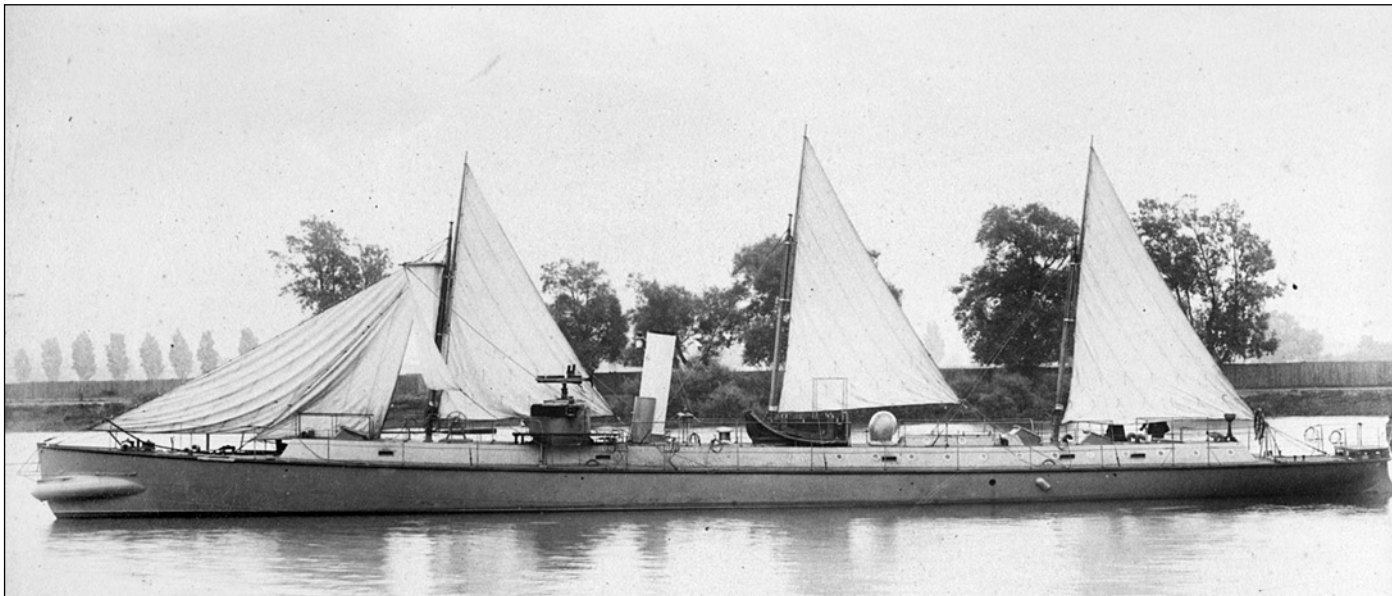
Еще до готовности опытной пары Ярроу – Торникрофт выбор для дальнейшей серийной постройки был сделан в пользу кораблей из Чизвика – хотя они и уступали в скорости своим конкурентам почти 2 узла, зато выигрывали в простоте и технологичности изготовления. Последнее обстоятельство в свете планов развернуть строительство на отечественных верфях стало решающим.

Новый тип, получивший известность как тип «Aldebaran», или 39-тонный, строился большой серией как в Англии – 10 единиц, так и на итальянских верфях «Orlando» (Ливорно), «Pattison» (Неаполь), «Odero di Sestri Ponente» (Генуя) и «Girry» (Неаполь) – 20 единиц.

Кроме Италии один 100-футовый миноносец по типу «Aldebaran» заказала для себя Швеция, потерпевшая пе-

ред этим неудачу с созданным на отечественной верфи и по собственному проекту миноносцем «Rolf». Не оставляя идею строить миноносцы у себя дома, шведское морское министерство решило заказать миноносец Торникрофту а потом, по его образцу и подобию, воссоздать второй образец на верфи в Стокгольме. Контракт на постройку получившего название «Seid» миноносца заключили начале 1882 г., а уже в конце года корабль пришел в Стокгольм. По его образцу в Швеции построили однотипный «Galdre», но до серии дело не дошло – предпочтение было отдано более крупному торникрофтовскому же «Hugin».

Параллельно строительству 100-футовых миноносцев для итальянского флота похожие, но все же несколько иные корабли продолжали заказывать датчане. После постройки во Франции не особо удачного миноносца Torpedobaad Nr. 5, датское адмиралтейство вновь обратило свой взор на корабли Торникрофта – следующий миноносец, №6 должен был повторять своего удачного предшественника (№4), но с рядом новаций – во-первых, число торпедных аппаратов возросло до двух, во-вторых, калибр увеличился на дюйм – до 380 мм. Последнее обстоятельство привело к существенной переработке базис-



**Датский миноносец «Delfinen» на верфи в Чизвике**



**Датский миноносец «Hvalrossen» на верфи в Чизвике**

вого проекта, поскольку новые торпеды оказались существенно больше, соответственно для размещения погрузочно-загрузочного приспособления требовалось дополнительное пространство. Это хорошо видно, если сравнить новый датский миноносец со строящимся одновременно с ним итальянским «Aquila», несущим 14-дм торпеды – носовая переборка котельного отделения на первом приходится на 30-й шпангоут, а на втором – всего на 23-й – т.е. внедрение новых торпед привело к росту длины более чем на 3 м – немало для 30-м кораблика...

Проблема слишком протяженного торпедного отсека, заставлявшего «поджимать» кормовые (во избежание чрезмерного роста длины корпуса) имела два решения: первое – перейти на схему погрузки торпед по методу Ярроу (по ходу), что давало выигрыш в длине порядка двух-трех метров; второе – попытаться максимально сдвинуть вперед пусковые трубы аппаратов, что теоретически давало почти такой же выигрыш. Именно по второму пути и пошли в Чизвике при проектировании следующего датского миноносца «Delfinen». От тананного форштевня отказались в пользу прямого, при этом торпедные трубы настолько сдвинули вперед, что крышки аппаратов даже несколько выступали за форштевень.

Увы, следствием подобного решения стало то, что при заряженных торпедных аппаратах появлялся небольшой дифферент на нос, поэтому на третьем корабле серии, «Hvalrossen», пришлось вернуться к тананному форштевню и размещению торпедных труб как на миноносце №6 (к этому времени уже переименованному в «Svardfisken») и пойти на увеличение длины корпуса.

Второй путь оказался тупиковым, пора было подумать о первом...

#### **По типу Ярроу (семейство 113-футовых)**

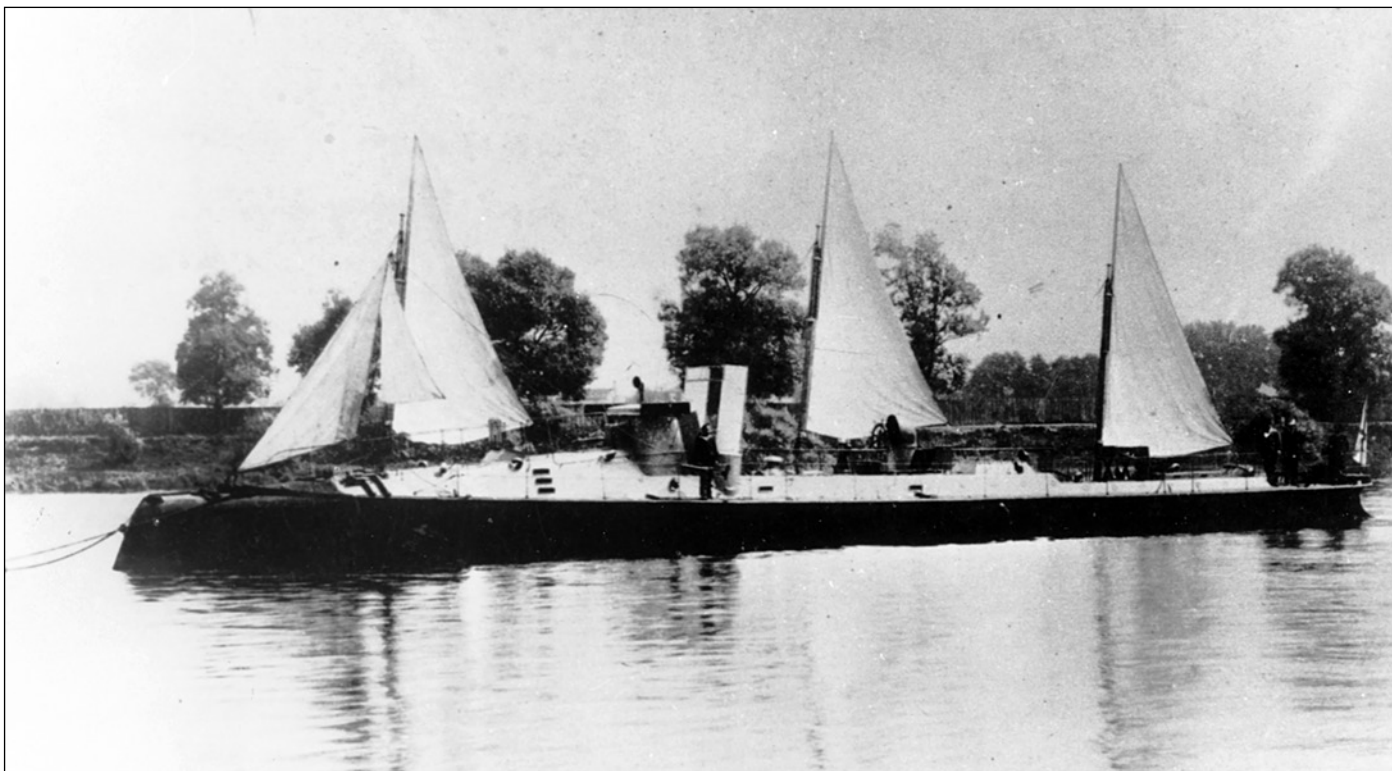
Постройка на верфи Ярроу миноносца «Батум» для русского флота и его триумфальный переход из Англии через Бискайский залив, Средиземное и Черное моря в Севастополь вызвали форменную «батумную лихорадку». Если

раньше при заказе в пожеланиях заказчика указывалось «миноносец по типу «Лайтнинга», то с 1881 года в качестве образца фигурировал уже «Батум». Причем подобные корабли строились далеко не только Ярроу. Не миновало сие поветрие и верфь в Чизвике, причем «виноваты» в этом опосредовано оказались русские (да, задолго до того как это стало трендом).

Получив «Батум», русское Морское ведомство заказало по его образцу сразу четыре миноносца четырем же разным верфям – одной английской (Торникрофт) и трем французским. Впрочем, в отличие от своих французских собратьев «Сухум» (такое имя получил миноносец, строившийся у Торникрофта) напоминал свой прототип только внешне, позаимствовав у Ярроу лишь способ зарядки/погрузки торпед – «по ходу» и, как следствие, две разнесенные к бортам дымовые трубы. В остальном это был стандартный миноносец 100-футового семейства – в корму от носовой перегородки котельного отделения каких-либо принципиальных новшеств по сравнению с более ранними торникрофтовскими миноносцами не имелось (разве что чуть увеличили размеры кормовых жилых отсеков). Повторилась история с миноносцами 100-футового семейства – там тоже все изменения касались исключительно носовой оконечности...

Контракт на постройку «Сухума» Морское ведомство заключило с Торникрофтом в декабре 1882 г., а летом следующего года миноносец вышел на испытания. При водоизмещении в 59 т была достигнута скорость 18,9 уз., однако при полной нагрузке (64 т) его скорость составила лишь 17,95 уз. Осенью 1883 года миноносец своим ходом прибыл в Севастополь.

Хотя «Сухум» и не показал на испытаниях рекордной скорости, как тот же «Батум», он вызвал интерес в военно-морских кругах хотя бы потому, что на тот момент был одним из самых больших миноносцев – и обладал прекрасной мореходностью. Именно последнее обстоятельство и привело к тому, что этот тип стал, пожалуй, самым «интернациональным» по числу стран, возжелавших заказать «Сухум» для своего флота.

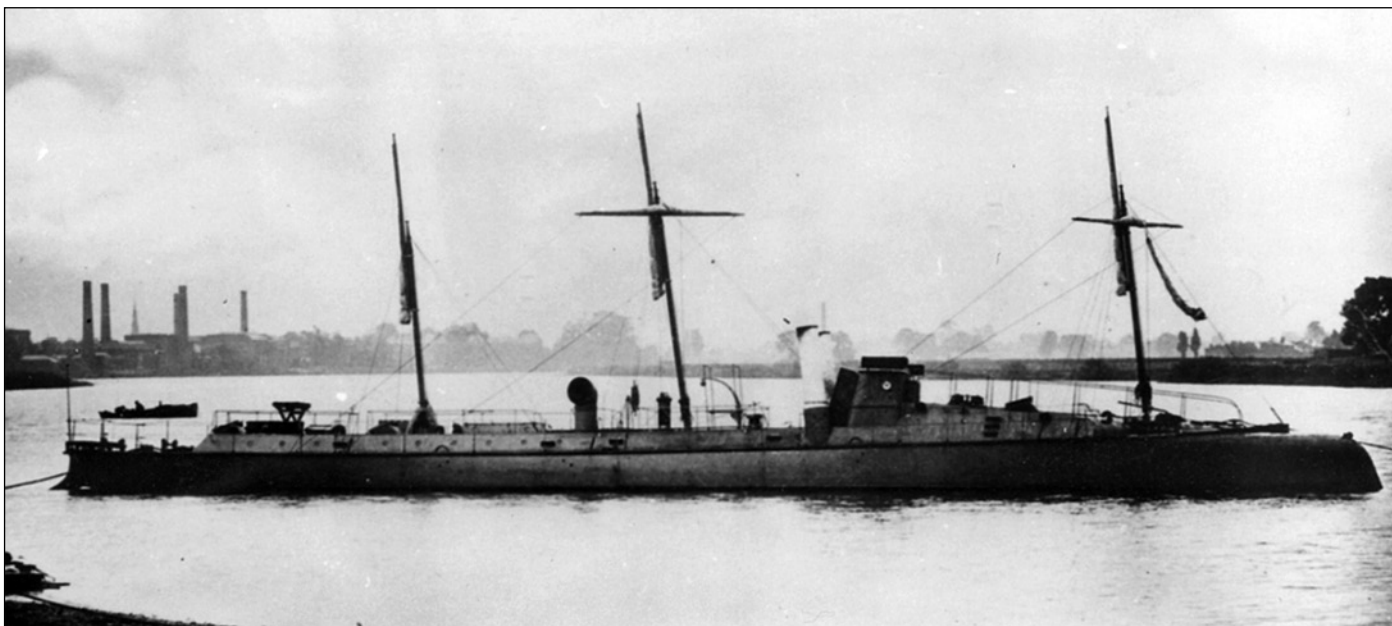


**Русский миноносец «Суходум» на верфи в Чизвике**

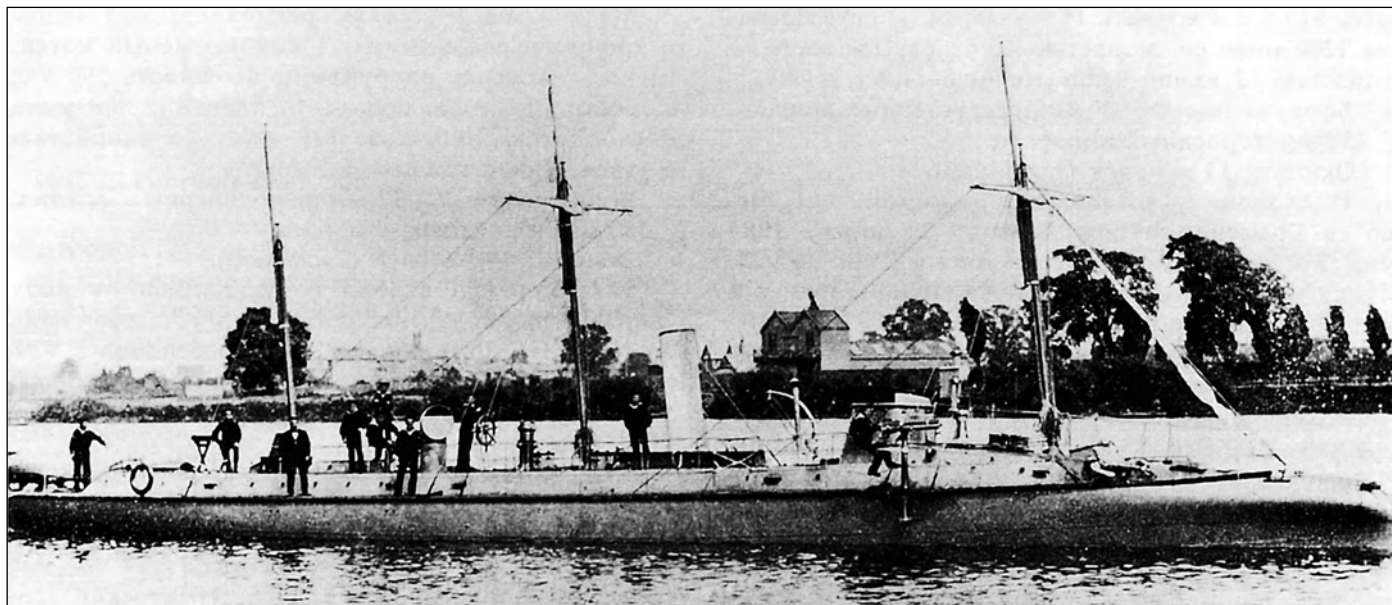
Первой после России стала британская колония Виктория (Австралия) озабочившаяся в 1883 г. приобретением мореходного миноносца для защиты гавани Мельбурна от гипотетического нападения противника (той же России, с которой в описываемый период у Британии отношения были довольно напряженные), и «Суходум», будучи на тот момент крупнейшим миноносцем в мире, как нельзя лучше отвечал требованиям колониальной администрации.

Как уже упоминалось ранее, первые британские миноносцы (87-футовый тип) из-за дифферента на нос обладали недостаточной мореходностью, поэтому Адмиралтейство, взяв паузу с заказом следующей крупной серии, присталь-

но следило за работами Торникрофта и Ярроу по устранению этого недостатка в кораблях, строящихся на экспорт. Ожидание оправдалось – появление «Батума» (Ярроу) и «Суходума» (Торникрофт), продемонстрировавших неплохую мореходность при переходе к заказчику, привело к заказу в январе 1884 г. с этими фирмами четырех крупных миноносцев по типу построенного для австралийской колонии Виктория миноносца «Childers», получивших известность как 113-футовые. Хотя формально они считались однотипными, на деле это были разные проекты, похожие внешне, но имеющие ряд индивидуальных особенностей, связанных с различиями технологического процесса на верфях в Попларе и Чизвике.



**Шведский миноносец «Хугин» на верфи в Чизвике**



Немецкий миноносец Th 1 на верфи в Чизвике

### 113-футовый тип (семейство)

Как уже писалось ранее, проект 113-футового миноносца получился путем «вписывания» носовой оконечности «по Ярроу» (т.е. оборудованной системой подачи торпед в торпедный отсек «по ходу», через заднюю стенку боевой рубки) в корпус корабля предыдущего семейства.

Гладкопалубный корпус с подъемом к форштевню подразделялся на шесть основных водонепроницаемых отсеков (часть из них при этом так же подразделялось водонепроницаемыми переборками, поэтому общее число водонепроницаемых отсеков от корабля к кораблю варьировалось от 10 до 12) – от корабля к кораблю их размеры несколько менялись (см. таблицу), но общий принцип расположения оставался. Толщина обшивки колебалась от 3,2 мм (корпус) до 6,4 мм (палуба над торпедными аппаратами и боевая рубка). На протяжении средней части корпуса над палубой тянулся кожух над машинным и котельным отделениями, плавно переходящий в носу в ярко выраженную карапасную палубу.

Паровая машина – двухцилиндровая компаунд мощностью от 620 до 800 л.с. с конденсатором, локомотивный паровой котел, трехлопастной винт Торникрофта (диаметр 1,7 м, шаг – 1,75 м). Рули: основной – некомпенсированный, с подпятником («Hugin») или без подпятника (остальные); вспомогательный – выдвижной, расположенный в носу в специальной выгородке таранного отсека.

Вспомогательное оборудование включало 6 трюмных эжекторов («Childers»), т.ч. два в котельном отсеке, производительностью по 40 т/час. Кроме того в котельном отделении имелась паровая помпа с разветвленной водоотливной системой охватывающей соседние отделения про-

изводительностью 75 т воды в час. Для привода насосов и вентиляторов имелась вспомогательная паровая машина, размещенная в машинном отделении. В торпедном отсеке находилась паровая динамо-машина, снабжавшая ток боевой прожектор.

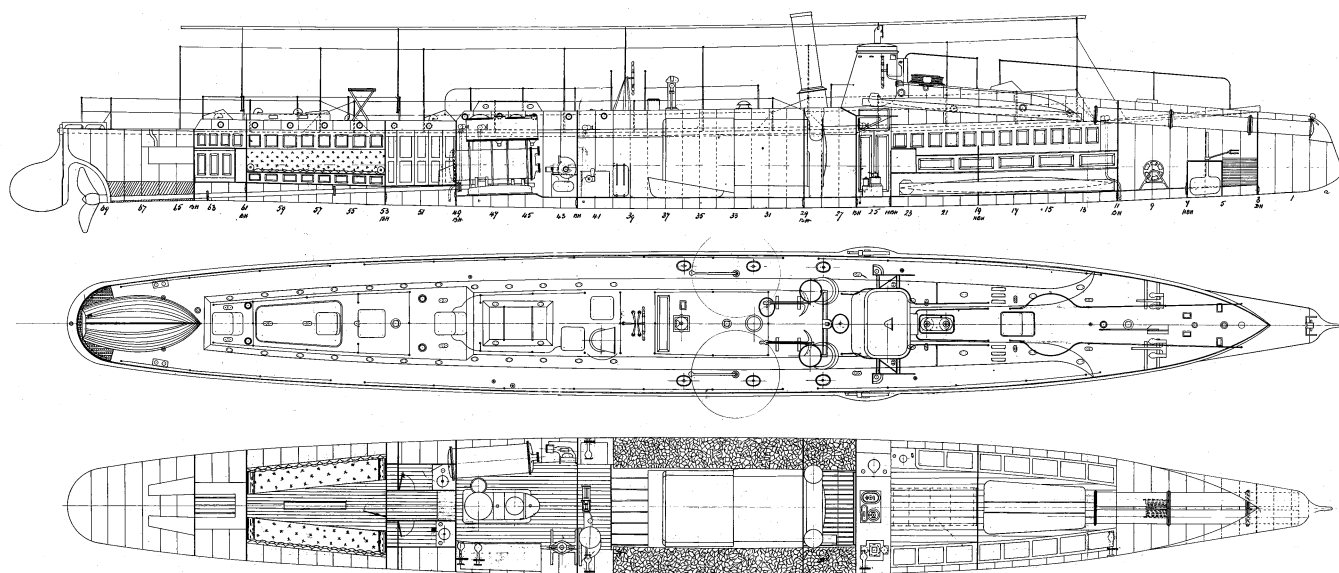
Угольные ямы на первых пяти кораблях располагались по бортам от парового котла, на трех последних (немецком и испанских) появилась дополнительная поперечная угольная яма между торпедным и котельным отсеками, но пользоваться ей было довольно неудобно, поскольку сперва уголь из нее приходилось перемещать в бортовые, и уже из них – к котлу.

Наличие поперечной угольной ямы привело к изменению внешнего вида трех последних миноносцев – Th 1, «Julian Ordonez» и «Acevedo» имели одну дымовую трубу в диаметральной плоскости.

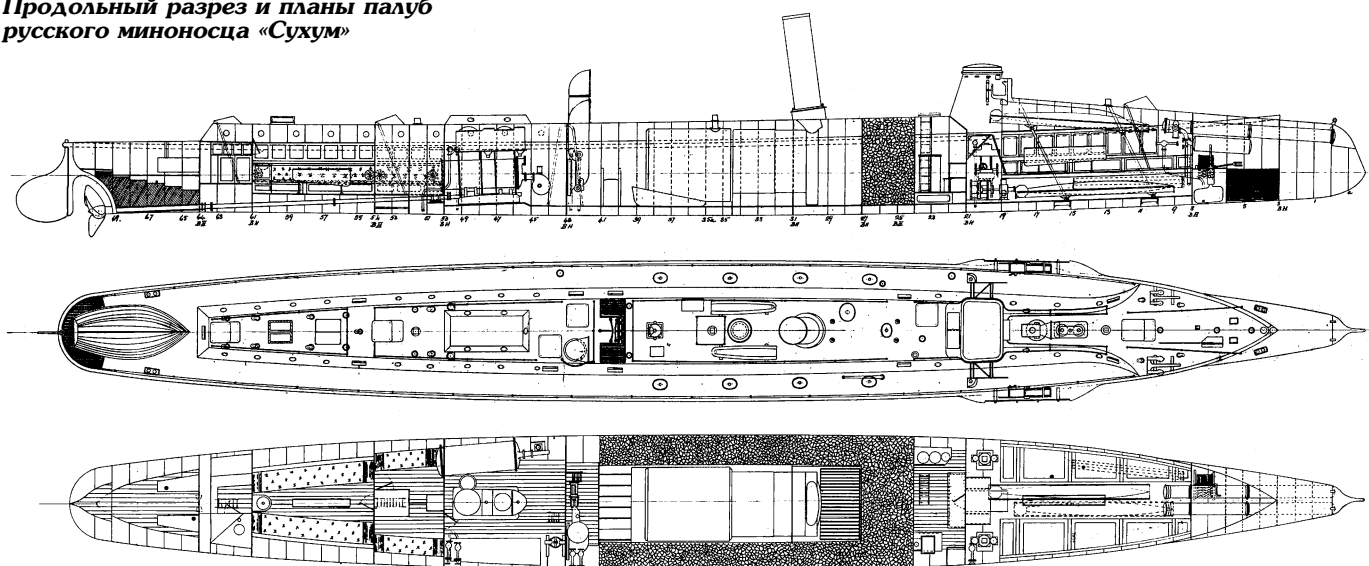
Вооружение состояло из двух 350-мм (британские TB 21 и TB 22 и германский Th 1) или 380-мм («Сухум», «Hugin» и «Childers») неподвижных торпедных аппаратов, приводимых в действие сжатым воздухом, хранящимся в баллонах. Для зарядки последних, предусматривался воздушный компрессор. Две запасные торпеды хранились на специальных стеллажах в торпедном отсеке. На британских TB 21 и TB 22 помимо носовых неподвижных имелся еще один поворотный ТА, расположенный на верхней палубе в районе квартердека.

Большинство миноносцев оснащались вспомогательным латинским парусным вооружением на трех невысоких мачтах. Просуществовало оно недолго, и было упразднено за ненадобностью.

отсек	«Сухум» и «Childers»	«Hugin»	Th 1 и «Julian Ordonez»
1-й Таранный (Рулевой)	0-13 (переборка по 5)	0-13 (переборка по 5)	0-10 (переборка по 5)
2-й Торпедный/жилой/управления	13-28 (полупереборки по 21 и 26)	13-28	10-23
3-й Котельный	28-44 (переборка по 31)	28-44 (переборка по 31)	23-46 (переборки по 27, 29 и 33)
4-й Машинный	44-51	44-51	46-53
5-й Жилой	51-66 (переборки по 55 и 63)	51-66 (переборки по 54, 56 и 63)	55-67 (переборки по 57 и 64)
6-й Румпельный	66-73	66-73	67-74



**Продольный разрез и планы палуб  
русского миноносца «Суходум»**

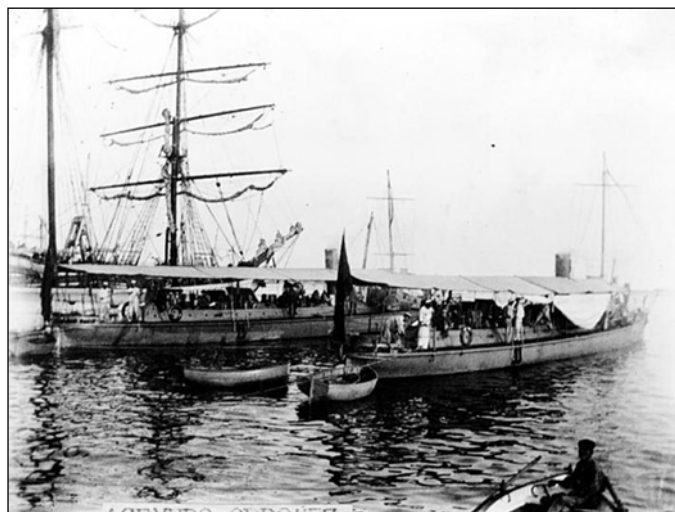


**Продольный разрез и планы палуб германского миноносца Th 1**

Корабли получились удачными и вполне отвечавшими требованиям Адмиралтейства в плане мореходности, но имели, по мнению специалистов, недостаточно мощное торпедное вооружение, поскольку калибр торпед составлял не 380, а 350 мм. Уже в процессе строительства на них появился третий палубный торпедный аппарат на четвердеке (по большому счету это было единственное свободное место, куда его можно было воткнуть).

Заказала свой «Суходум» и Швеция – с расчетом впоследствии воспроизвести на своих верфях. «Hugin» стал точной копией русского и австралийского миноносцев, отличаясь лишь конструкцией винторулевой группы – использовался руль с подпятником, служившим защитой винта на мелководье.

В 1883 году к проекту интерес проявила Германия. Морской министр фон Каприви при выборе образца для последующего воспроизводства на своих верфях пошел по пути, проложенному ранее Италией (и отчасти Россией) – заказал по одному миноносцу главным английским производителям — фирмам «Торникрофт» и «Ярроу». Одновременно полученные по условиям контрактов чертежи



**Испанские миноносцы «Julian Ordenez» и «Acevedo»**

были разосланы на германские предприятия (заводы акционерных обществ «Везер» (Бремен) и «Вулкан» (Штеттин) и фирмы «Шихау» (Эльбинг)), получившие заказ на создание усовершенствованных образцов на основе английских проектов.

Основное отличие «варианта для Германии» от исходного проекта заключалось в наличии поперечной угольной ямы за боевой рубкой, что одновременно решало вопрос дальности хода (за счет увеличения запаса топлива до 20 т) и позволяло избавиться от необходимости разносить дымовые трубы к бортам – за счет того, что котельное отделение «сдвинулось» в корму от рубки появилась возможность производить погрузку торпед не обращая внимания на дымоходы – и на Th-1 избавились от столь нелюбимых Торникрофтом раздвоенных дымовых труб. Кроме того, калибр торпедных аппаратов составлял не 380-мм, а 350 мм.

Наконец в 1884 г. решение о постройке двух подобных кораблей для своего флота приняла Испания. Контракт на постройку двух миноносцев подписан 30 декабря 1884 г. со сроком сдачи первого корабля через 7 месяцев, второго – через восемь.

### 125-футовый тип

Успех 113-футовых миноносцев подтолкнул британское Адмиралтейство к следующему шагу – создать на его основе некий универсальный торпедно-артиллерийский корабль, способный не только выходить в торпедную атаку на вражеские корабли, но и играть роль защитника от атак миноносцев противника. Для этого такой корабль должен был помимо торпедного, иметь и мощное (по меркам своего времени) артиллерийское вооружение – причем во избежание роста размеров (и соответственно стоимости) предусматривался сменный состав в зависимости от решаемых задач – преимущественно артиллерийский или минный. Потребность в таком корабле-защитнике оценивалась Адмиралтейством очень высоко, особенно в свете стремительного увеличения миноносных флотов России и Франции.

24 февраля 1885 г. с Торникрофтом был подписан контракт на постройку прототипа новой серии, получившего название ТВ-25. Справедливости ради стоит отметить, что в основу его проекта был положен все же не «Childers», а его более поздняя версия – германский Th 1, поскольку наличествовала поперечная угольная яма. Важным нов-



**Довольно редкая фотография миноносца ТВ 25 (или одного из однотипных кораблей, вошедших в строй в первоначальной конфигурации с «бычим носом») вскоре после вступления в строй**

шеством стало увеличение высоты корпуса почти на 0,5 м, что позволило «укрыть» под верхней палубой выступающие части паровой машины и котла и отказаться от кожуха над ними. Это, в свою очередь, освободило палубу. Немаловажным следствием такого конструктивного решения стало и общее повышение прочности корпуса на изгиб.

Заказ на серийные корабли последовал практически одновременно с головным – уже 30 марта 1885 г. был подписан контракт на постройку ТВ-26 – ТВ-29. Угроза перерастания противостояния с Россией в полноценную войну привела к тому, что спустя всего месяц последовал самый большой одномоментный заказ – 30 апреля был подписан контракт еще на 20 (ТВ-41 – ТВ-60).

Согласно первоначальному проекту, состав вооружения был продиктован задачей борьбы с русскими и французскими миноносцами: две скорострельных 47-мм/40 пушки Гочкисса Mk.I на крыше рубок и две двустольных 25,4-мм митральезы Норденфельда по бортам корпуса (в проекте же замененные на такое же число 11,43-мм пятиствольных) и один неподвижный 350-мм торпедный аппарат в носу. Уже в процессе постройки в связи с урегулированием кризиса с Россией состав вооружения миноносцев пересмотрели в сторону усиления торпедного, оснатив корабли вместо 47-мм пушек двумя спаренными 350-мм торпедными аппаратами, вращающимися вокруг башен, ранее служивших основаниями для скорострелок.



**Миноносец ТВ 25 после перестройки носовой оконечности**

### 125-футовый тип

Проект 125-футового миноносца получился путем глубокой модернизации проекта 113-футового миноносца 2-й подсерии (с поперечной угольной ямой) путем увеличения высоты борта в средней и кормовой части корпуса, при этом машинно-котельное отделение практически не претерпело каких либо значимых изменений. Гладкопалубный корпус с подъемом к форштевню подразделялся на шесть основных водонепроницаемых отсеков (часть из них при этом так же подразделялось водонепроницаемыми переборками, поэтому общее число водонепроницаемых отсеков составляло 12. Впервые на кораблях этого типа за счет роста высоты корпуса отсутствовали кожухи над машинно-котельными отделениями. Кроме того, появилась кормовая боевая рубка с полноценным постом управления со штурвалом и машинным телеграфом.

При формировании корпуса впервые использовалась Сименс-мартеновская сталь (наряду с бессемеровской). Толщина обшивки колебалась от 3,2 мм (корпус) до 6,4 мм (палуба над торпедными аппаратами и боевые рубки).

Паровая машина – двухцилиндровая компаунд номинальной мощностью 550 л.с. (предусматривалась возможность кратковременной форсировки до 700 – 750 л.с.) с конденсатором, локомотивный паровой котел, трехлопастной винт. Первоначальный проект предусматривал два руля: основной – некомпенсированный, без подпятника; вспомогательный – выдвижной в носу в специальной выгородке таранного отсека. Уже в процессе проектирования конструкция основного руля была кардинально изменена – вместо одного руля в струе винта, корабль оснащался двумя, стоящими по бокам от винта и создающими вместе с формой корпуса в корме «туннельный эффект».

Вспомогательное оборудование включало водоотливные средства (7 эжекторов и помп) суммарной производительностью 210 т воды/час. Имелась паровая динамомашинка, снабжавшая ток боевой прожектор.

Вооружение британских кораблей состояло из носового неподвижного и двух палубных сдвоенных торпедных аппаратов калибром 350 мм. При этом для погрузки торпед в торпедный отсек вновь пришлось прибегнуть к излюблен-

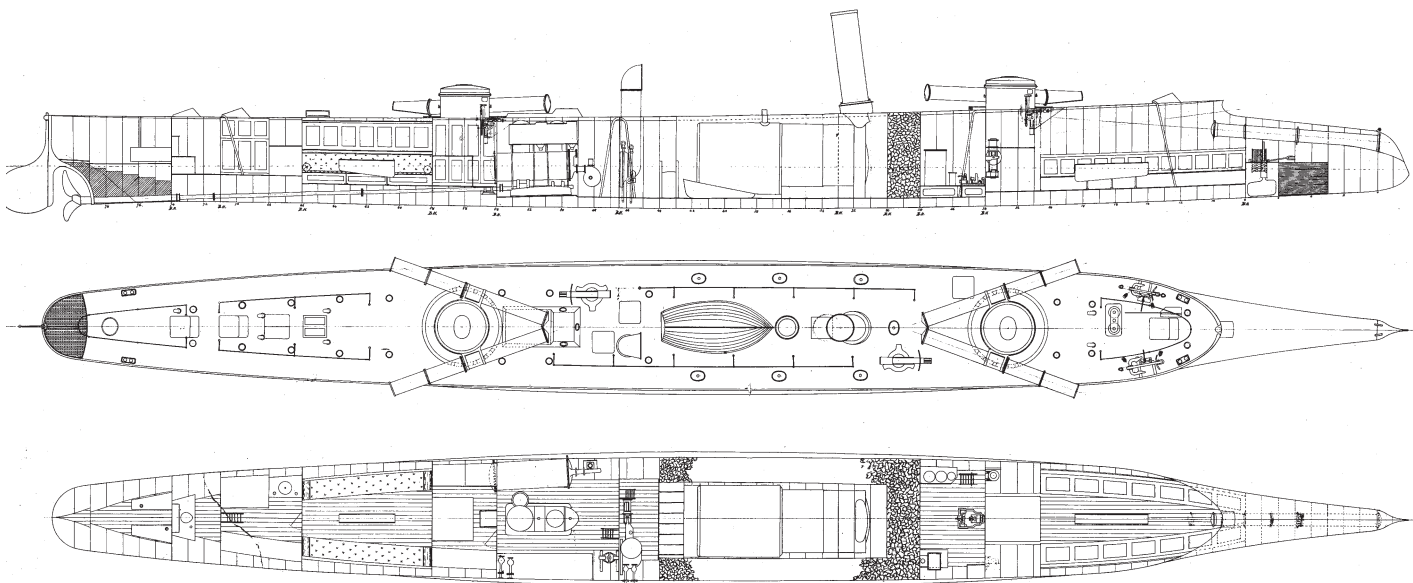
отсек	ТВ 25	«Habana»
1-й Таранный (Рулевой)	0-10	0-10
2-й Торпедный/жилой	10-30 (переборка по 26)	10-30 (переборка по 26)
3-й Котельный	30-48,5 (переборки по 32 и 35)	30-50,5 (переборки по 34 и 37)
4-й Машинный	48,5-56	50,5-58
5-й Жилой	56-76 (переборки по 60, 68 и 73)	58-77 (переборки по 62, 66 и 74)
6-й Румпельный	76-84	77-84

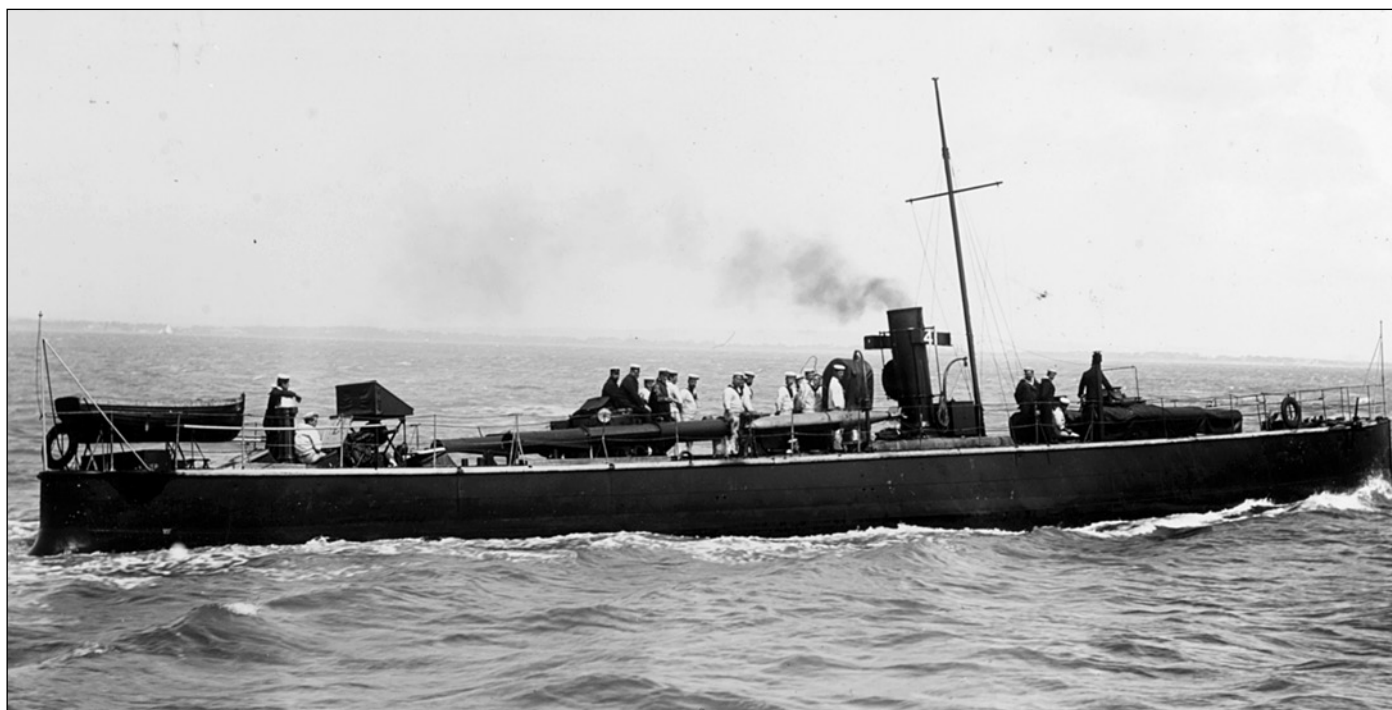
ному Торникрофтом методу «против хода» – но на этот раз не из за мешавшей дымовой трубы, а по более прозаичной причине. Носовая боевая рубка, через которую теоретически можно было бы осуществлять погрузку по методу Ярроу (через люк в тыльной стороне) выполняла роль основания для сдвоенного торпедного аппарата и была окружена кольцевым погоном, не оставлявшим места для погрузочного люка.

В 1900-1907 гг. оставшиеся в строю миноносцы прошли первую серьезную модернизацию, в ходе которой старый локомотивный котел был заменен на два водотрубных, соответственно изменилось и число дымовых труб. К началу Первой мировой сохранившиеся в строю единицы исполняли функции патрульных судов. Торпедное вооружение с них было снято, а артиллерийское включало две 47-мм пушки на зенитных станках. К концу войны оснащались глубинными бомбами.

Как уже упоминалось ранее, испанцы при заказе отказались от использования сдвоенных торпедных аппаратов в пользу более привычных носовых. Кстати – поскольку рубка больше не выполняла роль основания для поворотного торпедного аппарата, появилась возможность вернуться к схеме погрузки торпед «по ходу», через тыльную часть рубки.

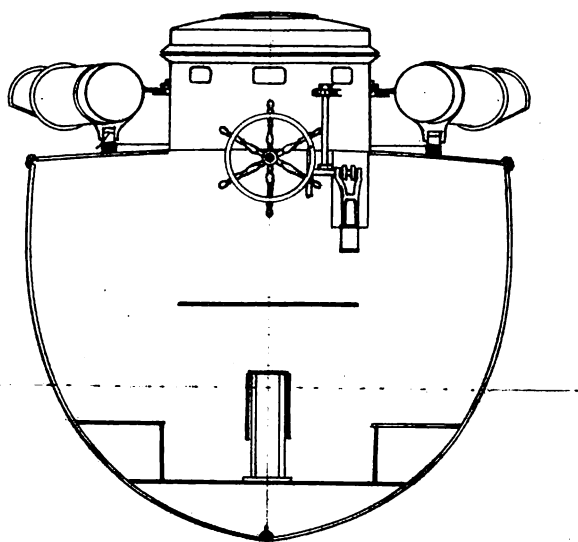
**Продольный разрез и планы палуб британского миноносца ТВ 25. Один из предварительных вариантов, еще с одним основным рулем в диаметральной плоскости**





**Миноносец ТВ 41**

Первоначально 125-футовые миноносцы имели довольно своеобразную носовую оконечность, получившую в морских кругах имя «бычий нос» (bull nose). Больше всего она напоминала сильно выдающийся вперед надводный таран, заканчивающийся крышкой торпедного аппарата. Идея сколь оригинальная, столь и неудачная – уже на малых ходах миноносец начинал зарываться носом и в мореходности уступал своим гораздо меньшим по размерам собратьям. Решать проблему пришлось довольно радикально, перестроив всю носовую оконечность, демонтировав при этом неподвижную торпедную трубу – благо потеря одного торпедного аппарата из пяти казалась приемлемой ценой повышения мореходности. Поскольку все корабли серии строились практически одновременно, проблемы с



**Поперечное сечение корпуса 125-футового миноносца по носовой боевой рубке**



**Миноносец ТВ 43 со снятым вооружением, снимок сделан вскоре после окончания перестройки носовой оконечности**

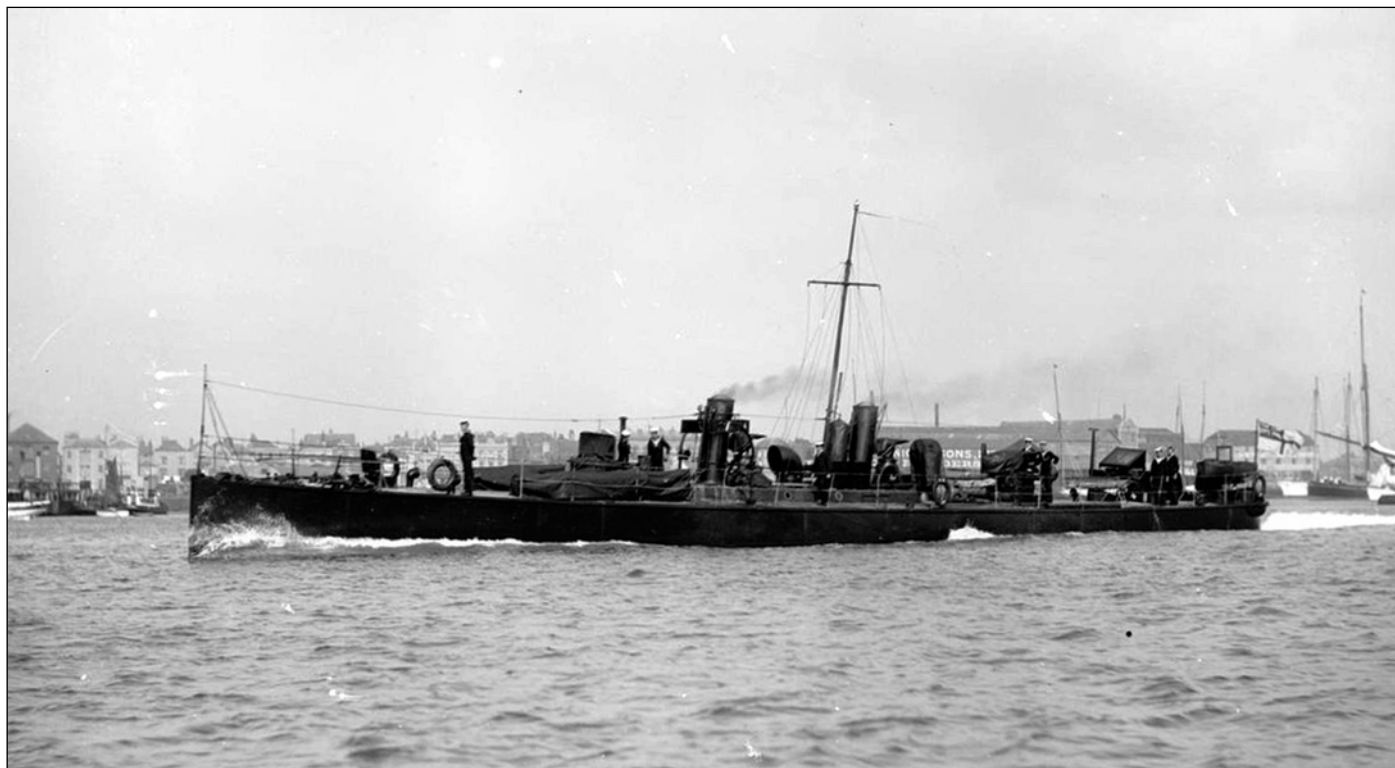
«бычьим носом» выявились на стадии, когда достаточно большая часть кораблей находилась в высокой степени готовности и их пришлось достраивать с этим сомнительным новшеством (ТВ-25 – 26 и ТВ-41-49), лишь начиная с ТВ-50 миноносцы вступали уже с новой, исправленной носовой оконечностью.



*Миноносец ТВ 27 после перестройки носовой оконечности*



*Миноносец ТВ 48 со снятыми торпедными аппаратами и двумя скорострельными пушками, смонтированными на боевых рубках*



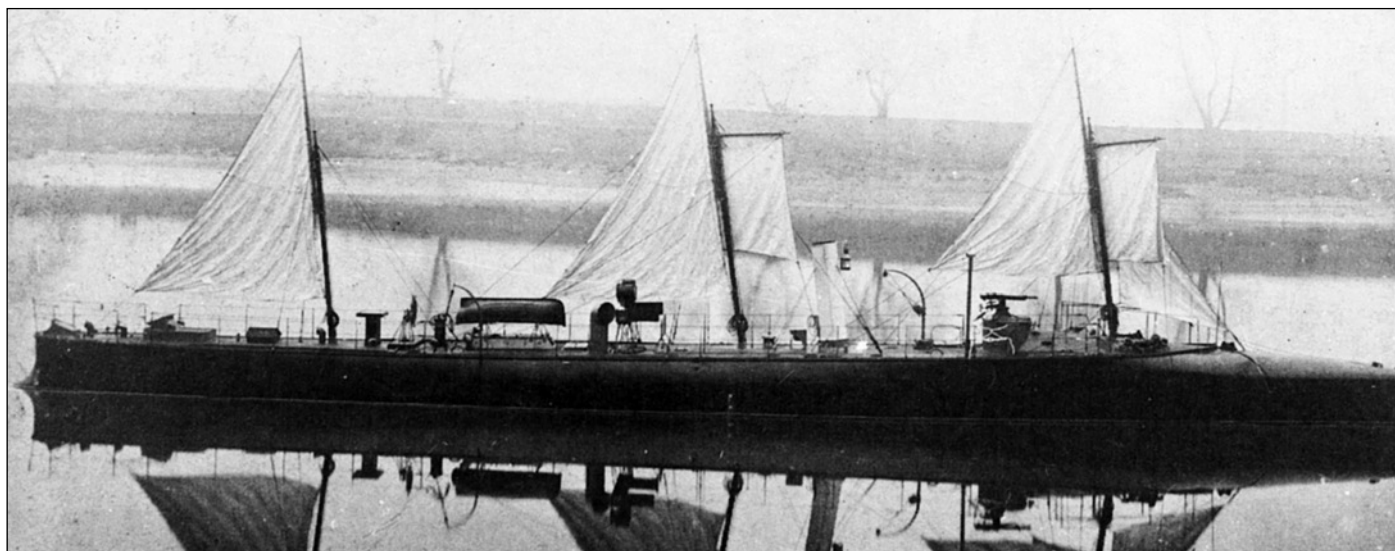
**Миноносец ТВ 27 после замены локомотивного котла двумя водотрубными**

На морских испытаниях ТВ-25 достиг скорости 19,384 узлов при мощности 591 л.с. При форсировке машин скорость превышала 21 уз. (ТВ-50 развил 21,66 узла при 771 л.с.).

Единственным экспортным вариантом 125-футового типа стал испанский миноносец «Набапа», история постройки которого довольно таки необычна.

Каролинский кризис 1885 г. вызвал в Испании всплеск патриотизма – как в Метрополии, так и в колониях, причем в последних он носил даже более радикальный характер, и наиболее ярко это проявилось на Кубе. Владельцы гаванского казино (Casino Espanol de la Habana) не стали ограничиваться верноподданническими заявлениями в прессе, а взяли и собрали по подписке довольно значительную сумму, достаточную для постройки большого миноносца –

причем полностью снаряженного, со всем вооружением и припасами. 75 000 пессо были переданы владельцами казино начальнику гаванского адмиралтейства с пожеланием назвать будущий корабль в честь города, где были собраны средства на его постройку – Гаваны. Выбор строителя пал на Торникрофта, контракт подписали 3 марта 1886 г., а уже 15 августа того же года находящийся на стапеле корабль королевским указом был наречен «Набапа». В это время на верфи в Чизвике вовсю шла сдача 125-футовых миноносцев для британского флота, наиболее крупных на тот момент представителей этого класса. С оглядкой на них и создавался проект «Набапа» – но с рядом нюансов, в первую очередь касающихся состава и размещения вооружения – так от сложных двойных палубных ТА испанцы отказались в пользу привычных уже носовых неподвижных труб.



**Миноносец «Набапа» вскоре после вступления в строй**

## Миноносцы постройки Торникрофта

### Тип «58-футовый»

23	<b>«Rap»</b>	Норвегия	1873	1873	1873
29	<b>«Spring»</b>	Швеция	1874	1874	1875
33	<b>Dampchalup Nr. 5</b>	Дания	1874	1875	1878

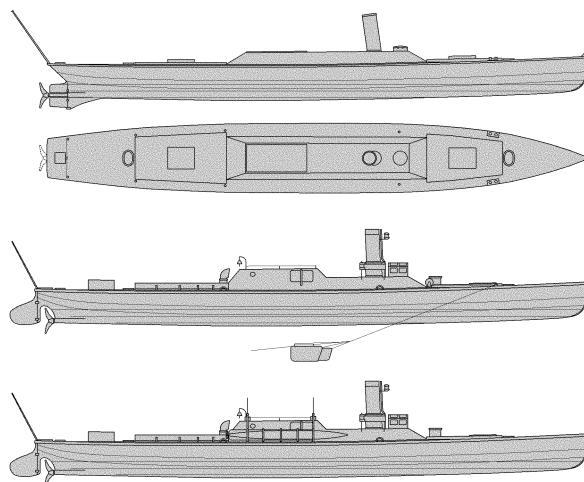
#### «Rap» (Норвегия)

Как уже упоминалось ранее, первоначально «Rap» предполагалось вооружить шестовой миной, но еще до окончания постройки эта идея была оставлена из-за ненадежности и прочности конструкции. Вместо этого был принят ряд экспериментов с буксируемой миной Гарвея.

Опыты оказались неудачными – с поставленными минами «Rap» мог разогнаться лишь до 12,25 узлов, к тому же его маневренность при этом становилась просто отвратительной – любой корабль противника, если только он не стоял на якоре, легко мог увернуться. Отчасти виной тому была конструкция винторулевой группы с винтом за рулем, перекочевавшая из проекта паровой яхты. С целью исправления этого недостатка и перестройки кормовой оконечности «Rap» в 1879 году прошел ремонт на верфи Торникрофта. Длина увеличилась до 18,0 (между перпендикулярами)/19,1 (наибольшая). Кроме того, была увеличена высота кожуха над машиной, колпак рулевой рубки заменен на более просторный, а крепление тросов буксируемых мин перенесено на палубу ближе к форштевню. Лебедку за люком машинного отделения заменили двумя, расположенными побортно перед рубкой.

Хотя эти изменения и улучшили маневренные характеристики «Rap» при свободном ходе, но при выставленных минах ситуация если и улучшилась, то незначительно. Впрочем, особого значения это не имело, поскольку в том же 1879 г. миноноску оснастили двумя рамами-стеллажами (по бортам в средней части корпуса) для пуска 14-дюймовых самодвижущихся мин (торпед) Уайтхеда. Конструкция этих стеллажей была спроектирована на верфи Торникрофта и доработана первым командиром миноноски капитан-лейтенантом Коренном. После этого «Rap» вновь вступил в кампанию. Увы, означенная система пуска торпед так же оказалась далека от совершенства – пуск был возможен на ходу не более 5 узлов и дистанции не более 400 м, при этом скорость цели не должна была превышать 7 узлов.

С годами ценность первенца норвежского минного флота как носителя торпед падала – начиная с 1883 года он в основном стоял на приколе, хотя и привлекался для участия в маневрах флота в 90-е гг., но к этому времени «Rap» рассматриваться скорее как патрульный корабль, нежели миноносец. В начале века с корабля сняли приспособ-



Вверху: «Rap» во время испытаний

В центре: «Rap» – носитель буксируемых мин Гарвея

Внизу: «Rap» после перевооружения минами Уайтхеда



Миноноска «Rap» в экспозиции Музея обороны

	«Rap» 7	«Spring» 7	Dampchalup Nr. 5 8
Водоизмещение (нормальное), т	(впоследствии 10)		
Размерения, м:			
Длина (пп/нб)	17,2/18,2	17,2/18,2	17,2/18,2
Ширина	2,3	2,3	2,3
Осадка	0,9	0,9	0,9
ЭУ:			
Тип ПМ	вертикальная компаунд (на всех)		
цилиндры	17,8-28,1х20,3 см (на всех)		
котлы	1 локомотивный (на всех)		
Мощность, л.с. (при об./ мин)	115 (500)	108 (500)	100 (500)
Скорость, уз.	14	14	14
Вооружение (на момент вступления в строй):	2 буксируемые мины Гарвея	2 буксируемые мины Гарвея	2 шестовые мины
Экипаж, чел.	7	6	8

собления для пуска торпед и единственным вооружением с этого момента стал один 8-мм пулемет. В годы Первой мировой он числился сторожевым кораблем (фактически – брандвахтенным судном) в порту Свелльвик.

В 1920 году корабль был исключен из списков флота, но разобран не был. В 1943 году был передан военно-морскому музею в Хортене. Находится в экспозиции музея до сего времени.

#### «Spring» (Швеция)

«Spring» вступил в строй, вооруженный буксируемыми минами Гарвея. Проведенные в Швеции испытания выявили те же недостатки, что и у норвежцев – плохая маневренность, особенно в момент буксировки. Как временная мера решено было вернуться к оснащению катера шестовыми минами. В 1879 году «Spring» прошел ремонт на верфи Торникрофта по исправлению неудачной винторулевой группы (как на «Рар»).

В 1885 году «Spring» оснастили рамами-стеллажами конструкции Торникрофта для пуска 14-дм торпед Уайтхеда. В том же году «Spring» был оснащен двустольной 25,4-мм митральезой М/84.

В 1887 году название миноносца было изменено на «Glimt» (в рамках упорядочения названий миноносцев входящих в унию флотов Швеции и Норвегии). Тогда же он был переклассифицирован в миноносец 3-го класса. Исключен из списков флота 17 февраля 1893 года.

#### Dampchalup Nr. 5 (Дания)

Вскоре после прибытия корабля в Копенгаген стало ясно, что шестовые мины плохо сочетаются с конструкцией миноноски и датчане последовали по пути, уже проложенному до этого норвежцами и шведами – оборудовали Dampchalup nr. 5 буксируемыми минами Гарвея, но с вариациями. Так, буксировочные тросы от бортовых блоков пробрасывались к лебедке не через дымовую трубу, а через перенесенный в корму 2,4-метровый пилон, ранее служивший для поддержания шестов мин в выдвинутом положении. Туда же в корму была перенесена и лебедка. Проведенные опыты показали, что с буксируемой миной катер развивает скорость не выше 10 уз.

Dampchalup Nr. 5 официально зачислен в состав флота 17 сентября 1878 года. 15 февраля 1879 года переименован в Torpedobaad Nr.1. Летом 1880 года прошел ремонт и переоборудование в Англии на верфи Торникрофта по исправлению винторулевой группы (как на шведском и норвежском собратьях). Тогда же миноносец оснастили рамами-стеллажами конструкции Торникрофта для пуска 14-дм торпед Уайтхеда (побортно, в средней части корпуса).

18 января 1882 года переведен в класс миноносцев 2-го класса. 9 января 1889 года переведен в класс патрульных катеров и переименован в Patrouillebaad Nr. 1. При этом решетчатые ТА демонтированы, а вместо них поставлена двустольная 11-мм митральеза Гарднера. Исключен из списков флота 19 мая 1894 года и впоследствии разобран.

### 67-футовый тип

32 Tb I	Австро-Венгрия	5.1874	19.6.1875	12.1875
43 Torpilleur № 5	Франция	6.1875	1876	1876
44 Torpilleur № 6	Франция	6.1875	1876	1876

#### Tb I (Австро-Венгрия)

Миноноска Tb I зачислена в состав флота в декабре 1875 г. Ходовые испытания, проведенные на Адриатике в декабре 1875 г. и июне 1876 г. продемонстрировали заметное падение скорости – удалось достичь лишь 16,1 и 16,67 уз. соответственно, что отчасти объяснялось слабой подготовкой машинной команды. На протяжении двух последующих лет шла отработка методики боевого использования – и, как и в случае аналогичных опытов в других странах выяснилось – применение шестовой мины быстроходными катерами сопряжено со слишком серьезными проблемами. В начале 1879 г. последовало решение оснастить миноноску двумя бортовыми бугельными аппаратами для пуска

мин Уайтхеда. В течение нескольких лет на Tb I проводились опыты с бугельными аппаратами различной конструкции, но без особых успехов, и с 1885 г. миноноску использовали для подготовки машинных команд.

В 1892 г. миноноску переклассифицировали в патрульный катер (Patrouillenboot) и в дальнейшем решили использовать на Дунае. Бугельные ТА демонтировали, вернув в состав вооружения шестовые мины (модернизированные с учетом требований для использования на реке). Кроме того, винт Торникрофта заменили на меньший, диаметром (1,1 против 1,32). Водоизмещение возросло до 11 т, а скорость упала до 12,5 – 13 уз.

В июне 1893 года катер доставлен в Будапешт по железной дороге. Во время испытаний на реке была достигнута средняя скорость 9,16 уз. и выяснилось, что применение шестовых мин возможно только против течения. В 1905 г. шестовые мины окончательно демонтированы и установлена малокалиберная пушка. Исключен из списков флота 24.01. 1907 и 6.08.1907 продан частному лицу и переоборудован в буксир. В 1911 г. вновь сменил владельца и переименован в «Bandi», в 1914 г. арендован (позднее выкуплен) навигационной компанией Дуная «MFTR», в 1918 г. затонул в результате навигационной аварии, поднят и разобран на металл.

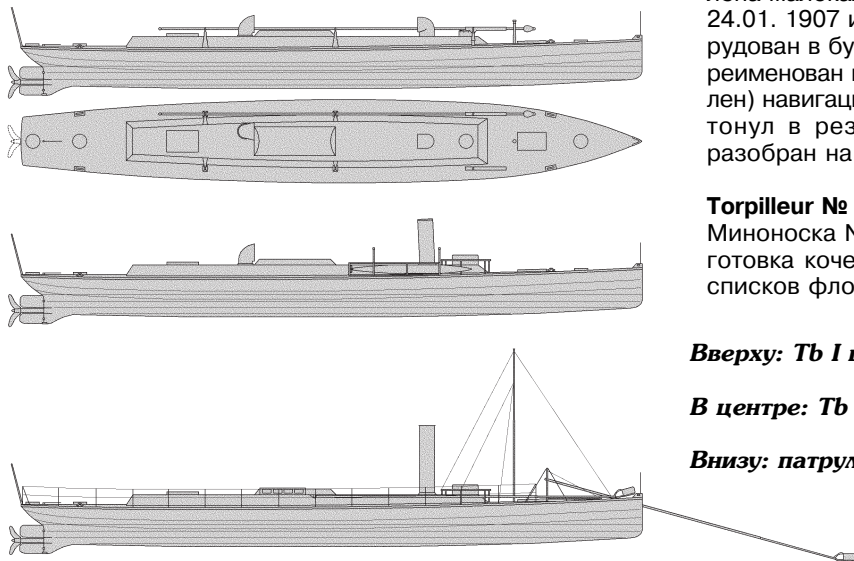
#### Torpilleur № 5 и № 6 (Франция)

Миноноска № 5 с 1878 г. придана учебному центру (подготовка кочегаров). В 1880 г. разоружена, исключена из списков флота в 10.5.1887 г.

*Вверху: Tb I во время испытаний*

*В центре: Tb I, оснащенный минами Уайтхеда*

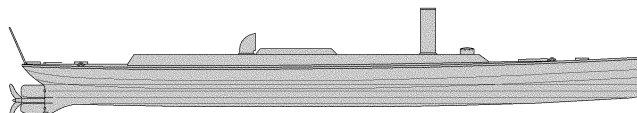
*Внизу: патрульный катер Tb I*



	<b>Tb I</b>	<b>Torpilleur № 5 и 6</b>
Водоизмещение, т:		
нормальное	8	
полное	10	12,2
Размерения, м:		
Длина (пп/нб)	19,7/20,7	19,7/20,7
Ширина	2,6	2,5
Осадка	1,2	0,7 (носом)
ЭУ:		
Тип ПМ	вертикальная компаунд	вертикальная компаунд
цилиндры	25,4-41,8х26,7 см	25,4-41,8х26,7 см
котлы	1 локомотивный	1 локомотивный
Мощность, л.с. (при об./ мин)	184	220
Скорость, уз.	15	18
Запас топлива, т (тип)	1,5 (уголь)	
Вооружение (на момент вступления в строй):	2 шестовые мины	2 шестовые мины
Экипаж, чел.	9	8

Миноноска № 6 с 1882 г. придана торпедному учебно-му центру, позднее служила в местной обороне Рошфора. Исключена из списков флота в мае 1888 г.

#### **Миноносец №5**



#### **76-футовый тип**

48 <b>II</b>	Голландия	1875	10.6.1877	1877
94 <b>IV</b>	Голландия	-	-	3.1879
95 <b>V</b>	Голландия	-	-	3.1879
96 <b>VI</b>	Голландия	-	-	6.1879
97 <b>VII</b>	Голландия	-	-	6.1879
98 <b>VIII</b>	Голландия	-	-	8.1879
99 <b>IX</b>	Голландия	-	-	8.1879
60 « <b>Nibbio</b> »	Италия	1.2.1878	1878	6.2.1881

1885 г. сменил наименование на torpediniera 1, с 7 декабря 1887 г. – 1Т. Использовался в силах мобильной обороны побережья, периодически исполняя службу в школах корабельных механиков. Исключен 22 мая 1904 г. и переклассифицирован в паровой катер Р.Е. 44, впоследствии разобран на металл.

#### **Spartorpedoboot II, IV – IX (Голландия)**

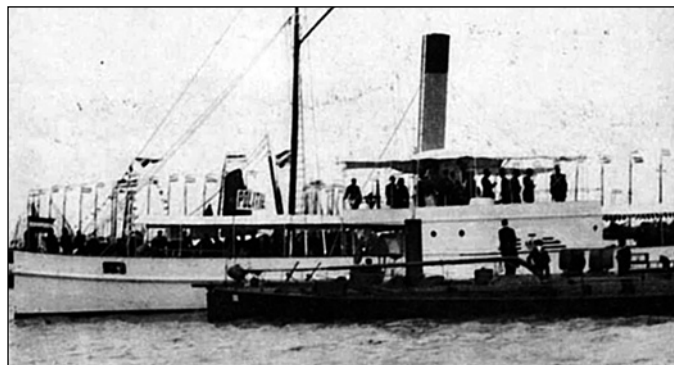
Spartorpedoboot II. Исключен в 1901 г. и разобран на металл.

Spartorpedoboot VI и VII исключены в 1903 г. и разобраны на металл.

Spartorpedoboot IV, V, VIII и IX исключены в 1905 г. и разобраны на металл кроме IX, который некоторое время использовался как таможенный катер.

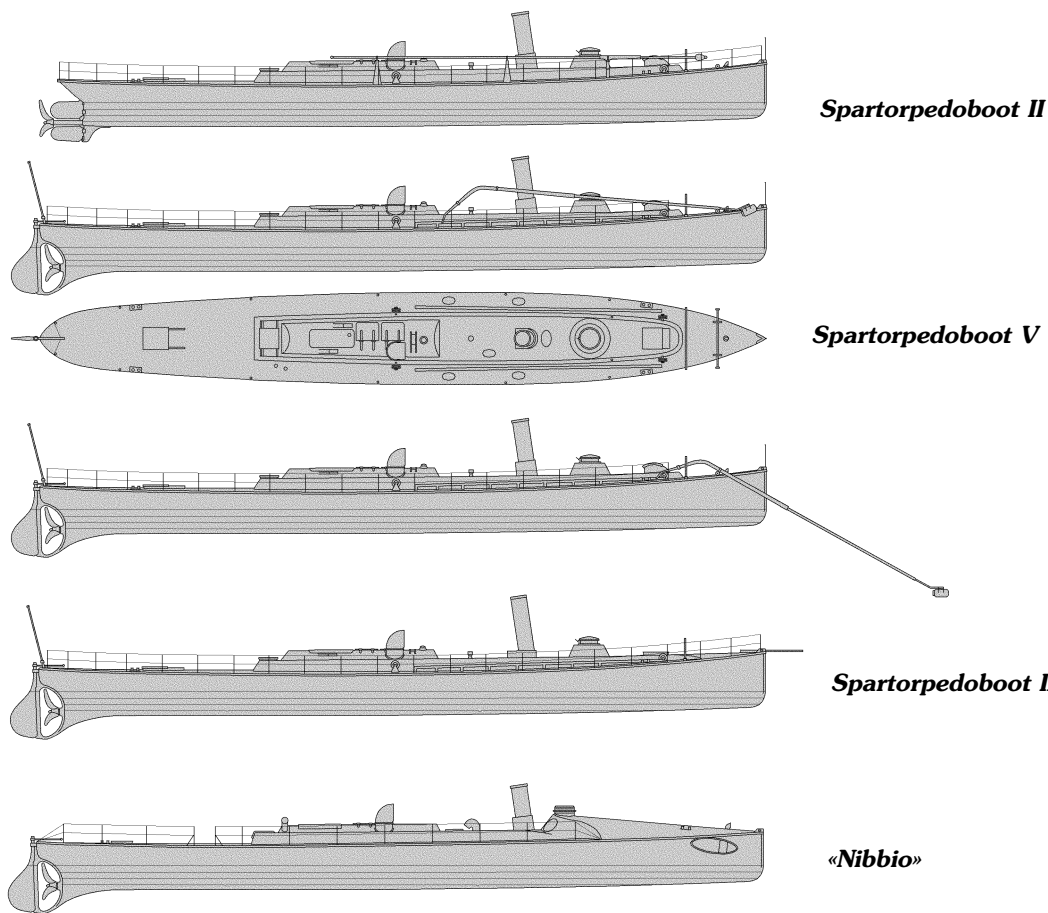
#### **«Nibbio» (Италия)**

6.2.1881 получил название torpediniera N.1, 11 мая переименован в «Nibbio». С 25 июня по 7 ноября 1881 г. находился в Фиуме в достройке (установка ТА). С 16 мая



**Spartorpedoboot IX**

	<b>II</b>	<b>IV</b>	<b>V – IX</b>	<b>«Nibbio»</b>
Водоизмещение, т:				
Нормальное	26	26	26	19
Полное	29	29	29	26
Размерения, м:				
Длина (пп/нб)	22,6/23,2	22,6/23,2	24,1/24,6	24,1/24,6
Ширина	3,1	3,1	3,1	3,1
Осадка	1,6	1,6	1,6	0,9
ЭУ				
тип		вертикальная компаунд		
котлы		1 локомотивный		
Мощность, л.с.	250	250	250	250
Скорость, уз.	18	18	18	18
Запас топлива, т (тип)				3,7 (уголь)
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	200 (10)	200 (10)	200 (10)	400 (9)
Вооружение:	2 шестовые мины	2 шестовые мины	2 шестовые мины	2 носовых неподвижных 14-дм торпедных аппарата
Экипаж, чел.	11	11	11	10



### Русские и греческие импровизации

35 « <b>Кефаль</b> »	Россия	1876	12.08.1877	11.1877
14 « <b>№1</b> »	Россия	1871	1871	1877
26 « <b>Шутка</b> »	Россия	1874	1874	1877
42 « <b>Раноре</b> »	Греция	1875	1875	1877
45 « <b>Phalena</b> »	Греция	1875	1875	1877
46 « <b>Dikelea</b> »	Греция	1876	1876	1877
51 « <b>Thea</b> »	Греция	-	1876	1877

#### «Кефаль» (Россия)

Бывшая английская яхта в сентябре 1877 года куплена Морским министерством, 25 октября 1877 года доставлена в Россию; Перестроена Балтийским железоделательным, судостроительным и механическим обществом, Санкт-Петербург. 5—14 января 1878 года перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга в Николаев, 4 июня 1878 года зачислена в список судов Черноморского флота под наименованием «Кефаль»; со 2 сентября 1885 года — № 160, с 8 апреля 1895 года — № 90, с 1896 го-

да — паровой катер «Кефаль» Севастопольского порта. Разобрана в середине 20-х.

#### №1 (Россия)

Бывшая частная яхта, куплена на частные пожертвования и прибыла в Одессу 30 июля 1877 г., вооружена, 17 августа присвоено наименование №1. 9 сентября 1877 отправилась из Одессы на Дунай, войдя в состав Нижне-Дунайского отряда. 15 сентября переименована в «Лейтенант Пушин». 25 сентября в результате навигационной аварии (столкновение с берегом) затонула в устье Сулинского рукава Дуная. Жертв нет.

#### «Шутка» (Россия)

27 декабря 1876 г. включена в состав отряда Гвардейского экипажа, позднее — Верхне-Дунайского отряда. В ходе эксплуатации вместо деревянных шестов для мин использовался металлический (число носимых мин сократилось

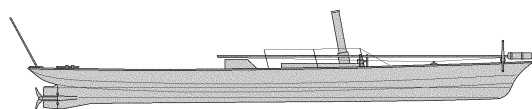
с двух до одной). Участвовала в минных атаках на турецкие корабли 8 июня 1877 г. у ПарAPAN и 11 июня 1877 г. у Фламунды. Впоследствии переведена в Нижне-Дунайский отряд. После окончания войны включен в состав плавсредств Севастопольского порта. В 1893 г. признана негодной к дальнейшему использованию.

#### «Panope» (Греция)

Бывший паровой катер, куплен в 1877 г. греческим правительством и переименован в «Panope», впоследствии переименован в №26.

#### «Phalena» (Греция)

Бывший паровой катер, куплен в 1877 г. греческим правительством и переименована в «Phalena», впоследствии название изменено на №24.



«Шутка»

#### «Dikelea» (Греция)

Бывшая паровая яхта, куплена в 1877 г. греческим правительством и переименована в «Dikelea», позднее переименована в №25

#### «Thea» (Греция)

Бывший паровой катер, куплен в 1877 г. греческим правительством и переименован в «Thea», позднее переименован в №27.

	«Кефаль»	№1	«Шутка»	«Panope»	«Phalena»	«Dikelea»	«Thea»
Водоизмещение, т	12,5	10	10				
Главные размерения, м:							
длина (пп)	17,37			15,5		17,8	13,7
(нб)		16,46	16,15	16,6	19,8	18,3	14,3
ширина	2,31	2,31	1,98	2,3	2,4	2,1	2,1
осадка (нос/корма)	0,61/1,07	0,76	0,76	0,9	0,85	0,9	0,8
ЭУ:							
тип	верикальная компаунд (на всех)						
котлы	1 локомотивный (на всех)						
мощность, л.с.	90	80	83	102	108		42
Запас топлива, т (уголь)	2	2	2				
Скорость хода, уз.	12,0	15,0	16,5	16,5	15,6	15	16
Реально	8,72						
Вооружение:							
шестовые мины	2	2	2	+	+	+	+
буксируемые мины			+				
Экипаж, чел	9	5	-				

### 87-футовый тип

47	«Lightning»	Англия	1876	1876	1881
71	TB 2	Англия	1878	1878	1878
72	TB 3	Англия	1878	1878	1878
73	TB 4	Англия	1878	1878	1879
74	TB 5	Англия	1878	1879	1879
75	TB 6	Англия	1879	1879	1879
76	TB 7	Англия	1879	1879	1879
77	TB 8	Англия	1879	1879	1879
78	TB 9	Англия	1879	1879	1879
79	TB 10	Англия	1879	1879	1880
80	TB 11	Англия	1879	1880	1880
81	TB 12	Англия	1879	1880	1880
54	Torpilleur N°8	Франция	1877	1878	31.10.1879
55	Torpilleur N°9	Франция	1877	1878	31.10.1879
56	Torpilleur N°10	Франция	1877	1878	31.10.1879
57	Torpilleur N°11	Франция	1877	1878	31.10.1879
58	Torpilleur N°12	Франция	1877	1878	31.10.1879
59	Torpilleur N°13	Франция	1877	1878	31.10.1879
63	Torpilleur N°14	Франция	1877	1878	31.10.1879
64	Torpilleur N°15	Франция	1877	1878	31.10.1879
65	Torpilleur N°16	Франция	1877	1878	31.10.1879
66	Torpilleur N°17	Франция	1877	1878	31.10.1879
67	Torpilleur N°18	Франция	1877	1878	31.10.1879
68	Torpilleur N°19	Франция	1877	1878	31.10.1879
69	Tb II	Австро-Венгрия	9.1877	5.1878	10.1878

#### «Lightning» (Англия)

Испытания начались в Чизвике 10 мая 1877 года. 22 мая при полной нагрузке корабль развил ход в 12 узлов, но из-за слишком большого диаметра циркуляции (сравнимого с аналогичным показателем парового фрегата «Shah») дальнейшие испытания были приостановлены. После серии улучшений, включавших доработку рулевого устройства, парового котла и замену винтов корабль 17 января 1879 года вновь вышел на испытания, показав на мерной миле 19,4

узла. При полной нагрузке скорость снижалась до 18 уз. Эксперименты с подбором оптимальной формы винта продолжались на «Lightning» на протяжении 1879-1880 гг.

В 1879 г. неудачные бортовые решетки демонтировали, и корабль был вооружен аналогично своим более поздним собратьям – один поворотный 406-мм ТА в носу и две запасных торпеды.

1881 зачислен в списки флота под наименованием TB 1 и придан в качестве тендера торпедной школе ВМС «Vernon».

В 1883 г. запасные торпеды сняты, а на месте, где они хранились, оборудованы бортовые аппараты, позволяющие осуществлять пуск торпед на ходу.

В 1896 г. продан на слом, паровая машина демонтирована и еще некоторое время использовалась в качестве вспомогательной в порту Портсмута.

#### TB 2 – TB-12 (Англия)

TB 2. В ноябре-декабре 1878 г. прошел испытания, в апреле 1879 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии. В 1897 г. продан на слом, его паровая машина еще несколько лет использовалась в качестве вспомогательной на верфи в Девенпорте.

TB 3. В 1878 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии. 4 мая 1880 г. – авария в котельном отделении (разрыв дымогарной трубки), жертв и пострадавших нет, ремонт – 1 месяц. В 1904-5 гг. продан на слом.

TB 4. В 1879 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии. В 1905 г. продан частному владельцу и переименован в «Rocket».

TB 5. В 1879 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии. В 1897 г. продан на слом, его паровая машина



**Миноносец 1-го класса ТВ 3**

еще несколько лет использовалась в качестве вспомогательной на верфи в Девенпорте.

ТВ 6. В 1879 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии, затем переведен в Кейптаун на станцию Мыса Доброй Надежды. Сдан на слом в 1905 г.

ТВ 7. В 1879 г. зачислен в состав флота, непродолжительное время служил в водах Метрополии, но в августе 1880 г. на борту военного транспорта «Тамар» доставлен в Гибралтар, где и нес службу до 1904 г., когда продан частному лицу и переименован в «Mosquito».

ТВ 8. В 1879 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии, впоследствии переведен в Гонконг. Сдан на слом в 1903 г.

ТВ 9. В 1879 г. зачислен в списки флота, непродолжительное время служил в водах Метрополии, но в августе 1880 г. на борту военного транспорта «Тамар» доставлен на Мальту, где и нес службу до 1900 г., когда был сдан на слом, а его паровая машина еще несколько лет использовалась в качестве вспомогательной на верфи Мальты.

ТВ 10. В 1880 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии, впоследствии переведен на Мальту. Сдан на слом в 1900 г.

ТВ 11. В 1880 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии, впоследствии переведен на Мальту. Сдан на слом в 1904 г.

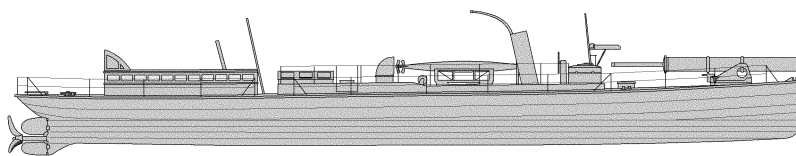
ТВ 12. В 1880 г. зачислен в состав флота. Служил в водах Метрополии. В 1904 г. продан на слом. ТВ 12 стал единственным представителем этого типа, на котором в 1881 г. проводились опыты по использованию разных образцов шестовых мин.

#### **Torpilleur N°8 – 19 (Франция)**

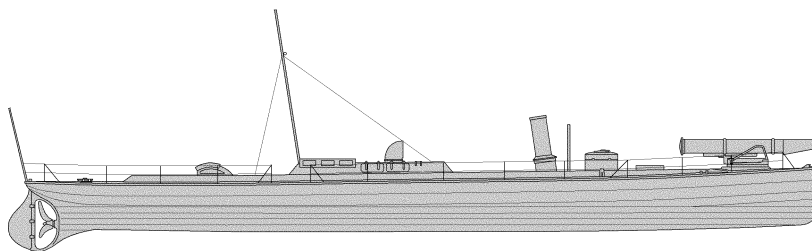
Torpilleur N°8. В 1889 г. локомотивный ПК заменен на водотрубный Дю Тампля. Исключен из списков флота 1896 г. Torpilleur N°9. 6 июня 1889 г. столкнулся с рыбацкой лодкой у Бреста, незначительно поврежден. С 1885 по 1899 г. использовался в качестве учебного судна в школе машинистов в Бресте. Сдан на слом в 1899 г.

	<b>«Lightning»</b>	<b>TB 2 – 12</b>	<b>Torpilleur N°8 – 19</b>	<b>Tb II</b>
Водоизмещение, т:				
Нормальное	28	28	26	28,4
Полное	32	32		
Размерения, м:				
Длина (пп/нб)	24,7/25,6	26,3/26,5 (ТВ 10 – 27,7/27,9)	-/26,6	26,3/26,5
Ширина	3,1	3,1	3,3	3,5
Осадка	1,57	1,6	1,5	1,6
ЭУ:				
тип		вертикальная компаунд (на всех)		
цилиндры	32,4-53,3х30 см	32,4-53,3х30 см		
котлы	1 локомотивный	1 локомотивный	1 локомотивный	1 локомотивный
Мощность, л.с.	460	460	300	300
Скорость, уз.	18	20	18	18
Запас топлива, т (тип)	3 (уголь)	3 (уголь)		3-4 (уголь)
Вооружение:	2 пусковые решетки для 406-мм торпед	1 406-мм поворотный торпедный аппарат (3 торпеды)	1 шестовая мина	2 бортовых пусковых решетки для 350-мм торпед
Экипаж, чел.	15	15	10	10

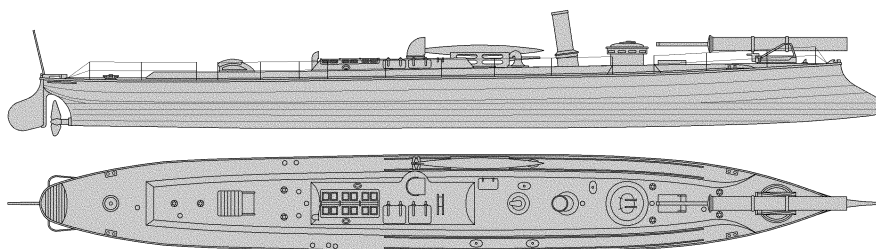
«Lightning»



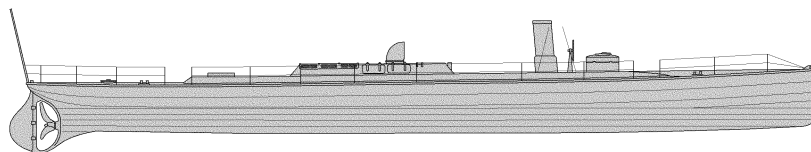
ТВ 2



ТВ 10



Ть II



Torpilleur N°10. В 1879 г. оснащен двумя торпедными аппаратами. Исключен из списков флота 10 августа 1896 г.

Torpilleur N°11. Исключен из списка флота 14 марта 1895 года.

Torpilleur N°12. Исключен из списка флота 26 ноября 1894 года.

Torpilleur N°13. Исключен из списка флотов 19 декабря 1895 года.

Torpilleur N°14. В 1880 г. На корабле проходил испытания ПК конструкции Дю Тампля. Исключен из списка флота в 1894 году, после чего до 1898 г. использовался в качестве буксира.

Torpilleur N°15. Исключен из списка флота 15 марта 1894 года. Паровая машина демонтирована и использовалась на верфи в Бресте.

Torpilleur N°16. В 1879 г. оснащен двумя торпедными аппаратами. В марте 1883 г. произошла серьезная авария в котельном отделении. Впоследствии использовался в школе машинистов в Бресте. Исключен из списка флота 15 марта 1894 года.

Torpilleur N°17. В 1889 г. Получил ПК конструкции Дю Тампля. Исключен из списка флота в 1895 году.

Torpilleur N°18. Исключен из списка флота в 1897 году.

Torpilleur N°19. В 1889 г. Получил ПК конструкции Трипарду. Этот миноносец единственный, среди однотипных имел две дымовых трубы. По некоторым сведениям был перевооружен двумя торпедными аппаратами. Исключен из списка флота в 22 июня 1895 года.

#### Ть II (Австро-Венгрия)

Корабль зачислен в списки флота в октябре 1878 г. В июне следующего года установлено вооружение – две бортовые пусковые решетки для мин Уайтхеда (аналогичные Ть I), после чего наибольшая скорость не превышала 15,1 уз. В том же году с миноносца были сняты обмеры и составлены подробные чертежи – предполагалась постройка двух однотипных кораблей в национальном арсенале, но дальше планов дело не пошло.

В 1881 г. на верфи фирмы Уайтхеда в Фиуме миноносец перестроили, оснастив двумя неподвижными торпедными аппаратами в носу (как это было сделано на итальянском миноносце «Nibbio» примерно в это же время), мешавшую при этом дымовую трубу заменили двумя стоящими побортно меньшего диаметра.

С 1898 г. привлекался в качестве учебного корабля при Военно-морской академии в Фиуме. Исключен из списков флота 24 июня 1904 года и в следующем году сдан на слом.



Французский миноносец N°19

## 100-футовый тип (семейство)

102	<b>Torpedobaad Nr.4</b>	Дания	1879	1879	1879
139	« <b>Aquila</b> »	Италия	1881	11.1881	11.7.1882
140	« <b>Gabbiano</b> »	Италия	1881	1881	11.7.1882
142	<b>Torpedobaad Nr. 6</b>	Дания	1881	2.9.1881	1881
143	« <b>Aldebaran</b> »	Италия	1881	21.2.1882	12.3.1882
144	« <b>Antares</b> »	Италия	1881	21.3.1882	20.6.1882
145	« <b>Andromeda</b> »	Италия	1882	11.5.1882	25.8.1884
146	« <b>Centauro</b> »	Италия	1882	16.5.1882	1884
147	« <b>Dragone</b> »	Италия	1882	15.7.1882	21.6.1883
148	« <b>Pegaso</b> »	Италия	1882	5.6.1882	18.2.1883
149	« <b>Perseo</b> »	Италия	1882	15.8.1882	1883
150	« <b>Sagittario</b> »	Италия	1882	31.8.1882	1883
151	« <b>Sirio</b> »	Италия	-	12.10.1883	19.6.1883
152	« <b>Orione</b> »	Италия	-	19.10.1883	19.6.1883
157	« <b>Seid</b> »	Швеция	1882	23.11.1882	1883
183	« <b>Delfinen</b> »	Дания	1883	6.7.1883	8.1883
189	« <b>Hvalrossen</b> »	Дания	1884	5.9.1884	10.1884

**Torpedobaad Nr. 4** (Дания)

В сентябре 1879 г. зачислен в списки флота. В 1882 г. переименован в «Hajen», в 1894 г. переименован в Torpedobaad Nr. 2 и переклассифицирован в миноносец 2-го класса. С 1912 г. переклассифицирован в патрульный корабль и переименован в Patruljebaad Nr. 1. Исключен из списков флота в 1916 году.

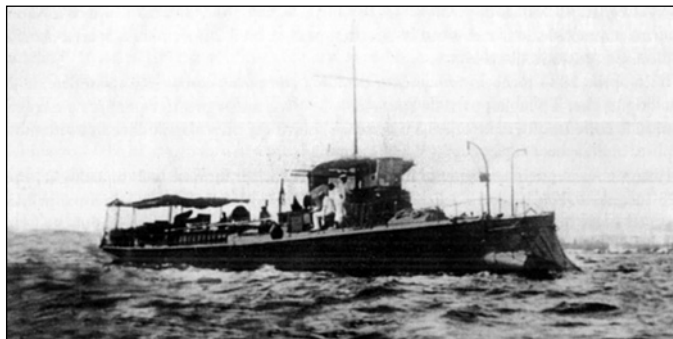
**«Aquila»** (Италия)

«Aquila». С 16 мая 1885 – 23, с 7 декабря 1887 23Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен 11.10.1907 и разобран на металл.

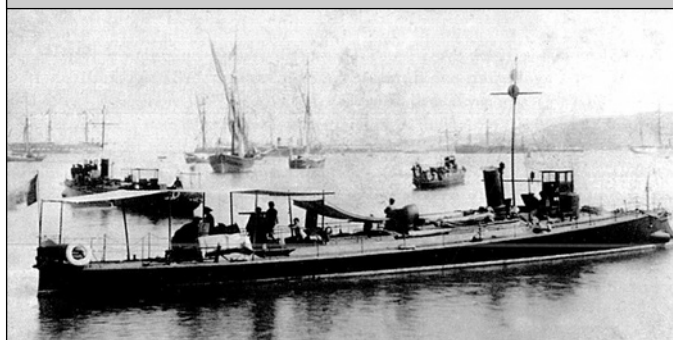
«Gabbiano». С 16 мая 1885 – 24, с 7 декабря 1887 24Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен 10.3.1907 и разобран на металл.

**Torpedobaad Nr. 6** (Дания)

В ноябре 1881 г. зачислен в списки флота. 18 января 1882 г. переименован в «Svardfisker». В 1912 г. переименован в Torpedobaad Nr.3. С 1916 г. переклассифицирован в патруль-



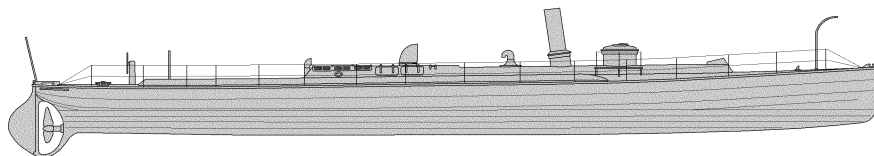
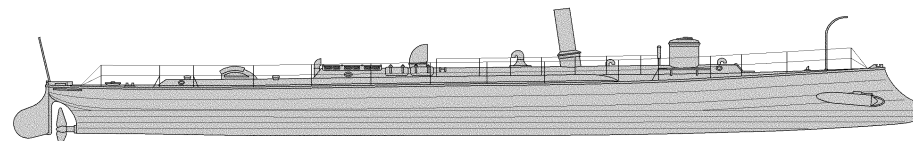
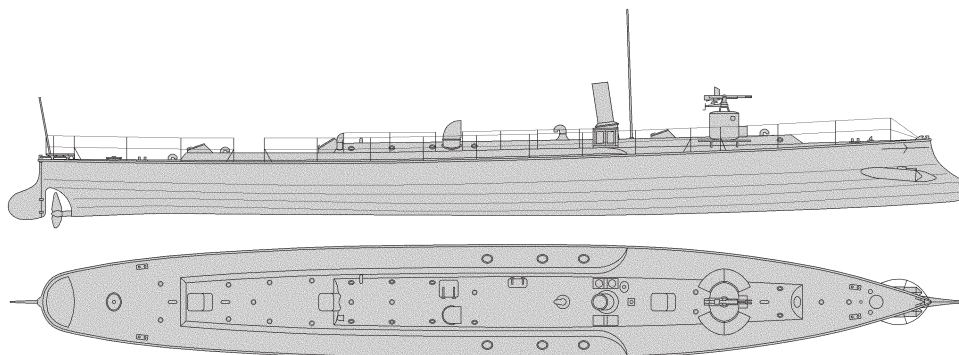
**Итальянские миноносцы 34Т (б. «Sirio», вверху) и 32Т (б. «Perseo», внизу)**

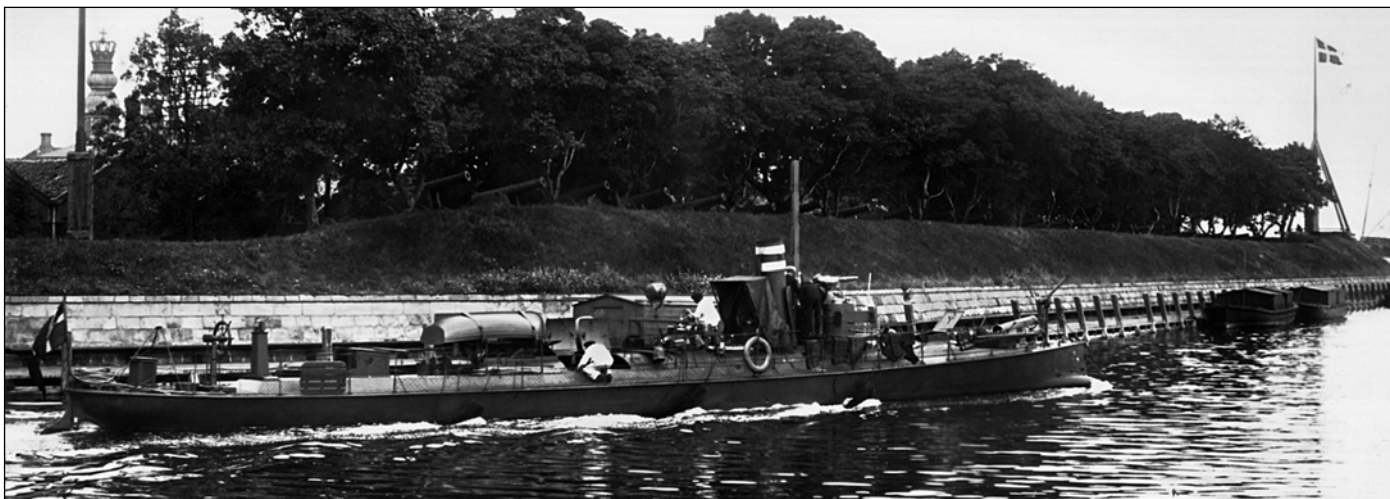


ный корабль и переименован в Patruljebaad Nr.1. Исключен из списков флота в 1919 году.

**«Delfinen»** (Дания)

В августе 1883 зачислен в списки флота. На рубеже веков (ориентировочно в 1905) прошел капитальный ремонт и модернизацию, в ходе которой локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1912 г. переименован в Torpedobaad Nr.4. С 1916 г. переклассифицирован в патрульный ко-

**«Hajen»****«Aquila»****«Aldebaran»**



Датский миноносец «Hvalrossen»



Датский миноносец «Delfinen» после замены локомотивного котла двумя водотрубными

	Torpedobaad Nr. 4 (91-фт)	«Aquila» (96-фт)	«Aldebaran» (100-фт)	«Seid» (100-фт)	Torpedobaad Nr. 6 (110-фт)	«Delfinen» (110,5 фт)	«Hvalrossen» (114-фт)
Водоизмещение, т:							
Нормальное	33	35	39		49		
Полное				43	58	66	74
Размерения, м:							
Длина	-/27,8	28,8/29,2	30,58/-	30,5	32,9/33,5	32,9/33,6	-/34,7
Ширина	3,1	3,3	3,6	3,7	3,7	3,6	3,7
Осадка	1,6	1,5	1,7	1,8	1,83	2,1	2,0
ЭУ:							
Тип			все – вертикальная компаунд				
Цилиндры			34,3/55,9 x 30,5				
Котлы			все – 1 локомотивный				
Мощность, л.с.	380	430	460	420	550	670	660
Скорость, уз.	16	20	21	19	17	18,5	17
Запас топлива, т (тип)		7	7				
Дальность плавания, миль (при скорости уз.)	230 (11)	600 (9)	600 (10)		340 (12)		
Вооружение:	1 носовой неподвижный 350-мм ТА 1 x 1 – 37-мм/20 М.1875	2 носовых неподвижных 350-мм ТА 1 x 2 – 25,4-мм/41 Норденфельда	2 носовых неподвижных 350-мм ТА 1 x 2 – 25,4-мм/41 Норденфельда	2 носовых неподвижных 350-мм ТА 1 x 2 – 25,4-мм М84	2 носовых неподвижных 380-мм ТА 1 x 5 – 37-мм/17 М.1875	2 носовых неподвижных 380-мм ТА 1 x 5 – 37-мм/17 М.1875	2 носовых неподвижных 380-мм ТА 1 x 5 – 37-мм/17 М.1875
Экипаж, чел.	12	11	12		15	15	15

рабль и переименован в Patruljebaad Nr. 2. Исключен из списков флота в 1919 году.

#### «Hvalrossen» (Дания)

В октябре 1884 зачислен в списки флота. В 1912 г. переименован в Torpedobaad Nr. 5. С 1916 г. переклассифицирован в патрульный корабль и переименован в Patruljebaad Nr. 3. Исключен из списков флота в 1919 году.

#### «Aldebaran» (Италия)

«Aldebaran». С 16 мая 1885 26, с 7 декабря 1887 26Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 12.8.1911 и разобран на металл.

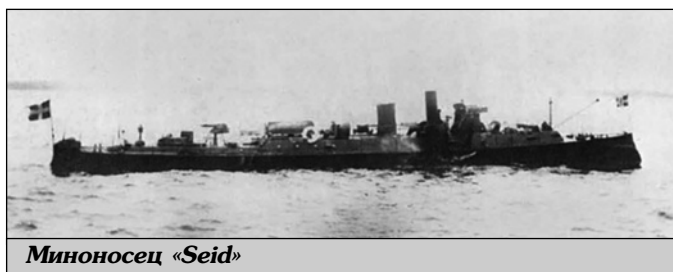
«Antares». С 16 мая 1885 27, с 7 декабря 1887 27Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 22.5.1904 и разобран на металл.

«Andromeda». С 16 мая 1885 28, с 7 декабря 1887 28Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 14.5.1908 и разобран на металл.

«Centauro». С 16 мая 1885 29, с 7 декабря 1887 29Т. С 1895 прибрежный миноносец, с 1898 по 1909 учебный миноносец, в 8.1914 исключен из списков флота и числился как паровой катер Р.Е. 20, впоследствии разобран на металл.

«Dragone». С 16 мая 1885 30, с 7 декабря 1887 30Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 13.12.1908 и разобран на металл.

«Pegaso». С 16 мая 1885 31, с 7 декабря 1887 31Т. С 1895 прибрежный миноносец, 4.6.1914 исключен из списков флота и числился как паровой катер Р.Е. 71, позднее разобран на металл.



Миноносец «Seid»

«Perseo». С 16 мая 1885 32, с 7 декабря 1887 32Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 10.3.1907 и разобран на металл.

«Sagittario». С 16 мая 1885 33, с 7 декабря 1887 33Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 25.5.1904 и разобран на металл.

«Sirio». С 16 мая 1885 34, с 7 декабря 1887 34Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 18.3.1909 и разобран на металл.

«Orione». С 16 мая 1885 35, с 7 декабря 1887 35Т. С 1895 прибрежный миноносец, исключен из списков флота 14.8.1911 и разобран на металл.

#### «Seid» (Швеция)

В 1887 г. переименован в «Blixt» и получил №63. В 1907 год переклассифицирован в патрульный корабль, торпедные аппараты сняты, картечицу Норденфельда заменили 37-мм пушкой М/98В. В 1910 г. переименован в Vedettbaten № 7 (V 7). Исключен из списков флота в 1926 г.

### 113-футовый тип (семейство)

167 «Сухум»	Россия	1883	22.6.1883	9.1883
172 «Childers»	Виктория (колония Великобритании)	1883	18.8.1883	1884
195 «Hugin»	Швеция	1884	30.5.1884	4.6.1884
197 Th 1	Германия	1884	13.6.1884	1.8.1884
201 HMTB 21	Великобритания	1884	18.03.1885	1885
202 HMTB 22	Великобритания	1884	05.05.1885	1885
209 «Julian Ordenez»	Испания	1885	27.07.1885	24.12.1885
210 «Acevedo»	Испания	1885	27.07.1885	11.1885

#### «Сухум» (Россия)

Зачислен в списки флота 19.07.1883, вошел в состав Черноморского флота осенью 1883 г. В апреле 1895 года сменил наименование на №257. 23 декабря 1907 года исключен из списков флота и сдан к порту. В апреле 1919 года взорван в Севастополе отступающими из Крыма английскими войсками. В 1922 году корабль был разобран на металл.

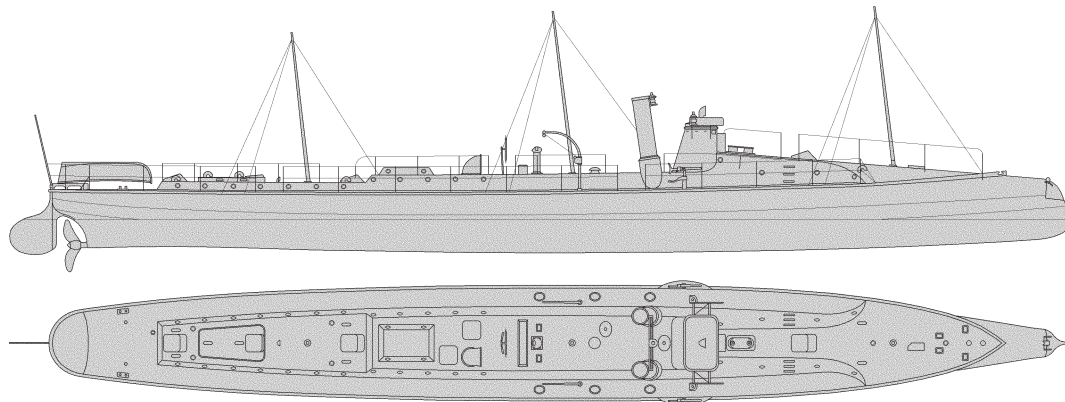
#### «Childers» (ВМС колонии Виктория)

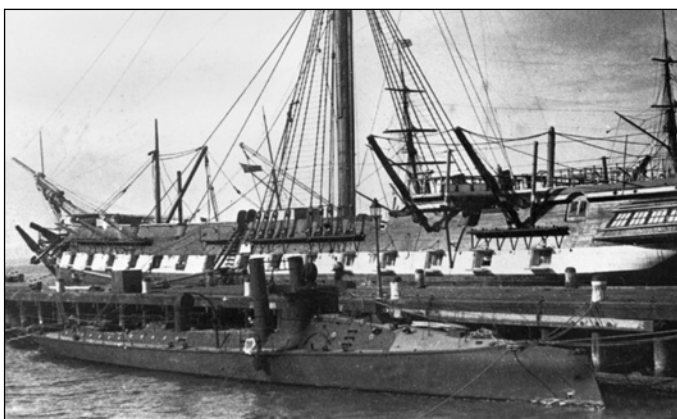
Миноносец стал широко известен после своего перехода из Англии в Австралию. Корабль вышел из Портсмута 3 февраля 1884 г., добравшись не без приключений (в самом начале перехода из-за обнаруженной ошибки в расчетах корабль остался без угля и пришлось брать на буксир) до Мельбурна только 24 июня, проведя в пути 19 недель. В 1901 г. вошел в состав объединенного флота Австралии. Исключен из списков флота 15 сентября 1916 г. и продан на слом в августе 1918 г.

#### «Hugin» (Швеция)

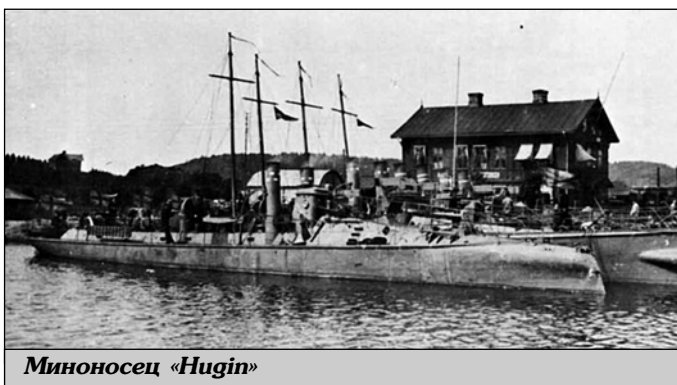
В 1887 году переименован в Minbat № 1. В 1899 году модернизирован, получив торпедные аппараты новой модели М/89. 1.7.1906. переклассифицирован в миноносец 2-го класса. С 9.3.1910 классифицировался как патрульный корабль, сменив название на Vedettbat №15. В 1915 г. обо-

#### «Сухум»

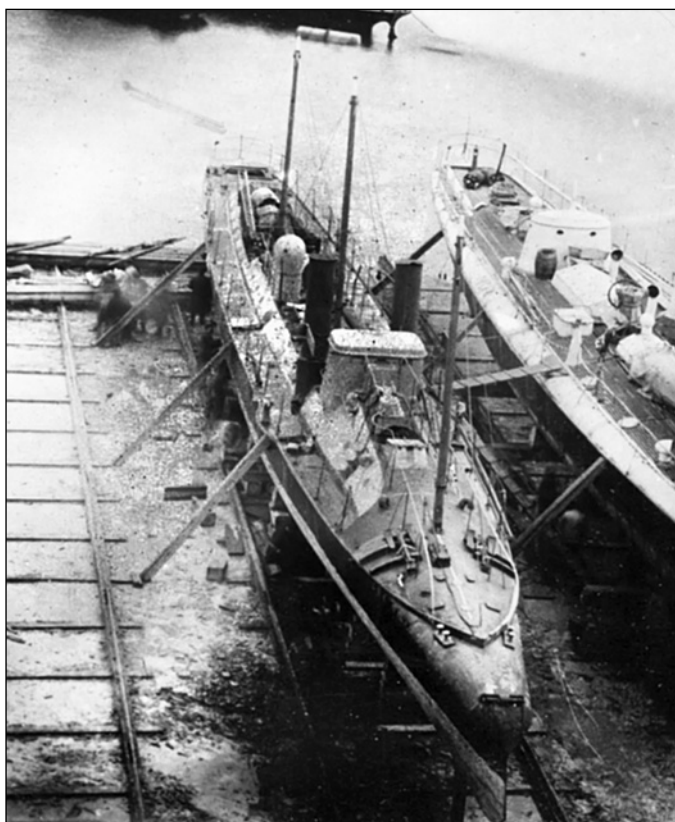




Миноносец «Childers»

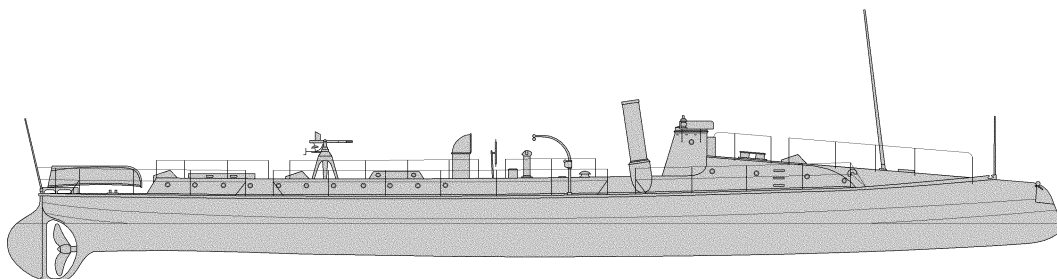


Миноносец «Hugin»



Миноносец «Сухум»

«Hugin»



	«Сухум»	«Hugin»	«Childers»	TB 21	Th 1	«Julian Ordenez»
Водоизмещение, т:						
Нормальное	59	54	60	64	67	65
Полное	66	64	63		81	
Размерения, м:						
Длина (пп/нб)	34,4	34,5/35,3	34,4 (вл)/36,1	33,83 (вл)/34,6	-/37,2	34,63/36,5
Ширина	3,81	3,8	3,71	3,81	3,82	3,81
Осадка	1,98	1,8	1,71	1,78	2,07	1,67
ЭУ:						
Тип			на всех вертикальная компаунд			
Цилиндры			36,8/61,6 x 38,1			
Котлы			на всех 1 локомотивный			
Мощность, л.с.	704	620	750	730	800	666/850
Скорость, уз.	17,9	18,5	19	18	17,8	20,5
Запас топлива, т (тип)	11 (уголь)		12 (уголь)	11 (уголь)	20 (уголь)	20 (уголь)
Дальность плавания, миль (при скорости уз.)	1060 (10,5)		1100 (11)	1300	480 (20)	1600 (12)
Вооружение:	2 носовых неподвижных 380-мм ТА 2 x 5 – 37-мм/17 Гочкисса	2 носовых неподвижных 380-мм ТА 1 x 2 – 25-мм/32 К/35 M77	2 носовых неподвижных 380-мм ТА 2 x 5 – 25-мм/41 Норденфельда	2 носовых неподвижных 350-мм ТА + 1 поворотный 350-мм ТА 2 x 1 – 25-мм/40 Норденфельда	2 носовых неподвижных 350-мм ТА 2 x 5 – 37-мм Гочкисса	2 носовых неподвижных 350-мм ТА 2 x 5 – 25-мм/41 Норденфельда
Экипаж, чел.	16			14	14	17

рудован тральным вооружением и переклассифицирован в тральщик. Исключен из списков флота 12.10. 1923 г. и разобран на металл.

#### **ТВ 21** (Великобритания)

ТВ 21. В 1886 г. переведен на Средиземное море. Сдан на слом в 1907 г.

ТВ 22. В 1886 г. переведен на Средиземное море. Сдан на слом в 1907 г.

#### **Th-1** (Германия)

После прибытия в Германию, миноносец в сентябре 1884 года прошел сравнительные испытания с построенными на немецких верфях аналогами, уступив по большинству показателей (особенно мореходности) кораблям фирмы «Шихау» и «Вулкан». В 1888 г. на Th-1 паруса демонтировали, две мачты сняли. Миноносец числился опытовым судном, позже служил в портовой охране до 30 января 1899 г., когда был исключён и в следующем году разобран на металл в Гамбурге.

#### **«Julian Ordenez»** (Испания)

«Julian Ordenez». В 1898 модернизирован в Картахене. С 26 сентября 1905 № 12, с 1 января 1912 № 43. Исключен из списков флота в 1913, в 1919 разобран на металл.

«Acevedo». С 26 сентября 1905 № 13, с 1 января 1912 № 44. Исключен из списков флота в 1913, в 1919 разобран на металл.



**Испанские миноносцы «Acevedo» (вверху) и «Julian Ordenez» (внизу)**



### 125-футовый тип

212	<b>ТВ 25</b>	Великобритания	1885	07.10.1885	1886
218	<b>ТВ 26</b>	Великобритания	1885	22.10.1885	1886
219	<b>ТВ 27</b>	Великобритания	1885	26.10.1885	1886
220	<b>ТВ 28</b>	Великобритания	1885	07.11.1885	1886
221	<b>ТВ 29</b>	Великобритания	1885	19.11.1885	1886
222	<b>ТВ 41</b>	Великобритания	1885	1885	06.1886
223	<b>ТВ 42</b>	Великобритания	1885	04.12.1885	06.1886
224	<b>ТВ 43</b>	Великобритания	1885	1885	06.1886
225	<b>ТВ 44</b>	Великобритания	1885	1885	06.1886
226	<b>ТВ 45</b>	Великобритания	1885	21.12.1885	07.1886
227	<b>ТВ 46</b>	Великобритания	1885	04.01.1886	1886
228	<b>ТВ 47</b>	Великобритания	1886	28.06.1886	1886
229	<b>ТВ 48</b>	Великобритания	1886	1886	1886
230	<b>ТВ 49</b>	Великобритания	1886	1886	08.1886
231	<b>ТВ 50</b>	Великобритания	1886	17.06.1886	09.1886
232	<b>ТВ 51</b>	Великобритания	1886	30.07.1886	1886
233	<b>ТВ 52</b>	Великобритания	1886	1886	09.1886
234	<b>ТВ 53</b>	Великобритания	1886	16.09.1886	1886
235	<b>ТВ 54</b>	Великобритания	1886	28.08.1886	1886
236	<b>ТВ 55</b>	Великобритания	1886	29.08.1886	1886
237	<b>ТВ 56</b>	Великобритания	1886	01.10.1886	1886
238	<b>ТВ 57</b>	Великобритания	1886	02.10.1886	1887
239	<b>ТВ 58</b>	Великобритания	1886	18.10.1886	1887
240	<b>ТВ 59</b>	Великобритания	1886	11.11.1886	1887
241	<b>ТВ 60</b>	Великобритания	1886	10.12.1886	1887
245	<b>«Habana»</b>	Испания	15.4.1886	27.10.1886	11.3.1887

#### **ТВ 25** (Англия)

ТВ 25. Вскоре после вступления в строй в начале 1886 г. корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 6.1886. Базировался на Метрополию. В 1901 г. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 025. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. В 10.1919 продан на слом. ТВ 26. Вскоре после вступления в строй в начале 1886 г. корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 026. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. Продан на слом 2.10.1919.

ТВ 27. Вскоре после вступления в строй в начале 1886 г. корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году. Базировался на Метрополию. В 1904-1905 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 027. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. Продан на слом 2.10.1919.

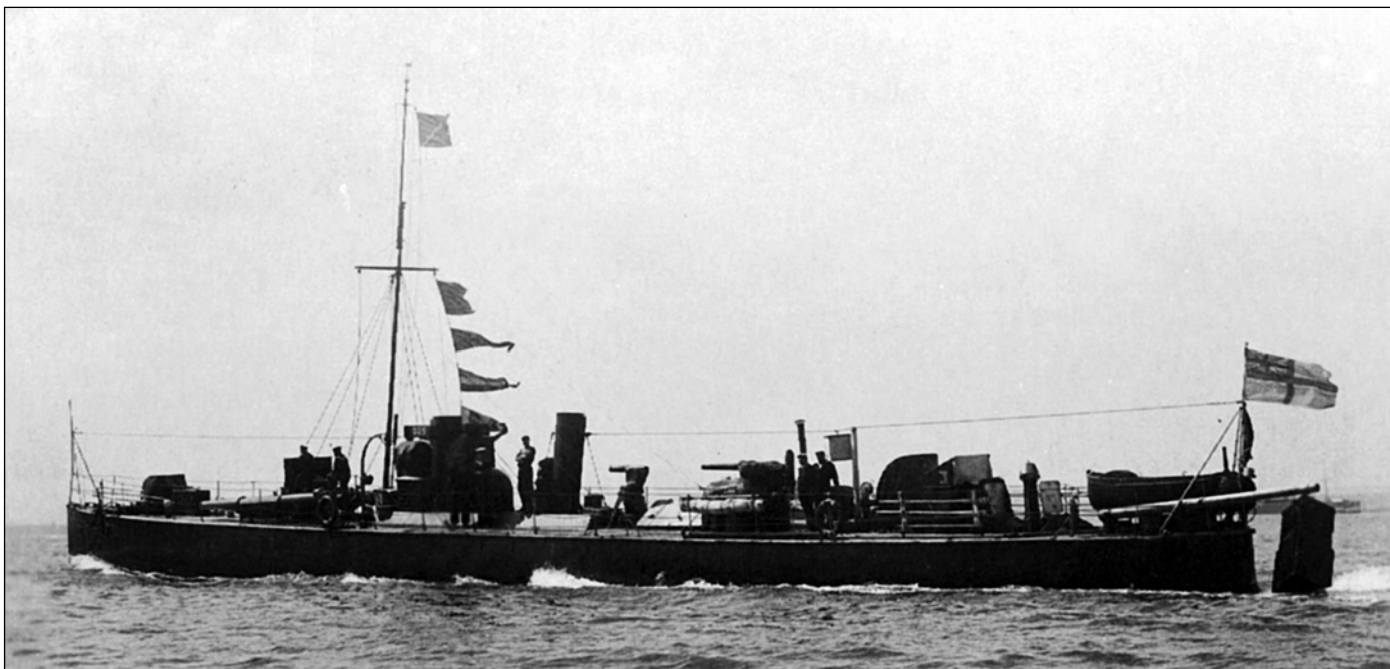
ТВ 28. Вскоре после вступления в строй в начале 1886 г. корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году и вскоре переведен в Кейптаун на станцию Мыса Доброй Надежды. 29.07.1898 сел на мель в Калк Бэй (Kalk Bay), Южная Африка. Снят, но миноносец было решено не восстанавливать, в декабре 1898 г. потоплен как корабль-цель.

ТВ 29. Вскоре после вступления в строй в начале 1886 г. корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году и вскоре переведен в Кейптаун на станцию Мыса Доброй Надежды. В 1905-1906 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 029. 1.7.1919 корабль был продан в Кейптауне на слом.

ТВ 41. Вступил в строй в июне 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году. Базировался на Метрополию. В 1899-1900 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 041. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. Продан на слом 1.8.1919.

ТВ 42. Вступил в строй в июне 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 042. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. Продан на слом 2.10.1919.

ТВ 43. Вступил в строй в июне 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в том же году. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 043. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. Продан на слом 2.10.1919.



**Миноносец ТВ 25 после замены локомотивного парового котла двумя водотрубными. Корабль несет смешанное торпедно-артиллерийское вооружение: торпедные аппараты на носовой боевой рубке и скорострельную пушку – на кормовой**

ность. Повторно вошел в строй в том же году. Базировался на Метрополию. В 1899-1900 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 042. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Портсмуте. Продан на слом 2.10.1919.

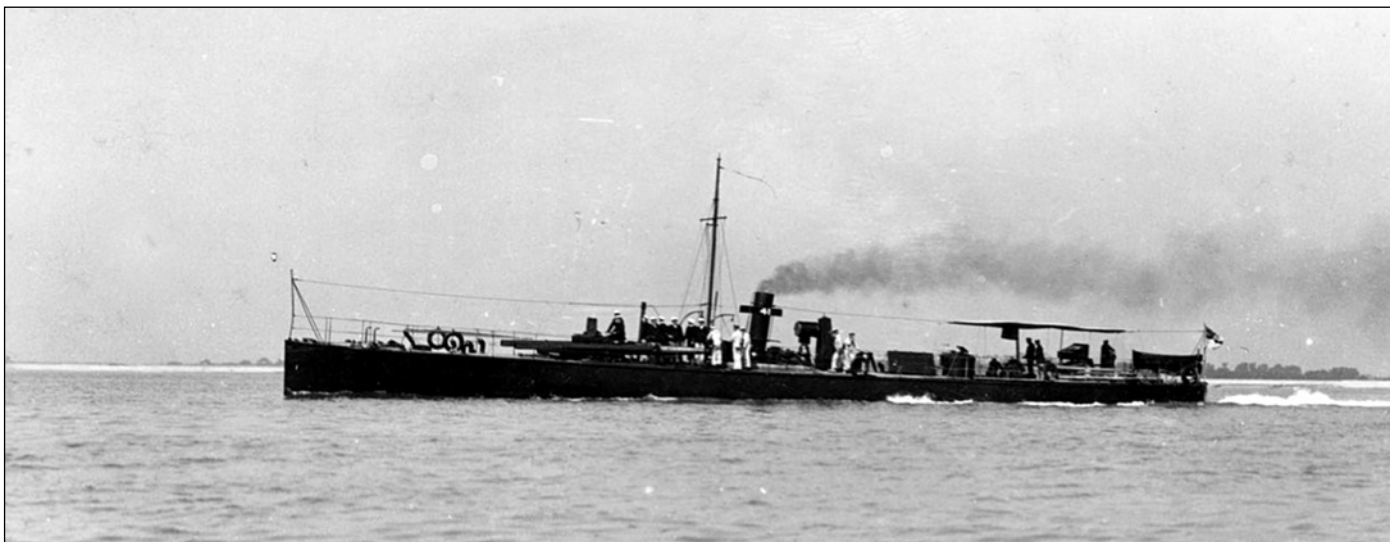
ТВ 43. Вступил в строй в июне 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. и в 1888 г. переведен на Средиземное море. В 1907-1908 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 043. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу на Средиземном море. Продан на слом 18.12.1919.

ТВ 44. Вступил в строй в июне 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. и переведен на

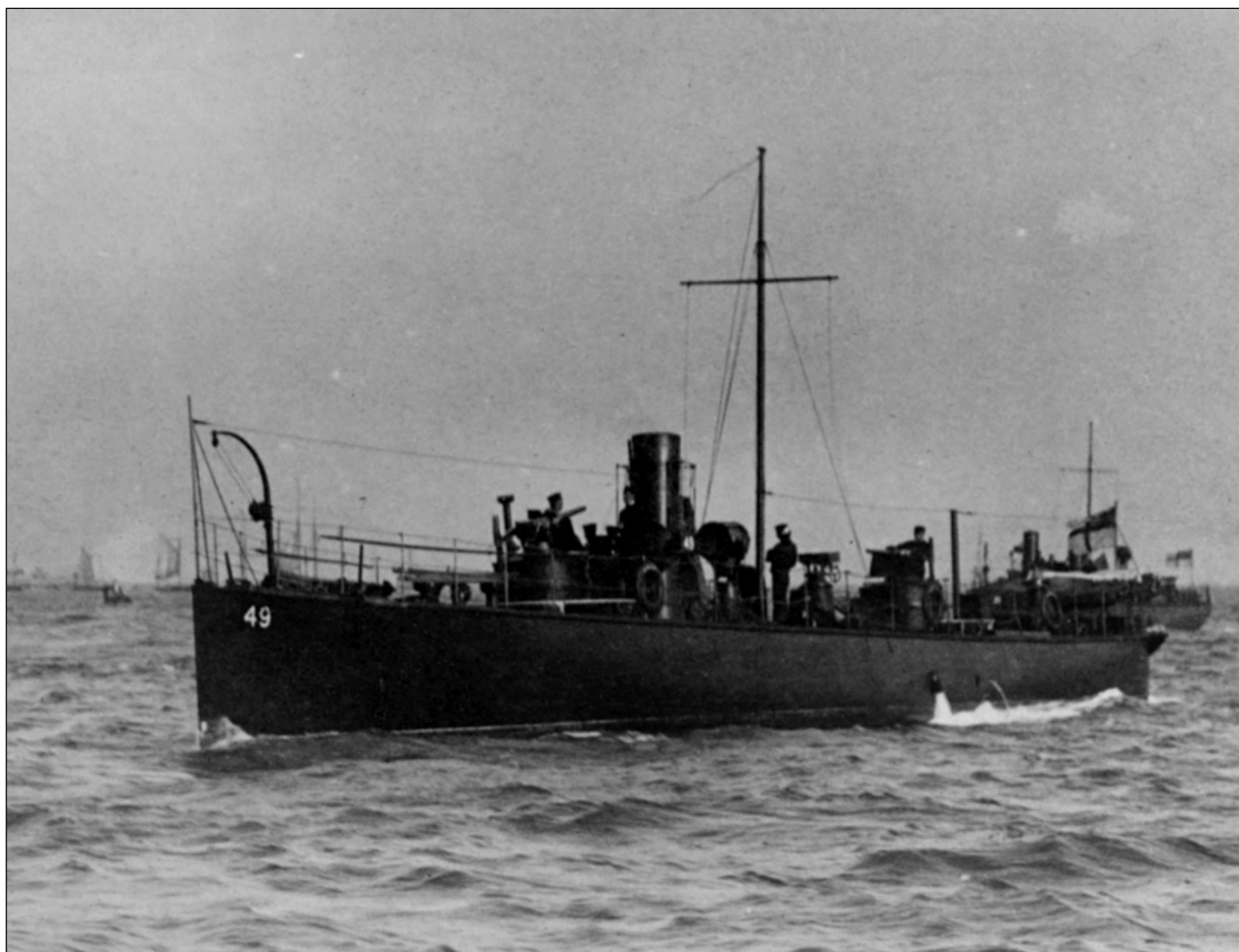
Средиземное море. В 1907-1908 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 044. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу на Средиземном море. Продан на слом 18.12.1919.

ТВ 45. Вступил в строй в июле 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. Базировался на Метрополию. В 1900-1901 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 045. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Пембroke. Продан на слом 1.8.1919.

ТВ 46. Вступил в строй в 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. и переведен на Средиземное море. В 1900 г. (по другим данным – в 1907-8 гг.) прошел модернизацию, в ходе которой локомотивный ПК за-



**Миноносец ТВ 41. Корабль несет торпедный аппарат только на носовой рубке**



**Миноносец ТВ 49 со снятыми торпедными аппаратами и двумя скорострельными пушками, смонтированными на боевых рубках**

менен на два водотрубных системы «Норман». В 1906 г. название изменено на ТВ 046. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу на Средиземном море. В конце 1915 г. при переходе из Порт-Саида на о. Мудрос потерял ход у о. Лемнос из-за нехватки топлива (на корабле не рассчитали расход угля). Несмотря на то, что миноносец стоял на якоре, 27 декабря его снесло на камни. Снят и отремонтирован. В 1920 г. продан на слом.

ТВ 47. Вступил в строй в 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. и переведен на Средиземное море. В 1907-1908 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 047. В 1908 г. продан на слом.

ТВ 48. Вступил в строй в 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. и переведен на Средиземное море. В 1907-1908 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 048. В 1915 г. продан на слом.

ТВ 49. Вступил в строй в августе 1886 г., вскоре корабль вернулся на верфь, где ему перестроили носовую оконечность. Повторно вошел в строй в 1886 г. Базировался на Метрополию. В 1904-1905 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 049. Во время Первой мировой войны

нес патрульную службу в Пембroke. Продан на слом 1.8.1919.

ТВ 50. Вступил в строй в сентябре 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1904-1905 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 050. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Куинстауне. Продан на слом 20.2.1920.

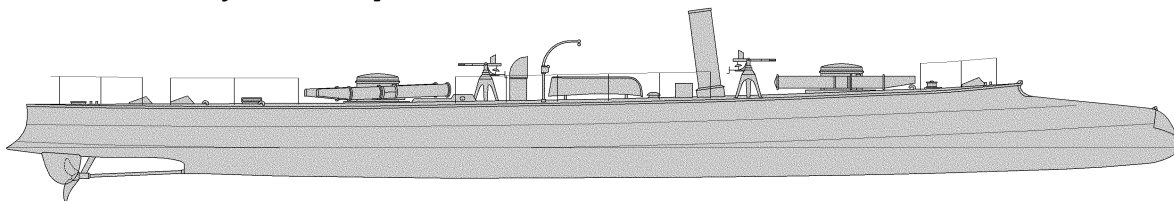
ТВ 51. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 051. В 1913 г. продан на слом.

ТВ 52. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 052. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Куинстауне. Продан на слом 19.12.1919.

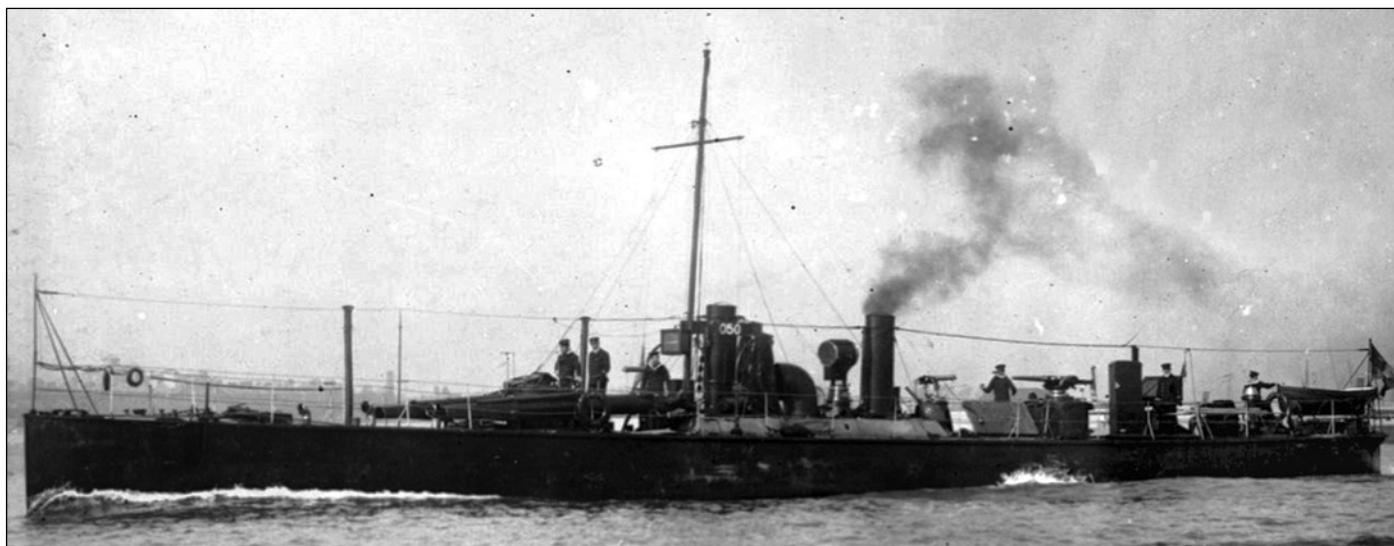
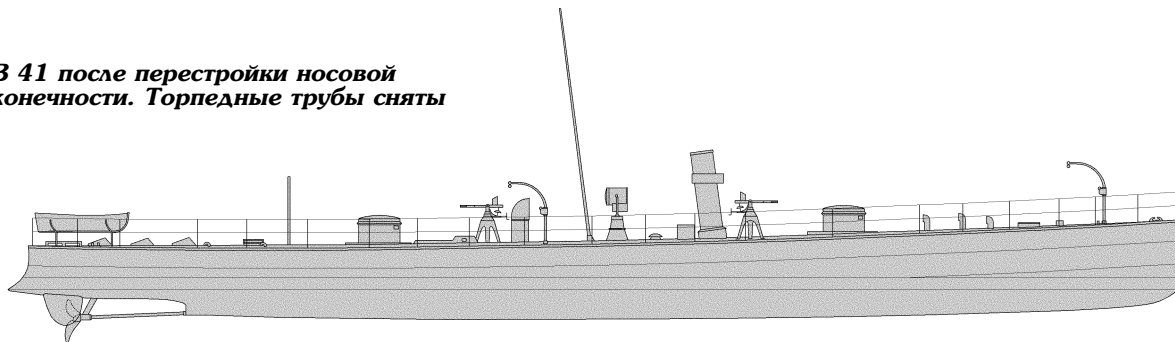
ТВ 53. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 053. В 1913 г. продан на слом.

ТВ 54. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию.

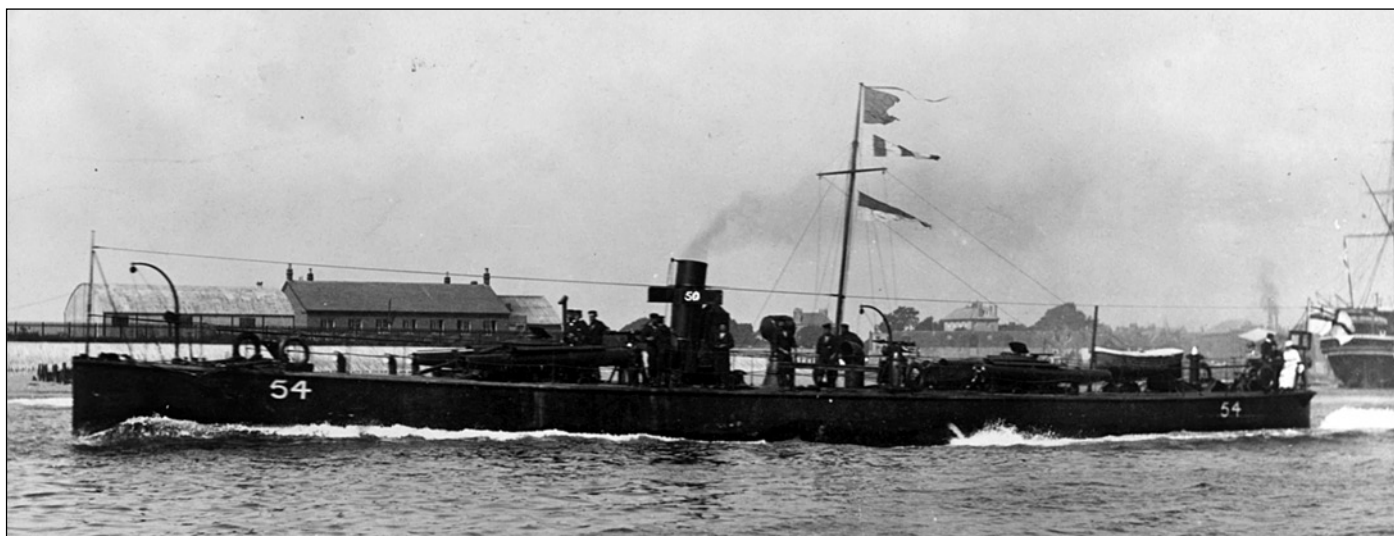
**ТВ 25 на момент вступления в строй**



**ТВ 41 после перестройки носовой оконечности. Торпедные трубы сняты**



**Миноносец ТВ 50 после замены локомотивного парового котла двумя водотрубными. Корабль несет смешанное торпедно-артиллерийское вооружение: торпедные аппараты на носовой боевой рубке и скорострельную пушку – на кормовой**



**Миноносец ТВ 54 вскоре после вступления в строй**

	ТВ 25	ТВ 26	«Habana»
Водоизмещение, т:			
Нормальное	70	70	67
Полное	93	93	78
Размерения, м:			
Длина (пп/нб)	38,1/38,9	38,1/38,9	38,5/38,9
Ширина	3,81	3,81	3,84
Осадка	1,83	1,83	1,85
ЭУ:			
Тип		вертикальная компаунд на всех	
Котлы		1 локомотивный на всех	
Мощность, л.с.	700	700-750	730
Скорость, уз. нормальная/форсированна	19/21	19/21	21
Запас топлива, т (тип)	5/20 (уголь)	5/20 (уголь)	15 (уголь)
Дальность плавания, миль (при скорости узл.)	1745 (10)	1745 (10)	
Вооружение:			
	5 350-мм ТА (1 носовой неподвижный и два сдвоенных поворотных) 3 x 2 – 25-мм/41 Норденфельда	4 – 5 350-мм ТА (два сдвоенных поворотных на всех, кроме того на ТВ 26 – 29, ТВ 41 – 49 1 носовой неподвижный) 3 x 2 – 25-мм/41 Норденфельда	2 носовых неподвижных 350-мм ТА 1 x 5 – 25-мм/41 Норденфельда
Экипаж, чел.	16	16	17

В 1900 г. прошел модернизацию, в ходе которой локомотивный ПК заменен на два водотрубных системы «Норман». В 1906 г. название изменено на ТВ 054. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Девонпорте. Продан на слом 1.8.1919.

ТВ 55. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1901-1902 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 055. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Куинстауне. Продан на слом 23.2.1920.

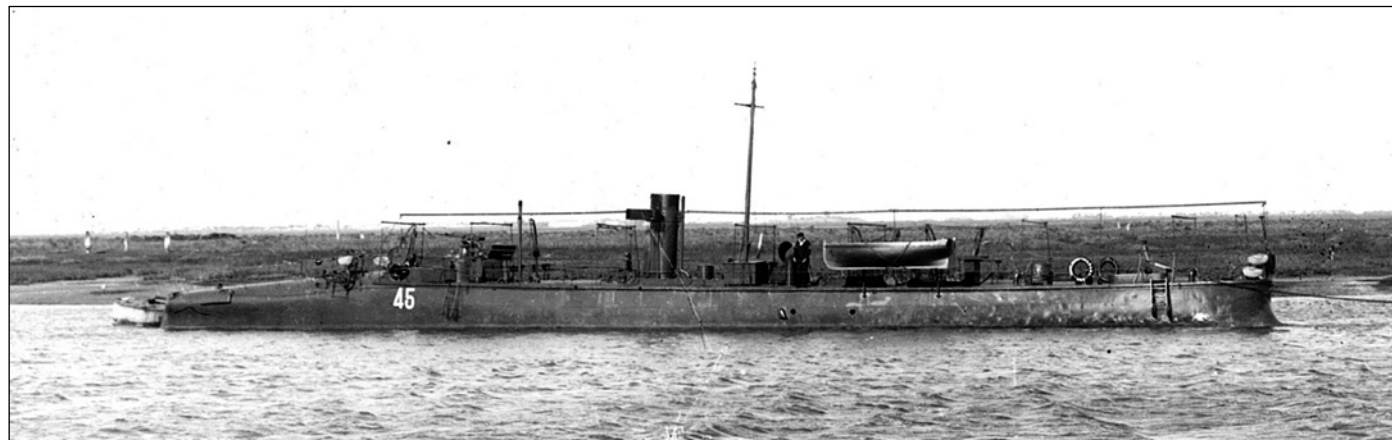
ТВ 56. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Вскоре переведен на Средиземное море. В 1906 г. название изменено на ТВ 056. 17.05.1906 во время буксировки крейсером HMS «Arrogant», недалеко от Дамьетты перевернулся и затонул.

ТВ 57. Вступил в строй в 1887 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1904-1905 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 057. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Девонпорте. Продан на слом 2.10.1919.

ТВ 58. Вступил в строй в 1887 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1904-1905 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 058. Во время Первой мировой войны нес патрульную службу в Куинстауне. Продан на слом 19.12.1919.

ТВ 59. Вступил в строй в 1887 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию. В 1904-1905 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 059. В декабре 1908 г. сел на мель недалеко от Бембриджа (Bembridge). 19 декабря была предпринята первая попытка снять миноносец, но снять его удалось только после разгрузки и демонтажа части оборудования 23 декабря. В 1913 г. продан на слом.

ТВ 60. Вступил в строй в 1886 г. – в ходе достройки носовая оконечность перестроена. Базировался на Метрополию, после 1895 переведен в Кейптаун на станцию Мыса Доброй Надежды. В 1905-1906 гг. прошел модернизацию: локомотивный ПК заменен на два водотрубных. В 1906 г. название изменено на ТВ 060. Принимал участие в Первой мировой войне, базирясь на Кейптаун. 17 августа 1914 г. перехватил немецкий пароход «Rufidji». 01.07.1919 продан на слом.



*Миноносец «Набана» на закате своей карьеры. Видно, насколько после замены парового котла дымовая труба оказалась сдвинута в корму (сравните с фото на с. 30)*

**«Habana»** (Испания)

5 апреля 1888 года во время маневров у Виго на корабле произошёл взрыв парового котла, погибло 4 чел. Впоследствии восстановлен, локомотивный ПК заменен на водотрубный

конструкции Торникрофта. С 18.8.1895 – миноносец 2-го класса. Во время Испано-американской войны обеспечивал безопасность метрополии. 26.9.1905 переименован в № 15, 1.1.1912 г. – в № 45. Исключен из списков флота в 1919 г.

(Продолжение в следующих номерах)

### Стоимость некоторых типов миноносцев постройки Торникрофта (без стоимости торпед)

Тип, название	Стоимость в фнт. ст.
Тип 58-футовый	1800
Тип 67-футовый (для Франции)	3400
Тип 76-футовый (для Нидерландов)	4750
Тип 87-футовый («Lightning»)	5250
Тип 87-футовый (для Франции)	5500
Тип 115-футовый («Childers»)	10 500
Тип 115-футовый (для Испании)	9750
Тип 125-футовый (ТВ 26 – ТВ 29)	10 000
Тип 125-футовый (ТВ 41 – ТВ 60)	11 000 (6000 – корпус, 5000 – машины)

### Миноносцы постройки Торникрофта в период 1873 – 1885 гг. (кроме носимых миноносцев 2-го класса)

№	Название	Год	Принадлежность	Тип и примечания
14	«Firefly»	1873	Частный (позднее ВМС России)	53-футовая паровая яхта. В 1877 приобретена ВМФ России и использовалась в качестве
23	«Rap»	1873	ВМС Норвегии	58-футовый миноносец
26	«Шутка»	1874	Россия (позднее ВМС России)	Паровая яхта (скорость 16,9 уз.) В 1877 приобретена ВМС России и использовалась как минный катер с тем же названием
29	«Spring»	1875	ВМС Швеции	58-футовый миноносец
32	Torpedoboot I	1875	ВМС Австро-Венгрии	67-футовый миноносец
33	Dampchalup Nr. 5	1875	ВМС Дании	58-футовый миноносец
42	-	1875	Частный (позднее ВМС Греции)	50-футовая паровая яхта, продана Греции в 1877, переименована в «Рапоре»
43	Torpilleur 5	1876	ВМС Франции	67-футовый миноносец
44	Torpilleur 6	1876	ВМС Франции	67-футовый миноносец
45	-	1875	Частный (позднее ВМС Греции)	62-футовая паровая яхта, продана Греции в 1877, переименована в «Phalena»
46	-	1875	Частный (позднее ВМС Греции)	56-футовая паровая яхта, продана Греции в 1877, переименована в «Dikelea»
47	«Lightning»	1877	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
48	Torpedoboot I	1876	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
51	-	1876	Частный (позднее ВМС Греции)	40-футовый катер. Продан Греции в 1877 и переименована в «Thea»
54	Torpilleur 8	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
55	Torpilleur 9	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
56	Torpilleur 10	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
57	Torpilleur 11	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
58	Torpilleur 12	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
59	Torpilleur 13	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
60	Torpediniere I	1877	ВМС Италии	76-футовый миноносец
63	Torpilleur 14	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
64	Torpilleur 15	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
65	Torpilleur 16	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
66	Torpilleur 17	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
67	Torpilleur 18	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
68	Torpilleur 19	1878	ВМС Франции	87-футовый миноносец
69	Torpedoboot II	1878	ВМС Австро-Венгрии	87-футовый миноносец
71	TB 2	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
72	TB 3	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
73	TB 4	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
74	TB 5	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец

№	Название	Год	Принадлежность	Тип и примечания
75	<b>TB 6</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
76	<b>TB 7</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
77	<b>TB 8</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
78	<b>TB 9</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
79	<b>TB 10</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
80	<b>TB 11</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
81	<b>TB 12</b>	1879	ВМС Великобритании	87-футовый миноносец
94	<b>Torpedoboot IV</b>	1879	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
95	<b>Torpedoboot V</b>	1879	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
96	<b>Torpedoboot VI</b>	1879	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
97	<b>Torpedoboot VII</b>	1879	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
98	<b>Torpedoboot VIII</b>	1879	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
99	<b>Torpedoboot IX</b>	1879	ВМС Нидерландов	76-футовый миноносец
102	<b>Torpedobaad Nr. 4</b>	1879	ВМС Дании	100-футовое семейство (91-футовый)
139	<b>«Aquila»</b>	1881	ВМС Италии	100-футовое семейство (96-футовый)
140	<b>«Gabbiano»</b>	1881	ВМС Италии	100-футовое семейство (96-футовый)
142	<b>Torpedobaad Nr. 6</b>	1881	ВМС Дании	100-футовое семейство (110-футовый)
143	<b>«Aldebaran»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
144	<b>«Antares»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
145	<b>«Andromeda»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
146	<b>«Centauro»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
147	<b>«Dragone»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
148	<b>«Pegaso»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
149	<b>«Perseo»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
150	<b>«Sagittario»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
151	<b>«Sirio»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
152	<b>«Orione»</b>	1883	ВМС Италии	100-футовое семейство (100-футовый)
157	<b>«Seid»</b>	1882	ВМС Швеции	100-футовое семейство (100-футовый)
167	<b>«Сухум»</b>	1883	ВМС России	113-футовое семейство (113-футовый)
172	<b>HMVS «Childers»</b>	1884	ВМС Виктории	113-футовое семейство (113-футовый)
183	<b>«Delfinen»</b>	1883	ВМС Дании	100-футовое семейство (110-футовый)
195	<b>«Hugin»</b>	1884	ВМС Швеции	113-футовое семейство (113-футовый)
197	<b>Th 1</b>	1884	ВМС Германии	113-футовое семейство (118-футовый)
198	<b>«Hvalrossen»</b>	1884	ВМС Дании	100-футовое семейство (114-футовый)
201	<b>HMTB 21</b>	1885	ВМС Великобритании	113-футовое семейство (113-футовый)
202	<b>HMTB 22</b>	1885	ВМС Великобритании	113-футовое семейство (113-футовый)
209	<b>«Julian Ordenez»</b>	1885	ВМС Испании	113-футовое семейство (118-футовый)
210	<b>«Acevedo»</b>	1885	ВМС Испании	113-футовое семейство (118-футовый)
212	<b>TB 25</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
218	<b>TB 26</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
219	<b>TB 27</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
220	<b>TB 28</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
221	<b>TB 29</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
222	<b>TB 41</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
223	<b>TB 42</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
224	<b>TB 43</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
225	<b>TB 44</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
226	<b>TB 45</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
227	<b>TB 46</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
228	<b>TB 47</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
229	<b>TB 48</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
230	<b>TB 49</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
231	<b>TB 50</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
232	<b>TB 51</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
233	<b>TB 52</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
234	<b>TB 53</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
235	<b>TB 54</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
236	<b>TB 55</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
237	<b>TB 56</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
238	<b>TB 57</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
239	<b>TB 58</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
240	<b>TB 59</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
241	<b>TB 60</b>	1886	ВМС Великобритании	125-футовый миноносец
245	<b>«Habana»</b>	1887	ВМС Испании	125-футовый миноносец

Автор выражает благодарность Andreas von Mach (Германия) и Евгению Целикову (Россия) за помощь при подготовке статьи.



«Симакадзэ» на ходовых испытаниях в заливе Миядзу, 5 мая 1943 г.

## Эскадренный миноносец 1-го класса Японского императорского флота «Симакадзэ» – Ветер над островами

Владимир Сидоренко, Евгений Пинак

### История появления проекта

Появившаяся в Японии информация о том, что запланированные к строительству с 1936 г. новые американские эсминцы типов «Симс» и «Бэнсон», а также и последующие, проектируются на достижение скорости 37 узлов на официальных испытаниях, заставила командование японского военно-морского флота по-иному взглянуть на скорость своих эскадренных миноносцев. До сих пор основные усилия прилагались к увеличению дальности плавания эсминцев, а их скорость порядка 35 узлов считалась вполне достаточной. Теперь требовалось поднять скорость перспективных эскадренных миноносцев на испытаниях как минимум до этого уровня. Решение проблемы виделось в использовании паровых котлов с повышенными параметрами пара [11, с.183]. Появившаяся в конце этого десятилетия информация о том, что новые американские линкоры типов «Норт Каролина»<sup>1</sup> будут иметь скорость 28–30 узлов, а типа «Айова» – даже 33 узла [8, с.7] дополнительно подтвердила необходимость увеличения скорости перспективных эсминцев. Одновременно командование японского флота попыталось решить еще одну проблему – увеличение числа торпед в бортовом залпе эсминца.

Для проверки правильности новых технических решений было решено спроектировать и построить один опытный эсминец, предназначенный для натурных испытаний энергетической установки на высоких параметрах пара и как

прототип новой серии высокоскоростных эскадренных миноносцев с усиленным торпедным вооружением. Так появился базовый проект F-52 – будущий «Симакадзэ». Поскольку корабль заметно отличался от существующих эскадренных миноносцев, в 1-м классе японских эскадренных миноносцев полуофициально появился третий подкласс – «Хэй»<sup>2</sup> – созданный специально для него. Собственно, «Симакадзэ» в японском флоте изначально рассматривался как опытный корабль («дзиккэнкан») и поэтому в ходе службы никогда не входил в состав отрядов (дивизионов) эскадренных миноносцев, а придавался напрямую торпедным боевым отрядам (эскадрам эскадренных миноносцев).

1. К которым тогда были отнесены и линкоры типа «Саут Дакота»

2. Аналог порядковой буквы «В» или номера № 3 в русском языке.

Логика развития эскадренных миноносцев в Японии привела к появлению к концу 40-х гг. к своеобразной полуофициальной классификации эсминцев, помимо формального деления на 1-й и 2-й классы, в зависимости от величины водоизмещения. Таким образом, эсминцы 1-го класса делились на эсминцы подклассов (категорий) «Ко» («А»), к которым отнесли эсминцы типов «Кагэро» и «Югумо», которые должны были стать стандартными «флотскими» эсминцами, несущими мощное артиллерийско-торпедное вооружение и предназначенные прежде всего для торпедных атак вражеского линейного флота, и эсминцы подкласса «Оцу» («Б»), к которым отнесли эсминцы ПВО типа «Акидзуки». Практически сразу к этим двум подклассам добавился подкласс «Хэй» («В») с единственным экспериментальным эсминцем «Симакадзэ», а в ходе войны появился подкласс «Тэй» («Г»), к которому отнесли эсминцы типов «Мацу» и «Татибана».

## Общие данные

### Кораблестроительная программа, строительство и верфь

Постройка эскадренного миноносца «Симакадзэ» была запланирована по 4-й программе завершения военных приготовлений флота («Дайэндзи кайгун гумби дзю:дзичу кэйкаку», сокращенно – «Мару ён кэйкаку»), принятой в 1939 г. Строительный номер по программе – корабль № 125. Интересно отметить, что в программе будущий «Симакадзэ» никак не выделялся и проходил в ней как эскадренный миноносец подкласса «Ко»<sup>3</sup>. Соответственно этому и бюджетная стоимость постройки была заявлена одна и та же для всех 16 эсминцев подкласса «Ко» 4-й программы (4 корабля типа «Кагэро»<sup>4</sup>, 11 кораблей типа «Югумо» и сам «Симакадзэ») – в 10 650 000 иен<sup>5</sup> [7, с.622, табл. 38]. Вероятно, эти меры были вызваны соображениями секретности.

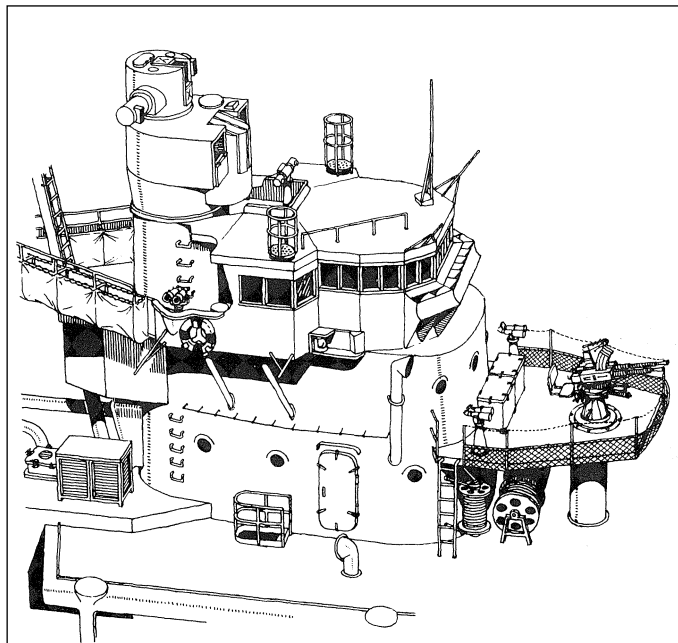
Корабль № 125 был заложен на верфи арсенала флота Майдзуру 08 августа 1941 г., 15 мая 1942 г. присвоено название «Симакадзэ», спущен на воду 18 июля 1942 г., введен в строй 10 мая 1943 г. и приписан к ВМБ Курэ.

## Описание конструкции

### Характеристики корпуса

Корпус «Симакадзэ» имел классическую для японских эсминцев того времени конструкцию. Он имел большое отношение длины к ширине (11,25), полубак протяженностью примерно на четверть длины корпуса, компактную, башенноподобную носовую и низкую кормовую надстройки, две треногие мачты и две дымовых трубы. Заметным внешним отличием стала измененная форма носовой оконечности – вместо классического для японского кораблестроения 30-40-гг. форштевня в виде сильно вытянутой латинской буквы S был применен серповидный «клиперский» форштевень.

Носовая надстройка «Симакадзэ» насчитывала по высоте четыре яруса и по конструкции практически полностью повторяла носовую надстройку предшествующего типа эскадренных миноносцев – «Югумо».



Носовая надстройка «Симакадзэ» на момент ввода в строй, общий вид

Водоизмещение (тонн):	
стандартное	2567
на испытаниях <sup>6</sup> :	3048 (2/3)
	2920 (1/2)
полное	3320
Размерения (м):	
Длина максимальная	129,50
по ватерлинии	126,00
между перпендикулярами	120,50
Ширина максимальная	11,20
по ватерлинии	11,20
максимальная ниже ватерлинии	11,20
Глубина корпуса	7,02 <sup>7</sup>
Высота борта в носу	7,00
борта на миделе	3,00
борта в корме	3,00
Осадка носом	4,14 (4,02)
кормой	4,14 (4,02)
средняя	4,14 (4,02)
средняя при максимальном водоизмещении	4,36
Полный запас топлива (тонн)	635
Дальность плавания	6000 миль на 18 узлах
Проектная скорость (узл.)	39
Проектная мощность механизмов (л.с.)	75 000
	[2, с.5]

Верхний ярус надстройки именовался верхним мостиком («дзё:бу канкё:»). В его тыльной части устанавливался командно-дальномерный пост тип 94 с 3-м зенитным дальномером тип 99. Перед ним, в вырезе крыши, устанавливался 66-см навигационный дальномер тип 96, ближе к передней кромке – антенна радиотелефона тип 90, а по бокам – посты ручного семафора.

Ярусом ниже располагался компасный мостик («расин канкё:»). В его передней части размещалась ходовая рубка с главным путевым компасом, в средней части, в основании командно-дальномерного поста – походная каюта, совмещенная с КП управления торпедной стрельбой, а в тыльной открытой части – сигнальный мостик. На лобовой переборке ходовой рубки устанавливался массивный ветроотбойный щит.

На следующем вниз уровне, именовавшемся в японской терминологии шельтердеком («сэрута: кампан»), располагались: рулевая рубка, радиотелефонная рубка, радиолокационный пост, приемная радиорубка и шифрпост. К лобовой переборке рулевой рубки была пристроена платформа, на которой устанавливался спаренный 13,2-мм зенитный пулемет, с кранцами первых выстрелов, а по бокам платформы – два 6-см зенитных бинокля.

3. Аналог порядковой буквы «А» или номера № 1 в русском языке.

4. Включая ЭМ «Акигумо», который относят к переходному между «Кагэро» и «Югумо» типу.

5. Эта сумма распределялась следующим образом: 176 340 иены на административные расходы, 2 057 308 иен – стоимость корпуса, 3 119 527 иен – стоимость механизмов, 1 520 394 иены – стоимость артиллерийского вооружения, 2 540 194 иены – стоимость торпедного вооружения, 319 362 иены – стоимость штурманского вооружения, 534 880 иен – стоимость электрооборудования, 336 995 иен – стоимость вооружения связи. (В графу «Административные расходы» входило жалование, расходы на инспекцию и надзор, расходы на хранение и перевозки, включалась в стоимость электрооборудования) [7, с.622, табл.39].

6. В Японском императорском флоте официально применялось понятие «водоизмещение на испытаниях», которое измерялось как водоизмещение полностью снаряженного корабля, но с 2/3 запасов переменных жидких грузов (топливо, смазочное масло, котельная вода и т.п.). Но специально для «Симакадзэ» был введен второй вариант «водоизмещения на испытаниях» – с 1/2 запасов переменных жидких грузов.

7. На поперечном разрезе по месту наибольшей ширины корпуса.

Таблица 1

**Проектное распределение весов эскадренного миноносца «Симакадзэ», в тоннах**

Статья нагрузки	Водоизмещение			
	На испытаниях	Полное	Порожнем	Порожнем с водяным балластом
Корпус	929,0	929,0	929,0	929,0
Корабельное снаряжение	85,0	85,0	85,0	85,0
Твердый балласт	15,00	15,00	15,00	15,00
Фиксированное комплектное оборудование	63,40	63,40	63,40	63,40
Артиллерийское вооружение	173,5	177,2	122,2	122,2
Минно-торпедное вооружение	146,0	152,2	102,2	102,2
Штурманское вооружение	3,1	3,1	3,1	3,1
Оптическое вооружение	2,3	2,3	2,3	2,3
Электрооборудование	55,0	55,0	55,0	55,0
Средства радиосвязи	7,9	7,9	7,9	7,9
Механизмы	1012,0	1020,0	915,0	915,0
Общее (нефиксированное) комплектное оборудование	61,30	76,70	30,60	30,60
Тяжелое топливо (включая топливо для дизель-генераторов и приводов компрессоров)	317,5	635,0	0	0
Легкое топливо				
для пуска двигателей внутреннего сгорания	0,3	0,5	0	0
для моторных катеров	0,7	1,5	0	0
Смазочное масло	6,0	12,0	0	0
Резервная котельная вода	32,5	65,0	0	0
Пресная вода в трактах гидрофона				
Водяной балласт	0	0	0	112,9
Аварийное имущество и материалы				
Резерв водоизмещения	9,60	9,60	9,60	9,60
Всего	2920,0	3323,9	2341,9	

Взято из: Основные проектные данные эскадренных миноносцев 1-го класса, с.50.

Таблица 2.

**Проектные характеристики остойчивости эскадренного миноносца «Симакадзэ»**

Статья нагрузки	Водоизмещение			
	На испытаниях	Полное	Порожнем	Порожнем с водяным балластом
Водоизмещение (т)	2920	3324	2342	2455
Средняя осадка (м)	4,020	4,390	4,430	3,550
Дифферент (м)	0	– 0,110	– 0,930	– 0,700
Возвышение центра тяжести над килем (м)	4,560	4,390	4,940	4,830
Метацентрическая высота (м)	1,020	1,040	0,800	0,880
Максимальное плечо диаграммы статической остойчивости <sup>8</sup> (соответствующий ему угол крена)	0,600 (41°)	0,670 (42°)	0,400 (40°)	0,470 (41°)
Диапазон положительной остойчивости	72°	103°	76°	80°
Возвышение центра тяжести над ватерлинией (м)	0,540	0	1,510	1,280
Отношение площадей надводного и подводного борта	1,69	1,44	2,20	2,08
Водяной балласт (т)	0	0	0	112,9
Запас плавучести (т)	4000	3596	4578	4465

Взято из: Основные проектные данные эскадренных миноносцев 1-го класса, с.63.

Нижний ярус надстройки никак не именовался, а помещения, расположенные в нем, считались расположенными на полубаке. На этом уровне размещались каюта командира корабля и запасная каюта для командира дивизиона.

**Вооружение****Артиллерийское вооружение**

По проекту артиллерийское вооружение «Симакадзэ» включало шесть 12,7-см 50-калиберных орудия тип 3-го года и четыре 25-мм зенитных автомата тип 96. В ходе постройки корабля зенитное вооружение было дополнено двумя 13,2-мм зенитными пулеметами тип 93, а в 1944 г. было радикально усилено – по разным данным – до 21-28 25-мм зенитных автоматов тип 96 и одного 13,2-мм зенитного пулемета тип 93.

12,7-см орудия устанавливались в трех спаренных палубно-башенных артиллерийских установках<sup>9</sup> модель D модификация 1<sup>10</sup>. Артиллерийские установки модели D являлись дальнейшим развитием артустановок модели С с увеличенными с 55° до 75° углами вертикальной наводки. Внешне эти две модели артустановок были практически неразличимы, но, вследствие увеличенного угла возвышения орудий, в крыше башни модель D была сделана подвижная секция, чтобы открыть соответствующий угол обзора прице-

8. Максимальное плечо восстанавливающего момента.

9. Здесь термин «палубно-башенная артиллерийская установка» принят для обозначения артустановки, имеющей полностью закрытую вращающуюся часть (боевое отделение), но не имеющей элеваторов боеприпаса, проходящих внутри неподвижной части вплоть до погребов.

10. По проекту предусматривались артиллерийские установки модели Е.

лам артустановки, которые также получили угол возвышения до 75°.

12,7-см 50-калиберное орудие тип 3-го года являлось стандартным орудием главного калибра японских эсминцев 1-го класса, и было надежным и весьма мощным оружием, существенно превосходящим по дальности и по дульной энергии своих основных «конкурентов» – американское 5» 38-калиберное орудие Mk-12 и британские 4,7» 45-калиберные QF Mark IX и QF Mark XII.

Вес орудия составлял 4,245 т, полная длина – 6483 мм, длина ствола – 6265 мм, начальная скорость 23 кг осколочно-фугасного снаряда – 910 м/с, максимальная дальность стрельбы – 18 445 м, досягаемость по высоте – 11 500 м.

Скорострельность орудия составляла около 20 выстр./мин [4, с.28], но практическая скорострельность в корабельных условиях была меньше – один выстрел в ~5,5 секунд, что давало практическую скорострельность 10–11 выстр./мин. на ствол. Но на больших углах возвышения при ведении зенитного огня из-за необходимости возвращать орудие на угол заряжания +5–10° скорострельность существенно снижалась – до 4–5 выстр./мин на ствол [12, с.93; 16].

К 12,7-см орудью полагалась богатая номенклатура боеприпасов: два типа осколочно-фугасных снарядов: № 3 и № 4, с головным ударным взрывателем тип 88 или головным механическим дистанционным взрывателем тип 91<sup>11</sup>, практический снаряд № 3 и практический снаряд с головным механическим дистанционным взрывателем тип 91, три типа осветительных и два типа дымовых снарядов, зажигательная шрапнель, обычная шрапнель и появившийся уже в ходе войны на Тихом океане ныряющий (противолодочный) снаряд.

Осколочно-фугасный снаряд весил 23,00 кг<sup>12</sup> и снаряжался разрывным зарядом 1,778 кг «симосэ».

Имелось три типа зарядов:

– нормальный 7,280 кг пороха 35C<sub>2</sub> или 35C<sub>3</sub> или 7,675 кг пороха 30DC;

– ослабленный 5,370 кг пороха 35C<sub>2</sub> или 35C<sub>3</sub> или 5,74 кг пороха 30DC;

– уменьшенный 3,510 кг пороха 35C<sub>2</sub> или 35C<sub>3</sub> или 2,825 кг пороха 20C<sub>2</sub> или 20C<sub>3</sub>.

Сектора обстрела артустановок составляли по 300° (150° л.б. – 0° – 150° п.б. для АУ № 1, 30° л.б. – 180° – 30° п.б. для АУ № 2 и № 3).

Нормальный боезапас 12,7-см орудий составлял 185 выстрелов на ствол, максимальный – включающий боеприпасы на годичный курс боевой подготовки – 197. Сверх этой нормы, после завершения постройки, кораблю полагалось 30 дымовых снарядов [2, с.9]. Снаряды и дюралюминиевые пеналы с пороховыми картузами хранились в трех погребах: одном в носовой части для АУ № 1 и двух в кормовой – для АУ № 2 и № 3. Снаряды и пеналы с зарядами подавались из погребов тремя вертикальными подъемниками на верхнюю палубу для АУ № 1 и № 2 и на нижнюю палубу для АУ № 3. От разгрузочных стаканов элеваторов снаряды и заряды вручную переносились в подбашенные (перегрузочные) помещения, откуда снаряды подавались внутрь вращающихся частей артустановок наклонными башенными элеваторами толкающего типа, а картузы передавались вручную через два люка в полу артустановки. Еще по 20 снарядов размещалось внутри каждой артустановки, а в перегрузочных отделениях – по 20 пеналов с пороховыми картузами.

Для тренировки заряжающих на юте был установлен зарядный станок.

По проекту на «Симакадзэ» предусматривалась установка четырех 25-мм автоматов тип 96 в двух спаренных установках [2, с.9] на пулеметной платформе у задней ды-

мовой трубы. Производившиеся с середины 1930-х гг. по лицензии французской фирмы «Гочкис» эти автоматы были удачной конструкцией и быстро стали основой МЗА на кораблях японского флота. Изначально автоматы предназначались для установки на лафеты с силовыми приводами вертикальной и горизонтальной наводки, но их относительно небольшой вес позволил позднее применить их и с тумбовых установок с ручным наведением. К концу войны на Тихом океане 25-мм снаряд оказался слабоват для поражения новых самолетов, но ничего лучше в массовое производство японцы запустить не смогли, поэтому были вынуждены восполнять недостаток качества увеличением количества стволов на каждом корабле (впрочем, американцы, несмотря на наличие на вооружении гораздо более мощных «бофорсов» точно также неуклонно наращивали количество их стволов на своих кораблях).

Вес автомата без магазина составлял 115,0 кг<sup>13</sup>, полная длина – 2400 мм, длина ствола 1500 мм (60 калибров), начальная скорость 250-граммового осколочно-фугасного снаряда – 900 м/с, максимальная дальность стрельбы – 7500 м, досягаемость по высоте – 5250 м. Питание автоматов производилось из коробчатых магазинов на 15 патронов. Практическая скорострельность автомата составляла 240 выстр./мин, но длительная, с учетом смены магазинов – 110–120 выстр./мин<sup>14</sup>.

Строенная установка 25-мм автоматов весила 1,8 тонны, а спаренная – 1,1 тонны. Эту установки имели силовые приводы вертикального и горизонтального наведения, и ручные – в качестве резервных. Одиночные тумбовые установки весили 185 кг, и наводились наводчиком вручную.

Первоначально все типы установок не имели никакой защиты, но примерно с середины войны многоствольные установки стали получать стальные противопульные ограждения, а затем и стальные противопульные щиты, прикрывающие наводчиков. Одиночные установки также прикрывались по борту противопульными ограждениями (зачастую на два-три автомата сразу), а ближе к концу войны стальные противопульные щиты для наводчика появились и на них.

Боекомплект корабельных автоматов состоял из осколочно-фугасных, осколочно-фугасных трассирующих, трассирующих, осколочно-фугасных зажигательных и практических снарядов десяти<sup>15</sup> различных вариантов.

Нормальный боезапас 25-мм автоматов должен был составлять 1200 патронов на ствол, максимальный – включающий боеприпасы на годичный курс боевой подготовки – 1300 патронов на ствол. К автоматам прилагались 4 кранца первых выстрелов и 112 коробчатых магазинов модель 2 [2, с.9].

В ходе постройки перед лобовой переборкой носовой надстройки, на уровне шельтердека была пристроена платформа, на которой установили спаренный 13,2-мм крупнокалиберный зенитный пулемет тип 93.

Этот пулемет также был разработан фирмой «Гочкис», производился в Японии по лицензии и конструктивно был сходен с 25-мм автоматом. Вес пулемета без магазина составлял 41,8 кг, полная длина – 1400 мм, длина ствола 1000 мм (76 калибров), начальная скорость пули – 800 м/с, максимальная дальность стрельбы – 6400 м, досягаемость по высоте – 4500 м. Питание пулеметов производилось из коробчатых магазинов на 30 патронов. Практиче-

11. Т.е. одним и тем же снарядом, в зависимости от типа установленного взрывателя, можно было вести огонь как по небронированным надводным и наземным целям, так и по воздушным целям – прим. авт.

12. Все снаряды весили 23 кг, кроме противолодочного снаряда, который весил 21 кг – прим. авт.

13. Вес снаряженного магазина – около 17 кг.

14. По другим данным – до 130 или даже до 150 выстр./мин.

15. По другим данным – даже тринадцати.

ская скорострельность пулемета составляла 450 выстр./мин, но длительная, с учетом смены магазинов – 250 выстр./мин.

Спаренная установка пулеметов тип 93 весила 313 кг, а одноствольная – 113 кг.

Боекомплект корабельных пулеметов состоял из обычных, трассирующих и разрывных зажигательных пуль.

Кроме артиллерийского вооружения, на корабле полагалось иметь стрелковое вооружение: 4 ручных пулемета тип 11, 55 винтовок тип 38, 14 пистолетов тип 14, 65 стальных шлемов модель 3, а также 294 противогаза (фактически, после завершения постройки кораблю полагалось 70 противогазов тип 93 № 4 и 45/150 противогазов тип 97 № 1 модель 1) [2, с.9].

Для постановки дымовых завес имелась система тип 91 с запасом дымообразующего вещества 1 тонна [2, с.9].

### Торпедное вооружение

Торпедное вооружение «Симакадзэ» было исключительно мощным и включало три 61-см пятитрубных торпедных аппарата тип 0 модель 5. Штатный боекомплект – пятнадцать кислородных торпед тип 93 модель 1 модификация 2<sup>16</sup>. Впервые на японском эсминце отказались от запасных торпед. Также кораблю полагалось 11 практических зарядных отделений модель 2, используемых для практических торпедных стрельб [2, с.13].

Кислородная торпеда тип 93 была самым мощным оружием в своем классе. Переход на кислородный двигатель резко поднял энерговооруженность торпеды, что позволило достичь выдающихся характеристик. Вес торпеды составлял 2700 (2800<sup>17</sup>) кг, длина – 9000 мм, вес ВВ тип 97 в боевом зарядном отделении – 490 (780) кг, дальность хода: 20 000 (15 000) м на скорости 48–50 узлов, 32 000 (25 000) м на скорости 40–42 узла и 40 000 (30 000) м на скорости 36–38 узлов.

Разумеется, эсминцу было очень затруднительно реализовать полную дальность торпеды тип 93 из-за сравнительно невысоко расположенных постов управления торпедной стрельбой, но второе преимущество – резко возросшая масса боевого заряда никуда не исчезло. Наконец, кислородный двигатель дает торпедой еще одно преимущество – практически полное отсутствие следа, что особенно ценно в ночных атаках.

Первоначальное тактико-техническое задание на проектирование предусматривало установку двух семитрубных 61-см аппаратов, но при проработке проекта выяснилось, что вес аппарата получается слишком большим для его ручной – в случае отказа силового привода – наводки, и от семитрубных аппаратов отказались.

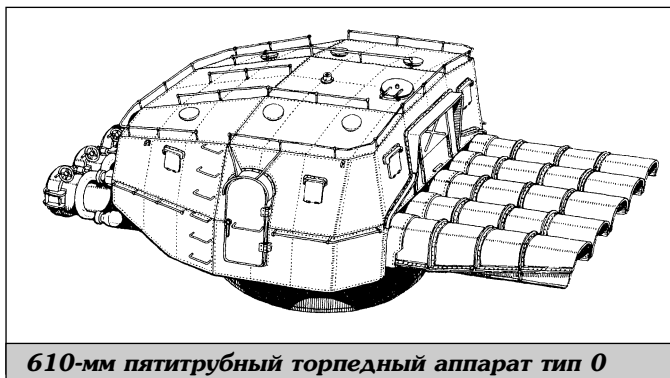
Также в состав торпедного вооружения входили три компрессора тип «Ю»<sup>18</sup> и один кислородный генератор [2, с.13].

Для погрузки торпед на борт имелись две торпедные кран-балки, установленные побортно, а также <sup>3</sup>/<sub>4</sub>-тонная лебедка, установленная с правого борта у кормовой надстройки, служившая также и для подъема различных грузов [2, с.37].

### Системы управления огнем

Для управления огнем 12,7-см орудий предназначалась система управления огнем в составе одного стабилизированного визира центральной наводки тип 94 с 3-м зенитным дальномером тип 99, установленными в командно-дальномерном посту на вершине носовой надстройки, и один счетно-решающий прибор тип 94, установленный в отдельном помещении на нижней палубе под носовой надстройкой.

Зенитные автоматы системы управления огнем не имели и наводились от местных прицелов – векторных типа LPR и кольцевых механических, в качестве резервных.



610-мм пятитрубный торпедный аппарат тип 0

В состав приборов управления торпедной стрельбой входило два торпедных прицела тип 97, модель 2 и два прибора управления торпедной стрельбой тип 1 модель 2<sup>19</sup>, установленных на компасном мостике [2, с.13].

### Дальномеры и прожекторы

На «Симакадзэ» устанавливалось три дальномера: один 3-м зенитный тип 99 в КДП ГК, один 2-м запасной тип 96 на пулеметной платформе позади задней дымовой трубы (в обычных условиях предназначался для выдачи дистанции до цели на приборы управления торпедной стрельбой) и один 66-см навигационный тип 96 на носовой надстройке [2, с.33].

На корабле устанавливался один боевой 90-см прожектор тип 96, наводившийся дистанционно от манипуляторной колонки тип 96 модель 2, установленной на специальной площадке между опор фок-мачты, являвшейся продолжением сигнального мостика [2, с.17].

Для световой сигнализации служили 2-кВт сигнальный огонь и два двухканальных (красного и белого огня) светосигнальных прибора тип 97 модель 1, установленных на 15-см биноклях в ходовой рубке [2, с.17, 33]. На крыльях компасного мостика были установлены 25-см сигнальные прожекторы.

### Противолодочное и противоминное вооружение

Противолодочное и противоминное вооружение «Симакадзэ» было типовым для японского эсминца подтипа «Ко» и включало:

– противолодочное: один противолодочный бомбомет тип 94 с зарядной платформой модель 3; два бортовых бомбосбрасывателя модель 3 с гидравлическим приводом; четыре бортовых бомбосбрасывателя модель 1 с ручным приводом; восемнадцать глубинных бомб тип 95 модификация 2; четыре практических глубинных бомбы модель 2<sup>20</sup>; двенадцать штоков для бомбометов модели 1; шесть парашютов для глубинных бомб модели 1.

– противоминное: два малых минных трала модель 1 модификация 1; два трала-уничтожителя модель 1; десять подрывных крюков № 2<sup>21</sup> [2, с.13].

16. Технически можно было использовать любые 61-см торпеды.

17. Здесь в скобках даны данные торпеды тип 93, модель 3, с увеличенной массой заряда ВВ, отличающиеся от данных типовой модели 1, модификация 2.

18. «Ю» – сокращение от «Юнкаасу», фонетическая запись слова Junkers («Юнкерс») на японском языке.

19. По проекту предусматривалось четыре компрессора типа «Ю» и один компрессор типа Кампон.

20. По проекту предусматривалось два торпедных прицела тип 0 и два прибора управления торпедной стрельбой тип 0 (временные обозначения) [2, с.13].

21. По проекту предусматривалось 18 глубинных бомб тип 95 и 3 учебных глубинных бомбы тип 88.

22. Судя по официальному чертежу эсминца, в строй он вступил без противоминного вооружения. Возможно, от него отказались уже на стадии достройки – прим. авт.

Из средств наблюдения за подводной обстановкой на «Симакадзэ» был установлен гидролокатор тип 93 модель 3 и гидрофон тип 93 [2, с.21].

### Радиотехническое вооружение

Проектом корабля радиотехническое вооружение не предусматривалось, но в ходе постройки на корабле были установлены радиолокационная станция обнаружения надводных целей № 2-2 с рупорной антенной на площадке фок-мачты и станция обнаружения излучения РЛС противника Е-27<sup>22</sup>.

### Штурманское вооружение

Штурманское вооружение «Симакадзэ» включало:

- два магнитных компаса тип 90 № 3 модель 1 (один главный и один для рулевого);
- один гирокомпас тип «Су»<sup>23</sup> № 3 модель 1;
- один эхолот тип 99 модель 3;
- один лаг тип «Сару»<sup>24</sup> № 2 модель 2 модификация 1;
- один курсограф тип 96 модель 1;
- один автоматический анемометр тип 91 модификация 1 [2, с.33].

### Оптическое вооружение

В состав оптического вооружения по проекту входило два 15-см бинокля в ходовой рубке и два 12-см зенитных бинокля на открытых крыльях мостика. Для десантной партии («рикусэнтай») эсминца предусматривалось два 8-см бинокля (один из них – зенитный) [2, с.33].

Свои собственные бинокля имели торпедные прицелы и приборы управления торпедной стрельбой и манипуляторная колонка боевого прожектора.

В ходе постройки на корабле установили четыре дополнительных 6-см зенитных бинокля: два на платформе зенитных автоматов и два на платформе зенитного пулемета.

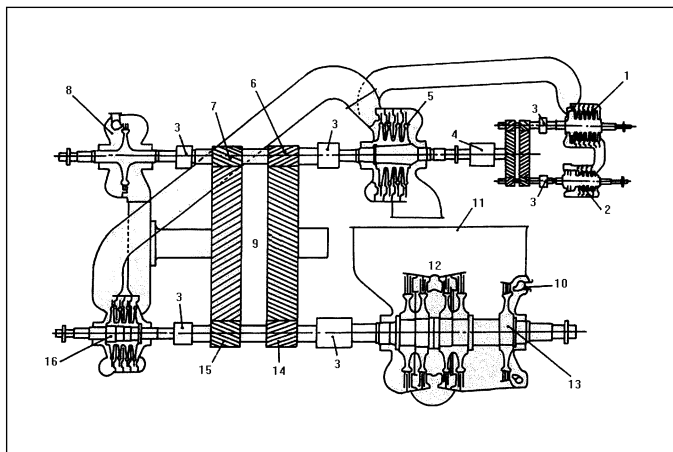
### Средства радиосвязи

В состав средств радиосвязи корабля входило:

- три радиопередатчика (один тип 92 № 4 модификация 1; один тип 95 КВ-диапазона № 5 и один типа ТМ);
- пять «специальных» радиоприемников;
- три станции радиотелефонной связи УКВ-диапазона (одна № 2 модель 1; одна тип 90 модификация 4 и одна тип 93;
- один радиопеленгатор тип 91 № 2;
- шесть измерителей коэффициента бегущей/коэффициента стоящей волны (КСВ-метра) (один тип 99; один тип 99 КВ-диапазона; один тип 96 модель 1; один тип 96 СВ-диапазона; один тип 97 КВ-диапазона; один тип 96 УКВ-диапазона) [2, с.21].

### Энергетическая установка

На «Симакадзэ» была установлена двухвальная паротурбинная энергетическая установка. Два турбозубчатых агрегата тип Кампон<sup>25</sup> были установлены в двух машинных отделениях – носовом и кормовом, разделенных поперечной



**Турбозубчатый агрегат левого борта эсминца «Симакадзэ»:**

(1) Турбина крейсерского хода низкого давления; (2) турбина крейсерского хода высокого давления; (3) полужесткая кулачковая муфта; (4) соединительная муфта редуктора крейсерского хода; (5) 2-я турбина среднего давления; (6) геликоидная шестерня 2-й турбины среднего давления; (7) геликоидная шестерня турбины высокого давления; (8) турбина высокого давления; (9) главный редуктор; (10) вход пара на турбину заднего хода; (11) выхлоп отработанного пара; (12) турбина низкого давления; (13) турбина заднего хода; (14) геликоидная шестерня турбины низкого давления; (15) геликоидная шестерня 1-й турбины среднего давления; (16) 1-я турбина среднего давления [6, с.173]

переборкой, в корму от котельных отделений. Общая длина отсеков энергетической установки (ЭУ) составляла 55,3 м (суммарная длина котельных отделений составляла 29,9 м, машинных отделений – 25,4 м) [1, с.103].

Каждый ТЗА имел проектную мощность 37 500 л.с. и состоял из одной турбины высокого, двух турбин среднего и одной турбины низкого давления, работающих на один редуктор. Турбина заднего хода была установлена в корпусе ТНД. Две турбины крейсерского хода (высокого и низкого давления) соединялись через редуктор с валом 2-й турбины среднего давления.

Носовой ТЗА вращал гребной винт левого борта, кормовой – правого.

Пар с температурой 400°C<sup>26</sup> и давлением 40 кг/см<sup>2</sup> вырабатывали три отопляемых мазутом котла тип Кампон Ро-го, с пароперегревателями, предварительным подогревом воздуха и экономайзерами, установленных в трех котельных отделениях [6, с.173]. Каждый котел имел площадь поверхности нагрева 662 м<sup>2</sup>, площадь поверхности перегревателя 212 м<sup>2</sup>, топочный объем 45,6 м<sup>3</sup>, девять форсунок производительностью 1100 кг/ч и вес 83,6 т [18]. Это были наиболее совершенные и производительные паровые котлы, устанавливаемые на кораблях японского флота. Прототипы этих котлов были установлены и успешно испытаны на одном из эсминцев типа «Кагэро» – «Амацукадзэ». Применение пара повышенных параметров позволило снизить на нем расход топлива, благодаря чему «Амацукадзэ» показал на контрольном пробеге дальность плавания 6300 миль на 18 узлах [3, с.67]. Для сравнения, однотипный эсминец «Исокадзэ», с «обычными» котлами, при полном запасе топлива 617 тонн, показал на контрольном пробеге дальность плавания 6053 мили<sup>27</sup> [3, с.68].

Дымоходы котлов выводились в две дымовых трубы, как это было принято на японских эсминцах 1-го класса на чинах с типа «Хацухару» – 1-го и 2-го котлов в переднюю дымовую трубу, 3-го котла – в заднюю.

22. На тот момент имела обозначение «приемник ультракоротких волн тип 3».

23. «Су» – сокращение от <Супэри>, фонетическая запись слова Sperry («Сперри») на японском языке. По проекту предусматривался гирокомпас тип «Су» № 2.

24. «Сару» – сокращение от <Сару рогу>, фонетическая запись аббревиатуры S.A.L. – Svenska Aktiebolaget Logg («Свенска Акциебологет Логг») на японском языке.

25. Сокращение от 艦政本部 <Кансэй хомбу> – Морской технический департамент.

26. Температура перегрева 151°C.

27. Это само по себе великопознание достижение, если вспомнить о том, что ЭМ типа «Кагэро» проектировались на достижение дальности плавания в 5000 миль на 18 узлах [2, с.4].

### Выходная мощность и скорость

Проектная суммарная мощность на валах составляла 75 000 л.с., при 370 оборотах в минуту [2, с.24]. Проектная скорость полного хода 39 узлов [2, с.5].

7 апреля 1943 г., на официальных испытаниях на полную мощность механизмов, при мощности машин 75 890 л.с. и водоизмещении 2921 тонна «Симакадзэ» развил скорость 40,37 узла. В тот же день при перегрузке механизмов при мощности машин 79 240 л.с. и водоизмещении 2894 тонны «Симакадзэ» развил скорость 40,90 узла.

5 мая 1943 г., на окончательных официальных испытаниях на полную мощность механизмов, при мощности машин 76 010 л.с. и водоизмещении 3040 тонн «Симакадзэ» развил скорость 39,90 узла.

Интересно отметить, что до этого рекорд скорости в японском флоте принадлежал первому «Симакадзэ» (эскадренный миноносец 1-го класса типа «Минэкадзэ», вступивший в строй в 15 ноября 1920 г. и переоборудованный в патрульный корабль в 1940 г.), который при мощности машин 40 652 л.с. и водоизмещении 1379 тонн развил на испытаниях 40,698 узла [11, с.184].

Хотя окончательные ходовые испытания прошли 5 мая, японские источники отмечают, что неготовность крейсерских турбин заставила перенести срок сдачи корабля на 10 мая. В чем именно была проблема, не указывается, но можно предположить, что ввиду спешности военной постройки корабль вышел на ходовые испытания с не до конца доделанными крейсерскими турбинами. В результате ходовые испытания на полную мощность провели по плану (готовность крейсерских турбин не влияет на мощность главных ТЗА), а за следующие пять дней завершили монтаж и отладку крейсерских турбин.

### Генераторы и вспомогательные механизмы

По проекту электроэнергетическая система корабля должна была включать два турбогенератора на 135 кВА<sup>28</sup> и два дизель-генератора на 80 кВА, устанавливаемых попарно в машинных отделениях. Фактически электроэнергетическая система корабля полностью повторяла электроэнергетическую систему предшествующего типа эскадренных миноносцев – «Югумо», и включала один турбогенератор на 180 кВА и два дизель-генератора на 55 кВА, вырабатывающие переменный ток напряжением 230 В [2, с.17].

Кроме главных генераторов, на корабле стояли вспомогательные генераторы, вырабатывавшие ток иных параметров для питания прожекторов, телефонов, синхронных сельсинных передач и радиоаппаратуры (два генератора постоянного тока мощностью 500 Вт и 12 кВт, один генератор постоянного тока мощностью 17,6 кВт, четыре преобразователя на 10 кВА, 2 кВА, 10 кВА и 15 кВА). В качестве резервных источников тока служили аккумуляторные батареи (66 батарей модель 2). Также имелось шесть электрических обогревателей мощностью 1 кВт (два модели 1 и четыре модель 2) и два электрокипятильника (титановая модель 1 [2, с.17]).

На корабле устанавливалась одна рефрижераторная машина холодильной производительностью<sup>29</sup> 1000 килокалорий [2, с.37].

28. Вольт-ампер – внесистемная единица измерения электрической мощности, эквивалентная ватту (Вт). Используется в качестве единицы измерения величины полной мощности переменного тока.

29. Холодильная производительность (холодопроизводительность) – количество тепла, изъятого у среды за единицу времени с помощью холодильной машины.

30. При водоизмещении на испытаниях.

31. По проекту диаметр винтов должен был быть 3,550 м [2, с.25].

32. Соответствует 8/10 мощности ЭУ.

33. По другим данным, в ходе службы корабль нес два одинаковых 8-м моторных катера [1, с.104].

### Запас топлива и дальность плавания

Нормальный запас топлива, включая топливо для дизель-генераторов, составлял 317,5 тонн<sup>30</sup>, полный – 635,00 тонн [2, с.50]. Проектная дальность плавания при полном запасе топлива составляла 6 000 миль на 18 узлах [2, с.5].

К этому добавлялся запас легкого топлива для корабельных катеров – 0,7 и 1,5 тонны, и 0,3 и 0,5 тонны для пуска двигателей внутреннего сгорания, при водоизмещении на испытаниях и полном, соответственно [2, с.50].

### Винты и рули

Корабль имел два винта диаметром 3,600 м<sup>31</sup>, и один балансирующий руль площадью 10,36 м<sup>2</sup>, приводимый в действие одной электрогидравлической рулевой машиной [2, с.25, 63]. Отношение площади пера руля к площади погруженной части диаметральной плоскости корабля (A/Am) – 1/43,5. При водоизмещении 2920 т, скорости 36 узлов<sup>32</sup> и отклонении пера руля на 35° тактический диаметр циркуляции составлял 6,5, а выдвиг – 5,5 длины корабля по КВЛ. Максимальный крен на циркуляции достигал 16° [2, с.63].

### Якорное и швартовное устройство

Якорное устройство «Симакадзэ» включало два станковых якоря массой по 2,3 т и один стоп-якорь массой 0,6 т. Длина якорных цепей станковых якорей (калибр 44 мм) была 350 м (четыренадцать 25-м смычек), а для кормового стоп-якоря был предусмотрен стальной якорный канат длиной 175 м и диаметром 30 мм [2, с.37]. На баке устанавливался один паровой шпиль [2, с.25].

Кораблю полагался следующий комплект стальных и растительных тросов [2, с.37]:

- 2 буксирных стальных троса длиной 175 м и диаметром 46 мм;
- 1 швартовный стальной трос длиной 100 м и диаметром 30 мм;
- 1 кормовой швартовный стальной трос длиной 100 м и диаметром 32 мм;
- 1 стальной трос длиной 100 м и диаметром 24 мм;
- 1 стальной трос для туманного буга длиной 350 м и диаметром 8 мм;
- 1 швартовный манильский трос длиной 175 м и диаметром 55 мм;
- 1 швартовный манильский трос длиной 175 м и диаметром 40 мм;
- 1 швартовный смоленый трос длиной 175 м и диаметром 40 мм;
- 1 швартовный смоленый трос длиной 175 м и диаметром 32 мм;
- 1 растительный смоленый трос длиной 100 м и диаметром 26 мм.

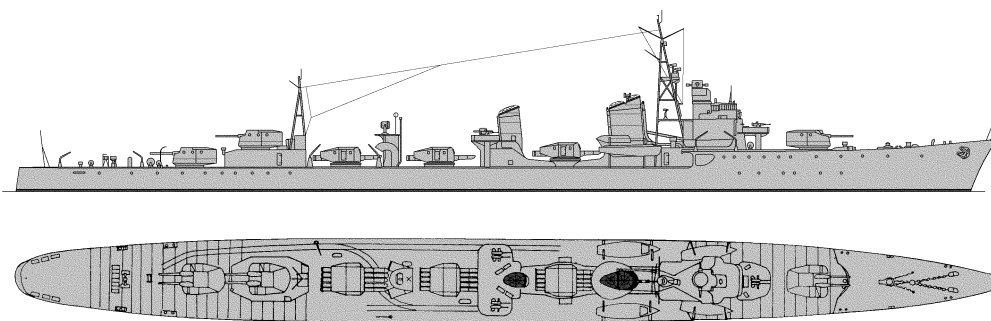
### Катера и шлюпки

Корабль нес один 9-м и один 7,5-м моторный катер<sup>33</sup>, и два 7-м гребных катера [2, с.37]. Гребные катера размещались на полубаке, побортно от носовой надстройки, моторные катера – на верхней палубе, побортно от передней дымовой трубы. Для спуска на воду и подъема на борт гребных катеров служили четыре радиальных шлюпбалки, моторных катеров – четыре заваливающиеся шлюпбалки [1, с.104]. Кроме того, кораблю полагалась одна 6-м рабочая шлюпка для обслуживания корабля в базе [2, с.37].

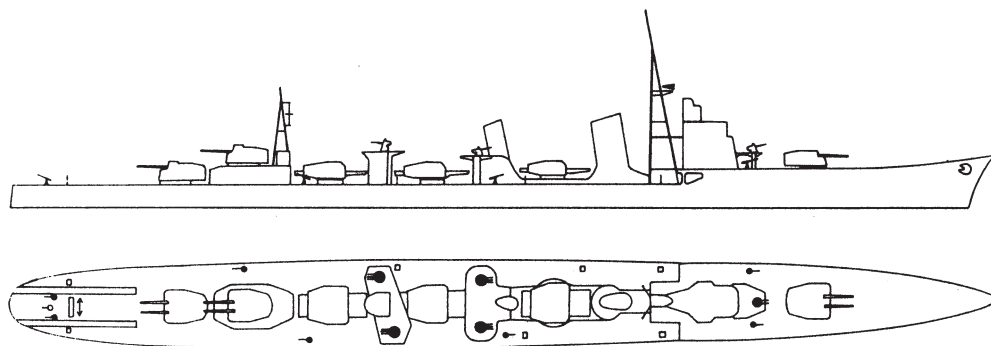
### Экипаж

Проектный временный штат экипажа эсминца «Симакадзэ» насчитывал 7 строевых офицеров, 2 офицера специальной службы, 3 мичмана, 84 старшины (унтер-офицера) и 171 матроса. Всего 267 человек [2, с.29].

Ко времени спуска корабля на воду штат экипажа был уточнен (приказ по внутренней службе от 18.07.1942 г. №



**Схема расположения МЗА по состоянию на момент вступления в строй**



**Схема расположения МЗА по состоянию на 30 июня 1944 г. [Взято из 11, с.275].**

1309) и теперь насчитывал 8 строевых офицеров, 2 офицера специальной службы, 3 мичмана, 72 старшины и 164 матроса. Всего 249 человек. Позднее эта цифра была еще раз уточнена<sup>34</sup>, и окончательный вариант насчитывал 8 строевых офицеров, 2 офицера специальной службы, 3 мичмана, 79 старшин и 190 матросов. Всего 282 человека [13, с.19; 14, с.1].

### Окраска

«Симакадзэ» был окрашен по общим правилам окраски, принятым для кораблей японского императорского флота. В соответствии с ними надводный борт, надстройки, металлические палубы, артиллерийские установки целиком окрашивались темно-шаровой краской (так называемый «цвет военных кораблей» – «гункан иро»). Подводная часть корпуса окрашивалась в темно-красный цвет. Верхушки дымовых труб красились в черный цвет. Зенитные автоматы и пулеметы не окрашивались и были цвета вороненого металла. Парусиновые обвесы мостиков и чехлы на орудиях и приборах были белого или очень светлого серого цвета. Часть палубы полубака от носового флагштока до волноотвода перед носовой артиллерийской установкой имела металлический рифленый настил, а оставшаяся часть была покрыта широкими поперечными полосами линолеума, характерного для японского флота красно-коричневого цвета. Полосы закреплялись на палубе узкими латунными планками. Большая часть верхней палубы от среза полубака до кормовой надстройки, а также небольшой участок в самой корме, в районе расположения бортовых бомбосбрасывателей имела металлический рифленый настил, а участок от кормовой надстройки и до бортовых бомбосбрасывателей покрывался линолеумом.

### Модернизации военного времени

Точная дата проведения модернизации вооружения «Симакадзэ» неизвестна, предположительно это произошло во время ремонта в Курэ в апреле-мае 1944 г. С корабля были сняты спаренные 25-мм автоматы, а на их позициях установлены строенные 25-мм автоматы. Также был снят спаренный 13,2-мм пулемет на платформе перед носовой надстройкой, а на его позиции установлен спаренный 25-мм автомат. Еще два строенных 25-мм автомата установили на платформах, оборудованных по бокам прожекторной площадки. На полубаке было установлено два одиночных 25-мм автомата, а на юте – 13,2-мм пулемет. Шесть бортовых бомбосбрасывателей с гидравлическим и ручным приводами были заменены двумя кормовыми рельсовыми бомбосбрасывателями на 6 глубинных бомб каждый. Кроме этого, на корабле была установлена радиолокационная станция обнаружения воздушных целей № 1-3 с многовибраторной антенной на грот-мачте.

После завершения операции «А-го» (сражение в Филиппинском море 19-20 июня 1944 г.) на многих кораблях японского флота еще раз усилили малокалиберную зенитную артиллерию и радиотехническое вооружение. На «Симакадзэ» было дополнительно установлено пять одиночных 25-мм автоматов, а также подготовлены позиции для установки еще семи одиночных 25-мм автоматов.

Таким образом, по состоянию на 30 июня 1944 г., количество 25-мм стволов на корабле увеличилось до двадцати одного, с возможным увеличением до двадцати восьми [10, с.207, табл.25; 11, с. 281].

### Однотипные корабли

В проект 5-й программы завершения военных приготовлений флота («Дайгодзи кайгун гумби дзю:дзицу кэйкаку», сокращенно – «Мару го кэйкаку»), утвержденный МГШ в 1941 г., было включено строительство шестнадцати эскадренных миноносцев 1-го класса, подкласса «Ко» (номера по программе 733 – 748), которые однако должны бы-

34. В печатный документ внесена рукописная правка. Дата исправления не приведена, но, по всей вероятности, это произошло после установки дополнительного зенитного и радиотехнического вооружения.

ли повторять тип «Симакадзэ» (стандартное водоизмещение 2570 т, 15 торпедных труб). При этом плановая бюджетная стоимость постройки такого эсминца была определена 19 июля 1941 г. в 18 420 000 иен<sup>35</sup> [10, с.86-87, табл.8].

## История службы

В день вступления корабля в строй, 10 мая 1943 г., его первым командиром был назначен капитан 2 ранга Хиро-сэ Хирому, командовавший перед тем эсминцем «Осио» и назначенный командиром достроечного экипажа «Симакадзэ» 20 марта 1943 г. Старшим механиком в тот же день был назначен инженер-капитан-лейтенант Окуси Ёсидзи, бывший до этого старшим механиком эсминца «Сирацую», старшим штурманом – старший лейтенант резерва Утихори Ёсио, бывший до этого старшим штурманом эсминца «Макигумо», и старшим артиллеристом – старший лейтенант Эма Осаму, бывший до этого старшим артиллеристом эсминца «Таканами».

После ввода в строй корабль был включен в состав 11-го торпедного боевого отряда 1-го флота, служившего учебным соединением, где и приступил к боевой подготовке.

Первой боевой операцией «Симакадзэ» стало участие в эвакуации японского гарнизона с острова Кыска (Алеутские острова). Захваченный в июне 1942 г. остров оставался последним оплотом японцев на Алеутских островах. Несмотря на весь престиж удержания хотя бы и отдаленной части американского континента, доставка снабжения и подкреплений на остров обходилась японцам недешево – с каждым месяцем американцы все больше усиливали его блокаду.

Особенно блокада усилилась после высадки американского десанта на остров Атту 12 мая 1943 г. и его последующего захвата, в результате чего Кыска оказался обойден и изолирован. В этих условиях дальнейшее снабжение смешанного гарнизона острова (около пяти с половиной тысяч человек из армейских и флотских подразделений) становилось невозможным, и императорской ставкой было принято решение об эвакуации.

Операция по эвакуации гарнизона получила официальное обозначение «Кэ-го сакусэн» – где буква «Кэ» (ケ) являлась сокращением от выражения «Кэнкон иттэки» (乾坤) – «Все или ничего».

Хотя по опыту эвакуации гарнизона острова Гуадалканал (Соломоновы острова) было предпочтительнее использовать для нее быстроходные надводные корабли, большие потери в эскадренных миноносцах, понесенные к тому времени японским флотом на Соломоновых островах, задержали их использование – первый этап эвакуации выполнили подводные лодки. С 30 мая, примерно за месяц, лодки вывезли с острова 827 (по другим данным 820) человек, преимущественно раненых, больных и вольнонаемных, а попутно доставили на остров 125 тонн боеприпасов и 106 тонн продовольствия. Однако при этом было потеряно три лодки – «И-7», «И-9» и «И-24». Эвакуация становилась очень дорогостоящим предприятием, и Император Сёва (Хирохито) выразил обеспокоенность.

Тогда было решено эвакуировать оставшихся людей в один заход на надводных кораблях. Для этого у острова Па-

рамушир (Курильские острова, Тисима-рэтто) была собрана сводная эскадра легких сил, в состав которой вошел и «Симакадзэ», прибывший 5 июля 1943 г. из Курэ.

Интересно отметить, что участие «Симакадзэ» в предстоящей операции было вытребовано у главкома Объединенного Флота адмирала Кога Минэити, через штаб 5-го флота (отвечающего в то время за Северо-Тихоокеанский ТВД), командующим 1-м торпедным боевым отрядом контр-адмиралом Кимура Масатомо, назначенным для проведения операции. В середине июня, в ходе совещания в штабе 5-го флота по поводу предстоящей операции, контр-адмирал Кимура предложил усилить легкие силы 5-го флота (которым, собственно, и предстояло провести эвакуацию) новейшим и мощным эсминцем, к тому же оснащенным радиотехническим вооружением – радиолокатором и станцией обнаружения излучения РЛС противника. В штабе 5-го флота отнеслись к этому с полным пониманием и довели точку зрения Кимура до главнокомандующего, который и дал согласие на включение «Симакадзэ» в состав сил, предназначенных для операции.

Понимая, что действовать придется за пределами радиуса действий истребителей своей базовой авиации (что лишало соединение прикрытия с воздуха) и против превосходящих надводных сил противника, японское командование решило провести второй этап операции «Кэ-го» под прикрытием густых туманов, по возможности, не вступая в контакт с блокадными силами американцев. Тем не менее, японцы приняли меры и на такой случай. Сознывая превосходство американцев в радиолокаторах, что давало тем явное преимущество в наблюдении за надводной обстановкой в тумане<sup>36</sup>, японцы приготовились их обмануть. На корабле отряда были погружены плавучие радиолокационные отражатели<sup>37</sup>, которые должны были создавать ложные цели на экранах американских радаров.

К первой попытке эвакуации, начатой 7 июля, было привлечено 16 надводных кораблей эвакуационного соединения и 11 подводных лодок (развернутых в пять разведывательных и ударных групп для прикрытия первых), однако ее пришлось отменить из-за плохой погоды. Точнее, погода как раз была отличная – в общепринятом понима-

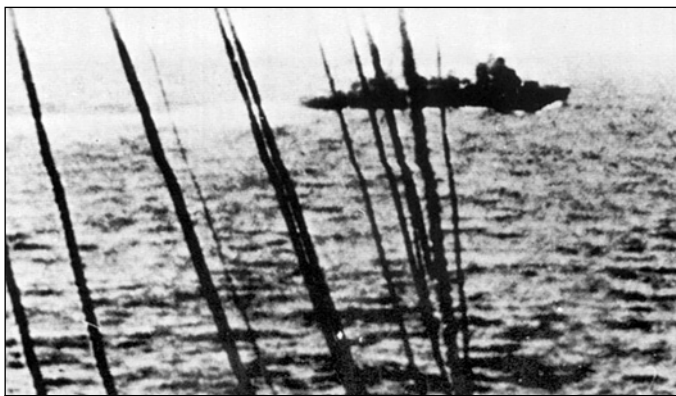


**Горящий японский транспорт «Ниссан-мару» тонет в гавани острова Кыска после атаки американской авиации, июнь 1942 г.**

35. Стоимость постройки кораблей 5-й программы распределялась на группы А (корпус и механизмы) и В (вооружение). В соответствии с этим, стоимость корпуса составляла – 3 780 000 иен, стоимость механизмов – 5 230 000 иен, всего 9 010 000 иен на группу А. Стоимость вооружения составляла 9 066 000 иен. Общая стоимость групп А и В – 18 076 000 иен. Дополнительно выделялись деньги на административные расходы – 344 000 иен [10, с.86-87, табл.8].

36. В отличие от тропических ночей, где первоклассная японская ночная оптика вполне прилично это преимущество нивелировала – прим. авт.

37. 40 на «Абукума» и по 20 на «Кисо» и каждый из эсминцев [9, с.8].



**«Симакадзэ» во время операции 2Кэ-го, июль 1943 г. Фотография сделана с сигнального мостика крейсера «Кисо»**

нии – но для целей операции она не годилась, поскольку резко увеличивала шансы обнаружения японского эвакуационного соединения. Поэтому 15 июля его командующий контр-адмирал Кимура приказал возвращаться обратно на Парамушир.

Метеорологи на островных станциях и на кораблях работали, не покладая рук, стараясь достоверно предсказать предстоящие изменения погоды. Наконец, 22 июля метеостанция Парамушира выдала прогноз: «С 25 июля в районе Кыски определенно ожидаются туманы». Находящееся в постоянной готовности эвакуационное соединение вышло с Парамушира.

Организация японских сил была следующей:

- главные силы: крейсер 2-го класса (легкий) «Тама», под флагом командующего 5-м флотом вице-адмирала Кава-сэ Сиро;
- группа крейсеров: крейсера 2-го класса «Абукума» (под флагом командующего 1-м торпедным боевым отрядом контр-адмирала Кимура) и «Кисо»;
- группа эвакуации: эсминцы «Югумо», «Кадзэгумо», «Акигумо» (10-й ДЭМ), «Асагумо», «Усугумо» (9-й ДЭМ), «Хибики»;
- 1-я группа прикрытия: эсминцы «Вакаба», «Хацусимо» (21-й ДЭМ), «Наганами»;
- 2-я группа прикрытия: эсминцы «Симакадзэ», «Самидарэ»;
- группа снабжения: танкер «Ниппон-мару», эскортный корабль (кайбокэн) «Кунасири».

Но лишь только корабли стали выходить с Парамушира, как на море опустился очень густой туман. Корабли поодиночке выбирались из пролива в океан, и крейсеру «Абукума» пришлось подавать туманные сигналы, обозначая свою позицию холостыми выстрелами из зенитного орудия<sup>38</sup>. Из-за тумана корабли шли несколькими группами вне видимости друг друга. 25 июля все корабли, за исключением «Кунасири», были собраны, и, выстроившись в длинную кильватерную колонну, продолжили поход, ориентируясь по выпущенным туманным буйам передних мателотов. На следующий день, в 17:44, при видимости около 200 м, потерявший ориентировку в густом тумане и не заметивший туманных буюв «Кунасири» неожиданно появился с правого борта «Абукума». Времени на уклонение не оставалось, и «Кунасири» ударил крейсер в середину правого

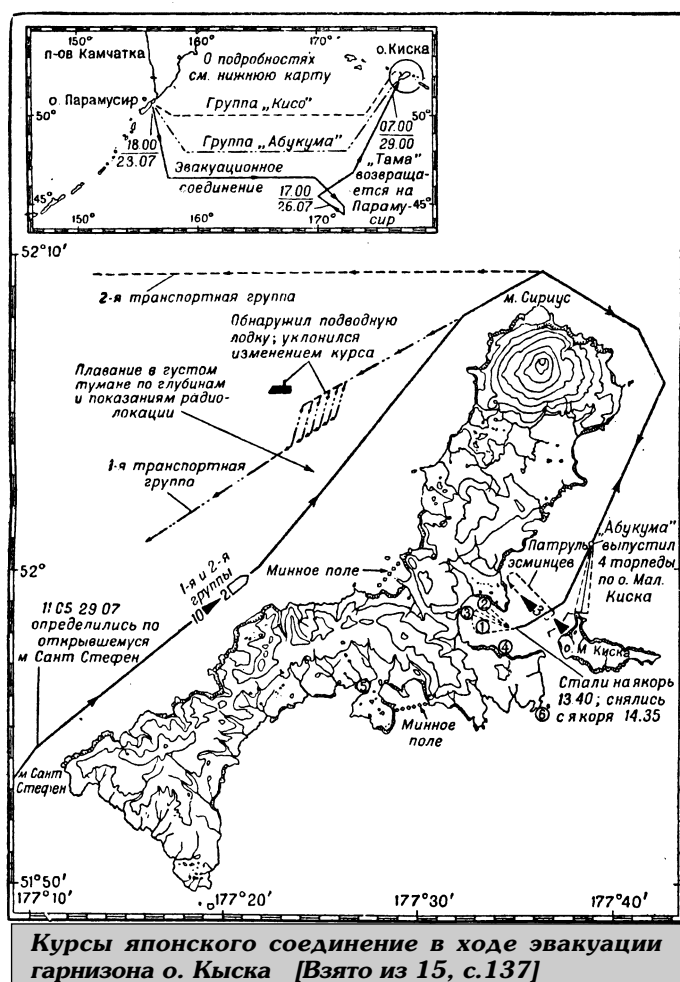
борта. В возникшей неразберихе «Хацусимо» ударил носом эсминца «Вакаба» в правый борт. Сверх того, отброшенный ударом, «Хацусимо» навалился кормой на левый борт «Наганами». Повреждения «Абукума» и «Наганами» оказались минимальными, не влияющими на боевые и мореходные качества кораблей, а вот максимальная скорость «Вакаба» и «Хацусимо» упала до 12 узлов. Несмотря на это досадное происшествие, японское соединение продолжило движение малым ходом. На следующий день, 27 июля в 14:25 командир 21-го дивизиона эсминцев капитан 1 ранга Аmano Сигэтакэ, по приказу командующего соединением перенес свой флаг на «Симакадзэ», а «Вакаба» оставил соединение и в одиночку направился на Парамушир. «Хацусимо» был переведен в группу снабжения в охранение танкера «Ниппон-мару» [9, с.31]. 28 июня в 17:00 корабли группы снабжения «Ниппон-мару», «Кунасири» и «Хацусимо» оставили строй соединения и повернули в базу [9, с.34]. Крейсер «Тама», сопровождавший соединение до южной оконечности острова повернул домой, а два оставшихся крейсера и девять эсминцев на большой скорости в густом тумане прошли вдоль восточного берега острова Кыска, обогнули его с севера и направились к входу в бухту Кыска. Здесь три оставшихся дозорных эсминца отделились от отряда и заняли позиции на подходе к гавани. Остальные же корабли вошли в бухту и, отдав якоря в заранее намеченных точках, приступили к погрузке людей на борт с помощью десантных катеров, как имевшихся у гарнизона, так и доставленных с собой. При этом эвакуационное соединение перегруппировалось в 1-й («Абукума», «Югумо», «Кадзэгумо», «Акигумо») и 2-й («Кисо», «Асагумо», «Усугумо», «Хибики») транспортные отряды. По удивительному стечению обстоятельств, тогда как окрестности острова были закрыты густым туманом, внутри гавани видимость была хорошей. Погрузка людей произошла очень быстро – в 13:40 29 июля корабли стали на якоря, а уже в 14:25 2-й транспортный отряд, а в 14:35 – 1-й, завершив погрузку, снялись с якорей и вышли в море<sup>39</sup> [9, с.43, 44].



**Нагруженный японскими солдатами и моряками десантный катер типа «дайхацу» перевозит войска на крейсер «Абукума», остров Кыска, 29 июля 1943 г.**

38. Перед операцией «Абукама» и «Кисо» получили в качестве усиления зенитного вооружения по одному армейскому 7,5-см зенитному орудью тип 88, установленному на юте, и по 10 человек армейской артиллерийских расчетов к ним [9, с.7; 18].

39. «Абукума» принял на борт 1202 человека, «Кисо» – 1189, «Югумо» – 479, «Кадзэгумо» – 478, «Акигумо» – 463, «Асагумо» – 476, «Усугумо» – 478 и «Хибики» – 418. Всего 5183 человека.



На обратном пути отряды, забрав с собой эсминцы прикрытия (к 1-му отряду присоединились «Симакадзэ» и «Самидарэ», а ко 2-му – «Наганамии»), разделились и благополучно проследовали на Парамушир – операция завершилась полным успехом [9, с.49, 50].

Эвакуация прошла настолько быстро и скрытно, что американцы ее просто не заметили. В результате, они продолжали бомбить и обстреливать опустевший остров, а 15 августа 1943 г. на остров после мощной артподготовки высадился сильный десант (в составе американской дивизии и канадской бригады), который после недели «боев с призраками» с немалым удивлением обнаружил полное отсутствие японцев на острове. При этом 28 американских и 4 канадских солдата погибли от «дружественного огня», а американский эсминец «Эбнер Рид» (DD-526 «Abner Read») лишился кормы и понес тяжелые потери в экипаже вследствие подрыва на японской мине.

Пока американцы готовились к десанту на опустевший остров Кыска, «Симакадзэ» сопровождал от Парамушира до Йокосуки тяжелый крейсер «Мая» (3–6 августа), после чего прошел в Йокосукэ докование. 15 сентября корабль снова отправился в путь с «Мая». На этот раз вместе с тяжелым крейсером «Тёкай» они перешли из Йокосуки на атолл Трук, куда прибыли 20 сентября. На следующий день «Симакадзэ» отправился в обратный путь, на этот раз эскортируя авианосцы «Тюё» и «Тайё». При этом последний 24 сентября был торпедирован американской подлодкой, и «Тюё» был вынужден его буксировать до Йокосуки, куда отряд без дальнейших приключений прибыл 26 сентября. «Симакадзэ» сопровождал «Тюё» и во время его возвращения на Трук (4–10 октября), но на этот раз не сам, а вместе с эсминцем «Садзанами».

5 октября 1943 г. командиром эсминца стал капитан 2 ранга Увай Хироси. Опытный моряк, он командовал эсминцами с 1940 г. Последней его должностью перед назначением на «Симакадзэ» было командование эсминцем «Хамакадзэ». Под его командой 17 октября эсминец вместе с главными силами флота вышел с Трука и отправился на атолл Эниветок в ожидании рейда американских авианосных ударных соединений. Но американцы так и не пришли, поэтому через неделю флот вернулся обратно на Трук.

2 ноября «Симакадзэ» отправился в Рабаул, эскортируя танкеры «Амацу-мару» и «Нитиэй-мару». Микроконвою очень повезло прибыть к месту назначения уже после мощного налета американской авианосной авиации, нанесшего изрядный урон кораблям и судам в Рабауле.

В период 5–8 ноября эсминец вернулся обратно на Трук, на этот раз в эскorte тяжелых крейсеров «Судзюя» и «Могами», после чего прикрывал переход с Трука до Йокосуки тяжелых крейсеров «Атаго» и «Такао», сильно поврежденных во время бомбежки 5 ноября.

В Японии «Симакадзэ» задержался ненадолго: уже 26 ноября вместе с эсминцами «Акидзуки», «Таманами» и «Таникадзэ» он прикрывал авианосцы «Сёкаку» и «Титосэ» по дороге из Йокосуки на Трук.

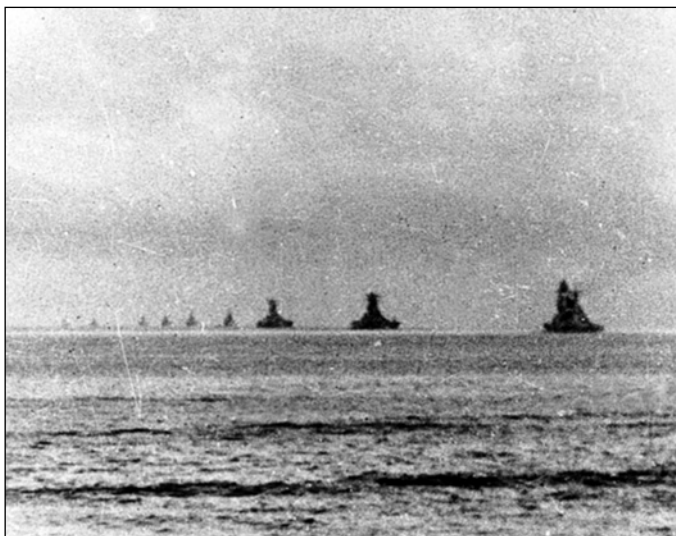
Декабрь 1943 – февраль 1944 гг. корабль провел отдельно от главных сил флота, сопровождая танкеры между Труком, Сайпаном, Палау, Давао и Баликпапаном. 4–14 марта он, вместе с эсминцем «Икадзути», сопровождал плавбазу гидросамолетов «Акицусима» из Палау через Сайпан в Йокосуку.

На этот раз «Симакадзэ» пробыл в Японии больше месяца, успев за это время получить усиление малокалиберной зенитной артиллерии в военно-морском арсенале в Курэ.

Тем временем главные силы японского флота начали сосредоточение в ожидании генерального наступления американцев в центральной части Тихого океана. Не остался в стороне и «Симакадзэ». 20 апреля – 1 мая 1944 г. он сопровождал линкор «Ямато» и тяжелый крейсер «Мая» из Курэ через Манилу на якорную стоянку Линга южнее Сингапура, а 12–15 мая вместе с главными силами флота «Симакадзэ» перешел на якорную стоянку у островов Тави-Тави (Южные Филиппины).

Но американцы не стали облегчать японцам задачу отражения их наступления, вначале нанеся удар на второстепенном направлении. 27 мая 1944 г. американские войска высадились на стратегически важный остров Биак у северного побережья Новой Гвинеи. Японцы решили, что это и есть то самое генеральное наступление, и отправили на подмогу гарнизону острова конвой с войсками под прикрытием крупных сил флота, среди которых был и «Симакадзэ». 10–12 июня он, вместе с линкорами «Ямато» и «Мусаси», легким крейсером «Носиро», эсминцами «Окинами», «Новаки» и «Ямагумо» перешли в Бачан для поддержки операции по транспортировке войск на Биак.

Но 13 июня гарнизон острова Сайпан (Марианские острова) сообщил о начале мощной бомбардировки острова и тралении тральщиками проходов в минных полях. Все это явно выглядело подготовкой к большому десанту. Поскольку главных сил американского флота у Биака не оказалось, японцы поняли, что главный удар противника нанесен именно по Сайпану. Императорская ставка немедленно отказалась от помощи гарнизону Биака и отправила главные силы флота к Марианским островам. Но пока флот собирался вместе и пополнял запасы топлива, американцы успели разгромить базовую авиацию на Марианских островах. В результате единственной серьезной силой, которая могла противостоять американскому авианосному соединению, стало японское авианосное соединение, значительно уступающее противнику, как в численности, так и в подготовке экипажей.



**Японский флот выходит из бухты Бруней к Филиппинам, 22 октября 1944 г. Справа налево: линкоры «Нагато», «Мусаси», «Ямато», крейсера 1-го класса (тяжелые) «Мая», «Тёкай», «Такао», «Атаго», «Хагуро», «Мёко»**

Сражение японской и американской авианосной авиации в Филиппинском море 19 июня 1944 г. закончилось сокрушительным поражением японцев. Тогда командующий японским флотом вице-адмирал Одзава решил бросить в бой свой последний козырь – линкоры, крейсера и эсминцы Соединения авангарда, в состав которого входил и «Симакадзэ». Но нехватка топлива сделала немедленную ночную атаку невозможной, и японцы решили отступить.

По возвращении в Японию «Симакадзэ» снова прибыл в Курэ, где до конца июня в военно-морском арсенале кораблю снова усилили зенитное вооружение. Скорее всего, тогда же эсминец прошел и текущий ремонт.

В ожидании нового наступления американцев главные силы японского флота снова решили переместить на юг, поближе к источникам нефти (в Японии ее уже не хватало). Поэтому 8 – 16 июля «Симакадзэ» вместе с главными силами флота перешел из Курэ на рейд Линга. Там флот оставался до 18 октября, когда перешел в Бруней.

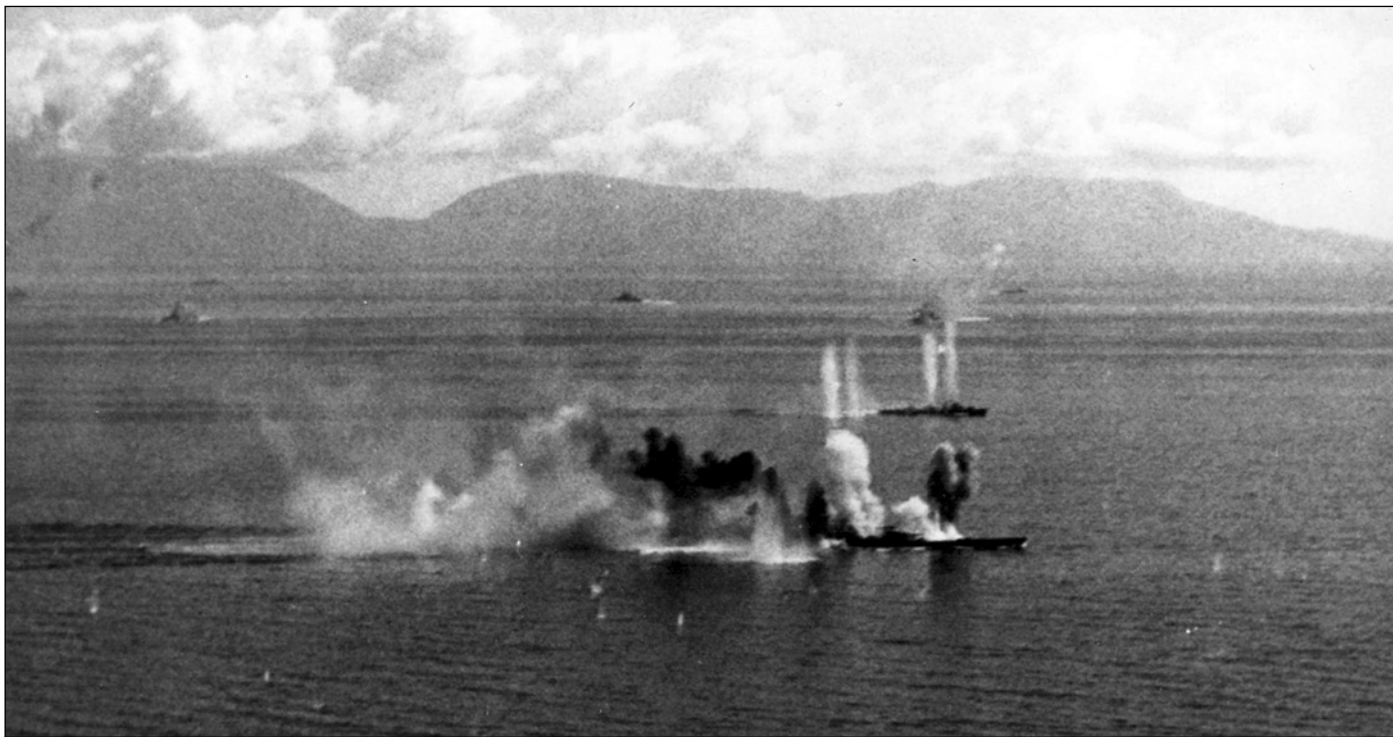
Тем временем 20 октября 1944 г. американцы высадились на острове Лейте (Центральные Филиппины). Для разгрома сил вторжения японцы бросили главные силы флота, в том числе и «Симакадзэ», который входил в состав 1-го набегового соединения («Дай ити ю:гэки бутай») под командованием вице-адмирала Курита Такэо.

Увы – превосходство американцев в силах было таким, что и тут японцев ожидал разгром. Понеся значительные потери в кораблях, они не только не смогли разгромить силы вторжения, но даже не смогли нанести им серьезный урон в битве в заливе Лейте.

Самому «Симакадзэ» также не представилось случая проявить себя в этой битве, за исключением не очень эффективного отражения атак американской авиации. Во время боя в море Сибуян 24 октября эсминец спасал с борта тонущего «Мусаси» спасенных с потопленного крейсера «Мая».

А во время боя у острова Самар 25 октября эсминец оказался в тылу японского построения и вообще не смог вступить в контакт с кораблями противника. При этом сам «Симакадзэ» получил незначительные повреждения от обстрела с самолетов и близких разрывов авиабомб, а также от столкновения с эсминцем «Акисимо». После сражения «Симакадзэ» ушел в залив Корон (Центральные Филиппины), где пополнил запасы топлива, а 29 октября прибыл в Бруней.

Передышка, выпавшая кораблю, была очень короткой, поскольку продолжающееся сухопутное сражение на острове Лейте вызвало новую перегруппировку наличных сил японского флота, и вице-адмиралы Курита и Одзава получили приказ командующего Объединенным флотом адмирала Тоёда передать почти все свои уцелевшие эсминцы



**Линкор «Мусаси» под атакой американской авиации, море Сибуян, 24 октября 1944 г. На заднем плане эсминец «Киёсимо»**



**Транспорт «Касии-мару» из состава конвоя Та-4 под атакой американской авиации у острова Моротай, 10 ноября 1944 г.**

в состав 2-го набегового соединения («Дай ни ю:гэки бутай») вице-адмирала Сима Киёхидэ (5-й флот), для прикрытия операций по транспортировке войск на остров Лейте. Уже 27 октября из состава 1-го набегового соединения в состав 2-го набегового соединения передан 31-й ДЭМ («Кисинами», «Окинами», «Наганами», «Асасимо»), а вдобавок к этому 28 октября – и оставшиеся корабли 2-го торпедного боевого отряда контр-адмирала Хаякава Митио. В результате, весь 2-й торпедный боевой отряд в полном составе: «Симакадзэ», 2-й ДЭМ («Акисимо», «Киёсимо»), 31-й ДЭМ («Кисинами», «Окинами», «Наганами», «Асасимо»), 32-й ДЭМ («Хаманами») перешел в состав 2-го набегового соединения<sup>40</sup>. Поэтому уже 30 ноября «Симакадзэ» вышел из Брунея и 2 ноября прибыл в Манилу.

4 ноября 1944 г. «Симакадзэ» стал флагманским кораблем командующего 2-го торпедного боевого отряда контр-адмирала Хаякава. А через пять дней под флагом контр-адмирала Хаякава эсминец отправился в свой последний поход к острову Лейте в рамках операции Та-3 («Та-го сакусэн № 3»).

Задачей операции Та-3 и запланированной одновременно с ней операции Та-4 была переброска из Манилы в порт Ормок на острове Лейте главных сил 26-й дивизии японской армии. При этом каждая операция состояла из одного конвоя. Конвой Та-3 должен был перевозить в основном тяжелое вооружение дивизии, а конвой Та-4 – личный состав.

Из-за тайфуна и атак американской авиации погрузка тяжелых грузов задерживалась, и конвой Та-4 покинул Манилу раньше Та-3. Без происшествий конвой прибыл в Ормок вечером 9 ноября, чтобы на следующий день быть разгромленным самолетами ВВС Армии США. К счастью, около 10 000 человек из состава 26-й дивизии уже сошли на берег, но часть из 3500 тонн грузов погибла вместе с транспортом.

Тем временем, в 3 часа ночи 9 ноября корабли и суда конвоя Та-3 под прикрытием дождя вышли из Манилы. По прогнозу армейских метеорологов дождь должен был продолжаться еще три дня, и это должно было помочь конвою скрыться от противника. Конвой состоял из транспортов «Микаса-мару», «Сэйхо-мару», «Тайдзан-мару», «Тэнсё-мару» и «Целебес-мару», перевозивших около 2000 человек и 6000 тонн вооружения и грузов 26-й дивизии. Прикрывала конвой «сборная солянка» из 6 разнотипных кораблей: эсминцы «Симакадзэ» (с контр-адмиралом Хаякава на борту), «Хаманами», «Хацухару» и «Такэ», тральщик № 30 и охотник за подводными лодками № 46. Контр-адмирал Хаякава выражал сомнения по поводу целесообразности связывания его быстроходных эсминцев тихоходными транспортом, но другого эскорта для них не было, и он был вынужден смириться с приказом.

Первые сутки плавания прошли относительно спокойно, но в 3 часа ночи 10 ноября транспорт «Целебес-мару» (самый большой транспорт в конвое) наскочил на риф у западного берега полуострова Бондок (остров Лусон). Транспорт пришлось оставить под охраной охотника № 46 в ожидании, пока остатки конвоя Та-4, возвращающиеся в Манилу, не снимут с него экипаж и пассажиров. Между тем, появились признаки улучшения погоды. И в 11 часов с кораблей заметили американский разведчик В-24, который в свою очередь сам заметил японские корабли. В это же время штаб Флота юго-западного района приказал эскадренным миноносцам «Хацухару» и «Такэ» отделиться от конвоя и возвращаться в Манилу с конвоем Та-4.

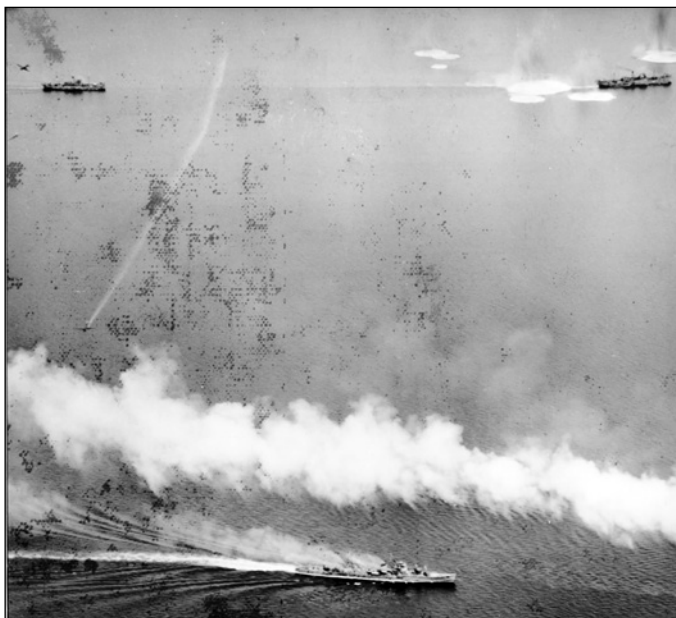
В 21 час, к востоку от острова Масбате, конвой Та-3 разошелся с остатками конвоя Та-4. При этом командующий конвоем Та-4 контр-адмирал Кимура Масатоми, учитывая силу атак американской авиации, передал в эскорт Та-3 часть своих сил: эсминцы «Наганами», «Асасимо» и «Вакацуки», а с собой он забрал «Хацухару» и «Такэ».

На рассвете 11 ноября пара американских торпедных катеров («РТ-321» и «РТ-324»), получивших сообщение от В-24, обнаружившего конвой накануне, попыталась лихим наскоком атаковать конвой, но была вовремя замечена и отогнана артогнем эсминцев прикрытия. При этом «РТ-321» во время уклонения от огня японского эсминца (скорее всего, это был «Хаманами») выскочил на берег и позднее был уничтожен экипажем, чтобы избежать его захвата японцами.



**Торпедный катер «РТ-321». Экипаж катера поднимает из воды японских моряков с кораблей отряда контр-адмирала Нисимура Сёдзи, уничтоженного вечером 24 октября 1944 г. в проливе Суригао**

40. Из состава 3-го Флота в состав 2-го набегового соединения были переданы 41-й ДЭМ («Симоцуки», «Фуюдзуки») и 61-й ДЭМ («Вакацуки», «Судзуцуки»).



**Первые атаки конвоя Та-3, неподалеку от острова Лейте, 11 ноября 1944 г. В верхней части фотографии видны 2 транспорта, в нижней – эсминец «Вакацуки». В кадр также попали 2 пикировщика SB2C «Хэллдайвер», один из которых подбит (на фотографии виден тянущийся за ним шлейф дыма) и вскоре рухнет в воду**



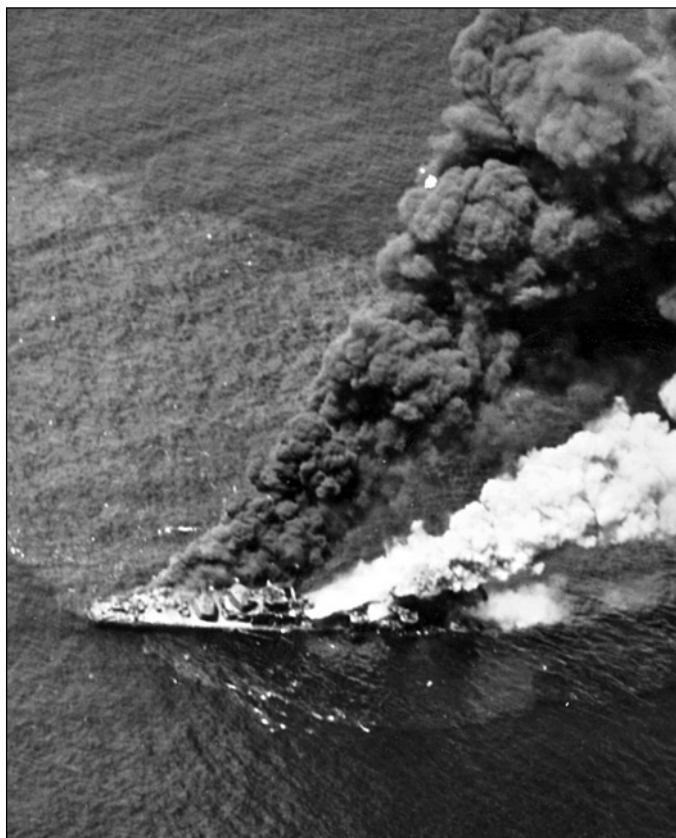
**Конец двух транспортов, южная оконечность острова Лейте, 11 ноября 1944 г. Один из них буквально разорван на куски взрывом перевозимых боеприпасов, другой горит и тонет. В правом нижнем углу фото виден эсминец типа «Югумо», ставящий дымовую завесу**

Но главная угроза конвою в это время только поднималась в воздух с авианосцев 38-го оперативного соединения 3-го Флота ВМС США. На этот раз американское командование бросило против конвоя около 350 самолетов американской авианосной авиации.

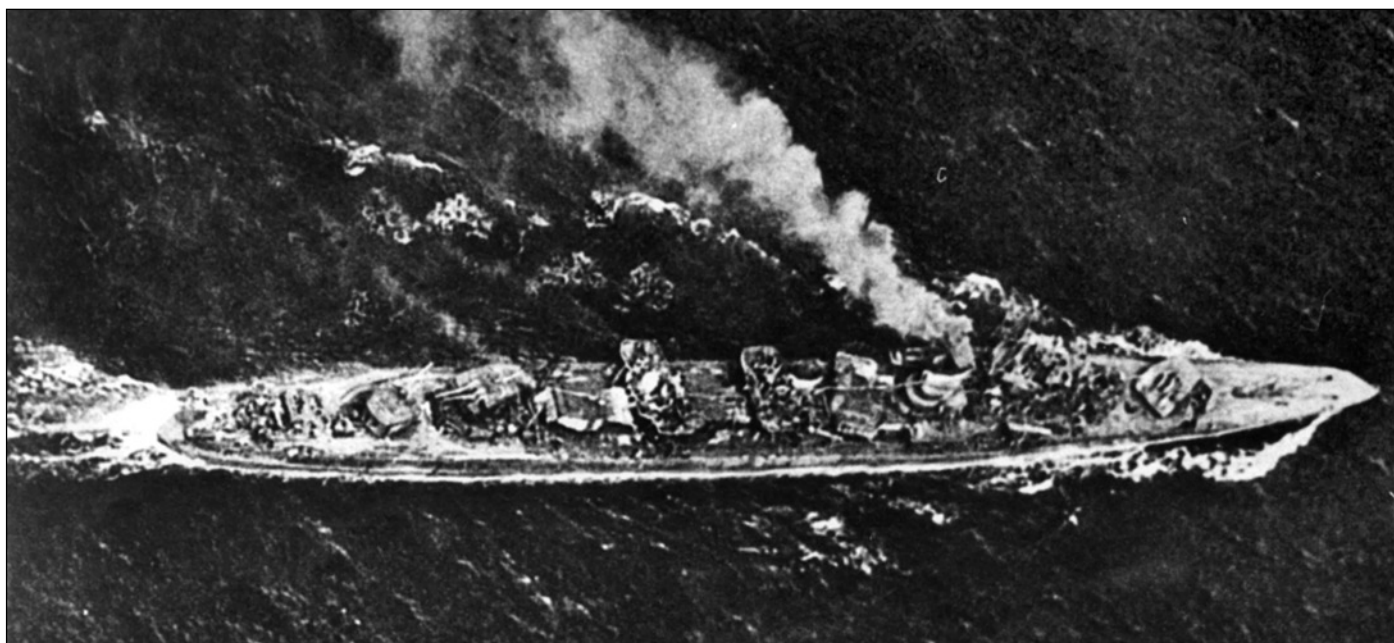
Американских самолетов оказалось так много для наличных целей, что некоторые эскадрильи были вынуждены ждать в воздухе по 20 минут только для того, чтобы зайти в атаку. Ситуация для японцев осложнялась еще и тем, что американская атака застала конвой в проливе между островами Понсон и Лейте, что затрудняло маневрирование с целью уклонения от американских атак.



**Гибель «Наганами» и «Хаманами», 11 ноября 1944 г. Корабли на американской фотографии, понятно, не подписаны, но судя по описанию гибели обоих кораблей, скорее всего, на первом плане горит «Наганами»**



**Горящий и лишившийся хода эсминец «Вакацуки», 11 ноября 1944 г.**



**«Симакадзэ»**



**«Симакадзэ» ставит дымзавесу неподалеку от острова Лейте, 11 ноября 1944 г.**



**«Симакадзэ» в объективе фотопулемета, скорее всего, с американского истребителя**

Атаки американских самолетов отправили на дно все корабли конвоя, кроме «Асасимо». Вначале американцы утопили транспорты и тральщик, пытавшийся прикрыть их отход к берегу. Ну а затем они принялись за эсминцы, решившие прорваться на открытую воду в одной кильватерной колонне, которая, впрочем, быстро рассыпалась. К концу боя над кораблями появилась небольшая группа японских армейских истребителей, попытавшихся прикрыть конвой и решительно атаковавших американцев. В виду многократного численного превосходства противника особого успеха они не добились, но возможно, что именно их атака отвлекла внимание американских летчиков от «Асасимо».

«Симакадзэ», шедший посреди колонны, был быстро выведен из строя несколькими попаданиями (и, скорее всего, близкими разрывами), подожжен, лишен хода, но почему-то не добит. Плавающий остов эсминца дрейфовал до вечера, когда взрыв погребов боезапаса отправил, наконец, корабль на дно.

Потопление четырех эсминцев, четырех транспортов и тральщика «стоило» американцам девяти сбитых самолетов. По тем временам это был неплохой результат для японских зенитчиков, вот только американцы к тому моменту могли сосредоточить над Филиппинами до 1 000 самолетов и не испытывали никаких проблем с восполнением их потерь. А японцам потери в эсминцах и транспортах восполнять было крайне сложно.

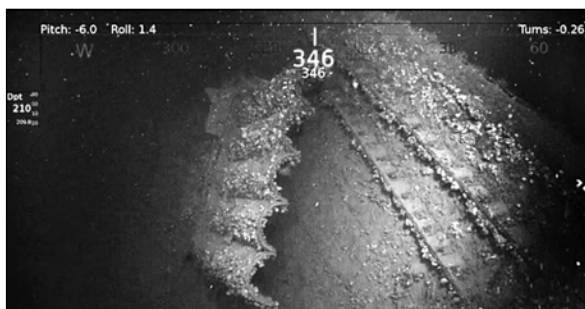
С «Симакадзэ» и «Вакацуки» спасся 131 человек. Точное число спасенных с каждого корабля точно неизвестно, но, согласно документам, позднее 28 человек из состава экипажа «Симакадзэ» были доставлены в Манилу, а 31 человек вошел в состав подразделений морской пехоты, дислоцированных на Лейте.



**Памятник членам экипажа «Симакадзэ», павшим в бою, воздвигнутый в 1965 г., парк Нагасако, Курэ**

Среди спасенных был командир «Симакадзэ» капитан 2-го ранга Уваи, раненый в левую ногу, но контр-адмирала Хаякава среди спасенных не было – еще в начале боя он погиб от взрыва бомбы, попавшей в носовую часть эсминца.

Эсминец «Симакадзэ» был исключен из списков флота 10 января 1945 г. Корабль пролежал на дне непо потревоженным до 1 декабря 2017 г., когда его обнаружила экспедиция под руководством американского исследователя Пола Аллена.



**Пятирубный торпедный аппарат затонувшего «Симакадзэ», найденного экспедицией П. Аллена, бухта Ормок**

### Штат эскадренного миноносца 1-го класса «Симакадзэ» (утвержден приказом по внутренней службе от 18.07.1942 г. № 1309)

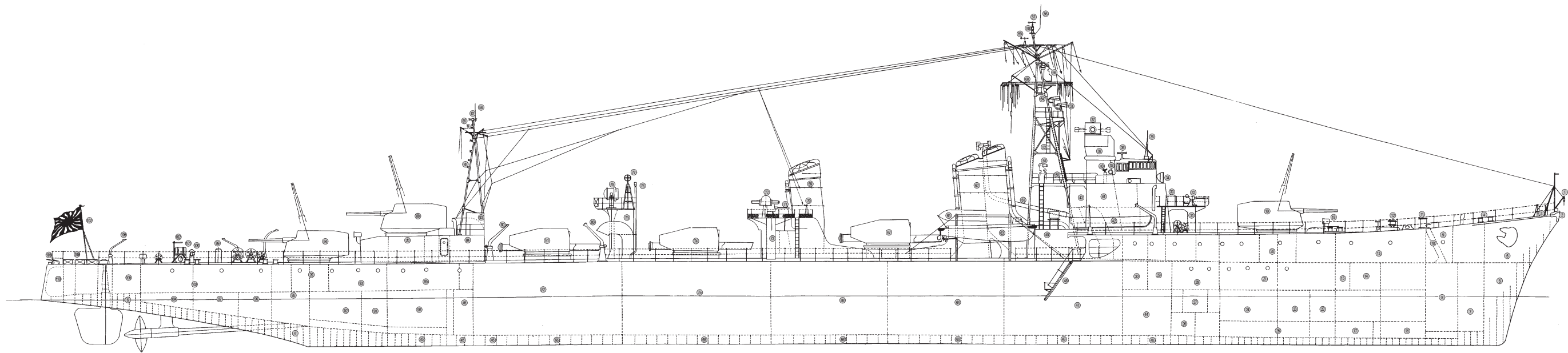
Должность	Воинское звание по штату	Количество должностей
Командир корабля	Капитан 2 ранга	1
Командир штурманской боевой части – командир дивизиона	Капитан-лейтенант	1
Командир артиллерийской боевой части – командир дивизиона	Капитан-лейтенант	1
Командир минно-торпедной боевой части – командир дивизиона	Капитан 3 ранга – капитан-лейтенант	1
	Старший лейтенант – лейтенант	1
Командир механической боевой части – командир дивизиона	Инженер-капитан 3 ранга – инженер-капитан-лейтенант	1
	Старший лейтенант – лейтенант механической службы	1
	Старший лейтенант – лейтенант специальной службы	1
	Старший лейтенант – лейтенант специальной механической службы	1
	Мичман (строевой)	1
	Мичман механической службы	2
	Старшины (строевые)	53
	Старшины механической службы	22
	Старшины ремонтно-строительной службы	2
	Старшины интендантской службы	2
	Матросы (строевые)	113
	Матросы механической службы	64
	Матросы ремонтно-строительной службы	3
	Матросы интендантской службы	10
Итого:	офицеров	8
	офицеров специальной службы	2
	мичманов	3
	старшин	79
Всего:	рядовых	190
		282

1. Один из старших лейтенантов – лейтенантов специальной службы или мичман назначается артиллерийским содержателем, один – минным содержателем.
2. Один из старших лейтенантов – лейтенантов специальной механической службы или мичманов механической службы назначается командиром турбинной группы, один – командиром котельной группы, один – командиром группы вспомогательных механизмов. Один из них при этом совмещает обязанности машинного содержателя.
3. В случае если корабль не будет входить в состав дивизиона, надлежит дополнительно назначить одного младшего офицера медицинской службы, одного младшего офицера интендантской службы, а также одного старшину или матроса санитарной службы.

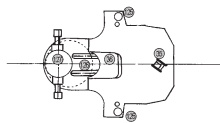
#### Источники и литература:

1. Дзукэй ниппон-но кутикукан [Устройство японских эскадренных миноносцев], Токио, 1999.
2. Итто: кутикукан иппан кэйкаку ё:рё: сё [Основные проектные данные эскадренных миноносцев 1-го класса]. – 4-й отдел Морского технического департамента, 1943.
3. Кагэро: гата кутикукан [Эскадренные миноносцы типа «Кагэро»] // Гаккэн 19. – Токио, 1998.
4. Кайгун хо:дзюцу си [История военно-морской артиллерии. Под общей ред. вице-адмирала в отставке Ниими Масаити. – Токио: Общество по изданию «Истории военно-морской артиллерии», <Не для продажи>, 1975]
5. Мори Цунэхидэ. Гункан дзакки [Разные заметки о военных кораблях], часть 1. – Токио, 1997.
6. Ниппон кутикукан си [История японских эскадренных миноносцев], Сэкай-но кансэн, № 453, 1992 г. (дополнительный выпуск № 34).
7. Сё:ва дзо:сэн си, дай 1 кан [История судостроения эры Сёва, 1-й том]. – Под ред. научного общества по изучению японского судостроения, изд-во Харасёбо, 1977.

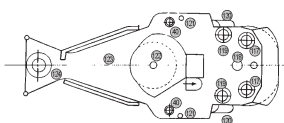
8. Сё:ва дзю:гонэн дзю:гэцу дзё:дзюн-ни окэру Бэйкоку дзидзё: гайкан [Обзор положения дел со строительством военных кораблей в США, на последнюю декаду октября 1940 г.], С14121189800
9. Сё:ва дзю:хатинэн хатигацу цуйтати-дзукэ Суйрайбутай (Китака-та бутай) сэнто: сё:хо: Дай ити-го [Подробное боевое донесение Торпедного соединения (Северного соединения) от 1.08.1943 г.]
10. Фукуи, Сидзуо. Ниппон гункан кэндзо: си [История японского военного кораблестроения]. – Токио, 2003.
11. Фукуи, Сидзуо. Ниппон кутикукан моногатари [История японских эскадренных миноносцев]. – Токио, 2009.
12. Ямамото, Ёсихидэ; Ёсихара, Микия. Ниппон кайгун кансэй хэй-ки тайдзукан [Большой атлас корабельного вооружения японского флота] – Токио, 2002
13. С13072010900
14. С13072049000
15. Кампании войны на Тихом океане – Москва, 1949. Военное издательство Министерства Вооруженных Сил Союза ССР.
16. <http://dougakan675.blog49.fc2.com/?mode=m&no=67>
17. <http://japanese-warship.com/pacific-war/1943/kiska-2/>
18. [http://www.geocities.jp/kigiken/battleship\\_yamato\\_1.html](http://www.geocities.jp/kigiken/battleship_yamato_1.html)



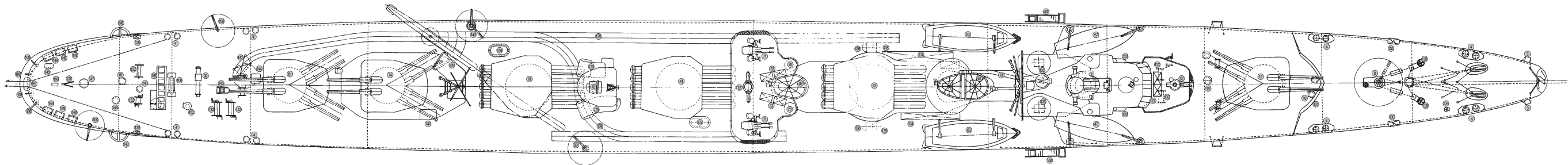
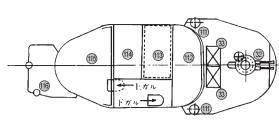
上部艦橋平面図



羅針艦橋平面図

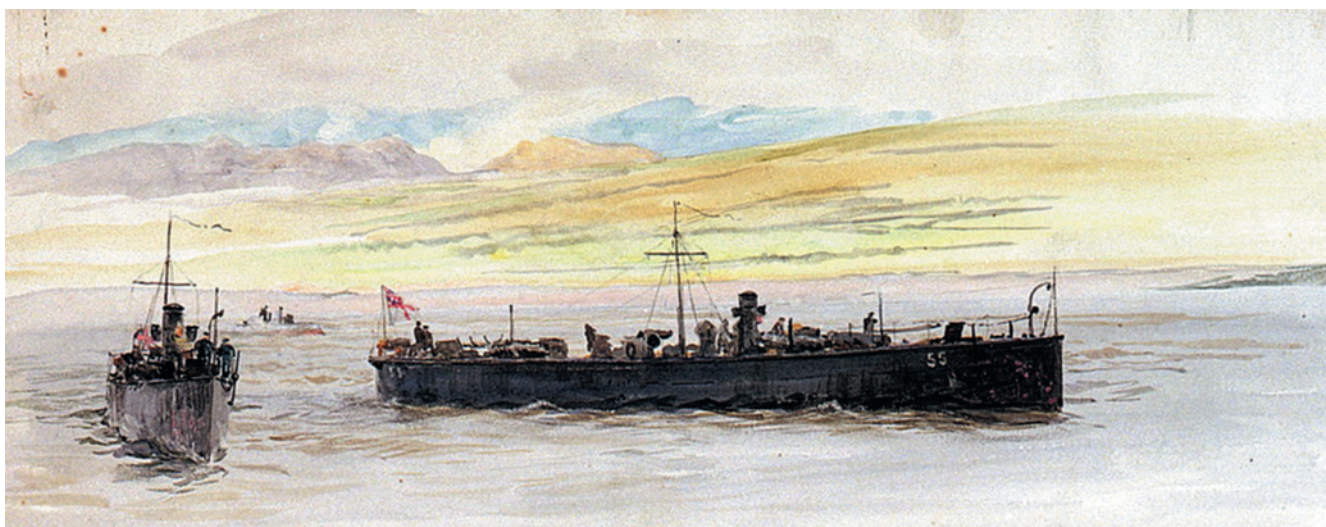


セクター甲板平面図



Эскадренный миноносец «Симакадзэ» вид сбоку, совмещенный с продольным разрезом, вид сверху, планы мостиков, май 1943 г.

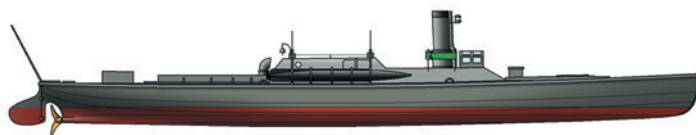
(1) Стрела для подвеса топливного шланга; (2) носовая киповая планка; (3) площадка для наблюдения за якорем; (4) парный швартовый кнехт; (5) 1-я кладовая ремонтно-строительной службы; (6) водонепроницаемый отсек; (7) носовая дифферентная цистерна; (8) цепной ящик; (9) мастерская ремонтно-строительной службы; (10) цепная труба; (11) битенг для якорного каната; (12) цепной ящик; (13) 1-й кубрик команды; (14) 1-я кладовая артиллерийской боевой части; (15) кладовая боевой части связи; (16) отсек гидрофона; (17) носовая цистерна пресной воды; (18) оголовок штормовой вентиляции; (19) АУ 12,7-см орудий № 1; (20) перегрузочное отделение АУ № 1; (21) 3-й кубрик команды; (22) кладовая риса и круп; (23) погреб боеприпасов к стрелковому оружию; (24) артиллерийский погреб № 1; (25) запасная кладовая; (26) отсек гидролокатора и эхолота; (27) рефкамера; (28) 4-й кубрик команды; (29) гидроакустическая рубка; (30) центральный артиллерийский пост; (31) пиллерс передней пулеметной платформы; (32) спаренный 13,2-мм зенитный пулемет; (33) кранцы первых выстрелов зенитного пулемета; (34) ветроотбойный щит; (35) антенна радиотелефона тип 90; (36) 66-см дальномер тип 96; (37) 3-м зенитный дальномер тип 93; (38) пост управления огнем ГК; (39) 25-см сигнальный прожектор; (40) 12-см зенитный бинокляр; (41) приемная радиорубка; (42) 7-м гребной катер (в убранном положении); (43) шифрпост; (44) цистерна тяжелого топлива с системой автоматического заполнения забортной водой; (45) цистерна тяжелого топлива; (46) цистерна резервной котельной воды; (47) 1-е котельное отделение; (48) забортный трап; (49) камбуз команды; (50) сигнальный мостик; (51) манипуляторная колонка боевого прожектора тип 96; (52) вертикальный трап; (53) антенна РЛС ОНЦ № 2-2; (54) 2-кВт сигнальный огонь; (55) наблюдательный пост; (56) громоотвод; (57) датчик направления ветра; (58) клотиковый сигнальный огонь; (59) датчик силы ветра; (60) сигнальный рей; (61) дымовая труба камбуза; (62) передняя дымовая труба; (63) 8-м моторный катер (в убранном положении); (64) 2-е котельное отделение; (65) воздухозаборник вентиляции; (66) цистерна резервной котельной воды; (67) 61-см пятитрубный торпедный аппарат тип 0, модель 5, № 1; (68) 3-е котельное отделение; (69) задняя дымовая труба; (70) 6-см зенитный бинокляр; (71) 25-мм спаренный зенитный автомат тип 96; (72) 2-м дальномер тип 96; (73) пиллерс задней пулеметной платформы; (74) 61-см пятитрубный торпедный аппарат тип 0, модель 5, № 2; (75) носовое машинное отделение; (76) выхлопная труба дизель-генератора (в машинном отделении); (77) антенна радиопеленгатора; (78) 90-см боевой прожектор; (79) радиопеленгаторная рубка; (80) торпедная кран-балка; (81) 61-см пятитрубный торпедный аппарат тип 0 модель 5 № 3; (82) кормовое машинное отделение; (83) кормовой рулевой пост; (84) передающая радиорубка; (85) кормовые сигнальные огни; (86) направленный (ратьеровский) сигнальный огонь; (87) клотиковый сигнальный огонь; (88) АУ 12,7-см орудий № 2; (89) 5-й кубрик команды; (90) артиллерийский погреб № 2; (91) погреб боеприпасов зенитных автоматов; (92) артиллерийский погреб № 3; (93) 6-й кубрик команды; (94) АУ 12,7-см орудий № 3; (95) погреб БЗО торпед; (96) погреб глубинных бомб; (97) 2-я провизионная кладовая; (98) кран-балка для погрузки и выгрузки БЗО торпед и глубинных бомб; (99) зарядный станок; (100) противолодочный бомбомет тип 94; (101) зарядная платформа противолодочного бомбомета; (102) кран-балка для погрузки глубинных бомб на зарядную платформу; (103) 7-й кубрик команды; (104) запасная кладовая; (105) румпельное отделение; (106) кран-балка для стоп-анкера и погрузки глубинных бомб; (107) кормовой флагшток; (108) выпускные патрубки системы постановки дымовых завес; (109) бортовые бомбосбрасыватели; (110) отсек дымоаппаратуры; (111) 6-см зенитный бинокляр; (112) рулевая рубка; (113) радиотелефонная рубка; (114) радиолокационная рубка; (115) приемная радиорубка; (116) шифрпост; (117) 15-см бинокляр; (118) [путевой] компас; (119) торпедный прицел; (120) бортовой огонь; (121) репитер гиросkompаса с пеленгатором; (122) походная каюта, совмещенная с КП управления торпедной стрельбой; (123) сигнальный мостик; (124) манипуляторная колонка боевого прожектора; (125) пост ручного семафора; (126) пост управления огнем ГК; (127) 3-м зенитный дальномер тип 99; (128) цепная труба; (129) воздухозаборники вентиляции; (130) киповая планка; (131) волноотвод; (132) выюшка; (133) пост выверки рулевых машинок торпед; (134) кранцы для хранения аварийных инструментов и материалов; (135) люк во 2-е КО; (136) люк в 3-е КО; (137) световой люк [носового] машинного отделения; (138) рельсовая дорожка для торпедопогрузочной тележки; (139) световой люк кормового машинного отделения; (140) пост регулировки гироскопов торпед; (141) цистерна с питьевой водой; (142) место крепления по-походному торпедной тележки; (143) сходной люк, одновременно служащий для погрузки и выгрузки глубинных бомб; (144) люк в погреб боевых зарядных отделений торпед; (145) люк; (146) кормовые отводы; (147) заглушка над баллером руля; (148) бомбосбрасыватель с ручным приводом; (149) бомбосбрасыватель с гидравлическим приводом; (150) буксирный слип; (151) кормовая киповая планка.



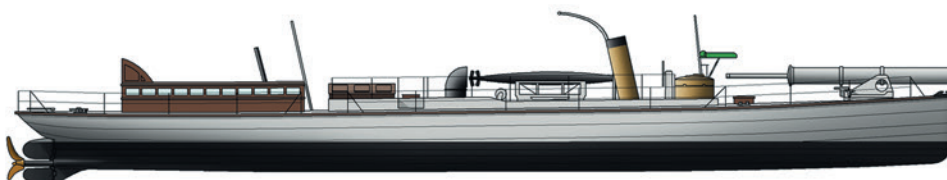
**Миноносцы. Справа ТВ 55**  
 Картина Уильяма Лаонела Уайли (William Lionel Wyllie)



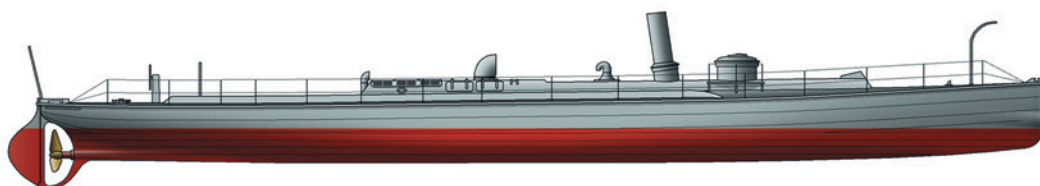
**Миноносец «Childers» во время маневров в заливе Порт-Филлип. На заднем плане канонерская лодка «Protector» и миноносец «Countess of Hopetoun»**  
 Картина Фила Билбина (Phil Belbin)



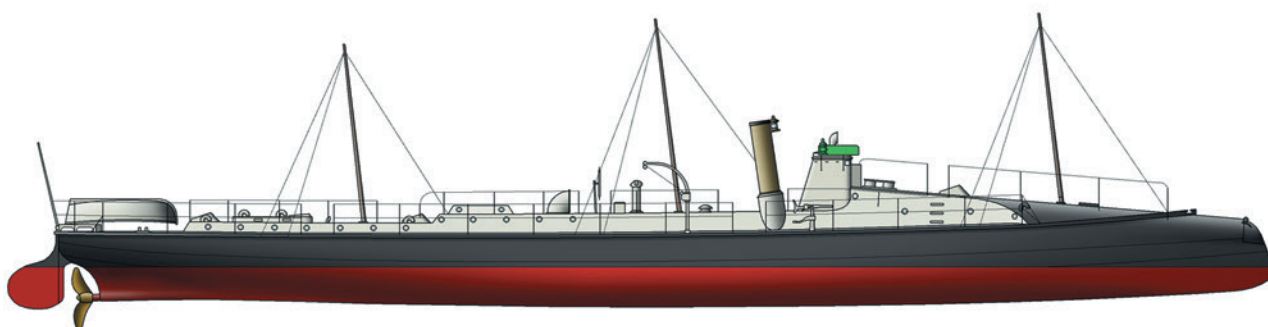
*Миноноска «Rap» (Норвегия), 58-футовый тип*



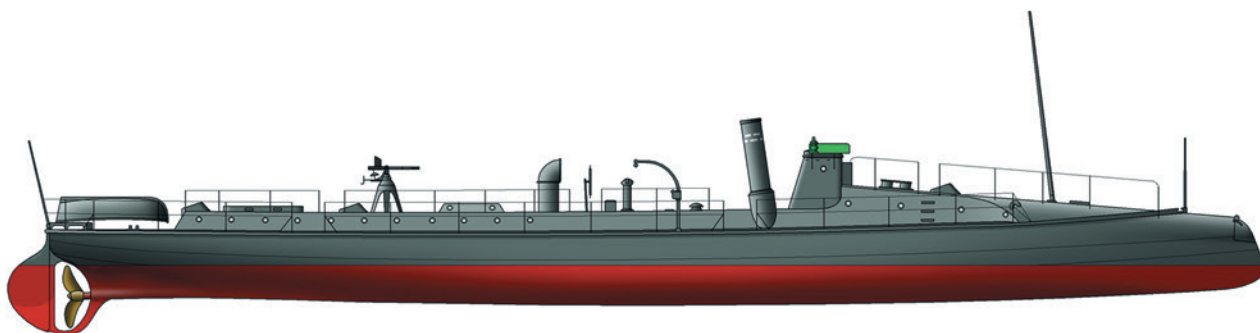
*Миноносец 1-го класса «Lightning» (Великобритания), 87-футовый тип*



*Миноносец 2-го класса «Hajen» (Дания), 100-футовый тип*



*Миноносец «Сухум» (Россия), 113-футовый тип*



*Миноносец 1-го класса «Hugin» (Швеция), 113-футовый тип*