

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ



Спуск МАК "Астрахань" проекта 21630

НАПЛ типа "Scorpene" для ВМС Индии

Потомки "залорных молодых волчат". Часть 1

«Queen Mary 2» – роскошное противоречие

Возбужденное напряжение

Нас объединяет святое слово Латвия

"Отец" броненосного флота

ТРАФАЛГАР – каждый исполнил свой долг до конца

**Малый артиллерийский корабль
«Астрахань» проекта 21630**



Спуск на воду малого артиллерийского корабля «Астрахань»

Санкт-Петербург, 7 октября 2005 года



Фото С.А.Богачев

Содержание

Новости	2
Спуск на воду МАК «Астрахань» проекта 21630	5
НАПА типа "Scorpene" для ВМС Индии	6
Прасников В.Б. Потомки "зазорных молодых волчат". Часть I	7
Романов Ю.Н. Возбужденное напряжение	24
Лавров Р.О. «QUEEN MARY 2» – роскошное противоречие	27
Мелконов Ю.Ю. Нас объединяет святое слово Латвия	48
Курочкин Д.В. "Отец" броненосного флота	59
Чуксин Я.Н. Трафальгар – каждый исполнил свой долг до конца	67



Колонка редакции

Каждый раз, когда долг требует сесть за компьютер и написать очередное послание от редакции к читателю, я испытываю странные ощущения. Сказать надо так много, что мысли путаются и не идут из головы на бумагу. Однако работа должна быть завершена, и приходится их по одной извлекать, осматривать в словоформы и отсылать вам. Странная эта штука – долг...

Что заставляет появляться этому "чувству долга"? Страх, а может, желание прославиться или еще что-то? Ни то, ни другое, ни третье. По-моему, человек изначально должен родиться с этим чувством. Приобрести его невозможно, но можно познать чувство долга находящегося рядом товарища. Если он шепотом не поделится.

Вообще, долгие, которые испытывают это самое "чувство долга", не так уж и много. Зато именно они, во-

оружившись непонятным ощущением, делают, казалось бы, невозможное. Там, где остальные опускают руки, эти прут напролом, потому что кому-то, что-то должны. Должны своим, возможно, еще не родившимся, детям. Должны женам и матерям. Должны, наконец, самим себе – ну, так получилось.

В этом номере есть материалы о таких людях. Ну, а о ком еще писать? Ведь не о подвесах же и трусах – бумаги жалко! Да и не стоят они того.

Живущим с чувством долга поем мы песню! Вот и ты, читатель, делай хоть иногда то, что должен. И будь, что будет! Так, кажется, говорили наши предки.

С уважением, издателем альманаха
"История корабля".

НОЯБРЬ

190 лет	03.11.1815	Первый рейс первого парохода в России Первый русский пароход обслуживал маршрут Санкт-Петербург – Кронштадт. Длина судна составляла 18,29 м, ширина 4,57 м, осадка 0,61 м. Труба имела высоту 7,62 м и могла служить мачтой для паруса. Два гребных колеса имели диаметр 2,44 м и 6 гребных лопастей. Мощность паровой машины составляла всего 4 л.с.
30 лет	08.11.1975	Мятеж на БПК «Сторожевой» Вечером 8 ноября 1975 года на БПК «Сторожевой» (пр. 1135) под руководством заместителя командира корабля по политической части капитана 3 ранга В.М.Саблина начался мятеж. Саблин вместе с матросом А.Н.Шениным арестовал командира корабля капитана 2 ранга В.А.Путягоного и обратился к экипажу с воззванием. В своей речи Саблин указал на состояние страны и её политическое руководство. Будучи убежденным коммунистом, Саблин предлагал привести «Сторожевой» на Неву и обратиться к трудовому народу с целью смены руководства ЦК КПСС. Большинство членов экипажа высказало пассивное согласие с действиями Саблина, несогласные же были изолированы в одном из боевых постов. В 23 часа 10 минут «Сторожевой» покинул своё место на рейде Риги и вышел в море. При этом одному из офицеров удалось незаметно прыгнуть за борт и доложить о случившемся командованию. На флоте была объявлена боевая тревога. Уже ночью «Сторожевой» догнали пограничные корабли которые шли рядом с БПК. В 10.25 «Сторожевой» был атакован самолётами Су-24, сбросившими на корабль 250-кг бомбы. Ответного огня корабль не открывал. Кормовая часть БПК была сильно повреждена близкими разрывами бомб. Всё это спаломя волю экипажа. В результате командир корабля и прочие не согласные с Саблиным были освобождены. Командир поднялся в ходовую рубку и, ранив из пистолета Саблина, принял командование кораблем на себя. БПК был остановлен, а на борт поднялись десантные партии с пограничных катеров. Первоначально по суду проходили 14 человек, но осуждены были только двое Саблин (расстрелян) и Шени (8 лет тюремного заключения). Экипаж БПК был расформирован, а сам корабль переведен на Тихоокеанский флот.
95 лет	11.11.1910	В Севастополе открылась авиационная школа Авиашкола была открыта при активном содействии Великого князя Александра Михайловича по инициативе начальника службы связи Черного моря кап. 2 ранга В.Н.Кудрява. Авиашкола в Севастополе являлась первым в России учебным заведением по подготовке военно-морских летчиков.
205 лет	12.11.1800	Родился кораблестроитель И.А.Амосов Иван Афанасьевич Амосов родился 12.11.1800 года в семье военного моряка. С 1811 по 1818 годы проходил обучение в училище «Корабельной архитектуры». По окончании училища преподавал в нём. Затем по собственному желанию был переведен в Кронштадтский судоремонтный завод, а с 1823 года – в Главное Адмиралтейство. В 1832 году назначен начальником Охтинской верфи, где в 1846–1848 годах под его руководством был построен первый в России винтовой фрегат «Ариадна». С 1860 по 1873 годы – инспектор-кораблестроитель Кронштадтского порта. В 1872 году присвоен генеральский чин. Амосов сыграл значительную роль в истории отечественного кораблестроения и особенно в период его перехода на паровую тягу. Скончался Иван Афанасьевич в 1878 году.
215 лет	13.11.1790	Бой у крепости Исака В ходе русско-турецкой войны 13 ноября 1790 года русский гребной отряд под командованием капитан-лейтенанта К.Литке на Дунае рядом с крепостью Исака разгромил турецкий гребной отряд в составе 32 судов. Был сожжено 22 турецких судна, а крепость Исака взята русским десантом с кораблей, что позволило полностью блокировать турецкий Измаил.
100 лет	13-15.11.1905	Восстание на крейсере «Очаков» 11 ноября 1905 года в г. Севастополе начался вооруженный мятеж движущей силой которого были матросы Черноморского флотской дивизии. 13 ноября к восставшим присоединился проходивший приёмные испытания крейсер «Очаков». На следующий день по просьбе матросов восстание возглавил уволенный ранее со службы за революционную деятельность лейтенант П.П.Шмидт, который планировал не много, ни мало возложить на себя обязанности командования революционным флотом. Вечером того же дня восставшие захватили минный крейсер «Гридень», миноносцы «Свириель», №265, №268, №270 и учебное судно «Диестра». Позже к восставшим присоединились миноиск. «Буг», миноносец «Зоркий» и канонерская лодка «Урагун». Однако действующие экипажи основных сил флота остались верными присяге, что и определило в конечном итоге судьбу восстания. 15 ноября в 8.15 на «Очакове» был поднят сигнал: «Команду флотом. Шмидт». Затем на «Свириеле» Шмидт обошёл строй эскадры безуспешно призывая экипажи присоединиться к восстанию. В этот момент командование флота всё ещё не находило моральных сил отдать приказ о пресечении деятельности Шмидта. Пользуясь бездействием командования Шмидт освободил участников восстания на «Потёмкине» и вернулся на крейсер. В 14.15 грань неуверенности была переидена и восставшим объявили ультиматум, по истечении которого в 15.05 был открыт огонь. Через полчаса всё было кончено. «Очаков» был весь в огне (горел две суток), «Буг» затоплен восставшими, остальные корабли восставших так же имели различные повреждения. При подавлении восстания было убито около 100 человек. Согласно решению суда лейтенант П.П.Шмидт, кондуктор С.П.Частник, матросы Н.Г.Антоненко и А.И.Гладков были расстреляны. 14 человек приговорены к бессрочной каторге, 103 к различным срокам каторжных работ, 151 отправлены в дисциплинарные части и более 1000 наказаны в дисциплинарном порядке. Восстановление (одновременно с модернизацией «Очакова» под новым именем «Кагул закончилось только в 1910 году.
305 лет	16.11.1705	День морской пехоты России 16 ноября 1705 года вышел указ Петра I о формировании на основе морских команд Балтийского флота полка морских солдат. Первоначально полк состоял из двух батальонов общей численностью 1360 человек. Полк предназначался для комплектования abordажных команд парусных и гребных кораблей.
215 лет	19.11.1790	Бой при Измаиле Бой между русским и турецким гребными отрядами произошёл на Дунае прямо под стенами Измаила. С русской стороны под командованием генерал-майора де Рибаса в бой участвовали 22 лансона (20-метровое 4-8 пушечное гребное речное военное судно), 6 дубельшлюпок, 2 гребных катера, шхуна и 48 казачьих лодок. Турецкий отряд был полностью разгромлен 11 лансонами, шхуной и 17 транспортов. Русские потеряли 3 лансона, 87 человек убитыми и 239 ранеными. 11 декабря отряд де Рибаса принял самое активное участие во взятии Измаила войсками А.В.Суворова.
95 лет	28.11.1915	Бой у острова Кефкен Утром 28 ноября 1915 года тремя русскими эсминцами «Дерзкий» (под брейт-вымпелом капитана 1 ранга кн. В.В.Трубецкого), «Осастимый» и «Прозвонистый» (все типа «Новик») у острова Кефкен были обнаружены турецкие корабли (канонерская лодка «Таш-Кайран» и вооруженный транспорт «Чесгар»), осуществлявшие поиск шхеры на мель германской подводной лодки UC-13. В ходе последующего боя оба турецких корабля выскочили на берег и были полностью сожжены. Весь бой занял 62 минуты. 18 декабря ПЛ UC-13 (всё ещё находившаяся на мели) была уничтожена русскими эсминцами.

Новости

30 августа 2005 г. судно-снабженец ле-
докольного типа «ФЕКО Сахалин» в порту
вакканая (Япония) передано в тайм-чартер

компания «Эксон Нефтегаз Лта», что озна-
чает начало долгосрочной работы судна в
рамках международного проекта «Сахалин-1».
Контракт на отфрахтование судна подпи-
сан сторонами на пятилетний срок с пра-
вом его возможного продления. В течение
всего этого периода «ФЕКО Сахалин» бу-

дет осуществлять круглогодичное снабжение
нефтебуровой платформы «Орлан» на шельфе
острова Сахалин и ледокольное обслуживание
платформы в осенне-зимний период.

Перед сдачей судно в тайм-чартер компа-
нии «Эксон Нефтегаз» оно прошло процедуру
перефлагирования и регистрации в россий-

ДЕКАБРЬ

60 лет	01.12.1945	День основания Камчатской военной флотилии В этот день на базе Камчатского укрепрайона была сформирована Камчатская военная флотилия. Первым ее командиром стал контр-адмирал И.И. Байков. В 1998 году на базе Камчатской военной флотилии была создана Группировка войск на северо-востоке России.
20 лет	04.12.1985	Спущен на воду самый большой в истории России боевой корабль 4 декабря 1985 года в г. Николаеве на воду был спущен ТАКР пр. 1134.5 «Орскан Брежнев». В 1987 году он был переименован в «Тбилиси», а в 1990 году получил сегодняшнее его название «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». В 1992 году корабль стал испускать статус Северного флота, где находится и по сей день, являясь флагманским кораблем ВМФ РФ. «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» является не только самым крупным в истории российского флота боевым кораблем (его полное водоизмещение 55 000 тонн, а максимальная длина — метров), но и первым в истории нашего флота авианесущим кораблем с базированием самолетов обычного взлета и посадки.
70 лет	08.12.1935	Заложен эсминец «Гневный» проекта 7 ЗМ «Гневный» был заложен на заводе им. Жданова в Ленинграде и являлся первым эсминцем проекта 7 в серии из 28 кораблей. С октября 1940 года была начата строительством серия модернизированных «семерок» проекта 7У, которых построено 5 лет. Проект эсминца был разработан в ЦКБС-1 (с 1937 года ЦКБ-17) на основе переданной итальянской фирмой Ansaldo технической документации эсминца «Мистраль». Главным конструктор проекта 7 — В.А. Никитин, проекта 7У — О.Ф. Якоби.
145 лет	11.12.1860	Родился адмирал Н.О. Эссен Николай Оттович Эссен потомственный дворянин, родился в Санкт-Петербурге в семье Товарища министра юстиции барона О.В. фон Эссена. В 1881 году с отличием закончил Морской корпус. С 1880 по 1882 год гардемарин находился в заграничном плавание, по окончании которого получил первое офицерское звание — мичман. В 1886 году окончил курс лекций Механического отдела Николаевского морской академии. В 1891 году закончил Артиллерийские офицерские курсы. С 1892–1897 годы был старшим артиллерийским офицером на крейсере «Адмирал Корнилов» на Дальнем Востоке. В течение последующих 5 лет проходил службу на различных кораблях. В 1902 году в звании капитана 2 ранга назначен командиром крейсера «Новик». После начала Русско-Японской войны приказом С.О. Макарова назначен командиром броненосца «Севастополь». Позже присвоено звание капитан 1 ранга. В 1906–1908 годы командир крейсера «Рюрик», затем командир 1-й минной дивизии Балтийского моря (присвоено звание контр-адмирал). В декабре 1909 года назначен командующим Морскими силами Балтийского моря с присвоением звания вице-адмирал. Под его руководством в 1912 году разрабатывается план минно-артиллерийских позиций в Финском заливе. 14 апреля 1913 года Н.О. Эссену присвоено военное звание адмирал. С началом Первой Мировой полностью отдавал себя службе, несколько не щаща своего здоровья. Заболев воспалением легких, адмирал скончался 7 мая 1915 года. Н.О. Эссен похоронен на кладбище Новодевичьего монастыря в Санкт-Петербурге.
190 лет	14.12.1825	Участие моряков в восстании Декабристов В восстании приняла участие часть Гвардейского экипажа в составе 1100 человек во главе с капитан-лейтенантом Н.А. Бестужевым и лейтенантом А.П. Абузовым.

Примечание: все даты до 14 февраля 1918 г. приводятся по старому стилю.

ском реестре. После процедуры таможенного оформления в соответствии с законодательством РФ с приходом в порт Холмск судно приступит к погрузке оборудования, снабжения и необходимых материалов для обеспечения работы платформы.

Порт приписки судна «ФЕСКО Сахалин» — Владивосток, базовым портом станет сахалинский город Холмск.

Управление ледоколов и экипажей из 25 человек осуществляет капитан дальнего плавания С.Г. Захаров (подробнее о ледоколе-снабженце «ФЕСКО Сахалин» вы можете прочитать в альманахе «История корабля» № 3/2005 год).

6 сентября 2005 г. ОАО «Ярославский Судостроительный завод» завершил испытания и сдал в эксплуатацию многоцелевой высокоскоростной катер проекта 12260 «Ястреб».

Скоростной маневренный катер проекта 12260 «Ястреб» предназначен для выполнения служебно-разъездных рейсов со спецперсоналом на борту (до 6 чел.), несения дежурств в прибрежной морской зоне, озерах и устьях рек, борьбы с контрабандой, оказания помощи судам, терпящим бедствие. Мореход-

ность катера обеспечивается при волнении 2–3 балла, а в исключительных случаях до 4 баллов. Основные ТТЗ катера следующие:

Водоизмещение, т	
нормальное	9,37
полное	9,74
наибольшее	10,29
Размерения, м	
длина габаритная / по КВЛ	12,97 / ок. 9,7
ширина габаритная	3,42
высота борта на миделе	2,10
осадка носом / кормой	0,44–0,54 / 0,82–0,85
Эксплазж / спейсротация, чел.	2–4 / 4–6
Скорость хода, уз	38–42
Дальность плавания, миль	200

На заводской акватории были проведены зрелищные показательные выступления, в которых приняли участие представители МЧС России и Ярославской области, ФСБ России, МВД России по Ярославской области, ГИМС Ярославской области, зам. Начальника управления кораблестроения РФ, представителя администрации Ярославской области, а также служб МЧС и ГИМС Москвы и Московской области.

27 сентября 2005 г. на ОАО СЗ «Вымпел» (г. Рыбинск) спущен на воду патрульный катер проекта 12150 «Мангуст», предназначенный для МЧС РФ. В церемонии передачи заказа принимал участие заместитель министра по ЧС В.В. Воробьев. Уже на следующий день катер ушел к месту постоянного базирования на северные рубежи страны, одновременно на СЗ «Вымпел» приступили к строительству нового судна той же серии.

Патрульный катер проекта 12150 «Мангуст» является бистроходным глиссирующим катером в корпусе из алюминия-магниевого

сплава с обводами типа «глубокое V».

Предназначен для действия по вызову в территориальных водах, выполнения задач, входящих в обязанности морской полиции, таможенных служб, рыбоохранных инспекций в прибрежных районах моря. Основные ТТЗ катера следующие:

Водоизмещение, т	
наибольшее	28,7
Размерения, м	
длина габаритная	19,45
ширина наибольшая	4,40
высота борта на миделе	2,20
осадка кормой при D _{max}	1,16
Эксплазж / спейсротация, чел.	2–4 / 4–6
Скорость хода максимальная, уз	до 53
Дальность плавания, миль	200

Безопасное плавание катера на пониженных скоростях обеспечивается при волнении до 4 баллов включительно. ГЗУ состоит из двух ДД типа М470К (производитель АО «Звезда»), работающих каждый на свой привод Арисона марки ASD-14. Суммарная максимальная мощность двигателей составляет 3000 л.с.

В сентябре 2005 г. ФГУП «Судоремонтный завод «Нерпа» (г. Снежногорск, Мурманская обл.) отметил свой 40-летний юбилей. В торжественном собрании, посвященном праздничной дате, принимали участие ветераны снежногорского предприятия, губернатор Мурманской области В.Евдокимов, председатель областной Думы П.Сажинов, заместитель командующего Северным флотом У.Байкер, руководители судоремонтных предприятий России и рыболовческих компаний. Сорок лет назад в незамерзающей бухте Кут (губа Оленья, в 5 км от города Полярный), выдвали от горо-



Многоцелевой высокоскоростной катер проекта 12260 «Ястреб» во время показательных выступлений на акватории завода, 6 сентября 2005 года

дов и дорог был построен завод для ремонта подводных и надводных кораблей Северного флота (город Снежногорск, известный также как Выхинный или Мурманск-60, расположен примерно в 5 км к юго-западу от завода). Интенсивным строительством «Нерпы» руководил один из первых директоров завода Валентин Мурко, ставший в эти дни Почетным гражданином Снежногорска.

Самое тяжелое время завод пережил во время реформ 1990-х годов, когда государство бросило засекреченное предприятие на произвол судьбы. Чтобы выжить заводу, созданный для строительства и ремонта военных кораблей, занялся их уничтожением – утилизацией (СРЗ «Нерпа» – один из пяти заводов на северо-западе России, занятых в процессе утилизации АПЛ). На текущий момент здесь утилизируется девять АПЛ, разделка пяти из которых была оплачена в рамках проводимой Пентагоном программы «Совместное сокращение угроз» (Cooperative Threat Reduction – CTR).

Сегодня «Нерпа» – это многопрофильное производство, выпускающее продукцию как для российского рынка, так и по зарубежным контрактам. Завод строит малые рыболовецкие суда, активно участвует в развитии Мурманского транспортного узла, будет создавать нефтяной терминал в Лавне на западном берегу Колыского залива. Производственные возможности СРЗ «Нерпа» позволяют строить суда и плавсредства со спусковым весом до 10000 т от плавучих причалов и барж до рыболовных и грузовых судов и буксиров. В частности, завод имеет опыт постройки плавсредств с упорными ободами (плавпричалы, плавекосты, плавучие контрольно-дозиметрические пункты), сформирован корпус малого универсального рыболовного судна. Строительство производится в крытом эллинге, что позволяет полностью исключить влияние погодных условий Севера на ход работ. В последнее время в судостроении на-



АПЛ проекта 945 «Барракуда»

метилась тенденция к широкой интеграции с зарубежными партнерами в области поставок судового оборудования и совместного строительства судов.

СРЗ «Нерпа» имеет наилучшую в регионе инфраструктуру для обращения с отработанным ядерным топливом и радиоактивными отходами. На заводе имеется оборудование для проведения операций по извлечению отработанного топлива с утилизируемых АПЛ в береговое хранилище радиоактивных отходов, расположенное в 100 метрах от воды, которое, однако, на сегодня заполнено на 100%.

К празднованию юбилея снежников завершили ремонтные работы на атомной многоцелевой подводной лодке К-276 «Краб» проекта 945. В свое время эта АПЛ стала известна благодаря столкновению 11 февраля 1992 года недалеко от острова Кильдин в

Баренцевом море в полигоне боевой подготовки Северного флота с американской АПЛ SSN-689 «Baton Rouge» типа «Los Angeles». Обе лодки тогда получили повреждения. Среди личного состава не было, однако по прибытию на базу американская лодка была списана по причине бессмысленности восстановительного ремонта. В настоящее время АПЛ «Краб» практически завершила ходовые испытания и находится у причальной стенки завода для покраски и ликвидации замечаний приемной комиссии. Ожидается, что в конце 2005 года АПЛ вернется в боевой состав Северного флота.

Одновременно начато освидетельствование на проведение аналогичного ремонта еще одной АПЛ этого типа.

7 октября 2005 г. на СФ «Алмаз» (г. Санкт-Петербург) состоялся спуск на воду малого артиллерийского корабля «Астрахань» проекта 21630, построенного для Каспийской флотилии ВМФ РФ.

«Для всей страны этот день действительно знаковый – спускается первый корабль, проектирование которого началось в XXI веке. Первый корабль, который строился строго согласно графику, утвержденному при закладке», – сказал на церемонии заместитель начальника заказов и поставок кораблей, морского вооружения и военной техники Минобороны РФ Ю. Горов.

Мы обязательно расскажем об этом корабле в будущем, а пока небольшой фоторепортаж с церемонии спуска (см. стр. 5).

11 октября 2005 г. на ОАО «Ярославский Судостроительный завод» состоялся спуск на воду ПСКР «Якутия» проекта 745П. После спуска корабля на воду предстали его дюростройка, испытания и передача Береговой охране Пограничной службы ФСБ России. По сообщению пресс-службы завода этот ПСКР – сорок первый в серии, и третий, построенный ярославскими корабелами в постсоветской России. Предыдущий был сдан в 1997 году.

Корабль проекта 745П разработан на базе морского дизель-электрического буксира проекта 745 и отличается от последнего наличием артвооружения (2 АУ типа АК-306) и средств спецсвязи. Он предназначен для охраны государственной границы и исключительной экономической зоны России. Помимо этого он может также выполнять буксировку судов в открытом море и оказывать помощь судам, терпящим бедствие (тушение пожаров, снятие с мели, откачка воды, буксировка). Основные ТТХ ПСКР следующие:

Восколицинские, т	
поросноем	1085
наибольшее	1460
Размерения, м	
длина наибольшая	56,50
ширина наибольшая	12,65
осадка средняя при D _{max}	4,47
Экстаж, чел.	36
Скорость полного хода, уз	13
Дальность плавания, миль	8000

ПСКР имеет неограниченный район плавания. В качестве ГЗУ используются два ДРА мощностью по 1000 кВт каждый, работающих на один двухкрановый ГЗД мощностью 1900 кВт. Диаметр – 848 диаметром 3,2 м в поворотной насадке.



ПСКР «Якутия» пр.745

26 октября 2005 г. на верфи Джинлинг (Нанкин, КНР) состоялась процедура закладки клия фидерного контейнеровоза для ДВМП.

Проект судна разработан немецкими конструкторами и на сегодняшний день является одним из самых современных и пользующихся большой популярностью у западноевропейских судовладельцев.

Судно имеет высший класс автоматизации, предусматривающий безвахтенный режим обслуживания МО. Контейнеровоз будет оснащен мощной ЗУ, при этом как главный, так и вспомогательные двигатели спроектированы для работы на тяжелом топливе, что также дает немало конкурентных преимуществ. Общая контейнероёмкость судна составляет 1080 единиц в 20-футовом исчислении. Для перевозки охлаждаемых грузов на судне предусмотрена возможность погрузки 220 рефрижераторных контейнеров. Основные технико-экономические характеристики контейнеровоза следующие:

Двигат., т	13 760
Размерения, м	
длина наибольшая	147,87
ширина	23,25
осадка	8,50
Мощность ГЗУ, кВт	9 730
Скорость хода в грузу, уз	19,6

Для ДВМП данный заказ является первым опытом судостроения в Китае. С апреля этого года на верфи Джинлинг организована группа наблюдения специалистов пародостройки для постоянного контроля за качеством судостроительных работ. Группа наблюдения ДВМП работает в тесном контакте со специалистами верфи, классификационного общества Germanischer Lloyd и поставщиками оборудования по соблюдению контрактных и спецификационных условий постройки судна.

Контейнеровоз является вторым в серии из четырех, заказанных пародостройкой на данной верфи. Закладка клия первого контейнеровоза состоялась на верфи 16 июня 2005 года. В середине ноября контейнеровоз, названный «FESCO Askold», будет спущен на воду.

По материалам пресс-службы Федерального агентства по промышленности, ОАО «Ярославский судостроительный завод», ОАО СЗ «Вымпел», ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (FESCO), печатных изданий «Независимое военное обозрение», «Коммерсант» и др., информационных агентств Интерфакс, АРМ-ТАСС, ИТАР-ТАСС, РБК, РИА «Новости», «Роснефть», «Финансовый Регистр» и др., интернет-порталов korabel.ru, shipbuilding.ru, izvestia.ru, NEWSru.com, news.navy.mil и др.

Спуск МАН «Астрахань» проекта 21630

Фотоотчетник Евгений С.А.

7 октября 2005 года, в обычный для Питера пасмурный осенний день, водной глади Невы коснулся новый боевой корабль российского флота. Можно до боли в суставах спорить о его конструкции и боевых качествах на форумах в интернете, но то, что он нужен флоту – несомненно.

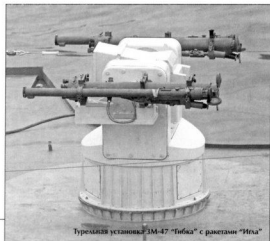
Хотя бы для того, чтобы мы не забыли вкус моря...



100-мм универсальная УВ А-190



Средства ПВО корабля – две УВ АК-306 и ракетно-артиллерийская установка 3М-47 «Тибика»



Турельная установка 3М-47 «Тибика» с ракетами «Игла»



Антенный пост РАС управления огнем
5П1-10-03 «Аска»



Вывод из спускового дока
малого артиллерийского корабля «Астрахань»
проекта 21630 «Буй»

Чуксин Я.Н.
(г. Санкт-Петербург, Россия)

Фото ВМС Чили



НАПЛ типа "Scorpene" для ВМС Индии

**ДПА "Carriera"
ВМС Чили**

Чилинский флот стал первым, в состав которого вошел дПА НАПЛ типа "Scorpene" в т.н. "близком" варианте (обычная дПЛ-электрическая ПЛ). Примерно так должны выглядеть и первые три ПЛ "индийского" заказа

6 октября 2005 года был подписан контракт на постройку шести НАПЛ типа "Scorpene" для ВМС Индии. Так закончился наверное самый длительный процесс подписания контракта на постройку НАПЛ. Его история выглядит вкратце так.

В августе 1999 года в прессе появились сообщения о проведении ВМС Индии переговоров с компаниями Thales и DCN International (Франция) о технической поддержке строительства в Индии неатомных ПЛ по французскому проекту. Впоследствии все полномочия по данному вопросу были переданы компании Atmaris, образованной в 2002 году компаниями Thales и DCN для продвижения на мировой рынок производимой ими продукции. 23 февраля 2002 года на выставке вооружений DEFEXPO'2002 было официально объявлено о достижении соглашения о лицензионном строительстве ПЛ типа "Scorpene" с техническим содействием со стороны компании Thales Naval Systems и DCN. Подписание контракта ожидалось в апреле 2003 года, однако дальнейшее развитие событий показало, сколь длительным и, подчас, полным неожиданностей, может стать процесс принятия решения о приобретении современной военной техники.

В феврале 2004 года появились сообщения о том, что ВМС Индии и правительство Франции все еще не пришли к соглашению по техническим вопросам, связанным с контрактом. Тем не менее, в ходе интервью министра иностран-

ных дел Индии Яшваната Сингха после проведенных 13 февраля 2004 года переговоров с министром иностранных дел Франции было объявлено, что, несмотря на остающиеся технические проблемы, путь к завершению сделки открыт. Подписание контракта ожидалось в начале 2005 года, однако сделка была приостановлена Министерством обороны страны.

4 марта 2005 года Верховным судом Дели с компании HDW были сняты обвинения в коррупции в ходе поставки компанией ВМС Индии ПЛ типа 209/1500 в середине 80-х годов XX в. Фактически данное решение означало исключение компании из "черного списка" претендентов на поставку неатомных ПЛ для ВМС Индии. Сразу после принятия этого решения компания HDW развернула активную деятельность по продвижению в Индию ПЛ типа 214. Усилия компании HDW были поддержаны канцлером и министром экономики Германии, высказавшими руководству ряда министерств Индии просьбу о предоставлении компании еще одного шанса. В результате такого развития событий прогнозировалась возможность повторного объявления Индией тендера на поставку ПЛ. Однако в середине июля 2005 года Главнокомандующий ВМС Индии публично объявил о неизменности принципиального решения о закупке ПЛ типа "Scorpene". Правительством Индии по настоянию ВМС было принято решение о формировании комитета по пересмотру лишь одного из

условий контракта – т.н. "оговорки о скользящих ценах".

Контракт, предусматривающий лицензионное строительство на верфи компании Mazagon Docks Limited в городе Мумбаи шести неатомных ПЛ типа "Scorpene" был подписан 6 октября 2005 года. Окончательная стоимость контракта официально не объявлена, однако в некоторых индийских СМИ приводится сумма в 3,5 млрд. долл. США. Официально объявлена лишь доля компании DCN – 900 млн. евро.

По опубликованной информации, предусматривается строительство базовой модели ПЛ с возможностью оснащения воздушной энергетической установкой (паровой турбиной замкнутого цикла MESMA), начиная с четвертой лодки. Предполагается, что первая ПЛ войдет в состав ВМС Индии в 2012 году, поставка остальных пяти ПЛ будет завершена к 2017 году. Контракт, по некоторым данным, предусматривает возможность постройки по опциону еще девяти ПЛ этого типа. Контрактом также предусмотрена передача Индии технологий, необходимых для производства противокорабельных ракет "Exocet" на предприятиях индийского ВПК. К участию в программе будет привлечена компания Navantia (Испания), главным подрядчиком по боевым системам ПЛ определена компания UDS International (дочерняя структура компании Atmaris). В число поставщиков также войдут компании Thales, MBDA и другие.

Потомки "задорных молодых волчат"

«Комсомольцы» — малые торпедные катера проектов 123, 123бис, М123бис, 123В

Часть I

Прасников В.Б.
(г. С.-Петербург, Россия)



Торпедные катера проекта 123К во время парада, посвященного 40-ю Военно-морского флота СССР. Ленинград, примерно середина 1950-х годов.

"С головного линкора видны приближающиеся сзади многочисленные белые холмики — это буруны, поднимаемые бешено несущимися маленькими суденышками. Они вышли немного раньше, забежали в указанную им бухточку, налили бензин и теперь, как стая задорных молодых волчат, несутся на поле сражения... их много... При виде их люди на эскадре оживляются..."

...Катера и миноносцы неуклонно рвутся к главным силам противника, несмотря на огонь неприятельских крейсеров и свинцовые пулеметные струи с самолетов охранения... Столбами встает пламя пожаров... дым завес окутывает поле сражение".

Этот репортаж с воображаемых учений Рабоче-Крестьянского Красного Флота был опубликован в научно-популярной сборнике «Флот», который вышел в свет в далеком 1936 году под редакцией известного писателя-мариниста С.А.Колбасьева.

Вступление

"Задорные молодые волчата" — это, конечно же, реданные торпедные катера типа Ш-4 и Г-5 конструкции А.Н.Туполева — гордость отечественной судостроительной промышленности первых пятилеток, десятки буквально летящих над волнами крошечных "москитов", способных своими

смертоносными торпедами переломить соотношение сил в морском сражении с гораздо более сильным и многочисленным противником. Перед второй мировой войной ни одна страна в мире не уделяла такого внимания количественной составляющей своего "москитного флота" как СССР. К 22 июня 1941 года в его составе находилось 269 торпедных катеров. Так

по числу "москитов" ВМФ СССР в 1,6 раза превосходил флоты ведущих морских держав и своих ближайших соседей (всего около 170 ТКА). Однако картина резко менялась при сопоставлении качественных характеристик отечественных и подавляющего большинства иностранных катеров. Хотя крошечные реданные катера — Ш-4 и Г-5 — создавались спустя десятилетие после английских СМВ² 40- и 55-футтового типа, они по своему замыслу, тактико-техническим

¹ — «Флот» (Обзоры о современном военно-морском флоте) под редакцией С.А.Колбасьева. «Молодая гвардия», 1936. — Здесь и далее примечания автора.

² — СМВ — Coastal Motor Boat.



Один из первых безреданных торпедных катеров — ТКА MTB-102 фирмы Vosper. Великобритания, 1938 год

элементам и основным техническим решениям соответствовали скорее уровню первой мировой войны, морально устарев еще в процессе проектирования.

Между тем, в середине 1930-х годов Британское Адмиралтейство отказалось от дальнейшего развития малых реданных ТКА, признав сам тип такого катера бесперспективным. Борьба за малые размеры и высокую скорость хода уступила место стремлению создать мореходный, хорошо вооруженный и высокоавтономный торпедный катер. Наличие редана вело к уменьшению килеватости корпуса катера, что, в свою очередь, увеличивало силу ударов корпуса о воду при движении на волнении и значительно ухудшало мореходные качества катера. Отказ от редана давал возможность увеличить угол внешней килеватости на миделе,³ снизить перегрузки на волнении, уменьшить брызгообразование и заливание носовой части

катера. Все это позволяло повысить мореходность и поддерживать более высокую скорость хода на волнении по сравнению с реданными катерами, что требовалось для действия в открытом море.

К 1938 году в Англии были созданы первые удачные прототипы таких торпедных катеров: MTB-102 фирмы Vosper и PV (Private Venture boat), построенный фирмой British Power Boat Co на собственные средства. Появление этих ТКА ознаменовало рождение второго поколения глиссирующих торпедных катеров — мореходных, безреданных, высокоавтономных, которое пришло на смену первому поколению — реданным торпедным катерам. В конце 1930-х годов примеру Англии последовали Голландия, Греция, Норвегия, Румыния, Соединенные Штаты, Франция и Швеция, закупившие в Англии готовые катера или лицензии на их строительство. Постепенно прекратилось

строительство реданных катеров в Италии и Японии. Единственным исключением являлись ВМС Финляндии. В их составе было несколько малых реданных торпедных катеров, которые, учитывая особенности береговой черты страны, могли эффективно использоваться в Финском и Ботническом заливах. Забегая вперед, необходимо отметить, что после второй мировой войны реданные торпедные катера имели в составе своих флотов только СССР, его союзники и... Королевство Таиланд.

Смена поколений в мировом катеростроении не прошла незамеченной в нашей стране. Приведу небольшой абзац из книги «Записки по истории развития торпедных катеров»⁴ известного моряка-катерника А.В. Кузьмина: «...Несомненно, что последние образцы катеров развиваются по линии увеличения веса металлического (? — авт.) корпуса, веса механизмов (вспомогательный мотор), веса вооружения — 2-4 торпед, глубинных бомб, мин заграждения и, наконец, увеличения запаса топлива. Таким образом есть все основания предполагать, что водонизмещение своего роста не приостановило, а имеет тенденцию дальнейшего роста и, по всей вероятности, достигнет вскоре 45 т. Одним словом, торпедные катеры (так в тексте — авт.) повторяют путь минных катеров, приближаясь вновь к малым миносцам, что мы и видим на последних образцах итальянских и английских катеров (Стефано Турр⁵ и Скот-Пауна⁶)».

Однако в отечественных военноморских и инженерно-технических кругах так и не был сделан вывод о том, что повсеместное вытеснение реданных торпедных катеров, более крупными мореходными безреданными катерами являлось объективной тенденцией, которая затронула все флоты, ранее располагавшие только реданными катерами.

Ни в одном из флотов мира, кроме ВМФ СССР, не было такого явления как параллельное существование и совершенствование двух подклассов торпедных катеров: малых реданных прибрежного действия и мореходных безреданных дальнего действия.

³ — На реданном ТКА проекта 123К этот угол составлял 10° и на безреданном ТКА проекта 183 — 17°.

⁴ — Военно-морское издательство НКВМФ, Москва-Ленинград 1939.

⁵ — «Stefano Turri» (1935): D=63 т, 34 уз, 4х1 450-мм ТА, 3х1 13,2-мм пулемета. Экспериментальный безреданный ТКА итальянского флота.

⁶ — Имеется в виду экспериментальный безреданный ТКА PV построенный в инициативном порядке фирмой British Power Boat Co (1938): D=32 т, 42 уз, 2х1 533-мм ТА, 2х20-мм автомата.

К сожалению, в конце 1930-х годов в развитии отечественных торпедных катеров по целому ряду причин (среди которых можно назвать неустойчивость оперативно-тактических взглядов на их боевое применение, увлечение разного рода "экзотикой"⁷, политические репрессии и т.д.) наблюдался определенный застой. Возможно, свою роль сыграло и следующее немаловажное обстоятельство. На протяжении 1930-х годов в отечественных военно-морских и инженерно-технических кругах считалось, что СССР является чуть ли не мировым лидером в области проектирования и строительства боевых катеров, и поэтому нам просто нечему учиться и нечего заимствовать у "капиталистического окружения".⁸

Только в конце 1930-х годов Оперативный отдел Главного Морского Штаба (ГМШ) наконец "дозрел" до понимания необходимости иметь в составе отечественного "москитного флота" принципиально новые большие безреданные ТКА дальнего действия. К сожалению, это сопровождалось выработкой, как показала практика, ошибочной концепции о параллельном существовании и развитии двух типов торпедных катеров, у которых конструктивное деление на реданные и безреданные соответствовало бы и тактическому. Суть ее в специальном докладе на имя начальника ГМШ адмирала Л.М. Галлера⁹ формулировал известный теоретик и практик боевого применения торпедных катеров Б.В. Никитин, который в 1939 году занимал должность уполномоченного постоянной комиссии по приемке кораблей в Ленинграде. Указывая на невозможность совмещения удовлетворительной мореходности с достижением наибольшей скорости хода, а также большой дальности плавания с минимальными размерами он обосновывал необходимость постройки катеров обоих типов.

Предложение обсуждалось в ГМШ, который сформулировал следующие положения:

— "Торпедные катера прибрежного действия — действия накоротко (так в тексте — авт.) с близкорасположенных маневренных или позиционных баз... Основное и главное назначение этого типа катеров — нанесение торпедного удара по кораблям противника при тесном взаимодействии и прикрытии их с воздуха истребительной авиацией или надводными кораблями с мощной зенитной артиллерией..."

— "Торпедные катера дальнего действия — повышенной мореходности и большого радиуса действия, порядка 300–500 миль, имеющие возможность выполнять боевые операции с длительным отрывом от базы и на больших расстояниях, а также имеющие возможность сопровождать эскадру и участвовать в совместных набегах операциях с эсминцами..."

Все это было зафиксировано в приказе наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова от 27 января 1940 года, который устанавливал новую классификацию торпедных катеров: катера дальнего действия (ТКД) и прибрежного (ТКП).

При этом никто ни в Главном Морском Штабе, ни в Управлении Кораблестроения, ни в Научно-Техническом Комитете (НТК) ВМФ не ставил под сомнение необходимость иметь в составе "москитного флота" два подкласса торпедных катеров. Никто из отечественных теоретиков боевого применения сил флота не задался простыми вопросами. Для решения каких специфических задач в конце 1930-х годов требуется такое количество слабовооруженных и маломореходных реданных глиссеров, если все задачи свойственные классу торпедных катеров с успехом могли выполнять более крупные, мореходные и хорошо вооруженные безреданные торпедные катера? Смогут ли малые реданные катера, за двадцать

лет практически не претерпевшие качественных изменений, действовать так же успешно, как и в первую мировую войну в условиях бурного развития авиации, скорострельной артиллерии и радиолокации? Видимо об этом особо не задумывались, и на замену "Г-пятому" было решено проектировать новый малый реданный торпедный катер.

Головной катер

В конце 1930-х годов стало очевидно, что модернизационный потенциал малых реданных торпедных катеров типа Г-5 оказался практически исчерпан. Увеличение полного водоизмещения с 14,9 т по первоначальному проекту до 17,8 т самым негативным образом отразилось на прочности корпуса, непотопляемости, остойчивости и скорости хода.

Учитывая все недостатки катеров типа Г-5, в 1938 году Управление кораблестроения ВМФ¹⁰ выдало конструкторскому бюро ленинградского завода №194 им. А.М.Марти тактико-техническое задание (ТТЗ) на проектирование нового малого реданного торпедного катера, проект которого получил номер 123. Главным конструктором катера был назначен П.И.Талтыгин.

Согласно ТТЗ новый катер по своим габаритам и водоизмещению должен был незначительно отличаться от своего предшественника, и в тоже время обладать повышенной мореходностью и нести более совершенное торпедное вооружение. Теоретический чертеж катера разрабатывался с участием специалистов ЦАГИ. В опытовом бассейне института было испытано несколько моделей. По результатам испытаний, в целях повышения мореходности катера, угол внешней килеватости на редане был увеличен до 10° (против 7°30' у катеров типа Г-5),

⁷ — ТКА на воздушной подушке В.И.Левкова, лидеры торпедных катеров Г-6 и Г-8, универсальный турбинный катер проекта 234, катера "возвального управления" и т.д.

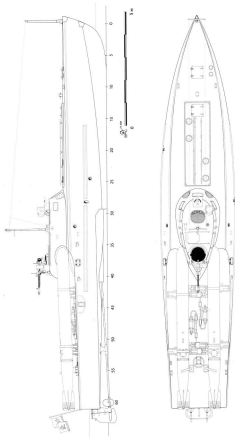
⁸ — Косвенным доказательством этого является полное отсутствие всякой заинтересованности в покупке технической документации по торпедным катерам или готовым катерам-прототипам за границей на фоне тесного сотрудничества отечественных конструкторских бюро с итальянскими и немецкими фирмами при создании крупных надводных кораблей и подводных лодок.

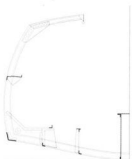
⁹ — Л.М. Галлер занимал этот пост с 1938 по 1940 гг.

¹⁰ — Специальным Управлением кораблестроения и в стране не было принято, что катера типа Г-5 будут строиться серийно до 1944 года.

Головний (опісний) ТМ проєкта 123

Реконструкція вигляду на основі обмеженого чертіння і фотографії по станом на 1946 рік



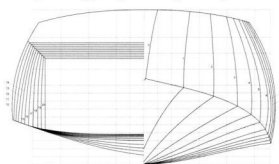
Конструктивный мидель-шпангоут
ТКА проекта 123

Реконструкция чертежа © Курочкин Д.В., 2005

Листы обшивки
карекса
изготовлены из
дюралюминия толщиной
от 2,5 до 5 мм,
палубы — 4 мм. Способ
соединения — клетка.

Хорошо видна
прямостоячность
с ТКА типа Г-5: округлые
бортовые ветви
шпангоутов и выпуклая
палуба — наследие
"карапасной" палубы
английских катеров типа
СМВ

Проекция "корпус" теоретического чертежа ТКА проекта 123



Реконструкция чертежа © Курочкин Д.В., 2005

линия скулы значительно опущена, носовые шпангоуты выполнены более полными, но самое главное, был сделан первый шаг к отказу от унаследованной еще от английских торпедных катеров "округлой" (карапасной) верхней палубы. Шпангоуты все еще имели значительный завал, но теперь торпедный катер получил верхнюю палубу, по которой можно было нормально передвигаться и по своему внешнему виду перестал напоминать гипертрофированный полплавок гидросамолета.

Разрабатывая технологию сборки корпуса из плакированного дюралюминия¹¹ конструкторы применили в системе набора открытые профили судового типа, вместо закрытых авиационных, что упростило постройку и ремонт катера, а также улучшило условия борьбы с коррозией. Обшивка бортов и днища соединялась при помощи заклепок с полупотайной головкой, что снижало гидродинамическое сопротивление корпуса. Тремя водонепроницаемыми и одной легкой (на 35 шп.) переборками корпус катера был разделен на пять отсеков: форпик, моторный, управления, топливный и ахтерпик. Полуутопленная в корпус командирская рубка по конструкции была аналогична корпусу: клепаная из дюралюминия с тремя окнами из бронированного стекла в передней части. В рубке на командирском пульте располагались: штурвал, машинный телеграф и гиромагнитный компас ГМК-3.

Управление катером командир мог осуществлять, как изнутри ходовой рубки, так и открыв командирский люк и встав на специальную площадку, расположенную над штурманским столиком. Для защиты головы и плеч командира в свежую погоду, предназначался откидывающийся флексиглазовый коллап, от которого вскоре пришлось отказаться, так как он мешал работе с прицелом для торпедной стрельбы.

Главная энергетическая установка катера состояла из двух бензодвигателей ГМ-34Ф мощностью по 1000 л.с., расположенных по схеме принятой на катерах типа Г-5 со смещением правого мотора в корму, а левого в нос.

В отличие от морально устаревших желобных торпедных аппаратов "Гэ-пятых", вооружение нового катера состояло из "одного торпедного аппарата бортового сбрасывания БС-7 на две торпеды".¹² Аппарат был разработан в конце 1930-х годов для нового поколения торпедных катеров (проектов 123, Д-3, СМ-3, СМ-4) в Научно-исследовательском минно-торпедном институте (НИМТИ) конструкторами Ф.В.Палаевым и Н.К.Суровым и предназначался для использования торпед 53-38, 53-38У. БС-7 представлял собой две связанные валом каретки, в которых при помощи плетеных лент удерживалась торпеда. Каретки устанавливались на ролики и могли двигаться по направляющим рельсам к борту катера. Аппарат позволял

вести как залповую, так и одиночную стрельбу. При выстреле пороховые газы из баллона-газообразователя поступали к цилиндрам толкачей (по два на аппарат), которые упирались в каретки и откатывали их к борту. Одновременно с этим происходило откидывание курка и размыкание зажимов лент. Откатывающаяся к борту каретка удерживалась в конце хода гидравлическими буферами и торпеда, ранее удерживавшаяся лентой, по инерции падала за борт катера в воду. При весе заряда бездымного пороха 130 г скорость вылета торпеды достигала 4 м/с, что обеспечивало ее падение на удалении не менее 2 м от борта катера.

Аппарат БС-7 позволял стрелять торпедами на любых скоростях катера и даже со "стопа". После залпа катер мог маневрировать в любом направлении.

Для производства одиночного или двухторпедного залпа использовалась электрическая автомат — коробка стрельбы. В случае отказа электрозапалов предусматривалась возможность использования механических ударников.

Для прицеливания командир катера пользовался довольно примитивным катерным прицелом КП-3 (позже КЛН-1), который позволял приблизительно определять элементы движения цели и по ним выработать угол упреждения для стрельбы торпедами.

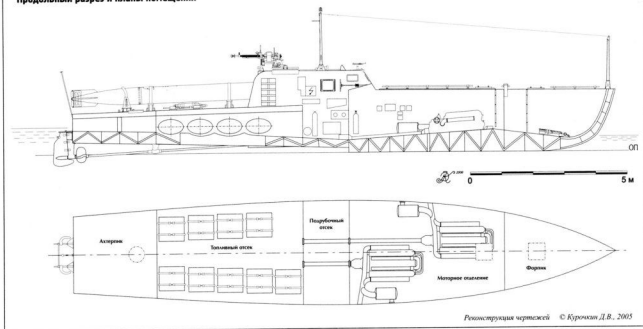
Существенным недостатком торпедных аппаратов БС-7 была неза-

¹¹ — Плакирование — нанесение для защиты от коррозии на лист дюралюминия тонкого (2-4% толщины листа) слоя чистого алюминия при горячей прокатке.

¹² — Так в спецификации.

Головной (опытный) ТКА проекта 123, 1940 год

Продольный разрез и планы помещений



щищенность торпеды от заливания водой и обмерзания, что ограничивало использование этих аппаратов температурными условиями. При отрицательных температурах происходило обмерзание хвостовой части торпед и деталей торпедных аппаратов. В условиях Заполярья на торпедных катерах типа Д-3 практически перед каждой торпедной атакой экипаж катера с риском для жизни очищал торпеды и механизмы сбрасывания ото льда.

Оценка торпедным аппаратам бортового сбрасывания была дана уже после войны, на совещании начальников минно-торпедных отделов и отделений флотов и флотилий с участием специалистов НИМТИ ВМС¹³ и контрольно-приемного аппарата минно-торпедного управления (КПА МТУ) ВМС, которое проходило в марте 1946 года в Ленинграде на базе НИМТИ. В итоговом отчете в частности отмечалось: "опыт войны

показал, что аппараты бортового сбрасывания по своим тактико-техническим данным стоят значительно ниже аппаратов трубчатых (так в тексте - авт.), установленных на имеемых у нас американских катерах, а сами американские катера значительно лучше катеров Д-3¹⁴. Отсюда следует сделать вывод, что в будущем наши катера будут вооружены только трубчатыми аппаратами, по образцу американских аппаратов... положительного отзыва заслуживают не только американские трубчатые аппараты марки 19 (модель 3 и 4) но и наши отечественные для катеров проекта 200 и проекта 123бис".

Разумеется, в конце 1930-х годов не существовало никаких особых технических проблем при создании катерных трубчатых торпедных аппаратов, надежно предохранявших торпеды от воздействия морской воды. Основная проблема заключалась

в несовершенстве приборов управления отечественных торпед того времени.

Так как при стрельбе прицеливание осуществлялось курсом катера, торпедные аппараты (желобные, бортового сбрасывания), должны были располагаться параллельно его диаметральной плоскости. Можно было разместить торпедные аппараты в носовой части катера, как это делали немцы на своих "шнелльботах". Но германские катера имели обычные круглоскулые обводы и относительно большие размеры, в то время как на маленьких остроксудых глиссерах размещение больших весов в носовой оконечности было недопустимо. Оригинальным техническим решением было выстреливать торпеду "хвостом вперед" из торпедных аппаратов расположенных под палубой, как это было сделано на английских ТКА типа МТВ-1. Но в этом случае ка-

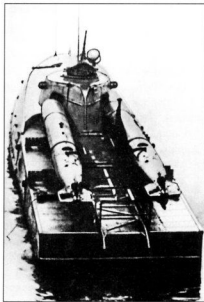
¹³ - В марте 1946 г. ВМФ был переименован в ВМС в связи с упразднением Народного комиссариата ВМФ СССР. В марте 1955 г. произошло обратное переименование. В дальнейшем по тексту ВМФ (кроме цитат из документов). - Прим. авт.

¹⁴ - В 1946 году еще можно было писать правду, через два года за это уже сажали. - Прим. авт.

тер лишился возможности свободно маневрировать после выстрела и стрелять со "стопа". Поэтому единственным оптимальным техническим решением было размещение трубных торпедных аппаратов побортно на палубе под некоторым углом к диаметральной плоскости катера, чтобы при выстреле торпеда не "чиркала" о корпус. Для этого надо было "научить" прибор курса (ПК) после выстрела повернуть торпеду на этот угол.¹⁵ В 1930-х годах во всем мире инженеры-торпедисты работали над этой проблемой. Прибор курса торпеды (который по традиции называют "прибор Обри") был модернизирован. В нашей стране первый подобный работоспособный модернизированный прибор был создан в конце 1930-х годов и получил обозначение М0-3¹⁶. Прибор допускал угловую установку с шагом равным одному градусу. М0-3 был принят на вооружение в 1941 году. К сожалению, в связи с эвакуацией торпедных заводов, торпеды с приборами курса М0-3 начали поступать на флоты в середине 1943 года. Только тогда появилась возможность оснащения катеров новых проектов трубными торпедными аппаратами.

Что касается артиллерийского вооружения, то для катера, спроектированного в конце 1930-х годов, оно было откровенно слабым – единственный 12,7-мм пулемет ДШК (боезапас 1000 патронов), установленный на рубке. Похоже, что "испанский дебет" "Г-пятих" так ничему и не научил.

Головной (фактически опытный) катер (зав. № 505¹⁷) был заложен 30 июля 1939 года в 17 цехе завода № 194 им. А.Марти¹⁸ и спущен на воду 16 мая 1940 года. Как и все торпедные катера новых проектов для проведения государственных испытаний его по железной дороге перевезли на Черное море в Севастополь. На испытаниях ка-



Головной (фактически опытный) ТКА «Комсомолец» проекта 123

По "чистому" проекту 123 был построен всего один катер, его фотографии сохранилось также немного. По сути, два этих фото – все, что известно на сегодня. Может, кто-то из наших читателей знает больше?



тер показал максимальную скорость 52 уз. Максимальная дальность плавания составляла 330 миль при скорости 17 уз. Приемный акт № 55 по катеру проекта 123 был подписан 25 октября 1940 года. В целом катер получил положительную оценку государственной комиссии. Так в заключительном протоколе отмечалось, что мореходность по сравнению с катерами Г-5 несколько улучшена: "катер мореходен и боеспособен при состоянии моря 3-4 балла". Были претензии к торпедному вооружению. Дело в том, что для обеспечения приемлемой остойчивости катера с торпедами высота надводного борта в корме составляла всего 0,5 м, и на полном ходу, торпедный аппарат и торпеды подвергались интенсивному забрызгиванию, что при минусовых температурах "...могло привести к обмерзанию торпед".¹⁹ Были также отмечены отдельные недостатки, которые предполагалось устранить на серийных катерах: увеличить

развал шпангоутов в носовой части (выше скулы), изменить устройство чрезмерно удлиненных валопроводов с концевыми кронштейнами за гребными винтами (по типу катеров Г-5 IX серии), что создавало значительные неудобства при демонтаже винтов. В перспективе предлагалось установить на катере трубные торпедные аппараты.

Несмотря на все отмеченные недостатки, новый торпедный катер по своим ТТЭ значительно превосходил "ветерана" Г-5, поэтому начальник оперативного управления ГМШ контр-адмирал В.А.Алафузов признал необходимым начать со второй половины 1941 года строительство серии катеров на заводах в Керчи и Рыбинске, а после их освоения промышленностью полностью прекратить постройку катеров типа Г-5, как морально устаревших.

Выполнению этого решения помешала война. Единственный катер²⁰ построенный по "чистому" проекту 123 был 12 марта 1941 года включен

¹⁵ В свою очередь подводная лодка могла вести торпедную стрельбу "асерти" из торпедных аппаратов установленных параллельно ДП.

¹⁶ "модернизированный прибор Обри тип 3".

¹⁷ Заводской номер является наиболее точным идентификационным признаком корабля, особенно если строительство велось большой серией. В процессе жизненного цикла корабль может изменяться: наименование, тактический номер, классификация, номер проекта, государственная принадлежность и т.д. и т.п., но заводской номер, как правило, остается неизменным. Поэтому везде, где это возможно, автор считает необходимым приводить заводские номера катеров.

¹⁸ - ныне ГП "Адмиралтейские верфи".

¹⁹ - Остатки на Черном море много... а на Севере для катеров типа Д-3 это было обычным явлением.



Главный конструктор ТКА проекта 123бис
Ф.А.Ливенчев

в состав Черноморского флота.²¹ В годы войны катер входил в состав первого звена шестого отряда 1-й бригады ТКА ЧФ и активно участвовал в боевых действиях. В ходе новороссийской десантной операции в сентябре 1943 года, совместно с другими катерами он потопил быстходную десантную баржу противника. После войны в 1948 году катер был исключен из состава флота, и позже разобран на металл.

Второе рождение

8 сентября 1941 года немецкие и финские войска замкнули кольцо блокады вокруг Ленинграда. Судостроительный завод № 194 им. А.Мартти оказался в зоне боевых действий. Еще в августе 1941 года из Ленинграда в Тюмень была эвакуирована большая часть технологического оборудования, материалов, а также рабочих и инженеров с их семьями катерного цеха завода имени А.Мартти. Помимо адмиралтейцев в конце 1941 года сюда прибыли эшелоны с оборудованием и семнадцать недостроенными катерами типа Г-5 с Керченского

завода № 532 и катерный цех херсонского завода Наркомата рыбной промышленности. Основанная в 1834 году на реке Туре тюменская судовой верфь являлась одним из старейших судостроительных предприятий Сибири. До войны она принадлежала Наркомату речного флота и занималась постройкой деревянных военных судов. В октябре 1941 года верфь была передана Наркомату судостроительной промышленности и получила обозначение "завод № 639". Почему руководство НКСП приняло решение организовать производство деревянных ТКА за Уралом в г. Тюмени остается загадкой.²² Новый организованный "завод № 639" в силу своего географического положения не мог проводить заводских, а тем более государственных испытаний построенных торпедных катеров. Также было невозможно перевести их по внутренним водным путям в волжский бассейн. Единственным средством сообщения была железная дорога.

Несмотря на все трудности военного времени, завод под руководством директора В.В. Есграфова, начальника конструкторского бюро Е.И. Юшкина и главного инженера В.М. Буракова до 1944 года передал флоту 62²³ катера типа Г-5 в артиллерийском (с реактивной установкой М-8М) и торпедном вариантах. Однако даже в условиях военного времени, вряд ли можно считать оправданным строительство такого количества катеров по морально устаревшему проекту. Впрочем, со стороны НКСП принимались попытки организовать на заводе производство более современных и нужных флоту катеров. Так в начале 1942 года на заводе № 639 предполагалось заложить несколько стальных безреданных торпедных катеров дальнего действия проекта 158 водоизмещением 39 т.

Проект был разработан в ЦКБ-50²⁴ на базе торпедного катера типа Д-3. В целом правильное начинание было загублено, как говорится, "на корню".

Во-первых, ТКА проекта 158 оказался слишком сложным в производстве, поэтому вместо него было решено строить "унифицированные" катера проекта 200. Во-вторых, Тюменский завод, с большим трудом освоив производство клепаных дюралевых ТКА, в условиях военного времени просто не мог быстро перейти на сварку стальных корпусов.

Вот в таких условиях и произошла "реанимация" проекта 123. Казалось, что печальный опыт боевого применения "Г-пятых" в первые месяцы Великой отечественной войны должен был раз и навсегда завершить "карьеру" малых реданных катеров. Однако в НКВМФ и НКСП решили иначе.

В сентябре 1942 года Управление кораблестроения ВМФ выдало КБ завода № 639 заказ-наряд на разработку технического проекта торпедного катера проекта 123бис "откорректированного по результатам сдаточных испытаний катера проекта 123 и с учетом опыта боевых действий". Технический проект нового катера был представлен на рассмотрение в Управление кораблестроения ВМФ в апреле 1943 года. Проект также получил одобрение в НТК ВМФ, но дальнейшее его утверждение застопорилось. По всей видимости, у кого-то "наверху" возникли сомнения в необходимости создания нового катера, причем, как мы увидим дальше, вполне обоснованные. Однако руководство завода, не дожидаясь дальнейших согласований, по собственной инициативе²⁵ приняло волевое решение заложить в конце 1943 года головной катер проекта 123бис. Беспрецедентный в истории отечественного кораблестроения

²⁰ - Катер проекта 123 - единственный из всех головных ТКА новых проектов - получил собственное наименование: «Комсомолец», которое впоследствии стало официальным обозначением типа. Даже послевоенный ТКА проекта 123К мало напоминающий своего предшественника, в официальных документах значится как «ТКА типа «Комсомолец»».

²¹ - Опытовые (технические) номера: ТК-13, ТК-73, ТК-351.

²² - Возмозно иссуу виной неопределенности и растерянности царившие в первые месяцы войны. Ничто не мешало эвакуировать катерные цеха поближе, например в mythical Ярославль, Рыбинск или Зеленодольск.

²³ - В разных источниках эта цифра колеблется от 57 до 63 ед. По мнению автора в наибольшей степени истине соответствует число 62.

²⁴ - В конце 1941 г. ЦКБ-50 было объединено с ЦКБ-32.

случай! Технический проект 123бис был утвержден Наркомом ВМФ "post factum" в августе 1944 года, в то время когда головной катер уже проходил заводские испытания на Черном море.

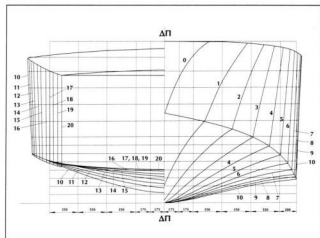
Что же представлял из себя малый реданный торпедный корабль проекта 123бис и чем он отличался от своего предшественника?

Конструкторы КБ завода № 639 во главе с Ф.Л.Ливенцевым полностью переработали теоретический чертеж. С целью упрощения производства бортовые ветви шпангоутов в средней и кормовой частях корпуса катера были выполнены прямыми. Для повышения мореходности носовые обводы корпуса были выполнены более полными, чем у прототипа. Ширина корпуса катера была оставлена без изменений, а длина увеличена на 0,68 м. Новый теоретический чертеж был утвержден 18 апреля 1943 года. В силу объективных причин модель катера не удалось испытать в опытовом бассейне ЦАГИ, поэтому только во время испытаний головного катера был обнаружен значительный крен на циркуляции. Как выяснилось, это являлось следствием нескольких факторов: ошибки в расчетах – центр тяжести американских двигателей Packard располагался несколько выше, чем у ГАМ-34Ф, а также отказа от завала шпангоутов, что еще по замыслу А.Н.Туполева было выполнено для того, чтобы при крене быстроходного и сравнительно небольшого катера не происходило понижающего его остойчивость резкого уменьшения площади действующей ватерлинии. В дальнейшем проблема была успешно решена. По рекомендации специалистов ЦАГИ и ЦНИИ-45 на серийных катерах в районе редана были установлены специальные поверхности (так называемые "скуловые ножи" ²⁵), а высоту подпорных балок несколько уменьшили. На испытаниях катер показал максимальную скорость 48,1 уз, что было несколько меньше чем у прототипа и объяснялось возросшим водоизме-

Проекция "корпуса" теоретического чертежа ТКА проекта 123бис

Исчезли округлые борта и появилась "нормальная" палуба.

С этого момента в катере на первый взгляд уже тяжело признать дальнего родственника английских ТКА типа СМВ



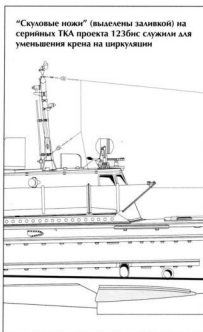
щением и худшим качеством изготовления корпуса, а также неудачным подбором гребных винтов.

Проект нового катера создавался применительно к местным технологическим условиям завода № 639, поэтому номенклатура и типоразмеры применяемых материалов и полуфабрикатов были значительно сокращены, а конструкция корпуса несколько упрощена. Забегая вперед нужно отметить, что все это "аукнулось" уже после войны ²⁷ при эксплуатации серийных катеров, поэтому в течение нескольких лет от серии к

серии корпус катера подкреплялся установкой промежуточных шпангоутов, ребер жесткости, накладных листов и т.д. и т.п.

Характеризуя вооружение катера, нельзя не отметить вынужденное возвращение к торпедам калибра 450 мм. Такой калибр выглядел явным анахронизмом еще в начале 1930-х годов, не говоря уже о 1940-х. По мощи торпедного вооружения новый катер оказался на уровне своего "дедушки" – Ш-4. Правда, теперь торпеды находились не в открытых всем стихиям желобных ТА, а в современных трубных торпедных аппаратах ТТКА-45, но, по большому счету, это был шаг назад. По-видимому, слабость торпедного вооружения нового катера и явилась причиной задержки с окончательным утверждением проекта. Скорее всего, создатели катера, и моряки-катерники не предполагали, что строительство ТКА проекта 123бис будет продолжаться и после войны. Но пока шла война, и флот нуждался в торпедных катерах, вполне могли сгодиться даже ТКА вооруженные торпедными аппаратами калибра 450 мм.

По опыту войны зенитное вооружение ТКА проекта 123бис было значительно усилено и состояло из четырех 12,7-мм пулеметов ДШК в двух спаренных турельных установках 2УК-Т. Здесь необходимо обратить внимание на одну любопытную деталь. Отечественные теоретики боевого применения торпедных катеров почему-то полностью игнорировали саму возможность артилле-

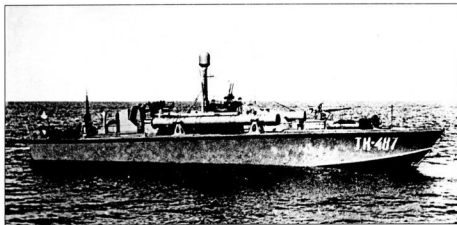


"Скуловые ножи" (выделены заливкой) на серийных ТКА проекта 123бис служили для уменьшения крена на циркуляции

²⁵ – Трудно поверить в то, что эта инициатива не была согласована с руководством НКПС.

²⁶ – На катерах проектов М123бис и 123К не устанавливались.

²⁷ – В точности повторилась история с ТКА проекта ТД-200бис.



рийского боя между катерами, поэтому артиллерийское вооружение торпедных катеров рассматривалось исключительно как зенитное. В годы войны в СССР не существовало отечественных скорострельных пушек калибром 20–30 мм пригодных для размещения на ТКА. Советские катерники всю войну расплачивались за это упущение. Приведу только один пример. В ночь на 27 марта 1945 года на Балтике три немецких "шнеллбота" – S-64, S-69 и S-81 – потопили два и повредили четыре советских катера типа Д-3.

Главной катер проекта 123бис (зав. № 265) был заложен в конце 1943 года. Для проведения Государственных испытаний его в июне 1944 года по железной дороге перевезли из Тюмени в Батуми. Приемный

акт № 84 по главному ТКА проекта 123бис был подписан 31 октября 1944 года и катер вошел в состав Черноморского флота.²⁸ В 1944 году в Тюмени было заложено 29 торпедных катеров проекта 123бис.²⁹ Из них четыре (TK-131, TK-132, TK-133 и TK-141) в сентябре 1944 года по железной дороге были отправлены в Ленинград на завод № 194 для достройки и сдачи. В состав Балтийского флота катера были включены 30 января 1945 года и успели принять участие в боевых действиях на завершающем этапе войны. В конце марта по железной дороге их перевезли в Клайпеду, которая являлась маневренной базой 1-ой Краснознаменной бригады торпедных катеров КБФ. 11 апреля 1945 года все четыре катера проекта 123бис были перебази-

Торпедный катер ТК-487 типа "Елсо" из состава Северо-Балтийского флота (был. РТ-735; катер вступил в строй отечественного ВМФ в октябре 1946 года, летом 1955 года возвращен ВМС США)

В отличие от ТКА отечественных конструкций, катера, поступавшие в нашу страну по лицензии, были оснащены стрелково-пушечным вооружением по принципу "кашу мысом не испортишь". Было их размеры это позволяло...

рованы в Нейфарвассер – аванпорт взятый войсками 2-го Белорусского фронта г. Данцига (Гданьска). Вечером 15 апреля два катера ТК-131 и ТК-141 (командиры лейтенант Н. А. Короткевич и капитан-лейтенант В. В. Солодовников) под общим командованием капитан-лейтенанта П. П. Ефременко вышли из гавани Нейфарвассер и направились вдоль западного побережья Данцигской бухты к полуострову Хела. В 0 ч. 12 мин. 16 апреля у полуострова были обнаружены силуэты трех эскадренных миноносцев и неопознанного корабля, стоявших на якоре. Волнение моря, достигавшее пяти баллов, помогало катерам оставаться незамеченными. Командир отряда дал сигнал "Атака!" и катера 13-узловым ходом пошли на сближение с кораблями противника. Через минуту ТК-131 с дистанции 2 каб.³⁰ прямой наводкой дал залп двумя торпедами по одному из эсминцев и сразу же отвернул вправо, увеличив ход до 30 узлов. Через 15 секунд у борта корабля раздался сильный взрыв и был виден большой всплеск. Еще через минуту ТК-141 с дистанции 1,5 каб. также произвел двухторпедный залп по второму эсминцу. Вскоре у борта цели были отмечены два сильных взрыва. На отходе наши катера преследовались сторожевыми катерами противника, которые вели пушечно-пулеметный огонь. Оба наших катера, отстреливаясь из пулеметов, на полном ходу оторвались от противника. По докладом экипажей катеров один эсминец был

ТКА проекта 123бис



²⁸ – К этому времени боевые действия на Черном море уже завершились.

²⁹ – Всего в период с 1944 по 1948 год было построено 120 катеров проекта 123бис.

³⁰ – Кабельтов – внесистемная единица длины, 1 кабельтов равен 185,2 м.

потоплен, второй поврежден.³¹ После войны выяснилось, что сильные повреждения получил только один эсминец Z-34 (Тип 1936A Mod) в который попала одна торпеда между IV и V отсеками. На корабле вышли из строя обе турбины. Лишь благодаря мощным водоотливным средствам эсминец остался на плаву. 17 апреля поврежденный эсминец был отбуксирован в Свинемюнде, а 4 мая в Копенгаген, где и капитулировал. В 1946 году американцы затопили эсминец в проливе Скагеррак.

Тяжелые повреждения, нанесенные эсминцу Z-34 – единственный подтвержденный двумя сторонами боевой успех балтийских «Комсомольцев», так как донесение о потоплении транспорта противника торпедным катером ТК-133 в апреле 1945 года, по всей видимости, не может считаться достоверным. Из четырех балтийских ТКА проекта 123бис, успевших принять участие в боевых действиях, было потеряно два: 11 апреля 1945 года, следуя вдоль косы Фрише-Нерунг, ТК-132 (зав. № 267) потерял ориентировку и выбросился на берег в расположении противника, а 9 мая в 7 ч 29 минут при несении дозора в районе Липлаи ТК-141 (зав. № 269) был ошибочно атакован звеном истребителей Ла-5 и потоплен пушечно-пулеметным огнем, став последним боевым кораблем Балтийского флота погибшим во время Великой Отечественной войны.

Остальные катера закладки 1944 года были отправлены по железной дороге во Владивосток и вступили в состав Тихоокеанского флота в конце 1945 года.



Проанализировав единственную результативную атаку, проведенную катерами проекта 123бис, можно отметить следующее:

- катера показали удовлетворительную мореходность (период происходил при волнении моря около 5 баллов);

- благодаря наличию трубных торпедных аппаратов не увеличивая скорости, катера произвели торпедные залпы, что было неосуществимо для катеров типа Г-5, которые могли атаковать только на скорости близкой к максимальной;

- однако мощь торпедного вооружения двух катеров оказалось недостаточной для потопления эскадренного миноносца водоизмещением 3500 тонн.

Таким образом, новые катера выполнили задачу непосильную для «Г-пятых». Но, если бы в аналогичных условиях действовали два больших безреданных торпедных катера (например

типа «Elco», «Higgins» или «Vosper» оснащенные РЛС и с полноценным торпедным вооружением калибра 533 мм), то, скорее всего, оба немецких эсминца лежали бы на дне.

Возникает вполне резонный вопрос – нужно ли было затрачивать столько сил и средств на создание малых реданных торпедных катеров проекта 123бис, если любую боевую задачу с лучшим результатом могли выполнить большие ТКА? Скорость хода 50–52 уз? Но это «парадная» скорость при штилевой погоде, а на море шторм! Малые размеры? По размерам и вооружению – явно недостаточное для потопления эскадренного миноносца в относительно простых условиях. Легче строить? Но, несмотря на все усилия коллектива завода № 639, в боевых действиях они смогли принять участие всего четыре (!) катера.

Безусловно, задержку с постройкой торпедных катеров

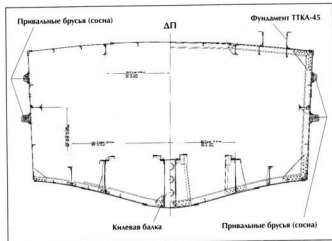
Немецкий эсминец Z-33 проекта 1936A (М)

«Систершип» эсминца Z-14, поврежденного в ночь с 15 на 16 апреля 1945 года балтийским ТКА проекта 123бис. Водоизмещение 2600/3691 т, размеры 127,0/121,9/12,0/4,62 м, экипаж 320–332 чел. Мощность ГЭУ около 70 000 л.с., скорость хода 38,5 уз, дальность плавания при скорости 19 уз – 2239 миль. Вооружение: 5 150-мм орудий, 6 37-мм зенитных автоматов, 18 20-мм автоматов, 8 533-мм ТА, глубинные бомбы и до 60 мин.

Торпедные катера ТК-125, ТК-15 «Аглаеи» (оба типа Г-5) и ТК-131 «Речник Ангара» (проект 123бис) во время совместной показательной атаки



³¹ – Сборник материалов по опыту боевой деятельности военно-морских сил Союза ССР №32 (декабрь 1944 г. – май 1945 г.), М, Военгиздат, 1947.



Конструктивный мидель-шпангоут ТКА проекта М123бис

Листы обшивки корпуса изготовлены из дюралюминия марки Д17-ТВ (наружные) и Д17-Т (внутренние) толщиной от 2 до 5 мм, сортовой набор — из дюралюминия марки Д6. Весь корпус катера — клетчатый дюралюминиевый заклепками, которые в наиболее нагруженных местах чередуются со стальными.

вает, сильно влияет, а иногда и командует программой военного судостроения".

«Эмка»

В сентябре 1945 года в Кремле на совещании у И. В. Сталина нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов доложил проект 10-летнего плана строительства кораблей и судов ВМФ. Помимо членов Политбюро на совещании присутствовали нарком судостроительной промышленности И. И. Носенко и его заместитель А. М. Редькин. Военно-морской флот представляли заместитель наркома ВМФ по кораблестроению и вооружению адмирал Л. М. Галлер и заместитель начальника Военно-морской академии вице-адмирал С. П. Ставицкий. По проекту плана к 1 января 1956 г. ВМФ СССР должен был иметь: 4 линейных корабля, 6 больших и 6 малых авианосцев, 10 тяжелых крейсеров, 30 крейсеров, 54 легких крейсера, 132 больших эсминца, 226 эсминцев, 168 больших, 204 средних и 123 малых подводных лодок, 828 торпедных катеров, а также корабли других классов.³² Через месяц нарком судостроительной промышленности И. И. Носенко представил свои предложения по выполнению 10-летнего плана с учётом возможностей промышленности. Он предлагал возобновить в 1946 году серийное строительство кораблей в основном по скорректированному довоенному проектам. Общее число крупных боевых кораблей было значительно сокращено, однако это сокращение не коснулось запланированных к постройке подводных лодок, охотников за ПЛ и торпедных катеров. Большинство присутствовавших, учитывая мнение И. В. Сталина³³, поддержало предложения И. И. Носенко. 27 ноября 1945 года постановлением СНК СССР «О десятилетнем плане военного судостроения» была утверждена первая послевоенная кораблестроительная программа. В подковой борьбе руководство наркомата судостроительной промышленности сумело отстоять строительство кораблей по морально устаревшим довоенным проектам.

новых проектов во время войны можно было оправдать нехваткой материалов и механизмов, отсутствием квалифицированной рабочей силы и еще сотней других объективных причин. Но неужели опыт боевых действий первого периода войны со всей очевидностью не доказал, что время малых реданных торпедных катеров безвозвратно прошло, а все усилия необходимо сосредоточить на строительстве мореходных безреданных ТКА новых проектов? Увы, здесь результат оказался еще печальнее. В Рыбинске на заводе № 341 до конца войны с большим трудом удалось построить пять стальных торпедных катеров проекта ТМ-200. Ни один из них не успел принять участия в боевых действиях. В Зеленодольске на заводе № 340 по проекту П. Г. Гойниса был построен катер СТК-ДД (проект 163), который долго испытывался на Каспии, а затем в силу многочисленных недостатков использовался в качестве вспомогательного судна в бригаде торпедных катеров ЧФ.

Приходится признать, что отечественная судостроительная промышленность, которая во время войны в силу объективных причин всегда была «падчерицей» среди других оборонных отраслей, не только

не смогла дать флоту современные торпедные катера, но даже не расставила правильно приоритеты, отказавшись от строительства морально устаревших «Г-пятых» и «Комсомольцев». Непонятна и позиция (или просто отсутствие таковой) у заказчика — НКВМФ. Так в документах Главного штаба ВМФ по опыту боевых действий в 1944–1945 годах на Балтике отмечалось: "... действия торпедных катеров КБФ осложнялись тем обстоятельством, что наши торпедные катера³⁴ уступали катерам противника в артиллерийском вооружении и мореходности и, кроме того, совершенно не имели радиолокационных средств, тогда как катера противника были вооружены радиолокаторами"³⁵.

Перечислив недостатки отечественных торпедных катеров, специалисты ВМФ никак не сопротивлялись, когда сразу после войны судостроительная промышленность предложила флоту торпедные катера «новых» проектов ТД-200бис и М123бис, мореходность и артиллерийское вооружение которых оставляли желать лучшего, а о радиолокаторах приходилось только мечтать.

Впрочем, еще до войны адмирал И. С. Исаков отмечал, что «судостроительная промышленность ограничи-

³² — ТКА Д-3, Г-5, «Комсомольцы», название, что первые lend-лизинговые катера типов «Норд» и «Ель» появились на Балтике в июле 1945 г.

³³ — «Сборник материалов по опыту боевой деятельности военно-морских сил Союза ССР №32 (декабрь 1944 г., май 1945 г.)», М., Военмориздат, 1947.

³⁴ — Удивительно, время было серьезное, люди тоже, а вот цифры какие-то фантастические. Неужели Н. Г. Кузнецов всерьез считал, что план ВМФ будет принят?

³⁵ — «Моряки всегда отличались нетерпимым и неослабевающим отношением к возможностям промышленности, они никогда не хотели отступиться с моря на землю», — провозгласил с сарказмом вождь.

Но вернемся к торпедным катерам. Из общего числа 828 единиц в 1946-1950 годах предполагалось построить 418, а в 1951-1955 годах 410 катеров. На практике все это означало, что в условиях, когда новые проекты торпедных катеров (проектов 183, 184, 126) еще только разрабатывались, запланированные к постройке до 1950 года 418 торпедных катеров могли создаваться только по двум разработанным в годы войны проектам: ТД-200бис и 123бис и их модификациям.

Часто все просчеты и откровенные нелепости в планах послевоенного строительства флота связывают с именем И.В.Сталина. Дескать, любил вождь линкоры и тяжелые крейсера, а вот авианосцы не жаловал. Во все вмешивался, указывал даже какие сторожевые корабли надо строить. Однако история не сохранила его высказываний относительно торпедных катеров. Очевидно, Сталин полагал, что с этими крошечными корабликами моряки и кораблестроители разберутся сами и без его "монаршего" догляда. Скорее всего, он ошибался. Учитывая относительную техническую простоту торпедных катеров, наиболее логичным решением, как со стороны ВМФ, так и со стороны Судпрома выглядело полное прекращение

их серийного строительства до завершения проектирования торпедных катеров нового поколения, созданного с учетом опыта второй мировой войны и полученной от союзников технической документации. Но видимо "природа не терпит пустоты", а так называемая "социалистическая плановая экономика" тем более.

В декабре 1946 года под руководством В.М.Бурлакова в ЦКБ-19³⁸ был разработан сокращенный технический проект торпедного катера проекта 123бис с дизелями М-50.

Этот очень удачный судовой быстроходный дизель мощностью 1000 л.с. был разработан в 1938-1940 годах в Центральном институте авиационного моторостроения под руководством главного конструктора В.М.Яковлева на базе авиационного дизеля АН-1. В 1940 году в опытно-производстве института было изготовлено 12 двигателей. Дизель успешно прошел испытания на стенде и на опытном торпедном катере типа Г-5 XI-бис серии (зав. № 543). По результатам испытаний в мае 1941 года было принято правительственное постановление о начале серийного производства дизелей

М-50 на заводе «Русский дизель» в Ленинграде. Начавшаяся война помешала осуществлению этого плана. В результате к концу 1941 года все модификации катерного двигателя ГАМ-34 были сняты с производства, а серийное производство М-50 так и не началось. В этот период все отечественные катеростроение осталось без двигателей. Для установки на вновь сдаваемых катерах были использованы все имеющиеся в распоряжении заводов-строителей двигатели, в том числе и авиамоторы АМ-34 мощностью 750 л.с. без реверсивных муфт. Это были уже изношенные двигатели, каждый из которых имел наработку порядка 600-800 часов.

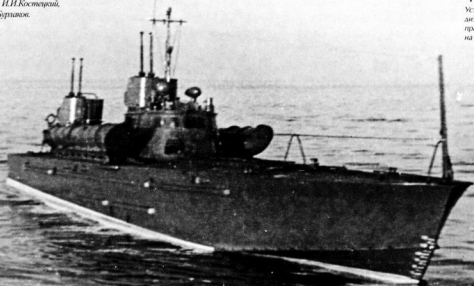
В ходе войны поиск запасных частей к моторам ГАМ-34 различных модификаций стал настоящим "головной болью" для Технических отделов флотов. Моторы перебирались по нескольку раз без замены деталей, в качестве запасных частей использовались детали отработавших свой срок авиамоторов АМ-34, отдельные запасные части изготавливались на местах полукустарным способом.

Ситуация кардинально улучшилась только в первом квартале 1942 года с началом поставок от союзников катерных бензомоторов Packard, которые продолжались до 1946 года.

³⁸ - Специализированное катерное КБ создано в Ленинграде в августе 1944 года. Начальник бюро И.И.Хохловский, главный инженер В.М.Бурлаков.

Малый реальный торпедный катер проекта М123бис

Установки на катере авиационных двигателей практически не сказались на его внешнем облике.



В конце 1943 года была предпринята попытка организовать производство дизеля М-50 на заводе № 182 в Махачкале (ныне «Дагдизель»). В течение нескольких месяцев там работала специальная комиссия из представителей Дизельной секции НТК ВМФ и НКСП. По результатам ее работы был подготовлен проект постановления ГКО об организации производства М-50. Постановление так и не было подписано, так как завод был загружен производством торпед.

Только после окончания войны, в конце 1945 года было принято постановление СНК СССР о создании в Ленинграде на базе заводов им. Ворошилова и Опытного завода им. Кирова мощностей по выпуску дизелей для кораблестроения (завод № 800, ныне ОАО «Звезда»). Главным конструктором нового завода был назначен В. А. Константинов, для организации производства в Ленинград приехали специалисты, работавшие над дизелем М-50 в ЦИАМе еще до войны. В 1948 году было изготовлено около 100 двигателей М-50 а в следующем году началось их массовое производство.

Не дожидаясь поставки дизелей, в 1947 году завод № 639 заложил 42 катера (зав. №№ 400-441) нового проекта, получившего обо-

значение М123бис. Как уже отмечалось, Тюмень была, мягко говоря, не лучшим местом для строительства торпедных катеров. В войну с этим приходилось мириться, но в мирное время было явно нерационально. В результате появилось постановление Совета министров СССР № 3092 от 01.09.1947 года согласно которому строительство торпедных катеров на заводе № 639 в Тюмени было решено прекратить, а основным заводом-строителем торпедных катеров из легких сплавов определить новый катерный завод № 831 в Феодосии. Строительство этого предприятия было начато еще в 1939 году и завершено уже после войны. Согласно постановлению правительства в Феодосию были переданы 25 недостроенных катеров проекта М123бис (заводские №№ 417-441).

Головной торпедный катер проекта М123бис тюменской постройки (зав. № 400) испытывался весной 1948 года на Черном море в районе Севастополя и преподнес своим создателям целый ряд неприятных сюрпризов. Отлаженный в производстве корпус катера, который был целиком позаимствован у его предшественника, при попытках развить максимальную скорость хода на волнении около 3-4 баллов начал буквально «трещать по швам».

Проблема оказалась настолько серьезной, что ЦКБ-19 пришлось срочно разрабатывать чертежи подкрепления корпуса.

Необходимые подкрепления были в срочном порядке внесены в конструкцию первого серийного катера Феодосийского завода № 831 (зав. № 419³⁷). В носовой части катера были установлены промежуточные шпангоуты, усилена жесткость левого подмоторного фундамента и днищевых стрингеров моторного отсека, установлены накладные листы в верхней части носовых переборок, сами переборки подкреплены дополнительными стойками, установлены дополнительные ребра жесткости и т.д. После выполнения всех необходимых работ катер (зав. № 419) в официальных документах стал именоваться головным для всей серии. На 17 катерах тюменской постройки срочно были проведены работы по подкреплению корпуса. Только 25 ноября 1949 года после проведения расширенных государственных испытаний был подписан приемный акт № 632 и торпедный катер (зав. № 419) был передан ВМФ.

Так почему же «затрещал» корпус катера? Как оказалось, во всем был виноват... новый отечественный дизель. Обратим внимание на любопытное явление. При суммарной мощности двух двигателей Раскагд в 2400 л.с. (при 2400 об/мин)

³⁷ - ТКА зав. №№ 417 и 418 были переданы заводу «Красное Сормово» для установки на них подводных крыльев конструкции Р.Е.Алексеева.

Малый реальный торпедный катер проекта М123бис

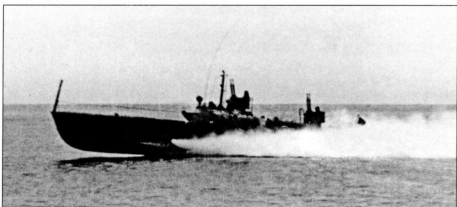


торпедный катер проекта 123бис развивал скорость 48–49 узлов. Новый катер при возросшем почти на одну тонну водоизмещении и суммарной мощности двух дизелей М-50 в 2000 л.с. (при 1700 об/мин) "выжимал" 50–51 узел. Дело в том, что для использования полной мощности высокооборотного американского двигателя был необходим понижающий его обороты редуктор, который на ТКА проекта 123бис отсутствовал – двигатели работали непосредственно на гребные винты, что приводило к потере мощности. В свою очередь у отечественного дизеля М-50 полная мощность целиком использовалась винтом. Таким образом, недостаточная общая и местная прочность корпуса явилась следствием возросшей скорости катера.³⁸

По силуэту торпедный катер проекта М123бис ничем не отличался от своего предшественника, вооружение осталось прежним, немного увеличилась максимальная скорость хода, использование экономичных дизелей позволило увеличить дальность плавания почти в два раза (450 миль вместо 230 миль). По этой характеристике катер превосходил даже оснащенные бензомоторами большие мореходные катера типа Д-3 (280 миль) и ТМ-200 (330 миль). Оставалось непонятным, как это преимущество могло быть реализовано на практике при ограниченной мореходности и автономности катера.

Вряд ли новый катер заслуживал той оценки, которую в своих выводах дала ему Государственная приемная комиссия:

"Торпедные катера проекта М123бис обладают значительными преимуществами по сравнению с торпедными катерами проекта 123бис. Торпедные катера проекта М123бис превосходят в скорости все от-



ечественные торпедные катера, а по дальности плавания равны или превосходят их и являются на сегодня вполне современным оружием ВМС".

В качестве основных недостатков катера комиссия отметила следующие:

- отсутствие современных средств обнаружения – радиолокации;
- недостаточная дальность радиосвязи, не обеспечивающая полученный максимальный радиус плавания;
- недостаточный, исходя из современных требований, калибр зенитного вооружения;

– закрытая командирская рубка не удовлетворяет своими габаритами и формой возросшим требованиям по размещению и обслуживанию расположенных в ней приборов по управлению катером и вооружением.

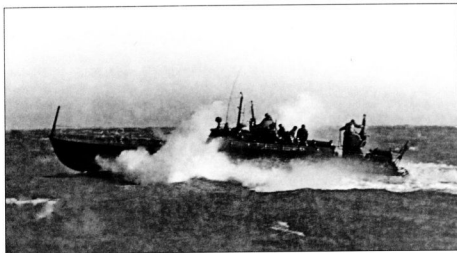
Итак, с одной стороны – высокая скорость хода и увеличенная дальность плавания, а с другой – отсутствие радиолокации, ненадежная радиосвязь, слабое зенитное вооружение, а о слабости торпедного даже не упоминается!

Остается загадкой, как можно было в 1949 году признать такой торпедный катер –

Малые реальные катера проекта М123бис на "тихой" воде

Идеальные погодные условия позволяют легко реализовать основную потенциальную кораблей – высокую скорость хода. Вот только в реальных боевых условиях морская погода скорее враг катерников, нежели их союзник.

³⁸ – Для большей ясности следует пояснить данную мысль автора. Очевидно, корпус катера проекта 123бис был рассчитан на скорости (и возникающие при этом динамические нагрузки) до 49 уз – по крайней мере до этой скорости не возникали его повреждения. Именно такую максимальную скорость мог развить катер с бензомоторами Packard без риска повреждения винтов и валопроводов (при этом из-за отсутствия понижающего редуктора дизельные работы на пониженных оборотах, выдавали на вал большую мощность, что, несмотря на их меньшую максимальную мощность, позволяло катеру проекта М123бис развить большую скорость. Однако, увеличившись при этом динамические нагрузки выявили слабость корпуса катера. Образно говоря, именно установка отечественного дизеля (и как следствие возросшая скорость) явилась причиной, по которой корпус катера "защелкал по швам". – Прим. ред.



На этих двух снимках ТКА проекта М123бис запечатлены на ходу при умеренном волнении (около 3-х баллов)

Как видите, мореходность катера оставляет желать лучшего – уже в таких условиях применение оружия затруднено, если вообще возможно со сколь-нибудь приемлемой эффективностью.



«аполне современным оружием ВМС»? Одиннадцать членов комиссии, из них семь офицеров флота от капитана 1 ранга (председатель) до лейтенанта (командир катера) и четыре представителя промышленности. Всего одиннадцать подписей. Ни одного «особого мнения». Принято единогласно.

Строительство торпедных катеров проекта М123бис продолжалось до 1951 года. Всего на двух заводах было построено 42 катера (17 ед. в Тюмени и 25 ед. в Феодосии). Из них два катера (зав. № 417 и 418) были переданы заводу «Красное Сормово» для испытаний малопогруженных подводных крыльев конструкции Р.Е.Алексеева. Еще двум катерам (зав. № 431 и 432) было суждено стать родоначальниками новой, самой многочисленной серии «Комсомольцев».

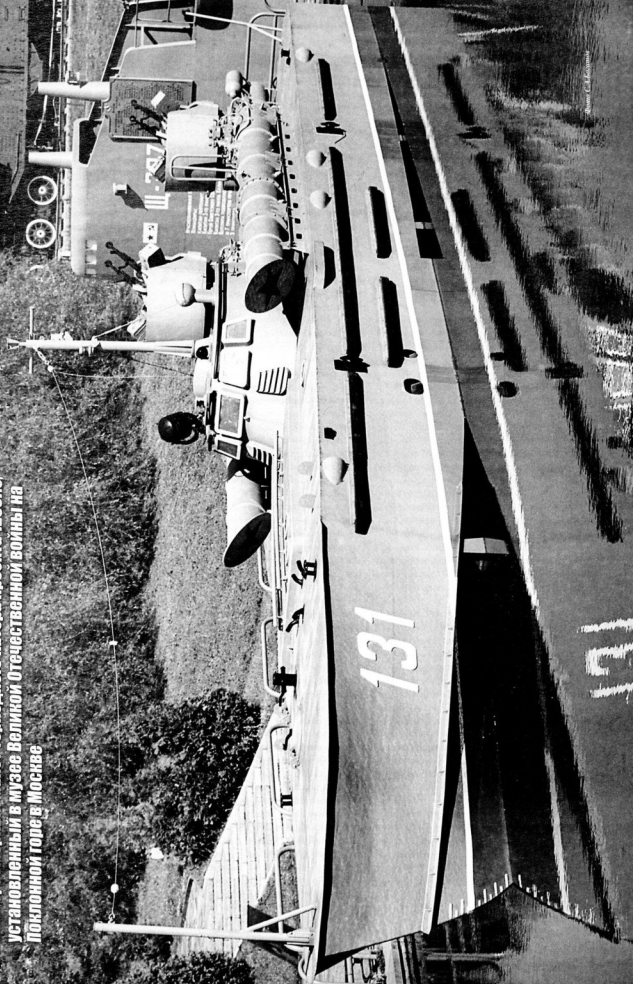
В 1952 году шесть ТКА проекта М123бис из состава Черноморского флота были переданы ВМС Румынии.

В советском флоте век торпедных катеров проектов 123бис и М123бис оказался недолог. Если первые были списаны уже в начале 1950-х годов из-за выработки ресурса бензомоторов Packard и отсутствия запчастей к ним, то их дизельных собратьев погубило отсутствие РЛС, системы опознавания «свой-чужой» и современного радиосвязного оборудования. Модернизировать их не стали, списав большую часть к концу 1950-х годов. Некоторые ТКА были переоборудованы в катера-цели.

Когда к 50-летию Победы в Москве на Поклонной горе создавался Музей Великой Отечественной войны, то одной из частей этого грандиозного музейного комплекса должен

был стать «морской уголок», где на специальной площадке демонстрировалось оружие и вооружение ВМФ СССР времен войны. В двух бассейнах решили поместить небольшие боевые корабли того времени: торпедный катер и бронекатер. С бронекатером долго мудрить не стали – списали первый подвернувшийся под руку артиллерийский катер проекта 1204 «Шмель», спроектированный спустя 20 лет после войны. А вот с торпедным катером пришлось повозиться. Как ни хотелось снять с постаментов в Балтийске и перевезти в Москву единственный сохранившийся на территории России «Г-пятый», разорять монумент не стали. Судостроительной фирме «Алмаз» в Санкт-Петербурге был заказан полномасштабный макет ТКА проекта 123бис. Сразу же возникли проблемы с получением чертежей. Наследник КБ завода № 639, где проектировался катер, и ЦКБ-19, где создавались его модификации, – ЦМКБ «Алмаз» – давно уничтожил все чертежи. Не оказалось их и в «ближнем зарубежье» на заводе-строителе катеров – Феодосийском ПО «Море». В 1 ЦНИИ МО РФ (Кораблестроения ВМФ) удалось обнаружить только чертежи ТКА проекта М123бис. Учитывая идентичность внешнего облика катеров, для создания макета катера решили использовать эти чертежи и фотографии катеров проекта 123бис. Макет катера был закончен 10 января 1995 года и уже в марте передан заказчику. Катер получил бортовой номер 131 в память о ТК-131 Балтийского флота, который, совместно с ТК-141, 16 апреля 1945 года нанес тяжелые повреждения немецкому эсминцу Z-34.

Полноразмерный макет торпедного катера проекта 123Бис, установленный в музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе в Москве



Возбужденное напряжение

К 45-ти летию визита Н.С.Хрущёва на Дальний Восток

45 лет назад

Романов Ю.Н.
(г. Фокино, Россия)

Осень в тот год, сорок пять лет назад, выдалась небывалая: и по погоде, и по службе, и по событиям в политике. Наступил октябрь, а лето уходит никак не хотело — тепло, сухо, солнечно. На пляжах Владивостока полно купающихся, температура воды упорно держится у отметки в +19 градусов! Моряки одели чёрные фуражки и бескозырки, но осень на этот призыв не отреагировала. Будто знала: в Приморье едет Председатель Президиума Верховного Совета СССР, Первый секретарь Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза товарищ Никита Сергеевич Хрущёв. И встретить его надо по самому высшему уровню!

Эскадренный миноносец «Возбуждённый» был совсем новым кораблём, как говорится «только с магазина», то есть с суостроительного завода — два года назад поднял Военно-морской флаг после завершения постройки на заводе №199 в городе Комсомольске-на-Амуре. Да и командир корабля капитан-лейтенант Михаил Григорьевич Путинцев только год назад как вступил в должность командира эсминца и ещё не совсем успел «врубиться» в обстановку, хотя и попытался сразу «взять быка за рога». А тут ещё корабль на ноябрь планируют на официальный дружественный визит в Индонезию в составе отряда кораблей совместно с крейсером «Адмирал Сенявин» и родным братом — однопалубным эсминцем «Выдержанный», под флагом командующего Тихоокеанским флотом адмирала Виталия Алексеевича Фокина! Было от чего волноваться, чего бояться и чему радоваться. Поскольку подготовка к визиту в Индонезию началась заблаговременно и уже многое было сделано, то накануне приезда на ТОФ главы государства и партии вопроса, на какие корабли водить Никиту Сергеевича и где его размещать, у командующего флотом не возникло.

За четверо суток до прибытия лидера государства корабль 175-й бригады эсминцев перешёл из постоянного места базирования в бухте Аброк во Владивосток, на 33-й причал, и днём, и ночью красился и мылился. Всякого рода «проверяющие» и «помогающие» рои валили по кораблю, сменяя друг друга и не давая никому ни минуты покоя. Начальник управления Тихоокеанского флота — член Военного Совета флота вице-адмирал Семён Егорович Захаров, человек тучный и малопоговорливый, но и он принял самое деятельное участие в наведении образцового порядка. Обходя в очередной раз корабль, помня, видимо, рассказы Станюковича и

Новикова-Прибоя, остановившись у торпедного аппарата, опустился на колени и протянул руку адыютанту. Тот, поняв замысел своего шефа, вложил в протянутую ладонь бесконечный матросский носовой платок. Тщательно проведя платком под аппаратом и внимательно осмотрев его, член Военного Совета удовлетворённо хмыкнул, царственным, картинным жестом отбросив ненужную уже вещь в сторону и, с кряхтением поднявшись из неудобного согнутого положения, приняв привычную осанистую стойку с гордо выпяченным вперёд вместо груди животом, величаво уйдя в кают-компанию офицеров, где за обедом, приняв внутри с чувством удовлетворения от выполненного долга, по давно заведённой за себя традиции бутылку армянского коньяка, собрал вокруг молодых офицеров и провёл разяснительную беседу.

Грузовиками завозились продукты питания, швейное и шипперское довольствие. Флагманская каюта эсминца срочно переоборудовалась под гостиничные апартаменты, хотя и весьма аскетичные: как на эскадренном миноносце, созданном для боя, создать комфортабельные условия для проживания главы государства? Завезли ковры, заменили сантехнику, частично мебель, повесили новые занавески возле койки и на иллюминаторы. На «Возбуждённом» часть матросов была выселена из кубриков на боевые посты, главстаршины — из кормового блока кают в матросские кубрики, а офицеры, освободив каюты для высшего командования, переселились в каюты главстаршин. Ропотания по этому вопросу не возникало — все понимали важность визита главы государства на флот: от произведённого впечатления зависела судьба Флота Страны Советов! Освободившиеся каюты предназначались для расселения свиты Никиты Сергеевича и для командования флота. На корабль даже привезли четыре новеньких холодильника «ЗИА» — роскошь невиданная! Один — во флагманскую каюту, второй — в каюту, предназначенную для комфорта, третий установили в кают-компанию офицеров, где электрикам пришлось повозиться, протягивая и подключая переноску с розеткой электропитания. Четвёртый поставили в каюту, где проживали ранее, высланные в корму, командиры групп электро-механической боевой части. Этой каюте предстояло стать складом продовольствия для питания высоких гостей. И как только целый грузовой дефицитных продуктов и экзотических вин разместится на небольшом пространстве? Заносом спешкага руководил целый подполковник, а грузчиками служили

люди в штатском, но с военной выправкой и пристальными зоркими взглядами. Подполковник вызвал заведующего каютной старшего лейтенанта Вячеслава Гнедова и потребовал от того полной сдачи всех комплектов ключей от замков каютной двери. Но не так-то просто обвести корабельного лейтенанта вокруг пальца: тот, сдав три ключа, один всё же оставил, на всякий случай, себе — а вдруг пригодится! Командование флотом, зная импульсивный характер Н.С.Хрущёва, составило яркую и насыщенную демонстрацией мощи флотского оружия и экскурсионно-развлекательными мероприятиями программу обеспечения визита дорогого гостя.

5-го октября, с раннего утра сыграли на всех кораблях бригады приготовление к бою и походу, и стали ждать прибытия гостей. Весь экипаж находился на боевых постах, выход на верхнюю палубу был категорически запрещён. Абсолютной уверенности, что именно на «Возбуждённом» пойдёт Никита Сергеевич, не было. Практически одномоментно готовилось несколько кораблей — может для подстраховки, а скорее всего из соображений секретности и безопасности. Около десяти часов по кораблю пробежали, заглаживая во все табуры и люки, ометы в штатское, сотрудники службы безопасности. Экипаж срочно переодели в форму одежды №3 парадную и построили на юте. Вся ходовая вахта оставалась на своих постах. Командира ЭТГ старшего лейтенанта Гнедова, стоявшего вахтенным механиком, комбриг лично предупредил: «Одна шапка дыма из трубы — и ты уже лейтенант!» Вскоре у трапа остановились кавалькада машин, Н.С.Хрущёва сопровождал командующий флотом адмирал В.А.Фокин. Встретив гостя на юте у трапа и доложив о готовности к съёме, командир корабля сразу получил приказание сниматься с якоря и швартовов. Хрущёва провели во флагманскую каюту, а командир, поднявшись на ходовой мостик, приказал играть «Аврал».

— По местам стоять! С якоря и швартовов сниматься!

Заворчали шпильи, загремели выбираемые якорь-цепи, зажурчала в клаузах вода, напором пожарной магистрали срывающаяся за борт ил. Через двадцать минут корабль, набирая ход, шёл на выход из бухты Золотой Рог.

В назначенном районе залива Петра Великого руководителя государства уже ждала на боевой позиции подводная лодка Б-62, переоборудованная под ракетный комплекс с баллистическими ракетами Р-11

с надводным стартом. Район пуска был надёжно закрыт силами охраны. Кроме боевых кораблей, в море, на закрытые полигоны были посланы буксиры, володские и вспомогательные суда. Погода была изумительная – солнечно, ни ветринки, абсолютный штиль. Море – словно зеркало, даже рябь не пробегала. Лодка пуск ракеты выполняла из надводного положения. Зрелище было эффектное – раскатыстый глухой гром, облако дыма, из которого медленно, всё ускоряясь, поднимается ввысь на огненном столбе ракета, стремительно исчезающая в голубизне безоблачного неба. Никита Сергеевич и сопровождающие его лица наблюдали за пуском с холодного мостика эсминца.

Менюму составу корабля было категорически запрещено перемещаться по верхней палубе. Двери наружного контура были задрены и все передвижения выполнялись по штурмовым проходам. После окончания стрельбы высокие гости были приглашены отобедать в кают-компанию. Пилу для Никиты Сергеевича Хрущёва готовил специальный кок, взятый с берега, под бдительным контролем полководника из тыла флота и только из специально доставленных продуктов. К процессу приготовления пищи не допускался больше никто. Питание корабельных офицеров пытались организовать во вторую смену в кают-компанию офицеров, но ничего из задуманного не получилось. Высокопоставленные гости после окончания обеда надолго задержались в уютной кают-компании эсминца, оформленной под чёрное дерево, короткая время за разговорами и наслаждалась ароматным горячим чаем за столами, накрытыми поверх зелёного сукна белоснежными хрустящими скатертями. Пришлось офицерский состав кормить в две смены в кают-компании гавсташки. Бачки с пищей с корабельного камбуза доставлялись по штурмпроходам в гавсташинский блок, где и происходил приём пищи.

Перейдя в район якорной стоянки, эсминец встал на якорь до утра, давая возможность высокопоставленным пассажирам освоиться и привыкнуть к флотской жизни. В числе сопровождающих Н.С.Хрущёва, кроме военачальников, находились и гражданские лица, взятые в море на показ военной техники. К такому относился главный авиаинженер А.И.Микоян, младший брат известного партийного и государственного деятеля Анастаса Микояна. Будучи выдающимся авиаинженером и инженером, просто усидеть в кают-компании он не мог и захотел ознакомиться с устройством и возможностями современного эскадренного миноносца. Командир корабля вызвал к себе командира электро-механической боевой части капитан-лейтенанта Сырых Юрия Васильевича, которому поручил показать гостю корабль. Но, как принято на флоте,

у каждого начальника есть свой подчинённый, которому можно доверять. Поэтому, будучи обременённым высокой ответственностью за обеспечение живучести и непоколебимости главы государства, старший механик доверил проведение экскурсии по кораблю младшему механику, коим оказался молодой, но перспективный, верящий в торжество технического прогресса всегда и в социальную справедливость иногда, командир электро-технической группы старший лейтенант Слава Гнедов. Молодой офицер повёл авиаинженера по кораблю, начав, как и положено, с бака. Особенно Микояна заинтересовали средства движения корабля. Он живо интересовался назначением, принципами действия отдельных узлов и механизмов главной энергетической установки, часто перебивая своего экскурсовода короткими возгласами:

— Ясно! Понятно! Детальностей не надо, уяснил! – демонстрируя полёт своей незурядной инженерной и конструкторской мысли. От взаимного обоняния удовлетворение получили оба: авиаинженатор – утвердившись во мнении, что лучше самолётов нет ничего, только надо их лучше проектировать и строить (чему яркое подтверждение – славная плеяда МиГов), а Слава Гнедов – уверовав, что законы физики – не догма и ко всему происходящему надо отсылать философию и не принимать на веру.

На следующий день показ военной техники был продолжен. Первый надводный ракетный корабль Тихоокеанского флота эскадренный миноносец «Неудержимый» выполнял ракетную стрельбу крылатыми ракетами «Шука» комплекса КСШ по мишеням. Стрельба была выполнена успешно, ракета поразила мишень прямым попаданием и высокие гости остались очень довольны. По окончании демонстрационных стрельб последовала «культурная программа». «Возбуждённый» наэтике Никиту Сергеевича в бухте Наезник острова Аскольда, на котором в спешном порядке был сооружён заблаговременно доставленный туда сборно-щитовой охотничий домик. Эсминец встал в бухте на якорь. К его правому борту подошёл ракетный катер, на который сошла правительственная делегация. Катер доставил Никиту Сергеевича и сопровождающих его лиц на деревянный пирс острова.

Замученный решением технических проблем, Слава Гнедов не знал ни минуты отдыха. Времени на сон, практически, не было. Да и постоянно преследующее молодого растущий организм чувство голода, также являлось фактором неудовлетворенности окружающим миром. А тут ещё дизель-генератор что-то забарахлил... Вся документация осталась в прежней каюте, откуда его выселили в интересах общего дела. Поэтому, насколько не сомневался в правомочности своих действий, Слава, до-

став запасной ключ, проник во временно лишившуюся своего постоянного, убежище на охоту на охоту вместе с Никитой Сергеевичем, каюту. Когда он забирал из рундука под койкой папку со схемами, взгляд его непроизвольно упал на многозначительно стоявший возле письменного стола холодильник. Непредоимое чувство любопытства: «А чем кормят Никиту Сергеевича?» – взяло вверх над прижатым чувством осторожности. Приоткрыл дверь холодильника, старший лейтенант сразу же захватил ладонью рот, дабы приглушить завистливый стон, вырвавшийся из захлебнувшейся слюной глотки. Чего там только не было! Ветчина, колбасы, сыр, балык из осетрины... На красную и чёрную икру Слава просто не смотрел – эка невидаль! Рука сама, непроизвольно, скользнула вправо к голодному взгляду внутри холодильника и выудила оттуда колыцо чёрной сырковойной колбасы из мелевятины. Колыцо очень надолго лежало вокруг шеи под наглахом застёгнутого воротничком флотского кителя. Оглянувшись, заметил возле переборки ящики с бутылками. Обилие ярких этикеток поражаало воображение. Приглянулась одна с «заморским» названием «Порто», исчезнувшая во внутреннем кармане всё того же кителя. Осторожно, стараясь больше ни к чему не прикасаться, Вячеслав покинул каюту.

Со своей добычей, скрыв, разумеется, её происхождение, он поделился с друзьями. Лейтенанты, не задавая «глупых» вопросов, с наслаждением жевали невиданную колбасу, записывая экзотическим именем. Осторожно бутылка, предусмотрительно наполненная водой из под крана и отправленная через иллюминатор, с глухим бульканьем плюхнулась в воду и исчезла в глубине.

Охота в заповеднике прошла чрезвычайно успешно. Непутные людьми пятнистые олени, послушно вышли на позицию, занятую Никитой Сергеевичем, и тот, без особого труда, завалил двух из многочисленного стада. Добытые трофеи на ракетном катере были вместе с вождем торжественно доставлены к правому борту эсминца. Едва успев глава государства подняться на борт, как ему сразу же вручили задание по подготовленным почётный сувенир – отлично выделанные, отакированные и закрепленные на дощечке красного дерева рога изюбря (хотя добыл он пятнистых оленей). Весьма довольный охотой, Хрущёв поднялся во флагманскую каюту переодеваться и принять душ. Туши оленей отнесены в корабельную баню, объявив, что товарищ Хрущёв дарит свою добычу экипажу эсминца. В баню был вызван для разделки охотничьих трофеев «самый опытный и заядлый», как считалось, охотник корабля, командир ЭТГ Слава Гнедов, поскольку у него в каюте, в стальном сейфе, хранилось охотничье ружьё, приобретённое после выпуска из училища в Ленинграде, и

привезённое с собой на Дальний Восток, и с которым проводил он в тайге не мало времени, снабжая свои семью мясом тех, кто бегает и летает в окрестностях военноморской базы Стрелок.

Наточив охотничий нож и приняв озабоченный вид, старший лейтенант, воодушевленный оказанным ему высочайшим доверием и руководимый чуткими указаниями замполита, принялся за свежеевание оленя. А так как ранее самым большим его охотничьим трофеем, с которого доводилось снимать шкуру, был степной суслик, шкурки которых по пять рублей за штуку охотно принимались в пункте райпотребсоюза на далёкой родной Украине, то дело свежеевания, из-за опасения совершить непоправимую ошибку и повредить драгоценную шкуру, шло медленно и с трудом. Когда всё же шкура с первого оленя была снята, в импровизированном разделочном цехе возник тот самый подполковник продслужбы флота, заявивший, что больше ничего делать не надо, туши изымаются "на экспертизу" и их до прихода в базу необходимо закрыть в корабельной рефкамере. В случае положительных анализов, проведённых флотской лабораторией, мясо будет возвращено на

корабль. Но... очевидно, "анализы" оказались отрицательными...

После съёмки с якоря эсминцев отправился с высоким гостем в ознакомительный поход по морю вдоль живописных берегов Приморья. Для Никиты Сергеевича на баке за возморозом было установлено самое простое корабельное кресло, взятое из командирской каюты, в котором он, скрестив пальцы рук на животе, пребывая в одиночестве и спокойствии, вглядывался в пропывающие по левому борту величественные сопки и скалы, песчаные пляжи, окаймлённые белоснежной пеной прибоя. Он, очевидно, уже обдумывал планы строительства мощного ракетно-ядерного флота, реформирования его структуры, отдачи приоритета подводным силам, сокращения количества артиллерийских кораблей и оснащения остающихся ракетным оружием. А над его головой, как бы охраняя покой любимого вояжа, грозно всматривались в морскую даль два 130-мм орудийных ствола большой башни эсминца.

По маршруту движения "Возбуждённый" заходил в многочисленные бухточки, о которых Никите Сергеевичу подробно рассказывал командующий флотом. Но

нигде больше первый секретарь ЦК КПСС на берег не сходил. На обратном пути эсминцем зашёл в Находку, где ошвартовался к пирсу в торговом порту молодого города-порта. На причале Н.С.Хрущёва уже ожидала многотысячная манифестация жителей города, звучали торжественные марши оркестра, развевались красные флаги и транспаранты. Как только Никита Сергеевич сошёл на берег, зазвучал Гимн Советского Союза и начался митинг.

«Возбуждённый» незаметно снялся со швартовов и пошёл в свою базу — залив Стрелок. Все были очень довольны, что двухсуточное пребывание на корабле главы государства прошло «без сучка и задоринки». Только подполковник продслужбы флота долго потом ходил по каютам офицеров и опрашивал, не видел ли кто пустой бутылки из под португальского "Порто".

А через некоторое время, воодушевленный впечатлениями от поездки на Дальний Восток, Никита Сергеевич Хрущёв подписал Указ о прекращении выплат дальневосточных надбавок за сложные условия жизни, вспомнив, очевидно, какая в том далеком октябре стояла чудесная тёплая погода...

Председатель Президиума Верховного Совета СССР, Первый Секретарь ЦК КПСС Н.С.Хрущёв и сопровождающие его лица с личным составом крейсера «Адмирал Лазарев» проекта 65бис во время визита в Приморье в 1960 году



"This ship is a splendid contradiction..."

Фотом Cunard Line

Впервые: Премьер-министр
США Билл Клинтон, 8 января 2004 г. Сидней, Австралия



Лавров Р.О.
(г. С.-Петербург, Россия)

«QUEEN MARY 2» — роскошное противоречие

В начале 2004 года произошло событие, на которое отечественные СМИ отреагировали достаточно вяло, а специальная литература и вовсе обошла стороной. В понедельник 12 января 2004 года из английского порта Саутгемптон в свой первый рейс через Атлантику к берегам Нового Света отправился крупнейший из когда-либо построенных лайнеров, краса и гордость компании Cunard Line, её флагман — RMS «Queen Mary 2».¹

Тысячи людей провожали лайнер в его первый рейс, а большинство из них, наверняка, завидовали тем, кто находился в это время на его борту. За четыре дня до этого, 8 января 2004 года, состоялась официальная церемония крещения лайнера, на которой присутствовала королева Великобритании Елизавета II, заместитель премьер-министра Джон Прескотт, министр транспорта Алистер Дарлинг и ещё около 2000 приглашенных. В своей приветственной речи Д.Прескотт сказал: "Я восхищен тем фактом, что крупнейший в мире лайнер будет ходить под британским

флагом, флагманы компании Cunard, и носить имя «Queen Mary». Этот лайнер продолжит великие морские традиции Великобритании".

Печально, что наш премьер-министр или кто-либо из его заместителей не могут сказать ничего подобного, однако не престаало нам обходить стороной событие, которое, безусловно, оказывает влияние на мировое судостроение. Впервые за последние 40 лет построен трансатлантический лайнер, он же стал крупнейшим пассажирским судном из всех, когда-либо созданных человеком. И проектировщики, и строители, и владельцы в один голос утверждают, что создано новое чудо начала XXI века как с технической, так и с эстетической точек зрения.

Строительство суперлайнера велось достаточно открыто и привлекало к себе повышенное внимание прессы, специалистов, а также тех, для кого новое судно, собственно, и предназначалось — потенциальных туристов. Теперь об этом лайнере можете прочитать и вы.

ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

В апреле 1998 года американский круизный гигант Carnival Corporation приобрел контрольный пакет акций британской компании Cunard Line и осуществил ее слияние с Seabourn Cruise Line, 50% акций которой принадлежа-

ли Carnival Corporation. Причем, главной новой Cunard Line Ltd был назначен Ларри Пименталь (Larry Pimentel) — президент Seabourn Cruise Line с 1992 года.

Вскоре после завершения всех формальностей по оформлению собственности, 8 июня 1998 года новые хозяева Cunard Line анонсируют проект постройки "самого

большого и самого роскошного океанского лайнера", так называемый "Проект Queen Mary".

Через одиннадцать месяцев, 2 мая 1999 года, была объявлена предварительная концепция нового судна — суперлайнер должен сочетать в себе две функции: круизного судна и трансатлантического лайнера, рассчитанного

¹ — Судно названо «Queen Mary 2», сокращенно QM2, в честь ее знаменитой предшественницы «Queen Mary», которая была введена в эксплуатацию в 1936 г. Цифра ДВА в названии лайнера — арабская, а не римская, поскольку она обозначает не монарха, а второе судно с этим именем. Та же идеология в названии судна принята и для «Queen Elizabeth 2». Приставка RMS в названии судна первоначально означала «Royal Mail Steamer» — королевский почтовый пароход. Сейчас она означает «Royal Mail Ship». — Прим. авт.

Chantiers de l'Atlantique – строитель лайнеров

Chantiers de l'Atlantique, на сегодняшний день одна из крупнейших верфей Европы, располагает мощностями для постройки широкого спектра кораблей и судов, в т.ч. круизных лайнеров, автомобильных паромов, судов типа RO-RO, газозовозов для перевозки сжиженного газа (LNG), высокоскоростных паромов, фрегатов и корветов, специализированных и научно-исследовательских судов и т.д. За последние несколько лет Chantiers de l'Atlantique превратился в одного из мировых лидеров на чрезвычайно важном рынке строительства пассажирских судов. За период с 1987 по 2002 год верфь построила для различных заказчиков 29 круизных лайнеров.

Территория верфи занимает площадь в 108 гектаров. Здесь расположены сухой док размерами 415 x 66 м, стапель (470 x 66 м), а также порталы краны с вылетом стрел 130 м и грузоподъемностью 750 и 255 тонн. На предприятии работают более 4000 человек.

В период строительства «Queen Mary 2» верфь, помимо выполнения этого контракта, сдала заказчикам 11 пассажирских судов, 2 фрегата и один быстроходный паром.

Прародителем верфи Chantiers de l'Atlantique была Penhoët Shipyard, основанная в 1861 году братьями Персе, владельцами пароходства CGT (Compagnie Générale Transatlantique). В то время она предназначалась для строительства более крупных металлических лайнеров, нежели ее главный конкурент – верфь в городе Нант (р. Луара).

С 1864 по 1865 год на предприятии были построены 4 парохода длиной 108 м, шириной 13,4 м и максимальной скоростью 13 узлов. В 1881 году в Сен-Назере была образована новая верфь Les Chantiers de la Loire. А в 1900 году CGT дал финансовую



Лайнер «Queen Mary 2» на строительной площадке верфи Chantiers de l'Atlantique, 5 февраля 2003 года

автономии верфи, которая к тому времени становится известным национальным производителем гражданских пароходов и военных кораблей.

В Сен-Назере были построены легендарные трансатлантические лайнеры: в 1927 году «Ile de France», в 1935 году – «Normandie», в 1962 году – «France». Компания имеет славные традиции и в военном кораблестроении – на ее верфях были построены такие известные корабли как «Jeanne D'Arc», «Fosch» и «Jean Bart».

В 1955 году верфи Penhoët Shipyard и Les Chantiers de la Loire объединились и образовали новую компанию Chantiers de l'Atlantique. Строительные площадки компании быстро расширялись и приспособились к строительству все более и более крупных судов.

С 1970 по 1985 год на Chantiers de l'Atlantique были построены 30 танкеров, 27 контейнеровозов и оффшорная нефтяная платформа.

В 1976 году Chantiers de l'Atlantique объединяется с ALSTHOM, образуя концерн ALSTHOM-ATLANTIQUE.

В 1984 году, следуя своему стратегическому плану развития, концерн изменил название на ALSTHOM, в то же время Chantiers de l'Atlantique сохранила собственную идентичность и стала одним из семи его подразделений.

В 1987 году закрылась Dubigeon Shipyards в Нанте и ее специализация в области военного кораблестроения и строительства специальных судов перешла концерну.

В 1989 году Chantiers de l'Atlantique стала филиалом GEC ALSTHOM.

В 1998 году группа GEC ALSTHOM была в очередной раз преобразована в ALSTHOM, а ее акции размещены на бирже. Старая верфь ALSTHOM Leroux Naval, была объединена с Chantiers de l'Atlantique, чтобы создать морское подразделение концерна – ALSTHOM Marine.

Верфи выпала честь постройки «Queen Mary 2» – самого большого пассажирского лайнера в мире. Компания блестяще справилась с заданием в рекордные сроки, еще раз доказав свое лидерство на рынке строительства круизных судов.

на транскеанские рейсы между Нью-Йорком и Саутемптоном. Он должен быть крупнее знаменитых трансатлантиков прошлого, таких как «Queen Elizabeth 2» или «France», и своим появлением возродить «дни славы путешествий по Атлантике».

К марту 2000 года разгорелась серьезная борьба между Французской верфью Chantiers de l'Atlantique и британской Harland and Wolff (Белфаст, Северная Ирландия) за контракт на постройку суперлайнера согласно объявленному ранее тендеру.

В итоге предварительное соглашение было заключено с верфью Chantiers de l'Atlantique (концерн ALSTHOM Marine), расположенной в Сен-Назере. 6 ноября в Париже был подписан окончательный контракт на проектирование и постройку судна. Стоимость контракта составила 550 млн. фунтов стерлингов (\$ 740 млн. по курсу на момент подписания контракта).

Сообщения в прессе, что будущую «Королеву», один из символов нации, «визитную карточку» английского флота будут строить французы, вызвали определенное

недовольство в английском обществе. Но ничего не поделаешь! Одна из причин, по которой было отказано Harland and Wolff – существенно более высокая стоимость постройки. Кроме того, значение имело и общее финансовое состояние компании Alstom, а также ее опыт в постройке столь крупных объектов.

Таким образом, сложилась поистине парадоксальная ситуация: всего каких-то семьдесят лет назад на этой же верфи строились французский трансатлантлик «Normandie»², который должен был вырвать Голубую ленту Атлантики у лайнеров все той же Cunard Line. И вот теперь, отбросив в сторону национальные

² – Наверное, не лишним будет напомнить, что совершенно новые обводы подводной части корпуса лайнера, благодаря которым удалось достичь рекордных скоростей в битве за приз «Голубой ленты», предложил русский эмигрант, инженер В.И.Юркович. Подробнее о лайнере «Normandie» см. «История корабля» № 3/2005. – Прим. ред.

амбиции, французские корабли строят лайнер для своих извечных соперников – англичан. Могли кто-либо из их предшественников представить себе такое! Впрочем, создание «Queen Mary 2» как нельзя лучше иллюстрирует процесс глобализации в мировом судостроении: стоили лайнер во Франции, дизели – финские, газовые турбины – американские, движительный комплекс – совместное творение француз и шведов, громадный бульб лайнера изготовили польские корабли Гданьской судовой, навигационное оборудование английское, а 15-футовую самоходную модель лайнера обкатывали в опытовом бассейне Морского научно-исследовательского института Нидерландов (Maritime Research Institute of the Netherlands).

16 января 2002 года в торжественной обстановке был обработан первый лист металла нового лайнера. Во время этого исторического момента присутствовали новый президент компании Cunard Line Памела Коновер³ (Pamela Conover) и Генеральный директор верфи Chantiers de l'Atlantique Патрик Буссьер (Patrick Boissier).

Начался обратный отсчет 694 дней строительства лайнера. С этого момента и почти на два года тысячи рабочих верфи во французском городе Сен-Назер были обеспечены работой. Помимо этого в строительстве судна принимал участие около 800 компаний-субподрядчиков, большинство из которых, конечно, французские. Всего же в создание лайнера прямо или косвенно были вовлечены около 20 тыс. человек.

4 июля 2002 года, в день празднования 162-й годовщины первого рейса первого трансатлантика Кунарда «Britannia», состоялась

официальная церемония закладки килля нового судна.

– Сегодняшний день – начало новой эры для Cunard. Мы закладываем не только киль самого большого океанского лайнера, из когда-либо строившихся, но и основу для будущего роста и дальнейшего успеха компании, – заявила Памела Коновер. А Патрик Буссьер добавил, что «Queen Mary 2» станет вершиной судостроения.

По древней традиции, ведущей свою историю из античных времен, в киль судна были заложены две монеты – французская и английская. На счастье. В завершение торжественной части хор театра оперы г. Сен-Назер исполнил гимны Франции и Великобритании – «Марсельезу» и «God save the Queen», соответственно.

Кроме того, в ходе церемонии Памела Коновер объявила о назначении капитаном будущего трансатлантика Рональда Уорвика (Ronald Warwick).

Строили мы, строили и, наконец, построили...

Главным инженером проекта был назначен Питер Пэйн (Stephen Payne) – старший корабельный инженер (senior naval architect) английского представительства компании Carnival Corporation. Будущие маршруты лайнера планировались одновременно с его строительством. Это дело было поручено бывшему старшему помощнику «Queen Elizabeth 2» Джерри Эллису (Gerry Ellis).

Размеры лайнера поражают: валовая вместимость 151 400 GT, наибольшая длина – 345 м, наибольшая ширина (по крыльям ходового мостика) – 45 м, осадка 10 м, высота от ОП до верхней части дымовой трубы – 72 м. Чего только стоит один только нос-

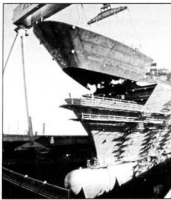
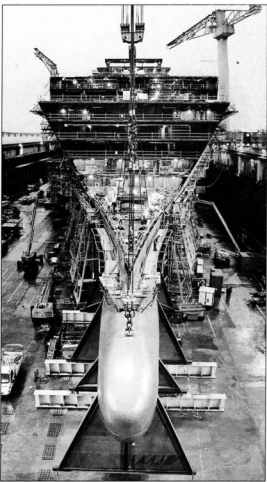


Бульб лайнера – гигантское сооружение длиной около 30 м и массой 450 т

вой бульб – конструкция весом в 450 тонн, длиной 30 м и шириной 5 м! Срок службы корпуса судна определен в 40 лет, лайнер классифицирован на Lloyd's Register.

Следует отметить, что строительство «Queen Mary 2» продвигалось чрезвычайно быстро. Церемония закладки корпуса прошла 4 июля 2002 года, а спуск на воду состоялся уже через 9 месяцев – 21 марта 2003 года! Такие рекордные сроки постройки были достигнуты за счет применения технологии крупносекционной сборки корпуса из так называемых «супер-блоков», многие достро-

Соединение бульба с секциями носовой оконечности лайнера, декабрь 2002 года



³ – Памела Коновер заняла место президента Cunard Line после отставки Ларри Пименталы в феврале 2001 года. Памела – первая женщина, ставшая в 1994 году президентом совместного предприятия между Carnival Corporation и греческой крупной линией Epirotiki cruises. В дальнейшем она занимала пост вице-президента по стратегическому планированию Carnival Corporation и играла важную роль в приобретении Cunard Line. – Прим. авт.

Монтаж носовой оконечности лайнера, январь 2003 года

Кунард и его трансатлантики

Совсем не так давно, каких-то лет 200 назад, единственным видом транспорта, который мог доставить путешественника через океан, был морской. Суда различного вида и уровня комфортности, либо вовсе без такового, неторопливо, по сегодняшним меркам, перевозили людей и грузы из Старого Света в Новый. Приятными эти путешествия назвать никак было нельзя. Даже "комфортабельные" пакеты могли предложить своим пассажирам каюты, размер и степень удобств которых соответствовал разве что уровню современных вагонных купе. Добавьте к этому зловонные трупы, ограничения в пресной воде и горячей пище, антисанитарные условия, инфекционные заболевания как следствие вышеперечисленного – и Вы сможете отдаленно представить себе те тяготы и лишения, которые выпадали на долю путешественников... Решиться на такое могли только отчаявшиеся люди, которые не могли устроить свою жизнь в старушке Европе, но надеялись на лучшее в Америке. Ко всему прочему, путешествие через океан стоило очень немалых денег и зачастую приходилось продавать практически все свое нежитное имущество для того, чтобы обеспечить себе место на судне.

И все же, призрачная мечта о сладкой жизни за океаном была сильнее страха перед ним: суда уходили полными. Для этой категории пассажиров, как одноразовых клиентов, уровень комфорта и длительность вояжа не играли особой роли, главное – оказаться по ту сторону океана.

Однако вскоре появились и другая категория пассажиров. Они могли заплатить достаточно денег и требовали за эти деньги максимум удобств, к тому же для них опасное путешествие было своего рода развлечением. Для таких пассажиров главными были скорость пересечения океана (среди них было немало дипломатов, бизнесменов, т.е. тех, для кого время – деньги) и повышенный уровень комфорта.

Примеч, ни первых, ни вторых со временем не становилось меньше. В результате, в 30-х годах XIX века, стала весьма актуальной идея регулярного морского сообщения через Атлантику.

Желание иметь стабильную линию для перевозок почты и коммерческих грузов побудило Ее Величество Королеву Британской Империи Викторию предложить заинтересованным лицам участие в конкурсе на создание и обслуживание первой трансатлантической паровой линии между Великобританией и Северной Америкой.

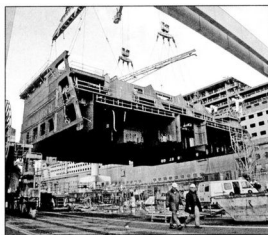
Успеха добился Сэмюэль Кунард (Samuel Cunard) из Галифакса, Новая Шотландия. Он был успешным и инициативным бизнесменом и помимо своих деловых качеств имел репутацию исключительного дипломата.

Договор был подписан 4 мая 1839 года, и первоначально обязывал обеспечить на линии три парохода грузоподъемностью 800 тонн и мощностью машин 300 лошадиных сил.

Для успешного выполнения контракта, Кунард потребовалась помощь инженера Роберта Нейпира, который отвечал за создание паровых машин для новых судов. Кунард также нуждался в финансовой поддержке и привлек для этого трех опытных бизнесменов: Джеймса Доналдсона, Джорджа Бернса и Дэвида Макинера. Эти пять человек и являются основателями Британской и Североамериканской Королевской паровой почтовой компании (British and North American Royal Mail Steam Packet Company), позже получившей известность как Cunard Lines.

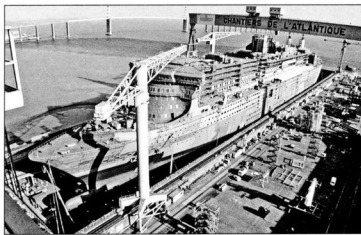
Первенцем Кунарда стала «Britannia» (спущена на воду в феврале 1840 г.), которая впервые вышла на регулярные трансатлантические перевозки по расписанию 4 июля 1840 года. Этот день и принято считать днем рождения трансатлантических лайнеров.

В дальнейшем компания Кунарда прочно заняла позиции на трансатлантических



▲ Монтаж блока кормовой части надстройки, 23 января 2003 года

▼ Блок носовой части надстройки, 23 января 2003 года



▲ Лайнер в строящемся доке

На первом плане порталный кран грузоподъемностью 750 т; размеры дока 415 х 66 м.

ечные работы на которых были закончены ещё до общей сборки. Корпус состоит из 94 таких блоков, большинство из которых весят более 600 тонн.

На 16 марта 2003 года был запланирован "первый спуск" лайнера. Однако его пришлось ненадолго отложить, поскольку не были завершены дноуглубительные работы в достроечном бассейне, в который надлежало перевести лайнер из строительного сухого дока. Тем не менее, на верфи состоялась торжественная церемония при участии примерно 300 гостей.

Операция по спуску лайнера началась 21 марта, в 5.43 по местному времени. В гигантский док хлынула вода, и вскоре лайнер уже был на плаву. Восемь буксиров отвели "Королеву" к месту достройки, где она была ошвартована в 7.20 утра. С этого момента начались работы по окончательному насыщению судна механизмами и системами, покраске, внешней и внутренней отделке и оборудованию помещений. Объем работ можно представить хотя бы по тому факту, что на покраску лайнера ушло порядка

линиях, успешно конкурируя с другими компаниями, а её пароходы часто становились обладателями Голубой Линии Атлантики – приза, присуждаемого лайнеру за наименьшее время пересечения Атлантического океана.

Время шло, у больших и шикарных лайнеров появился конкурент – самолеты. Они, конечно, не могли обеспечить столь комфортное пересечение океана, но их скорость делала бессмысленными попытки со стороны судовладельцев и далее выяснять, кто из них быстрее пересечет океан – фаворит в этой гонке уже определен окончательно. Началось массовое “бегство” пассажиров с дорогих лайнеров на не столь комфортные, но гораздо более дешевые и быстрые самолеты. Бывшие ранее в фаворе красавицы-трансатлантики вынуждены были вставать на прикол, а то и вовсе пускались на слом, а компании несли колоссальные убытки.

Но Cunard Line не собиралась сдаваться. Компания пошла на расширение сфер бизнеса. Во-первых, наряду с морскими она занялась авиационными перевозками. Во-вторых – грузовыми. Помимо этого компания стала совладельцем ряда морских буровых установок и, наконец, организовала индустрию круизов – отныне это направление де-

ятельности кампании стало на один уровень с линейными перевозками.

Снобы всех времен всегда отличались страстью к океанским водам, кроме разве что тех, кто страдал хронической морской болезнью. И это не удивительно – достаточно один раз побывать на борту лайнера, пусть даже и не океанского, а небольшого речного теплохода, постоять на палубе, глядя как неторопливо проплывают мимо те же деревеньки и города, почувствовать, как чистый воздух наполняет твою грудь, посмотреть, как багровый диск солнца медленно опускается в воду – и всё! С тех пор не будет покоя в душе, пока снова не вернешься на палубу теплохода и не испытаешь это чувство снова и снова.

Cunard Lines удалось не просто остаться на плаву – в настоящее время это единственная судоходная компания, осуществляющая круглогодичные трансатлантические перевозки.

Сейчас Cunard Lines является частью крупнейшего международного концерна Carnival Corporation & plc, в который, помимо Кунарда, входят такие всемирно известные операторы на морских круизных рынках Европы, Америки и Австралии как Carnival Cruise Lines, Princess Cruises, AIDA Costa Cruises, P&O Cruises, Ocean Village, Swan Hellenic и ряд других. В общей сложности

эти компании эксплуатируют 77 судов, а до конца 2006 года планируется ввести в строй еще 9 новых судов.

После ввода в строй «Queen Mary 2» в 2004 году и модернизации «Queen Elizabeth 2» компания уверенно смотрит в будущее и рассчитывает усилить свое присутствие на рынке пассажирских перевозок с вводом в строй в 2007 году нового лайнера «Queen Victoria».

Пароход «Britannia» – первый в мире трансатлантик и первенец Cunard Lines



Вывод «Queen Mary 2» из сухого дока после спуска на воду, 21 марта 2003 года

Размеры лайнера столь велики, что для осуществления этой операции потребовалось восемь кранов.

Лайнер в строительном сухом доке перед спуском на воду, 16 марта 2003 года

Отлично видна транцевая корма и плоское днище в кормовой части. Такая форма корпуса оптимизирована для монтажа и работы винторулевых колонок. Обратите внимание на “ложкообразную” надпалубу, которой заканчивается корма судна. Стоящие на дне дока автобусы позволяют оценить поистине гигантские размеры лайнера.



250 тонн краски, часть которой наносили с помощью специальных пушек-распылителей. Общая поверхность покраски составила 550000 м². Для окраски подводной части корпуса использовались предотвращающие обрастание материалы, безвредные для окружающей среды.

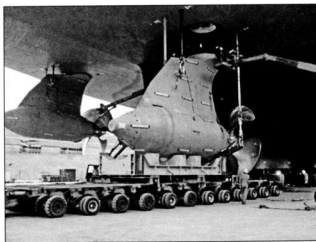
Примерно через пару месяцев “Королева” снова оказалась в доке – на этот раз для монтажа движительно-рулевого комплекса. Хочется заметить, что такое громадное судно за время постройки несколько раз, как говорится “легко и непринужденно”,

выводили из дока и ставили обратно – можно лишь восхититься профессионализмом французских корабелов!

25 сентября 2003 года лайнер вышел в море на первую серию заводских ходовых испытаний, которая продлилась четыре дня и проходила недалеко от французского побережья. На его борту в это время находилось порядка 450 специалистов, наблюдавших за ходом испытаний. Было отмечено, что при скорости свыше 29 узлов не наблюдалось никакой вибрации. 29 сентября в 7.15 утра «Queen Mary 2» вернулась в Сен-Назер.



⚙ Четырехлопастный гребной винт фиксированного шага, изготовленный из нержавеющей стали



⚙ Монтаж поворотных (кормовых) винторулевых колонок лайнера
Вес каждой колонки 270 т



⚙ Движительная система QM2 в сборе

На лайнере отсутствует рель в его классическом виде – его функции выполняет кормовая (измельчованная) пара движителей типа Aerofol

Первое испытание движительной системы, 20 августа 2003 года

Отлично видна «кажкообразная» насадка, скрывающая кормовую оконечность лайнера



Фотомонтаж Иллюстрация

7 ноября лайнер вышел на вторую серию ходовых испытаний (т.н. owner's sea trials), продлившихся до 11 ноября. 9 ноября 2003 года в 18.13 была зафиксирована проектная скорость в 30 узлов. На испытаниях присутствовал главный инженер QM2 Стивен Пэйн (Stephen Payne). Следует отметить, что максимальная скорость, которую способен развить лайнер, нигде не упоминается.

После завершения испытаний лайнер был снова поставлен в док, и 15 ноября там произошла настоящая трагедия. Порядка 50 человек поднялись на судно для экскурсии по временному трапу, когда примерно в 14.30 он внезапно рухнул, и люди упали на землю с высоты около 15 метров. В результате падения 12 человек погибли на месте, 4 позднее скончались в клинике. 32 человека получили ранения и травмы. В число экскурсантов входили родственники инженеров и строителей – создателей «Queen Mary 2». Эта экскурсия была далеко не первой: огромный лайнер был гордостью местных судостроителей, и за два года на стройке побывали более 360 тыс. посетителей.

На место катастрофы приехал президент Франции Жак Ширак и премьер-министр Жан-Пьер Раффарен, чтобы выразить соболезнования всем семьям жертв этого несчастного случая.

Трагический инцидент сразу же дал повод скептикам заговорить о «проклятии» корабля, журналисты тут же окрестили лайнер «Bloody Mary» («Кровавая Мэри»). Снова и снова в прессе стали появляться сравнения нового лайнера с пе-

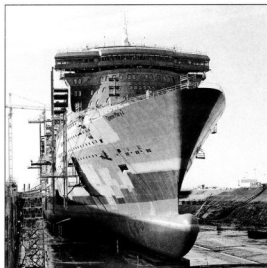
чально известным «Титаником» и пророчества о его скорой гибели...

Но уже через месяц, 22 декабря, состоялась пышная церемония формальной передачи лайнера заказчику и проводов «Королевы» в ее первый рейс до порта приписки – Саутгемптон.

Церемония прощания «Queen Mary 2» с рабочими верфи и жителями города Сен-Назер была на редкость зрелищной. «Королеву» провожали десятки тысяч жителей города. Она включала в себя смену флага – французского «триколора» на британский «Юнион Джек», исполнение «Марсельезы», за которой последовал «Боже, храни Королеву», облет города и верфи пилотажной эскадрильи французских ВВС «Patrouille de France», принятие судна капитаном, в честь которого на палубе в нарядной форме выстроились более тысячи членов экипажа.

Лайнер вышел в море в 15.30 и отправился к берегам Англии, совершив по пути заход в испанский порт Виго. В районе шотландского острова Арран, продолжая традицию, берущую свое начало в 1936 году, QM2 проверил свои скоростные возможности там же, где проходил проверку первый лайнер «Queen Mary». Там судно прошло на предельной возможности «Мерную милю», чтобы точно определить, с какой максимальной скоростью может идти новая гордость кораблестроения. Действо скорее символическое, поскольку абсолютно очевидно, что ни один заказчик не примет судно, полностью не завершив программу испытаний.

26 декабря 2003 года «Queen Mary 2» прибыла в Саутгемптон.



«Queen Mary 2» выходит на первую серию заводских ходовых испытаний, 25 сентября 2003 года

Корпус лайнера в достроочном бассейне, май 2003 года

Пассажирский терминал Queen Elizabeth II – будущее место «ба-зирования» QM2, был специально реконструирован, чтобы иметь возможность принимать на 50% больше пассажиров. Стоимость работ составила 2 млн. фунтов стерлингов. После модернизации он был повторно открыт 3 октября 2003 года (на церемонии открытия присутствовала Паулина Прескотт, жена заместителя премьер-министра Джона Прескотта) и с тех пор переполнил ожиданий прибытия «Королевы».

8 января 2004 года была проведена церемония крещения лайнера. В порту Саутемптона были введены повышенные меры безопасности, в частности, водоплавы за несколько часов до освящения внимательно обследовали подводную часть лайнера. А затем, в лучах заходящего солнца епископ Винчестерский Майкл Скотт-Джойнт прочел молитву, благословляющую спущенный на воду лайнер, после чего, согласно старой и великой традиции спуска и крещения судов, королева в присутствии 2000 участников церемонии – были приглашены «сливки» британского общества – произнесла: «Я называю это судно «Queen Mary 2». Да благословит Господь это судно и всех тех, кто будет на нем плавать». Под громкие аплодисменты традиционная бутылка с шампанским (дотошные журналисты успели отметить, что это была знаменитая «Vevee Cliquet» – «Вдова Клико») успешно разбилась о борт лайнера. Последний раз королевская чета крестила судно компании Cunard в 1967 году, и это был лайнер «Queen Elizabeth 2».

Церемония сопровождалась фейерверками и праздничным салютом, а также вокальным выступлением Лесли Гаррет и Хизер Смолл.

Капитан лайнера Рональд Уорвик провел экскурсию для королевской четы Великобритании. Королева и ее супруг осмотрели расположенный на борту «Queen Mary 2» планетарий, библиотеку и один из бассейнов. Кроме того, королева посетила капитанский мостик, а также встретилась с экипажем корабля и представителями компании Cunard. Плата государства сделала запись в книге почетных гостей. Это мероприятие транслировали в прямом эфире ведущие британские телеканалы.

Сразу по завершении всех этих необходимых, но весьма приятных хлопот, лайнер начали готовить к первому трансатлантическому рейсу, который продлился две недели...

Первые мили «Королевы»

12 января 2004 года лайнер отправился от берегов Великобритании в свое первое двухнедельное трансатлантическое путешествие в Форт-Лодердейл в штате Флорида на восточном побережье США. Предварительный заказ билетов на первый рейс «Королевы» был объявлен еще 1 августа 2002 года, но уже спустя один день были отменены все обычные в таких случаях скидки! Уровень продаж билетов превисил все ожидания компании. И это несмотря на то, что за первое путешествие предлагалось заплатить от \$2800 до \$37500.

POSITION & TIME	
Source: PRIMARY	Time, UTC:
N 46°33.8529	Sunday 9 November 2003 18:13:24
W 3°16.2714	
Altitude: 46.1m (3D)	
Variation: 3.5° W	
COG 271°	
SOG 30.0Kn	

Снимок экрана радара IPS, который свидетельствует о достижении лайнером 9 ноября 2003 года контрактной скорости в 30 узлов

Королева Великобритании Елизавета II и ее супруг принц Филипп прибывают на церемонию крещения лайнера, 8 января 2004 года



Кстати, для интересующихся: совершить 6-дневный трансатлантический voyage можно за 999 фунтов стерлингов, правда, в разных странах и цены разные. Во Франции билет на трансатлантический рейс продолжительностью 6 суток стоит от 1550 до 40000 долларов. В США стоимость стартует от цифры 1499 долларов.

Хотя компания Cunard и отрицала наличие каких-либо угроз со стороны террористов, меры безопасности были весьма строгими. Отход в первый рейс, сопровождаемый салютом и звуками оркестра, задержался на час. "У нас возникли некоторые проблемы, — заявила президент компании Памела Коновер. — Багажа было значительно больше, чем мы ожидали". Представители компании подчеркнули, что проверка багажа в целях безопасности была такой же, как и на любом другом круизном судне. В целом же на погрузку ушло около 7 часов. Целая флотилия катеров и яхт вышла в море проводить лайнер, а в это время пассажиры облепили борта лайнера, размахивая флагами Великобритании.

Атлантика встретила "Королеву" сурово. Однако достойно перенесенный шторм лишь

подтвердил ее прекрасные мореходные качества.

Наверное, нет нужды доказывать, что такой крупный объект как «Queen Mary 2» является отличной приманкой для террористов. Так, 15 января 2004 года, во время стоянки на Мадейре в лондонской штаб-квартире компании Cunard было получено три анонимных сообщения о взрывных устройствах на борту корабля. Полиция провела тщательный обыск судна, а водолазы обследовали акваторию порта. Десятки сотрудников служб безопасности патрулировали причалы, закрыв публиче доступ к лайнеру. К счастью, все закончилось благополучно, и от Мадейры лайнер взял курс на Канарские острова, а оттуда отправился к берегам Флориды.

Итак, первый рейс или, как его называют, "maiden voyage" лайнера закончился вполне благополучно и без происшествий. Вместе с тем, некоторые пассажиры, преимущественно американские, остались недовольны соотношением цены и качества предложенных услуг. Вину компании вменяли недостаточная выучка обслуживающего персонала и наличие в его составе совсем неопытных новичков.

Но больше всего взыскательных пассажиров удивил тот факт, что за весь период путешествия было лишь два вечера, когда пассажирам полагалось надеть "бабочку". На "прежних" трансатлантиках существовала традиция, по которой пассажиры первого класса спускались на ужин в салон непременно в вечерних платьях и смокингах, судовой оркестр исполнял прекрасную классическую музыку, а капитан лайнера сидел за одним столом с пассажирами. Теперь же, как выразился один из участников вояжа, можно опасаться того, что в круизах будет царить "...обстановка убогоści, когда официанты одеты лучше, чем пассажиры. Руководство Кунарда, вероятно, опасается, что они не смогут заполнить корабль теми, кто намерен в своих туалетах следовать протоколу, принятому в круизах".

Тем не менее, несмотря на недовольство отдельных лиц, в последующих рейсах также наблюдался полный аншлаг.

25 апреля 2004 года «Queen Mary 2» и «Queen Elizabeth 2» отправились в совместное плавание из Нью-Йорка в Саутгемптон. Такое произошло впервые за всю историю Cunard Line. Сей voyage че-

«Queen Mary 2»
на заводских
ходовых
испытаниях



Капитан

На речном теплоходе, круизном лайнере или роскошном трансатлантике – капитан для пассажиров не просто гостеприимный хозяин. В его руках судьбы сотен людей, вешело полагающихся на его опыт, знания и интуицию. Они полностью веруют ему свои жизни и капитан не в праве обмануть их ожидания. Пассажиры, в отличие от профессиональных моряков, чужие в жестокое океане, и долг любой компании, предоставившей им места на борту своих судов сделать так, чтобы их путешествие было спокойным и беззаботным. И во все времена – от первых пароходов Кунарда, пересекавших Атлантику под грохот пышущих жаром паровых машин, до шикарной «Queen Mary 2», управляемой «простым» движением джойстика в ходовой рубке, пассажиры даже не подозревают, какую асскую работу делает экипаж и обслуживающий персонал, чтобы удовлетворить все их прихоти. И над всем этим стоит КАПИТАН.

Имя капитана «Queen Mary 2» было объявлено на церемонии закладки лайнера 4 июля 2002 года. Им стал Рональд Уоррик (Ronald Warwick) – один из самых опытных капитанов компании Cunard Line.

Рональд начал свою морскую карьеру в 15 лет – кадетом на борту учебного судна HMS «Conway». Два года спустя он продолжил обучение на грузовых судах, работавших в районе Австралия – Новая Зеландия.

Получив в 1961 году сертификат второго помощника капитана он провел несколько лет, работая в различных судоходных компаниях и приобретая бесценный опыт на судах разных классов.

В 1967 году Рональд становится старшим помощником и вскоре получает сертификат капитана.

Через несколько лет, в 1970 году, Рональд Уоррик окончательно решает связать свою судьбу с красавицами-лайнерами и принимается на службу в компанию Cunard Line, где его назначают на должность младшего штурмана лайнера «Carmania».

Впоследствии он служил на различных судах Кунарда («Cunard Adventurer», «Cunard Countess», «Cunard Princess», «Crown Dynasty»). Правда, в командование лайнер он получил лишь в 1986 году, и это была «Cunard Princess».

Но особую роль в судьбе Рональда Уоррика занимает «Queen Elizabeth 2». В 1975 году, во время первого кругосветного круиза «Королевы», он был ее штурманом, а затем занимал должность старшего помощника в течение нескольких лет, включая ту пору, когда лайнер был «привзан на службу» в период Фолклендской кампании. Кстати, впоследствии Рональду Уоррику еще раз придется принять участие в боевых действиях – уже во время «Войны в заливе» на «Cunard Princess», захваченной американским правительством.

В июле 1990 года Рональд Уоррик стал капитаном «Queen Elizabeth 2». В этой должности он принимал участие в торжествах проходивших на Спитхедском рейде по случаю празднования 150-й годовщины компании Cunard Line. В эти дни лайнер посетили Ее Величество Королева Елизавета II и Его Королевское Высочество Герцог Эдинбургский.

Но не только этим дорога Рональду Уоррику «Queen Elizabeth 2». Дело в том, что первым капитаном этого лайнера был его отец, командор Уильям Уоррик (William E. Warwick). Он командовал им вплоть до своей отставки в 1972 году.

В июне 1996 года Рональду Уоррику был назначен на должность Marine Superintendent of the Cunard Line fleet, а 1 октября 1997 года – постоянным капитаном «Queen Elizabeth 2».



Капитан «Queen Mary 2» командор Рональд Уоррик

Уоррик написал книгу о своем лайнере, которая была издана в 1985 году, а затем выдержала два переиздания – в 1994 и 1999 годах.

Капитан настолько сроднился с судном, что даже церемония бракосочетания его дочери была проведена на борту лайнера!

26 декабря 2003 Рональд Уоррик был произведен в командоры.

12 января 2004 года он вывел новую «Королеву» Кунарда в ее первый рейс. Так же как когда-то, 2 мая 1969 года, его отец повел в первое плавание «Queen Elizabeth 2»...

Династия Уорриков продолжает с честью служить компании Cunard Line.

рез Атлантику стал последним для «Queen Elizabeth 2» – лайнер переводят на обслуживание исключительно круизных линий. Препятствия «Королевы» словно передали свои права на трансатлантической линии молодой преемнице.

Когда «Королевы» поравнялись со статуей свободы, в их честь был произведен грандиозный салют, спонсором которого выступили American Express and American Express Travel...

Помимо трансатлантических и круизных рейсов, «Queen Mary 2» активно принимает участие в «общественной жизни». Во время проведения Олимпийских игр 2004 года «Queen Mary 2» ошвартовалась в греческом порту Пирей, где выполняла роль плавучей гостиницы для туристов, приехавших на Олимпиаду. А в мае 2005 года во

время Каннского кинофестиваля на борту лайнера при большом стечении знаменитостей вручили почетную награду «Каннский трофей» Джорджу Лукасу, режиссеру знаменитых «Звездных войн». На «Queen Mary 2» вместе с Лукасом на кинофестиваль прибыли также исполнители главных ролей в его знаменитом фильме: Натали Портман, Хайден Кристиensen и Сэмюэль Л. Джексон.

Спустя почти полтора года после начала эксплуатации можно сказать, что проект «Queen Mary 2» оказался вполне успешным. Лайнер стал самым популярным пассажирским судном в мире. В какой бы порт он ни заходил, его неизменно встречают и провожают тысячи людей на набережных и на прогулочных судах. Об этом лайнере напи-

саны многочисленные статьи и книги, сняты кинофильмы и телепередачи, а в Великобритании выпущена серия марок специально по случаю его вступления в строй.

Не обошлось и без скандала, правда, скорее курьезного. В одном из круизов, большинство пассажиров которого составляли пожилые американцы, десятки кресел на судне, в основном в барах и ресторанах, оказались повреждены под весом излишне грузных янки. Производитель кресел – французская компания, обещала заменить поврежденные кресла и укрепить остальные. Как заявил пресс-секретарь компании, пассажиры самого дорогого судна в мире оказались тяжелее, чем предполагали его конструкторы...



Photo: Cunard Line

Вид по правому борту в корму лайнера

Каждая три каюты из четырех (73 % от общего количества) на лайнере имеют балконы – своеобразный рекорд для пассажирских судов

Город в море

«Queen Mary 2» с легкой руки журналистов называют не иначе как «город в море». И действительно, на 17 палубах лайнера есть абсолютно все – от планетария до виртуальных полей для гольфа, от баскетбольного поля до книжного магазина...

Проект интерьеров жилых и общественных помещений лайнера разработан инженерами конструкторского бюро SMC Design Ltd – английского отделения шведского КБ Tillberg Design AB.

Компания Tillberg Design AB, основанная в 1960 году, имеет два офиса. Головной расположен непосредственно в Швеции (г. Вика), а второй (SMC Design Ltd) расположен в Лондоне. Оба отделения работают в тесном сотрудничестве друг с другом, но, вместе с тем, вполне самостоятельны. Основным направлением компании является разработка проектов интерьеров для круизных судов, паромов, а также наземных сооружений – гостиниц, отелей и т.п.

Главным дизайнером помещений «Queen Mary 2» от SMC Design Ltd был назначен Эндрю Коллиер (Andrew Collier).

Пассажирские каюты лайнера расположены на 8 палубах (4-6 и 8-12). Всего «Queen Mary 2» способна принять на борт 3090 пассажиров – но это при условии загрузки в каютах низших классов спальных мест в два яруса. Нормальной же считается пассажировместимость в 2620 человек – по два пассажира в каюту.

Пассажиры размещаются в 1310 каютах, максимально возможное число из которых – порядка 73 % от общего количества – оснащены балконами, что является своеобразным рекордом

для судов этого класса. Причем, балконы имеют не только каюты, расположенные в надстройке, но и в корпусе лайнера. Разумеется, все каюты располагают «джентльменским набором» современной мультимедийной техники – телевизоры, выходом в Интернет через спутник, аудиосистемами, имеется возможность интерактивного заказа экскурсий на берег или, к примеру, просмотра сегодняшнего обеденного меню.

Три десятка кают (различных классов) специально разработаны для маломобильных и слабовидящих пассажиров. У них более широкие двери – для свободного прохода инвалидной коляски, особо оборудованные санузлы, надписи, выполненные шрифтом Брайля. 36 кают предназначены для глухих или слабо слышащих пассажиров.

Для пассажиров, в зависимости от их платежеспособности, предлагается 10 типов кают.

Два «Гранд Дуплекса» (Grand Duplex), имеющие собственные имена – *Balmoral Duplex* и *Sandringham Duplex*. Эти шикарные 2-х ярусные апартаменты площадью 209 м², расположенные в кормовой части на 9-й и 10-й палубах, имеют собственный балкон и стеклянные внешние переборки с видом на океан. Кроме того, к услугам пассажиров этих кают собственный минибар, спортивный зал, две ванные комнаты с джакузи и душевыми,

«Queen Mary 2» входит в порт Форт-Лодердейл (США, шт. Флорида) – конечный пункт первого трансатлантического рейса, 26 января 2004 года



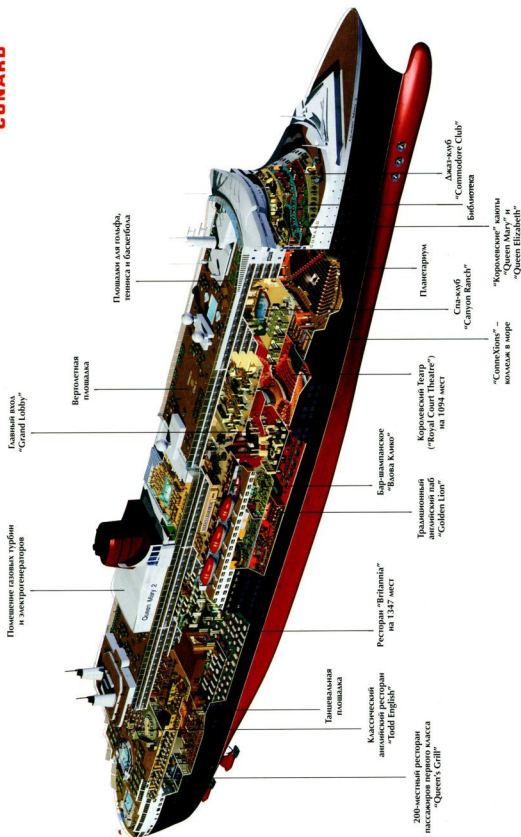
Photo: Cunard Line

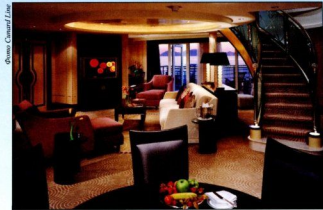
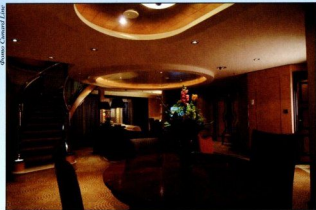
Встреча двух «Королев»



Расположение помещений на лайнере «Queen Mary 2»

QUEEN MARY 2
CUNARD





Первый уровень гранд-дуплекса "Baltmore" – одного из двух гигантских апартаментов площадью по 209 м²

отделанные мрамором. На "втором этаже" находятся спальня и личные помещения владельца, а "первый этаж" – гостевой, с обеденным салоном, и гостевыми санузлами.

Там же, на 9-й и 10-й палубах, в диаметральной плоскости расположены три "Дуплекса" – *Windsor*, *Buckingham* и *Holyrood*. В целом они подобны "большим" дуплексам, но несколько меньших размеров – всего 120 м² (*Holyrood* – 145 м²).

"Королевские" каюты – *Queen Mary* и *Queen Elizabeth* (по 145 м²) – на 10-й палубе в носовой части по левому и правому бортам соответственно. Они занимают всего один "этаж" и имеют собственные балконы. Два других смежных с ними апартаментов – *Queen Anne* и *Queen Victoria* (по 174 м²) расположены в диаметральной плоскости. Они имеют отличный вид на море, но, как это ни покажется парадоксальным, лишены балкона. Дело в том, что от балконов для кают, расположенных в носовой части надстройки и корпуса, пришлось отказаться из-за опасе-

ния, что они могут быть повреждены при эксплуатации лайнера в Северной Атлантике.

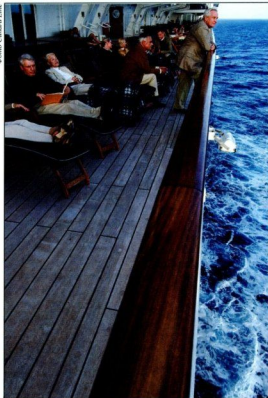
Кроме вышеперечисленных жилых помещений в категорию кают первого класса (или категорию "Q") входят 6 одноэтажных пентхаузов (70 м²) на 9-й и 10-й палубах и 82 блок-каюты (47 м²).

Для самых взыскательных и состоятельных гостей "Королевы" предусмотрена возможность объединения (в различных вариациях) смежных Гранд-дуплексов, Дуплексов, "Королевских" кают и пентхаузов в единые громадные апартаменты. В обслуживание самых дорогих кают входят услуги консьержки и собственного дво-решко.

Следующая категория "Р" (второй класс) – 76 малых блок-кают (*Junior Suites*, 35 м²).

Категория "В" – 782 каюты *Deluxe Balcony* и *Premium Balcony* (25/23 м²) – каюты с балконами, расположенные по бортам судна.

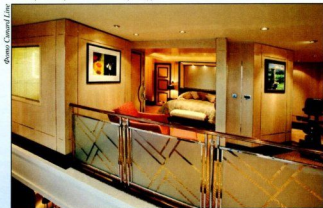
Категория "С" – 62 "Стандартных с видом на море" каюты (*Standard Oceanview*) площадью 18 м². Эти каюты расположены на



Вот она, романтика морских путешествий...

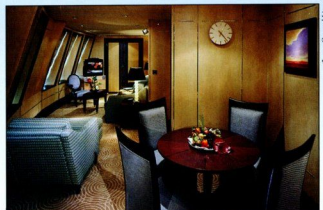
Обстановка одного из трех "малых" Duplex'ов – "Holyrood"

Слева – рабочий кабинет-гостиная на первом уровне, справа – спальня и небольшой тренажерный зал на втором уровне

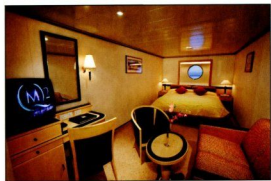




Апартаменты класса Penthouse



Гостинная "королевской" каюты Queen Anne



Каюта класса "Standard Oceanview" – балкона нет, зато есть вид на море

палубах 4, 5 и 6 в носовой части судна. Как видно из названия, балконы отсутствуют.

И, наконец, категория "D" – Atrium (12 кают) и Standard Inside (281 каюта) – также площадью по 18 м². Каюты Standard Inside – это так называемые "темные" каюты. Они расположены в диаметральной плоскости корабля, соответственно лишены естественного освещения и не имеют выхода на балконы. Кроме того, большая часть из них выполнена по "купейной" схеме – с двумя спальными местами внизу и двумя вверх.

Стандартная внутренняя, так называемая "темная" каюта с купейным расположением спальных мест. Она имеет лишь искусственное освещение. Верхние койки используются только при максимальной загрузке лайнера пассажирами

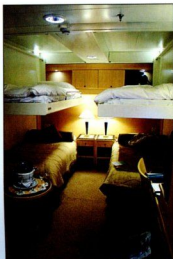


Фото: Standard Line

Фото: Standard Line

12 кают класса Atrium расположены на 5 и 6 палубах. Их иллюминаторы выходят в грандиозное помещение центрального входа (Grand Lobby). А часть палубы 7 над "входом" выполнена застекленной. Честно говоря, чего хотели этим добиться дизайнеры, сказать трудно...

Между прочим, каюты классов "C" и "D" – самые большие (по площади) каюты низших классов из когда либо располагавшихся на британских пассажирских судах.

Пассажиры каждого класса закреплены за своими помещениями для приема пищи.

Общее руководство ресторанами лайнера возложена на одного из самых известных кулинаров мира Даниела Боулуда (Daniel Boulud).

Как это ни печально, но в мире демократии и всеобщего равенства некоторые оказываются "равнее" других. Степень равенства строго пропорциональна уплаченной за билет сумме. Если вы путешествуете в первом ("Q") классе, то вас ждут в 200-местном ресторане Queen's Grill, декорированном золотом. Также вы имеете право посещения бара Queen's Grill. К услугам гостей второго ("P") класса отделанный серебром 178-местный ресторан Princess Grill. Но, если у вас нет желания принимать пищу в узком кругу избранных, можете заказать обед прямо в каюту, где ваш дворецкий обслужит вас по всем правилам этикета.

Ну а для всех остальных – ресторан Britannia, который назван так в честь первого парохода Кунарда. Поистине громадное помещение на 1347 посадочных мест расположено на 2 и 3 палубах, занимает всю ширину корпуса судна от борта до борта и

выполнено в три яруса. Оно призвано вызывать у путешественников воспоминания о подобных помещениях – с широкой центральной лестницей и классическими колоннами, как на старых добрых трансатлантиках. Так что, находясь на лайнере, не забывайте, что вас ни за что не пустят на VIP балкон или в VIP ресторан. Извольте наслаждаться хотя и роскошным – но общепитом...

Правда, если вы не желаете обедать в ресторане, закрепленном за вашим классом можно за резервировать места в ресторане Todd English, рассчитанном на 212 персон – в "единственном английском ресторане в море", как пишут в рекламных проспектах.

На лайнере расположено множество баров и клубов, призванных удовлетворить самое широкое разнообразие вкусов и пристрастий. Это и традиционный английский паб Golden Lion, и винный бар Сара Самуэля и бар-шампанское "Вдова Клико" и коктейль-бар Chart Room... А если вы предпочитаете отдыхать на свежем воздухе – посетите один из баров, расположенных на открытых частях палубы. Кроме того, позавтракать или перекусить можно в 478-местном кафе King's Court. Вечером это кафе превращается в четыре ресторана – La Piazza (итальянская кухня, 66 мест), The Carvery (традиционный британский, 164 места), Lotus (азиатская кухня, 212 мест) и Chef's Galley (36 мест). Особенностью последнего является большой экран, на который посетителям транслируется весь процесс приготовления блюд.

Ну и как же на английском трансатлантике без традиционного Five o'clock tea – пятичасового чая! Этой, истинно английской, чайной церемонией можно насладиться в

Зимнем Саду, выполненном в колониальном стиле с классическим струнным квартетом, водопадом и живыми цветами.

Желаете потанцевать? На QM2 есть настоящий балльный салон – *Queen's Room* – самый большой, из когда-либо устраиваемых на лайнерах! Но если балы не для вас, посетите двухуровневый ночной клуб "G32". Название клуб получил в честь строительного номера судна, присвоенного ему еще на судовой верфи, и это тоже традиция. На «Queen Elizabeth 2» также был ночной клуб, названный по ее строительному номеру – "736".

А может быть вы предпочитаете джаз? Тогда вам на палубу 9 в *Commodore Club*. Пожалуй, это самое романтическое место на всем судне, ведь его носовая переборка выполнена застекленной с панорамным видом на океан. Лунная ночь, гладь воды, простирающаяся до самого горизонта, звуки джаза, что может быть прекраснее...

Но истинная гордость «Queen Mary 2» – это планетарий с куполом диаметром 13 метров, впервые сооруженный на борту судна. Его вместимость 150 человек. Планетарий может также использоваться как кинотеатр или лекционный зал, при этом он способен принять 493 посетителя.

Еще одна достопримечательность – это Королевский Театр (*Royal Court Theatre*), рассчитанный на 1094 человек. Одна из его особенностей – подвижная оркестровая яма, которая может быть установлена на одном уровне со сценой, увеличив таким образом ее площадь.

Тем, кто даже в морском круизе желает продолжать свое образование предлагает свои услуги *ConneXions* – колледж в море. Его эксперты отобраны Оксфордским Университетом в лучших учебных заведениях и всемирно известных культурных центрах. Здесь вы сможете получить ответ на любой интересующий вас вопрос.

ConneXions дополняют самые большие (опять!) "морские" библиотека и книжный магазин на борту лайнера. Здесь вы найдете книги примерно 8500 наименований, причем не только в классическом печатном издании, но и становящиеся все более популярными аудиокниги.

Ну, а если вы и во время короткого отдыха следите за своим здоровьем, пожалуйста! К вашим

услугам спа-клуб *Canyon Ranch* (7-я палуба). Оздоровительные комплексы лайнера занимают площадь 1800 м². Здесь вы найдете массажные кабинеты, грязелечебницы, кабинеты ароматерапии, сауны, большой бассейн и многое другое.

Кроме внутреннего бассейна, расположенного в спа-клубе, есть 4 плавательных бассейна на открытых частях палуб (6-, 8-, 12- и 13-я палубы). Причем один из них, расположенный на 12 палубе, в случае плохой погоды, может быть закрыт сдвигающейся прозрачной крышей, становясь, таким образом, дополнительным внутренним водоемом. Кроме обычных бассейнов имеются 8 бассейнов-джакузи.

Спортивные средства включают два виртуальных поля для гольфа (*golf simulators*), баскетбольную площадку (правда, вдвое меньшего размера, чем стандартная), теннисный корт, гигантскую шахматную доску, уже упоминавшиеся бассейны, тренажерный зал... Одним словом, все любители спорта найдут здесь что-нибудь себе по душе. Предпочитаете "пасивный" спорт – на 2-й палубе расположен салон видеонир.

Но, если вы уже устали от баров, ресторанов, искусства и спорта, можете просто пройтись по butikам или потратить свои деньги на азартные игры на деньги запрещены на немалой части суши, и наличие казино на лайнере должно привлекать немало туристов.

Если вы отправились в путешествие с детьми, то можете абсолютно не волноваться. Им будет некогда скучать. Для них созданы все условия – отдельный бассейн, расположенный непосредственно возле игровой зоны, множество игрушек и компьютерных игр. А следить за ними будут самые настоящие строгие английские няни "с рекомендациями".

Перемещение пассажиров и команды по такому громадному судну были бы чрезвычайно затруднены, если бы на лайнере отсутствовали лифты. Пассажирских лифтов 22. Восемнадцать из них объединены в 4 группы, разнесенные по длине судна. Носовая и кормовая – по 3 лифта, вместимостью по 21 чел. Центральные группы – по 6 лифтов меньшей вместимости – по 12 человек. Четыре панорамных лифта расположены в помещении главного входа (*Grand Lobby*) и на



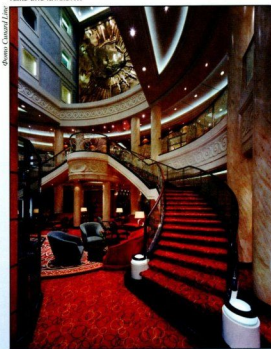
Ресторан "Britannia", рассчитанный на 1347 человек и получивший свое название в честь первого парохода Кунарда

наружной стенке носовой части надстройки. Их вместимость 11 и 16 персон соответственно. Для команды и обслуживающего персонала предусмотрены отдельные лифты.

Основной стиль оформления лайнера можно назвать модернизированным Арт-деко. По словам

Главный вход – Grand Lobby

Визитной карточкой класса "Атриум". Конечно, не "Титаник", но тоже впечатляет...





Выполненный в колониальном стиле зимний сад

Здесь можно насладиться истинно английской чайной церемонией – Five o'clock tea



Todd English – единственный английский ресторан в море

Эндрю Коллира: "Мы следовали стилю Арт-деко, но не хотели слепо копировать его".

"Арт Деко" – это джаз Луи Армстронга, фокстрот, перелеты через Атлантику, лихорадочная жизнь людей, которые, казалось, спешили наверстать упущенное во время мировой войны, феерии бродвейских мюзиклов и эстетски элегантные женщины. Стиль этот зародился еще в начале XX века внутри модерна, в супрематизме и кубизме.

Чувства человека, его переживания в новом динамичном мире стали его основной темой. И этот мир был вызывающе элегантен, во всяком случае, в работах художников. Они делали все возможное, чтобы создать эффект изысканности, изменяя пропорции, обобщая форму до уровня символа, работая с многообразными и дорогими фактурами.

Еще одной важной особенностью Арт Деко становится его интернациональный характер: этот стиль вне национальных традиций,

он опирается на художественный опыт многих культур и может в своих работах экспериментировать с формой футуристов, кубистов, супрематистов, а также использовать африканские мотивы или стилизованные иероглифы Древнего Египта.

В соответствии с этим, компания Enterprise & Art consultancy of Amsterdam была уполномочена подобрать для оформления интерьеров трансатлантика более 5000 произведений искусства. Примерно 300 работ были созданы специально для лайнера известными мастерами со всего мира. Это скульптуры, картины, gobelены и многое другое. Стоимость только 300 оригинальных произведений оценивается приблизительно от 5 до 7 миллионов долларов.

Экипаж лайнера интернациональный, но абсолютное большинство офицеров – британцы. Жилые помещения экипажа (1253 человека) размещены в носовой части корпуса лайнера.

Техническая сторона вопроса

Главная энергетическая установка лайнера – дизель/газотурбоэлектрическая, суммарной мощностью 118 МВт при полном электроприводе.

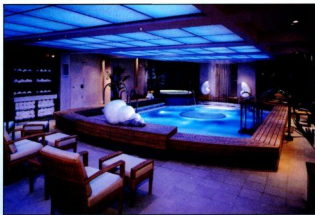
Генерирующие мощности судна выполнены по схеме CODAG (Combined Diesel and Gas Turbine), то есть предполагается как совместная, так и раздельная работа дизелей и газовых турбин. Крейсерская скорость порядка 24-26 узлов достигается при работе только 4-х дизелей, а максимальная скорость лайнера, при работе дизелей и турбин превышает 30 узлов. Производимая дизель/газотурбогенераторами электроэнергия подается как на гребные электродвигатели, так и на судовые потребители.

На судне установлены 4 V-образных 16-цилиндровых дизельных двигателя финской фирмы Wärtsilä 16V46 EnviroEngines мощностью 16,8 МВт каждый при частоте вращения 514 об/мин (раз-

Самое романтическое место на лайнере – Commodore Club (на стене в футляре – модель лайнера)



Бассейн в спа-клубе Canyon Ranch





меры каждого дизеля 12,5 х 4,4 х 5,5 м, вес 217 тонн).

Дизель-генераторные установки установлены в двух машинных отделениях. Дизели спроектированы с применением современных технологий, позволяющих минимизировать количество продуктов сгорания. Процесс впрыска топлива контролируется электронной. Экологические требования стали основными при создании двигателей для круизных судов в последние годы, особенно после того, как появились круизные направления в такие хрупкие экологические зоны, как Аляска. Разработка новых дизелей была частично финансирована Carnival. Машинные отделения расположены в самой корме, в непосредственной близости от винторулевых колонок.

Кроме четырех дизель-генераторов в состав ГЭУ «Queen Mary 2» входят 2 газотурбогенераторные установки General Electric LM 2500+ мощностью по 25 МВт каждая, частота вращения 3600 об/мин. Основа установка – турбины LM 2500+, которые по существу являются модернизированной версией распространенной во многих флотах газовой турбины LM 2500.

LM 2500 – авиационная турбина, «морская версия» которая установлена на кораблях и судах 26 флотов мира, в том числе и ВМС США. Также существует модификация турбины, применяемая в промышленности. Турбогенераторные установки LM 2500 и LM 2500+ применяются и на круизных судах, первым из которых стал «Millennium». Эти турбины по лицензии производятся в Японии и Италии.

Основная борьба за поставку газозовых турбин для «Queen Mary 2» разгорелась между Rolls-Royce и General Electric – фирмами, отлично зарекомендовавшими себя в производстве энергетических установок для флота. С одной стороны, турбины Rolls-Royce отличаются высокой мощностью при небольших размерах. Турбины GE – своей высокой надежностью, что было не раз подтверждено при их эксплуатации на кораблях ВМС. Мы столкнулись с серьезной борьбой за заказ, но LM 2500+ имел преимущество перед всеми, поскольку мы имеем опыт в его применении на флоте. Мы очень рады, что станем неотъемлемой частью этой важной программы», – заявил Карл Мэтсон (Karl Matson), главный управляющий GE Marine Engines.

Газовые турбины были произведены на морском заводе подразделения GE Marine Engines Evendale в Огайо. Комплектация газотурбогенераторных установок осуществлялась на GE Aero Energy Products в Хьюстоне (Техас).

Установки LM2500+ были специально разработаны для «Queen Mary 2». Они облегчены и, по сравнению с предыдущими морскими газотурбинными установками, имеют низкий уровень шума и вибрации, что особенно важно, если учесть, что прямо под отделением газовых турбин находится жилая палуба. Малый вес установок позволил разместить их на самом верхнем ярусе надстройки в районе дымовой трубы.

Такое расположение машинных отделений (дизельного и турбинного) позволил высвободить максимально возможный объем для размещения пассажирских помещений как за счет непосредствен-

но машинного отделения, так и за счет шахт приема воздуха и отвода отработанных газов, которые, как известно, у газовых турбин занимают очень большие объемы.

При бункеровке лайнер принимает 5350 тонн топлива для дизелей (9 цистерн) и 3885 тонн топлива для газовых турбин (13 цистерн). Расход топлива составляет 3 тонны топлива в час для дизелей и 6 тонн/час для газовых турбин.

Движительная установка состоит из четырех винторулевых колонок типа «Азипод» пропульсивной мощностью 21,5 МВт каждая. Эти установки произведены совместно фирмами KaMeWa и Alstom Powers Motors. Строго говоря, «Азипод» – название, ставшее уже нарицательным (к примеру, как все копировальные аппараты мы называем «Ксероксами»). «Азиподы» «Queen Mary 2» на самом деле называются «Mermaid pod propulsion system».

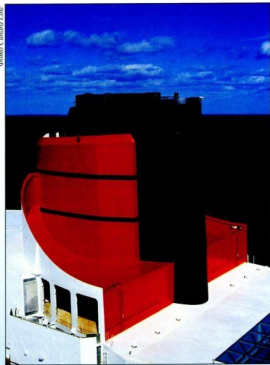
Две колонки являются фиксированными и служат только для создания тяги, а две другие, расположенные дальше в корму, могут вращаться на 360 градусов, заменяя, таким образом, традиционные рули.

Стационарные колонки имеют вес 284 тонны, а поворотные 270 тонн. Эти гондолы являются самыми большими и мощными в мире. Кроме того, «Queen Mary 2» является первым судном, оснащенным четырьмя колонками «Mermaid».

Одна из главных достопримечательностей лайнера – Королевский театр на 1094 человек

Кожух дымовой трубы лайнера

Отлично видны два тифона, один из которых некогда принадлежал первой «Queen Mary»



Несколько любопытных фактов

- Верхняя кромка дымовой трубы лайнера, находится на высоте 62 метра над уровнем моря. Эта величина оговаривалась особо для того, чтобы лайнер мог пройти под мостом Verazzano Narrows Bridge в Нью-Йорке.
- Генераторы лайнера могут снабжать электроэнергией небольшой город с населением примерно в 250 000 человек.
- На ходовом мостике лайнера вместо традиционного штурвала установлен джойстик. Лайнер может двигаться боком,

под углом или лечь в дрейф в точно заданной точке и находится в ней постоянно, автоматический контролирует свое место с помощью спутниковой навигации и подруливающих устройств.

- Лайнер является единственным в мире судном, которое может похвастаться собственным планетарием.
- Судовая сирена слышна на расстоянии в 10 миль и сама по себе является антиквариатом – ее сняли с первой «Queen Mary».

• На борту лайнера находятся произведения искусства авторов из 128 стран мира на сумму свыше \$ 5 миллионов.

- «QM2» в пять раз длиннее первого кунардского парохода – «Britannia»
- В барах и ресторанах лайнера вам предложат 343 сорта вин.
- Общая длина электрических кабелей на судне составляет 2500 км, суммарная длина трубопроводов 500 км, для освещения помещений установлено 80000 электрических лампочек.

Колонки были доставлены на верфь 19 мая (первая пара) и 2 июня (вторая пара) 2003 года. Первые испытания системы были проведены 20 августа 2003 года.

Такой пропульсивный комплекс, несмотря на свою дороговизну, конструкторы выбрали не только из-за лучшей управляемости и возможности более рационального использования судовых объемов, но, в немалой степени, благодаря значительному снижению вибрации и шума. Ведь при такой мощности ЭУ и скорости традиционный гребной вал был бы настолько большим и тяжелым, а вибрация от его вращения столь сильной, что это никак не удовлетворяло бы придирчивых пассажиров роскошного лайнера.

В качестве движителей применены четырехлопастные винты фиксированного шага, изготовленные из нержавеющей стали.

В носовой части расположены 3 подруливающих устройства мощностью 3,2 МВт каждое, снабженных специальными закрылками, чтобы на ходу не нарушать ламинарность потока набегающей воды. Последнее также является новшеством – ранее подруливающие устройства прикрывались только защищающими винты решетками.

На лайнере установлены две пары разнесенных по длине корпуса активных успокоителей качки фирмы Brown Brothers (входящей в состав концерна Rolls-Royce), которая поставляет стабилизаторы для пассажирских судов во всем мире с 1935 года.

Площадь каждого крыла 15,6 м² (6,25 х 2,5 м), вес установки порядка 70 тонн. Подъемная сила, возникающая на крыле достигает 1070 кН.

Успокоители качки выполнены убирающимися внутрь корпуса судна на время маневрирования в

порту, прохода узкостей, швартовки и т.д. Их перевод из походного положения в рабочее и обратно занимает около 30 секунд. По заявлениям разработчиков, применение этих стабилизаторов позволяет уменьшить качку судна примерно на 90%.

На лайнере 14 спасательных шлюпок закрытого (т.н. "танкерного") типа вместимостью 150 человек, способных развивать скорость 6 узлов, два 6-ти местных быстроходных катера (25 узлов) и восемь тендеров на 150 человек для доставки пассажиров к месту высадки, если лайнер из-за большой осадки не может войти в порт и остается на рейде. Тендеры также могут использоваться и в качестве спасательных средств. Посадка и высадка с тендеров производится с палубы № 1, где специально для этого устроены четыре зала ожидания, названные всемирно известными районами Лондона – Kensington, Knightsbridge, Belgravia и Chelsea. Кроме шлюпок, на лайнере установлены спасательные плоты вместимостью по 37 человек каждый.

Учитывая суровые погодные условия Северной Атлантики, чезре которую проходит маршруты лайнера, пришлось пойти на некоторые отступления от международной конвенции по охране человеческой жизни на море – SOLAS (Safety Of Life At Sea), согласно которой спасательные средства должны располагаться на высоте не более 49 футов (15 м) от поверхности воды. Однако в конвенции есть примечание, согласно которому при эксплуатации судна в тяжелых погодных условиях спасательные средства могут быть подняты на более высокий уровень. Для обсуждения этого пункта и возможности отступления от положений Конвенции, была организована встреча в Вашингтоне при участии представителей Регистра Ллойда и береговой охраны США (U.S. Coast Guard). В результате приняли решение, согласно которому на «Queen Mary 2» спасательные шлюпки и катера подняты на 88 футов (27 м).

Полная эвакуация пассажиров, по заверениям конструкторов, займет примерно 30 минут.

На судне три 23-тонных якоря. Два становых и один запасной, за-

Ходовое мостик лайнера



Queen Mary 2

Азипод

Концепция электроприводного полнопоротного пропульсивного комплекса Azipod является совместной разработкой фирм Kvaerner Masa-Yards и ABB Industry. Пропульсивный блок Azipod состоит из каплевидной гондолы, поворачивающейся на 360°, в которой находится электродвигатель переменного тока, вращающий винт фиксированного шага. Такое решение дает много технических и экономических преимуществ для судов различного назначения, а именно:

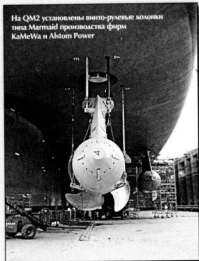
- увеличение вместимости и полезного объема судна;
- повышение управляемости;
- уменьшение шума и вибрации от работы пропульсивного комплекса;
- меньшее время монтажа и простота установки;
- уменьшение расхода топлива и выхода отработанных газов;
- повышение КПД энергетической установки.

Первый прототип установки Azipod мощностью 1,5 МВт был установлен на финское вспомогательное судно «Seili» в конце 1990 года. Затем данная пропульсивная установка в количестве двух блоков мощностью 560 кВт была установлена на мелкосидящем речном ледоколе «Röthelstein», позднее – на двух переоборудованных арктических танкерах «Ukkua» и «Lunni» действом по 16000 т. Эти танкеры переоборудовались финской судостроительной компанией Nemaarc специально для вывоза нефти с нефтяных мосто-

рождений в арктических морях России по Северному Морскому пути. На них были установлены винто-рулевые колонки мощностью 114 МВт и углом перекачки 110°. Опыт эксплуатации этих судов в тяжелых ледовых условиях дал положительные результаты: за счет применения «Азипода» повысилась маневренность судов, а также возрос уровень влияния обмыва – потока воды, обмывающий корпус судна при перекачке винто-рулевой колонки, который вымывает битый лед и ледяную крошку из-под корпуса.

Установками Azipod были снабжены круизные лайнеры типа «Fantasy», принадлежащие компании Carnival Cruise Lines Inc. Эти два судна валовой вместимостью 70400 gt, построенные в Финляндии в 1998 году, были оборудованы двумя комплексами Azipod мощностью 14 МВт, что в итоге дало экономии полезного объема и веса судна. Кстати, гребные винты для этих комплексов Azipod (как и для многих других) были изготовлены на российском ФГУП МП «Звездочка» в Северодвинске.

До появления «Queen Mary 2» самым большим пассажирским судном с пропульсивным комплексом данного типа оставался круизный лайнер «Millennium», также построенный на верфи Chantiers de l'Atlantique. На нем установлены две винто-рулевые колонки изготовленные совместно фирмами KaMeWa (подразделение Rolls-Royce) и Alstom Power названные производителями The Mermaid pod propulsion system. Каждая колонка имеет синхронный электродвигатель мощностью 19,5 МВт и винт диаметром 5,75 м.



На QM2 установлены винто-рулевые колонки типа Mermaid производства фирм KaMeWa и Alstom Power

За эти годы винто-рулевые колонки были установлены на нескольких десятках судов. Появилось множество разновидностей таких комплексов: с одним винтом, с двумя винтами противоположного вращения с разных концов гондолы, «Азипод», установленный позади традиционных гребных винтов (CRP Azipod «Power Rudder»), «Азиподы», установленные как в корме, так и в носу ледокольных судов и т. д.

Во многом благодаря успешной эксплуатации описанных выше круизных лайнеров было принято решение об установке подобного пропульсивного комплекса гораздо большей мощности на «Queen Mary 2».

крепленный на волноломе, который, кстати, также спроектирован, исходя из условий эксплуатации лайнера. Якорные цепи (калибр 114 мм) имеют суммарную длину 770 метров, весят 273 тонны и имеют держащую силу 9300 кН.

Система обработки сточных вод от французской химической компании Rhodia работает на основе коагулянтов и флокулянтов.

Противопожарная система лайнера включает в себя 5000 индикаторов, 8350 автоматических огнетушителей и другие средства борьбы с огнем. Правда, в июне 2004 года появились сообщения, что по оценкам экспертов на судне не хватает индикаторов задымления, к тому же при строительстве корабля были использованы материалы, которые не полностью соответствуют нормам противопожарной безопасности. Но пока никаких осложнений, связанных с противопожарной безопасностью лайнера не возникало.

И в заключение, следует сказать еще об одной достаточно важной

детали. На 13 палубе находится площадка, предназначенная для приема вертолета, услуги которого могут понадобиться в непредвиденных обстоятельствах.

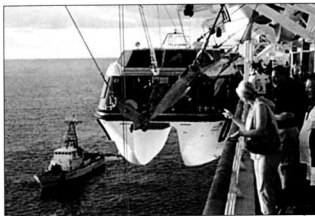
Заключение

Итак, лайнер находится в активной эксплуатации уже достаточно продолжительное время, а потому можно сделать некоторые выводы и задаться рядом вопросов.

Итак, «откуда есть пошла» новая «Королева» Кунарда? Существует красивая легенда (лайнер только-только «научился плавать», а о нем уже слагают легенды!) что на самом деле он стал воплощением мечты Президента компании Carnival Cruise Lines Микки Эрисона (Micky Arison). Путешествуя как-то на прежнем флагмане Cunard Line – трансатлантике «Queen Elizabeth 2», он обратил внимание, что при подходе к очередному порту флотилии из многочисленных местных катеров, яхт и просто лодок и

лодочек выстраивается в четкую линию, образуя как бы канал для прохода лайнера. «У них какой-то праздник или случилось что-то экстраординарное?» – спросил он капитана. «Да, сэр, – ответил тот – прибывает «Queen Elizabeth 2». И так случилось в каждом порту, который они посещали. «После этого я понял, что за легендой была «Queen Elizabeth 2», – сказал впоследствии журналистам М.Эрисон, – И задумался, а нельзя ли возродить эту легенду в XXI веке? И вот теперь пришло время, чтобы воплотить задуманное в металле. Понятно, что за красивой легендой стоит трезвый расчет... Капиталисты люди прагматичные и не будут выкидывать просто так, «за мечту», почти миллиард долларов...

Как известно, довольно долгое время отряды круизных и трансатлантических voyajer находились в упадке, и лишь в начале 1980-х годов намечались признаки улучшения. Ввод в строй нового гиганта стал для отрасли знаковым



150-местные тендеры, предназначенные для доставки пассажиров на берег, если лайнер не может войти в порт из-за своей большой осадки

событием. В индустрии круизных путешествий завершился длившийся последние несколько лет депрессивный период, состоялись все запланированные слияния и поглощения.

В последние годы количество желающих провести свой отпуск в морском круизе увеличилось на порядок. Индустрия круизных путешествий сегодня показывает наилучшие темпы роста за последние 20 лет – около 10% в год, и это несмотря на негативную конъюнктуру на топливном и потребительском рынках Северной Америки и Европы. По оценкам экспертов, в ближайшие два-три года увеличение пассажиропотока в отрасли составит в среднем 7,9%, причем Соединенные Штаты обеспечат более половины этого роста.

Исходя из этих оптимистичных прогнозов, Владельцы «Queen Mary 2» рассчитывают всего за

5 лет окупить гигантское судно стоимостью почти \$ 800 млн.

Так за счет чего же в наши дни владельцы лайнеров и круизных судов пытаются привлечь туристов? Наверное лишь в начале прошлого века можно было удивить неискушенную публику электрическим освещением, гимнастическим залом и бассейном на борту. Эти «удобства» давно стали нормой. Планетарий и театр на борту? При нынешнем уровне развития техники и технологий это тоже уже не впечатляет избалованную публику. Но что, пожалуй, никогда не перестанет удивлять – это размеры лайнера и его скорость.

Размер лайнера для обывателя ассоциируется прежде всего с его надежностью, комфортом и «непопотаемостью». Вспомните, как еще в начале прошлого века для эмигрантов одним из решающих факторов при выборе судна было

количество дымовых труб – чем больше, тем лучше! Говоря о безопасности нельзя сбрасывать со счетов и тот факт, что после печально известного «11 сентября» многие попросту боятся летать самолетами. Борт лайнера почему-то кажется путешественникам более безопасным и недоступным для террористов. Кстати, тогда же в изобилии появились слухи об отмене строительства лайнера, но Cunard Line стойко продолжала начатое дело.

Скорость для современного круизного лайнера также играет одну из первостепенных ролей. Конечно, «Королева» не предназначена для схватки за «Толубую ленту Атлантики». Побить рекорд «United States» ей не удастся, да это и не нужно. «Queen Mary 2» – судно двойного назначения. Оно предназначено не только для совершения регулярных трансатлантических рейсов со скоростью порядка 30 узлов, но и для сезонных прибрежных плаваний.

Следует отметить, что «круизная» скорость лайнеров в последние годы возросла. Дело в том, что изменилась сама идеология круизов. Пассажир не хочет болтаться целыми днями посреди океана, а предпочитает днем развлекаться и отдыхать на берегу, а ночью спать на лайнере, когда тот совершает переход в следующий порт.

Именно по этой причине судостроители стали устанавливать на круизные суда газовые турбины. Данный тип двигателей обладает малым моторесурсом и экономичностью, но зато имеет большую мощность при небольшом весе и размерах. Газовые турбины (точнее высокая скорость хода, которую они обеспечивают судну) позволяют за ночь пройти гораздо большее расстояние, чем на не-



«Queen Mary 2» в Нью-Йорке



Фотом: Cunard Line

спешных дизелях, увеличив тем самым "оперативную зону действия" круизного судна, что весьма привлекательно для туристов.

Вместе тем, можно предположить что, строительство QM2 – всего лишь дорогой, но хорошо просчитанный рекламный ход, призванный убедить потенциальных клиентов Cunard Line, что компания обладает самым большим, самым роскошным, самым безопасным лайнером в мире. В дальнейшем же можно будет уже так не напрягать свои силы и строить суда поменьше и подешевле.

Во всяком случае, новый лайнер Кунарда «Queen Victoria», первый вояж которой уже анонсирован на декабрь 2007 года, будет несколько меньше QM2. Длина всего 294 м, ширина 32,3 м, валовая вместимость 90000 GT. А вот интерьер лайнера... Он, пожалуй, превосходит в роскоши даже QM2.

Как бы то ни было, опыт эксплуатации QM2 уже можно считать успешным. Загрузка лайнера превзошла все самые смелые ожидания, в портах захода его встречают и провожают тысячи людей (а это свидетельствует о том, что интерес

к "Королеве" не угасает). Пожалуй, «Queen Mary 2» стала самым популярным из ныне находящихся в строю лайнеров в мире. Клиент, даже не заинтересованный в пересечении Атлантики на регулярной линии, предпочтет «Queen Mary 2» для совершения круиза хотя бы из-за ее известности. По сути «Queen Mary 2» стала мировым брендом на круизном рынке, на "раскрутку" которого Cunard Line потратила немало сил и средств. И это принесло безусловную выгоду. А станет ли она стратегической – покажет время.



«Queen Mary 2» в Нью-Йорке

Queen Cunard Line

P.S. Редакция благодарит пресс-службу компании Cunard Line за предоставленные фотоматериалы

Нас объединяет СВЯТОЕ СЛОВО

ЛАТВИЯ

Морские силы Латвии – история и современное состояние

Мелконов Ю.Ю.

(г. Рига, Латвия)

Во времена Российской империи уроженцев Эстляндской и Курляндской губерний охотно брали на службу в Российский императорский флот. Как говорили сами латыши при поступлении на флот, «забрали и русским». моряки-прибалты отличались дисциплинированностью, выносливостью, хорошей морской выучкой, почти все они были грамотные. Прибалтийские дворяне также честно служили русскому государству. Достаточно вспомнить имена Белинггаузена, Крузерштерна и многих других, которые достойно несли Андреевский флаг на просторах Мирового океана.

Во время боя 27 января 1904 года легендарного крейсера «Варяг» с японской эскадрой рядом с командиром крейсера капитаном 1-го ранга Рудневым в боевой рубке находился штаб-горнист Нагле (Наглис) Николай Августович. Именно он передавал команде сигналы «Все наверх! Все по местам!». Когда рядом с рубкой разорвался вражеский снаряд, командир крейсера Руднев был ранен, а горнист Николай Нагле погиб. В списках команд «Варяга» и «Корейца» значится более двадцати фамилий латышей и эстонцев, с честью выполнивших свой воинский долг.

Нас объединяет святое слово Латвия...

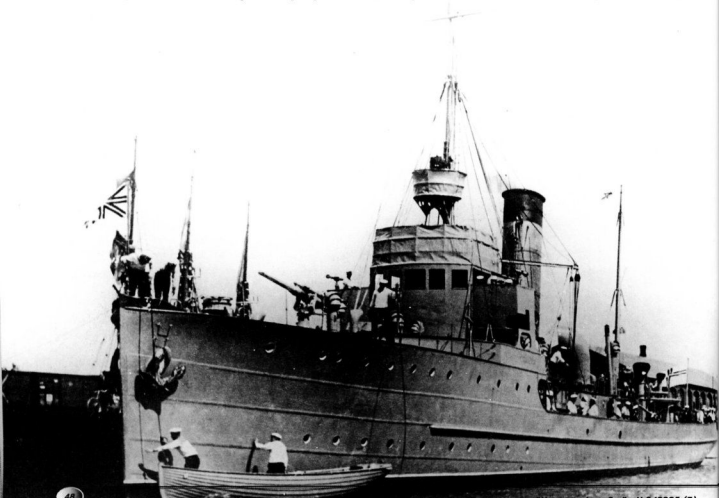
Флагман военного
флота Латвийской
Республики
трамвин
«Вирсайтис»
после второго
переворужения в
1939 году

События Первой мировой войны, революция в России, падение монархии в Германии 9 ноября 1918 года и начавшаяся эвакуация немецких войск привели к росту

национально-демократических движений в Прибалтике. 18 ноября 1918 года была провозглашена независимая Латвийская Республика, 16 февраля 1918 года – день провозглашения независимости Литовской Республики, 25 февраля 1918 года образовалась неза-

висимая Эстонская Республика. Молодым балтийским государствам предстоял нелегкий путь борьбы за свою независимость.

В первую очередь вновь образовавшимся республикам пришлось думать о своей обороне. Создавались армии и военные фло-



тм. 10 августа 1919 года при штабе Главнокомандующего латвийской армией был учрежден Морской отдел. Эта дата официально считается днем основания Морских сил Латвийской Республики.

До 1924 года военный флот Латвии представлял собой отдельные подразделения, подчиненные разным начальникам. В 1924 году приказом президента Латвии все морские силы были объединены в Эскадру морской береговой охраны, командиром которой назначили капитана 1-го ранга Арчибальда Кейзерлинга.

12 июня 1921 года вошел в строй первый корабль Латвийского военного флота «Вирсайтис» (virsaitis по-латышски «вождь», однако сами моряки предпочитают переводить название корабля как «старшина»), который позже стал выполнять функции флагманского корабля.

В 1931 году военный флот Латвии возглавил капитан 1-го ранга (jūras kapteinis) Теодор Спаде. Позже историки напишут, что Кейзерлинг основал латвийский военный флот, а Спаде принес в него латвийский дух.

Арчибальд Кейзерлинг (1882 – 1951)

Арчибальд Кейзерлинг (Arhibalds Keizerlings). Закончил Петербургский морской кадетский корпус, начальник Либавских классов подводного плавания, участник Цусимского сражения, командир подводной лодки «Граф Шереметьев», миноносцев «Исполнительный», «Сторожевой». Награжден орденами Станислава, Анны, Георгиевским оружием. Командующий латвийскими ВМС в период с 1924 по 1931 годы. Адмирал с 1927 года (из Латвийской морской энциклопедии).

Фото из фондов Военного музея Латвии.

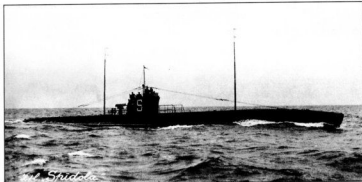


В 1938 году эскадру береговой охраны переименовали в Латвийский военный флот, и 15 июля военный министр генерал Балодис торжественно передал флоту флаг с девизом «Нас объединяет святое слово Латвия». К 1940 году военный флот Латвии включал в себя: три минных корабля («Вирсайтис», «Виестурс», «Иманта»), две подводные лодки

(«Спидола» и «Ронис») и вспомогательные суда.

Как морским странам Латвии, Литве и Эстонии необходимо было обеспечивать и оборону побережья своих государств. Ни одна из этих балтийских стран не создавала береговую оборону своих западных рубежей, более вероятной считалось угроза с востока. В Эстонии максималь-

Траушник
«Вирсайтис»,
1930-е годы



ПЛ «Спидола» в море (вверху) и экипажи латвийских подводных лодок (внизу)

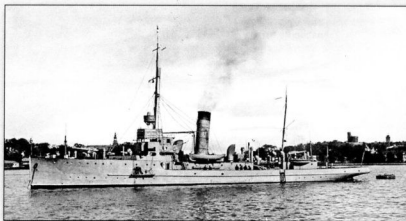
К концу первой четверти XX века подводные лодки считались серьезной боевой силой, поэтому даже такие небольшие страны как Латвия стремились к тому, чтобы иметь в составе национальных ВМС небольшие боевые корабли



Первый флагман ВМС Латвии

«Вирсайтис» – минный тральщик, заложен на верфи Neptun в Ростоке (Германия) в 1916 году. Спущен на воду 25 июля 1917 года. С октября 1917 года служил в германском ВМФ под номером М-68. Водоизмещение 535-630 тонн, длина 56 м, ширина 7,6 м, осадка 2,2 м. Энергетическая установка состояла из двух трехцилиндровых паровых машин тройного расширения общей мощностью 1600-1850 л.с., которые, работая на два вала, обеспечивали кораблю скорость до 16,5 узлов. Дальность плавания 2000 миль (при скорости 14 уз). Команда 70 чел. Вооружение – два 88-мм орудия и до 30 мин.

29 октября 1917 года тральщик подорвался на mine в районе Даугавпилья и был сильно поврежден. В 1918 году после занятия Риги немецкими войсками поставлен в док и отремонтирован. 1 января 1919 года вступил в строй уже как штабной корабль военной флотилии Советской Латвийской Республики под именем «Красная Латвия» («Sarkana Latvija»). В мае 1919 года вновь был захвачен немцами и в августе 1919 года введен в состав военного флота Латвии под именем «Virsaitis». После ремонта и переоборудования 10 ноября 1921 года



Флагман военного флота Латвийской Республики тральщик «Вирсайтис» после второго перевооружения в 1939 году

стал флагманским кораблем военного флота Латвийской Республики. Прошел перевооружение – на корабле были установлены два 76-мм орудия Кане, два 57-мм орудия и 75-мм зенитная пушка. В 1939 году снова прошел перевооружение и получил две чешские 83,5-мм универсальные пушки, два 57-мм орудия и четыре пулемета. Численность команды составила 66 человек.

9 сентября 1940 корабль был включен в состав Краснознаменного Балтийского флота в качестве тральщика под номером Т-297. Активно участвовал в боевых

действиях на Балтике в начале войны. В октябре 1941 года в связи с израсходованием боезапаса к чешским орудиям перевооружен двумя советскими 100-мм орудиями Б-24, одной 37-мм зенитной пушкой и двумя крупнокалиберными пулеметами ДШК. В июле 1941 года корабль был переклассифицирован в сторожевик а 25 августа ему было возвращено имя «Вирсайтис». В ночь со 2 на 3 декабря 1941 года при эвакуации советских войск с полуострова Ханко подорвался на mine, разломился пополам и затонул в Финском заливе.



Флагман в составе Латвийской Республики 1919-1940

но использовали сооружения и орудия, оставшиеся от Морской крепости Петра Великого. Вокруг Таллина была создана мощная система береговой обороны, позволявшая во взаимодействии с береговой артиллерией Финляндии полностью перекрывать Финский залив. Надо заметить, что мероприятия по обеспечению береговой обороны всегда относились к числу наиболее дорогостоящих составляющих военных расходов государства.

В 1930-е годы на берегу Ирбенского пролива стационарных береговых батарей не устанавливали. На курляндском побережье находились наблюдательные посты военного флота Латвии. В латвийской армии был только один специализированный полк береговой обороны – это береговой артиллерийский полк «Даугавгрива», позиции которого

располагались в устье Даугавы и защищали Ригу от нападения с моря. Уже в апреле 1920 года была сформирована отдельная тракторная батарея, состоявшая из четырех английских гаубиц Виккерса калибром 6 дюймов, она стала основой для создания береговой артиллерии латвийских вооруженных сил. К 1935 году полк «Даугавгрива» включал в себя уже два артиллерийских дивизиона в составе четырех батарей, зенитную батарею и батарею связи. Из числа довоенных русских позиций на Мангалсале полк использовал только шестиорудийную батарею, где располагались четыре морских 152-мм орудия типа Кане.

Офицеры латвийской армии были опытными командирами и придерживались передовых военных взглядов. Главный недостаток береговых батарей – их неподвижность. Все латвийские

Корабль обеспечения базы подводных лодок «Varonis», 1930-е годы

В 1940 году «Varonis» был зачислен в состав КБФ под именем «Уран» и участвовал в боевых операциях Балтфлота в Финском заливе на начальном этапе войны. В 1942 году «Уран» подорвался на mine и затонул

береговые батареи были мобильными и состояли из орудий полевой артиллерии. В 1937 году даже четыре стационарные 152-мм пушки Кане сняли с бетонных оснований и установили на железнодорожные платформы, образовав тем самым первую железнодорожную батарею.

В 1930-е годы в Лиепае дислоцировался Курземский артиллерийский полк латвийской армии. Курземские артиллеристы проходили специальный курс обучения стрельбе по морским целям, для обеспечения противовоздушной обороны побережья. Всего на вооружении Латвийской армии находились пушки более десяти систем разных стран, что приводило к определенным трудностям в эксплуатации, обучении артиллеристов и обеспечению боеприпасами.

После присоединения Латвии к СССР в 1940 году все латвийские корабли и береговая артиллерия были переданы в состав Краснознаменного Балтийского флота. Личный состав подразделений латвийского флота был полностью или частично заменен краснофлотцами.

Большинство офицеров Латвийского военно-морского фло-

Теодор Спаде (1891 – 1970)

Адмирал Теодор Спаде (Teodors Spāde). Окончил Рижский политехнический институт в 1914 году и Петербургский морской кадетский корпус. Служил на линкоре «Иоанн Златоуст» и миноносцах «Свирепый», «Стремительный», «Счастливый» на Черноморском флоте. В 1920 году возвратился в Латвию. Служил в эскадре береговой охраны, затем начальником службы наблюдения и связи. В 1928 году закончил Морскую академию во Франции. Командующий латвийскими ВМС в период с 1931 по 1940 год. С 1938 года адмирал (из Латвийской морской энциклопедии).

Фото из фондов Военного музея Латвии



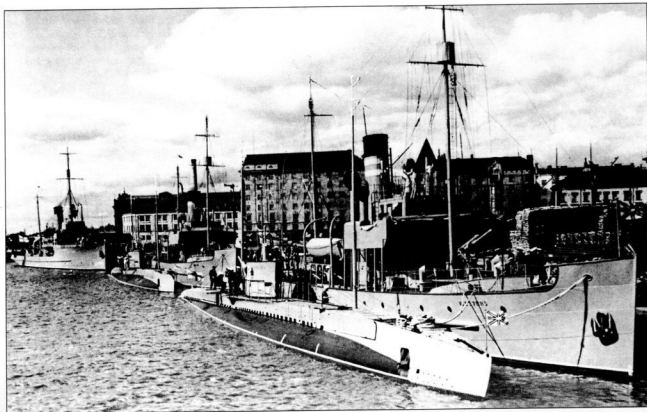
та было репрессировано и отправлено в сталинские лагеря. Командующий флотом адмирал Теодор Спаде под предлогом доклада был вызван в Москву и отправлен в лагерь, в Казахстан, откуда он уже никогда не вернулся в Латвию.

После взятия Риги 30 июня 1941 года немцы захватили же-

лезнодорожную батарею 152-мм пушек Кане, которую впоследствии использовали для обстрела Ленинграда.

Вторую мировую войну из всех боевых кораблей Латвии пережила только тральщик «Виестурс», который под номером Т-298 вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Смотр военного флота Латвии, конец 1930-х годов



Возрожденный флот

Возрождение Морских сил началось сразу же после провозглашения независимости Латвии в 1991 году. В Латвию вернулись многие офицеры, проходившие службу в ВМФ СССР, они и составили кадровую основу вновь формирующихся Морских Сил. 11 апреля 1991 года военно-морской флаг Латвии был поднят на корабле «Sams», который стал первой боевой единицей молодого военного флота. С тех пор день 11 апреля считается днем возрождения Морских сил и отмечается ежегодно.

1 октября 1991 года в лиепайском Морском колледже был образован учебный центр Морских сил, в котором начали учиться морские пограничники. Весной 1992 года в Лиепae был сформирован первый дивизион, в состав которого вошел и Учебный центр. Организационно, до 1 июля 1999 года, Морские силы включали в себя оперативные подразделения: Южный район (штаб в Лиепae), Центральный район (штаб в Риге), батальон береговой



Командующий Национальными вооруженными силами Латвийской Республики вице-адмирал Гайис Андрия Зейбот

В 1990-х годах в звании капитана 1 ранга был первым командующим Морскими силами Латвии после восстановления независимости

охраны (штаб в Вентспилсе) и Учебный центр (в Лиепae). 11 апреля 1995 года в торжественной обстановке латвийским Морским силам был передан утраченный в 1940 году, но сохранившийся флаг латвийского Военного флота.

Первым командующим Морскими силами после восстановления независимости Латвии стал капитан 1 ранга Гайдис Андрия Зейбот (Gaidis Andrejs Zeibots), волевой и знающий офицер, сумевший в сложное время перемен создать боеспособные, действующие военно-морские силы государства. Сегодня вице-адмирал Зейбот – командующий Национальными вооруженными силами Латвийской Республики.

Комплектование корабельного состава проходило в процессе международного сотрудничества Латвийской Республики. Из своих средств Латвия выделяла для Морских сил только три судна рыбной инспекции. Береговая охрана Швеции в феврале 1993 года передала латвийским военным морякам катер береговой охраны KA01, который освятили именем «Kristaps». Позже Латвия получила катера такого же типа KA06 «Gaisma», KA09 «Klints», KA07 «Ausma» и KA08 «Saule». После частичной реконструкции в строй вступили бронекатер P-301 или KA05 «Gauja» и катер KA10. Из Норвегии были получены четыре патрульных катера типа «Storm»: P01 «Zibens», P02 «Lode», P03 «Linga» и P04 «Bulta».¹ Из Германии пришли минные тральщики типа «Conдор II» и «Lindau»: M01 «Viesturs», M02 «Imanta» и M03 «Namejs».

Становление военного флота не обошлось без происшествий. 2 ноября 2000 года патрульный корабль KA02 «Spulga» (типа «Рыбнадзор»), находясь с рабочим визитом в территориальных водах Швеции, в результате навигационной ошибки наскочил на камни и получил пробойину в подводной части. Команду корабля сняли шведские спасатели. Во время буксировки в ближайший порт «Spulga» затонула на глубине 40 метров. Подъем судна был признан нецелесообразным.

Норвегия передала Латвии минный заградитель «Vale» (300 мин, типа «Vidar»). Корабль пришел в Ригу 24 ян-



Патрульный корабль Морских Сил Латвии P02 «Lode» (бывший норвежский ракетный катер типа «Storm»)

Основные тактико-технические элементы патрульного корабля P01 «Zibens» (типа «Storm»)

Водоизмещение, т	
стандартное	105,0
полное	135,0
Главные размеры, м:	
длина	36,5
ширина	6,2
осадка	1,5-1,8
Пропульсивная установка	
тип двигателя	2 ВФШ
ГЭУ	ДД MTU MD 16 V538 TB90 2 x 3500 л.с.*
Скорость полного хода, уз	30,0-37,0
Дальность плавания, миль	550 (36 уз)
Экипаж, чел	19
Вооружение	1х1 76,2-мм Bofors L/50 TAK 76 **, 1х1 40-мм Bofors L/70
Радиоэлектронное вооружение:	— навигационная PAC Rascal Decca TM 1226 — PAC CYO Signal WM 26

* — на P03 «Linga» установлены более мощные двигатели MTU 872 по 3620 л.с.

** — на P04 «Bulta» демонтирована башня с 76,2-мм орудием, а 40-мм автоматический установок без цитового прицеливания

¹ — Несколько ранее эти наименования непродолжительное время носили бывшие ракетные катера пр. 205 ВМФ ГДР, которые были переданы Латвии после объединения Германии. Первоначально 30 августа 1993 года были получены три корабля: «Heinrich Dörrenbachs» (в Латвии получил наименование P01), «Otto Tista» (в Латвии — P02) и «Joseph Scharrer» (в Латвии — P03), затем в 1995 году еще два. Все корабля поступали разрозненно, и последнее два никогда не входили в состав ВС Латвии, а использовались в качестве источников запчастей. — Прим. ред.

варя 2003 года. В тот же день² на нем был поднят Латвийский военно-морской флаг, и корабль переименовали: он получил имя A53 «Virsaitis».

27 ноября 2004 года в Лиепае у причала Учебного центра водолазов латвийских ВМС состоялась торжественная церемония передачи Латвии голландского гидрографического судна «Buyskers». Новый корабль латвийского флота получил имя A90 «Varonis» (первым командиром корабля стал капитан-лейтенант Артис Тирзмалис (Artis Tīrzmālis), до этого командовавший патрульным кораблем P03 «Linga»), а его крестной матерью стала сотрудница Минобороны Латвии Илона Эрмәне. Командование латвийских ВМС предполагает использовать корабль для решения следующих задач:

- как штабной и обслуживающий корабль эскадры минных кораблей Балтийских стран BALTRON;
- как штабной и обслуживающий корабль эскадры флотилии Патрульных кораблей ВМС Латвии;
- для наблюдения за экологической обстановкой в море;
- для обучения кадетов;
- для поиска и спасения на море.

Правительство Латвийской Республики рассматривает вопрос о строительстве новых кораблей для нужд береговой охраны на отечественной судостроительной базе, что отвечает государственным интересам страны.

5 сентября 2001 года в Лиепае был открыт Учебный центр водолазов, где проходят подготовку водолазы всех трех Балтийских стран. Обучение ведется по программам водолаза широкого про-

Бывший ракетный катер пр.205 из состава ВМС ГАР, переармленный в разоруженном виде Латвии после объединения Германии

Короткое время использовался Морскими силами Латвии в качестве патрульного корабля. Списан по причине большого износа механизмов



Основные тактико-технические элементы ТЩМЗ M03 «Namejs» (проект 331 типа "Lindau")

Водоизмещение, т	
стандартное / полное	388 / 450-460
Главные размерения, м:	
длина	47,8
ширина	8,3
осадка	3,81
Энергетическая установка	2 ДД МД 871 х 2000 л.с.
Скорость полного хода, уз	16,0-16,5
Дальность плавания, миль	1400 (16 уз)
Экипаж, чел	34 (в т.ч. 7 офицеров)
Вооружение	
артиллерийское	1х1 40-мм Bofors L/70, 1 контактный трал STG 31
противоминное	4 управляемых ПА РАР
Радиоэлектронное вооружение:	– навигационная РЛС – ГАС минопоскалки Plessey 193М

² – Все другие источники, в т.ч. и ВМС Норвегии, считают, что корабль был передан МС Латвии 27 января 2003 года. – Прим. ред.

Основные тактико-технические элементы вспомогательного корабля A90 «Varonis»

Водоизмещение, т	1030
Главные размерения, м:	
длина макс. / между ГП	59,50 / 56,35
ширина	11,13
осадка	4,72 / 3,7
Пропульсивная установка	дизель-электрическая (электродвижение)
тип двигателя	1 ВРШ
ГЭУ	дизели Paxman 12 RPHC 3 х 810 л.с. + генераторы Smit G 60/27 3 х 420 кВт ГЭД Smit G 120/64 1 х 1300 кВт
Скорость полного хода, уз	13,5
Экипаж, чел	43
Вооружение	нет
Радиоэлектронное вооружение:	– НРАС Racal-Decca Agra 1690 – авторумовой Decca Pilot 550 – эхолоты, радиосвязное оборудование

Примечание. Бывшее гидрографическое судно A904 «Ms. Buyskes» ВМС Нидерландов, построено в декабре 1972 года на верфи Boele's Scheepswerf en Machinefabriek B.V., с 26.01.1973 г. в составе ВМС Нидерландов, МС Латвии передан 08.11.2004 г., пришел в Лиепаю 17.11.2004 г., латвийский флаг поднят 27.11.2004 г.



Церемония встречи вспомогательного корабля МС Латвии «Varonis», Лиепая, 17 ноября 2004 года



Основные тактико-технические элементы катера береговой охраны KA14 «Astra» (типа SAR)

Водоизмещение, т	22-25 / 35
стандартное / полное	
Главные размеры, м:	
длина по КВЛ / габаритная	22,8 / 25,0
ширина по КВЛ / габаритная	5,6 / 6,0
высота борта на миделе / в корме	2,3 / 1,8
осадка	0,9-1,2
Пропульсивная установка	
тип двигателя	воломет
ГЭУ	ДД Scania D91 1467M 3 x 625 л.с.
Скорость полного хода, уз	до 30,0
Экипаж, чел	4-5 (+ до 12 чел. при эвакуации)
Радиоэлектронное оборудование	— навигационная РАС — радиосвязное оборудование

Примечание. Построен UKI WorkBoat Ltd (Финляндия) по заказу Морской администрации Латвии, передан МС Латвии в 2001 г. Вооружения не имеет.

филя и водолаза-подорывника. Занятия проводят инструкторы из Норвегии, Великобритании, Швеции и латвийские специалисты.

Личный состав Морских сил Латвии комплектуется по призыву на основании закона о всеобщей воинской обязанности. Срок службы матросов один год. С 2007 года Морские силы, как и

все Вооруженные силы Латвийской Республики, будут комплектоваться только на контрактной основе.

Согласно старинной традиции латвийских военных моряков, у всех кораблей есть свои Крестные матери (Krustmates), которые назначаются приказом Командира Морских сил. Совет Крестных матерей ведет активную ра-

боту на кораблях флота по улучшению условий службы и отдыха моряков. Религиозные вопросы в подразделениях и на кораблях решает Служба военных капелланов.

Подготовку специалистов для службы в Морских силах проводит Учебный центр в Лиепае. Статус юридически самостоятельной структуры Учебный центр получил 1 сентября 1994 года. Его главная задача — обеспечение подразделений Морских сил хорошо подготовленными, профессионально обученными морскими специалистами. Матросы обязательной службы в течение месяца получают необходимые основы знаний по специальностям: судовые механики, мотористы, электрики, судоводители, связисты, повара, операторы радиолокационных станций и комендоры.

В Учебном центре также проводится повышение квалификации офицеров и инструкторов (мичманов) и обучение иностранным языкам. Офицеры на курсах повышения квалификации изучают морское законодательство, тактику и организацию военных флотов, системы связи, строение судов и энергетические системы, вопросы жизнеобеспечения судов, защиту от оружия массового поражения, а также регламенты (уставы) вооруженных сил, планирование и управление работой штабов. Активно проходит обучение и практика офицеров Морских сил в странах НАТО.

Латвийские корабли неоднократно с дружескими визитами, посещали зарубежные страны и принимали у себя военных моряков других стран. Морские силы Латвии регулярно участвуют в совместных международных учениях, которые проходят как на Балтике, так и в Северном море. Это такие учения, как BALTOPS, Cooperative Jaguar, Amber Sea, Open Spirit, Cooperative Venture, Baltic Challenge и другие. В латвийских Морских силах значительное внимание уделяется боевой учебе и отработке практических задач в морских походах.



Основные тактико-технические элементы ТЩ M01 «Viesturs» (проект 89.2 типа «Condor II»)

Водоизмещение полное, т	506,5
Главные размеры, м:	
длина	56,73
ширина	7,8
осадка	2,49
Пропульсивная установка	
тип двигателя	2 ВФШ
ГЭУ	2 ДД 40DM x 2500 л.с. (при 780 об/мин)
вспомогательная ЭУ	1 ДД 6VD 14,5/12-1 SRW x 100 л.с. (при 1500 об/мин)
Скорость полного хода, уз	18,0
Дальность плавания, миль	2000 (при скорости 15 уз)
Экипаж, чел	29-31 (в т.ч. 6 офицеров)
Вооружение	
артиллерийское	1х2 23-мм АУ ЗУ-23, 2х1 20-мм АУ FK 20
противоминное	1 контактный трал STG 31 1 акустический трал ATG 41
Радиоэлектронное вооружение:	— навигационная РАС — РАС минопосаждения бокового обзора Klein System 2000

Корабли находятся в море более 80 дней в году.

Одним из самых значительных событий в сотрудничестве Балтийских государств стало создание в 1998 году совместной эстонско-латвийско-литов-

ской эскадры BALTRON, первым командиром которой был назначен командир Южного района капитан 1-го ранга Илмар Лешинский (Ilmars Lešinskis).

Командующий Морскими силами Латвии назначается на должность



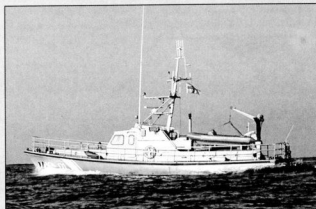
Капитан 1 ранга Илмар Лешинский
Командующий Морскими силами Латвии в период с сентября 1999 года по январь 2005 года

Патрульный корабль
береговой охраны KA08 «Saule»

Основные тактико-технические элементы патрульного корабля береговой охраны KA01 «Kristaps» (типа KBV 236)

Водоизмещение полное, т	16
Главные размерения, м:	
длина	16,2
ширина	3,61
осадка	1,2
Пропульсивная установка	
тип двигателя	2 ВФШ
ГЭУ	ДД TMD 100E Volvo-Penta 2 x 250 л.с. TMD96B 2 x 200 л.с.
Скорость полного хода, уз	20,0
Дополнительное оборудование	— навигационная РЛС — радиосвязное оборудование

Примечание. Бывший катер береговой охраны Швеции Ty 244 типа Kbv 236, построен в 1965 году. Однотипные корабли: KA06 «Gaivis» (бывш. катер береговой охраны Швеции Ty 249, построен в 1967 году, установленными двигателями TMD100 2 x 225 л.с.), KA08 «Saule» (бывш. катер береговой охраны Швеции Ty 256, построен в 1968 году, двигателями — TMD100 2 x 225 л.с.), KA07 «Aizputis» (бывш. катер береговой охраны Швеции Ty 260, построен в 1973 году, двигателями — TMD120 2 x 290 л.с.) и KA09 «Klints» (бывш. катер береговой охраны Швеции Ty 250, построен в 1967 году, в 1985 году прошел модернизацию, значительно изменившую его внешний облик). Вооружения не имеют.



Основные тактико-технические элементы патрульного корабля береговой охраны KA09 «Klints» (типа KBV 236)

Водоизмещение полное, т	21,5
Главные размерения, м:	
длина	16,6
ширина	3,7
осадка	1,45
Пропульсивная установка	
тип двигателя	2 ВФШ
ГЭУ	ДД TMD 100C Volvo-Penta 2 x 275 л.с.
генератор	MASE Mariner 5500 1 x 5,5 кВт
Скорость полного хода, уз	21,0
Дальность плавания, миль	200
Вооружение	нет
Дополнительное оборудование	— навигационная РЛС FURUNO 1830 — авторулевой DECA Pilot 150 — эхолот Raytheon V300 — кран-балка грузоподъемностью 450 кг

Примечание. Бывший катер береговой охраны Швеции Ty 250 типа Kbv 236, построен в 1967 году, в 1985 году прошел модернизацию с установкой новой ходовой рубки, что значительно изменило его внешний облик.





Патрульный катер KA11 (переоборудован из служебно-разъездного катера проекта 371бис "Адмиралтеес")

Основные тактико-технические элементы штабного корабля A53 «Virsaits»

Водоизмещение, т	стандартное	1150
	нормальное	1500
	полное	1750
Главные размеры, м:	длина наибольшая / по КВЛ	64,8 / 60,0
	ширина по КВЛ / габаритная	11,1 / 12,0
	осадка при D _{полн} / D _{норм} / габ.	3,7 / 4,0 / 4,6
	высота габаритная	25,6
Энергетическая установка	ДД Wichmann 7AX мощностью 2 x 2100 л.с. носовое подруливающее устройство 1 x 425 л.с.	
Скорость полного хода, уз	14,8	
Экипаж, чел	43-61	
Вооружение	1x1 40-мм АУ Bofors L/70	
	до 300 мин	
Радиоэлектронное вооружение	— навигационная РАС Decca TM 1226 — подкидная ГАС минюскания Simrad SQ3D	

Примечание. Бывший минный заградитель «Vale» ВМС Норвегии, построен на верфи Mjelltem & Karlsten (г. Берген) в 1978 году, в состав МС Латвии был включен 27.01.2003 г.

и отстраняется от нее распоряжением Кабинета министров по представлению Министерства обороны.

Капитан I-го ранга Илмар Лещинский возглавлял Морские силы с сентября 1999 года по январь 2005 года. Опытный офицер, умелый организатор, он много сделал для становления военного флота Латвии. Илмар Лещинский подготовил и привел Морские силы к знаменательной дате – 85-летию со дня основания латвийского военного флота.

Свои 85 лет Морские силы Латвии отметили 11 августа 2004 года. Флагманский корабль «Virsaits» вышел в море под флагом командующего Морскими силами. На корабле присутствовали военные атташе, представители правительства и Рижской думы. В Рижском заливе «Virsaits» встретил военные корабли разных стран, направляющиеся в Рижский порт, на празднование 85-летия Морских сил Латвии. На следующий день в Риге состоялся парад моряков и возложение цветов к памятнику Свободе.

Корабли береговой охраны Морских сил постоянно принимают участие во многих международных поисковых и спасательных учениях в Рижском заливе и Балтийском море. В 1999 году на базе Центрального района образована флотилия судов береговой охраны, которая выполняла функции Государственной береговой охраны. В 2004 году флотилия

Штабной корабль A53 «Virsaits» – флагман МС Латвии





Патрульный корабль KA03 «Комета» – самая крупная боевая единица Береговой охраны МС Латвии



Основные тактико-технические элементы
корабля береговой охраны KA03 «Комета»

Водоизмещение полное, т	160
Главные размеры, м:	
длина	34,46
ширина	6,72
осадка	1,7 / 2,40
Энергетическая установка	
тип	дизельная
состав	гизели 4ДММ-3 по 2200 л.с.
Скорость полного хода, уз	15,8
Экипаж, чел	14-17 (в т.ч. 4 офицера)
Вооружение	1х1 12,7-мм пулемет

Примечание. Бывшее судно рыбной охраны, построено в 1976 году (по другим данным в 1978 году) Рыбинским ССЗ. Однотипные корабли в МС Латвии – KA04 «Sams» и KA02 «Spulga». Последний 2 ноября 2000 года затонул в результате наводнения в порту в территориальных водах Швеции. Первые боевые единицы возрожденного флота Латвии.

переформирована в эскадру. Для координации всех сил и средств, участвующих в поисках и спасении людей на море, Служба береговой охраны располагает в Риге Координационным центром поисковых и спасательных операций. В 2004 году Центр принял более 500 сигналов от судов и людей, нуждающихся в помощи на море. Возглавляет Службу береговой охраны Морских сил капитан 1-го ранга Герман Чернов.

Одной из главных задач Морских сил остается борьба с минной опасностью в Рижском заливе и в прибрежных водах Лиепай и Вентспилса. Каждое лето в сотрудничестве с кораблями других стран латвийские минные тральщики участвуют в операциях по поиску и уничтожению мин в Рижском заливе, проводят патрулирование и охрану места проведения операции. В 2004 году латвийские минные тральщики были объединены в эскадру противоминных кораблей.

В феврале 1992 года в Вентспилском районе (поселок Микельторнис) был создан первый пост наблюдения и связи. В августе и сентябре того же года организованы наблюдательные посты в Рое, Колке, Яунциемсе, Овиши, Сталдзене, Озolini, Укаве, Силмале и Лабаге, которые составили 7-й Вентспилский Пограничный батальон. Этот батальон был включен в состав Морских сил в 1993 году. В конце года его переформировали и образовали батальон береговой охраны. С момента реорганизации 1 июля 1999 года это подразделение переименовали в радиотехнический батальон, который затем преобразовали в Службу наблюдения и связи Морских сил.

Корабли и суда Морских сил, береговой охраны и вспомогательного флота Латвии с 1991 года

Название	Бортовой №	Класс в МС Латвии	Дата вхождения в состав МС Латвии	Примечания
Морские силы				
«Virsaits»	A53	минойный корабль	24.01.2003 ¹	Бывший минойный заградитель ВМС Норвегии «Vale» (типа «Vidar»)
«Viesturs»	M01	минойный корабль	10.06.1994 ²	Бывшие тральщики ВМС Германии (ГДР) проекта 89.2 «Kampes» и «Röbel» соответственно (типа «Condon II» по классификации НАТО)
«Imanta»	M02	минойный корабль	10.06.1994 ²	Бывший тральщик ВМС Германии M1087 «Völklingen» типа «Lindau» (проект 331)
«Namejs»	M03	минойный корабль	22.09.1999 ¹	Бывший тральщик ВМС Германии M1087 «Völklingen» типа «Lindau» (проект 331)
«Varonis»	A90	вспомогательный корабль	27.11.2004	Бывшее гидрографическое судно ВМС Нидерландов «Vuurkruik»
«Zibens» ⁴	P01	патрульный корабль	—, 2000	Бывшие ракетные катера ВМС Норвегии типа «Storm» (соответственно P966 «Djerv», P972 «Hvass», P979 «Gnist» и P973 «Transt»)
«Lode»	P02	патрульный корабль	11.06.2001	
«Linga»	P03	патрульный корабль	11.06.2001	
«Bulta»	P04	патрульный корабль	—, 2000 ¹	
Вспомогательный флот				
«Pērkonis»	A18	рейдовый буксир	—, 1993	Бывший рейдовый буксир R-18 типа «Goliath» проекта R-300/11 вспомогательного флота ВМС Польши
«Lidaka»	A51	водолазный катер	—, 1992	
Береговая охрана				
«Kristaps»	KA01	патрульный корабль	—, 02.1993	Бывший катер Бергсховой охраны ВМС Швеции Tv 244 типа Kbn 236
«Spulga»	KA02	корабль береговой охраны	?	Бывшее судно рыбной инспекции типа «Рыбнадзор». Затонуло в результате наводнения в территориальных водах Швеции 02.11.2000
«Komēta»	KA03	корабль береговой охраны	—, 1992	Бывшее судно рыбной инспекции типа «Рыбнадзор»
«Sams»	KA04	корабль береговой охраны	11.04.1991	Бывшее судно рыбной инспекции типа «Рыбнадзор»
«Gauja»	KA05	?	?	
«Gaisma»	KA06	патрульный корабль	—, 1994	
«Ausma»	KA07	патрульный корабль	—, 1994	Бывшие катера Береговой охраны ВМС Швеции (соответственно Tv 249, Tv 260, Tv 256, Tv 250 типа Kbn 236)
«Saule»	KA08	патрульный корабль	—, 1994	
«Klints»	KA09	патрульный корабль	—, 1994	
—	KA10	патрульный катер	?	
—	KA11	патрульный катер	?	Переоборудованы из служебно-рабочих катеров проекта 3716ис «Адмиралтеец»
—	KA12	патрульный катер	?	
—	KA13	?	?	
«Astra»	KA14	патрульный корабль	—, 2001	Построен UKI WorkBoat Ltd (Финляндия) по заказу Морской администрации Латвии

¹ — по данным ВМС Норвегии корабль был передан МС Латвии 27 января 2003 года;

² — по другим данным переданы Латвии 30 августа 1993 года, введены в состав МС в апреле и мае 1994 года соответственно;

³ — по некоторым данным передан Латвии 1 ноября 1999 года; кроме этого в январе 2001 года был передан еще один ТЩ этого типа — M1070 «Göttingen», который используется в качестве источника запчастей; по третьим данным передан Латвии 30 августа 1993 года при этом вооружение демонтировано;

⁴ — первоначально под этим именем и бортовым номером числился катер проекта 205, переданный МС Латвии Германией с демонтированным ракетным вооружением;

⁵ — по другим данным корабль передан Латвии 13 декабря 1994 года.

На 1 января 2005 года в составе ВС Латвии было 19 кораблей, 123 офицера, 326 инструкторов (мичманов), 64 гражданских служащих, 259 матросов срочной службы – всего 766 человек.

Флот живет традициями. По старой традиции латвийских военных 1930-х годов, смена командира вида вооруженных сил проходит в торжественной обстановке, в присутствии командиров подразделений, служб и приглашенных гостей. История этой церемонии восходит к традициям старой русской армии, выходцами из которой были все старшие офицеры латвийских вооруженных сил.

14 января 2005 года в Военном музее Латвии прошла торжественная церемония передачи флага командира Морских сил новому командиру, капитану 2-го ранга (komandkapteinis) Александру Павловичу, который стал пятым в истории латвийского военного флота командиром Морских сил.

37-летний капитан 2-го ранга Александр Павлович – один из лучших морских офицеров Латвии. В Морских силах служит с 1992 года, был командиром кораблей KA03 «Komēta», M01 «Viesturs»,



Капитан 2 ранга Александр Павлович
Командующий Морскими силами Латвии
с января 2005 года

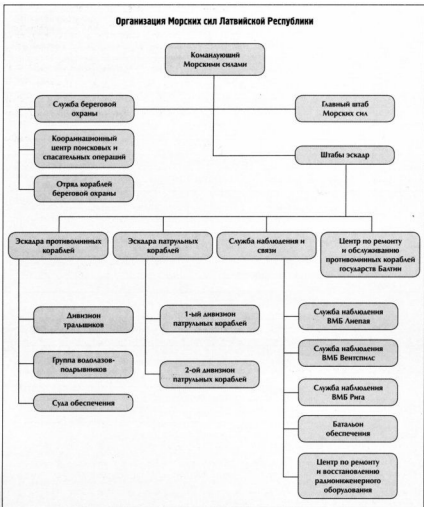
M02 «Imanta», командиром Южного оперативного района, командиром флотилии патрульных кораблей, начальником штаба флотилии военных кораблей. Имеет хорошее морское и военное образование, окончил в 1989 году Каспийское высшее военно-морское училище по специальности штурман. После поступления на службу в ВС Латвии проходил обучение в Великобритании, Швеции, Португалии. В 1998 году обучался в штабном военно-морском колледже США. Награжден орденом Виестура 4-й степени и многими медалями, неоднократно поощрялся в приказах командования.

В ближайшее время Морские силы пополнятся новыми кораблями. Идут переговоры с Нидерландами¹, желание передать Латвии пять патрульных кораблей высказала Польша².

Автор бывал на многих кораблях и в подразделениях военного флота Латвии и везде ощущал атмосферу выполнения воинского и служебного долга, взаимопонимания и поддержки. Динамичное развитие Морских сил Латвии позволяет надеяться, что военные моряки выполнят задачи, стоящие перед флотом.

P.S. от редакции альманаха "История корабля". Данные по составу и тактико-техническим элементам кораблей ВС Латвии подготовлены редакцией на основе открытых источников, которые, зачастую, страдают противоречивостью и неполнотой. Мы будем благодарны за любые исправления и дополнения этого материала.

Новости о Морских силах Латвии вы всегда сможете узнать, посетив сайт автора статьи Ю.Ю.Мелконова www.melkon.lv. Желаем вам удачного серфинга! И не забывайте заглядывать к нам на www.historyship.ru.



¹ – В августе 2005 года предствительность пресс-службе штаба ВС Латвии М.Баниникоя сообщила, что достигнута договоренность о покупке за €57 млн (\$69,4 млн) у Нидерландов пяти патрульных-испытательных миноносцев «Alkmaar» («Tripartite») – «Alkmaar», «Delfzijl», «Dordrecht», «Haringen» и «Scheveningen», выведенных из состава ВМС Нидерландов. Прибытие первого патрульника на базу в Лиепая ожидается в ноябре 2006 года, а все пять кораблей будут поставлены до 2008 года. Как сообщил ранее журналистам заместитель МО Латвии Э.Ринкевич, поставка патрульных будет оплачиваться поэтапно до 2012 года, а в составе ВС Латвии их предполагается использовать ориентировочно до 2020 года. – Прим. ред.

² – В декабре 2004 года сообщалось, что достигнута договоренность о передаче ВС Латвии пяти патрульных катеров проекта 918М "Płisla" (период водоизмещения 100 т, 28,5х35,7х6х1,31 м, при ДД общей мощностью 3600 л.с., работают на три вала, скорость 27,3 уз, запас хода 15 ч, вооружение 1х2 23-мм АУ) из состава ВМС Польши. До сих пор, однако, катера не переданы и судьба договоренности не ясна. – Прим. ред.

“Отец” броненосного флота

9 октября 2005 года исполнилось 185 лет со дня рождения создателя паровой броненосной школы в русском флоте адмирала Григория Ивановича Бутакова

Гурочкин Д.В.
(г. С.-Петербург, Россия)



Монитор типа «Ураган» с установленными палубной и мостиков для удобства плавания в мирное время

“...В наше время войны будут внезапны, энергичны и недолговременны, а сражения необычайно кратки. Поэтому готовиться к ним необходимо всегда, постоянно, неотлагательно, немедленно; готовиться к тому случаю, для которого мы, можно сказать, существуем и в котором нам придется показать, что Россия содержит флот не без пользы...”

Вице-адмирал Г.И.Бутаков

Григорий Иванович Бутаков родился 27 сентября 1820 года¹ в Риге в семье Ивана Николаевича Бутакова, участника Наваринского сражения (1827), завершившего свою жизнь в чине вице-адмирала. Надо сказать, что все сыновья И.Н.Бутакова (а их было пятеро), связали свою судьбу с флотом.

6 мая 1831 года Григорий поступил в Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге и 9 января 1836 года успешно окончил курс. После двухлетней практики на Балтике его перевели на Черное море, где в это время служил его отец.

Вскоре молодой мичман был назначен на линейный корабль «Силистрия» флаг-офицером к главному командиру Черноморского флота и портов вице-адмиралу М.П.Лазареву, «Силистрией» в то время командовал капитан 1 ранга П.С.Нахимов...

Григорий Бутаков попал в знаменитую “Лазаревскую морскую шко-

лу”: много ходил в море, участвовал в боевых действиях у берегов Кавказа – в 1838 году принял участие в высадке десантов у берегов Абхазии и в бое возле устья реки Туапсе. Был награжден двумя орденами: Св. Анны 4-й степени и Св. Станислава 3-й степени с мечами.

С осени 1838 года Григорий Бутаков проходит службу на различных кораблях в Эгейском и Средиземном море и 11 апреля 1843 года получает чин лейтенанта.

Осенью 1846 года Г.И.Бутаков получил в самостоятельное командование тендер «Поспешный». Летом следующего года лейтенант Бутаков со своим товарищем по морскому корпусу И.А.Шестаковым по заданию адмирала М.П.Лазарева приступил к описи берегов Черного моря и составлению его подробной лоции. Результатом работы стало издание в 1851 году первой системати-

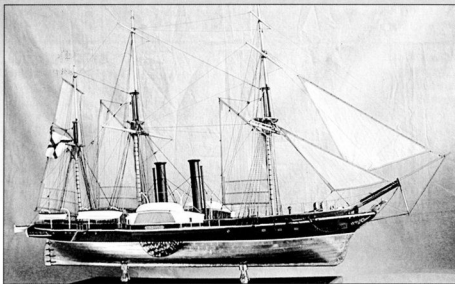
зированной “Лоции Черного моря с 36-ю литографированными планами портов”. За эту работу Г.Бутаков был произведен в капитан-лейтенанты и награжден орденом Св. Анны 3-й степени и бриллиантовым перстнем.

27 марта 1851 года капитан-лейтенант Бутаков был откомандирован в Англию для наблюдения за постройкой и приемки парохода «Дунай». И с этого времени вся его служба оказывается навсегда связана с паровым флотом, за исключением короткого периода командования бригом «Аргонавт».

3 декабря 1852 года Г.И.Бутакова назначает командиром 11-пушечного парохода-фрегата «Владимир».

29 октября следующего года Севастопольский рейд покинула русская эскадра под флагом вице-адмирала В.Корнилова: корабли «Великий князь Константин», «Три Святителя», «Париж», «Двенадцать

¹ – Все даты в статье приведены по старому стилю. – Прим. ред.



Модель паровофрегаты «Владимир»

Выпущенная в масштабе 1:75 С.Баженом (г. Херс), модель длиной 24 см. Исполнена на заказ по спецификации на Худож. Издательство, предприниматель 6 мая 2006 года в Санкт-Петербурге

Апостола», «Ростислав» и «Святослав». Эскадра вышла на поиски и с целью уничтожения турецкого флота, замеченного днем в районе Босфора. К ней должны были присоединиться паровофрегаты «Владимир» и «Одесса».

После получения 3 ноября Корнилов направил своего адъютанта лейтенанта Железнова на паровофрегате «Владимир» осмотреть порты Балчик, Варну и Сигополье. Ни в одном из них неприятеля не оказалось. Корнилов перенес свой флаг на «Владимир», направившийся в Севастополь для приема угля, а эскадра под флагом контр-адмирала Новосильского ушла на соединение с эскадрой Нахимова.

В шесть часов утра 5 ноября 1853 года «Владимир» обнаружил севернее Эрегли (северное азиатское побережье Турции) турецкий 10-пушечный пароход «Перваз-Бахри».

В десять часов корабли сошлись на пушечный выстрел. «Владимир» первым открыл огонь. О ходе этого боя лучше всего сказать словами самого Г.И.Бутакова: «Увидев, что противник мой не имеет кормовой и носовой обороны, я направил два 68-фунтовых орудия по направлению своего бауприта и стал держать ему в кильватер, уклоняясь понемногу в одну и другую стороны, чтобы удобнее было наводить каждую по очереди. Когда же он, чтобы иметь возможность навести свои бортовые орудия, старался принять направление поперек моего курса, я уклонился в ту же сторону и громил его пятью орудиями своего борта, именно же двумя 84-фунтовыми, одним 68-фунтовой и двумя 24-фунтовыми пушками-карронадами».

В час пополудни турки спустили флаг. На борт «Перваз-Бахри» направились призовая партия, которая подняла Андреевский флаг. В плен русские захватили девять офицеров и 84 нижних чина. Убитых и раненых насчитывалось более 40 человек. «Владимир» получил незначительные повреждения. Погибли лейтенант Железов и горнист.

«Перваз-Бахри» с трудом привели на буксире в Севастополь, где он, спустя два дня, затонул. Правда, весной 1854 года его все же подняли, отремонтировали и ввели в состав флота под именем «Корнилов».

За эту блестящую победу Григорий Иванович был произведен в капита-

ны 2-го ранга и награжден орденом святого Георгия 4-й степени.

Находившийся на «Владимире» Корнилов в донесении главнокомандующему А.С.Меншикову писал: «Капитан, офицеры и команда парохода «Владимир» вели себя самым достойным образом. Капитан-лейтенант Бутаков распоряжался как на маневрах».


Так завершился первый в истории бой паровых кораблей.

Из-за полученных повреждений «Владимир» не участвовал в Синопском сражении. Но Бутаков перешел на «Одессу» и временно заменил командира этого паровофрегата, буксируя до Севастополя поврежденный корабль «Великий князь Константин» под флагом П.С.Нахимова.

С началом осады Севастополя Г.И.Бутаков принял участие в отражении неприятельских штурмов, оказывая артиллерией своих паровых подкреплений русским батареям.

9 октября 1854 года «Владимир», подвывая к восточному берегу Кленбалки, оказался в мертвой зоне английской полевой батареи. Однако и орудия «Владимир» не могли достать неприятеля. Бутаков решил эту проблему, создав искусственный крен парохода, тем самым увеличив угол возвышения корабельных орудий — впервые в истории русской морской артиллерии корабельные орудия вели огонь по невидимой цели.

24 октября в районе Искермана (местность восточнее Севастополя)



«Русалка»
Чертежи кораблей Российского флота

Чертежи-почтой

6009 – паровофрегат «Владимир» и 6010 – броненосная лодка «Русалка», издатель «Частный военно-исторический архив» С.-Петербург, 2003-2005. – листы с чертежами ф. А3, обложка

Чертежи, выпускаемые «Частным военно-историческим архивом» в особом простуде не нуждаются. Они уже достаточно широко известны как на территории России, так и за ее пределами. Отношение к этим разработкам весьма полярное — от ценностного, до резко отрицательного. Ну, а разве можно поправиться всем сразу? Да и где вы найдете комплект чертежей для постройки модели корабля по цене 1 литра «теплой воды»? Или вы попрекните цените и уважаете только свой труд?

Паровофрегат «Владимир» представлен на чертежах по состоянию на период Крымской войны 1854-1856 гг., а броненосная лодка «Русалка» — на момент ее гибели в 1893 г.

И, наконец, для вас еще радужные новости. Не уподобляйтесь тем, кто «романа не читал, но ругает автора за стиль и язык». У вас должно быть свое мнение. Составьте его сами.

Стоимость каждого чертежа с учетом почтовых расходов по России при заказе по предоплате — 150 руб., наложенным платежом — 200 руб. Перевод следует направлять по адресу 198207, г. Санкт-Петербург, а/я 206, Богатову С.А. **ВНИМАНИЕ!**

Мы принимаем к оплате электронные деньги системы WebMoney Transfer. Стоимость каждого чертежа в этом случае 180 WMR, кодчекс R226059730505

Этот и другие чертежи, а также книги военно-технической тематики можно приобрести по почте, обратившись по адресу: 198207, г. Санкт-Петербург, а/я 206, Богатову С.А. или по e-mail: bogatov@hotstarship.ru

Пришлите конверт с обратным адресом и Вам будет выслан полный каталог

произошло одно из наиболее ожесточенных сражений Крымской войны. Сражение считается "сухопутным", но существенную помощь русским войскам оказывал флот. Отряд парохоло-фрегатов обеспечивал перевозку войск, наведение мостов через р. Черная, оказывал артиллерийскую поддержку войскам на всех этапах сражения и, наконец, прикрывал отступление. В сражении принимал участие и Г.И. Бутаков.

Месiac спустя, 24 ноября 1854 года, французский пароход «Мега» вошел в Песочную бухту для наблюдения за рейдом Севастополя. Бутаков, чтобы отвлечь внимание неприятеля, направил парохоло-фрегат «Херсонес» для обстрела противника у Стрелецкой бухты, а сам атаковал «Мега», которая отступила к своему флоту, после чего поддержал «Херсонес». Когда же на отходе русские корабли вступили в бой с двумя английскими и французскими пароходами, «Владимир» увлек одного из неприятелей под огонь береговых батарей. После этой вылазки союзники постоянно держали у входа в бухту несколько больших пароходов.

До последнего дня обороны Севастополя Бутаков активно участвовал в отражении штурмов города. А при отступлении на Северную сторону Севастополя «Владимир» за два рейса перевез 2490 человек.

За участие в обороне Севастополя Г.И. Бутаков был награжден орденом Св. Анны 2-й степени с мечами, орденом Св. Владимира 4-й степени с бантом, золотым оружием с надписью "За храбрость" и произведен в капитаны 1 ранга.

Вместе с Григорием Ивановичем в Севастополе сражался и его младший брат, лейтенант Дмитрий Иванович Бутаков. Он был ранен и скончался от ран в Симферополе в 1856 году.

26 августа 1856 года император Александр II произвел Г. Бутакова в контр-адмиралы с назначением в свою свиту флигель-адъютантом и назначил его главным командиром Черноморского флота и портов и военным губернатором городов Николаев и Севастополь.

Правда, флота как такового уже не существовало. Мало того, согласно условиям Парижского мирного договора 1856 года, Черное море было объявлено нейтральным, и Россия не могла иметь на нем военно-морских баз и военных кораблей. Соответственно, Бутакову надлежало заботиться не о строительстве нового флота, а о сокращении остатков старого. В этих условиях его деятельность сводилась к чисто административным обязанностям. Он должен был решать вопросы по сокращению разных береговых морских учреждений, увольнять в отставку множество морских офицеров, ходатайствовать об установлении пенсий, раздаче медалей, проводить освидетельствование раненых офицеров и нижних чинов и вести бесконечную переписку по многим другим делам.

Можно себе представить, какие чувства испытывал боевой офицер, которого с мостика парохоло-фрегата пересаживали в пыльный кабинет, поставив задачу не создавать, а сокращать то немногое что осталось от флота!



Григорий Иванович Бутаков

Правда, это назначение имело и свои плюсы. Еще в 1854 году Бутаков, по поручению Корнилова, начал разрабатывать эволюции для отряда пароходов Черноморского флота, которым он командовал. Он составил краткое описание, где решил некоторые тактические задачи, составил наглядные таблицы курсов и движений кораблей, наметил три основных строя отрядов... Теперь, в должности командующего Черноморским флотом, он смог вернуться к разработке основ тактики действия военных пароходов.

Основываясь на выводе, что за основание парохолох эволюции следует принять две простые геометрические линии: окружность (описываемую кораблем на циркуляции) и касательную к ней, Бутаков составил несколько таблиц, при помощи которых (пока только теоретически)

Знаком колесным парохолофрегатом «Владимир» под флагом начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала В.А. Корнилова (командир парохолофрегата — капитан-лейтенант Г.И. Бутаков) в качестве приза 10-пушечного турецкого парохода «Перваз-Бахри», 5 (17) ноября 1853 года

Репродукция с акварели А.П. Боголюбова



Канонерская
лодка «Пыл» в
первоначальном виде

На фото хорошо
видны обе броневые
платины для артиллерий-
ского вооружения 186-мм
орудий. Конечно,
этот корабль с
большой натяжкой
можно назвать
«броненосцем», однако
все великие дела
начинались с малого...



ему удалось решить ряд задач по тактическому маневрированию.

Важность исследований Бутакова была бесспорна. После Крымской войны будущее принадлежало паровому флоту. Независимость паровых от ветра и большая маневренность, введение на них современных замковых, дальнобойных и скорострельных орудий – все это требовало разработки новой тактики морского боя и новых методов маневрирования.

Григорий Иванович Бутаков стремился сформулировать новые правила совместного плавания паровых с математической точностью, чтобы, руководствуясь ими, соединения паровых могли совершать перестроения быстро и четко.

В 1860 году контр-адмирал Бутаков смог вернуться к «живой» службе – его переводят на Балтийский флот. Там он командует практической эскадрой винтовых кораблей, а в 1861-1862 годах – эскадрой винтовых канонерских лодок.

С первых же дней своего пребывания на Балтике Г.И.Бутаков обратил самое серьезное внимание

на изучение театра и особенно на вопрос о возможности плавания в финских шхерах. К началу 1861 года он собрал в Гельсингфорсе 40 канонерских лодок своей флотилии. Перед ней Бутаков поставил задачу тщательнейшим образом изучить все шхеры, так как именно там, в случае войны, могли развернуться боевые действия.

С назначением на эскадру винтовых канлодок Бутаков смог вплотную заняться разработкой тактики паровых и проверить на практике разработанные им тактические принципы.

Обобщив опыт плавания на паровых кораблях Бутаков в 1861 году издал книгу «Несколько отрывков из опыта начальных оснований азбуки паровой тактики».

В летнюю кампанию 1862 года Г.И.Бутаков поставил своей эскадре задачу отработки совместного маневрирования при таранных ударах. В приказе от 30 мая 1862 года он писал: «Настало время железных флотий... Теперь... вопрос о деревянных судах решен в самых тупых и непредусмотрительных головах тех

стран, у которых мы, по нашим обстоятельствам, должны перенимать систему оружия. Итак, – броня, башни и тараны».

В эти годы Бутаков участвовал в успешных испытаниях шестовой мины, а затем был командирован для изучения опыта других флотов в Англию. В начале 1863 года он вернулся в Россию и был назначен военно-морским атташе в Англию и Францию (каковым являлся до 1867 года). Также он способствовал отправке из Англии броненосной батареи «Первенец», посылал информацию о французской разборной канонерке, о подводной лодке и предложил в качестве средства борьбы с ней сети. Он предложил использовать электрические фонари в качестве боевых прожекторов и со временем применил на практике эту идею.

В 1863 году увидел свет капитальный труд «Новые основания паровой тактики», в которой Бутаков изложил единые для всех классов паровых кораблей законы эволюции, обеспечивающие тактическое маневрирование соединения в бою. Были разработаны правила перестроения в строй кильватера, фронта, пеленга, двух кильватерных колонн, двойного фронта и клина. Большое внимание было уделено тактике таранных ударов. За эту книгу Российская императорская Академия присвоила Бутакову полную Демидовскую премию. Вскоре труд был переведен на французский, английский и испанский языки.

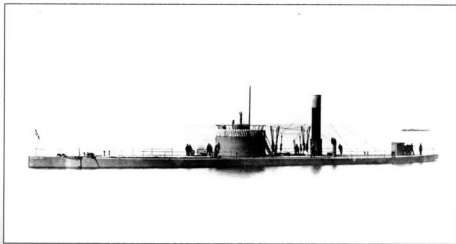
Это наставление получило всеобщее признание, было переведено на ряд иностранных языков. Председатель Морского учебного комитета контр-адмирал И.И.Земелен в своем отзыве писал, что правила «Тактики» «...совершенно новы... и доставляют возможность выполнения всякое перестроение правильно, скоро, без замешательства, с математической точностью. Таких определенных правил для маневра каждого парового судна еще не было...»

28 октября 1866 года Г.И.Бутакова произвели в вице-адмирала.

6 февраля 1867 года Бутакова назначают начальником Балтийской эскадры броненосных судов. Всю свою энергию адмирал направил на совершенствование боевой подготовки. Он неустanno повторял что постоянная и конечная цель занятий – это подготовка к возможной войне. «Мы должны готовиться к

Монитор «Ведуг»,
60-е годы XIX века

Изображен в так-
тике корабль входит в
Балтийскую эскадру
Г.И.Бутакова



бою всегда, постоянно, безотлагательно, немедленно, — говорил он, — готовиться к тому получасу, для которого мы, можно сказать, существуем и в который нам придется показать, что Россия содержит флот не без пользы».

В течение десяти лет (1867–1877 гг.) командования броненосной эскадрой Г.И.Бутаков продолжал испытывать свои тактические принципы. Всякий раз по приходе на Транзундский рейд (в Финском заливе) эскадра располагалась по диспозиции четырехугольником с адмиральским кораблем в центре и отдельные пароходы эскадры совершали так называемые «крестсервиста» — ходили вокруг четырехугольника, огибая по очереди суда то внутри диспозиции, то снаружи, и т.д. Это упражнение, делавшееся на полном ходу, называлось «восьмеркой». В конце концов адмиралу Бутакову удалось добиться своего. Отряды броненосных судов совершали на рейде многочисленные (давным-давно вычерченные и рассчитанные Бутаковым в его знаменитой «Тактике») совместные движения.

Как и в 1861–1862 годах, когда Бутаков командовал эскадрой винтовых лодок, огромное значение он придавал практике командиров в наведении таранных ударов. В то время для этой цели за кормой лодок выдвигалась длинная жердь, которую необходимо было «таранить» атакующей лодке. При этом таранные удары

наносились как одиночными лодками, так и группами лодок.

Теперь для опытов в нанесении таранных ударов он обычно использовал старые канонерские лодки и специально выстроенные для этой цели деревянные паровые «таранные лодки» с ходом в 6–7 узлов. Борты их обшивались слоем фаншеника с целью смягчения ударов.

Конечно, сейчас, эти упражнения с лихими таранными ударами могут показаться нам наивными и бесполезными.² Но нельзя забывать о том, что в ту пору, когда паровые корабли только-только начинали осваиваться флотами, из их способности неограниченного маневрирования (по сравнению с парусными кораблями) стались извлекать максимум выгоды. Увлекались таранными ударами не только в России. Строили даже специальные броненосцы-тараны. Кроме того, какими бы бесполезными таранные эволюции не казались, они в месте с тем, развивали у офицеров сообразительность, умение быстро принимать решения, вовремя и точно

производить расчет циркуляции и т.п. Победа в таранном бою, по словам Бутакова, во многом зависела от самообладания и находчивости в те критические минуты, когда малейшая нерешительность и смятение могут иметь самые гибельные последствия.

Самое серьезное внимание уделялось вопросам артиллерийской подготовки эскадры, поскольку были изжиты методы и формы боя парусного флота. Новый период характеризовался заменой гладкоствольных пушек нарезными орудиями, сравнительно малых калибров палубных орудий — крупными калибрами, до 12 дюймов включительно. Разнообразие типов и систем артиллерийского вооружения осложняло боевую подготовку. Появление брони ставило перед артиллерией совершенно новые задачи.

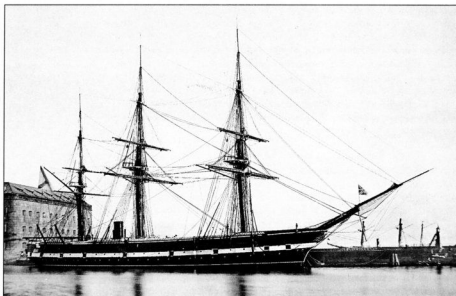
На эскадре Бутакова система артиллерийской подготовки начиналась со стрельбы корабля по неподвижному шуту, затем по буксируемому и, наконец, стрельбы на ходу по движущейся цели.

Броненосная плавучая батарея «Первенец»

Летом 1863 года Г.И.Бутаков, будучи тогда в звании контр-адмирала и находившийся в составе военно-морского атташе в Англии, начал осваивать отработку из Грейвуды этого еще не до конца испытанного корабля в связи с отходом отстояний с Великобританией



² Следует, однако, вспомнить в связи с этим одну примечательную навигационную аварию, которая произошла 25 июля 1863 года на Теззе недалеко от Вулча в ходе буксировки недостроенной броненосной плавучей батареи «Первенец». Батарея шла на буксире у трех английских пароходов (один впереди по курсу и два по бортам) под управлением лоцмана и нанятых английских же шкипера и команды, при этом собственная машина ее была под парами. На избушке реки у Вулча при подулшем попутном ветре и из-за ослабленного штуртроса броненосец стал плохо слушаться руля и рыскать по курсу, что в конечном итоге привело к столкновению со ставившим на яоре деревянный учебный фрегатом (по дошедшему контр-адмирала Г.И.Бутакова — «состоятельным судном») «Игритис». Несмотря на то, что удар был соизмерим, и батарея смогла быстро отработать машинной наезд, ослабив тем самым удар еще более, английский фрегат был значительно поврежден в подводной части и ему потребовался доковый ремонт. Сам броненосец при этом нисколько не пострадал (были потеряны лишь правый кранбол и якорь) и смог беспрепятственно продолжить движение вниз по реке. Случай этот наглядно продемонстрировал, что, по выражению самого Григория Ивановича, «Первенец» может легко тотить деревянные фрегаты таранными ударами. — Прим. ред.



Фрегат «Светлана» после капитального ремонта и timberовки на Кронштадтском паролонном заводе, фото 1878 года

С крещи 1875 года и до марта 1877 года корабль в составе эскадры кронштадтского Т.И. Бутакова находился в Норвежии, обследуя прибрежные русские креветочные осы и Атлантического океана

Бутаков требовал, чтобы помимо пользования имеющимися дальнометрическими приборами во всех случаях выходов в море велось непрерывное определение расстояний специально выделенными офицерами, сигнальщиками, матросами.

Придавая огромное значение выработке в подчиненных боевой стойкости, Бутаков все обучение стремился проводить в условиях, близких к боевым. «Чтобы команды наши благоверенно приучались слышать свист ядер», — писал он в одном из первых приказов по эскадре, — предлагаю посылать по очереди на один час по гребному судну с офицером на каждый из двух буйков, поставленных по обе стороны ближайшего к эскадре шита...»

Слепой отваге Бутаков предпочитал самообладание и находчивость в трудной и сложной обстановке. Эти качества он с величайшей по-

хвалой отмечал в каждом — будь то офицер или матрос. Так было, например, во время артиллерийского учения, когда два молодых неопытных матроса остались у шита по приказу офицера, не подозревая, что сейчас начнется стрельба (их «забыли предупредить»). В момент обстрела, угрожавшего их жизни, они сразу нашлись, схватили топоры и стали рубить дректовыв. Как только один канат был отрублен, шит сразу повернуло по ветру. Вот это непонятное обстоятельство и заставило артиллеристов броненосца почтуть, что что-то неадамо, и прервать стрельбу. Благодаря находчивости этих матросов, жизнь их была спасена. «Они выдержали отлично экзамен в наилучшей академии», — заявил Бутаков, отметив подвиг матросов особым приказом. Он приказал выдать им денежный подарок «не за то, что по

ним стреляли — это для них хорошая школа, — но в отличие за то, что они не потерялись посреди свиста ядер, направленных прямо на них...» Был также награжден сигнальщик, первым заметивший матросов у шита.

Большое значение придавал Бутаков шлопочным гонкам под парусами и без парусов, без руля. Соревнования молодых моряков в гонках, по его словам, — вовсе не простое развлечение, не пережиток былого увлечения времен парусного флота: «Нет, это едва ли не лучший из находящихся в наших руках способов, — говорил он, — чтоб молодым людям узнать себя, начать закалывать свои нервы, изощрять свой глазомер и готовить себя ко всем непредвиденным случайностям нашей службы... Состояние шлопок, вместе с тем, прекрасное средство нам всем узнавать, кто из нас из какого металла», — слова актуальные и в наши дни...

Бутаков разработал и издал «Правила для шлопочных гонок», для поощрения состязавшихся добился ежегодного ассигнования в 1500 рублей на покупку призов.

Наряду с требовательностью к своим подчиненным в плане боевой подготовки, Г.И. Бутаков высмеивал «китайские церемонии» на флоте, связанные с ритуалами чинопочитания, встреч и проводов старших начальников: «Поставьте, если можете, команду хоть вверх ногами, чтобы показать, как вы ужасно почитаете вашего начальника, но уважения ваш флаг от этого не приобретет».

Огромное внимание уделялось развитию минного дела, что было особенно важно для мелководной Балтики с изрезанной шхерами береговой линией. В 1866 году на эскадре Бутакова была устроена первая



лаборатория минных опытов под руководством лейтенанта Терентьева. Проводились опыты с подведением гальванических мин под корпус судов, испытывались мины для минных заграждений, велись теоретические занятия. В 1874 году в Кронштадте были открыты Минный офицерский класс, Минная школа и создан Учебный минный отряд из четырех кораблей, вооруженных минным оружием. Школа и отряд готовили унтер офицеров: минеров и электриков, а с 1906 года и радио-телеграфистов.

С кампании 1870 года учения с атаками минных катеров на броненосцы стали систематическими. С 1873 года для отражения минных атак начали применять введенные Бутаковым на некоторых кораблях электрические прожекторы. В 1874 году на флоте была учреждена должность заведующего минной частью, открыты минные офицерские классы и минная школа для матросов. По проекту Бутакова в 1874 году броненосный фрегат «Петропавловск» оснастили противоминной артиллерией – для отражения атак миноносков.

Во время русско-турецкой войны 1877-1878 года Бутаков выработал правила постановки мин на фарватерах и деятельно занимался подготовкой минной обороны Кронштадта.

В марте 1878 года на совещаниях адмиралов и генералов, под председательством Г.И.Бутакова,

обсуждались перспективы минной обороны подступов к Петербургу. Адмирал Бутаков поставил ряд практических вопросов и отвечал на них весьма обстоятельно в противоположность довольно легковесным замечаниям некоторых участников совещаний.

В числе принятых совещаниями решений было: поставить на южном фарватере вторую линию минных заграждений между Толбухиным маяком и Лондонской мелью и защищать эту новую линию башенными фрегатами и броненосцем «Петр Великий». В Свеаборг решено было послать «Петропавловск» и «Севастополь» (а при возможности, – также «Светлану» и «Кн. Пожарского»).

16 апреля 1878 года Григория Ивановича производят в адмиралы и назначают начальником береговой и морской обороны Свеаборга. Там он принял ряд мер по улучшению обороны и подготовки гарнизона. Под его руководством устанавливались телеграфы и семафоры, выработывались планы подготовки минных заграждений. Занимаясь вопросами подготовки судов, стоявших в Свеаборге, летом 1878 года Бутаков приказом ввел первый в мире шлюпочный трал для обнаружения и уничтожения якорных мин.

Мнение и суждения Г.И.Бутакова часто шли в разрез с мнением вышестоящих начальников. Так, в 1877 году он подготовил и подал записку, в

которой утверждал, что Россия не имеет ни броненосного, ни крейсерского флота, располагающего массой прекрасных, но единичных кораблей. Бутаков предлагал строить крейсера и броненосцы сериями, проектируя их в соответствии с предполагаемыми задачами флотов, и готовить для них кадры.

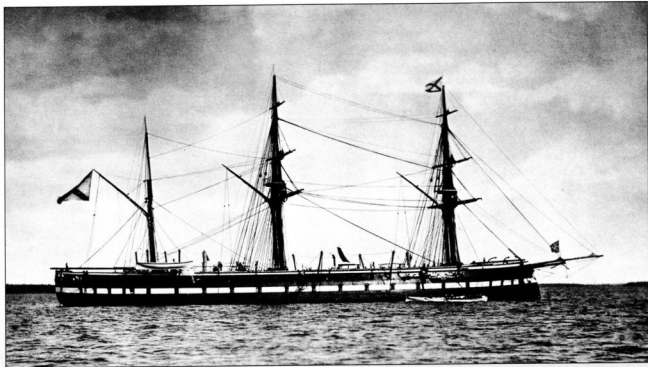
Вскоре после назначения в Свеаборг главный начальник флота и морского ведомства великий князь Константин Николаевич и вовсе отстранил адмирала от дел, и тот два года прожил на своей финляндской даче, занимаясь воспитанием детей. «Скоро в этом флоте не останется ни одной личности», – писал об отставке Бутакова один из его бывших сослуживцев.

В начале 1881 года Бутаков назначен главным командиром Петербургского порта и в этой должности состоял около года, после чего был назначен в Государственный совет, куда определяли обычно престарелых сановников. Бутаков тяжело переживал этот «почетный перевод», который он расценивал как своего рода саау его в архив. Это не могло не отразиться на его здоровье. В ночь на 31 мая 1882 года Григорий Иванович скончался от апоплексического удара, переплывая на ялик Неву.

Г.И.Бутаков похоронен на Никольском кладбище Троицкой Александро-Невской лавры. Его именем названы бухты в Японском,

Броненосный фрегат «Петропавловск»

Самый большой корабль русского флота в начале 1880-х годов. В 70-е годы XIX века корабль вместе с броненосным фрегатом «Севастополь» входил в боевые ядра броненосной эскадры Балтийского флота. В кампанию 1873 года по инициативе Г.И.Бутакова – вице-адмирала и начальника броненосной эскадры – на корабле установили электрические прожекторы, а в следующем году – первую в русском флоте противоминную батарею из десяти 87-мм наречных трусов на станках Обуховского завода



Беринговом и Охотском морях, а также гора на острове Сахалин. За свою службу он был награжден орденами Св. Александра Невского, Белого Орла, Св. Анны 1-й ст., Св. Владимира 3-й ст., Св. Анны 2-й ст., Св. Георгия 4-й ст., Св. Владимира 4-й ст., Св. Анны 3-й ст., Св. Станислава 3-й ст., Св. Анны 4-й ст., золотым оружием.

Значение деятельности Григория Ивановича Бутакова выходит за пределы простого продолжения традиций передовых русских флотоводцев – адмиралов Ф.Ф.Ушакова, Д.Н.Сенявина и других. Получив отличную морскую выучку и тактическое подготовку у адмирала М.П.Лазарева, а затем у его учеников и сподвижников адмиралов В.А.Корнилова и П.С.Нахимова – лучших представителей военно-морского искусства эпохи парусного флота, Григорий Иванович Бутаков стал выдающимся деятелем новой эпохи в истории военно-морского искусства – эпохи парового броненосного флота. Г.И.Бутаков весь свой организаторский талант и знания посвятил русскому военно-морскому флоту. Он был одним из создателей русского броненосного флота и школы русских моряков, из которой вышел С.О.Макаров (впоследствии офицер башенной броненосной лодки «Русалка», входившей в состав эскадры Бутакова).

Бутаков, в молодости получивший прекрасное морское воспитание у Лазарева, Корнилова, Нахимова, Истомина, сам в свою очередь сумел отлично воспитать кадры строевых

офицеров и инженеров нового парового броненосного флота и был не без основания прозван его «отцом».

Бутаков соединял в себе героическую отвагу морского офицера, высокую образованность и организаторский дар флагамена-начальника с неутомимой научной пытливостью и способностью к широкому научным общениям.

Став во главе первой русской броненосной эскадры, адмирал Г.И.Бутаков проявил себя смелым новатором, военно-морским деятелем с широким теоретическим кругозором. Он решительно отказался от механического переноса тактических приемов ведения боя, применявшихся парусным флотом, на флот паровой. Глубоко проанализировав боевые действия паровых кораблей в Крымскую войну и определив их новые тактические свойства и боевые возможности, Бутаков разработал начало тактики парового флота России.

Многие поколения русских моряков в служении Родине брали пример с черноморских адмиралов, многие владели секретом их славы и доблести. О том секрете Григорий Иванович Бутаков говорил:

“... Ни Нахимов, ни Корнилов не роились, а сделались Нахимовым и Корниловым, сделались потому, что постоянно посвящали себя всеми силами прежде службе, а потом себе, а не прежде себе, а потом службе... Вот весь секрет этих знаменитых вождей наших, завешанный нам в огне и пламени Севастополя...”

Сочинения

Новые основания паровой тактики. СПб., 1863.

Проект систематического собрания морских эволюций... Изд. 2-е. СПб., 1881.

Литература

Березин Е.В., Де-Ливрон А.К. Адмирал Григорий Иванович Бутаков. – 2-е изд., СПб.: тип. Мор. мин-ва, 1884, 93 с.

Бутаков Г.И. Новые основания паровой тактики. – СПб.: тип. Мор. мин-ва, 1863, 239 с.; ил.

Бутаков Г.И. Проект систематического собрания морских эволюций... 2-е изд. – СПб.: тип. Мор. мин-ва, 1881, 181 с.

Григорий Иванович Бутаков (1820-1882): Галерея российских флотоводцев // «Морской сборник», 1994, № 9, с. 32 + цв. портр.

Лурье А., Маринин А. Адмирал Г.И.Бутаков (1820-1882). – М.: Воениздат, 1954, 179 с.

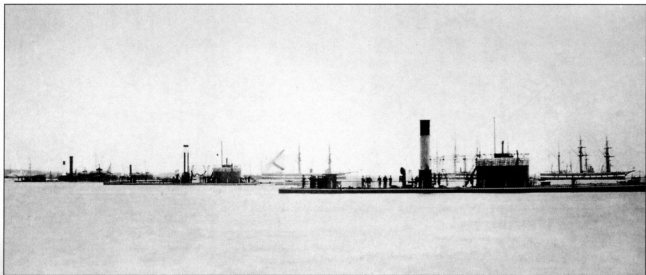
Максимов П.В. Основатель тактики броненосного флота // «Морской сборник», 1970, №9, с. 64-66.

Практические плаванья броненосной эскадры Г.И.Бутакова в 1867-1877 гг. // Морской Атлас. Т. 3: Военно-исторический. Ч. I. М.: Изд. Гл. Штаба ВМФ, 1959, с. 595-602.

Федоров М.Р. Вклад адмирала Г.И.Бутакова в кораблестроение и тактику парового флота // «Судостроение», 1979, № 4, с. 62-64.

Мониторы «Казань», «Тифон» и «Перун»

Строительство мониторов – этих небольших бронированных кораблей, положило начало созданию парового броненосного флота в России и Григорий Иванович Бутаков был в первых рядах его горячих сторонников



ТРАФАЛЬГАР

КАЖДЫЙ ИСПОЛНИЛ СВОЙ ДОЛГ ДО КОНЦА

Муксин Я.Н.
Санкт-Петербург, Россия

21 октября 2005 года исполнился двухвековой юбилей со дня одного из самых известных сражений эпохи парусных флотов – сражения при мысе Трафальгар. С той самой минуты, как прогремел последний залп этой битвы, она привлекает к себе внимание историков и военно-морских теоретиков как образец баталии с решительными результатами. Яркая фигура командующего британским флотом вице-адмирала лорда Нельсона также стала объектом их пристального внимания – в первую очередь, с точки зрения сравнения и подражания.

За двести лет было опубликовано столько материалов, посвященных этой битве и лично лорду Нельсону, что уже очень трудно найти какие-то новые факты или высказать оригинальные взгляды по данному вопросу. В силу вышеизложенного, в представляемой на суд наших читателей статье значительное внимание уделено тому грандиозному плану вторжения французской армии на Британские острова, следствием и развязкой которого и стала Трафальгарская битва.

Деревянные стены – лучшие стены для этого королевства.

Лорд Ковентри, 1633

Эти испытанные в штормных кораблях, которых Великая Армия так и не увидела, стояли между ней и завоеванием ее мира.

А.Т.Мухом "Влияние морской силы на французскую революцию и империю"

Общая военно-политическая обстановка

Амьенский мир, заключенный между Францией и Британией в 1802 году, просуществовал чуть более года.

Как и во многих других случаях, более длительный мир был бы выгоден обеим сторонам. Даже воинственный Наполеон понимал это: "мир необходим для восстановления флота, для снабжения наших портов, лишённых материала, и еще потому, что при нем открыта единственная арена для обучения наших эскадр, т.е. море".¹

В Британии тоже не все было гладко. Первый лорд Адмиралтейства воспользовался наступившим перемирием для коренной реорганизации системы снабжения флота. Намеченные преобразования должны были прекратить воровство и стать преградой на пути коррупции. Однако реформы привели к развалу существующей системы, а война

началась раньше, чем была создана новая. Кроме того, заключение Амьенского мира вызвало в Британии волну пацифистских настроений. Ассигнования на флот были урезаны, запасы снабжения распроданы частным лицам, многие корабли выведены в резерв и разоружены, их команды распушены.

Но, несмотря на все эти обстоятельства, в мае 1803 года вой-

¹ – Британская блокада французских портов в предшествующую войну привела к тому, что французский флот и его береговая инфраструктура оказались отрезанными от снабжения, поставившиеся в основном с Балтики. – Здесь и далее, если не оговорено иное, цитирования автора.

² – Он же Джон Джервис, победитель испанского флота при мысе Сент-Винсент в 1797 году. В этом бою одним из кораблей эскадры Джервиса командовал Нельсон.

Адмирал Нельсон

Горацио Нельсон родился 24 сентября 1754 года в семье священника. В 1771 году, в возрасте 12 лет поступил на службу в военно-морской флот. В 1777 году получил чин лейтенанта. В 1778 году произведен в командиры и получил под свою команду бриг «Badger». В 1779 году произведен в чин капитана. В 1794 году при осаде Кальви (Корсика) потерял правый глаз. В сражении при Сент-Винсенте в феврале 1797 году командовал линейным кораблем «Captain», причем, благодаря его инициативе, вовремя поддержанной командующим – адмиралом Джервисом, – сражение закончилось полным поражением испанского флота. Через неделю после сражения Нельсон был произведен в контр-адмиралы.* В июле того же года потерял правую руку во время попытки захватить испанский корабль

с грузом золота и драгоценностей, стоящий в гавани Санта-Круз на Канарских Островах. В 1798 году разгромил французский флот при Абукире, что определило конечную неудачу Египетской экспедиции Наполеона. В сражении при Копенгагене 2 апреля 1801 года разбил датский флот, что обусловило выход Дании из “вооруженного нейтралитета”, в который она входила вместе со Швецией и Россией. Именно в этом сражении произошел знаменитый инцидент, когда Нельсон проигнорировал приказ к отходу, поданный его старшим командиром – адмиралом Хайдом Паркером. По воспоминаниям очевидцев, Нельсон приложил подозрную трубу к выбитому глазу и заметил, что “раз у меня всего один глаз, то я иногда могу побить слепым”. Эта “своевременная слепота” и принесла победу. Сам Нельсон говорил о том, что сражение при Копенгагене было самым ужас-

ным из всех, в которых он участвовал. После сражения он получил чин вице-адмирала.

В 1803 году вступил в командование Средиземноморским флотом. Погиб в Трафальгарском сражении 21 октября 1805 года.



* – Чтобы не нарушить старшинство и порядок производства, Адмиралтейству пришлось произвести в контр-адмиралы и несколько капитанов, имеющих выслугу в чине большую, чем у Нельсона.

на Франции и Британии возобновилась и уже не прекращалась вплоть до отречения Наполеона в 1814 году. Формальным поводом к войне стало невыполнение сторонами условий Амьенского мира – Британия не эвакуировала Мальту, а Франция – Голландию. Длительные переговоры по этим вопросам не привели к желаемому результату. В этом свете интересно отношение к Мальте Наполеона. Понимая ценность этой прекрасной средиземноморской базы, он в беседе с британским посланником лордом Уитвортом заметил, что “готов скорее увидеть британцев на высотах Монмартра, чем обладателями Мальты”. До появления на Монмартре русских войск оставалось еще 11 лет...

Испания находилась в союзе с Францией с 1796 года. По условиям договора она должна была по первому требованию французского правительства выставить в море 15 линейных кораблей. Особенности дипломатии тех времен были таковы, что участие испанских кораблей в боевых действиях против, например, британских, не означало начала войны между Испанией и Британией. Эти корабли являлись как бы “арендованными” Францией и должны

были рассматриваться как французские, несмотря на испанские экипажи под командой испанских же офицеров. Однако осенью 1803 года Наполеон решил заменить помощь “натурой” ее денежным эквивалентом – Испания должна была выплачивать 6 млн. франков в месяц. По британской оценке, этой суммы было бы достаточно для содержания 15 кораблей и 200-тысячной армии. Естественно, Британия считала такой шаг враждебным и идущим гораздо больше на пользу Франции, нежели требовалось от Испании по договору 1796 года. После подписания конвенции о субсидиях, британский кабинет сообщил, что считает продолжение такой помощи основательной причиной для войны. Однако первой войной объявила Испания и то лишь в декабре 1804 года. Поводом стало нападение четырех британских фрегатов на такое же количество испанских, закончившееся гибелью одного из “испанцев” и сдачей трех оставшихся. После объявления войны, в январе 1805 года, был подписан новый договор между Францией и Испанией, по которому последняя выставила не менее 25 линейных кораблей и 11 фрегатов, причем

управление всеми союзными силами ввергалось Наполеону. Естественно, испанские базы – Кадис, Ферроль, Картахена, Виго – также поступали в распоряжение союзного флота.

План вторжения

Основной задачей новой войны для Наполеона стало вторжение на Британские острова. Такая постановка задачи неудивительна, ибо в тот момент Франция и Британия прекрасно иллюстрировали собой извечный детский вопрос – “кто кого победит – слон или кит?”. Наполеон, обладавший к тому времени большой армией, закаленной во многих сражениях, естественно, хотел сражаться в своей стихии. Победа на суше над маленькой и почти не имевшей боевого опыта английской армией была вполне очевидна. Но для проведения высадки на острова так же очевидна была и суровая необходимость противостоять мощному британскому флоту. Для Британии все было с точностью до наоборот – только флот мог защитить ее в этой войне, рассчитывать на армию не приходилось. “Деревянные стены” в который раз должны были спасти королевство.

Британский план ведения боевых действий, в силу этих обстоятельств, в точности повторял принятый во время предыдущей войны – британские эскадры блокировали все военно-морские базы и эскадры противника. Прорыв одной из эскадр не приводил к возникновению крупных проблем – “освободившиеся” блокирующие эскадры усиливали собой оборону тех мест, куда мог быть нанесен удар. Британцы, в сущности, действовали по внутренним коммуникационным линиям. Конечно, даже Средиземное море – не Бельгия, капризная погода и отсутствие данных о движении прорвавшегося противника вносят коррективы в самые прекрасные на бумаге планы, но в целом британский флот выиграл предыдущую войну (как и эту), действуя на внутренних линиях.

Наполеон, будучи прекрасным стратегом и признанным мастером маневра, не мог не оценить силу позиции британского флота. При этом он вполне здраво оценивал возможности своего флота в случае его прямого столкновения с британским. Неудивительно, что он не захотел атаковать сильную позицию “в лоб”, рискуя при этом неудачей высадки, т.е. конечной цели войны. В основу плана вторжения в Британию были положены маневр и дезинформация.

Главными идеями плана, составленного Наполеоном, были следующие:

- Разрозненные эскадры французского флота, стоящие в Тулоне, Бресте, Рошфоре и других портах, должны соединиться для прикрытия высадки.
- При этом необходимо избегать боя с британскими эскадрами, т.к. поражение в таком бою весьма вероятно и может поставить под угрозу успех всей операции.
- Британские командующие и Адмиралтейство должны быть по возможности введены в заблуждение, чтобы разослать свои эскадры как можно дальше от пункта сосредоточения французского флота и мест погрузки войск и их высадки.

Таким образом, упор делался на захват господства на море в отдельном районе (Ла-Манше), на ограниченное время (5-6 дней), причем это господство достигалось **посредством не боя, а маневра.**

Пойти “классическим” путем – сначала уничтожить или ослабить эскадры противника в бою, а уж потом беспрепятственно высаживать войска – Наполеон не мог в силу очевидной слабости французского флота. Французы не выиграли бы этого боя. Отсюда и логичное решение – уничтожение кораблей противника не есть само-

цель, если их нельзя потопить, то их надо отвлечь. У противника в районе высадки не должно быть достаточного для ее срыва числа кораблей. А почему их не будет **в этом районе** – для высадки не так уж и важно. Как и на суше, Наполеон хотел создать для себя численный перевес на поле сражения, даже будучи слабее противника на театре в целом. Эскадра, прикрывающая высадку огромной, 130-тысячной армии, должна быть сильнее той небольшой части британского флота, которая останется в Ла-Манше.

В соответствии с первоначальным планом Наполеона, основная роль в обеспечении вторжения на Британские острова отводилась Тулонской эскадре под командованием Латуш-Тревиля. Эта эскадра в составе 10 линейных кораблей должна была в середине января 1804 года прорваться из блокированного Тулона и убедить британский блокирующий флот, что целью операции является Таранто. Затем предстояло прийти Гибралтар, близ Кадиса соединиться с эскадрой из Рошфора (5 или 6 кораблей), к середине февраля прибыть к Булони и прикрыть высадку 130-тысячной армии самого Наполеона.

В обеспечение этого сосредоточения, эскадра в 20 линейных кораблей с 20 тысячами

Линейный корабль «Victory»

Корабль Его Величества «Victory» (пятый корабль с этим именем) был заложен в 1759 году как трехдечный 100-пушечный корабль первого класса. Спущен на воду он был лишь в 1765 году, а принят в состав флота – в 1778 году. Водоизмещение 3500 тонн, длина 69 м, ширина 15,7 м, высота топа гот-мачты над ватерлинией – 67 м. Экипаж 821 человек. Как и все корабли первого класса, отличавшиеся просторными и удобными адмиральскими помещениями, «Victory» служил флагманским кораблем многим британским адмиралам. На нем держали свой флаг адмирал Хоу при снятии блокады Гибралтара в 1782 году, адмирал Худ при захвате и обороне Тулона в 1793 году, адмирал Джервис при Сент-Винсенте в 1797 году.

Уже в 1797 году корабль был признан “негодным к дальнейшей службе” и предназначен для переоборудования в госпитальное судно. Однако, гибель другого корабля первого класса, «Impregnable», привела к отмене этого решения и «Victory» был поставлен в “большой ремонт”, который был проведен в 1800-1803 годах в Чатаме. В мае 1803 года корабль вступил в строй в качестве флагмана командующего Средиземноморским флотом Горацио Нельсона.

В 1812 году «Victory» был выведен в резерв. С 1824 года он служил флагманским кораблем адмирала порта, а с 1889 года – флагманским кораблем командующего флотом метрополии. В 1921 году на корабле начались восстановительные работы, и в 1922 году он был введен в док №2 в Портсмуте, где и находится по сей день в качестве музея.



HMS «Victory» под всеми парусами

Общее состояние флотов

Франция

Прекрасный флот, доставшийся Республике от Короны, на равных сражавшийся с британским во время Войны за Независимость американских колоний, находился в упадке. Это касалось всех его составляющих — командного состава, матросов и собственно кораблей.

Командный состав французского флота оставлял желать много лучшего. Это стало результатом репрессий против офицеров и адмиралов, гибель или бегство лучших из них за границу, назначение на их места случайных людей, единственным достоинством которых была склонность к революционной риторике. От адмиралов требовалось только, по выражению Наполеона, «желание умереть». Считалось, что этого достаточно для победы в морском бою.

Постоянная строгая блокада французских баз британским флотом в предыдущую войну привела к тому, что экипажи французских кораблей не имели достаточной практики нахождения в море. Командиры и экипажи не могли отработать совместное маневрирование, удержание в строю и многие другие навыки, необходимые для боя, но получаемые только во время морской практики.

Состояние кораблей также было удручающим — блокада не позволяла накапливать в базах необходимое количество леса, снастей, орудий и прочего снабжения, вплоть до провизии. Корабли не получали своевременного ремонта, экипажи жили впроголодь. Короткий период мира позволил до некоторой степени исправить это положение.

Испания

Долгое время считавшаяся ведущей морской державой, Испания к тому времени еще не утратила соответствующих амбиций. Страна содержала достаточно большой военный флот и обладала прекрасными базами. Корабли испанской постройки отличались не только большими размерами и числом орудий, но и надежностью постройки и ходкостью.

А вот экипажи, офицеры и адмиралы были ниже всякой критики. Проблема была та же, что и у их французских коллег — отсутствие опыта. Наполеон в наставлениях своим адмиралам предлагал считать два испанских корабля за один французский.

Британия

Несмотря на «запустение» мирного времени и плоды реформ Сент-Винсента, британский флот к началу войны был в намного лучшем состоянии, чем флоты союзников.

Лорд Мелвилл, пришедший на смену Сент-Винсенту с началом войны, мудро «вернул все на круги своя». Это позволило наладить снабжение блокирующих эскадр и ввести в строй много ранее разоруженных кораблей. Существуют упоминания о том, что некоторые корабли, нуждавшиеся в тимберовке*, были просто обшиты снаружи двухдюймовыми дубовыми досками и в таком виде участвовали даже в Трафальгарском сражении.

Командный состав флота был на высоте. Во главе эскадр стояли адмиралы, получившие мировую известность — Коллингвуд, Корнуолис, Сомарен и, естественно, Нельсон. Благодаря «кадровой политике» Нельсона, стремившегося создать под своим командованием «отряд братьев», командиры кораблей отличались инициативой, волей к победе и не боялись рисковать.

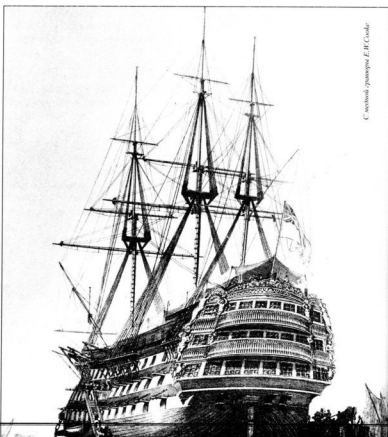
* — **Тимберовка** — ремонт деревянного судна методом замены части обшивки и лабара, необходимой по мере гниения древесины или повреждения ее дровяными червоточами. Как правило, тимберовка требовала постановки корабля в док на длительный срок и могла сопровождаться изменением теоретического чертежа, артиллерии и парусного вооружения. — Прим. ред.

солдат на борту должна была выйти из Бреста для высадки десанта в Ирландии. Этот ход планировался, чтобы отвлечь эскадру адмирала Чарльза Корнуолиса от входов в Ла-Манш, оттянув ее к Бресту, и тем самым обеспечить прорыв Тулонской эскадры.

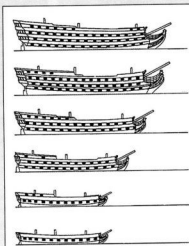
Однако жизнь внесла свои коррективы. В Тулоне в декабре было готово лишь 7 кораблей из 10. Затем последовала целая череда политических событий — заговор роялистов, захват и казнь герцога Энгийского, принятие Наполеоном титула императора. Лишь в июле Наполеон вернулся к отложенному плану. Именно к этому моменту относится его фраза: «Пусть, только мы сделаемся господами Канала на 6 часов и тогда мы сделаемся господами всего света». И тут опять вмешалось Провидение — 20 августа Латуш-Тревилль, командующий Тулонской эскадры, умер. Эта потеря была столь серьезна, что привела к пересмотру всего плана кампании.

Английский 110-пушечный линейный корабль «Prince» на море

Обратите внимание на богато украшенную кормовую часть корабля с большими декоративными галереями. По правому борту корабля прибиты нагрудки для переборки жидкости на борт.



Судовой планшета J.W. Cooke



Соотношение размеров испанских кораблей различных классов.

Вверху — корабль 1 класса, далее вниз по убыванию, самый нижний — корабль 6 класса.

Опыт предыдущей войны, когда британскими эскадрами были блокированы все крупные французские базы и эскадры, пригодился и в новой войне. Постоянное нахождение в море дало необходимую практику офицерам и командам, была отработана система снабжения блокирующих эскадр и управление ими со стороны Адмиралтейства.

Основной проблемой, как и всегда, стал набор команд. Он был проведен вполне устоявшимся в то время способом — насильственной вербовкой. Причем люди брались везде — в кабаках приморских городов, с угольных шаланд, с рыбацких ботов, с британских коммерческих судов, остававшихся фрегатами в Провинции. Впрочем, Нельсон распространял понятие "отряда братьев" не только на офицеров, но и на рядовых моряков. Это приводило к тому, что даже такой разношерстный люд, набранный такими "нецивилизованными" способами, превращался в слаженные и дисциплинированные команды боевых кораблей.

▲▼▲

Основным типом линейного корабля во всех флотах был 74-пушечный трехдечный корабль** водозмещением около 1800 тонн. Более крупные типы — вплоть до 130-пушечных, как и более мелкие (от 44 до 64 орудий) становились все более редкими. По подсчетам Ф.Колумба, в кампанию 1796 года в британском флоте имелось 130 кораблей, из них 27 — с 80 и более орудиями (21%), 49 — с 64 и менее орудиями (38%) и 54 — 74-пушечных (41%). В кампанию

1801 года из 116 кораблей ровно половина составляли 74-пушечные, все те же 20% — 80-пушечные и более, и лишь 30% — более слабые типы. В 1813 году из 105 кораблей в строю лишь 14 несли 80 и более орудий (13%), 6 — 64 и менее (6%), тогда как 74-пушечных имелось 85, т.е. 81%.

Примерно так же обстояло дело и с фрегатами. Для сопровождения флота и разведывательной службы при нем в наибольшей степени подходили 32-38 пушечные фрегаты, и их относительное количество постоянно возрастало. При этом число наиболее сильных, 40-44 пушечных, фрегатов постоянно уменьшалось, как и число легких, вооруженных 20-32 орудиями.

Классы британских кораблей

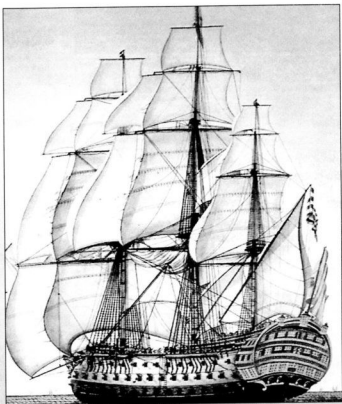
Класс	Число орудий	Численность экипажа
Первый	более 100	850
Второй	90 - 98	740
Третий	64 - 84	500 - 700
Четвертый	44 - 54	300 - 400
Пятый	32 - 40	250
Шестой	24 - 28	200

** — Корабль, кроме прочих многочисленных значений этого слова, еще и "трехмачтовое судно с прямым парусным вооружением на всех трех мачтах".

Теперь Тулонская эскадра из 12 кораблей под командованием адмирала Пьера Вильнева стала второстепенным звеном и должна была, вместе с эскадрой адмирала Миссиесси из Рошфора (5 кораблей), отвлекать внимание британцев при помощи диверсии в Карибском море. Предполагалось, что вышедшие порознь эскадры прибавят в Вест-Индию, захватят несколько островов и будут действовать против британской торговли. После такой "демонстрации", должной вызвать отправку британских сил в этот район, они соединятся и пойдут в Европу, где, сняв

Испанский линейный корабль «Santísima Trinidad»

Спустился на воду в 1769 году, на верфи Табины. На момент спуска имел 120 пушек, на трех орудийных палубах и стал самым крупным боевым кораблем. При водоизмещении в 4950 тонн, длине 61,3 м и ширине 16,2 м он составил далеко не худшую пару кораблю первого класса — флагману Наполеона «Восток» имел водоизмещение всего 3500 тонн. В 1795 году палубы и палубы «Santísima Trinidad» были соединены закрытой палубой, что сделало его единственным затерянным лабиринтом. Под новой палубой были установлены 8-дюймовые пушки, общее число орудий возросло до 144, но дебетово выстрел было уменьшено до 130-136. Будучи, по причине малой мореходности корабля, «Santísima Trinidad» принимал участие в американской войне за Независимость. В сражении при мысе Сант-Винсенте участвовал в качестве флагманского корабля командующего Хосе де Хордоба, где получил самые тяжелые повреждения. Вскоре после всех трех матчей, что выиграны была спущенная флагманская палуба, и только недостроенный корпус был отбуксирован в Гибралтар. В Гибралтарском сражении корабль стал бы тяжело поврежден и сдался англичанам «Еретику». Однако, потом, разобравшись на следующий день после сражения, не побоялись приписать столь ценный приз — «Santísima Trinidad» затонул при буксировке.





Условные обозначения на картах-схемах

Корпусалис



Командующий эскадрой

Блокирующая эскадра

Французские базы

Испанские базы

Британские базы

Перемещения эскадр

Вильнева

Нельсона

Других британских

Даты (число и месяц 1805 года)

06.05



блокаду с Ферроля, присоединят находящиеся там 5 кораблей, и встанут в Рошфоре. Основная роль в новом плане отводилась Брестской эскадре адмирала Гантома. Приняв на корабли 18 тысяч солдат маршала Ожеро, эскадра в числе 20 кораблей должна была выйти далеко в Атлантику и подойти к северу Ирландии, как будто бы она пришла от Ньюфаундленда. На высадку отводилось 36 часов. Затем эскадра должна была попасть в Дуврский пролив – или с запада, через Ла-Манш, или с востока – обойдя Шотландию с севера. Выбор направления движения определялся направлением ветра. После входа в пролив, опять же в зависимости от направления ветра, Брестская эскадра должна была либо обеспечить высадку Булонской армии в Англии, либо прикрыть конвой с 25 тысячным корпусом Мармона на пути из Голландии в Ирландию. В соответствии с общим замыслом, Тулонская эскадра должна была выйти около 12 октября, Рошфорская – не позднее 1 ноября, Брестская – после выхода первых двух, но не позднее 23 ноября.

Вступление в войну Испании отсрочило выполнение этого плана, что привело к его дальнейшим изменениям. В декабре Вильнев и Миссисси получили детальные инструкции, выполнение которых пришлось уже на 1805 год.

Начало кампании

В соответствии с декабрьскими инструкциями, 11 января 1805 года Рошфорская эскадра Миссисси прорвалась в океан. Только 24 января за ней в погоню были отправлены 6 британских кораблей контр-адмирала Томаса Кокрена, а 20 февраля Миссисси благополучно достиг Мартиники.

Тулонская эскадра Вильнева в составе 10 линейных кораблей и 7 фрегатов вышла в море 18 января. Начавшийся шторм способствовал отрыву французской эскадры от преследовавшей их эскадры Нельсона, но этот же шторм явился и причиной неудачи – неопытность французских моряков привела к разделению эскадры и авариям на 4 линейных кораблях. Вильнев предпочел

вернуться в Тулон. Рошфорская эскадра оказалась отрезана в Вест-Индии.

Все это вызвало очередные изменения в общем плане кампании. В соответствии с инструкциями от 2 марта, Брестская эскадра Гантома в составе 21 корабля должна была выйти в Ферроль, отогнать блокирующую эскадру, соединиться со стоящими в Ферроле 5 французскими и 10 испанскими кораблями и идти на Мартинику. Там должна была состояться встреча с эскадрой Вильнева, а если повезет – и с кораблями Миссисси. Общая численность соединенной эскадры составила бы более 40 кораблей, командование эскадрой возлагалось на Гантома. На сосредоточение не проходило 30 дней. По истечении этого срока Гантом должен был идти напрямик в Булонь, где Наполеон ожидал его между 10 июня и 10 июля. Если бы сосредоточения не произошло, и Гантом имел менее 25 кораблей, он должен был идти в Ферроль, где его должны были ждать подкрепления. Впрочем, Гантому было оставлено право идти к Булони и менее чем с 25 кораблями, если он сочтет это разумным.

Вильневу предписывалось выйти из Тулона с 11 кораблями, подойти к Кадису и, не заходя в него, соединиться со стоящими там 7 кораблями, а затем идти к Мартинике на раунд с Гантомом.

Долгая погоня

30 марта Вильнев повторно вышел из Тулона и 6 апреля был уже вблизи Карфагены. Британская эскадра адмирала Нельсона в это время ожидала его между Сардинией и Африкой. Шесть испанских кораблей, стоявших в Карфагене, как оказалось, не имели приказа соединиться с эскадрой Вильнева, а посему он преследовал дальше и 8 апреля прошел Гибралтар. 9 апреля, отогнав небольшую британскую эскадру, блокировавшую Кадис, эскадра Вильнева соединилась со стоящими там 6 испанскими и одним французским кораблями. На Мартинику эскадра пришла 14 мая. Только 16 апреля, когда Вильнев уже 6 дней как ушел из Кадиса, Нельсон узнал об истинном курсе французской эскадры. Сильные штормы с

встречными ветрами не позволили британской эскадре прибыть в Гибралтар ранее 6 мая. 11 мая Нельсон вышел в Вест-Индия.

Остальные части плана выполнялись не столь успешно. Миссиесси смог вернуться из Вест-Индии в Рошфор, где его уже ждали приказы идти обратно на Мартинику. Однако выйти он не смог, поскольку был тотчас же блокирован британским отрядом. Эскадра Гантома не смогла выйти из Бреста, попытка выхода 15 апреля закончилась всего лишь демонстрацией – против 21 французского корабля имелось 24 британских и Гантом не решился вступить в бой.

Строгость блокады Бреста привела к еще одному изменению плана действий: теперь Вильневу предписывалось ждать Гантома в течение 35 дней от получения новых инструкций, а если бы он не пришел и тогда, то следовать в Ферроль, где его ждали 15 французских и испанских кораблей. Вместе с двумя кораблями адмирала Магона, доставившими эти инструкции, после разведки в Ферроле в распоряжении Вильнева должно было находиться 35 кораблей. С ними он должен был идти к Бресту, освободить Гантома, и с 56 кораблями идти в Ла-Манш.

Вильнев получил эти инструкции 4 июня. В это же день Нельсон с 10 кораблями прибыл на Барбалос, где соединился с 2 кораблями Кокрена. Эскадры противников в этот момент находились в 100 милях друг от друга, однако, так и не встретились. Получив донесения о прибытии Нельсона с 14 кораблями (а не с 10, как было на самом деле) и не зная об уменьшении отряда Кокрена с 5 до 2 кораблей, Вильнев был поставлен перед фактом наличия рядом с ним противника, превосходящего его и качественно, и количественно (ошибочно считая 19 британских кораблей против 18 своих, тогда как реально у его противника было лишь 12 кораблей). В свете этого он принял решение идти в Европу, и 9 июня вышел в море с тем, чтобы 22 июля прибыть к Ферролю. Столь большое время в пути объясняется неудачным выбором маршрута движения – через Азорские острова, где в это время года господствуют противные ветры.

Нельсон убедился в уходе французов 12 июня. В тот же день он отослал бриг «Guergiere» с донесениями в Адмиралтейство и уже 13-го вышел вслед за ним. 19 июня «Guergiere» встретил соединенную эскадру в море, а уже 8 июля командир брига вручил донесение в Адмиралтейство.

Приказы лорда Бархэма, незадолго до того сменившего лорда Мелвилла, о перемещении эскадр следуют уже утром 9 июля. Блокада Рошфора снимается, 5 кораблей оттуда отправляются к Ферролю, на усиление эскадры адмирала Роберта Кальера, состоящей из 10 кораблей. Кальеру приказано встретить Вильнева в море, не позволив ему соединиться со стоящими в порту кораблями. Блокировавшие Рошфор корабли прибыли к Ферролю 15 июля. 22 июля состоялся достаточно вялый бой, в котором принимали участие 20 кораблей Вильнева против 15 – Кальера. В результате 2 испанских корабля попали в плен.

В последующие несколько дней, вплоть до 28 июля, когда французская эскадра вошла в бухту Виго, Кальер не преследовал ее, хотя и имел для этого все возможности. Основной отговоркой стала боязнь соединения Вильнева с Феррольской и Рошфорской эскадрами. Нерешительность Кальера не позволила нанести серьезное поражение французам и стала в дальнейшем поводом для судебного разбирательства. Суд снял с адмирала обвинения в трусости и неградивости, однако, его поведение было признано «достойным чрезвычайного осуждения».

1 августа, пользуясь тем, что эскадра Кальера была отнесена штормом от берега, Вильнев вошел в соседнюю с Ферролем гавань Ла-Корунья. Там собралось 29 французских и испанских кораблей. Между тем, Кальер отослал 5 кораблей обратно к Рошфору, откуда французские корабли уже ушли, а сам с 9 кораблями 14 августа присоединился к Корнуолису, блокировавшему с 17 кораблями Брест. 15 августа к этой эскадре присоединились корабли Нельсона. Сам Нельсон с двумя кораблями отбыл в Портсмут, а Корнуолис с 34 кораблями остался сторожить Вильнева. Долгая погоня закончилась.

Долгая погоня Возвращение Нельсона, снятие блокады Ферроля, уход Вильнева из Ферроля



Все это время движения французских кораблей были направлены на сосредоточение превосходящих сил и распыление сил британского флота. Для этого последовательно предполагались сосредоточения перед Брестом, на Мартинике и в Бискайском заливе. Однако все попытки создать и использовать численный перевес не увенчались успехом – британские эскадры постоянно занима-

Долгая погоня Уход Вильнева из Ферроля и сосредоточение британских сил перед Надином



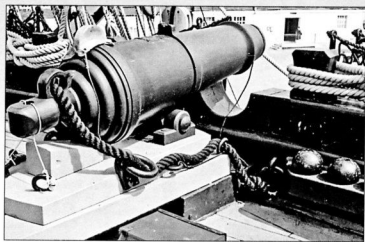
68-фунтовый карронада длинного корабля «Виктор»

Карронада — короткоствольное орудие большого калибра, предназначавшееся для боя на близкой дистанции. Объект дробился картечью или дробными ядрами, но нельзя стрелять и ядрами. На «Виктор» имелось два таких орудия — на носу и на корме корабля. На фотографии справа видна установка для ядра.

ли выгодное положение и могли сосредоточиться при появлении угрозы. В результате у союзников было две эскадры — 21 корабль в Бресте и 29 в Ферроле, но Корнуоллис с 34 кораблями занимал центральное положение и превосходил любой из этих отрядов как количественно, так и качественно. Кроме того, пролив Вильнева в Дуврский пролив мимо этой эскадры был маловероятен. План Наполеона так и не был выполнен, настоячивая блокада восторжествовала.

Начало конца

17 августа Корнуоллис узнал, что 13 числа Вильнев вышел в море с 27 или 28 кораблями. И вот тут британский адмирал



совершил недопустимую ошибку — он отослал 18 кораблей под командованием Кальдера к

Ферролю, разделив таким образом свои силы почти поровну. Все преимущества центральной

План боя “по Нельсону”

Адмирал Нельсон, как и большинство его “коллеги” во флотах всех стран, хорошо знал военно-морскую историю. А она на множестве примеров учила тому, что классическая “параллельная” атака одной линии кораблей на другую всегда дает преимущества обороняющимся. Атакующие корабли вынуждены поочередно проходить вдоль всей или почти всей атакующей линии, совершать при этом повороты и пытаться удержать строй и дистанцию между кораблями. И все это при нарастающих повреждениях в рангоуте, такелаже и парусах.* Попытки одновременного, строем фронта или пеленга, спуска на подветренную линию также обычно не имели успеха, все по тем же причинам — добиться одновременности вступления в бой всех атакующих кораблей, выстроить ровную линию, параллельную обороняющимся, в реальном бою не удавалось.

В любом случае, атакующая линия имеет возможность сосредотачивать огонь на подходящих кораблях и не нуждается в маневрировании. Все что ей нужно — удерживать достаточно небольшие интервалы между мателотами.**

И даже при удачном построении одной линии против другой атакующий не имел преимуществ — вопрос решался артиллерийской дуэлью примерно равнозначных кораблей.

Выходом из положения могло стать сосредоточение всех своих сил против части вражеской линии, желательно извне противника “в два огня”. Очевидно, что фактически при любом направлении ветра выгоднее окружать арьергард противника, т.к. авангарду потребуется достаточно много времени чтобы сделать поворот, построиться и вернуться к арьергарду. Методом такого отрезания арьергарда стало прорезание строя противника. Именно так было выиграно Нельсоном сражение при Абукире.

В отличие от Абукиры, при Трафальгаре предстояло столкнуться с маневрирующим противником. План Нельсона состоял в атаке союзного флота, предположительно идущего в кильватерной колонии линии баталии, двумя колоннами с наветра. Более многочисленная (15 кораблей) подветренная колонна должна была прорезать строй противника между центром и арьергардом, отрезать арьергард и взять его в два огня. Наветренная колонна (12 кораблей) должна была связывать боем центр и

авангард противника. Особое внимание предполагалось уделить кораблю главнокомандующего, который, по всем расчетам должен был находиться как раз в центре. Этот план был подробно изложен в записке Нельсона командирам от 9 октября. Как и всегда, реалии боя внесли свои коррективы в этот план, но надо заметить, что в целом бой развивался так, как задумал Нельсон, и именно это дало ему решительную победу.

Много лет идут споры о том, кто первым применил этот метод. Отечественная история называет его первооткрывателем адмирала Ф.Ф.Ушакова, указывая на то, что он применял этот метод еще до нельсоновского Абукиры. Ни в коей мере не умаляя заслуг Ф.Ф.Ушакова в применении прогрессивной тактики морского боя, не совсем понятно то, почему в данном случае оспариваются лавры именно Нельсона. Французский адмирал Сюффрен еще в 1782 году в сражении против адмирала Хьюза близ Мадраса сосредоточил свои корабли против британского арьергарда, поставив британские концевые корабли в два огня. В том же году, но в сражении при островах Святых в Вест-Индии корабль Родней двумя колоннами прорезал линию кораблей де Граса и расстроил ее, захватив несколько кораблей, в том числе флагманский.

Идея сосредоточения сил против арьергарда противника, диктуемая как необходимостью получения решительных результатов, так и техническими особенностями имевшихся кораблей, лежала на поверхности, и не удивительно, что наиболее грамотные адмиралы всех флотов применяли ее в жизни.

* — По опыту считалось, что корабль, 15-30 минут находившийся под огнем несправится на короткой дистанции, уже не сможет сделать поворот и атаковать.

** — Выстраивание скоростей парусных судов было большой проблемой всех адмиралов. Разница скоростей появлялась как с течением времени из-за различных повреждений кораблей, так и в силу стихийности его “настройки” в данный момент времени (на чем скапливались неподготовленность и опыт экипажа). На это накладывалась разница в силе и направлении ветра — на данные линии в 2-3 мили это могла быть весьма значительная. Разное сопротивление корпусов кораблей также вполне очевидно — различные обводы, типичность постройки, разная степень обременения, и т.п. При этом у моряков не было средства быстро и точно оценить скорость своего корабля — оценка скорости по рукомому часу занимала много времени и не отличалась достаточной точностью. Удержание дистанции было скорее искусством, чем результатом расчета.

Линейные корабли союзников

Номер на схеме	Корабль	Число орудий
Французские линейные корабли		
2	«Scipion»	74
4	«Formidable» (Дюмануа)	80
6	«Mont Blanc»	74
8	«Duguay Trouin»	74
11	«Heros»	74
15	«Bucentaure» (Вильнев)	80
16	«Neptune»	80
17	«Redoutable»	74
19	«Indomptable»	80
23	«Aigle»	74
24	«Fougueux»	74
28	«Swiftsure»	74
30	«Pluton»	74
34	«Achille»	74
35	«Algesiras»	74
36	«Argonaute»	74
37	«Berwick»	74
40	«Intrepide»	74
	Итого:	1356
Испанские линейные корабли		
1	«Neptuno»	80
3	«San Augustin»	74
7	«Rayo»	100
9	«San Francisco de Asis»	74
13	«Santissima Trinidad»	130
14	«San Justo»	74
18	«San Leandro»	64
20	«Montanes»	74
21	«Santa Ana»	112
25	«Principe de Asturias» (Грауина)	112
27	«Monarca»	74
31	«San Ildefonso»	74
32	«Argonauta»	80
33	«Bahama»	74
39	«San Juan de Nepomuceno»	74
	Итого:	1270

позиции перешли к Вильневу! Он был сильнее обеих "половин" британской эскадры и мог с большими шансами на успех атаковать любую из них.

15 числа по пути в Брест, в 250 милях к северо-западу от мыса Финистерре, эскадра Вильнева встретила два британских фрегата. Получив (опять!) неверное донесение о том, что они принадлежат к британской эскадре из 25 кораблей, Вильнев отказался от прорыва в Брест с боем и отдал приказ повернуть в Кадис. 20 августа его корабли вошли в Кадис, соединившись с 6 кораблями, стоявшими там. Адмирал Катберт Коллингууд, следивший за Кадисом с мая 1804 года, имел в тот момент всего 3 корабля.

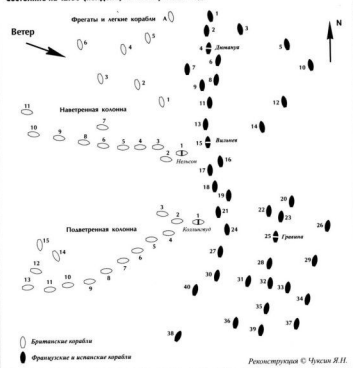
Однако в тот же день к Коллингууду присоединился

еще один корабль, 22 августа из Средиземного моря прибыли 4 корабля адмирала Ричарда Бикертона, а 30 подошел Кальер со своими 18 кораблями — он не застал противника в Ферроле и, узнав что тот пошел в Кадис, поспешил туда же. Двумя днями ранее, 28 сентября к Кадису прибыл Нельсон и принял у Коллингууда командование блокирующей эскадрой. Британский флот опять сумел сосредоточиться в одной точке...

Декорации поставлены, актеры заняли свои места. Все было готово к сражению...

Наполеон получил сведения о новом состоянии дел около 25 августа и тут же оценил значение произошедшего. Высадка в Англии в этом году стала невозможной. В соответствии с ранее принятым императором

Начало боя Состояние на 12.00 (полдень) 21 октября 1805 года



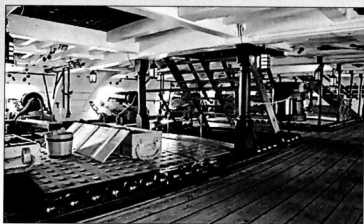
Британские линейные корабли

Номер на схеме	Корабль	Число орудий
Наветренная колонна		
1	«Victory» (Хейсон)	100
2	«Temeraire»	98
3	«Neptune»	98
4	«Leviathan»	74
5	«Britannia»	100
6	«Conqueror»	64
7	«Agamemnon»	64
8	«Ajax»	74
9	«Orion»	74
10	«Minotaur»	74
11	«Spartiate»	74
	Итого:	894
Подветренная колонна		
1	«Royal Sovereign» (Коллингууд)	100
2	«Belleisle»	74
3	«Colossus»	74
4	«Mars»	74
5	«Tonnant»	80
6	«Bellerophon»	74
7	«Achilles»	74
8	«Polyphemus»	64
9	«Revenge»	74
10	«Swiftsure»	74
11	«Defence»	74
12	«Thunderer»	74
13	«Defiance»	74
14	«Prince»	98
15	«Dreadnought»	98
	Итого:	1080

Прим. авт. — "А" — линейный корабль «Africa» (64 орудия) не смог занять свое место в наветренной колонне.

Фрегаты и легкие корабли

Номер на схеме	Корабль	Число орудий
Британские фрегаты и легкие корабли		
1	«Euryalus»	36
2	«Sirius»	36
3	«Phoebe»	36
4	«Najad»	38
5	«Pickle»	10
6	«Entreprenante»	8
	<i>Итого:</i>	164
Французские фрегаты и легкие корабли		
5	«Cornelie»	40
10	«Furet»	18
12	«Hortense»	40
22	«Rhén»	40
26	«Thetis»	40
29	«Argus»	10
38	«Hermione»	40
	<i>Итого:</i>	228



Срезная оружейная палуба линейного корабля «Victory»

На этой палубе размещались 28 24-фунтовых орудий (весом по 2,5 тонны каждое). Эти орудия обслуживались корабельными морскими пехотинцами, проживавшими здесь же. На эту же палубу выносили голубы дуги казней. Сидя у них, проводились для работы с парусами, фрутов — для подъема рангута и шлюпок. В кормовой части палубы размещались офицерские каюты и каюты капитана (капитан потому что морские жили на этой палубе — в качестве защиты обшивкой от лентежи).

решением, двухсоттысячная армия, стоявшая в Булонском лагере, «сделала пируэт» и 7 октября была уже на Дунае, где и отрезала 80-тысячную армию Мака под Ульмом. 20 октября, за день до Трафальгара, Мак капитулировал. 13 ноября французы вошли в Вену, 2 декабря выиграли Аустерлицкое сражение, а 26 декабря Австрия подписала Пресбургский мир. Но все это было уже после Трафальгара.

Сражение

Завязка

14 сентября Наполеон приказал Вильневу оставить Кадис при первой возможности и идти в Средиземное море, соединившись по дороге с кораблями, стоящими в Картахене. Войска, имевшиеся на кораблях, должны были подкрепить силы генерала Сен-Сира, которому предстояло атаковать Неаполь. 15 сентября император приказал морскому министру Декре заменить «малодушного» Вильнева на адмирала Розили, причем Вильневу надлежало прибыть в Париж и дать отчет о своем поведении. Вильнев получил приказание о выходе 27 сентября. Военный совет, собранный им, высказался против выхода, но Вильнев сослался на приказ императора. Уже 11 октября до Вильнева дошел слух о его замене и необходимости покинуть эскадру.

Не дожидаясь прибытия Розили, Вильнев 19 октября при попутном ветре начал выводить эскадру в море. Под его командо-

ванием находилось 33 линейных корабля, 5 фрегатов и 2 брига.

Британские корабли, 27 линейных и 6 фрегатов и легких судов, располагались в то время следующим образом — фрегаты вблизи порта, небольшие отряды линейных кораблей в 20 и 35 миль от порта и главные силы — в 50 милях на запад-юго-запад от Кадиса. Такая цепь кораблей позволяла постоянно быть в курсе происходящего в Кадисе и при необходимости поддерживать передовые корабли. Шесть кораблей были отосланы в Гибралтар для пополнения запасов воды.

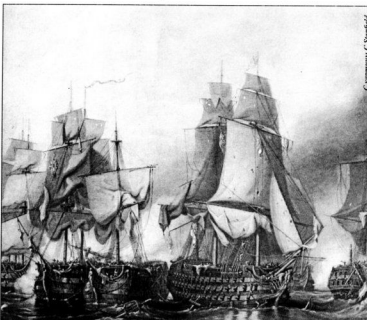
Общее соотношение главных сил было таково: 27 британских линейных кораблей против 33

союзных, соответственно, 2148 орудий против 2626 и 17 000 человек против 30 000.

Постепенно ветер «скис». К этому времени вышли лишь 7 кораблей и 3 фрегата. Шталь не позволил им отогнать британские фрегаты, наблюдавшие за портом, и фрегат «Sirius» передал флажным сигналом: «Вражеские корабли выходят из порта». Ответ Нельсона не заставил себя долго ждать: «Общая погоня к юго-востоку», он планировал не пустить союзные корабли в Гибралтар. Сравнительные качества британских и союзных кораблей неплохо демонстрирует тот факт, что Нельсон дошел до

Флагман Нельсона линейный корабль «Victory» и его напарник — «Immerable» — берут на абордаж «Redoubtable»

На времена это примерно середина сражения. Нельсон уже смертельно ранен французским стрелком с марса «Redoubtable», впереди еще несколько десятков боев, однако уже можно сказать, что сражение англичане выиграли.

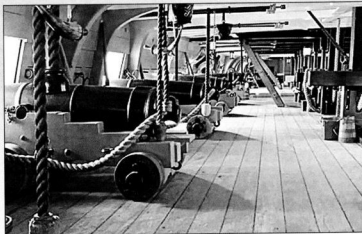


Скульптура С. Дарфилд

Гибралтара раньше, чем союзники смогли выйти из Кадиса...

Однако, заноcheвав на якоре, 20 октября союзная эскадра была уже в море, держа на северо-запад, чтобы затем направиться на юг, к Гибралтару. Корабли Нельсона шли к северу, навстречу им. С рассветом 21 октября Вильнев построил линию баталии на правом галсе, держа к югу при запад-северо-западном ветре. Испанские корабли адмирала Гравины, вместо того чтобы держаться на указанном им месте навстречнее общей линии, заняли место в голове строя. Союзная линия получилась длинной и плохо управляемой, а эскадра Гравины уже не могла выполнять роль подвижного резерва. Впрочем, в связи с приближением противника снаветра, даже при сохранении задуманного положения она могла бы первой попасть под удар и быть отрезанной от подветренных кораблей...

Так или иначе, но в 5.50 Нельсон получил донесение о противнике от фрегата «Achilles» и в 6.10 приказал построиться в две колонны. Подветренную (южную) при северо-западном ветре) колонну возглавлял адмирал Колингвуд на «Royal Sovereign», навстречную — Нельсон на «Victory». Вскоре фрегат «Hermione» донес Вильневу о приближении с запада (снаветра) британского флота в строю двух кильватерных колонн. Вильнев отдал приказ о построении линии баталии лишь в 8 утра. Он мог попытаться прорваться в Гибралтар, однако, предпочел не вести бой у подветренного берега. Был отдан приказ выполнить поворот фордевинд «все вдруг». В результате предполагалось получить ту же кильватерную колонну, но идущую на север, к Кадису, левым галсом, причем концевой корабль становился головным. Из-за слишком слабого ветра этот маневр был выполнен лишь к 10 утра, при этом союзный флот построил не столько линию, сколько полуме-



Батерейная палуба линейного корабля «Victory»

А теперь на секунду представьте: корабль противника проедет с кормы и даст п.л. продолный залп. Корабль этот (и это в среднем 35-45 орудий!) поперек перешибется с кормы выше корабля выскочившим морю. Распуганные, сбитые, а на пути этой крутой смерти нет палубы перед ней бок, как на палубе, и палубе башни же топарщи свистит телами могут вас прикрыть. Если победят, но, наверное, можно увидеть...

ся, выгнутый в центре к востоку, под ветер. Головные корабли, ставшие после поворота концевыми, сгруппировались. После поворота Вильнев увидел, что корабли Гравины потеряли планировавшуюся наветренность и приказал им выйти из строя на ветер, однако, они этого так и не выполнили. Не удалось и выровнять линию, но это событие, обусловленное плохой подготовкой французских и испанских экипажей, сыграло на руку союзникам — британские корабли при атаке попадали под перекрестный огонь.³

Британские корабли вследствие слабости ветра не маневрировали, а шли, как и предполагалось планом, двумя колоннами на центр неприятельского строя. В соответствии с приказом Колингвуда, отданным в 8.45, его подветренная колонна из кильватерного строя постепенно сформировала строй пеленга вправо. Расстояние между колоннами составляло около мили. В 11.48 на фалах «Victory» был поднят знаменитый сигнал — «England expects that every man will do his duty» («Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг»).⁴ В полдень раздался первый выстрел — французский «Fougueux» стрелял по вырвавшемуся далеко вперед подветренной колонны «Royal Sovereign». «Royal Sovereign»

открыл огонь на 10 минут позже, приняв под корму «Santa Ana» и дав продолный залп. Проложные залпы, когда атакующий корабль проходил под кормой противника, последовательно стреляя всеми орудиями соответствующего борта, были самыми ужасными по своим последствиям. Ядра проносились вдоль батарейных палуб, сбивая со станков орудия и калеча людей. Остальные британские корабли подошли лишь через 20 минут. В 12.15 на фалах «Victory» появился еще один сигнал — «Engage the enemy more closely» («Атаковать противника с близкой дистанции»). Этот сигнал уже поднимался Нельсоном во время сражений при Абукири и Копенгагене, на этот раз он не спускался во время всего боя.⁵

Линейный корабль «Victory» провозит под кормой флагманца Вильнева «Виссентин»

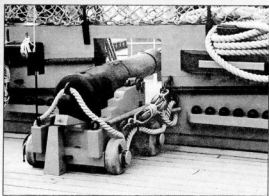
Через каких-то минут последует продолный залп...



³ — Адмирал Колингвуд в своем отчете о сражении приписал этот строй заслугам Вильнева.

⁴ — Как и все пишущие о Трафальгаре, не могу не упомянуть того факта, что изначально Нельсон приказал поднять сигнал «Англия верит (confides), что каждый исполнит свой долг», но его флаг-лейтенант Джон Паско заметил, что во флажном своде нет сигнала для слова «верит», которое придется набирать по буквам, но зато есть «ожидает». Нельсон с видимым нетерпением согласился с заменой.

⁵ — Подражая Нельсону более чем 100 лет спустя, этот же сигнал поднял адмирал Битти во время боя 24 января 1915 года у Доггер-Банки. Однако там этот сигнал не дал аналогичного успеха...



Орудия на палубе линейного корабля «Виктори»

Здесь размещались 12 12-фунтовых орудий. Хорошо видна система прорыва, обеспечивающая использование орудия — броня над выстрелом, предохраняющий от огня из казенной части ствол и вращающийся орудий при отходе, и прицельные тали с близкими, служащие для наведения орудия после выстрела.

Ближний бой

Корабли Комингвуда прорвали строй арьергарда союзников в нескольких местах, ставили корабли противника в два огня, уничтожали или захватывали их. Позади «Santa Ana» в строю союзников находилось 15 кораблей, из них 12 были захвачены или уничтожены.

Около часа дня линия союзников прорвала и наветренная колонна — «Victory» дал продольный залп по корме «Bucefante», флагманского корабля Вильнева, и свалился на бордаж с «Redoutable». Около 13.15, выстрелом с марса «Redoutable» был тяжело ранен Нельсон, его немедленно унесли вниз. Вскоре с «Redoutable» сбежались и задний мателот «Victory» — «Temeraire». Еще три корабля наветренной колонны дали продольные залпы по «Bucefante», а

прорвав линию, сосредоточились на «Santissima Trinidad». Между центром и авангардом союзников образовалась брешь.

В 13.50 Вильнев приказал авангарду повернуть фордевинд «все вдруг» и поддержать центр. Недостаток ветра задержал окончание этого маневра примерно до 15.00. Этот маневр, требовавшийся как минимум часом ранее, уже не мог дать решительного результата, однако мог спасти несколько кораблей. Но и тут сказалось отсутствие организации — из 10 кораблей авангарда 5 кораблей во главе с «Formidable» адмирала Диомануа пошли на ветер от сражавшихся, три покинули поле боя, а два, «Interpide» и «Neptuno», пошедшие под ветром от центра схватки, попали в плен. Впрочем, и корабли Диомануа сделали немного — они обменялись несколькими залпами с британцами и ушли на юго-запад, оставив один из пяти своих кораблей отрезанным.

Уже в начале третьего, после того, как исчезла надежда на быстрый подход кораблей авангарда, флагман Вильнева сдался. В 16.00 кэптен Харди, командир «Victory», доложил Нельсону об одержанной победе. К этому моменту было уничтожено или захвачено 18 кораблей противника. В 16.30 Нельсон умер, сказав перед смертью: «Слава Богу, я выполнил свой долг».

В 16.45 адмирал Гравина взял курс на Кадис и приказал себе не славившимся кораблям следовать за ним. Таких оказалось всего 10 — поровну французских и испанских. В 17.30 сражение закончилось.

Финал

В полночь сильно засвежело, и весь день 22 октября британский флот боролся со штормом с юга. При шторме с запада его положение было бы куда хуже — до подветренного берега было бы менее 20 миль... Однако южный ветер позволил британской эскадре уйти мористее и увести с собой 13 призов. 23 октября, пять кораблей, ушедших в Кадис с Гравиной, попытались отбить несколько призов, находившихся ближе всего к берегу. Они смогли захватить «Santa Ana» и «Algeciras», однако, трое «спасителей» были выброшены на берег, а четвертый, «Rayo», захвачен и уничтожен.

Четыре корабля Диомануа — «Formidable», «Duguay-Trouin», «Mont Blanc» и «Scipion» — были встречены 3 ноября отрядом из 4 кораблей и 4 фрегатов адмирала Страксна и все захвачены.

Потери британского флота составили 449 убитыми и 1241 ранеными. Из кораблей не было потеряно ни одного, а вот многие раненные впоследствии умер-

На палубе «Виктори» в момент ранения адмирала Нельсона (фрагмент картины Д.Дайтона)

Адмирал, в полном парадном облачении, стал прекрасной мишенью для одного из стрелков с марса «Redoutable». Злые шутки до сих пор утверждают, что Нельсон сорвал штормовую шляпку и надел ее в своем величайшем сражении...



О выполнении поворотов парусными кораблями

Как известно, на планирование и ведение боя парусными кораблями огромное влияние оказывало направление и сила ветра. Многие тактические решения командующих определялись именно ветром.

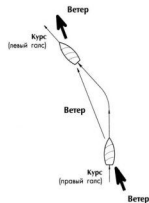
Линейные корабли и фрегаты имели прямое парусное вооружение. На полных курсах (вплоть до галфвинда) это вооружение достаточно удобно в управлении и создает хорошую тягу. Но по мере того, как корабль приводится к ветру, тяга прямых парусов падает. Именно в силу этого кораблям с прямым вооружением сложно выполнять поворот оверштаг, ведь при этом повороте требуется привести до левентика (курса, при котором корабль идет точно против ветра), и лишь потом уваливаться до бейдевинда другого галса. То есть, при этом повороте корабль резко теряет скорость, и если запас скорости перед поворотом был недостаточен, то он может «упереться носом в ветер» и остановиться, так и не закончив поворота. Очевидно, что чем слабее ветер, тем меньше скорость корабля перед поворотом и, следовательно, тем сложнее сделать такой поворот. Не менее важна и скорость работы команды с парусами. По мере приведения к ветру на первоначальном галсе реи с парусами должны поворачиваться все ближе и ближе к ДП корабля, дабы сохранить хоть часть тяги. В момент пересечения кораблем линии ветра они должны быть как можно быстрее перенесены на другой борт, на новый галс, и опять же в наибольшей степени выбраны в ДП, чтобы как можно быстрее «забрать ветер» на новом галсе. Таким образом, реи должны быть с максимальной скоростью повернуты примерно на 90°. Боевые повреждения рангоута и такелажа заметно

усложняли и растягивали во времени этот процесс, если не делали его невозможным вовсе.

Поворот фордевинд гораздо проще для выполнения – корабль уваливается до фордевинда (курс корабля совпадает с направлением ветра), а затем приводится до бакштага другого галса. Реи при этом поворачиваются плавно, скорость корабля фактически не уменьшается. Единственная опасность – «самопроизвольный фордевинд», когда корабль (из-за ошибки рулевого, изменения направления ветра, удара волны или других причин) оказывается на новом галсе еще до того, как перенесены паруса. При этом чаще всего реи будут повернуты на новый галс ветром, а не командой, что может привести к травмам экипажа, а в сильный ветер – и к поломкам рангоута.

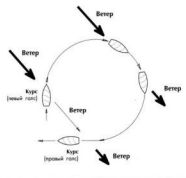
Сравнительная применимость этих двух типов поворотов вполне очевидна – кораблю, идущему острым курсом, выгоднее поворачивать оверштаг, что и происходит при лавировке. Кораблю, идущему полным курсом, выгоднее поворачивать фордевинд. В обратном случае (фордевинд на остром курсе или оверштаг на полном) кораблю придется поворачивать примерно на 270°, с со-

Поворот фордевинд на полном курсе

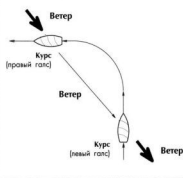


ответствующими затратами времени. Кроме того, поворачивая фордевинд на остром курсе корабль вынужден будет сперва увалиться до фордевинда, т.е. потеряет наветренность (свалится под ветер) и вынужден будет снова выбирать на ветер, опять же с затратами драгоценного в бою времени. Но относительная простота поворота фордевинд заставляла адмиралов прибегать к нему и на острых курсах, а в слабый ветер это было практически единственным решением.

Поворот фордевинд на остром курсе



Поворот оверштаг на остром курсе



ли. В эпоху парусных флотов наиболее тяжелые ранения в бою причинялись в первую очередь обломками деревянных конструкций кораблей. Они не только вызывали переломы, которые были самым обычным делом, но и оставляли после себя долго незаживающие раны, с высокой степенью вероятности развития гангрены и, соответственно, летального исхода. Было очень не просто извлечь из тела раненого все «занозы», что дополнительно осложнялось антисанитарией.

Тяжелые условия обитания экипажей парусных кораблей тех лет достаточно подробно описаны в соответствующей литературе. Франко-испанская эскадра потеряла около 7000 человек убитыми, пленными и ранеными. Из 33 кораблей в Кадисе осталось лишь 11.⁶ Британская победа была полной и сокрушительной.

Ближайшие последствия

Вест о победе доставил в Лондон командир брига «Pickle» лейтенант Джон Лапенотье. Бриг прибыл в Фалмут 5 ноября, и около 13.00 следующего дня Лапенотье сделал доклад в Адмиралтействе. Радость от сокрушительной победы и снятия

⁶ — Из них 5 французских. В изданное ими вступил прибывший 25 октября Релизи. 14 июня 1808 года, перед лицом береговых батарей, захваченных восставшими против французских испанцами и будучи блокированы с моря британскими кораблями, Релизи сдал «последние жертвы Трафальгара».



опасности вторжения омрачалась горем от потери талантливого и популярного адмирала. 9 января 1806 года Нельсон был торжественно похоронен в соборе Св. Павла. Тело адмирала было положено в гроб, изготовленный из мачты линейного корабля «L'Orient», флагманского корабля французского флота в сражении при Абукире.⁷ На похоронах присутствовал и пленный Вильнев.

Основным следствием победы при Трафальгаре стал полный отказ Наполеона от планов вторжения на Британские острова. Император

Линейный корабль «Victory» в качестве флагманского корабля адмирала порта, фото 1884 года

Выбывший в резерв в 1812 году, корабль стал в 1824 году флагманом адмирала порта, а в 1889 году — флагманом командующего флотом Метрополитан. В этом качестве он пребывает и сейчас. За это время на «Victory» держал флаг также известные адмиралы, как Джон Фишер, Роджер Кийл, Брос Фрейдер. И только в 1921 году ветеран был поставлен на ремонт, и с 1922 года находится в сухом доке. На сегодня ланкор служит Худейскому флоту более 200 лет, а на нем более 150 лет он пробыл в доке, причем раз подтвердил тот факт, что при надлежащем уходе древнейший корабль, в отличие от металлического, может жить практически вечно.

решил задушить Британию при помощи «континентальной блокады». Для ее осуществления должна была быть полностью пресечена торговля подконтрольных Наполеону стран с Британией. Островная империя должна была лишиться рынков сбыта своих товаров и, следовательно, средств для ведения войны.

Этот путь привел Наполеона к присоединению Голландии, Испании, западных немецких княжеств и городов, и, в конце концов — к походу в Россию. Все эти страны занимались контрабандой английских товаров, препятствуя осуществлению мечты Наполеона. Конечно, контрабанда не была единственной причиной вторжения Великой Армии в Россию, однако, она была одной из существенных причин. Чем закончилось для Наполеона превращение морской войны в Великобританию в сухопутную войну с Россией при сохранении блокады Франции напоминать, наверное, не надо...

От Трафальгара до Ютланда

В силу множества обстоятельств, Трафальгарское сражение стало в истории британского

флота самым крупным более чем на 100 лет. По окончании войны 1812 года с США, британский флот не участвовал в сколько-нибудь серьезных сражениях, кроме разве что Наваринского в 1827 году. Ни одна страна, ни один флот не могли riskнуть бросить вызов могуществу Королевского Флота.

За эти годы многие офицеры доросли до адмиралов, подготовили себе достойную замену и вышли на пенсию, так и не приняв участие ни в одном бою. Участие даже в таких незначительных по морскому меркам боевых действиях, как Опиумные войны в Китае в 1850-х годах, штурм Александрии в 1882 году или речная экспедиция в Судан в 1896-1898 годах, ценилось на вес золота и могло дать морскому офицеру огромный «бонус» при продвижении по служебной лестнице.

Именно эти несколько поколений адмиралов и офицеров без боевого опыта и встретили Первую Мировую войну на мостиках кораблей и в штабах. Тактика и стратегии, организации взаимодействия крупных соединений кораблей в бою с равным по силам противником им пришлось учиться уже во время войны...

⁷ — В соответствии с тогдашними обычаями, гроб, изготовленный из мачты вражеского флагмана, Нельсону преподнесли командиры его кораблей после победы при Абукире. О том, насколько адмирал ценит этот подарок, говорит тот факт, что гроб с открытой крышкой стоял позади его места за обеденным столом на всех кораблях, где Нельсон поднимал свой флаг.





Фотом. С. Осен Fitzpatrick