

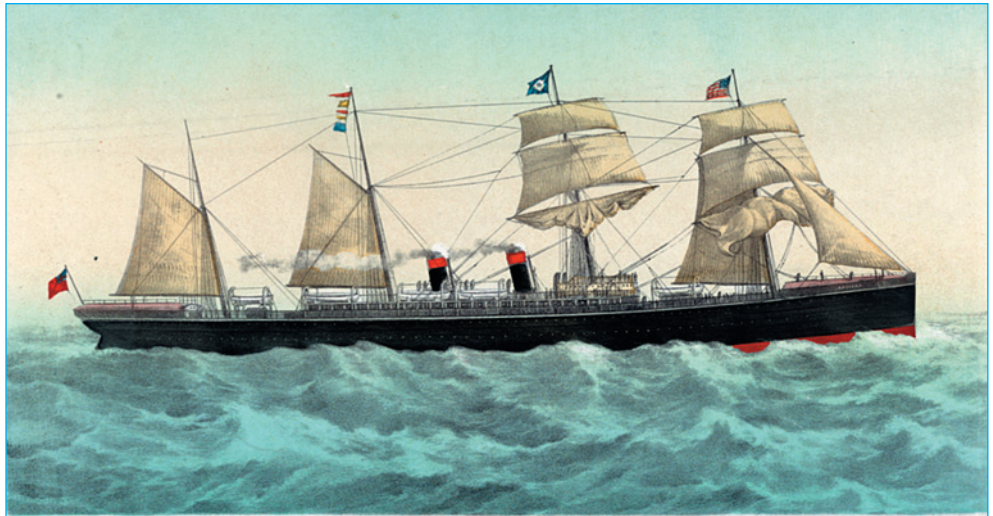
# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



## «Гийон лайн» (часть 2)

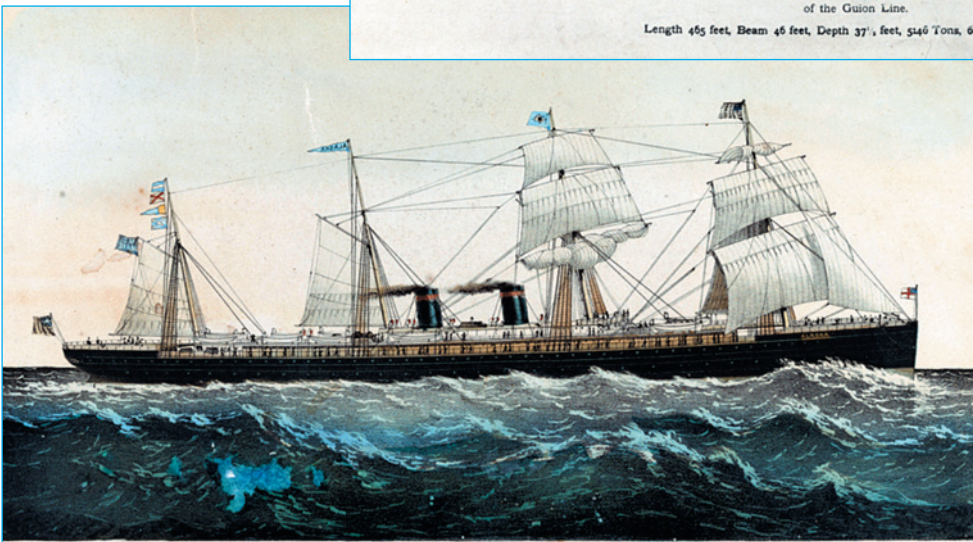
- Радиоуправляемые игрушки для моряков
- Адмиральский мартиролог Ниппон Кайгун.  
Флаг-офицеры Японского Императорского флота,  
погибшие во время Второй мировой войны
- Миноносцы типа «Слейпнер»





**The steam-ship Arizona**  
of the Guion Line.

Length 465 feet, Beam 46 feet, Depth 37', feet, 5146 Tons, 6000 Horse power.



*The Steamship ALASKA, of the Guion Line.*  
"THE GREYHOUND OF THE ATLANTIC"

LENGTH, 530 FEET.  
BREADTH, 50  
DEPTH, 38

The Alaska is entitled to the distinction of being "The Fastest Steamship Afloat" as the following summary will show;  
EASTWARD PASSAGE.  
Left New York, May 30th at 5.28 P.M.  
Arrived, Queenstown, June 6th at 8 P.M.  
ACTUAL TIME - 6 DAYS, 22 HOURS, 10 MIN.

1882  
↑

WESTWARD PASSAGE.  
Left Queenstown, June 18th at 12.17 P.M.  
Arrived, New York, June 25th at 9.45 A.M.  
ACTUAL TIME - 7 DAYS, 1 HOUR, 50 MIN.

TONNAGE, 7500  
Horse Power, 11500  
(effective.)



**Cunard Liner S. S. "Oregon".**

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.su**

Подписано к печати 28.02.2018

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Верейская, 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.**

## СОДЕРЖАНИЕ

А. Дашьян

**«Гийон Лайн». Самая «американская» британская  
судоходная компания (часть 2) ..... 1**

А. Широ

**Радиуправляемые игрушки для моряков ..... 15**

С. Патянин

**Миноносцы типа «Слейпнер» ..... 41**

А. Орёл

**Адмиральский мартиролог Ниппон Кайгун.**

**Флаг-офицеры Японского Императорского флота,  
погибшие во время Второй мировой войны ..... 59**

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### В Москве

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

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

Тел.: +7(495)363-62-29

#### 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.

## «Гийон лайн».

### Самая «американская» британская судоходная

#### компания

#### (часть 2)

**Александр Дашьян**

#### Гончие океана. Вторая попытка

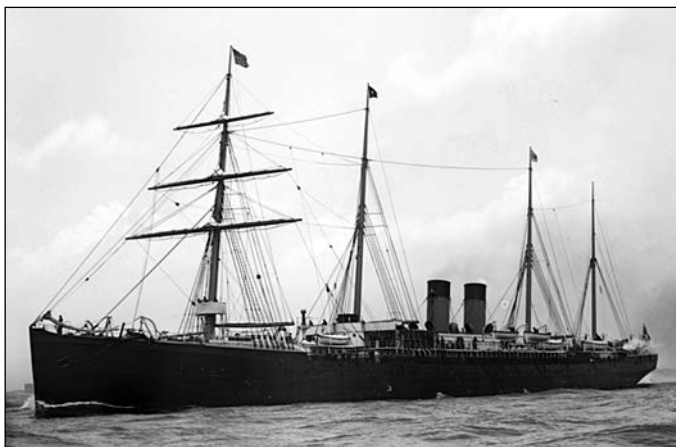
Итак перед Стивеном Гийоном и его компанией встал вопрос – где строить новый пароход... Причем выбор верфи, способной создать «призовой» лайнер, который мог побороться за рекорд скорости, оказался непростым – в первых, далеко не все верфи были способны выполнить такой заказ (фиаско с «Дакотой» и «Монтаной» тому яркое доказательство), во-вторых, к этому времени уже наметилась тенденция к созданию долговременных альянсов между судоходными компаниями и верфями. И заказ судна для атлантической линии, например, на верфи «Харланд энд Вольф» мог встретить «категорическое непонимание» в компании «Уайт Стар лайн», обслуживающей ту же линию. Здесь необходимо сделать небольшое отступление и пояснить специфику строительства пассажирских лайнеров в то время...

Дело в том, что судоходные компании тогда не занимались проектированием лайнеров – более того, зачастую даже техзадание на проектирование звучало как «мы тут хотим заказать у вас пароход для атлантической линии, что бы вы порекомендовали?» Почему? Да потому, что граничные условия техзадания на лайнер для той же трансатлантической линии менялись от года к году довольно мало. Судите сами: маршрут – известен; сервисная скорость – известна (поскольку это одно из ключевых значений, обеспечивающих регулярность рейсов, а последнее являлось одним из главных требований почты, приносившей заметную часть доходов). Более-менее ясно и с размерами – если исключить гигантский «Грейт Истерн» Брюнеля, в линии роста водоизмещения и размеров тех же атлантических лайнеров вы не найдете резких пиков – все консервативно и предсказуемо. Посему нет необходимости каждый раз с нуля проектировать пароход для линии, например, Ливерпуль – Нью-Йорк, образец для подражания уже есть, и не важно, под каким флагом он ходит и кто его строил. То есть ситуация очень напоминала заказ какой-нибудь латиноамериканской державой крейсера в Англии. «Что там есть у соседей? Вот такое же, только чуть лучше. Нет, совсем лучше не надо – у нас денег мало». Поэтому постоянный клиент (та же «Уайт Стар лайн») был не заинтересован, чтобы на «его» линию вышел пароход, являющийся улучшенной копией его же собственных лайнеров. На любую другую – пожалуйста, а вот на свою – ни-ни...

Помог случай... Именно в это время владелец верфи «Джон Элдер» Уильям Пирс искал единомышленников для реализации своей идеи «быстрооборачивающегося лайнера». Согласно ей, такой пароход должен был перевозить исключительно пассажиров (а если и брать генеральный груз, то в ограниченном количестве), за счет чего время погрузки и разгрузки в порту значительно сократится, увеличив тем самым оборачиваемость на линии. Это в свою очередь позволит обходиться на линии меньшим числом судов, что сулило существенную экономию.

Первоначально Пирс обратился к компании «Кунард», однако последняя по ряду причин не проявила заинтересо-





**Лайнер компании «Уайт Стар лайн» «Германик», послуживший прототипом для «Аризоны»**

ванности. Так что новость о том, что Гийон ищет строителя для своего нового лайнера, пришлась очень кстати. Пирсу настолько важно было получить заказ, что он пошел на беспрецедентные «послабления» заказчику – общая стоимость нового лайнера составила всего 140 тыс. фунтов (для сравнения – на других верфях – порядка 200 тыс.). Более того, поскольку фирма Гийона испытывала в этот период серьезные финансовые затруднения (напомню, что незадолго до этого она потеряла в катастрофах два парохода), Пирс предложил довольно необычную финансовую схему – он согласился взять на себя часть первоначальных расходов на строительство, фактически предоставив Гийону беспроцентный кредит, при этом собственником нового парохода становилась не компания, а именно частное лицо – Стивен Гийон\*.

Образцом для нового лайнера, получившего название «Аризона», послужил тогдашний рекордсмен, уйтстаровский «Германик», построенный упомянутой верфью «Харланд энд Вольф». Будучи архитектурно почти точной копией прототипа, «Аризона» тем не менее имела два принципиальных отличия – заметно более мощную машину (6300 л.с. против 5100 при суточном расходе угля 125 т против 100), использующую пар более высокого давления (6 атм. против 5) и меньшие по объему грузовые трюмы и пассажироместимости: если «Германик» перевозил 1720 пассажиров (220 «салонных» и 1500 «палубных»), то «Аризона» могла взять всего 1350 (350 «салонных» и 1000 «палубных»).

Конструктивно «Аризона» представляла собой железное судно с протяженным баком. Корпус имел три основных палубы: верхнюю, главную и нижнюю. Последняя прерывалась на протяжении машинного и котельного отделений. Под нижней палубой в нос и корму от машинного и котельного отделений простирались платформы (orlop deck). По длине корпус делился 11 переборками (шесть доходили до главной палубы, пять – до верхней), восемь из которых выполнялись водонепроницаемыми. В средней части корпуса поверх надстройки, сформированной вокруг дымоходов и световых люков машинного отделения, была устроена прогулочная или, как тогда говорили, «променадная» палуба.

\* Подобное решение впоследствии вызвало изрядную путаницу в литературе, посвященной истории трансатлантических линий. В реальности все было довольно прозрачно – лайнер, оставаясь в собственности Гийона, сдавался в аренду его же компании, причем все эксплуатационные расходы (а также текущий ремонт) ложились на последнюю.

\*\* Рекорд «Британика» в западном направлении (август 1877 г.) 7 дней 10 часов 53 минуты

\*\*\* Рекорд «Британика» в восточном направлении (декабрь 1876 г.) 7 дней 12 часов 41 минута

Энергетическая установка «Аризоны» состояла из трех-цилиндровой (один цилиндр высокого давления и два – низкого) паровой машины-компаунд, приводящей во вращение огромный литой железный четырехлопастной винт диаметром 7 и шагом 10 м. Пар вырабатывали шесть больших двухсторонних огнетрубных котлов. Еще один вспомогательный котел гораздо меньших размеров располагался над котельным отделением в специальной выгородке на главной палубе. Емкость угольных ям составляла 1200 т.

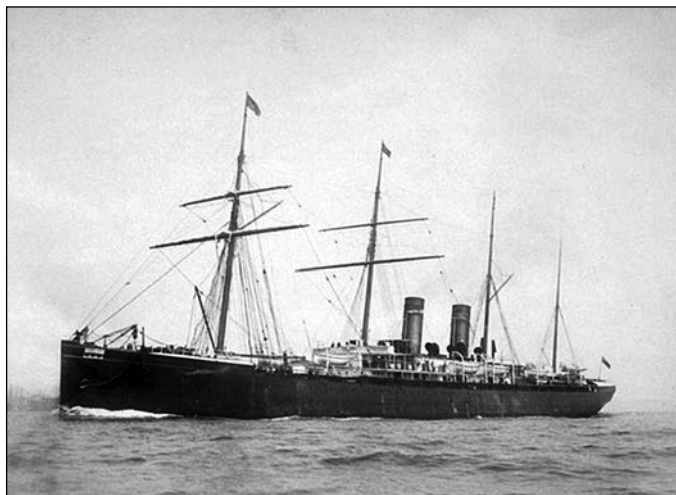
«Аризона» несла четыре железных мачты с вспомогательным парусным (барк) вооружением. Впрочем, эффективность подобного резервного движителя была весьма условной, поскольку механизм подъема винта проектом не предусматривался, а имея такой «тормоз», ни о какой скорости и, особенно, управляемости под парусами речи идти не могло.

«Салонные» пассажиры располагались на главной палубе, причем самые дорогие каюты 1-го класса были максимально отодвинуты в нос от машины – основного источника вибрации. Там же находился большой (длиной 12 м на всю ширину корпуса) обеденный салон 1-го класса на 150 человек. По моде тех лет салон оснащался обширным стеклянным куполом – для красоты, но в первую очередь – как источник естественного освещения. Над обеденным салоном на верхней палубе находился курительный салон и каюта капитана. Еще выше, на уровне прогулочной палубы располагался дамский салон – по мнению современников, самое роскошное помещение «Аризоны».

Прочие «салонные» пассажиры, как уже упоминалось, «квартировали» на главной палубе в корму от машины: здесь помещались каюты для 70 пассажиров 2-го класса и обеденный салон 2-го класса. Еще дальше в корму шли каюты 3-го класса. «Палубные» пассажиры размещались ниже – на нижней палубе.

На испытаниях, проходивших в мае 1879 г., «Аризона» развила скорость 17,3 уз при частоте вращения винта 56 об/мин. Наибольшая зафиксированная мощность составила 6630 л.с. Сервисная скорость оценивалась в 16,5 уз при 53 об/мин.

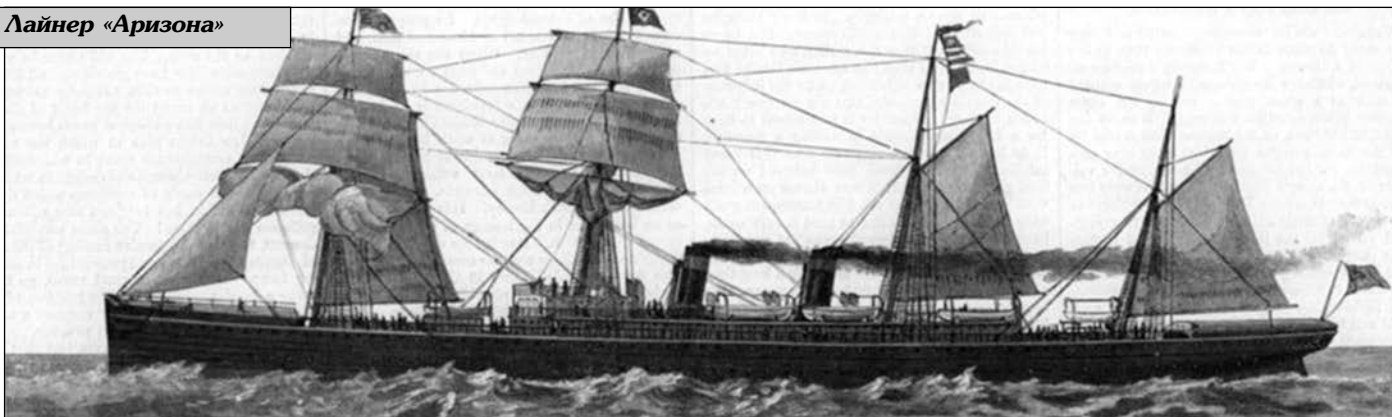
В первом рейсе из Европы в Америку «Аризона» смогла пройти дистанцию от Куинстауна до Нью-Йорка за 7 дней 11 часов 49 минут, уступив уйтстаровскому «Британику»\*\* всего один час, зато на обратном пути ее ждал успех – результат\*\*\* был перекрыт на целых 4 часа – 7 дней 8 часов 56 минут (средняя скорость 15,96 уз)! Увы – рекорд в западном направлении ценился дороже, чем в восточном, и «Аризоне» ничего не оставалось, как раз



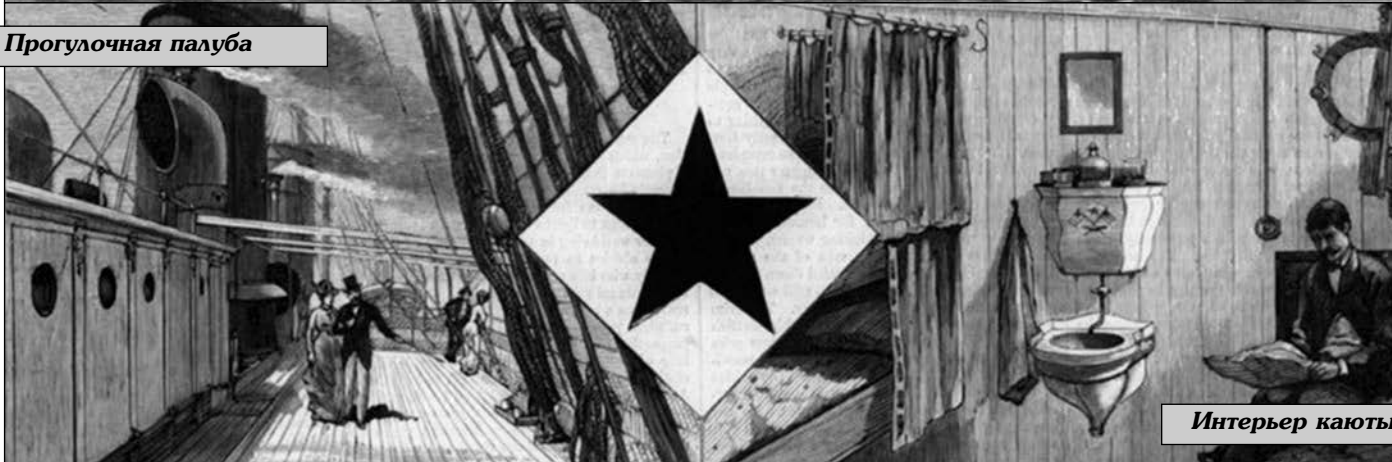
**Лайнер «Аризона». Наследственность налицо**



Лайнер «Аризона»



Прогулочная палуба



Интерьер каюты

Дамский салон



Прогулочная палуба

Обеденный салон 1-го класса



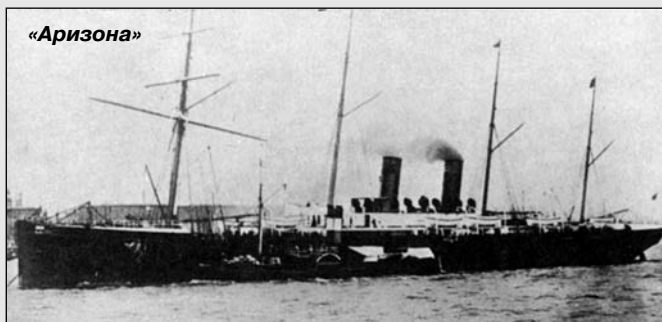


## Лайнеры «Гийон лайн»

## «Аризона»

Одновинтовой двухтрубный четырехмачтовый железный пассажирский пароход. Построен на верфи «John Elder & Co.», Файр-филд.

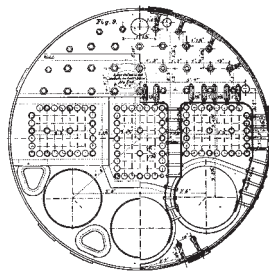
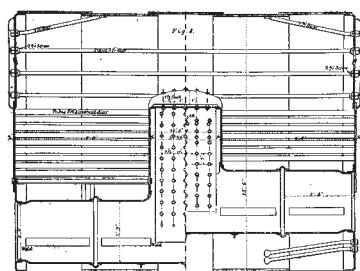
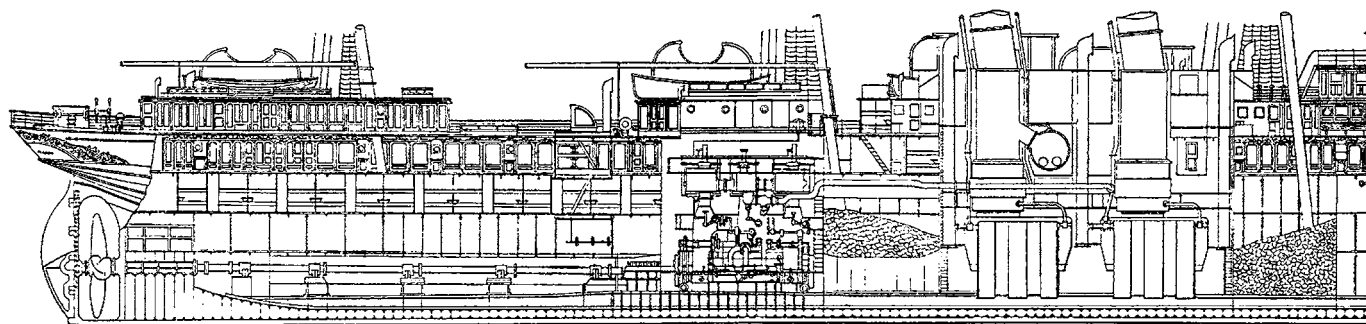
«Аризона» (Arizona), стапельный №222 (заложен в 1879 г., спущен на воду 10.03.1879, дата регистрации 19.05.1879, введен в эксплуатацию летом 1879 г.).



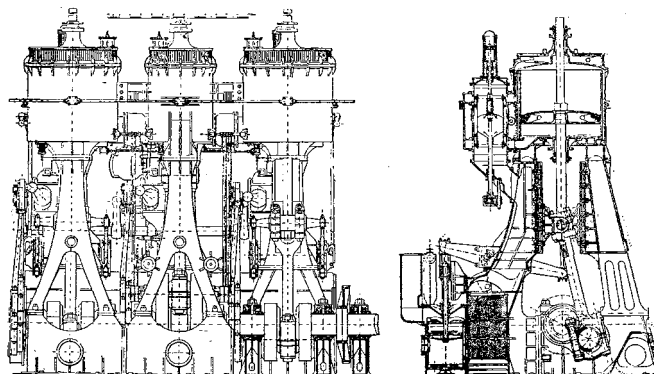
Собственником судна являлся Стивен Гийон. В первый рейс лайнер вышел летом 1879 г. В 1884 г. перешел в собственность Вильяма Пирса. В 1889 г. перепродан компании «Гийон стимшип Ко». В 1894 г. поставлен на прикол в Горилохе. В 1898 г. продан американскому правительству для использования в качестве армейского войскового транспорта, переименован в «Хэнкок» (Hancock) и прошел реконструкцию (заменена ПМ, снята одна дымовая труба, тоннаж 5305 брт). С ноября 1902 г. передан американскому флоту и находился на территории бруклинской верфи ВМС. В 1917 г. использовался в качестве войскового транспорта. После войны поставлен на прикол на филадельфийской верфи ВМС. Продан на слом в мае 1926 г.

Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	5147
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)	2928
Водоизмещение (дл. т)	9000
Размерения (м):	137,2 (пп), 141,7 (нб) x 13,8 x 10,9
Энергетическая установка:	трехцилиндровая ПМ-компаунд (1575 мм и 2 x 2286 мм, ход – 1676 мм), производства фирмы-строителя
	7 двусторонних огнетрубных котлов (6 больших и один малый), давление 6 атм.
	В 1898 г. ПМ тройного расширения
Мощность (н.л.с.)	1200
(э.л.с.)	6300
Скорость (уз)	16,25
Перевозимый груз:	
салонных пассажиров	350
палубных пассажиров	1000

«Хэнкок» на верфи «Мэр Айленд», начало 1900-х гг.



Энергетическая установка лайнера «Аризона». Двусторонний огнетрубный котел (вверху) и трехцилиндровая паровая машина-компаунд (справа) лайнера «Аризона»





за разом пытаться улучшить свой результат. Уже второй рейс через Атлантику принес улучшение времени на 47 минут – но не на западном, а на восточном переходе. Рекорд «Британика» казался незыблемым.

В ходе эксплуатации выявилась одна очень неприятная особенность нового лайнера – вибрация, отравляющая жизнь пассажиров 2-го и 3-го классов, а также их «палубных» собратьев. Впрочем, на популярности «Аризоны» среди состоятельной публики это не особо сказалось, особенно среди американцев, предпочитавших отправляться через Атлантику пусть и формально на британском, но «мы то с вами понимаем, кому на самом деле принадлежит компания...». А вот «палубные» пассажиры «вкушали» удовольствия от постоянной вибрации по полной.

Первые рейсы «Аризоны» прошли без особых происшествий – если не считать таковыми постоянные попытки улучшить результат на маршруте. Первое ЧП произошло 15 августа – один из «палубных» пассажиров в состоянии аффекта зарезал стюарда Оуэна Джонса. Увы, подобные печальные происшествия не являлись редкостью на трансатлантических линиях того времени.

А в конце года «Аризона» оказалась участницей «репетиции» драмы «Титаник и айсберг», но, для разнообразия, со счастливым концом...

4 ноября 1879 г. лайнер под командованием капитана Томаса Джонса вышел из Нью-Йорка в очередной рейс. В 21:10 в пятницу 7 ноября, огибая с севера Ньюфаундленскую банку, он на скорости 15 уз налетел на большой айсберг в точке с координатами 47N и 53W. В момент столкновения «Аризона» управлял второй помощник капитана

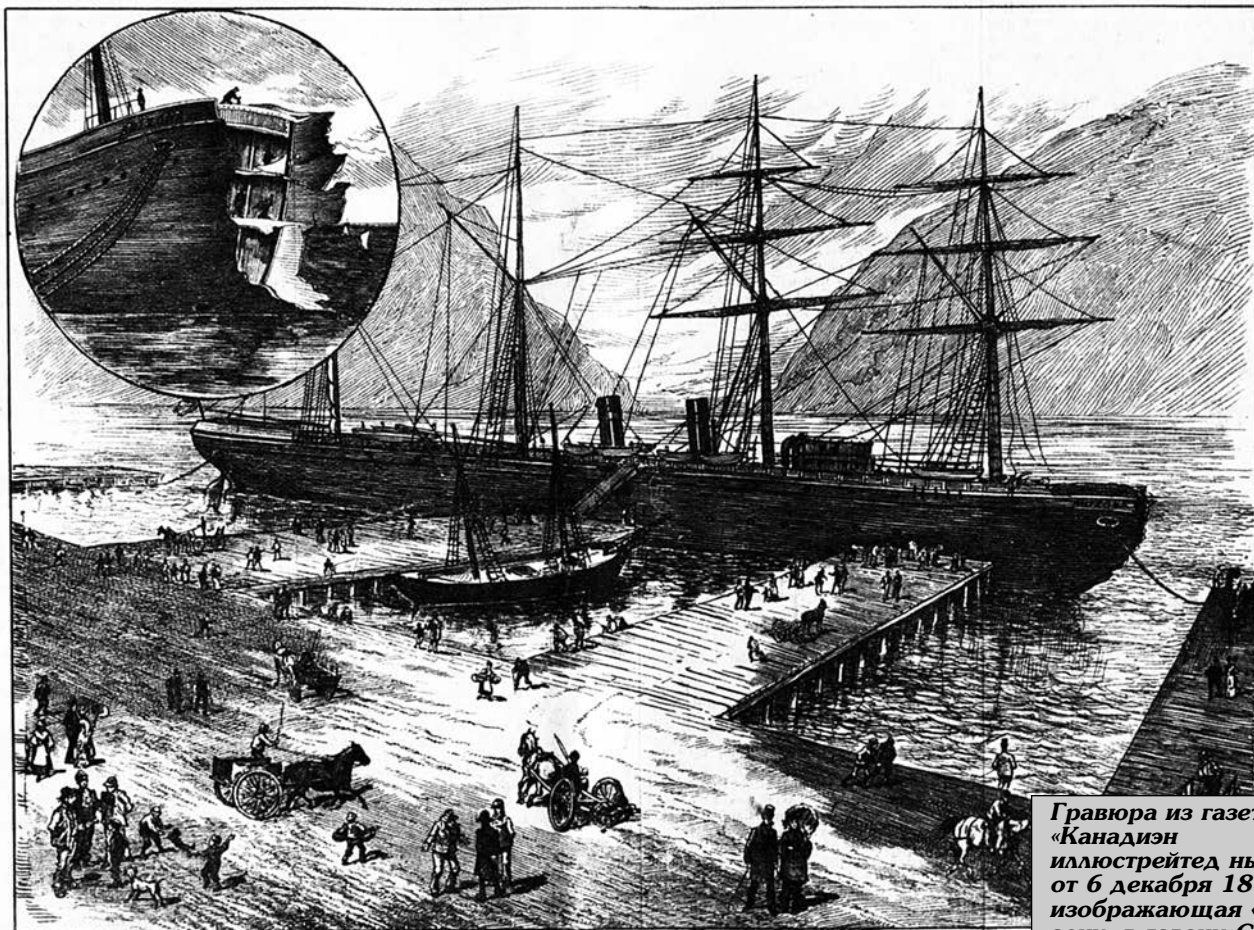
Джон Уинн Джонс (капитан покинул мостик всего за 10 минут до столкновения). Удар был страшным, фактически в лоб (в отличие от невезучего «Титаника», который лишь чиркнул бортом по айсбергу). К счастью, паники среди пассажиров удалось избежать – свою роль сыграло то, что корабль шел в Англию, и на нем практически отсутствовал наиболее беспокойный контингент – палубные пассажиры. Впрочем, несколько палубных матросов в первый момент в испуге бросились к шлюпкам, крича что судно тонет, но офицеры быстро навели порядок. Шлюпку все же спустили – но лишь для того, чтобы первый помощник мог с нее обследовать поврежденную носовую оконечность. Несмотря на страшные разрушения (нос на протяжении 9 м оказался полностью смят), переборки держали воду, посему было принято решение на ночь лечь в дрейф – благо погода стояла тихая и море было спокойным. Утром, после совещания офицеров корабля с владельцем компании Стивеном Гийоном, находившимся на борту (да, еще одна аналогия с «Титаником»!), было принято решение следовать в ближайший порт – Сент-Джон на о. Ньюфаундленд для проведения необходимого ремонта, и поздним вечером того же дня искалеченный пароход добрался до спасительной гавани. Но приключения «Аризоны» на этом не закончились – попытка вызвать лоцмана закончилась ничем – на берегу попросту не услышали сигнальную пушку лайнера и пришлось ждать до утра 9 ноября – лишь тогда с берега заметили терпящее бедствие судно и послали лоцмана.

Расследование причин столкновения выявило плохо поставленную службу наблюдения на лайнере. Как выясни-



**«Аризона» в гавани Сент-Джона. Хорошо виден характер повреждений, полученных в результате столкновения с айсбергом**





ST. JOHN, N. E.—THE SS. ARIZONA LYING AT SHEA'S WHARF UNDERGOING REPAIRS.

FROM A SKETCH BY J. W. NICHOL.

Гравюра из газеты  
«Канадиэн  
иллюстриетед ньюс»  
от 6 декабря 1879 г.,  
изображающая «Ари-  
зону» в гавани Сент-  
Джона

лось, вперёдсмотрящие в момент столкновения находились не на своих местах на баке, а на мостике, откуда обзор прямо по курсу перекрывался мачтами.

После временного ремонта «Аризона» отправилась для окончательного восстановления в Глазго, на верфь, где она была построена. Работы, несмотря на большой объем, были закончены в рекордные сроки, и в январе 1880 г. «Аризона» вышла в очередной рейс.

Несмотря на то, что восстановление «Аризоны» пробило в бюджете компании изрядную дыру, Гийон постарался выжать из истории со столкновением максимум выгоды, всячески подчеркивая живучесть своего нового лайнера.

Увы, злой рок, преследовавший компанию с конца 1876 г. не отступал — вернувшаяся в строй «Аризона» успела сделать всего несколько рейсов через океан, как Гийон потерял очередной пароход — 14 марта «Монтана», следующая из Нью-Йорка в Ливерпуль, села на мель у побережья Уэльса, неподалеку от о. Энглси и всего в 2 милях от места гибели однотипной «Дакоты»... К счастью, жертв опять не было, а судно спустя какое-то время удалось поднять — но лишь затем, чтобы сдать на слом... Флот компании опять уменьшился до критических четырех пароходов, и Гийону вместо запланированной постройки однотипного «Аризоне» парохода пришлось искать замену «Монтане» на «вторичном» рынке.

На роль заместителя выбрали бывший кунардовский лайнер «Абиссиния» — ровесника гийоновским «Висконсин» и «Вайомингу». В 1880 г. компания «Кунард» заказала

на верфи «Томпсон» два новых лайнера (будущие «Сервия» и «Каталония»), причем оплата за них проводилась по схеме трейд-ин — помимо денег, верфи возвращалась построенная ей же «Абиссиния». Именно ее в ноябре 1880 г. и приобрела «Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани». Пароход находился в прекрасном состоянии и уже 22 ноября отправился в первый рейс.

### “Guion Line.”

U. S. MAIL STEAMERS.

Sailing from Pier 38, N.Y.

FOOT OF KING STREET.

FOR QUEENSTOWN AND LIVERPOOL.

ON TUESDAY,

AS FOLLOWS:

NEVADA, Jan. 20, at 11.30 A.M.  
MONTANA, " 27, at 5.30 A.M.  
WISCONSIN, Feb. 3, at 10.30 A.M.  
ARIZONA, " 10, at 5.00 A.M.  
WYOMING, " 17, at 10.00 A.M.  
NEVADA, " 24, at 3.30 P.M.  
THESE STEAMERS DO NOT CARRY CATTLE, SHEEP OR PIGS.

Cabin Passage, \$60, \$30 and \$100  
Intermediate, " " " \$40  
Steorage, " " " \$25

WILLIAMS & GUION,  
29 BROADWAY, N. Y.

Расписание  
отправления судов  
компании Гийона  
из Нью-Йорка в  
январе — феврале  
1880 г.  
Особую  
пикантность  
придает строчка  
непосредственно  
под графиком —  
«Эти суда не  
перевозят крупный  
рогатый скот, овец  
и свиней»



## Лайнеры «Гийон лайн»

## «Абиссиния»

Одновинтовой однотрубный трехмачтовый железный пассажирский пароход. Построен на верфи «James & George Thomson», Гован.

«Абиссиния» (Abyssinia), стапельный №110 (заложен в 1870 г., спущен на воду 03.03.1870, дата регистрации 13.05.1870, введен в эксплуатацию в 1870 г.).



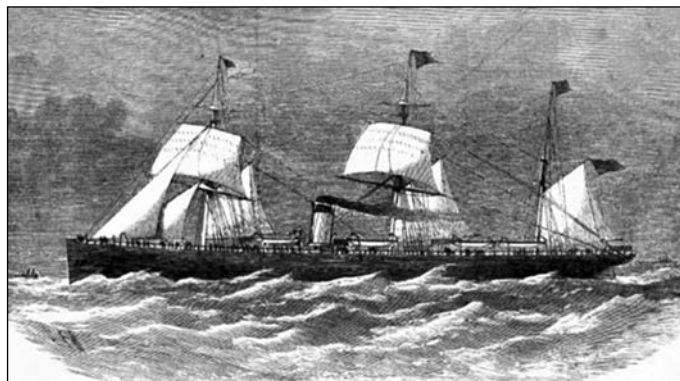
Пароход компании «Кунард». В ноябре 1880 г. передан строителю (J. & G. Thomson) как часть оплаты за новые лайнеры «Сервия» (Servia) и «Каталония» (Catalonia). В первый рейс под

Впрочем в мае случилось долгожданное событие, несколько скрасившее череду неудач – «Аризона» все-таки смогла улучшить державшийся с августа 1877 г. рекорд «Британика» пересечения Атлантики в западном направлении. На целых 6 минут (7 дней 10 часов 47 мин).

Слава обладателя быстрейшего судна Атлантики позволила Гийону несколько поправить дела – не только приобрести по приемлемой цене замену «Монтаны», но и договориться с Пирсом о строительстве второго скорохода в пару к «Аризоне».

В проект лайнера, получившего имя «Аляска», внесли ряд улучшений, учитывающих опыт эксплуатации как «Аризоны», так и построенного для компании «Ориент стим навигейшн компани» ее «двоюродного брата» – лайнера «Ориент»\*. В первую очередь изменения касались энергетической установки – ее мощность существенно увеличили, памятуя о «натужности», с которой «Аризона» устанавливала свои рекорды. Число паровых котлов довели до 9 (8 больших и один вспомогательный), а давление пара – до 7 атм. Емкость угольных ям также пришлось заметно увеличить – до 1800 т против 1200 на «Аризоне». Что поделать – прожорливость «Аляски» составляла 250 т в сутки – плата за более чем полуторное увеличение мощности. Поскольку общая длина корпуса заметно возросла, число водонепроницаемых переборок увеличили с 8 до 9.

Вторым новшеством стало электрическое освещение пассажирских помещений 1-го класса (360 ламп) – «Аляска» стала одним из первых трансатлантических лайнеров, оснащенных этой новинкой (разделяя первенство с кунардовской «Сервией»). Кроме технических новинок, большое вни-

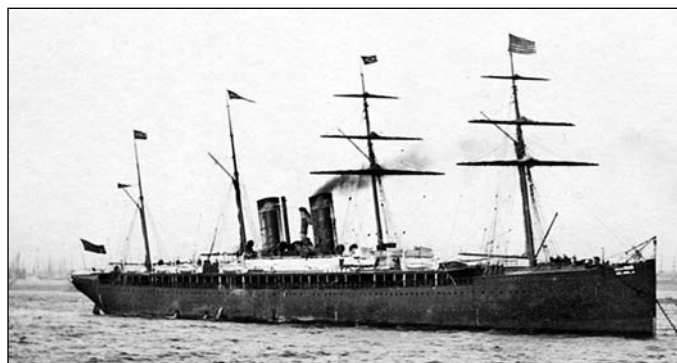


Лайнер «Абиссиния»

Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	3376
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)	2076
Размерения (м):	111,4 (пп) x 12,9 x 5,8
Энергетическая установка:	двухцилиндровая ПМ
	производства J. Jones & Sons, Liverpool
В 1882 г. заменена на паровую машину-компаунд	
Мощность (н.л.с.)	500
Скорость (уз)	13
Перевозимый груз:	
салонных пассажиров (1-го класса)	120
палубных пассажиров	1068

флагом Гийона он вышел 22 ноября 1880 г. В феврале 1885 г. перешел в собственность Уильяма Пирса (по поручению верфи John Elder & Co). В июне 1888 г. перешел в собственность компании «Гийон стимшип Ко».

В 1887-91 гг. «Абиссиния» находилась в чартере у компании Canadian Pacific для обслуживания транстихоокеанской линии. Погибла в результате пожара в грузовом трюме 18.12.1891 во время рейса из Нью-Йорка в Ливерпуль (47N 44W). Жертв нет.



Лайнер «Аляска»

мание было уделено повышению комфортабельности – как пассажиров 1-го класса, так и палубных. Улучшение условий обитания последних не прошло незамеченным и отмечалось прессой тех лет. Состоятельная же публика наслаждалась роскошным обеденным салоном 1-го класса на 280 посадочных мест, заметно большим в сравнении с «Аризонай» (при той же ширине он был почти в два раза длиннее – 19,5 м против 12), и просторной прогулочной палубой протяженностью 116 м (в полтора раза длиннее, чем на «Аризоне»).

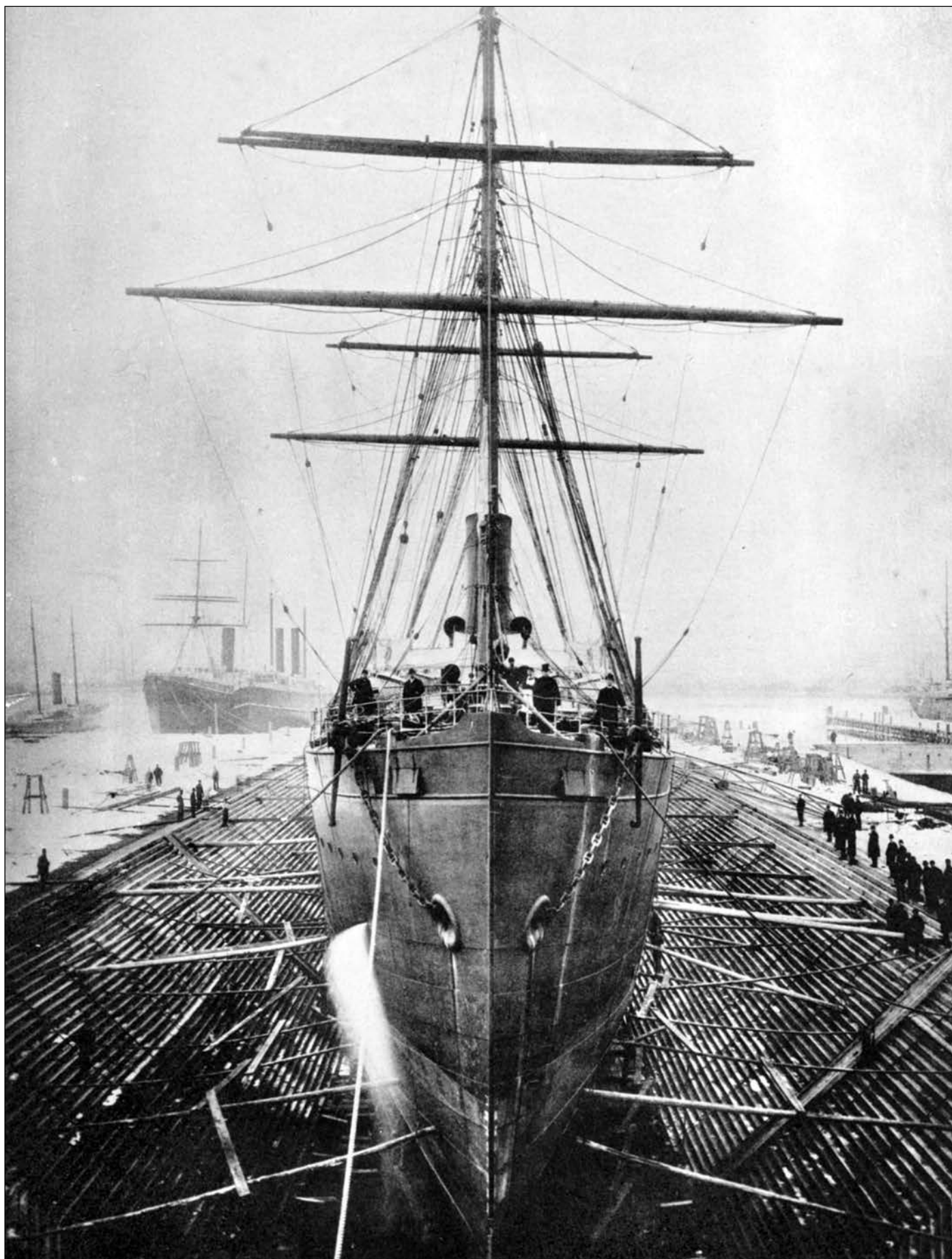
13 июля 1881 г. во время торжественной церемонии спуска на воду «Аляска» показала свой норов – дойдя до половины стапеля, она остановилась и категорически передумала покидать спусковую дорожку. Лишь два дня спустя ее удалось уговорить «спуститься».

30 октября 1881 г. новый лайнер вышел в свой первый рейс через океан. Зимняя Атлантика – не самое удачное место для установления рекорда скорости, поэтому лишь в апреле 1882 г. «Аляска» порадовала своих хозяев, затратив на переход от Куинстауна до Нью-Йорка 7 дней 6 часов 43 мин (средняя скорость 16,7 уз). Еще более значимым стал установленный в июне рекорд перехода в восточном направлении – впервые на пересечение океана было затрачено менее недели – 6 дней 22 часа.

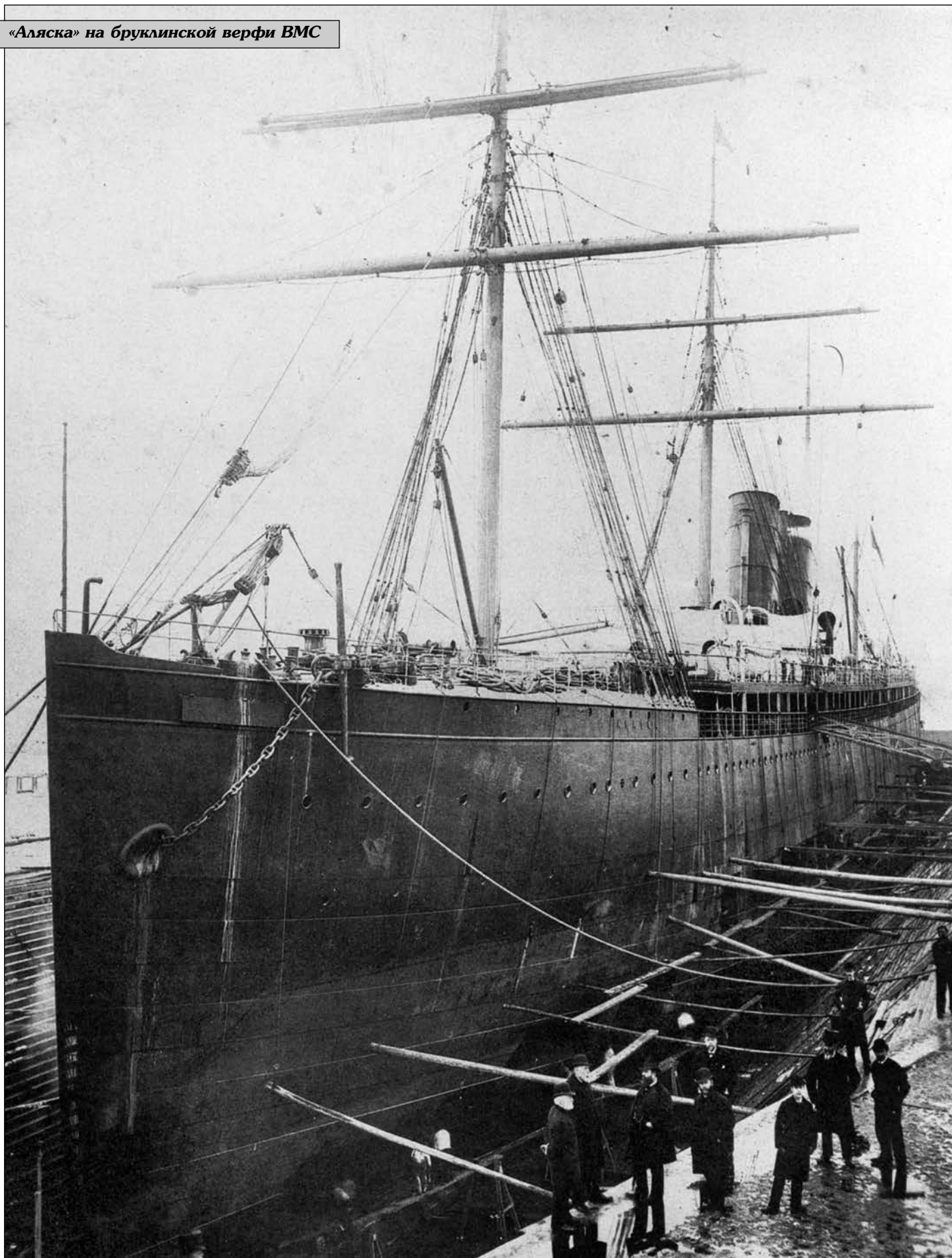
Со вступлением в строй «Аляски» флот Гийона достиг шести выпелов, но продолжал оставаться эклектичным сборищем разномастных судов делящихся на две группы: четыре относительно тихоходных «старичка» и две «гончие».

\* Спущен на воду в 1879 г., стапельный №224, 5386 брт, 5433 л.с., 15,5 уз.





«Аляска» на бруклинской верфи ВМС



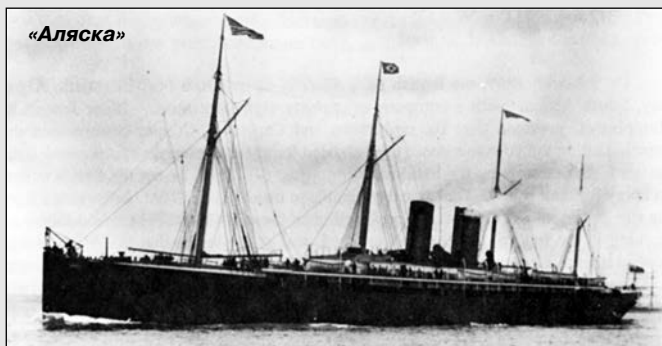


## Лайнеры «Гийон лайн»

## «Аляска»

Одновинтовой двухтрубный четырехмачтовый железный пассажирский пароход. Построен на верфи «John Elder & Co.», Файр-филд.

«Аляска» (Alaska), стапельный №247 (заложен в 1881 г., спущен на воду 15.07.1881, дата регистрации 25.10.1881, введен в эксплуатацию в 1881 г.).



Собственником судна являлся Стивен Гийон. В первый рейс вышел 30 октября 1881 г. В 1884 г. перешел в собственность Ричарда Пирса, год спустя – Вильяма Пирса. В 1888 г. перепродан компании «Гийон стимшип Ко» (Guion S.S. Co. Ltd.). В 1893 г.

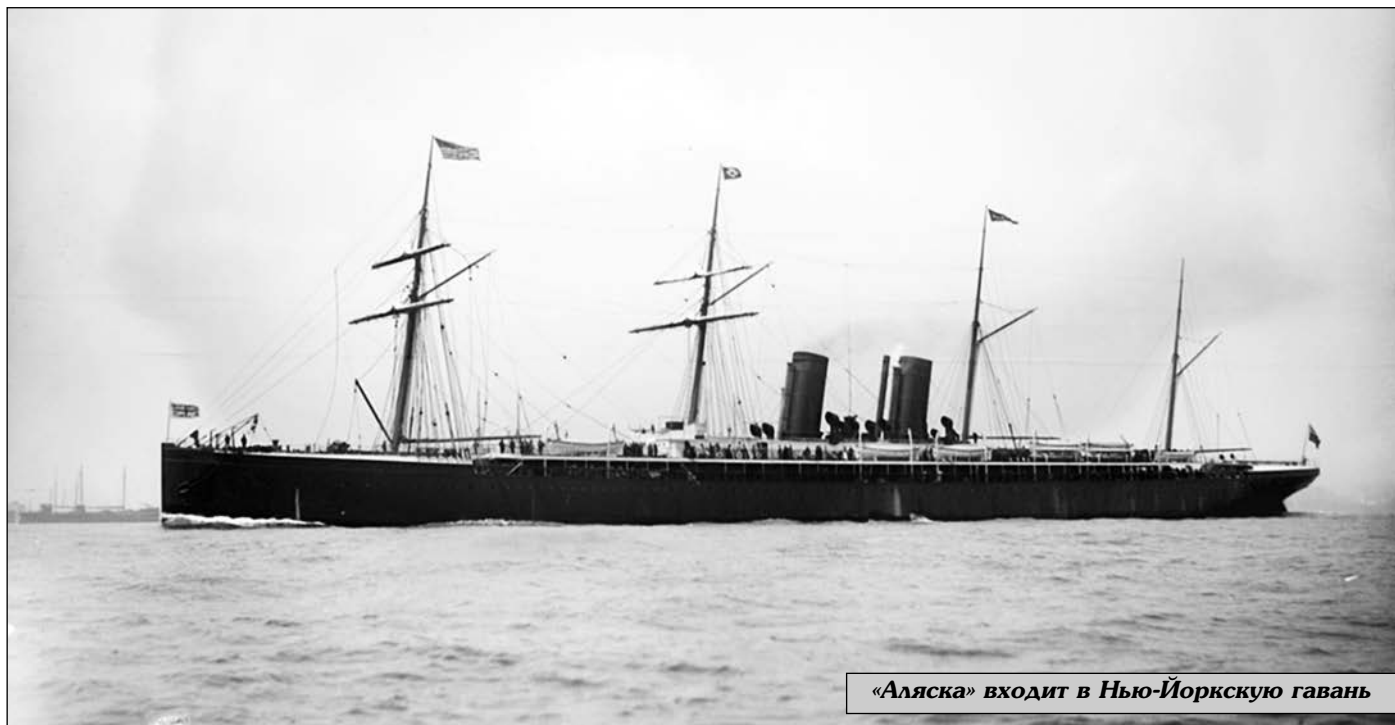
Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	7142
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)	3579
Водоизмещение (дл. т)	9500
Размерения (м):	152,4 (пп), 158,5 (нб) x 15,2 x 11,6
Энергетическая установка:	трехцилиндровая ПМ-компаунд (1727 мм и 2 x 2540 мм, ход – 1828 мм), производства фирмы-строителя
	9 двусторонних огнетрубных котлов (8 больших и один малый), давление 7 атм
Мощность (н.л.с.)	1800
(э.л.с.)	8300
Скорость (уз)	17,75
Перевозимый груз:	
салонных пассажиров	350
палубных пассажиров	1000

поставлен на прикол в Горилохе. В 1896 г. сдан в чартер испанской компании «Трансатлантика Эспаньола» (Transatlantica Espanola) для воинских перевозок и переименован в «Магальянес» (Magallanes). С 1898 г. вновь на приколе в Горилохе. В 1899 продан на слом, но в 1900 г. по цене металлолома приобретен компанией «Виккерс» (Vickers, Sons & Maxim Ltd.) для использования в качестве общежития на верфи в Барроу. Разобран на металл в 1902 г.

Составить сбалансированное расписание движения судов, ходящих с разной скоростью – задача не из легких. Выход Гийону подсказал вездесущий Пирс, все более и более влезавший в дела компании – нужно построить еще два быстроходных парохода по типу «Аляски», что позволит обеспечить регулярное расписание – благо к этому времени верфь «Элдер» уже изрядно набила руку в постройке быстроходных лайнеров – призовые «Аризона» и «Аляска» послужили отличной рекламой, и по их образцу для компаний «Ориент» и «Северогерманский Ллойд» в Глазго успели построить несколько лайнеров. Предложение было тем более привлекательным, что Пирс опять предложил строить лайнер ценой в 260 тыс. фунтов в рассрочку. И испытывающий финансовые трудности Гийон не устоял...

Получивший имя «Орегон» новый лайнер конструктивно был довольно близок к «Аляске» (по крайней мере в трио «Аризона», «Аляска» и «Орегон» именно о двух последних можно говорить как о «почти» однотипных), но имел заметно большую (на 1,2 м) ширину – конструкторы верфи посчитали, что изменение отношения длины корпуса к ширине сможет снизить вибрацию. В процессе проектирования возникла идея выполнить корпус не из железа, а из стали – очень уж большие выгоды сулила такая замена – но одновременно это вело как к увеличению стоимости, так и увеличению сроков постройки (стали попросту не хватало), и от заманчивой идеи пришлось отказаться.

Для сохранения высокой скорости при заметно возросшей ширине корпуса потребовалось ни много ни мало полуто-



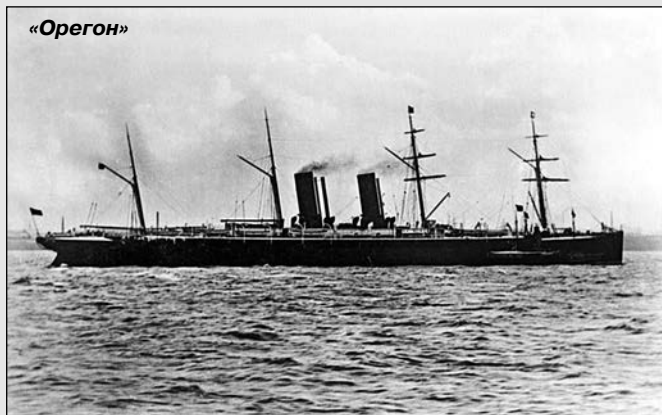
«Аляска» входит в Нью-Йоркскую гавань

## Лайнеры «Гийон лайн»

## «Орегон»

Одновинтовой двухтрубный четырехмачтовый железный пассажирский пароход. Построен на верфи «John Elder & Co.», Файрфилд.

«Орегон» (Oregon), стапельный №274 (заложен в 1883 г., спущен на воду 23.06.1883, дата регистрации 26.09.1883, введен в эксплуатацию в 1883 г.).

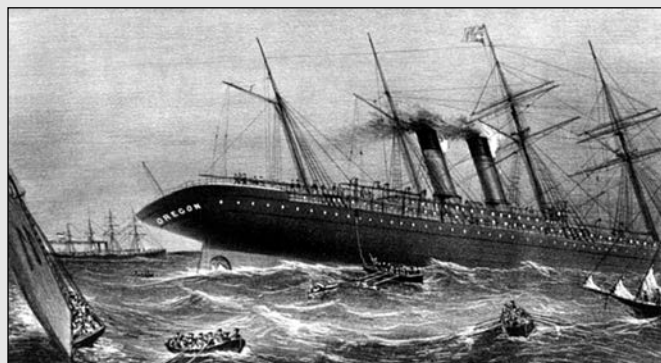


Собственником судна являлся Стивен Гийон. В первый рейс вышел 7 октября 1883 г.

В июне 1884 продан компании «Кунард» (Cunard Steamship Co. Ltd., Liverpool).

Погиб 11.03.1886 у о. Лонг-Айленд после столкновения с непознанной американской шхуной (с большой степенью вероятности – «Чарльз Х. Морзе» (Charles H. Morse), пропавшей без вести в этом районе в это же время).

Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	7375
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)	3129
Водоизмещение (дл. т)	10 500
Размеры (м):	152,7 (пп), 158,5 (нб) x 16,5 x 11,6
Энергетическая установка:	трехцилиндровая ПМ-компаунд (1778 мм и 2 x 2642 мм, ход – 1828 мм), производства фирмы-строителя
9 двусторонних огнетрубных котлов, давление 7,5 атм	
Мощность (н.л.с.)	2000
(э.л.с.)	12 500 (при форсировке – 13 575)
Скорость (уз)	17,75 (на испытаниях – 19)
Перевозимый груз:	
салонных пассажиров	340
пассажиров 2-го класса	92
палубных пассажиров	1000



рокатное увеличение мощности машины, что увеличило суточный расход угля всего на 20%, при этом он достиг астрономической цифры 300 т – почти в два с половиной раза больше, чем на «Аризоне».

Хотя общее число перевозимых пассажиров осталось практически неизменным (1432 против 1350 на «Аляске» и «Аризоне»), на «Орегоне» произошло этапное изменение условий перевозки палубных пассажиров – впервые они размещались не в общих помещениях по несколько десятков, а в отдельных каютах. Да – маленьких и тесных. Да – из удобств – ничего. Но зато ОТДЕЛЬНЫХ. Сравнимо с переселением из коммуналок в «хрущевки». Фактически условия перевозки палубных пассажиров были «подтянуты» до стандарта 3-го класса.

Помещения 1-го класса также постарались сделать еще роскошнее, чем на «Аляске» – обеденный салон на 340 персон стал еще больше (19,8 на 16,6 м при высоте в самой низкой своей части 2,7 м), как и расположенный в его центральной части на высоте 6 м застекленный купол (7,6

**TO EUROPE IN SEVEN DAYS.**

TAKE THE STEAMERS

**OREGON, ALASKA, ARIZONA,**

OF THE GUION LINE

To QUEENSTOWN or LIVERPOOL, only	-	-	\$28.00
From " " " "	-	-	21.00
Intermediate " " " "	-	-	40.00

OR TO

**CHAS. V. DASEY,**

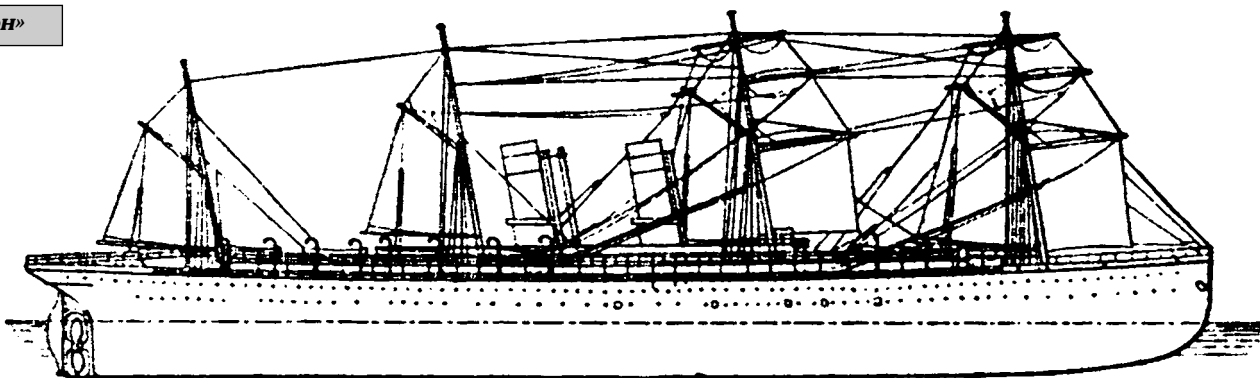
7 Broad St., Boston, Mass.

**GUION & CO.,**

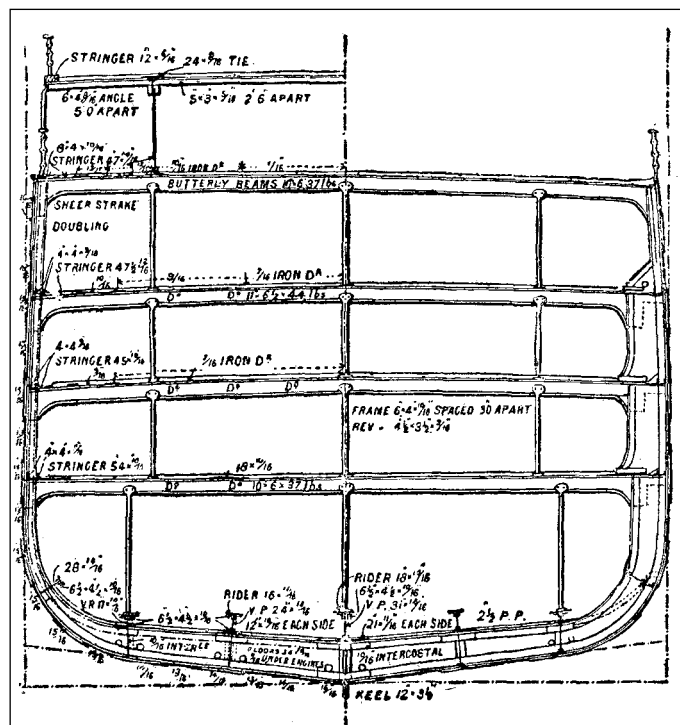
29 Broadway, New York.

**В Европу за 7 дней! В начале 1884 г. только компания Гийона могла не только давать такие обещания, но и исполнить их.**

## «Орегон»







«Орегон». Сечение по мидель-шпангоуту

на 4,6 м), обеспечивающий достаточные освещение и вентиляцию. В рекламных проспектах особо отмечалось, что все деревянные элементы оформления салонов выполнялись из оregonской сосны. Впрочем, курительный салон был обшит красным деревом из Испании – видимо потому, что в Орегоне красное дерево не растет...

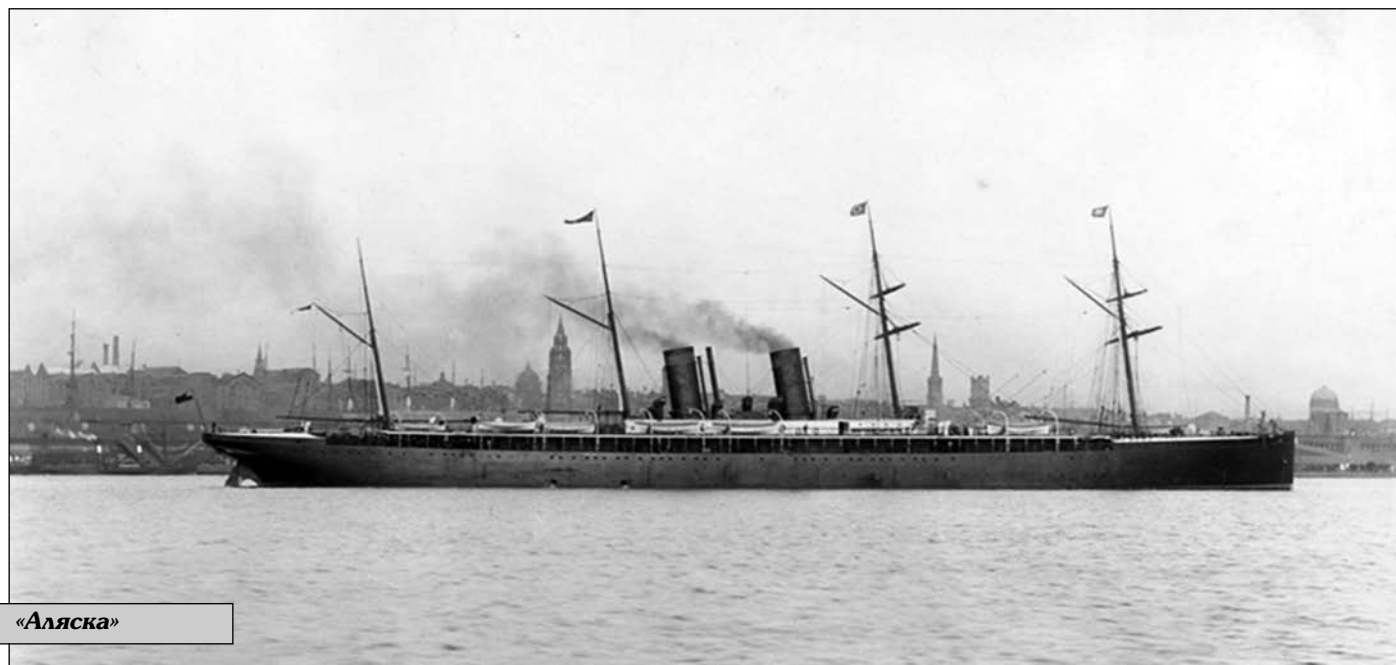
Электрическое освещение на «Орегоне» появилось еще на стадии проекта (в отличие от «Аляски», на котором оно монтировалось, когда корабль был уже готов). Оборудование (генераторы и сети освещения) поставлялось фирмой Томаса Эдисона. А устранением неполадок этого оборудования занимался никто иной как Никола Тесла («человек, а не машина»).

В свой первый рейс «Орегон» отправился в октябре 1883 г. Как уже писалось выше – в зимней Атлантике не до рекордов – все ждали весны. И эти ожидания оправдались – в апреле следующего года «Орегон» сперва улучшил среднюю скорость перехода в восточном направлении (7 дней 2 часа 18 минут, средняя скорость 17,12 уз), а затем – и в западном (6 дней 10 часов 10 минут, средняя скорость 18,56 уз). В следующем рейсе скорость при переходе в восточном направлении оказалась еще выше – 18,09 уз.

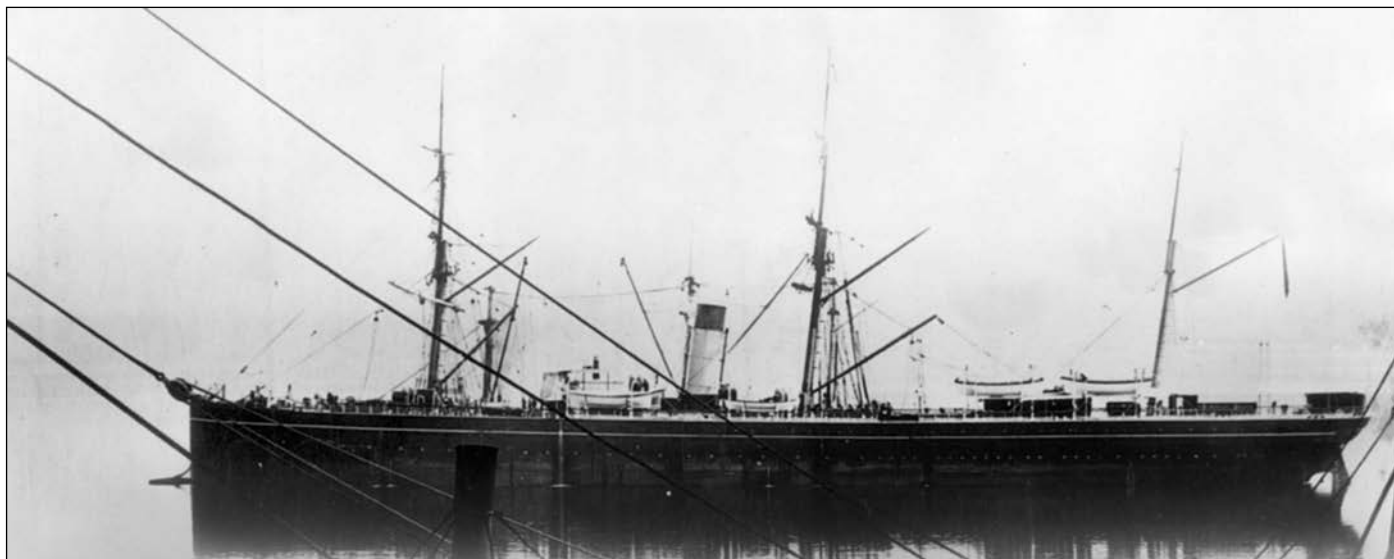
Успех! Восторженные отзывы в прессе... Вот только за сверкающим фасадом «Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани» и ее председателя зияла огромная финансовая дыра... Смерть в 1876 г. совладельца Стивена Гийона по компании «Гийон и Вильямс» Джона Вильямса и вызванная этим печальным событием вынужденная реорганизация, а также выход из дела старшего брата Уильяма Гийона, разорившегося на неудачных инвестициях, нанесли бюджету Стивена Гийона ощутимый ущерб. И очередной платеж по рассрочке за «Орегон» оказался пропущен. Какие бы приятельские отношения не связывали Стивена Гийона и Уильяма Пирса, на кону были деньги, и большие. И Гийону пришлось вернуть пароход строителю. Этим не преминула воспользоваться компания «Кунард», выкупившая у «Элдера» действующего рекордсмена Атлантики – уже под новым флагом «Орегон» в августе и сентябре 1884 г. улучшил среднюю скорость перехода в восточном направлении.

В довершении ко всему, «Невада» 13 мая 1884 г. умудрилась протаранить и потопить лайнер «Романо» компании «Уилсон». Обошлось без жертв, но «Невада» на неопределенное время вышла из строя.

Чтобы покрыть долги, Гийону пришлось распродавать своих скороходов – и новым владельцем «Аризоны» и «Аляски» в конце 1884 г. стал никто иной как Уильям Пирс, к этому времени уже имевший интересы в «Ливерпуль энд Грейт Вестерн...». Такая вот хитрая комбинация. В феврале 1885 г. в собственность Пирса перешел еще один лайнер – «Абиссиния». Впрочем, перешедшие под руку Пирса «Аризона» и «Аляска» были практически сразу реквизированы английским Адмиралтейством для превращения во вспомогательные крейсера в связи с обострением отношений с Россией из-за афганского вопроса. Корабли отремонтировали и вооружили, но в море в новом качестве они так и не выходили.



«Аляска»



Лайнер «Абиссиния» в Ванкувере. С 1887 по 1891 гг. находился в чартере у компании «Канадиэн пасифик»

ли (в отличие от того же «Орегона») и в конце 1885 г. были возвращены владельцу.

Следующие одна за другой неудачи окончательно подкосили здоровье болеющего с 1883 г. Гийона, и 19 декабря 1885 г. он умер в Ливерпуле в возрасте 65 лет от апоплексического удара.

### Гийон умер – да здравствует Пирс!

Смерть основателя и главной движущей силы должна была бы подкосить дела компании, и скорее всего бы так и произошло, но вмешалось обстоятельство по фамилии Пирс... Владеющий к этому времени ровно половиной су-

дов компании, он запустил процесс ее реорганизации в акционерное общество. Теперь она называлась «Гийон стимшип Ко» с регистрацией в Лондоне и амбициозным Пирсом в должности генерального директора.

Имея больший, чем Гийон, финансовый ресурс, Пирс планировал не только сохранить линию через Атлантику, но и попробовать себя на канадском направлении, запустив линию Глазго – Канада, на которую собирался перевести «Абиссинию» и доставшуюся ему «по случаю» бывшую кунардовскую «Парфию». Последняя стала частью сделки по схеме трейд-ин с «Кунардом», таким образом частично расплатившись с верфью «Элдер» за лайнеры «Эт-рурия», «Умбрия» и многострадальный «Оregon».

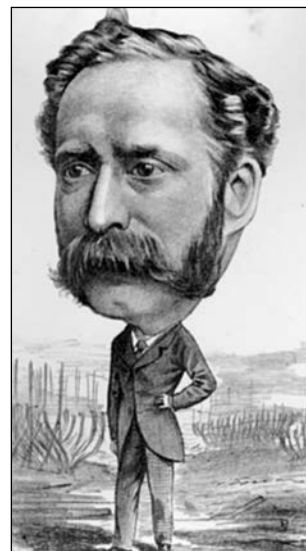
Когда с канадским направлением ничего не вышло, Пирс приложил все усилия, чтобы «раскрутить» свою главную (и единственную) линию. Ему удалось то, чего так и не смог достичь Гийон – получить почтовый контракт от британского правительства. Теперь перед названием любого своего лайнера он мог на законных основаниях размещать аббревиатуру RMS (Royal Mail Ship). Ну а «Абиссинию» и «Парфию» сдали в долгосрочный чартер – не стоять же им без дела.

В планах у Пирса была постройка для «Гийон стимшип Ко» так называемого «5-дневного» лайнера – то есть затрачивающего на переход через Атлантику менее 6 дней со средней скоростью свыше 20 уз. Дело дошло до составления детального проекта такого четырехтрубного лайнера – на основе построенной на его верфи для германской компании HAPAG «Нормани». Изготовили даже модель, однако до реализации в металле так и не дошло. И тому был ряд причин...

Главной стало пришедшее к Пирсу понимание того, что тянуть одновременно судоходную компанию (даже не самую крупную), большую судостроительную и вести успешную политическую карьеру он по-



Лайнер «Парфия» в Ванкувере. Как и «Абиссиния», с 1887 по 1891 гг. он находился в чартере у судоходной компании «Канадиэн пасифик»



Уильям Пирс.  
Карикатура конца XIX века

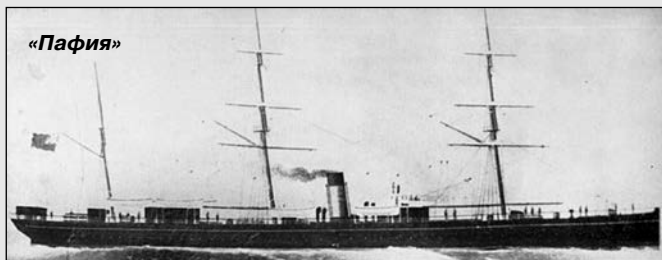


## Лайнеры «Гийон лайн»

## «Парфия»

Одновинтовой, однотрубный, трехмачтовый железный пассажирский пароход. Построен на верфи William Denny and brothers, Дамбартон.

«Парфия» (Parthia), стапельный №148 (заложен 02.02.1870 г., спущен на воду 10.09.1870, дата регистрации 13.05.1870, введен в эксплуатацию в декабре 1870 г.).



Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	3167
Размерения (м):	110 x 12 x 5,8
Энергетическая установка:	двухцилиндровая ПМ-компаунд
В 1885 г. заменена на паровую машину тройного расширения	
Скорость (уз)	13
Перевозимый груз:	
салонных пассажиров (1-го класса)	200
палубных пассажиров	1050

Пароход компании «Кунард». В 1884 г. передан компании John Elder & Co по схеме трейд-ин как платеж за лайнеры «Умбрия», «Этрурия» и «Орегон». В 1885 г. перешел в собственность компании «Гийон стимшип Ко». В 1887-91 гг. передан в чартер компании Canadian Pacific Railway Co. В 1892 г. переименован в «Викторию» (Victoria) и продан компании Northern Pacific Steamship Co. Впоследствии неоднократно менял владельцев и названия. Сдан на слом в Осаке в 1956 г.

## GUION LINE ROYAL MAIL STEAMERS TO NEW YORK FORWARDING PASSENGERS TO BOSTON & PHILADELPHIA AT NEW YORK RATES



The First Class Full powered Iron Screw Steamers will sail as follows:-

**ALASKA** Saturday 16  
**WISCONSIN** Saturday 23  
MAY MAY

Forwarding Passengers to all parts of the UNITED STATES and CANADA at Low Rates.

A full supply of Cooked Provisions served out by the Company's Servants. NEW ZEALAND and AUSTRALIAN Passengers booked by the New Zealand Shipping Company's Royal Mail Steamers sailing from London.

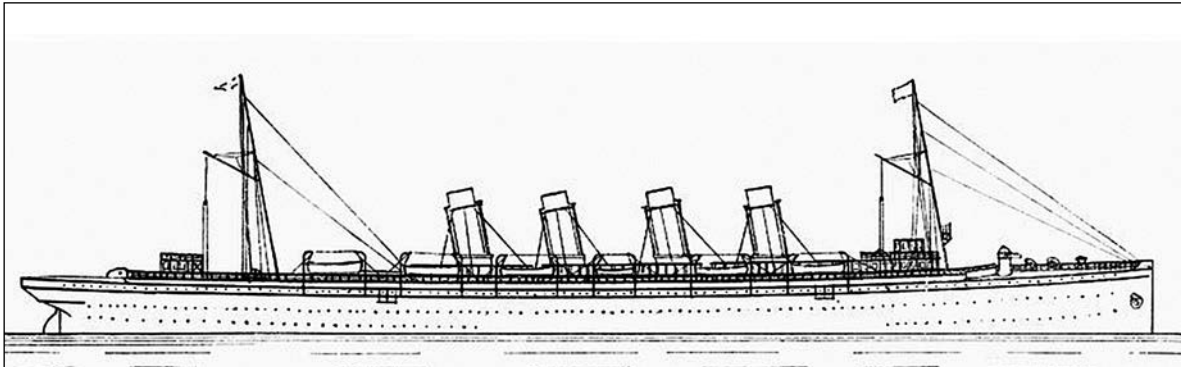
APPLY TO  
**GUION & CO.,**  
3 Back Goree and 21 Water Street, Liverpool.

просто не в состоянии – чем-то надо жертвовать... Было решено не расширять «Гийон стимшип Ко», эксплуатируя имеющиеся суда до тех пор, пока от перевозок имелась хоть какая-то прибыль. И вскоре события в Нью-Йорке подтвердили правильность такого решения...

## Конец

В 1892 году произошла серьезная вспышка холеры в нью-йоркской гавани после того, как несколько судов прибыли из Европы с инфицированными пассажирами. Одним из них оказался «Вайоминг», на котором от холеры скончался один из членов экипажа. Федеральное правительство приняло экстренные меры по недопущению холеры в страну. Отныне все суда, прибывающие в порты Соединенных Штатов с иммигрантами на борту могли быть помещены в карантин на двадцать дней и дольше, если будет сочтено, что на борту могут находиться инфицированные пассажиры. Были также ужесточены правила въезда в США пассажиров 3-го класса. Не прошедшие контроль пассажиры должны были отправляться обратно на судах той же компании, которая их привезла.

В сентябре 1892 года «Гийон стимшип Ко» вместе с несколькими другими компаниями объявила, что полностью прекращают перевозку эмигрантов. Три старейших парохода, специализировавшихся на перевозке эмигрантов, были поставлены на прикол и выставлены на продажу (продать удалось только «Неваду», «Висконсин» и «Вайоминг» позднее отправились на слом). В декабре компания объявила, что намерена выйти из бизнеса, и сдала пирс в аренду компании «Уайт Стар лайн». «Аризона» и «Аляска» продолжали рейсы через Атлантику до конца 1893 г., после чего встали на прикол в Горилохе и были выставлены на продажу. Как судоходная компания «Гийон стимшип Ко» прекратила существование в 1894 г.



**Проектный вид т.н. «пятидневного» лайнера, который Уильям Пирс планировал построить для «Гийон стимшип Ко» в конце 1880-х гг.**

# Радиуправляемые игрушки для моряков

Алексей Широ (aka Fonzepelin)

**П**ервая мировая война опрокинула многие прежние представления о боевых действиях на море. Одним из главных ее сюрпризов стала значительно увеличившаяся дистанция артиллерийского боя. Применение все более тяжелых орудий и совершенствование систем управления огнем сделали возможным прицельную стрельбу по маневрирующим целям на дистанциях порядка 20 километров. И это был не предел.

Серьезной проблемой в таких условиях стала подготовка морских артиллеристов. Ход войны на море наглядно продемонстрировал: невозможно обучить артиллеристов, стреляя только по неподвижным мишеням. Буксируемые плавучие щиты частично решали проблему, но лишь частично: буксировка щита могла выполняться только на небольшой скорости, и – без риска для буксировщика – только по прямой. Длинный буксировочный трос не позволял воспроизводить при помощи щитов маневры корабля в бою. Укоротив же трос, буксировщик рисковал оказаться в эллипсе рассеивания выпущенных по щиту снарядов.

Перепробовав самые разнообразные решения, адмиралы, наконец, пришли к выводу, что точно воспроизводить маневры быстроходного военного корабля может только быстроходный военный корабль. Поскольку ему предстояло регулярно находиться под обстрелом, он должен был быть дистанционно управляемым; без экипажа на борту, но с достаточными возможностями автоматической работы машин и рулевых механизмов, чтобы точно выполнять команды оператора. Технология радиуправления в начале 1920-х гг. достигла достаточной степени совершенства для реализации подобной идеи.

## США

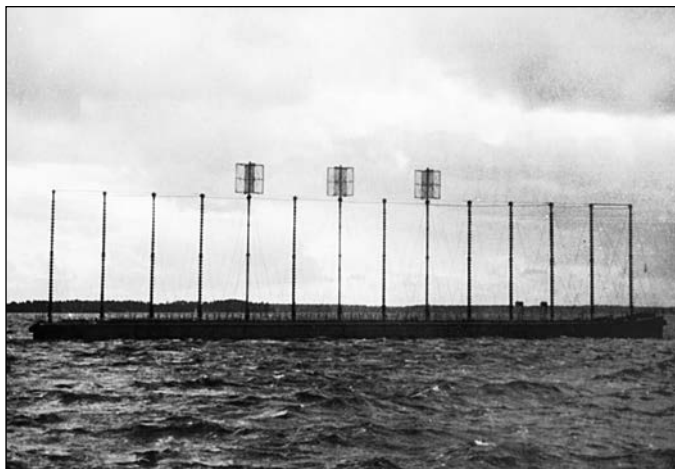
### IX-6 «Айова»

Первыми к созданию радиуправляемого корабля-мишени приступили американцы. В 1919 г. стоявший в резерве корабль береговой обороны № 4 – бывший эскадренный броненосец «Айова», вошедший в строй еще в 1896 г. – был выбран для переоборудования в радиуправляемую мишень. Боевой ценности заложенный почти три десятилетия назад броненосец уже не представлял, но его корпус был еще крепок, а паровые машины находились в хорошем состоянии. Толстые броневые плиты старого броненосца должны были обеспечить достаточную прочность при попадании учебных снарядов, гарантируя, что плавучая мишень не развалится после первых же попаданий.

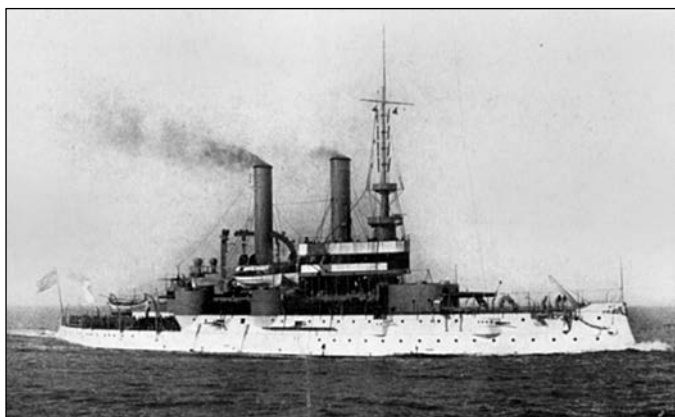
Переделка «Айовы» в мишень началась в августе 1920 г. на верфи ВМФ в Филадельфии. Ключевой элемент проекта – аппаратуру дистанционного управления – разработал Джон Хэйс Хэммонд-младший, еще до войны заинтересовавшийся флотом проектом дальнбойной радиуправляемой торпеды. Проект торпеды не был в итоге реализован, но флот счел работу Хэммонда в области радиуправления достаточно перспективной, чтобы доверить ему переоснащение корабля-мишени.

В ходе переоснащения корабль подвергся следующим переделкам:

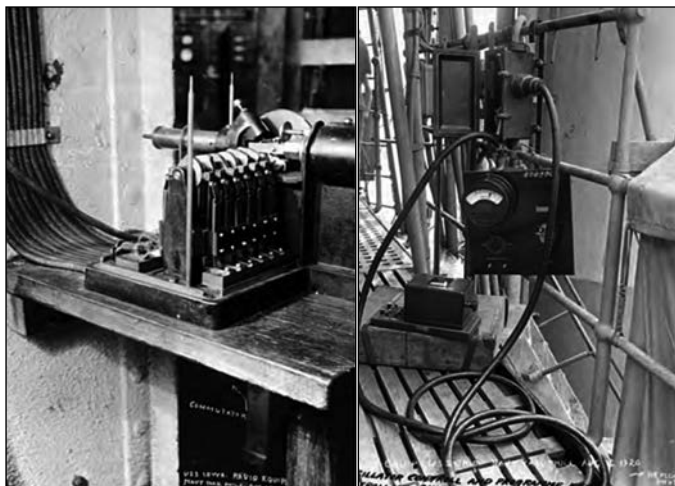
- все орудия были демонтированы (башни оставлены на прежних местах), как и различное боевое и бытовое оборудование, не являвшееся необходимым для корабля-мишени;



Буксируемый щит-мишень на учениях флота

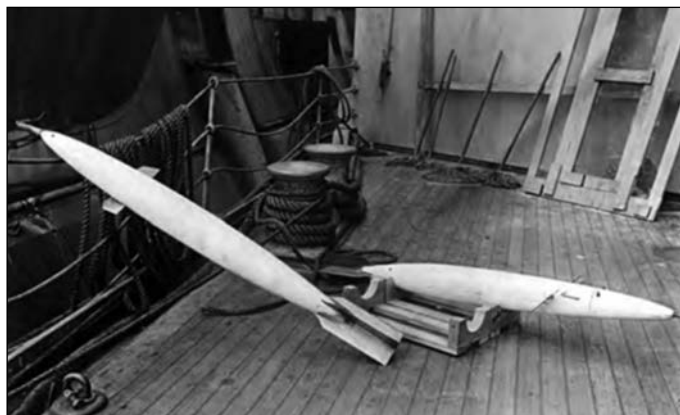


«Айова» на маневрах в 1905 г.



Пневматический коммутатор корабля-мишени «Айова» (слева) и «осцилляционный командно-контрольный ключ» – т.е. кодовое устройство передатчика – линкора «Огайо» (справа)





**Экспериментальные «буксируемые сонодинамические буи» с гидрофонами на борту корабля-мишени «Айова»**

– неиспользуемые отсеки были заварены наглухо, чтобы повысить устойчивость корабля-мишени к затоплениям;

– автоматические помпы для откачки поступающей воды устанавливались в каждом из главных водонепроницаемых отсеков;

– котлы корабля перевели на нефтяное отопление, чтобы сделать возможной работу главных механизмов без присутствия кочегаров. Также автоматизировали подачу смазки в машины и пресной воды в котлы.

Главным элементом проекта стала, разумеется, система радиуправления. Разработанная Хэммондом-млад-

шим автоматика была изготовлена фирмой «Дженерал Электрик» и предназначалась для дистанционного управления машинами корабля и его рулевым механизмом. Ее основой являлся многоканальный автоматический коммутатор (по образцу телефонных), замыкавший реле исполнительной системы. Смонтированные на мачтах «Айовы» проволочные антенны принимали сигналы искровых передатчиков – для подстраховки использовалась пара из 2-киловаттного и 5-киловаттного передатчиков – с борта корабля управления. Принятые сигналы проходили через ламповый усилитель. Количество принятых импульсов определяло, на какую позицию перемещается рычаг коммутатора, замыкая соответствующее принятой команде реле. Исполнительная система была электропневматической. Так как мощности тогдашних электросистем было недостаточно, чтобы работать с массивными рычагами и вентилями в машинном отделении старого броненосца, электромагнитные реле только открывали/закрывали клапаны в питаемой сжатым воздухом из баллонов пневмосистеме. Только управление рулевой паровой машиной осуществлялось напрямую с помощью электромотора, соединенного с главным паровым вентилем. Такое решение позволило включить в систему управления гирокомпас, при отсутствии радиокоманд автоматически удерживающий корабль-мишень на курсе.

Корабль мог исполнять пять команд:

- «Запустить двигатели»;
- «Остановить двигатели»;
- «Руль на 20 градусов вправо»;
- «Руль на 20 градусов влево»;
- «Держать курс по гирокомпасу».



**«Айова» на авиационных учениях; видны белые круги, нарисованные на палубе для облегчения прицеливания бомбардиров**



«Айова», сфотографированная с борта дирижабля

Согласно исходному проекту, радиосистема дополнялась «сонодинамической» акустической системой управления. Два буксируемых гидрофона должны были принимать акустические сигналы, преобразуя их в управляющие команды. Система, теоретически, должна была быть менее чувствительна к повреждениям, чем радиоуправление из-за отсутствия уязвимых антенн, но на практике она оказалась слишком чувствительна к посторонним шумам, и после серии малоудачных испытаний ее демонтировали.

Для того, чтобы оператор мог видеть положение руля в каждый конкретный момент времени, на кормовой мачте была установлена оптическая сигнальная система. Два больших барабана были закреплены на вертикальных тросах; в зависимости от поворота руля вправо или влево, один из барабанов опускался, а другой поднимался. Когда руль находился в нейтральном положении, оба барабана останавливались на одинаковой высоте.

20 августа 1920 г., бывшая «Айова», теперь обозначавшаяся как СВ-4, покинула верфь для первых испытаний. Небольшой экипаж выводил корабль-мишень в море и доставлял его к месту испытаний; после чего покидал СВ-4 на катерах, и использовавшийся в качестве корабля управления линкор «Огайо» включал радиосистему. Десятого сентября 1920 года в отчете для командования ВМФ было отмечено, что СВ-4 успешно поддерживает 9,5-узловый ход на радиоуправлении, выходит на полную скорость спустя 3 минуты после команды «Запустить двигатели» и сбрасывает ход до нуля спустя примерно четверть минуты после команды «Остановить двигатели». Такая мобильность была сочтена вполне удовлетворительной для намечавшихся испытаний по бомбардировке кораблей с воздуха.

21 июня 1921 г. Атлантический флот США собрался у берегов Вирджинии для масштабных военно-морских учений.

Их основной целью была отработка взаимодействия с авиацией; обнаружение условного противника, идентификация и поддержание контакта, воздушные атаки на корабли. Последнему пункту командование флота уделяло особое внимание, что неудивительно, поскольку вопрос был ключевым для судьбы собственных военно-воздушных сил флота. Генерал Митчелл, один из главных сторонников создания (по образцу Великобритании) независимых от армии и флота американских военно-воздушных сил, ранее использовал результаты бомбардировки трофейных германских кораблей как аргумент в пользу способности дальних бомбардировщиков эффективно защищать американское побережье. Однако – что не преминули отметить моряки – в опытах Митчелла бомбардируемые корабли стояли на якоре, не маневрируя, не ведя ответного огня и не предпринимая никаких мер по борьбе за живучесть. Реальный противник едва ли позволил бы заставить себя в таких полигонных условиях. Теперь, при помощи СВ-4 – подвижной, активно маневрирующей мишени – командование флота собиралось несколько сбить спесь с армейских авиаторов и наглядно продемонстрировать, как трудно поразить маневрирующий линкор.

Командование флота пригласило армейскую авиацию принять участие в учениях, но Митчелл, опасаясь в случае фиаско подорвать доверие к своим бомбардировщикам, отклонил приглашение, сославшись на то, что он согласен только на тесты с применением настоящих снаряженных авиабомб. Так как командование флота желало сохранить свою довольно дорогую радиоуправляемую игрушку для последующих тестов, то флот принял решение использовать только начиненные цементом учебные бомбы, и участие армейской авиации не состоялось. Все же четыре армейских дирижабля приняли участие в учениях как воздушные разведчики.



Тип самолета	количество	Подчинение	Метод атаки	Нагрузка	Высота	Попадание
<b>F5L</b> (летающая лодка)	9	ВМС	Одиночно	4 163-фунт. каждый	1200 м	0
<b>NC-8</b> (летающая лодка)	1	ВМС	Одиночно	4 500-фунт.	1200 м	0
<b>Martin MB-1</b> (сухопутный бомбардировщик)	5	ВМС	Группой	2 1000-фунт. каждый	1200 м	2 (вероятно)
<b>DH-4</b> (сухопутный бомбардировщик)	5	КМП	Одиночно	2 230-фунт. каждый	1200 м	0

Учения начались 29 июня 1920 г. СВ-4, окруженный несколькими тральщиками, исполнявшими роль наблюдателей, и сопровождаемый кораблем управления, имитировал неприятельское соединение, приближающееся к американским берегам. Для большей достоверности учений, положение «агрессора» было неизвестно «обороняющимся». В 09:17 СВ-4 был оставлен экипажем и перешел на радиоуправление, обозначив тем самым начало учений. Не обошлось без проблем – автоматическая система регулировки подачи воды в котлы внезапно закапризничала, что потребовало от механиков вернуться на борт и исправить неполадку. Наконец, все было готово. В 10:10 армейский дирижабль D-4, выполнявший разведывательный полет, установил контакт с «агрессором» и вызвал авиацию для удара.



«Айова» в Панамском канале, 10 февраля 1923 г.

В ходе испытаний на борт СВ-4 было передано 88 команд, все они были выполнены правильно и без значимых задержек. Бомбардировка корабля не сказалась на работе системы управления.

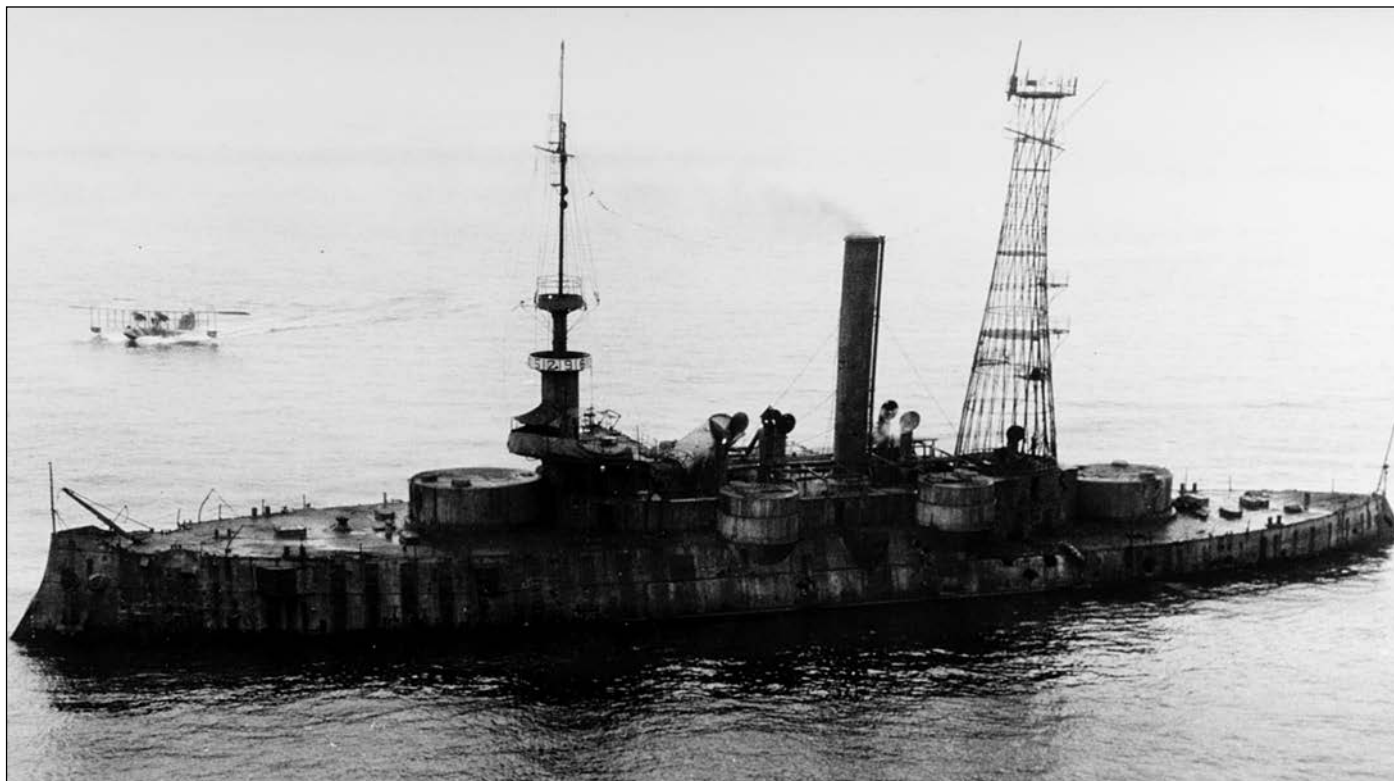
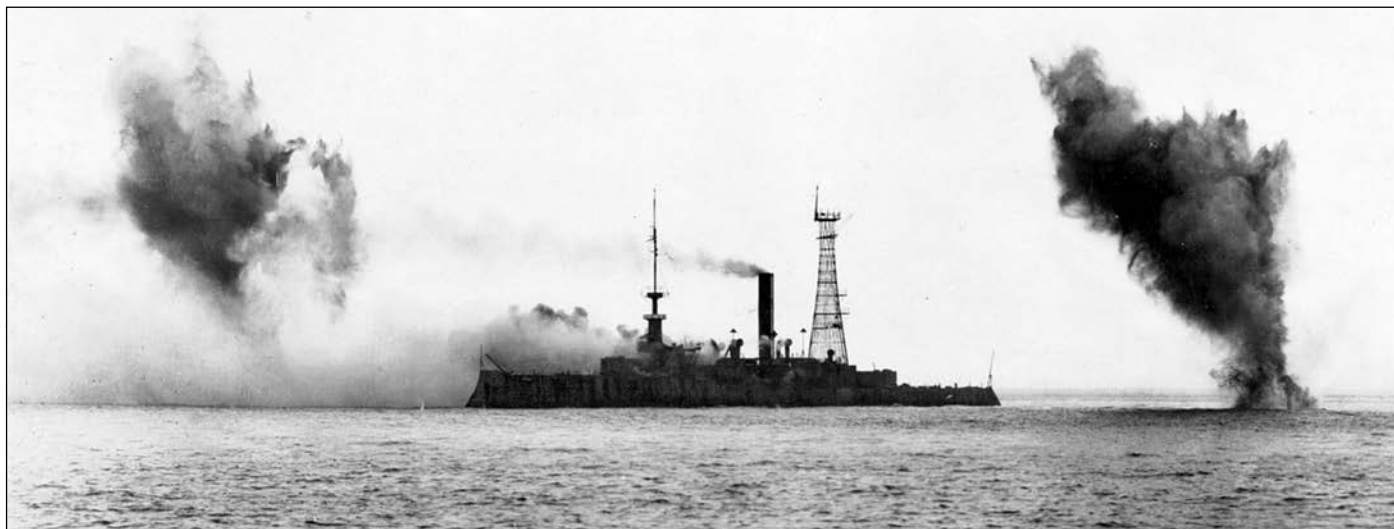
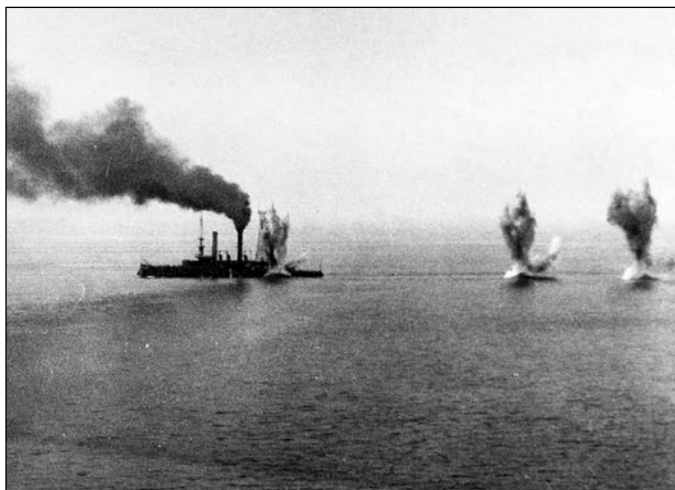
Результаты испытаний, хотя и не подорвали полностью репутацию Митчелла, тем не менее, создали изрядный скепсис относительно способности авиации топить военные корабли. Попасть авиабомбой в активно маневриру-

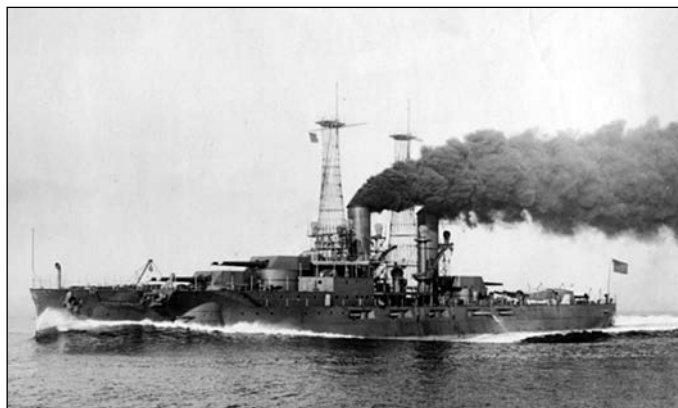


«Айова» маневрирует под огнем линкора «Миссисипи». Кильватерный след старого линкора наглядно показывает, насколько сложной мишенью он был для артиллеристов (фото вверху и на с. 19)

ющий СВ-4 оказалось очень непросто. По первоначальной оценке, за время испытаний было сброшено 60 бомб без единого попадания, но экипаж одного из кораблей-наблюдателей уверял, что 2 бомбы, сброшенные летевшими плотным строем бомбардировщиками MB-1, поразили-таки цель. Адмиралы торжествовали: обескураживающие результаты действий бомбардировщиков по движущейся маневрирующей цели наглядно демонстрировали, что современный, готовый к бою линкор еще долго может не опасаться авиации противника. В то же время, учения ясно продемонстрировали необходимость авиации флота.

После этих испытаний СВ-4 вывели в резерв в Филадельфии. Он был переклассифицирован в IX-6 – «вспомогательное судно неопределенного назначения». В апреле 1922 г. его перевели на Хэмптон-Роудс для планировавшихся авиационных учений, но таковые не состоялись. В связи со списанием в 1921 г. линкора «Огайо», новым кораблем управления стал минный заградитель «Шамут».





Дредноут «Норт Дакота» в 1911 г.

Звездный час в карьере IX-6 настал в 1923 г., когда он был назначен основным кораблем-мишенью на учениях Тихоокеанского флота. Пройдя вместе с «Шамутом» через Панамский канал, старый броненосец стал целью сначала для 127-мм противоминных орудий дредноутов на малой дистанции, затем – для могучих 356-мм орудий на большой.

Более 300 практических (без взрывчатки) снарядов было выпущено по IX-6, пока флот отрабатывал на практике различные схемы пристрелки и управления огнем. После этих испытаний флот поначалу собирался использовать IX-6 и дальше, но, оценив повреждения, нанесенные попавшими в него учебными снарядами, счел, что восстановление обойдется слишком дорого. 23 марта 1923 г., «Айова»/CB-4/IX-6 стала мишенью в последний раз и была потоплена огнем дредноута «Миссисипи».

#### «Норт Дакота»

После потопления «Айовы» следующим радиоуправляемым кораблем-мишенью предполагалось сделать дредноут «Норт Дакота». В большинстве источников указывается, что он служил в этой роли в 1923–1927 гг., когда его турбины демонтировали для установки на модернизируемую «Неваду». Но факт службы «Норт Дакоты» в качестве мишени сомнителен – если по остальным американским кораблям-мишеням информация довольно обширна, то «Норт Дакота» окружена завесой молчания: ни информации по системе радиуправления, ни каких-либо сведений по службе в роли мишени. В архивах ВМФ США упоминается, что корабль был использован для артиллерийских экспериментов, но нет упоминаний о перестройке в радиоуправляемую мишень. Более того, в одном из выпусков газеты «Вашингтон Пост» за март 1927 г. прямо указано на то, что корабль был назначен к переоборудованию в радиоуправляемую мишень, но к работам по ряду причин так и не приступили.

#### Легкие мишени: «Стоддерт», «Боггс», «Килти» и «Ламбертон»

Удачные эксперименты с IX-6 вдохновили американских адмиралов на дальнейшую работу с радиоуправляемыми кораблями-мишенями. По сути дела, единственным недостатком «Айовы» считалась ее медлительность: развивавший не более 10 узлов старый броненосец все же не совсем точно соответствовал понятию «имитатора современного боевого корабля». Кроме того, использование для учебных целей корпусов линкоров было ограничено дефицитом таких корпусов в распоряжении флота.

Логичным ответом стало использование в качестве мишеней более простых и дешевых кораблей – таких, как многочисленные эсминцы-«четырёхтрубники» типов «Уикс» и «Клемсон». Более двухсот таких эсминцев пополнили

американский флот в 1918–20 гг., и многие из них отправились на хранение почти сразу после вступления в строй. Американский флот рассматривал эти старомодные, но надежные эсминцы как огромный резерв корпусов как для замены списываемых кораблей, так и для переоборудования во вспомогательные единицы: минные заградители, быстроходные транспорты, плавбазы гидросамолетов. Вполне разумным представлялось использовать их и как плавающие мишени.

Первым радиоуправляемым эсминцем-мишенью стал DD-302 «Стоддерт», «четырёхтрубник» типа «Клемсон». Спущенный на воду в 1919 г., он, в отличие от большинства своих собратьев, оставался на активной службе в составе Тихоокеанского флота вплоть до 1930 г., когда Лондонский договор об ограничении морских вооружений вынудил ВМФ США списать часть своего парка старых эсминцев.

Находившийся в достаточно приличном состоянии «Стоддерт» был выбран для перестройки в радиоуправляемую мишень нового поколения. Все вооружение с него демонтировали, зато установили систему радиуправления, разработанную Лабораторией военно-морских исследований. Интересно отметить, что изначально данная система вообще не предназначалась для установки на корабли: она была создана для экспериментов с дистанционным управлением летающей лодкой N-9H, но продемонстрировала себя недостаточно точной для управления самолетом в полете. Для эсминца, однако, система вполне подходила.

Разработанная в 1923–26 гг. морским инженером Карлом Мириком и доктором Хаутом Тейлором система радиуправления была первой, использовавшей подобие джойстика. Основанная на предыдущих работах (в частности, опытах Хэммонда), система использовала четыре кристаллических вибрационных контура для модулирования четырех различавшихся по частоте сигналов на единственном командном канале: перемещая рукоятку джойстика, оператор подключал к передатчику то один, то другой вибратор. На приемной станции четыре резонансных реле бы-



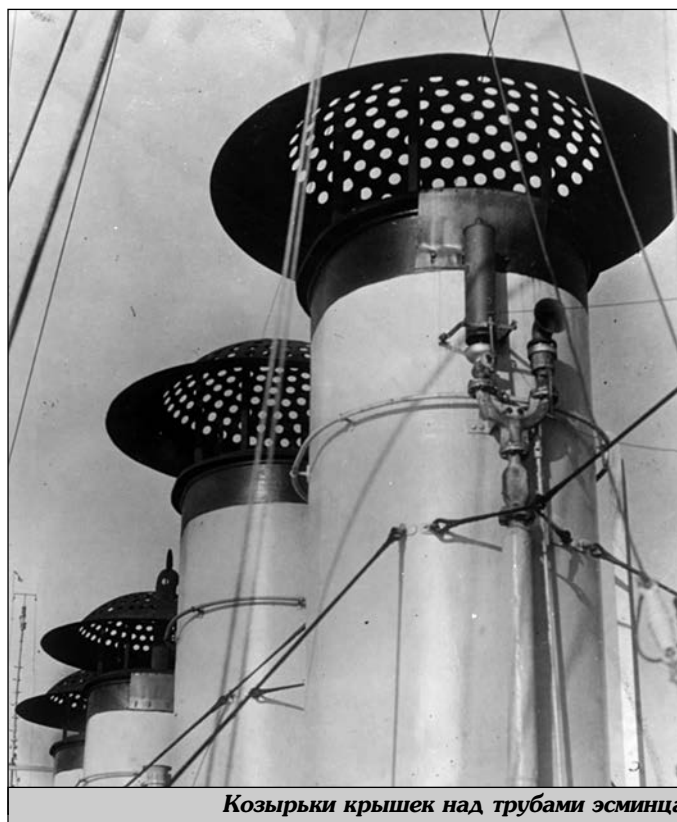


**«Стоддерт» на ходу под радиоуправлением**

ли настроены для приема «своих» сигналов, которые усиливались при помощи четырех триодов и передавались на исполнительные механизмы. Эксперименты с радиоуправлением самолетами оказались только частично успешными: в обеих полностью радиоуправляемых полетах задержки с расшифровкой команд и «дерганое» управление (рули разворачивались только на заданный угол) привели к авариям. Но для корабля-мишени эти недостатки не были столь значимы.

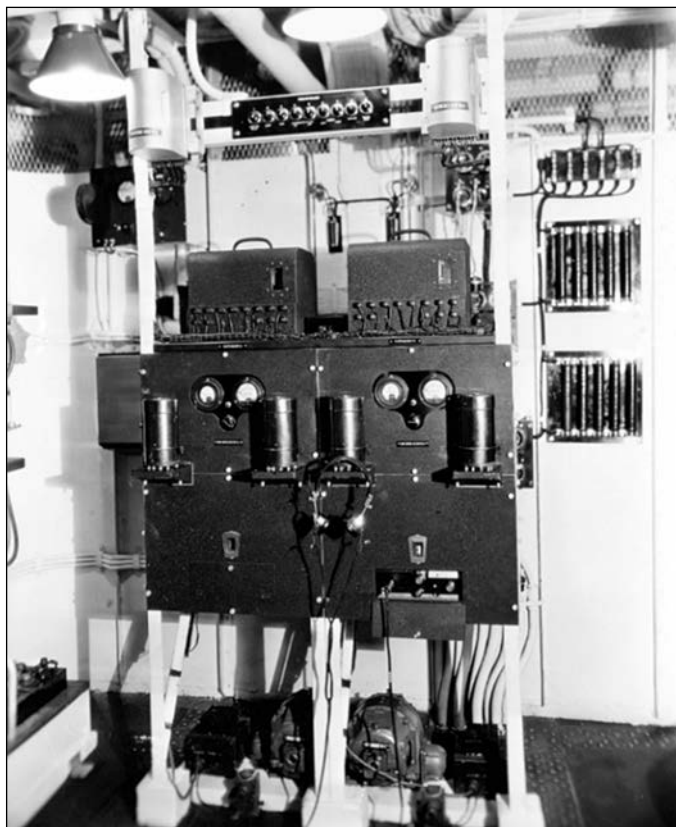
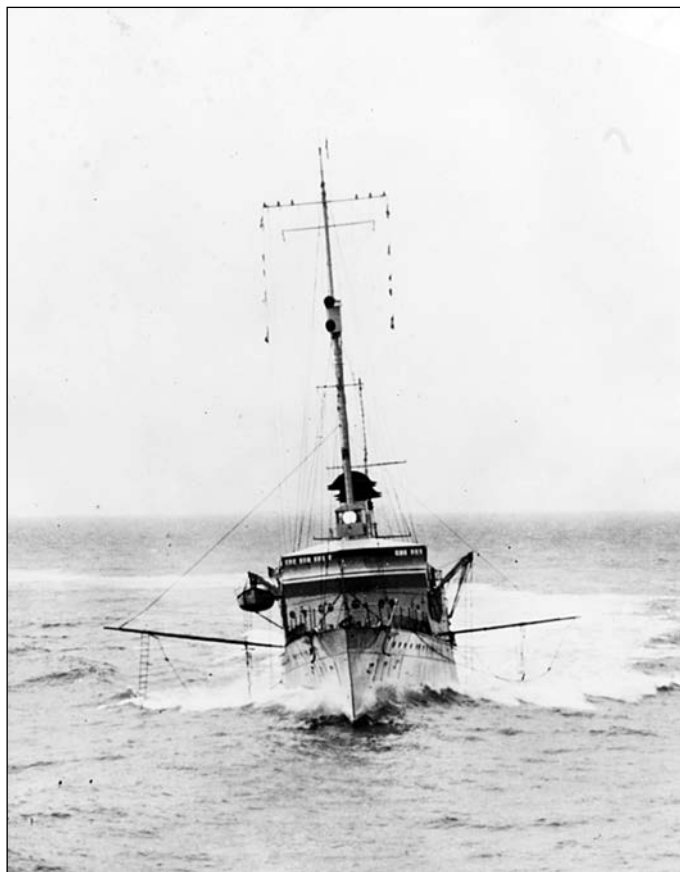
В конструкцию эсминца были внесены и другие изменения: так, над его трубами были надстроены специальные защитные козырьки, призванные исключить случайное попадание учебных бомб в дымоходы, а через них и в котлы. Хотя и крайне маловероятное, такое попадание действительно могло тяжело повредить достаточно дорогую «игрушку», и американские адмиралы предпочли подстраховаться. По ряду источников, палуба эсминца была укреплена дополнительными листами стали, чтобы смягчить эффект попаданий.

Перестроенный на верфи Мэр Айленд в Сан-Франциско «Стоддерт» вновь вошел в строй в 1931 г. под прежним именем, но как «легкая мишень» №1 (Light target No.1), его бортовой индекс поменялся с DD-302 на AG-18. Корабль, вместе с перестроенным в радиоуправляемую мишень

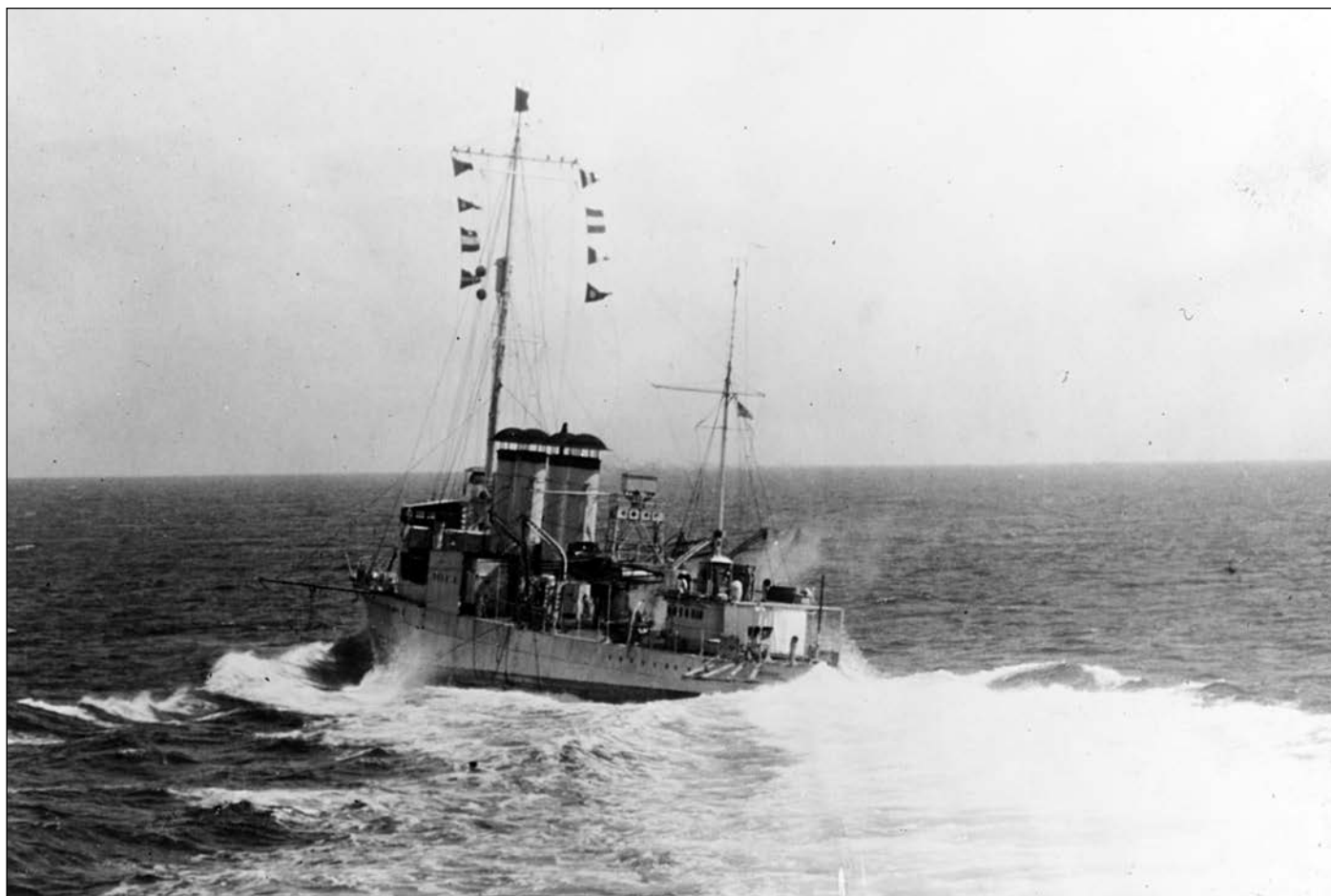
**Козырьки крышек над трубами эсминца****«Стоддерт» (впереди) в сопровождении корабля управления USS «Дент» (сзади)**

AG-16 линкором «Юта», вошел в состав 1-ой дивизии радиоуправляемых мишеней, базировавшейся на Сан-Диего.

Основной задачей эсминца было обучение экипажей палубных самолетов авианосца «Саратога» бомбо- и торпедометанию по быстроходной малоразмерной цели. Периодически он привлекался и к учениям надводных кораблей. На опыте IX-6 американские адмиралы выяснили, что учебные снаряды без взрывчатки способны достаточно быстро разворотить даже достаточно хорошо защищенную цель (что уж говорить о хрупком эсминце!), поэтому стрельба по «Стоддерту» была запрещена. На учениях артиллеристам приказывали целиться в точку на заданном расстоянии за кормой эсминца, который служил опорной точкой для точного определения отклонения снарядов.



Контрольная аппаратура эсминца «Боггс»



Интересной деталью было то, что при активном маневрировании на радиоуправлении «Стоддерт» всегда вываливался за борт шлюпочные выстрелы. Делалось это потому, что «четырёхтрубники» были не слишком остойчивы, и адмиралы опасались, что при движении на радиоуправлении оператор, не чувствующий качки корабля, может просто опрокинуть его без этих импровизированных «балансиров»: при заметном крене выстрел касался водной поверхности и поднимал хорошо видимый с корабля управления каскад брызг, свидетельствующий об опасном крене.

В роли корабля-мишени «Стоддерт» прослужил до 1933 г., когда (ввиду многочисленных повреждений от учебных бомб) было принято решение заменить его эсминцем DD-119 «Ламбертон». «Стоддерт» же в 1935 г. был исключен из состава флота и продан на слом.

В 1931 г. американский флот решил, что одного эсминца-цели ему мало, и еще два корабля были назначены для переделки. Первоначально для этой роли были выбраны эсминцы DD-107 «Хазелвуд» и DD-275 «Синклер» (причем, первый из них успели даже официально переклассифицировать в «легкую мишень» №2 и присвоить индекс IX-36), но, ввиду сильной изношенности их котлов, было решено заменить их кораблями резерва – эсминцами DD-136 «Боггс» и DD-137 «Килти». Оба они относились к типу «Уикс» и находились в резерве с 1922 г., что обеспечило их корпусам и машинам хорошую сохранность.

«Ламбертон» и «Боггс» были переоборудованы аналогично «Стоддерту» (став «легкими мишенями» №№ 1 и 2 соответственно и сменив индексы на AG-21 и AG-19) и служили в роли быстроходных мишеней до 1940 г., когда они были возвращены в строй как быстроходные минные заградители. Вторая мировая война надвигалась на США, и американский флот нуждался в боевых кораблях больше, чем в мишенях. Что касается «Килти», он хоть и был переклассифицирован в «легкую мишень» №3 (IX-37) в августе 1931 г., но, судя по тому, что уже в апреле следующего года его вернули в класс эсминцев, запланированное переоборудование так и осталось на бумаге.

### «Юта»

Но самой большой «радиоуправляемой игрушкой» американского флота оказалась «Юта». Этот дредноут типа «Флорида», спущенный на воду в 1909 г., стал самым старым линкором, оставшимся в строю американского флота по Вашингтонскому соглашению 1922 г. Он прослужил до 1930 г., когда Лондонский договор обязал США списать три из четырех оставшихся в составе флота линкоров с 305-мм пушками.

Американский флот был не слишком доволен этим достижением; главным образом потому, что на списание шли самые старые линкоры, которые (ирония судьбы!) были, ввиду своей устарелости, модернизированы в первую очередь и имели теперь солидный запас прочности. Пытаясь отбить хотя бы часть средств, вложенных в них, американские адмиралы согласовали перестройку одного из списываемых дредноутов в радиоуправляемый корабль-мишень. Этим кораблем и стала «Юта».

В 1931 г. дредноут вернулся на верфь ВМФ в Норфолке для капитальной перестройки. С корабля сняли все вооружение (хотя башенные установки оставили на местах) и демонтировали большую часть оборудования. Взамен, на «Юту» установили аппаратуру радиоуправления, разработанную Лабораторией военно-морских исследований. В отличие от используемой на эсминцах, аппаратура радиоуправления «Юты» была развитием концепций Хэммонда, ранее успешно примененных на «Айове».

Система дистанционного управления основывалась на принципах, используемых в автоматических телефонных коммутаторах. Передаваемые сигналы кодировались в



«Юта» в 1920-х годах

виде последовательностей из определенного числа импульсов. На борту «Юты» вращающийся шаговый искатель поворачивался на позицию, соответствующую числу принятых импульсов, и замыкал соответствующий контакт, направляя команду на исполнительные механизмы. Все сервоприводы были полностью электрическими: замыкаемые аппаратурой радиоуправления реле приводили в действие электромоторы, приводящие соответствующие клапаны в машинном отделении, системе подачи топлива и рулевым управлением линкора. Ответные сигналы, передаваемые на станцию управления, позволяли оператору понять: правильно ли «Юта» восприняла команду, и внести необходимые коррективы.

Подобная «телефонная» система позволила добиться большой гибкости управления, запрограммировав значительное количество команд. Двигаясь на автомате, «Юта» могла перекладывать руль на несколько возможных позиций, замедляться и набирать ход, поддерживать (при помощи включенного в рулевую систему гироскопа) заданный курс, останавливать двигатели и запускать их вновь. Обычно кораблями управления для нее служили эсминцы «Талбот» и «Хьюи»; в 1930-х гг. систему модернизировали, чтобы обеспечить возможность управления с самолета.

7 апреля 1932 г. «самая большая радиоуправляемая игрушка в мире» торжественно вышла на испытания. На борту линкора оставалась машинная команда, а аппаратура управления использовалась только для тестирования приема команд. После серии пробных пробегов 6 мая 1932 г. «Юта» впервые вышла в море без экипажа (кроме наблюдателей, докладывавших по радио о работе системы управления). Линкор показал себя прекрасно: отзывался на команды, легко управлялся и почти не создавал механических проблем. 1-2 июня 1932 г. состоялись финальные испытания, в ходе которых «Юта» совершила два успешных четырехчасовых пробега на радиоуправлении без единой неполадки. После столь эффектной демонстрации флот был полностью готов принять свой новый радиоуправляемый корабль.

Местом службы «Юты» стал Тихий океан: считавшийся наиболее стратегически важным для США (в контексте противостояния с Японией) Тихоокеанский флот стабильно получал более современные корабли и лучшее оборудование, чем Атлантический. 2 августа 1932 г. «Юта» впервые приняла участие в артиллерийских учениях – она служила подвижной мишенью для орудий главного калибра сначала тяжелых крейсеров, а затем линкора «Невада». Помня об опыте «Айовы», американские адмиралы запрещали стрелять учебными снарядами прямо по кораблю-мишени, вместо этого предписав устанавливать точку прицеливания с заранее заданным смещением.

Последующие годы службы «Юты» прошли между артиллерийскими учениями и флотскими маневрами. Она использовалась в основном для обучения артиллеристов главного калибра крупных кораблей, но периодически



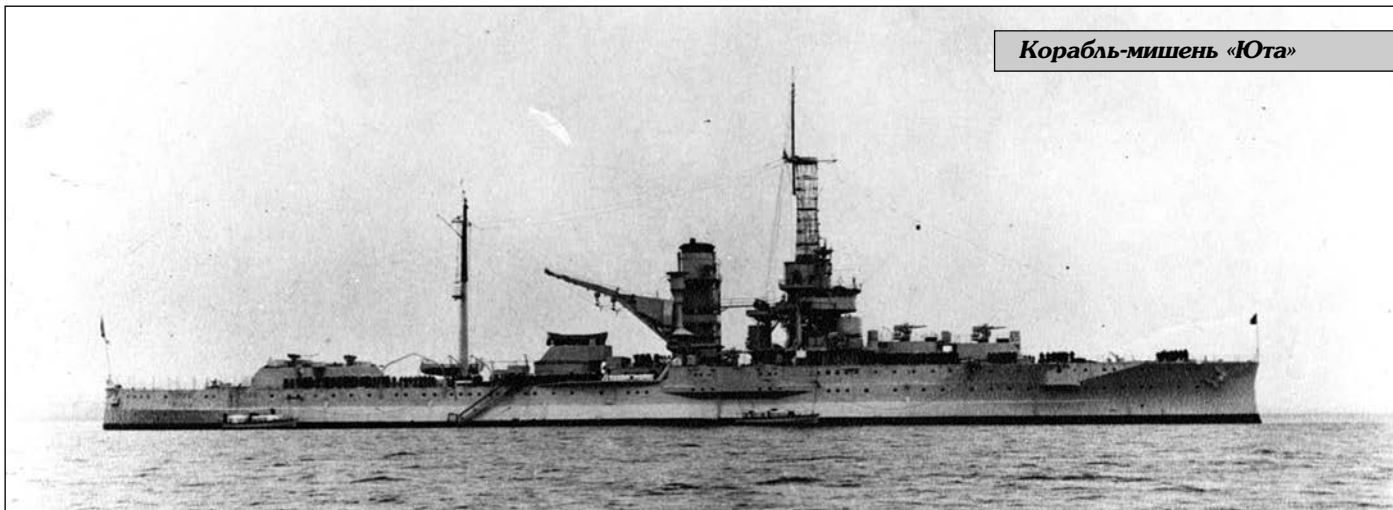
**«Юта» со снятыми орудиями у побережья Калифорнии**

применялась и для тренировки экипажей палубной авиации и торпедистов эсминцев. Приходилось ей работать и в иной роли: так, во время учений «Флит Проблем XVI» в мае 1935 г., просторный корпус старого дредноута использовался в качестве транспорта для подразделений морской пехоты.

В 1935 году Тихоокеанскому флоту потребовался новый учебный корабль для тренировки расчетов зенитных орудий. Так как лишних средств в бюджете (как обычно!) не имелось, было принято решение использовать в этой роли «Юту», имевшую большие незадействованные объемы корпуса. Бывший линкор прошел очередную модернизацию, в ходе которой на нем смонтировали несколько 28-мм зенитных автоматов и 127-мм/25 зенитных орудий. Теперь, помимо использования в качестве радиоуправляемой мишени, корабль служил еще и платформой для обучения зе-

нитчиков. Были приняты и дополнительные меры к защите корабля от попаданий учебных авиабомб: в связи с появлением в арсенале ВМФ США пикировщиков, число прямых попаданий в корабль-цель значительно увеличилось, и даже наполненные водой учебные бронебойные бомбы были небезопасны для палубного настила. Чтобы решить проблему и исключить риск повреждения чего-нибудь важного, на палубу и надстройки линкора настелили толстые деревянные бруссы толщиной 30-50 см.

В 1939 году «Юту» модернизировали в очередной раз. Усиление роли палубной авиации в войне на море повысило требования к подготовке зенитных расчетов: флоту требовалось много артиллеристов, умеющих стрелять по воздушным целям. Для этого поверх башенных установок «Юты» были смонтированы дополнительные зенитные системы – как старые 127-мм/25 зенитки, так и новые

**Корабль-мишень «Юта»**

**«Юта» в 1941 году: видны многочисленные зенитные установки**



127-мм/38 универсальные орудия. Так как радиоуправляемый корабль по-прежнему требовался для учений, то зенитные установки накрыли сверху «крышами» из толстых брусьев. В таком виде корабль участвовал в последних крупных предвоенных учениях, играя роль подвижной цели для самолетов американских авианосцев.

Карьера «Юты» завершилась 7 декабря 1941 г. Во время атаки на Перл-Харбор японские торпедоносцы с авианосцев «Хирю» и «Сорю» атаковали бывший линкор, поразив его двумя торпедами. Точно не известно, почему японские пилоты выбрали в качестве цели самый безобидный корабль (им было известно о наличии «Юты» в Перл-Харборе, и она была исключена из списка целей), но «Юта» все же сослужила последнюю службу для флота США, приняв на себя торпеды, которые могли бы угрожать ее более значимым собратьям.



**«Юта» кренится после атаки**

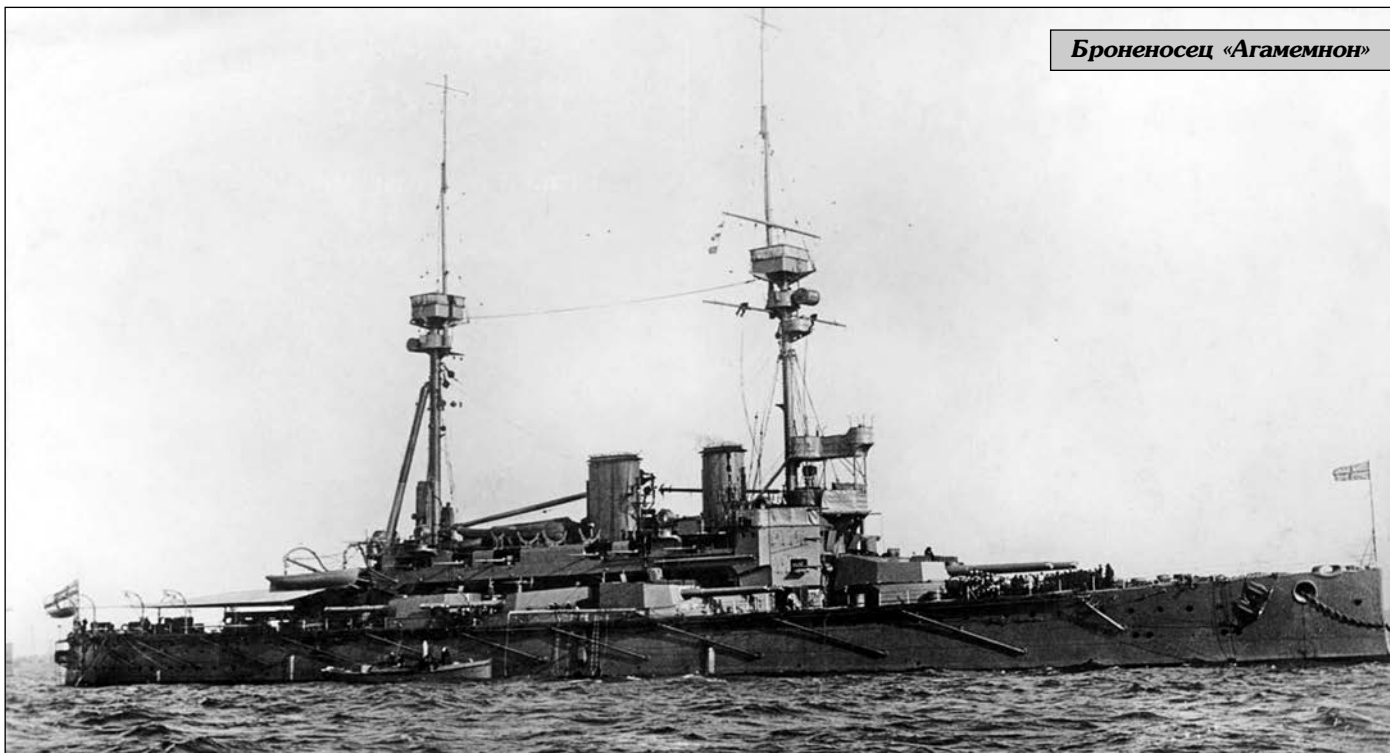
Так как серьезной модернизации старого линкора в плане обеспечения живучести давно уже не велось, попадания торпед привели к обширному затоплению. «Юта» начала быстро крениться на борт, и ее капитан Соломон Искуит отдал приказ покинуть корабль. В 08:21 «Юта» опрокинулась и легла на дно вверх килем. Из 525 человек ее экипажа спаслись 461 – во многом благодаря усилиям механика Питера Томича, добровольно оставшегося на борту до последнего и сумевшего предотвратить взрыв котлов ценой собственной жизни.

«Юта» стала одним из трех американских линкоров, безвозвратно погибших в Перл-Харборе, вместе с «Аризоной» и «Оклахомой». Она оставалась на дне до лета 1942 г., когда портовая служба Перл-Харбора, вдохновленная успешной операцией по подъему и обратному перевороту «Оклахомы», попыталась поднять линкор. При помощи системы лебедок и двойных подъемных стропов «Юту» сумели перевернуть на ровный киль, но выяснилось, что инженеры недооценили дно в районе затопления линкора и недостаточный вес самого корабля (с демонтированной броней и орудиями). Вместо того, чтобы встать на ровный киль, «Юта» соскользнула по склону на глубину. После этого конфуза американский флот решил, что подъем старого учебного корабля не стоит затраченных средств, и «Юта» была оставлена на прежнем месте. С 1944 г. ее остов считается братской могилой, и с 1989 г. – военным мемориалом.



**Питер Томич**

Броненосец «Агамемнон»



## Великобритания

### «Агамемнон»

Британский флот в вопросе использования радиоуправляемых мишеней ничуть не отставал от американского. Еще в 1919 г., адмирал Дэвид Битти высказывал опасения по поводу неадекватности существующих программ обучения морских артиллеристов условиям войны и требовал не ограничиваться стрельбами по неподвижной мишени или неманеврирующему щиту. Адмирала всерьез беспокоил опыт Ютландского сражения, выявившего множество проблем с точностью и эффективностью управления огнем по быстро движущимся целям.

В качестве первой радиоуправляемой мишени Флота Его Величества был избран «Агамемнон» – последний из британских преддредноутов. Вошедший в строй в 1907 г., уже после знаменитого «Дредноута», он считался морально устаревшим буквально с момента спуска на воду, и большую часть своей карьеры провел на Средиземном море, обстреливая турецкие позиции и подстерегая «Гебен». С окончанием военных действий корабль немедленно вывели в резерв с перспективой списания на слом.

В ходе модернизации с «Агамемнона» сняли все вооружение и системы подачи боеприпасов (башни главного калибра остались на месте, так как их снятие негативно сказалось бы на распределении веса, но бортовые башни промежуточного калибра демонтировали), заклепали подводные торпедные аппараты, сняли навесную палубу, кормовую боевую рубку и верхушки мачт. Все неиспользуемые более отсеки были заварены, большая часть люков, проходов и погрузочных отверстий – загерметизирована. Котлы корабля перевели на нефтяное отопление, чтобы обеспечить их работу без экипажа на борту.

Систему радиоуправления спроектировали инженеры Сигнальной школы в Портсмуте. В отличие от многих других проектов, информация по которым неясна или неполна, в случае с «Агамемноном» сохранилось ее детальное описание.

Подобно американцам, англичане выбрали для радиоуправления кораблем-мишенью принцип телефонного се-

лктора. Для ввода команд оператор использовал телефонный наборный диск, где каждая команда была закодирована двузначным номером. Вращаясь, диск приводил в движение шаговый искатель, последовательно замыкавший число контактов, соответствующих набранной цифре. Перед вводом нового сигнала оператор подавал отдельную команду на сброс предыдущего.

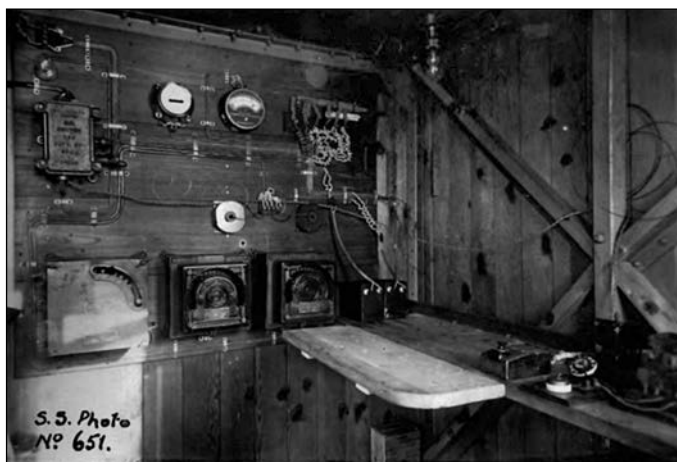
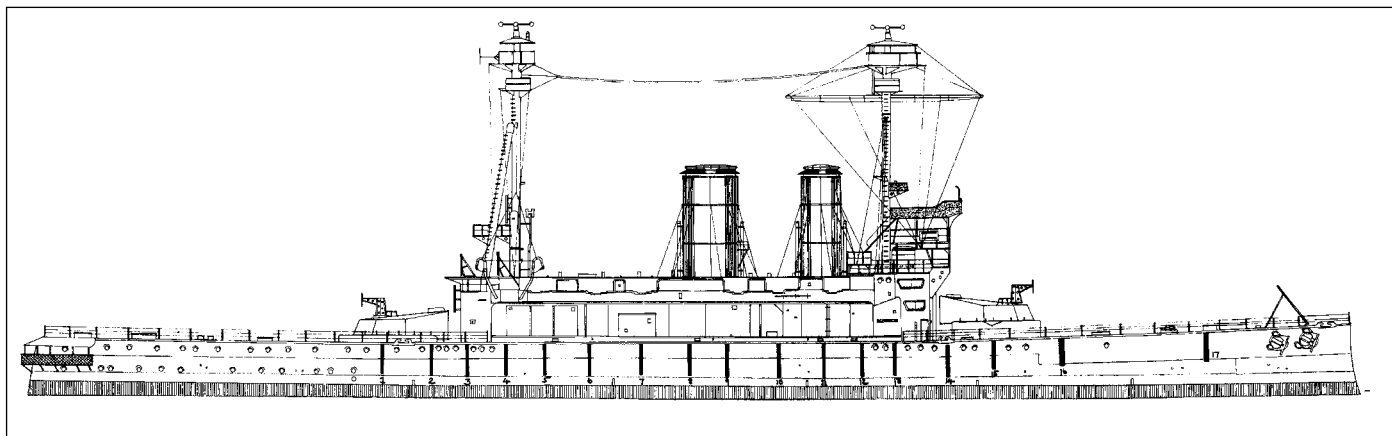
На борту корабля-мишени сигнал принимался системой из восьми антенн, каждая из которых работала на собственное ламповое приемное устройство. Такая схема была выбрана, чтобы обеспечить, во-первых, равномерное 360-градусное покрытие, а во-вторых, избежать потери управления в случае повреждения одной или нескольких антенн снарядами. Приемники работали параллельно: специальные переключатели автоматически отсекали переставшие работать устройства от системы управления кораблем.

Чтобы улучшить работу приемников и избежать помех, сами приемники были расположены в цилиндрических ударопрочных и водонепроницаемых кожухах поверх антенн. От них провода шли под палубу к декодирующему устройству. Британцы очень внимательно подошли к обес-

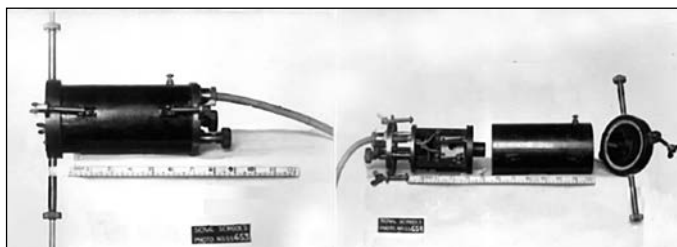


Корабль-мишень «Агамемнон» в 1921 г.





**Контрольная станция на борту корабля управления «Снэпдрэгон». Наборный «телефонный» диск – в правом нижнем углу**



**Приемник на антенне (слева) и разобранный приемник (справа)**

печению механической прочности и живучести системы: перед установкой на «Агамемнон» кожухи приемников и антенны проверили на ударостойкость при помощи кувалды. Принимаемый сигнал усиливался вакуумным диодом и передавался на декодирующее устройство, которое представляло собой стандартный промышленный телефонный селектор, рассчитанный на автоматическое обслуживание 100 линий. Селектор исполнял роль основного контрольного реле, подключая соответствующие исполнительные цепи каждый раз, когда поступал управляющий двузначный код.

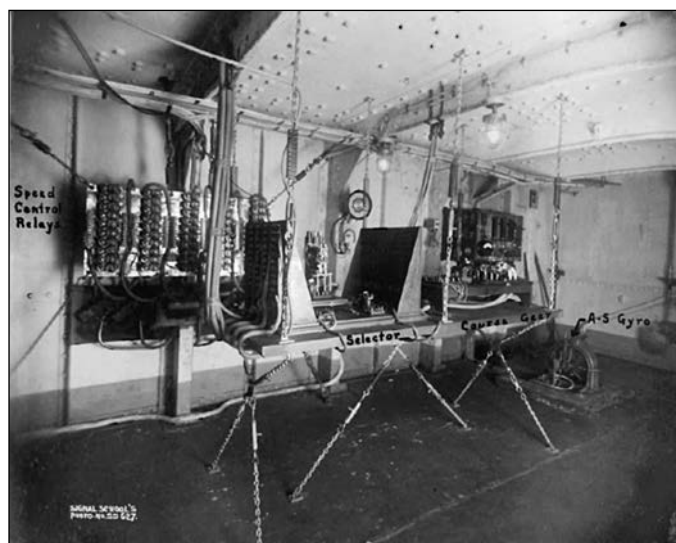
Кодовая система выглядела следующим образом:

- номера с 01 по 36 определяли курс корабля с промежутками в 10 градусов;
- номера с 37 по 49 были запасными;
- номера с 50 по 99 определяли скорость корабля.

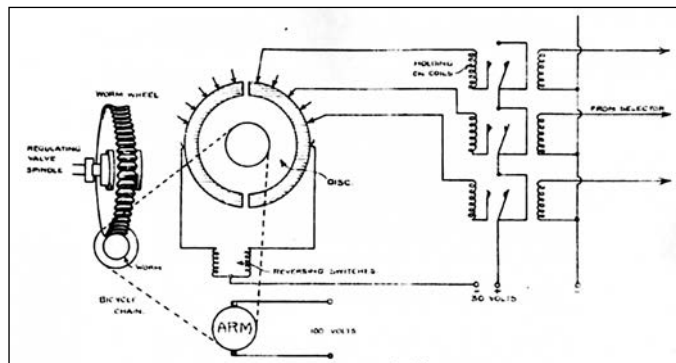
За счет использования столь избыточной системы, оператор мог с высокой точностью установить необходимый

курс и скорость движения корабля-мишени (в отличие от «Айовы», имевшей только команды отклонить руль вправо/влево на заранее установленную величину и способной двигаться только с фиксированной скоростью).

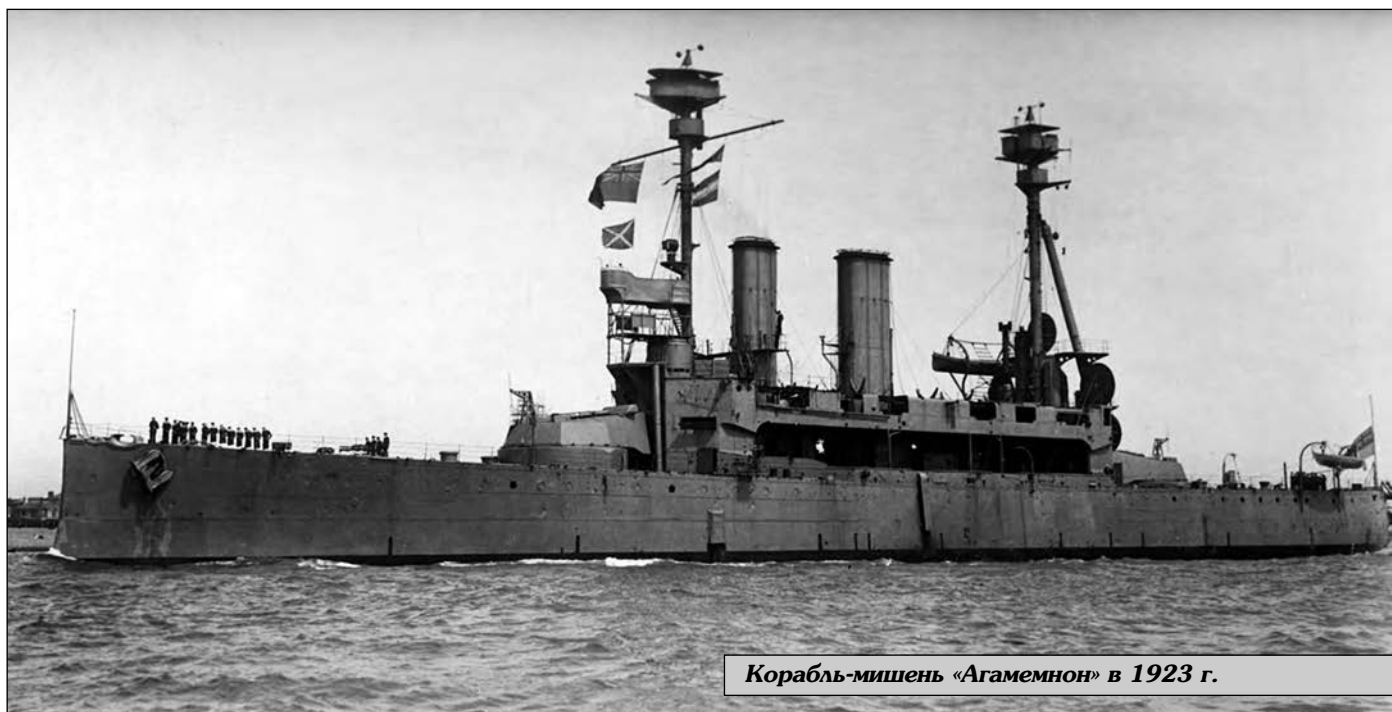
Система исполнительных реле работала по принципу отключения. Вращающийся командный диск, которого касались щетки исполнительных реле, соответствующих определенным цифрам от 0 до 10, постоянно был под напряжением, за исключением небольшого непроводящего участка. Когда непроводящий участок командного диска касался соответствующей принятой цифре щетки, контакт замыкался, и высвобожденный пружинный механизм за-



**Контрольная аппаратура на борту «Агамемнона»**

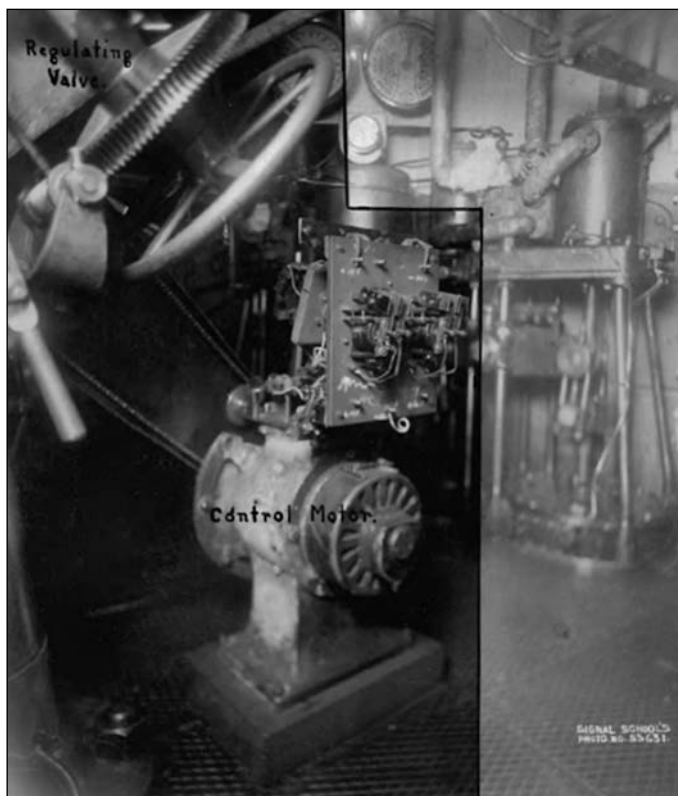


**Электросхема системы управления клапанами «Агамемнона»**

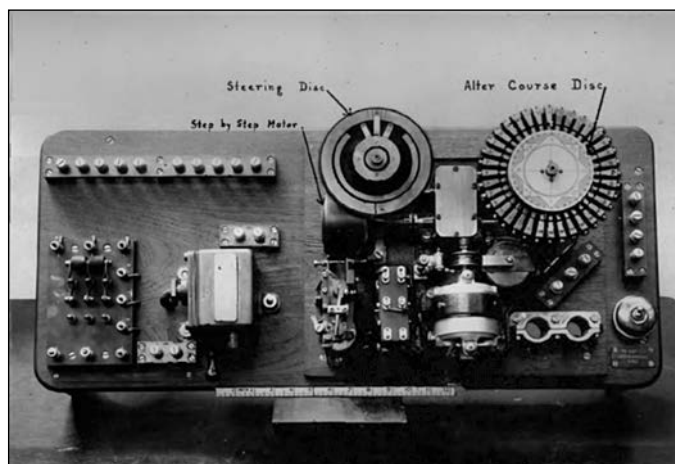


**Корабль-мишень «Агамемнон» в 1923 г.**

мыкал исполнительное реле. Чтобы замкнутое реле осталось замкнутым и после того, как диск поворачивался обратно, в них были включены удерживающие катушки, поддерживающие реле замкнутым до завершения выполняемой операции или до поступления команды «отмена». Весь комплекс был установлен в бывшем радиоцентре корабля и соединен электрически с системой управления рулем и машинами, на мостике и в машинном отделении соответственно.

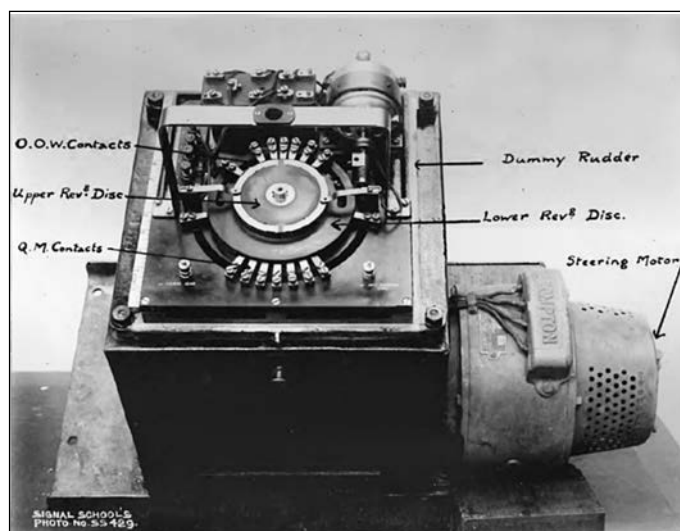


**Селекторный диск и приводной мотор главного парового клапана.**



**«Штурманский» (справа) и контрольный (слева) диски.**

На случай потери управления кораблем была установлена система «мертвой руки», соединенная с хронометром, которая в случае, если никаких команд не поступало в течение 15 минут, снижала до минимума подачу горючего в котлы. Если в течение еще двух минут сигнала не поступало, то «Агамемнон» автоматически зажигал сигнальные огни, предупреждая корабль управления о неисправности, и если в течении трех минут после этого корабль по-прежнему не получал сигналов, то открывался главный предохранительный клапан и котлы стравливали пар. Электромеханическая система управления двигателями «Агамемнона» была разработана и изготовлена в Чатэме. Она была соединена с пятью главными клапанами – тремя, регулирующими подачу топлива в котлы, и по одному, контролирующему подачу пара в соответствующую машину. Каждый из пяти клапанов имел десять переключаемых позиций и собственный 10-позиционный дисковый селектор (поэтому для управления двигателями и использовались пятьдесят двузначных кодов – первая цифра определяла соответствующий клапан, а вторая – позицию дискового селектора). Активируемые декодирующим



«Рулевой» диск и привод руля

устройством сервомоторы приводили в действие цепные и червячные приводы, в свою очередь управлявшие клапанами.

Система управления рулем была существенно сложнее. Она включала 36-позиционный «штурманский» дисковый селектор, каждая из позиций которого соответствовала изменению курса от 0 до 360 градусов. «Штурманский» диск был электрически соединен с контрольным рулевым диском через небольшой дифференциальный механизм, к которому также был подключен шаговый двигатель, передававший данные от бортового гирокомпаса. Дифференциальный механизм согласовывал сигналы от «штурманского» диска (желаемый курс, принятый от оператора) и шагового двигателя (фактический курс, определяемый гирокомпасом), вырабатывая сигнал рассогласования для контрольного диска, который и управлял электродвигателем, приводившим в действие (через цепную передачу) рулевой механизм «Агамемнона». В системе управления имелся также «рулевой» диск, определявший конкретное значение поворота руля в конкретный момент времени. Такая система позволяла управлять кораблем со значительной точностью и гибкостью. На испытаниях, однако, всплыли непредвиденные проблемы. Система рулевого управления была рассчитана исходя из базовых характеристик «Агамемнона», но при перестройке в мишень линкор растался со всем своим вооружением и стал значительно легче. Это вызвало рысканье корабля, когда линкор систематически «заносило» на повороте мимо заданного курса на 5-8 градусов, после чего он некоторое время двигался зигзагом, пока автоматика пыталась исправить ошибку. Чтобы решить проблему, в систему управления был добавлен специальный гироскоп, который контролировал отклонение руля. Ось вращения гироскопа была ориентирована горизонтально, параллельно продольной оси корабля. При повороте отклонение оси вращения определяло темп поворота корабля и формировало сигнал рассогласования для «рулевого» диска. Таким образом, угол отклонения руля менялся плавно, уменьшаясь по мере того, как линкор завершал поворот и ложился на новый курс. Поворот корабля выглядел так (условная ситуация с изменением курса на 90 градусов от предыдущего):

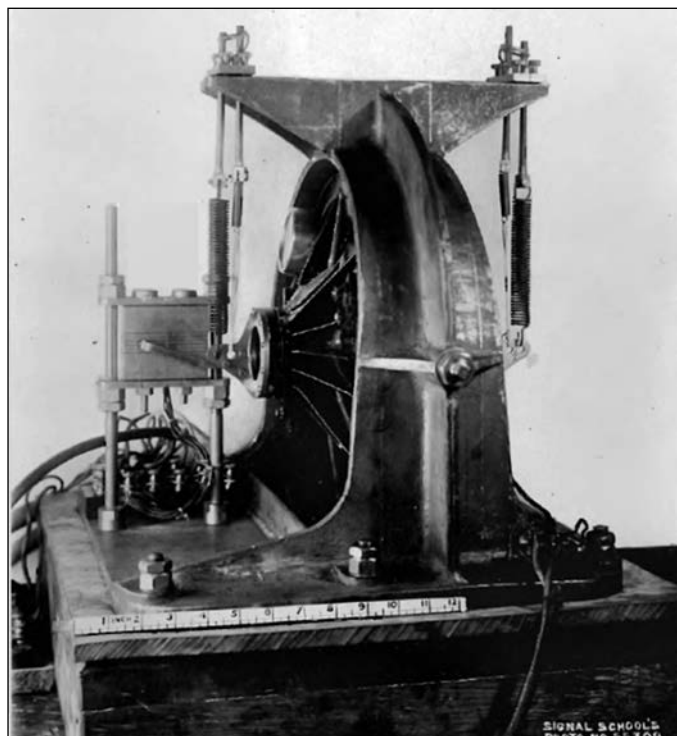
- оператор подавал команду «сброс»;
- используя наборный диск, оператор вводил «09», что соответствовало повороту на курс 90 градусов;
- основной командный диск замыкал последовательно реле, соответствующие цифрам 0 и 9, передавая команду на мостик корабля;

– на мостике «штурманский» диск поворачивался в позицию, соответствующую 90 градусам, замыкался контакт, контрольный диск начинал медленно проворачиваться к соответствующей позиции, приводя в действие руль корабля;

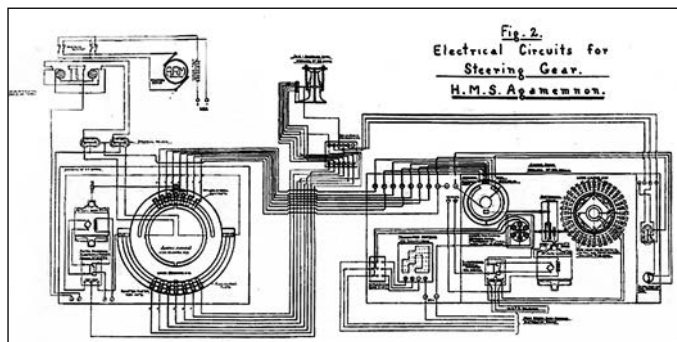
– «рулевой» диск, соединенный с гироскопом, плавно отклонял руль (сначала до максимального значения, затем постепенно возвращался в исходное положение) до тех пор, пока корабль не ложился на новый курс;

– по достижении контрольным диском позиции в 90 градусов контакт размыкался, и команда сбрасывалась. Руль корабля переходил под управление гирокомпаса, удерживающего «Агамемнон» на курсе.

Еще до повторного вступления в строй «Агамемнон» участвовал в двух важных экспериментах, проводимых флотом. Первым из них были опыты с ядовитыми дымовыми завесами, считавшимися в то время наиболее эффективным способом ведения химической войны на море. 19 марта 1921 г. стоящий на якоре корабль был окутан плотным облаком иприта для изучения проникновения газа внутрь корабля. По результатам осмотра выяснилось, что газ смог проникнуть внутрь корпуса, но, если бы на-

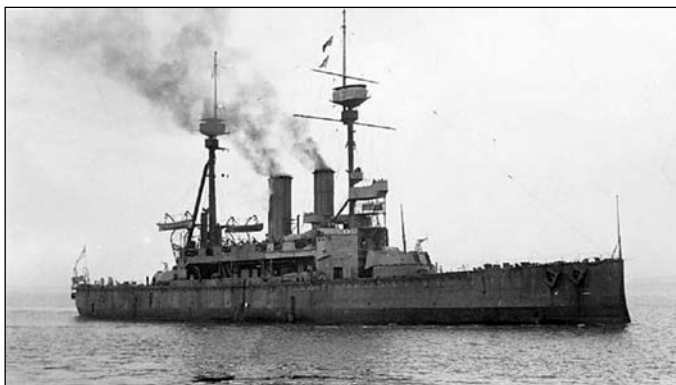


«Противовихлятельный» гироскоп



Электросхема системы управления рулем «Агамемнона»





**«Агамемнон» с прицельным щитом на носу**

ружные люки, иллюминаторы и переборки были задраены по боевой тревоге, масштаб химического заражения был бы очень незначителен. Следующий эксперимент, проведенный 21 сентября 1921 г., был связан с обстрелом «Агамемнона» из пулеметов с самолетов. Адмиралы пытались понять, насколько такая тактика может быть эффективна против движущегося корабля. Опыты показали, что надстройки и приборы управления огнем едва ли будут серьезно повреждены при пулеметном обстреле, но весьма желательна защита мостиков и палубных боевых постов от пуль. Предполагался также эксперимент с бомбометанием, но из-за сбоя в электросети на корабле перегорели все ламповые приемники, и опыты пришлось перенести.

Перестройка «Агамемнона» была завершена в июле 1921 г. Ходовые испытания корабля-мишени проводились одновременно с тестированием системы радиоуправления на переходе от Чатэма в Портсмут. Корабль прошел этот путь под радиоуправлением с борта тральщика «Снэп-дрэгон», хотя и с экипажем на борту. При этом несколько раз имели место инциденты с перегоранием ламп приемников, но из-за резервирования системы они не привели к потере управления. Официально, корабль вошел в состав флота 21 сентября 1921 г. и провел последующие четыре года на учениях.

Первые же практические стрельбы наглядно подтвердили опасения Битти: в ходе таковых, маневрирующий на радиоуправлении «Агамемнон» подвергся обстрелу 4,7-дюймовых, 5,5-дюймовых и 6-дюймовых орудий с борта линейных крейсеров «Рипалс» и «Ринаун» (6-дюймовых снарядов выпущено 400, дистанция 11 000–14 000 ярдов, 22 попадания; 4,7- и 5,5-дюймовых – 300, дистанция 14 000 ярдов, 20 попаданий). В целом, эксперименты показали низкую эффективность среднекалиберных снарядов против корабля с большой площадью броневой защиты, что в дальнейшем предопределило британский интерес к

большой площади броневых пояса. Они также продемонстрировали, что обучение моряков нуждается в серьезном пересмотре – старые методы пристрелки и управления огнем были вопиюще неадекватны современным условиям морского боя, с учетом увеличившихся дистанций и скоростей.

За время эксплуатации радиосистема корабля несколько раз подвергалась переделкам с заменой старых приемников на более современные. В сентябре 1923 года «Снэп-драгон» был заменен новым кораблем управления – эсминцем «Сикари». С ним «Агамемнон» прослужил до 1924 года, когда было принято решение заменить его более современным и крупным кораблем-мишенью – супердредноутом «Центурион», только что выведенным из состава флота. В 1926 году «Агамемнон» исключили из состава флота и сдали на слом.

#### **«Центурион»**

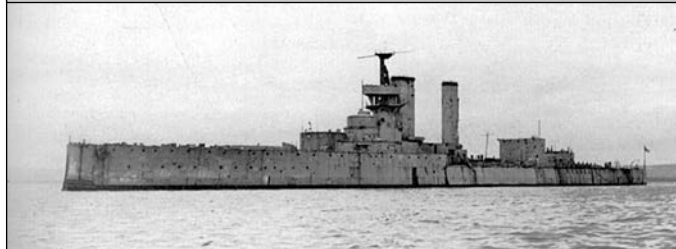
Вполне удовлетворенный результатами опытов с «Агамемноном», британский флот, однако, желал большего. В 1924 г. было решено, что «Агамемнон» все же слишком маленький и старый, чтобы соответствовать параметрам современного боевого корабля. Адмиралы сочли наилучшим заменить его супердредноутом «Центурион» водоизмещением 25 500 тонн. Один из трех еще оставшихся в составе флота кораблей типа «Кинг Джордж V», «Центурион» должен был быть списан, как только завершится строительство нового линкора «Родни».

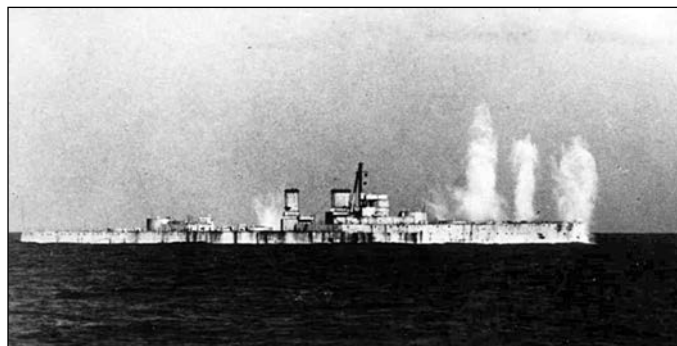
С переделываемого линкора, в соответствии с требованиями Вашингтонского соглашения, сняли все орудия, орудийные башни, боевые рубки и ненужное оборудование, котлы перевели на нефть. Чтобы значительно уменьшить вес не сказалось на остойчивости корабля, часть бывших угольных ям заполнили гравием и галькой. Броневую палубу в ключевых местах усилили дополнительными броневыми плитами, а часть неиспользуемых отсеков заполнили пробкой, чтобы гарантировать «Центуриону» непотопляемость.

Корабль был оснащен системой радиоуправления, идентичной применяемой на «Агамемноне» (возможно, это и была та же самая система, переставленная с корабля на корабль). Кораблем управления по-прежнему (как и для «Агамемнона») был эсминец «Сикари». В новой роли «Центурион» неоднократно принимал участие в военно-морских



**Корабль-мишень «Центурион»**





**«Центурион» под огнем линкора «Родней» – кадр из фильма «The Robot Battleship – With our Navy in the North Sea»**

учениях начиная с 1928 г. Его прочная конструкция и дополнительно принятые меры защиты позволяли флоту стрелять прямо по кораблю, не опасаясь разрушить его учебными снарядами. В 1930 году он был дополнительно оснащен дистанционно управляемой аппаратурой постановки дымовой завесы (запускаемой и отключаемой резервными кодами в системе радиоуправления) и играл главную роль в фильме о самом себе «The Robot Battleship – With our Navy in the North Sea». Начало Второй мировой войны старый линкор встретил в Портсмуте. Массивный прочный корпус «Центуриона» сразу же привлек внимание адмиралов: хотя состояние корабля делало обратную перест-

ройку его в «обычный» линкор неэкономичной, британцы считали, что смогут использовать его как ценную вспомогательную единицу. Весной 1940 г. «Центурион» перевели на верфь ВМФ в Девонпорте, где предполагалось перестроить его в корабль ПВО для кампании в Норвегии. Прежде чем эти планы были реализованы, Франция пала, союзники эвакуировались из Норвегии, а «Центурион», спешно вооруженный несколькими зенитными пулеметами, поставили на рейд Девонпорта в качестве импровизированной плавучей зенитной батареи. Адмиралтейство предполагало использовать его как корабль заграждения на случай высадки немцев в Британии.



**«Центурион» 22 июня 1935 г.**



**«Центурион» и корабль управления «Шикари»**

В апреле 1941 года, когда угроза немецкого вторжения начала ослабевать, Адмиралтейство вновь задумалось над планами применения «Центуриона». На этот раз – с подачи Черчилля – его было предложено использовать на Средиземном море для блокирования входа в порт Триполи, важнейший узел снабжения итальянской армии в Ливии. Предполагалось, что «Центурион» будет подведен к

порту, а затем направлен на радиоуправлении ко входу в гавань, где ляжет на грунт и блокирует фарватер, на несколько месяцев сделав невозможным какое-либо использование Триполи. Черчилль одобрил этот проект, но командующий Средиземноморским флотом, адмирал Эндрю Каннингем высказался против: по его мнению, «Центурион» был слишком медлителен, и защита его от итальянских воздушных атак потребовала бы слишком много сил. В конечном итоге, для «Центуриона» нашлось другое применение. В мае 1942 г., он был замаскирован так, чтобы внешне напоминать новый быстроходный линкор «Энсон» и долго вводил в заблуждение немцев и итальянцев. Последний раз старый «Центурион» был призван на службу Короны в 1944 году. Вместе с рядом других устаревших кораблей, он был направлен к побережью Нормандии во время операции «Оверлорд» и 7 июня 1944 г. затоплен на мелководье, как часть волнолома искусственного порта «Малберри». Немецкая береговая артиллерия выпустила несколько снарядов по погружавшемуся кораблю, и – приняв его за настоящий линкор – доложила начальству о «потоплении британского линкора со значительными потерями в экипаже». Последнее немецкие наблюдатели вывели на том основании, что насчитали только семьдесят человек, покинувших борт дредноута – понятия не имея о том, что эти семьдесят человек были всем его экипажем!

**Самый большой косплей в истории: «Центурион», замаскированный под «Энсон»**



**Последняя служба «Центуриона»; часть волнолома искусственной гавани «Малберри»**



## Германия

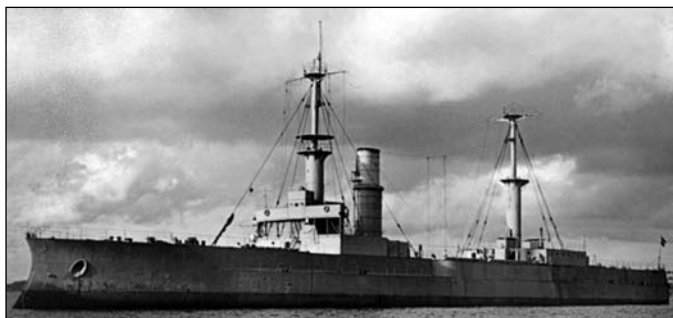
### «Царинген»

Немецкий флот, разумеется, тоже не остался в стороне от увлечения радиоуправляемыми мишенями. После поражения в Первой мировой войне Германии запретили почти все, что можно, из числа технических новинок – но радиоуправляемые корабли в этот список не входили. Немцы, вынужденные смириться с тем, что их флот на ближайшие годы будет состоять из шести престарелых додредноутов, были твердо настроены не уступить победителям по крайней мере в качестве подготовки моряков.

На роль первой радиоуправляемой мишени германского флота выбрали самого ненужного: старый эскадренный броненосец «Царинген», типа «Виттельсбах». Заложенный еще в 1899 году, этот изначально не слишком совершенный броненосец с облегченным главным калибром устарел еще до Первой мировой и, после короткой службы в 1914–15 гг. в качестве корабля береговой обороны, был разукomплектован. В 1918 г., его начали переделывать в учебный корабль, но война закончилась, и бывший «Царинген» был поставлен на отстой в Вильгельмсхафене. Где и простоял, ржавея, до 1926 г.

В 1926 г. бывший броненосец был поставлен на верфь для переоснащения. Немцы перестраивали его намного радикальнее, чем американцы – «Юту» или британцы – «Центурион». С корабля было полностью демонтировано вооружение, броневые башни, барбетов и даже большая часть надстроек. Силовую установку заменили – теперь единственный котел с нефтяным отоплением обеспечивал паром единственную же паровую машину, вращавшую два внешних винта. Центральный винт и вал сняли, оставили только одну переднюю трубу.

Для улучшения живучести немецкие инженеры сформировали множество новых водонепроницаемых отсеков. Часть из них заполнили пробкой (всего 1700 т) для улуч-



Корабль-мишень «Царинген»

шения непотопляемости. Старую 50-мм броневую палубу усилили накладкой новых плит. В итоге, водоизмещение перестроенного корабля составило 11 800 т, а скорость – 13,5 узлов.

Основным элементом корабля, разумеется, была его система радиоуправления, разработанная фирмой «Сименс». Ее детальное описание, к сожалению, отсутствует, но, согласно воспоминаниям очевидцев: «Сигналы телеграфировались на борт в виде потока импульсов, аналогичных тем, что передаются при наборе номера на диске телефона. Эти сигналы на борту корабля-цели замыкали комбинации переключателей и приводили в действие соответствующие исполнительные контуры, например, «Полный вперед». Таким способом большой набор сигналов мог быть закодирован. При передаче соответствующего сигнала, корабль даже мог имитировать ответный огонь!»

На основании этого описания можно предположить, что система телеуправления использовала телефонный селектор для кодирования комбинаций из нескольких сигналов. Подобное решение ранее применялось англичанами на «Агамемноне». Каждая команда, вероятно, кодировалась комбинацией из двух и более цифр. Приняв первую циф-



«Царинген» в Кильском канале. Броненосец в нем теперь можно опознать только по форме носа



**«Царинген» в камуфляжной окраске**

ру кода, автоматический селектор поворачивался в соответствующее положение и замыкал соответствующее реле – после чего повторял эту операцию для следующей принятой цифры. Не ясно, как именно кодировались сигналы в системе управления. На основании описания можно предположить, что каждая цифра кодировалась количеством переданных за короткий промежуток времени импульсов. Однако, описание японской системы управления, спроектированной тем же «Сименсом» и примененной на корабле-цели «Сетцу», позволяет предположить, что каждая цифра кодировалась отдельной частотой – и команды, тем самым, складывались из последовательно принимаемых на разных частотах единичных сигналов.

Не вполне ясен также вопрос с имитацией ответного огня. Предположительно, соответствующая команда активировала на борту «Царингена» пиротехнические заряды, имитировавшие вспышки и дым орудийных выстрелов. Это позволяло проходящим обучение морякам отрабатывать действия под обстрелом условного противника: наблюдатели засекали «залп» с борта корабля-цели, и капитан принимал решение о маневре уклонения.

Вне учений «Царинген» управлялся экипажем из 67 моряков. На учениях экипаж выводил корабль в море, после чего покидал его на катерах, включив систему радиоуправления.

В роли мишени, «Царинген» прослужил вплоть до 1944 г. 18 декабря стоявший в Готенхафене корабль-цель подвергся атаке союзных бомбардировщиков, видимо, принявших его за боеспособный броненосец. Получив несколько попаданий, «Царинген» лег на грунт. Он был затем поднят немцами, но лишь для того, чтобы перетащить его на фарватер и затопить 26 марта 1945 г., блокируя вход в порт. После войны остов корабля был разобран на металлолом.

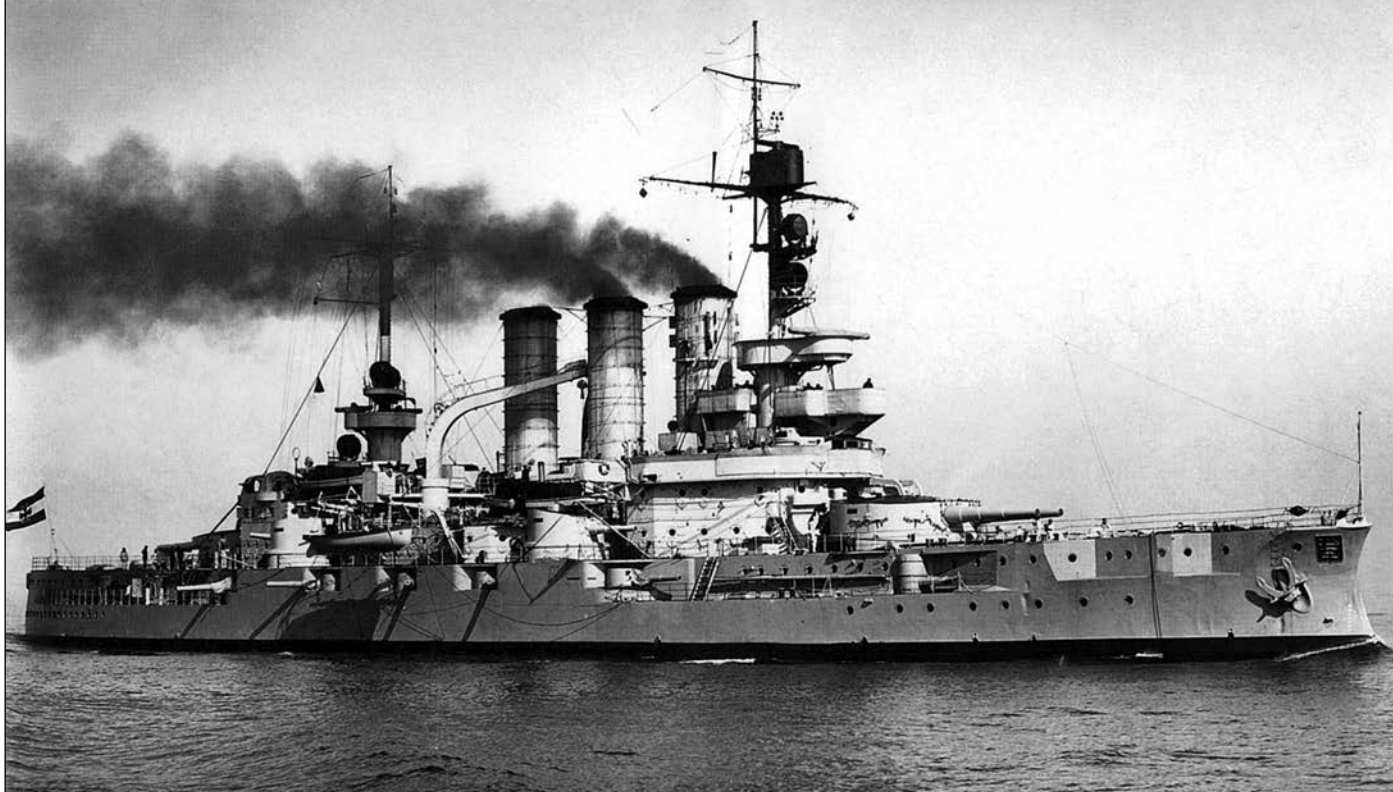
#### **«Гессен»**

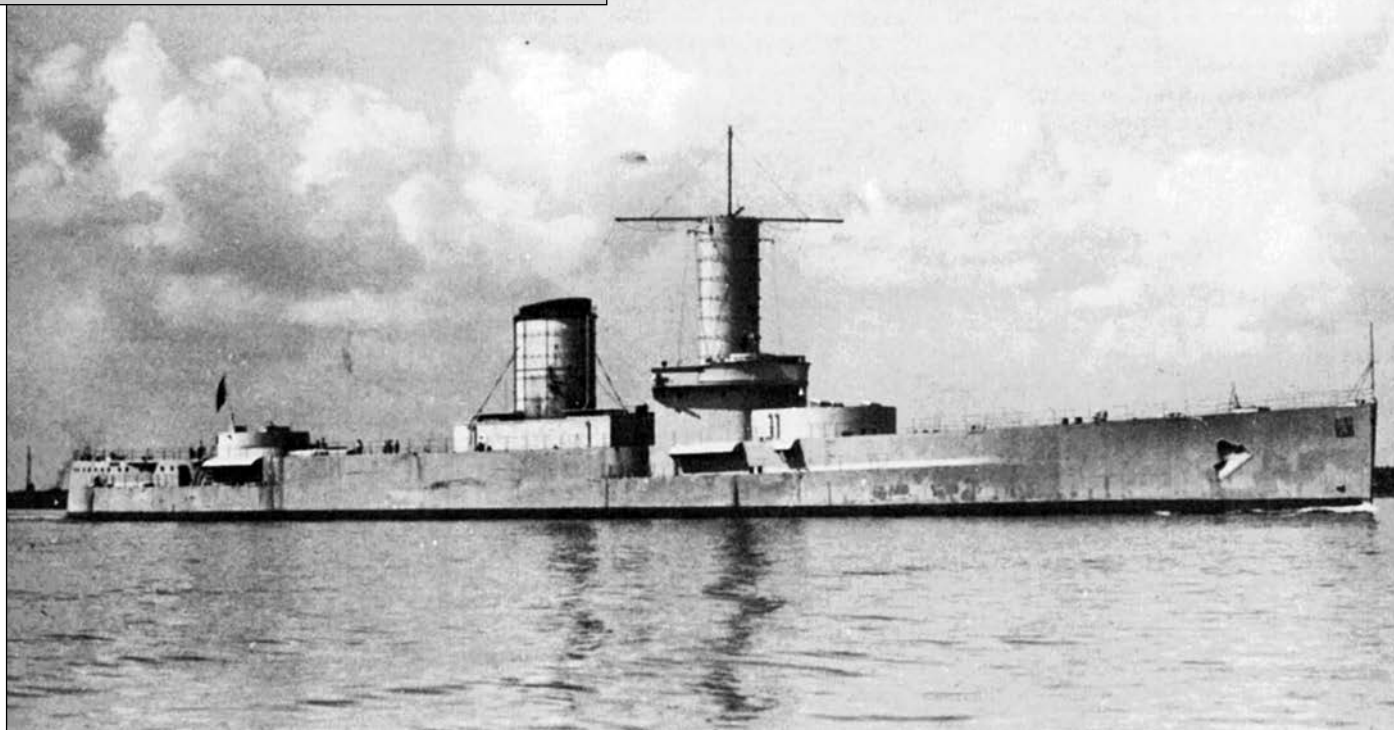
На удачном опыте «Царингена» немцы не остановились. В начале 1930-х гг. немецкий флот вновь начал быстрый рост, и одного старого корабля-мишени – тем более способного развивать не больше 14 узлов – уже попросту не хватало для подготовки артиллеристов. Немецкие адмиралы определенно хотели большего.

На этот раз в качестве корабля-мишени был избран «Гессен». Представитель типа «Брауншвейг», предпоследней серии германских додредноутов, он был одним из немногих крупных кораблей, которые Рейхсмарине сумел сохранить после Первой мировой войны. Несмотря на изрядный возраст (заложен в 1902 г.), «Гессен» оставался на службе с 1925 по 1933 гг., пройдя ряд модернизаций.

В 1934 г., после прихода нацистов к власти германское правительство открыто нарушило условия Версальского соглашения, развернув амбициозную военно-морскую программу. Все три оставшихся в строю старых додредноута – «Гессен», «Шлезия» и «Шлезвиг-Гольштейн» – было решено перевести на вспомогательные задачи. «Гессен» решили перестроить в радиоуправляемую мишень, основываясь на опыте «Царингена»

**«Гессен» в 1920-е гг.**



**«Гессен» после перестройки в корабль-мишень**

Корабль был выведен из резерва в 1935 г. и поставлен на модернизацию на верфи в Вильгельмсхафене. Если «Царинген», по крайней мере, не был серьезно перестроен в плане корпуса, то «Гессен» после модернизации трудно было узнать. С корабля демонтировали все вооружение (оставив, однако, барбету башен главного калибра), мачты и надстройки, после чего корпус удлиннили на 10 метров установкой новой носовой оконечности с «атлантическим» форштевнем. Машинно-котельную установку демонтировали полностью: новые котлы обеспечивали паром две турбины, вращавшие боковые винты корабля-цели (центральный, как и на «Царингене», сняли). Скорость после модернизации достигла 20 узлов. Все оставшиеся мостики и надстройки, а также новую носовую мачту до главного марса прикрыли противоосколочными экранами.

Подробности устройства системы управления корабля так же туманны, как у «Царингена». Согласно данным фирмы «Сименс», она могла исполнять до 200 различных команд, в том числе имитировать ответный огонь и ставить дымовую завесу. Можно предположить, что система представляла собой усовершенствованную версию системы управления «Царингена» с увеличенным числом кодируемых команд. К сожалению, детальное описание системы найти не удалось.

В годы войны «Гессен» продолжал работать как корабль-цель на артиллерийских учениях на Балтике, также временами выполняя работу ледокола. В боевых действиях он (по понятным причинам) участия не принимал и благополучно избежал уничтожения, доставшись союзникам целым и невредимым. По итогам раздела германско-

**«Гессен» и корабль управления «Блиц», август 1939 г.**





**«Гессен» на зимних учениях, январь 1940 г. Снимок сделан с борта «Шарнхорста», который должен был стрелять по «Гессену», но из-за неожиданно сильного льда учения отменили и «Гессену» пришлось прокладывать новому линкору дорогу в порт**



**«Гессен» в маскировке делает вид, что его тут нет**

го флота «Гессен» вместе с кораблем управления «Блиц» был в 1946 г. передан СССР.

Советский флот был крайне рад получить такую ценную игрушку. Прошедшая война вскрыла множество проблем с артиллерийской подготовкой экипажей, и «Гессен» был готовым решением. Переименованный в лаконичную «Цель» («Блиц», соответственно, в «Выстрел»), бывший додредноут в 1946 г. перешел в Кронштадт, где и продолжил свою службу теперь уже под советским флагом.

«Гессен» был, без сомнения, самым ценным из трофейных надводных кораблей, доставшихся советскому флоту. С 1947 г. он активно эксплуатировался на учениях флота, авиации и береговой артиллерии. Его устаревшая система управления была заменена советским аналогом; при этом возникли некоторые проблемы с надежностью (возможно, что они возникли из-за сильного износа корпуса корабля), и было принято решение, что при учениях с применением боеприпасов небольшого калибра, не способных пробить броню «Гессена», на борту будет оставаться небольшой экипаж.

Прочитируем чрезвычайно интересный пересказ о карьере «Гессена»/«Цели» в советском флоте:

**«ЦЕЛЬ»**

Красноречивую картину военных норм и нравов поведал мне один из моих друзей, А. После окончания в 1954 г. Балтийского Высшего военно-морского училища он получил неожиданное назначение. В составе кораблей Балтийского Флота находился трофейный линкор, построенный в кайзеровской Германии в 1905 г. По понятиям времен Первой мировой войны это было крупное судно: водоизмещение 13,5 тыс. тонн, длина 135 м, ширина 24 м, осадка 11 м, высота борта над ватерлинией 4 м. Два паровых двигателя обеспечивали крейсерскую скорость 22 узла, а броня толщиной 350 мм – глухую защиту от обстрела. Линкор этот

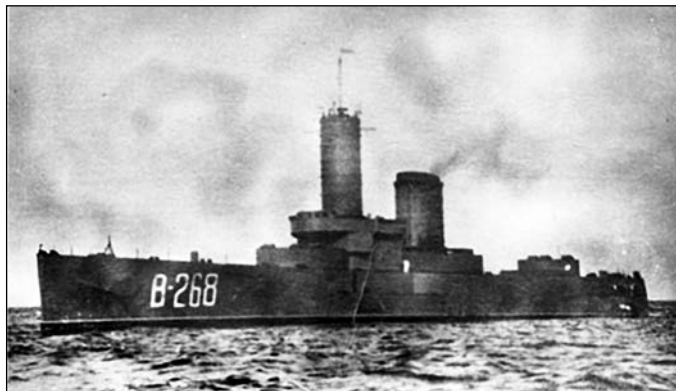
под гордым именем «Хессен» участвовал в историческом Ютландском сражении (1916 г.) наряду с другими 64 линкорами. В 1936 г. гитлеровское командование изменило назначение корабля: «Хессен» стал кораблем-мишенью при проведении военно-морских учений в условиях, максимально приближенным к боевым. Для этого немцы сняли с линкора вооружение и оснастили его системами телеуправления, позволявшими управлять его ходом и маневрами на расстоянии. После Победы корабль в качестве военного трофея достался Балтийскому флоту ВМФ СССР, который дал ему новое имя «Цель» и продолжил использование в качестве натуральной мишени.

На этот-то корабль и получил назначение мой друг А. Двадцатидвухлетний лейтенант А. вошел в состав экипажа в качестве командира радиотелемеханической группы. Кроме положенного по штату оклада 1100 руб. и солидных надбавок («за звание», «плавающие», всего 830 руб.), ему, как и всем служащим на этом судне, причитались также дополнительные («смертные») льготы: двойной оклад, «год за два», и водолазный паек (максимально калорийное, практически не съедаемое одним человеком питание).

Не успел только что прибывший А. осмотреться в своем радиотелеметрическом хозяйстве, как по судну в соответствии с его статусом снова начали лупить из всевозможных видов оружия: береговая артиллерия из фортов, боевые корабли с моря, самолеты с воздуха (кроме торпед, – обшивка подводной части судна была всего 20 мм). После войны наше командование решило усовершенствовать устаревшую телеметрию корабля, но в связи со сложностью этих работ их не дали довести до конца, и было принято решение остановиться на смешанной системе управления кораблем-мишенью. Эта система предусматривала присутствие экипажа или его части под защитой брони во время учебных обстрелов «Цели».

Экипаж корабля состоял из 102 человек и в процессе учений должен был изменяться следующим образом: при стрельбе по кораблю снарядами калибром до 152 мм весь экипаж оставался на борту; при применении снарядов калибром до 180 мм часть экипажа с корабля должна была сниматься, оставались лишь две группы: управления и аварийно-спасательная; при обстреле снарядами калибром свыше 180 мм всем членам экипажа было положено оставлять борт. Последнее правило должно было действовать в том случае, когда нормально функционировал корабль-водитель – судно, находящееся в некотором удалении и управляющее маневрами «Цели» на расстоянии. Когда же корабль-водитель был на ремонте, во всех случаях экипаж оставался на борту, полагаясь на мощную броню и русский «авось», и отрабатывая этим свои «смертные» надбавки.

«Цель» использовалась очень интенсивно: обстрелы из всех видов оружия и бомбежки иногда продолжались не-



**«Цель» в составе советского ВМФ**

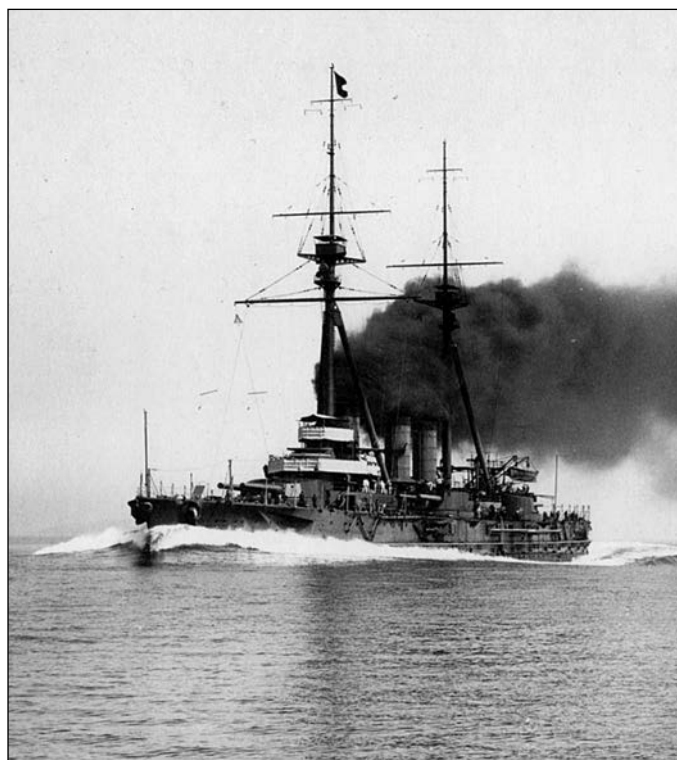
делями. Однажды неразорвавшийся снаряд пробил верхнюю палубу, пролетел в пространство жилой палубы, раскололся, пробил дверь в каюту А. и разнес платяной шкаф (сам А. в этот момент находился на боевом посту). В другой раз случился недолет, и снаряд под поверхностью воды пробил тонкую нижнюю часть обшивки; началась течь в трюм, корабль стал крениться, потребовалась помощь специальных спасательных подразделений по заделке пробоины. Наконец, во время «удачного» бомбометания произошло прямое попадание авиабомбы в крышу капитанской рубки; броня выдержала, но многие в рубке, в том числе и А., были контужены. Прослужив на корабле-мишени чуть менее года, А. продолжил службу на торпедных катерах. Бывший линкор «Цель» в 1960 г. был разрезан и утилизирован в процессе хрущевских преобразований Советской Армии и Военно-Морского флота».

Долгая карьера «Гессена»/«Цели» завершилась в конце 1950-х гг. С наступлением эпохи управляемого ракетного оружия столь совершенные артиллерийские корабли-мишени просто перестали быть нужны: во-первых, необходимые аспекты наведения ракет можно было отрабатывать и на многократно более дешевых радиоуправляемых катерах, во-вторых, даже единичное попадание учебной противокорабельной ракеты могло непоправимо искалечить «Цель», сделав невозможной продолжительную эксплуатацию. В начале 1960-х гг. старый линкор был выведен из состава флота и сдан на слом.

## Япония

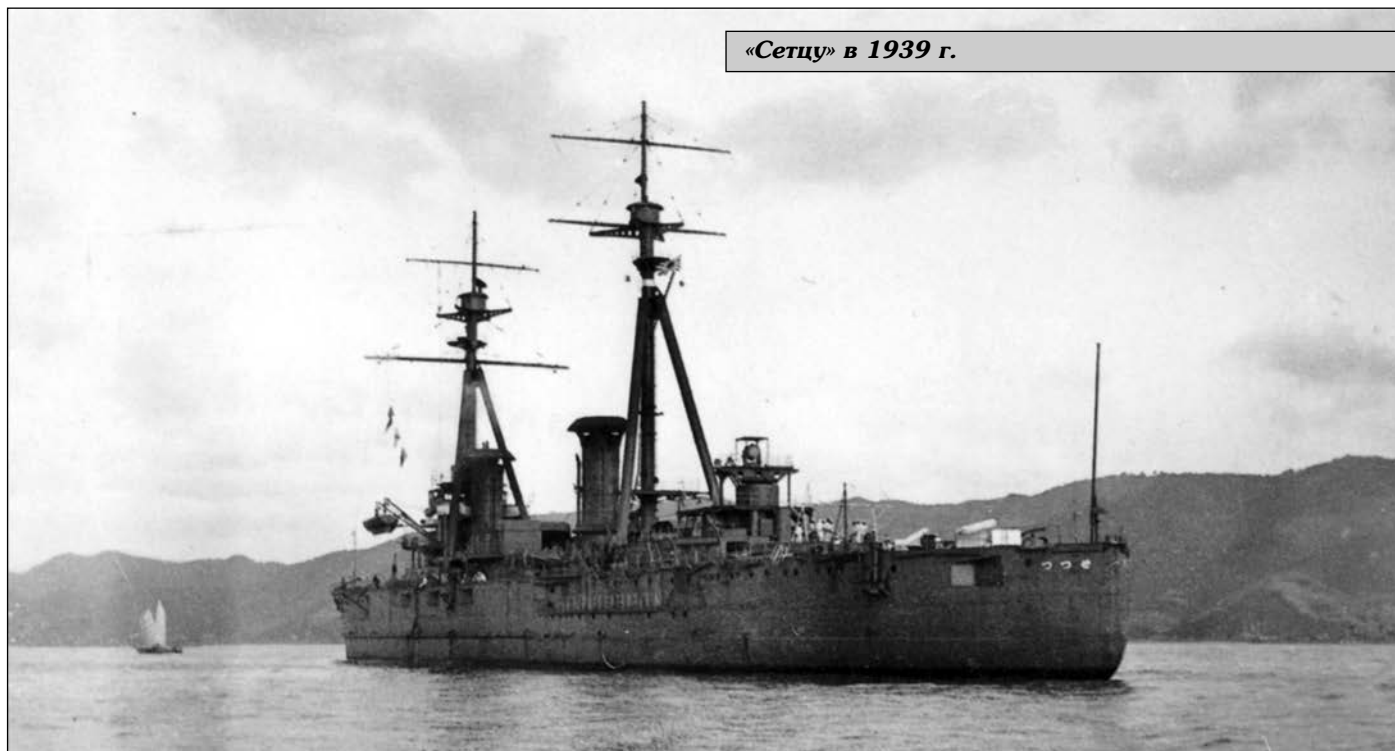
### «Сетцу»

Первым японским кораблем-мишенью стал «полудредноут» «Сетцу» типа «Кавачи». Единственный уцелевший представитель своего класса, он первоначально должен был остаться в составе флота по условиям Вашингтонского договора, но японцы согласились «обменять» его на почти достроенный новый быстроходный линкор «Мутсу». В соответствии с условиями договора, «Сетцу» в 1922 г. вывели из состава флота, а в 1923 г. разоружили на верфи в Куре. Впрочем, японский флот не собирался пускать его на слом, вместо



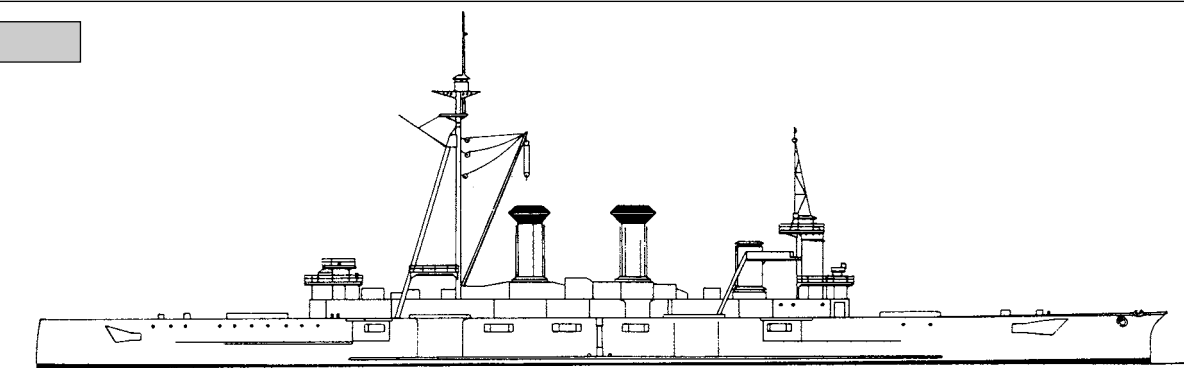
Дредноут «Сетцу» во время испытаний, 1912 г.

этого переоборудовав его в учебный корабль и плавучую мишень. С бывшего дредноута сняли все вооружение и башни главного калибра, демонтировали центральное котельное отделение, тем самым снизив скорость до 16 узлов. Бронирование, наоборот, усилили: толщину броневой палубы довели до 60 мм, чтобы сделать корабль устойчивым к попаданиям учебных 203-мм снарядов и 30-кг учебных бомб. В 1925-30 гг. корабль активно использовался как учебная мишень для бомбардировщиков.



«Сетцу» в 1939 г.

«Сетцу»



В 1933 г., когда японская военно-морская делегация посетила Германию, ей был продемонстрирован радиоуправляемый корабль-мишень «Царинген». Широкие возможности применения таких кораблей для реалистичных тренировок пилотов и артиллеристов так воодушевили японских адмиралов, что те немедленно пожелали обзавестись собственной гигантской радиоуправляемой игрушкой. Вполне естественно, что на эту роль был избран «Сетцу».

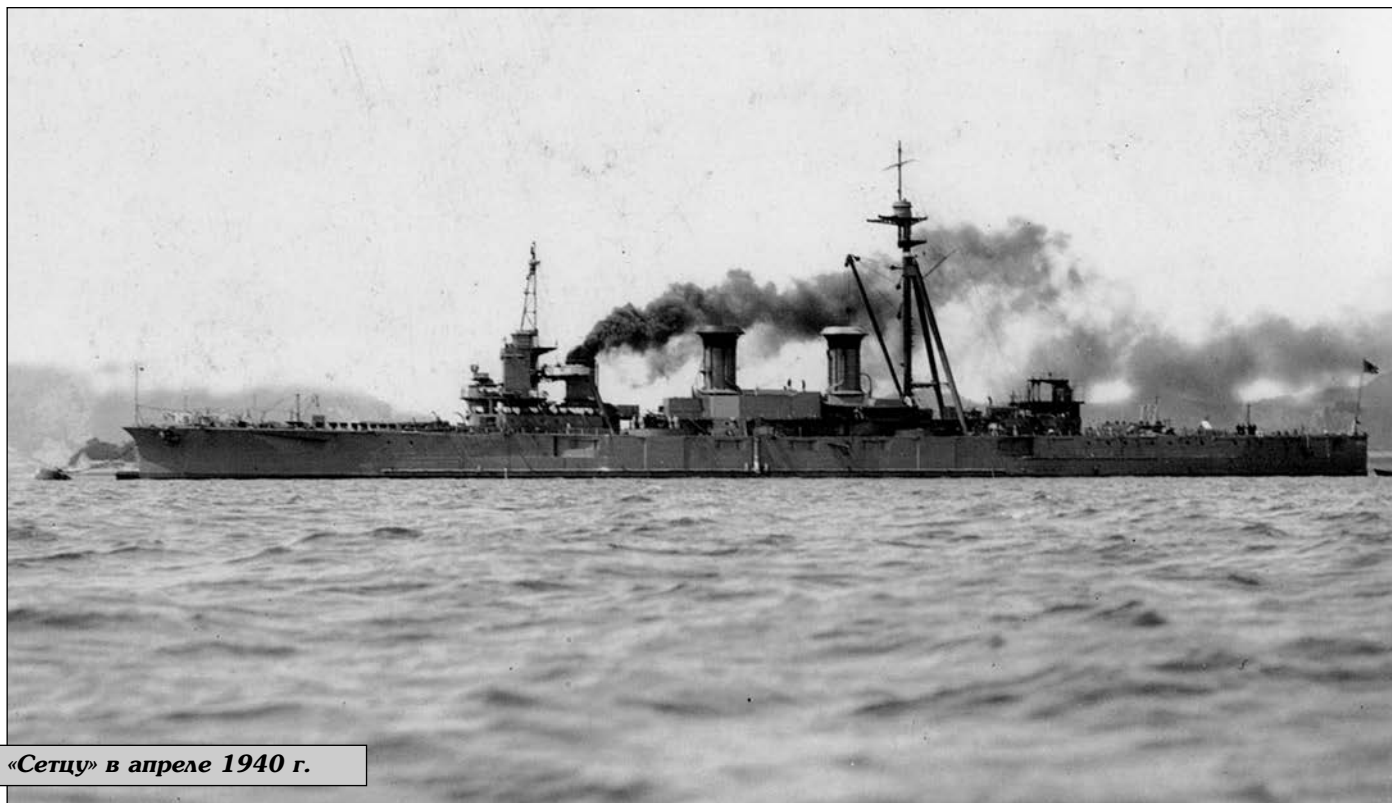
В 1935 г. корабль стал на очередную модернизацию. В ходе работ его палубу в очередной раз усилили (чтобы выдерживать попадания более тяжелых учебных бомб), заменили котлы и перебрали главные механизмы.

Система радиопередачи «Сетцу» обычно описывается как импортированная из Германии и, видимо, аналогичная применяемой на «Царингене» и «Гессене». Она использовала четыре независимые частоты – 800, 930, 1100 и 1300 герц – для кодирования четырех обозначаемых буквами сигналов (W, X, Y, Z соответственно). Комбинации из трех последовательных сигналов составляли отдельные команды: так, например, приказ «руль вправо на 10 градусов» кодировался комбинацией ZWW, а «вперед 14 узлов»

комбинацией YXZ. Всего, таким образом, имелось 64 кодируемые комбинации из трех символов каждая, но корабль-мишень мог выполнять только 37 команд. Известно, имела ли аппаратура постановки дымовой завесы или имитации ответного огня.

«Сетцу» вернулся в строй в 1937 г. Новые возможности позволяли интенсивно использовать корабль для подготовки как артиллеристов, так и пилотов бомбардировщиков и торпедоносцев. Управление им осуществлялось с борта частично разоруженного эсминца «Юкадзе». В 1939 г. корабль прошел капитальный ремонт и замену силовой установки, после чего некоторое время имитировал американские линкоры, служа учебной целью для готовящейся атаки на Перл-Харбор.

В декабре 1941 г. «Сетцу» принял косвенное участие в атаке на Перл-Харбор. Базирувавшийся на Формозу бывший линкор имитировал радиопереговоры японских авианосцев, чтобы убедить американскую радиоразведку в том, что все они находятся на юге и, тем самым, отвлечь внимание от соединения Нагумо, в режиме полного радиомолчания разворачивавшегося для атаки на Перл-Харбор. Известно точно, насколько удалась эта уловка.



«Сетцу» в апреле 1940 г.





Остов «Сетцу» на мели

Дальнейшая карьера корабля не изобиловала событиями. Всю войну он оставался во Внутреннем Японском море, служа учебной мишенью для пилотов палубной авиации. В 1944 г., ввиду резко возросшей угрозы для кораблей вблизи Японии, он был оснащен легким зенитным вооружением, гидрофоном и глубинными бомбами. 5 мая 1944 г. «Сетцу» был переведен в подчинение Объединенного флота (возможно, с целью использования как корабля-приманки для американцев), но в июне был переподчинен штаб-квартире Объединенного флота в прежней роли учебного корабля. Вплоть до января 1945 г. корабль продолжал периодически выходить на учения палубной авиации.

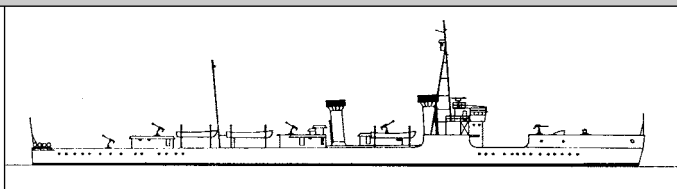
Долгая служба старого линкора завершилась в июле 1945 г., когда на переходе из Куре в Оцу он попал под удар американской палубной авиации. Тридцать вооруженных бомбами и ракетами истребителей «Хэллкет» атаковали корабль; хотя прямых попаданий было немного, от близких разрывов изрядно износившиеся листы обшивки разошлись, и корабль начал наполняться водой. Капитан, сочтя положение безнадежным, выбросил «Сетцу» на мель и эвакуировал экипаж. Через четыре дня американские бомбардировщики добились уже оставленный корабль.

#### «Юкадзе»

Возможности «Сетцу» не в полной мере удовлетворяли японских адмиралов. Главной проблемой старого линкора была его скорость – не более 16 (18 после замены ме-



«Юкадзе»



ханизмов) узлов. Он мог успешно имитировать линкор противника, но воспроизвести действия быстро движущегося корабля – эсминца, крейсера или авианосца – был не в состоянии.

В 1937 г. морские авиаторы захотели получить быстроходный корабль-цель, способный двигаться со скоростью порядка 25 узлов и выполнять сложные маневры. На нем предполагалось отрабатывать бомбовые атаки палубных самолетов. Чтобы не разоружать имевшийся корабль, флот решил использовать уже частично разоруженный эсминец «Юкадзе» типа «Миникадзе», использовавшийся (ирония судьбы!) в качестве корабля управления для «Сетцу».

С эсминца сняли оставшуюся артиллерию и установили систему радиоуправления, аналогичную применяемой на «Сетцу». Главным отличием была новая контрольная станция, позволявшая управлять движением эсминца как с корабля управления, так и с борта самолета-наблюдателя. Верхняя палуба эсминца была усилена, и – как дополнительная мера безопасности – корпус был перекрыт плотной сеткой, призванной смягчать удары бомб. Скорость на испытаниях составила 24 узла.

В новой роли «Юкадзе» вернулся в строй в 1942 г. Официально он обозначался как «секретный военный корабль» и играл роль мишени для пикировщиков флота. При этом вскрылся важный недостаток: слабая конструкция и тонкая палуба эсминца не могли выдерживать попадания учебных бомб весом более 1 кг. В попытке решить проблему японские инженеры провели ряд модернизаций, но в итоге пришли к выводу, что проще построить новый, специализированный учебный корабль с толстой палубой (таким стал корабль-мишень «Хакачи», введенный в строй в 1943 году, но ввиду отсутствия у него системы радиоуправления, он выходит за рамки данного обзора).

В 1942-44 гг. «Юкадзе» продолжал выполнять работу учебного корабля, эпизодически будучи задействованным в транспортных операциях флота. Он был вооружен несколькими мелкокалиберными зенитками и пулеметами, но, по всей видимости, ни разу не принимал участия в боевых столкновениях. В 1944 г., ввиду острой потребности в эскортных кораблях, «Юкадзе» был оснащен акустической аппаратурой и глубинными бомбами, и стал принимать участие в сопровождении конвоев. По некоторым данным, летом 1944 г. его радиоаппаратура была демонтирована.

Эсминец пережил войну, встретив ее окончание в гавани Йокосуки. Он достался по репарациям британцам, которые, не видя никакого применения для старого изношенного эсминца, разобрали его в Сингапуре в 1947 г.

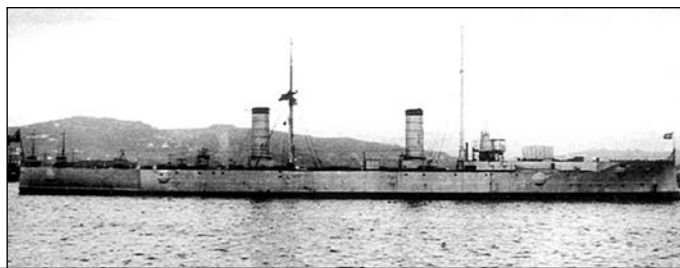
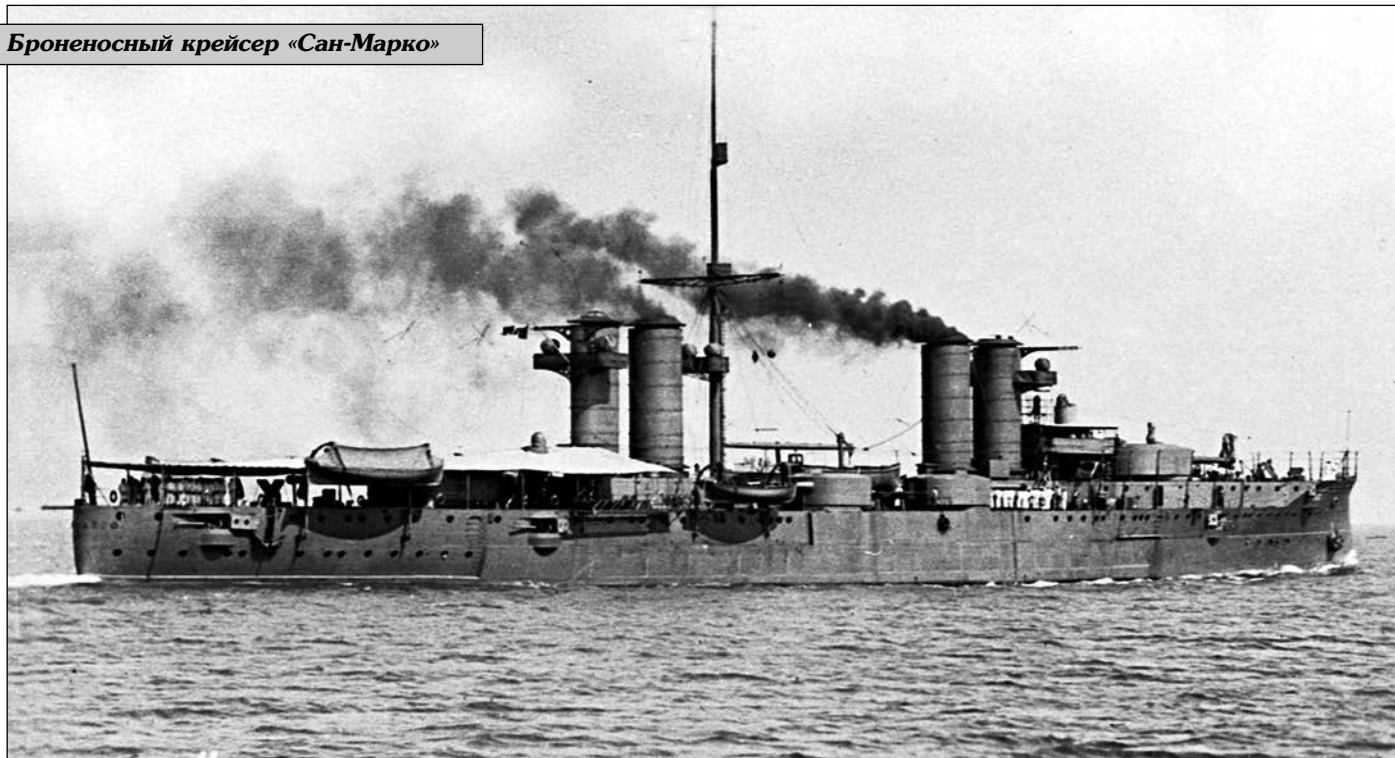
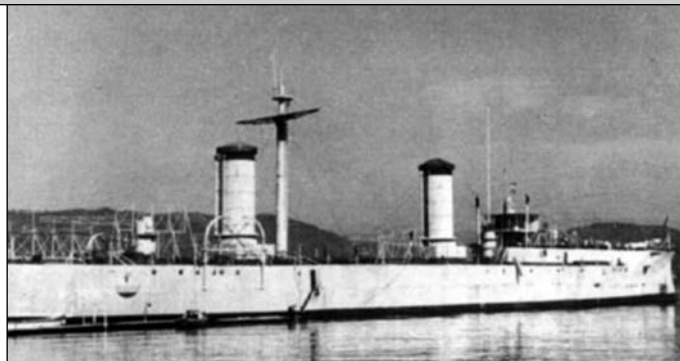
#### Италия

##### «Сан-Марко»

Меньше всего информации об итальянском корабле-мишени «Сан-Марко». Представитель последнего поколения итальянских броненосных крейсеров, он был признан устаревшим в конце 1920-х гг. и переоборудован в плавучую мишень в 1931-35 гг. Все его вооружение было демонтировано вместе с частью надстроек, старые угольные котлы заменили на четыре нефтяных системы Торникрофта, после чего мощность снизилась с 23 000 до 13 000 л.с., а скорость – с 23 до 18 уз.

Корабль оснастили немецкой системой радиоуправления – судя по всему, аналогичной примененной на «Царингене». Кораблем управления служил разоруженный миноносец «Аудаче».

Детали карьеры корабля малоизвестны. 5 мая 1938 г., во время большого военно-морского смотра, посвященного визиту нацистской верхушки в Италию, «Сан-Марко» был задействован в показательном «морском сражении», играя роль цели для тяжелых крейсеров «Фиуме» и «Зара». На

**Броненосный крейсер «Сан-Марко»****Корабль-мишень «Сан-Марко»****Специя. Затопленный «Сан-Марко»**

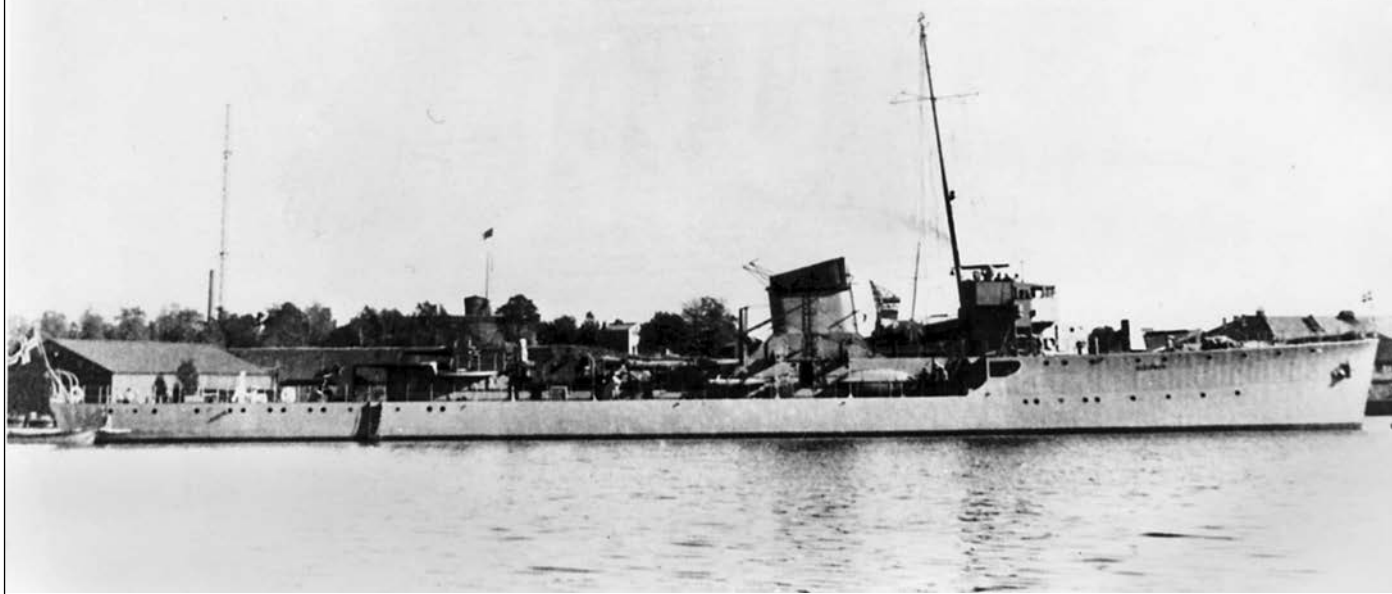
момент вступления Италии во Вторую мировую войну, «Сан-Марко» числился в подчинении штаб-квартиры итальянского флота. В 1943 г., после капитуляции Италии, радиоуправляемый крейсер был захвачен – вероятно, в неработоспособном состоянии – немцами в Специи. При освобождении города в 1944 г. союзниками, крейсер был обнаружен в гавани в затопленном состоянии. Исключен из списков флота 27 февраля 1947 г., разобран в 1949 г.

### Эпилог

Радиоуправляемые корабли-мишени были, возможно, первыми образцами техники, где дистанционное управление нашло полное признание и эффективное применение. Для своего времени, они, подчас, были настоящими инженерными шедеврами, воплощавшими высочайшие достижения электроники и электромеханики.

Изучая материалы об этих малоизвестных, забытых в общем-то кораблях, сыгравших немаловажную роль в истории создавших их флотов, я открыл для себя немало нового. И главным было для меня осознание инженерного гения наших предков, решавших на доступном им уровне сложнейшие задачи управления крупным военным кораблем. При помощи не более чем вращающихся контактных дисков, примитивных импульсных приемников и великолепной изобретательности они успешно решали проблемы, в отношении которых многие (очень многие!) наши современники решили бы, что «это невозможно сделать без микросхем и языков программирования».

Так что советуем не забывать этот небольшой урок – особенно тем, кто пишет литературные произведения о «попаданцах» (современных людях, внезапно оказывающихся в прошлом). Наши предки ни на йоту не уступали нам в изобретательности; во многом, даже превосходили, потому что у них было ГОРАЗДО меньше «готовых решений», на которые они могли бы опираться. То, что наш современник с высокой долей вероятности объявил бы «невозможным на таких древних дровах», для наших предков было лишь поводом взяться за паяльник и логарифмическую линейку и сделать это.



«Слейпнер» после вступления в строй

## Миноносцы типа «Слейпнер»

### История создания

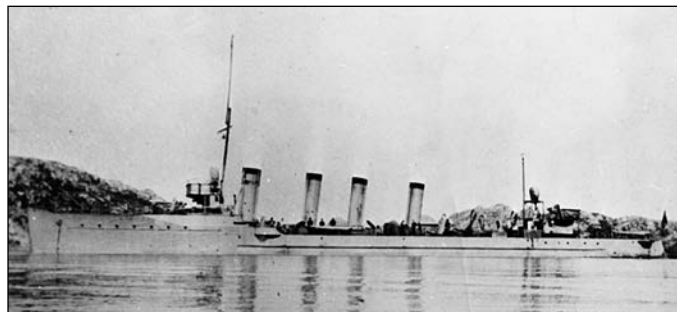
Норвегия стала первой страной, флот которой пополнился специализированным носителем минного оружия. Им стала миноноска «Рап», построенная фирмой «Торникрофт» в далеком 1873 году. К началу Первой мировой войны миноносцы являлись самым многочисленным классом боевых кораблей норвежского флота – на зарубежных и отечественных верфях их было построено 39 единиц. В основном это были корабли 2-го класса, водоизмещение которых не превышало 100 т. Согласно тактическим воззрениям норвежских моряков, небольшие маневренные миноносцы отлично подходили для действий в условиях стесненных фьордов, где от них не требовалось высокой мореходности, а способность скрытно приблизиться под прикрытием многочисленных скалистых островков, которыми изобиловали прибрежные воды, и произвести пуск торпед практически в упор делала их серьезной угрозой для любого противника.

Более крупные миноносные корабли в составе норвежского флота имелись, но в очень ограниченном количестве. Еще в 1896 г. германская фирма «Ф. Шихау» построила для Норвегии дивизионный миноносец «Валькюрьен» (его также часто именуют то минным крейсером, то эскадренным миноносцем). При водоизмещении 375 т он развивал скорость 23 узла и вооружался двумя 76-мм и четырьмя 37-мм пушками, а также двумя 450-мм торпедными аппаратами. Из состава флота его исключили в 1923 г.

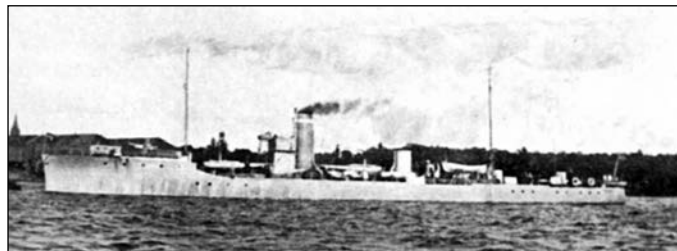
В 1908-13 гг. на казенной военно-морской верфи в Хортене по норвежскому проекту была построена серия из трех эскадренных миноносцев – «Драуг», «Тролль» и «Гарм». Они представляли собой вполне современные корабли, конструктивно близкие к британским эсминцам типа «Ривер», имели нормальное водоизмещение 470 т, вооружались шестью 76-мм орудиями и тремя 450-мм торпедными аппаратами и развивали скорость до 26,5 узлов. Построенный последним «Гарм» стал первым норвежским боевым кораблем, оснащенным паровыми турбинами (он развивал 27 уз).

Сложное финансовое положение страны заставило моряков и кораблестроителей в последующие годы переключиться на разработку кораблей других классов. Лишь в конце Первой мировой на верфи в Хортене была заложена серия из трех *больших миноносцев* – «Трюгг», «Снэгг» и «Сторм» (220 т, 25 уз, два 76-мм орудия, два двухтрубных 450-мм торпедных аппарата), вошедших в строй в 1920-23 гг.

После окончания Первой мировой войны, как верно подметил Майкл Уитли, *«несмотря на значительную протяженность береговой линии, а также величину и значе-*



Эсминец «Гарм» – первый норвежский боевой корабль, оснащенный турбинами



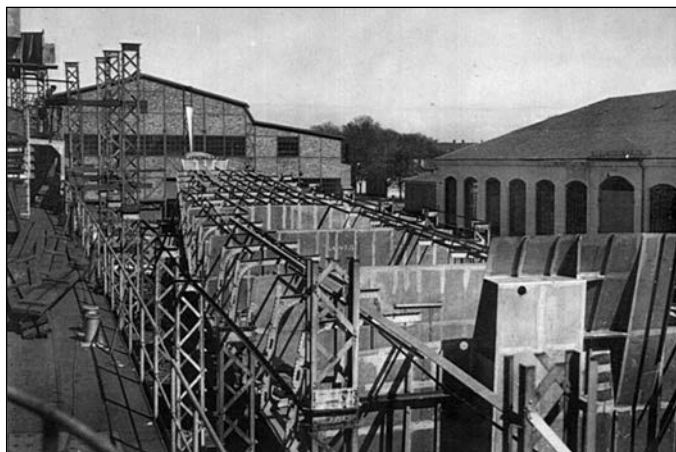
Миноносец «Снэгг»



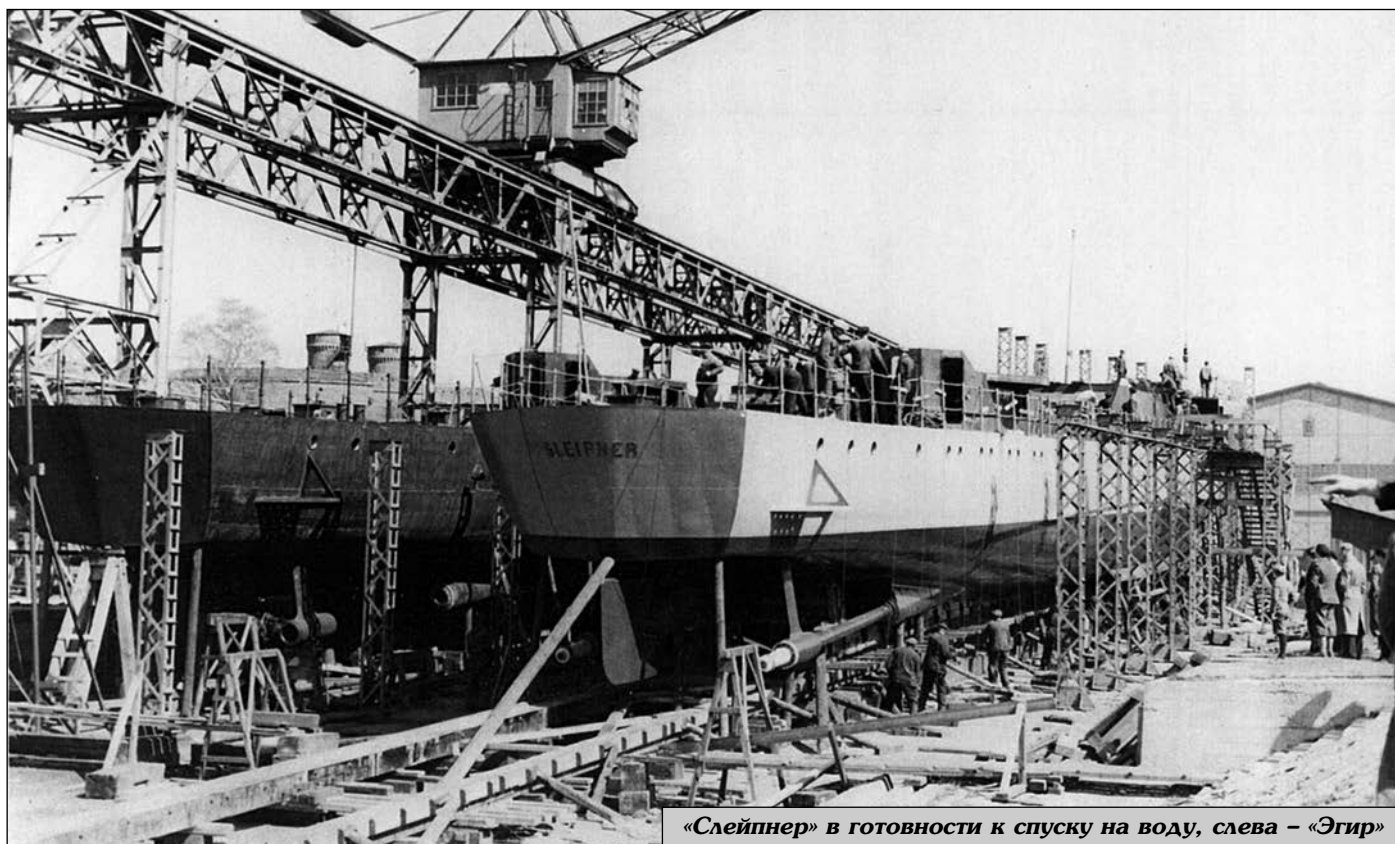
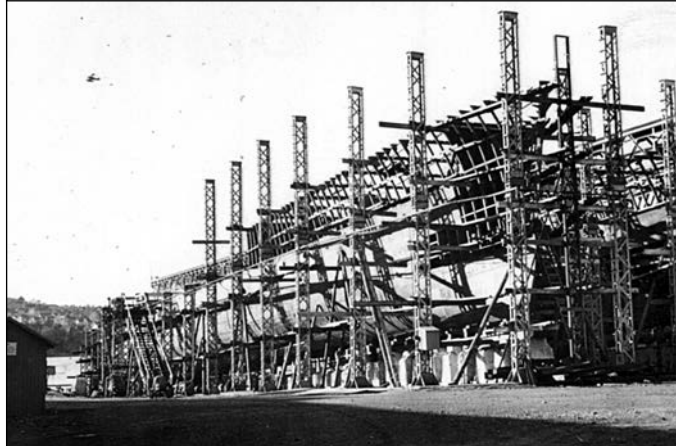
ние торгового флота, Норвегия уделяла удивительно мало внимания военно-морским силам». В 1923-30 гг. они пополнились лишь шестью подводными лодками (В-1 – В-6), построенными по американскому проекту и существенно уступавшими зарубежным аналогам. Развитие надводного флота в течение следующих двух десятилетий попросту остановилось. Единственным боевым кораблем, построенным в этот период, стал минный заградитель «Олаф Трюггвасон». В итоге, к началу 1930-х годов, выражаясь словами того же М. Уитли, «флот представлял собой немногим более, чем собрание музейных редкостей, неспособных принять участие в серьезном бою и представлявших куда большую опасность для собственных моряков».

Преодолеть политические и финансовые трудности удалось лишь к 1933 году, когда парламентом была утверждена программа усиления военно-морских сил, предусматривавшая строительство серии из трех так называемых «прибрежных эсминцев» (*kystenjagere*). При их проектировании ставилась задача создать торпедно-артиллерийский корабль, который, не слишком уступая по вооружению эскадренным миноносцам соседних стран (под которыми понимались, в первую очередь, германские типа «Мёве» и шведские типа «Эреншёльд») и обладая достаточной мореходностью, был бы как можно меньше по размерам и, следовательно, дешевле. Концепция боевого применения оставалась прежней: нанесение стремительных ударов по противнику в условиях стесненных фьордов под прикрытием береговых батарей.

Проект был разработан специалистами королевской верфи в Хортене, активно сотрудничавшими при этом с рядом британских кораблестроительных компаний. Надо отдать должное норвежским корабелам – им удалось спроектировать весьма оригинальные корабли, при проектном водоизмещении 560 т вооруженные тремя 102-мм орудиями, 40-мм зенитным автоматом и одним двухтрубным 533-мм торпедным аппаратом. Иными словами, со-



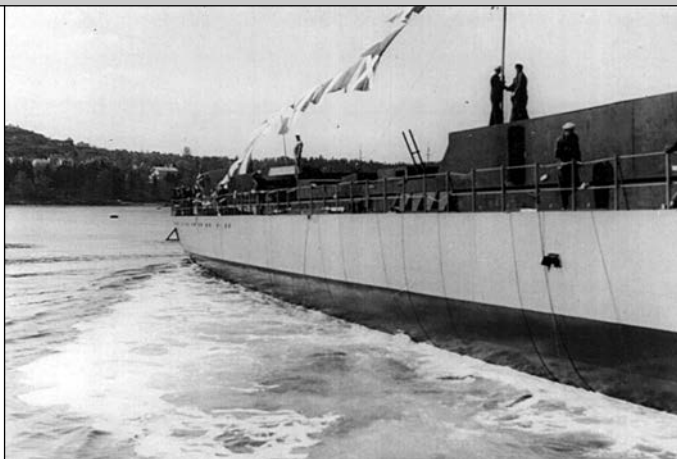
**Миноносец «Слейпнер» – головной корабль нового типа – на стапеле в Хортене**



**«Слейпнер» в готовности к спуску на воду, слева – «Эгир»**



Спуск на воду миноносца «Слейпнер», 7 мая 1936 г.



ставом артиллерийского вооружения они практически не уступали существенно более крупным (почти в два раза!) шведским и германским «оппонентам». Достичь этого удалось за счет разумного облегчения корпуса и силовой установки, а также некоторого снижения скорости – до 30 узлов. Впервые в национальной практике на них была применена продольная система набора и повышенные параметры пара. Проектная дальность плавания составляла 3500 миль экономическим 15-узловым ходом.

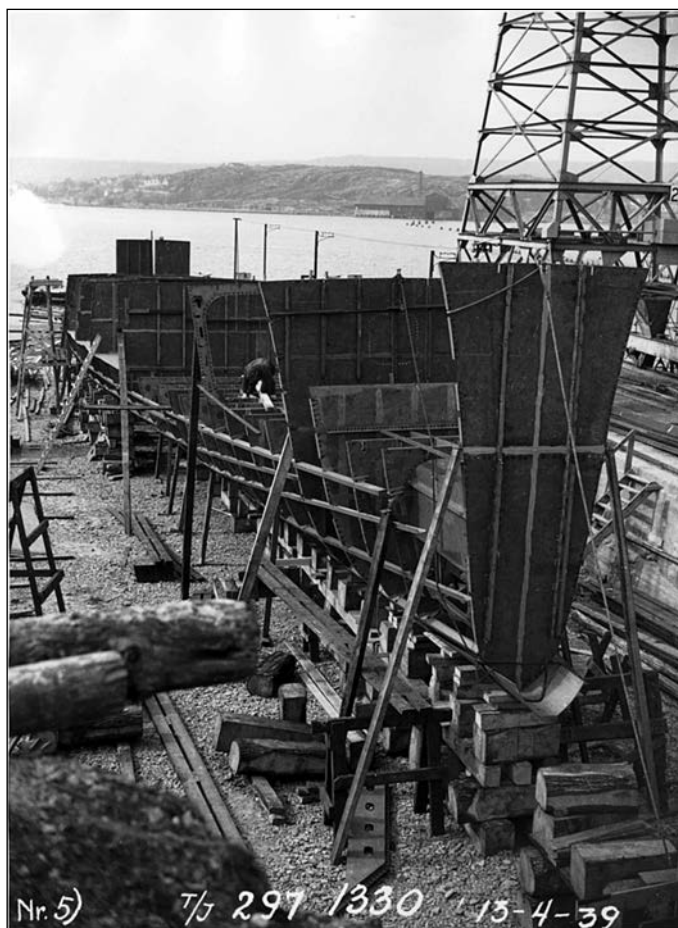
Тем не менее, норвежские *прибрежные эсминцы* были существенно слабее современных эскадренных миноносцев, имевших водоизмещение 1200–2000 т и несущих от четырех до шести орудий более крупного калибра (120–130 мм) и шесть-десять торпедных труб. Фактически, они представляли собой не более чем обычные миноносцы, прекрасно соответствуя параметрам кораблей этого класса, строившихся во Франции, Италии или Японии после подписания Лондонского морского договора 1930 г., поэтому так мы и будем их называть в дальнейшем.

Постройка головного корабля, получившего традиционное для норвежского флота название «Слейпнер», осуществлялась в рамках бюджета на 1933/34 финансовый год. Закладка состоялась в конце 1933 г. За ним, в 1934 и 1936 гг. последовали однотипные «Эгер» и «Гюллер». Вся серия строилась на королевской военно-морской верфи, расположенной в Карлийохансверне – военном порту Хортена.

В связи с обострением международной обстановки, в бюджете на 1936/37 финансовый год парламент заложил средства на строительство сразу трех однотипных кораблей, которым были присвоены наименования «Один», «Бальдер» и «Тор». Постройка снова была поручена военно-морской верфи в Хортене, но из-за слабости ее производственных мощностей последний корабль строился по субконтракту на Механическом заводе в Фредрикстаде. Его успешный спуск на воду побудил депутата парламента от консервативной партии капитана 1 ранга Трюгве Свердру-

«Тор» на различных стадиях постройки, даты подписаны на снимках





«Тор» на различных стадиях постройки, даты подписаны на снимках





# Миноносцы типа «Sleipner»

Корабль	Верфь	Завод. номер	Заложен	Спущен на воду	Вошел в строй	Германское название	Номер НАТО	Судьба
«Sleipner»	Marinens Hovedværft, Horten	120	1933	07.05.1936	1937	-	F300	искл. 1959
«Aeger»	Marinens Hovedværft, Horten	122	1934	25.08.1936	1938	-	-	погиб 09.04.1940
«Gylle»	Marinens Hovedværft, Horten	125	1936	07.07.1938*	01.08.1939	«Lowe»	F301	искл. 1959
«Odin»	Marinens Hovedværft, Horten	126	1938	17.01.1939	17.11.1939	«Panther»	F302	искл. 1959
«Balder»	Marinens Hovedværft, Horten	127	1938	11.10.1939	26.07.1940	«Leopard»	F304	искл. 1961/62
«Tor»	Fredrikstad Mekaniske Verksted	128	11.1938	07.09.1939	13.06.1940	«Tiger»	F303	искл. 1959

\* В документах верфи указана иная дата спуска на воду «Гюллера» – 02.07.1938.

па выступить на заседании 11 марта 1940 г. с инициативой выдачи данному предприятию заказа на строительство новых боевых кораблей.

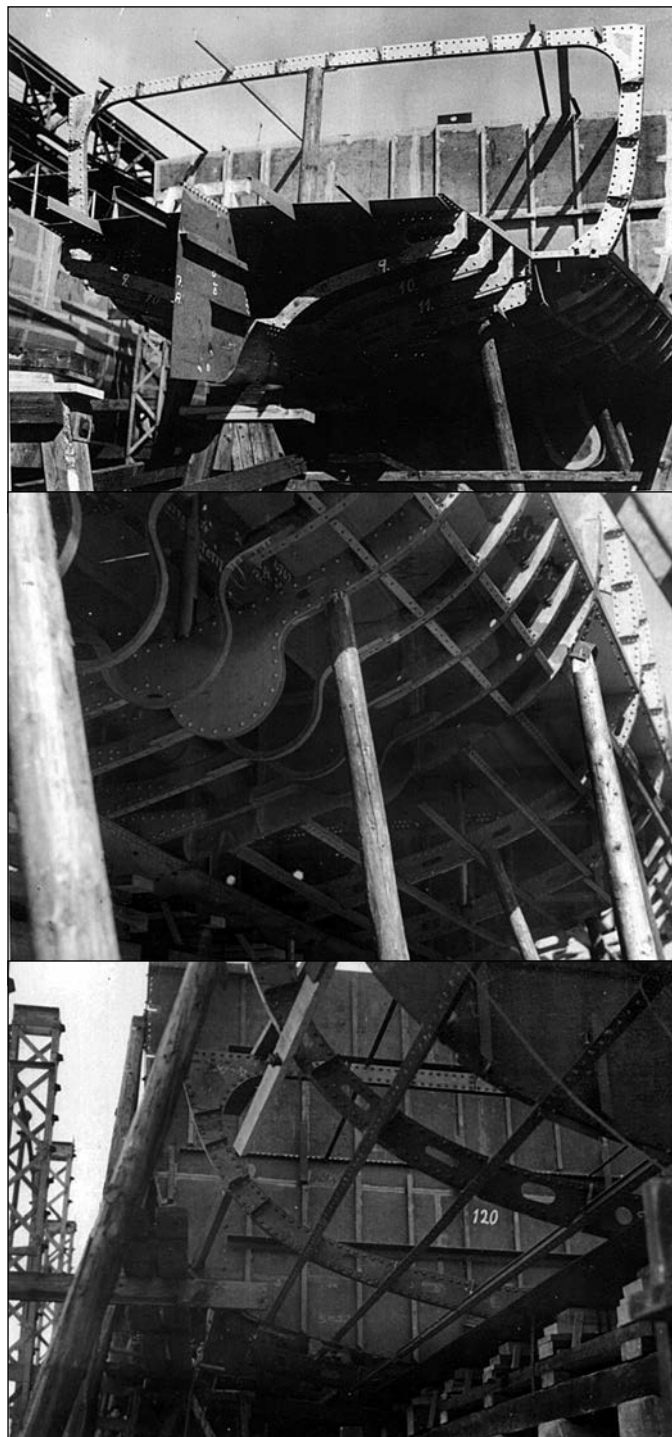
Испытания «Слейпнера» со всей очевидностью показали, что миноносец получился в целом удачным, однако подтвердили правило, гласящее, что попытка втиснуть максимум вооружения в минимальное водоизмещение ведет к потере невидимых на бумаге, однако весьма ощутимых на практике качеств – таких как мореходность и остойчивость. По ним корабль заметно уступал своим предшественникам типа «Драуг». По решению приемной комиссии, на трех уже построенных или находившихся в высокой степени готовности миноносцах первой серии с этим пришлось смириться, чтобы не затягивать сроки их вступления в строй, однако внести изменения в проект трех единиц второй серии, несколько удлинив корпус и сократив число орудий главного калибра с трех до двух. Как следствие, миноносцы зачастую причисляют к двум подтипам – «Слейпнер» и «Один».

## Описание конструкции

Норвежские миноносцы имели типичную для кораблей своего класса полубачную конструкцию корпуса. Система набора – смешанная: продольная в средней части и поперечная в оконечностях. Нумерация шпангоутов велась от кормы в нос. Двойное дно отсутствовало, что отчасти компенсировалось хорошим делением корпуса на водонепроницаемые отсеки – всего их насчитывалось двенадцать. На изготовление корпуса шла сталь повышенного сопротивления, однако легкие внутренние переборки для снижения веса выполнялись из легких сплавов, а носовая надстройка, кожух дымовой трубы и мачта – из алюминия. И элементы силового набора, и обшивка между собой соединялись на заклепках, причем листы обшивки сшивались внахлест. Миноносцы оснащались одним рулем полубалансирного типа и имели скуловые кили для уменьшения размахов качки. Высота корпуса от киля до верхней палубы составляла 4,87 м.

Корабли отличались приземистым и лаконичным силуэтом с минимумом надстроек. От полубака до кормового орудия проходила сплошная надстройка, в которой находились кожухи котельных и машинных отделений. Над ней возвышались только очень компактная носовая надстройка с закрытой ходовой рубкой и мостиком, единственная дымовая труба и фок-мачта, сзади которой стояла узкая труба камбуза. Грот-мачты как таковой не было – ее заменял короткий флагшток, к которому крепились растяжки радиоантенн.

Силовая установка состояла из двух турбозубчатых агрегатов системы Лавала проектной мощностью по 6250 л.с. и трех паровых котлов системы Ярроу с нефтяным отоплением, рассчитанных на рабочее давление пара 32 атм. Каждый ТЗА и котел располагался в изолированном отсеке; носовая турбина работала на левый вал, кормовая – на правый. Трехлопастные винты изготавливались из специальной бронзы и имели диаметр 1,65 м. Дымоходы



«Слейпнер» на стапеле, 1936 г. На среднем снимке хорошо виден переход от продольной к поперечной системе набора



**102-мм орудия М.1 миноносца «Слейпнер»**



**40-мм автомат «Бофорс» миноносца «Слейпнер»**

котлов выводились в общую трубу, что являлось весьма передовым для своего времени техническим решением. На испытаниях «Эгер» существенно превысил контрактную скорость, развив 32 узла. А вот дальность плавания оказалась ниже расчетной и, по некоторым сведениям, не превышала 1500 миль 15-узловым ходом.

Артиллерийское вооружение миноносцев было представлено 102-мм орудиями М.11 шведской фирмы «Бофорс» с длиной ствола 40 калибров с унитарным заряданием (реальный калибр – 101,6 мм, вес снаряда – 14,1 кг, начальная скорость – 775 м/с, дальность стрельбы – до 17 000 м). Они монтировались в открытых установках со щитами – одно на носу, два на корме. На миноносцах второй группы кормовое возвышенное орудие не ставилось. В литературе зачастую утверждается, что установки были универсальными, однако это не так – угол возвышения ствола не превышал 45°. При этом головной «Слейпнер» имел орудия и установки старой модели М.1, аналогичные стоявшим на минном заградителе «Фрёйя» и корабле охраны рыболовства «Фритьоф Нансен». Визуально они отличались более узким «граненым» щитом, что легко позволяет идентифицировать этот корабль на фотографиях.

Зенитное вооружение состояло из одного 40-мм/60 автомата «Бофорс» и двух 12,7-мм пулеметов «Кольт». Зенитный автомат весьма удачно располагался на надстройке над машинным отделением, где ему был обеспечен почти круговой горизонтальный обстрел. Пулеметов же на предвоенных фотографиях кораблей не наблюдается – по всей видимости, в мирное время они не устанавливались. Имеются сведения, что «Один» вместо 40-мм автомата нес 20-мм «Эрликон», но это представляется маловероятным.

В противоположность артиллерийскому, торпедное вооружение было довольно скромным – всего один двухтруб-



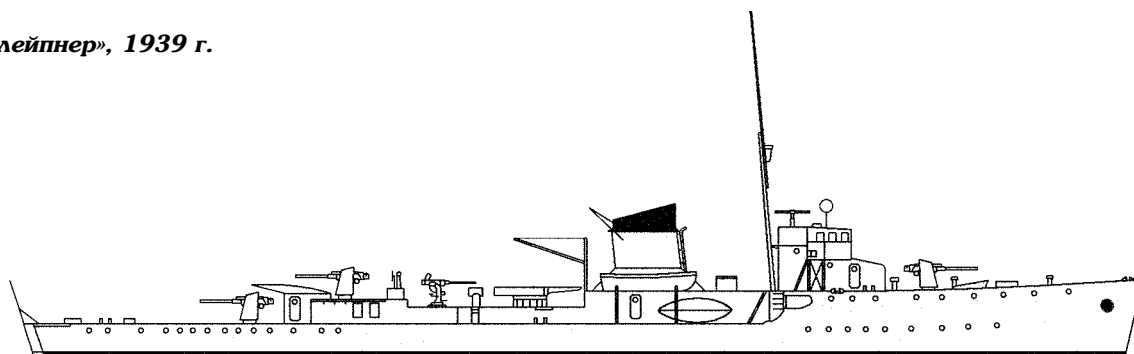
**12,7-мм пулемет «Кольт» на палубе миноносца «Слейпнер», 1940 г.**



**533-мм торпедный аппарат миноносца «Слейпнер»**



# «Слейпнер», 1939 г.



ный 533-мм аппарат, который устанавливался на надстройке позади дымовой трубы. Помимо двух торпед, находящихся непосредственно в аппарате, корабли могли брать две запасных. Для перезарядки использовались шлюпочные краны.

Оригинальные 533-мм корабельные торпеды М.ХV, разработанные и производившиеся Королевским арсеналом в Конгсберге, имели следующие характеристики: длина – 5,43 м, вес – 820 кг, заряд – 180 кг ТНТ, двигатель – 4-цилиндровый радиальный, режимы хода – 2500 м на скорости 40 уз или 6700 м на скорости 28 уз.

Обратим внимание на еще одно расхожее заблуждение, а именно приписывание «Гюллеру» двух торпедных аппаратов при неизменном артиллерийском вооружении. На самом деле, если второй торпедный аппарат и устанавливался, то только вместо кормового возвышенного орудия (соответствующие схемы имеются) – при небольших размерах и плотной компоновке кораблей иного места для него просто нет. Возможно, такая модификация имела место в период испытаний или в процессе службы миноносца, однако на всех имеющихся в распоряжении автора фотоснимках, «Гюллер» неизменно несет стандартный состав вооружения.

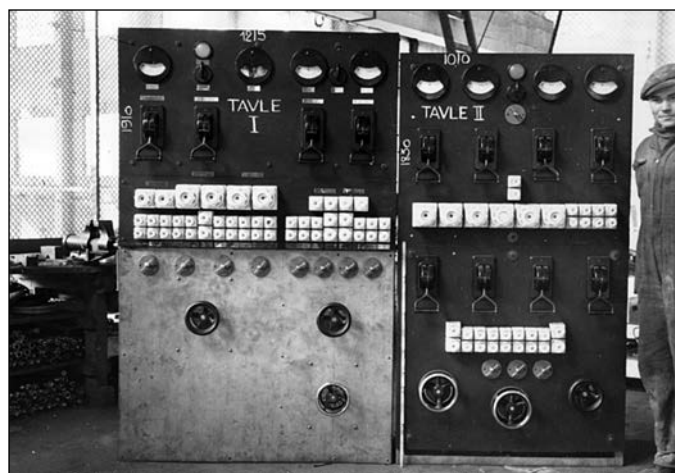
Утверждается, что миноносцы были приспособлены для минных постановок и могли принимать до 24 мин, но на основании имеющихся материалов ни подтвердить, ни опровергнуть это не представляется возможным. Постоянных минных рельсов на кораблях не было, что не исключает возможности установки съемного оборудования (правда, этому не благоприятствовала их низкая остойчивость). Зато для защиты от контактных мин они оснащались двумя параванами-охранителями, которые в походном положении крепились к надстройке в районе шлюпочных кранов.

Хотя норвежский историк Франк Абельсен пишет, что «миноносцы типа «Слейпнер» оснащались современным противолодочным вооружением», в действительности средства борьбы с подводными лодками ограничивались четырьмя одиночными бомбосбрасывателями. Не имелось у них и никакого гидроакустического оборудования.

Все корабли получили свои наименования в честь персонажей скандинавской мифологии:

Слейпнер – восьминогий конь бога Одина;  
Эгер (Эгир)\* – морской великан, владыка моря;  
Гюллер – Золотистый, один из двенадцати коней асов (основных богов, живущих на небе);  
Один – верховный бог, хозяин Валгаллы и повелитель валькирий;

Бальдер – бог весны, сын Одина;  
Тор – бог грома и бури, защитник людей от великанов, которых он повергает своим гигантским молотом.



Главный распределительный щит миноносца «Тор» перед монтажом на корабль



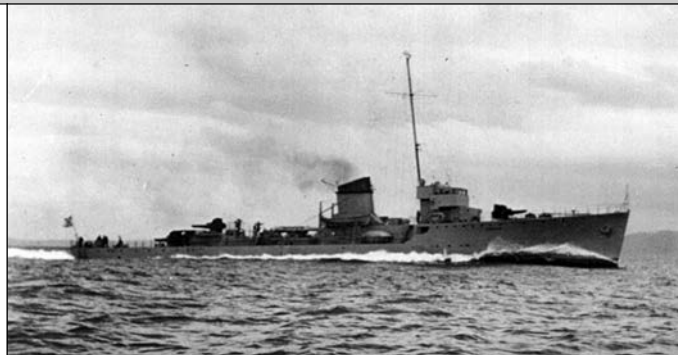
Машинный квартирмейстер Кристен Ольсен в машинном отделении «Слейпнера»

\* Интересный факт: на борту миноносца название было написано через «е» («Aeger»), однако и в документах, и в литературе чаще можно встретить написание через «i» («Aegir»).





Миноносец «Слейпнер» в 1937 г.



Миноносец «Эгер». На нижнем снимке хорошо видны кормовые орудия, 40-мм «Бофорс» и резервный пост управления кораблем



### Тактико-технические характеристики кораблей

	Тип «Sleipner»	Тип «Odin»
Водоизмещение, т		
стандартное	597	632
полное	708	735
Размерения, м		
длина между перпендикулярами	72,0	74,0
длина наибольшая	74,3	76,3
ширина		7,8
осадка нормальная	2,10	
осадка в полном грузу	2,85	2,97
Силовая установка	3 котла «Yarrow» (32 атм.) 2 ТЗА «De Laval»	
Мощность, л.с.	12 500	
Скорость, уз	30	
Запас топлива полный, т	100	
Дальность плавания, миль	3500 (15)	
Экипаж, чел.	75	

### В составе норвежского флота

#### На защите нейтралитета

Непродолжительная предвоенная служба миноносцев не изобиловала интересными событиями. К началу Второй мировой войны успевшие к тому времени войти в строй «Эгер» (командир – капитан 2 ранга Н. Бруун), «Слейпнер» (капитан 2 ранга Э. Рёрен) и «Гюллер» (капитан 2 ранга Л. Хольк) составляли 2-й дивизион эсминцев, которым командовал Нильс Бруун. Дивизион входил в состав 2-го военно-морского округа, отвечавшего за оборону западного побережья Норвегии, и 3 сентября 1939 г. встретил во Флеккефьорде.

Осуществляя защиту нейтралитета, корабли оказались вовлеченными в инцидент с американским пароходом «Сити оф Флинт». Это судно было захвачено германским тяжелым крейсером «Дойчланд» в Атлантике и 30 октября 1939 г. прибыло в Тромсё с призывом командой, чтобы укрыться от ведущих его поиски британских кораблей. Норвежцы сочли это нарушением нейтрального статуса их страны и приказали пароходу убраться. «Слейпнер» и



**Норвежские корабли во Флекке-фьорде 3 сентября 1939 г. Слева – три эсминца 2-го дивизиона, в центре – минный заградитель «Олав Трюггвасон», справа – миноносец «Стег»**

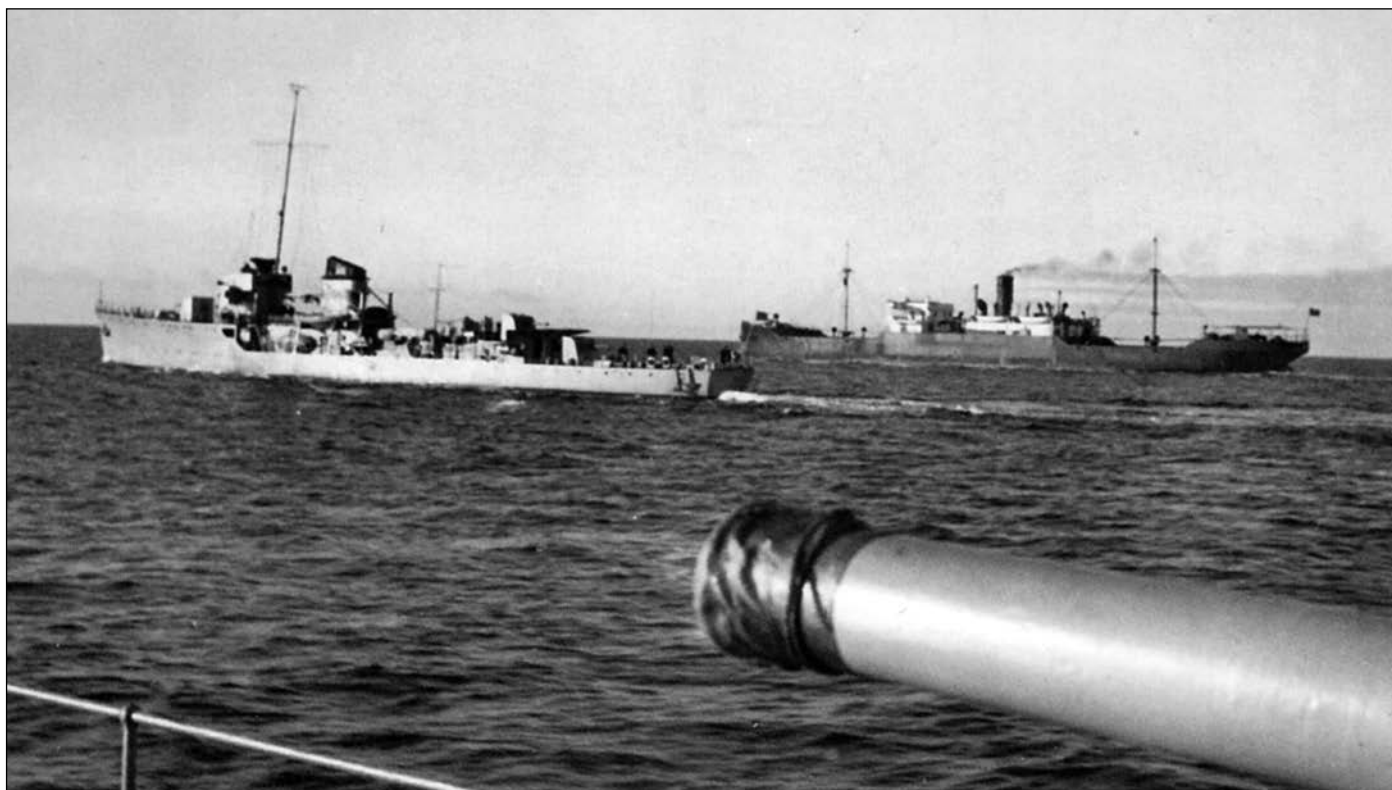
«Эгер» сопровождали его до границы территориальных вод, а затем передали «под присмотр» минного заградителя «Олав Трюггвасон». В конечном итоге, 3 ноября в Хаугсунне «Сити оф Флинт» был освобожден норвежцами и вернулся в Штаты, а находившаяся на его борту немецкая призовая команда интернирована.

После начала войны между Советским Союзом и Финляндией все три корабля были переведены в Финмарк (Северная Норвегия) и рассредоточены по различным портам – в частности, «Гюллер» базировался на Киркенес. Миноносцы патрулировали прибрежные районы и даже иногда уничтожали дрейфующие мины, сорванные штормами с советских оборонительных заграждений и заплывавшие в норвежские территориальные воды. Один такой случай имел место 22 марта 1940 г., когда патрульный гидросамолет «Хёвер» MF.11, вылетевший с импровизированной

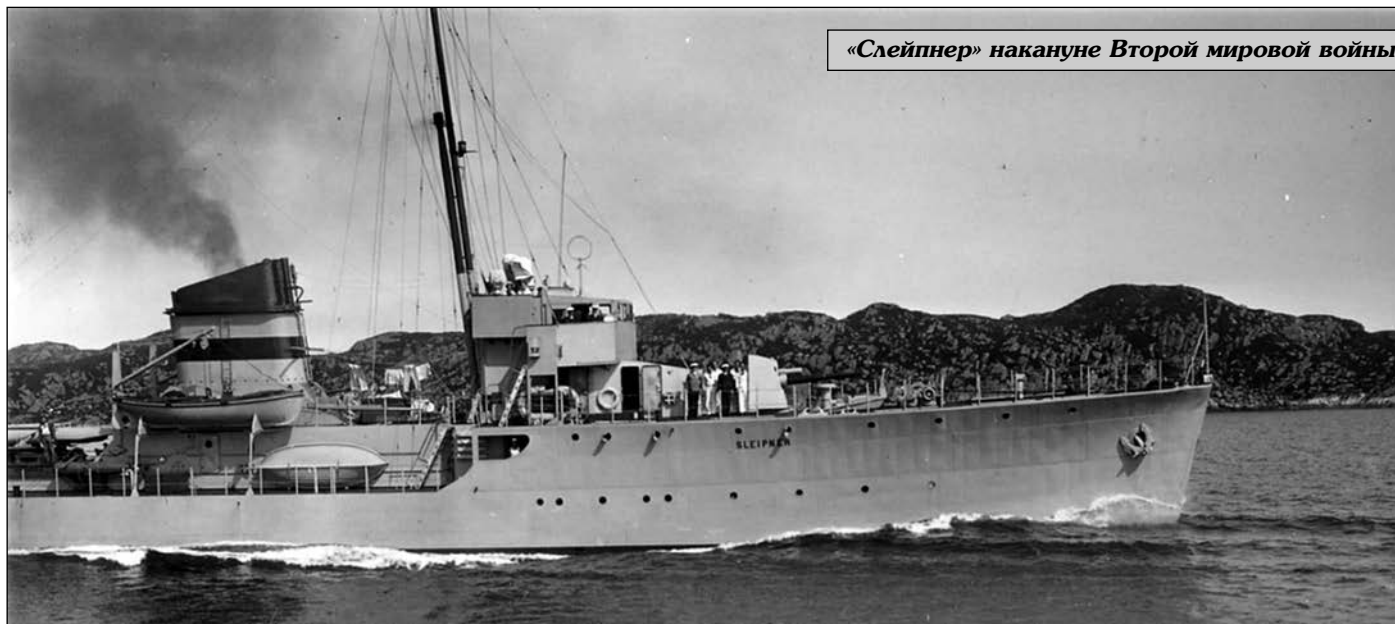
базы морской авиации в Вадсё, обнаружил дрейфующую в Варангер-фьорде мину и навел по радио «Гюллер», который, прибыв на место, расстрелял ее.

С завершением Зимней войны миноносцы вернулись в Южную Норвегию. «Эгер» и «Слейпнер» по-прежнему составляли 2-й дивизион эсминцев, а из «Гюллера» и недавно вступившего в строй «Одина» (капитан 2 ранга О.А. Гунвалльсен) был сформирован 3-й дивизион, находившийся в подчинении 1-го военно-морского округа. Ожидалось, что два оставшихся корабля по мере готовности будут распределены между этими дивизионами, доведя их до полного трехкорабельного состава.

Тем временем над Норвегией сгустились тучи. Утром 8 апреля «Слейпнер» вместе со сторожевым кораблем «Сюръян» патрулировали на широте Хустадивика (около 20 миль западнее Кристиансунна), когда британский флот начал



**«Эгер» эскортирует пароход «Сити оф Флинт», 30 октября 1939 г.**

**«Слейпнер» накануне Второй мировой войны**

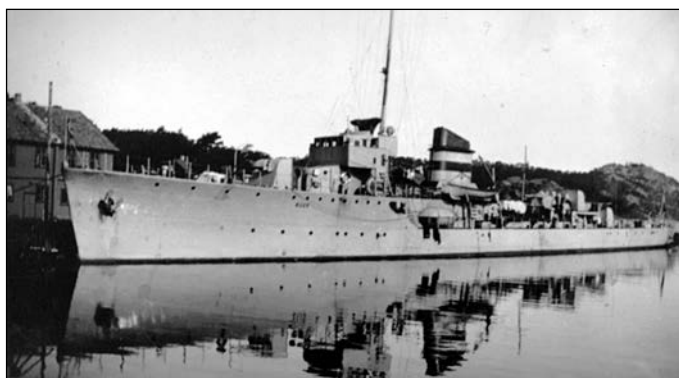
операцию «Уилфред» по минированию норвежских территориальных вод. Около 8 часов утра «Слейпнер» был остановлен в трехмильной зоне эсминцем, опознанным им по бортовому номеру H97 как британский «Хайперион», к которому вскоре присоединился «Хироу». Миноносец передал сигнал, запрещающий британским военным кораблям находиться в территориальных водах нейтральной страны, но огня не открывал. Вместо ответа англичане просигналили предупреждение, что из-за мин плавание в этом районе стало небезопасным, а закончив свою работу, ушли в открытое море.

В полдень того же дня польская подводная лодка «Ожел» у побережья Южной Норвегии потопила германский транспорт «Рио-де-Жанейро» (5199 брт). Прибывшие к месту ги-

бели судна миноносец «Один» и сторожевой корабль (вооруженный траулер) «Людаль» спасли уцелевших моряков и немецких солдат, включая 19 тяжелораненых, и оставили их в Кристиансанн. От них была получена информация, что транспорт шел в Берген, где должен был высадить десант, «чтобы помочь норвежцам защититься от британского вторжения». Спустя всего несколько часов германские войска начали высадку в норвежских портах (операция «Везерюбунг»). 9 апреля 1940 г. Норвегия вступила во Вторую мировую войну.

Поскольку миноносцы типа «Слейпнер» встретили германское вторжение в различных местах и совместно в боевых действиях не участвовали, следующий этап их карьеры имеет смысл описывать для каждого корабля в отдельности.

**«Гюллер», «Эгер» и «Слейпнер» в Кристиансанне накануне войны. Обратите внимание на марки на дымовых трубах**



«Эгер» в порту

### «Эгер»: первая победа и первая потеря

«Эгер» оказался первым норвежским боевым кораблем, оказавшим сопротивление германскому вторжению в Норвегию и добившимся при этом успеха. Около 01:00 9 апреля таможенный офицер, поднявшийся на борт миноносца, стоящего на якоре в гавани Ставангера, высказал подозрение, что германское грузовое судно «Рода» (6780 брт), бросившее якорь около Улльснеса, вместо заявленных в судовой декларации 7000 тонн кокса везет другой груз — слишком уж высоко сидел транспорт, якобы нагруженный «под завязку». Подозрение усилил тот факт, что, по документам, груз предназначался для норвежской компании «Сигвальд Бергенсен», а таможенник точно знал, что она никогда ранее не закупала кокс. Хотя ситуация оставалась неясной, капитан 2 ранга Нильс Ларсен Бруун принял решение захватить «Роду» как приз.

Когда миноносец подошел к транспорту, стоявшему в Бю-фьорде, неподалеку от Ставангера, и просигналил, что намерен высадить на борт досмотровую команду, немцы оказали сопротивление. Тогда Бруун решил потопить судно. После того, как экипаж «Роды» спустился в шлюпки и отошел на безопасное расстояние, «Эгер» выпустил 25 снарядов (стрельба велась учебными болванками, не имевшими разрывного заряда) в оба борта парохода, отчего он затонул.

С рассветом над миноносцем стали пролетать немецкие боевые самолеты, и в 08:30 первые три «Юнкерса» Ju.88 из состава 8-й эскадрильи KG 4 атаковали «Эгер» в Амёфьорде. Корабль отражал налет огнем 40-мм «бофорса» и двух 12,7-мм «кольтов». Норвежцы даже заявили о двух сбитых самолетах, но германская сторона это опровергает. Отчаянно маневрируя, «Эгер» пытался уклониться от бомб, однако самолеты заходили с разных направлений, и миноносец все же получил прямое попадание 250-кг бомбы в район машинного отделения.

Взрывом была разрушена обшивка палубы и бортов. Семь человек погибли на месте, один получил смертельное ранение, еще трое были легко ранены. В числе убитых оказалось трое офицеров. Тем временем поврежденный «Эгер» атаковали еще семь германских самолетов. Одна из бомб сбила мачту и упала в воду, не взорвавшись, другая поразила корабль в среднюю часть, но, к счастью, тоже не взорвалась. При этом атакующие самолеты поливали миноносец яростным пулеметным огнем. Поскольку все зенитное вооружение было выведено из строя, капитан 2 ранга Бруун отдал приказ оставить корабль. Экипаж сошел на берег без новых потерь. «Эгер» был выброшен на прибрежную отмель у острова Хундвог, причем его корпус переломился позади торпедного аппарата.

Теперь под командованием Брууна находилось 57 боеспособных членов экипажа, и поначалу он намеревался сохранить их единым сплоченным отрядом и вывести в не-



Разрушенный остов «Эгера» в Ставангере, 9 апреля 1940 г.



Остов «Эгера», орудия уже демонтированы

оккупированную часть страны, чтобы продолжить сражаться. Однако, поскольку и Ставангер, и расположенный неподалеку аэродром Сола были уже заняты захватчиками, людей пришлось разделить на небольшие группы, которым было легче миновать вражеские кордоны. 11 апреля Бруун распустил экипаж, но в итоге лишь часть моряков сумела добраться до своих.\*

Остов «Эгера» лежал на мелководье, привлекая к себе местных жителей, пока не был разобран на металл. Орудия миноносца были сняты немцами (два — в мае, третье — в августе 1940 г.) и использованы в системе береговой обороны Ставангера — ими была укомплектована батарея МКВ 1/503, размещенная у Грёдеймхаммера, к северу от входа в порт.

### «Гюллер» и «Один»: не снискавшие славы

Эти два миноносца встретили германское вторжение в Кристиансанне, причем «Гюллер» утром 9 апреля стоял у причала торгового порта, а «Один» находился в военной гавани Марвик, в трех километрах восточнее.

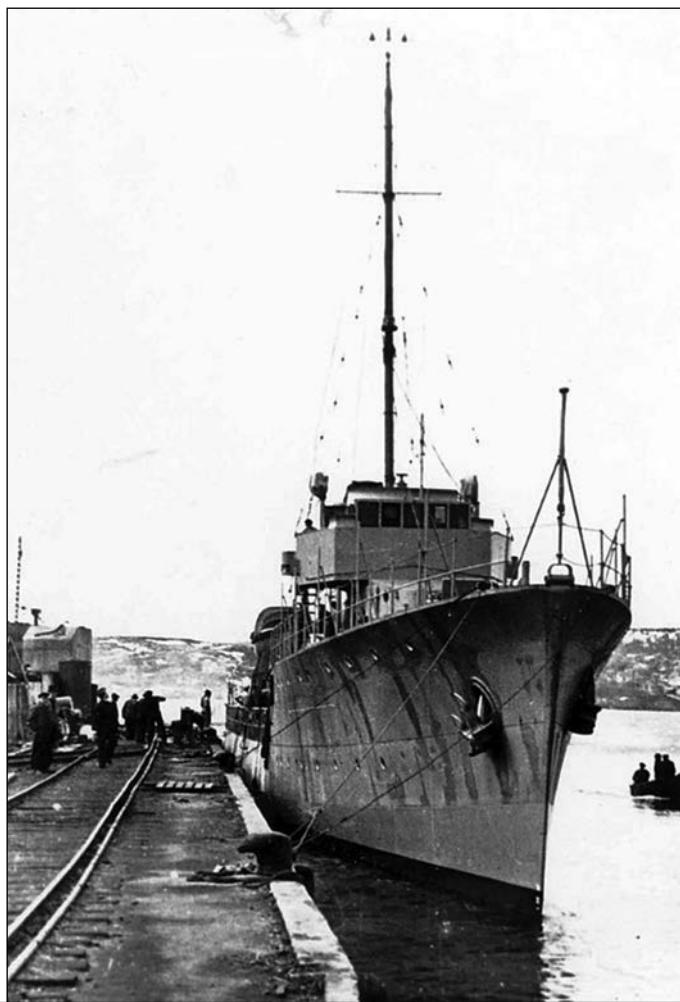
\* Нильс Ларсен Бруун (1893-1970) сумел покинуть оккупированную Норвегию в 1941 г. и через Швецию, Советский Союз, Индию и США добраться до Великобритании, где возглавил учебное подразделение норвежского флота, а с 1943 г. — военно-морскую академию. В послевоенные годы дослужился до контр-адмирала, командовал военно-морским округом.



Когда прозвучали первые выстрелы береговых батарей форта Оддерё, «Один» снялся с якоря и вышел в Топпдаль-фьорд. Появившиеся вскоре немецкие самолеты были встречены огнем, а умелое маневрирование позволило кораблю избежать попаданий сбрасываемых ими многочисленных бомб. Около 07:30 двухмоторный бомбардировщик атаковал германскую подводную лодку U-21, интернированную после того, как 27 марта она села на мель в норвежских территориальных водах у Мандала. «Один» обстрелял самолет, который на самом деле оказался британским разведчиком «Локхид Хадсон». К счастью, очереди зенитчиков прошли мимо цели.



Поднятый немцами «Тор» буксируется на достройку, 20 апреля 1940 г.



«Тор» у достройочной стенки в Фредрикстаде летом 1940 г.

Находившийся у причала «Гюллер» также открыл огонь по немецким самолетам. Несколько бомб разорвались невдалеке от него. Командир корабля капитан 2 ранга Хольк связался по телефону с командиром военно-морской базы капитаном 1 ранга Вигерсом и, получив сведения об обстановке, вывел корабль в море. «Гюллер» направился к выходу из гавани, развернув торпедный аппарат в сторону возможного появления противника.

Однако в 10:00 радисты миноносцев приняли приказ коменданта Кристиансана не открывать огня по британским и французским кораблям, что внесло путаницу в дальнейшие действия норвежцев. «Гюллер» вернулся к причалу Толлобод, чтобы пополнить запасы пресной воды. Спустя полчаса немецкие корабли вошли в гавань и начали высадку десанта. Не оказав дальнейшего сопротивления, «Гюллер» и «Один», вместе с другими кораблями, были захвачены врагом.

#### «Тор» и «Бальдер»: не успевшие повоевать

Когда война пришла в Норвегию, два последних миноносца серии еще не успели войти в строй.

«Тор» находился в Фредрикстаде, уже укомплектованный экипажем, но еще не имевший вооружения и части оборудования. Когда 9 апреля поступили сообщения о приближении к городу немецких войск, командир корабля, капитан 2 ранга Эвальд Рёрен (ранее он командовал однотипным «Слейпнером») приказал затопить миноносец в ковше завода, чтобы он не достался врагу. Экипаж «Тора» сошел на берег и присоединился в Эстфолле к частям 1-й дивизии, вместе с которыми 14 апреля перешел через границу и укрылся на территории нейтральной Швеции, где был интернирован.\*

Немцы заняли Фредрикстад только 13 апреля и незамедлительно приступили к подъему корабля. Всего через неделю после затопления, 16 апреля, «Тор» вновь оказался на поверхности, а спустя еще шесть дней был отбуксирован в Драммен для ремонта.

Что же касается «Бальдера», то немецкие войска захватили его 9 апреля в Хортене, прямо у заводской стенки.

Немцы продолжили достройочные работы на «Торе» и «Бальдере» на занятой верфи в Карлиохансверне силами норвежских рабочих под контролем германских специалистов. Летом 1940 г. оба корабля вошли в состав германского флота.

#### «Слейпнер»: легенда норвежского флота

С началом германского вторжения «Слейпнер» получил приказ присоединиться к миноносцам «Трюгг» и «Сильд» и обеспечить оборону входа в Ромсдальс-фьорд. 11 апреля, приказом командующего 2-м военно-морским округом контр-адмирала К. Танк-Нильсена, командир «Слейпнера» капитан 2 ранга Эрнст Уллеринг\*\* был назначен командиром импровизированного отряда Ромсдальс-фьорда, куда, помимо трех перечисленных кораблей, вошли миноносец «Скрей», вооруженный траулер «Коммонвелт» (179 брт), два гидросамолета MF.11, один трофейный «Арадо» Ar.196, а также две приданные союзниками (12 и 13 апреля соответственно) летающие лодки «Супермарин Уолрус». Самолеты использовались для ведения разведки, но к 18 апре-

\* Эвальд Рёрен в 1942 г. был депортирован в Германию как военнопленный. Вдохновленный деятельностью Оксфордского движения, он стал священником для норвежских заключенных.

\*\* Эрнст Уллеринг (1894-1953) считается одним из самых заслуженных норвежских морских офицеров периода Второй мировой войны. Во время Норвежской кампании он командовал миноносцем «Слейпнер»; затем участвовал в Битве за Атлантику, сопровождая конвои; в 1942-43 гг. служил военным комендантом Шпицбергена; в 1944-45 гг. был командиром Королевского военно-морского резерва. Награжден норвежским Военным крестом с мечами и британским Орденом за выдающиеся заслуги.



**Замаскированный «Слейпнер» на стоянке в Ромсдальс-фьорде, апрель 1940 г.**



ля были эвакуированы в Великобританию ввиду отсутствия топлива и боеприпасов. «Была надежда, что их экипажи вскоре смогут вернуться с более совершенными самолетами, однако эвакуация союзных сил из южных районов Норвегии спустя всего шестнадцать дней, 4 мая, не позволила осуществить эти стремления», — пишет норвежский историк Свейн Сивертсен.

Первое встреча «Слейпнера» с немцами состоялось 12 апреля. Этому предшествовала полученная Ульрингом 10 апреля информация о двух германских судах, идущих на юг вдоль побережья. Ими были 1080-тонный транспорт «Рурорт» из Дуйсбурга и 420-тонный траулер «Тюринген». Известие о германском вторжении в Норвегию застало их в Олесунне, откуда они незамедлительно ушли, опасаясь захвата. Местные жители сообщали об их движении, опасаясь, что на борту транспорта могут находиться войска. Когда суда стали на якорь в бухте Стеттевика близ Скудье, офицер полиции Хенрик Квале сообщил об этом в штаб отряда Ромсдальс-фьорда для координации дальнейших действий. Накануне Квале организовал из добровольцев отряд ополчения численностью около 100 человек, вооруженных винтовками Краг-Йоргенсен и охотничьими ружьями (а также дубинками, вилами и ножами).

Норвежцы планировали в буквальном смысле взять на абордаж немецкие суда, используя для этого свои корабли, и интернировать их команды. Перед этим Квале связался с немецкими капитанами, предложив им сдаться без сопротивления и даже намеревался устроить им встречу

с норвежским командованием. После получения отказа «Слейпнер», «Трюгг» и «Коммонвелт» вошли в бухту, блокировав выход, а вооруженные норвежские ополченцы окружили ее берега, чтобы не дать немецким морякам уйти по суше. Когда «Коммонвелт» начал приближаться, немцы спустили шлюпки и покинули свои суда.

Призовая команда со «Слейпнера» во главе со старшим офицером капитан-лейтенантом Дагфином Хьехольтом поднялась на борт «Рурорта» и осмотрела его. Было обнаружено, что перед оставлением судна немцы вывели из строя его машину и выбросили часть ее деталей за борт, что делало невозможным использование транспорта норвежским флотом без серьезного ремонта. Поскольку времени и возможностей для этого не имелось, «Рурорт» пришлось оставить в Стеттевике, где он впоследствии стал мишенью для бомбардировщиков Люфтваффе.

В противоположность этому, «Тюринген» был практически не поврежден саботажниками. Немцы заложили по одному подрывному заряду в котельном и машинном отделении, но те не сработали. После их обезвреживания траулер был вооружен 12,7-мм пулеметом и включен в состав норвежского флота. Он использовался в качестве патрульного судна у Молде, однако ввиду крайне плохого технического состояния большую часть времени простаивал у причала в Олесунне. Когда в начале мая командование норвежского флота оставило Южную Норвегию, «Тюринген» был затоплен.

Команды немецких судов — в общей сложности 34 человека — на трех шлюпках добрались до берега, где были встречены четырьмя ополченцами во главе с Хенриком Квале. Остальные бойцы находились на позициях вокруг бухты, имея приказ стрелять без предупреждения, если кто-то из немцев попытается бежать, но те не оказали сопротивления. После досмотра все пленные были посажены в реквизированный автобус и доставлены в здание муниципалитета Скудье, где находились под охраной ополченцев в течение следующих восемнадцати дней. 1 мая, в связи с оставлением Южной Норвегии, они были вывезены на побережье и на пароходе «Боргунд» отправлены в Великобританию, где провели остаток войны в лагере для военнопленных.

После высадки англо-французских войск «Слейпнер» и «Трюгг» продолжали действовать в районе Молде и Ондальснесе в интересах союзных сил. В частности, 24 апреля «Слейпнер» принял с борта крейсера «Манчестер» командующего британским контингентом генерала Бернарда Пейджета и высадил его на берег в Ондальснесе.



**«Слейпнер» в Молде, апрель 1940 г.**

Находясь близ использовавшихся союзниками якорных стоянок, норвежские корабли, особенно «Слейпнер», как крупнейший из них, нередко становились мишенями для самолетов Люфтваффе, при этом на счет зенитчиков миноносца было записано несколько побед. Так, 20 апреля они заявили о сбитом бомбардировщике, который упал в воду у острова Секкен в Ромсдальс-фьорде,\* и повреждении еще нескольких огнем 40-мм «бофорса». 22 апреля был сбит еще один бомбардировщик, разбившийся у Нурвика.\*\* В тот день «Слейпнер» успешно прикрывал переправу лошадей через фьорд. Норвежцы отметили, что на корабль было сброшено 48 бомб, ближайшая из которых разорвалась в 20 метрах от него. В промежутках между налетами миноносец отставался на якорю под высоким берегом фьорда, замаскированный ветками деревьев, чтобы укрыться от вездесущих немецких самолетов.

Немногочисленные радиостанции, оставшиеся под контролем норвежского правительства, с упоением рассказывали об успехах «Слейпнера». Хотя в действительности на его счету имеются всего два уничтоженных немецких бомбардировщика (да и те лишь с известной долей вероятности), в то непростое для страны время новости сообщали о десятке вражеских самолетов, сбитых зенитчиками «отважного маленького корабля». Конечно же, их нельзя винить: эти известия имели колоссальный пропагандистский эффект для поднятия морального духа норвежских войск, сильно упавшего из-за череды поражений на сухопутном фронте. Не отставала и германская сторона, дважды заявлявшая о потоплении миноносца, чем только поднимала его реноме в глазах норвежских моряков, удостоивших его эпитетом «непотопляемого корабля».

25 апреля бомбардировщики из состава III/LG 1 произвели на район Ондальснаса особенно мощный налет. Миноносец «Трюгг» получил тяжелые повреждения и затонул на мелководье у берега (позже немцы подняли его, отремонтировали и включили в состав своего флота). «Слейпнер» находился под непрерывными атаками двенадцати самолетов, которые заходили на цель звеньями по три машины. Несмотря на стремительное маневрирование в стесненных условиях фьорда, несколько бомб поразили корабль, но, к счастью, значительного ущерба не нанесли, никто из команды не пострадал. Тем не менее, отсутствие боезапаса и полученные повреждения вынуждали уйти на ремонт в безопасное место.

В 23:25 «Слейпнер» вышел из Ондальснаса, взяв курс на запад, и в 19 часов 26 апреля прибыл в Лервик на Шетландских островах. Его появление поначалу вызвало переполох, поскольку местное командование не было предупреждено. Миноносец оставался в Лервике до 9 часов утра следующего дня, после чего перешел в Скапа-Флоу, прибыв туда в 5 часов пополудни. 30 апреля в 13:30 норвежский корабль покинул главную базу Королевского флота и направился на ремонт в устье Тайна, однако в связи с тем, что на подходах к нему немцы выставили мины, был перенаправлен в Росайт. В итоге, ремонт удалось завершить только к 17 июня, когда территория Норвегии была уже полностью оккупирована, но король и правительство с частью войск эвакуировались в Великобританию, чтобы продолжить сражаться с врагом.

После выхода с Тайнской судовой «Слейпнер» получил бортовой тактический номер H28. Оставшуюся часть своей карьеры в годы войны он провел, главным образом, сопровождая конвои, ходившие вдоль восточного побережья Британских островов. Первыми его заданием на данном поприще стало эскортирование конвоя FN-206, кото-

\* Подтверждения данного случая в немецких документах не обнаружено.

\*\* Немцы подтверждают потерю одного Ju.88 из состава 9./KG 30, однако англичане приписывают его уничтожение шлюпу «Пеликан».



**Линкор «Куин Элизабет», эсминец «Зулу» и миноносец «Слейпнер» в Росайте**



**Командир «Слейпнера» капитан 2 ранга Торе Хорве в своей каюте**



**«Слейпнер» в конце 1940 г. Фальшивый носовой бурун и бортовой номер заретушированы цензором**



**Норвежский (справа) и британский сигнальщики на мостике «Слейпнера»**

рый 27 июня вышел из порта Саутенд-он-Си и 29-го прибыл в Розайт. Когда 8 сентября 1940 г. германские бомбардировщики атаковали торговые суда, стоявшие на рейде Метил, находившийся там «Слейпнер» взял на буксир поврежденный голландский транспорт «Стад Флаандинген». 1 июля 1941 г. миноносец, вместе с другими британскими и голландскими кораблями, был включен в состав Росайтских эскадронных сил. К тому моменту, как 3 января следующего года «Слейпнер» ушел на ремонт и модернизацию в Ширнесс, он оставался единственным небританским кораблем в составе данного соединения.

«Слейпнер» неоднократно менял вооружение. Насколько можно судить по имеющимся материалам, в 1940-41 гг. на юте были установлено два бомбомета и два бомбосбрасывателя на три глубинных бомбы каждый, а также счетверенный 12,7-мм зенитный пулемет «Виккерс».

Во время произведенной в 1942 г. модернизации вооружение подверглось более существенному изменению. Все три 102-мм орудия сняли; на месте носового и кормового установили два 102-мм/45 британских универсальных орудия Mk.V (вес снаряда 14,06 кг, начальная скорость 728 м/с, дальность стрельбы 15 020 м, досягаемость по высоте 9450 м, скорострельность 14 выстр./мин); 40-мм «Бомфорс» переместили на позицию снятого кормового возвышенного орудия, а на его месте оборудовали площадку для двух 20-мм/70 автоматов «Эрликон». Тогда же корабль получил радиолокационную станцию типа 286PU, антенну которой смонтировали на фок-мачте.

Снятые со «Слейпнера» 102-мм орудия 16 октября 1942 г. были доставлены на Шпицберген для использования в системе береговой обороны. Одно из них установили на мысе Хотельнессен у Лонгйира, второе – на мысе Хеер у Баренцбурга и третье – непосредственно в Баренцбурге. Наличие у защитников Шпицбергена артиллерии стало неприятным сюрпризом для немцев, атаковавших архипелаг 8 сентября 1943 г. Впрочем, ввиду подавляющего численного и огневого превосходства нападавших, норвежцам пришлось отступить, а все три пушки были уничтожены артиллерией германских кораблей.

Во время второго большого ремонта миноносца, длившегося с 1 июня до 20 октября 1943 г. радар типа 286PU заменили более совершенным типа 291; на месте дальномера на мостике установили РЛС типа 271, а вместо счетверенного 12,7-мм пулемета – третий 20-мм «Эрликон».

После этого боевая карьера «Слейпнера» продолжалась недолго. 27 февраля 1944 г. он прибыл в Бернтисленд в заливе Ферт-оф-Форт, а 10 марта был выведен из состава флота и поставлен на консервацию, где оставался до конца войны.

За время службы в составе британского флота (с 28 июня 1940 г. по 10 марта 1944 г.) корабль находился в мо-

ре 404 дня и участвовал в сопровождении 156 конвоев, в состав которых входило 3969 судов общей вместимостью свыше 12 млн. брт.

**Командиры «Слейпнера» в годы Второй мировой войны:**  
капитан 2 ранга Эрнст УльERING (до апреля 1940 – 28.06.1940);  
капитан 2 ранга Торе Хорве (28.06.1940 – декабрь 1941);  
капитан 2 ранга Рольф Хаг (декабрь 1941 – 22.07.1942);  
капитан-лейтенант Клеппе (22.07.1942 – 10.03.1944).



**«Слейпнер» после модернизации 1942 г. с двумя 102-мм орудиями Mk.V и радаром типа 286PU**



**«Слейпнер» в резерве, 1944 г. Хорошо видны антенны РЛС типа 271 (на мостике) и 291 (на мачте)**



## Под флагом Кригсмарине

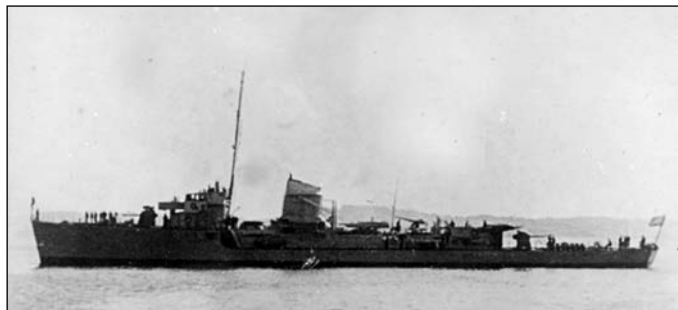
Четырем норвежским миноносцам довелось служить на стороне врага. Захваченные в Кристиансанне в полной боевой готовности «Гюллер» и «Один» 11 апреля 1940 г. были приняты немецкими экипажами и уже 20 и 26 апреля соответственно введены в строй. Ремонт поднятого «Тора» и достройка «Бальдера» тоже не заставили себя ждать – эти корабли вошли в строй соответственно 13 июня и 27 июля.

В составе Кригсмарине все четыре единицы были зачислены в класс трофейных миноносцев (Torpedoboote Ausland) и получили новые наименования, продолжавшие линейку уже существующих названий германских кораблей данного класса: «Гюллер» был переименован в «Лёве» (лев), «Один» – в «Пантер» (пантера), «Бальдер» – в «Леопард» и «Тор» – в «Тигер» (тигр).\*

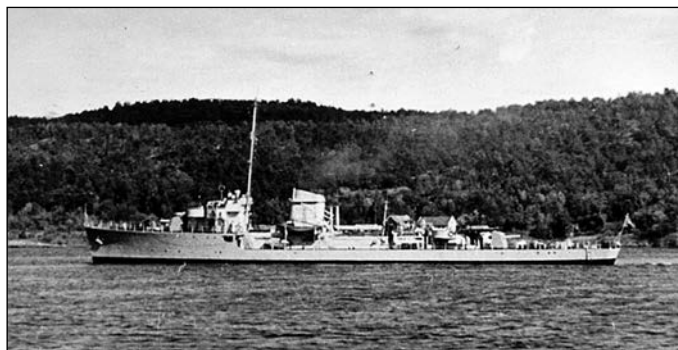
В июне 1940 г. из трофейных норвежских кораблей была сформирована 7-я флотилия миноносцев, командование которой принял капитан-лейтенант Гельмут Нойс. Она



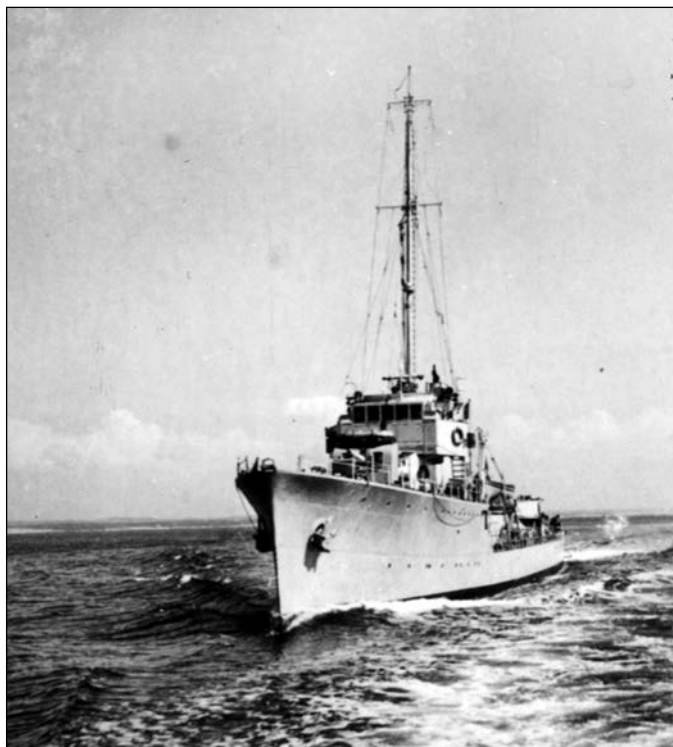
**«Лёве» (б. «Гюллер») в Хортене, июль 1940 г.**



**«Леопард» (б. «Бальдер») в Готенхафене (Гдыня), апрель 1941 г.**



**«Тигер» (б. «Тор») в Хортене, июль 1940 г.**



**Один из трофейных норвежских миноносцев 7-й флотилии**

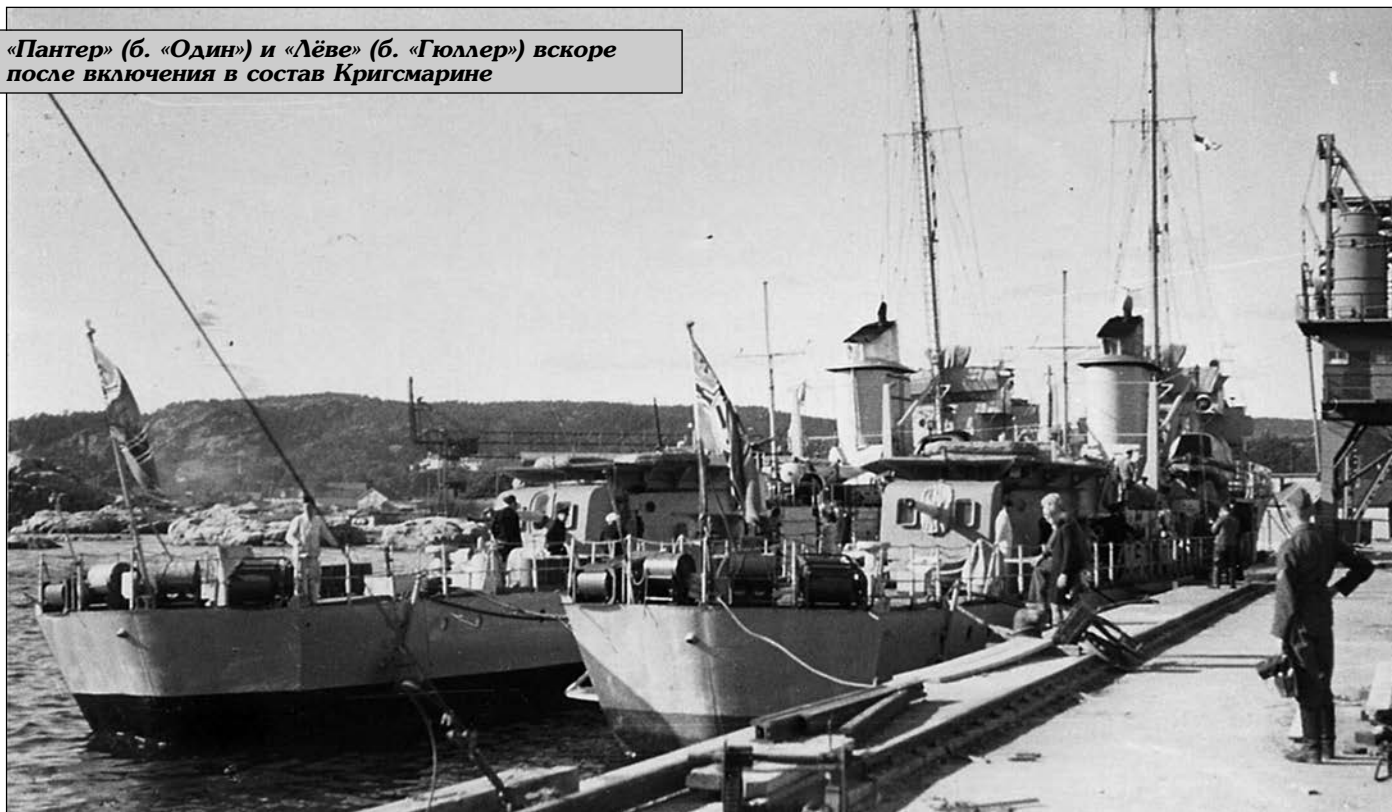
занималась несением эскортной и дозорной службы в Скагерраке и Каттегате. Впрочем, немцы очень быстро разочаровались в боевых и мореходных качествах доставшихся им трофеев, о чем можно судить хотя бы по тому факту, что уже в декабре 1940 г. флотилия была расформирована, а миноносцы переведены на более спокойную Балтику, где какое-то время они использовались в качестве учебных кораблей и мишеней для обеспечения боевой подготовки подводников. 1 января 1942 г. все четыре единицы были переклассифицированы в торпедоловы и приданы 27-й (учебной) флотилии подводных лодок в Готенхафене. Остаток войны они провели преимущественно в районе Данцигской бухты, где были сосредоточены учебные полигоны подводников, занимаясь рутинной работой, далекой от их исходного предназначения.

Несколько слов о перевооружении бывших норвежских кораблей в германском флоте. Поначалу они сохраняли исходный состав вооружения, только с «Лёве»/«Гюллера» было снято кормовое возвышенное орудие. Не исключено, что его место какое-то время занимал второй торпедный аппарат. К концу 1940 г. на всех кораблях на носовой надстройке перед ходовой рубкой смонтировали круглую площадку, на которую установили 20-мм/65 автомат С/38. Второй такой же автомат был установлен на надстройке вместо кормового орудия.

Как утверждает справочник Э. Грёнера, зимой 1941/42 г. вооружение миноносцев подверглось более существенно сокращению: носовое орудие и торпедный аппарат были демонтированы, вместо 102-мм кормового орудия установлено немецкое 105-мм/45, 40-мм автомат заменен на немецкую 37-мм зенитку и добавлено еще два 20-мм автомата. Между тем, эта информация противоречит имеющимся фотографиям, из чего следует, что данный вопрос требует дальнейшего уточнения.

\* Наименования «Тигр» и «Леопард» ранее носили миноносцы типа 24, погибшие в результате столкновений: первый – с эсминцем «Макс Шульц» 27.08.1939; второй – с минным заградителем «Пройссен» 30.04.1940.

**«Пантер» (б. «Один») и «Лёве» (б. «Гюллер») вскоре после включения в состав Кригсмарине**



Численность экипажа в германском флоте составляла 86-88 человек, а к концу войны, по некоторым сведениям, достигала 101 чел.

Как ни странно, за пять лет службы под германским флагом с бывшими норвежскими миноносцами не происходило ничего интересного. Едва ли не единственный достойный упоминания эпизод – участие «Лёве» в трагических для немцев событиях 30 января 1945 г. Он оказался единственным боевым кораблем, вышедшим в ту ночь из Готенхафена в качестве эскорта лайнера «Вильгельм Густлофф» (25 484 брт), на котором находилось более 9000 военнослужащих и гражданских лиц, эвакуируемых из Восточной Померании. Выйдя в открытое море, лайнер увеличил ход, а маленький «Лёве» не смог держаться за ним на волнении. Как известно, вскоре «Густлофф» был торпедирован советской подводной лодкой С-13 (капитан 3 ранга А.И. Маринеско) и затонул с большим числом жертв. Все, что смог сделать подоспевший «Лёве» – это поднять из воды 472 из 904 уцелевших.

Конец войны в мае 1945 г. «Лёве» («Гюллер») встретил в Фленсбурге, «Пантер» («Один») – в норвежском Хольмен-

странне (близ Хортена), «Леопард» («Бальдер») – в Брунсбюттеле, «Тигер» («Тор») – в Корсёре (Дания). Там они сначала были переданы немецкими экипажами под контроль оккупационных сил, а вскоре возвращены Норвегии, получив свои прежние имена.

#### 7-я флотилия миноносцев

Командир флотилии – капитан-лейтенант Гельмут Нойс  
Флагманский инженер-механик – капитан-лейтенант-инженер Иоганн Мюллер

«Panther» – кпт.-лт. Гельмут Нойс (с декабря 1940 – обер-лт. Вальтер Ярмаркер)

«Lowe» – кпт.-лт. Зигфрид Штрелов (с декабря 1940 – кпт.-лт. Георг Грунд)

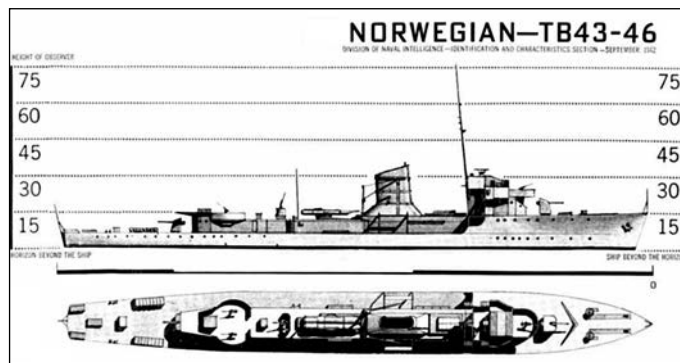
«Leopard» – кпт.-лт. Вальтер Якобсон (с ноября 1940 – кпт.-лт. Конрад Зоммерлатт)

«Tiger» – кпт.-лт. Герберт Ютнер

#### После войны

В течение лета 1945 г. «Гюллер», «Один», «Бальдер» и «Тор» вернулись в Норвегию. Туда же в конце мая из Англии прибыл «Слейпнер». Однако, возвращение на родину еще не означало возвращения к активной службе. Удручающее техническое состояние миноносцев вкпе с послевоенной неразберихой и необустроенностью не позволили сразу ввести их в строй, поэтому более трех лет они просто отсиживались в гавани в ожидании своей судьбы. Впрочем, это не помешало при очередной реорганизации военно-морских сил 19 сентября 1946 г. зачислить их в класс эскортных миноносцев (вместе с двумя кораблями типа «Хант», переданными Великобританией) и присвоить новые бортовые номера: «Слейпнер» – L01, «Гюллер» – L02, «Один» – L03, «Тор» – L04 и «Бальдер» – L05.

К ремонту и восстановлению кораблей удалось приступить только в 1948 году, совместив это с модернизацией. Внешний вид кораблей изменился не сильно, но вооружение было полностью обновлено и представлено, главным



**Схема трофейного норвежского миноносца из справочника разведывательного управления ВМС США**

**«Гюллер» после переоборудования во фрегат. Хорошо видно размещение вооружения**



образом, американскими образцами. Теперь оно ориентировалось не на противодействие надводному противнику, а на обеспечение противовоздушной и противолодочной обороны. В качестве артиллерии миноносцы получили по три американских 76-мм/50 универсальных орудия Mk.22, установленных на прежних позициях, и два 40-мм/60 автомата «Бофорс», занявших расширенную площадку, смонтированную на месте прежнего торпедного аппарата. Справочники отмечают также наличие двух 20-мм автоматов «Эрликон», однако ни на одной фотографии их не наблюдается. Управление огнем осуществлялось при помощи установленного на мостике директора Mk.52, оснащенного радаром Mk.26. Противолодочное вооружение включало многоствольный реактивный бомбомет «Хэджхог», установленный перед носовой надстройкой, четыре бомбомета и два бомбосбрасывателя на девять глубинных бомб каждый. Кроме того, корабли оснастили радиолокационными станциями типа 268, антенны которых заняли площадки фок-мачты.

Работы на «Гюллере» и «Бальдере» были закончены в 1952 г., на остальных – в 1953–54 гг. В ходе модернизации бывшие миноносцы были переклассифицированы во фрегаты и получили новые бортовые номера в соответствии с правилами НАТО: «Слейпнер» – F300, «Гюллер» – F301, «Один» – F302, «Тор» – F303, «Бальдер» – F304. По данным справочника «Джейн», не доверяя которым нет никаких оснований, скорость кораблей в открытом море к тому времени не превышала 25 узлов.

Послевоенная карьера новоиспеченных фрегатив не была отмечена сколь-нибудь значимыми событиями, да и ока-

залась совсем короткой. Уже в 1959 г. четыре из пяти кораблей были исключены из списков флота и сданы на слом. Повезло только «Бальдеру», который переоборудовали в опытный корабль для испытаний новейшего реактивного бомбомета «Терне» норвежской разработки. Для этого на корме бывшего миноносца соорудили массивную надстройку, на которую взгромодили саму установку с шестью рельсовыми направляющими. Из прежнего вооружения сохранилось только носовое орудие, впрочем, вскоре сняли и его. В таком виде «Бальдер» прослужил еще три года, после чего последовал за своими собратьями. В 1962 г. его разобрали на металл в Ставангере.

## Заключение

Взвешивая все «за» и «против», миноносцы типа «Слейпнер» можно назвать успехом норвежских кораблестроителей. Поставленные в жесткие рамки технического задания, они продемонстрировали способность разрабатывать и строить весьма оригинальные корабли, обладающие сбалансированными характеристиками и, несмотря на отдельные недостатки, в целом не уступающие зарубежным аналогам – например, французским миноносцам типа «Ля Помон» или итальянским типа «Спика». Другое дело, что сама концепция малого торпедно-артиллерийского корабля к моменту их создания себя изжила. В итоге, будучи к началу Второй мировой войны самыми современными кораблями норвежского флота, прибрежные эсминцы не смогли себя в ней полноценно проявить.

## Литература:

- Дашьян А.В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Польши и стран Скандинавии (Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии). // «Морская коллекция», 2005, № 3.  
 Campbell J. Naval Weapons of World War II. – Annapolis: Naval Institute Press, 2002.  
 Conway's All the World's Fighting Ships 1922–1946. – London: Conway Maritime Press, 1980.  
 Fock H. Z-Vor! Bd.1. – Hamburg: Koehlers Verlag, 2001.  
 Groner E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd.2. – Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1983.  
 Haarr G.H. The German invasion of Norway. – Barnsley: Seaforth Publishing, 2009.  
 Kaczmarek R. Norweskie niszczyciele typu «Sleipner» // «Okrety Wojenne», 1994, Nr.12.  
 Shores C., Ehrengardt C.-J., Foreman J., Weiss H., Olsen B. Fledgling Eagles. – London: Grub Street, 1991.  
 Steen E.A. Norges sjekrig 1940–1945. Bd.II–III. – Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1954–1956.  
 Whitley M.J. Destroyers of World War Two. – London: Arms & Armour Press, 1988.  
 Материалы сети Интернет.



**«Бальдер» в качестве опытного корабля для испытаний РБУ «Терне»**

Автор выражает благодарность М.С. Барабанову, А.Я. Кузнецову и В.К. Михальчуку за предоставленные материалы и оказанную помощь.

# Адмиральский мартиролог Ниппон Кайгун.

## Флаг-офицеры Японского Императорского флота, погибшие во время Второй мировой войны

Алексей Орёл

**Н**ачиная разговор о погибших во Второй мировой войне адмиралах Страны Восходящего Солнца, нужно сделать несколько замечаний.

Кодекс чести японского офицера не предполагал возможности плена как сохранения жизни ценой отказа от выполнения боевой задачи. Как следствие, до самой капитуляции Японии ни один высший офицер Императорского флота не сдался победителям, равно не допустил своего спасения победителями после гибели своего флагмана.

Вместе с тем, Тихоокеанский ТВД своей географией принципиально отличался от любого другого театра, где сражались великие флоты. Даже безотносительно специфики японского военного менталитета многие вопросы «выживания» флаг-офицеров в ходе военных действий здесь выглядели совершенно иначе. В частности, возможностей эвакуации «лишнего» высшего офицерского состава, оказавшегося на блокированном противником острове в момент его штурма, было принципиально меньше, чем при обороне любой прибрежной ВМБ на Европейском театре. В свою очередь, огромное пространство, на котором велись боевые действия, объективно требовало большого числа высших морских офицеров, занимавших административные должности, но в один совсем не прекрасный момент оказывавшихся на передовой. Тропические болезни, систематические сложности со снабжением передовых позиций продовольствием, водой, медикаментами также являлись факторами риска, в своем масштабе свойственными лишь этому ТВД.

Важную роль в структуре Императорского флота играла морская авиация, причем не только палубная, но и базовая. Командиры ее подразделений соответствующего уровня тоже носили адмиральские погоны и так же, как их «корабельные» коллеги, оказывались в гуще морских сражений, чего нельзя сказать ни про один из остальных великих флотов. То же самое можно отнести и к командирам всевозможных береговых подразделений японского флота – боевые потери и таких японских флаг-офицеров на Тихом океане не были редкостью.

15 октября 1944 г. японское командование осуществило одно из двух за войну массовых повышений морских офицеров в звании (первое состоялось 1 ноября 1942 г. по итогам кампании у Гуадалканала). При этом командиры линкоров, тяжелых авианосцев и некоторые другие категории офицеров получили звания на ранг выше прежних штатных «потолков». В том числе, в этот день 16 из 29 высших офицеров (9 вице-адмиралов и 20 контр-адмиралов, находившихся на японских кораблях, непосредственно участвовавших в сражении при Лейте), получили свои очередные воинские звания, в т.ч. 12 контр-адмиралов – командиры всех линкоров, авианосца «Дзуйкаку», тяжелых крейсеров «Атаго» и «Миоко». Вероятнее всего, верховное командование перед началом грядущего сражения за Филиппины надеялось таким образом поддержать боевой дух своих командиров. Затем поднятая на этот уровень планка уже не опускалась просто за счет того, что потери в корабельном составе происходили чаще потерь во флаг-офицерах. В результате японские морские офицеры в адмиральском ранге с осени 1944 г. гибли при обстоятельствах, принципиально невозможных для других флотов.

Необходимо отметить, что в Императорском флоте существовала практика присвоения офицерам очередного воинского звания в случае их гибели в бою. В исключительных случаях посмертно присваивалось звание на две ступени выше.

Так, четверем погибшим при Лейте японским контр-адмиралам посмертно были присвоены звания «вице-адмирал», а звание «контр-адмирал» посмертно было присвоено минимум двадцати одному (!) погибшему в сражении офицеру в действующем звании «капитан 1 ранга». Кроме последней дани уважения павшему, эта практика имела прикладной экономический смысл: исходя из последнего звания погибшего, семье назначалась пенсия. Вместе с тем, «автоматическим» правилом такая практика не являлась: например, вице-адмирал Нисимура, погибший в бою в проливе Суригао, посмертно в звании повышен не был. В предлагаемом ниже хронологическом перечне указаны только флаг-офицеры, погибшие в действующих адмиральских званиях. И наоборот, чтобы не путаться, говорить о том, кому и за что были присвоены звания посмертно (а кому – не были и почему), здесь мы не будем.

Еще несколько моментов, которые необходимо иметь в виду.

Боевые действия на Азиатско-Тихоокеанском ТВД, которые вполне можно рассматривать как очаг начавшегося мирового конфликта, Япония начала задолго до декабря 1941 г. Соответственно, и потери среди японских адмиралов имели место быть до Пёрл-Харбора. Здесь мы будем считать лишь тех флаг-офицеров, факт гибели которых хронологически укладывается в период с 7 декабря 1941 г. до 2 сентября 1945 г.

Японцы различают несколько учетных категорий обстоятельств гибели военнослужащих. Наиболее общим и распространенным вариантом является формулировка «убит [в бою]» (戦死). В эту категорию попадают в т.ч. члены экипажей потопленных в бою кораблей, независимо от конкретных обстоятельств гибели этих людей (например, так учтен контр-адмирал Ямагути, намеренно оставшийся на тонущем авианосце «Хирю»). Получившие тяжелые ранения и впоследствии скончавшиеся, также попадают в категорию «убитых», причем, иногда датой гибели указывается дата получения смертельного ранения, а не дата фактической смерти. Есть отдельная категория военнослужащих, «погибших при исполнении служебных обязанностей» (殉職), т.е. без непосредственного боевого столкновения с противником. Отдельно учитываются «умершие от заболеваний, полученных на фронте» (戦病死). Имеются факты потери флаг-офицеров, учтенные японцами с такой формулировкой, но хронологически выходящие за дату подписания капитуляции. Их мы здесь упоминать не будем. Факты смерти в силу естественных причин (歿) мы посчитали правомерным включить в перечень в тех случаях, когда флаг-офицер на момент кончины состоял на действующей службе в соответствующем звании. И наоборот, адмиралы, находившиеся в резерве (予備役) или отставке (退役), и умершие во время войны, здесь не учтены. Итак, начнем...

Период с начала войны до конца 1942 г. (завершение активной фазы борьбы за Гуадалканал) для японского флота являлся, в целом, наступательным, большую часть это-



го периода Япония владела инициативой в вооруженной борьбе. Поэтому потери флаг-офицеров носили, скорее, случайный характер.

Контр-адмирал **Яцусиро Сукеёси** (八代祐吉, 1890 г.р.), командир 6-го вспомогательного базового отряда 1 февраля попал под бомбовый удар, нанесенный самолетами авианосца «Энтерпрайз» по атоллу Кваджалейн. Хотя в лагуне и находились японские корабли, он был убит на берегу в результате прямого бомбового попадания в штабное здание.

Мидуэйское сражение стало тяжелым поражением японского флота, но флаг-офицер погиб только один: контр-адмирал **Ямагути Тамон** (山口多聞, 1892 г.р.), командир 2-й дивизии авианосцев, 5 июня остался на мостике гибнущего авианосца «Хиру». В связи с этим уместно заметить,



**Контр-адмирал  
Ямагути Тамон**

что, хотя многие японские адмиралы погибли вместе со своими кораблями, случаев, когда можно однозначно утверждать, что флаг-офицер действительно сознательно остался на борту своего тонущего корабля, не так много. Ямагути, безусловно, среди таковых.

Полугодовая Гуадалканалская кампания, насыщенная кровопролитными сражениями, забрала единственного японского адмирала (т.е. вдвое меньше, чем американских). Контр-адмирал **Гото Аритомо** (五藤存知, 1888 г.р.), командир 6-й дивизии крейсеров, 12 октября 1942 г. был смертельно ранен и скончался на мостике своего флагмана тяжелого крейсера «Аоба» в результате прямого попадания снаряда в бою у мыса Эсперанс.



**Контр-адмирал Гото  
Аримото**

Наступивший 1943 год на ТВД большей частью стал периодом накопления сил и, в рассматриваемом здесь вопросе, оказался не слишком кровавым.

Новая потеря произошла только 18 апреля 1943 г., правда аналогов в истории войны на море она не имеет. В этот день главнокомандующий Императорским флотом адмирал **Ямамото Исороку** (山本五十六, 1884 г.р.) вылетел на передовую на о. Бугенвиль и погиб в ходе воздушного боя с американскими самолетами. Обо всех хитросплетениях этой истории мы здесь говорить не будем, просто отметим, что, безотносительно истинной подоплеку события, эта знаковая для Японии потеря является, безусловно, боевой.

Две адмиральские жизни в 1943 г. забрала борьба за Соломоновы острова.



**Адмирал Ямамото  
Исороку**



**Адмирал Ямамото Исороку за неделю до гибели**

6 июля в бою в заливе Кула вместе с эсминцем «Ниидзюки», расстрелянным американскими крейсерами, погиб командир 3-й эскадры эсминцев контр-адмирал **Акияма Теруо** (秋山輝男, 1891 г.р.).

12 июля в бою у Коломбангары прямым попаданием снаряда в рубку легкого крейсера «Дзинцу» был убит командир 2-й эскадры эсминцев контр-адмирал **Исаки Сундзи** (伊崎俊二, 1892 г.р.).

Командир 3-го базового отряда контр-адмирал **Сибадзакэ Кейдзи** (柴崎恵次, 1894 г.р.), руководивший обороной Таравы, погиб на своем посту 25 ноября. Сибадзакэ возглавлял список японских «береговых» адмиралов, павших в ходе обороны островных опорных пунктов – ситуация для других военно-морских флотов и остальных ТВД Второй мировой совершенно не характерная.

1944-й стал годом полного краха Императорского флота. Но список погибших за этот год флаг-офицеров начался с «береговых» адмиралов. Контр-адмирал **Акияма Мондзо** (秋山門造, 1891 г.р.), командир 6-го вспомогательного базового отряда, командовавший японскими силами на Маршалловых островах, и контр-адмирал **Ямада Митиюки** (山田道行, 1893 г.р.), командир 24-й воздушной флотилии, погибли 6 февраля при штурме американцами атоллы Кваджалейн.

Ветеран победных походов Кидо Бутэй, бывший командир авианосца «Акаги», командир 22-й воздушной флотилии контр-адмирал **Хасе-**



**Контр-адмирал Исаки  
Сундзи**



**Контр-адмирал  
Акияма Мондзо**



**Контр-адмирал  
Хасегава Киити**



**Контр-адмирал Кога Минеити**

**гава Киити** (長谷川喜一, 1894 г.р.) погиб 29 марта на Труке во время очередного налета вражеской авиации.

Вечером 31 марта адмирал **Кога Минеити** (古賀峯一, 1885 г.р.), сменивший Яммото на посту главнокомандующего Объединенным флотом, вместе со своим штабом на двух четырехмоторных летающих лодках «Каваниси» Н8К2-Л вылетел из Палау в Давао. Ночью на подлете к о. Минданао обе машины попали в полосу тайфуна. Одна машина совершила вынужденную посадку в районе о. Себу, а самолет

главкома пропал без вести. Никто из находившихся на его борту не уцелел, и не было обнаружено никаких материальных следов аварии. После того, как поиски ничего не дали, Кога и летевшие с ним офицеры были объявлены погибшими. Единственным унесенным катастрофой флаг-офицером стал сам главком, оказавшийся самым высокопоставленным военачальником Второй мировой, погибшим во время нее в результате несчастного случая.

3 мая в ходе взятия войсками Макатура Холландии (северное побережье о. Новая Гвинея, ныне Джаяпура) погибли (обстоятельства достоверно неизвестны, скорее всего – покончили с собой) командующий 9-м Флотом (территориальное формирование) вице-адмирал **Эндо Ёсикадзу** (遠藤喜一, 1891 г.р.) и его начальник штаба контр-адмирал **Огата Масаки** (緒方真記, 1892 г.р.).

24 мая с потопленным субмариной «Рэйтон» (SS-270) фрегатом «Ики» погиб контр-адмирал барон **Идзуин Мацудзи** (伊集院松治, 1893 г.р.), командир 1-го конвойного соединения, боевой офицер, ветеран многих боев и походов.

Через несколько дней, 9 июня, командир 3-го конвойного соединения контр-адмирал **Мондзен Теи** (門前鼎, 1892 г.р.) при попытке проводки конвоя №3606 из Татеймы на Сайпан погиб вместе с эсминцем «Мацукадзе», торпедированным субмариной «Свордфиш» (SS-193).

Количество павших в сражении вышших офицеров может служить весьма красноречивым параметром. Если рассматривать баталии Второй мировой, то этот показатель (для тех боев, где адмиралы вообще попадали в графу потерь) будет не так уж велик. Факты одновременной потери одной из сторон – участниц боя более одного адмирала можно пересчитать по пальцам. А если флаг-офицеры погибли в одном бою, находясь на разных кораблях, то это была воистину жаркая схватка! В истории войны на Тихом океане есть уникальное сражение, по числу и рангу одновременно погибших адмиралов вообще не имеющее аналогов в истории.

В ходе одного сражения в июле-августе 1944 г. японский флот потерял трех вице-адмиралов и еще четырех контр-адмиралов, из них трех командующих флотами (!), начальника штаба флота и командира эскадры эсминцев. Причем, шестеро из этих флаг-офицеров погибли в одном и том же месте, скорее всего – в один день, все се-



**Контр-адмирал Идзуин Мацудзи**



**Вице-адмирал Нагумо Тюити и его штаб. Сайпан, 1944 г.**

меро – на суше. Оказались в ловушке на Сайпане и бесславно там пропали в ходе штурма американцами: командующий Центрально-Тихоокеанским флотом (территориальное формирование) вице-адмирал **Нагумо Тюити** (南雲忠一, 1887 г.р.), его начальник штаба контр-адмирал **Яно Хидео** (矢野英雄, 1894 г.р.), командующий 6-м флотом (подводные силы) вице-адмирал **Такаги Такео** (高木武雄, 1892 г.р.), командир 3-й эскадры эсминцев контр-адмирал **Накагава Ко** (中川浩, 1892 г.р.), командир 5-го вспомогательного базового отряда контр-адмирал **Цудзимуре Такехиса** (辻村武久, 1893 г.р.) и командир 1-го отряда связи контр-адмирал **Ито Ясуноси** (伊藤安之進, 1894 г.р.). В это же самое время находился на о. Тиниан и погиб там 2 августа командующий 1-м воздушным флотом вице-адмирал **Какута Какудзи** (角田寛治, 1890 г.р.). Только в отношении Нагумо достоверно известно, что он покончил жизнь самоубийством. Точные обстоятельства смерти остальных адмиралов на Сайпане неизвестны и дата их гибели (8 июля) указывается по дате самоубийства Нагумо. Необходимо отметить, что если Нагумо и был обречен оставаться на Сайпане до конца, то неоспоримым фактом является попытка подводного флота эвакуировать, как минимум, Такаги, весьма вероятно – Какута, а возможно и других флаг-офицеров с Сайпана. Но она потерпела неудачу.

Однако, возможно, что и приведенный выше впечатляющий адмиральский мартиролог Марианской битвы неполон. Поскольку 14 сентября погиб вице-адмирал **Сато Гендзо** (佐藤源蔵, 1890 г.р.), командующий Юго-Восточной зоной воздушной поддержки. Обстоятельства его гибели автору установить не удалось, однако его фамилия фигурирует в связи с



**Вице-адмирал Нагумо Тюити**



**Вице-адмирал Какута Какудзи**





**Контр-адмирал  
Кадзиока Садамити**



**Контр-адмирал Арима  
Масафуми**

этим сражением, и он значится «убитым в бою».

В это же самое время еще два японских адмирала были потеряны, один за другим, вместе с эскортными кораблями. Командир 2-й эскортной группы контр-адмирал **Такахаси Итимацу** (高橋一松, 1890 г.р.) погиб 4 августа вместе с эсминцем «Мацу», следовавшим в охранении конвоя №4804 из Титидзимы в метрополию и перехваченным американскими эсминцами.

Командир 6-го конвойного соединения контр-адмирал **Кадзиока Садамити** (梶岡定道, 1891 г.р.) погиб 12 сентября в эпическом сражении, развернувшемся вокруг конвоя HI-72, вышедшем в метрополию из Сингапура. Кадзиока ушел на дно вместе с фрегатом «Хирадо», потопленном субмариной «Гроулер» (SS-215).

Следующим погибшим стал «воздушный» флаг-офицер – контр-адмирал **Арима Масафуми** (有馬正文, 1895 г.р.), командир 26-й воздушной флотилии, который вошел в анналы военной истории (что там – правда, что – нет,

здесь не важно), как камикадзе №1. Его вылет с Филиппин в последнюю атаку произошел 15 октября, накануне битвы при Лейте. Обращает внимание тот факт, что Ари-

ма стал единственным из потерянных командиров воздушных флотилий, чья гибель связана с боевым вылетом, поскольку эта командная должность непосредственного участия в полетах не предполагала.

Потери Императорского флота при Лейте были катастрофическими, особенно ощутимыми – в тяжелых единицах. Тем не менее, из высших офицеров в период с 22 по 27 октября погибли только пятеро. В море Сибуйан 24-го погиб командир «Мусаси» контр-адмирал **Иногати Тосихира** (猪口敏平, 1896 г.р.), отказавшийся покинуть свой тонущий корабль. В

проливе Суригао в ночь на 25-е с линкорами 2-й дивизии ушли в пучину командующий соединением вице-адмирал **Нисимура Сёдзи** (西村祥治, 1889 г.р.), командир «Ямасиро» контр-адмирал **Синода Кацукийо** (篠田勝清, 1895 г.р.) и командир «Фусо» контр-адмирал **Бан Масами** (阪田身, 1893 г.р.). С авианосцем «Дзуйкаку» в бою у м. Энганьо 25-го погиб его командир контр-адмирал **Каидзука Такео** (貝塚武男, 1898 г.р.).

В ходе того же сражения, при проводке конвоя ТА №3 из Манилы в Ормок 11 ноября, прямым бомбовым попаданием в мостик эсминца «Симакадзе» был убит командир 2-й эскадры эсминцев контр-адмирал **Хаякава Микио** (早川幹夫, 1894 г.р.).

После сражения за Филиппины союзники занимались лишь добыванием остатков японского флота. Казалось бы, откуда потери во флотоводцах? Но до конца войны погиб еще 21 (!) флаг-офицер Императорского флота. Причем, командиров кораблей, носящих адмиральские пого-



**Вице-адмирал  
Нисимура Сёдзи**



**Гибель авианосца  
«Дзуйкаку»**



**Вице-адмирал  
Судзуки Ёсио**

ны, среди погибших далее было всего пятеро.

Поздно вечером 17 ноября эскортный авианосец «Синьё», следовавший с конвоем HI-81 из метрополии в Сингапур, был поражен четырьмя торпедами, выпущенными подводной лодкой «Спейдфиш» (SS-411). Скоротечная гибель корабля сопровождалась тяжелыми потерями экипажа, судьбу его разделил и командир – контр-адмирал **Исии Сидзую** (石井芸江, 1888 г.р.).

«Силайон II» (SS-315) стала третьей и последней субмариной Второй мировой войны, потопившей линкор. Вместе с

«Конго», торпедированном в ночь на 21 ноября у Формозы, погибли его командир контр-адмирал **Симадзакис То-сио** (島崎利雄, 1896 г.р.) и командир 3-й дивизии линкоров вице-адмирал **Судзуки Ёсио** (鈴木義尾, 1890 г.р.).

Ночью 25 ноября подлодка «Кавэлла» (SS-244) четырехторпедным залпом поразила эсминца «Симоцуки», совершавший переход из Сингапура к Брунею. Цель была опознана как тяжелый крейсер, отсюда явно избыточное количество торпед в залпе. Пораженный эсминец разломился и затонул в течение двух минут. С ним погиб почти весь экипаж и в полном составе штаб 31-й эскортной эскадры, во главе с ее командиром – контр-адмиралом **Эдо Хейтаро** (江戸兵太郎, 1890 г.р.). «Противолодочный» адмирал Эдо стал последним из семи флаг-офицеров Императорского флота, убитых вражескими подводниками.

Список павших японских флаг-офицеров 1944 г. закрыл контр-адмирал **Сенда Садатоси** (千田貞敏, 1890 г.р.), точная дата гибели которого неизвестна. Сенда являлся командиром 28-го вспомогательного базового отряда и держал свой штаб в Маноквари (северо-западный берег о. Новая Гвинея). В момент начала операции союзников по захвату о. Биак, Сенда оказался там случайно – с инспекционной поездкой. Организованное сопротивление японцев на Биаке прекратилось 22 июня, гарнизон был уничтожен почти полностью, но тело контр-адмирала найдено не было. Трофеем американцев оказались лишь несколько кодовых книг его штаба. Контр-адмирал Сенда был официально объявлен погибшим 25 декабря.

12 января 1945 г. самолеты TF 38 у берегов Индокитая разгромили японский конвой HI-86. Вместе с флагманом



**Гибель крейсера «Касии»**

101-й эскадры легким крейсером «Касии» на дно ушел почти весь экипаж и командир эскадры контр-адмирал **Сибую Сиро** (渋谷紫郎, 1893 г.р.).

Ввиду тяжелых потерь в корабельном составе, разрыва коммуникаций с зоной южных морей и отсутствия топлива, подавляющее большинство уцелевших японских кораблей (достойных адмиральского присутствия на мостике) с начала последнего года войны замерли на базах во Внутреннем Японском море. Поэтому в 1945-м гибли адмиралы преимущественно «береговые». При этом доступная источниковая база японского адмиральского мартиролога на последний год войны очень скудна.

Вице-адмирал **Хатакеяма Коитиро** (畠山耕一郎, 1889 г.р.) из штаба Флота Китайского района погиб 15 января: транспортный самолет, на котором он летел, был сбит.

В конце февраля американские войска прижали к берегу остатки японской морской пехоты, удерживавшей столицу Филиппин Манилу. Последним очагом организованного сопротивления стал старый испанский форт Интрамурос. Здесь 26-го числа погиб командир 31-го базового отряда контр-адмирал **Ивабути Сандзи** (岩淵三次, 1895 г.р.), навсегда «сосланный» на берег после того, как у Гуадалканалы в ноябре 1942 г. потерял свой линкор «Киришима». Некоторые источники сообщают, что Ивабути совершил харакири. Так или иначе, его тело обнаружено не было.

Командир Морского корпуса Ясуура контр-адмирал **Такада Сатоси** (高田惲, 1895 г.р.) умер 10 марта в метрополии. Его потеря указывается японцами в категории «павших при исполнении служебных обязанностей», где помимо Такады фигурирует лишь адмирал Кога. На основании чего можно предположить аварию в служебной поездке, равно как и иной подобный несчастный случай.

Командир 27-й воздушной флотилии контр-адмирал **Итимару Риносуке** (市丸利之助, 1891 г.р.) пал 17 марта на Иводзиме.

17 марта возле китайского города Фучжоу совершила вынужденную посадку японская транспортная летающая лодка, на борту которой оказался бывший командующий 4-м южным экспедиционным флотом вице-адмирал **Ямагата Сейго** (山縣正郷, 1891 г.р.), за неделю до того направленный в распоряжение Морского генерального штаба. Во избежание захвата противником Ямагата совершил самоубийство. Учитывая обстоятельства происшествия, японские источники считают его погибшим в бою.

В апреле в последний поход отправился линкор «Ямато». Вместе с кораблем 7 апреля погиб командующий 2-м Флотом вице-адмирал **Ито Сеити** (伊藤整一, 1890 г.р.).

Последним, по-настоящему морским боем Второй мировой, завершившимся гибелью флаг-офицеров, стала атака британских эсмин-



**Контр-адмирал  
Итимару Риносуке**



**Вице-адмирал Ито  
Сеити**



цев в ночь на 16 мая, потопивших тяжелый крейсер «Хагуро». Судьбу корабля разделили его командир контр-адмирал **Сугиура Кадзю** (杉浦嘉十, 1896 г.р.) и командир 5-й дивизии крейсеров вице-адмирал **Хасимото Синтаро** (橋本信太郎, 1892 г.р.).

Командир 26-й воздушной флотилии контр-адмирал **Сугимото Усие** (杉本丑衛, 1894 г.р.) погиб 12 июня на Лусоне. К этой дате флотилии как авиационного боевого подразделения давно не существовало, и контр-адмирал командовал ее оставшимся наземным персоналом.

Командир территориального вспомогательного базового отряда контр-адмирал **Ота Минору** (大田実, 1891 г.р.) погиб 13 июня на Окинаве.

Когда американская авиация в июле 1945 г. добивала остатки Императорского флота на его якорных стоянках во Внутреннем море, на своих боевых постах 18-го числа погиб командир линкора «Нагато» контр-адмирал **Оцука Мики** (大塚幹, 1891 г.р.), а 24-го – командир линкора «Хьюга» контр-адмирал **Кусакава Киёси** (草川淳, 1890 г.р.).

Контр-адмирал **Окамура Масао** (岡村政夫, 1888 г.р.), погибший 31 июня, служил в 104-м конструкторском бюро начальником одного из отделов. Если его учет в качестве погибшего верен, то он, вероятнее всего – жертва бомбардировок метрополии. Вместе с тем, японский автор Нисида Хироси оговаривается, что в отношении послужного списка этого флаг-офицера данные официальных источников разнятся.

Командир 33-го охранного отряда контр-адмирал **Икеда Кейносукэ** (池田敬之助, 1884 г.р.) погиб 14 августа. Обстоятельства автору неизвестны.



Вице-адмирал Угаки Матоме

15 августа с группой самолетов, направляющихся в последнюю самоубийственную атаку, из Японии к Окинаве вылетел командующий 5-м воздушным флотом вице-адмирал **Угаки Матоме** (宇垣纏, 1890 г.р.). В этот день американцы воздушных атак не зафиксировали; что стало с семью самолетами 701-й авиагруппы и бывшим начальником штаба Ямамото, осталось одной из последних тайн войны. Все же оснований не считать гибель Угаки боевой – нет. А вот характеристики на следующий день другого соратника Ямамото,



Вице-адмирал Угаки Матоме на полевом аэродроме

одного из основоположников могущества морской авиации Японии и «отца» корпуса камикадзе, вице-адмирала **Они-си Такидзиро** (大西瀧治郎, 1891 г.р.) в качестве боевой потери флаг-офицера мы учитывать не будем.

Попали в категорию «умерших от заболеваний, приобретенных на фронте» (до 2 сентября 1945 г.р.) пятеро флаг-офицеров:

– вице-адмирал **Оку Нобукадзу** (奥信一, 1889 г.р.), командир 10-го базового отряда – умер 11 февраля 1943 г.;

– вице-адмирал **Накахара Ёсимаса** (中原義正, 1892 г.р.), начальник штаба 11-го воздушного флота – 23 февраля 1944 г.;

– адмирал **Такасу Сиро** (高須四郎, 1884 г.р.), командующий Флотом юго-восточного района – 2 сентября 1944 г.;

– контр-адмирал **Йокояма Токидзиро** (横山徳治郎, 1887 г.р.), командир 86-го охранного отряда – 11 мая 1945 г.;

– контр-адмирал **Ониси Кеити** (大西敬一, 1893 г.р.), офицер МГШ – 21 мая 1945 г.

Наконец, скончались по естественным причинам и учтены, как просто «умершие», следующие флаг-офицеры:

– контр-адмирал **Инагаки Аё** (稲垣生起, 1890 г.р.), начальник (директор) военно-морского колледжа – умер 15 сентября 1942 г.;

– вице-адмирал **Танимото Уматаро** (谷本馬太郎, 1886 г.р.), командующий военно-морским районом Сасебо – 11 ноября 1942 г.;

– контр-адмирал **Яги Хидецунэ** (八木秀綱, 1892 г.р.), офицер МГШ – 15 марта 1943 г.;

– контр-адмирал **Мацуока Томоюки** (松岡知行, 1894 г.р.), командир 2-го морского корпуса Сасебо – 11 ноября 1943 г.;

– контр-адмирал **Тасиро Сохей** (田代蘇平, 1891 г.р.), начальник 6-го бюро кораблестроительного командования – 9 декабря 1943 г.;

– контр-адмирал **Тавара Ёсиоки** (田原吉興, 1894 г.р.), командир линейного корабля «Ямасиро» – 5 мая 1944 г. (звание «контр-адмирал» получил буквально накануне – 1 мая).

Таким образом, в обозначенный выше период при непосредственном столкновении с противником, иных боевых обстоятельствах (включая гибель адмирала Коги, связанную с необходимостью срочного вылета ввиду складывающейся обстановки) погибло 53 флаг-офицера Императорского флота (2 адмирала, 12 вице- и 39 контр-адмиралов, в т.ч. 2 главнокомандующих, 6 командующих флотами). Из этого числа на мостиках кораблей погибли 1 командующий флотом, 8 командиров дивизий и эскадр, 6 командиров эскадренных соединений, 9 командиров кораблей в контр-адмиральском звании; из них 7 флаг-офицеров погибли, участвуя в конвойных операциях. Гибель не менее 15 флаг-офицеров, случившаяся на суше, связана с блокадой, обороной и падением островных гарнизонов. Восемь погибших флаг-офицеров командовали соединениями морской базовой авиации.

Пятеро флаг-офицеров (адмирал, 2 вице- и 2 контр-адмирала) умерли от полученных на войне заболеваний. Шесть флаг-офицеров (вице-адмирал и 5 контр-адмиралов) скончались во время войны по естественным причинам, пребывая на действующей службе.

Много. Но Япония и была единственной, по-настоящему великой военно-морской державой из проигравших войну.

**Примечание:** японские фамилии и имена даны в порядке, традиционном для Японии: вначале – фамилия, затем – имя.

Автор выражает благодарность Е.Р. Пинаку за ценные замечания и уточнения.





Репродукция картины «Гибель лайнера «Орегон» (Антонио Якобсен, 1903 г.)





*Вверху: модель лайнера «Орегон» (уже в цветах компании «Кунард»)*

*Внизу: модель «5-дневного» лайнера, проектировавшегося для компании «Гийон лайн»*

