



Александр Митрофанов

# Корабли и история

Книга первая

12+

# **Александр Федорович Митрофанов**

## **Корабли и история. Книга первая**

ISBN 978-5-5321-2327-4

### **Аннотация**

*Эта книга является первой из серии, посвященной малоизвестным большинству наших читателей страницам морской истории различных стран. Вы познакомитесь с историей подводного флота Испании и ее учебным парусником-ветераном "Хуаном Себастьяно де Элькано", чилийским броненосцем "Потемкиным" – линкором "Альмиранте Латорре", монитором "Уаскар", прославившимся в сражениях под флагами двух стран – Перу и Чили, эпическим походом чилийской ихуны "Анкуд" к Магелланову проливу.*

## **Александр Митрофанов**

### **Корабли и история. Книга первая**

#### **Часть первая**

#### **Субмарины Испании**

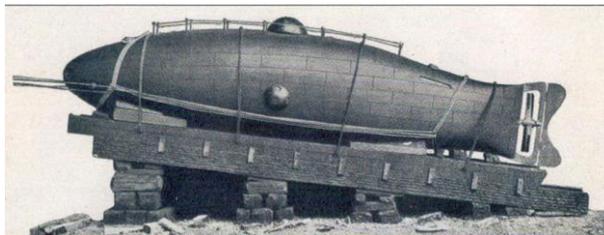
*“Ad Utrumque Paratus”*  
(«Готовы ко всему»)



Эмблема подводных сил Испании

### “Ictíneo” и “Peral” – первые испанские субмарины

Первой испанской подводной лодкой принято считать построенную в 1859 году в Барселоне “Ictíneo I”. Она была создана конструктором-любителем Narcíso Monturiol у Estarrol и обладала основными чертами классической подводной лодки. Лодка длиной 7 метров имела прочный корпус сферической формы и обтекаемый легкий корпус, в котором размещались четыре балластных цистерны. Набор корпуса был выполнен из дуба, обшивка из оливкового дерева обшита двухмиллиметровыми медными листами. В прочном корпусе размещался экипаж из пяти человек – капитана и четырех гребцов, приводивших в действие с помощью педального привода гребной винт, здесь же находились клапаны для заполнения и опорожнения балластных цистерн. Для дифферентовки лодки служил груз, перемещавшийся вдоль размещенной в диаметральной плоскости направляющей. Аварийное всплытие осуществлялось путем отдачи твердого балласта. Для наблюдения за окружающей обстановкой служили 4 иллюминатора. Лодка освещалась свечой, являвшейся также и своего рода индикатором содержания кислорода. “Ictíneo” совершила 59 демонстрационных погружений-всплытий без каких-либо проблем. При этом лодка погружалась на глубину до 20 метров, могла находиться в подводном положении до двух часов и двигаться со скоростью до 1 узла.



“Ictíneo” (Armada Española)

Следующим шагом Narcíso Monturiol у Estarrol стало создание большей субмарины, способной вместить до 20 человек – “Ictíneo II”. Первоначально лодка, спущенная на воду в 1864 году, также имела мускульный педальный привод, но в 1867 году была оснащена паровой машиной, при этом ее вместимость уменьшилась до двух человек. Не исключено, что “Ictíneo II” можно считать первой подводной лодкой с АИР (Air Independent Propulsion). Тепло, необходимое для производства пара, выделялось в результате химической реакции между цинком, диоксидом марганца и хлористым кальцием. Побочным продуктом реакции являлся кислород, служивший для дыхания экипажа. В ходе испытаний “Ictíneo II” погружалась на глубину до 50 метров и находилась под водой до 8 часов. Согласно

утверждения конструктора, лодка смогла бы погрузиться и на 500 метров.

Так как Монтуриоль планировал использовать свою субмарину для подводных исследований и помощи водолазам, то он оснастил ее и своего рода механическими руками-манипуляторами. Пытаясь заинтересовать своим изобретением военных, Монтуриоль вооружил “Ictíneo II” пушкой, но ни Мадрид, ни иностранные правительства интереса не проявили. Жизнь творений изобретателя оказалась недолгой – в 1868 году судовой верфь за долги конфисковала обе лодки и пустила их на слом. В настоящее время построены реплики обеих субмарин Монтуриоля – “Ictíneo I” находится во дворе морского музея Барселоны, а “Ictíneo II” – в местной гавани.

Следующим шагом в создании испанских подводных лодок был сделан 20 сентября 1884 года, когда лейтенант испанского флота Isaac Peral y Caballero (1861–1895) представил свой проект «подводного миноносца» (Proyecto de torpedero submarino).



Исаак Пераль – конструктор подводной лодки (Википедия)

Проект нашел поддержку у военно-морского руководства и 23 октября 1887 года началось строительство субмарины в Arsenal de La Carraca. 8 сентября следующего года лодку, получившую название “Peral” в честь ее создателя, спустили на воду, а 8 марта 1889 года начались ее испытания.

#### Основные ТТХ подводной лодки „Peral“

Водоизмещение, т:

надводное – 77

подводное – 85

Длина, м – 22

Ширина, м – 2,9

Осадка, м – 2,8

Мощность гребных электродвигателей, кВт (л.с.) – 2x27 (2x30)

Скорость, узлов:

надводная – 10,9

подводная – 8

Дальность плавания, миль (скорость, узл.):

надводная – 132 (6)

подводная –?

Глубина погружения, м – 30

Вооружение – 1 x 360-мм ТА, 3 запасных торпеды

“Peral” имела однокорпусную конструкцию из стали, в корпусе размещались и

балластные цистерны емкостью 8 тонн. Гребные электродвигатели мощностью по 30 лошадиных сил приводили в действие два гребных винта. Для изменения и стабилизации глубины погружения служило оригинальное устройство, спроектированное Пералем и получившее название “el aparato de profundidad”. Этот аппарат состоял из расположенных в носу и корме двух вращающихся в горизонтальной плоскости гребных винтов с приводом от электродвигателей мощностью по 4 л.с. и автоматического устройства для поддержания заданной глубины погружения с точностью до 30 сантиметров и удержания лодки на ровном киле. Для наблюдения за надводной обстановкой использовался неподвижный перископ, электрические прожекторы в подводном положении имели дальность действия до 150 метров.

Для регенерации воздуха внутри субмарины служила гидроокись натрия, поглощавшая углекислый газ, воздух через которую прогонялся вентилятором с электродвигателем мощностью 6 л.с. (от него же приводился и осушительный насос) и кислородные баллоны. Это позволяло экипажу из 12 человек находиться под водой в течение довольно продолжительного времени. Источником электроэнергии являлись 613 аккумуляторных батарей общим весом 30 тонн.



Схема устройства лодки “Peral” (фото El Pais)

“Peral” был оснащен расположенным в носовой части торпедным аппаратом калибра 360-мм и тремя запасными торпедами типа Scharzkopf. В конце августа 1889 года лодка успешно выполнила первую торпедную стрельбу, а 25 июня следующего года в присутствии двух сотен военных и гражданских гостей продемонстрировала свои возможности, дважды симулировав торпедную атаку крейсера “Cristóbal Colón”. Дневная атака была признана неудачной, так как лодка была обнаружена уже на дистанции около 900 метров. Ночью же, несмотря на использование прожекторов, субмарина, оставаясь незамеченной, успешно выполнила торпедную атаку.

Хотя в целом результаты испытаний подводного корабля были признаны положительными, флот не удовлетворил его малую скорость и дальность действия, а также заметность в светлое время суток, поэтому Пералю было поручено спроектировать лодку с более высокими характеристиками. Конструктор разработал проект новой субмарины длиной 30 метров и водоизмещением 130 тонн, но 11 ноября 1890 года было принято решение о прекращении дальнейших работ по созданию испанских подводных лодок.

Каким-то чудом предназначенная на слом первая испанская субмарина продолжала ржаветь в арсенале La Carraca до 1928 года, когда по инициативе создателя подводных сил контр-адмирала Mateo García de los Reyes началась ее реставрация. В 1930 году лодку установили перед зданием командования базы подводных лодок в Картахене, а в 1965 году ее подарили городу. В настоящее время “Peral” украшает набережную Картахены.



“Peral” украшает набережную Картахены (Википедия)

### Субмарина „Isaac Peral“

Под влиянием успехов германских подводных лодок в Первой мировой войне 17 февраля 1915 года министр ВМФ Испании адмирал Миранда утвердил план, предусматривавший строительство 28 подводных лодок. Согласно плану четыре ПЛ предлагалось приобрести за границей, а остальные построить на отечественных верфях. Одновременно предполагалось приобрести спасательное судно ПЛ.

План был утвержден королем Испании:

«Желая обеспечить нацию средствами, способными обеспечить независимость и территориальную целостность государства, повелеваю организовать подводную службу и приобрести четыре подводных лодки и необходимые к этому средства, способствующие подготовке их экипажей.

*Alfonso XIII»*

Командиром Подводных сил Испании (Arma Submarina Española), а также командиром одной из первых подводных лодок назначили Capitán de Corbeta Mateo García de los Reyes. Контракт на строительство лодки типа “Holland”, получившей название „Isaac Peral“, был подписан 7 июля 1915 года с американской фирмой Electric Boat Co. Прототипом послужила построенная для ВМФ США ПЛ “М-1” (SS-47). Киль лодки был заложен 21.09.1915 на судовой верфи Fore River Shipyard, в Quincy, штат Massachusetts, а 25 января 1917 года она была передана ВМФ Испании. „Isaac Peral“ обошлась испанской казне в 3 383 500 песет.

В связи с опасениями вступления США в войну и возможной конфискации лодки, не закончив ходовые испытания, 26 февраля под командованием Capitán de Corbeta Fernando Carranza у Reguera субмарина покинула США и в сопровождении судна “Claudio López” 12 марта прибыла в Лас Пальмас (Канарские острова), преодолев 4000 миль. Из-за частых неполадок, а также для экономии топлива большую часть пути лодка прошла на буксире. После устранения неисправностей, сопровождаемая крейсером “Estremadura”, лодка достигла Картахены 26 апреля.

Основные ТТХ ПЛ „Isaac Peral“

Длина наибольшая, м – 60,1

Ширина наибольшая, м – 5,8

Осадка, м – 4,8

Водоизмещение надводное, т – 500

Водоизмещение подводное, т – 742

Мощность дизелей, л.с. – 2 × 500

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 × 240

Скорость надводная, узлов – 15

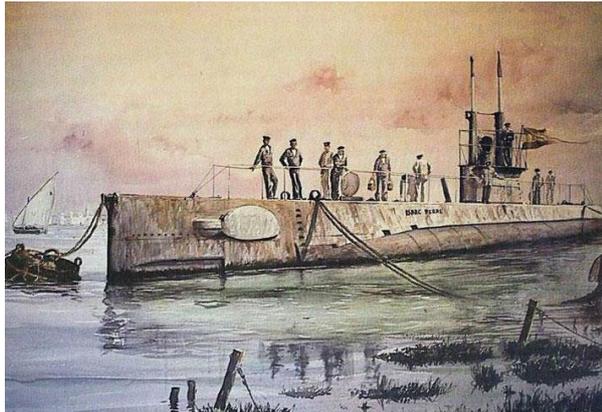
Скорость подводная, узлов – 10

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 3700 (11)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 80 (4,5)  
 Максимальная глубина погружения, м – 50  
 Торпедное вооружение – 4 × 450-мм носовых ТА, 8 торпед  
 Артиллерийское вооружение – 1 × 76-мм  
 Экипаж, человек – 28

Вооружение состояло из четырех носовых 450-мм торпедных аппаратов, для стрельбы из которых использовались торпеды Schwartzkopf A/08 образца 1914 года (Германия) или Bliss-Leavitt образца 1916 года (США).

В 1930 году лодка была переклассифицирована в учебную ПЛ и переименована в А-0, а название „Isaac Peral“ перешло к субмарине С-1.



Подводная лодка „Isaac Peral“ в 1917 году (Armada Española)

### Лодки типа «А»

Остальные три подводных лодки строились в Италии на судовой верфи Fiat San Giorgio в Spezia. Это были малые лодки типа “F”, разработанные итальянским конструктором Cesare Laurenti и первоначально предназначавшиеся для Regia Marina Italiana (F-22, F-23, F-24). Контракт на их строительство был подписан в апреле 1915 года, им были присвоены названия А-1 “Narciso Monturiol”, А-2 “Cosme García” и А-3.

В июле 1916 года в Специю для приемки субмарин прибыли первые члены экипажей (по восемь человек на корабль) во главе с Capitán de Corbeta Mateo García de los Reyes, который, будучи командиром А-1, одновременно занимал должности командира флотилии ПЛ и председателя комиссии по приемке лодок. Командирами новых субмарин были: А-2 – Teniente de Navío José Cantillo Barrera, А-3 – Teniente de Navío Eduardo García Ramírez. 25 августа 1917 года три лодки в сопровождении крейсера “Estremadura” совершили переход в Геную, откуда направились к берегам Испании. После посещения Таррагоны, Валенсии и Аликанте, 14 сентября лодки прибыли в свою базу – Картахену.

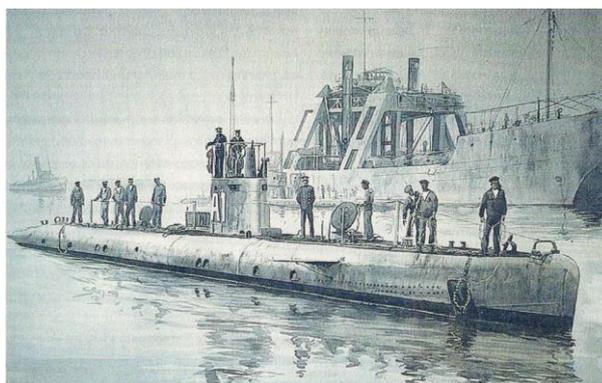
ПЛ	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
А-1	28.09.1915	16.04.1917	25.08.1917	01.09.1934
А-2	09.09.1915	17.06.1917	25.08.1917	17.12.1931
А-3	23.03.1916	10.06.1917	25.08.1917	01.09.1930

#### Основные ТТХ ПЛ типа «А»

Длина наибольшая, м – 45,63  
 Ширина наибольшая, м – 4,22  
 Осадка, м – 3,4  
 Водоизмещение надводное, т – 262

Водоизмещение подводное, т – 319  
 Мощность дизелей, л.с. –  $2 \times 350$   
 Мощность гребных электродвигателей, л.с. –  $2 \times 250$   
 Запас топлива, т – 12  
 Скорость надводная, узлов – 12,5  
 Скорость подводная, узлов – 8  
 Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 1300 (9)  
 Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 80 (4,5)  
 Максимальная глубина погружения, м – 45  
 Торпедное вооружение –  $2 \times 450$ -мм носовых ТА, 4 торпеды  
 Артиллерийское вооружение –  $1 \times 76$ -мм  
 Экипаж, человек – 17 – 20

Лодки типа «А» двухкорпусные, прочный корпус делился водонепроницаемыми переборками на 8 отсеков. Двухвальная главная силовая установка состояла из двух шестицилиндровых дизелей фирмы Fiat и двух электромоторов фирмы Savigliano. Дизели отличались крайне низкой надежностью, что приводило к частым авариям. Вооружение состояло из двух носовых 450-мм торпедных аппаратов, для стрельбы из которых использовались торпеды Bliss-Leavitt образца 1916 года (США) и 76, 2-мм орудия (выдвигаемого при необходимости из корпуса лодки).



Подводная лодка «А-1», на заднем плане спасательное судно “Kanguro” (Armada Española)

Из четырех лодок была сформирована флотилия ПЛ, базировавшаяся в созданной 1 октября 1917 года базе подводных лодок в Картахене. 27 февраля следующего года была создана Школа подводного плавания для подготовки экипажей нового вида сил ВМФ. Для базирования субмарин использовались также организованные в 1923–1925 годах военно-морские станции (Estaciones Navales) Mahón (остров Менорка, Балеарские острова) и La Graña (Ферроль).

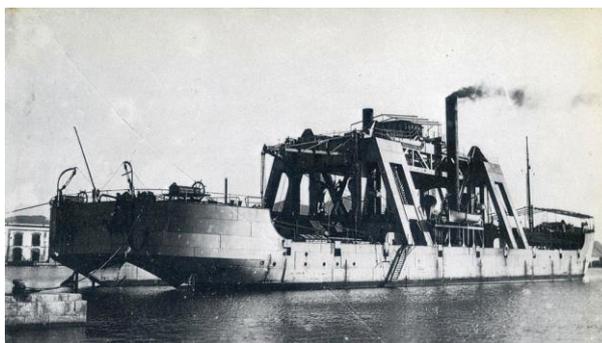
### **Спасательное судно подводных лодок “Kanguro”**

Контракт стоимостью 1 980 800 песет на строительство спасательного судна подводных лодок, получившего название “Kanguro”, был заключен с голландской фирмой Werf Conrad (Haarlem) 21 июля 1915 года. Соглашение предусматривало строительство судна, способного осуществлять подъем ПЛ максимальным весом до 650 тонн с глубины не менее 40 метров, его испытание в голландских водах продолжительностью 12 месяцев с последующей передачей заказчику в Испании.

Судно было спущено на воду 28 июля 1916 года, но затем возникли серьезные проблемы с проведением сдаточных испытаний. В связи военными действиями в европейских водах, власти Нидерландов запретило выход “Kanguro” в море, а с июля 1917

года из-за нехватки топлива в стране было запрещено снабжение иностранных судов углем. Ссылаясь на трудности с поставками материалов и оборудования, верфь-строитель подняла стоимость постройки до 4 200 000 песет.

В конце концов испанским представителям пришлось принять большинство требований голландской стороны и 18 ноября 1920 года спасатель в сопровождении транспорта “Almirante Lobo” покинул Амстердам и направился в El Ferrol для устранения выявившихся на переходе неполадок. В середине декабря судно прибыло в Картахену, где было включено в недавно созданный Учебный дивизион подводных лодок. 26 января 1921 года ему было присвоено название “Kanguro”.



Спасательное судно “Kanguro” (Armada Española)

#### Основные ТТХ “Kanguro”

Длина наибольшая, м – 84

Ширина наибольшая, м – 20

Осадка наибольшая, м – 3,57

Расстояние между корпусами, м – 8

Водоизмещение, т – 2480

Мощность главных паровых машин, л.с. – 2 × 600

Запас топлива (уголь), т – 150

Скорость, узлов – 9,67

Дальность плавания экономическим ходом, миль – 2448

Численность экипажа – 97

“Kanguro” являлся катамараном, пространство между корпусами служило для размещения обслуживаемой подводной лодки. Две паровых машины тройного расширения, котлы с угольным отоплением, судовая электростанция и другое вспомогательное оборудование, мастерские, кладовые и жилые помещения располагались в корпусах судна, а над ними возвышалась мощная конструкция для подъема тяжеловесных грузов.

Четыре системы лебедок и гиней (каждая имела по 8 тросов диаметром 50 мм) грузоподъемностью по 165 тонн с электродвигателями мощностью по 55 квт, обеспечивали подъем подводной лодки весом 650 тонн с глубины 40 метров (по некоторым данным – до 80) до уровня моря. Каждая система могла работать независимо или одновременно с достаточно совершенной для тех времен системой автоматического натяжения стропов для равномерного подъема ПЛ на ровном киле.

Кроме выполнения спасательных работ, судно выполняло функции плавучей базы ПЛ и мастерской. Используя имеющиеся запасы и оборудование, “Kanguro” мог снабжать лодки топливом, смазочными маслами, пресной водой, включая дистиллированную воду для аккумуляторных батарей, сжатым воздухом, заряжать аккумуляторы. Кладовые вооружения позволяли хранить до 12 торпед и их боевые отделения. Для размещения экипажей ПЛ имелись жилые помещения. Судовые мастерские позволяли производить ремонт и техническое обслуживание лодок и других кораблей флота.

Интересно отметить, что “Kanguro” весьма близка по своей конструкции и возможностям построенному несколько ранее (и находящемуся в строю по сей день!) российскому судну «Коммуна».

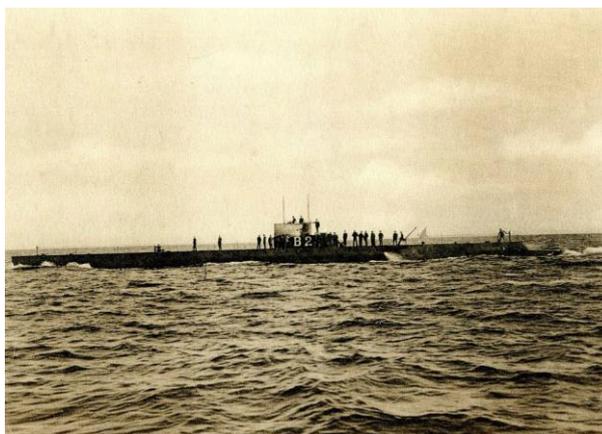


“Kanguro” с подводной лодкой (Armada Española)

Судно активно участвовало в боевой подготовке подводных лодок, совершая с ними дальние походы не только в Средиземном море, но и в Атлантике. Одним из примеров может служить его участие в первом дальнем океанском походе четырех ПЛ и четырех миноносцев весной 1921 года с заходом на ряд островов Канарского архипелага. При этом “Kanguro” продемонстрировал неплохие мореходные качества. “Kanguro” входил в состав флота до 23 ноября 1943 года.

### Лодки типа «В»

Согласно королевскому указу от 7 февраля 1916 года намечалось строительство шести субмарин типа Holland F-105, являвшимся развитием ПЛ „Isaac Peral“. Они стали первыми подводными лодками, построенными в Испании. Лодки строились судовой верфью La Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN) в Картахене в 1917–1926 годах.



Подводная лодка «В-2» (фото Armada Española)

ПЛ	Закладка килля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
В-1	01.02.1917	02.06.1921	11.01.1922	21.10.1941
В-2	24.08.1917	01.10.1921	01.06.1922	05.04.1951
В-3	21.01.1920	18.03.1922	24.08.1922	08.06.1940
В-4	20.05.1920	31.10.1922	28.05.1923	31.07.1941
В-5	13.01.1921	04.01.1925	31.12.1925	Потоплена 12.10.1936
В-6	30.09.1921	06.06.1925	21.01.1926	Потоплена 19.09.1936

#### Основные ТТХ ПЛ типа «В»

Длина наибольшая, м – 64,18

Ширина наибольшая, м – 5,6

Осадка, м – 3,44

Водоизмещение надводное, т – 564

Водоизмещение подводное, т – 716

Мощность дизелей, л.с. –  $2 \times 700$

Мощность гребных электродвигателей, л.с. –  $2 \times 210$

Скорость надводная, узлов – 16

Скорость подводная, узлов – 10,5

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 4900 (10,5)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 90 (4,5)

Максимальная глубина погружения, м – 60

Торпедное вооружение –  $4 \times 450$ -мм ТА (2 носовых, 2 кормовых), 10 торпед

Артиллерийское вооружение –  $1 \times 76$ -мм

Автономность, суток – 20

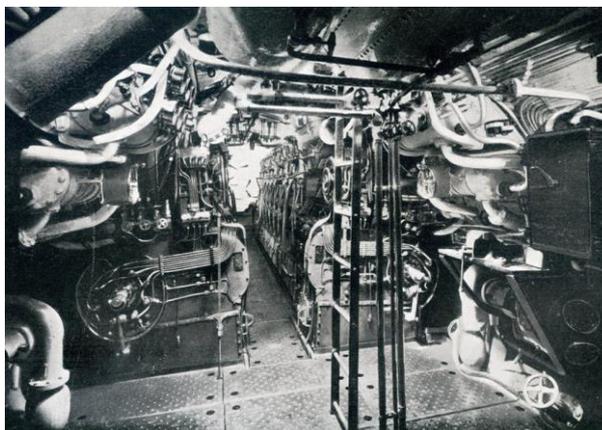
Экипаж, человек – 28-37

Лодки типа „В“ были двухкорпусными, клепанными с резервом плавучести 28,2 %. Прочный корпус делился на восемь отсеков. Максимальная глубина погружения составляла 60 метров, рабочая – 40. Силовая установка, состоявшая из двух четырехтактных дизелей фирмы NELSECO (New London Ship and Engine Co., США) мощностью по 700 л.с. при 300 оборотах в минуту, двух гребных электромоторов по 210 л.с. и одной группы из 120 аккумуляторных батарей производства фирмы TUDOR, работала на два трехлопастных винта регулируемого шага. Запас топлива составлял  $51,39 \text{ м}^3$ , а при приеме топлива в цистерну главного балласта № 2 возрастал до  $81,196 \text{ м}^3$ . Запас смазочного масла – 7075 литров, пресной воды – 2619 литров. Для пополнения запаса пресной воды служила опреснительная установка производительностью 600 литров в сутки.

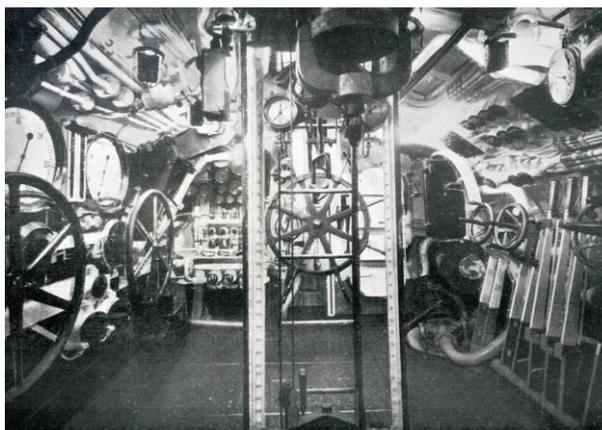
Сжатый воздух хранился в 38 баллонах общей емкостью  $5,5 \text{ м}^3$  под давлением  $176 \text{ кг/см}^2$ . Кроме того имелись отдельные баллоны для торпедной стрельбы. Два воздушных компрессора производительностью по 10,4 литра в минуту могли заполнить баллоны в течение четырех часов.

Вооружение состояло из четырех 450-мм торпедных аппаратов (боезапас 10 торпед) и артиллерийской установки 76,2/45 мм Vickers QF 3 20 cwt (боезапас 200 снарядов). Лодки оснащались двумя перископами фирмы Kelmorgen Optical с фокусным расстоянием 74 и 86 см и увеличением 5 (носовой) и 1,25 (кормовой зенитный) с дальномером фирмы Zeiss для торпедной стрельбы.

Навигационное оборудование состояло из гирокомпаса Sperry Mark II, Mod. 6 с тремя репитерами, магнитного компаса, эхолота (устанавливался с 1929 года) и гидродинамического лага Forbes (с 1931 года).



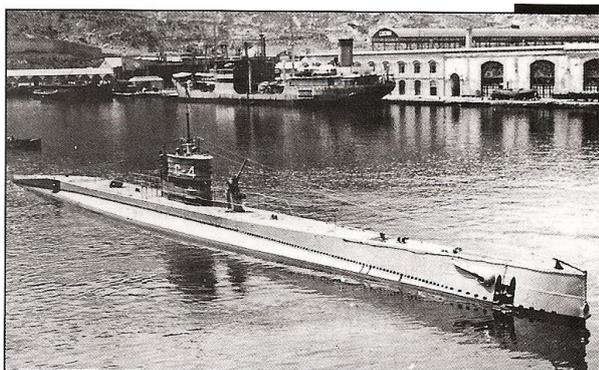
Дизельные двигатели «В-1» (Armada Española)



Центральный пост «В-2» (Armada Española)

### Лодки типа «С»

Королевским декретом от 13 октября 1922 года было выделено 79 119 300 песет на строительство 6 лодок типа «С» на картахенской верфи SECN. Прототипом являлись лодки типа S-48, строившиеся для ВМФ США, учитывался опыт строительства и эксплуатации лодок «В».



ПЛ «С-4» в начале 40-х годов (фото Armada Española)

ПЛ	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
С-1	19.07.1923	31.03.1927	18.07.1928	30.01.1950
С-2	15.09.1923	04.05.1928	19.07.1928	06.06.1951
С-3	05.05.1924	20.02.1929	04.05.1929	Потоплена 12.12.1936
С-4	05.05.1924	06.07.1929	21.09.1929	Погибла в результате столкновения 27.06.1946
С-5	10.10.1924	28.10.1929	16.04.1930	Пропала без вести 31.12.1936
С-6	12.02.1925	26.12.1929	27.09.1930	Затоплена экипажем 20.10.1937

#### Основные ТТХ ПЛ типа «С»

Длина наибольшая, м – 73,3

Ширина наибольшая, м – 6,33

Осадка, м – 5,64

Водоизмещение надводное, т – 925

Водоизмещение подводное, т – 1144

Мощность дизелей, л.с. – 2 × 1000

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 × 375

Запас топлива, т – 42

Скорость надводная, узлов – 16,5

Скорость подводная, узлов – 8,5

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 6800 (10)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 150 (4,5)

Максимальная глубина погружения, м – 87

Торпедное вооружение – 6 × 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых), 10 торпед

Артиллерийское вооружение – 1 × 76-мм или 75-мм, 1 пулемет

Экипаж, человек – 40

#### Торпеды, применявшихся на лодках типа «А», «В» и «С»

Тип	Schwartzkopff A/08	Bliss-Levitt	Whitehead W-150	Whitehead W-250
Страна	Германия	США	Италия	Италия
Калибр, мм	450	450	450	533
Длина, м	5,20	5,30	5,38	6,5
Вес, кг	673	735	830	1547
Вес взрывчатого вещества, кг	Тротил, 103,5	Тригита, 110	Тригита, 150	Тригита, 250
Скорость, узлов	36,5-29	35-28-22	38-27	42-35-24
Дальность хода, м	2000-4000	2000-4000-6000	2000-6000	3000-4000-10000

Лодки типа «С» двухкорпусные, полностью клепанные. Два дизеля фирмы Vickers по 1000 л.с. и два электромотора по 375 л.с. работали на два трехлопастных винта. Лодки были оснащены двумя перископами, эхолотами фирмы Hughes, лагами Forbes и системой звукоподводной связи Fesseden с дальностью действия два мили. По своим тактико-техническим данным они значительно превосходили субмарины типа „В“, имея лучшую мореходность и дальность плавания, значительно меньшее время погружения и

более мощное торпедное вооружение, как по количеству аппаратов, так и по их калибру (533-мм вместо 450-мм). На первых лодках серии устанавливались 76,2/45-мм орудия Vickers, а на “С-3” и “С-4” 75-мм типа Bonifaz испанского производства.

В целом, лодки этого типа по своим данным значительно уступали большинству иностранных ПЛ того времени. В первую очередь это касалось гидроакустической аппаратуры. На “С-1” и “С-2” были установлены практически бесполезные шумопеленгаторы типа “К”, а на остальных лодках серии более совершенные типа “Electroacoustic”, но и их возможности были крайне ограниченными.

### Лодка типа «Е»

Так как Версальский мирный договор 1919 года запрещал Германии строительство подводных лодок, немцы изыскивали способы обойти эти ограничения путем проектирования и строительства ПЛ за границей, тем самым приобретая необходимый опыт, позволявший им в случае необходимости возобновить строительство таких кораблей на отечественных верфях. В июле 1922 года фирмы Vulcan, Krupp, GW и AG Weser для проектирования, оказания помощи в строительстве и проведении испытаний подводных лодок создали в Голландии совместную фирму N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS).

В 1926 году представители этой фирмы, а также группа офицеров германского флота, включая Вильгельма Канариса, начали переговоры с кадисской судовой верфью Echevarrieta у Laginaga о строительстве ПЛ для испанского флота. 22 марта 1929 года был заложен киль субмарины «Е-1» без официального заказа испанского флота. Тем не менее, в апреле того же года Armada Española создала специальную комиссию для наблюдения за строительством и испытаниями этой лодки. Строительство корабля продвигалось быстрыми темпами – спуск на воду состоялся 22 октября 1930 года, а мае 1931 начались его испытания. Основная часть материалов и оборудования поставлялись из Голландии, на что было получено специальное разрешение испанских властей. На испытаниях лодки присутствовали представители испанского и германского ВМФ.

В 1930 году после падения диктатуры Primo de Rivera и установления республиканского режима, интерес новых властей к лодке упал. Хотя наблюдавшая за испытаниями лодки комиссия ВМФ отметила высокие тактико-технические данные «Е-1», значительно превышавшие по ее мнению данные лодок типа «С», попытки судовой верфи продать ее отечественному флоту успехом не увенчались. Стараясь окупить затраты на строительство субмарины, Noracio Echevarrieta пытался заинтересовать ею флоты Франции, Югославии и Польши, но только в конце 1934 году Турция приобрела «Е-1» за 9 миллионов песет. В турецком флоте, получив название «Güg», лодка прослужила до 1947 года.

«Е-1» послужила прототипом при создании немецких лодок типа “IA”. Советские специалисты также заинтересовались лодкой и на основе переработанного проекта «Е-1» были построены советские ПЛ типа “С”, сыгравшие важную роль в Великой Отечественной войне, продемонстрировав свои высокие боевые качества.

#### Основные ТТХ «Е-1»

Длина наибольшая, м -72,38

Ширина наибольшая, м – 6,2

Осадка, м – 3,48

Водоизмещение надводное, т – 755

Водоизмещение подводное, т – 968

Мощность дизелей, л.с. – 2 × 1400

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 × 500

Скорость надводная, узлов – 20

Скорость подводная, узлов – 9  
 Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 15 000 (9,5)  
 Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 96 (4)  
 Максимальная глубина погружения, м – 100  
 Торпедное вооружение – 6 × 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых)  
 Экипаж, человек – 32

### **Деятельность испанских ПЛ до 1936 года**

1 октября 1917 года в Картахене была организована база подводных лодок (Base de Submarinos, с 11 октября следующего года – Estación de Submarinos), где базировалась флотилия ПЛ в составе “Isaac Peral”, “A-1”, “A-3”. 27 февраля 1918 года была основана Школа подводного плавания (Escuela de Submarinos). До 1928 года всем этим сложным организмом руководил Mateo García de los Reyes.

При освоении экипажами новых лодок пришлось решать много проблем (это были не только первые субмарины, но и первые дизельные корабли испанского флота), но подводники Армады непрерывно повышали свое мастерство. Ежемесячно каждая лодка совершала 10–15 выходов в море, обычно с 9 до 17 часов, при этом особое внимание уделялось процессу погружения и дифферентовки лодки. Время статического погружения на перископную глубину для лодок типа “А” составляло от трех до четырех минут, а глубины 40 метров они могли достигнуть только в течение 60–90 минут!

Свой первый «дальний» поход (Cartagena-Tarragona-Barcelona) лодки в сопровождении миноносца совершили в январе 1919 года. Позднее испанские субмарины вышли в Атлантику, совершая переходы между портами Атлантического побережья Пиренейского полуострова и в Бискайский залив. В ходе одного из таких походов, 22 августа 1919 года король Испании Alfonso XIII посетил А-1 “Narciso Monturiol” и совершил на ней погружение в водах, прилежавших к его дворцу La Magdalena вблизи города Santander.

21 декабря 1920 года был создан Учебный дивизион подводных лодок (División de Instrucción de Submarinos) в составе четырех субмарин, спасательного судна “Kanguro” и миноносцев No. 21 и No. 22 под командованием директора Школы подводного плавания. С 21 апреля следующего года дивизион совершил плавание к островам Канарского архипелага, посетив Cádiz, Estrecho del Rio (остров Lanzarote), Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, Las Palmas, Puerto Cabras, Cádiz, Ceuta, вернувшись в Картахену 6 июня. В сентябре дивизион совершил новый поход, на этот раз по западному Средиземноморью, в ходе которого впервые провел совместные учения с самолетами морской авиации (Aeronáutica Naval) в присутствии военно-морского министра. Подобного рода походы Дивизион совершал и в дальнейшем.

Свое боевое крещение испанские субмарины получили весной 1922 года у берегов Марокко. В это время в северной части страны шли ожесточенные бои между испанскими и французскими войсками и местными арабо-берберскими повстанцами, сражавшимися за свою независимость. Тяжелая обстановка сложилась в районе Peñon de Vélez de la Gomera – небольшой скалы на берегу Средиземного моря размером 360 на 109 метров и наибольшей высотой 77 метров, еще с XVI века принадлежавшей Испании. Повстанцы заблокировали здесь испанский гарнизон (около 300 человек) и местное гражданское население, насчитывавшее всего лишь сотню человек. В течение многих дней они находились под непрерывным обстрелом.

Правительство поручило военно-морскому министру José Rivera y Alvarez de Canero организовать эвакуацию гражданского населения морем. Командир базы подводных лодок (Estación de Submarinos) в Картахене capitán de fragata Mateo García de los Reyes получил приказ выделить для этой цели две субмарины. Выбор пал на “Isaac Peral” (командир – teniente de navío Casimiro Carre Chicarro) и “B-1” (teniente de navío Francisco Regalado Rodríguez). Операцией руководил лично Mateo García de los Reyes, находившийся на борту

“Isaac Peral”.



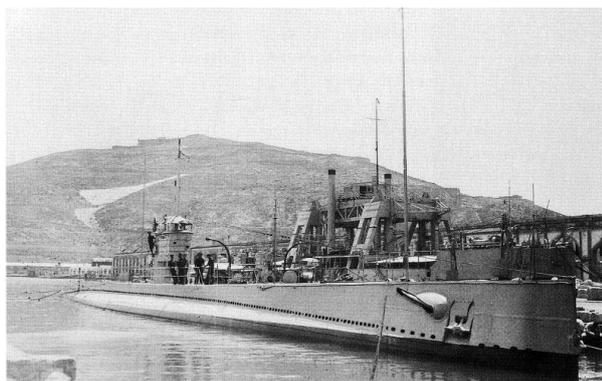
Адмирал Mateo García de los Reyes (Armada Española)

После выхода из Картахены лодки попали в сильный шторм, но учитывая тяжелое положение осажденных, следовали к африканскому берегу полным ходом лагом к волне. Лодки получили серьезные повреждения, на “Isaac Peral” возникли проблемы с одним из дизелей. После короткой стоянки в Melilla для устранения неисправностей и ознакомлением с местной обстановкой, лодки направились к осажденной скале, куда прибыли 17 апреля.

В течение ночи подводные лодки, подходя к берегу на электромоторах, чтобы не выдать себя шумом работающих дизелей, приняли на борт местное гражданское население, включая женщин и детей, и доставили их на крейсировавший в море линкор “España”. Хотя рубки субмарин и имели множество отметин от вражеских пуль, обошлось без потерь. 19 апреля лодки вернулись в Картахену, при этом “B-1” буксировала “Isaac Peral”. Спустя месяц “Isaac Peral”, “B-1” и “A-3” снова совершили поход к Peñon de Vélez de la Gomera, доставив продовольствие осажденному гарнизону, а в июне побывали у Alhucemas, оба раза подвергаясь вражескому обстрелу.

В 1923–1925 годах после получения лодок типа “B” были созданы два новых дивизиона с базированием на Mahón (Балеарские острова) и El Ferrol. 28 июня 1927 года произошла первая серьезная авария на борту испанской субмарины, вызванная поступлением воды через один из торпедных аппаратов. Жертв не было, но ремонт лодки занял более двух с половиной месяцев.

В ноябре 1923 года четыре субмарины типа «B» вместе с другими кораблями эскадры сопровождали короля во время его визита в Италию с заходом в порты Ла Специя и Неаполь. 18 августа 1926 года была сформирована флотилия ПЛ в El Ferrol, в которую вошли “B-1” и “Isaac Peral”. В начале 1927 года в ходе испытаний системы регенерации воздуха “B-6” поставила рекорд непрерывного пребывания под водой (72 часа). В июле 1930 года на “C-3” проходила испытания всплывающая спасательная камера “Génova”, а в апреле 1932 года эта камера демонстрировалась президенту Республики Niceto Alcalá Zamora, находившемуся на борту „C-1“.



### «С-3» у борта “Kanguro” (Википедия)

В конце 1929 года новая лодка “С-4” в ходе маневров впервые в испанском флоте отрабатывала задачи борьбы с подводными лодками, продемонстрировав свое полное превосходство над лодками типа “А” и “В”. В 1934 году “С-3” и “С-6” совершили поход на полную автономность с посещением портов Бизерта, Александрия, Хайфа, Родос, Салоники, Пирей, Магдалена и Тулон.

Летом 1935 года соединение в составе шести ПЛ типа „С“ совершили дальний поход с заходом в порты Испании, Франции, Великобритании и Италии на европейском и африканском континентах. В мае 1936 года все шесть ПЛ типа “С”, а также “В-5” и “В-6” участвовали в маневрах флота в районе Канарских островов.

В целом, испанское морское командование не уделяло особого внимания развитию своего подводного флота, считая основной ударной силой флота крупные надводные корабли. Поэтому субмарины отличались в худшую сторону по техническому состоянию от надводных кораблей. Служба на лодках была непрестижной для строевых офицеров испанского флота, в большинстве своем выходцев из аристократических дворянских родов. В тоже время доля сверхсрочников среди рядового и старшинского состава экипажей ПЛ составляла 65–70 % со сроками службы 9-18 лет. Tактическая подготовка испанского флота в целом была очень слабой. На лодках типа «С» имелся всего лишь один комплект торпед, закупленных в 1928 году в Италии. На проводившихся учениях вопросы взаимодействия лодок между собой и с надводными кораблями не отрабатывались вовсе.

## Подводные лодки в гражданской войне 1936–1939 гг

### *Республиканские подводные лодки*

17 июля 1936 года на территории протектората Испанское Марокко вспыхнул военный мятеж, направленный против республиканского правительства Народного фронта. Вскоре мятеж перерос в охватившую всю страну кровопролитную гражданскую войну, длившуюся около трех лет.

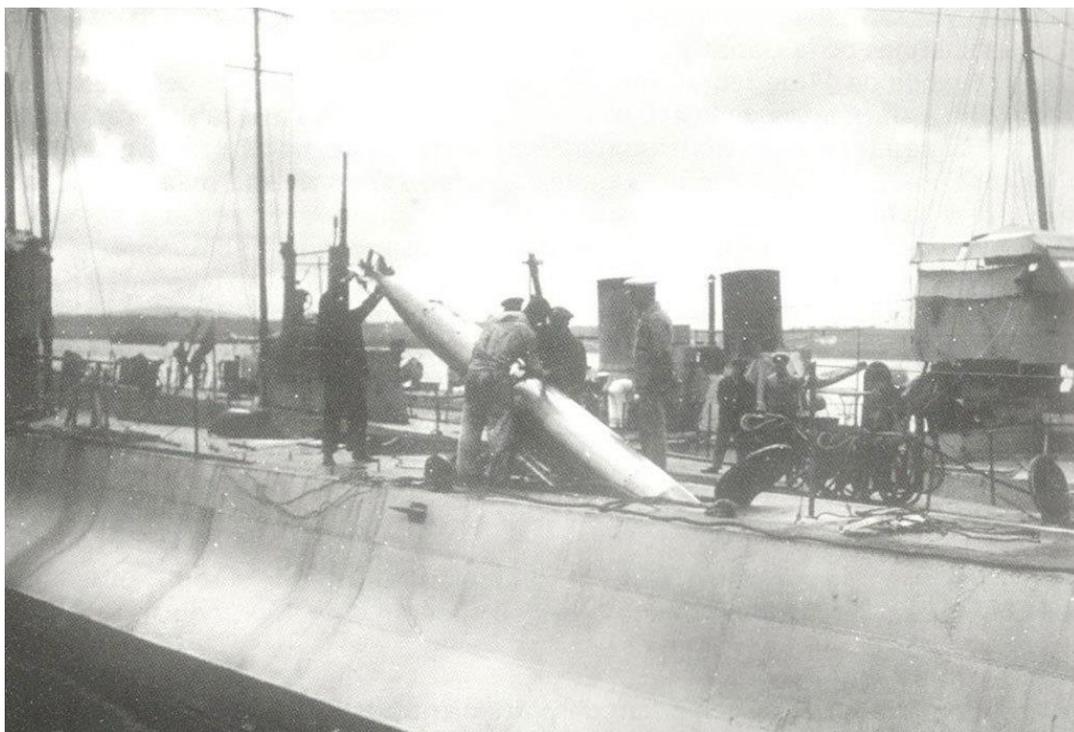
В первые же дни мятежа на сторону повстанцев перешло 80 % личного состава армии, включая практически весь унтер-офицерский состав и 70 % офицеров. Другая ситуация сложилась на флоте и в авиации. Большая часть строевых офицеров военно-морского флота, в основном выходцев из дворян и других высших слоев общества поддержала мятежников. Но они быстро были «нейтрализованы» (расстреляны, выброшены за борт или переданы в руки сил безопасности) сохранившими верность Республике членами экипажей кораблей. Морское министерство передало командование кораблями инженерам-механикам, не принявшим участие в мятеже. Но фактически все руководство перешло в руки судовых комитетов. Под контролем восставших оказались в основном корабли, находившиеся в ремонте или постройке в захваченной ими базе Эль-Ферроль. Из крупных плавающих кораблей на их стороне оказался только эскадренный миноносец “Velasco”.

Одной из первоочередных задач мятежников была переброска верных им частей из Марокко через Гибралтарский пролив на Иберийский полуостров, при этом расчет строился на полную поддержку флотом мятежных генералов. Их планы в этой области потерпели фиаско – подавляющая часть флота осталась верной законному правительству. Республиканский флот начал блокаду пролива. Вследствие этого «восстание, которое по замыслу его инициаторов должно быть кратковременным, молниеносным государственным переворотом, неотвратимо вылилось в долгую и жестокую гражданскую войну» (Рамон Салас, испанский историк).

В это время в составе испанского флота насчитывалось 12 подводных лодок и все они остались под контролем конституционного правительства. Лодки входили в состав флотилии ПЛ (La Flotilla de Submarinos), состоявшей из двух дивизионов, базировавшихся на Картахену и Маон (Mahón) на Балеарских островах. К моменту начала мятежа в Картахене находились ПЛ С-1, С-2, С-3, С-4, С-5, С-6, В-5 и В-6, устаревшая лодка А0, использовавшаяся в качестве

учебной и спасательное судно подводных лодок “Kanguro”. Из них В-5 и С-5 были в ремонте. Лодки В-1, В-2, В-3 и В-4 стояли в базе Маон или совершали короткие учебные походы у Балеарских островов, В-1 находилась в плавдоке в ходе большого ремонта.

Техническое состояние лодок заставляло желать лучшего, в особенности типа «В». Для части из них глубина погружения была ограничена с 60 до 20 метров, а у В-1 в 1937 году не превышала 10 метров. У некоторых лодок типа «В» толщина обшивки прочного корпуса составляла всего лишь два миллиметра! На лодках типа «С» имелся всего лишь один комплект торпед, закупленных еще в 1928 году в Италии. Уровень тактической подготовки экипажей был также крайне низким, ведь ранее этому не уделялось должного внимания.



Погрузка торпеды на лодку типа «С» (фото Armada Española)

Следуя приказу Военно-морского министерства (Ministerio de Marina), утром 18 июля С-1, С-3, С-4 и С-6 вышли из Картахены и направились к Гибралтарскому проливу, позднее к ним присоединилась и В-6. Перед лодками стояла задача ведения разведки и недопущения прорыва судов мятежников к испанскому побережью. На следующий день лодки были перенацелены на блокаду порта Мелилья (Melilla), но 20 июля последовал новый приказ – две лодки направлялись к Сеуте, а остальные три должны были патрулировать в районе, прилегающем к Малаге, но уже 21-го В-6 вернули в Гибралтарский пролив. Подобные противоречивые приказы свидетельствовали о полной неразберихе, царившей в Морском министерстве. В это время сочувствовавшие мятежникам офицеры С-6 (командир – Capitán de Corbeta Mariano Romero Carnero) имитировали поломку гирокомпаса и ушли в Малагу, но были там арестованы. Новым командиром лодки назначили помощника механика Хуана Леона (Juan León), а затем его сменил лейтенант Хулиан Санчес-Феррагут Гомес (Alférez de Navío Julián Sánchez-Ferragut Gómez). 23 июля в море вышла С-2, ускоренными темпами был завершён ремонт на В-5 и 24 июля она также вышла на патрулирование. Порт Малага использовался как передовой пункт базирования этих лодок.

За три дня до мятежа В-2, В-3 и В-4 вышли из Маона в учебный поход в районе Балеарских островов. Ночью 19 июля В-3 и В-4, командиры которых примкнули к заговорщикам, вошли в порт Пальма де Майорка (Palma de Mallorca), находившегося в руках мятежников, а на следующий день вернулись в Маон, туда же прибыла и В-2. 21 июля верные Республике армейские части и экипажи подводных лодок взяли под свой контроль Маон. Вечером 21-го В-2

ушла из базы и попыталась уйти в Валенсию, но экипаж вынудил командира вернуться. Командиры и другие офицеры В-1, В-2, В-3 и В-4 были арестованы, командование лодками перешло в руки унтер-офицеров.

Базировавшиеся на Маон (остров Менорка) подводные лодки приступили к активным действиям только 22 июля, когда В-3 и В-4 были направлены на патрулирование прилежащих вод в целях предупреждения о возможной высадке десанта мятежников, в руках которых уже находился соседний остров Майорка (Mallorca). 24 июля В-4 была перебазирована в Картахену, а ей на смену пришла В-2. 1 августа В-3 и В-4 высадили десант на находившийся в руках мятежников остров Cabrera, при этом огнем своего орудия В-4 принудила гарнизон острова сдаться.

Серьезнейшей проблемой республиканского флота являлась острая нехватка командного состава. Так, из 19 адмиралов на стороне республики осталось только двое, из 31 капитана 1 ранга – тоже двое, из 65 капитанов 2 ранга – семеро, из 126 капитанов 3 ранга – тринадцать, а из 256 лейтенантов – только 10! Следует отметить, что из 650 адмиралов и офицеров плавающего состава флота 253 были убиты за поддержку мятежников верными республике моряками в ходе кровопролитных стычек на борту кораблей и в базах. Офицеры-подводники, особенно старшие офицеры, в большинстве своем оказались вовлеченными в мятеж. К 1938 году в рядах республиканского ВМФ осталось служить только 35 человек из состава довоенного офицерского корпуса – всего 5 процентов!

18 июля офицеры С-5 присоединились к восставшим, но 20-го были арестованы республиканцами. На других «эсках» экипажи передали командование в руки верных республике офицеров или унтер-офицеров. 20 июля в Малаге был арестован и отправлен в плавучую тюрьму – судно «Monte Torro» и командир флотилии ПЛ Capitán de Fragata Francisco Guimerá Bosch. В августе республиканцами были расстреляны командир С-2 capitán de corbeta Juan García de la Mata Pérez и его помощник alférez de navío Tomás Bustillo Delgado, командир С-3 capitán de corbeta Javier de Salas Pintó, командир С-5 capitán de corbeta Antonio Amusátegui Rodríguez. Такая же участь постигла и многих офицеров лодок типа «В»: командиров В-1 teniente de navío Narciso Núñez de Olañeta и teniente de navío José María Pasquín Daban, командира В-2 Ceferino Portal Villaamil и помощника teniente de navío Mariano González Requena, командира В-3 Luis Regalado Rodríguez и его помощника teniente de navío Víctor Garay Lobo, а также alférez de navío Rafael Bravo Gómez, командира В-4 Antonio Nieto Antúnez с помощником teniente de navío Ricardo Chereguini Pardo и командира В-5 Guillermo Scharfhausen Kebbon.

Значительная часть офицеров (да и других членов экипажей кораблей), оставшихся в рядах правительственного флота, тайно симпатизировала мятежникам и старалась различными путями саботировать боевую деятельность своих кораблей. Согласно позднейшим исследованиям, из 110 офицеров, остававшихся на службе законного правительства, только 47 оказались лояльными ему [15]. Дисциплина на кораблях и в береговых подразделениях флота была крайне низкой. Командиры, судовые комитеты и политические комиссары (эта должность была введена в сентябре 1936 года правительством Ларго Кабальеро) соперничали между собой. Моряки являлись сторонниками различных политических партий (республиканцев, социалистов, коммунистов, троцкистов, анархистов и так далее) и не всегда могли мирно сосуществовать в замкнутом мире боевого корабля.

Вот как описывает обстановку на борту С-6 в 1937 году ее советский командир Египко [2]:

«Я посмотрел в перископ и увидел знакомые очертания вражеского крейсера. Срочно привел подводную лодку на боевой курс и скомандовал: «Кормовые аппараты... товсь!» Расстояние до корабля составило 4 кабельтовых (около 740 метров), были хорошо видны фигуры матросов и развернутые по борту орудия. Рядом со мной стоял штурман, и я с целью более точного опознавания корабля пригласил его к перископу. Взглянув в перископ, он выкрикнул слово «Сервера»! Боцман, сидевший на рулях, внезапно переложил их на погружение. Лодка провалилась на глубину. Кто-то, очевидно штурман, нажал на кнопку опускания перископа, тяжелый удар пришелся по мне, и я упал. Все произошло мгновенно, а подводная лодка уходила все глубже и глубже. Я пришел в себя после болезненной травмы и жестко поддал команду: «Рули на всплытие!» Подводники, наблюдавшие происшедшую сцену, пришли в себя. Однако всплытие под перископ продолжалось, как мне казалось, весьма медленно. Взявшись за

перископ, я увидел сверкающее море и уходящие за горизонт мачты и трубы «Альмиранте Серверы». Так второй раз миновал своей участи вражеский крейсер.

Три республиканские подводные лодки, плавающие в Контабрике, не могли расправиться с этим крейсером в течение долгого времени. Это позволяло крейсеру находиться без охраны и успешно решать свои задачи. У меня же на корабле то торпеды шли не туда, то мы сами проваливались на глубину. Две другие подводные лодки, на которых командирами были испанские аристократы, при выходе в море, как мне потом рассказывали матросы, отлеживались на грунте и ни в каких операциях не участвовали. Было среди республиканских командиров нежелательное для гражданской войны мнение, что топить свои, испанские, корабли ни к чему. Такого же мнения были и отдельные члены моего экипажа, а именно боцман и штурман. Таким образом, для обеспечения успеха в атаке необходимо было в то время иметь на подводной лодке не только командира, желающего этого, но и надежный экипаж корабля. Тогда для меня все неудавшиеся случаи были неожиданностью. Перед поездкой в Испанию вопрос о вредительстве и о невыполнении приказов даже не упоминался. Говорили, что все в порядке. У меня же во время плавания на севере Испании в конце концов создалось впечатление, что в команде подводной лодки есть люди, действующие против республики”.

Чуть ли не единственный кадровый офицер-подводник, оставшийся верным Республике – командир С-5 capitán de corbeta Remigio Verdía Jolí, был назначен командовать флотилией ПЛ. Республиканцы пытались восполнить нехватку офицеров-подводников моряками торгового флота и советскими добровольцами.

Старший советский морской советник республиканцев капитан 1 ранга Н. Г. Кузнецов, видя, что квалифицированных специалистов-подводников катастрофически не хватает, попросил Москву прислать в Испанию несколько опытных подводников. Всего через Испанию их прошло шестеро: И. А. Бурмистров, Н. П. Египко, Г. Ю. Кузьмин, С. П. Лисин, И. В. Грачев и В. Е. Егоров. Первым в ноябре 1936 года прибыл капитан-лейтенант И. А. Бурмистров. В отличие от других советских специалистов, которые в основном выполняли функции военных советников, этой шестерке пришлось командовать испанскими субмаринами: С-1 поочередно командовали Бурмистров, Грачев и Кузьмин, С-2 – Егоров и Египко, С-4 – Лисин и Кузьмин, С-6 – Бурмистров и Египко.

Действия лодок в районе Гибралтарского пролива и у Балеарских островов осложнялись неопытностью их командиров, в результате чего ПЛ преимущественно находились в надводном положении, что делало их уязвимыми от ударов самолетов мятежников, быстро организовавших авиационное противолодочное патрулирование и даже от огня береговой артиллерии. Этому способствовала и большая прозрачность воды в этих районах.

Так, 28 июля С-4 получила повреждения от снарядов береговой артиллерии при патрулировании в районе Уэльвы и была вынуждена уйти на ремонт в Танжер, а затем в Малагу и Картахену (лодка вышла из строя до 22 августа). Через два дня С-3 в проливе подверглись атаке гидросамолетов националистов, при этом две бомбы разорвались у борта лодки. У Балеарских островов атаке авиации противника подверглись В-3 и В-4. 15 августа у побережья Испанского Марокко, получив повреждения после атаки самолетов, С-1 ушла в Малагу, где была тяжело повреждена авиабомбой и ее отбуксировали в Картахену на шестимесячный ремонт. В конце августа в результате атаки трех гидросамолетов мятежников получила повреждения С-3, отбуксирована в Малагу на ремонт. 12 октября в районе Гибралтарского пролива была потоплена гидросамолетом националистов В-5.

Действия правительственных ПЛ по блокаде Гибралтарского пролива не сыграли существенной роли. В ночь с 26 на 27 июля С-4 выпустила 37 артиллерийских снарядов и торпеду по судам, пересекавшим Гибралтарский пролив, но попаданий не добились. По некоторым данным, 13 августа С-3 в районе Малаги потопила два мелких рыболовных судна, а 14 сентября одна из республиканских ПЛ захватила и затопила рыболовный сейнер „Alvarez Feihoo“ (112 брт). Выходы лодок из Малаги становились все реже и не давали эффекта. В конце сентября в районе пролива действовала только одна лодка – С-2.

Подводным лодкам была поставлена задача не только прервать пути переброски мятежных войск на Иберийский полуостров, но и не допустить выгрузку в портах, контролируемых повстанцами, грузов военного назначения, доставляемых на иностранных судах. При этом

действия ПЛ затруднялись открытым противодействием военных кораблей Италии и Германии, правительства которых поддерживали мятежных генералов.

28 июля С-2 под угрозой потопления не допустила выгрузки в порту Larache судна “Sebu” немецкой компании Oldenburg Line. 16 августа эта же лодка задержала итальянское судно “Nereide”, следовавшее с военными грузами из La Spezia в Melilla. Однако, вмешательство итальянского эсминца “Antonio da Nolli” дало возможность транспорту следовать по назначению. Аналогичная ситуация сложилась при попытке С-2 перехватить британское судно “Marklyn” у входа в порт Melilla, где лодка натолкнулась на противодействие английских эсминцев. 24 августа, несмотря на вмешательство немецкого миноносца “Leopard”, С-2 не допустила заход судна “Lahneck” в контролируемый мятежниками порт и тому пришлось выгружаться в Лиссабоне.

К началу августа находившиеся под контролем мадридского правительства промышленные северные районы Испании, прилегающие к Бискайскому заливу (испанцы называют его Mar Cantábrico) были отрезаны мятежниками от остальных республиканских территорий. После овладения националистами важной военно-морской базой и судоверфью в Эль-Ферроле в состав их флота вошли линкор “España”, легкий крейсер “Almirante Cervera”, эсmineц “Velasco”, а также ряд мелких кораблей и вспомогательных судов. Здесь же в постройке находились тяжелые крейсера “Canarias”, “Baleares” и три минных заградителя. Позднее их также удалось ввести в строй. Ряд крупнотоннажных торговых судов были превращены во вспомогательные крейсера, а рыболовные траулеры и буксиры – в патрульные корабли. Флот мятежников приступил к морской блокаде Кантабрики и артиллерийским обстрелам республиканского побережья.

Для противодействия этому командование ВМФ Республики начала переброску подводных лодок из Средиземноморья в Бискайский залив. Первыми из Малаги на север 15 августа вышли С-6 (командир – capitán de corbeta Mariano Romero) и С-3 (alferez de navío Antonio Arbona). 18 августа у побережья Португалии повернула назад С-3 из-за незначительной неисправности гирокомпас. С-6 прибыла в Кантабрику. Здесь ее командиру представилась возможность атаковать крейсер мятежников “Almirante Cervera” и линкор “España”, но он уклонился от атак. Экипаж обвинил командира лодки в предательстве и потребовал возвращения в Картахену для его замены. 25 августа С-6 прибыла в ВМБ Картахена, где в должность командира вступил capitán de corbeta Remigio Verdía Joli. Прежний командир впоследствии перешел на сторону франкистов.

25 августа в Бискайский залив отправилась очередная группа республиканских ПЛ: С-3 (alferez de navío Antonio Arbona), С-4 (teniente de navío Jesús Lasheras) и С-5 (capitán de corbeta José Lara). На борту лодок находился груз вооружения и боеприпасов для защитников Бильбао. С-3 и С-4 прибыли в Бильбао 28 августа, а С-5 – тридцатого. На следующий день С-5 вышла в море, так как была получена информация о появлении у мыса Cabo Mayor линкора “España”.

В 01.30 первого сентября сигнальщики лодки обнаружили линкор. Председатель судового комитета взял на себя контроль за атакой. Приблизившись в темноте к вражескому кораблю, лодка погрузилась и с дистанции две мили произвела четырехторпедный залп. Одна из торпед попала в цель, но не взорвалась. После атаки “España” направился на ремонт в Эль-Ферроль, а С-5 в Santander, а оттуда в Gijón.

3 сентября С-5 снова вышла в море для патрулирования у побережья Астурии. Во время зарядки батарей к северу от мыса Cabo Vidio лодка была атакована вооруженными судами националистов “Juan Ignacio” и “Argos”. В ходе артиллерийской дуэли подводники нанесли легкие повреждения “Juan Ignacio”. В свою очередь другой корабль противника пытался таранить С-5, но лодка успела погрузиться. Вскоре она всплыла для продолжения боя, но появившийся гидросамолет мятежников Savoia S-19 обстрелял лодку из пулеметов и сбросил несколько бомб, вынудив ее погрузиться. Прибывший эсmineц “Velasco” атаковал лодку глубинными бомбами, а вскоре к нему присоединились вооруженные суда “Virgen del Carmen”, “Tritonia”, “Denis” и “Galicia”. Лодка вышла из-под контроля и, провалившись на глубину 85 метров (предельная глубина погружения субмарин этого типа 90 метров), легла на грунт. Через 44 часа экипажу удалось устранить повреждения, лодка всплыла и вернулась в Gijón 5 сентября.

В сентябре из Картахены на северный театр военных действий были направлены еще три республиканские ПЛ: 6 сентября в Gijón прибыла С-6 (командир – capitán de corbeta Remigio Verdía Joli), 18-го – С-2 (teniente de navío Eugenio Calderón Martínez). Последней на Север ушла

В-6 (alferez de navío Oscar Scharfhausen). Ее судьба оказалась трагической. Выйдя из Картахены с грузом оружия и боеприпасов 15 сентября, в 14.30 19-го сентября в 15 милях к северу от мыса Cabo Peñas в Бискайском заливе лодка была обнаружена вооруженным судном мятежников “Galicia” (1-57 мм и 1-47 мм орудия).

„Galicia“ открыла огонь и лодка погрузилась, но вскоре всплыла из-за поступления забортной воды (некоторые источники утверждают, что это было инсценировано командиром ПЛ, тайно симпатизировавшего мятежникам) и вступила в артиллерийский бой, длившийся несколько часов. Затем в район боя прибыли эсминец “Velasco” (3×102-мм и 2×47-мм орудия) и вооруженное судно “Ciriza” (1×76-мм и 1×47-мм). 102-мм снаряд с эсминца попал в корму В-6 и она быстро затонула. Экипаж республиканской лодки был подобран на борт “Velasco” и “Ciriza”. В ходе артиллерийской перестрелки лодка добилась двух попаданий в „Galicia“, был убит его командир и 9 (по другим данным – 4) членов экипажа ранено, потери В-6 – один погибший и 3 раненых. Интересно отметить, что попавший в плен командир лодки Oscar Scharfhausen был переброшен мятежниками в Бильбао с разведывательными целями, а затем его приняли на службу в Marina Nacional.



Гибель «В-6» (Armada Española)

За исключением С-2 и С-6, командиры действовавших на Севере лодок втайне симпатизировали мятежникам и всячески избегали активных действий, изобретая несуществующие аварии или технические проблемы. Их действия ограничивались в основном наблюдением и разведкой у берегов Кантабрики.

11 сентября в 80 милях от мыса Cabo Villano С-4 пыталась задержать галисийские рыболовные суда “Nuevo Alvarez Feijóo” и “Feliciano Alvarez Feijóo”, возвращавшиеся с промысла у ирландского побережья. Первое из них было потоплено артогнем, а “Feliciano Alvarez Feijóo” С-4 отконвоировала в порт El Musel (Gijón), где базировались республиканские ПЛ.

15 сентября 1936 года по распоряжению морского министра Республики Indalecio Prieto capitán de corbeta Remigio Verdía Joli был назначен командующим военно-морскими силами Севера (Fuerzas Navales del Norte), в состав которых вошли С-2, С-3, С-4, С-5, С-6 и миноносец “Torpedero nº3”.

21 сентября из Малаги на Север направилась основная часть республиканского флота под командованием capitán de corbeta Miguel Buiza, всего лишь 2-го сентября назначенного на должность командующего флотом (занимал до этого пост командира крейсера „Libertad“) – бешенная карьера, ведь обычно эту должность занимал как минимум вице-адмирал. В состав эскадры вошли линкор “España”, крейсера “Libertad”, “Miguel de Servantes” и пять эсминцев. На борту “Libertad” находился и главный советский военно-морской советник Н. Кузнецов, впоследствии Народный Комиссар ВМФ СССР. Решение республиканского руководства о передислокации флота на Север было явной ошибкой, предоставившей флоту мятежников свободу действий в Гибралтарском проливе и Средиземноморье и практически сорвавшее блокаду пролива. Поэтому в первой половине октября было принято решение о возвращении

флота, включая подводные лодки С-3, С-4 и С-6 под командованием Remigio Verdía Joli, в Картахену.

На Севере оставались только С-2 (командир – *teniente de navío* Eugenio Calderón Martínez) и С-5 (*capitán de corbeta* José Lara Dorda), а также эсминец “José Luis Díez” (из-за проблемы с котлами) и “Torpedero nº3”. Из них были сформированы Fuerzas Navales del Cantábrico под командованием José Lara Dorda.

Действия оставшихся в Бискайском заливе ПЛ ограничивались в основном разведкой и обеспечением проводки конвоев торговых судов в республиканские порты Севера. Так, в начале ноября С-5 обеспечивала проводку советского судна «А. Андреев», следовавшего из Ленинграда в Бильбао с грузом оружия и боеприпасов, а С-2 в первых числах декабря – испанского судна “Mar Rojo”, следовавшего из Bayona (Франция) в Бильбао.

31 декабря пропала без вести С-5 (*capitán de corbeta* José Lara Dorda) с 42 членами экипажа на борту. Лодка вышла в поход 30 декабря для рутинного патрулирования вод Кантабрики и вскоре связь с ней была потеряна. 1 января местные рыбаки обнаружили большие масляные пятна в 10–11 милях к северу от Ribadesella. Это подтвердили и летчики вылетевшего на поиск лодки республиканского гидросамолета. Причина гибели С-5 по сей день остается тайной.

Из-за плохого технического состояния 2 января 1937 года стала на ремонт с заменой аккумуляторных батарей С-2. Ремонт лодки не удалось завершить до падения Бильбао 19 июня. Для восполнения потерь 12 апреля из Картахены на Север вышли С-1 (*alferez de navío* José Martínez Montero) и С-4 (*teniente de navío* Jesús Lasheras Mercadal). Оба командира подозревались в симпатии к мятежникам. С-1 повернула обратно на подходах к проливу, ссылаясь на утечку топлива. 28 апреля из Картахены в Кантабрику вышла С-6, которой впервые командовал советский офицер Иван Алексеевич Бурмистров (псевдоним – *capitán de corbeta* Luis Martínez, командовал лодкой с февраля по июль 1937 года).

С-6 без происшествий прибыла в Сантандер 6 мая и уже 9 мая вышла в боевой поход. 9 мая в тот же порт наконец пришла и С-4. 12 мая С-6 вернулась в порт Portugalete (Бильбао) и в тот же день получила повреждения в результате авианалета (погибло 6 членов экипажа) и ремонтировалась до июня. С-4, базируясь на Сантандер, действовала в Кантабрике без каких-либо успехов.

Фактически, только на С-6 удавалось поддерживать дисциплину и относительную боеготовность экипажа. Ненадежные члены экипажа были списаны на берег, а экипаж был пополнен за счет девяти членов местных баскских морских добровольческих формирований (*Voluntariado del Mar*). С 6 июня после устранения повреждений лодка, базируясь на Бильбао и Сантандер, регулярно выходила в море для поиска кораблей мятежников, блокирующих республиканское побережье. В июле 1937 года Бурмистрова сменил другой советский командир Николай Павлович Египко (псевдоним – *capitán de corbeta* Severino Moreno López), командовавший лодкой до октября. С-6 трижды выходила в торпедные атаки против крейсеров “Almirante Cervera” (20 июня), “Baleares” (24 июля) и минного заградителя “Júpiter” (15 октября), но всякий раз неудачно. На протяжении этого периода С-2 и С-4 также совершили несколько безуспешных походов.

В связи с опасностью захвата Сантандера войсками националистов в ночь с 24 на 25 августа корабли Fuerzas Navales del Cantábrico начали перебазирование оттуда в Gijón. При этом на борту С-4 были эвакуировано политическое и военное руководство Севера, а на С-6 кроме республиканских военачальников также 10 советских военных советников, важные государственные документы и ценности на сумму 15 миллионов песет. На переходе С-6 пришлось уклоняться от атаки эсминца “Velasco”.

В ночь с 25 на 27 августа Gijón подвергся сильнейшей бомбардировке с воздуха, были потоплены три крупных транспорта, повреждены эсминец и ряд вспомогательных судов. С-2 и С-4 получили незначительные повреждения корпуса. Все это вынудило все подводные лодки на следующий день покинуть порт и выйти в море для выполнения наспех поставленных боевых задач.

Вскоре на С-6 вышли из строя горизонтальные рули, но ей был отдан приказ оставаться на позиции, несмотря на потерю боеспособности. Только 2 сентября лодке удалось вернуться в Gijón.

С-2 и С-4 по инициативе их командиров, ссылавшихся на неисправности, несмотря на запрет командования ушли во Францию. С-4 прибыла в Le Verdon 29 августа, а С-2 – 1 сентября в Brest. Ремонт С-2 осуществлялся на судовой верфи в Saint-Nazaire до июня 1938 года, а С-4 в Бордо до апреля того же года.

С-6 совершила несколько выходов в море, в ходе одного из которых в ночь с 15 на 16 сентября неудачно атаковала двумя торпедами минный заградитель “Júpiter”. 18 октября при стоянке в порту El Mussel (Gijón) была тяжело повреждена при авианалете и в ночь с 20 на 21 октября затоплена экипажем в двух милях от мыса Cabo Torres. Таким образом, группировка республиканских ПЛ на Севере перестала существовать. Да и во всем республиканском флоте к концу 1937 года в строю оставалась только ПЛ С-1.

Во время стоянки С-2 и С-4 во французских портах с них дезертировали оба командира и до половины членов экипажей. К этому времени во Франции действовала разветвленная сеть франкистской агентуры во главе с начальником Военной разведывательной службы пограничной зоны с Францией (del Servicio de Información militar de la zona fronteriza con Francia) майором Tropicoso, действовавшей в тесном контакте с германской разведкой и крайне правыми французскими партиями и группировками. Экипажам республиканских лодок в передачах франкистского радио за дезертирство предлагалось вознаграждение в сумме 2 тысяч французских франков, за побег и порчу механизмов – 3 тысячи, а за крупную аварию – до 5 тысяч франков.

Ночью 28 сентября группа франкистских агентов совместно с командирами С-2 Alférez de Navío José Luis Ferrando Talayero и С-4 Teniente de Navío Jesús Lasheras Mercadal пытались захватить С-2 и угнать ее на территорию, контролируемую франкистами. Эта попытка не увенчалась успехом. В командование лодками вступил Capitán de Corbeta Pedro Pardo, а затем его сменили советские офицеры – на С-2 Н. П. Египко (Capitán de Corbeta Severino Moreno, декабрь 1937 – апрель 1938), на С-4 – И. А. Бурмистров (Capitán de Corbeta Luis Martínez, январь 1938 – июнь 1938). Вместе с советскими командирами из Испании прибыли и новые члены экипажей взамен дезертиров.

Ремонт лодок во Франции проходил с большими трудностями из-за ряда актов саботажа, совершенных членами экипажей и работниками судовой верфи, а также сложностей с поставками запасных частей и оборудования. Так на С-2 были выведены из строя аккумуляторная батарея, воздушный компрессор, перископ и другое оборудование, обнаружены и обезврежены зажигательные и взрывные устройства.

14 апреля 1938 года С-4 покинула Бордо и 23 апреля прибыла в Картахену, 17 июня за ней последовала С-2, придя в Картахену 26 июня. На переходе выявилось низкое качество ремонта, выполненное во Франции. В Картахене произошла смена советских командиров – в командование С-4 вступил Г. Ю. Кузьмин (Carlos Murato), С-2 – В. А. Егоров (Juan Valdés).

Ночью 9 октября 1938 года во время бомбардировки Барселоны крупная бомба взорвалась у борта С-1 (командир И. В. Грачев). Лодка ползатонула и полностью вышла из строя. 15 ноября лодку подняли и поставили на ремонт в док. К моменту падения Барселоны 6 января 1939 года ремонт так и не был закончен. Таким образом в последние месяцы гражданской войны республиканский флот располагал только двумя боеготовыми субмаринами (С-2 и С-4).

Летом-осенью 1938 года С-2 совершила несколько выходов в море, патрулируя в Гибралтарском проливе и у средиземноморского побережья Испании. В октябре лодка совершила несколько рейсов с почтой из Барселоны в Mahón. В одном из таких рейсов на борту находился начальник Главного штаба флота.

Однако, первым «подводным почтальоном» испанского флота стала С-4, еще в августе перевозившая почту между Барселоной и Mahón. Главной целью таких походов было укрепление морального духа жителей и бойцов острова Менорка, многие месяцы находившихся во франкистской блокаде. Лодка совершила также несколько боевых походов к иберийскому и африканскому побережью и Балеарским островам.

Во время похода с 2 по 6 июля командир С-4 Г. Ю. Кузьмин пытался атаковать судно противника, но атака сорвалась, так как торпедисты не успели вовремя подготовить аппараты к стрельбе. 26 июля торпедная атака сорвалась из-за обрыва троса системы подъема перископа.

23 декабря лодка после ремонта вышла в море на ходовые испытания, во время которых села на мель. Ее командир Кузьмин был обвинен в некомпетентности и 27 декабря его сменил Alférez

de Navío Sebastián Gallo Martínez. Кузьмин был последним советским подводником, оставшимся в республиканском флоте. В январе-феврале 1939 года лодка трижды выходила в море для патрулирования в районе Барселоны и острова Менорка, где ожидалась высадка десанта националистов.

В начале марта началась агония флота Республики. Вот как это описывает французский писатель Ж. Сория в своей книге «Война и революция в Испании 1936–1939»:

«2 марта в Картахене произошли новые, весьма тревожные события.

Адмирал Буиса (командующий республиканским флотом – примечание автора) собрал на военно-морской базе старших командиров флота, военно-морской штаб, политических комиссаров флота...

Адмирал предложил им высказаться относительно следующей альтернативы: «или немедленный мир, или уход флота в открытое море». Собрание единодушно проголосовало в пользу этой нелепой альтернативы, оставив за собой право в зависимости от обстоятельств сделать тот или иной выбор.

Состоявшееся 2 марта на военно-морской базе в Картахене голосование обнаружило два в равной мере важных обстоятельства.

Во-первых, оно продемонстрировало всеобщую враждебность к правительству Негрина (премьер-министр Республики – примечание автора).

И во-вторых, в ходе его выявились близорукость и кастовый эгоизм того рода войск, который на протяжении всей войны вносил весьма скромный вклад в военные действия в сравнении с теми усилиями и жертвами, на которые во имя защиты республики шли другие виды вооруженных сил: пехота, танковые войска, авиация.

Будучи серьезно озабочено позицией, занятой руководством военно-морского флота, правительство Негрина учитывало, что в ней проявились не только близорукость и эгоизм, но и другие факторы, например присутствие в штабе флота таких высших офицеров, как начальник штаба картахенской базы Фернандо Олива и капитан 2-го ранга Висенте Рамирес, враждебных Народному фронту, которые превратили базу в готовую взорваться в любой момент пороховую бочку.

Чтобы попытаться навести в Картахене порядок, Негрин спешно направил туда министра внутренних дел и влиятельного деятеля Испанской социалистической рабочей партии (ИСРП) Паулино Гомеса. Поскольку Паулино Гомес не справился с поставленной задачей, Негрин решил направить в Картахену 4 марта генерального комиссара по военным делам Бибиано Оссорио-и-Тафалья – влиятельного деятеля партии Мануэля Асаньи (Левая республиканская партия), поручив ему склонить адмирала Буису и Бруно Алонсо (политический комиссар флота – примечание автора) к отказу от занятых ими позиций.

Но так же, как и его предшественник, Оссорио-и-Тафаль не преуспел в деле умиротворения. Получив известие, что подполковник Франсиско Галан (бывший одним из выдающихся военных деятелей республики) должен стать новым командующим базы в Картахене, находившиеся в городе военнослужащие пришли в крайнее возбуждение. Заполнив центральные улицы Картахены, они стали выступать против этого назначения.

Франсиско Галан, который перед отъездом в Картахену увиделся в Эльде с Негрином, получил от него совет «договариваться, договариваться, договариваться с кем только можно», лишь бы только избежать худшего. Однако надежда на то, что Галан, при всей его славе, сможет в одиночку изменить ход событий, свидетельствовала о непонимании Негрином реальной обстановки.

Освобожденный от обязанностей генерал Бернал едва успел передать свой пост Галану, прибывшему в этот важнейший военно-морской порт, как в 9 часов вечера 4 марта назревавший на базе мятеж наконец разразился.

Два часа спустя береговые батареи открыли огонь по городу; артиллерийский парк и полк морской пехоты вышли из повиновения правительству. Раскол в лагере республиканцев придал смелости фашистской «пятой колонне», агенты которой врываются в тюрьмы, освобождали заключенных и арестовывали многих сторонников правительства. Вскоре в городе воцарилась полнейшая неразбериха.

Восстание части республиканцев, ослепленных навязчивой идеей «почетного мира» и мятеж фашистской «пятой колонны» переплелись между собой.

Галан пытался умиротворить восставших республиканцев. Но его арестовывает начальник штаба военно-морской базы Фернандо Олива, который затем позволяет своему арестанту связаться по телефону с адмиралом Буисой и с Бруно Алонсо. Адмирал, переговорив с Галаном, начинает угрожать Оливе немедленной бомбардировкой базы, если он тотчас не освободит своего арестанта.

По мере того как вся эта неразбериха усугублялась, превращаясь в настоящую чехарду, франкисты овладели в Картахене радиостанцией (не исключено, что это была радиостанция подводной лодки С-2 – примечание автора) и начали передавать в эфир свои призывы и военные марши вперемежку с фашистскими песнями.

На заре 5 марта отставной генерал Баррионуэво Нуньес прибыл в район расположения артиллерийского парка и взял на себя руководство мятежом. Будучи отчасти связанным с мятежниками, Нуньес знал, что в этот момент Франко отдал приказ авиации «националистов» провести разведывательные полеты и бомбардировку рейдов Картахены и одновременно приказал поднять по тревоге все свои военные корабли, с тем чтобы они двинулись на республиканскую военно-морскую базу.

Одной из первых мер, которую принял Баррионуэво Нуньес, явился его приказ республиканскому флоту покинуть рейд Картахены. В случае неисполнения приказа генерал угрожал обстрелять корабли из береговых батарей и потопить их.

Однако к 11 часам утра ничего еще не было решено. Четверть часа спустя прозвучала сирена, предупреждавшая о приближении итальянских бомбардировщиков.

Тогда адмирал Буиса приказывает всем средствам противовоздушной обороны открыть огонь по вражеским самолетам. Однако бомбардировщики, которые шли на большой высоте, смогли потопить два республиканских миноносца и поджечь нефтехранилища военно-морской базы.

Пока продолжался налет, с радиостанции, контролируемой мятежниками, было объявлено, чтобы адмирал Буиса в течение четверти часа вместе со всеми кораблями своего флота покинул гавань.

Вслед за тем в порт на автомобиле прибыло несколько бежавших из центра Картахены высших республиканских офицеров, среди которых был и Франсиско Галан. Они сообщили, – что было неточно, – что весь город находится в руках мятежников, а береговые батареи уже готовы привести в исполнение угрозу потопить военные корабли в порту, если они тотчас же не выйдут в море.

Тогда адмирал Буиса приказал сниматься с якоря. Итак, придуманный Франко маневр, с помощью которого он выводил из игры республиканскую эскадру, с тем чтобы затем затребовать ее корабли у Франции, начинал осуществляться.

Впереди эскадры шел «Вальдес», следом за ним «Лепанто», потом – «Антекерра», а затем еще восемь судов. Все одиннадцать кораблей вышли в открытое море.

В то время как эскадра взяла курс на Алжир, где адмирал Буиса намеревался ее интернировать, были получены две радиogramмы. В одной из них, посланной Негрином, сообщалось, что Картахена полностью контролируется республиканцами (мятеж в Картахене был быстро подавлен республиканцами – примечание автора), и содержался приказ кораблям вернуться на свою базу. Другая радиogramма исходила от полковника Касадо (главы антиправительственного мятежа в Мадриде – примечание автора). В ней говорилось, что береговые батареи по-прежнему остаются в руках восставших франкистов.

Склонный верить Касадо, адмирал Буиса решил продолжить путь к Алжиру. Когда, добравшись до Алжира, эскадра запросила разрешения встать на североафриканском рейде, ей было предписано изменить курс и направиться на военно-морскую базу в Бизерте. Что и было исполнено. Утром 7 марта все корабли эскадры прибыли в Бизерту. Пока они находились в пути, генеральный комиссар Бруно Алонсо, испытывая угрызения совести, попытался вернуть корабли в Картахену, однако потерпел неудачу.

В Бизерте корабли были разоружены, и затем они поодиночке вошли через канал в лагуну.

Четыре тысячи моряков из корабельных экипажей были направлены в лагерь, расположенный на границе пустыни Сахара.

Чтобы искупить в своих собственных глазах свое не слишком славное поведение, адмирал Буиса разделил участь своих бывших подчиненных: в этом лагере он находился до второй мировой войны, в самом начале которой он вступил во французский Иностраный легион.

Своим отказом вернуть эскадру в Картахену этот высший офицер с достойным республиканским прошлым нанес смертельный удар как правительству Негрина, так и огромному числу окруженных в Центрально-южной зоне испанцев, которые рассчитывали на эвакуацию с помощью флота тех из них, кто по логике событий был заведомо обречен стать жертвой франкистских репрессий.»

Рано утром 5 марта республиканские корабли в Картахене подверглись интенсивной бомбардировке вражеской авиации. Затем, под угрозой обстрела захваченными мятежниками береговых батарей флот покинул базу и направился к Алжиру. В 12 часов в море вышла и С-4. 7 марта вместе с другими кораблями лодка пришла в Бизерту, где была интернирована. На борту кораблей оставили по несколько членов экипажей, а остальные моряки были отправлены в концентрационный лагерь в Meheri Zabbens. 25 марта французские власти приняли решение передать республиканские корабли франкистам и уже 31 марта на борту транспортов “Mallorca” и “Marqués de Comillas” в Бизерту прибыли новые члены экипажей.

С-2, находившаяся в момент мятежа в Арсенале Картахены, была захвачена мятежниками (или экипаж перешел на их сторону?). 6 марта Арсенал заняли верные республике войска и лодка, приняв на борт 63 человека, направилась в Palma de Mallorca, где 7 марта сдалась франкистам.

Хотелось бы остановиться на дальнейшей судьбе советских офицеров-подводников, верой и правдой служивших испанской республике. 14 ноября 1938 года звания Героя Советского Союза был удостоен И. А. Бурмистров, а 22 февраля 1939 года – и Н. П. Египко. «За проявленный героизм при выполнении специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза», говорилось в тексте указа Президиума Верховного Совета СССР.



Иван Алексеевич Бурмистров (Википедия)



Николай Павлович Египко (60-е годы) – Википедия

Из советских подводников, воевавших в Испании, И. В. Грачев, Г. Ю. Кузьмин и В. А. Егоров погибли в годы Великой Отечественной войны, И. А. Бурмистров и Н. П. Египко командовали в ней соединениями подводных лодок, а С. П. Лисин как командир лодки С-7 Балтийского флота был удостоен звания Героя Советского Союза.

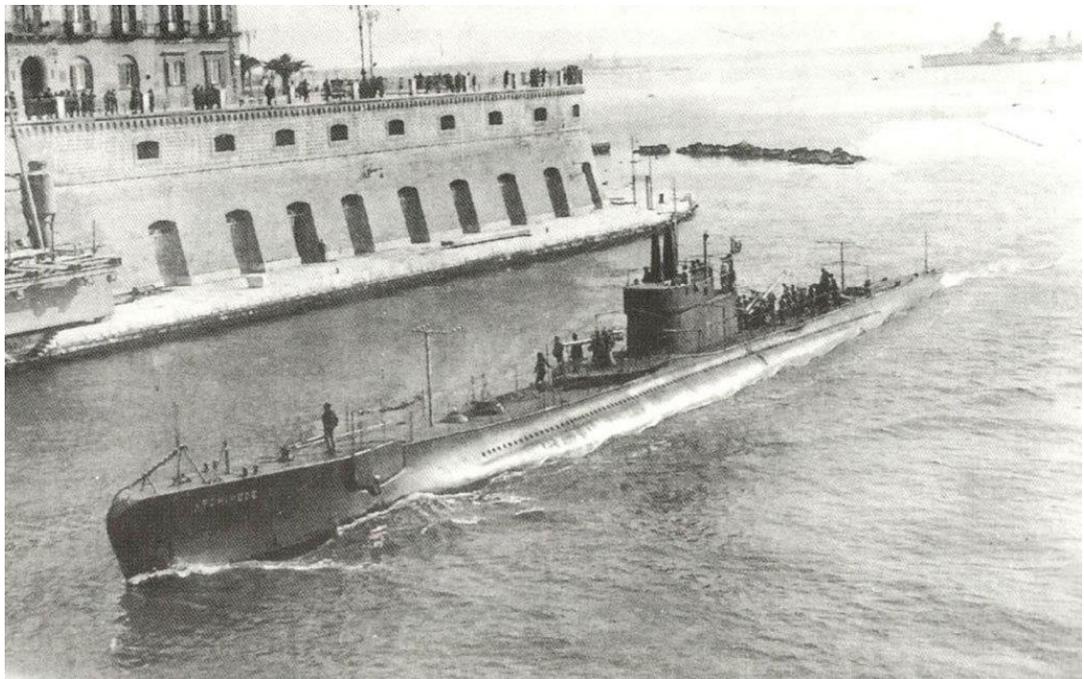
### **ПЛ националистов, Италии и Германии**

11 сентября 1936 года в Сáceres состоялась встреча командующих ВМФ Германии, Италии и испанских мятежников, на которой было принято решение направить немецкие и итальянские подводные лодки для оказания помощи националистам. Эти лодки с ноября 1937 года стали принимать участие в боевых действиях на стороне мятежников. Их основной задачей были действия на морских коммуникациях, связывавших порты Республики с дружественными странами, в первую очередь с СССР, с целью прервать ее снабжение оружием, боеприпасами, нефтью, нефтепродуктами и продовольствием. Важной задачей являлась и борьба с боевыми кораблями флота мадридского правительства.

В боевых походах за время гражданской войны в Испании приняло участие около 80 итальянских субмарин, каждая из которых выполнила по 1–2 похода продолжительностью 12–14 суток. Лодки действовали на всем протяжении Средиземного моря от Гибралтара до Дарданелл в обстановке строгой секретности. Какие-либо обозначения с корпусов лодок были удалены, флаг поднимался в редких случаях, да и то испанских мятежников. Националисты выделили шесть испанских офицеров-подводников, которые выполняли роль дублеров итальянских командиров и в случае необходимости могли сыграть роль командиров мнимых «испанских» подводных лодок. 21 октября 1936 года их тайно доставили из Танжера в итальянскую военно-морскую базу La Maddalena на борту итальянского эсминца.

В свой первый боевой поход к берегам Испании итальянские лодки вышли 8 ноября. Их командиры получили приказ атаковать любые республиканские боевые корабли, а республиканские торговые суда и суда под советским и мексиканским (Мексика активно поддерживала Республику до конца ее существования) флагами в пределах трехмильной зоны испанских территориальных вод. Точное опознавание целей перед атакой являлось обязательным.

17 ноября 1936 года итальянские подводные лодки “Archimede” (командир Sergio Lusena) и “Evangelista Torricelli” (командир Guiseppe Marcello Zarpelloni) были переданы в аренду на 4 месяца флоту испанским мятежником (Marina Nacional) вместе с их экипажами, хотя в них были включены и несколько испанских офицеров.



Итальянская подводная лодка “Archimede” (Википедия)

Уже 22 ноября “Evangelista Torricelli” добилась первого боевого успеха. На рейде Картахены был торпедирован и тяжело поврежден стоявший на якоре крейсер “Miguel de Cervantes”. Попадание двух торпед на долгий срок вывело корабль из строя. В том же боевом походе “Evangelista Torricelli” пыталась атаковать линейный корабль „Jaime I”, но присутствие

британского эсминца сорвало атаку. До конца 1936 года еще три итальянские подводные лодки торпедами атаковали республиканские корабли и суда, но попаданий не добились.

В январе-феврале 1937 года итальянцы резко активизировали действия своих ПЛ, в первую очередь в районе портов Валенсии, Барселоны и Малаги, оказывая таким образом содействие наступлению националистов на юге страны. Кроме атак морских целей лодки стали обстреливать и береговые цели. Например, такую операцию провела “Enrico Tazzoli”, находившаяся в крейсерстве в районе Валенсии с 1 по 19 января. Две торпедные атаки испанских торговых судов оказались неудачными и тогда командир лодки принял решение обстреливать Валенсию. Ночью 19 января (?) по городу был выпущен 71 снаряд.

17 января “Evangelista Torricelli” обстреляла порт и нефтехранилища компании CAMPSA в Барселоне (43 снаряда). В этом же районе она безуспешно атаковала тремя торпедами английский пароход.

С ноября 1936 года до середины февраля 1937 года 42 (по другим данным – 28) итальянские лодки совершили боевые походы к испанскому побережью, обнаружили 133 «подозрительных» судна, идентифицировали 15 из них как возможные цели и выполнили 13 атак, выпустив 27 торпед. В результате были повреждены крейсер “Miguel de Cervantes” и танкер “Zarossa” (при артиллерийском обстреле Барселоны подводной лодкой “Etorre Fieramosca”) и потоплены транспорты “Delfin” и “Navarra”. Последний из них следовал из Франции с военным грузом, на его борту погиб депутат французского парламента Марсель Бассет. Кроме того, 4 итальянских лодки обстреливали береговые цели (всего выпущено 150 снарядов). После взятия мятежниками Малаги 8 февраля 1937 года действия итальянских ПЛ приостановились до августа.



Итальянская торпеда, найденная на берегу в районе города Таррагона (из архива автора)

20 апреля 1937 года “Archimede” и “Evangelista Torricelli” вошли в состав флота националистов, получив наименования С-5 и С-3 соответственно. Такие названия должны были создать впечатление, что франкистам удалось поднять и ввести в строй одноименные республиканские лодки. В августе лодкам были присвоены имена “General Mola” и “General Sanjurjo” в честь руководителей мятежа, погибших в авиационных катастрофах.

Передача лодок производилась на острове Cabrera (Балеарские острова), куда они пришли с сокращенными итальянскими экипажами и с прошедшими подготовку в Италии испанскими офицерами на борту. Следует отметить, что на итальянских лодках, действовавших против республиканцев (так называемые “legionarios”) и ранее находилось значительное число моряков

франкистского флота. Остальные члены экипажей прибыли из Кадиса на борту вооруженных транспортов “Mallorca” и “Rey don Jaime”. Это были прошедшие краткое обучение добровольцы с различных кораблей Armada Nacional. После передачи лодок Испании на них еще некоторое время оставались итальянские подводники (механик, три торпедиста, два гидроакустика, рулевой и два артиллериста на каждой из лодок).

#### Основные ТТХ ПЛ типа “Archimede” (“General Mola”)

Водоизмещение надводное, т – 985

Водоизмещение подводное, т – 1259

Длина наибольшая, м – 70,5

Ширина наибольшая, м – 6,87

Осадка, м – 4,12

Вооружение:

торпедное – 8 ТА 533-мм (4 носовых, 4 кормовых), 8 запасных торпед

артиллерийское – 2 × 100-мм, 4 × 13,2-мм или 1 × 20-мм и 2 × 13,2-мм

Дизели для надводного хода – 2 × 1500 л.с. Franco Tossi

Электромоторы подводного хода – 2 × 650 л.с. Marelli

Скорость надводная, узлов – 17

Скорость подводная, узлов – 8,5

Запас топлива, т – 59

Дальность плавания, миль

надводная – 10500 (8 узлов)

подводная – 105 (3 узла)

Численность экипажа, человек – 55

В начале 30-х годов руководство Regia Marina Italiana приняло решение о строительстве серии океанских лодок типа “Cavallini” (или “Brin”), являвшихся увеличенной версией ПЛ типа “Settembrini”. Всего в 1930–1934 годах на судостроительных заводах Cantieri Navali Franco Tossi в Таранто было построено четыре корабля этой серии (“Archimede”, “Galileo Ferraris”, “Galileo Galilei”, “Evangelista Torricelli”). Лодки, вошедшие впоследствии в состав франкистского флота, были заложены в 1931 году, спущены на воду в 1933 и вошли в строй итальянского флота в 1934 году.

По сравнению с испанскими ПЛ «итальянки» обладали явными техническими преимуществами, в том числе и в области гидроакустики и имели более мощное торпедное и артиллерийское вооружение. Лодки были двухкорпусными, клепанными. Прочный корпус был выполнен из листов никелевой стали толщиной от 15 до 17 миллиметров, прочная рубка из 20-миллиметровой немагнитной стали. Прочный корпус делился четырьмя водонепроницаемыми переборками, равнопрочными с наружной обшивкой, на пять отсеков. Энергетическая установка состояла из двух дизелей Tossi типа “E” мощностью по 1500 л.с. и двух электромоторов фирмы Marelli по 650 л.с., работавших на два трехлопастных винта.

Вооружение состояло из 8 торпедных аппаратов калибром 533-мм (4 носовых и 4 кормовых) и десяти торпед Whitehead W-260. Лодки отличались мощным артиллерийским вооружением, состоявшим из двух орудий 100/47-мм, кроме того на ограждении рубки устанавливались четыре 13,2-мм зенитных пулемета.

#### Основные ТТХ торпед Whitehead W-260

Калибр, мм – 533

Длина, м – 7,2

Общий вес, кг – 1450

Вес ВВ, кг – 260 (Trilita)

Дальность хода, м (скорость, узл) – 4000 (42), 8000 (34), 14000 (24)

После вступления в состав Armada Nacional С-3 и С-5 перешли в порт Sóller (остров Mallorca, Балеарские острова), базируясь на который их экипажи в течение двух недель проходили интенсивную подготовку к будущим боевым походам.

12 мая 1937 года обе франкистские лодки вышли в свой первый боевой поход. Они патрулировали в Сицилийском проливе и в районе к югу от мыса Spartivento (остров Сардиния). Именно здесь пролегли маршруты судов, следовавших из портов Черного моря в порты республиканской Испании. До конца гражданской войны обе лодки, базируясь на Sóller, совершали боевые походы в западном Средиземноморье.

30 мая С-5 торпедировала и потопила у мыса Tordera пассажирское судно компании Transmediterránea “Ciudad de Barcelona” (3946 брт), следовавшее из Марселя в Барселону с добровольцами Интернациональных бригад на борту (погибло 200 человек). 4 июня лодка у побережья Каталонии торпедировала (по другим данным – обстреляла из орудий) и повредила танкер “Campero” (12680 т) компании CAMPSA, атака была прервана из-за появления республиканских самолетов.

С-3 потопила артиллерийским огнем два парусно-моторных судна – “Granada” 30 мая у мыса Gros и “Rápido” 4 июня у мыса San Vicente.

29 июня С-3 и С-5 вышли в очередной боевой поход к республиканскому побережью. 26 июля С-5 у мыса Nao в районе Аликанте потопила торпедами теплоход “Cabo Palos” (6342 брт) компании Ybarra y Cia. В свою очередь С-3 атаковала республиканский конвой, обстреляв из орудий транспорт “Andutz-Mendi” (Compañía Naviera Sota y Aznar), но поврежденному судну удалось укрыться в порту Барселоны.

21 августа лодки вышли в очередной поход. 30 августа “General Sanjurjo” в 20 милях от Cète обстрелял из орудий транспорт “Ciutat de Reus” шедший из Марселя в Валенсию с военным грузом, но ему удалось укрыться во французских водах. В двух боевых походах в августе-октябре 1937 года “General Mola” и “General Sanjurjo” успехов не имели.

С середины октября по конец ноября обе лодки прошли докование в итальянской ВМБ Таранто. В январе следующего года «Генералы» снова добились ряда успехов. 11 января (по другим данным 2 января) 1938 года “General Mola” у мыса San Antonio в результате торпедной атаки потопила голландское судно “Hanna”, а 21 января “General Sanjurjo” – британское судно “Endymion” у мыса Tiñoso. 30 марта “General Mola” нанесла тяжелые повреждения греческому судну “Lena”. Это была последняя победа лодок мятежников. В дальнейшем они выполняли только разведывательные задачи в Средиземном море. 30 марта 1939 года лодки впервые вошли в главную базу испанского флота Картахену.

Однако, вернемся к действиям итальянских подводников. В начале августа 1937 года они приступили к новому этапу боевых операций. Итальянские лодки, развернутые сразу в трех районах (у испанского побережья, в Сицилийском проливе и в Эгейском море), с 5 августа до середины сентября совершили 59 боевых походов, выполнив 18 (по другим данным – 23) торпедных атак. 11 августа в результате совместной атаки подводной лодки “Santore Santarozza” и эсминца “Saetta” в Сицилийском проливе в 14 милях от мыса Бон был потоплен республиканский танкер “Campeador” (7932 брт). 12 августа у Картахены ПЛ “Jalea” тяжело повредила торпедой республиканский эсминец “Churrusa”, который вышел из строя до конца войны. Некоторые лодки подверглись контратакам республиканских кораблей и получили повреждения.

31 августа подводная лодка “Iride” под командованием широко известного в годы второй мировой войны князя Валерио Боргезе выпустила торпеду по британскому эсминцу “Navock”, приняв его за испанский. В ответ последовала широкомасштабная противолодочная операция британского флота, в которой приняли участие 6 кораблей и авиация, но Боргезе удалось ускользнуть. Одна из итальянских лодок по ошибке атаковала собственный эсминец “Turbine”.

Операции итальянских лодок в Эгейском море начались 10 августа. Ряд атак следовавших из советских портов республиканских транспортов оказались неудачными, но 18 августа “Ferraris” торпедировала испанский пароход “Armuru” (2762 брт), который выбросился на берег. В ответ

турецкие корабли и авиация провели безуспешный поиск подводной лодки. 1 сентября ПЛ „Diaspro“ потопила двумя торпедами английский танкер “Woodford”, следовавший с грузом румынской нефти, имелись жертвы.

В этот же день погибло и советское судно «Благоев» (3100 брт), следовавшее с грузом каменноугольной смолы из Мариуполя в Sète (Франция). Вот как описывает этот случай капитан «Благоева» Д. Ф. Каминский:

«Было 6 часов утра 1 сентября. Мы находились на траверзе греческого острова Скирос, на расстоянии около 15 миль от берега. Вдруг раздался возглас вахтенного:

– Подлодка!

Мы стали рассматривать подводную лодку, всплывшую у нас за кормой. Определить, какой стране она принадлежит, не было возможности: лодка не подняла флага, а на корме ее мы не обнаружили никаких опознавательных знаков.

Все это вызвало у меня тревогу, ибо обычно при встрече в море корабли поднимают флаг своей страны.

Я велел немедленно разбудить всю команду и вызвать ее наверх. Многие из матросов не успели даже одеться.

– Поднять флаг! – приказал я.

На корме «Благоева» медленно и величаво стал подниматься красный флаг Страны Советов. К этому времени подлодка настолько приблизилась к пароходу, что даже невооруженным глазом можно было разглядеть появившихся на палубе людей.

Подлодка настигала нас все больше и больше. Зайдя с левого борта, она неожиданно пустила торпеду. С капитанского мостика мне было видно, как, оставляя белый след, торпеда неслась по направлению к «Благоеву».

– Право на борт! – крикнул я в телефон.

Пароход стал медленно разворачиваться. Вцепившись руками в поручи мостика, я смотрел на приближавшуюся торпеду. Успеет ли «Благоев» уйти от нее?..

Торпеда была совсем уже близко, но к тому времени пароход закончил маневр. – Огромная стальная сигара промчалась мимо нашей кормы.

Пираты! Теперь все было ясно.

Убедившись в неудаче, подлодка подняла свой флаг. Это была грязная тряпка, именуемая флагом генерала Франко. Почти одновременно раздался выстрел из орудия, но снаряд не попал в наш корабль.

Я приказал остановить пароход и продолжал внимательно следить за пиратами. Лодка обошла наше судно и оказалась с правого борта. На ее мостике я увидел офицера. Он рукой подал знак, чтобы мы спустили шлюпку. Я принужден был подчиниться.

Передав своему старшему помощнику судовые и грузовые документы, удостоверяющие отсутствие на пароходе «Благоев» каких бы то ни было военных грузов, я предложил представить эти документы командиру пиратов и попытаться выяснить название лодки. Четыре матроса взялись за весла. Но в это время пираты пустили вторую торпеду. Уйти от нее мы не могли: подлодка была слишком близко. Торпеда неслась прямо на шлюпку. По моему приказанию люди покинули ее и стали быстро подниматься на пароход. Матрос Штенепко бросился о воду, чтобы отплыть в сторону.

Раздался взрыв. Торпеда, разбив лодку, попала в правый борт парохода и буквально разворошила его. В щепки разнесло рубку, мою каюту и все надпалубные надстройки, в том числе и радиорубку. Таким образом мы были лишены возможности дать сигнал о пиратском нападении. В пробоину хлынула вода. Пароход начал погружаться. Надо было спасти команду.

– Спустить шлюпки!

Еще раньше, чем была подана эта команда, матросы, находившиеся в непосредственной близости к месту взрыва, бросились в море. Убедившись, что вся остальная часть команды разместилась в уцелевших от взрыва шлюпках и на борту никого не осталось, я также покинул корабль.

Мы подобрали плававших вокруг парохода матросов. Среди них был и Штенепко, тяжело раненный осколками торпеды. Кровь ручьем била у него из горла. Мы пытались спасти его жизнь, но все было тщетно...

На животе у него было восемь или девять небольших ран, очевидно, от осколков торпеды.

Шлюпки быстро удалялись от гибнущего судна. Наш родной «Благоев» погружался в воду носовой частью, агония корабля длилась 30 минут.

Подводная лодка фашистских пиратов наполовину погрузилась в воду и ушла, взяв курс на Дарданеллы.»

... мы стали грести к острову Скирос. Вскоре показалось наливное судно. Мы видели, как оно подняло позывные, должно быть, по требованию той же подлодки.

Пираты пропустили это судно. Его команда презрела самый священный морской обычай, обязывающий помогать товарищу в беде. Несмотря на наши сигналы, пароход не остановился. Какое это было судно – мы не знаем.

Мы грели уже час, когда умер матрос Петр Штепенко – верный товарищ, советский моряк. Не стало нашего друга – старшего рулевого парохода «Благоев», лучшего стахановца команды. Петр Маркович Штепенко погиб на посту 52 лет от роду.

...Медленно тянулось время. Десять часов плыли мы по беспокойному морю. Уже темнело, когда шлюпка пристала к берегу какого-то крохотного островка, неподалеку от Скироса. Мы вынесли из шлюпки тело товарища. Человеческого жилья поблизости не было. Быстро спустилась ночь. Команда развела костер, и так мы просидели до рассвета. Из паруса была сделана палатка, в которую забрались некоторые товарищи. Питались небольшим запасом галет и пресной водой, имевшийся в спасательной шлюпке. Утром тело погибшего товарища зарыли в землю. Мы завернули своего друга Штепенко в парус и со слезами, на глазах прощались со своим рулевым.

Потом снова сели в шлюпки и поплыли дальше, ни на минуту не удаляясь от берега. Часа через три в море показалось моторное судно. Сигналами мы попросили его подойти к острову. Судно это оказалось греческим. Его моряки доставили нас в порт Куми на острове Эвбее.»

Для обсуждения сложившейся на Средиземном море ситуации 10 сентября 1937 года в Нионе состоялось открытие конференции, посвященной морскому разбою на море. В ней приняли участие министры иностранных дел Франции, Великобритании, Греции, Югославии, Турции, Египта, Румынии, Болгарии и СССР. 13 сентября 1937 г. было достигнуто соглашение на основе следующих пунктов:

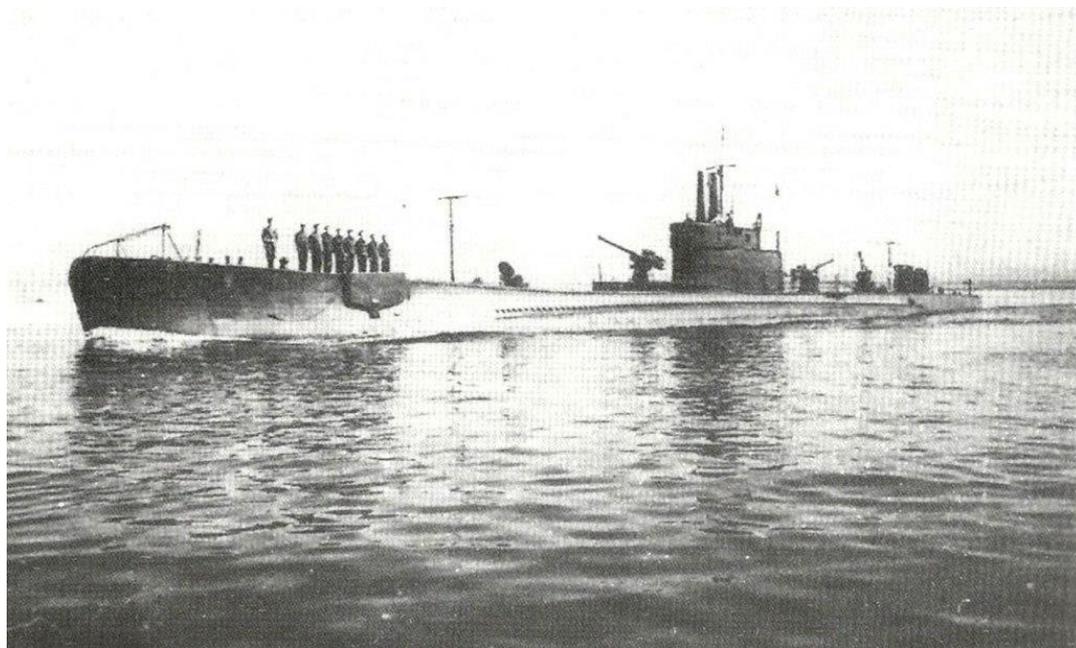
1. Каждое государство охраняет безопасность судоходства в пределах своих территориальных вод.
2. Англия и Франция берут на себя охрану торговых путей по всему Средиземному морю.
3. Всякая подводная лодка, атакующая коммерческое судно, принадлежащее государству, не участвующему в войне в Испании, в нарушение правил лондонского протокола о гуманизации подводной войны, подлежит уничтожению.

Особо оговаривалось, что настоящее соглашение не означает признания права воюющей стороны за испанским правительством или генералом Франко.

14 сентября конференция закончилась. В итоговых документах по завершении конференции Франция и Великобритания согласились взять на себя защиту от пиратов всех судов, кроме испанских. Это решение сразу же сказалось на ситуации в Средиземном море и атаки со стороны подлодок прекратились. В середине сентября английские и французские корабли получили официальный приказ вести активные действия против «неизвестных» подводных лодок. В Эгейском море эту задачу выполняли турецкие корабли.

Теперь итальянцы уже не хотели в открытую использовать свои подлодки в испанской войне и 13 сентября символически передали флоту Франко «во временное пользование» четыре ПЛ: две типа „Perla” – “Onice” (получила название “Aguilar Tablada”), “Iride” (“Gonzáles López”) и две лодки типа “Archimede” – “Galileo Galilei” (“General Sanjurjo II”), “Galileo Ferraris” (“General Mola II”). Экипажи в основном оставались итальянскими, но лодки действовали из испанской базы Sóller и были официально включены в состав испанского флота. Субмарины должны были действовать согласно итальянским правилам ведения тайной подводной войны: разрешалось

атаковать все испанские корабли и суда вне территориальных вод Испании, а также все суда, следующие под охраной республиканских кораблей, в территориальных водах – все суда, за исключением британских, французских, американских и японских. С 8 октября 1937 по 4 февраля 1938 года эти лодки выполнили 13 походов и провели две безуспешные атаки.



“General Mola II” (бывшая “Galileo Ferraris”) – Википедия

Действия итальянских и франкистских подводных лодок и надводных кораблей привели к тому, что с конца 1937 года маршрут Севастополь – Картахена пришлось закрыть. Теперь снабжение для Республики доставлялось с Балтики во Францию, а оттуда в Испанию по железной дороге. Французское правительство очень неохотно пропускало военные грузы заказчику под предлогом невмешательства во внутренние дела страны, а к концу 1938 года вообще закрыло границу. Это очень сильно ударило по боеспособности правительственных войск.

В отличие от Италии, обладавшей многочисленным подводным флотом, Германия делала в этом направлении первые шаги (первая послеверсальская подводная лодка была спущена на воду 15 июня 1935 года) и смогла направить в Средиземное море только две лодки, подходившие для действий в этом районе (типа VIIA). Головная лодка этого типа U-27 вступила в строй 12 августа 1936 года и к октябрю 1936 года всего 5 таких лодок вошли в состав 2-й флотилии ПЛ „Saltzwedel”.

Планирование и осуществление «Операции Урсула» (названа так в честь дочери командующего германскими подводными силами Kapitän zur See Karl Dönitz) велось в строжайшей тайне. Все ее участники дали обязательство хранить ее до конца своей жизни. Об операции не было информировано даже правительство националистов. Но с итальянцами все же пришлось поделиться, в основном с целью предотвращения «дружественных» атак и раздела оперативных районов. Мир узнал об операции «Урсула» только после окончания Второй мировой войны, когда офицер французского флота Claude Houan обнаружил документы о ней в архивах Кригсмарине.

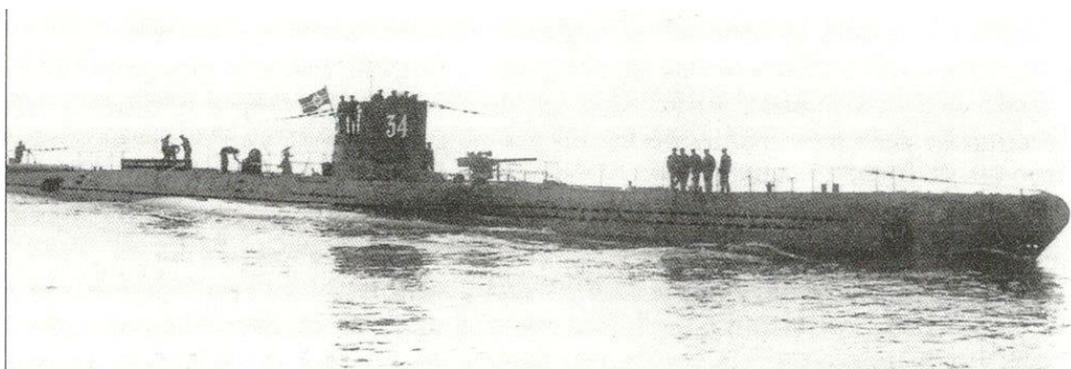
Для похода к берегам Испании были выделены U-33 (кодовое наименование “Triton”) и U-34 (“Poseidon”), вступившие в строй в августе и сентябре 1936 года соответственно. Командиром U-33 был назначен капитан-лейтенант Kurt Freiwald, а U-34 – капитан-лейтенант Harald Grosse.

Пара У-боотов должна была патрулировать у южного средиземноморского побережья Испании. Оперативная зона U-33 находилась к востоку от меридиана 0°44'W между мысами Nao и Palos, U-34 – к западу от этого меридиана, в ее секторе находилась главная военно-морская

база республиканцев Картахена. Лодки переходили в непосредственное подчинение командующему Кригсмарине контр-адмирала Hermann Boehme.

В дневное время лодки должны были находиться под водой, всплывая ночью для зарядки аккумуляторных батарей и радиосвязи. В случае их обнаружения в надводном положении поднимался британский военно-морской флаг. В аварийных случаях лодкам надлежало следовать в итальянскую ВМБ La Maddalena (остров Сардиния) под итальянским флагом. При этом экипаж также должен был сменить свою униформу на итальянскую. Лодкам разрешалось атаковать только корабли республиканского ВМФ после их точной идентификации, что практически исключало ночные атаки.

В ночь с 20 на 21 ноября 1936 года U-33 и U-34 покинули Вильгельмсхафен и направились к Гибралтарскому проливу. В безлунную ночь 27–28 ноября точно по плану обе лодки в надводном положении форсировали пролив. К «охоте» У-бооты приступили только 30 ноября – к этому времени, согласно предварительной договоренности, итальянские подводные лодки должны были покинуть этот район.



U-34 (Википедия)

Капитан-лейтенант Гроссе атаковал свою первую цель уже вечером 1-го декабря. Выпущенная по республиканскому эсминцу торпеда прошла мимо цели и взорвалась в прибрежных скалах. 5-го и 8-го декабря U-34 также безуспешно атаковала аналогичные цели. В другом случае близость британского эсминца заставила Гроссе отказаться от атаки. Не везло и U-33 – ее командиру не удалось занять выгодную позицию для атаки быстроходных целей, какими являлись республиканские боевые корабли. Ночью 5-го декабря вблизи U-33 прошел крейсер “Méndez Núñez” в сопровождении эскадренных миноносцев, но темнота не позволяла с абсолютной уверенностью классифицировать цели и Фрейвальд отказался от атаки.

Неудачи немецких лодок и опасение международного скандала в случае обнаружения их присутствия в испанских водах вынудили министра обороны Германии Von Blomberg отдать 10 декабря приказ о прекращении «Операции Урсула». На следующий день U-33 и U-34 должны были покинуть районы патрулирования и возвращаться на родину. С 12 декабря их место должны были занять итальянские подводные лодки.

В 14:00 12 декабря в перископ следовавшей в подводном положении в районе Малаги U-34 обнаружили республиканскую ПЛ типа «С». Лодка шла в надводном положении со скоростью 11 узлов в направлении порта. Капитан-лейтенант Гроссе оказался в сложном положении. С одной стороны, он находился в выгодной для торпедной атаки позиции, но с другой – уже был получен приказ о прекращении операции «Урсула», расстояние до берега составляло всего 4 мили и взрыв торпеды не мог бы остаться незамеченным. Вдобавок ко всему этому, в радиусе пары миль от места событий находились несколько судов, включая два рыболовных траулера, корабль береговой охраны “Хауен” и таможенный катер “I-4”. Все это вынуждало командира U-34 на очень короткое время поднимать перископ во избежание обнаружения лодки, что сильно затрудняло расчет данных для торпедной стрельбы.

В конце концов Гроссе не смог удержаться от соблазна и выпустил по «красным» одну торпеду. Шло время, но звук взрыва не был слышен. Командир уже решил, что это очередной промах или отказ торпеды, как гидроакустик протянул ему наушники. В них были ясно слышны

звуки, характерные для тонущего судна. Не поднимая перископа, Гроссе постарался покинуть район атаки незамеченным. Ночью в Берлин ушла радиограмма: “Poseidon, 1603 K: AQ 14:19 Потопил красную субмарину типа «С» у Малаги”.

За участие в операции «Урсула» Гроссе был награжден Золотым испанским крестом, а Фрейвальд – бронзовым. Однако, в целях сохранения тайны награды были вручены им только в июне 1939 года, после окончания испанской войны.

А что же происходило в это время на борту подлодки С-3, ставшей жертвой немецкой атаки? После атаки в живых осталось только три члена экипажа – находившийся на мостике вахтенный офицер Agustín García (бывший капитан торгового флота) и два матроса, которые выбрасывали за борт с палубы надстройки мусор после только что закончившегося обеда. По свидетельствам матросов на мостике в момент атаки находились только командир и вахтенный офицер, занятые оживленным разговором, сигнальщики отсутствовали, то-есть наблюдение за окружающей обстановкой практически не велось. Ни перископ U-34, ни след приближающейся торпеды замечены не были. Все это свидетельствовало о крайне низкой дисциплине и организации службы на борту лодки, что впрочем было обычным явлением для республиканского флота.

Следует отметить, что после начала мятежа были арестованы командир лодки, ее старший офицер и один из двух младших офицеров. Оставшийся младший офицер Alférez de Navío Antonio Arbona при поддержке команды был назначен командиром, а его помощником стал бывший капитан торгового флота Agustín García.

В 14:19 лодку неожиданно тряхнуло с выбросом пламени и столба белого дыма и она почти мгновенно затонула с дифферентом на нос и креном на правый борт. Погибло 36 членов экипажа (по другим данным – 44). Первые публикации в республиканских средствах массовой информации обвиняла в гибели С-3 «инострannую подводную лодку». Однако заключение официального расследования от 22 декабря, подписанное командующим подводными силами Республики Capitán de Corbeta Remigio Verdiá отрицало вероятность торпедирования лодки или ее подрыва на mine, приводя ряд аргументов, в частности:

При поражении торпедой или миной образуется водяной столб высотой 60–80 метров, который в данном случае не наблюдался.

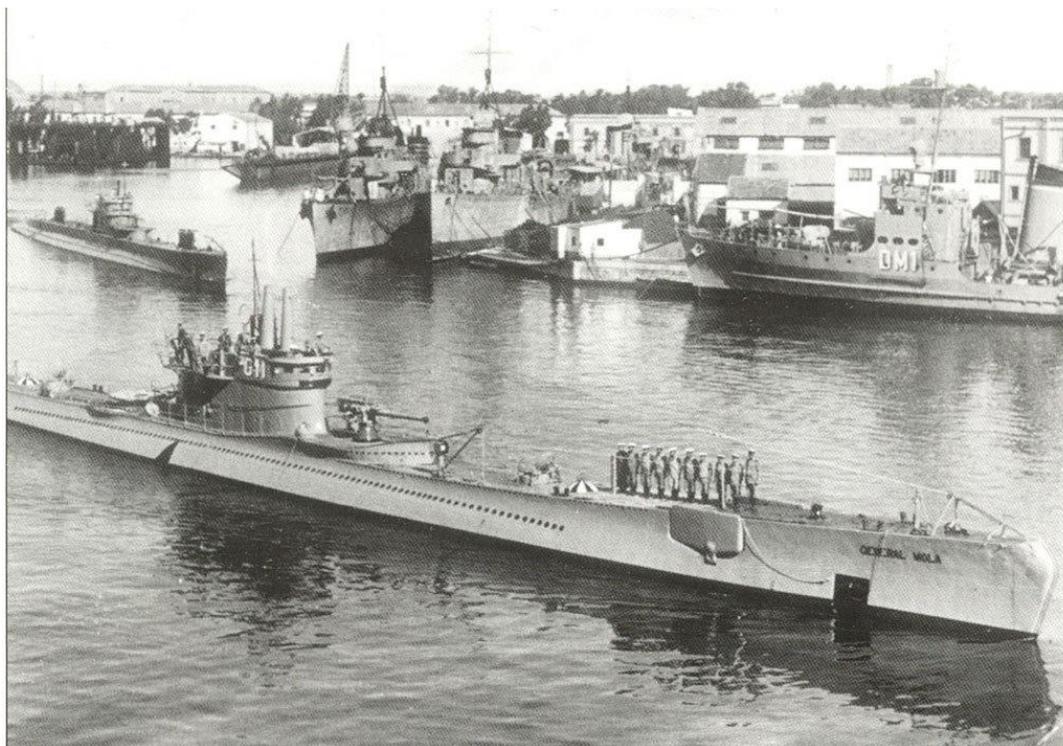
Наблюдавшийся свидетелями взрыв не имел силы, свойственной подрыву данного оружия.

Verdiá склонялся к мнению, что причиной гибели лодки мог быть внутренний взрыв, не исключая диверсии. Однако, в пропагандистских целях оставили версию об иностранной подводной лодке.

Позднее исследователи обстоятельств гибели С-3 пришли к мнению, что немецкая торпеда, не взорвавшись, пробила прочный корпус ПЛ и, проникнув внутрь, вызвала взрыв аккумуляторной батареи. В 1998 году спасательное судно ВМФ Испании “Mar Rojo” обнаружило на глубине 67 метров в точке с координатами 36° 40 N, 04°21 W обломки С-3.

### **Развитие подводных сил при франкистском режиме**

После победы националистов в гражданской войне испанский подводный флот находился в плачевном состоянии. Все лодки типа «В» были или потоплены или небоеспособны, из лодок «С» в строю оставались только «С-1», «С-2» и «С-4», хотя и в плохом техническом состоянии. Фактически только экс-итальянские ПЛ “General Sanjurjo” и “General Mola” были полностью боеспособными.



“General Mola” в 50-е годы (Armada Española)

Из лодок типа “В” франкисты использовали только “В-2”, которая к концу гражданской войны находилась в полузатопленном состоянии в Картахене. После ремонта с июня 1940 года лодку использовали для практики кадетов Механической школы в Эль Ферроле (La Escuela de Máquinas de la Armada). 16 августа 1943 года во время одного из выходов в море лодка в испанских территориальных водах подверглась атаке британского самолета. Вот как описывается случившееся в рапорте командира лодки (“Revista General de Marina”, Enero-Febrero 2013):

«16 (августа), 14:10. С преподавателями и кадетами на борту выходим из порта в море, маневрируя под электромоторами... В 15:35 на траверсе Prioriño обнаружен летящий на запад на большой высоте самолет, по которому с берега открыли огонь зенитные батареи. Самолет сделал несколько заходов с левого борта на постоянной высоте, явно с целью опознания (лодки). Ввиду этого, я отдал приказ поднять еще один флаг большего размера. В 15:45 самолет спикировал на лодку, ведя огонь из пулеметов, а затем с высоты 200 метров сбросил серию из 8 бомб весом 25–50 кг, которые взорвались в 200 метрах за кормой. Взрыватели бомб срабатывали с задержкой, поэтому они взрывались на глубине около 10 метров, поднимая огромные столбы воды и сильно встряхивая лодку. Набирая высоту, самолет продолжал вести огонь из пулеметов. Отдал приказ... всему не занятому наверху экипажу укрыться внутри прочного корпуса и решил, обогнув мыс Prioriño Chico, укрыться в Cagiño. В 15:55, когда мы подходили к Prioriño, самолет вернулся и спикировал прямо на лодку, ведя огонь из пулеметов, а затем сбросил бомбы, которые взорвались в 100 метрах от правого борта между лодкой и берегом. Самолет был американского типа, четырехмоторный, с английскими опознавательными знаками. Во время бомбардировки весь персонал сохранял хладнокровие и дисциплину, что достойно самых высоких похвал...» При осмотре корпуса лодки были обнаружены следы попаданий пулеметных пуль.

8 октября 1948 года лодку списали и использовали до 5 апреля 1951 года в качестве плавучей электростанции для снабжения электроэнергией Школы. Затем лодку продали для разделки на металлолом. 28 ноября при буксировке в штормовую погоду оборвался буксирный трос и лодку выбросило на астурийский берег, где она затонула.

“С-1” до 1941 года проходила ремонт в Картахене, а затем до августа 1948 года входила в состав Флотилии подводных лодок, после чего использовалась как корабль-цель. В октябре 1958 года отправлена на слом.

“С-2” после ремонта была включена в состав флотилии ПЛ. 29 февраля 1948 года была переклассифицирована в надводный корабль, а 8 сентября того же года передана La Escuela de Máquinas de la Armada в Эль Ферроле взамен “В-2”. Списана в июне 1951 года, затонула при буксировке в Avilés на слом.

“С-4” вместе с другими кораблями республиканского флота 7 марта 1939 года пришла в Бизерту, где была интернирована французскими властями. Однако, уже через несколько дней корабли были переданы франкистам. 31 марта на борту транспортов „Mallorca“ и „Marqués de Comillas“ в Бизерту прибыли новые экипажи, а 5 апреля “С-4” пришла в Кадис. В первые послевоенные годы в связи с тяжелым экономическим положением Испании активность флота была сведена до минимума. 30 апреля на борту “С-4” выходил в море посетивший Картахену генерал Франсиско Франко.

27 июня во время противолодочных учений флота у Балеарских островов в которых участвовала Флотилия подводных лодок в составе “С-2”, “С-4” и “General Sanjurjo” произошло столкновение эсминца “Lepanto” и “С-4”, имитировавшей торпедную атаку. Лодка под командованием Capitán de corbeta Francisco Reina Carvajal затонула на глубине 300 метров в 13 милях от берега. Весь экипаж в составе 44 человек погиб.

В это время (1939–1945 и 1951–1957 гг.) военно-морское министерство (Ministerio de Marina) возглавлял энергичный и компетентный адмирал Salvador Moreno Fernández (1886–1966) Первые шаги по восстановлению и развитию испанского флота были предприняты уже в сентябре 1939 года, когда был утвержден Закон о флоте, предусматривавший широкомасштабную программу кораблестроения, включавшую и постройку 50 ПЛ. В течение 11 лет на выполнение этой программы предполагалось затратить 5 500 000 песет. Недавно созданный Совет по кораблестроению (Consejo Ordenador de las Construcciones Navales) приступил к переговорам с Германией и Италией о содействии в ее осуществлении.

Для этого, еще не построенного флота, начала создаваться соответствующая инфраструктура. Примером могут служить Канарские острова, обороне которых режим Франко уделял особое внимание, опасаясь их оккупации союзниками. Только недавно, после демилитаризации ряда военных объектов на островах архипелага, широкая общественность смогла ознакомиться с огромной сетью подземных сооружений в Санта Крус де Тенерифе и Лас Пальмасе, построенных в 1939-начале 1950-х годов, которые вместе с прилегающими причалами должны были обеспечивать базирование 12 подводных лодок.

В 1943 году был принят очередной амбициозный план развития испанского ВМФ, предусматривавший строительство четырех линкоров, четырех авианосцев, восьми крейсеров, более сотни эсминцев и миноносцев, 50 подводных лодок и других боевых кораблей и вспомогательных судов. Все эти планы были явно нереальными. Экономика страны была разрушена войной, да и в довоенные годы уровень развития испанской промышленности не позволил бы самостоятельно осуществить подобный проект. Теперь же Испания практически находилась в международной изоляции, надеяться можно было только на поддержку стран «оси». Поэтому решили ограничиться достройкой трех ПЛ типа “D” и постройкой шести типа “G” (немецкий тип VIIIС).

### **Подводные лодки типа “D” (серия 20)**

Декрет о строительстве океанской ПЛ типа “Sigma II” стоимостью 17 402 540 песет был утвержден президентом республики Niceto Alcalá-Zamora у Торрес 30 августа 1932 года. 27 марта 1934 года принято решение о строительстве еще двух однотипных лодок, которым традиционно был присвоен последующий тип испанских субмарин, то-есть “D”. Проект этих океанских лодок был разработан под руководством испанского конструктора и директора верфи SECN в Картахене Aureo Fernández Àvila. До начала Гражданской войны успели заложить “D-1”, “D-2” и “D-3”, но их строительство удалось завершить только в конце 40-х – начале 50-х годов.

Решение о возобновлении строительства лодок было принято в феврале 1940 года. По различным причинам строительство продвигалось очень медленно и с низким качеством работ. Хотя “D-1” спустили на воду в 1944 году, передача ее флоту затянулась на три года. Причиной этому было множество вскрывшихся дефектов, главными из которых являлись:

- дифферент на нос при плавании в надводном положении

- продувание балластных цистерн при всплытии вело к появлению отрицательной метацентрической высоты, что при положении лодки лагом к войне могло вызвать ее опрокидывание из-за потери поперечной остойчивости

- из-за использования стали низкого качества глубина погружения была ограничена до 50 метров, вместо проектных восьмидесяти, а надводное водоизмещение возросло с 1050 до 1095 тонн.

Все это привело к тому, что лодки типа «D» использовались в основном для учебных целей. Вместо запланированного 120-мм орудия фирмы Виккерс было установлено 88-мм орудие немецкой фирмы Крупп, использовавшиеся торпеды типов G7a и G7e были также немецкого производства.

ПЛ	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
D-1 (S-11)	23.09.1933	11.05.1944	17.03.1947	03.03.1965
D-2 (S-21)	19.11.1934	21.12.1944	23.05.1951	01.04.1971
D-3 (S-22)	11.12.1934	20.02.1952	20.02.1954	02.02.1971

#### Основные ТТХ ПЛ типа «D»

Длина наибольшая, м – 84,3

Ширина наибольшая, м – 6,9

Водоизмещение надводное, т – 1095

Водоизмещение подводное, т – 1399

Мощность дизелей, л.с. – 2 × 2500

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 × 650

Скорость надводная, узлов – 20,5

Скорость подводная, узлов – 9,5

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 9000 (12)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 100 (4)

Максимальная глубина погружения, м – 80

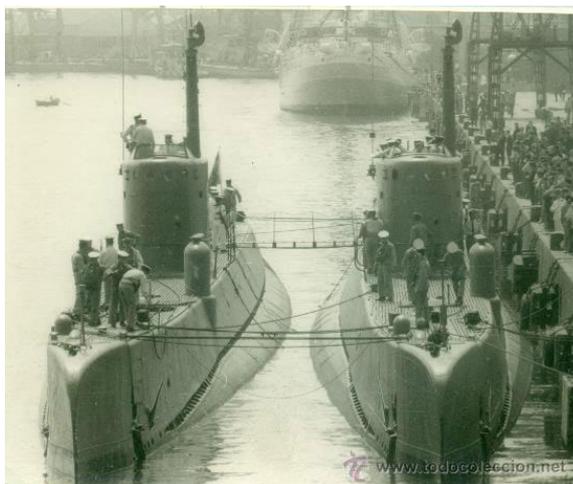
Торпедное вооружение – 6 × 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых), 14 торпед

Артиллерийское вооружение – 1 × 88-мм, 2 × 20-мм

Экипаж, человек – 60

В 1956 году при сотрудничестве с США был разработан план модернизации флота (Plan de Modernización de la Flota), включавший и две лодки типа «D». От модернизации «D-1» отказались, принимая во внимание ее плохое техническое состояние.

Работы по модернизации проводилась силами национального предприятия Bazán в Картахене 15.10.1960 – 15.12.1962 (D-3), 28.08.1961 – 15.04.1963 (D-2). При этом корпусу были приданы более обтекаемые формы для улучшения гидродинамических качеств, демонтировано 88-мм орудия и кормовые торпедные аппараты. Установили новое электронное оборудование, включая радар SJ-1 и гидроакустическую станцию WFA-16. После модернизации надводная скорость составляла 18, подводная – 10 узлов, а экипаж увеличился до 74 человек. Основной задачей «S-21» и «S-22» (так стали именоваться с 15 июня 1961 года «D-2» и «D-3») являлась борьба с подводными лодками. Лодки серии 20 по-прежнему страдали множеством недостатков, в первую очередь плохой остойчивостью и частыми авариями.



Лодки типа "D" после модернизации

Интересной особенностью данного типа лодок являлось наличие одноместной спасательной камеры, разработанной Capitán de Corbeta Arturo Génova Torruella и впервые испытанной 14 сентября 1931 года на борту "С-3". Соединенная тросом с затонувшей лодкой камера всплывала на поверхность и находящейся в ней член экипажа мог подать сигнал бедствия.

### **Подводные лодки типа "G" (тип VIIC)**

После долгой серии контактов с немецкими специалистами в области проектирования и строительства ПЛ, весьма критически оценившим возможность строительства полноценных кораблей в Испании, 25 сентября 1941 года было принято решение о лицензионном строительстве на верфи в Картахене шести лодок типа "G", основой для которых служил хорошо зарекомендовавший себя в ходе войны немецкий тип VIIC.

Основные ТТХ ПЛ типа «G» (данные для U-573/G-7/S-01)

Длина наибольшая, м – 67,23

Ширина наибольшая, м – 6,18

Осадка, м – 4,78

Водоизмещение надводное, т – 769

Водоизмещение подводное, т – 871

Мощность дизелей, л.с. – 2 × 1400

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 2 × 375

Запас топлива, т – 113

Скорость надводная, узлов – 16,5

Скорость подводная, узлов – 7,5

Дальность плавания надводная, миль (скорость, узл) – 6500 (12)

Дальность плавания подводная, миль (скорость, узл) – 90 (4)

Рабочая глубина погружения, м – 100

Предельная глубина погружения, м – 170

Торпедное вооружение – 5 × 533-мм ТА (4 носовых, 1 кормовой), 14 торпед

Артиллерийское вооружение – 1 × 88-мм, 1 × 20-мм

Экипаж, человек – 44/46/54

Стоимость новых лодок (без торпед) оценивалась в 118 533 660 песет. Планировалось ввести в строй головную лодку в конце 1944 года, а остальные пять в следующем году. Изготовление значительной части оборудования, включая дизели, гребные электродвигатели, торпедные аппараты предполагалось осуществить на испанских предприятиях.

Этим радужным планам осуществиться так и не удалось. Финансовые и технические проблемы, а также трудности с поставками материалов и оборудования из Германии, фактически прекратившимися с весны 1944 года, привели к тому, что в начале 1945 года строительство лодок было полностью парализовано. Серьезной причиной в частности явилось то, что испанские предприятия не производили высококачественные марки стали, использовавшиеся для строительства прочного корпуса.

5 декабря 1946 года флоту был представлен модифицированный проект типа "G", предусматривавший использование стали с худшими характеристиками, что вело к изменению водоизмещения, размерений корпуса и внутреннего расположения, уменьшению подводной скорости. Предполагалось оснастить лодки дистанционным управлением главными электромоторами и спасательными камерами "Génova".

После долгих дебатов, 1 февраля 1949 года морской министр адмирал Francisco Regalado Rodríguez утвердил строительство четырех ПЛ модифицированного проекта "G" стоимостью 29 456 163,97 песет. 18 мая 1953 года на стапеле Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A. в Картахене был заложен киль "G-1".

В июне 1953 года, воспользовавшись улучшением международного положения Испании, для строительства "G-2"- "G-4" удалось закупить в Германии оригинальную сталь St 52, поставленную заказчику к концу года. В результате этого предполагалось строить эти три лодки по старому проекту. Вскоре выяснилось, что судостроительная сталь испанского производства плохо сваривается. Поэтому было принято решение закупить сталь в Германии и строить "G-1" по оригинальному проекту. В конце 1954 года ее киль был заложен заново и далее строительство продвигалось достаточно быстрыми темпами.

К этому времени испанские моряки пришли к заключению, что проект VIII тридцатых годов морально устарел и в конце 1955 года приступили, используя помощь американцев, к рассмотрению возможности очередной модернизации проекта. Предполагалось улучшить гидродинамические характеристики корпуса, придав ему более обтекаемые формы и отказавшись от артиллерийского вооружения, установить аккумуляторные батареи повышенной емкости, добиться благодаря этому больших подводной скорости и дальности плавания, уменьшить шумность, улучшить обитаемость, использовать торпеды с акустической системой самонаведения. Однако, 20 октября 1961 года Совет министров принял решение о прекращении строительства лодок типа "G".

Летом 1942 года Армада неожиданно пополнилась субмариной типа VIII, носившей прежде в Кригсмарине наименование "U-573". Лодка была построена в Гамбурге на верфи фирмы Blohm und Voss и вступила в состав ВМФ 5 июня 1940 года. С конца декабря 1941 года "U-573" действовала против союзников на Средиземном море.

1 мая 1942 года в 50 милях к юго-востоку от мыса Cabo Palos при следовании в надводном положении лодка была атакована британским самолетом "Lockheed Hudson" 233-й эскадрильи RAF. «У-боот» успел погрузиться на глубину 15 метров, когда самолет сбросил серию глубинных бомб. Одна из них, взорвавшись по правому борту в трех-четыре метра от кормы, вызвала серьезные повреждения. В прочном корпусе образовалась пробоина размером 30 × 3 сантиметра, заклинило правый гребной вал, повреждения получила и левая валопиния. Лодка провалилась на глубину 80 метров. После оценки состояния корабля, командир принял решение следовать в ближайший нейтральный порт, используя только левый электромотор.

2 мая лодка прибыла в военно-морскую базу Картахены. Детальный осмотр показал, что ремонт для возвращения "U-573" мореходности в сроки, предусмотренные международным правом (не более 72 часов), невозможен. Экипаж уничтожил документацию и важное оборудование, после чего лодка была интернирована. Через несколько недель ее экипаж был репатриирован в Германию.

ВМФ Испании проявил большой интерес к немецкой субмарине и после недолгих переговоров с германским правительством она была приобретена за 1,5 миллиона рейхсмарок

(6,5 миллионов песет). 2 августа 1942 года лодка вошла в состав испанского флота под наименованием “G-7”.

Работы по ремонту лодки при германском содействии начались в августе 1943 года и продвигались крайне медленно. Это было вызвано как тяжелыми повреждениями лодки, так и техническими и финансовыми возможностями испанской индустрии. Примером может служить кормовой торпедный аппарат, который испанцам восстановить так и не удалось и пришлось в марте 1944 года заказывать новый у берлинской фирмы AGK (всего – 292673 песет). Новый ТА прибыл в Картахену уже в мае – на удивление быстро, учитывая тогдашнее состояние германской промышленности, имевшей приоритетом отечественный подводный флот.

В середине 1947 года начались ходовые испытания, а 5 ноября лодка совершила пробное погружение на глубину 120 метров. На следующий день “G-7” была зачислена в состав действующего флота. На несколько лет (до получения с 1959 года американских ПЛ типа “Balao”) она была самой современной лодкой Армады. Серьезными ее недостатками были отсутствие шноркеля, РЛС и современной гидроакустической аппаратуры.

С 1951 года по заказу ВМФ Empresa Nacional Bazán начала разработку отечественного шноркеля для лодок “D”, “G”, “General Mola” и “General Sanjurjo”. Испытания проходили на “G-7” в 1952–1954 года и закончились неудачей.

15 июня 1961 года в соответствии с обозначениями НАТО лодка была переименована в „S-01”. 2 мая 1970 года, после 28 лет службы в испанском флоте, лодку списали. У испанских подводников она заслужила репутацию надежного и простого в управлении и обслуживании корабля.



Подводная лодка „S-01” (бывшая “U-573”) – фото Armada Española

### Подводные лодки типа “General Mola”

О передаче двух итальянских подводных лодок “Archimede” (C-3, “General Mola”) и “Torricelli” (C-5, “General Sanjurjo”) и их участии в гражданской войне рассказано выше, поэтому перейдем к их послевоенной истории.

1 апреля 1939 года, после победы франкистских войск, обе лодки впервые вошли в Картахену, а в начале сентября ушли в Бильбао на капитальный ремонт. В первые послевоенные годы «итальянки» продолжали базироваться на Sóller, а в 1943 году перешли в Картахену. В это время лодки лишились своих 100-мм кормовых орудий.

Во время Второй мировой войны произошло ряд инцидентов между испанскими ПЛ и британскими кораблями. 7 февраля 1943 года “General Sanjurjo” следовала из Картахены в Аликанте (по другим данным – для спасения экипажа немецкого самолета) в надводном положении в одиночку, что противоречило договоренности с Великобританией о том, что испанские ПЛ могут совершать переходы только в сопровождении надводных кораблей. Когда лодка находилась в 55 милях к востоку от Картахены, были обнаружены британские подводные лодки. Ввиду этого “General Sanjurjo” получила приказ вернуться в базу. Неожиданно одна из английских субмарин („Torbay”) открыла артиллерийский огонь, добившись попадания в

носовую часть «Генерала». “General Sanjurjo” немедленно застопорила машины и начала подавать сигналы англичанам, но те продолжали вести себя агрессивно и одна из их лодок таранила испанскую «коллегую», повредив ее легкий корпус. Только после появления на сцене испанской канонерки “Dato” инцидент был исчерпан. После этого случая испанские субмарины стали окрашивать в белый цвет, а на ограждении рубки рисовался испанский флаг.

В конце сентября 1948 года на “General Sanjurjo” произошел взрыв в аккумуляторной яме, имелись жертвы. 15–19 октября 1950 года подводные лодки “General Sanjurjo”, “General Mola”, “G-7” и “D-1” участвовали в крупнейших учениях испанского флота вместе с четырьмя крейсерами, двенадцатью эсминцами и другими кораблями (всего 45 единиц). По сценарию учений испанский флот отражал нападение «красных» на конвой, следовавший из Кадиса к Канарским островам.

В апреле-июне 1954 года “General Sanjurjo” и “General Mola” в составе соединения боевых кораблей участвовали в походе к берегам испанской колонии Экваториальная Гвинея. Обе лодки неоднократно посещал генерал Франко.

В связи с ухудшением технического состояния «итальянок» и участвовавшими авариями обе лодки 28 сентября 1959 года были выведены из состава флота. “General Mola” предполагалось использовать в качестве тренажера в военно-морском училище в Marín, но при буксировке ее выбросило на скалы острова Cíes и она затонула. Аналогичная судьба постигла и “General Sanjurjo” – лодка затонула в Бискайском заливе при буксировке в Santurce на разделку.

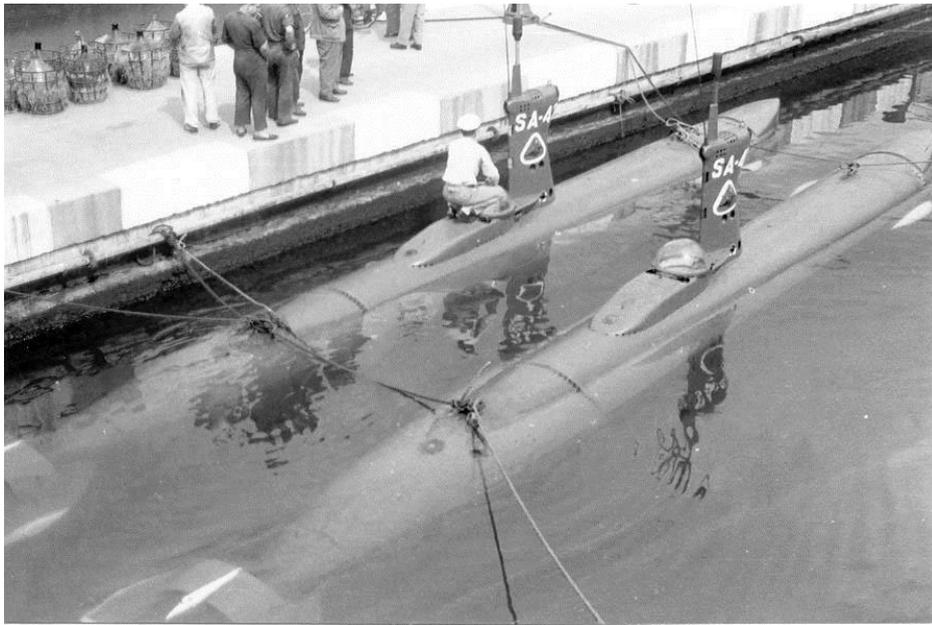
### **Submarinos de asalto (сверхмалые подводные лодки)**

Неудачи при строительстве лодок типа “D” и “G” вынудили руководство испанского ВМФ изыскивать возможности создания дешевых и простых для постройки на отечественных верфях подводных лодок. Было решено обратиться к опыту немецких конструкторов, некоторые из которых перебрались в Испанию, по созданию сверхмалых ПЛ во время второй мировой войны. Эти конструкторы располагали более чем пятью тысячами микрофильмов с чертежами немецких ПЛ.

В начале 50-х годов в Empresa Nacional Bazán приступили к проектированию и строительству двух небольших серий сверхмалых ПЛ. Работы по их созданию возглавил немецкий инженер Erich Vollbrecht. В качестве прототипа для первой серии использовали проект немецкой лодки типа XXVIII B5 (позднее тип 127) “Seehund”, что в переводе на испанский означало “Фока” (тюлень).

Испанизированная версия минисубмарины получила наименование “Фока II-b”. При этом увеличались основные размерения и водоизмещение, мощность двигателей (с 60/25 до 125/110 л.с.), скорости надводного и подводного хода (с 7,7/6,0 до 9,5/11,5 узлов) и дальность плавания (с 500/63 до 600/120 миль). Изменилась и конструкция корпуса – с двухкорпусной у «Зеехунда» на однокорпусной у «Фоки».





Сверхмалые ПЛ типа “Foca II-b” (Serie 40) – фото Armada Española

#### Основные ТТХ ПЛ типа “Foca II-b” (Serie 40)

Водоизмещение надводное, т – 17,81

Водоизмещение подводное, т – 20,38

Длина наибольшая, м – 13,75

Ширина наибольшая, м – 1,70

Осадка, м – 1,73 (с торпедами)

Вооружение:

торпедное – 2 торпеды 533 мм типа G7e

Дизели для надводного хода – 1 × 125 л.с. PEGASO

Электромотор подводного хода – 1 × 110 л.с. CENEMESA

Скорость надводная, узлов – 9,5 (без торпед)

Скорость подводная, узлов – 11,5

Запас топлива, литров – 896

Дальность плавания, миль:

надводная – 600

подводная – 80 (без торпед), 40 (с торпедами)

Численность экипажа, человек – 2

Форма корпуса (цилиндр с конической кормовой и полусферической носовой оконечностями) была оптимизирована для плавания в подводном положении. Трехлопастной гребной винт диаметром 1 метр размещался в неподвижной кольцевой насадке Корта, за которой размещались горизонтальный и вертикальный рули. Корпус лодки мог разбираться на несколько частей, что позволяло транспортировать его автомобильным и железнодорожным транспортом.

В средней части корпуса располагалась небольшая рубка высотой 1,4 и длиной 0,9 метра, где располагались простейший шноркель и фиксированный перископ длиной 2,5 метра с углом вертикального обзора от +80° до -10°. В корму от рубки располагался входной люк диаметром 550 миллиметров с прозрачным сферическим куполом, служившим также для наблюдения.

Силовая установка состояла из четырехтактного шестицилиндрового автомобильного дизеля Pegaso, гребного электродвигателя Cenemesa (лицензия фирмы Siemens) и батареи аккумуляторов Tudor 13PT210/1,5. Эти аккумуляторы, применявшиеся в торпедах G7e, отличались малым сроком службы и взрывоопасностью. Так, на SA-42 произошел взрыв водорода при испытании электромотора. Вооружение состояло из двух торпед, подвешенных снаружи побортно под корпусом. Строительство лодок велось на верфи Empresa Nacional Bazán в Картахене.

Название	Обозначение	Закладка килля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
Фоса-I	F-1/SA-41	28.11.1953	15.04.1955	28.01.1963	04.07.1969
Фоса-II	F-2/SA-42	01.12.1953	04.02.1963	16.04.1964	04.07.1969

Как и у их немецких предшественников, эксплуатационные и боевые качества испанских «тюленей» были крайне низкими из-за плохой мореходности и обитаемости, примитивных средств навигации и наблюдения за окружающей обстановкой, отсутствия средств гидроакустики. При этом эксплуатационные расходы на каждую лодку составляли 500 000 песет в год. Поэтому SA-41 за четыре года совершила всего лишь 50 выходов в море, а SA-42 за три года – 28. При этом максимальная продолжительность похода не превышала 50 часов, но практическая автономность оценивалась не более, чем в 24 часа.

Обе лодки в настоящее время установлены на берегу в качестве монументов – SA-41 в парке Estación Naval de Mahón (Балеарские острова), а SA-42 в базе подводных лодок в Картахене.

Следующим шагом в развитии испанских минисубмарин стал проект «Tiburón-IIIВ» (Serie 50), также основанный на немецком прототипе «Walross». Значительно большие размеры «акулы» (исп. tiburón) по сравнению с «тюленем» позволили улучшить обитаемость – имелись две койки, небольшой камбуз и гальюн и увеличить численность экипажа (5–6 человек), что позволяло находиться в море до одной недели.

Применение стали АС 52 взамен St 42 позволило увеличить глубину погружения, появились два 533-мм носовых торпедных аппарата для стрельбы немецкими торпедами G7a (парогазовая) или G7e (электрическая). Живучесть и экономичность силовой установки улучшились за счет установки двух дизелей и двух электромоторов, работающих через редуктор на один трехлопастной винт диаметром 1,48 метра, расположенный в кольцевой насадке. Дополнительный гребной электродвигатель мощностью 5 л.с. обеспечивал экономический малозумный ход. Аккумуляторная батарея была того же типа, что на «тюленях», но большей емкости, и страдала теми же проблемами. Для аварийного всплытия была предусмотрена отдача прикрепленного к килю твердого балласта.

В средней части находилась рубка длиной 3 м и высотой 2,4 м, в которой располагались простейший шноркель и выдвижной перископ длиной 4,5 м. В носовой части рубки на высоте 1,8 м находился входной люк диаметром 550 миллиметров с прозрачным сферическим куполом, служивший также для наблюдения.

#### Основные ТТХ ПЛ типа «Tiburón-IIIВ» (Serie 50)

Водоизмещение надводное, т – 78

Водоизмещение подводное, т – 81

Длина наибольшая, м – 21,15

Ширина наибольшая, м – 2,41

Вооружение:

торпедное – 2 носовых ТА, 2 торпеды 533 мм типа G7a или G7e

Дизели для надводного хода – 2 × 140 л.с. PEGASO  
 Электромотор подводного хода – 2 × 240 л.с. CENEMESA  
 Электромотор экономического хода – 5 л.с.  
 Скорость надводная, узлов – 9,6  
 Скорость подводная, узлов – 15  
 Запас топлива, т – 5  
 Дальность плавания, миль:  
 надводная – 1000 (9,6 узла), 2000 (6 узлов)  
 подводная – 15 (15 узлов), 120 (6 узлов), 150 (3 узла)  
 Глубина погружения, м – 100  
 Численность экипажа, человек – 5

Лодки типа “Tiburón-IIIВ” были оснащены активными и пассивными системами гидроакустики, гирокомпасом и эхолотом.

Строительство этих лодок также велось на верфи Empresa Nacional Bazán в Картахене.

Название	Обозначение	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
Tiburón-I	SA-51	27.04.1957	06.11.1964	21.09.1964	05.03.1979
Tiburón-II	SA-52	30.10.1957	-	21.09.1964	05.03.1979

Единственным достойным упоминания «дальним» походом «тибуронов» был переход SA-51 по маршруту Cartagena-Barcelona-Cartagena с заходами в Villajoyosa, Valencia и Vinaroz для участия в Морской неделе в Барселоне 1966 года (Operación SENABAR). Переход совершался в сопровождении буксира RR-52. В празднике участвовала и SA-42, прибывшая в Барселону на борту десантного транспорта TA-11 „Aragón“. В акватории порта Барселона обе лодки в присутствии публики совершали совместные эволюции, включая погружение и всплытие. 17 января 1967 года в ходе испытаний было произведено пробное погружение на глубину 115 метров.

В настоящее время SA-52 установлена на постаменте в парке базы подводных лодок в Картахене, а SA-51 в 1986 году передана в аренду Научному музею Барселоны (Museo de la Ciencia de Barcelona, в настоящее время Cosmo Caixa), где демонстрируется под названием “Barcelona”.



Сверхмалая ПЛ типа “Tiburón-IIIВ” (Serie 50) – фото Armada Española

В Испании также разрабатывался проект сверхмалой подводной лодки-носителя боевых пловцов “Cachalote”, но проект осуществлен не был.

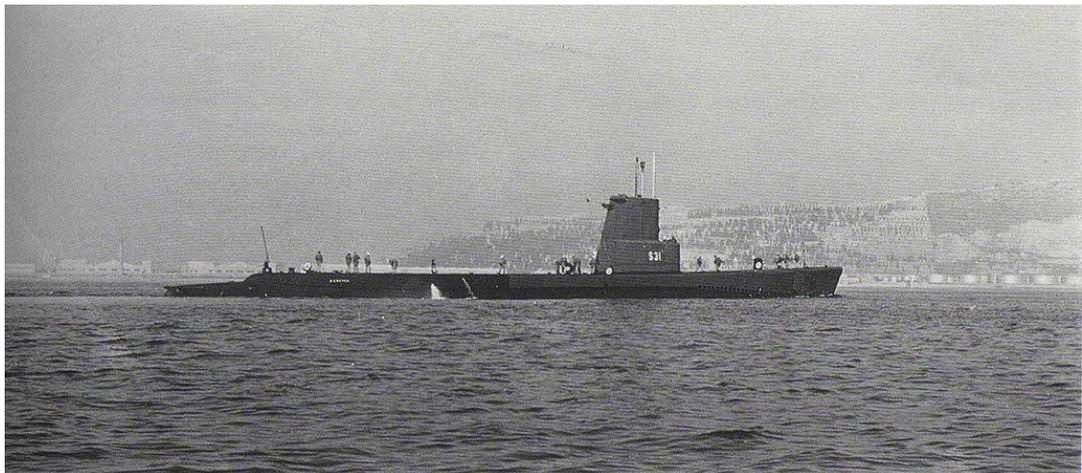
### **Подводные лодки типа “Balao” (Serie 30)**

После долгой международной изоляции режима Франко в 1953 году было подписано соглашение с США об оказании Испании экономической и военной помощи. Им предусматривалась и помощь в модернизации испанского ВМФ. Наряду с модернизацией ПЛ типа “D” Армаду пополнили американские субмарины типа “Balao”.

В 1957 году в ходе визита военно-морского министра Испании Felipe Abárzuza в США была достигнута договоренность об аренде одной из американских ПЛ типа “Balao”, прошедшей модернизацию по программе “Fleet Snorkel”. 122 подлодки типа “Balao” вступили в строй в 1943–1945 годах и сыграли выдающуюся роль в войне на Тихом океане (подробнее о них можно прочитать в статье автора USS Pampanito, опубликованной в OW 104 (6/2010)). После войны большая часть из них была переведена в резерв, а остальные модернизированы по программам “Fleet Snorkel”, GUPPY, переоборудованы в носители крылатых ракет, лодки радиолокационного дозора и для других целей.

Для передачи Испании в аренду на 5 лет была выбрана подводная лодка SS-370 “Kraken”, с мая 1946 года стоявшая в резерве в Сан-Франциско в составе Pacific Reserve Fleet. Лодка в сентябре 1958 года была отбуксирована на военно-морскую верфь в Pearl Harbor для простейшей модернизации по программе „Fleet Snorkel”. Модернизация заключалась в установке шноркеля с сопутствующим оборудованием, изменении формы ограждения рубки для установки шноркеля и уменьшения гидродинамического сопротивления, демонтажа вспомогательного дизель-генератора, модернизации электронного оборудования.

24 апреля приказом министра ВМФ Испании лодке было присвоено имя E-1 „García de los Reyes“, в память об основателе испанского подводного флота и морском министре 1928–1930 г.г. адмирале García de los Reyes. 24 октября того же года E-1 официально вошла в состав Армады и после двух месяцев интенсивной подготовки испанских подводников в американских водах направилась в Картахену через Панамский канал.



S-31 “Almirante García de los Reyes” типа “Balao” (Armada Española)

В конце января 1960 года „García de los Reyes“ прибыла в Картахену, где была включена в состав флотилии подводных лодок. Это было эпохальным событием для Армады – впервые в ее состав вошла океанская лодка со шноркелем, относительно современными средствами радиолокации и гидроакустики, самонаводящимися торпедами.

## Основные ТТХ испанских ПЛ типа “Balao”

Характеристики	Fleet Snorkel	GUPPY ПА
Длина наибольшая, м	95	93,6
Ширина наибольшая, м	8,3	8,3
Осадка, м	5,2	5,2
Водоизмещение надводное, т	1826	1878
Водоизмещение подводное, т	2414	2479
Мощность главных двигателей, л.с.	Дизели 4x1600 Электромоторы 4x1375	Дизели 3x1600 Электромоторы 4x1375
Тип/количество аккумуляторных батарей	Sargo I / 2 x 126	Sargo II / 2 x 126
Скорость надводная, узлов	18,5	17
Скорость подводная, узлов	10	13,5
Скорость под шноркелем, узлов	6,5	8
Глубина погружения, м	120	120
Запас топлива, т	480	480
Дальность плавания надводная, миль	11800 (10 узлов)	11800 (10 узлов)
Дальность плавания подводная, миль	95 (3 узла)	88 (4 узла)
Торпедное вооружение	6 НТА, 4 КТА, 24 торпеды	6 НТА, 4 КТА, 24 торпеды, мины
Артиллерийское вооружение	1x127-мм (демонтировано в конце 1960 г.)	-
Гидроакустическая станция	AN/BQS-2, AN/BQR-2B (с 1975 года), AN/BQS-4C	AN/BQR-2B, AN/BQS-4C
Радиолокационная станция	SS-2	SS-2
Численность экипажа	80-85	84

Название лодки	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Вступление в строй Армады	Списание
García de los Reyes E-1/S-31 (ex-Kraken SS-370)	13.12.1943	30.04.1944	08.09.1944	24.10.1959	01.04.1982
Issac Peral S-32 (ex-Ronquil SS-396)	09.09.1943	27.01.1944	22.04.1944	01.07.1971	02.06.1984
Narciso Monturiol S-33 (ex-Picuda SS-398)	15.03.1943	12.07.1943	?	30.09.1972	30.04.1977
Cosme García SS-34 (ex-Bang SS-385)	30.04.1943	30.08.1943	?	28.09.1972	30.09.1982
Narciso Monturiol SS-35 (ex-Jallao SS-368)	29.09.1943	12.03.1944	?	24.06.1974	31.12.1984

В Испании сначала „García de los Reyes“ в основном служила для тренировки противолодочных сил. В конце 1960 года было демонтировано 127-мм орудие. 15 июня 1961 года в Армаде было введено новое буквенно-цифровое обозначение подводных лодок, состоявшее из буквы S (submarino) и двух цифр (первая – тип, вторая – порядковый номер в данном типе), таким образом E-1 сменилось на S-31.

С середины 1961 началась более активная жизнь новой единицы Армады: участие в национальных и международных военно-морских учениях Foca, Spanex, Canarex, Faron, Hispania, Atlantide, Flota, Mar Alboran и других, визиты в испанские и иностранные порты. В 1964–1965 годах лодка прошла ремонт и докование в Филадельфии (США). Участвовала в Морских неделях в Барселоне (1966 год), Сантандере (1968), Альборане (1971).

В 1971 году лодку снова направили на ремонт и модернизацию, на этот раз на испанскую судостроительную верфь. Были установлены новые аккумуляторная батарея, изготовленная заводом Tudor (Zaragoza), лаг, навигационная система Лоран и другое оборудование.

16 сентября 1974 года лодка была выведена из состава ВМФ США и продана Испании, где была переведена в резерв. В дальнейшем „García de los Reyes“ планировалось использовать в качестве источника запчастей, но после серьезной аварии на борту S-33 „Narciso Monturiol“, где в результате поступления забортной воды вышел из строя дизель № 3, S-31 снова ввели в строй активных сил флота.

30 декабря 1981 года во время Морского салона в Барселоне (XV SalóN Náutico de Barcelona) S-31 совершила свое последнее погружение. 1 апреля следующего года лодка была выведена из состава флота, а в декабре отправлена на слом. За 21 год службы в составе Армады субмарина прошла 132 252 мили, провела в море более 2000 суток в том числе 10 257 часов под водой.

В 1970 году был подписан новый договор в военном сотрудничестве между США и Испанией, согласно которому, в частности, предполагалась передача последней двух ПЛ в аренду и продажа еще двух. Все намеченные к передаче лодки прошли модернизацию по программе GUPPY (Great Underwater Propulsive Power – повышенная мощность для движения под водой) в версии ПА. Целью данной модернизации было увеличения скорости и дальности плавания в подводном положении.

При этом кроме установки системы шноркель корпусу и ограждению рубки придавалась более оптимальная форма для снижения гидродинамического сопротивления, демонтировались вспомогательный дизель-генератор и главный дизель-генератор № 2, устанавливалась аккумуляторная батарея большей емкости и пятилопастные гребные винты большего диаметра.

26 июня 1971 года в Сан-Диего сменила владельца SS-396 „Ronquil“, переименованная в октябре после прихода в Картахену в S-32 „Isaac Peral“. В аренду передали SS-398 „Picuda“ (S-33 „Narciso Monturiol“, 30 сентября, Key West) и SS-385 „Bang“ (S-34 „Cosme García“, 28 сентября, New London). В 1974 году они были приобретены Испанией. 24 июня 1974 года Армада приобрела SS-368 „Jallao“, получившую обозначение S-35. В первые годы службы под испанским флагом лодка не имела названия и только после списания S-33 „Narciso Monturiol“ переняла ее имя.



S-32 „Isaac Peral“ типа „Balao“ (Armada Española)

В дальнейшей службе четверки испанских GUPPY IIА некоторые эпизоды достойны особого внимания. В 1974–1975 годах во время испано-марокканского конфликта, связанного с деколонизацией Западной Сахары, лодки осуществляли патрулирование и разведку у побережья Марокко. В апреле 1975 года “Cosme García” в ходе международной филателистической выставки Exposición Internacional de Filatelia España-75, следуя в подводном положении, доставила мешок с почтой из Картахены в Аликанте. В 1975 году S-35 непрерывно пробыла под водой 300 часов, что было рекордом для испанского флота. В последний день 1984 года со списанием S-35 “Narciso Monturiol” закончился 25-летний период службы лодок «Балао» в испанском флоте.

### **Подводные лодки типа „Delfín“ (Serie 60)**

В 1964 году был представлен очередной амбиционный план модернизации испанского флота, предусматривавший в частности строительство 8 океанских подводных лодок. После ряда изменений, 17 ноября того же года план был утвержден. Согласно ему пред-полагалось на верфи Empresa Nacional Bazán в Картахене построить подводные лодки типа “Daphné” (“Delfín” по испанской классификации) по французской лицензии. 16 июля следующего года было подписано соглашение с французским ВМФ о техническом содействии в строительстве этих лодок.

К проектированию подводных лодок типа “Daphné” французы приступили в 1952 году. Это был увеличенный вариант предыдущей серии ПЛ “Aréthuse” с несколько меньшей скоростью, но более мощным торпедным вооружением и большей глубиной погружения. Всего в 1964–1971 году во Франции была построена 21 лодка этого типа – 11 для французского ВМФ и 10 на экспорт: 3 для Пакистана, 4 для Португалии и 3 для ЮАР. В ходе индо-пакистанской войны 1971 года пакистанская ПЛ этого типа “Hangor” потопила индийский фрегат “Khukri” – первая боевая атака подводной лодки после Второй мировой войны.

Французским лодкам явно не везло: в январе 1968 года в Средиземном море со всем экипажем по неизвестным погибла S-647 “Minérve”, в марте 1970 года такая же судьба постигла S-644 “Eurydicé”. На грани гибели из-за поступления воды через шноркель оказалась S-645 “Flore”, в 1972 году затонула S-651 “Sirene” (была поднята и возвращена в строй).

Первые две испанские лодки под номерами S-11 и S-12 были заказаны 2 января 1967 года, а 30 июня 1970 года поступил заказ на еще две. Впоследствии их бортовые номера были сменены на S-61, S-62, S-63 и S-64, а 29 марта 1973 года им были присвоены имена морских животных семейства китообразных.



Подводные лодки типа “Delfin” (Serie 60) – фото Armada Española

#### Основные ТТХ ПЛ типа “Delfin” (Serie 60)

Водоизмещение надводное, т – 869

Водоизмещение подводное, т – 1043

Длина наибольшая, м – 57,75

Ширина наибольшая, м – 6,75

Осадка, м – 4,6

Вооружение:

торпедное – 8 НТА, 4 КТА 550-мм, 12 торпед или 12 мин

Дизели – 2 × 1225 л.с. SEMT-Pielstick  
 Гребные электромоторы – 2 × 1300 л.с. Jeumont-Schneider  
 Число гребных винтов – 2  
 Скорость надводная, узлов – 12,5  
 Скорость подводная, узлов – 15,6 (7 минут), 13,2 (74 минуты), 7 (под шноркелем)  
 Запас топлива, т – 90  
 Дальность плавания, миль:  
 надводная – 2410 (12,5 узла)  
 подводная – 300 (3 узла)  
 под шноркелем – 4300 (7,5 узла)  
 Глубина погружения рабочая, м – 300  
 Автономность, суток – 30  
 Численность экипажа, человек – 45-57

Название	Обозначение	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
Delfin	S-61	13.08.1968	25.03.1972	05.03.1973	02.07.2003
Tonina	S-62	02.03.1970	03.10.1972	10.07.1973	30.09.2005
Marsora	S-63	19.03.1971	15.03.1974	12.04.1975	30.06.2006
Narval	S-64	24.04.1972	14.12.1974	12.11.1975	23.04.2003

Строительство подводных лодок типа “Delfin” способствовало развитию различных областей испанской индустрии и доля комплектующих материалов и оборудования отечественного производства составляла 60–70 %. Основным назначением этих лодок была борьба с ПЛ противника, чему способствовали низкая шумность, высокая маневренность в подводном положении, современное гидроакустическое оборудование и мощное торпедное вооружение, а также большая глубина погружения (предельная – до 575 метров).

Лодки были полуторакорпусными, двухвальными с дизель-электрической установкой на полном электродвижении. Два четырехтактных V-образных дизеля типа SEMT-Pielstick 12PA4V185 мощностью по 1225 л.с. приводили в действие электрогенераторы мощностью по 850 кВт. Форсажная мощность гребных электродвигателей составляла 2 × 1300 л.с., длительная – 2 × 800 л.с. Аккумуляторная батарея фирмы Tudor состояла из двух групп по 160 элементов, они могли подзаряжаться до 80 % в течение 2,5 часов.

Торпедное вооружение состояло из 12 торпедных аппаратов – восьми носовых типа ИН-55, расположенных в прочном корпусе и четырех кормовых типа ED-56, расположенных в надстройке. Перезарядка аппаратов не предусматривалась, стрельба противолодочными торпедами могла вестись с глубины до 300 метров, противокорабельными – до 150.

Стрельба из носовых аппаратов могла вестись «длинными» торпедами (длина 5,9 м), «средними» (5,2–5,4 м) и «короткими» (не более 4,4 м), из кормовых – только «короткими». Кроме 550-мм могли использоваться и торпеды калибром 533-мм после установки в торпедном аппарате вкладыша.

Основные ТТХ торпед, применявшихся на ПЛ типа “Delfin” (Serie 60)

Тип	Калибр (мм) / длина (м)	Масса обшая, (кг)/заряда (кг)	Скорость, уз. (дальность хода км)	Предельная глубина хода (м)	Система наведения	Примечание
L 5 Mod 3	533/5,5	1300/150	35 (7)	500	ААПССН	Противолодочная
F 17 Mod 2	533/5,4	1400/250	40 (20)	600	ААПССН/по проводам	Противолодочная
L 3	550/4,32	910/200	25 (5,5)	300	ААПССН	Противолодочная
E 14	550/4,28	927/200	31 (12)	300	АПССН	Противолодочная
E 15	550/5,9	1387/300	25 (12)	18	АПССН	Противокорабельная
E 18	533/5,23	1230/?	35 (18)	500	АПССН	Противолодочная

Примечание:

- все торпеды с электрической силовой установкой
- ААПССН – акустическая активно-пассивная система самонаведения
- АПССН – акустическая пассивная система самонаведения

Из торпедных аппаратов могли также ставиться донные мины с магнитно-акустическим неконтактным взрывателем типа TSM 3510 (Франция), выпускавшаяся по лицензии в Испании фирмой EESA под названием MAE-10. Масса мины 850 кг, масса взрывчатого вещества 530 кг.

Лодки были оснащены шумопеленгаторной станцией DSUV-2, гидролокатором DUUA-1 (впоследствии в ходе модернизации заменены на DSUV-22A и DUUA-2A), системой управления оружием типа DLT-D3 (заменена на DLT-3A Digital), системой контроля собственных шумов, радиолокационной станцией Thompson Sintra DRUA 31 или DRUA 33A и другим электронным оборудованием. В состав навигационного оборудования входили системы радионавигации DECCA и “Loran”, 2 эхолота, лаг, гироскоп и автопрокладчик. На ПЛ S-63 “Marsora” в ходе модернизации была установлена гидроакустическая станция DSUV-62C с протяженной буксируемой антенной и система подавления шумности путем подачи воздуха на корпус и гребные винты “Praire/Masker”.

Условия обитаемости на «Дельфинах» были спартанскими. Отдельную каюту площадью около трех квадратных метров имел только командир, а большинству остальных членов экипажа приходилось довольствоваться «теплыми» койками. Водный рацион составлял всего около 7 литров на человека в сутки. Тем не менее лодки часто выходили в море и совершали походы на полную автономность (30 суток). В ноябре 1973 года “Tonina” в течение 21 суток непрерывно находилась под водой (рекорд для испанского флота).

Для обучения членов экипажей впервые в Армаде фирмой SAES (Sociedad Anónima de Electrónica Submarina) были разработаны специальные тренажеры, позволявшие имитировать различные ситуации, могущие возникнуть на борту подводного корабля. Через 5–7 лет лодки проходили большой ремонт и модернизацию, что позволяло поддерживать их в хорошем техническом состоянии около тридцати лет.

В связи с вводом строй лодок типа „Galerna“ (Serie 70) и подготовкой к строительству ПЛ “Serie 80” с 2003 года начался вывод из состава флота субмарин типа “Delfin”. За время своей службы лодки прошли 735 000 миль, находились в море 10 000 дней, 109 000 часов под водой. К настоящему времени сохранилась только S-61 “Delfin”, в феврале 2004 года переданная испанскому городу Torrevieja для использования в качестве экспоната музея „Museo del Mar y de la Sal“.

### Подводные лодки типа „Galerna“ (Serie 70)

Хотя к середине 70-х годов численность ПЛ в составе испанского ВМФ составляла 8 единиц („García de los Reyes“, три типа GUPPY IIА и четыре типа “Delfin”), лодки американской постройки морально и физически устарели и требовали замены. При этом рассматривались возможности постройки новых лодок на отечественных верфях по британским, голландским, немецким или французским проектам. В конце концов наиболее привлекательными оказались немецкий тип 209 и французский Q-259/ Agosta. Хотя немецкий проект обладал более высокими данными, остановились на типе „Agosta”, что было вызвано возможностью использовать уже освоенные французские технологии, оборудование и вооружение.

ПЛ типа „Agosta”, являлись дальнейшим развитием лодок “Daphne”. Проект был разработан под руководством DCN (Управление кораблестроения ВМС Франции). При этом широко использовались технологии, используемые при создании атомных субмарин. Головная ПЛ „Agosta” была заложена в конце 1972 года и вошла в строй в 1977 году. Всего для французского флота были построены 4 единицы (выведены из состава флота к 2001 году), для ВМС Пакистана – две (первоначально строились для ЮАР). Кроме того, в состав пакистанского флота в 1999–2004 годах вступили три ПЛ усовершенствованного типа „Agosta B”, с возможностью установки АИР типа MESMA.



Подводная лодки типа „Galerna“ (Serie 70)

В отличие от предыдущего типа, субмарины типа „Agosta” одновальные, имеют только носовые торпедные аппараты калибра 533-мм, кроме торпед могут иметь на вооружении и противокорабельные крылатые ракеты “Ехосет”. Лодки двухкорпусные, легкий корпус выполнен в виде тела вращения, в носовой части – вытянутого овала. Балластные и топливные цистерны, антенны ГАС и ряд вспомогательного оборудования находятся вне прочного корпуса. В конструкции ограждения прочной рубки и выдвижных устройств широко использован высокопрочный стеклопластик. Рабочая глубина погружения составляет 300 метров, предельная – до 600. Для обеспечения аварийного всплытия с большой глубины лодки оснастили высокопроизводительной системой продувания балластных цистерн с расходом воздуха от 8 до 20 килограммов в секунду и двумя свинцовыми киями весом по 14 тонн с дистанционной отдачей.

Энергетическая установка на полном электродвижении состоит из двух шестнадцатцилиндровых дизель-генераторов SEMT-Pielstic 16 PA4 VI 185 мощностью по 1800 л.с., гребного электродвигателя фирмы Jeumont Schneider длительной мощностью 3000 л.с. (кратковременная в течение 5 минут до 4600 л.с.), электродвигателя экономического хода той же фирмы мощностью 32 л.с., двух групп аккумуляторных батарей по 160 элементов типа “N” в каждой и пятилопастного гребного винта.

По сравнению с предыдущим проектом, «Агосты» имеют втрое меньшее число торпедных аппаратов (4 вместо 12), но оборудованы автоматическими механизмами перезарядки и несут боекомплект 20 торпед, вместо 12. Торпедные аппараты типа IQ-63А могут использоваться для стрельбы торпедами F-17 Mod.2, F-17, E-18, L-5 Mod. 4 или постановки донных мин

Thomson-Sintra MCC-23D/TSM3510. Для управления торпедной стрельбой служит система DLT-D3.

Лодки получили на вооружение системы гидроакустики фирмы Thomson-Sintra. Пассивная ГАС кругового обзора большой дальности типа DSUV-22A Eledone позволяет не только следить одновременно за 12 целями на дистанции до 70 миль, но и контролировать уровень собственных шумов субмарины. Активно-пассивная станция DUUA-2A позволяет в активном режиме на дистанции до 25 км определить пеленг и дистанцию до цели, а также использоваться для звукоподводной связи и наблюдения за морским дном. Для определения дистанции до цели в пассивном режиме методом триангуляции служит ГАС DUUX-2A/DUUX-5 Fenelon с 18 гидрофонами, расположенными в разных частях корпуса. Для наблюдения за целями в мертвой зоне в кормовом секторе служит пассивный сонар DUUA-2B Model II. В начале 90-х годов на S-73 "Mistral" испытывалась гидроакустическая станция с протяженной буксируемой антенной DSUV-62C производства французской фирмы Thompson. Результаты испытаний были положительными, но отсутствие финансирования не позволило приобрести это оборудование.

Для наблюдения на надводной обстановкой служат два перископа, один из которых боевой, а второй снабжен секстантом, фото- и видеокамерами и радиолокационная станция DRUA-33C. На других мачтах выдвижных устройств располагаются антенны средств радиосвязи и активных и пассивных средств радиоэлектронной разведки и противодействия.

По сравнению с предыдущими типами испанских ПЛ, условия обитаемости для экипажей «Галерн», состоящих из командира, 7–9 офицеров, 17–25 мичманов, 17–25 старшин и 3–4 матросов значительно улучшены. Все подводники обеспечены отдельными койками, водный рацион увеличен до 30 литров в сутки. Для спасения экипажей затонувшей лодки служат две шлюзовые камеры, расположенные в торпедном и машинном отсеках. Эвакуация подводников может осуществляться с помощью подводного спасательного аппарата или методом свободного всплытия.

Лодки могут осуществлять транспортировку и высадку-прием в подводном положении боевых пловцов и бойцов сил специального назначения с их снаряжением с использованием шлюзовой камеры в торпедном отсеке и DDS (Dry Deck Shelter) французского производства. DDS представляет собой стыкующийся к лодке прочный герметичный контейнер длиной 7,2 м и диаметром 1,4 м, позволяющий транспортировать надувную шлюпку с подвесным мотором и запасом топлива, вооружение, боеприпасы и другое снаряжение и оборудование.

#### Основные ТТХ ПЛ типа "Galerna" (Serie 70)

Водоизмещение надводное, т – 1490  
 Водоизмещение подводное, т – 1740  
 Длина наибольшая, м – 67,6  
 Ширина наибольшая, м – 6,8  
 Осадка, м – 5,4  
 Вооружение:  
 торпедное – 4 НТА 533-мм, 20 торпед или 19 мин и 9 торпед  
 Дизели – 2 × 1800 л.с. SEMT-Pielstick  
 Главный гребной электромотор – 1 × 4600 л.с.  
 Электромотор экономического хода – 1 × 32 л.с.  
 Число гребных винтов – 1  
 Скорость надводная, узлов – 12  
 Скорость подводная, узлов – 20,5 (5 минут), 17,5 (1 час)  
 подводная под электромотором экономического хода – 1,5  
 Скорость под шноркелем, узлов – 10,5  
 Запас топлива, т – 185  
 Дальность плавания, миль:

надводная – 9000 (8 узлов)  
 под шноркелем – 8500 (9 узлов)  
 подводная – 350 (3,5 узла)  
 Автономность, суток – 45  
 Глубина погружения, м – 300  
 Численность экипажа, человек – 50-64

Название	Обозначение	Закладка киля	Спуск на воду	Вступление в строй	Списание
Galerna	S-71	05.09.1977	05.12.1981	27.01.1983	
Siroco	S-72	27.11.1978	13.11.1982	05.12.1983	29.06.2012
Mistral	S-73	30.05.1980	14.11.1983	05.06.1986	
Tramontana	S-74	10.12.1981	30.11.1884	27.01.1986	

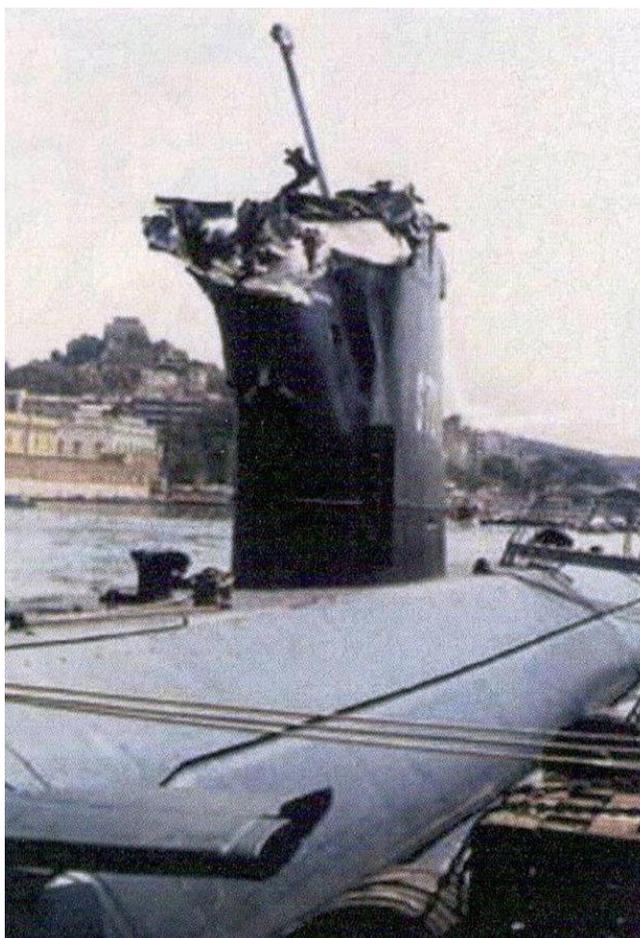
Общая стоимость испанских «Агост» составила 8 млрд. песет по курсу 1982 года. Строительство лодок велось на судовой верфи государственной компании Empresa Nacional Bazán в Картахене.

На протяжении своей службы лодки 70-й серии активно участвовали в боевой подготовке флота, в том числе в многочисленных учениях, включая международные, таких как TAPON, ALFEX, MINEX, Sorbet Royal, Dogfish, Linked Seas, Dragon Hammer, Noble Marlin и др. В феврале 1984 года S-72 “Siroco” поставила рекорд непрерывного пребывания под водой для испанских лодок – 50 суток. Испанские лодки участвовали и в совместных операциях НАТО по блокаде бывшей Югославии и Ливии и постоянной операции этого блока в Восточном Средиземноморье Active Endeavour. Так, S-71 “Galerna” в ходе последней операции находилась в море 170 дней, пройдя 21500 миль. В 2002 году действия ПЛ “Tramontana” совместно с другими испанскими силами способствовали разрешению конфликта с Марокко из-за островка Perejil в пользу Испании.

19 марта 2011 года правительство Испании объявило об участии вооруженных сил страны в операции Unified Protector – агрессии стран НАТО против Ливии. В этой операции приняли участие подводные лодки “Tramontana” (21 марта-26 апреля) и “Mistral” (26 апреля–30 июня). После выхода из своей базы в Картахене лодки совершали недельный переход в подводном положении со средней скоростью 6,5 узлов в район патрулирования у ливийского побережья. Ежедневно лодки всплывали на перископную глубину 14 метров для трехчасовой зарядки аккумуляторных батарей с использованием шноркеля. Субмарины вели наблюдение за судоходством на подходах к ливийским портам, передавая сообщения о подозрительных контактах через спутниковую систему COMSATSUB 1 производства испанской компании INDRA. За время патрулирования только “Tramontana” обнаружила и идентифицировала 450 судов, из которых 40 подозревались в перевозке оружия и вооруженного персонала.

Свой интерес к «Галернам» проявил и король Испании Juan Carlos I. 7 июля 1986 года он погрузился под воду на борту «Мистраля», а в октябре 1995 года «Трамонтана» с Его Величеством на борту нырнула на глубину 200 метров. В феврале 1988 года в память о пятидесятилетию подводной почты (в 1938 году республиканская ПЛ «С-4» перевозила почту между Mahón и Barcelona) “Tramontana” доставила почту по тому же маршруту. На борту этой же лодки в ноябре 1989 года велись съемки американского фильма “Navy SEAL”.

Не избежал этот тип лодок и аварий. 13 июня 1985 года в районе Картахены в ходе совместных учений с надводными кораблями “Siroco”, находившаяся на перископной глубине, столкнулась с эсминцем D-23 “Almirante Valdés”. Лодка получила серьезные повреждения ограждения рубки и перископа, на эсминце был затоплен один из отсеков.



“Siroco” после столкновения с эсминцем (Armada Española)

В начале июня 2006 года в машинном отсеке находившейся в море Alborán субмарины “Mistral” вспыхнул пожар. Лодка была вынуждена вернуться в базу, отделавшись незначительными повреждениями. 13 декабря (по другим данным – 11) 2008 года серьезная авария произошла на борту находившейся в 15 милях от Картахены «Трамонтаны». На глубине 300 метров началось поступление воды в центральный пост через шахту перископа. Только благодаря быстрой реакции экипажа, продувших в аварийном режиме балластные цистерны и отдавших оба свинцовых кия, лодке удалось всплыть. В настоящее время в строю остаются три лодки типа „Galerna“. “Siroco” была выведена из состава флота в середине 2012 года – из-за глубокого экономического кризиса правительство не смогло выделить 25 миллионов евро на ее ремонт.

Многолетняя задержка с поставкой Армаде новых лодок проекта S-80 вынудила испанские власти продлить жизнь «Галернам». 27 декабря 2017 года Совет министров утвердил контракт стоимостью 43,26 млн евро на ремонт и модернизацию S-71 “Galerna”, которые позволят эксплуатировать ее до 2025 года. Аналогичные работы в 2020–2024 годах планируется провести также на S-73 и S-74.

### **Франко-испанский проект – ПЛ “Scorpene”**

Проектирование лодок этого типа начато в конструкторском бюро французского кораблестроительного гиганта DCN (впоследствии DCNS) в начале 90-х годов прошлого века. Позднее к французам присоединилась испанская судостроительная компания Izar (впоследствии Navantia). Были разработаны различные модификации новой неатомной лодки:

- базовая модель (Scorpene Basic CM-2000) с обычной дизель-электрической энергетической установкой;

- базовая модель с анаэробной силовой установкой (Scorpene Basic-AIP AM-2000), отличающаяся от предыдущей версии в основном наличием воздухонезависимой энергетической установки типа MESMA;
- компактная модель (Scorpene Compact CA-2000), оснащенная комбинированной энергетической установкой (дизель-электрическая плюс AIP) и имеющая меньшие водоизмещение и размерения, предназначена для действия в мелководных и стесненных условиях прибрежных районов морей;
- увеличенная версия без AIP для бразильского ВМФ S-BR.



ПЛ типа “Scorpene” на ходовых испытаниях (Navantia)

Лодки данного семейства – корабли модульного типа. По желанию заказчика можно изменять состав энергетической установки, выбрать короткий или длинный вариант рубки (отличаются различным набором выдвижных устройств) и т. д.

Лодки типа “Scorpene” предназначены для действий против подводных лодок, надводных кораблей и судов противника, ведения разведки и обеспечения действий сил специального назначения. Высокий уровень автоматизации позволил сократить численность экипажа до 31 человека, а высокая надежность и ремонтпригодность оборудования позволяет довести среднегодовое время нахождения в море до 240 суток.

Лодки однокорпусные, балластные цистерны размещены попарно в легких оконечностях корпуса. Прочный корпус изготовлен из стали марки 80 HLES с очень высоким пределом тягучести, что позволяет погружаться на глубину до 350 метров без ограничений по характеру маневрирования и по количеству погружений/всплытий.

При проектировании широко использовался опыт, приобретенный при проектировании французских атомных подводных лодок, в частности, форма корпуса внешне напоминает таковые у атомных ракетных лодок стратегического назначения типа “Le Triomphant” весьма удачных с точки зрения гидродинамических характеристик. Особое внимание было уделено снижению физических полей субмарины, в первую очередь шумности. Широко использованы резинокордные амортизаторы, полностью изолирующие внутренние блоки с механизмами и оборудованием от прочного корпуса. Наиболее шумные механизмы обеспечены двухкаскадной амортизацией. Такая конструкция повышает также стойкость оборудования к подводным взрывам.

Силовая установка базовой модели состоит из двух дизель-генераторов (по некоторым данным – четырех) с дизелями MTU и генераторами переменного тока французской компании Jeumont, двух групп аккумуляторных батарей и синхронного гребного электродвигателя марки EPM Magtronic со встроенными конвертерами, созданного на основе новейших постоянных магнитов компанией Jeumont. В ходе строительства или уже в процессе эксплуатации корабля в ходе ремонта и модернизации возможно его оснащение воздухонезависимой энергетической установкой типа MESMA.

MESMA – это паротурбинная установка замкнутого цикла, для получения пара используется тепловая энергия от сжигания этанола в кислороде. Последний хранится в жидком виде в криогенной цистерне. Пар приводит в действие паротурбогенератор переменного тока мощностью не менее 200 кВт, что обеспечивает подводное плавание «Скорпены» со скоростью 4 узлов длительностью около 250 часов. Стоимость установки составляет около 50–60 миллионов долларов.

Первый реальный контракт на поставку установки MESMA был заключен с DCN ВМС Пакистана в 1994 году. Она была установлена на одной из лодок типа «Agosta-90В», построенной в Пакистане при техническом содействии Франции.

Интегрированная система управления кораблем Shipmaster IPMS позволяет в реальном времени получать в центральном посту информацию о функционировании всех систем лодки, а пульт управления движением позволяет осуществлять дистанционное управление и контроль энергетической установкой. В нормальном режиме плавания для управления лодкой достаточно по одному оператору у пульта управления движением и консоли системы Shipmaster.

На лодках данного типа используется интегрированная тактическая автоматизированная система боевого управления SUBTICS (Submarine Tactical Integrated Combat System), разработки и производства фирмы UDS International. Она обеспечивает эффективное управление ракетно-торпедным, гидроакустическим, радиотехническим и другим вооружением, в том числе осуществление контроля за погрузкой-разгрузкой боезапаса.

На «скорпенах» устанавливается достаточно мощный гидроакустический комплекс, разработанный компанией Thales Underwater Systems, состав которого может варьировать в зависимости от требований заказчика.

Лодки имеют мощное вооружение, включающее 533-мм торпеды различных видов, противокорабельные крылатые ракеты MBDA SM-39 Exocet с подводным стартом (всего 18 единиц) или до 30 мин, например французских FG-29. Новая система быстрого заряжания торпедных аппаратов позволяет зарядить один ТА в течение не более двух минут при участии всего лишь двух человек.

На рубке «скорпены» установлены выдвижные устройства, причем только командирский перископ (перископ атаки) выполнен проникающим в прочный корпус. Остальные устройства изготовлены в телескопическом и непроницающем исполнении.

#### Основные ТТХ ПЛ типа «Scorpene» (СМ-2000)

Водоизмещение надводное, т – 1425

Водоизмещение подводное, т – 1565

Длина наибольшая, м – 61,7

Ширина наибольшая, м – 6,2

Вооружение:

ракетно-торпедное – 6 НТА 533-мм, 18 торпед или ракет или 30 мин

Дизели – 2 × 1500 л.с.

Гребной электромотор – 1 × 3800 л.с.

Число гребных винтов – 1

Скорость надводная, узлов – 12

Скорость подводная, узлов – 20

Дальность плавания, миль:  
 надводная – 6500 (8 узла)  
 подводная – 550 (4 узла)  
 Глубина погружения, м – 350  
 Автономность, суток – 50  
 Численность экипажа, человек – 31

Первый заказ на две СМ-2000 поступил от правительства Чили для замены двух лодок типа “Oberon”, списанных в 1998 и 2003 годах. Первая чилийская субмарина этого типа “O’Higgins”, строящаяся на верфи DCN в Шербуре, вступила в строй в сентябре 2005 года и прибыла в Чили в январе следующего года. Вторая – “Cartera”, строилась в Картахене на верфи Navantia, передана чилийскому флоту в июле 2006 года и прибыла в Talcahuano в декабре.

В июне 2002 года Королевский флот Малайзии тоже заказал две «Скорпены». “Tunku Abdul Rahman” строилась во Франции, “Tun Razak” – в Испании, вступили в строй в 2009 году. Популярность франко-испанского проекта росла и в октябре 2005 года Индия заключила договор о строительстве шести СМ-2000 на отечественной верфи Mazagon в Бомбее при техническом содействии французских компаний DCN и Thales. Строительство первой лодки началось в декабре 2006 года, строительство всей серии предполагалось завершить в 2014 году. Впоследствии их планируют оснастить созданной в Индии АИР. В декабре 2008 года к «клубу любителей «Скорпен» присоединилась и Бразилия, подписав контракт на строительство четырех субмарин типа S-BR. Их строительство будет вестись совместной франко-бразильской компанией в 2010–2021 годах, при этом последние три лодки предполагается полностью построить в Бразилии. Не исключается, что “Scorpene” послужит основой при создании бразильской атомной ПЛ.

В 2003 году правительство Испании заказало 4 ПЛ типа “Scorpene” общей стоимостью 1 756 миллионов евро, однако, вскоре этот заказ был аннулирован в пользу строительства того же количества лодок типа S-80 испанской разработки.

В марте 2011 года DCNS предложила военно-морской верфи в Гдыне лицензию на строительство лодок типа “Scorpene”, конкурируя с немецким проектом 214 в связи с польской программой обновления подводных сил.

В строительстве лодок участвовали предприятия фирмы DCN-DCNS в Шербуре, Тулоне, Бресте и Лориане и судостроительная фирма Izar-Navantia в Картахене. Работы распределялись между французами и испанцами приблизительно в пропорции 3/2, причем все секции прочного корпуса изготавливались только в Шербуре.

### **Подводные лодки типа S-80**

С начала 90-х годов в Испании начались подготовительные работы к разработке проекта новой отечественной подводной лодки, позднее получившего наименование S-80, к реализации которого приступили в конце 1997 года по решению Главного штаба вооруженных сил. Еще на стадии проектирования Izar-Navantia пыталась найти покупателей для будущей субмарины и за границей. Определенный интерес к ней проявили Турция, Индия, Норвегия, Сингапур и Австралия. Так как в это время Испания участвовало в совместном с Францией проекте “Scorpene”, то в июле 2005 года возникли серьезные трения между Navantia и DCNS.

Французы обвиняли испанских партнеров в незаконном копировании технологии «Скорпены» при создании S-80, опасаясь появления на мировом рынке неатомных ПЛ нового конкурента. Кроме того, определенную роль в разгоревшемся конфликте сыграл выбор Испанией для проектируемой лодки боевой информационно-управляющей системы производства американской компании Lockheed Martin вместо французской альтернативы. Испанцы же считали проект «Скорпены» совместной интеллектуальной собственностью и в свою очередь обвиняли DCNS в продвижении «Скорпены» на мировом рынке вооружений как чисто французский проект. Проект же S-80 они рассматривали как собственную разработку, ссылаясь на коренные отличия в размерениях, электронном оборудовании и типе энергетической установке. Дело

дошло до судебных тяжб, но в конце концов обе стороны отозвали свои иски из арбитражного суда в Париже.

При проектировании столь сложного корабля при отсутствии серьезного опыта в этой области перед испанскими специалистами возникло множество проблем, что заставило их разрабатывать собственные методы проектирования, в том числе программное обеспечение, примером которого может служить система FORAN. Компьютерными методами проектировалось размещение внутри корпуса механизмов, оборудования, трубопроводов и кабельных трасс. Испанскими фирмами были созданы ряд новых отечественных электронных систем и различного оборудования, что позволило свести до минимума их поставки из-за рубежа. В общей сложности, 12,5 % компонентов лодок будут поставляться из США, а 87,5 % производиться в Испании и других европейских странах.

Серьезной проблемой для Izar-Navantia стало изготовление и сварка секций прочного корпуса из стали 80 HLES. Постройку цилиндрической части прочного корпуса освоить удалось, но для изготовления его полусферических оконечностей пришлось привлекать британскую верфь BAE Systems Submarine Solutions, расположенную в Barrow-in-Furness. В будущем эту проблему предполагается решить собственными средствами путем закупки необходимого оборудования и подготовки специалистов.

В 2004 году министерство обороны Испании заключило с государственной судостроительной компанией Izar Construcciones Navales S.A. (впоследствии Navantia) контракт на строительство четырех лодок типа S-80, а в следующем году приступили к постройке головной лодки. Программу строительства намечалось выполнить в следующие сроки:

Корабль	Начало постройки	Спуск на воду	Вступление в строй
S-81	1-й квартал 2006	1-й квартал 2012	Конец 2013
S-82	4-й квартал 2007	2-й или 3-й кварталы 2014	3-й квартал 2014
S-83	2-й квартал 2008	4-й квартал 2013-1-й квартал 2014	2-й квартал 2015
S-84	1-й квартал 2009	4-й квартал 2014	1-й квартал 2016

Эти сроки по техническим и финансовым причинам неоднократно переносились и головная лодка вряд ли вступит в строй ранее 2023 года, а четвертая – 2027. При этом стоимость лодок превысит первоначальную на 1,5 млрд. евро и составит 3,68 млрд. В 2013–2014 годах в средствах массовой информации появилась информация о серьезной проблеме, выявившейся на позднем этапе строительства новых субмарин. Речь шла о серьезном нарушении так называемой «весовой дисциплины». Вес лодок на 60-100 тонн превышал проектный, что делало невозможным безопасный процесс погружения – всплытия. Оказывается, еще в 2012 году Navantia была вынуждена обратиться за помощью к американским специалистам в области подводного кораблестроения, заключив контракт с американской Electric Boat. В СМИ сообщалось также и о проблемах с разработкой АИР (анаэробной силовой установки) для данного проекта.



Предполагаемый вид ПЛ типа S-80 (Navantia)

В 2013–2016 годах проект был кардинально переработан, в частности, потребовалось увеличить длину прочного корпуса путем врезки дополнительной секции длиной в 16 шпаций. При этом наибольшая длина лодок возрастет с 71,05 до 80,81 метра, а подводное водоизмещение с 2426 до 2965 тонн. В связи с задержкой сдачи кораблей, потребовалась модернизация значительной части оборудования и обновление программного обеспечения. Модернизированный проект получил наименование “S-80 Plus”.

13 января 2012 года строящимся лодкам были присвоены традиционные для испанского флота названия: Isaac Peral (S-81), Narciso Monturiol (S-82), Cosme García (S-83) в честь изобретателей подводных лодок и Mateo García de los Reyes (S-84) в честь первого командующего подводными силами Армады.

#### Основные ТТХ ПЛ типа S-80 (первоначальный проект)

Водоизмещение надводное, т – 2200

Водоизмещение подводное, т – 2426

Длина наибольшая, м – 71,05

Ширина наибольшая, м – 11,68

Осадка, м – 6,20

Вооружение:

ракетно-торпедное – 6 НТА 533-мм, 18 торпед или ракет или 36 мин

Дизель-генераторы – 3 × 1200 кВт

Гребной электромотор – 1 × 3600 кВт

АПР – 320 кВт

Число гребных винтов – 1

Скорость надводная, узлов – 12

Скорость подводная, узлов – 20

Скорость подводная под АПР, узлов – 4

Дальность плавания, миль:

подводная (шноркель) -7500 (6 узлов)

подводная —? (4 узла)

подводная под АИР— более 1900 (4 узла)  
 Глубина погружения, м – 350-400  
 Автономность, суток – 44  
 Численность экипажа, человек – 32 (+8 спецназ)

### ***Конструкция корпуса***

ПЛ типа S-80 однокорпусные, прочный корпус цилиндрической формы со сферическими оконечностями и внутренним расположением набора выполнен из стали 80 HLES, легкий корпус, изготовленный из стали S355 NL и стеклопластика повышенной прочности, располагается только в носовой и кормовой оконечностях корабля. Все цистерны главного балласта расположены в легком корпусе. Прочный корпус сформирован из пяти секций (нумерация с кормы в нос), между второй и третьей секциями расположен прочный коффердам, делящий лодку на два водонепроницаемых отсека.

Коффердам может служить отсеком-убежищем для экипажа, здесь же располагается шлюзовая камера для выхода боевых пловцов или экипажа из затонувшей лодки методом свободного всплытия. К верхнему люку камеры с комингс-площадкой может пристыковываться подводный спасательный аппарат или аппарат-носитель боевых пловцов.

Кормовое оперение крестообразное, при этом нижний вертикальный руль со стабилизатором короче верхнего, что позволяет лодке ложиться на грунт. Передние горизонтальные рули располагаются на ограждении рубки. В ограждении рубки находятся выдвижные устройства семи систем: шноркель, командирский перископ (называемый также перископом атаки), электронно-оптическая мачта, мачта РЛС, мачта систем электронной борьбы, автоматической идентификации (AIS) и опознавания «свой-чужой», две мачты систем радиосвязи. Все эти устройства размещаются в универсальных мачтовых модулях UMM (Universal Modular Mast) производства итальянской фирмы Calzoni Srl, входящей в состав американской компании Kollmorgen Electro-Optical. Аналогичные мачтовые модули применяются на американских ПЛ типа «Virginia». Большинство выдвижных устройств выполнены непроницаемыми в прочный корпус.

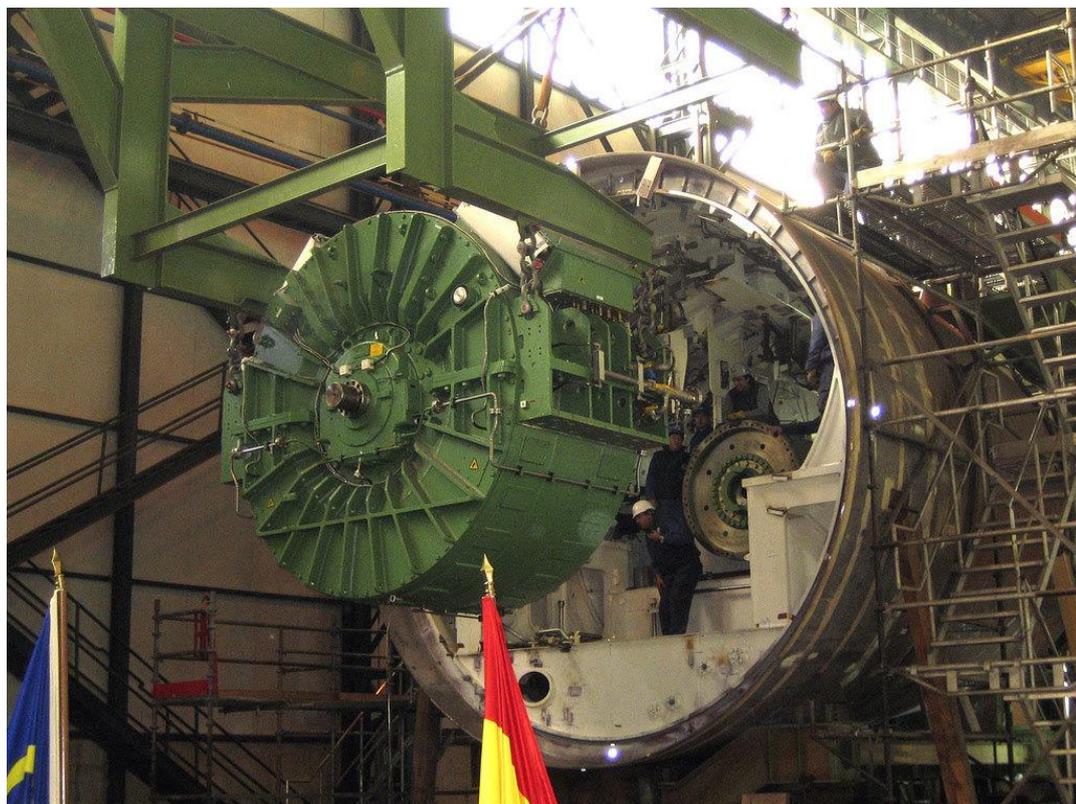
Особое внимание уделено снижению физических полей лодки (акустического, магнитного и др.), при этом применены методы, уже опробованные на «Скорпенах».

Комфортабельные по сравнению с большинством субмарин жилые помещения позволяют разместить экипаж смешанного состава (мужчины и женщины) из 32 человек (командир, 5 офицеров, 13 мичманов и 13 старшин и матросов), а также 8 бойцов сил специального назначения. Командир будет иметь отдельную каюту, остальные подводники размещаться в четырех- или шестиместных каютах. Все члены экипажа будут обеспечены отдельными койками. Предусмотрены кают-кампании для офицеров и мичманов и столовая для матросов и старшин.

### ***Силовая установка***

Особый интерес представляет силовая установка новых испанских субмарин, в первую очередь АИР. В ее состав входят:

- расположенные во второй секции прочного корпуса в корму от коффердама три дизель-генератора мощностью по 1200 квт с дизелями MTU-Navantia 16V 369 SE-84L-GB31L;
- расположенный в первой секции прочного корпуса синхронный гребной электродвигатель на постоянных магнитах мощностью 3500 квт производства испанской фирмы Cantarey Reinosa (Grupo Gamesa);
- расположенных во второй и пятой секциях двух групп литиево-ионных аккумуляторных батарей (по 180 элементов в группе) произведенных в Испании фирмой Tudor по лицензии компании Exide;
- система АИР (третья секция) мощностью 320 квт разработки испанских компаний Hynergreen и Navantia;
- шестилопастной гребной винт большого диаметра.



Установка гребного электродвигателя на строящуюся ПЛ типа S-80 (Navantia)

На начальном этапе проектирования S-80 задача разработки АИР была возложена на компанию Greencell. В начале 2003 года к ней подключилась Hynergreen Technologies S.A., обе фирмы образовали группу Abengoa. Этой группой велись работы над технологией производства водорода и созданием топливных элементов. В создании топливных элементов участвовали также американская компания UDC Power (поставщик топливных элементов для космических аппаратов NASA) и Navantia.

Созданная для S-80 воздухонезависимая энергетическая установка состоит из следующих основных элементов:

- reformador de bioetanol (разработчик – Hynergreen-Abengoa). Данная установка служит для получения водорода высокой чистоты из биоэтанола, более известного простому обывателю под названием «этиловый спирт». Таким образом исключается необходимость хранения на борту потенциально опасного сжиженного или газообразного водорода и упрощается проблема пополнения его запасов;

- система хранения и перекачки биоэтанола (Hynergreen, Navantia);
- система хранения и сжатия водорода (Air Liquide, Navantia);
- система хранения и подачи кислорода (Air Liquide, Navantia). Кислород хранится в жидком виде в специальной криогенной цистерне;

- система компенсации веса израсходованных водорода и биоэтанола (Hynergreen, Navantia);
- система регулирования мощности АИР (Hynergreen);
- системы управления, контроля и защиты АИР (Hynergreen, Navantia);
- система SECO<sub>2</sub> бесследного удаления за борт смеси углекислого газа и пресной воды – побочных продуктов, образующихся при производстве водорода из биоэтанола (разработка Fuente Alamo и Navantia);

- система топливных элементов, служащая для прямого преобразования химической энергии в электрическую. Разработана и произведена американской компанией UTC Power на основе технологии PEM (Proton Exchange Membrane).

Электрическая энергия, производимая АР, позволяет приводить в действие гребной электродвигатель или заряжать аккумуляторные батареи без доступа атмосферного воздуха и в несколько раз увеличивает дальность подводного плавания по сравнению с обычной дизель-электрической энергетической установкой.

### *Радиоэлектронное вооружение*

«Мозгом» новых испанских субмарин является Боевая информационно-управляющая система SUBICS (Submarine Integrated Combat System), разработанная американской компанией Lockheed Martin Underwater Systems при участии Navantia. Это упрощенный вариант системы, применяемой на АПЛ США типа “Virginia”, “Seawolf” и “Los Angeles”. Интеграция SUBICS с остальными корабельными системами осуществлялась фирмами Navantia и FABA Sistemas.

SUBICS является системой открытой архитектуры с широким использованием компьютерного оборудования и программного обеспечения гражданского назначения (Commercial-off-the-Shelf), что облегчает будущую модернизацию и уменьшает эксплуатационные затраты. Она составляет единую общекорабельную сеть, включающую в себя все системы С4И (Command, Control, Communications, Computers, Intellegence) и вооружения.

Система осуществляет сбор и обработку данных, полученных от гидроакустических, электронно-оптических систем, РЛС, системы радиоэлектронной разведки и противодействия и на их основе формирует единый образ тактической ситуации (С2), анализирует ее и выдает рекомендации операторам С4И по вопросам навигации, применения оружия и т. д.

Система организована так, что управление кораблем может осуществляться с семи (по другим данным – двенадцати), практически идентичных, многофункциональных операторских консолей типа CONAM SUB фирмы Sainsel (филиал Navantia) с программным обеспечением Navantia и ее филиалов FABA Sistemas и SAES и одного широкоформатного монитора, размещенных в центральном посту. Каждая из консолей имеет два жидкокристаллических монитора и пульт управления, с нее можно управлять различными корабельными системами, такими как системы гидроакустики, перископы, РЛС, вести торпедные и ракетные стрельбы, ставить мины, перезаряжать торпедные аппараты и тд. Имеется также возможность постановки помех работе гидроакустических станций противника и системам наведения противолодочных торпед (АСМ – Acoustic Countermeasures Subsystems) с помощью 20 пусковых установок производства Weir Strachan & Henshaw Ltd. Кроме того, консоли могут использоваться в качестве тренажеров для членов экипажа.



Операторские консоли в центральном посту S-80 (Navantia)

Система подводного наблюдения состоит из шести гидроакустических систем и их программного обеспечения производства американских компаний Lockheed Martin и EDO Corporation и испанских SAES и Indra Sistemas:

- сонар с носовой цилиндрической антенной CAS (Cylindrical Array Sonar) – основная пассивная гидроакустическая станция при плавании в подводном положении, обеспечивающая обнаружение сигналов в горизонтальной и вертикальной плоскостях;
- система FAS/PRS использующая ГАС с антеннами бокового обзора, расположенными по обеим бортам ПЛ FAS (Flank Array Sonar) и ГАС PRS (Passiv Ranging Sonar) с пассивной протяженной буксируемой антенной DTAS (Digital Towed Array Sonar), позволяющие при работе в пассивном режиме определять дистанцию до цели;
- система распознавания акустических сигналов IAS (Interception Acoustic Sonar), предназначенная для обнаружения, идентификации и локализации источника сигналов;
- активная навигационная ГАС MODS (Mine and Obstacle Detection Sonar), служащая для обнаружения подводных препятствий и мин;

ГАС контроля собственных шумов и вибрации. С помощью 30 датчиков, расположенных в различных частях корпуса, контролирует и регистрирует собственные шумы и определяет оптимальные с точки зрения шумности параметры работы корабельных систем.

Расположенные в носовой части антенны CAS и MODS закрыты общим обтекателем из стеклопластика площадью 80 м<sup>2</sup> с двумя акустическими окнами для безпрепятственного прохождения акустических волн. Постановка и выборка буксируемой антенны осуществляется с помощью автоматизированной системы TANS (Towed Array Handling System) британской фирмы QinetiQ и контролируется телекамерами. В аварийной ситуации имеется возможность обрубки антенны.

Для обеспечения звукоподводной связи в телефонном режиме с надводными кораблями, подводными лодками и водолазами будут служить две установки – основная и аварийная.

Для наблюдения за надводной обстановкой будет служить так называемый «тихий» радар Aries-S испанской фирмы Indra и средства оптического наблюдения, состоящие из боевого перископа и электронно-оптической мачты, объединенных в одну систему наблюдения ISIS (Integrated Submarine Imaging System). Боевой перископ Model 210A фирмы Calzoni (входит в состав американской фирмы Kollmorgen Electro-Optical) обычного типа, проходящий через прочный корпус. Кроме оптического канала он снабжен цветной телекамерой с усилением изображения и термовизионной камерой Indra MVT 640. Наблюдение может вестись через оптический окуляр или выносной монитор. Непроницающая через прочный корпус электронно-оптическая мачта Percosub II (Model 210OS) фирмы Calzoni оснащена инфракрасной камерой, цветной телекамерой дневного изображения с высокой разрешающей способностью, телекамерой для низкой освещенности, лазерным дальномером и системой сигнализации в инфракрасном спектре. На этой мачте будут также располагаться антенны GPS, радиоэлектронной разведки и средств радиосвязи в диапазоне VHF.

Другим средством пассивного наблюдения будет являться размещенная на отдельной выдвижной мачте система радиоэлектронной разведки Pegaso фирмы Indra Sistemas для анализа радиолокационных и радиосигналов. Мачта также имеет встроенные антенны GPS (антенны этой системы установлены на нескольких мачтах) и транспортера системы идентификации «свой-чужой».

Данные для навигационных целей собираются и обрабатываются с помощью подсистемы DIANA, использующую навигационный сервер ARES S-80. DIANA получает информацию от РЛС, двух инерциальных навигационных систем, двух систем GPS, электромагнитного лага и эхолота. Эхолот, оснащенный двумя излучателями низкой частоты и батитермографом позволяет определять не только глубину под килем, но и расстояние до поверхности воды, скорость распространения звука в воде, ее плотность и соленость.

Лодки типа S-80 будут оснащены интегрированной системой связи ICCS-5 (Integrated Communication Control System) в состав которой входят: система радиосвязи немецкой фирмы Rohde & Schwarz, включающая также систему передачи данных Link 11/22 с терминалом испанской фирмы Technobit, радиоантенны различных типов, система звукоподводной связи,

устройства криптографической защиты и др. Радиосвязь на перископной глубине осуществляется через специальную многофункциональную мачту, включающую в себя антенную систему для устройств VHF/UHF/IFF/IRIDIUM и GPS. На поверхности будет использоваться также рамная антенна для приема сигналов на длинных и сверхдлинных волнах (LF и VLF). На специальной мачте будет размещена антенна системы спутниковой связи SHF SATCOM. При плавании на глубине, превышающую перископную, будут использоваться всплывающие буи связи, соединенные кабелем с лодкой и позволяющие осуществлять радиосвязь в диапазонах HF/LF/VLF.

### ***Торпедное, ракетное и минное вооружение***

Лодки вооружены шестью носовыми торпедными аппаратами калибра 533-мм, предназначенными для стрельбы торпедами, ракетами или постановки мин. Оружие выстреливается из аппаратов с помощью двух пневматических турбонасосов фирмы Weir Strachan & Henshaw Ltd. (филиал британской компании Babcock International Group). Боекомплект может состоять из 18 торпед или ракет или 36 мин (по другим данным – 32).

Вышеупомянутой компанией для S-80 поставляется комплексная система WHLS (Weapon Handling and Launch System), аналогичная установленной на британских атомных подводных лодках типа „Astute“. Это полуавтоматическая система предназначена для погрузки-выгрузки боезапаса, его перемещения и хранения внутри лодки, перезарядки торпедных аппаратов (также поставляются этой фирмой) и стрельбы из них.

S-80 предполагается вооружить немецкими торпедами Atlas Elektronik DM2A4 Seehecht (Seahake mod. 4). В ноябре 2005 года Министерство обороны Испании и фирма Atlas Elektronik заключили контракт на сумму 75,2 миллиона евро на поставку торпед этого типа в 2005–2014 годах. Могут использоваться и торпеды других типов, такие как Mk 48, Blackshark, Spearfish или TP2000.

#### Основные ТТХ торпеды Atlas Elektronik DM2A4 Seehecht

Изготовитель	STN Atlas Elektronik, Германия
Год начала производства	2008
Назначение	Многоцелевая
Калибр, мм	533
Длина, м	6,6
Вес, кг	1370
Вес ВВ, кг	260
Дальность хода, км	Более 50
Скорость, узл.	50
Макс. глубина стрельбы, м	Более 350
Система наведения	По проводам и акустическая самонаведения

Кроме торпед, лодки могут нести ракетное и минное оружие. Они будут вооружены противокорабельными ракетами с подводным стартом UGM-84 Sub-Harpoon Block II производства американской фирмы Boeing Integrated Defence Systems и вероятно также крылатыми ракетами для поражения наземных целей UGM-109 Tomahawk (Raytheon Systems, США) или европейскими SCALP Naval (MBDA). Возможно применение и противокорабельных ракет SM-39 Exocet французского производства. Взамен торпед лодки смогут принимать донные мины MINEA производства испанской фирмы SAES.

#### Основные ТТХ ракетного вооружения S-80

Характеристики	UGM-109 Tomahawk	UGM-84 Sub-Harpoon	SCALP Naval
Фирма-производитель	Raytheon Systems	Boeing	MBDA
Общий вес, кг	1816	680 (с пусковой капсулой)	?
Вес ВВ, кг	545	227	?
Дальность полета, км	Более 2500	120	?

#### Основные ТТХ минного вооружения S-80

Фирма-изготовитель	SAES, Испания
Наименование	MINEA
Тип	Донная, неконтактная
Диаметр, мм	533
Длина, мм	2600
Общий вес, кг	900
Вес ВВ, кг	Более 600
Глубина постановки, м	5-300
Система управления	Акустический канал

На новые подводные лодки предполагается возложить следующие задачи:

- нанесение ударов по береговым целям крылатыми ракетами;
- ведение противолодочной борьбы с использованием торпедного и минного оружия;
- нанесение ударов по надводным кораблям и транспортным судам с применением противокорабельных ракет, торпедного и минного оружия;
- постановка оборонительных и наступательных минных заграждений;
- обеспечение деятельности сил специального назначения;
- ведение разведки, включая радиоэлектронную;
- охрана десантных сил в районе высадки.

Испанские военные и кораблестроители отмечают высокие боевые и эксплуатационные качества будущих субмарин S-80 и считают, что они станут серьезными конкурентами лучшим образцам неатомных лодок немецких и российских проектов.

#### **Спасательное судно ПЛА-20 “Neptuno”**

Для оказания помощи аварийным подводным лодкам служит спасательное судно А-20 “Neptuno”.

#### Основные ТТХ А-20 “Neptuno”

Длина наибольшая, м – 57

Ширина наибольшая, м – 11,6

Осадка, м – 4,1

Водоизмещение, т – 1800

Мощность главных двигателей, л.с. – 2 × 2350

Скорость, узлов – 13

Дальность плавания, миль (скорость) —. 6000 (10)

Экипаж, человек – 52

24 марта 1975 года вступило в строй построенное на верфи в Gijón (Астурия) судно обслуживания морских буровых установок “Амарола”. 14 декабря 1988 года под названием А-102 „Mar Rojo“ оно было включено в состав испанского ВМФ. В 1999 году после переоборудования в спасательное судно подводных лодок было переименовано в А-20 “Neptuno”. В конце 2010 года была произведена замена оборудования для обеспечения работы водолазов на более современное.



Спасательное судно ПЛ А-20 “Neptuno” (Armada Española)

Судно имеет двухвальную главную силовую установку с дизелями Burmeister & Wain Alpha 18 V-23/30 мощностью по 2350 л.с. и носовое подруливающее устройство с электродвигателем мощностью 350 л.с. Автоматическая система динамического позиционирования позволяет удерживать судно в заданной точке при проведении подводных работ.

Водолазный комплекс обеспечивает работу водолазов на глубине до 90 (по другим данным – 120) метров. В состав комплекса входят: гипербарическая камера с двумя компрессорами высокого давления, декомпрессионная камера, оборудование для приготовления, хранения и раздачи кислородно-гелиевой смеси (Heliox) для работы водолазов на больших глубинах и другое.

Имеется также дистанционно управляемый подводный аппарат “Scorpion-03” для работ на глубинах до 600 метров, снабженный видеокамерой, сонаром и двумя манипуляторами для выполнения различных подводных работ, включая установку подрывных зарядов. Для обнаружения подводных объектов служат гидролокатор бокового обзора KLEIN 3900, протонный магнитометр и два эхолота. Имеется система звукоподводной связи, подводной видео и фотосъемки.

Кроме поиска и оказания помощи аварийным подводным лодкам, А-20 “Neptuno” предназначен для поиска и подъема затонувших подводных объектов, противоминных операций и обучения водолазов. Судно регулярно участвует в ежегодных национальных учениях “CARTAGO”, учениях НАТО и различных многонациональных учениях по спасению ПЛ, таких как “Bold Monarch”, проходивших на Средиземном море в 2011 году. В ближайшее время планируется строительство нового спасательного судна по проекту ВАМ-IS (Buque de Acción Marítima de Intervención Subacuática) на основе проекта патрульных кораблей ВАМ типа “Meteoro”.

## **Часть вторая**

### **Парусник “Juan Sebastián de Elcano”**

Парусник – учебный корабль А-71 “Juan Sebastián de Elcano” является визитной карточкой испанского военно-морского флота (Armada Española), демонстрируя свой флаг во многих

уголках мира уже почти девять десятков лет. Сотни будущих офицеров Армады прошли на его борту морское крещение, включая и королей Испании Juan Carlos I и Felipe VI.



“Juan Sebastián de Elcano” под всеми парусами

### **Escuela Naval Militar de España**

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

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

Прошло немало лет, прежде чем Академия возобновила свое существование. 1 января 1845 года в военном городке San Carlos, расположенным рядом с морским арсеналом Arsenal de La Carraca, открылся Colegio Naval Militar, где вскоре приступили к учебе 80 гардемарин.

Начиная с 1862 года гардемарин проходили плавательскую практику на специально выделенных для этой цели кораблях флота „Isabel II“, „Rey Francisco de Asis“, „Mazaredo“, „Constitución“, “Villa de Bilbao”. В 1874–1910 годах для этого использовались фрегаты “Blanca”, “Almansa”, “Asturias” и корвет “Nautilus”. В ноябре 1892 году учебный корвет “Nautilus” в ознаменование 400-летия открытия Америки с гардемаринами на борту отправился из порта El Ferrol в кругосветное плавание длиной в 40 тысяч миль, завершившееся в июле 1894 года в San Sebastian. С 1922 до начала 80-х годов в качестве учебного судна использовался трехмачтовый барк “Galatea”, построенный в 1896 году в Глазго для британской судоходной компании.

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

В 1913–1943 годах новое военно-морское училище располагалось в Кадисе, а затем по решению генерала Франко было переведено в Marín (Pontevedra, Galicia), где находится и сейчас. При этом рассматривались и другие варианты размещения Escuela Naval Militar – в Cádiz, El Ferrol, Cartagena, Mahón или San Sebastián.

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

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

Обязательной частью обучения является плавательская практика. На протяжении второго семестра 4-го академического года гардемарин проходит практику на борту учебного парусника “Juan Sebastián de Elcano”. Чаще всего, это шестимесячный поход (Crusero de Instrucción) по маршруту Испания – порты американского континента – Испания протяженностью около 20 тысяч миль со 155 днями в море.



Гардемарин на борту “Juan Sebastián de Elcano” (Armada Española)

При этом, наряду с практическими занятиями, продолжается и теоретическое обучение. Пять часов ежедневно в двух корабельных аудиториях гардемарин слушают лекции по метеорологии, навигации, астрономии, английскому языку и другим дисциплинам. Будущие

офицеры морской пехоты изучают также тактику, десантные операции и т. д. В связи с тем, что выпускники Escuela Naval Militar теперь получают также дипломы инженера-механика, гардемаринам в море читают лекции и профессора Centro Universitario de la Defensa.

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

### Рождение корабля

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



Носовая фигура (фото автора)

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

Место постройки – верфь Echevarrieta у Larrinaga (Кадис)  
Закладка судна – 24 ноября 1925

Спуск на воду – 5 марта 1927  
 Вступление в строй – 29 февраля 1928  
 Стоимость постройки судна, испанских песет – 8 189 532,28  
 Длина наибольшая, м – 94,1  
 Длина наибольшая с бушпритом, м – 113  
 Длина между перпендикулярами, м – 79,24  
 Ширина наибольшая, м – 13  
 Осадка наибольшая носом, м – 6,524  
 Осадка наибольшая кормой, м – 7,570  
 Высота надводного борта до главной палубы, м – 6,3  
 Высота надводного борта до шлюпочной палубы, м – 9  
 Высота судна максимальная, м – 49,9  
 Тип парусного вооружения – четырехмачтовая баркентина (исп. – bergantín-goleta)  
 Число парусов – 20  
 Площадь парусности, м<sup>2</sup> – 3151  
 Водоизмещение полное, т – 3 770,7  
 Мощность главного двигателя, л.с. – 2070  
 Скорость под парусами, узлов – до 17  
 Скорость под дизелем, узлов – 10 (?)  
 Мощность дизель-генераторов, квт – 3 × 301  
 Запас дизельного топлива, м<sup>3</sup> – 262  
 Запас пресной воды, т – 305  
 Производительность опреснительных установок, т/сутки – 64  
 Дальность плавания под дизелем, миль – 10 500 (6 узлов), 8 600 (10 узлов)  
 Численность экипажа – 197 (24 офицера, 22 мичмана, 146 матросов и старшин, 5 гражданских преподавателей)  
 Численность практикантов – до 78

Вооружение: 2 – 37-мм салютных орудия, 2 – 12,7-мм пулемета Browning, 2–7,62-м пулемета MG-1

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

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

### **Конструкция судна**

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

Цистерны для жидких запасов расположены между килем и нижней палубой:

Четыре танка дизельного топлива общей вместимостью 261,914 т

Шесть танков пресной воды (305 т)

Запас смазочного масла для главного и вспомогательных дизелей составляет 14350 литров.

Рулевое устройство состоит из небалансирного пера руля, представляющего собой плоский стальной лист площадью 9,6 м<sup>2</sup> и толщиной 26 мм и электрогидравлической рулевой машины (установлена в 1997 году) фирмы HIDROFERSA.



Автор у аварийного поста управления рулем (фото автора)

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



Ручной шпиль (фото автора)

#### Шлюпочное устройство:

- две парусно-гребные шлюпки вместимостью по 11 человек. Спуск на воду/подъем осуществляется шлюпбалками
- две полужесткие шлюпки типа DUARRY DSL-430 ARMADA с двигателем мощностью 75 л.с. Обслуживаются электрогидравлическими кранами грузоподъемностью 1 т
  - полужесткая шлюпка типа DUARRY CORMORAN 730 (двигатель 200 л.с., скорость 35 узлов, вместимость 18 человек). Обслуживается электрогидравлическим краном грузоподъемностью 3,3 т
  - моторная шлюпка типа “Leranto” вместимостью 13 человек. Спуск на воду/подъем осуществляется шлюпбалками.

Имеется 23 спасательных надувных плота и два надувных плота «человек за бортом».



Парусно-гребная шлюпка (фото автора)

### *Парусное вооружение*

“Juan Sebastián de Elcano” – четырехмачтовая баркентина (по-испански “bergantín-goleta”) с прямым парусным вооружением на фок-мачте и косым на остальных. Мачтам присвоены названия бывших учебных парусников испанского ВМФ: фок-мачта – “Blanca”, первая грот-мачта – “Almansa”, вторая грот-мачта – “Asturias”, бизань-мачта – “Nautilus”. Судно может нести до 20 парусов общей площадью 3150 м<sup>2</sup>.



Схема парусного вооружения с испанскими названиями

### *Навигационное оборудование*

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

- две навигационных РЛС DECCA Bridge Master
- два гирокомпаса SPERRY Mk-27
- четыре GPS (два типа LEYKA MARINA MX 420/8, по одному типа TRIMBLE NAVIGAT NT100 и FURUNO SC-50)

- два эхолота ELAC LAZ 5100 и ELAC LAZ 50
- система AIS
- лог SAGEM LHS



На мостике «Хуана Себастьяно де Элькано» (фото автора)

### ***Главная силовая установка и вспомогательные механизмы***

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

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

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

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

Для пополнения запасов пресной воды служат две установки обратного осмоса (установлены в 1986 году) фирмы MARCO ESPAÑA S.A. производительностью по 32 тонны в сутки. Стационарные системы пожаротушения состоят из водяной системы, обслуживаемой тремя пожарными насосами и объемной углекислотной системы для тушения пожаров в машинном отделении, включая центральный пост управления, малярной и кладовой боеприпасов. В качестве аварийного пожарного и осушительного насоса служит мотопомпа типа EVA 47-M производительностью 59 тонн в час при напоре 7 кг/см<sup>2</sup>.

Стационарная осушительная система состоит из четырех эжекторов и поршневого электронасоса. В качестве аварийных средств кроме мотопомпы могут использоваться переносные погружные электронасосы производительностью 41 т/час при напоре 1,5 кг/см<sup>2</sup>.

В соответствие с международной конвенцией MARPOL “Juan Sebastián de Elcano” оборудован современными системами очистки сточно-фекальных (установка типа DELTA-FQ-50 производства фирмы DETEGASA) и льяльных вод (сепаратор типа FACET).

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

Для создания комфортных условий в жилых и ряде служебных помещений в 1979 году была установлена центральная система кондиционирования воздуха с тремя компрессорами типа CARRIER 5F-60. Прачечная и радиорубка обслуживаются автономными кондиционерами. Провизионная холодильная установка, состоящая из трех компрес-сорных агрегатов, обеспечивает поддержание заданных температур в мясной (объем 23,54 м<sup>3</sup>), рыбной (13,92 м<sup>3</sup>), овощной (объемом 16,65 м<sup>3</sup>) и хранения молочных продуктов (7,20 м<sup>3</sup>) кладовых.

### **На просторах Мирового Океана**

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

В ходе сдаточных испытаний с 18 апреля по 15 июля 1928 года парусник совершил переход Cádiz – Málaga – Sevilla – Las Palmas – Tenerife – San Sebastián – Cádiz. На первом этапе перехода на борту находился король Испании Alfonso XIII. 4 июля в Сан-Себастьяне дочь короля Beatriz de Borbón вручила командиру Боевое знамя корабля.

В августе того же года с гардемаринами на борту “Juan Sebastián de Elcano” отправился в свое первое кругосветное плавание по маршруту Кадис – Рио де Жанейро – Монтевидео – Буэнос

Айрес – Кейптаун – Аделаида – Мельбурн – Сидней – остров Фиджи – Сан Франциско – Панамский канал – Колон – Гавана – Нью-Йорк – Кадис. В родной порт судно вернулось 17 мая 1929 года.

Во время второго учебного похода (4 августа 1929 – 30 мая 1930) парусник впервые прошел Магеллановым проливом, через 409 лет после Хуана Себастьяна де Элькано.

В дальнейшем баркентина совершала по одному учебному плаванию ежегодно. В годы гражданской войны в Испании (1936–1939 гг.) парусник находился в контролируемом националистами порту Кадис и в море не выходил. В 1956 и 1978 годах корабль проходил модернизацию в Арсенале де Ла Каррака. В 1933, 1942, 1943 и 1951 годах “Juan Sebastián de Elcano” совершал по два учебных плавания в год.

С отменой в 2008 году воинской обязанности и переходом к чисто профессиональным вооруженным силам, возникла проблема с набором достаточного количества военно-служащих, что вынудило испанские власти разрешить прием на службу иностранцев, в первую очередь граждан испаноязычных стран Латинской Америки. В составе штатного экипажа “Juan Sebastián de Elcano” колумбийцы и эквадорцы составляют 12–14 %. Иногда у них возникали проблемы с законом. Так, однажды в Кадисе при досмотре судна военной полицией было обнаружено более 200 кг кокаина. «Владельцем» партии наркотиков оказался один из колумбийских членов экипажа.

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



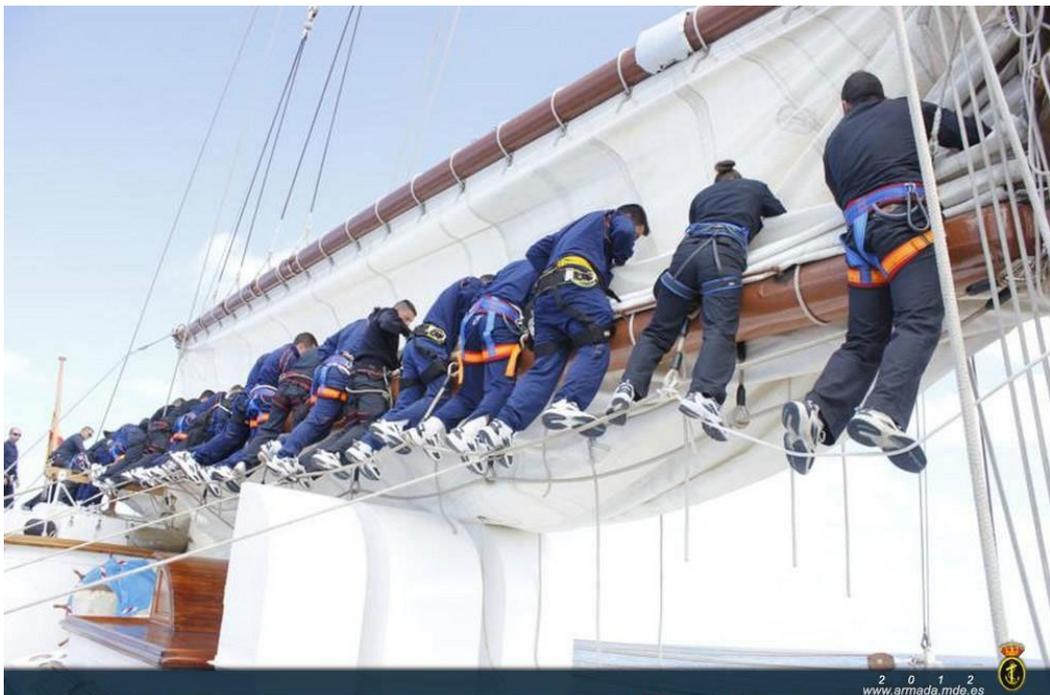
Девушка-гардемарин на палубе “Juan Sebastián de Elcano” (фото автора)

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



Парусный аврал (фото Armada Española)

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



Уборка парусов

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



“Esmeralda” (фото Armada de Chile)

Есть у “Juan Sebastián de Elcano” и «близнец». Это учебное судно ВМФ Чили “Esmeralda”. Его строительство для испанского флота по практически идентичному с “Juan Sebastián de Elcano” проекту началось в Кадисе в 1946 году, но по ряду причин еще на верфи корабль сменил владельца и в 1954 году вошел в состав Armada de Chile.

## **Часть третья**

### **Шхуна «Анкуд» – курс на юг!**

В расположенном на берегу Магелланова пролива городе Пунта Аренас находится музей (открыт в октябре 2011 года), в котором экспонируются реплики парусников, сыгравших важную роль не только в чилийской, но и в мировой истории и науке. Это каракка “Naos Victoria” – единственное судно экспедиции Магеллана, завершившее под командованием Хуана Себастьяна де Элькано (Juan Sebastián de Elcano) первое кругосветное плавание; шлюп HMS “Beagle”, на борту которого совершил две научные экспедиции Чарльз Дарвин; шлюпка “James Caird”, совершившая беспрецедентное плавание от антарктического острова Элефант Айленд (Elephant Island) к острову Южная Георгия (South Georgia) в ходе антарктической экспедиции Эрнеста Шеклтона (Ernest Shackleton) и чилийская шхуна “Ancud”. Еще одна полноразмерная реплика «Анкуда» демонстрируется в Региональном музее города Анкуд (остров Chiloé).

История «Анкуда» мало известна европейскому читателю, потому опишем ее более подробно.

К 1826 году, когда закончилась длившаяся с 1810 года война за независимость, южные границы молодого государства не простирались далее острова Чилоэ. Патагония и Огненная земля оставались «безхозными» (юридически – *res nullius*), поэтому туда и устремились взгляды амбициозных правительств Чили. Принадлежность этого региона Чили декларировалось в конституциях 1822, 1828 и 1833 годов. Особое внимание привлекал Магелланов пролив, бывший до открытия Панамского канала основным морским путем между Атлантическим и Тихим океанами. Путь вокруг мыса Горн был не только более протяженным, но и опасным.

На эти территории претендовала не только Чили и ее извечный соперник (хотя и недавний союзник в борьбе за независимость от испанской короны) Аргентина, но и ряд европейских государств, в первую очередь Великобритания и Франция.

Основание в 1838 году первой чилийской паровой компании Pacific Steam Navigation Company, осуществлявшей сообщение между портами тихоокеанского побережья и Северной Атлантики и начало по инициативе чилийского правительства крупномасштабной иммиграции европейских колонистов, в первую очередь немецких, для освоения региона Los Lagos подтвердили важность обладания Магеллановым проливом для Чили. Определенную роль сыграл и гражданин США моряк Хорхе Мабон (Jorge Mabón), настойчиво предлагавшего чилийскому правительству свой проект использования паровых буксиров для проводки парусников через пролив.

Исходя из этого, тогдашний президент этой южноамериканской страны Мануэль Бульнес (Manuel Bulnes) принял решение об организации морской экспедиции (expedición de ocupación y colonización) к берегам пролива для присоединения к Чили прилегающей территории и основания там военного форта.

Чилийцы были не первыми, кто пытался основать поселения в этом, тогда еще неизведанном краю. Еще в 1584 году испанцы под командованием Педро Сармьенто де Гамбоа основали на северном берегу пролива поселение с громким названием Ciudad del Rey Don Felipe с 300 поселенцами. Увы, вскоре оно превратилось в Puerto del Hambre (Порт Голода). Так его назвал Томас Кавендиш (Thomas Cavendish), английский мореплаватель и пират, высадившийся здесь в 1587 году. Он нашел там лишь развалины и послед-него, полуобезумевшего, испанца, умершего по дороге в Англию. Поселенцы умерли не в боях с местными индейцами, а от голода и болезней – они просто не смогли найти в незнакомых краях средств к существованию. В феврале 1968 года руины Пуэрто дель Амбре были объявлены Национальным монументом Чили.

Руководство проектом аннексии Юга весной 1842 года было возложено на Интенданта и командующего вооруженными силами провинции Чилоэ Доминго Эспиньейра Риеско (Domingo Espiñeira Riesco – 1812–1880). Выбор острова Чилоэ был вызван не только его относительной близостью к проливу Магеллана, но и развитыми судостроительными и мореходными традициями «чилотов», как принято называть островитян. Строившиеся ими на протяжении столетий лодки и небольшие парусники служили как для лова рыбы и морского промысла, так и для сообщения между соседними островами и материком. До середины XVIII века подавляющее число судов, построенных в Чили, были «родом» с Чилоэ.

Руководство экспедицией в октябре 1842 года было поручено Джону Вильямсу Вильсону (John Williams Wilson). John Williams Wilson (1798–1857), уроженец Англии, поступил на службу в молодой чилийский флот, возглавляемый тогда его земляком лордом Кокрэйном (Cochrane), в 1824 году. В Чили он получил испанизированное имя Хуан Гильермос (Juan Guillemos) и приобрел большой опыт плавания у берегов Перу и Чили. В 1826 году принимал участие в сражениях с испанцами за острова Чилоэ, а в 1838 году в войне с Конфедерацией Перу-Боливия. Морская карьера развивалась весьма успешно – в 1839 году ему доверена должность капитана порта Анкуд и морского губернатора Чилоэ, а в начале 40-х годов присвоено звание капитана 2 ранга (capitán de fragata).



John Williams Wilson (Википедия)

В 1839 году, после окончания войны с Конфедерацией Перу-Боливия, чилийский военно-морской флот практически прекратил существование – в его составе оставалось всего три

корабля, из них только два – мореходные. Ввиду этого, для экспедиции было решено построить в Анкуде новое судно.

Первоначально планировалось заказать два судна разных размеров, но в связи с нехваткой материальных ресурсов и времени решили ограничиться постройкой одного. В начале ноября 1842 года капитан Juan Guillemos представил интенданту Domingo Espiñeira Riesco проект судна и перечень необходимых материалов, который и был утвержден без особых изменений. Части будущего судна, которые невозможно было изготовить на острове, предполагалось заказать в Вальпараисо. Строительство началось в начале декабря 1842 года в Анкуде, расположенном на севере Чилоэ, а в конце того же месяца из Вальпараисо прибыла бригантина “Intrépido” с материалами и оборудованием.

Для постройки набора и обшивки использовалась древесина местных пород: дуб – для киля, штевней, пиллерсов и шпангоутов; лавр и лиственница – для бимсов, переборок и дверей; маньо (тайю – эндемическая порода деревьев, достигающих двух десятков метров высоты и метрического диаметра) – для рангоута. Подводная часть обшивалась медными листами толщиной 1–2 миллиметра. Деревянная обшивка промазывалась льняным маслом, надводная часть окрашивалась в белый цвет, подводная – в зеленый. Грузоподъемность и вместимость судна определялась привычным для чилотских кораблей методом – количеством размещенных... мешков с картошкой.

В начале 1843 года к будущей экспедиции присоединились Jorge Mabón (в качестве лоцмана) и прусский ученый-натуралист Bernhard Eunom Philippi Krumwiede (1811–1852). Разносторонний ученый, получивший образование в области естествознания, технических наук и навигации, Бернхард Филиппи сыграл важную роль в истории Чили, где он проживал с 1838 года. Наибольшее значение имела организованная им колонизация немецкими переселенцами Озерного региона (Region de los Lagos) Чили, где следы немецкого влияния видны до сих пор. В 1852 году был назначен губернатором недавно присоединенной к Чили провинции Magallanes. В этом же году был убит местными индейцами.



Bernhardt Eunom Philippi Krumwiede (Википедия)

В конце марта 1843 года строительство корпуса шхуны было закончено, она стала крупнейшим судном, построенным на Чилоэ и первым военным кораблем чилийской постройки. В спуске судна на воду участвовало чуть ли не все население Анкуда и одна упряжка быков. Первоначально намеревались назвать его “Presidente Bulnes”, но чилийский президент не дал на это согласия и шхуну нарекли именем “Ancud”. Строительство судна и другие расходы на экспедицию обошлось казне почти в 1458 песо.



Строительство реплики шхуны «Анкуд» (фото Nao Victoria Museo)



Строительство реплики шхуны «Анкуд» (фото Nao Victoria Museo)

На протяжении последующих двух месяцев продолжалась достройка шхуны, комплектовались экипаж и необходимое для экспедиции снабжение.

“Ancud” представлял собой гладкопалубную двухмачтовую гафельную шхуну водоизмещением 27 т, длиной 15,84 м, шириной 3,80 м и высотой борта 2,78 м. Корпус «Анкуда» делился переборками на четыре отсека: в носовом отсеке находился кубрик, служивший также цепным ящиком, парусной и тросовой кладовой; далее в корму располагалась провизионная кладовая; затем трюм, где хранилось различное снабжение, вооружение и боеприпасы, а на свободном пространстве ютились солдаты; в корме под полуютом с двумя световыми люками располагалась каюта офицеров. Перегородкой от этой каюты отделялся крошечный камбуз, к которому примыкала небольшая кают-компания со столом и двумя скамейками.

На шхуне имелось две шлюпки, которые в основном использовались для буксировки судна при неблагоприятных ветрах или безветрии и при маневрировании в узкостях и портах.

Навигационное оборудование ограничивалось компасом, термометром и барометром. В ходе подготовки экспедиции, в начале 1843 года по заданию Морского министерства были отпечатаны морские карты прибрежного участка от Чилоэ до Магелланова пролива, созданные британскими экспедициями на корабле «Бигль» под командованием Фицроя, в одной из которых (1831–1836 гг.) принимал участие известный ученый-натуралист Чарльз Дарвин.

Шхуну снабдили продовольствием и различным снабжением, необходимым для рейса и обустройства форта на берегу Магелланова пролива. В носовой части установили орудие (кулеврину), еще одна (по другим данным – три) бронзовая пушка, предназначенная для будущего форта, хранилась в трюме. На борт погрузили 3 кинтала (1 кинталь равен 46 кг) пороха, 200 четырехфунтовых ядер и 106 зарядов картечи для пушек, 6 карабинов и 50 фунтов свинцовых пуль для них, различное холодное оружие и другое военное снаряжение.

На борт приняли продовольствие, рассчитанное на питание 21 человека в течение 7 месяцев. Провизия состояла в основном из сухарей, солонины, фасоли, муки и жира. Не забыли также о роме, агуардиенте (местная водка) и трех сортах вин. Запас медикаментов ограничивался изрядным запасом слабительных средств – «английской солью» и “palma-cristi” (микстура на местных натуральных ингредиентах). Меню предполагалось разнообразить путем рыбалки, для чего экипаж снабдили рыболовными снастями. Для разведения живности в будущем поселении на берегу далекого южного пролива на борт погрузили пару коз, две свиньи, трех собак и несколько кур.

Особое внимание было уделено комплектованию экипажа и гарнизона будущего форта. Матросов отбирал лично Хуан Гильермос. Это были шестеро чилотов, не только опытные

моряки, но и хорошие плотники-корабелы. Должность матроса занимал и шестнадцатилетний сын командира Горацио Луис Вильямс. Будущий гарнизон форта состоял из военнослужащих морской артиллерии (Artilleros de marina) – лейтенанта, сержанта, cabo (ефрейтора) и пяти солдат. Со своими мужьями-артиллеристами путешествовали и две женщины, на которых возложили обязанности поварих и прачек.



Venancia Elgueta (фрагмент памятника в Пунта Аренасе, фото автора)

Вот как выглядела судовая роль шхуны «Анкуд» перед началом экспедиции [2]:

Revistas de los oficiales y tripulación de la gente de la Goleta de Guerra Ancúd

Командир – Капитан де фрегата Juan Guillemos  
 Лоцман 2-го класса (Piloto 2°) – Jorge Mabón  
 Плотник – Lorenzo Aro  
 Рулевой – Ricardo Didimus  
 Матросы – Jose Santana  
 Remigio Gonzales  
 Francisco Hernández  
 Geronimo Ruiz  
 Jose Victor

Jose Maria Yáñez  
 Horacio Luis Williams  
 Военнослужащие:  
 Лейтенант артиллерии (Teniente de artillería) – Manuel Gonzales  
 Сержант (Sargento 2º) – Eusebio Pizarro  
 Кабо – Jose Hidalgo  
 Солдаты – Cipriano Jara  
 Valentin Vidal  
 Pascual Riquelme  
 Manuel Villegas  
 Lorenzo Soto  
 Женщины – Venancia Elgueta  
 Ygnacia Leiva y Hidalgo

Bernardo Filippi, натуралист, доброволец

Анкуд, 15 мая 1843 г.  
 Juan Guillemos



Экипаж «Анкуда» – фрагмент памятника в Пунта Аренасе (фото автора)

19 мая интендант Эспиньейра вручил Хуану Гильермосу инструкции для экспедиции «Анкуда». Их суть заключалась в следующем:

В задачи плавания входит проведение гидрографических работ во время прохода проливов, сбор информации в интересах мореплавания и создания компании паровых судов для буксировки парусников в проливе Магеллана.

Гидрографические и географические исследования Магелланова пролива с целью постройки форта для защиты от нападений аборигенов.

Инструкции по строительству форта и его обороне средствами, доставленными на борту «Анкуда» и артиллерийским подразделением. Форт должен быть назван в честь Президента Республики «Фуэрте Бульнес» с исполнением соответствующих формальностей о присоединении прилегающей территории к Чили.

Проект форта должен разработать на месте прусский доброволец Бернардо Филлипи.

Обязанности поддержания порядка и дисциплины среди участников экспедиции возлагались на Гильермоса.

Инструкции по организации питания членов экспедиции и учета запасов продовольствия.

Инструкции для гарнизона форта, включая наставления по охоте и рыболовству и поддержанию дружественных отношений с местными аборигенами.

Инструкции по ведению судового журнала «Анкуда».

Указания, касающиеся даты возвращения судна в Анкуд, персонала, остающегося в форте и возвращающегося на Чилоэ и инструкции для губернатора форта лейтенанта Мануэля Гонсалеса.

Инструкции на случай задержки с возвращением, а также на случай экстренной эвакуации всего персонала и вооружения форта.

Инструкции на случай, если какие-либо участки Магелланова пролива окажутся занятыми иностранным государством, включая юридические и географические аргументы, доказывающие права Чили на этот регион.

Инструкции на случай попыток иностранного государства занять какие-либо пункты пролива после его присоединения к Чили, в том числе в случае применения силы этим государством.

Ночью 21 мая некоторые моряки «Анкуда» утверждали, что слышали звон проснувшегося подводного колокола залива Анкуд<sup>[1]</sup>. А утром 22-го в Анкуде, несмотря на сильный дождь, царило необычное оживление. У крошечного мола, где стоял «Анкуд», собрались буквально все местные жители, местный оркестр наигрывал марши и чилотские мелодии, звонили колокола местного собора, звучали возгласы “Viva Chile! Viva la goleta Ancud!” (Да здравствует Чили! Да здравствует шхуна «Анкуд»!). Шхуна отправлялась в свое историческое плавание.



Модель шхуны «Анкуд» (фото автора)

В первый день плавания из-за отсутствия благоприятного ветра шхуна буксировалась одной из ее шлюпок. У капитана встретившейся по пути чилийской бригантине Гильермосу за три унции золота удалось приобрести шлюпку для замены одной из своих, находившейся в очень плохом состоянии. В проливе Чакао ветер сменился, на шхуне поставили паруса и легли курсом на залив Анкуд (Golfo de Ancud), следуя вдоль восточного берега острова Чилоэ, изобиливающим островами и изрезанного заливами.

26 мая в одной из деревушек на берегу пролива Далькауе (Dalcahué) к экипажу шхуны присоединился англичанин Карлос Миллер Нортон (Carlos Miller Norton), шкипер местного баркаса, лоцман, охотник за тюленями и нутриями и большой знаток местных вод. Командир «Анкуда» нанял его в качестве “marinero primero” (матроса первого класса) с месячной оплатой в 10 чилийских песо. Нортон оказался весьма полезным для экспедиции и впоследствии написал мемуары о своей службе на шхуне.

Из-за безветрия и маневрирования в проливах между островами, шхуну часто приходилось буксировать, при этом шлюпки менялись каждые четыре часа для отдыха гребцов. На одном из островов удалось пополнить запасы продовольствия и запастись лесоматериалами на случай ремонта судна.

Наступала зима южного полушария, световые дни становились все короче, шторма все яростнее, холодало. Нам трудно представить, насколько тяжелыми были условия жизни на борту «Анкуда», этого Ноева ковчега в миниатюре: в тесных, сырых, неотопливаемых отсеках, заполненных запасами провизии, судового инвентаря, оружия и боеприпасов, домашними животными и птицей, едва хватало места для 23 человек. Добавьте к этому почти постоянную качку, перекачивающиеся через палубу волны, плескающуюся на дне трюма воду, парусные авралы и тяжелый труд гребцов шлюпок при буксировке шхуны. И все это на протяжении семи месяцев!

1 июня судно вышло в пролив Мораледа (Moraleda) между островом Чилоэ и островами Гуайтекас архипелага Чонос (Archipelago de los Chonos), где Тихий океан показал свой суровый нрав. В этот же день была потеряна одна из шлюпок, следовавшая на буксире за шхуной.

Гильермос принял решение укрыться между островами Гуайтекас, а на следующий день, когда погода улучшилась, приступили к поискам исчезнувшей шлюпки.

Четырехдневные поиски под руководством Миллера оказались тщетными и 6-го июня «Анкуд» продолжил свой рейс на юг. Утром следующего дня шхуна стала на якорь на рейде Пуэрто-Американо. Экипаж занялся сбором съедобных моллюсков, которыми изобиловало побережье, заготовкой дров, пресной воды. Женщины занялись стиркой, для чего использовали пемзу, покрывавшую местный пляж. Гильермос решил также использовать древесину росших на берегу кипарисов для постройки шлюпки, взамен утерянной. Поиск и рубка подходящих деревьев продолжалась с 12 июня до 5 июля.

Интересно отметить, что заготавливаемые по пути рыба, моллюски, водоросли и другие морепродукты составляли значительную, если не основную, часть рациона на борту «Анкуда». Горячая пища готовилась только раз в день, на завтрак, который подавался в 11 часов.

Во второй половине июня – начале июля моряки «Анкуда» совершали плавания в окрестностях Пуэрто-Американо, изучая местные воды. Гильермосу удалось также договориться с капитаном стоявшего по-соседству американского судна “Enterprise”, промышленявшего тюленей, о копировке карт прибрежных проливов Южной Патагонии и Магелланова пролива, которыми располагали американцы. Выполнение этой кропотливой работы было доверено натуралисту Б. Филиппи, который с честью с ней справился.

И как говорится, «долг платежом красен». Ночью 20 июня экипаж «Анкуда» пришел на помощь американскому судну, стоявшему на якоре в сотне метров от них, на котором вспыхнул пожар. Пламя полыхало рядом с кладовой, где хранилось 10 кинталей (около полутонны) пороха. Благодаря быстрым и решительным действиям моряков пожар был потушен.

5 июля продолжил «Анкуд» продолжил свое плавание на Юг, неизведанный путь пролегал по извилистым каналам между десятками островов архипелага Чонос. Неоценимую помощь на этом этапе перехода оказал местный охотник за тюленями Хуан Ятес (Juan Yates), добровольно вызвавшийся исполнять обязанности лоцмана.

Вдоль изрезанного фиордами тихоокеанского побережья Патагонии от Чилоэ до мыса Горн протянулась цепь из сотен островов и островков. Но южнее архипелага Чонос ее разрезает выдающийся в океан полуостров ТAITAO (peninsula de Taitao или Tres Montes). Чтобы обогнуть его, «Анкуду» пришлось покинуть относительно спокойные шхерные воды и выйти в открытый океан.

6 июля шхуна вошла в пролив Эрразуриз (Errázuriz) между островами Луз (Luz) и Умос (Humos) и утром следующего дня вышла в океан, где попала в сильный шторм и была вынуждена искать укрытие в шхерах. К ночи ветер стих и «Анкуд» продолжил свой путь на буксире шлюпки.

Утром 8 июля на берегу заметили лежбище тюленей и на охоту отправились Б. Филиппи с двумя матросами. Через несколько часов их шлюпка вернулась с богатой добычей, что стало существенной прибавкой к рациону экипажа.

Тем временем зима набирала силу, все чаще штормило, что сильно замедлило продвижение экспедиции на юг, так как большую часть времени шхуне приходилось отстаиваться на защищенных от ветра и волны якорных стоянках.

Монотонность судовой жизни была нарушена 22 июля неординарным событием – родила судовая коза, роддомом послужила офицерская каюта.

Утром 28 июля у берегов полуострова экипажу пришлось выдержать серьезное испытание. Океан разгулялся не на шутку, увеличилось поступление воды в трюм. Осушительный насос с течью не справлялся, в ход пошли ведра, но и это не дало должного эффекта. Уровень воды продолжал повышаться. Вскоре мощным ударом волны сломало металлический штырь руля и судно практически потеряло управление.

«Анкуд» с трудом дошел до защищенной от стихии бухты Клифф, где моряки занялись осмотром повреждений. Выводы были неутешительными: большая часть продуктов, хранившихся в трюме, была испорчена забортной водой и не годилась к употреблению, требовался ремонт рулевого устройства с заменой металлических деталей и устранение течи корпуса шхуны. Одна из досок бортовой обшивки лопнула от удара волн, при этом образовалась трещина длиной 12 футов и шириной до трех дюймов, через которую при крене на левый борт в трюм поступала вода.

Исходя из этого, Гильермос принял решение возвращаться в Пуэрто-Американо в архипелаге Чонос, а оттуда на шлюпке отправиться за помощью на Чилоэ. 2 августа шхуна стала на якорь в бухте Пуэрто-Американо. Высаженные на берег артиллеристы приступили к строительству навеса для защиты выгруженных для ревизии и сушки продуктов, а экипаж занялся демонтажом поврежденного руля.

3 августа шлюпка с Филлипи, Миллером, пятью матросами и запасом продовольствия на 12 дней на борту отправилась в дальнее и нелегкое плавание протяженностью около 160 миль. Через пять суток шлюпка достигла населенного пункта Далькауэ на острове Чилоэ, откуда Филлипи на лошади продолжил путь до Сан-Карлоса-де-Анкуд. Расстояние от Далькауэ до Анкуда составляло около 80 километров, но в те времена такое путешествие было весьма непростым предприятием.

Вот как описывает этот путь побывавший здесь в 1835 году Чарльз Дарвин [4]:

«Любопытна сама дорога: она во всю свою длину, за исключением очень немногих мест, состоит из больших деревянных брусьев, которые либо бывают широки и тогда уложены вдоль, либо узки и расположены поперек. Летом дорога не слишком скверная, но зимой, когда дерево становится скользким от дождей, ездить по ней чрезвычайно трудно. В это время года почва по обеим сторонам дороги превращается в трясину, а часто совсем заливадается водою; поэтому продольные брусья приходится прикреплять к земле наклонными кольями, вколачиваемыми с обеих сторон. Эти колья грозят опасностью всадникам, потому что вероятность попасть на один из них при падении с лошади довольно велика. Замечательно, однако, какими ловкими стали лошади Чилоэ под действием привычки. Перебираясь через такие места, где брусья разошлись, они перескакивают с одного бруса на другой с проворством и уверенностью чуть ли не собаки.»

В ожидании возвращения «гонцов» с Чилоэ, члены экспедиции «Анкуда» были заняты ремонтом судна, для чего его вытащили на берег, строительством шлюпки, сушкой подмоченных продуктов и сбором морепродуктов для пополнения своего рациона.

Филлипи пробыл в Анкуде 9 дней «пробивая» через Эспиньейру необходимое для «Анкуда» снабжение: новый рулевой штырь, продовольствие, парусину и парусные нитки для ремонта парусов, канаты и многое другое из длинного перечня Гильермоса. Для доставки снабжения житель Анкуда Хуан Молина бесплатно предоставил свой баркас (lanchón).

26 августа в Пуэрто-Американо прибыла шлюпка с Филлипи и тремя матросами на борту, а через два дня и «lanchón» с Миллером, чилотским лоцманом Чавесом и двумя матросами с «Анкуда».

Четвертого сентября от экипажей перевозивших лес местных lanchón'ов Гильермос узнал, что американцы с бригантины «Энтерпрайс» имеют на борту большие запасы табака, который обменивают у местных жителей на мясо и другие продукты. Гильермос счел это контрабандой и потребовал от американского капитана немедленно покинуть чилийские воды, в противном случае пригрозил отконвоировать “Enterprise” на Чилоэ и передать чилийским властям. Американцы выполнить это требование отказались и покинули Пуэрто-Американо только под угрозой оружия.

9-го сентября, закончив ремонт, погрузку снабжения и дождавшись попутного ветра, «Анкуд» покинул Пуэрто-Американо и продолжил свой путь к проливу Магеллана. На следующий день шхуна, пройдя проливы архипелага Чонос, вышла в океан, а 11 сентября достигла залива Пенас (Golfo de Penas).

На рассвете следующего дня «Анкуд» вошел в пролив Мессьер (Messier) между островом Хуан Стувен (Juan Stuven) и полуостровом Свит (Sweet). Далее путь экспедиции пролегал в неизведанных шхерах архипелагов Южной Патагонии.

Автору посчастливилось побывать в этих суровых и потрясающе красивых краях. Покрытые лесами и снегами гористые берега, круто обрывающиеся к морю, сползающие со склонов Анд языки ледников, льдины и айсберги, плавающие в водах проливов и фиордов, низвергающиеся с гор водопады. Все это дополняется дождем (и снегом зимой), сильными ветрами и довольно низкой для этих широт температурой. Все эти факторы сильно осложняют плавание в здешних водах.



Пейзаж Южной Патагонии (фото автора)

13 сентября впервые встретились местные аборигены – индейцы племени кавешкар, каноэ которых сопровождали «Анкуд» на протяжении нескольких миль. Дул сильный благоприятный ветер, но в узких проливах волнение практически отсутствовало, поэтому судно уверенно продвигалось на юг со скоростью до 5–8 узлов.

В два часа пополудни 17 сентября с левого борта показался мыс Тамар – шхуна входила в долгожданный пролив Магеллана. Ветер сменился с благоприятствующего NW (северо-западного) на господствующий в проливе сильный SW (юго-западный) при интенсивном волнении с NW.

На следующий день, 18 сентября, участники экспедиции торжественно отметили День независимости Чили, в который чилийский флаг впервые развевался над водами далекого южного пролива. Прогремел салют – 21 выстрел из корабельного орудия под многократные “¡Viva!” экипажа. Прозвучали тосты в честь президента, министров Республики и Интенданта Чилоэ.

Дальнейшее плавание протекало в сложных погодных условиях – ветер и волнение часто меняли силу и направление, шхуне приходилось то лавировать при встречном ветре, то полностью убирать паруса или искать убежище.

21 сентября «Анкуд» стал на якорь в бухте Сан Хуан (названа так Хуаном Гильермосом, ранее носила название Puerto Famine – Порт Голода) неподалеку от поросшего густым лесом мыса Санта Ана, расположенного на восточном побережье полуострова Брансвик (Brunswick). Сильные ветра, скоростью до 120 км/час, дуют здесь практически постоянно, набирая силу в зимне-весенний период.

Заметив на берегу высокий деревянный столб, Гильермос приказал спустить шлюпку и отправился на берег с группой членов экспедиции. У подножья столба обнаружили запечатанный сургучом глиняный горшок, в котором находился документ, сообщающий о том, что тремя годами ранее через пролив прошли два первых в этих краях парохода – британские “Chile” и “Peru” и три английские серебряные монеты. Гильермос приказал заменить британские монеты чилийскими.

В тот же день состоялась торжественная церемония вступления Чили во владение Магеллановым проливом и прилегающими территориями. За исключением двух вахтенных матросов, оставшихся на борту «Анкуда», на берег на шлюпке перевезли остальных участников экспедиции и одну из пушек. У подножья импровизированного флагштока с развевающимся на ветру чилийским флагом моряки, артиллеристы и женщины выстроились лицом к водам пролива и с воодушевлением запели национальный гимн.

Затем Хуан Гильермос зачитал Акт о переходе Магелланова пролива и прилегающих территорий во владение Чили:

«Боже, храни Отчизну – да здравствует Чили!

Следуя приказам Правительства, двадцать первого сентября тысяча восемьсот сорок третьего года, гражданин, капитан де фрегата Национального военно-морского флота, дон Хуан Гильермос в присутствии лейтенанта артиллерии дона Мануэля Гонсалеса Идальго, лоцмана 2-го класса Национального флота дона Хорхе Мабона, прусского натуралиста добровольца дона Бернардо Еунома Филиппи и секретаря – сержанта артиллерии дона Еусебио Писарро, с исполнением всех необходимых формальностей принимает во владение именем Чилийской республики пролив Магеллана и прилежащую территорию в соответствии со статьей первой Политической Конституции<sup>[2]</sup>, в ознаменование чего поднят национальный флаг Республики и произведен 21 орудийный выстрел.

Именем Чилийской республики протестую против попыток любой державы захватить какую-либо часть данной территории. Настоящий Акт подписан мною двадцать первого сентября тысяча восемьсот сорок третьего года в третий год президентства Его превосходительства сеньора генерала Мануэля Бульнес.»

Далее следовали подписи начальника экспедиции и командира «Анкуда» Хуана Гильермоса и остальных участников данной экспедиции.

На следующий день, 22 сентября, неподалеку от «Анкуда» встал на якорь французский паровой фрегат «Фаэтон» (“Phaethon”), следовавший на Маркизские острова с заходом для бункеровки углем в чилийский порт Талькауано. 23 сентября в этой же бухте появилась и французская зверобойная бригантна “Fleuris”. Экипажи судов обменялись визитами и оказали друг другу всяческую помощь (французы с «Фаэтона» даже питались на борту «Анкуда» во время ремонта их камбуза).

Однако, между французами и чилийцами вскоре возник конфликт. 25 сентября, высадившаяся на берег для сбора дров группа французских моряков подняла на импровизированном флагштоке французский флаг, что было расценено командиром «Анкуда» как посягательство на чилийский суверенитет.

В ответ Гильермос приказал выставить у флагштока с чилийским флагом вооруженный караул и установить на береговой возвышенности деревянный щит с надписями “República de Chile” со стороны моря и “Viva Chile” со стороны суши. Командиру фрегата была направлена нота протеста.

27 сентября на уходящей на Чилоэ для пополнения провизии и отдыха экипажа зверобойной бригантине “Fleuris” Хуан Гильермос отправил донесение министру внутренних дел о переходе Магелланова пролива под юрисдикцию Чили. В тот же день «Анкуд» покинул бухту Сан Хуан и направился на северо-восток для исследования пролива и поиска подходящего места для строительства форта.

30 сентября Хуан Гильермос решил наладить контакты с индейцами племени аоникенк, занимавшимися охотой на гуанако в прибрежной пампе. Высадившиеся на берег моряки во главе с Филиппи не только организовали обменную торговлю (табак на мясо гуанако), но и пригласили группу индейцев на борт «Анкуда», где они провели целых 18 часов.

Дружеские контакты с местными индейцами продолжались еще несколько дней и только утром 4-го сентября шхуна продолжила плавание с целью поиска удобного места для основания форта, что предусматривало удобную и защищенную якорную стоянку, изобилие пресной воды и леса для строительства.

В районе нынешнего Пунта-Аренаса экспедиция обнаружила на пляже куски каменного угля, о чем в своем рапорте Хуан Гильермос отметил как о важном источнике топлива для будущего парового судоходства в Проливе. В судовом журнале «Анкуда» отмечено, что уголь прекрасно горел в камбузной печи.

После 14 дней поиска 12 октября «Анкуд» вновь стал на якорь у мыса Санта Ана. Данный район (53°37 49 'S, 70°55 02 'W) сочли оптимальным для форта «Бульнес». Уже утром следующего дня на берег высадились группа артиллеристов и моряков для заготовки леса для строительства укреплений. 21 октября началось строительство фортификационных сооружений.

Работы велись в сложных погодных условиях – сильные ветра, дождь, снег, температура воздуха падала до +5 °С. 30 октября состоялась торжественная церемония крещения форта в которой кроме участников экспедиции принял участие и капитан американской бригантины “Sapewing”, стоявшей на якоре неподалеку от «Анкуда». Над еще недостроенным фортом был поднят чилийский флаг, о крепостную стену (деревянный частокол) разбили бутылку вина, прогремел 21 орудийный залп из пушек форта, «Анкуда» и “Sapewing”.

К 10 ноября основные строительные работы были закончены, а на следующий день в форт с борта «Анкуда» перебрался его гарнизон, состоявший из 9 человек, а также две женщины, перевезены запасы продовольствия, оружие и военное снаряжение.

Что представлял из себя Fuerte Bulnes, форпост молодого чилийского государства на юге, на начальном этапе своего существования? В его центре располагалась бревенчатая двухэтажная башня, прямоугольная в плане (4,2 × 5,0 метра), первый этаж которой служил жилым помещением и кухней, а второй, оборудованный четырьмя амбразурами, использовался для обороны форта. Подземные помещения служили для хранения провианта и боеприпасов. Башню окружали два ряда частокола из толстых бревен высотой два метра, между которыми был вырыт крепостной ров. Через ров был переброшен подъемный мост.



Автор на территории форта Бульнес. На заднем плане Магелланов пролив

В 1844-45 годах численность гарнизона возросла, усилилось и его артиллерийское вооружение. Были построены казарма, церковь, склады, хлев для скота и другие сооружения.

Однако, Fuerte Bulnes просуществовал недолго. Суровые климатические условия и малопригодные для земледелия почвы сдерживали развитие поселения. В 1849 году, вскоре после основания Пунта-Аренаса (1848 г.) гарнизон форта был переведен туда, а сам форт сожжен в 1852 году.

В 1940 году чилийские власти приняли решение о реконструкции Fuerte Bulnes, учитывая его историческую и культурную ценность. Работы по реконструкции форта велись в 1941–1943 годах местными военнослужащими, используя чертежи 1845 года и картины, написанные итальянским художником Alejandro Cicarelli, побывавшего здесь в 1848 году. 11 февраля 1944 года реконструированный Fuerte Bulnes был торжественно открыт президентом страны Хуаном Антонио Риос (Juan Antonio Rios). В 1968 году форт и весь полуостров Санта Ана были объявлены Национальным историческим монументом.



Автор у реставрированного форта Бульнес

12 ноября «Анкуд» снялся с якоря и направился на север с целью продолжения изучения Магелланова пролива, в первую очередь района бухты Sandy Point, где ныне располагается город Пунта Аренас. 15 ноября после короткой стоянки у форта «Бульнес» «Анкуд» с 12 членами экипажа на борту направился в обратный путь на Чилоэ.

Плавание протекало без особых происшествий до вечера 29 ноября, когда на подходах к заливу Пенас (Golfo de Penas) была замечена следовавшая к «Анкуду» парусная шлюпка. На ее борту находились моряки с потерпевшей 6 ноября кораблекрушение французской зверобойной бригаантины «Fleury». Ночью шхуна подобрала с одного из близлежащих островов весь экипаж этого судна (19 человек).

Залив Пенас вновь показал свой суровый нрав. Шхуна получила пробоину в обшивке левого борта, но течь была быстро устранена путем установки пластыря из просмоленного брезента.

5 декабря 1843 года шхуна «Анкуд» стала к причалу порта Сан-Карлос-де-Анкуд. Трудный поход длиной 7,5 месяцев, вошедший в историю Чили, успешно завершился. В 1846 году, прослужив всего лишь три года в чилийском флоте, шхуна была продана за 503 песо.



Маршрут шхуны «Анкуд» (Nao Victoria Museo)

## Часть четвертая «Альмиранте Латорре» – чилийский броненосец «Потемкин»

В июле 1910 года Национальный Конгресс Чили утвердил амбициозную программу развития военно-морского флота, приуроченную к 100-летию юбилею провозглашения независимости страны и получившую название Plan del Centenario (план столетия), для чего предполагалось выделять ежегодно 400 тысяч английских фунтов стерлингов. Программа предусматривала строительство в Англии двух супердредноутов, 6 эскадренных миноносцев и 2 подводных лодок. Для их обслуживания предполагалось создать необходимую береговую инфраструктуру, в том числе построить сухой док номер 2 в Talcahuano, способный принять новые супердредноуты.

Этот план был ответом на региональную гонку морских вооружений, начатую Бразилией, заказавшей в 1907 году в Англии 2 дредноута с 12-дюймовыми орудиями. В 1908 году к ней присоединилась Аргентина – потенциальный противник Чили, принявшая решение о строительстве на одной из верфей США двух дредноутов (“Mogeno” и “Rivadavia”) с 12 орудиями калибром 12 дюймов.

5 августа 1911 года чилийским правительством был подписан контракт с британской судостроительной компанией W.G. Armstrong Whitworth & Co. на строительство двух супердредноутов “Valparaiso” и “Santiago”. Строительство первого из них началось 27 ноября 1911 года на верфи в Newcastle on Tyne. В связи со смертью в июле 1912 года героя тихоокеанской войны адмирала Хуана Хосе Латорре корабль был переименован в “Almirante Latorre”, а его “sister ship”, заложенный 22 января 1913 года – в “Almirante Cochrane”.

В качестве прототипа для новых кораблей был выбран строившийся британский линкор “Iron Duke” с десятью 13,5" (343-мм) орудиями, ставший самым мощным дредноутом того времени. Основные отличия чилийских кораблей заключались в более высокой скорости (проектная – не менее 22,75 узла против 20,7), 14-дюймовых (356-мм) орудиях главного калибра, количестве орудий вспомогательного калибра (16 x 6" вместо 12 x 6", хотя первоначально планировалась установить 20 орудий калибра 4,7"). В то же время бронирование “адмиралов” было слабее и рассчитывалось на противостояние двенадцатидюймовым снарядам их южноамериканских конкурентов.

“Almirante Latorre” был спущен на воду 27 ноября 1913 года в присутствии чилийского посла, его супруги (крестной матери корабля) и других представителей дипломатического корпуса и деловых кругов. Окончание его строительства планировалось на первую половину 1914 года, а “Almirante Cochrane” – на 1915 год. Однако, 20 декабря 1913 года судостроительный завод обратился в чилийское посольство с просьбой перенести срок сдачи кораблей на 1 июня 1915

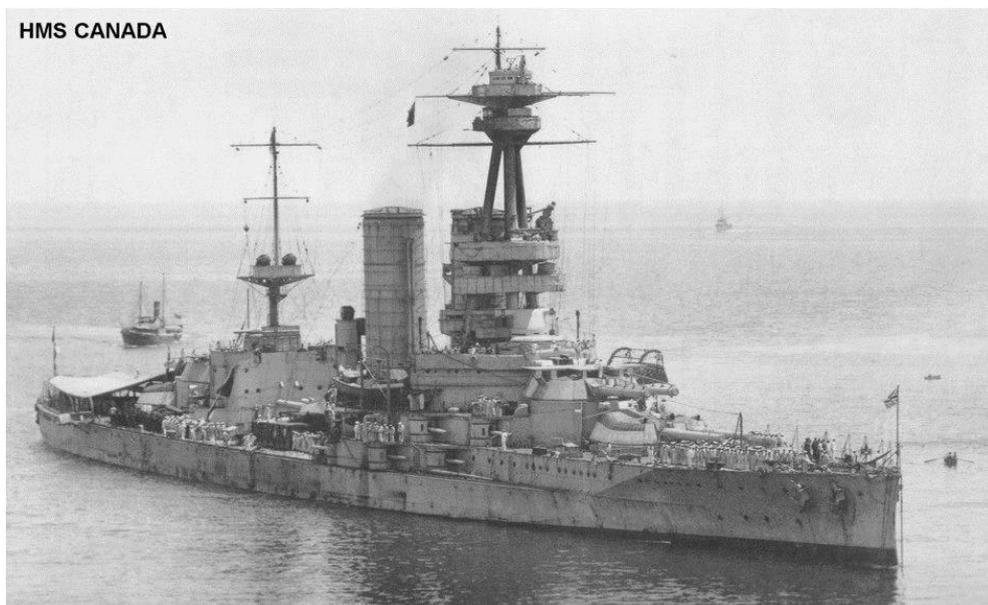
года и 1 марта того же года соответственно. Правительство Чили вынуждено было принять это предложение.



Спуск на воду “Almirante Latorre” ([www.worldofwarships.eu](http://www.worldofwarships.eu))

Интерес к строившимся чилийским линкорам проявляли не только англичане. В январе 1914 года правительство России, обеспокоенное усилением турецкого флота на Черном море, рассматривало вопрос о возможности покупки этих кораблей, но в связи с затянувшимся их строительством от этой идеи отказалось.

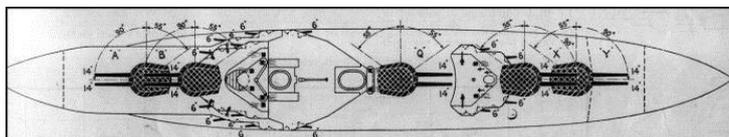
Начало первой мировой войны застало “Almirante Latorre” в процессе достройки, тогда как “Almirante Cochrane” находился еще на стапелях. Испытывая острую необходимость в пополнении флота, правительство Великобритании предложило Чили продать ему строившиеся корабли. В результате переговоров оба линкора и четыре эсминца перешли к Англии, а две подводных лодки – к Канаде. В стоимость их оплаты вошли переданные Чили в 1917 году 5 подводных лодок типа “Holland” и в 1918 году – 50 самолетов для морской авиации.



HMS Canada, на башнях главного калибра видны рампы для взлета самолетов (www.worldofwarships.eu)

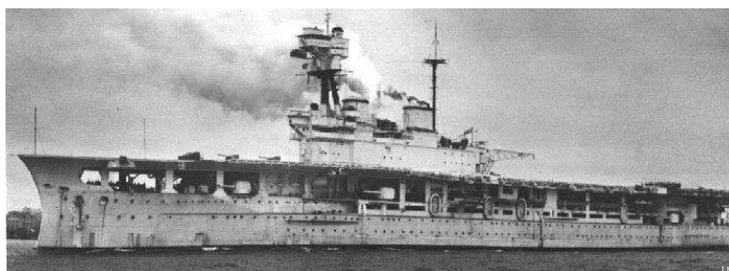
30 сентября 1915 года достроенный “Almirante Latorre” вошел в состав Royal Navy под названием HMS “Canada”. В ходе достройки корабля в его конструкцию были внесены ряд изменений, включая установку новых систем управления стрельбой. Новый линкор в составе третьего дивизиона четвертой эскадры Grand Fleet принял активное участие в боевых действиях в Северном море, в том числе в Ютландском сражении, в ходе которого, отражая атаки немецких эсминцев, HMS “Canada” выпустил 42 четырнадцати- и 109 шестидюймовых снарядов. 356-мм орудия “Канады” были самыми мощными орудиями британской эскадры в этом бою.

В ходе войны линкор получил два трехдюймовых зенитных орудия, а на башнях “В” и “Х” были смонтированы рампы для взлета самолетов (установлены в 1918 году, демонтированы в 1920). В 1916 году были демонтированы 2 шестидюймовых орудия. Проявились серьезные проблемы, вызванные частыми перегрузками турбин высокого давления (мощность силовой установки достигала 55 000 лошадиных сил вместо 37 000 по проекту). Это привело к появлению трещин в корпусах турбин и протечкам пара, устранить которые так и не удалось.



HMS Canada, схема размещения артиллерии и углы обстрела – вид сверху (Jane’s Fighting Ships, 1919)

Достройка “Almirante Cochrane” возобновилась только в 1917 году. В 1918 году было принято решение достроить его как авианосец. Новый корабль вошел в состав британского флота в 1922 году под именем HMS “Eagle”. 11 августа 1942 года он был потоплен немецкой подводной лодкой U-73 в Средиземном море в ходе операции “Pedestal” по проводке конвоя на Мальту.



HMS Eagle (ex-Almirante Cochrane) – Википедия

После окончания войны правительство Чили начало в 1919 году переговоры с Британией о возврате линкоров и других кораблей. В апреле 1920 года был выкуплен “Almirante Latorre”, который после ремонта вошел 1 августа того же года в состав Armada de Chile, став на протяжении почти четырех десятков лет мощнейшим боевым кораблем Латинской Америки. Переговоры о судьбе “Almirante Cochrane” затянулись из-за сложности его перестройки по первоначальному проекту. Англичане предлагали Чили приобрести взамен линейный крейсер “Princess Royal” (по другим данным – два линейных крейсера), который не могли иметь в составе

своего флота по условиям Вашингтонской конференции, а правительство США – линкор USS “Delaware”, но эти предложения были отвергнуты из-за высокой стоимости.

27 ноября 1920 года новый корабль чилийского флота под командованием адмирала Gómez Carreño вышел из порта Плимут и после докования в сухом доке Бальбоа (зона Панамского канала) 20 февраля следующего года прибыл в Вальпараисо, став флагманским кораблем эскадры.

В это время “Almirante Latorre” имел следующие тактико-технические характеристики

Водоизмещение (в метрических тоннах):

Порожнем – 26 698

Стандартное – 28 662

Полное – 32 188.

Главные размерения (в метрах):

Длина наибольшая – 201,4

Ширина наибольшая – 28

Осадка наибольшая – 10,2

Высота надводного борта наибольшая – 8,9.

Бронирование (в миллиметрах):

Главный бортовой пояс:

229-112

Носовые и кормовые поперечные переборки:

114-76

Палуба:

25-102

Башни главного калибра:

Лобовая – 254

Боковая – 152

Барбеты башен главного калибра:

254

Казематы вспомогательного калибра:

152

Боевая рубка:

152-279.

Вооружение:

10 x 14" (356-мм) Elswick Mark I в двухорудийных башнях (“А”, “В”, “Q”, “X”, “Y”); в чилийском флоте башни получили наименование 1, 2, 3, 4 и 5) с боезапасом 100 выстрелов на ствол и системой управления стрельбой Dreyer Mk IV;

16 x 6" (152-мм) BL Mark XVII в одноорудийных казематах с боезапасом 200 выстрелов на ствол;

2 x 3"/45 cal.(76-мм) 20cwt QF HA Mark I зенитных орудия с боезапасом 300 выстрелов на ствол;

4 подводных 533-мм торпедных аппарата.

Силовая установка:

21 котел Yarrow со смешанным отоплением (уголь-мазут) и рабочим давлением 15,8 кг/см<sup>2</sup>;

2 турбины высокого давления Brown Curtis и 2 турбины низкого давления Parsons общей мощностью 37 000 лошадиных сил;

количество гребных валов – 4;

запас угля – 3 300 тонн,

запас мазута – 520 тонн;

дальность плавания – 4 400 миль (10 узлов);

максимальная скорость – 22,75 узлов (фактически достигала 23–24 узлов);  
 Численность экипажа:  
 штатная – 1167 человек,  
 минимальная навигационная – 550.

Орудия главного калибра “Almirante Latorre” были спроектированы в 1910 году и изготовлены фирмой Elswick специально для чилийских кораблей. Было произведено 14 орудий (4 запасных) для “Almirante Latorre”, а из десяти заказанных для “Almirante Cochrane” было изготовлено только три орудия, использованные впоследствии для французских железнодорожных артустановок. На базе Mark I было создано орудие Mark VII для британских линкоров типа “King George V” времен второй мировой войны.

#### Основные характеристики орудий 14"/45 Mark I

Вес орудия – 86,11 т  
 Длина орудия – 16,469 м  
 Длина ствола – 16,002 м  
 Длина нарезной части ствола – 13,457 м  
 Длина ствола в калибрах – 45  
 Объем камеры – 385,1 дм<sup>3</sup>  
 Скорострельность – около 2 выстрелов в минуту  
 Живучесть ствола – 350 выстрелов  
 Тип выстрела – раздельный, картузный  
 Вес и тип метательного заряда – 156 кг MD45  
 Тип снаряда / вес / вес разрывного заряда (кг):  
 APC Mark Ia / 719 / 27,9  
 APC Mark IIIa / 723,5 / 17  
 CPC / 719 / 47,8  
 HE / 719 / 61,2  
 Максимальная начальная скорость снаряда – 762 м/с  
 Максимальная дальность стрельбы снарядом APC Mark Ia (угол возвышения 20°) – 22 310 м  
 Максимальная бронепробиваемость (снаряд APC Mark Ia, дистанция 0 метров) – 1351 мм

#### Основные характеристики башенной двухорудийной установки Two-gun Turrets Canada (5) Mark I

Вес – 671 т  
 Расстояние между осями стволов – 254 см  
 Угол возвышения – 3 / +20 градусов  
 Углы горизонтального наведения – 150 / +150 градусов (башни A, B, X, Y),  
 30 / 150 градусов на каждый борт (башня Q)  
 Угол заряжание – любой  
 Скорость наведения (град/с):  
 вертикального – 3  
 горизонтального – 3



Орудия главного калибра “Almirante Latorre” (Википедия)

В качестве орудий вспомогательного (противоминного) калибра были установлены 152-мм орудия 6"/50 BL Mark XVII, также спроектированные в 1913 году специально для Чили. Всего было изготовлено 29 орудий этого типа.

#### Основные характеристики орудия 6"/50 BL Mark XVII

Вес орудия – 8 856 кг  
 Вес установки (без щита) – 13 844 кг  
 Длина орудия – 7,885 м  
 Длина ствола – 7,620 м  
 Длина ствола в калибрах – 50  
 Объем каморы – 27,04 дм<sup>3</sup>  
 Скорострельность – 5–7 выстрелов в минуту  
 Тип выстрела-раздельный, картузный  
 Вес и тип метательного заряда – 13, 0 кг (MD26)  
 12,76 кг (SC140)  
 Начальная скорость снаряда – 885 м/с  
 Тип и вес снаряда – HE (45,36 кг)  
 СРС (45,36 кг)

СРВС (45,36 кг)

Максимальная дальность стрельбы снарядом НЕ при угле возвышения 20° – 14 800 м

Углы вертикального наведения – 7 / +20 градусов

Углы горизонтального наведения – 80 / +80 градусов

“Almirante Latorre” стал первым крупным боевым кораблем, вошедшим в состав чилийского флота после 1902 года, когда было подписано соглашение с Аргентиной о взаимном прекращении гонки морских вооружений. Новый линкор, оснащенный самыми современными для того времени вооружением и оборудованием, стал также значительным качественным скачком в развитии флота Чили. Ведь максимальный калибр орудий до этого не превышал 240 мм (броненосец “Capitán Prat”), а водоизмещение – 8500 тонн (броненосный крейсер “O’Higgins”), паротурбинными установками могли похвастаться только несколько эсминцев.

Благодаря своей огневой мощи и более высокой скорости “Almirante Latorre” имел реальные шансы одержать верх над своими южноамериканскими конкурентами. Ведь дальность стрельбы его 14" орудий на треть превышала досягаемость 12" пушек бразильских и аргентинских дредноутов, а снаряды весили вдвое больше!

В апреле 1922 года чилийский линкор снова прошел докование в Бальбоа (предназначавшийся для этого сухой док в Талькауано еще строился). В ноябре того же года на его борту президент республики Arturo Alessandri Palma посетил подвергшиеся разрушительному землетрясению провинции Coquimbo и Atacama. 15 июля 1924 года “Almirante Latorre” в присутствии президента страны был торжественно введен в вступивший в строй после 12 лет строительства сухой док номер 2 военно-морской базы Талькауано.

20-е годы стали периодом расцвета чилийского флота, в состав которого вошли новые корабли, в основном британской постройки. В связи с этим в Англии были открыты курсы для подготовки чилийских моряков, а для создания современной структуры ВМС и реорганизации системы обучения в военно-морском училище (Escuela Naval) в Чили при-была британская морская миссия.

В ноябре 1928 году специальная комиссия с участием британских специалистов под председательством контр-адмирала Francisco Nieto начала рассматривать возможность модернизации чилийского линкора в соответствии с современными требованиями. Решение об этом было утверждено 5 января следующего года. Непосредственным толчком к этому послужила проведенная в середине 20-х годов в США модернизация аргентинских линкоров.

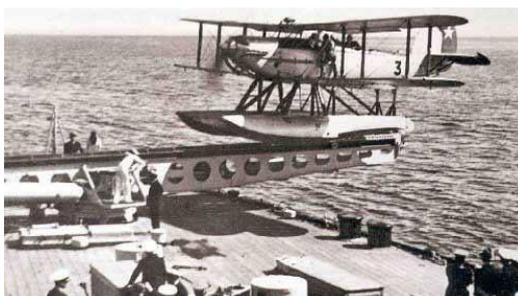
15 мая 1929 года линкор начал переход в Англию через Панамский канал с промежуточными заходами на остров Тринидад и Азорские острова. Работы на “Almirante Latorre” проводились на британской судовой верфи в Devonport в 1929–1931 годах и были аналогичны переоборудованию британских линкоров типа “Queen Elizabeth”, кроме того, устранялись конструктивные недостатки корабля. В результате модернизации полное водоизмещение корабля увеличилось до 32960 тонн.

Была полностью реконструирована машинная установка: вместо 21 котла Yagow установлены 18 котлов типа Admiralty, работавших на жидком топливе (запас 5500 тонн), четыре новых главных турбозубчатых агрегата с двухступенчатыми редукторами суммарной мощностью 56 803 лошадиных силы обеспечивали скорость до 25 узлов.

Была усовершенствована конструктивная защита корабля. Дополнительную противоторпедную защиту обеспечивали бортовые були, при этом ширина корабля увеличилась до 29,9 м, а осадка уменьшилась на 1,2 м. Палубное бронирование в наиболее ответственных местах было усилено на 4 дюйма, подкреплены водонепроницаемые переборки. Полному переоборудованию подвергся ходовой мостик, была увеличена высота трехногой фок-мачты, на которой был также размещен новый командно-дальномерный пост вспомогательного калибра.

Большое внимание уделялось артиллерийскому вооружению корабля: были увеличены углы возвышения орудий главного калибра, заменены два ствола этих орудий, установлены четыре 4" (102-мм) зенитных орудия Mark V взамен трехдюймовых с боезапасом 300 снарядов на ствол и новые системы управления стрельбой – AFCM Mk 1 для главного калибра, а также для вспомогательной и зенитной артиллерии.

Корабль был оснащен новейшими средствами связи и навигации. Планировалась также установка на корме катапульты для корабельного гидросамолета Fairey III F, но эти работы были выполнены уже после возвращения линкора в Чили одной из итальянских фирм. Флот приобрел в Англии 5 самолетов Fairey III F, а в 1939 году им на смену пришли гидросамолеты Agado-95А немецкой постройки. Интересно отметить, что пилотами этих самолетов были летчики военно-воздушных сил, а наблюдателями-корректировщиками артиллерийского огня – офицеры флота. Первый взлет самолета с катапульты произошел 17 марта 1932 года. В 1941 году (по другим данным – в 1944) катапульта была демонтирована, а на ее месте установили 4 зенитных пулемета Hotchkiss.



Самолет Fairey III F на катапульте “Almirante Latorre”, 1932 год (Armada de Chile)

“Almirante Latorre” вернулся в Чили 12 апреля 1931 года, доставив из Европы на своей палубе два 33-тонных буксира. Возвращение “Almirante Latorre” на родину в апреле 1931 года произошло в разгар так называемой “великой депрессии” – глубочайшего экономического кризиса, поразившего весь капиталистический мир. Кризис больно ударил по чилийской экономике, ориентированной на экспорт сырьевых ресурсов, в первую очередь меди и нитратов, в развитые страны Северной Америки и Западной Европы – экспорт упал практически до нуля. Кризис экономический усугублялся кризисом политическим, вызванным диктатурой генерала Carlos Ibáñez del Campo (1927–1931). В июле широкое народное движение и крах экономики привели к падению режима. К власти вскоре пришло переходное правительство во главе с председателем Верховного суда Manuel Trucco.

Катастрофическое падение жизненного уровня коснулось и военно-морского флота. Министр финансов нового правительства объявил о снижении заработной платы для государственных служащих, включая военных, которые и так получали весьма скромное жалование, на 12–30 %. Следует отметить, что еще во время стоянки “Almirante Latorre” в Англии его экипажу “урезали” вдвое доплату за пребывание за границей.

Зимние (южного полушария) месяцы были периодом активной боевой подготовки чилийского флота. На это время он делился на так называемые Действующую (флагманский корабль “O’Higgins”) и Учебную (флагман – “Almirante Latorre”) эскадры, действовавшие у северных берегов страны, и Южную или Резервную эскадру, базировавшуюся на ВМБ Т алькауано. В этот период Armada de Chile представляла собой довольно внушительную силу: линкор, 4 крейсера так называемого Elswick-type (построены еще в конце 19-го века), 6 новых и 4 старых эсминца, 9 подводных лодок, 3 минных заградителя и более двух десятков вспомогательных судов.

В конце августа 1931 года корабли Действующей и Учебной эскадр (общая численность экипажей более 5000 человек) стали на якорь на рейде порта Кокимбо. Среди моряков росло недовольство сложившейся политической и экономической ситуацией. Наибольшую активность проявлял экипаж линкора. “Грозди гнева” на его борту начали зреть еще во время стоянки в Девонпорте под влиянием как местного коммунистического и левого движения, так и агитаторов из среды чилийской демократической эмиграции, прибывавших из Парижа. Чилийские

разведка и полиция на основе полученной информации пришли к выводу, что с приходом линкора в родные воды на его борту может вспыхнуть мятеж.

Инициаторами выступления стали “suboficiales” (унтер-офицеры) службы снабжения, проходившие подготовку на борту “Almirante Latorre”. Эта группа из 21 человека была отобрана из числа гражданского населения на основе открытого конкурса. Многие из них имели опыт активистов профсоюзного движения и политических агитаторов. Их неформальным лидером был Manuel Astica. Группа предложила экипажам кораблей эскадры представить ее командующему петицию с требованиями, направленными на решение наиболее острых проблем моряков.

Узнав об этом, командир линкора (эскадры?) Capitán de Navío Alberto Hozvén решил подавить недовольство в зародыше, приказав делегации от каждого из кораблей прибыть на борт флагмана. Здесь он выступил перед ними с жесткой речью, указав на то, что действия моряков эскадры непатриотичны и идут вразрез с флотскими порядками и традициями. Эта речь явно не достигла своей цели – в ответ на приказ разойтись не прозвучали обычные в этом случае “¡Viva Chile!” (исключение составили только несколько кадетов-практикантов). Стало ясно, что обстановка накалилась до предела.

31 августа на борту “Almirante Latorre” состоялся митинг младших командиров, на котором после пламенной речи Мануэля Астики было решено в следующую полночь взять контроль над кораблями в свои руки. В ночь на 1 сентября 1931 года вахтенные офицеры на всех кораблях, стоявших в Кокимбо, были арестованы, а остальные заперты в своих каютах. Рядовые матросы хотя и были застигнуты этими событиями врасплох, без колебаний последовали за своими унтер-офицерами. Вскоре на всех кораблях зажглись красные огни, свидетельствующие о том, что они примкнули к восстанию. Особая ситуация сложилась на борту эсминца “Huatt”. Когда его командир Humberto Aylwin при-был на борт, встревоженный старший офицер корабля спросил его о том, какой должна быть их позиция в сложившейся ситуации. Ответ был ясным – их место рядом со всеми членами экипажа.

Хотя унтер-офицеры интендантской службы предлагали создать выборные комитеты “a la Sovietico”, большинство решило следовать привычной воинской субординации: командование кораблями взяли на себя старшие по званию “suboficiales”, а их помощниками стали следующие ниже по корабельной иерархии 6 младших командиров. “Almirante Latorre” возглавил старший сигнальщик Ernesto González, а на пост секретаря был избран Manuel Astica. Унтер-офицеры флагманского корабля провозгласили себя Главным штабом экипажей (Estado Mayor de las Tripulaciones – ЕМТ) и приняли на себя командование эскадрой.

Новость о восстании достигла Santiago только к вечеру следующего дня. К этому времени ЕМТ объявил о взятии всей власти на территории провинции Coquimbo в свои руки. При этом местный армейский гарнизон и полиция соблюдали нейтралитет.

Правительство охватила паника. Восстал флот, всегда считавшийся лояльной и самой консервативной частью вооруженных сил. В памяти еще были свежи воспоминания о кровавой гражданской войне 1891 года, когда Armada de Chile выступила на стороне Конгресса в его конфликте с президентом José Manuel Balmaceda. Наибольшие опасения вызывала возможность высадки мятежным флотом десантов и захвата районов добычи нитратов и меди в северных районах страны, что вызвало бы там восстание рабочих. Не исключалась также возможность присоединения к мятежу части армии и корпуса карабинеров. Над страной замаячила перспектива социалистической революции.

Военно-морской атташе США в Чили сообщал в Вашингтон: “Этот мятеж глубоко потряс Сантьяго, существует всеобщее мнение, что если ему будет сопутствовать успех, то вскоре аналогичные акции предпримут часть армии и карабинеров. Многие тысячи безработных, созревших для коммунистической пропаганды, начнут брать власть в свои руки.”

Вечером 2 сентября правительство получило петицию с требованиями повстанцев. Вот ее основные пункты:

- установить денежное довольствие на прежнем уровне;
- предать членов бывшего правительства суду;
- правительство должно предпринять все меры для прекращения негативной пропагандистской кампании, направленной против вооруженных сил;
- правительство должно принять эти требования в течение 48 часов.

В свою очередь, моряки обещали оставаться на якорной стоянке до окончательного разрешения конфликта и не применять оружие против населения. Повстанцы отрицали наличие у них каких-либо политических амбиций.

Перед полуночью власти получили второй пакет требований. На этот раз наряду с экономическими были предъявлены и требования политические. Предлагалось заморозить выплату внешнего долга, снизить банковские ставки, провести земельную реформу, ускорить индустриализацию страны, ввести прогрессивный подоходный налог, при котором граждане с высокими доходами облагались бы и более высокими налогами.

Этой же ночью правительственный кабинет подал в отставку. Вновь сформированное правительство направило для переговоров с повстанцами популярного на флоте контр-адмирала Edgardo von Schroeders, наделив его весьма ограниченными полномочиями.

Во время модернизации в Девонпорте линкор был оснащен самой современной и мощной для того времени радиостанцией, а его радисты получили в Англии великолепную подготовку. Теперь эта станция транслировала требования повстанцев на волнах коммерческих радиостанций и призывала моряков всего чилийского флота примкнуть к восстанию. Эти призывы не пропали впустую. Моряки военно-морской базы Талькауано, включая расположенную там же базу подводных лодок и два морских училища, а также рабочие местного военно-морского арсенала (всего более 3000 человек) присоединились к революции. При этом командир базы контр-адмирал Charruseaux отказался отдать приказ о подавлении мятежа и покинул ее. Теперь количество мятежных кораблей достигло двадцати трех. К восстанию не присоединилась только подводная лодка “Fresia”, которая вышла из Талькауано в море с намерением топить корабли мятежников.

Ситуация в Вальпараисо, главной базе флота, также была напряженной. В поддержку моряков выступил под руководством своих младших командиров армейский полк “Maipo”. Практически единственной опорой морского командования здесь были кадеты военно-морского училища (Escuela Naval), но и она подверглась спорадическим атакам вооруженных гражданских лиц. Военно-морская база в Салинас, где была расположена школа связи, сообщила по радио, что присоединяется к восстанию. За ними последовала база военно-воздушных сил (бывшая база морской авиации) в Кинтерос. Даже следовавший в Панаму танкер “Rancagua” лег на обратный курс.

Тем временем, в результате переговоров между ЕМТ и представителем правительства von Schroeders был выработан проект меморандума о согласии, который был предложен правительству: все офицеры возвращаются на свои посты, участники мятежа не подвергаются репрессиям, Военно-морское министерство рассматривает требования моряков. Однако, достичь согласия не удалось – правительство предложило свою версию договора, а ЕМТ отказался подписать какое-либо соглашение до прибытия в Кокимбо кораблей Резервной эскадры из Талькауано. Эта эскадра вскоре прибыла на север (без участия офицеров!), что лишний раз продемонстрировало высокий профессиональный уровень унтер-офицеров и матросов чилийского флота.

Напуганное правительство лихорадочно пыталось добиться помощи от США. Первые просьбы ограничивались поставками фугасных бомб и слезоточивого газа. Они были отвергнуты по весьма банальной причине – “дядя Сэм” праздновал День труда (Labor Day). Позднее, чилийское правительство попросило США о прямом военном вмешательстве. 7 сентября возможность использования американского флота рассматривалась представителями Государственного департамента и ВМС. По мнению US Navy, минимально необходимые силы вмешательства должны были бы состоять из четырех легких или трех тяжелых крейсеров, которые смогут прибыть из баз Атлантического побережья в район конфликта не ранее чем через 8-10 дней. Однако, не исключалось, что для борьбы с восстанием потребуются и более крупные силы – линкор, авианосец, три тяжелых или четыре легких крейсера, двенадцать эсминцев и суда обеспечения. Для развертывания таких сил потребовалось бы не менее 15 дней. В конце концов, чилийская просьба о помощи была отвергнута.

Тем временем, забастовка транспортников парализовала Сантьяго, группа прокоммунистически настроенных студентов заняла административное здание Universidad de Chile. Прибывшая на борт “Almirante Latorre” делегация Федерации трудящихся Чили (FOCH – Federación de Obreros de Chile), действовавшей под руководством Коммунистической партии,

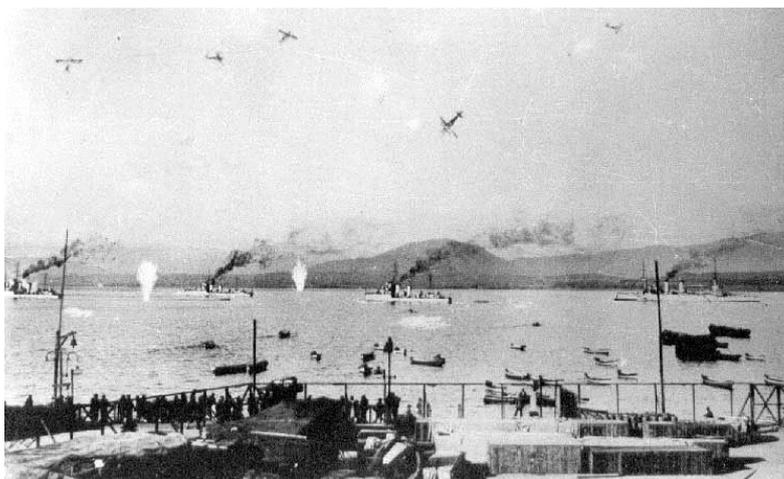
предложила повстанцам свою поддержку. Представитель FOCN от Кокимбо школьный учитель Juan Riveros Агауа был введен в состав ЕМТ.

В свою очередь, правительство решило показать “железный кулак”. Переговоры с мятежным флотом были прерваны и von Shroeders отозван в Сантьяго. Первым был подавлен мятеж в полку “Maipo”. 5 сентября бригада генерала Guillermo Novoa в составе двух пехотных и одного кавалерийского полков, роты, сформированной из офицеров флота, артиллерийских и инженерных подразделений (всего 2000 человек) начала штурм ВМБ Талькауано. Им противостояло около 1000 восставших, 60 % которых составляли гражданские лица. После ожесточенных боев утром следующего дня база пала. По официальным данным, погибло 18 человек, из них 6 военнослужащих правительственных войск (число погибших, приводившееся в других источниках, достигало 320), 34 ранено (2 военнослужащих). Эсминец “Riveros” получил тяжелые повреждения в результате попаданий нескольких артиллерийских снарядов, на его борту был один убитый и несколько раненных. В связи с этим, а также с нехваткой топлива, позднее он сдался облетававшему его гидросамолету. Затем правительственными войсками были захвачены военные базы Салинас и Кинтерос в Вальпараисо. При этом повстанцы успели вывести из строя самолеты на авиабазе Кинтерос.

Теперь правительству противостояли только моряки на рейде Кокимбо. На этот раз свои боевые возможности решили продемонстрировать чилийские военно-воздушные силы, созданные незадолго до этого путем слияния ВВС армии и флота. Стечением обстоятельств ими командовал генерал Ramón Vergara, брат которого René Vergara руководил армейскими операциями против повстанцев в Талькауано и Вальпараисо. Генерал авиации считал, что для подавления мятежа ему потребуется максимум несколько часов.

Утром 6 сентября два самолета Curtiss Falcon появились над рейдом Кокимбо и атаковали четырьмя двенадцатикилограммовыми бомбами подводные лодки, но попаданий не добились и были отогнаны пулеметным огнем плавучей базы подводных лодок “Araucano”. В 17.30 того же дня удар по кораблям нанесли 14 бомбардировщиков Второй авиационной группы в составе двух самолетов Junkers R-42, двух Vickers Wibault, трех Vickers Vixen и семи Curtiss Falcon. Интересно отметить, что был применен оригинальный метод исключения саботажа со стороны авиамехаников – их заставили лететь вместе с пилотами. Наряду с летчиками ВВС, самолеты пилотировались и гражданскими пилотами-добровольцами.

Бомбовые удары наносились с высоты 800-1800 метров, было сброшено по две 300- и 100-килограммовых бомбы, 95 девятикилограммовых бомб и использовано 277 пулеметных патронов. Главной целью был линкор “Almirante Latorre” (одна 300-килограммовая бомба упала в десяти, а другая – в тридцати метрах от его кормы). В свою очередь, корабли от-крыли огонь по самолетам из зенитных орудий, пулеметов и стрелкового оружия (оно являлось единственным средством самообороны для кораблей Южной эскадры, так как на них полностью отсутствовало зенитное вооружение). Не исключается, что некоторые офицеры взяли на себя управление зенитной стрельбой. Всего восставшими было использовано 133 снаряда различного калибра, 4239 пулеметных и от 40 до 50 тысяч винтовочных патронов. Новейшая система управления артиллерийским зенитным огнем “Almirante Latorre” использована не была.



Бомбардировка эскадры в Кокимбо (Википедия)

Эффективность налета авиации была крайне низкой – осколочные повреждения получила только подводная лодка Н-4 “Quidora” (один член ее экипажа был убит, а другой ранен). По некоторым сведениям, летчикам был отдан приказ избегать потопления кораблей. ВВС потеряли один самолет, практически все машины, участвовавшие в налете, получили повреждения.

Действия правительства привели к радикализации позиции ЕМТ – радиостанция “Almirante Latorre” призвала к социальной революции: “...В настоящий момент моряки считают, что единственным возможным ответом на антипатриотические действия правительства должна быть смена общественного строя, что соответствовало бы основным чаяниям народа... Гражданская война, развязанная правительством, в настоящий момент трансформируется в социальную революцию.” ЕМТ в ответ на действия правительства угрожал подвергнуть обстрелу из мощных орудий линкора Кокимбо, Ла Серена, а также расположенный к северу от Вальпараисо фешенебельный курорт Винья дель Мар – “центр олигархии, заставившей правительство предпринять столь жесткие меры против нас.”

Однако, понимая, что шансы на успех падают, ЕМТ начал искать выход из сложившейся ситуации. Радиостанция линкора обратилась к архиепископу Santiago с просьбой о посредничестве в переговорах с правительством о преодолении кризиса. Но власти на переговоры не пошли. В среде восставших начался разброд. Эсминцы “Hyatt” и “Riquelme” покинули рейд Кокимбо и прибыли в Вальпараисо, где сдались властям. Утром 7 сентября ЕМТ принял решение о прекращении восстания. Корабли освободили своих офицеров и с поднятыми белыми флагами ушли в указанные правительством порты. Представитель FOCH в ЕМТ Juan B. Riveros Araya покончил жизнь самоубийством на борту “Almirante Latorre”.

Дело о мятеже на флоте рассматривал специально созданный военный трибунал. Членам ЕМТ были предъявлены следующие обвинения:

1. Вооруженное антиправительственное восстание и использование оружия против законного правительства;
2. Арест офицеров и захват кораблей;
3. Призывы по радио к социальной революции;
4. Акт пиратства, выразившийся в захвате торгового судна “Flora”.

Всего трибуналом был осужден 51 человек. Из них 6 человек, включая Ernesto González, были приговорены к смертной казни, двое (Manuel Astica и Augusto Zagal) – к пожизненному заключению, а остальные к тюремному заключению на сроки от 51 дня до 10 лет. 17 сентября по случаю Дня Независимости смертные приговоры были заменены пожизненным заключением, а уже в июле 1932 года все осужденные были освобождены.

Суд над офицерами заседал на территории военно-морской базы Салинас. Им были предъявлены обвинения в халатности, а ряде случаев и в поддержке мятежа. Все командиры кораблей, включая Hozvén, были уволены в отставку. Хотя обвинения в соучастии с

революционерами доказаны не были, два офицера были уволены со службы за оказание моральной поддержки мятежникам.

События сентября 1931 года для путчистов во главе с генералом Пиночетом послужили своего рода моральным оправданием свержения правительства Народного единства Сальвадора Альенде (антиправительственный путч 11 сентября 1973 года начал военно-морской флот). По их мнению, в недрах флота зрел поддерживаемый правительством “марксистский заговор”, избежать которого удалось только благодаря решительным действиям хунты.

В 1931–1935 годах в связи с тяжелым экономическим положением страны “Almirante Latorre” был выведен в активный резерв и находился в ВМБ Талькауано. После возвращения в состав действующего флота корабль стал настоящей “кузницей кадров” для чилийского флота. Интересную информацию о линкоре в период 1938–1944 годов можно почерпнуть из помещенных в Интернете воспоминаний вице-адмирала Patricio Carvajal Prado “Al Servicio de la Artillería en el Acorazado “Almirante Latorre” ([www.revistamarina.cl/revistas/1993/](http://www.revistamarina.cl/revistas/1993/)).

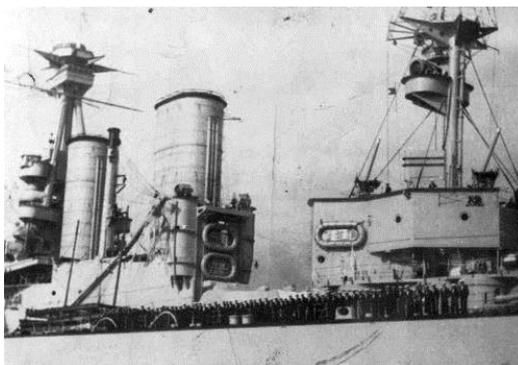
Корабль совершал учебные походы как вдоль северных берегов страны, так и далеко на юг, достигал мыса Горн и плавал во льдах субантарктики, демонстрируя свою удачную конструкцию и отличную морскую подготовку чилийский моряков. Так, 19 ноября 1938 года на переходе из Талькауано в Вальпараисо при сильно обросшем корпусе (скольжение винта до 35 %!) линкор достиг скорости 22,4 узла. Иногда экипажу корабля приходилось выполнять и не свойственные ему функции, такие как ликвидация последствий землетрясения в январе 1939 года или подавление забастовки экипажа французского судна “Winnipeg” в порту Вальпараисо.

В 1939 году взамен самолета Fairey IIIf линкор получил поплавковый гидросамолет германского производства Agado 95A. Самолет был оснащен двигателем мощностью 880 л.с. и вооружен двумя пулеметами MG-15 калибра 7,9 мм. Под фюзеляжем он мог нести торпеду весом 700 кг или 375-килограммовую бомбу, а под крыльями – по 50-килограммовой бомбе.

Вспыхнувшая мировая война стала серьезным испытанием для чилийского флота. Практически полностью прекратились поставки запасных частей и боеприпасов, появились трудности со снабжением горючесмазочными материалами. Для сохранения высокого уровня боевой подготовки иногда приходилось искать оригинальные технические решения. Так, для сокращения расхода боеприпасов орудий главного калибра “Almirante Latorre”, для учебных стрельб на дистанции до 4000 метров использовались 57-мм орудия, стволы которых устанавливались внутри (или снаружи) каналов стволов 356-мм.

Хотя Чили и продолжала соблюдать нейтралитет, ее флот был приведен в состояние боевой готовности, обеспечивая охрану портов для экспорта минерального сырья и импорта нефтепродуктов и гарантируя нейтральный статус страны. Весьма бесцеремонное отношение к нейтралитету Аргентины и Уругвая со стороны немецкого и британских кораблей в ходе битвы у Ла-Платы служило наглядным уроком.

Учитывая уроки боевых действий в Европе и на Тихом океане, усиливалось зенитное вооружение кораблей. В конце 30-х-начале 40-х годов на крыше башен главного калибра и в кормовой части (на месте демонтированной катапульты для самолета) “Almirante Latorre” было установлено до двадцати 13,2 и 25-мм зенитных установок французской фирмы Hotchkiss. В 1943 году они были заменены 20-мм орудиями “Oerlikon” с боезапасом 2000 снарядов на ствол.

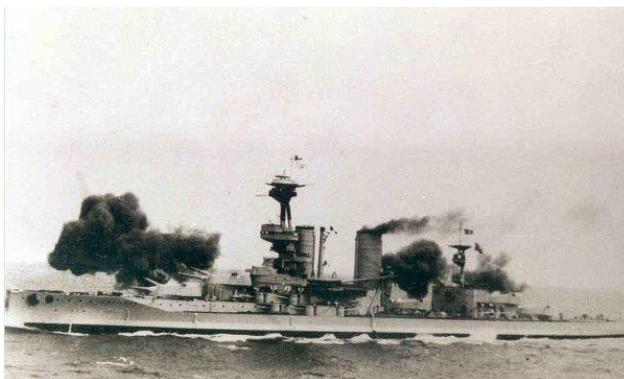


Almirante Latorre в начале 40-х годов, видны 102-мм зенитные орудия

(Armada de Chile)

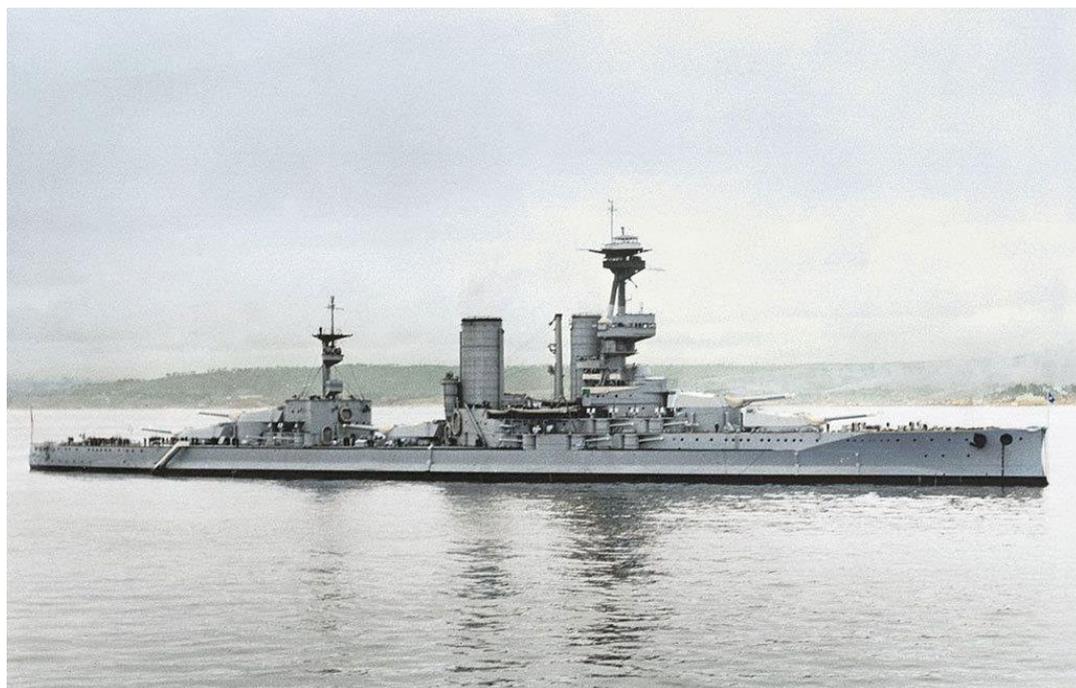
Понеся тяжелые потери на начальном этапе войны на Тихом океане, военно-морской флот США попытался восполнить их за счет чилийских кораблей. В конце 1941-начале 1942 годов американское правительство обращалось к Чили с просьбой о продаже “Almirante Latorre”, шести эсминцев типа “Serrano” и трех подводных лодок типа “O” вместе с их плавбазой “Araucano”, но это предложение было отвергнуто. Тем не менее, это лишний раз явилось свидетельством отличного технического состояния кораблей Armada de Chile, в отличие от соседней Аргентины, флот которой интереса для американцев не представлял.

Хотя флот Чили и не принимал участия в военных действиях, их опыт широко использовался. По примеру US Navy для борьбы за живучесть корабля на “Almirante Latorre” в 1944 году были созданы специальные аварийные партии. В 1946 году линкор обзавелся радиолокатором. Это была американская станция обнаружения надводных целей типа SG, позволившая линкору вести артиллерийский огонь ночью и в условиях плохой видимости. Корабль был оснащен также системой радиоэлектронной борьбы типа TDY. В результате различных нововведений численность экипажа возросла до 1500 человек.



“Almirante Latorre” ведет огонь из орудий главного калибра, конец 40-х годов  
(Armada de Chile)

В конце 40-х – начале 50-х годов многолетняя служба линкора начала сказываться, он устарел физически и морально. Его средства противовоздушной обороны и конструктивная защита явно не соответствовали новым требованиям. Состояние корпуса корабля также заставляло желать лучшего. Огромные нагрузки, возникавшие при стрельбе орудий главного калибра, разрушительно воздействовали на его клепанной набор и обшивку. Замены требовали сильно изношенные части артиллерийских установок, в первую очередь 356-мм орудий. В дополнение ко всему, в 1951 году произошла серьезная авария в машинном отделении корабля, вероятнее всего – взрыв одного из котлов. В результате всего этого, в 1952 году “Almirante Latorre” был выведен в резерв.



“Almirante Latorre” в конце 40-х годов (www.worldofwarships.eu)

В первой половине 50-х годов рассматривались различные варианты модернизации корабля-ветерана, десятилетиями являвшегося гордостью чилийского флота. Ее предполагалось провести в два этапа на верфи британской фирмы Vickers в Barrow. На первом этапе планировался капитальный ремонт корпуса и силовой установки, демонтаж 152-мм артустановок и установка более современных средств ПВО. Новая зенитная артиллерия должна была состоять из 12 универсальных орудий Mk XIX калибра 102-мм (4 дюйма) в двухорудийных башнях и счетверенных 40-мм артустановок Vofors американского производства с системами управления стрельбой и РЛС. На следующем этапе предполагалась установка наиболее современных британских 40-мм зенитных установок STAAG и Mk7.

Однако, впоследствии от этой идеи отказались в пользу строительства на той же верфи эсминцев типа “Almirante” и приобретения в США двух крейсеров типа “Brooklyn”. Заслуженный линкор-ветеран в 1956 году (по другим данным – в 1955) был выведен из состава флота. Немалую роль в этом решении сыграла и судьба линкоров потенциального противника – Аргентины. Их состояние было столь плачевным, что после 1947 года “Moreno” и “Rivadavia” в море уже не выходили, а в 1957 году оба корабля были проданы на слом.

В 1958 году, на последнем этапе своей службы, “Almirante Latorre” сыграл определенную роль в успешном разрешении территориального конфликта с Аргентиной из-за острова Snipe. Одна лишь видимость реактивации линкора и введения его в строй оказала огромное моральное воздействие на соперника.

27 февраля 1958 года ветеран чилийского флота был списан и продан на слом за 881 110 американских долларов японской фирме Mitsubishi Heavy Industries Ltd. 29 мая следующего года “Almirante Latorre” отправился в свой последний путь из Talcahuano в Японию на буксире “Cambrian Salvos”.

## Часть пятая

# Монитор «Уаскар» – под флагами двух флотов

(фото и рисунки Armada de Chile и автора)

В пятидесяти метрах от мола чилийской военно-морской базы Talcahuano (Талькауано), напротив здания командования 2-й военно-морской зоны (Comandancia en Jefe de la Segunda Zona

Naval), стоит на якоре корабль-символ морской славы двух стран – Чили и Перу. Это монитор «Huáscar».



Монитор-музей «Huáscar» (фото автора)

Толчком к строительству этого корабля послужил многолетний испанско-перуанский конфликт, обострившийся в апреле 1864 года, когда мощная испанская эскадра высадила десант на перуанских островах Чинчас. Это нанесло серьезный удар по экономике Перу, так как доходы от добычи гуано на этих островах давали до 60 % поступлений в бюджет. Слабый перуанский флот не мог оказать испанцам серьезного сопротивления, поэтому президент генерал Хуан Антонио Песет направил в Европу делегацию во главе с полковником Франсиско Болоньези Сервантесом для приобретения кораблей и вооружения.

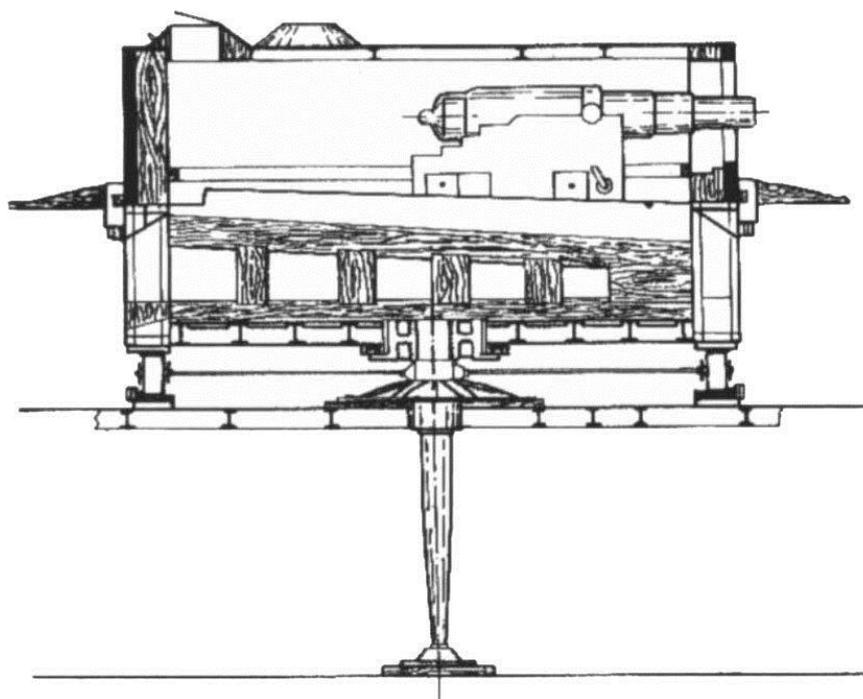
12 августа 1864 года капитан 1 ранга Хосе Мариа Сальседо (Capitán de Navío José María Salcedo – чилийский офицер на перуанской службе) от имени правительства Перу подписал с британской судостроительной фирмой Laird, Son & Co. (основана в 1829 году, ныне Cammell Laird Shiprepairers and Shipbuilders Ltd) контракт на строительство башенного мореходного монитора, классифицированного как башенный броненосец береговой обороны (buque torreón blindado, para defensa de costa). Стоимость корабля составляла 71000 фунтов, срок постройки – 12 месяцев.

Проект монитора был разработан офицером британского Королевского флота Коупером Коульсом (Cowper Phips Coles), который наряду с Джоном Эрикссоном (John Ericsson) считается автором идеи бронированных башенных мониторов и вращающейся орудийной башни. Коульс также являлся «отцом» HMS «Prince Albert» и датского броненосца береговой обороны «Rolf Krake». Заложенному под номером 321, броненосцу в октябре 1865 года было присвоено название «Huáscar» в честь одного из сыновей инки Нуауна Сárас и брата инки Atahualpa – последнего властителя империи инков, разрушенной испанскими конкистадорами. Фирма Laird, Son & Co. в оговоренные сроки уложиться не смогла и акт о приемке «Уаскара» был подписан только 12 января 1866 года.

Стандартное водоизмещение монитора составляло 1100 т, полное – 2030 т. Длина – 59,4 м (по другим данным – 66,9 м), длина между перпендикулярами – 57,9 м, ширина – 10,7 м, осадка – 4,53 м (по другим данным – 5,6 м). Корпус – полностью железный, разделенный четырьмя водонепроницаемыми переборками на пять отсеков. Бортовая броня толщиной 114 мм защищала орудийную башню, боевую рубку, машинное и котельное отделения, в оконечностях ее толщина уменьшалась до 64 мм. Броневого пояса и обшивка корпуса разделялась прокладкой из тиковых брусков толщиной 152–229 мм, которая должна была выполнять роль амортизатора при попадании снарядов. Броневого пояса простирался от верхней палубы до 90 см ниже ватерлинии. Со стороны носа механизмы башни и погреба боезапаса защищались поперечной бронированной переборкой толщиной 114 мм. Три центральных отсека были дополнительно защищены

продольными переборками толщиной 15 мм, отстоящими на 90 см от бортов и 51-миллиметровой бронепалубой.

В нос от миделя перед боевой рубкой располагалась вращающаяся артиллерийская башня конструкции Cowper Phipps Coles. Вес башни составлял 37 т, диаметр 6,7 м, лобовая броня – 140 мм, бронирование тыльной части – 114 мм. Броневые плиты были уложены на деревянные подушки толщиной 356–381 мм. Башня вращалась вокруг центральной оси, опирающейся на киль корабля. Стены башни опирались на ролики, катящиеся по направляющей, закрепленной на второй палубе. Для поворота башни требовались усилия 12–16 человек, а время ее полного поворота составляло 15 минут (угол обстрела на каждый борт составлял 138°, а мертвая зона – 20° по носу и 64° по корме). В башне были установлены 2 дульнозарядных нарезных орудия фирмы Armstrong калибром 10" (254 мм) или 330 фунтов с длиной ствола 12 калибров. Вес орудия составлял 12 т. Для перезарядки орудия вкатывались внутрь башни. Вес снаряда составлял 300 фунтов (126 кг), максимальная дальность стрельбы – 4 км. Скорострельность не превышала одного выстрела в 5 минут.



Оригинальный вид башни Coles

Кроме того, «Уаскар» был вооружен двумя 120-мм 40-фунтовыми (длина ствола 16 калибров) орудиями Армстронг на деревянных лафетах Massily, одно из которых располагалось по правому борту в корме от миделя, а второе – в корме в диаметральной плоскости. По левому борту располагалось 12-фунтовое 76-мм орудие той же фирмы. На формарсе была установлена митральеза Gatling Cal. 44.



Кормовое 40-фунтовое орудие



12-фунтовое орудие

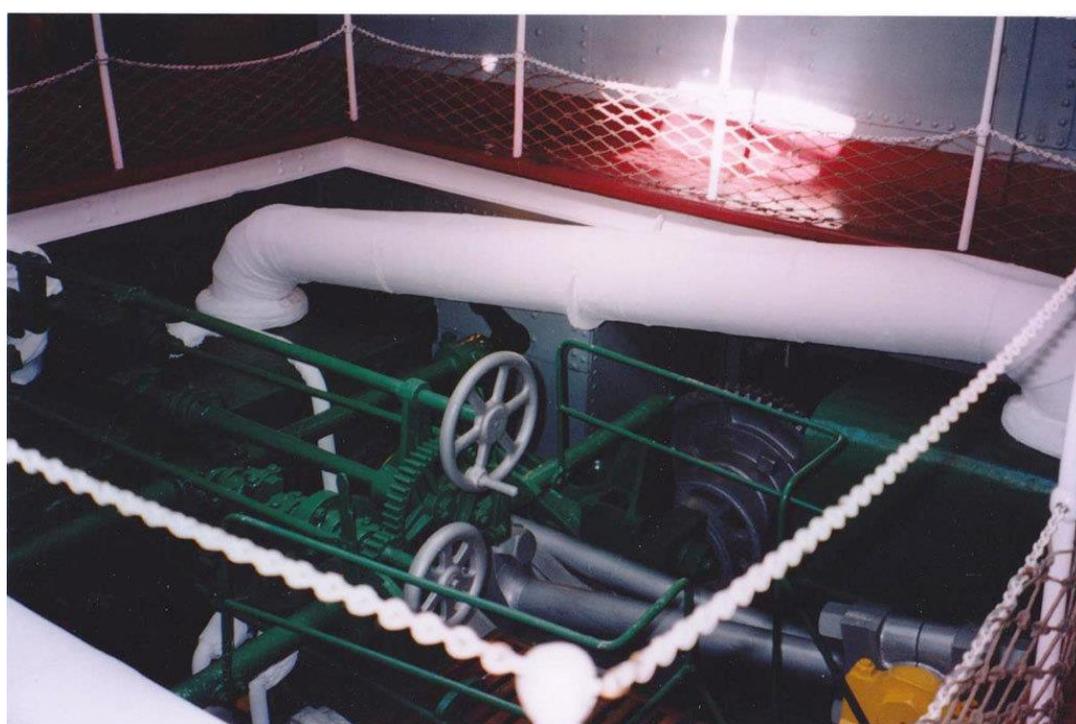
Так как высота надводного борта составляла всего 1,37 м, то для повышения мореходности служили баковые и ютовые надстройки и фальшборты, которые в секторах обстрела башни были выполнены заваливающимися. Форштевень был снабжен мощным тараном длиной 1,5 метра.

Позади башни располагалась шестигранная в плане боевая рубка, из которой командир управлял кораблем во время боя. Ее высота составляла 2,3 м, длина – 2,4 м, ширина – 1,6 м, бронирование – 76-миллиметровые железные плиты на деревянной подкладке (203 мм). Вокруг башни был оборудован открытый ходовой мостик. Главный пост управления рулем находился на второй палубе непосредственно под боевой рубкой, команды рулевым отдавались по переговорной трубе, другой пост располагался в корме на верхней палубе. Связь между постами управления и румпелем осуществлялась системой тросов.



Главный пост управления рулем

В носовой части 2-й палубы и вокруг башни находился кубрик команды, а далее в корму – котельное и машинное отделения. Вокруг большого люка машинного отделения располагались каюты механиков и врачей, а далее в корму – каюты офицеров, двери которых по обычаю того времени выходили в кают-компанию. В корме находились салон и каюта командира, дверь в кормовой переборке которой вела в румпельное отделение с аварийным приводом руля (система талей). Помещения командира и кают-компания отличались изысканной отделкой с использованием ценных пород дерева – дуба, красного дерева и кожи, с которыми резко контрастировали голый железный набор и обшивка с заклепками. Офицерские каюты выделяются своими спартанскими условиями – мебелировка в большинстве случаев состояла из койки и небольшой книжной полки. На баке располагались гальюны команды, в средней части 2-й палубы – камбуз, провизионные кладовые, а на юте – две офицерские каюты и офицерские туалеты. Под артиллерийской башней находились погреба боезапаса. Монитор располагал пятью гребными шлюпками различных типов.

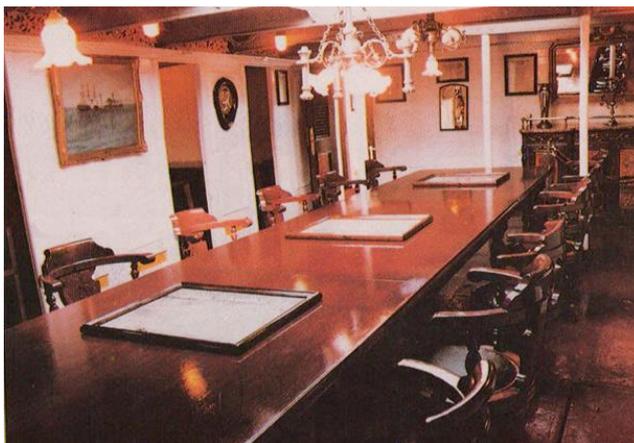


## Главная паровая машина (фото автора)

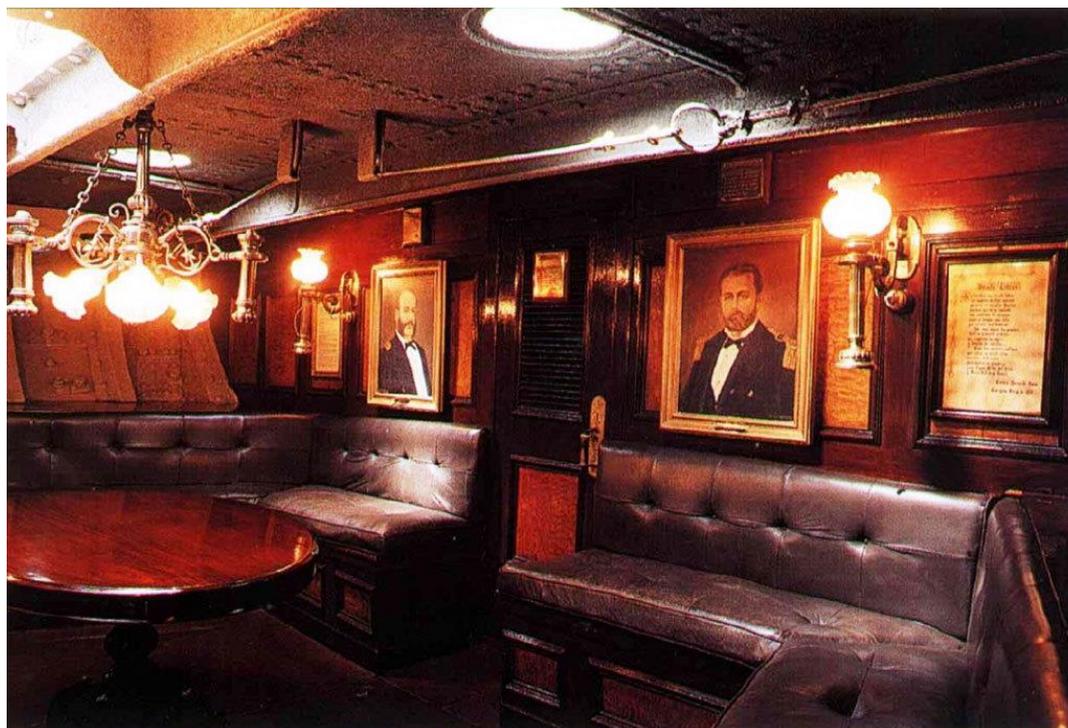
«Уаскар» был построен со смешанной движительной установкой – паровой машиной и парусным вооружением брига. Главная машина типа Maudsley, горизонтальная, двухцилиндровая однократного расширения. Отработанный пар поступал в конденсаторы смесительного типа (отдельный для каждого цилиндра), где пар конденсировался, смешиваясь с впрыскиваемой забортной водой. Вакуум в конденсаторах создавался мокровоздушными насосами, штоки которых непосредственно соединялись с поршнями машины. Через эксцентрики, закрепленные на коленчатом валу, приводились четыре поршневых насоса, два из которых снабжали забортной водой конденсаторы, а два других служили для осушения льял – суда той эпохи не имели вспомогательных двигателей и все оборудование, обслуживающее силовую установку, приводилось от главной машины. В котельном отделении были установлены 4 горизонтальных прямоугольных котла (2 четырехтопочных и 2 трехтопочных) с рабочим давлением 30 psi (около 2,1 кг/см<sup>2</sup>), питание которых осуществлялось насосом общего назначения с паровым приводом (donkey engine). Дымовые газы отводились в телескопическую дымовую трубу максимальной высотой 8 метров.

Длительная индикаторная мощность машины 1200 лошадиных сил (800 номинальных л.с.), при этом скорость составляла 11 узлов; часовая мощность достигала 1640 и.л.с. (скорость до 12,3 узла). Запас угля – 300 т. Автономность при скорости 12 узлов (часовой расход угля – 1,7 т/час) составляла 7,5 суток; при 10 узлах – 10 суток, дальность плавания при этом была около 1800 миль; при 9-тиузловой скорости дальность плавания увеличивалась до 2700 миль, а расход угля составлял 25 тонн в сутки. Плавание пятиузловым ходом увеличивало время нахождения в море до 15 суток.

За время службы под перуанским флагом «Уаскар» подвергался неоднократным модернизациям, изменявшим его внешний вид. Так, незадолго до войны 1879 года было снято парусное вооружение. После сражения у Iquique была демонтирована трехногая фок-мачта, мешавшая вести артиллерийский огонь в носовых секторах, а на сохранившейся грот-мачте была установлена марсовая площадка с 6-миллиметровой митральезой Gatling и пятью малокалиберными пушками (Рис. 10). В общем, специалисты того времени считали этот монитор вполне современным кораблем с мощным вооружением и бронированием.

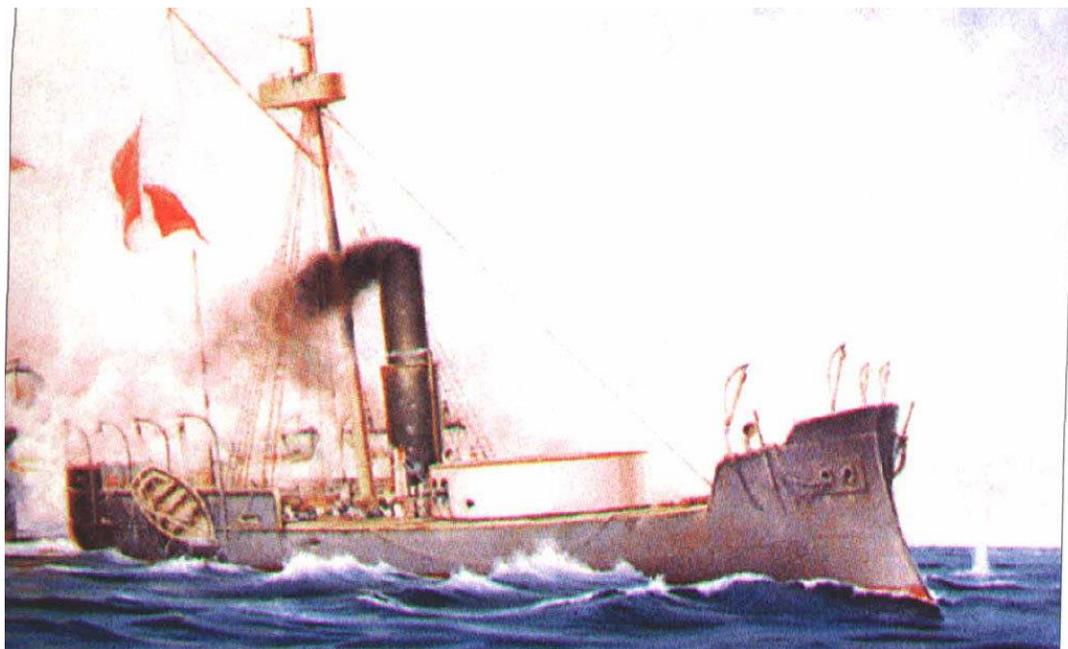


Кают-компания



Салон командира

20 января 1866 года «Уаскар» поспешно оставил Ливерпуль, направившись во французский порт Брест. Эта поспешность была вызвана опасениями Сальседо, что правительство Англии может наложить арест на недавно вступивший в строй корабль (что было предусмотрено одной из статей контракта на его строительство), так как в это время Перу находилось в состоянии войны с Испанией. Конфликт между Перу и его бывшей метрополией, до сих пор не признававшей независимости этой южноамериканской страны, провозглашенной еще в 1821 году, начался еще в 1863 году, а в 1864 году испанцы оккупировали острова Чинчас (Chinchas). Одновременно эскадра под командованием адмирала Пинсона (Pinzon) блокировала главный порт Перу Кальяо. В сентябре 1865 года испанская эскадра начала также блокаду чилийских портов. В свою очередь, Чили объявила войну Испании. 5 декабря 1865 года Перу и Чили заключили соглашение о союзе, направленном против Испании и создали совместную эскадру под командованием чилийского адмирала Мануэля Бланко Энкалада (Manuel Blanco Encalada). 13 января Перу официально объявило войну своей бывшей метрополии.



«Уаскар» перед Тихоокеанской войной

Силы противников были явно неравными. К этому времени Испания развернула у южноамериканских берегов мощную эскадру в составе броненосного фрегата «Нумансия» («Numancia» – 7305 т, сорок 68-фунтовых орудий, толщина брони до 5,5 дюймов), пяти фрегатов, нескольких канонерок и транспортов – всего 247 орудий, под командованием Касто Мендес Нуньеса (Casto Méndez Núñez). Наиболее мощными кораблями перуанского флота являлись деревянные паровые фрегаты «Амазонас» («Amazonas» – 1320 т, 32 орудия), «Апуримак» («Apurímac» – 1660 т, 34 орудия), корвет «Укаяли» («Ucayali» – 6 орудий). В состав флота входили также 3 монитора, два из которых были переоборудованы на местных верфях из деревянных судов (из-за своей низкой мореходности они могли использоваться только для нужд береговой обороны), а также несколько парусных судов. Чилийский флот состоял из парового корвета «Эсмеральда» («Esmeralda» – 854 т, 18 орудий) и парохода «Майпу» («Maipo» – 450 т, 5 орудий).

Прибытие построенных в Англии «Уаскара», броненосного фрегата «Индепенденсия» («Independencia»), а также закупленных во Франции быстроходных винтовых корветов «Америка» («América») и «Уньон» («Unión»), которые строились по заказу мятежных южных штатов США, в корне изменили бы ситуацию, принимая во внимание чисто морской характер войны.

В Бресте «Уаскар» 34 дня ожидал прибытия «Индепенденсии» под командованием капитана 1 ранга Гарсиа и Гарсиа (García y García), а затем перуанские корабли в сопровождении британского парохода «Thames», на борту которого находились запасы угля, боеприпасы и военное снаряжение, направились к чилийскому архипелагу Чилоэ, где базировалась союзная эскадра. Выход в море новых мощных кораблей вызвал тревогу в Испании, где опасались их ударов по испанским морским коммуникациям и даже по портам.

28 февраля «Уаскар» получил повреждения – по одной версии в результате столкновения с «Индепенденсией», а по другой – в результате удара волны. Попытки устранить повреждения на Мадейре и Островах Зеленого Мыса успехом не увенчались, так как Португалия строго придерживалась нейтралитета. Ремонт, продолжавшийся более месяца, удалось произвести только в Рио-де-Жанейро. Здесь произошел конфликт между Сальседо и Гарсиа и Гарсиа, в ходе которого последний, при поддержке перуанского посла, отстранил Сальседо от командования конвоем. И только 1 мая, когда Сальседо снова принял командование, корабли продолжили свой поход. У берегов Бразилии перуанцы захватили и затопили три испанских торговых судна. На

переходе броненосцы, попав в десятибальный шторм, продемонстрировали высокие мореходные качества.

25 мая в чилийском порту Пунта-Аренас (Punta Arenas) с перуанского корвета «Америка» были пополнены запасы угля, продовольствия, а экипажи были докоумплектованы чилийцами. После 137-дневного плавания «Уаскар» и «Индепенденсия» прибыли в Анкуд (остров Чилоэ), где присоединились к объединенной эскадре адмирала Бланко Энкалада, войдя в состав перуанского дивизиона под командованием Сальседо.

К этому времени военно-политическая обстановка в корне изменилась. 7 февраля 1866 года произошло сражение между перуанско-чилийской и испанской эскадрами у Абтао, а 2 мая корабли Мендес Нуньеса вступили в бой с береговыми батареями Кальяо и стоявшими в этом порту перуанскими кораблями. В ходе этих боев испанские корабли получили значительные повреждения (например, в битве 2-го мая «Нумансия» получила 51 снарядное попадание) и понесли потери в личном составе (сам Мендес Нуньес был ранен 9 раз). Это привело к тому, что 10 мая испанская эскадра покинула негостеприимные воды Перу. Часть кораблей направилась в Манилу, а остальные – в Атлантику (три фрегата ушли на ремонт в Испанию, а оставшиеся корабли ожидали дальнейшего развития событий в Монтевидео и Рио де Жанейро). 11 мая перуанско-чилийская эскадра прибыла в Вальпараисо.

Военные действия прекратились, но союзники были полны решимости отомстить испанцам за нанесенный ущерб. Ведь только во время обстрела испанской эскадрой чилийского порта Вальпараисо 31 марта 1866 года ему был нанесен ущерб на сумму 14 миллионов песо, были потоплены 33 чилийских торговых судна – практически весь торговый флот этой страны. Если чилийские планы были довольно умеренными – нанести удар по испанским кораблям, оставшимся в водах Южной Атлантики, то перуанский президент Прадо был сторонником более смелых и решительных действий. Перуанцы считали, что наличие в составе их флота новых кораблей с мощным вооружением, подобных «Уаскару», делает возможным нанесение ударов по портам Иберийского полуострова или испанским колониям.

По предложению перуанского правительства новым командующим объединенным флотом был назначен John Randolph Tucker, бывший офицер флота южных штатов во время гражданской войны в США. На перуанской службе ему было присвоено звание контр-адмирала. Во время гражданской войны Tucker зарекомендовал себя храбрым и опытным моряком, знатоком минной войны. Вместе с ним прибыли еще два конфедерата – David McCorcle, занявший посты Генерального инспектора и старшего офицера по вооружению, и Walter Raleigh Butt, назначенного командиром одного из корветов. 14 августа Такер принял командование эскадрой, поднял свой флаг над броненосцем «Индепенденсия» и начал энергичные приготовления к предстоящей кампании. Был произведен ремонт кораблей, проведены маневры эскадры у островов Хуан Фернандес. Используя свой боевой опыт, новый командующий вооружил броненосцы мощными шестовыми минами, а «Уаскар» и еще три крупнейших корабля перуанского флота несли на борту паровые катера с аналогичным вооружением. В декабре объединенный флот был готов к бою и перешел из Вальпараисо в Кокимбо.

План операции предполагал удар по испанским кораблям в Маниле, их уничтожение или захват силами «Уаскара», «Индепенденсии», двух новых корветов и двух транспортов. В случае отсутствия кораблей противника, Такеру приказывалось обстрелять Манилу. Операция должна была продолжаться около пяти месяцев. Одновременно чилийские корабли «Esmeralda», «Covadonga» (трофейный испанский корабль) и перуанские «Apurimac», «Loa», «Sacacha» и «Tumbes», обогнув мыс Горн, должны были действовать против испанского судоходства, срывать поставки снабжения вражеской эскадре и нападать на одиночные боевые корабли. В случае удачи рейда в Манильскую бухту, планировалась экспедиция против испанских колоний Куба и Пуэрто-Рико для поддержки их борьбы за независимость. Однако, этим амбициозным планам осуществиться не удалось. Отношения между союзниками становились все более напряженными, а присутствие офицеров – конфедератов вызвало дипломатический конфликт с США. Вскоре совместная эскадра была расформирована и перуанские корабли ушли в Кальяо. 26 февраля 1868 года командиром «Уаскара» стал капитан де фрегата Мигель Грау.

Только в мае 1877 года монитор смог продемонстрировать свои боевые возможности в битве в заливе Пакоча. В это время бывший министр финансов Николас Пьерола (Nicolás Piérola) предпринял попытку свергнуть президента Прадо (M.I. Prado). Ночью шестого мая «Уаскар» был

захвачен в Кальяо сторонниками Пьеролы во главе отставным офицером флота Германом Астете (German Astete), к которым присоединились 70 моряков со стоявшего рядом на якоре фрегата «Апуримак». Монитор направился в боливийский порт Кобиха, где на его борт прибыл сам Пьерола и поднял президентский флаг. «Уаскар» направился на север, намереваясь поднять восстание против действующего правительства. В ходе антиправительственных акций броненосец кратковременно задержал два британских торговых судна (“Santa Rosa” и “John Elder”). “John Elder” был почтовым пароходом компании “Pacific Steam Navigation Co.” и повстанцы пытались получить нужную им информацию из находившейся на борту почты. Правительство Перу немедленно издало декрет, объявлявший команду «Уаскара» пиратами и направило на его перехват соединение кораблей под командованием Хуана Гильермо Мура (Juan Guillermo Moore) в составе броненосного фрегата “Индепенденсия”, корвета “Уньон”, монитора «Атауальпа» (“Atahualpa”) и канонерки «Пилькомайо» (“Pilcomayo”).

В свою очередь, британские бизнесмены обратились за помощью к британскому послу в Лиме. В Кальяо из Чили прибыло соединение кораблей британской Pacific Naval Station под командованием контр-адмирала Algernon Frederick Rous de Horsey в составе броненосного фрегата HMS “Shah” (командир Frederick Bedford, водоизмещение 6250 т, скорость 16 узлов, 2 девятидюймовых, 16 семидюймовых, 8 64-фунтовых орудий, 4 торпеды Whitehead) и деревянного корвета HMS “Amethyst” (командир Alfred Chatfield, 1970 т, 14 64-фунтовых орудия, шестовые мины). 16 мая de Horsey направил послание командиру «Уаскара»:

«В случае повторения действий, подобных предпринятым против “John Elder” и “Santa Rosa”, я буду вынужден захватить Ваш корабль и вернуть его законному владельцу».

22 мая Герман Астете направил ответ de Horsey:

«Силы под моим командованием знакомы с международными нормами и обычаями, принятыми у наших берегов. Мы далеки от их нарушения и поэтому информация об инцидентах с “John Elder” и “Santa Rosa” неточна. В любом случае, уверенный в своей правоте и ставя превыше всего суверенитет и достоинство Республики, я отклоняю со спокойной, но твердой решимостью не только от моего имени и от имени экипажа, но и от имени Перу, угрозы, содержащиеся в Вашем, господин Адмирал, письме и, да простит меня Господь, заявляю, что в случае агрессивных актов с Вашей стороны, я выполню свой долг».

27 мая произошла стычка «Уаскара» с кораблями Мура, в ходе которой монитор нанес незначительные повреждения “Индепенденсии” (один убитый) и благополучно ускользнул, а на следующий день он обстрелял порт Писагуа и высадил десант, который на короткое время занял город. 29 мая в заливе Пакоча британское соединение перехватило «Уаскара». Британский адмирал направил на борт перуанского корабля лейтенанта George Rainier со следующими инструкциями:

«Передайте командиру «Уаскара», что я прибыл для того, чтобы взять под свой контроль этот корабль именем королевы Виктории. Если флаг не будет спущен, я буду вынужден применить силу. Учитывая абсолютное превосходства «Шаха» в вооружении и скорости, убедите командира «Уаскара» избежать жертв или даже полного уничтожения его корабля. В случае сдачи, я обещаю сохранить жизнь и личную собственность экипажа и не передавать его правительству, а высадить в любом нейтральном месте по выбору их командира».

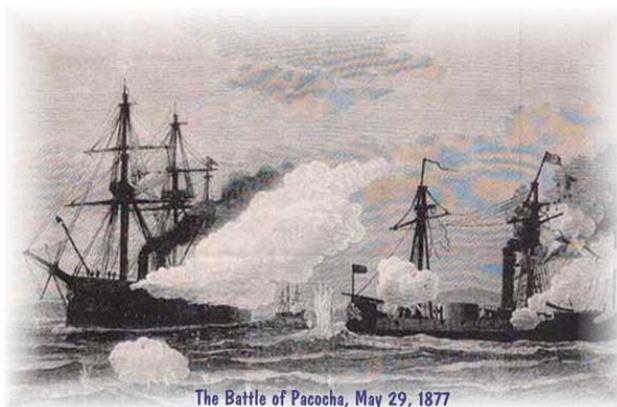
Силы были явно неравны: против 40 орудий, 4-х торпед и 800 человек – 5 орудий и 150 человек «Уаскара», но тем не менее британский лейтенант вернулся с ответом Пьеролы, который отверг вмешательство Англии во внутренние дела Перу и добавил, что флаг «будет спущен только в том случае, когда на борту «Уаскара» не останется никого, кто сможет поднять его, а на силу мы ответим силой».

Затем Пьерола обратился к экипажу со следующими словами: «Экипаж «Уаскара»! Все на свои посты. Сейчас революция Пьеролы закончилась. Теперь все мы только перуанцы, которым судьба доверила защитить наш флаг и всю Америку. ¡Viva el Peru!»

Первые выстрелы прогремели в 15:06 с дистанции 1700 метров (Рис. 12). Снаряды британских кораблей не могли пробить броню «Уаскара» и причиняли только незначительные повреждения, кроме того, Астете умело маневрировал, используя мелководье, так как «Шах» имел значительно большую осадку, и низкий надводный борт монитора. Несколько раз «Уаскар» пытался таранить британский корабль, который во время одной из этих попыток выпустил по противнику торпеду Уайтхеда – первый случай ее боевого применения. Торпеда была выпущена

с дистанции 5–6 кабельтовых и естественно в цель не попала – по общепринятой версии в результате умелого уклонения перуанского корабля, но ведь дальность хода торпед того времени составляла всего 1–2 кабельтова!

Бой продолжался 2 часа 40 минут. За это время «Shah» выпустил 237 снарядов, а «Ame-thyst» – 190, всего 427 гранат, включая несколько бронебойных типа Palliser. «Уаскар» получил от 50 до 70 попаданий, но его броня была пробита только один раз, не причинив серьезных повреждений. В свою очередь «Уаскар» выпустил всего 5 снарядов крупного калибра (одно из его 254-мм орудий было выведено из строя в самом начале боя), что скорее всего свидетельствовало о плохой подготовке его экипажа. Потери перуанцев – один убитый, англичан – несколько раненых. В 17:45 артиллерийская дуэль прекратилась и «Уаскар» стал на якорь на рейде порта Ило. Около 21 часа англичане предприняли еще одну безуспешную атаку, на этот раз шестовыми минами. Под покровом темноты монитор оторвался от преследователей и ушел на север. 30 мая его экипаж сдался правительственным силам в Икике.



Битва в заливе Пакоча

Этот бой был явной пощечиной флоту Ее Величества. Президент Прадо был вынужден заявить дипломатический протест британскому правительству против действий его флота в перуанских территориальных водах. Инцидент у Пакочи стал предметом рассмотрения британского парламента. В своем докладе Адмиралтейству de Horsey отметил: «Перуанский броненосец блестяще вел бой.»

В начале 1879 года вспыхнул конфликт между Боливией и Чили из-за богатой селитрой пустыни Атакама. 14 февраля чилийский десант с броненосных фрегатов «Альмиранте Кочрейн» («Almirante Cochrane»), «Бланко Энкалада» («Blanco Encalada») и корвета «О'Хиггинс» («O'Higgins») оккупировал боливийский порт Антофагаста, захватив при этом весь боливийский военно-морской флот, состоявший из трех малых кораблей. Боливия, согласно договору 1873 года о взаимной обороне, обратилась за помощью к Перу. 5 апреля Чили объявила войну Перу и Боливии. К этому времени в руках чилийских войск находилось уже все боливийское побережье.

Район боевых действий был отделен от центральных районов воюющих сторон огромными пространствами бесплодной пустыни Атакама, что придавало морским коммуникациям огромное значение, и весь первый этап Тихоокеанской войны носил в основном морской характер. Какими же силами на море обладали противоборствующие стороны?

## Перуанская эскадра

Название	Год постройки	Тип	Водоизмещение, т	Бронирование, дюймы	Вооружение (количество x калибр в фунтах)	Скорость, узл.
Independencia	1865	Броненосный фрегат	2004	4,5	2x150, 12x70, 4x32, 4x9	12,5
Huáscar	1866	Монитор	2030	4,5	2x330, 2x40, 1x12	11
Atahualpa, Manco Cápac	1865	Мониторы	2100	10	2x500	3-4*
Pilcomayo	1873	Корвет	800	Нет	2x70, 4x40	11
Unión	1864	Корвет	1600	Нет	12x70, 1x9	12,5

\* фактическая скорость, расчетная – 8 узлов.

Кроме того, в состав флота входил парусный фрегат “Аригмас”, использовавшийся как учебный корабль, 7 миноносцев и транспорты общим водоизмещением около 7 000 тонн.

#### Чилийская эскадра

Название	Год постройки	Тип	Водоизмещение, т	Бронирование, дюймы	Вооружение (количество x калибр в фунтах)	Скорость, узл.
Almirante Cochrane, Blanco Encalada	1876	Казематные броненосцы	3560	9	6x250, 4x4,7", 4x2,2", 1x20, 1x7, 4x1, 4 торпедных аппарата	12,5
Chacabuco, O'Higgins	1865	Корветы	1101	Нет	3x115, 2x70, 2x40	12
Magallanes	1874	Канонерская лодка	950	Нет	1x115, 1x64, 2x4"	10,5
Covadonga	1858	Канонерская Лодка	412	Нет	2x70, 3x40	7
Abtao	1864	Корвет	1600	Нет	3x115, 4x4,7"	10
Esmeralda	1855	Корвет	854	Нет	20x32, 4x12*	8

\* По другим данным 12×40 орудий.

Кроме того имелось несколько миноносцев и транспорты общим водоизмещением более 20 000 тонн.

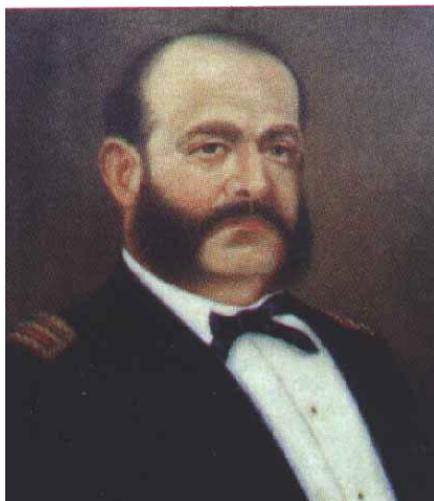
Следует отметить, что техническое состояние большинства кораблей враждующих сторон заставляло желать лучшего. Так, к началу боевых действий котлы “Индепенденсия” находились в ремонте на берегу, а котлы “Уньона”, “Атауальпы” и “Манко Капака” были в плачевном состоянии (например, давление пара в котлах “Уньона” было снижено с 25 до 16 psi), “Уаскар” стоял в ремонте и т. д. В свою очередь, из кораблей чилийской эскадры в удовлетворительном состоянии находились только броненосцы и «Магальянес», а примером технического состояния остальных кораблей может служить “Эсмеральда”, котлы которой имели 40 заплат и непрерывно работавшие питательные насосы не справились с их подпиткой.

Если уровень подготовки экипажей чилийских кораблей, основанной на британских методах и традициях, был достаточно высоким, то только командиры и часть офицеров перуанского

флота соответствовали предъявляемым требованиям. Подавляющее большинство механиков перуанских кораблей составляли иностранцы или лица иностранного происхождения (например, на “Уаскаре” – семь из восьми), а большая часть команды была набрана с началом компании и не имела какой-либо морской подготовки.

После начала войны чилийский флот под командованием контр-адмирала Хуана Вильямса Ребойедо (Juan Williams Rebolledo) установил блокаду перуанского порта Икике, главного порта вывоза селитры и начал набеги на южные перуанские порты. В свою очередь, перуанские корабли начали действия на чилийских морских коммуникациях. Для этого были организованы два дивизиона кораблей: первый, под командованием капитана 1 ранга (Capitán de Navío) Мигеля Грау Семинарио (Miguel Grau Seminario), состоял из броненосцев “Уаскар” (флагманский корабль), “Индепенденсия”, транспортов «Чалако» (“Chalaco”), «Лименья» (“Limeña”) и «Оройа» (“Огоуа”); второй, под командованием капитана 1 ранга Аурелио Гарсиа и Гарсиа (Aurelio García y García) – корветов “Уньон”, “Пилькомайо”, мониторов “Атауальпа” и «Манко Капак», транспорта «Талисман» (“Talisman”). К 16 мая ремонт кораблей был закончен и эскадра с войсками на борту под командованием президента Республики Прадо, находившегося на борту “Уаскара”, взяла курс на Арику.

Теперь остановимся на судьбе Мигеля Грау Семинарио, выдающейся личности, вписавшего яркие страницы в историю Перу и его флота. Грау родился в 1834 году в городе Пьюра на севере страны. Морская карьера будущего адмирала началась с 9 лет на судах торгового флота и привела его в самые далекие уголки Мирового Океана. В 1854 году перешел в военно-морской флот Перу в качестве гардемарина, а в 1856 году ему было присвоено первое офицерское звание. В 1864 году направлен во Францию для приемки нового корвета “Уньон”. Командовал этим кораблем во время битвы с испанским флотом у Абтао 7 февраля 1866 года. За антиправительственные выступления дважды (в 1857 и 1866 годах) увольнялся со службы и возвращался в торговый флот. В конце 1867 года капитан 2 ранга (Capitán de Fragata) Мигель Грау возвращается на военную службу и 26 февраля следующего года назначается командиром “Уаскара”. Занимает различные руководящие должности, некоторое время является командующим ВМФ, трижды избирается депутатом Конгресса. В 1879 году ему присваивается звание контр-адмирала. Грау отдал военному флоту Перу около двадцати пяти с половиной лет своей полной яркой событий жизни.



Мигель Грау Семинарио

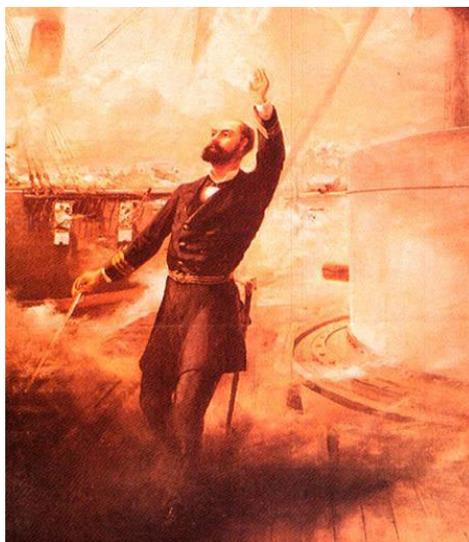
17 мая чилийский флот, оставив для блокады Икике самые слабые корабли своей эскадры – корвет “Эсмеральда” (командир Capitán de Fragata Arturo Prat) и канонерку «Ковадонга» (“Covadonga”) под командованием капитана 3 ранга (Capitán de Corbeta) Карлоса Конделл де ла Ага (Carlos Condell de la Haga), направился к Кальяо. Перуанская и чилийская эскадры разошлись

на встречных курсах, не заметив друг друга. 21 мая Ребойедо прибыл к Кальяо и, не найдя здесь флота противника, повернул на юг. В свою очередь, прибыв в Арику, перуанцы узнали об уходе большинства чилийских кораблей из-под Икике и о выходе вражеского конвоя с 2500 солдат на борту из Вальпараисо в Антофагасту. Президент Прадо отдал приказ броненосцам “Индепенденсия” и “Уаскар” под командованием Грау прорвать блокаду Икике, уничтожив или захватив вражеские корабли, атаковать конвой противника и обстрелять Антофагасту.

Зайдя по пути в Писагуа, откуда Грау убедился по телеграфу об отсутствии основных сил флота противника в Икике, утром 21 мая перуанские корабли прибыли на рейд этого порта. Грау, находившийся на борту “Уаскар”, потребовал капитуляции чилийцев и, получив отказ, открыл огонь. В свою очередь, “Индепенденсия” под командованием Хуана Гильермо Мура начала преследование уходящей на юг “Ковадонги”.

Положение “Эсмеральды” было безнадежным – из-за аварийного состояния машины корабль мог едва двигаться, а ее снаряды не пробивали броню противника. Артуро Прат, обращаясь к своей команде, сказал: “Ребята! Силы неравны, но наш флаг никогда еще не был спущен перед лицом неприятеля; надеюсь, что это не произойдет и сегодня – пока я жив, этот флаг будет развеваться на своем месте, а если я погибну, мои офицеры должны обеспечить это.”

Хотя огонь велся из всех видов оружия, включая стрелковое (кроме того, с берега по “Эсмеральде” стреляли орудия двух полевых батарей и ружья пехотинцев), первые три часа боя не дали видимых результатов. Огонь перуанцев был неточным, так как “Уаскар”, подозревая наличие на борту врага торпед и опасаясь минных заграждений, вел огонь с дистанции 800-1000 метров. Кроме того, они избегали падения своих снарядов на берегу, опасаясь жертв среди войск и мирного населения. В конце концов, Грау решил таранить “Эсмеральду”. Дважды чилийцам удалось уклониться, получив только скользкие удары в левый и правый борты. И дважды храбрые чилийские моряки шли на abordаж. При первом таране Артуро Прат с револьвером и обнаженной саблей в руках с криком: “¡Al abordaje, muchachos! (На abordаж, ребята!) прыгнул на борт “Уаскара”. За ним успел последовать только сержант морской артиллерии Хуан де Дьос Альдеа (Juan de Dios Aldea). Оба героя тут же пали от ружейного огня.



Артуро Прат на борту «Уаскара»

Командование “Эсмеральдой” принял лейтенант Луис Урибе (Luis Uribe). При втором таране подвиг командира повторили лейтенант Игнасио Серрано Монтанер (Ignacio Serrano Montaner) и еще двенадцать моряков. Семеро из них были убиты, а остальные ранены и попали в плен. Все это время “Уаскар” не прекращал огонь. Разрушения на борту чилийского корабля были ужасны. Корабль потерял ход, мачты были сбиты, большинство орудий выведены из строя, часть отсеков затоплены. К моменту второго тарана погибла уже половина экипажа. Третий таран был

смертельным. В 12:10 “Эсмеральда” затонула. Поспешно спущенные с “Уаскара” шлюпки успели спасти только 62 человека из 198 членов ее команды. На борту монитора погиб лейтенант Jorge Velarde (Хорхе Веларде – застрелен Пратом при abordaje), семь человек было ранено. За время боя с “Уаскара” произвели 47 артиллерийских и 500 ружейных выстрелов.



Бой «Уаскара» и «Эсмеральды»

В этом бою перуанцы потеряли свой лучший корабль “Индепенденсия”. Во время боя с “Ковадонгой” броненосец наскочил на подводную скалу у мыса Пунта Груэса, получил тяжелые повреждения и был сожжен командой. Теперь только “Уаскар” мог противостоять чилийским броненосцам.

2-го июня Мигель Грау написал письмо вдове Артуро Прата Кармеле Карвахаль (Carmela Carvajal):

«Монитор «Уаскар», Писагуа, 2 июня 1879 г.

Почтенная сеньора,

считаю своим священным долгом направить Вам с глубоким чувством это письмо о незабываемой битве и непроходящей боли, которая, поверьте, только усиливается.

Вы должны знать, что в морском сражении, которое происходило 21 числа прошлого месяца в водах у Икике между перуанскими и чилийскими кораблями, Ваш достойный и отважный супруг капитан де фрегата дон Артуро Прат, командир «Эсмеральды», пал, храбро встав на защиту чести флага своей Родины.

С искренним прискорбием сообщаю об этом печальном событии и скорбя вместе с Вами, я выполняю свой горький долг и шлю Вам его бесценные вещи согласно прилагаемому списку. ...

Еще раз выражаю Вам свое соболезнование, сеньора, и в связи с этим готов предложить Вам свою помощь и внимание, почему я и пишу Вам.

*Искренне Ваш,*

*Мигель Грау.»*

Не менее любезным был и ответ сеньоры Кармелы Карвахаль де Прат. О времена, о рыцарские нравы!

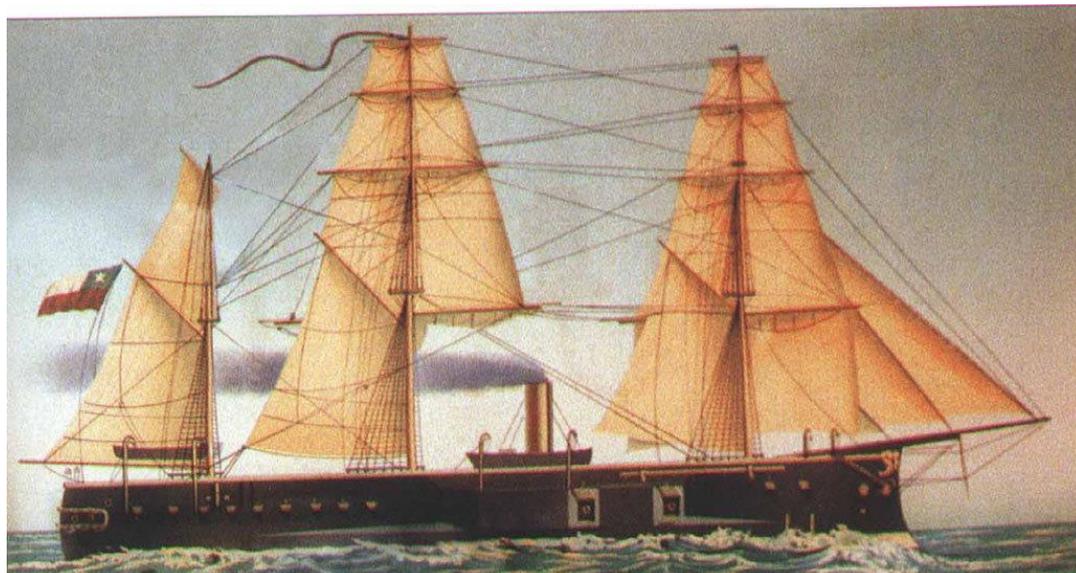
После битвы у Икике перуанский монитор начал свои многомесячные крейсерские операции на коммуникациях противника. В своем первом рейде, продолжавшемся до 7-го июня, “Уаскар” совершил набеги на ряд захваченных врагом боливийских портов, уничтожив портовые сооружения, потопил 13 мелких судов, освободил две захваченных ранее чилийцами перуанских

шхуны, захватил чилийский транспорт с медной рудой, дважды вступал в бой с береговыми батареями Антофагасты, получив попадание 178-мм снаряда, оборвал подводный телеграфный кабель, связывавший Вальпараисо с Антофагастой. Дважды успешно уклонился от боя с вражеским броненосцем “Бланко Энкалада” (Грау старался беречь монитор, остававшийся единственной преградой от продвижения вражеских войск на север).

7-го июня “Уаскар” прибыл на ремонт и модернизацию в Кальяо. Были устранены боевые повреждения, в частности, подводной части корпуса, полученные при таране «Эсмеральды», была демонтирована трехногая фок-мачта и уменьшена высота полубака, что позволило увеличить секторы обстрела башенных орудий. На грот-марсе была установлена 6-мм митральеза и пять малокалиберных пушек. Предложение Грау об очистке сильно обросшей подводной части, что значительно снижало скорость хода, не нашло поддержки у Прадо.

6-го июля броненосец снова вышел в море. В одиночку, или совместно с “Уньон” и “Пиль-комайо”, базируясь на порт Арика, он наносил удары по портам противника, его торговым и военным судам, став настоящим кошмаром для чилийцев. 23-го июля на подходах к Антофагасте “Уаскар” и “Уньон” захватили самую ценную добычу – транспорт «Римак» (“Rimas” – 1870 т, четыре 32-фунтовых орудия). На его борту находился эскадрон кавалерийского полка “Carabineros de Yungay” (258 человек и 215 лошадей), военное снаряжение, продовольствие и уголь.

Это событие вызвало серьезный политический кризис в Чили. В ходе бурных антиправительственных демонстраций погибло несколько человек, было заменены военный министр, командующий эскадрой и командир броненосца “Альмиранте Кочрейн”. Было принято решение об экстренном ремонте боевых кораблей, в частности, используя кессоны, была очищена подводная часть корпуса «Кочрейна», что увеличило его скорость с девяти до двенадцати узлов. Петля вокруг “Уаскара” стягивалась все туже.



«Альмиранте Кочрейн»

Однако Грау (26-го августа Конгресс присвоил ему звание контр-адмирала) продолжал свои вылазки: «Я знаю, что приношу “Уаскар” в жертву.» Так, 28-го августа на рейде Антофагасты он одновременно вступил в четырехчасовой бой с корветами «Абтао», «Магайянес» и несколькими береговыми батареями калибром до 300 фунтов, выпустившим по перуанскому кораблю 110 снарядов. В ходе боя “Уаскар” получил попадание в трубу и потерял одного человека убитым и одного раненым, в свою очередь добившись двух попаданий 254-мм снарядами в “Абтао” (26 убитых и раненных) и выведя его на год из строя и подавил 15 береговых батарей. В этом бою перуанцы впервые применили управляемую по проводам торпеду типа Lau, выпустив ее по

“Абтао”. Торпеда описала циркуляцию и едва не поразила собственный корабль. Только решительные действия лейтенанта Диеса Кансеко (Diez Canseco), прыгнувшего за борт и оттолкнувшего торпеду, спасли “Уаскар” от трагедии.

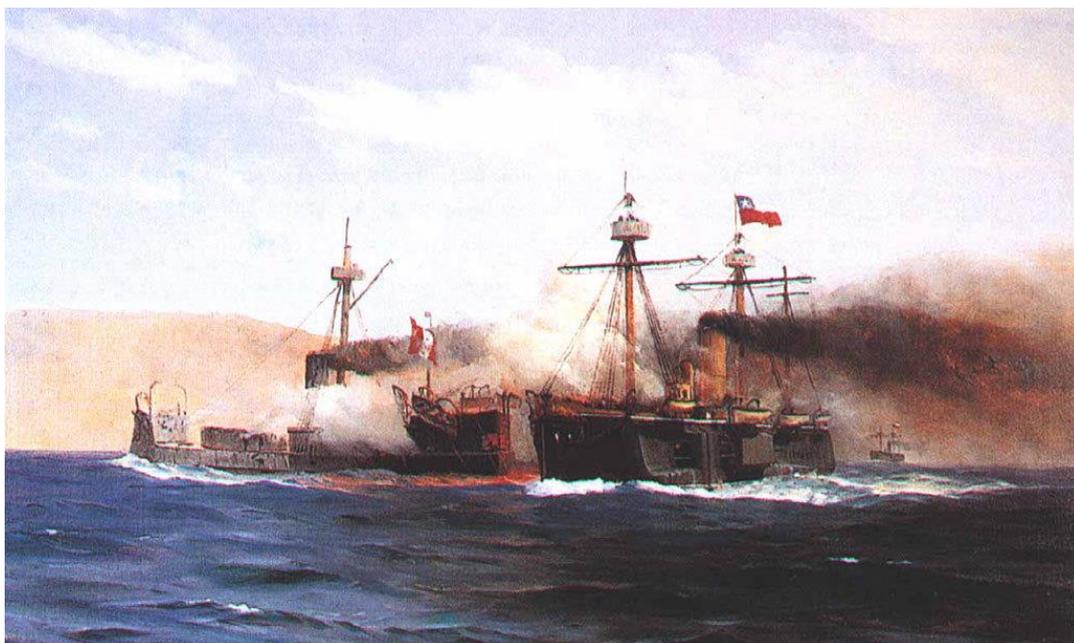
30-го сентября командующий чилийской эскадрой Гальварино Риверос (Galvarino Riveros), сменивший на этом посту Вильямса Ребойедо, собрал свои корабли в боливийском порту Мехийонес (Mejillones). Из них были сформированы два соединения. Одно из них состояло из броненосца “Бланко Энкалада”, канонерки “Ковадонга” и вооруженного транспорта «Матиас Коусиньо» (“Matias Cousiño”); второе – из броненосца “Альмиранте Кочрейн”, корвета “О’Хиггинс” и транспорта “Лоа”. Корабли эскадры должны были вести поиск врага между Арикой и Антофагастой.

В тот же день адмирал Грау отправил из Арики свое последнее донесение командующему флотом, в котором просил снабдить его корабль бронестрелами Palliser для башенных орудий, способными пробить броню чилийских броненосцев. Одновременно он получил приказ вместе с “Уньон” и транспортом “Римак” выйти в свой седьмой рейд по коммуникациям противника между портами Токопийа и Кокимбо.

5-го октября чилийская эскадра прибыла к Арике и, не найдя там перуанских кораблей, отправилась на юг. “Бланко Энкалада”, “Ковадонга” и “Матиас Коусиньо” вели их поиск к югу от бухты Мехийонес, а остальные корабли к северу от мыса Ангамос (Angamos). Тем временем, Грау, оставив “Римак” в Икике, продолжал свой рейд. Захватил чилийский транспорт “Кокимбо” и, почти достигнув Вальпараисо, 6-го октября повернул на север.

Около трех часов ночи 8-го октября сигнальщик “Бланко Энкалада”, находившегося на подходах к мысу Пунта де Тетас, заметил дымы двух кораблей (это были “Уаскар” и “Уньон”) двигавшихся на север. Перуанцы тоже обнаружили противника и Грау приказал сменить курс на NW и попытался, используя преимущество в скорости, оторваться от противника. Но в 07:15 были замечены дымы трех кораблей на NW. Это было соединение, состоявшее из “Кочрейна”, “О’Хиггинса” и “Лоа”. Грау сменил курс на E и увеличил скорость до максимальной. Но скорость “Кочрейна” была почти на два узла выше и дистанция начала сокращаться. “О’Хиггинс” и “Лоа” пытались перехватить “Уньон”. Видя неизбежность боя, Грау приказал корвету прорываться в Арику.

В 09:25 “Уаскар” открыл огонь по “Альмиранте Кочрейн” с дистанции около 1000 метров. Началось сражение у мыса Angamos. Теперь этот день является национальным праздником Перу. Снаряды монитора не могли пробить броню чилийского броненосца и только один, пробив обшивку в носовой части, взорвался на камбузе. В 09:40, когда дистанция сократилась до 200 метров, командир “Кочрейна” Хуан Хосе Латорре (Juan Jose Latorre) приказал открыть огонь. Мощные и точные залпы бронестрелами Palliser и шрапнельными гранатами имели катастрофические последствия для противника, огонь ружей и двух митральез с марсов чилийского броненосца буквально сметал людей с палубы “Уаскара”. Один из первых снарядов вывел из строя рулевое управление, другой пробил броню артиллерийской башни и разорвался внутри, повредив одно из орудий и убив 12 человек. Около 09:45 очередной снаряд разорвался внутри боевой рубки. Погиб адмирал Грау, его адъютант лейтенант Диего Ферре (Diego Ferré), были выведены из строя машинный и рулевой телеграфы.



Сражение у мыса Angamos

Командование «Уаскаром» принял капитан 3 ранга Элиас Агирре (Eliás Agirre). Перейдя на аварийное управление рулем с помощью талей, перуанские моряки продолжали бой. Один из снарядов монитора попал через горловину в угольный бункер чилийского корабля и разорвался внутри. Несколько раз «Уаскар» и «Альмиранте Кочрейн» пытались таранить друг друга, но безуспешно.

Около 10 часов в бой вступили «Бланко Энкалада» и «Ковадонга». Временами дистанция между перуанским и чилийскими кораблями уменьшалась до 25 метров. Бронебойные снаряды без труда прошивали броню «Уаскара». Были полностью разрушены каюты командира и офицеров, окончательно выведено из строя рулевое устройство, несколько снарядов взорвались в районе машинного отделения, но машина оставалась в строю. В 10:10 был сбит флаг корабля и чилийцы уже приняли это за капитуляцию, но раненый семью пулями лейтенант Энрике Паласиос (Enrique Palacios) поднял его снова. Погиб Элиас Агирре и командование «Уаскаром» принял капитан 2 ранга Маниель Мелитон Карвахаль (Capitán de Fragata Manuel Melitón Carbajal). Но он был вскоре ранен и командовать кораблем стал лейтенант Хосе Мелитон Родригес (José Melitón Rodríguez), а после его смерти – лейтенант Педро Гарезон (Pedro Gárezon).

В своем донесении о бое старший механик перуанского корабля Сэмюэль Макмахон (Samuel MacMahon) писал: «Не могу без удовольствия отметить энтузиазм, мужество и дисциплину моих людей, выполнявших свои обязанности до последнего момента, особенно второго механика господина Томаса Хьюджеса (Thomas Hughes), руководившего машинистами и другими членами машинной команды и не покинувшего машину, пока вода не подошла к топкам котлов.»

Ввиду невозможности дальнейшего сопротивления, Педро Гарезон отдал старшему механику приказ затопить корабль. Видя, что «Уаскар» начинает тонуть, чилийцы прекратили огонь и с «Кочрейна» были посланы две шлюпки под командованием лейтенанта Хуана Симпсона (Juan M. Simpson) со взводом морской пехоты на борту. Угрожая оружием, они заставили перуанских механиков перекрыть клапаны затопления (к этому времени уровень воды в машинном отделении достигал одного метра). Чилийская команда привела корабль в Мехийонес.

В общей сложности «Альмиранте Кочрейн» и «Бланко Энкалада» выпустили по «Уаскару» 76 бронебойных гранат Palliser калибром 9", весом 250 фунтов, 24 из которых попали в цель (Рис. 20). Потери перуанцев составили 33 (по другим данным – 64) убитых, из них 5 офицеров (экипаж составлял около 200 человек), «Кочрейна» – 7 убитых, на борту «Бланко Энкалада» были только раненые. Вот как описывает состояние «Уаскара» после боя побывавший на его борту лейтенант ВМФ США Theodore M. Mason: «Было трудно найти даже квадратный ярд надстроек

без следов попаданий снарядов различных типов. Дымовая труба и боевая рубка были почти полностью разрушены, шлюпки отсутствовали, а шлюпбалки сбиты или погнуты. Внизу вид был еще ужаснее. Везде царили смерть и разрушения, причиненные крупнокалиберными снарядами. Восемнадцать тел было извлечено из кают, а артиллерийская башня была полна останков двух орудийных расчетов».

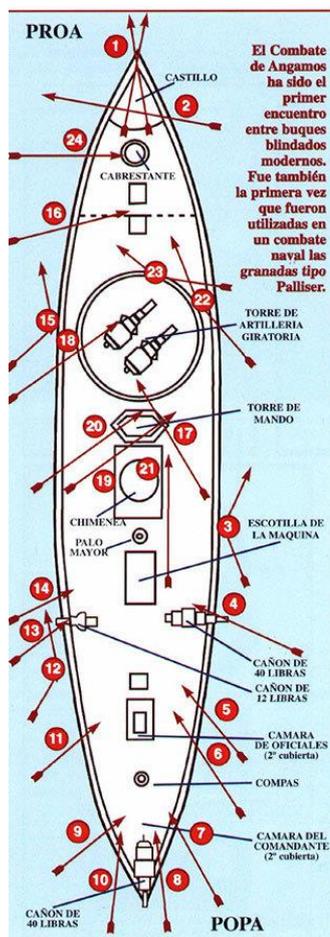
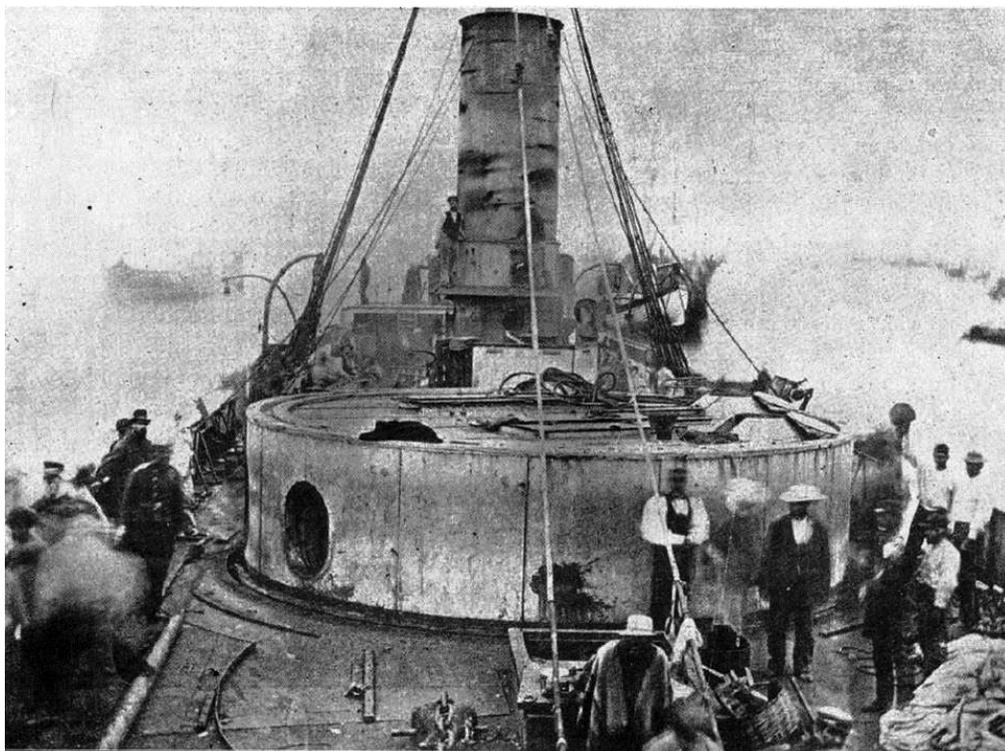


Схема попадания гранат Palliser в “Уаскар”

В своем донесении о бое командующий эскадрой Гальварино Риверос писал: «Мигель Грау погиб в бою... Экипаж перуанского броненосца сопротивлялся с упорством и героизмом». В ответ чилийское правительство направило следующее послание: «Согласно Вашему донесению, адмирал Грау храбро погиб в бою. Позаботьтесь, чтобы его останки были похоронены должным образом и так, чтобы не было сомнений в их принадлежности. Они будут переданы Перу, когда их затребуют». Мигель Грау и другие погибшие члены экипажа “Уаскара” были с почестями похоронены в Мехийонесе в присутствии военного министра Чили Рафаеля Сотомайора (Rafael Sotomayor), командующего эскадрой Гальварино Ривероса и высших офицеров.



«Уаскар» после боя у мыса Ангамос

После устранения наиболее опасных повреждений, «Уаскар» был направлен на ремонт в Вальпараисо. По пути он зашел в Антофагасту, где был восторженно встречен войсками и горожанами. Такая же встреча ожидала броненосец в портах Кальдера, Чаньяраль, Уаско, Кокимбо. Наконец, после шести месяцев борьбы с Грау, морские коммуникации стали безопасными. Путь на север для чилийской армии был открыт – битва у мыса Ангамос стала переломным моментом Тихоокеанской войны. Уже 2-го ноября 10000 чилийских солдат высадились в перуанском порту Писагуа.

После ремонта в Вальпараисо «Уаскар» был включен в состав флота Чили под командованием капитана де фрегата Мануэля Томсона (Capitán de Fragata Manuel Thomson). Вместе с другими кораблями эскадры он блокировал перуанское побережье от Мольендо до Арики, участвовал в высадке десанта в Пакоче, а затем в течение трех месяцев вместе с «Магайянес» осуществлял блокаду Арики, сменив «Кочрейна». 27 февраля 1880 года завязался бой между перуанскими береговыми батареями, монитором «Манко Капак» и чилийскими кораблями. Томсон принял решение таранить монитор противника, но когда до цели оставалось всего 200 метров, «Уаскар» потерял ход из-за вскипания воды в котлах и в этот момент пятнадцатидюймовый снаряд с «Манко Капак» взорвался на его палубе, сбив фок-мачту (была установлена во время ремонта в Вальпараисо). При этом погиб командир корабля Мануэль Томсон. В общей сложности, за время длившегося около одного часа боя «Уаскар» получил 12 попаданий, из них два с «Манко Капака» и потерял 28 человек убитыми и ранеными.

После устранения полученных повреждений, 17 марта «Уаскар», совместно с «Альмиранте Кочрейн» и вооруженным транспортом «Ангамос», продолжил бомбардировку Арики, подавив несколько береговых батарей. В этот же день перуанский корвет «Уньон» дважды, несмотря на огонь с «Уаскара», прорвал чилийскую блокаду, доставив в осажденную Арику подкрепление и снабжение. 10 апреля 1880 года в составе эскадры монитор включился в блокаду Кальяо. 22 апреля и 10 мая участвовал в обстреле порта и в бою с его береговыми батареями. В бою 10 мая получил попадания тремя снарядами, один из которых пробил борт ниже ватерлинии. Ремонт в Вальпараисо продолжался до октября. В начале ноября снова присоединился к блокаде Кальяо и 11 декабря вместе с другими кораблями участвовал в бою с перуанским монитором «Атауальпа».

13 января 1881 года “Уаскар” поддерживал огнем наземные войска в сражении у Чорийос (Chorrillos) в нескольких километрах от перуанской столицы Лимы, в котором чилийцы одержали блестящую победу. В последующей битве у Мирафлорес (Miraflores) обстреливал форт «Альфонсо Угарте» (“Alfonso Ugarte”) и поддерживал огнем пехотную дивизию, отражавшую контрнаступление перуанцев. 16 января по приказу правительства перуанские моряки затопили уцелевшие корабли, а 18 января пал Кальяо. Военные действия на море прекратились. 11 июня 1881 года десант с “Уаскара” без боя оккупирует порт Пайта (Paita) к северу от Кальяо, а его командир капитан 3 ранга Эмилио Вальверде (Capitán de Corbeta Emilio Valverde) становится главой оккупационной администрации. В августе монитор ушел для аварийного ремонта машин и котлов в Вальпараисо.

1882 году был произведен капитальный ремонт корабля, включавший замену котлов и орудий главного калибра. Вместо старых 10" орудий Armstrong были установлены 8" (203 мм) казнозарядные нарезные пушки Elswick (вес каждой-11,7 т) с дальностью стрельбы 8000 ярдов и максимальным углом возвышения 11°. Была также модернизирована система поворота башни. Замена ручного привода на паровой сократила время поворота с 15 до 5 минут.

В 1885 году была проведена очередная модернизация, в ходе которой была установлена новая, изготовленная в Англии, боевая рубка, заменен винт, что увеличило скорость хода, мачты, бортовые 76 мм и 120 мм дульнозарядные орудия были заменены на современные казнозарядные того же калибра. Дополнительно были установлены два скорострельных 57 мм и три 37 мм пятиствольные орудия системы Hotchkiss (Рис. 23).



37-мм пятиствольное орудие системы Hotchkiss

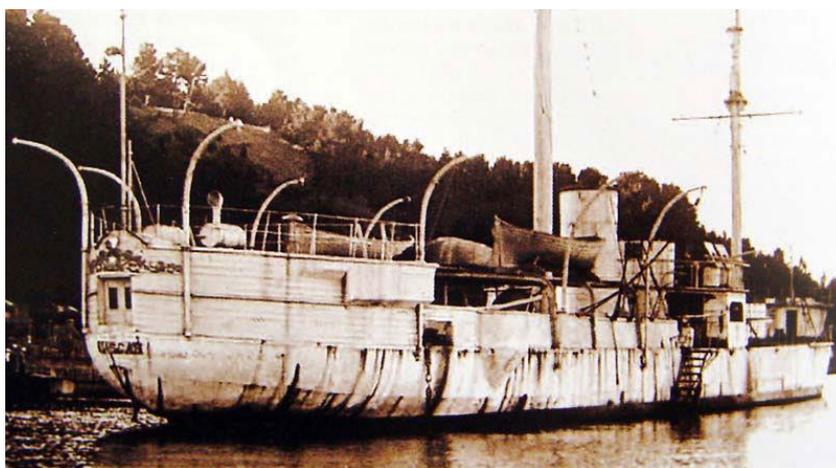
В мае 1888 года президент Чили Хосе Мануэль Бальмаседа (José Manuel Balmaceda) издал декрет о переносе тел героев сражения у Икике. 5 мая эскадра в составе “Уаскара”, нового крейсера “Эсмеральда” (флагманский корабль) и других кораблей вышла из Вальпараисо в Икике, где “Уаскар” принял на борт урны с прахом Прата, Серрано и Альдеа. В Вальпараисо их тела были захоронены у Монумента Героев Икике в присутствии президента, архиепископа Вальпараисо, высшего командования ВМФ и сотен тысяч горожан.

В 1890 году монитор был переведен в резерв в ожидании капитального ремонта. В январе 1891 года, во время гражданской войны между сторонниками президента Бальмаседа и Конгресса, вошел в состав сил, поддерживавших конгрессистов, а после ее окончания был снова выведен в резерв.

В 1895 году было принято решение о капитальном ремонте и модернизации корабля и в 1896 году “Уаскар” первым вошел в сухой док номер 1 военно-морской базы Талькауано, став главным украшением торжественной церемонии по случаю его вступления в строй. Испытания на полную скорость, проведенные после ремонта на переходе из Талькауано в Вальпараисо,

закончились трагедией. Через два часа после постановки на якорь разорвало трубку в одном из котлов, что привело к гибели 14 человек и корабль был вынужден вернуться на ремонт.

Затем монитор входил в состав резервной эскадры, а в 1901 году был выведен из состава флота и поставлен на якорь на рейде ВМБ Талькауано в качестве плавучей казармы. В 1905 году рассматривался план переоборудования “Уаскара” в современную канонерку, но он был отвергнут. В 1917–1930 годах корабль служил плавучей базой подводных лодок типа “Н”. Затем, на протяжении многих лет, монитор стоял на рейде ВМБ Талькауано, прямо напротив здания, где теперь располагается командование 2-й военно-морской зоны (Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval), изредка подвергаясь ремонтам, позволявшим сохранять его на плаву. В 1935 году на крыльях мостика были установлены 4 салютных орудия и был поднят вымпел Командующего зоной. В том же году корабль был открыт для посещения. Хотя еще в 1924 году был выдвинут проект превращения “Уаскара” в памятник морской славы Чили и Перу, по экономическим причинам он реализован не был.



«Уаскар» в 20-х годах прошлого века

И только в 1952 году, благодаря инициативе, настойчивости и энергии командующего 2-й зоной контр-адмирала Педро Эспина Ритче (Pedro Espina Ritchie), началась полная реставрация “Уаскара” с целью вернуть его к состоянию 1878 года и превратить в музей и символ воинской славы. Работы осложнились тем, что хранившиеся в архиве ВМБ Талькауано чертежи корабля и другие документы сгорели во время пожара. Однако, на складах военно-морского арсенала Талькауано сохранилось в отличном состоянии множество предметов, включая мебель и различные аксессуары, с “Уаскара”. Для реставрации монитора использовалась также мебель, светильники и различное оборудование с крейсера «О’Хиггинс» (“O’Higgins”) и учебного парусного корабля «Хенераль Бакедано» (“General Baquedano”), построенных на английской верфи Armstrong & Whitworth в 1898–1899 годах. Вместо оригинальной боевой рубки была установлена рубка с чилийского броненосца “Альмиранте Кочрейн”, экипаж которого 8 октября 1879 года захватил “Уаскар”. До этого рубка украшала одну из площадей ВМБ Талькауано. Бесчисленное множество организаций и частных лиц со всех уголков Чили помогали в реставрации, жертвовали различные исторические реликвии, включая портреты героев битв у Икике и Ангамос. Этому активно способствовали средства массовой информации.

Был восстановлен командирский салон, где были помещены портреты трех командиров, героически погибших на его борту – Прата, Грау, Томсона. В бывшем котельном отделении (котлы были демонтированы еще в 1902 году) была оборудована галерея портретов героев и часовня, торжественно освященная местным архиепископом. Реставрация палубы и других частей корпуса включала в себя установку бронзовых памятных знаков, помечавших места гибели или отдавающих дань уважения героям погибшим на борту “Уаскара”, а также памятных досок, отмечающих места попадания вражеских снарядов.

8 октября 1952 года, в день памяти битвы у Ангамос, был торжественно открыт плавучий музей, призванный увековечить морскую славу Чили и Перу. В 1971-72 годах по инициативе командующего 2-й зоной контр-адмирала Карлоса Чубретовича (Carlos Chubrétoovich) был проведен второй этап реставрации. Военно-морской верфью ASMAR в Талькауано было произведено докование (впервые за 70 лет) и капитальный ремонт корпуса, были реставрированы главная машина и рулевое устройство. Восстановлена артиллерийская башня Coles, ее орудия, паровая машина поворота башни по состоянию на 1882 год. Побывав на борту монитора, нельзя не отметить его отличного технического состояния.



Артиллерийская башня Coles и боевая рубка

“Уаскар” является членом Всемирной ассоциации исторических судов-музеев со штаб-квартирой в США. В 1995 году британский фонд “World Ship Trust” присудил ВМФ Чили награду “Maritime Heritage Award” за отличную реставрацию и презентацию корабля.

В общей сложности, активная служба “Уаскара” продолжалась 35 лет – 13 лет в составе перуанского флота и 22 – чилийского. Сейчас корабль стоит в 50 метрах от причала ВМБ Талькауано напротив здания, где размещается ее командование, привлекая ежегодно тысячи посетителей. Сообщение с берегом осуществляется с помощью перемещающегося по двум канатам парома с «главным двигателем» мощностью в две человеческие силы матросов ВМФ Чили.

## Источники

### *Часть первая*

- Данилов С. Ю. Гражданская война в Испании (1936–1939). Москва, 2004  
 Египко Н. П. Мои меридианы. Санкт-Петербург, 2012  
 Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане. Москва, 1988  
 Кузнецов Н. Г. Накануне. Москва, 1971  
 Тарас А. Е. Подводные лодки Второй мировой войны 1939–1945 гг. Минск, 2004  
 Тарас А. Е. Сверхмалые подводные лодки 1914–2004 гг. Минск, 2004

- Дашьян А. В., Патянин С. В. и др. Флоты Второй мировой. Москва, 2009  
 Сория Ж. Война и революция в Испании 1936–1939. Москва, 1987  
 Боженко П. В. Подводные лодки в гражданской войне в Испании 1936–1939 годов. (Сборник «Тайны подводной войны», выпуски 12–14). Львов, 2002  
 Розин А. Советские моряки в Гражданской войне в Испании. Интернет  
 Александров Ю. И., Гусев А. Н. Боевые корабли мира на рубеже XX–XXI веков. Часть I. Подводные лодки. Санкт-Петербург, 2000  
 Jane's Fighting Ships, 1940, 1981–1982, 2004-2005  
 Jane's Warships Recognition Guide. London, 2002  
 Fuerza Naval Especial N.º 4. Submarinos  
 Fuerza Naval Especial N.º 9. Submarinos  
 Revista General de Marina. Octubre 1988  
 Revista General de Marina. Agosto-Septiembre 1988  
 Juan José Diaz Benitez. La Armada Española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial. Las Palmas de Gran Canaria, 2008  
 Juan Pardo San Gil. La Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi (1936–1939). Donostia-San Sebastian, 2008  
 Dionicio García Flórez. Buques de la guerra civil española. Submarinos. Madrid, 2003  
 Fighting Ships of the World. An Illustrated Encyclopedia of Modern Sea Power. London, 1980  
 Willard C. Frank, Jr. Naval Operations in the Spanish Civil War. Naval War College Review  
 Fuerzas Militares del Mundo. № 117/ 2012  
 Nowa Technika Wojskowa. № 6/2011  
 Defensa, n° 479, Marzo 2018  
 Интернет.

### *Часть вторая*

- Jane's Fighting Ship,s 2004-2005  
 Revista General de Marina (различные номера журнала)  
 В/Е “J.S.Elcano” Libro de Información General del Servicio de Máquinas. Armada Española, 2004  
 Интернет

### *Часть третья*

- Diario de la Goleta “Ancud” al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillemos (1843). Santiago de Chile, 1901  
 Manuel Luis Rodríguez. Rumbo al Sur. El historico viaje de la Goleta “Ancud”el Estrecho de Magallanes (1843). Historia Patagonica, Punta Arenas, 2004  
 Braun Menéndez. Fuerte Bulnes. Santiago de Chile, 1997  
 Чарльз Дарвин. Путешествие натуралиста вокруг света на корабле «Бигль». Москва, 1954.

### *Часть четвертая*

- [www.fuerzasnavales.com](http://www.fuerzasnavales.com)  
[www.armada.cl](http://www.armada.cl)  
[www.hazegray.com](http://www.hazegray.com)  
[www.navalhistory.flixco.info](http://www.navalhistory.flixco.info)  
[www.warship1.com](http://www.warship1.com)  
[www.cybertap.com/brothers/hmscanada](http://www.cybertap.com/brothers/hmscanada)  
[www.fach-extraoficial.com](http://www.fach-extraoficial.com)  
[www.asmar.cl](http://www.asmar.cl)  
[www.clasecontraclase.cl](http://www.clasecontraclase.cl)  
[www.portalaviacion.com](http://www.portalaviacion.com)  
[www.nautigalia.com/grandesbarcos/latorre/](http://www.nautigalia.com/grandesbarcos/latorre/)  
[www.revistamarina.cl/revistas/1993/](http://www.revistamarina.cl/revistas/1993/)

[www.raulhermosilla.tripod.cl](http://www.raulhermosilla.tripod.cl)  
[www.geocities.com/Area 51/Cavern/3389/bb\\_lato.htm](http://www.geocities.com/Area 51/Cavern/3389/bb_lato.htm)  
[www.base13.glasnet.ru](http://www.base13.glasnet.ru)  
[www.historicaltextarchive.com](http://www.historicaltextarchive.com)  
[www.pbenyon.plus.com/Janes\\_1919/](http://www.pbenyon.plus.com/Janes_1919/)  
 Моделист-конструктор, N 6, 1995  
 Первая мировая война на море /Редактор-составитель А. Е. Тарас, Минск-Москва, 2001  
 J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat. Pierwsza Wojna Światowa na Morzu, Gdańsk, 1973  
 Alejandro Concha Cruz. Historia Escolar de Chile, Santiago, 2002

### *Часть пятая*

Homenaje a Grau. Secretaría de Marina del Perú, 1979.  
 RH “Huáscar”. Armada de Chile, 1996.  
 Monitor “Huáscar”. Base Naval Talcahuano, 1996.  
 Vicente Grez. El Combate Homérico. Buenos Aires, 1968  
 Lincoln P. Paine. Ships of the World. Boston-New York, 1997.  
 Carlos Chubrétoovich Álvarez. Rehabilitación y recuperación del monitor Huáscar. Armada de Chile.  
 Revista de Marina, numero 3-2013. Marina de Guerra del Perú.  
 Интернет.

## **Примечания**

### **1**

Подводный колокол Анкуда: согласно чилотской мифологии на дне залива Анкуд находится колокол, который временами начинает звонить по ночам, знаменуя значимые события.

### **2**

Статья 1-я Политической Конституции 1833 года гласила: «Территория Чили простирается от пустыни Атакама до мыса Горн и от горного хребта Анд до Тихого океана, включая архипелаг Чилоэ со всеми прилегающими островами и (острова) Хуан Фернандес».