

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ПАРАДОКСЫ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ



Ю.Ф. КАТОРИН

ПАРАДОКСЫ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

Санкт-Петербург
2001

ББК 63

К 25

Каторин Ю. Ф., Коршунов Ю. Л.

К 25 Парадоксы военной истории. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2001.—640 с., ил. (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-89173-126-6

Данная книга представляет собой попытку окинуть хотя бы беглым взглядом некоторые, по нашему мнению, наиболее оригинальные и запутанные факты из области военной истории и, по возможности, дать им свое толкование. Естественно, мы не претендуем на истину в последней инстанции, поэтому данный материал следует рассматривать только как пусть и достаточно хорошо обоснованную, но версию причин, сделавших возможными описанные события. Насколько эти версии правдоподобны, решать вам, уважаемые читатели. Еще одним направлением книги является попытка собрать воедино некоторые наиболее фантастические рекорды, установленные в военной сфере.

ББК 63

Научно-популярная серия

*Юрий Федорович Каторин
Юрий Леонидович Коршунов*

ПАРАДОКСЫ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

Составитель Николай Лукьянович Волковский

Редактор *И. В. Петрова*. Технический редактор *И. В. Буздалева*.

Корректор *И. С. Милеева*.

Компьютерная верстка *С. А. Елисеева, Е. М. Петровой*.

Компьютерная графика *О. И. Орлова*

ЛР ИД № 03073 от 23.10.2000 г.

Подписано в печать 19.09.2001. Формат 84×108 ¹/₃₂. Печать офсетная.

Гарнитура TimeRoman. Печ. физ. л. 20,0. Усл. печ. л. 33,6.

Тираж 5000 экз. Зак. №

ООО «Издательство «Полигон»,

194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.

Тел.: 320-74-24; тел./факс: 320-74-23.

E-mail: polygon@spb.cityline.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов в ГИПК «Лениздат»
(типография им. Володарского) Министерства РФ по делам печати,
телерадиовещанию и средств массовых коммуникаций.

191023, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, 59

© Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю. Л., 2001

© Волковский Н. Л., составление, 2001

© ООО «Издательство «Полигон», 2001

© Гузь В. Г., дизайн переплета, 2001

ISBN 5-89173-126-6

ВВЕДЕНИЕ

История богата парадоксами, и совсем неслучайно мудрые Древние греки музу истории Клио считали самой загадочной из всех девяти муз. Не является исключением и военная история. Если заглянуть на ее скрижали, то можно найти очень много интересного и необычного. Данная книга представляет собой попытку окинуть хотя бы беглым взглядом некоторые, по нашему мнению, наиболее оригинальные и запутанные факты и, по возможности, дать им свое толкование.

Вам, уважаемые читатели, наверняка, неоднократно приходилось сталкиваться при детальном изучении того или иного исторического события с фразами типа: «Этот факт еще ждет своего толкования, или историки так и не пришли к единому мнению...». А иногда, как бы расписываясь в собственном бессилии, летописцы просто пишут: «Это очередная историческая загадка или парадокс». И уж совсем становится обидно, когда вместо аргументов или цифр встречаешься с ледяным молчанием или категорическим: «Еще не пришло время, чтобы сообщить общественности истинные причины...».

Авторы решили попробовать дать ответ на ряд таких загадок. Естественно, мы не претендуем на истину в последней инстанции, поэтому данный материал следует рассматривать только как, пусть и достаточно хорошо обоснованную, но версию. Насколько эти версии правдоподобны, решать вам.

Как и сама жизнь, история взаимоотношения между странами, тоже состоит из чередования черных и белых полос. Периоды прекрасных, даже союзнических отношений сменяют периоды охлаждения и даже конфронтации. В данной книге рассказано о малоизвестном широкому читателю эпизоде, когда Россия оказала весьма действенную помощь Соединенным Штатам в их войне за независимость против Великобритании. Уверены, когда вы, уважаемые читатели, познакомитесь с тем, какой восторженный прием был оказан русским военным кораблям в США, ибо сами американцы флота не имели, а флот России был в тот момент одним из сильнейших в мире, то подумаете, что надо для того, чтобы к нам относились с восторгом и уважением. Поверьте, для этого мало лучшего в мире балета и замечательной литературы.

Мы поведаем вам и о знаменитом американце Джоне Поле Джонсе, который начал свою карьеру, как пират, потом стал национальным героем США, был произведен в адмиралы, а затем приглашен на русскую службу. Однако принять должность командующего Балтийским флотом, ему так и не было суждено из-за провокации английской агентуры в Санкт-Петербурге. Причем применили веками проверенный и почти безотказный прием: из моряка просто сделали «человека, похожего на Ю. Скуратова». Не раз бивший англичан на море, он оказался бессилен против их закулисных интриг.

Познакомит вас наша книга и с некоторыми парадоксами развития военной техники, в частности, с необычными летательными аппаратами и образцами стрелкового оружия. Поведает о том, из каких соображений тот или иной экзотический проект увидел свет. История военной техники ими богата, поскольку мечта об оружии, настолько могучем, чтобы мгновенно сокрушить любого неприятеля, столетиями не давала покоя королям и султанам, воеводам и генералам. В своем стремлении заполучить такое оружие они нередко увлекались и доводили дело до полного абсурда. Часто на смену трезвому расчету приходили эмоции, а, точнее, амбиции. Чья пушка больше? Чей корабль мощнее? Чей самолет быстрее? Многие хотели, чтобы именно их образец оружия стал рекордсменом по числу эпитетов «самый-самый».

Еще одним направлением книги является попытка собрать воедино некоторые наиболее фантастические рекорды, установленные на «военной ниве». А по иному такие факты как, например, уничтожение субмариной за один поход 54 торговых судов противника при всем желании не назовешь. При этом мы ни в коей мере не пытались просто переписать военный раздел книги рекордов «Гиннеса», что было бы совсем не сложно, а путем тщательного анализа ситуации и условий, при которых стали возможны эти часто поистине уникальные достижения и парадоксальные события, попытаться объяснить причины их возникновения. Поскольку этот материал очень обширен, то мы пока ограничились в основном только двумя видами вооруженных сил: авиацией и флотом. Будет ли продолжение? – решающее слово тоже за вами, дорогие читатели.

Книга предназначена в первую очередь для людей, интересующихся военной историей, любителей военно-исторической литературы, но может быть интересна и полезна широкому кругу читателей.

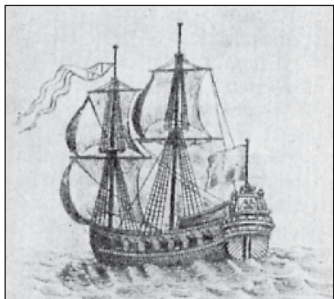
Небываемое бывает

По приказу Петра Великого надпись «Небываемое бывает» выбили на медалях, которыми наградили участников захвата в устье Невы двух шведских военных кораблей.

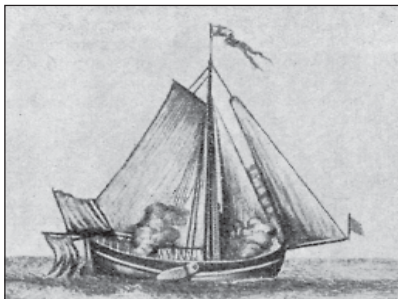
Ночь на 7 мая 1703 года с вечера была ясной, потом хлынул ливень, поплыл густой туман. Шведский вице-адмирал Г. фон Нумерс, который с сильной эскадрой в составе 9 вымпелов пришел на выручку Ниеншанца, не рискнул сразу идти к крепости и выслал вперед разведку: 14-пушечную шняву «Астрельда» и 10-пушечный бот «Гедон».

Корабли поднялись до деревни Калинкиной, но дальше идти не решились до утра. Однако рассвет увидели не все шведы. Русские ночью, в молочной мгле скрытно подообрались на 30 лодках к отделившимся от эскадры разведчикам и напали с двух сторон. Бой был жарким. Почти в одно время 8 лодок пристало к высоким бортам неприятельских кораблей. Вначале на палубы шведов полетели гранаты. Затем начался абордаж: в дело пошли тесаки и палаши. Сопротивлялись шведы умело и отчаянно: из 77 живыми взяли только 19, да и то ранеными. Нумерс рвал на себе волосы, но подойти на выручку не смог. Впоследствии Петр писал: «...хотя неприятель жестоко стрелял из пушек, однако ж наши, несмотря на то, с одной мушкетною стрельбой и гранатами, понеже пушек не было, оные оба судна абордировали и взяли».

Командовавшие операцией Петр I и А. Д. Меншиков были удостоены высшей награды России — ордена Святого Андрея Первозванного. Все офицеры были награждены золотыми медалями с цепями, а солдаты — серебряными без цепей. На одной стороне медали было выбито изображение Петра, а на другой — фрагмент боя и лаконичная надпись:



Шнява «Астрельда»

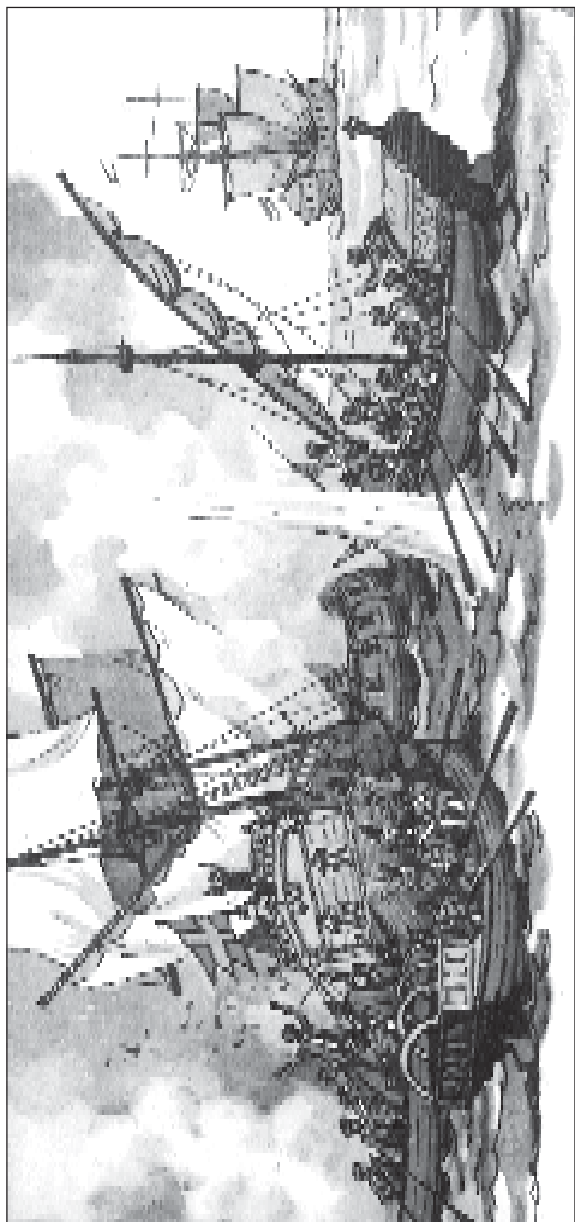


Бот «Гедон»

«Небываемое бывает. 1703». Кстати, Петр I получил орден под номером 7, что никак не сочетается с мнением некоторых историков о его чрезмерном честолюбии. Трофеи этого сражения выставлены в первом зале Центрального военноморского музея, и, думается, глядя на огромный двуручный рыцарский меч, отобранный у шведского моряка, а также, зная смелый, упорный характер потомков викингов, посетители согласятся с этой оценкой русского императора, который сам сразу даже не поверил такому счастью. Дату данного боя приняли за день рождения Балтийского флота, получившего в результате славной победы два корабля. Они долго служили России, затем некоторое время сохранялись «для памяти», а когда пришли в ветхость, то с них были сделаны модели. Был «пристроен» и единственный оставшийся в живых офицер со шведской шнявы. Им оказался молодой голландец Карл фон Верден. После его выздоровления от ран Петр убедил бывшего противника перейти на русскую службу. Верден дослужился до чина капитана первого ранга и в 1724—1730 годах командовал линейными кораблями Балтийского флота.

Случай действительно уникальный: в морской летописи аналогов схватки морских кораблей и рыбацких лодчонок найдется очень немного, но за десятки веков сражений военная история знает столько парадоксов, что описать даже малую их часть не хватит никакой бумаги.

«Сила солому ломит» — эта мудрая русская пословица хорошо нам знакома. Однако в реальной жизни есть примеры,



Взятие шведских военных кораблей русскими лодками

когда умудрялись упускать противника, имея колоссальный перевес в силах, именно в силах, а не в численности, ибо значительное преимущество в оружии и выучке компенсирует даже солидное численное превосходство без особых проблем. Есть яркие примеры, когда, наоборот, совсем малыми силами наносили действительно, а не «на бумаге», могучему противнику сокрушительное поражение или причиняли ему серьезный ущерб. Многие называли такие события чудом или примером небывалого воинского счастья, но тщательный анализ этих казусов, как правило, позволяет докопаться до истинных причин: обычно это применение принципиально новых видов оружия или тактических приемов.

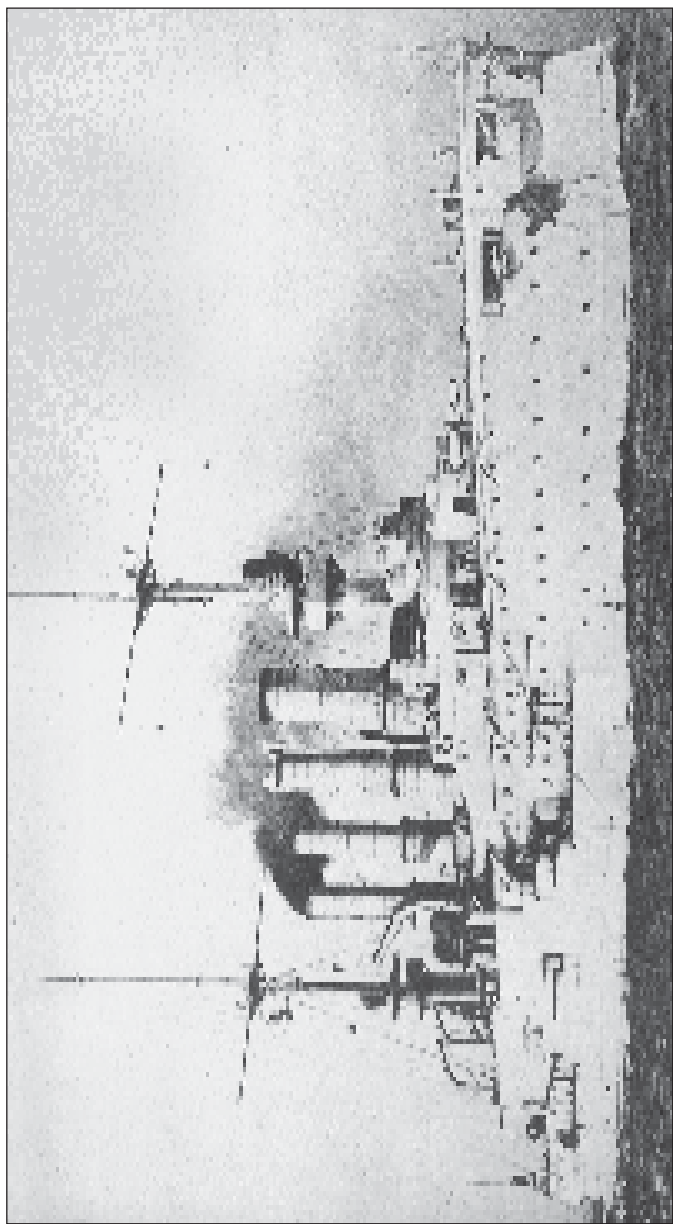
Если же в битве сходятся равные (или почти равные) противники, то победа достается обычно очень большой ценой. Одними из наиболее ярких примеров таких событий являются знаменитая Пиррова победа над древними римлянами и Куликовская битва. Разгромить сильного врага при равенстве сил и не понести серьезных потерь — это вершина полководческого искусства. Вместе с тем военная история знает примеры, когда громкие победы в открытом бою при «равном раскладе» достигались вообще без потерь, при этом не изменялись какие-либо особенные новшества. Причина тут часто крылась в грубейших просчетах проигравшей стороны.

Наш рассказ — о нескольких таких парадоксальных победах, одержанных на море над сильным, активно сопротивлявшимся противником. Случаи, когда легко побеждали жалкие, хотя и многочисленные, но деморализованные остатки некогда могучих армий, а потом громко трубили об этом на весь мир (союзники весной 1945 года на Западном фронте), описывать не будем.

Одиссея вице-адмирала М. Шпее

По плану ведения начавшейся в 1914 году войны на море германское морское командование собиралось развернуть на Дальневосточном театре крейсерскую войну против британской торговли. При помощи этих крейсеров предполагалось нарушить подвоз сырья, военного снаряжения, продуктов питания из английских колоний в метрополию, а также отвлечь часть морских сил противника с главного театра военных действий. Для достижения этой цели в Желтом море на военно-морской базе Циндао (Киао-Чао) была развернута сильная эскадра вице-адмирала графа Максимилиана фон Шпее, в составе двух броненосных крейсеров «Шарнгорст», «Гнейзенау» и двух легких крейсеров «Эмден», «Нюрнберг». У берегов Восточной Африки находился легкий крейсер «Кенигсберг», в Атлантическом океане — крейсера «Карлсруэ» и «Дрезден», а у западных берегов Америки — крейсер «Лейпциг». Но вступление в войну на стороне Антанты Японии сделало этот смелый план нереальным, а положение немецкой базы безнадежным. Шпее получил приказ с пятью крейсерами срочно покинуть Дальневосточные воды, ускользнуть от противника и проскочить на секретную базу к западу от Исландии. Два наиболее быстроходных корабля «Эмден» и «Карлсруэ» немцы все-таки решили оставить на Тихом океане как рейдеры-одиночки.

В свою очередь Англия, учитывая потенциальную угрозу со стороны германского флота, провела ряд мероприятий для защиты своей торговли, одним из которых стало формирование нескольких крейсерских эскадр, главной задачей которых было уничтожение рейдеров противника. Англичанами также была создана сеть баз (или, как их называли британцы, станций), одна из них, в частности, находилась вблизи юго-восточного побережья Америки в Порт-Стэнли на Фолклендских островах. На нее базировалась довольно сильная английская эскадра в составе броненосных крейсеров «Гуд Хоуп», «Монмаунт», бронепалубного крейсера «Глазго» и вспомогательного крейсера



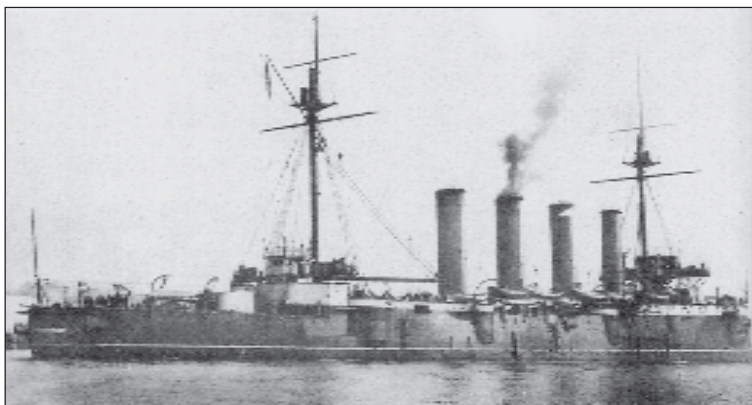
Флагман вице-адмирала М. Шпее броненосный крейсер «Шарнгорст»

«Отранто». Командовал эскадрой опытный моряк вице-адмирал Х. Крэдок.

После объявления войны, 6 августа германские корабли спешно вышли на Марианские острова, где 22 августа произошло рандеву крейсера «Эмден» с адмиралом, который дал последнему указания действовать самостоятельно. 7 сентября германская эскадра уже стояла на якоре у острова Крисман, 14 сентября находилась у острова Самоа и далее пошла к острову Таити.

Благополучно избежав встречи как с австралийской эскадрой адмирала Ф. Пети, так и со сформированными Японией двумя крейсерскими эскадрами, немцы в конце сентября 1914 года вышли на просторы Тихого океана и пропали из виду. Только вечером 4 октября радиостанция в Сува перехватила телеграмму, отправленную с «Шарнгорста», откуда стало понятно — немцы на пути к острову Пасхи. Вопрос прояснился: Шпее шел к Американскому побережью. Все указывало на опасность, грозящую району операций командира эскадры в вест-индской станции вице-адмирала Х. Крэдока, вместе с тем положение его было далеко не прочно из-за явно недостаточной численности английских кораблей, находящихся в этом районе. Адмиралтейство приказало срочно сосредоточить всю эскадру у Фолклендских островов, а по сосредоточению произвести осмотр Магелланова пролива. До прибытия со Средиземного моря подкрепления инструкция предписывала держать при себе ранее посланный в этот район броненосец «Канопус» (14 320 т, четыре 305-мм и двенадцать 152-мм пушек, броня — до 300 мм, скорость — 18 узлов) — довольно старый (1899 г.), но все еще мощный корабль.

В день отправления телеграммы с инструкциями адмирал Шпее появился у Самоа, откуда затем вышел по ложному курсу, что привело к мысли о намерении вернуться в первоначальную базу. Опасения за эскадру Крэдока отпали, и ему было сообщено, что необходимо немедленно начать операции против немецкой торговли на западном побережье Америки и в Магеллановом проливе. Успокоенный Крэдок вошел в пролив с намерением собрать сведения о



Флагман вице-адмирала Х. Крэдока
броненосный крейсер «Гуд Хоуп»

неприятеле и в первую очередь о крейсере «Дрезден», который уже не один раз мелькал в этом районе. В пути он все время принимал радиопереговоры между немецкими торговыми судами и военными кораблями, но расшифровать их не смог. В порту Пунта-Аренас адмирал узнал от английского консула, что у острова Коронель заметна повышенная активность германских судов, а 25 сентября там видели трехтрубный крейсер, вероятно, «Дрезден». Крэдок решил немедленно нанести удар. После полуночи он тихо снялся с якоря и с потушенными огнями вышел в море, но все поиски были безуспешными.

Общая обстановка к этому времени окончательно прояснилась, почти не оставалось сомнений, что Шпее все-таки идет на остров Пасхи. Радиостанция в Новой Зеландии перехватила очередное радио германского адмирала. Адмиралтейство немедленно передало это Крэдоку, предписывая ему быть готовым встретить броненосные крейсера немцев. Главной целью ставилась защита торгового пути.

При наличии только одной эскадры начальник южноамериканской станции не имел возможности полностью решить эту проблему, поскольку было необходимо собрать солидные силы по обе стороны материка, чтобы наверняка одо-

леть противника в бою. Однако 12 октября прибыло новое распоряжение Адмиралтейства: «Все внимание надлежит сосредоточить на эскадре Шпее и только на ней, а главное — насколько возможно предупредить прорыв неприятеля в Атлантику». Крэдок решил сосредоточить свою эскадру у Фолклендских островов, но сосредоточение затянулось, и главной причиной был «Канопус». Адмиралтейство рассчитывало на его приход к 15 октября, но из-за штормов ошиблось в расчетах, поскольку довольно низкобортный корабль сильно терял скорость на больших волнах. Теоретики из Адмиралтейства жестко требовали, чтобы все английские броненосцы могли вести огонь из передней башни прямо по носу на любых, в том числе и самых малых, углах возвышения орудий. Из-за этой причуды гладкопалубные корпуса имели слишком малую высоту борта у форштевня и глубоко зарывались в воду при сильном волнении. Понимая это, Крэдок 18 октября телеграфировал командованию, что, если иметь при себе старый броненосец, то эскадренный ход на свежей волне не превысит 12 узлов, но выражал надежду, что все-таки сумеет принудить неприятеля к бою. Последние слова адмирала ясно показывают, что распоряжение «искать неприятеля» принималось им как прямое приказание обязательно вступить с ним в бой.

22 октября, как только пришел «Канопус», Крэдок снялся с якоря и двинулся к мысу Горн. Полученные инструкции не оставляли у него сомнений, как ему надлежало действовать, т. е. искать встречи с неприятелем, но Крэдок был убежден в невозможности выполнить эту задачу с таким тихоходом, как «Канопус», у которого, в довершение всех бед, постоянно ломались машины. Поэтому броненосец, в конце концов, отделили для конвоирования пароходов-угольщиков, следующих за эскадрой.

В это время в британском Адмиралтействе сменилось руководство, и новый состав принял экстренные меры к усилению южноамериканской эскадры. Уведомляя о посылке подкрепления, командование совершенно определенно указывало, что от адмирала не ожидают никаких действий без «Канопуса». Ему предписывалось: «Держать эскадру совме-



Схема движения эскадры вице-адмирала Шпее
при переходе через Тихий океан

стно с броненосцем и отправить на разведку самый быстроходный крейсер «Глазго». Новые инструкции запоздали, телеграмму Крэдок так и не получил. Не подлежит сомнению, что, получив последнюю депешу своевременно, командующий отправил бы на разведку «Глазго», а с остальными судами отступил бы на соединение с «Канопусом». Но в предыдущих телеграммах указывалось на необходимость «готовности встретить неприятеля», упоминалось слово «искать», что в то время для каждого британского офицера звучало, как «найти неприятеля и уничтожить его». Выполнить это, будучи связанным старым тихоходным броненос-

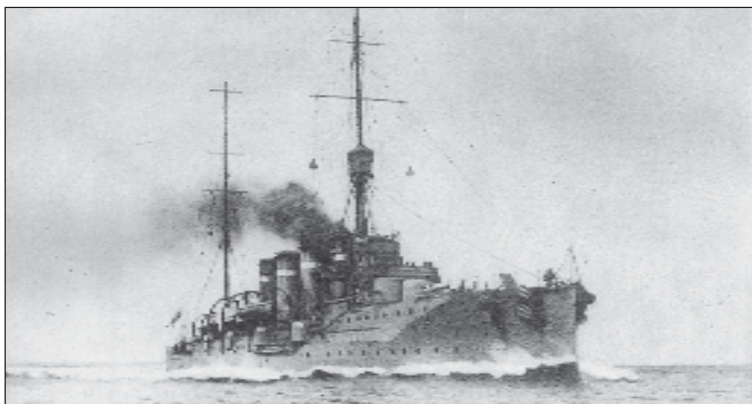
цем, было невозможно, и адмирал с тяжелым сердцем решил его оставить.

Надо думать, что главнейшей своей обязанностью он считал отыскание неприятеля, но не исключается возможность и другого предположения, а именно, что адмирал посчитал весьма вероятным движение «Шарнгорста» и «Гнейзенау» к Панамскому каналу, так как ожидаемое их прибытие в чилийские воды запоздало на 2 недели. Одновременно к вице-адмиралу поступила информация от экипажей потопленных судов, что на юге активно пиратствует «Лейпциг».

Во всяком случае, если Крэдок действительно думал, что Шпее пошел к Панамскому каналу, то он жестоко ошибался. 12 октября броненосные крейсера немцев совместно с легким крейсером «Нюрнберг» прибыли на остров Пасхи, где встретились с «Дрезденом». Последний крейсировал на торговых путях, но безуспешно, и прибыл на остров на 2 дня раньше основных сил. 14 октября к эскадре присоединился «Лейпциг» вместе с угольщиками и транспортами, и, таким образом, сосредоточение всей германской Тихоокеанской эскадры закончилось. Охота «Лейпцига» была более успешной: 25 августа он потопил английское грузовое судно «Бенкфилд», а 11 сентября захватил пароход «Элсинор», высадив его экипаж в «лучших традициях» древних пиратов на необитаемых Галапагосских островах.

На острове Пасхи — пустынном, забытом владении Чили — немцам никто не мешал, поэтому эскадра, простояв спокойно в течение недели, сделала все необходимые приготовления, пока Крэдок в ожидании «Канопуса» стоял на Фолклендских островах, и 18 октября вышла в море. В полдень 30 октября эскадра уже находилась в 50 милях к западу от Вальпараисо. Рано утром 1 ноября с германского парохода была получена радиограмма с извещением о том, что на рейде острова Коронель неожиданно появился «Глазго». Шпее решил немедленно идти туда, чтобы уничтожить английский крейсер.

Около этого времени и Крэдок начал свой поиск к северу, считая вероятным противником лишь «Лейпциг», тогда как на самом деле в 60 милях к северу сосредоточилась вся



Английский бронепалубный
крейсер «Глазго»

германская эскадра. Шпее также рассчитывал на встречу только с одним «Глазго», поэтому предполагал выслать для осмотра побережья свой самый быстроходный крейсер «Дрезден», расположив остальные корабли полукругом на расстоянии 20 миль от гавани. Немецкая эскадра разделилась.

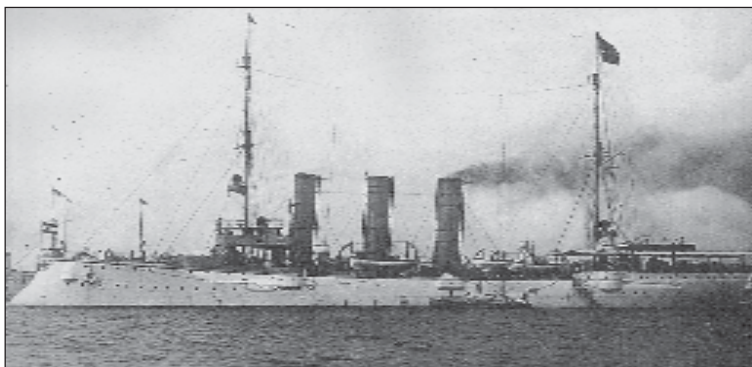
Такова была обстановка к 14 ч 1 ноября — ни британский, ни германский адмиралы не подозревали о присутствии друг друга, считая, что предстоящая задача сводится лишь к тому, чтобы найти и уничтожить только одинокий легкий крейсер противника. Крэдок, идя 10-узловым ходом курсом норд-вест, приказал своим кораблям занять места по линии норд-ост от флагманского крейсера на расстоянии 15 миль друг от друга в следующем порядке: броненосные крейсера «Гуд Хоуп» и «Монмаунт», вспомогательный крейсер «Отранто» и легкий крейсер «Глазго», который уже закончил осмотр гавани Коронеля и присоединился к главным силам. Погода была неблагоприятная, дул свежий зюйд-ост, разводивший крупную волну.

В 16 ч 20 мин «Глазго» заметил справа по носу дым и повернул на него. Еще через четверть часа командир крейсера понял, что долгожданный момент наступил: в 16 ч 40 мин «Глазго» донес о появлении «Шарнгорста», «Гнейзе-

нау» и одного легкого крейсера. Немцы тоже заметили английский корабль и повернули на него. «Глазго» полным ходом пошел на соединение с «Гуд Хоуп», который, в свою очередь, тоже повернул в сторону неприятеля. «Монмаунт» и «Отранто» последовали за флагманом. «Канопус», который находился почти в 300 милях к югу и медленно выгребал с угольщиками против большой волны, не мог оказать какую-либо помощь.

Когда «Глазго» обнаружил неприятеля, германские корабли шли вдоль побережья, чтобы занять позицию у Коронеля. Однако вместе были только броненосные крейсера и «Лейпциг». «Нюрнберг» именно в это время погнался за каким-то небольшим пароходом и был на севере вне видимости, а «Дрезден», получивший приказ поддерживать связь с «Нюрнбергом», находился в 12 милях позади. Таким образом, эскадра Шпее была сильно разбросана. Она имела пары только для 14-узлового хода. Увидев британские корабли, адмирал приказал разводить пары во всех котлах и, не ожидая присоединения срочно вызванных двух легких крейсеров, начать погоню в строе кильватера, стараясь держать противника справа по носу. Обе эскадры шли строго на юг слегка сходящимися курсами.

Позволив себе разлучиться с кораблем, специально присланным Адмиралтейством в поддержку, Крэдок, тем не менее, не высказал никаких признаков желания уклониться от боя. Наоборот, приняв во внимание взаимное положение эскадр, он решил скорее начать бой, пока все выгоды освещения были на его стороне. Историки до сих пор спорят, а смогли бы или не смогли англичане отступить на соединение с «Канопусом», но однозначно ответить на этот вопрос так и не сумели. Известнейший британский специалист по военноморской истории Юлиан Корбетт считает, что сделать это было невозможно, и так пишет о положении Крэдока: «Нельзя без волнения мысленно представить себе чувства, которые должен был испытывать этот способный начальник, оказавшийся вопреки всем своим представлениям в безвыходном положении. Пелена, окутывающая один из самых трагических моментов морской истории Англии, никогда не сможет



Немецкий бронепалубный
крейсер «Лейпциг»

быть развеяна. Что пережил погибший адмирал, каковы были его мысли в момент встречи, остается для нас тайной, но не подлежит сомнению, что ни одного мгновения он не колебался».

Эти торжественные слова были написаны после того, как стали известны плачевные итоги боя, но давайте посмотрим на положение вещей непредвзятым взглядом. Получается следующая ситуация: эскадра крейсеров сильнейшей морской державы мира, специально выделенная для борьбы с крейсерами противника, перехватила вражеские корабли, т. е. сделала то, что должна была сделать. Теперь все решает только искусство командиров и соотношение сил сторон. У англичан: два броненосных крейсера — «Гуд Хоуп» (водоизмещение — 14 100 т, скорость — 24 узла, вооружен двумя 234-мм и шестью 152-мм пушками, экипаж — 919 человек) и «Монмаунт» (9800 т, 23 узла, четырнадцать 152-мм пушек, экипаж — 735 человек); легкий крейсер «Глазго» (4800 т, 25,3 узла, две 152-мм и десять 102-мм пушек); вспомогательный крейсер «Отранто» (12 128 т, восемь 120-мм пушек, скорость — около 17 узлов).

Немцы также имели два броненосных крейсера-близнеца «Шарнгорст» и «Гнейзенау» (11 420 т, 23,5 узла, вооружены восемью 210-мм и шестью 150-мм пушками) и два лег-

ких крейсера: «Дрезден» — 3500 т, 24 узла (фактически давал до 27 узлов), десять 105-мм пушек, и «Лейпциг» — 3200 т, 22 узла, десять 105-мм пушек. По всем военно-морским канонам, силы были примерно равны, конечно, «Отранто» трудно сравнивать с настоящим боевым кораблем, зато «Глазго» по весу бортового залпа превосходил любой из немецких легких крейсеров в два раза (161 кг против 80 кг).

К 18 ч Крэдок первым собрал свою эскадру и, построив ее в кильватерную колонну, пошел на сближение с противником. Вслед за тем адмирал последний раз связался с «Канопусом» и, сообщив ему о своем намерении атаковать неприятеля, запросил его место. Броненосец, шедший 10-узловым ходом, принял радио и сообщил, что находится в 250 милях к югу. Согласно записям штурмана «Глазго», британская эскадра повернула «все вдруг» на 4 румба влево с целью сблизиться с неприятелем и принудить его к бою до захода солнца. Этот маневр, в случае удачи, ставил Шпее в очень невыгодное положение, так как британская эскадра находилась между солнцем и неприятелем. Германская эскадра ответила тоже поворотом влево, удерживая расстояние в 90 кабельтов. Крэдок увеличил скорость до 17 узлов и опять попытался принудить противника к бою, пока на его стороне были выгоды освещения, но «Отранто» стал отставать и скорость пришлось снизить. В 18 ч 50 мин к эскадре Шпее, наконец, присоединился «Дрезден», и немецкий адмирал, ранее отвечавший на все повороты Крэдока влево тоже поворотами влево, теперь сам повернул в сторону противника. Эскадры пошли на сближение. Видя неизбежность боя, «Отранто» запросил, не следует ли ему держаться вне линии огня, но ответа не получил.

Однако, по описанию немцев, момент начала боя был выбран не только потому, что подошел «Дрезден». Свинцовые тучи и налетавшие дождевые шквалы затемняли свет наступающих сумерек, вместе с тем западная часть горизонта была ясна. Пока солнце не зашло, выгоды освещения были на стороне Крэдока, но противник принять бой в этих условиях не желал. С заходом солнца обстановка совершенно менялась. Германские корабли терялись на восточном тем-

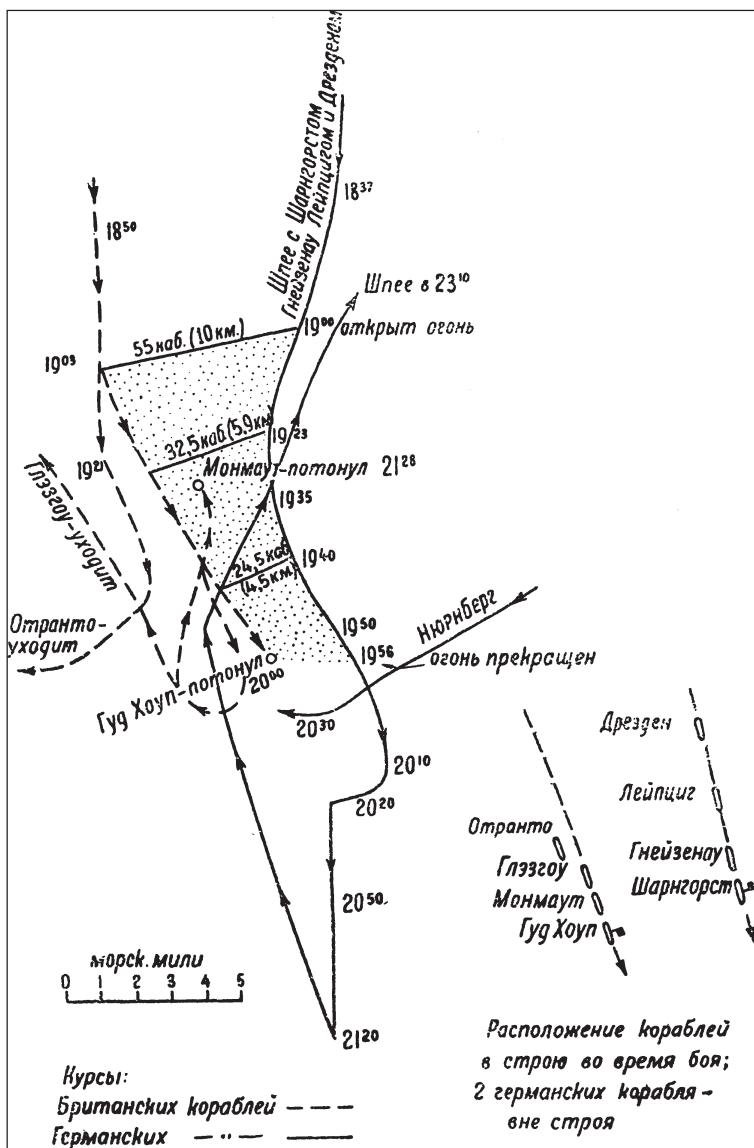
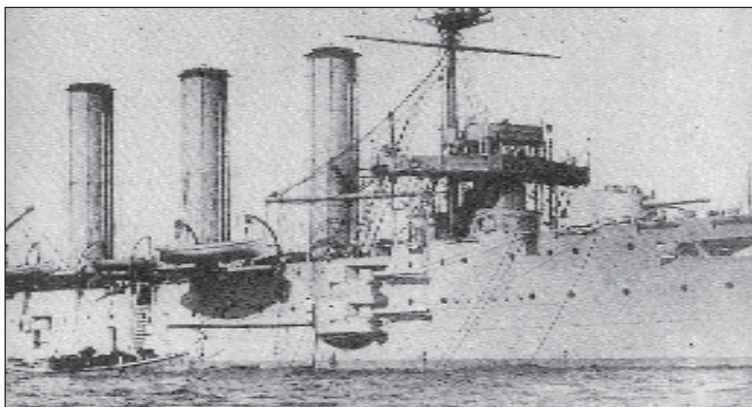


Схема движения кораблей
в бою у мыса Коронель

ном горизонте, силуэты же английских резко вырисовывались на хорошо освещенном западном. Этого и ждал германский адмирал. «Я так маневрировал, — писал он, — чтобы заходящее солнце не мешало мне. Луна еще не была полной, но обещала хорошее освещение».

В 19 ч немцы с дистанции 55 кабельтовых открыли огонь, хотя еще не вполне закончили построение. Британская эскадра имела между кораблями точно 2 кабельтовых, германская же сильно растянулась. «Лейпциг» все еще находился от «Гнейзенау» в 5 кабельтовых, а «Дрезден» от «Лейпцига» — в 7. И тут англичан ждал крайне неприятный сюрприз: несмотря на большое расстояние и сильнейшую качку, стрельба обоих немецких броненосных крейсеров с самого начала была просто отличной. Первый трехорудийный залп «Шарнгорста» дал недолет всего в 2,5 кабельтова и весьма кучные разрывы. Второй — перелет. Третий попал прямо в «Гуд Хоуп», и над носовой башней английского крейсера взметнулось пламя взрыва, после чего баковое 234-мм орудие прекратило огонь и не возобновляло его за все время боя. Залпы немцев следовали один за другим с интервалом всего в 15 с, английский флагман смог отвечать только раз в 50 с.

«Гнейзенау» стрелял залпами по «Монмаунту», у которого через три минуты начался сильнейший пожар на баке. Очень скоро бой сделался общим, в 19 ч 10 мин «Лейпциг» накрыл «Глазго». «Дрезден» тоже стрелял по «Глазго», но не забывал и про «Отранто», впрочем, последний в бой не стремился, а держался вне линии огня. С каждой минутой тактические условия для английской эскадры ухудшались: волна била в стреляющий борт, обдавая комендоров и орудия, заливая прицелы; темнота сгущалась, и наблюдать падение своих снарядов становилось все труднее. Вскоре крейсера противника почти скрылись из виду. Об их местоположении можно было судить только по вспышкам выстрелов, в то время как английские корабли представляли ясно различимую цель. С «Глазго» было хорошо видно тяжелое положение головных британских крейсеров, жестоко страдавших от неприятельского огня, но в 19 ч 19 мин и сам он получил первое попадание 105-мм снаряда с «Лейпцига».



Английский броненосный
крейсер «Монмаунт» (обратите внимание
на расположение орудий нижнего каземата)

Положение «Гуд Хоуп» к этому времени стало критическим. С начала боя он держался на курсе, несколько сходящемся с противником, и непрерывно поражался его залпами, но огня не прекращал и из боя выйти не стремился. В 19 ч 45 мин он стал заметно отставать, и вдруг мрак ночи прорезала вспышка сильнейшего взрыва, взвился столб пламени высотой более 200 футов, стрельба прекратилась...

Положение «Монмаунта» было ненамного лучше. «Глазго» пока почти не пострадал. Все внимание противника сосредоточилось на «Монмаунте», но стоило «Глазго» показать себя вспышками выстрелов, как на него обрушился шквал огня, из-за этого крейсер в 20 ч 00 мин прекратил стрельбу. «Монмаунт» справился с пожарами и скрылся из виду. «Глазго» тоже повернул и в 20 ч 15 мин вышел из боя. Вскоре он перегнал совершенно разбитый «Монмаунт». Имея сильный дифферент на нос, броненосный крейсер глубоко зарывался в волны и брал много воды полубаком. Помощи «Глазго» оказать не мог, так как сам имел 5 попаданий в ватерлинию, но, по счастью, все они пришлись в угольные ямы. После гибели флагмана «Монмаунту» не оставалось ничего другого, как срочно уходить, и он пол-

ным ходом пошел на запад, сопровождаемый «Отранто». Таким образом, временно три английских крейсера скрылись, хотя Шпее и старался их окружить. После того, как смолкли выстрелы, немецкий адмирал приказал легким крейсерам добить противника торпедами, но приказание не могло быть выполнено из-за темноты.

Около 21 ч, идя в северо-западном направлении, «Глазго» услышал в 10 милях к северу от себя частые выстрелы, это вступил в бой «Нюрнберг» (3470 т, 23,5 узла, десять 105-мм орудий).

Отстав от эскадры утром, этот немецкий крейсер в течение дня не смог к ней присоединиться и с наступлением темноты пошел на вспышки выстрелов. Когда стрельба прекратилась, он продолжил движение наугад, случайно натолкнулся на «Монмаунт» и в тусклом лунном освещении сумел опознать его. Избитый крейсер имел сильный крен на левый борт, а из средней части клубами вырывался пар. При приближении «Нюрнберга» крен настолько увеличился, что орудия левого борта не могли стрелять, и ничего не мешало немцам открыть совершенно безнаказанный огонь с близкой дистанции. «Мне, — писал сын Шпее, артиллерийский офицер с «Нюрнберга», — было невыразимо тяжело стрелять по несчастному крейсеру, но... флаг его все еще развевался». «Нюрнберг» несколько раз прекращал огонь, давая возможность противнику сдаться, но со времен Тюдоров британские корабли создали себе репутацию несдающихся, предпочитая гибель плену. Поэтому немцам пришлось добить беспомощный корабль: несколько залпов, сделанных чуть ли не в упор, и «Монмаунт» резко перевернулся, 10 мин поплавал килем вверх и скрылся в морской пучине. Чтобы добить упрямый крейсер, «Нюрнбергу» пришлось потратить 135 четырехдюймовых снарядов. О спасении английских моряков в такой шторм не могло быть и речи из-за полнейшей невозможности спустить на воду шлюпки.

В это время «Глазго» и «Отранто», повернув на юг, полным ходом шли на соединение с «Канопусом». О нахождении броненосца поблизости Шпее кое-что знал, и это вызывало у него сильное беспокойство, поэтому преследовать

англичан немцы даже не пытались. «Против этого корабля, — писал граф через два дня после боя, — мы не сможем сделать что-либо. Держись они соединенно, судьба наша была бы иная». Однако сейчас германская эскадра не пострадала совершенно, ее крейсера не имели ни одного серьезного попадания и потеряли ранеными только двух человек. На следующий день Шпее пошел на север к Вальпараисо. Простояв там разрешенные 24 ч, он повернул обратно к мысу Горн, в то время как все три английских корабля, наконец, соединились и на всех парах спешили на свою базу к Фолклендским островам. Немецкая эскадра еще не подозревала, что дни ее сочтены и что первый лорд Адмиралтейства У. Черчилль уже назвал ее «срезанным цветком, обреченным на смерть».

В чем же причина такого страшного разгрома? Согласиться, потерю 2 крупных кораблей и 1654 человек с нанесением ущерба противнику в виде 2 раненых матросов (по одному за крейсер) иначе не назовешь. Может, дело в безоговорочном превосходстве боевых параметров немецких крейсеров над английскими кораблями? По «возрасту» они почти ровесники (немцы 1907 года, а англичане 1903 года выпуска). А все специалисты отмечают, что германские броненосные крейсера того времени отличались от современных им английских и французских меньшим водоизмещением и радиусом действия, меньшей скоростью хода и меньшим калибром главной артиллерии. Однако, уступая иностранным крейсерам по всем этим качествам, немецкие корабли выделялись хорошим бронированием и весьма совершенной для своего времени системой непотопляемости. Но парадокс ситуации как раз и состоит в том, что именно эти качества немцам не понадобились.

Артиллерийская дуэль между крейсерами «Шарнгорст» и «Гуд Хоуп» продолжалась всего 46 мин, но из них в зоне действительного огня англичане находились 23 мин. Однако за это время «Гуд Хоуп» получил до 40 попаданий 210-мм бронебойными и 152-мм фугасными снарядами с разных дистанций, причем наименьшая из них — 25 кабельтовых. Результат, учитывая шторм в 6 баллов и ночное время, просто

феноменальный. С 19 ч 03 мин «Шарнгорст» давал залпы через 15 с и поразил англичан уже третьим залпом из трех 210-мм и трех 152-мм орудий, а всего немцы выпустили за этот короткий бой 637 тяжелых снарядов. «Гуд Хоуп» сумел пристреляться с опозданием на 3 мин, давая залпы из четырех 152-мм орудий лишь через 50 с. В «Шарнгорст» попало три снаряда, один из которых принадлежал артиллерии малого калибра, да и тот всего лишь пробил насквозь третью дымовую трубу в ее верхней части. Первый 234-мм английский снаряд угодил в ствол 210-мм орудия носовой башни и вывел его из строя на все время боя, а второй (152-мм) — в бортовой броневой пояс, но не смог его пробить. Пострадавших на немецком флагмане не было.

Крейсер «Монмаунт» был под огнем 210-мм бронебойных и 152-мм фугасных снарядов «Гнейзенау» и за 55 мин дуэли получил не менее 20 попаданий. В самом начале боя 210-мм бронебойный снаряд угодил в крышу носовой башни, от взрыва боезапаса она была буквально разорвана на куски, что очень существенно уменьшило огневую мощь англичан. На корабле свирепствовали пожары, которые со временем погасили от действия свежей волны при поворотах. Вскоре «Монмаунт» стал отставать и вышел из строя вправо, причем в строй он больше не возвращался. Кроме того, в английский крейсер стрелял и «Нюрнберг», но это уже был не бой, а настоящий расстрел. «Гнейзенау» выпустил 442 снаряда, а получил всего 4 попадания, причем одно из них 152-мм лиддитным снарядом с «Глазго» в барбет кормовой башни, при этом на короткое время башня была заклинена. Другой крупный снаряд прошел над поясной броней, разорвался внутри корабля и вызвал пожар, пострадало 2 человека. Третий и четвертый снаряды повредили формарс и командирский мостик. Немецкие легкие крейсера, несмотря на активное участие в бою, ни попаданий ни каких-либо потерь вообще не имели. «Лейпциг» выпустил 407 четырехдюймовых снарядов, а «Дрезден» — 102.

Как же стало возможным получить такое фантастическое преимущество? Ведь по количеству стволов в бортовом залпе и технической скорострельности пушек англичане



Вице-адмирал
М. Шпее



Вице-адмирал
Х. Крэдок

не уступали немцам («Гуд Хоуп» имел 10 крупных орудий на борт, «Монмаунт» — 9 и у немцев тоже по 9). Не будем сейчас говорить о более высокой эффективности снарядов германской 210-мм пушки, а попробуем ответить только на вопрос о причинах, по которым стала возможной такая разница именно в количестве попаданий. На наш взгляд, их две.

Во-первых, Шпее по всем статьям переиграл Крэдока, он выиграл у него в процессе боевого маневрирования все, что только можно: ветер, освещение и дистанцию. Главной ошибкой вице-адмирала Крэдока, позволившей немцам завладеть инициативой, была «постановка в строй» тихоходного «Отранто». Это снизило эскадренную скорость англичан на такой волне до 16 узлов, что и дало Шпее возможность выбрать условия боя, а самое главное — оптимальный момент его начала. Похоже, командир вспомогательного крейсера, если судить по его запросам, понимал это лучше, чем командующий эскадрой.

Проигрыш ветра имел особенно тяжелые последствия, ибо конструкция английских крейсеров, с двухъярусным

казематом 152-мм артиллерии, была такова, что при свежей волне с подветренного борта становилось невозможным вести огонь из нижнего яруса, поскольку он из-за низкого расположения заливался водой. Таким образом, Шпее, выиграв ветер, вывел из игры 3 шестидюймовки у «Монмаунта» и 4 у «Гуд Хоупа». Согласитесь, что это слишком высокая цена за весьма сомнительную пользу, которую мог принести «Отранто» с его восемью старыми 120-мм пушками. Впрочем, нельзя сводить все только к ошибкам англичан и сбрасывать со счетов личные качества самого графа Шпее: в немецком флоте он считался признанным мастером крейсерской войны, который на маневрах легко переигрывал любого противника. Крэдок же был типичным «линкоровским адмиралом», почти вся его долгая служба прошла на броненосцах.

Во-вторых, сложилась та редчайшая за сотни лет войн на море ситуация, когда англичане существенно уступали противнику в том, что обычно было их главным козырем, — в качестве «человеческого материала». Откройте любой учебник по военно-морской истории и вы увидите, что, начиная со времен Непобедимой армады, в анализе причин той или иной английской победы обязательно стоит фраза: «Более высокая выучка экипажей». Действительно, моряк всегда пользовался в Великобритании особым почетом и уважением, во флот шли лучшие люди нации. Да и сейчас попасть в плавсостав — мечта многих молодых англичан. Поэтому из отборного материала делали по-настоящему первоклассных моряков.

Однако откроем официальную английскую историю Первой мировой войны на море, изложенную в 5-томном труде Ю. Корбетта «Операции английского флота в мировую войну», и встретим там, при описании коронельского боя, совсем нетипичную для этой книги фразу: «При таких условиях освещенности, находясь под ветром у противника и принимая стреляющим бортом сильную волну, на какой успех могли рассчитывать наши корабли, начавшие кампанию лишь с объявлением войны и не имевшие случая даже пройти курс стрельб, против германских кораблей, отличных

по стрельбе...» Весь трагизм ситуации заключался в том, что образцовый немецкий призовой корабль, а «Шарнгорст» уже несколько лет владел призом кайзера за меткую стрельбу, вступил в дуэль с крейсером, пусть равным по силе, но укомплектованным резервистами, только что призванными из запаса. Экипажи же германских кораблей были неизменны с 1912 года, когда Шпее назначили командиром эскадры на Тихом океане. Получилось почти по песне В. Высоцкого: «Как школьнику драться с отборной шпаной...» Примерно в таком же положении был и второй английский крейсер, поскольку «Гнейзенау», близнец и извечный соперник «Шарнгорста», мало в чем ему уступал.

Почему же всегда такое осторожное Адмиралтейство пошло на риск полной замены экипажей на боевых кораблях? А потому, что у него просто не было другого выхода. Загляните в справочник по корабельному составу и посмотрите список судов, введенных в строй в 1914 году. Таких кораблей окажется великое множество, в том числе и несколько первоклассных дредноутов, притом дредноутов «внеплановых»: эти линкоры были заказаны другими странами, а попали к англичанам в результате конфискации Уайт-Холлом продукции частных судостроительных фирм. Где взять тысячи людей на эти корабли, которые в то время были главной ударной силой флота? Пришлось снимать опытные экипажи со старых крейсеров, ведь не будешь же комплектовать «молокососами» или утратившими некоторые основные навыки ветеранами, только призванными из запаса, новейшие дредноуты. А старые корабли, от греха подальше, послали на второстепенные театры военных действий: пусть там спокойно плавают и набираются опыта. Однако судьба распорядилась совсем иначе...

Адмиралтейство в свое оправдание может сказать, что если его инструкции погибшему адмиралу и не отличались должной точностью и определенностью, то все же оно было вправе ожидать, что командующий не разъединится с кораблем, присланным специально для безопасности его эскадры. Но само слово «опасность», по воспоминаниям современников, было Крэдoku неведомо, наоборот, с первых лет

службы у него была устойчивая репутация «рискового парня». На ком лежит главная вина за разгром, который не имеет примеров в анналах английской морской истории, — трудно решить, так как никогда нельзя будет сказать, каковы были истинные соображения покойного адмирала.

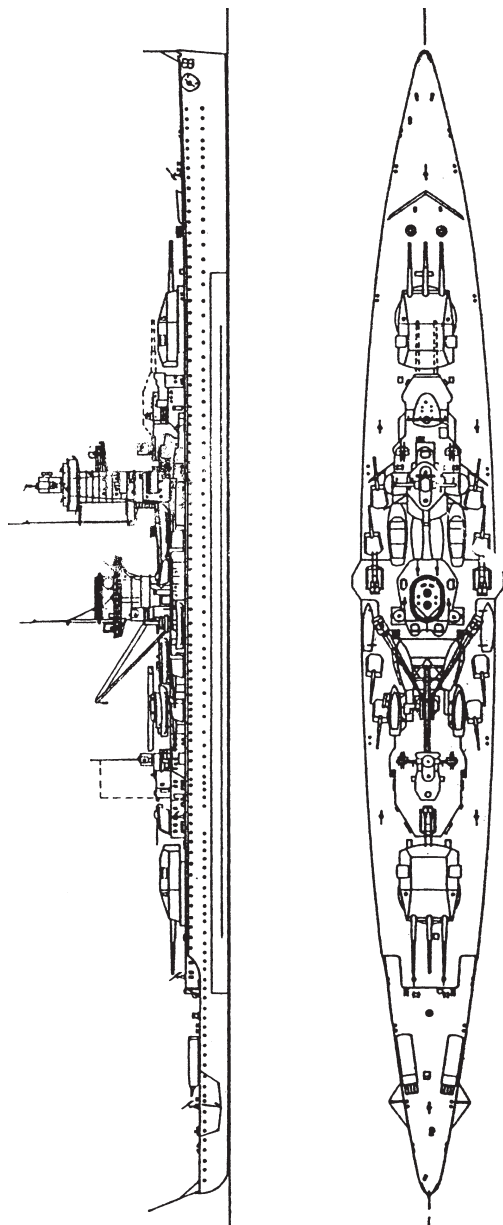
Впрочем, исторические парадоксы, связанные с именем вице-адмирала М. Шпее, не закончились на этом трагическом инциденте. По странной иронии судьбы в воды, омывающие Южную Америку, осенью 1939 года опять совершил своеобразный рейд покойный адмирал, но уже «в неодушевленном состоянии». Поскольку наименование «Адмирал граф Шпее» немцы присвоили совершенно необычному кораблю, построенному в самый канун Второй мировой войны (1936).

Поражение в Первой мировой войне, казалось бы, окончательно вычеркнуло Германию из числа ведущих морских держав. Согласно Версальскому договору немцам разрешалось иметь в строю корабли стандартным водоизмещением до 10 000 т с орудиями главного калибра не более 11 дюймов. Именно эти «версальские ограничения» и привели к появлению удивительных во всех отношениях боевых единиц типа «Дойчланд». При их создании исходили из тех соображений, что корабли в первую очередь будут использоваться в качестве рейдеров. При всей своей внешней результативности действия в 1914 году вышеупомянутых «Эмдена», «Карлсруэ» и «Кенигсберга» против британского судоходства наглядно показали, что слабое вооружение легких крейсеров не оставляет им никаких реальных шансов при встрече с достаточно серьезным противником, например, даже с легким английским крейсером, которые в основной массе были больше и мощнее германских. Поэтому, по мысли немецких конструкторов, «Дойчланд» должен был быть сильнее любого неприятельского тяжелого крейсера и одновременно быстроходнее любого линкора.

Идея, прямо скажем, не новая, но попытки реализовать ее раньше не приводили к желаемому результату. И только немцам удалось воплотить ее в металле наиболее близко к сути. Корабли типа «Дойчланд» при весьма скромном

водоизмещении получили мощное вооружение, приличную защиту и огромную дальность плавания. Необычность характеристик привела к тому, что историки до сих пор спорят об их «классовой принадлежности». В германском флоте новые корабли официально классифицировались как броненосцы, специалисты обычно относят их к тяжелым крейсерам, но из-за чрезмерно мощной артиллерии главного калибра они остались в истории кораблестроения как «карманные линкоры». Действительно, вооружение «Дойчланда» — две трехорудийные 11-дюймовые башни да еще 8 шестидюймовок в качестве среднего калибра — было вполне «линкоровским». Немецкая 28-см пушка с длиной ствола в 52 калибра могла стрелять 304-кг снарядом на дальность в 42,5 км. Впихнуть такую артиллерию в разрешенные 10 000 т потребовало многих ухищрений. В конце концов, решить эту задачу позволило всемерное облегчение корпуса (благодаря широкому внедрению электросварки) и использование принципиально новых двигателей — четырех уникальных 9-цилиндровых спаренных дизельных установок суммарной мощностью 54 000 л. с. с гидравлической передачей. В результате осталось место и для 60—80 мм броневых поясов, и на противоторпедную защиту глубиной до 4,5 м. Башни главного калибра имели броню 105—85 мм, а боевая рубка — 150 мм. Экипаж был необычно велик для судна такого водоизмещения, он насчитывал 30 офицеров и 1040 матросов. Вооружение дополняли многочисленные зенитки, катапульты и два самолета «Арадо-196».

Вступление в строй головного «карманного линкора» совпало с приходом к власти Гитлера и немедленно вылилось в шумную пропагандистскую кампанию, призванную внушить обывателю, что возрождение германского флота началось с создания лучших в мире кораблей. В действительности эти рассуждения были очень далеки от истины. При всей своей оригинальности «Дойчланд» и следовавшие за ним «Адмирал Шеер» (1934) и «Адмирал граф Шпее» (1936) нельзя было назвать «грозою морей», ибо по броневой защите они превосходили далеко не все тяжелые крейсера, а по скорости хода уступали всем им в сред-



Немецкий «карманный линкор» «Адмирал граф Шлее»

нем на 4—5 узлов. В довершение следует отметить, что на самом деле их тщательно скрываемое реальное стандартное водоизмещение на практике составляло около 12 000 т, т. е. значительно превышало декларируемое, а полное на «Шпее» вообще достигло 16 020 т.

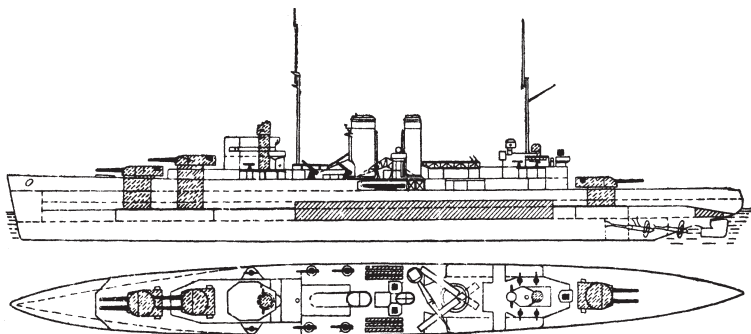
С самого начала войны немецкое военно-морское командование стремилось использовать «карманные линкоры» в соответствии с их прямым назначением. В частности, «Адмирал граф Шпее» под командованием капитана первого ранга Г. Лангсдорфа, сопровождаемый судном снабжения «Альтмарком», вышел из Германии еще 21 августа 1939 года и, пройдя между Исландией и Фарерскими островами, занял позицию в Центральной Атлантике. Цель выхода была сформулирована следующим образом: «Дезорганизация и нарушение всеми возможными способами торгового судоходства противника». Принимать бой с боевыми кораблями, даже более слабыми, предполагалось только в том случае, если это способствовало решению основной задачи. Это ограничение было вызвано тем, что любое более или менее серьезное повреждение, несомненно, вынудило бы рейдер возвратиться в Германию.

Выйдя в океан, «карманный линкор» некоторое время находился в бездействии, так как Гитлер надеялся, что после успешного завершения Польской кампании Англия и Франция запросят мира, поэтому не хотел раньше времени «наступить союзникам на любимую мозоль». Запрет был снят только 26 сентября, и «Шпее» приступил к делу. Впервые сведения о рейдере английское командование получило только 1 октября, когда в Южную Америку прибыл экипаж английского судна «Клемент» (5051 т), которое было потоплено 30 сентября у берегов Бразилии. Этот теплоход и стал первой жертвой пирата. Адмиралтейство немедленно отдало приказ о формировании не менее восьми мощных по составу поисковых групп, каждая из которых была бы способна выдержать бой с немецким броненосцем.

Однако «Шпее» тоже не терял времени и 5 октября встретил свою вторую жертву — пароход «Ньютон Бич» (4651 т). В период с 5 по 10 октября «карманный линкор» смог по-

топить еще одно судно «Эшлиа» (4222 т), шедшее от мыса Доброй Надежды. 22 октября он уничтожил крупный пароход «Треванион» (5248 т), однако англичане на этот раз успели передать сигнал о помощи. Поэтому, опасаясь ответного удара, «Адмирал граф Шпее» отошел на юго-запад и направился в Индийский океан. 15 октября он потопил небольшой танкер «Африка Шелл» в Мозамбикском проливе, а на следующий день захватил голландское судно, после чего повернул обратно и снова обогнул мыс Доброй Надежды. Таким образом, за полтора месяца активных действий рейдер успел потопить или захватить 6 судов общим водоизмещением примерно 30 000 т.

Между тем патрулирование английских боевых кораблей велось все более и более активно. Командир одного из поисковых отрядов, коммодор Х. Харвуд, державший флаг на тяжелом крейсере «Экзетер», был убежден, что рано или поздно рейдер появится в районе Рио-де-Жанейро — Ла-Платы, где судоходство было очень интенсивным, поэтому решил собрать здесь все свои корабли в одну группу. К 12 декабря к флагману присоединились английский легкий крейсер «Аякс» и новозеландский «Ахиллес». К сожалению, наиболее мощный из крейсеров отряда «Кумберленд» в начале декабря ушел для небольшого ремонта на Фолклендские острова. К 6 ч 30 мин все три корабля заняли позицию в 150 км от устья реки Ла-Плата (дословно — Серебряная река). Вместе с тем немцы продолжали наносить удары: 5 декабря потоплен теплоход «Дорик Стар» (10 000 т), на следующий день — «Тейроу» (7983 т). 6 декабря «карманный линкор» встретился со своим судном снабжения «Альтмарк» (12 300 т), передал ему очередную партию пленных (более 300 человек) и принял некоторые виды снабжения. После randevу «Альтмарк», ставший настоящей плавучей тюрьмой, ушел в европейские воды. 7 декабря рейдер потопил свою последнюю жертву — судно «Стреоншел» (3895 т). Затем он действительно направился к Ла-Плате, где его и ожидали крейсера Харвуда. Всего на боевом счету «Шпее» уже было 9 судов водоизмещением 50 000 т.



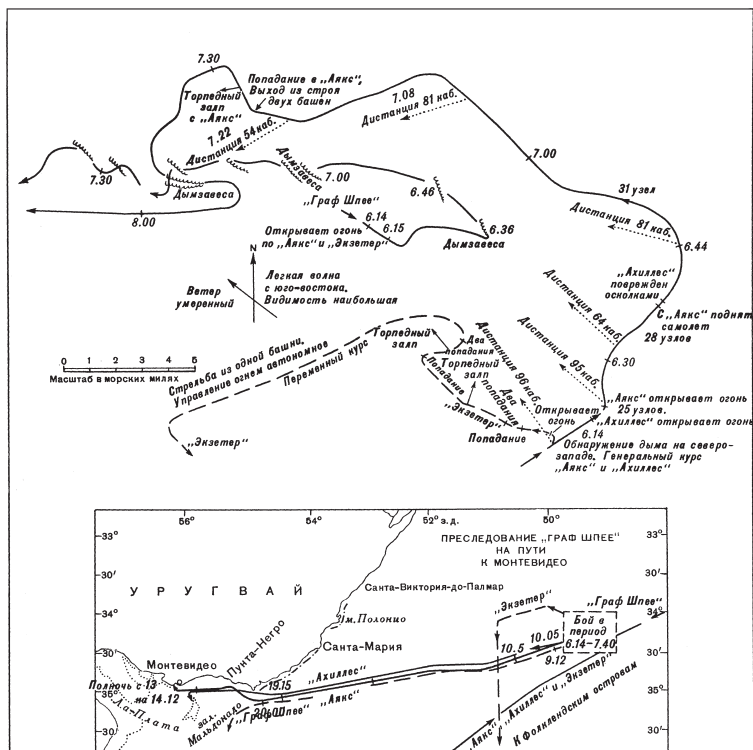
Английский тяжелый
крейсер «Экзетер»

В 6 ч 08 мин 13 декабря, через 24 ч после того, как английские крейсера соединились, «Аякс» донес об обнаружении дыма на северо-западе. На разведку был послан «Экзетер», еще через 8 мин с крейсера передали: «Полагаю, что это «карманный линейный корабль»». Долгие поиски наконец закончились. Однако для Харвуда отнюдь не закончились проблемы: трудность предстоящего дела заключалась в том, что «Адмирал граф Шпее» по огневой мощи превосходил все три английских крейсера вместе взятых. Наиболее сильный из британских кораблей — тяжелый крейсер «Экзетер» был построен в 1929 году, вооружен шестью 203-мм орудиями, имел водоизмещение 8300 т, нес броневой пояс толщиной 51—76 мм и развивал скорость в 32 узла. Легкие крейсера принадлежали к типу «Линдер», были построены в 1934 году, вооружены восемью 152-мм орудиями, имели водоизмещение 6985 т, броневой пояс 51—102 мм и развивали скорость до 32,5 узла. Таким образом, рейдер имел значительное превосходство в вооружении. Его вспомогательная артиллерия была эквивалентна всему вооружению одного из легких крейсеров, а общий вес бортового запла равнялся 2132 кг, против суммарных 1420 кг у всех трех англичан. Учитывая уникальную дальнбойность немецких 28-см орудий, это преимущество особенно сказывалось при бое на дальней дистанции. Таково было соотношение сил

перед одним из самых драматических крейсерских сражений Второй мировой войны, которое вошло в военно-морскую историю как бой в устье Ла-Платы.

Первая фаза боя длилась с 6 ч 14 мин до 7 ч 40 мин. Крейсера «Аякс» и «Ахиллес» вышли на противника с востока и открыли огонь с дистанции около 95 кабельтовых. В 6 ч 18 мин первый залп фашистского рейдера лег между английскими кораблями. Крейсер «Экзетер», отделившись от своих легких собратьев, пошел на запад и в 6 ч 22 мин атаковал с юга. В результате немцы оказались перед дилеммой: вести ли огонь из артиллерии главного калибра по одной цели или одновременно по всем английским кораблям. Лангсдорф избрал вначале второй вариант. Однако вскоре перенес огонь 28-см орудий только на «Экзетер», залпы которого из восьмидюймовок показались для него более опасными. Кроме того, из-за ошибки службы наблюдения командир «Шпее» вначале считал, что имеет дело с крейсером и двумя эскадренными миноносцами, поэтому, скорее всего, сосредоточение огня главного калибра на «Экзетер» явилось результатом этого промаха. По словам известного историка С. Роскилла, «артиллерийский огонь немецкого линкора в течение начальной фазы боя, как, впрочем, и на протяжении всего дня был очень точным. В отличие от английских кораблей «Адмирал граф Шпее» имел радиолокатор, позволяющий определять дистанцию до цели». Действительно, еще в 1938 году на «Шпее» начались испытания новых радиотехнических (локационных и пеленгаторных) средств, антенны которых были установлены на вращающейся платформе на фор-марсе. В 1940 году подобной аппаратурой оснастили и другие тяжелые германские корабли.

Уже в течение первых 20 мин «Экзетер» получает несколько серьезных попаданий. Действовали немецкие 304-кг «чеходаны» поистине сокрушительно: у крейсера была разбита вторая носовая башня, разрушен командирский мостик, нарушена связь и выведены из строя механизмы управления рулем. Командир корабля быстро переключился на управление с кормового поста, возобновил боевое маневрирование



и произвел торпедный залп, который не дал никаких результатов. Именно в этот момент крейсер сотрясают еще два тяжелых снаряда, и он остается только с одной действующей башней главного калибра. К 6 ч 50 мин «Экзетер» после очередного попадания получает большой крен на правый борт, но упорно двигается на запад, продолжая вести огонь из своей единственной оставшейся в строю башни. Однако его упорства не хватает надолго. В 7 ч 30 мин, окутанный дымом, накренившийся на борт и сильно осевший на нос крейсер вынужден был выйти из боя для ликвидации очень серьезных повреждений.

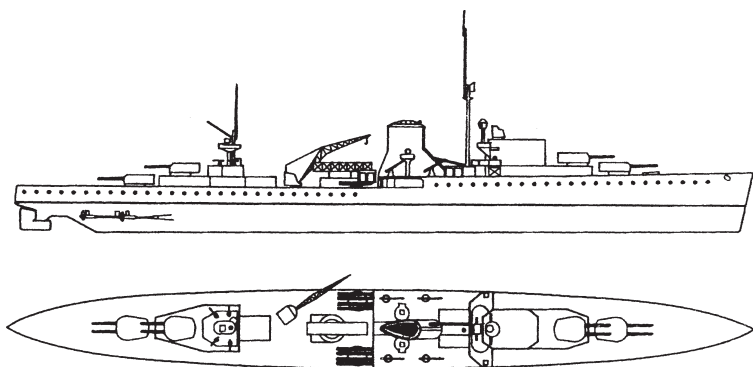
Тем временем легкие крейсера подвергались обстрелу только из 152-мм орудий вспомогательной артиллерии рейдера, но попаданий не получили: лишь отдельные снаряды падали около английских кораблей. Стало очевидно, что одноорудийные палубные установки немцев, прикрытые башнеподобными щитами, явно не могут тягаться в эффективности с полноценными башнями англичан, да, в сущности, и предназначены они были не для серьезного боя, а для уничтожения захваченных неприятельских торговых судов. Кроме того, сами нанося чувствительные удары, легкие крейсера представляли собой небольшую и трудно уязвимую цель. Поэтому «Аякс» и «Ахиллес», не получая должного отпора, если верить боевому донесению Лангсдорфа, «вели себя с непостижимой наглостью». «Наглость» же, по мнению немецкого командира, заключалась в том, что они быстро проскочили мертвую зону и открыли интенсивный, сосредоточенный огонь по противнику. Уже в самом начале стрельбы крейсера развили максимальную скорострельность и ценой огромного расхода боеприпасов достигли ряда попаданий.

Дистанция быстро сокращалась и пропорционально этому росла эффективность огня. Уже в 6 ч 30 мин немцы, поняв свою ошибку, вынуждены были перенести огонь одной из своих 28-см башен на «Аякс». Почти сразу они достигли накрытия, но попаданий добиться не смогли: англичане прекрасно маневрировали. В 6 ч 40 мин тяжелый снаряд разорвался у самой ватерлинии «Ахиллеса». Крейсер получил незначительные повреждения от осколков, пострадали несколько членов экипажа, но самое неприятное — вышла из строя радиостанция управления огнем. Стрельба английских кораблей сразу стала менее точной и оставалась таковой до 7 ч 08 мин, когда вновь была получена дистанция до цели, все еще составляющая более 80 кабельтовых. К этому моменту бой перешел в фазу погони. «Адмирал граф Шпее», поставив дымовую завесу, лег курсом на запад. Это явилось своеобразным поворотным моментом. До сих пор немецкий корабль шел в сторону открытого океана, теперь он стремился к берегу, что, конечно, устраивало англичан.

В 7 ч 16 мин «карманный линкор» круто отвернул на юг, с явной целью добить тяжело поврежденный «Экзетер». «Аякс» и «Ахиллес» немедленно поспешили на помощь собрату, стреляя так точно и эффективно, что двумя снарядами вывели из строя систему управления артиллерийским огнем на «Адмирале графе Шпее». Тогда рейдер отказался от своего замысла, снова повернул на северо-запад и возобновил бой с ближайшим крейсером «Аякс». В 7 ч 25 мин «Аякс» получил первое «полноценное» попадание 28-см снарядом, в результате которого обе кормовые башни вышли из строя. Дистанция в это время составляла около 54 кабельтовых. К 7 ч 38 мин она сократилась до 39 кабельтовых и англичанин получил попадание вторым снарядом, который снес мачту и разбил одно 152-мм орудие в носовой башне. Огонь рейдера главным калибром по-прежнему был очень точен, а сам он, как казалось со стороны, не получил видимых повреждений. Положение становилось крайне опасным, ибо суммарная мощь оставшейся в строю артиллерии британских легких крейсеров (11 стволов) едва превосходила огневую мощь только вспомогательной артиллерии «карманного линкора». В 7 ч 40 мин под прикрытием дымовой завесы Харвуд отошел со своими кораблями на восток, и тем первая фаза боя была завершена. В течение ее не произошло ничего такого, что могло бы заинтересовать любителей парадоксов: более мощный корабль просто поддерживал свое реноме.

Понимая, что за более быстроходными крейсерами не угнаться, командир «Шпее» не стал преследовать потрепанного врага, а продолжил движение на запад. Поэтому уже через 6 мин англичане снова изменили курс и двинулись за немецким кораблем. В течение второй фазы боя оба крейсера неотступно следовали за противником, шедшим в направлении устья реки Ла-Плата. Рейдер периодически производил главным калибром несколько залпов, часть из которых, в тех случаях, когда англичане слишком приближались, ложилась очень близко.

В 11 ч 05 мин, к ужасу Харвуда, вблизи «карманного линкора» на встречном курсе показалось английское торговое



Английский легкий
крейсер «Аякс»

судно. Похоже было на то, что оно остановилось и травило пар. Через несколько минут «Аякс» получил сигнал со «Шпее» следующего содержания: «Возьмите на борт людей с английского парохода». Прекратив погоню и подойдя к судну, крейсер обнаружил, что это был английский пароход «Шекспир» и что все его шлюпки находятся на борту. «Аякс» запросил, не нуждается ли пароход в помощи, на что получил отрицательный ответ. Почему немцы пощадили противника и не довели число потопленных судов до 10 — загадка, возможно, это была крайне неуклюжая хитрость, чтобы отвлечь внимание и избавиться от назойливой опеки.

В 23 ч 17 мин стало ясно, что рейдер намерен войти в порт Монтевидео, и Харвуд приказал прекратить преследование. В полночь, когда «Адмирал граф Шпее» отдал якорь на рейде уругвайской столицы, «Аякс» и «Ахиллес», разделившись, поспешили перекрыть оба выхода из устья Ла-Платы. «Экзетер», сильно изуродованный немецкими снарядами, еще в 9 ч 16 мин был отправлен в Порт-Стэнли (Фолклендские острова) для ремонта. В некоторых источниках (не будем указывать автора) сказано, что в тяжелый крейсер немцами было более 50 попаданий, но такую глупость мог написать только абсолютно некомпетентный человек, ибо столько 28-см снарядов не выдержал бы даже

первоклассный линкор. А крейсер, несмотря на действительно серьезные повреждения, сохранил плавучесть и сумел благополучно добраться до базы. Потери на английских кораблях составили: 72 человека убитых и 31 раненый. На крейсере «Аякс» были практически снесены две орудийные башни, «Ахиллес» — поврежден незначительно.

Теперь перед коммодором стояла трудная задача — не дать противнику вновь ускользнуть после того, как он пополнит запасы топлива или решит какие-то другие задачи, побудившие его предпринять заход в нейтральный порт. Впоследствии стало известно, что «карманному линкору» тоже довольно сильно досталось от английских снарядов. Рейдер получил 5 попаданий в левый борт с «Экзетера» и 12 — в правый борт с двух других крейсеров, однако, учитывая, что англичане выпустили более 2000 снарядов, результаты стрельбы нельзя признать достаточно высокими. Вышли из строя две пушки в кормовой 28-см башне и одно 152-мм орудие правого борта, получили повреждения надстройки, дальнометы и боевая рубка, 30 человек из состава экипажа были убиты и 60 ранены, в частности, погиб весь личный состав поста управления артиллерийским огнем, а сам пост был полностью разрушен в результате прямого попадания 203-мм снаряда. В небронированных частях борта зияли дыры, а одна пробоина в носовой оконечности имела в диаметре 1,5 м, что сделало весьма проблематичным продолжение плавания в свежую погоду. По мнению командира корабля, для устранения неисправностей был срочно необходим серьезный ремонт. Именно поэтому он и принял решение войти в порт Монтевидео.

Хотя повреждения «Шпее» оказались не очень велики, но они снизили ходовые качества корабля, а полноценный ремонт нельзя было выполнить за 3 дня, которые, согласно Международному праву, предоставило правительство Уругвая. Лангсдорфу было над чем поломать голову. Понимая его затруднительное положение, английская агентура в Монтевидео усиленно распространяла слухи: «карманный линкор» у выхода из Ла-Платы поджидает сильная английская эскадра, в составе которой находятся

линейный крейсер «Ринаун» и авианосец «Арк Ройял». На самом деле вечером 14 декабря из Порт-Стэнли подошел только тяжелый крейсер «Кумберленд» (9800 т, восемь 203-мм орудий). Все другие корабли, которые можно было бы бросить на помощь Харвуду, находились на удалении нескольких тысяч миль.

Предельный срок пребывания «Шпее» в порту истекал в 20 ч 00 мин 17 декабря. К этому времени Лангсдорф был уже твердо уверен, что мощная английская эскадра поджидает его на выходе в море. Командир артиллерийской боевой части еще 15 декабря доложил, что видел с дальнего поста «Ринаун». После этого боевой дух немецких моряков резко упал. Несмотря на хваленую, действительно высокую «тевтонскую» стойкость, порой доходящую до подлинного фанатизма, часто демонстрируемую немцами в первые годы войны, верх явно стал брать инстинкт самосохранения. Попытки поддержать дисциплину путем построений экипажа и перекличек ни к чему не привели. Обращение командира корабля к личному составу со страстным призывом добровольно изъяснить желание участвовать в новом боевом выходе настроение команды не изменило. 6 декабря Лангсдорф донес в Берлин о силах, которые, по его ошибочному предположению, находятся в устье реки, и предложил сделать попытку прорваться. Командир запросил также, что предпочтительней: затопить корабль или согласиться на его интернирование в том случае, **если попытка прорыва закончится неудачей**. Главнокомандующий фашистским флотом гросс-адмирал В. Редер и А. Гитлер, подробно обсудив в тот же день создавшееся положение, согласились, что **следует прорываться** и что лучше затопить корабль, чем позволить его интернировать. Этот ответ был отправлен из Берлина в 17 ч 17 мин 16 декабря.

В 18 ч 15 мин 17 декабря «Адмирал граф Шпее» спустился к устью Ла-Платы. В кильватер ему следовало немецкое судно «Такома». О том, что на самом деле произошло дальше, поведал адмирал флота в отставке Вильгельм Маршалль, автор морского раздела официальной немецкой исторической книги «Мировая война. 1939—1945»: «У командира

корабля сложилось впечатление, что его положение абсолютно безнадежно. В связи с этим **командир принял решение** о затоплении корабля в устье реки, приказав команде интернироваться в Аргентине. Сам он решил разделить участь своего корабля и застрелился».

В 19 ч 56 мин «карманный линкор» был взорван своим экипажем и затонул на глубине всего 12 м, что позволило в 1942 году разобрать его на металл. Одиссея вице-адмирала графа Максимилиана фон Шпее завершилась почти в этом месте 8 декабря 1914 года в битве у Фолклендских островов, теперь ровно через 25 лет, тоже в декабре, она завершилась и для корабля, носившего его имя. Известны документы, подтверждающие вышеприведенные факты, что абсолютно опровергает весьма распространенную версию о том, будто рейдер взорвали по личному приказу фюрера.

При тщательном разборе этого сражения, естественно, возникает много вопросов. Например, почему «Адмирал граф Шпее» принял бой на невыгодной для себя дистанции и почему не добил тяжело поврежденный «Экзетер»? Действительно, решающим условием в артиллерийском бою является выбор дистанции. В этом плане решение Харвуда о быстром сближении и одновременном обстреле противника с двух направлений было правильным. Вместе с тем решение командира германского корабля и его действия, в результате которых он допустил подход английских крейсеров на выгодную для них дистанцию, следует считать абсолютно непродуманными, так как это лишало немцев возможности использовать их самое главное преимущество — высокую дальность артиллерии. Конечно, английские крейсера имели некоторое преимущество в скорости, но и при этом условии более своевременное и решительное уклонение «Шпее» от сближения в начальной фазе боя могло бы обеспечить ему значительно лучшие условия его ведения.

Кроме того, все историки отмечают крайнюю нерешительность в действиях Лангсдорфа. Допустив ошибку в фазе сближения, он затем чрезмерно увлекся маневрами, рассчитанными на уклонение от огня противника, и тем самым резко снизил эффективность огня своей мощной артилле-

рии. Более энергичные действия привели бы к безусловному уничтожению уже сильно поврежденного «Экзетера», а затем и к успешному сражению с двумя другими крейсерами, которые почти наверняка немедленно вышли бы из боя после гибели своего наиболее мощного собрата. Харвуд же, наоборот, действовал настойчиво и решительно. В общем, немецкому капитану первого ранга как профессионалу по всем статьям оказалось очень и очень далеко до покойного адмирала, чье имя носил его корабль.

Но главным предметом споров всех историков является проблема: нельзя ли было принять более правильное решение по окончании первой фазы боя и что случилось бы, если б «карманный линкор», не заходя в порт, попытался оторваться от преследовавших его легких крейсеров противника? Большая крейсерская скорость немецкого корабля, а он легко мог пройти 10 000 миль 20-узловым ходом, и высокий расход горючего у английских крейсеров на этой скорости почти наверняка позволили бы немцам оторваться от преследователей уже через несколько дней. В случае применения такой тактики единственная надежда остановить врага для Харвуда состояла в том, чтобы с наступлением темноты попытаться атаковать противника торпедами с малой дистанции. Но учитывая наличие на «Шпее» неплохого радиолокатора, надежда была довольно призрачной.

Скрывшись от «слежки», броненосец мог бы найти укрытие в одном из многочисленных проливов архипелага Огненной Земли. На корабле имелись отличные мастерские, которые вполне справились бы с проведением наиболее необходимых ремонтных работ. Пополнить запас боеприпасов, горючего и продовольствия можно было с одного из кораблей снабжения, развернутых в данном районе. После этого снова открывался путь в Атлантику и реальная перспектива возвращения на родину.

Вторым казусом, на который историки так и не дали ответ, является вопрос, почему Лангсдорф не выполнил прямой приказ Берлина прорываться из блокированного порта? Например, русский крейсер «Варяг» пошел на прорыв в гораздо более тяжелой ситуации. Некоторые исследователи

ссылаются на то, что рейдер почти полностью израсходовал свой боезапас (по одной из версий, у него осталось всего 28 снарядов главного калибра). Однако погреба кораблей этого типа вмещали 720 одиннадцатидюймовых и 1200 шестидюймовых снарядов, и элементарные расчеты показывают, что боеприпасов по крайней мере на еще один бой должно было хватить с избытком.

В общем, чем тщательнее анализируешь действия немецкого командира, тем больше оснований считать, что он, столкнувшись вместо беззащитных транспортов с мощными боевыми кораблями, запаниковал, поэтому и принял целую «серию» ошибочных решений. Еще царь Соломон говорил: «Страх человека — это отсутствие помощи от разума». Не с лучшей стороны проявил себя и экипаж «Шпее», показав, по воспоминаниям очевидцев, полное нежелание идти в бой с более сильным противником. Именно по такой причине германские историки так тщательно избегают анализа этого сражения в своих работах — на Западе не принято заниматься «историческим мазохизмом» без риска серьезно подмочить научную репутацию. Зато как раз на этом поприсе сделали себе пусть скандальное, но имя некоторые наши современные «перекройщики» истории. И только бывший фашистский адмирал Ф. Руге в своем капитальном труде «Война на море 1939—1945» не постеснялся сказать об этом открытым текстом: «Командир корабля, который считался очень талантливым офицером, неожиданно проявил слабость. Видно, на него сильно повлияли длительное крейсерство и тяжелый бой».

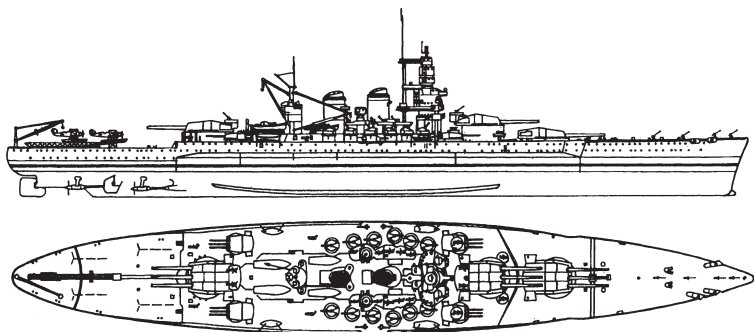
Предтеча Перл-Харбора

Итальянский военно-морской флот создавался после 1661 года путем слияния флотов многих небольших княжеств, герцогств и королевств. Его унификация шла медленно и болезненно. Поражение от австрийцев в бою при Лиссе

в 1866 году стало тяжелым ударом, оправиться от него итальянцы смогли только во время победоносной войны 1911 года с Турцией, которая показала, что флот понемногу приобретает вес. Первая мировая война укрепила уверенность в этом. Однако активность итальянского флота была ограничена действием легких сил и подводных лодок в замкнутом Адриатическом море. Опыта борьбы с действительно сильным, хорошо вооруженным противником в открытом море он так и не приобрел. Приход к власти Б. Муссолини раздул старые имперские амбиции, это коснулось и флота. Однако недостаток средств не позволил построить необходимые для выхода в число ведущих морских держав 5—6 современных линкоров, поэтому конструкторы предложили перестроить имеющиеся четыре устаревших по всем статьям дредноута таким образом, чтобы они стали хоть немного «конкурентоспособными» с новыми кораблями. Для этого обычной модернизации было недостаточно, требовалась полная реконструкция.

Корпуса удлиннили на 10 м. Поставили принципиально новую энергетическую установку, которая, хотя и весила на треть меньше старой, развивала втрое большую мощность. Это позволило дредноутам достигнуть вполне приличной скорости в 28 узлов. Оригинально решилась и проблема с вооружением. Прежние 305-мм пушки выглядели просто несолидно рядом с 381- и 406-мм монстрами ведущих морских держав. А разработка нового крупнокалиберного орудия для старых судов была для не очень богатой страны непозволительной роскошью. Тогда итальянцы просто рассверлили свои двенадцатидюймовки до 320 мм. Операция была довольно рискованной: пушки знаменитой фирмы «Армстронг», находившиеся на вооружении этих кораблей, изготавливались путем намотки на специальную трубу многих километров проволоки. При рассверливании пришлось удалить несколько слоев этой намотки и вставить новый лейнер. Прочность стволов могла при этом серьезно пострадать, но, к чести итальянских оружейников, операция прошла просто отлично.

Работы над первой парой линкоров, длившиеся более трех лет, закончили к 1937 году, и сразу перешли к такой



Гордость итальянского флота
линкор «Витторио Венето»

же модернизации второй. Параллельно в 1935 году на верфях Генуи и Триеста произошла закладка двух принципиально новых кораблей — первых в мире дредноутов последнего поколения (по году закладки), органически сочетавших действительно хорошую защиту с очень большой скоростью и мощным вооружением. Эти линкоры, получившие названия «Литторио» и «Витторио Венето», имели водоизмещение в 45 000 т, а традиционно высокая для итальянских судов скорость (на испытаниях 31—31,5 узла) сочеталась с неожиданной для традиций этой страны хорошей и тщательно продуманной защитой (комбинированный броневой пояс до 420 мм).

Столь же внушительно выглядела защита сверху: главная броневая палуба имела толщину 162 мм. Хорошо прикрывались и башни главного калибра, весившие более полутора тысяч тонн каждая. В общем, «Литторио» стал одним из наиболее защищенных линкоров мира за всю их историю. Вооружен он был тоже неплохо, хотя итальянцы и ограничились 381-мм главным калибром (заказ Армстронгу по политическим мотивам стал невозможен, а сами они просто не сумели создать пушки планируемого ранее 406-мм калибра). Поэтому размер успешно компенсировали высокими баллистическими характеристиками. По своей способности пробивать броню на основных дистанциях боя эти

орудия превосходили не только все 15-дюймовые, но и некоторые 16-дюймовые пушки других морских держав.

10 июня 1940 года, когда Италия объявила войну Англии и Франции, лишь два модернизированных ветерана были готовы к бою. Два новейших линкора только покинули верфи, и для их введения в строй требовалось не менее трех месяцев. Два других готовились к испытаниям после реконструкции. То, что линейный флот Италии не был готов к войне, лишний раз подтверждает известную истину: войну начинают политики, а отнюдь не военные. Кроме того, располагая вполне современными кораблями, флот страдал от многих просчетов в организации и, особенно, от недостатка боевого опыта. Не зря известный английский историк С. Роскилл сказал: «Итальянцы всегда лучше строили свои корабли, чем на них воевали».

Первые недели после вступления Италии в войну прошли на морском театре относительно спокойно, обе стороны оценивали ситуацию. Однако итальянцам было необходимо снабжать свои войска в Ливии, а англичанам — в Египте и на Мальте, что понуждало обе стороны к активности на Средиземном море. На первый план выходила защита своих конвоев и перехват вражеских.

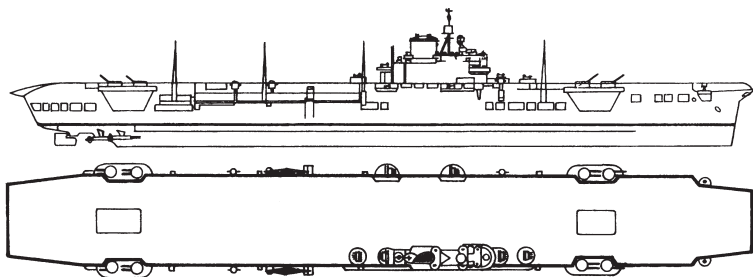
Это сделало совершенно неизбежным встречу флотов противника, и 9 июля 1940 года такое столкновение произошло у мыса Сило. Итальянская эскадра в составе модернизированных линкоров «Конте ди Кавур», «Джулио Чезаре», 14 крейсеров и множества эсминцев вступила в боевое соприкосновение с силами британского Средиземноморского флота. У англичан было три линкора типа «Куин Елизабет», авианосец «Игл», 5 крейсеров и 14 эсминцев. Обе эскадры сопровождали конвои: итальянская в Бенгази, а английская на Мальту.

Позиция была благоприятной для итальянцев: вблизи своих берегов и в отдалении от баз противника. Столкновение началось с малорезультативной перестрелки между крейсерами. В 15 ч 53 мин итальянские дредноуты открыли огонь по английскому линкору «Уорспайт», за которым следовали другие линейные корабли. «Уорспайт», а затем и его

мателоты немедленно ответили. В 15 ч 59 мин «Джулио Чезаре» получил попадание 381-мм снарядом. Взрыв в районе второй дымовой трубы вызвал пожар. Четыре котельных отделения наполнились дымом, котлы пришлось загасить, и скорость линкора упала до 18 узлов. Командующий итальянской эскадрой немедленно приказал выйти из боя, и, стреляя из кормовых орудий, линкоры начали отход. Через полчаса «Джулио Чезаре» смог уже развить 24 узла и направился на ремонт в Мессину. Бой мог бы иметь совсем другой исход. Неподалеку в море находились новейшие итальянские дредноуты, которые проходили последние испытания и были почти готовы вступить в строй. Однако на все просьбы разрешить присоединиться к ведущей бой эскадре они получили отказ. Насколько этот отказ был справедлив, пусть решат сами читатели, когда изучат главу этого повествования, посвященную бою «Бисмарка» с «Принс оф Уэльс».

Вскоре соотношение сил коренным образом изменилось: 31 августа в боевой поход пошли уже 5 итальянских линкоров. Вместе с двумя новейшими кораблями базу покинули «Кайо Дуилио», реконструкция которого была, наконец, завершена, «Конте ди Кавур» и «Джулио Чезаре», повреждения которого были быстро ликвидированы. Целью этого выхода был разгром британского соединения, шедшего на Мальту. Из-за плохой работы разведки перехват сразу не удался, а ночью разыгрался сильнейший шторм, вынудивший эскадру вернуться на базу. Как бы там ни было, но флот дуче наконец-таки получил серьезные основания для того, чтобы воплотить в жизнь идею своего вождя — превратить Средиземное море в «наше море». Такая перспектива, конечно, никак не устраивала англичан.

Понимая, что в открытом бою старые английские линкоры (еще участники Ютландского боя в мае 1916 года) имеют совсем мало шансов устоять перед суперсовременными кораблями итальянцев, командующий Средиземноморским флотом адмирал Эндрю Каннингхем решил атаковать авианосной авиацией противника в базе Таранто. Первоначально операция намечалась на 21 октября, но ее дважды пришлось

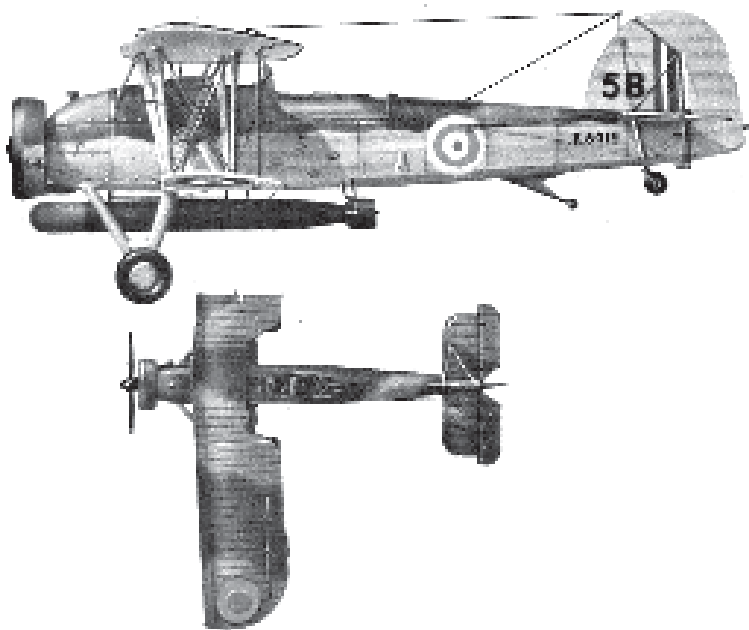


Герой набега на Таранто
авианосец «Илластриес»

отложить: вначале из-за того, что английские корабли выполняли срочные задачи в других районах, а затем из-за повреждения авианосца «Илластриес». Перенесение операции случайно оказалось очень выгодным для англичан, ибо, когда поздно вечером 11 ноября налет был осуществлен, все шесть (20 октября в строй, наконец, вступил и «Андреа Дориа») итальянских линкоров находились в базе.

Два авианосца, новейший «Илластриес» (1939) и ветеран «Игл» (1918), под прикрытием главных сил Средиземноморского флота вышли из гавани Александрии. В последний момент на авианосце «Игл» была обнаружена неисправность, которая не позволила ему продолжать движение совместно с другими кораблями. Пять торпедоносцев «Суордфиш» из-за этого вынуждены были перебазироваться с «Игла» на «Илластриес», который прибыл в район нанесения удара с 21 машиной этого типа на борту. Еще утром 11 ноября на борт авианосца были доставлены последние фотоснимки порта, произведенные разведывательной авиацией, на которых был очень хорошо виден каждый итальянский корабль, это позволило тщательно спланировать атаку.

Вечером 11 ноября «Илластриес» начал выпуск самолетов. При подходе к цели первая группа из 12 машин разделилась на три подгруппы: четыре самолета с целью отвлечь внимание противника направились к внутренней гавани, где нанесли легкие повреждения двум крейсерам, а еще два самолета отошли в сторону для сбрасывания осветительных



Палубный бомбардировщик-
торпедоносец «Суордфиш»

бомб с восточной стороны так, чтобы создать все условия для атаки линейных кораблей торпедами для шести остальных машин. Первая атака завершилась успешно. Яркий свет осветительных бомб помог торпедоносцам избрать цели для ударов. Были отмечены попадания торпед в линкоры «Литторио» и «Кавур». Только один из шести атакующих самолетов был сбит огнем зенитной артиллерии.

Вторая группа из девяти машин использовала тот же тактический прием. На этот раз одна торпеда попала в линейный корабль «Дуилио» и две — в «Литторио». Англичане потеряли еще один самолет. При отходе от базы корабли, эскортирующие авианосец, уничтожили небольшой итальянский конвой из четырех судов, направлявшийся в Бриндизи. Все утренние попытки итальянской авиации обнаружить английские корабли и наказать их за такую наглость были



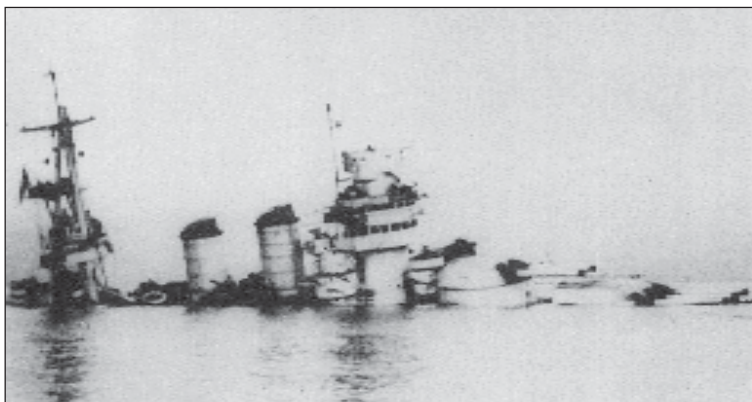
Повреждения линкора
«Кайо Дуилио»

безуспешными. Благополучно проскочил на Мальту и очередной конвой, который воспользовался тем, что внимание противника было отвлечено поиском английских боевых кораблей в связи с налетом на Таранто.

«Литторио» и «Кайо Дуилио» затонули на мелководье, сев носовой частью на грунт. «Конте ди Кавур» затонул на довольно большой глубине, несмотря на то, что пытался выброситься на берег, однако решение было принято слишком поздно. В итоге линкор накренился на правый борт, над поверхностью воды остались только трубы, надстройки и башни главного калибра. Оставшиеся неповрежденными 3 линкора на следующее утро были срочно перебазированы в Неаполь.

Итальянцы сразу начали работы по подъему затонувших кораблей. Вернуть плавучесть «Литторио» и «Дуилио» было не слишком сложно, и это удалось сделать за месяц, хотя полный их ремонт занял значительно больше времени. «Конте ди Кавур» пострадал гораздо сильнее и перед подъемом его пришлось основательно разгружать, поэтому в море он больше так никогда и не выходил.

Стратегическая обстановка на Средиземноморском театре военных действий изменилась коренным образом. Моло-



Линкор «Конте ди Кавур»,
затонувший после попадания торпед

дые британские пилоты практически покончили с притязаниями дуче на «колыбель человечества». Проведенная в условиях солидного превосходства итальянского флота на этом театре боевых действий операция благодаря своим поистине прекрасным результатам обеспечила англичанам на определенный период господствующее положение. За всю бурную эпоху войн на море трудно найти пример, когда такие крупные, стратегические результаты были бы достигнуты столь малыми силами.

Главной причиной такого грандиозного успеха является использование совершенно нового тактического приема. Атака на Таранто, проведенная исключительно силами английской авианосной авиации 11 ноября 1940 года, — первый в истории боевых действий на море случай применения авианосцев для нанесения ударов по морским базам и базирующимся в них боевым кораблям. Эта операция проложила путь многочисленным повторам в дальнейшем ходе Второй мировой войны.

Уроки удара по Таранто были, пожалуй, первым серьезным сигналом о возрастающем значении авианосцев в войне на море. Несомненно, именно пример Таранто, тщательно изученный в японских штабах, оказал основное влияние

на решение самураев об ударе по американскому флоту в Перл-Харборе. Их успешная атака, проведенная годом позже, во многом явилась повторением операции англичан, но в куда больших масштабах (всего в налете участвовало 353 японских самолета). В то же время, как это ни покажется парадоксальным, печальный опыт Таранто был совершенно проигнорирован американским командованием, что имело ужасные последствия для их ВМС.

Роковые крейсера Британии

Успехи крейсеростроения конца XIX века в России оказали заметное влияние на кораблестроительные программы всех ведущих морских держав. Когда русские корабли, продолжая развивать так удачно найденный тип отечественного крейсера-одиночки, создали знаменитый «Рюрик», у англичан началась настоящая паника. Огромная дальность плавания, высокая скорость и мощная артиллерия делали «Рюрика» опасным противником на океанских путях. Англия начинает лихорадочно строить свои крейсера такого же типа, но в конце 1890-х годов моряки решили, что броненосный крейсер должен не только успешно действовать на коммуникациях, но и участвовать в эскадренных сражениях, поэтому в Англии был разработан свой тип очень мощного корабля, годного как для охраны заморских владений, так и для усиления боевых эскадр. И первым из этой плеяды суждено было стать «Кресси».

В 1901—1904 годах вступают в строй 6 крейсеров этого типа: «Кресси», «Абукир», «Хог», «Баккант», «Юриалус» и «Сатлей» — приземистые корабли, увенчанные четырьмя массивными трубами. При водоизмещении в 12 000 т они развивали скорость в 21 узел, несли два башенных 234-мм и двенадцать 152-мм орудий. Броневая защита — 152-мм пояс и 76-мм палуба. Экипаж — 760 человек. Конечно, никто из создателей этих очень неплохих для своего



Английский броненосный
крейсер «Кресси»

времени крейсеров не мог предполагать, что через 10 лет эта серия будет названа роковой...

16 сентября 1914 года командующий флотом Северного моря получил от начальника германского Морского генерального штаба следующую телеграмму: «Идет усиленная переброска войск в Остенде. Помешать им было бы важно для сухопутного генштаба. Прошу обсудить возможность посылки одной подлодки, несмотря на трудности кораблевождения». В эти дни был по настоящему жестокий шторм. Две подлодки, бывшие в море с 16 сентября, дошли только до плавучего маяка Хаак и повернули обратно. Операцию, порученную U-9 под командой Отто Веддигена, можно было начать только 20 сентября.

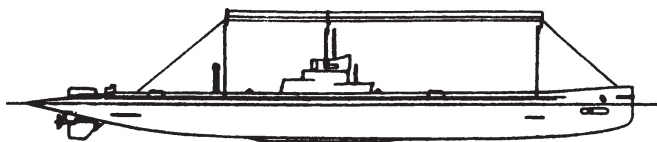
Это была по всем статьям устаревшая лодка, постройка которой носила явно экспериментальный характер. Четыре бензиновых двигателя Кертинга имели мощность всего

по 300 л.с., поэтому скорость надводного хода была только 10,8 узла. Водоизмещение составляло 421/510 т. Вооружение — четыре 450-мм торпедных аппарата (запас 6 торпед) и 55-мм орудие. Экипаж насчитывал 29 человек.

Чтобы подлодка имела больше шансов на успех, ей была указана позиция между плавучим маяком и Остенде, вне опасных остендских отмелей, и в то же время на путях, ведущих из Англии. Шторм очень затруднил плавание, компас из-за сильнейшей качки был ненадежен, приходилось определяться по берегу. 21 сентября U-9 попробовала лечь на дно, команда остро нуждалась в отдыхе, но даже на глубине 25 м лодка билась о грунт. Экипажу пришлось и вторую ночь вести тяжелую борьбу с огромными волнами.

В час ночи 22 сентября при стихшем ветре в 1000 м были замечены неизвестные корабли с потушенными огнями; командир приказал погрузиться и ради предосторожности пройти под водой несколько на запад. На рассвете лодка всплыла в 22 милях к западу от маяка Шевенинген и приступила к зарядке аккумуляторных батарей, которые за ночь почти совсем разрядились. Свободная от вахты и зарядки батарей часть команды и командир отдыхали. Ветер стих, видимость была хорошая, но шла крупная зыбь. Казалось, ничто не предвещало тревоги, вдруг вахтенный офицер лейтенант И. Шпис обнаружил поднимающуюся из-за горизонта мачту военного корабля и густые облака дыма. После доклада командиру лодка погрузилась на перископную глубину и легла на курс сближения.

Вскоре можно было разглядеть три четырехтрубных боевых корабля, которые Веддиген принял за крейсера типа «Бирмингем». Они медленно шли на север строем фронта в двухмильном интервале друг от друга. Это был корабельный дозор, установленный здесь англичанами еще в августе, со времени переброски экспедиционных сил во Францию. Когда в 7 ч 20 мин ничего не подозревающие корабли приблизились, из носового аппарата была выпущена одна торпеда по среднему крейсеру («Абукир») с расстояния 500 м. Лодка сразу же погрузилась на глубину 15 м. В отсеках установилась напряженная тишина. Команда с тревогой



Немецкая подводная лодка U-9

ждала чего-то необычного и даже ужасного. Но ничего подобного не случилось. Через прочный корпус лодки донесся довольно близкий глухой удар, словно стукнули огромным молотом. Лодка подвсплыла. И в окуляры перископа Веддиген увидел то, чего, как он признавался впоследствии, меньше всего ожидал: атакованный крейсер быстро заваливался на борт, а рядом в ледяной воде находились люди.

Через 25 мин корабль затонул, а для спасения экипажа к месту его гибели подошел второй крейсер («Хог»). Он застопорил ход и спустил шлюпки. И тогда Веддиген снова дал залп из двух аппаратов с расстояния в 350 м. Мощный двойной взрыв потряс английский корабль, и он через 10 мин ушел в пучину вслед за первым. Батарея на лодке была почти разряжена, но командир, видя легкую добычу, решил продолжить атаку. Позднее он писал, что никак не мог понять, почему эти мощные боевые корабли ни маневром, ни оружием не пытаются уничтожить или хотя бы отогнать его лодку.

В кормовых трубах оставались еще две торпеды, и последней запасной торпедой был перезаряжен один из носовых аппаратов. В 8 ч 20 мин, взглянув еще раз в перископ, Веддиген обнаружил последний крейсер отряда («Кресси»), стоящий неподвижно. Его шлюпки были спущены и моряки занимались спасением людей. Это была такая же прекрасная мишень, как и две предыдущие. Последовала новая команда, и одна из двух торпед, посланных из кормовых аппаратов с расстояния в 1000 м, попала в крейсер. Всплыв, командир лодки увидел корабль с дифферентом, но без крена. Дистанция была настолько мала, что немцы невооруженным глазом могли разглядеть на палубе мечущихся в паническом страхе людей. Для верности в крейсер была выпущена

последняя торпеда, от взрыва которой корабль быстро перевернулся и затонул. Заключительная точка в этом трагическом эпизоде Первой мировой войны была поставлена.

Поскольку кончились торпеды, U-9 сразу вернулась на базу. И только здесь, во время необычно торжественной встречи подводники с удивлением узнали, что потопленные ими корабли отнюдь не типа «Бирмингем», сравнительно небольшого тоннажа, а крупные броненосные крейсера общим водоизмещением в 36 000 т.

Почему же стала возможной трагедия, стоившая Англии трех крейсеров и 1135 человеческих жизней? Главной причиной, конечно, стало то, что на 7-й эскадре, состоящей из этих кораблей, никто не предполагал, отчего они гибнут. Английские моряки решили, что попали на минное поле. Второй фактор, приведший к катастрофе, состоит в том, что охрана крейсеров, состоящая из 9 миноносцев, была отпущена вследствие жестокого шторма еще 19 сентября. Особой тревоги подводная опасность не вызывала, так как считалось, что при такой волне, когда даже лучшие миноносцы не смогли удержаться в море, подлодки действовать не смогут. Впрочем, отделяясь от крейсеров, начальник эскадры (как ни странно, но флагман был почему-то на миноносце) приказал до прихода охранения, во избежание атак подлодок, ходить только переменными курсами. Невзирая на это эскадра двигалась без зигзагов и имела скорость всего 10 узлов. Для отражения подлодок с каждого борта имелось лишь по одному орудию, готовому к действию.

Гибель в течение часа 3 броненосных крейсеров потрясла Англию, тем более что их экипажи были укомплектованы резервистами, большей частью семейными, и Osborne'sкими кадетами. Сначала думали, что в атаке участвовало 5—6 подлодок. Когда немцы объявили, что действовал только один подводный корабль, этому даже не сразу поверили. В действительности это была одна сравнительно старая лодка, которая, к тому же, совершала свой первый боевой поход.

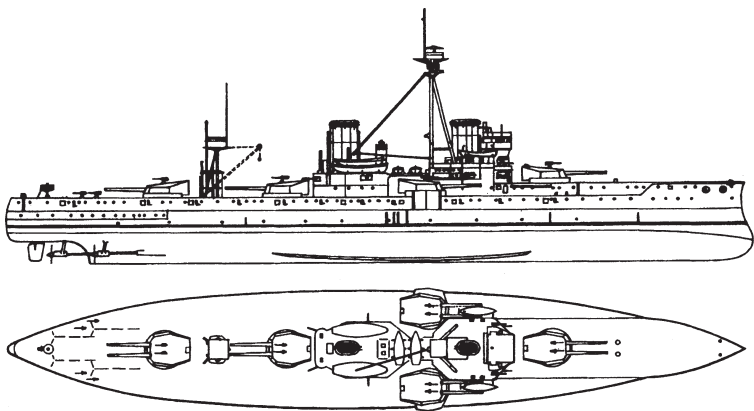
Опасность нападения подлодок теперь представлялась столь грозной, что были предприняты коренные меры, шедшие враз-

рез со всеми традициями и приемами боевой службы на британском флоте. «Ни одно правило, — писал Ю. Корбетт, — не было сформулировано так непреклонно в английской службе, начиная с боевых инструкций Блека 1653 года, Монка, Гоу 1779 года, и до последних, изданных в период великих войн, закончившихся в 1816 году, как положение об обязательной взаимной поддержке. Однако это правило не отвечало современной обстановке и средствам нового оружия. Все признаки говорили о том, что лицо войны на море меняется и нужны радикальные меры».

Первой такой мерой было общее признание, что если один или несколько кораблей в отряде подвергнутся нападению подлодки, эти корабли должны быть предоставлены сами себе, остальные же корабли должны выйти из опасной зоны, призывая малые суда для оказания помощи пострадавшим. Второй мерой было запрещение броненосным кораблям останавливаться для осмотра коммерческих судов. Для этой цели в состав броненосных эскадр были введены малые вооруженные суда.

Из вышеизложенного видно, что такая блестящая победа, достигнутая всего одной лодкой, объясняется, в первую очередь, полнейшим отсутствием каких бы то ни было мер предосторожности со стороны англичан. Однако в этом успехе немалую роль сыграли настойчивость и физическая выносливость личного состава германской субмарины. Экипажу лодки, произведенному в национальные герои, лично кайзер вручил Железные кресты. Этот случай стал первым грозным сигналом о том, что у крупных надводных кораблей появился новый опасный противник. Триумф U-9 отдался тяжелым эхом в штабах всех флотов мира: спешным порядком началась разработка средств, оружия и приемов борьбы с субмаринами.

15 октября 1914 года Отто Веддиген на своей U-9 потопил крейсер «Хаук» (7700 т), входивший в 10-ю эскадру. Крейсера англичан шли строем фронта, и крейсер «Эдимион» подозвал к себе «Хаук» для передачи почты. Оба корабля застопорили машины. Почти сразу «Хаук» был взорван торпедой и погиб с такой быстротой, что одна из двух спу-



Линкор «Дредноут».

Именно он отомстил за погибшие крейсера

щенных шлюпок не успела отойти и была раздавлена перевернувшимся крейсером.

Карьера одного из самых результативных подводных асов начального этапа Первой мировой войны, который вскоре перешел на новейшую субмарину U-29, завершилась весной 1915 года. В полдень 25 марта, когда Гранд Флит возвращался на базу, наблюдатель с линкора «Мальборо» сообщил, что видит перископ. Как только за кормой дредноута обозначился пенный след торпеды, ближайший к субмарине английский корабль резко свернул с курса и увеличил ход. Через несколько секунд его огромный нос сокрушил хрупкий корпус лодки. В волнах на мгновение мелькнула ее рубка, и по номеру английские моряки узнали своего давнего противника — новую субмарину капитан-лейтенанта Отто Веддигена. Спасенных с подводной лодки не было...

Корабль, сполна отомстивший за гибель крейсеров и получивший от командующего Гранд Флитом высшую в британском флоте похвалу: «Отлично сделано!», назывался «Дредноут». По странной иронии судьбы этот первый английский линкор без подводного шпирона (так называют моряки таранный шип), корабль, который, по замыслам его создателей, должен был поражать противника исключитель-

но артиллерией, свою единственную победу одержал именно таранным ударом.

В заключение этого небольшого рассказа хочется развеять одно весьма устоявшееся заблуждение, ибо некоторые источники утверждают, что крейсера, потопленные U-9, — первые боевые корабли, уничтоженные подводной лодкой. Однако это совершенно не соответствует действительности. За 50 лет до этого события, еще 17 февраля 1864 года, во время Гражданской войны в США подводная лодка американского изобретателя Онлея взорвала свою шестовую мину о борт вражеского корабля. Этот корабль, корвет «Хаусатоник» (1400 т), быстро пошел ко дну, унося с собой 5 человек.

Мало того, успех U-9 не является первым даже и в войну 1914—1918 годов. За 17 дней до Виддигена, 5 сентября 1914 года, в заливе Фирт-оф-Форт командир новейшей германской субмарины U-21 капитан-лейтенант К. Херзинг торпедировал английский крейсер «Патфайндер» (3000 т, девять 102-мм орудий, 25 узлов), флагманский корабль 4-го отряда миноносцев. Крейсер погиб за 4 мин со всем экипажем, состоявшим из 258 человек. Как бы в ответ на гибель «Патфайндера», 12 сентября в Гельголандской бухте был потоплен английской подлодкой E-9 (командир лейтенант Хортон) старый германский крейсер третьего ранга «Хелла» (2082 т). И только потом пришел черед U-9.

Любопытно, что вполне реальный шанс стать «первопроходцами» из-за технической неисправности упустили греческие подводники. В ходе Первой Балканской войны, 9 декабря 1912 года построенная во Франции греческая субмарина «Дельфин» (430 т) с дистанции в 500 м атаковала турецкий крейсер «Меджидие» (3800 т, два 152-мм и восемь 105-мм орудий, 22 узла), но торпеда затонула не дойдя буквально считанные метры до цели. Этот факт официально признан первой в мире боевой торпедной атакой подводной лодкой военного корабля, чем греческие моряки искренне гордятся.

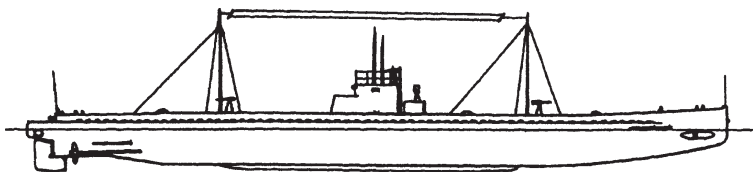
Боевые рекорды подплава

Бой, описанный в предыдущей главе, безусловно, является совершенно уникальным по своим результатам, но история подплава богата и другими громкими победами. Например, случай, когда немецкая субмарина U-21 за один поход сумела потопить два английских линкора.

После начала бомбардировок дарданелльских фортов англо-французскими кораблями 19 февраля 1915 года германский вице-адмирал В. Сушон, который фактически взял на себя руководство всем турецким флотом, попросил австрийское командование выслать на помощь подводные лодки. Ввиду отказа австрийцев Германия решила немедленно послать несколько своих субмарин. Однако технические возможности немецких лодок явно уступали амбициям кайзеровских адмиралов. Судите сами, к началу войны Германия обладала только 24 лодками, из которых для военных действий более или менее годились 22, так как безнадежно устаревшие U-1 и U-2 находились в учебном отряде.

Первые 18 из этих лодок, к которым, кстати, принадлежала и вышеописанная U-9, имели керосиновые двигатели и радиус действия от 1200 до 3200 миль. Подлодки следующей серии уже оснащались дизелями фирмы «Крупп» и могли пройти до 5000 миль, приняв на борт 87 т топлива. Таким образом, для данной операции годились только U-19, U-20, U-21 и U-22, механизмы у которых наиболее полно отвечали требованиям дальнего похода. Выбор пал на U-21. Это была по тем временам довольно крупная субмарина водоизмещением 650/837 т, вооруженная четырьмя торпедными аппаратами и 88-мм орудием. Скорость хода составляла 15,6/8,1 узла, а экипаж насчитывал 35 человек. Новые лодки, известные в германском флоте как серия «тридцатых» (U-23 — U-41), были оснащены более надежными дизелями фирмы «Манн», но в строй их ввели совсем недавно и экипажи еще не обладали должным боевым опытом.

Ввиду необходимости некоторых переделок и приспособлений лодки к переходу на такое расстояние, а также органи-



Немецкая подводная лодка U-21

зации снабжения, которое было поручено германскому агенту в Испании, подготовка субмарины заняла свыше месяца. Пароход «Марсала», купленный агентом в Бильбао, взял груз горючего и ждал 40 дней в Рио-Коркубионе. Наконец, 25 апреля U-21 вышла из Эмдена и, обогнув Оркнейские острова, 2 мая встретила «Марсалу». Ночью после обмена опознавательными сигналами, пароход снабдил субмарину 18 т горючего. Однако днем механики лодки обнаружили, что топливо никуда не годно. Оставшихся 26 т старого горючего, при условии благоприятной погоды, как раз хватало до Каттаро, но инструкция разрешала не рисковать и вернуться в Германию через Английский канал. Командир лодки капитан-лейтенант К. Херзинг решил идти дальше. 6 мая на рассвете, когда английские дозорные эсминцы отошли к северу для смены, он прошел Гибралтар в надводном положении. Несмотря на то, что 11 мая лодку обнаружили и долго преследовали два французских эсминца, 13 мая она благополучно добралась до австрийского порта Каттаро, при этом в топливных цистернах осталось всего 0,5 т горючего.

Произведя в Каттаро необходимый ремонт, U-21 направилась 20 мая из Адриатики в Эгейское море. 24-го она прошла мимо русского крейсера «Аскольд», стоявшего на якоре у Дедагача, но командир пренебрег верным успехом, не желая себя обнаруживать. 25 мая он был у Дарданелл среди английских броненосцев. При попытке атаковать у мыса Хеллес «Суифтшер» лодка была обнаружена и обстреляна. После чего отправилась вдоль берега к Габа-Тепе. Здесь находился систершип «Суифтшера» линкор «Триумф», который держался на ходу с опущенными противоторпедными сетями и задранными переборками. С 300 м U-21 выпустила в него

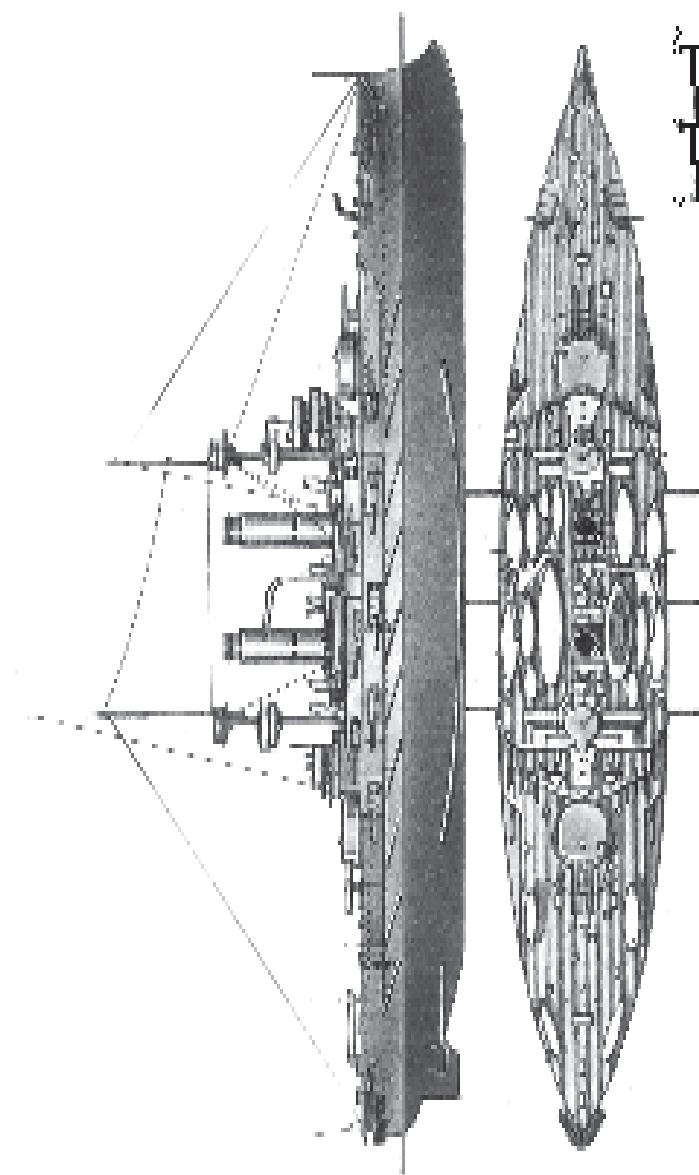
торпеду, снабженную специальными ножницами для разрезания сетей. Через 10 мин после взрыва «Триумф» перевернулся, но полчаса еще держался в таком положении на плаву. Погибло 78 человек.

Всплывшая для наблюдения лодка была немедленно атакована миноносцами и спаслась только тем, что, свернув на подорванный корабль, нырнула под него, пока он медленно тонул. Это оказалось наилучшим способом избежать преследования, и Херзинг неоднократно применял этот прием в последующих боях.

Английский историк Ю. Корбетт писал: «Потеря «Триумфа» была тяжелым ударом. Помимо психологического эффекта метод атаки подлодки весьма усложнил снабжение боевых участков и исключил возможность постоянной поддержки десантов артиллерийским огнем линкоров. Все корабли на ночь были отозваны в базы, и их места заняли миноносцы. В общем, повторилась та же картина, что и на Северном море и в Балтике».

Конечно, «Триумф» являлся уже устаревшим кораблем, который был построен еще в 1904 году по заказу Чили, и по политическим мотивам попал в английский флот. В начале XX века аргентинско-чилийское военно-морское соперничество обострилось до крайности. Аргентина решила проблемы усиления флота, купив в Италии 4 очень сильных броненосных крейсера типа «Гарибальди». Чилийский флот сразу оказался намного слабее. Но его командование придумало отличный ответный ход — построить всего 2 корабля с такой же скоростью, как у «Гарибальди», но более хорошо защищенных и вооруженных 254-мм и 190-мм орудиями, смертельными для 6-дюймовой брони аргентинских крейсеров.

За дело взялись знаменитый английский кораблестроитель Э. Рид и не менее знаменитая фирма «Армстронг». В результате менее чем в 12 000 т удалось вместить четыре 10-дюймовки и целых четырнадцать 7,5-дюймовок, и это при внушительном бронировании и скорости более 19,5 узла. Корабли оказались несомненно удачными, а «Армстронг» в очередной раз доказал, что умеет строить не только хорошо, но и



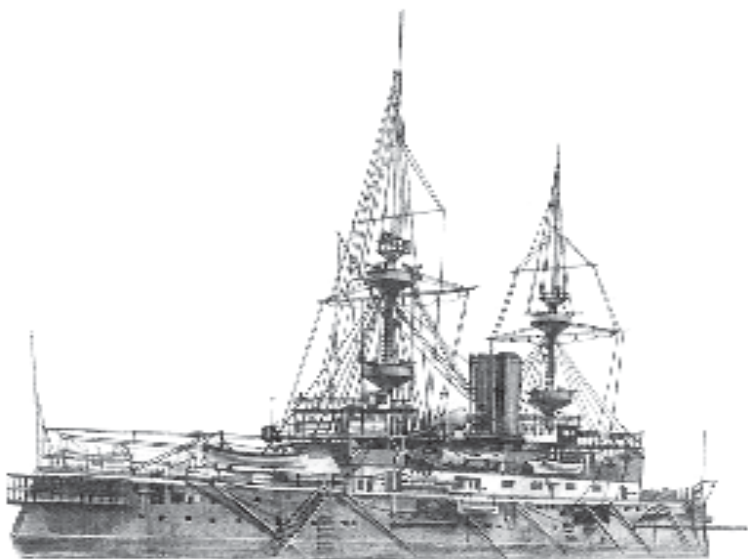
Английский броненосец «Триумф»

быстро. Через два года оба броненосца уже проходили ходовые испытания. К 1903 году Аргентинско-чилийская война всем казалась неизбежной: слишком остры были противоречия из-за Патагонской пампы. Однако обострение отношений существенно задевало интересы великих держав, которые вмешались в спор, усадив обе стороны за стол переговоров, — случай для того времени поистине уникальный. Мирное разрешение противостояния между Аргентиной и Чили предусматривало, в частности, отказ от уже готовых броненосцев. Шел 1904 год, и английское правительство, опасаясь, что эти корабли могут быть перекуплены Россией и использованы против поддерживаемой ими Японии, само выкупило их у «Армстронга».

По слухам, фирма вначале действительно предложила эти «истребители крейсеров» России, которая спешно усиливала свой флот, но русский военно-морской агент в Лондоне потребовал себе 10 % комиссионных со сделки, а пока шел торг, спохватился Уайт-Холл. В который раз мздоимство госчиновников повредило нашей стране: если бы эти первоклассные корабли попали на Дальний Восток, то у Японии удалось бы нейтрализовать ее главное преимущество перед нашим флотом — эскадру быстроходных броненосных крейсеров типа «Асама». Тогда ход войны, наверняка, пошел бы совсем по другому сценарию. Еще один парадокс истории, но уже парадокс чисто российский.

На английской службе броненосцы получили названия «Триумф» и «Суифтшер». Британия приобрела (и довольно дешево) два отличных корабля, но не знала, что делать с этими мощными, но не подходящими под общую концепцию броненосцами, поэтому перевела их на китайскую станцию. В Первую мировую войну корабли участвовали в осаде Циндао, а затем перешли на Средиземное море для атаки фортов Дарданелл. И надо сказать, что задачу артиллерийской поддержки наземных войск при почти полном отсутствии противодействия со стороны турок они решали довольно неплохо.

27 мая U-21 потопила линкор «Маджестик». Считая (при этом совершенно справедливо), что существовавшие меры



Английский броненосец
«Маджестик»

защиты недостаточны и что главным объектом атак германских подлодок являются линкоры, командир броненосца поставил свой корабль ближе к берегу среди пароходов, выгружавших боевые запасы для южных участков, и прикрыл его противоторпедными сетями. За линией транспортов находился дозор миноносцев, а при входе в пролив — дозор тральщиков.

После восхода солнца в 2 кабельтовых от «Маджестика» миноносцем был замечен перископ, по которому немедленно открыли огонь, но было уже поздно. Одновременно с открытием огня в одном из узких промежутков между стоящими транспортами показался пенный след торпеды. По единодушному мнению специалистов-подводников, более удачный выстрел из столь сложного положения просто трудно себе даже представить. Торпеда, благодаря резаку, прошла сети, как сквозь масло, и попала в середину цели. За первой торпедой последовала вторая, которая сработала столь же успешно, и уже

через 7 мин смертельно раненный броненосец перевернулся. Погибло более 40 человек.

«Маджестики» были самыми большими британскими боевыми кораблями XIX века, а на момент ввода в строй (1895) считались сильнейшими в мире. И хотя к 1915 году броненосцы проплавали уже 20 лет, но их проект был настолько хорошо сбалансирован, что все они интенсивно использовались «на равных правах» с кораблями последующих серий. Очевидно, что против турок «Маджестик» представлял собой достаточно грозную силу. Водоизмещение корабля — 16 000 т, вооружение — четыре 305-мм и двенадцать 152-мм пушек, экипаж — 757 человек, скорость — 17 узлов. Правда, следует отметить, что в 1898 году на съезде Общества кораблестроительных архитекторов главный строитель английского флота сэр У. Уайт сделал доклад о постройке самой крупной в то время серии эскадренных броненосцев типа «Маджестик». Во время этого доклада адмирал Ч. Бересфорд, взглянув на расположение переборок на этих кораблях, проворчал: «Все ясно! Мы, моряки, будем тонуть, а сэр Уильямс будет объяснять, почему мы потонули». Тогда произошел публичный скандал, попавший в прессу (вспыльчивый характер Уайта даже вошел у англичан в поговорку), но оказалось, что адмирал как в воду глядел.

Однако для союзников более весомым был все-таки моральный ущерб. Тысячи турецких солдат видели панику, овладевшую теми самыми кораблями, которых они так боялись. Тысячи английских солдат были свидетелями этой паники и видели гибель кораблей. Они прекрасно понимали, что отныне для поддержки высаженного десанта остаются только крейсера и миноносцы. Пришлось срочно спрятать линейные корабли в базы, а перевозки производить только ночью. В результате артиллерийская поддержка высаженной на сушу армии была значительно ослаблена. Все выгоды, которые давала поддержка флотом продвижения войск по полуострову, ради чего и было выбрано это направление, были аннулированы. Возникла необходимость подумать о замене линкоров, поэтому Адмиралтейство было вынуждено перебазировать мониторы в Средиземное море.

Подводная опасность привела к коренному изменению практиковавшихся доселе «спокойных» методов ведения войны. Большие, но напрасные усилия были направлены союзниками на отыскание предполагаемого центра снабжения германских подводок. Указывались различные пункты, где якобы существовали тайные склады горючего (остров Корфу и др.). Англичане даже настаивали на учреждении специального наблюдения на Балеарских островах.

Цель посылки германской подводной лодки в Средиземное море была исключительно военная — оказать помощь Турции и Австрии. Но первые успехи поразили немцев своей неожиданностью и вызвали панику у англичан. А виновница этой паники U-21 утром 5 июня благополучно вошла в бухту Золотой Рог.

Еще более впечатляющие результаты были достигнуты германскими подводниками при атаках на торговое судоходство. Так, командир U-38 Макс Валентинер в течение 5 дней августа 1915 года в проливе св. Георга у Бристольского залива устроил настоящую бойню — он уничтожил: 22 парохода, 5 траулеров и 3 парусника (всего 70 000 т). Большая часть этих судов была потоплена без всякого соблюдения каких бы то ни было правил и норм, что Валентинер делал очень часто еще до официального начала неограниченной подводной войны. «Работали» немцы главным образом артиллерией (два 88-мм орудия), используя туманную погоду. Торпеды же применяли лишь в тех случаях, когда их действиям угрожало приближение сторожевых кораблей.

Однако все удачи германских подводных лодок бледнеют перед успехами, достигнутыми Арно де ля Перьером, командиром субмарины U-35. Во время одного из боевых походов с 26 июля по 20 августа 1916 года он потопил на Средиземном море не менее 54 судов общим водоизмещением 91 000 т. Мало того, он доставил в Пола их 54 кормовых флага (*Delage E. La guerre sous les mers. Paris, 1934, 131 с.*). Имея в составе команды победителя конкурса на звание лучшего наводчика германского флота, ля Перьер отправлял на дно свои жертвы несколькими выстрелами из 88-мм орудия. В 1916 году за три наиболее удачных похода

U-35 сумела потопить 215 000 т (57 + 91 + 67)! Всего за три года боев этой лодке приписывают более полумиллиона тонн, или пятую часть всех потерь в торговом тоннаже, понесенных союзниками от всех видов оружия на Средиземном море.

Интересно отметить, что все три лодки-рекордсменки (U-21, U-35 и U-38) благополучно дожили до конца Первой мировой войны без каких-либо потерь в командах. Правда, U-21 после капитуляции Германии при переходе к месту передачи союзникам затонула, но все историки уверены, что это произошло по умыслу экипажа. Всего за время войны 372 (реально воевало 340) германские подлодки потопили 5861 торговое судно (учитывались водоизмещением свыше 100 т), общим тоннажем 13 233 672 т. Кроме того, ими было потоплено 156 боевых кораблей: 10 броненосцев, 20 крейсеров, 31 эсминец, 3 канонерские лодки, 6 минных заградителей, 3 монитора, 10 подлодок, 22 вспомогательных крейсера, 34 тральщика и сторожевика, 16 судов-ловушек, 1 база подводных лодок. Сами немцы потеряли 178 субмарин. Еще 2 лодки были интернированы, а 14 взорваны своими командами при оставлении австрийских баз.

Лодочные экипажи германским командованием формировались путем тщательного отбора только из природных моряков, причем в первое время вербовались исключительно из добровольцев. В момент объявления войны личный состав подводного плавания состоял из 1400 человек, в том числе непосредственно на лодках всего 447. К 1 сентября 1918 года на действующих 140 лодках состояло уже 5 467 человек, кроме того за время войны погибли или попали в плен еще 5132 подводника.

Успехи германского подводного флота тем более впечатляют, если учесть, что всего на всех морских театрах в ходе Первой мировой войны 600 подводных лодок воюющих держав потопили 237 боевых кораблей и около 19 млн т торгового тоннажа. Вычтите из этих цифр долю Германии и посчитайте, сколько приходится на 260 лодок остальных стран. Вот оценка известного советского писателя-мариниста и знатока истории подплава Павла Веселова: «Подводная лод-

ка вышла из борьбы с противолодочной обороной непобежденной. Даже беглый подсчет материальных затрат, пришедшихся на долю обеих сторон в борьбе на океанских сообщениях в Первой мировой войне, показывает, что эти усилия и затраты обошлись гораздо дороже союзникам, нежели Германии».

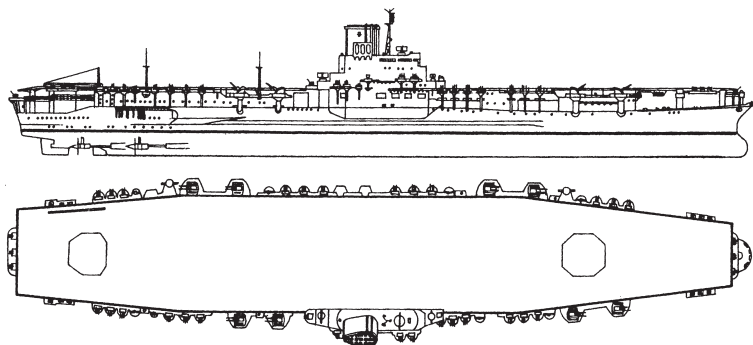
Начало Второй мировой войны пошло почти по такому же сценарию: неподготовленность Англии к войне была столь вопиющей, что даже небольшое количество германских лодок добилось в первые же месяцы колоссальных успехов. О том, какой степени достигло опьянение легкими победами, свидетельствует знаменитое пари, заключенное между тремя гитлеровскими подводными асами, в 1940 году «набравшими» 200 000 т, — Г. Прином, Й. Шепке и В. Кречмером. Того из них, кто первым перевалит за 300 000 т потопленного тоннажа, двое других обязывались «на всю катушку» напоить и накормить в ресторане. Это чудовищное пари выиграл Кречмер — весной 1941 года на его боевом счету числилось 313 000 т + 3 вспомогательных крейсера и 2 эсминца. Но пьянка в ресторане не состоялась. Как раз в это время лодки Шепке и Прина пошли ко дну вместе с экипажами, а сам Кречмер, атакованный английскими противолодочными кораблями, затопил свою сильно поврежденную субмарину и попал в плен с большей частью команды.

Впрочем, успехи этой тройки были не единичны. Противолодочная оборона союзников была настолько слаба, что в фашистском флоте к 1941 году насчитывалось еще не менее 6 командиров, каждый из которых потопил более 200 000 т торгового тоннажа. В 1942 году за эту цифру перевалили еще двое: капитан-лейтенанты Зурен (205 000 т) и Топп (208 000 т). К началу лета вплотную к заветному рубежу подошел капитан-лейтенант Мютцельбург; однако в походе он внезапно заболел и умер, а лодка с полпути была приведена на базу вахтенным офицером.

И только ценой невероятных усилий и благодаря принципиально новой технике англичане смогли переломить ситуацию. С весны 1943 года союзники наладили массовое

производство авиационной радиолокационной аппаратуры для борьбы с подводными лодками. За 1943 год только один из командиров подлодки капитан третьего ранга Лют сумел превысить 200-тысячный рубеж (264 000 т — второй результат на кригсмарине), после чего был переведен на преподавательскую работу в школу подводного плавания. Всего за войну гитлеровские подводники смогли потопить: 2 линкора союзников, 5 авианосцев, 6 крейсеров, 88 других надводных кораблей — эсминцев, фрегатов, тральщиков, 5 подводных лодок и около 14 млн т торгового тоннажа. Однако в отличие от Первой мировой войны немецкие достижения в борьбе с боевыми кораблями уже нельзя считать абсолютными, поскольку американские субмарины учинили настоящий разгром японского флота. Они сумели уничтожить 1113 торговых судов и 201 боевой корабль среди них: 1 линкор, 9 авианосцев, 12 крейсеров, 122 малых корабля и 23 подводные лодки — более трети всего тоннажа военных кораблей Японии!

Американским подлодкам принадлежит и еще один своеобразный рекорд: им удалось потопить самый крупный корабль из всех, ставших жертвами субмарин, — авианосец «Синано». Этот гигант был заложен как один из трех сверхмощных линейных кораблей типа «Ямато», спущенных на воду перед самой войной. Однако после битвы у атолла Мидуэй, где Япония потеряла 4 авианесущих корабля, его переоборудовали в авианосец. В результате такой «модернизации» полное водоизмещение «Синано» достигло 71 890 т, что превышало на 200 т водоизмещение прототипа. Помня печальный опыт, главное внимание японцы обратили на защиту корабля от ударов пикирующих бомбардировщиков. Полетная палуба длиной 265 м и два громадных лифта были спроектированы так, чтобы наверняка выдержать удар авиационной бомбы весом до 1000 фунтов. Эта палуба была покрыта слоем брони толщиной 3,75 дюйма. На полметра ниже проходил еще один слой брони такой же толщины. Между стальными слоями были втиснуты коробчатые бимсы, а пустоты между ними заполнены смесью из цемента, опилок и сока каучуконосов. Отсюда и



Японский сверхавианосец
«Синано»

родилась весьма распространенная легенда о том, что у авианосца резиновая палуба, от которой отскакивают бомбы. Масса защитной брони составляла 17 700 т, т. е. превышала тоннаж многих тяжелых крейсеров.

«Синано» имел исключительно мощную зенитную артиллерию, состоящую из 16 универсальных орудий калибром 5 дюймов, 145 скорострельных зениток калибром 25 мм и 12 многотрубных ракетных установок, каждая из которых способна была вести залповый огонь 30 ракетами калибра 4,7 дюйма.

Четыре главные паровые турбины авианосца имели мощность 150 000 л. с. и обеспечивали ему скорость до 27 узлов. Цистерн для топлива было установлено больше, чем планировалось для линкора. Это гарантировало дальность плавания до 10 000 миль. Дополнительно были установлены цистерны с авиационным топливом. Их защитили броней и окружили емкостями с морской водой.

19 ноября 1944 года было объявлено, что работы по постройке «Синано» завершены, и администрация судоверфи передала корабль ВМС Японии. На авианосце был поднят военно-морской флаг, и его официально ввели в состав флота. Во вторник, 28 ноября, он вышел в свой первый поход, целью которого было достичь порта Куре во Внутреннем море. На его борту находились 2515 человек, из них — 2176 офицеров

и матросов, 299 — рабочих судоверфи и 40 людей, взятых по найму. В ангары были помещены 50 самолетов-ракет типа «Ока» и шесть катеров для смертников. Собственная авиагруппа «Синано» (20 истребителей, 20 бомбардировщиков и 7 разведчиков) вместе с их экипажами должна была перелететь на авианосец только после того, как он достигнет Внутреннего моря. Таким образом мощный боевой корабль превратили в заурядный транспорт для перевозки на Окинаву самолетов и катеров для камикадзе.

Три современных получивших большой боевой опыт эсминца «Исокадзе», «Юкикадзе» и «Хамакадзе» были выделены в эскорт. Командиры этих кораблей горячо доказывали, что нужно совершить переход в дневное время, но командир «Синано» капитан первого ранга Тосио Абэ приказал выйти ночью, так как был намерен прибыть к входу во Внутреннее море к 10 ч 00 мин 29 ноября.

В 20 ч 48 мин радар одиночной американской подводной лодки «Арчер-Фиш» («Стрелец-Рыба») обнаружил цель в 12 милях по пеленгу 30 градусов. Вскоре сигнальщики уже увидели точку на горизонте. Учитывая расстояние до цели, это был очень крупный корабль. Так начался драматический поединок между командиром авианосца Абэ и командиром подводной лодки капитаном второго ранга Джоном Инрайтом. Поединок, который состоялся по совершенно случайному стечению обстоятельств. Лодке была поставлена одна задача — обеспечивать спасение членов экипажей бомбардировщиков В-29, подбитых при налетах на Японию и севших на воду, а также передавать по радио прогноз погоды для летчиков. Однако 27 ноября неожиданно пришла радиограмма, что бомбардировщики в течение 48 ч налеты совершать не будут, и «Арчер-Фиш» на это время было разрешено вести охоту за кораблями противника по своему усмотрению. Это была крупная океанская субмарина водоизмещением 1825/2424 т, вооружение которой состояло из 10 торпедных аппаратов (6 носовых и 4 кормовых), 102-мм орудия и двух зенитных автоматов, экипаж насчитывал 89 человек.

К чести моряков с японских эсминцев, они тоже довольно быстро сумели обнаружить противника. К несчастью для



Американская подводная лодка
«Арчер-Фиш»

себя, Абэ полагал, что его преследует большая группа подводных лодок, он не допускал даже мысли, что японскому соединению осмеливается противостоять одна-единственная субмарина врага. В результате его действия были сугубо оборонительными, направленными только на то, чтобы избежать боя. Например, Абэ под угрозой трибунала заставил один из эсминцев прекратить атаку замеченной им лодки и вернуться в ордер. В общем, командир авианосца стремился только к одному: скорее совершить переход и прийти невредимым в порт Куре. Упустив блестящую возможность если не уничтожить, то наверняка отогнать субмарину, Абэ, боевой офицер, имевший множество наград, в конечном счете увлекся маневрированием и совершил фатальный промах. Очередная перемена курса вывела его корабль прямо под американские торпеды.

Этот факт таким образом описал в своих мемуарах Инрайт: «Госпожа Удача оказалась в рубке среди нас. Новый курс авианосца дал нам идеальную возможность: ведь мы только и мечтали о том, чтобы он повернулся к нам правым бортом. Сейчас он находился курсом на юг, а мы — на восток, на пути, перпендикулярном его курсу...» Шеститорпедный «всер» американцев, выпущенный в 3 ч 17 мин из носовых аппаратов, лег просто идеально: первая торпеда прошла под самым носом, последняя — под кормой, четыре средних поразили цель, распределившись практически равномерно по всей ее длине.

Эти четыре попадания вызвали, на первый взгляд, не очень серьезные повреждения, но из-за возникшей неразберихи и неправильных действий плохо сколоченного экипажа вода начала сокращать одну переборку за другой, постепенно

заполняя корабль. Ближе к 5 ч команду начала охватывать паника: поступили сведения, что матросы начинают бить друг друга, чтобы скорее выбраться вверх по трапу, другие толпятся на палубе, отказываясь выполнять приказы. В 8 ч 00 мин Абэ приказал личному составу, несшему вахту в машинном и котельном отделениях, покинуть свои посты. К 9 ч 00 мин на авианосце была полностью прекращена подача энергии. Крен к этому времени достиг 20 градусов.

В 10 ч 18 мин командир отдал свой последний приказ: «Вы все освобождаетесь от своих обязанностей. Спасайтесь!» Тотчас многие стали прыгать в море, присоединяясь к сотням людей, которые это сделали раньше без приказа. В 10 ч 55 мин авианосец резко накренился на правый борт и быстро затонул. Из-за паники и приказа командира отряда эсминцев: «Не подбирать матросов, которые кричат и просят о помощи, такие слабые люди не нужны флоту, спасать только сильных, которые сохранили спокойствие», из 2515 человек, находившихся на борту корабля, 1435 погибли. По воспоминаниям очевидцев, услышав такой жестокий приказ, содрогнулись даже повидавшие многое офицеры на японских эскадренных миноносцах.

Как написал впоследствии японский историк Т. Казе: «Трагедия авианосца «Синано», как я полагаю, стала символом наших военных неудач. Мы создали прекрасный корабль и очень им гордились. Он казался нам величественной и непоколебимой твердыней на море, но он был потоплен, не успев сделать ни одного выстрела. Это больше, чем насмешка судьбы». Впрочем, несправедливо винить в этой трагедии только судьбу: значительную долю вины должно взять на себя японское командование, пославшее в море боевой корабль без его главного оружия. Если бы в ту злополучную ночь на борту «Синано» были его самолеты, то исход поединка, наверняка, был бы совершенно другим. Не стоит и сбрасывать со счета боевое мастерство опытного подводника капитана второго ранга Инрайта: в этом бою он действовал безукоризненно.

В декабре 1944 года Военно-морское министерство Японии произвело расследование этого трагического инцидента.

та. Комиссия под руководством вице-адмирала Гунити Микава пришла к выводу, что в гибели авианосца виноваты строители, экипаж корабля и командование военно-морской базы в Йокосуке. Ввиду того что виновными было названо столь много лиц, никто не был наказан...

В свою очередь, Техническая миссия США в Японии отметила в 1946 году, что система противоторпедной защиты на «Синано» была несовершенной. Особенно подчеркивалось, что соединение между главным броневым поясом и противоторпедной броней на подводной части корпуса имело существенные дефекты в конструкции. Четыре торпеды, выпущенные подводной лодкой, на глубине 10 футов взорвались как раз в этом стыке, нанеся кораблю смертельные ранения. Кроме того, в котельных было применено горизонтальное расположение бимсов. После взрывов торпед эти бимсы, словно тараны, проделали огромные пробоины в прилегающих переборках, что привело к затоплению еще одного котельного отделения.

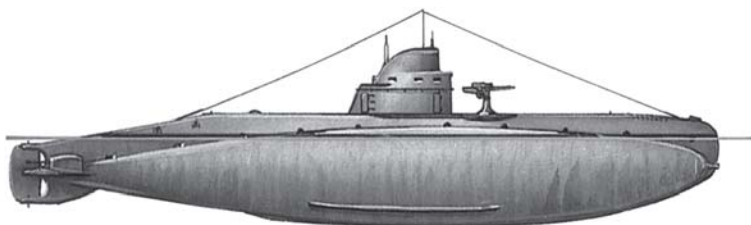
По оценке американского адмирала Б. Клэри: «Авианосец «Синано» был самым большим кораблем, когда-либо потопленным подводной лодкой. Это действительно неправдоподобный успех. Уничтожение авианосца — одно из наиболее успешных боевых действий за все 1682 похода, осуществленных подводными лодками США в период Второй мировой войны». Экипаж лодки получил благодарность Президента, а капитан второго ранга Инрайт был удостоен самой почетной награды американских моряков — Креста ВМС.

Любопытно, что еще в 1943 году вышеописанный рекорд мог бы быть перекрыт германской подводной лодкой. В Индийском океане прямо под торпедные аппараты U-176 вышло крупнейшее в мире судно того времени — английский суперлайнер «Куин Елизабет» (82 700 т), который с начала войны использовался как быстроходный войсковой транспорт и всегда ходил вне конвоев, поскольку, обладая очень большой крейсерской скоростью, считался для субмарин врага практически неуязвимым. Но, как это ни парадоксально, «королеву» спасли ее гигантские размеры: командир

лодки просто не мог представить, что он атакует такой крупный корабль, поэтому, ориентируясь по средней длине стандартных судов, определил дистанцию до цели с огромной ошибкой и, естественно, промахнулся.

Однако при всей своей трагичности катастрофа «Синано» не является лидером по количеству жертв. В очень многих источниках трагичную пальму первенства отдают лайнеру «Лузитания». Этот огромный пассажирский пароход (32 000 т) поддерживал раз в месяц сообщение между Англией и Америкой. Утром 7 мая 1915 года, когда «Лузитания» находилась около берегов Ирландии, было получено сообщение о подводных лодках, замеченных наблюдательными постами на побережье. Но надеясь на то, что германские подлодки опознают лайнер и не осмелятся пустить в ход торпеды против пассажирского парохода, Адмиралтейство не приняло практически никаких мер по защите судна. В 2 ч 15 мин субмарина U-20 с расстояния в 300 м выпустила по пароходу торпеду. Вслед за первым взрывом произошел гораздо более мощный второй, поскольку на борту «Лузитании» было почти 5000 ящиков ружейных патронов, что доказало судебное следствие, проведенное спустя 3 года после катастрофы. Лайнер стал быстро крениться и через 20 мин затонул с высоко поднятой кормой. Из 2000 пассажиров погибло 1198 человек, в том числе 100 американцев. Английская пропаганда постаралась извлечь из этой трагедии максимум политической пользы, поэтому она и стала так широко известна.

Вместе с тем этот (мягко говоря, неоднозначный с точки зрения пацифиста) рекорд был начисто перекрыт уже в Первую мировую войну. 8 июня 1916 года вспомогательный крейсер «Принципе Умберто» перевозил 2800 итальянских солдат. Это было довольно новое судно (1909), водоизмещением 7838 т, вооруженное четырьмя 120-мм орудиями и развивающее скорость до 16 узлов. В полдень вблизи порта Лингетта вспомогательный крейсер получил две торпеды с австрийской подводной лодки U-5 и перевернулся настолько быстро, что, несмотря на близость берега и кораблей эскаорта, почти 2000 человек утонули вместе с судном.



Австрийская подлодка U-5

Это достижение удивительно еще и потому, что к началу Первой мировой войны подводный флот Австро-Венгрии был более чем скромнен — он состоял всего из 6 субмарин. За годы войны в строй вошла еще 21 подлодка (считая 3 переданные немцами и французскую трофейную). Однако результативность этих 27 кораблей оказалась достаточно высокой. Ими потоплены: 2 броненосных крейсера, 5 эсминцев, 2 подводные лодки, уничтожены или захвачены 108 торговых судов общим тоннажем 196 000 т. Кроме того, несколько боевых кораблей были серьезно повреждены, в том числе французский дредноут «Жанн Бард». Лодка U-5 принадлежала к типу «Голланд» и была построена в 1912 году на заводе в Фиуме по американской лицензии. Водоизмещение — 236/273 т, вооружение — два 450-мм торпедных аппарата и 37-мм пушка. Два бензиновых двигателя в 400 л. с. позволяли развивать максимальную скорость до 10 узлов, экипаж состоял из 19 человек.

Несмотря на весьма скромные характеристики и однокорпусную конструкцию, эта субмарина оказалась самой результативной на флоте двуединой монархии. В ночь с 26 на 27 апреля 1915 года она потопила французский броненосный крейсер «Леон Гамбета» (12 416 т), совершавший одиночное плавание. Пораженный двумя торпедами, корабль затонул настолько быстро, что даже не смог подать сигнал бедствия и успел спустить только одну шлюпку, поэтому из 821 члена команды в холодной воде погибло 684, в том числе весь офицерский состав и командующий эскадрой. В следующем походе 5 июня 1915 года U-5 записала на свой боевой

счет итальянскую подводную лодку «Нереиде» (320 т), а 29 июня — греческий транспорт «Кефалония» (1034 т). Субмарина благополучно дожила до конца войны и в 1920 году была сдана на слом.

Однако австрийский рекорд «не пережил» Вторую мировую войну. В январе 1945 года исключительного результата добилась советская подводная лодка С-13 под командованием капитана третьего ранга Александра Ивановича Маринеско. Война шла к концу. Советские войска по всему фронту вели наступление, прижимая к побережью крупные группировки противника. Именно такая обстановка сложилась в районе Кенигсберга и полуострова Хела. В этих условиях перед подводниками Балтийского флота была поставлена задача воспрепятствовать эвакуации врага. В состав блокирующих сил была выделена и субмарина С-13.

Вечером 30 января в районе маяка Хела акустик лодки старшина второй статьи И. М. Шпанцев уловил шум винтов нескольких сторожевых кораблей и очень крупного судна. Маринеско сориентировался мгновенно — цель уходит на запад и уходит быстро. В подводном положении за ней не угнаться, поэтому он решил атаковать из надводного положения, а чтобы обмануть эскорт, подойти к своей будущей жертве со стороны берега. Прижимаясь к побережью, субмарина пошла вдогон за противником, который был опознан как пассажирский лайнер водоизмещением около 30 000 т. В свежую погоду и при непроглядной мгле преследование продолжалось более 2 ч, но дистанция до цели не уменьшалась. С-13 вошла в строй в самом начале Великой Отечественной войны, принадлежала к средним океанским лодкам, имела водоизмещение 780/1030 т, была вооружена 100-мм орудием, 45-мм зениткой и шестью торпедными аппаратами, а ее экипаж насчитывал 45 человек. Максимальная скорость надводного хода по проекту составляла 19,5 узла, но невозможность провести в военное время в полном объеме надлежащий плановый ремонт привело к ее снижению до 16 узлов, чего явно не хватало для перехвата противника.

Маринеско вызвал наверх командира электромеханической боевой части капитан-лейтенанта Я. С. Коваленко и при-



Капитан третьего ранга
А. И. Маринеско

казал любой ценой хотя бы на время выжать из машин все, на что они только способны. Старший механик и его подчиненные в этот день проявили чудеса — лодка достигла скорости в 19 узлов. Дистанция до цели стала сокращаться. Налетавшие снежные заряды все время скрывали цель, но зато надежно маскировали саму подводную лодку. Поравнявшись с немецким кораблем, С-13 резким поворотом вправо вышла на боевой курс. Наконец в 23 ч 08 мин с дистанции всего в 5 кабельтовых был произведен четырехторпедный залп из носовых аппаратов. Менее чем через минуту раздались три мощных взрыва: увы, четвертая торпеда не вышла из аппарата, но и трех хватило с избытком. Огромный лайнер с дифферентом на нос стал быстро погружаться и через 3—4 мин затонул.

Минут через тридцать эскорт в составе миноносца, четырех сторожевых кораблей и двух тральщиков, который прикрывал лайнер со стороны моря, примчался на место его гибели и приступил к спасению пассажиров. При этом

два сторожевика и тральщик бросились на поиск подводной лодки, но Маринеско и тут перехитрил противника. В результате смелой атаки С-13 потопила вражеский лайнер «Вильгельм Густлов» тоннажем 25 484 т. На борту судна находилось около 9000 пассажиров, о том числе 7500 военнослужащих. Из ледяной воды корабли эскорта смогли спасти всего 472 человека. Особенно чувствительным ударом для фашистов была гибель 936 подводников из школы подплава, эвакуируемых в порты Центральной Германии, где их уже ждали новейшие лодки «Проекта XXI». Взбешенный Гитлер приказал расстрелять командира эскорта, а Маринеско объявить «личным врагом фюрера». В Германии был установлен трехдневный траур.

Продолжая поиск, С-13 вечером 9 февраля с помощью гидроакустической аппаратуры обнаружила шум винтов большого корабля. Определив направление движения противника, подводная лодка всплыла, увеличила ход и начала сближение с ним со стороны темной части горизонта. В 2 ч 30 мин 10 февраля Маринеско дал двухторпедный залп из кормовых аппаратов. Обе торпеды попали в цель, и вражеский транспорт «Генерал Штойбен» водоизмещением в 14 660 т, шедший в охранении 3 миноносцев, был пущен на дно. На транспорте погибло около 3500 гитлеровцев из состава танковой дивизии, перевозимой под Берлин. За этот поход подводная лодка С-13 Указом Президиума Верховного Совета СССР была награждена орденом Красного Знамени. Самого Маринеско командир дивизиона капитан первого ранга А. И. Орел представил к званию Героя Советского Союза, но Военный Совет флота ограничился орденом, поскольку командир лодки имел на берегу дисциплинарные «проколы», и по, «компетентному» мнению политработников, никак не мог служить примером для подражания. Справедливость была восстановлена только в 1990 году, но Указ, к сожалению, не застал героя в живых.

Вторично память отважного подводника решили опровергнуть современные, доморощенные русофобы от истории, которые пытались в начале 90-х годов (да не оставляют этих попыток и сейчас) внушить миру, что русский народ — на-

род никчемный, а побеждать может, только заваливая противника горами своих трупов. Поскольку Маринеско никак не вписывался в эту модель, то появился ряд, с позволения сказать, работ, где «доказывалось», что Героя ему дали «за убийство немецких женщин и детей». Вот так, ни больше и ни меньше. Действительно, на «Густлове» помимо военнослужащих находились и семьи высокопоставленных нацистских военных и гражданских чинов, которых главы семейств хотели спрятать от превратностей войны, но ставить этот факт на первое место...

Чтобы не заканчивать этот рассказ на грустной ноте, приведу материал о самом забавном рекорде, установленном субмариной. Думаю, что никогда никто не захочет его повторить, поскольку перевезти на подводной лодке верблюда вряд ли решится хоть один командир даже современного атомохода. И тем не менее такой случай имел место.

Первого апреля 1916 года на гамбургской верфи «Блюм и Фосс» была спущена на воду необычная субмарина, получившая наименование UC-20. Лодка строилась по проекту средних минных заградителей типа UC-II, но стала не минзагом, а транспортом. Такой корабль был очень нужен германским спецслужбам для доставки грузов из австрийских портов в Малую Азию и Северную Африку. Подводная лодка имела водоизмещение 434/508 т, экипаж — 25 человек, была вооружена тремя торпедными аппаратами и 88-мм орудием. Два дизеля фирмы «Манн» позволяли ей развивать скорость до 12 узлов, а запас топлива в 87 т обеспечивал необычно большой для лодок этого класса радиус действия.

В начале сентября 1916 года субмарина вошла в строй, а уже 11 сентября в составе группы боевых лодок прибыла в австрийский порт Каттаро и была внесена в списки австро-венгерского флота под названием U-60, хотя сохранила немецкий экипаж. За счет большого объема грузовых помещений подлодка могла брать на борт весьма значительные запасы и долго держаться в море. Ей принадлежит абсолютный рекорд продолжительности боевого похода среди средних лодок — 55 суток. U-60 совершила много рейсов с грузом оружия и боеприпасов для арабских племен, боровшихся

против английского господства. Однако командир лодки обер-лейтенант К. Беккер не упускал случая атаковать встречное судно противника, и такие встречи были нередки. Боевой счет лодки — 21 судно общим водоизмещением 20 894 т. Но не это заставило А. Михельсена в книге «Подводная война. 1914—1918» посвятить ей целую главу.

Шейх племени синусси в благодарность за доставленное оружие подарил императору Вильгельму II белого верблюда, что является у кочевников знаком наивысшего уважения. Отказаться никак не позволял местный этикет, поэтому командиру пришлось изрядно поломать голову. Грузовой отсек UC-20, которая возвращалась налегке, позволил взять достаточно корма для «подарка», а самого верблюда, крепко принаитовав, разместили на палубе. Лодка двинулась обратно в Пола, стараясь не погружаться более чем на 8 м. Глубина отсчитывалась по глубиномеру в центральном посту, эта цифра была выбрана из тех соображений, чтобы невысокая рубка уходила под воду, а голова верблюда оставалась над поверхностью воды.

Как это ни покажется невероятным, но необычный переход прошел вполне успешно, субмарина всего несколько раз была вынуждена переходить в позиционное положение. Этот маневр ей пришлось предпринять и перед портом назначения, опасаясь авиации противника. Однако городские власти устроили подводникам крупный скандал, поскольку вид плывущей и оглушительно ревущей головы невиданного зверя привел в неописуемый ужас местных рыбаков, в большом количестве промышлявших у входа в гавань. В панике они бросились на своих лодках кто в море, кто к берегу.

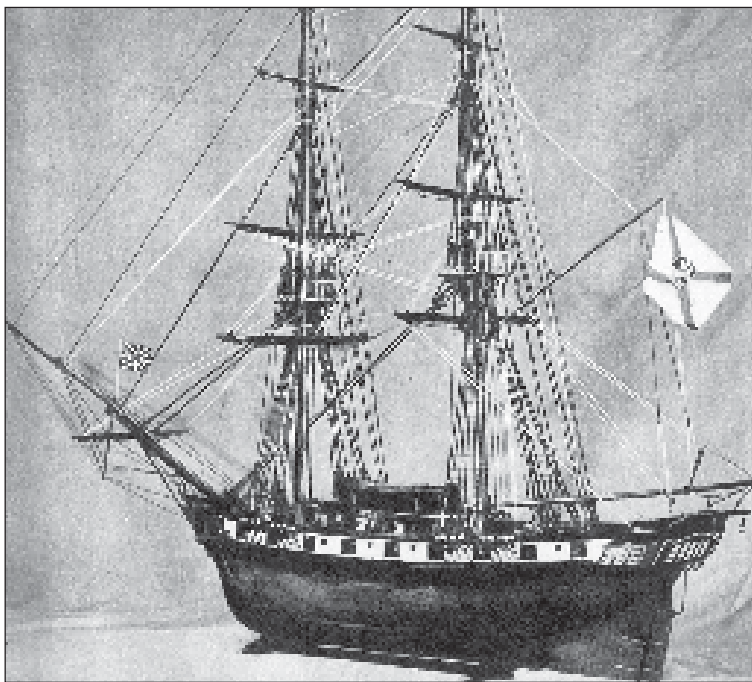
В дальнейшем UC-20 снова транспортировала оружие и другие грузы, а в октябре 1918 года благополучно вернулась в Германию. Свой путь подводный «верблюдоносец» закончил в 1919 году в Англии, куда он попал после капитуляции. Судьбу «груза», к сожалению, установить не удалось. Но учитывая, что верблюд — практически единственное животное, которое не умеет плавать, этот экземпляр достоин занесения на скрижали истории, а Беккер — премии от общества защиты животных.

Потомству в пример

В 1829 году 14 мая три русских корабля Черноморского флота — фрегат «Штандарт», а с ним бриги «Орфей» и «Меркурий» — несли сторожевую службу у Босфора, следя за передвижениями турецкого флота. На рассвете они обнаружили, что навстречу с востока вдоль анатолийского берега движется мощная эскадра, состоящая из 18 вымпелов, в том числе шести линейных кораблей и двух фрегатов, которая направлялась в Константинополь. Турецкий флот появился в Черном море еще 11 мая, но русское командование об этом ничего не знало, поскольку дозорный корабль, фрегат «Рафаил», 12 мая был застигнут врасплох и (из песни слова не выкинешь) спустил флаг без единого выстрела.

Турки, в свою очередь, тоже заметили русские корабли и на турецком флагмане подняли сигнал погони. Конечно, ни о каком бое с главными силами неприятельского флота не могло быть и речи. Старший отряда, командир «Штандарта» капитан-лейтенант П. Я. Сахновский, дал команду: «Взять курс, при котором судно имеет наилучший ход». Подняв все паруса, русские корабли разделились и стали уходить. Хорошие ходики — «Штандарт» и «Орфей» быстро оторвались от погони турецких судов, более старый «Меркурий» (заложен 28 января 1819 года), нуждавшийся в ремонте и смене парусов, попал в тяжелое положение. За ним гнались, постепенно приближаясь, огромный 110-пушечный корабль турецкого капудан-паши (главнокомандующий флотом) «Селимие» и 74-пушечный линкор «Реалбей» (под флагом контр-адмирала). Маленький русский бриг (длина — 29,5 м, ширина — 9,4 м, осадка — 2,95 м), вооруженный всего 18 карронадами 24-фунтового калибра, по всем морским канонам ничего не мог противопоставить этим двум сильнейшим кораблям турецкого флота и должен был или сдаться или быстро погибнуть.

Турки были уже совсем близко. Но внезапно стих ветер, заполоскались и повисли паруса. При безветренной погоде «Меркурий» имел все преимущества перед могучими



Бриг «Меркурий». Фотография с модели,
хранящейся в Центральном военно-морском музее

врагами: на нем были весла, и он мог хоть и медленно, но уходить от погони. Командовал бригом капитан-лейтенант Александр Иванович Казарский — опытный моряк (на флоте с 1811 года), который прекрасно понимал, что в это время года штиль, увы, не может быть долгим. Воспользовавшись передышкой, командир созвал офицеров на военный совет.

Был поставлен только один вопрос: «Что делать для спасения судна и чести Андреевского флага?» Выступивший по старой флотской традиции первым самый младший по званию поручик корпуса флотских штурманов И. Прокофьев, не колеблясь, высказал общее мнение — принять решительный бой, а в случае непосредственной угрозы захвата брига

противником — взорвать его. Такое решение было объявлено всему экипажу. Матросы и офицеры начали готовиться к смертельной схватке. Казарский сам зарядил пистолет и положил его на шпиль у входа в крыйт-камеру, чтобы последний уцелевший к моменту, когда корабль будет доведен до крайности, воспользовался им для выстрела в пороховые мешки.

Тем временем снова задул легкий ветерок. Казарский приказал убрать весла и обрубить тали висевшей за кормой шлюпки, мешавшей действию кормовых орудий. Вражеские корабли опять медленно, но верно стали приближаться, имея десятикратное превосходство в артиллерии, турки предвкушали легкую добычу. Наконец, линкоры подошли на расстояние выстрела и открыли огонь из носовых орудий. В ответ «Меркурий» тоже стал стрелять по наседавшим туркам из своих мелкокалиберных пушек. Неравный бой начался. Понимая, что по мощным дубовым корпусам стрелять совершенно бесполезно, Казарский приказал бить по рангоуту и парусам.

Догнавшие бриг турецкие корабли разделились, обходя его с обоих бортов, чтобы поставить в два огня. «Селимие», пытаясь дать мощный бортовой залп по рангоуту брига, стал выходить с правого борта, но умелым маневром Казарский оставил противника на кормовых курсовых углах. Несколько позднее другой турецкий корабль все же сумел занять огневую позицию с левого борта, и «Меркурий» попал под перекрестный огонь. После нескольких залпов с турецкого флагмана закричали: «Сдавайся. Убирай паруса!» Но бриг ответил на это удвоенным огнем из пушек и ружей. Русское ядро разбило каюту турецкого адмирала. Турки оттянулись за корму, продолжая вести непрерывный огонь. Пользуясь парусами и веслами, экипаж брига мастерски уклонялся от залпов, подставляя им все время корму. Но, несмотря на все старания, корпус корабля был пробит во многих местах, появились убитые и раненые, на палубу летели обломки рей, была сбита со станка одна из пушек, а у фок-мачты начался пожар. К счастью, его удалось быстро погасить.



Бой брига «Меркурий» с турецкими линейными кораблями.
Репродукция картины художника В. Науменко

Около четырех часов длился этот беспрецедентный в истории неравный бой. Вот уже, получив значительные повреждения, лег в дрейф «Селимие», приводя в порядок разбитый ядрами «Меркурия» рангоут. Но «Реал-бей» все еще продолжал жестокий обстрел русского брига. Наконец, он тоже получил попадание в переднюю мачту. Сразу ее марсель и брамсель заполоскались по ветру и беспомощно повисли. Линкор стал заметно отставать, а затем повернул и пошел на соединение с флагманом. Обгорелая, покрытая кровью, команда геро-

ического корабля трижды прокричала «Ура!», празднуя победу над противником, в десять раз превышавшим ее силой.

А «Меркурий», несмотря на то, что им было получено 22 попадания в корпус и более 300 — в паруса, такелаж и рангоут, на следующий день благополучно присоединился к эскадре — мачты, к счастью, остались невредимы. Из экипажа брига четыре человека были убиты и восемь, в том числе и командир, получили ранения. Потери турок точно не известны, но позор поражения двух сильнейших линейных кораблей турецкого флота от маленького брига — неизмерим. Сохранилась запись турецкого штурмана об этом бое: «Во вторник с рассветом, приближаясь к Босфору, мы заметили три русских судна. Мы погнались за ними, но догнать смогли только один бриг. Корабль капудан-паши и наш открыли по нему сильный огонь... Неслыханное дело! Мы не могли заставить его сдаться. Он дрался, отступая и маневрируя по всем правилам морской науки так искусно, что стыдно сказать: мы прекратили сражение, а он со славой продолжал свой путь... Если чье-либо имя достойно быть начертано золотыми буквами на храме славы, то это имя капитана этого брига». Тут, как говорится, ни добавить, ни убавить, все сказано самим противником.

В память об этом выдающемся подвиге Высочайшим указом было предписано: «Навсегда сохранить в списках флота корабль с названием «Память Меркурия»». Командиру брига вручили самую почетную боевую регалию — орден Святого Георгия, офицерский состав наградили орденами Святого Владимира, нижние чины получили знаки отличия военного ордена (высшая российская награда для рядового). Весь личный состав брига обеспечили солидной пожизненной пенсией, а дворянские гербы офицеров украсились изображением пистолета. Штурману Прокофьеву (выходцу из низов)



Памятник Казарскому
в Севастополе

в обход всех обычных процедур специальным царским указом было пожаловано потомственное дворянство.

Славные традиции брига «Меркурий» бережно хранят моряки всех поколений. В составе и русского и советского флотов один из кораблей обязательно носил название — «Память Меркурия», сейчас это черноморское гидрографическое судно. А скромный, но впечатляющий памятник командиру брига и сейчас стоит на холме Краснофлотского бульвара в Севастополе. На постаменте начертано: «Казарскому. Потомству в пример».

Впрочем, позор такого рода пришлось пережить не только туркам, но и самой «Владычице морей». В мае 1877 года в чилийский порт Арика, где находилась английская военно-морская станция (или, говоря современным языком, база), поступило тревожное известие: восставший (а бунты на флотах Южной Америки в то время были явлением почти обычным) перуанский монитор «Гуаскар» преследует и пытается задерживать английские торговые суда. Таких деяний англичане за всю историю никогда никому не прощали, поэтому уже вечером 22 мая английский крейсер первого ранга «Шах» под флагом контр-адмирала де Хорсея вышел в море. В то время корабли этой серии (из 3 судов) были, пожалуй, самыми быстроходными и сильными крейсерами в мире. Спроектированный знаменитым английским кораблестроителем Э. Ридом, «Шах» был введен в строй в 1876 году, имел водоизмещение 6250 т, скорость хода — более 16 узлов, на его вооружении имелось десять 229-мм и шесть 178-мм нарезных орудий. Вскоре к флагману присоединился крейсер второго ранга «Аметист» (1870 года, 3078 т, 15,5 узла, вооружен десятью 178-мм и четырьмя 160-мм нарезными орудиями). Корабли на всех парах двинулись вдоль побережья «наводить порядок».

Монитор «Гуаскар» был построен в 1865 году в Англии по заказу правительства Перу, и хотя являлся самым сильным кораблем флота этой южноамериканской республики, но, конечно, не шел ни в какое сравнение с англичанами. Водоизмещение — 2030 т, скорость хода — 12 узлов, вооружение — две 254-мм гладкоствольные пушки во вращающейся башне.



Крейсер первого ранга «Шех»

Бронирование: бортовой пояс — 114 мм, башня — 138 мм, палуба — 36 мм. 29 мая в 13 ч монитор был обнаружен у маленького прибрежного городка Ило. Чтобы не дать противнику уйти на недосыгаемое для глубокосидящих английских кораблей мелководье, де Хорсей дал приказ «Аметисту» отсечь мятежный монитор от берега, а сам преградил ему выход в море. Увидев два могучих военных корабля, «Гуаскар» послушно остановился, тогда с «Шаха» был послан парламентар с требованием о немедленной, безоговорочной капитуляции. Восставшие моряки отказались сложить оружие, и как только шлюпка под белым флагом вернулась на крейсер, «Шах» дал холостой выстрел, известивший о начале боя.

Малые размеры низкосидящего в воде монитора и опасение угодить случайным снарядом в город сильно мешали английским артиллеристам, но они с честью вышли из этого трудного положения. В «Гуаскар» попало более 70 снарядов: у него были снесены мостик, все шлюпки, мачта и труба, однако, к изумлению англичан, монитор продолжал неравный бой. Как только пала темнота, де Хорсей приказал спустить на воду паровые катера, вооруженные шестовыми минами, чтобы добить упрямого врага. Но под покровом ночи «Гуаскар» по мелководью ускользнул от противника и на следующий день сдался главным силам перуанского флота. Команду не только не наказали за восстание, но и неофициально, конечно, зачислили в герои.

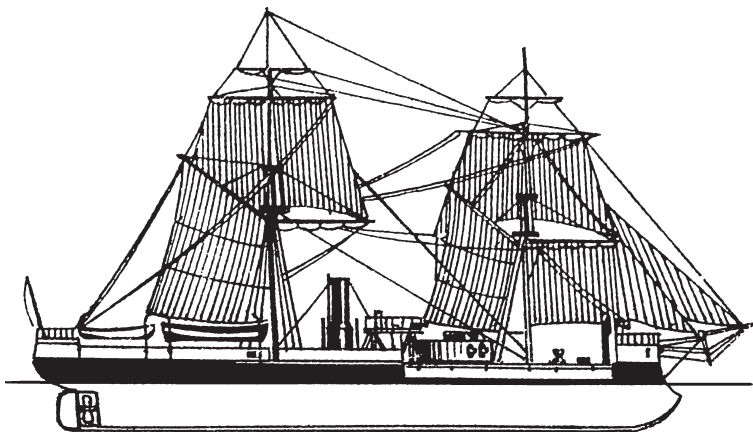
Действительно, в бурной истории морских войн найдется не много сражений, когда превосходство по всем статьям одного противника над другим было бы столь значительным и столь безрезультатным. Судите сами, против 200 человек и тихоходного корабля береговой обороны, вооруженного лишь двумя старыми дульнозарядными пушками, англичане выставили 800 отборных моряков и два новеньких крейсера, несущих 40 современных крупнокалиберных орудий. Неравенство сил усугублялось очень плохой подготовкой перуанских артиллеристов: в течение почти трехчасового боя они так и не попали ни в один из английских крейсеров, хотя и выпустили около 40 снарядов.



Крейсер второго ранга «Аметист»

Англичане, чтобы хоть немного сгладить позор, даже запустили в прессу версию, что их крейсера не были вооружены, но количество попаданий в перуанский корабль говорит совсем об ином. Монитор остался непобежденным потому, что был бронирован. Только один 229-мм снаряд сумел пробить его броню, остальные отскочили, как горох от стенки. Подойти же на более близкую дистанцию крейсера не решились, ибо сами брони не имели. А рисковать столь ценными кораблями в такой незначительной стычке де Хорсей не захотел, поскольку, помимо угрозы тарана, любое попадание даже из устаревшей пушки неизбежно привело бы к повреждениям и потерям.

Итоги сражения ошеломили английскую общественность, которая всегда пристально следила за престижем флота. Ведь Адмиралтейство настойчиво твердило, что новым крейсерам не страшна встреча с броненосцами противника. Считалось, что благодаря очень высокой для того времени скорости они смогут выбрать такую дистанцию боя, с которой их могучие пушки продырявят любую броню. И вот теперь оказалось, что все рассуждения были неверными. Сражение у Ило подтвердило правоту не знаменитого Э. Рида, а тогда еще малоизвестного русского контр-



Перуанский монитор «Гуаскар»

адмирала А. А. Попова, автора идеи создания броненосного крейсера.

Как бы иллюстрацией к этим выводам стал бой, произошедший в 1879 году между «Гуаскаром» и двумя новыми (спущены на воду в Англии в 1875 году) чилийскими казематными броненосцами «Бланко Эскалада» и «Адмирал Кохрейн», имевшими водоизмещение по 2370 т и скорость 12,5 узла. В отличие от «Шаха» чилийские корабли имели солидное для своего времени и своих небольших размеров бронирование и типичное для казематных броненосцев расположение артиллерии. Имея шесть 229-мм орудий главного калибра, они могли сосредоточить огонь даже двух из них только в очень редких случаях, что заставляло в бою непрерывно «вертеться», разряжая по противнику то одну, то другую пушку.

Перуанский монитор был застигнут в открытом море. Последовала трехчасовая погоня, увенчанная полуторачасовым боем, в ходе которого чилийцы выписывали немыслимые петли вокруг «Гуаскара» на дистанции всего 1—2 кабельтова. Монитор дал 40 выстрелов против 76 обоих своих противников (хотя номинально чилийцы имели 12 орудий против 2, но башня есть башня...). Однако все перуанские снаряды, кроме одного, разбились о броню, а из 25 попав-

ших в цель чилийских бронебойных снарядов системы Паллизера 13 пробili железное бронирование монитора. Пали командующий флотом адмирал Грау и почти все офицеры. Перуанцы опять проявили редкостное упорство: последний из оставшихся в живых лейтенантов с револьвером в руке долго не давал спустить флаг, но в конце концов был разорван взрывом снаряда, и дело завершилось сдачей совершенно разбитого корабля. Следует сказать, что пушки чилийских броненосцев были практически аналогичны пушкам «Шаха», но «Гуаскар» без серьезных повреждений брони выдержал от англичан более 70 попаданий, поскольку дистанция боя была совсем другая...

Сражение в Норвежском море

История не раз доказывала справедливость изречения классика: «На войне побеждает тот, у кого лучше оружие...» Однако в истории имеются и примеры того, когда новейшее оружие не спасало от самого беспощадного разгрома противником, такими средствами не обладающим. Иллюстрацией к одному из таких парадоксов и является этот рассказ.

Откройте любой учебник по военно-морской истории и прочтите то, что там написано об авианосцах — сплошные восклицательные знаки (в общем-то, справедливые) и везде реквиem по линкорам: «Флот линейный стал флотом авианосным», «Могильщики линкоров», «Оружие, отправившее броненосцы на свалку» и т. д. Приводятся многочисленные примеры побед авиации над линкорами, и только люди, серьезно занимающиеся историей, знают, что была и обратная ситуация, когда линкорам в открытом бою удалось потопить английский тяжелый авианосец практически без потерь со своей стороны. Факт настолько не попадающий в общую канву, что в редких учебниках он даже упомянут.

Авианосцы, как корабли нового класса, впервые появились в конце Первой мировой войны. Возможности этого

грозного оружия оценили не сразу. На первых порах их рассматривали лишь как полезное дополнение к линейным силам, как средство боевого обеспечения. В то время считалось, что самостоятельно авианосцы действовать не могут, поскольку не способны защитить себя. Опыт боевой подготовки флотов накануне Второй мировой войны в известной степени поколебал эти ошибочные представления. Благодаря совершенствованию авиационной техники авианосцы уже в 30-е годы доказали свою способность решать ответственные задачи.

Тем не менее штабы всех крупных морских держав по-прежнему делали ставку на линейные силы флота и их тяжелую артиллерию как основное средство достижения победы в войне на море. Коренное изменение взглядов на авианосцы произошло в первые годы Второй мировой войны в результате ряда успешных ударов авианосной авиации по кораблям в базах и на море. Основной особенностью таких боев были невиданные ранее дистанции, достигавшие сотен миль. Корабли противников при этом не обменивались ни одним выстрелом. После сражения у атолла Мидуэй американский адмирал Ч. Нимиц отозвался о новом классе кораблей коротко, но весомо: «Его величество, король авианосец». На смену флоту линейному действительно пришел флот авианосный. Вторая мировая война все расставила на свои места: из 30 погибших в ходе нее линкоров 13 были потоплены самолетами. В свою очередь, артиллерийские корабли смогли потопить только 2 авианосца.

Даже если артиллерийским кораблям и удавалось сблизиться на дистанцию выстрела, авианосцы, как правило, могли постоять за себя. Наиболее яркий пример — бой у острова Самар 25 октября 1944 года. В ходе этого боя группа американских эскортных авианосцев, состоящая из 6 кораблей (переделаны из торговых судов типа «Кайзер»), прикрываемая тремя эскадренными и четырьмя эскортными миноносцами, сумела отбиться от мощной японской эскадры, насчитывающей 22 боевых корабля, включая 4 линкора и 6 тяжелых крейсеров. Ведя 2,5 ч артиллерийский огонь, японское соединение смогло потопить только авианосец и

4 корабля эскорта. Зато американские палубные самолеты сумели уничтожить 3 крейсера и заставили отступить всю армаду. И это несмотря на то, что атака японцев была внезапной, а базирующиеся на эскортных авианосцах эскадрильи предназначались для оказания поддержки войскам на берегу, и многие из летчиков никогда не сталкивались до этого с боевыми кораблями.

Так в упорном бою погиб один из двух авианосцев, потопленных надводными кораблями, затонул, нанеся весомый урон противнику. Зато гибель второго — английского «Глорие», произошла по совсем другому сценарию.

Весна 1940 года, уже два месяца длится Норвежская операция немцев, задуманная как один бросок. Операция была дерзкой, она не укладывалась в обычные рамки военно-морской стратегии. Немцам пришлось высаживать десанты на удалении от своих баз до тысячи миль, не обладая даже временным господством на море. Внезапность, от которой зависел успех всей операции, удалась: уже 9 апреля 1940 года фашисты захватили морскими и воздушными десантами все намеченные города. Однако мужественное сопротивление норвежской милиционной армии и сильнопересеченная местность не позволили агрессору быстро завершить оккупацию.

Угроза английским морским коммуникациям в случае захвата страны заставила англо-французское командование направить на помощь Норвегии свои войска (до 4 дивизий) и силы флота, но запоздалые и нерешительные действия союзников окончились их поражением 20—25 апреля в районе Лиллехаммера и Хамара. Дальнейшая борьба продолжалась лишь в Северной Норвегии, где события развивались не так благоприятно для немцев. Десантная группа генерала В. Дитля, захватившая Нарвик, попала в отчаянное положение. Сухопутные войска союзников превосходили фашистов в восемь раз; при полном господстве на море английского флота, который в качестве опорного пункта выбрал Харстад, небольшой городок вблизи Нарвика. Хваленые горные егеря Дитля, которых потом немецкая пропаганда именовала не иначе, как «герои Крита и Нарвика», понесли значительные потери: болезни и трудности надломили

людей, у них не хватало боеприпасов и продовольствия. Возникла реальная угроза того, что немецким войскам придется уйти на территорию нейтральной Швеции и там интернироваться до конца войны.

В связи с создавшимся положением немецкое Верховное командование отдало приказ всем видам вооруженных сил принять самые решительные меры по оказанию помощи нарвиковской группе. При этом военно-морской флот получил указание атаковать Харстад и уничтожить находящиеся там суда и временные сооружения англичан. Командовать этой, прямо скажем авантюрной, экспедицией назначили адмирала Вильгельма Маршалля, а в состав соединения включили линкоры «Шарнгорст», «Гнейзенау», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и 4 эсминца. Все, что смог выставить нацистский флот, сильно потрепанный англичанами в апрельских боях у берегов Норвегии. К слову сказать, тогда гитлеровцы потеряли треть своих крейсеров (3 из 9). Утром 4 июня эскадра покинула военно-морскую базу Киль и стала продвигаться на север с намерением нанести удар по Харстаду в ночь на 9 июня.

Немецкое командование не могло знать, что ввиду тяжелого положения, сложившегося во Франции, союзники еще 24 мая приняли решение покинуть Норвегию. Для надежного прикрытия эвакуации с воздуха главнокомандующий экспедиционными силами союзников английский адмирал флота Д. Корк попросил выделить из состава флота метрополии авианосцы. Адмиралтейство пошло навстречу: 2 июня к берегам Норвегии прибыли «Арк Ройял» и «Глориес» с отрядом из 15 войсковых транспортов. Кроме того, в распоряжении Корка находились еще 3 крейсера и 10 эсминцев. Уже 6 июня, приняв 15 000 солдат и офицеров, первые 6 транспортов вышли в море. 7 и 8 июня на другие 7 кораблей погрузили еще 10 000 человек. Авианосец «Арк Ройял» убыл со вторым отрядом. «Глориес» задержался для приема последних истребителей берегового базирования. Потеряв много времени при выполнении этой сложной операции (поскольку сухопутные летчики никогда раньше не садились на палубу корабля), авианосец в



Английский авианосец «Глориес»

сопровождении эсминцев «Ардент» и «Акаста» (1352 т, 36 узлов, четыре 120-мм орудия и восемь 533-мм торпедных аппаратов) вышел 8 июня к родным берегам. Помимо истребителей на борту находились самолеты «Суордфиш», но они не вели воздушной разведки. Разве что-нибудь могло угрожать 240-метровому бронированному великану водоизмещением в 26 500 т, способному дать ход в 31 узел и имеющему на вооружении 48 боевых самолетов, в районе, где господство английского флота считалось абсолютным!?

Так закончилась Норвежская кампания, на которую Лондон возлагал большие надежды. Однако на всем ее протяжении английские сухопутные войска терпели неудачи и поражения, значительными были потери в воздухе и на море, но даже в страшном сне английскому командованию не представлялся ее финал.

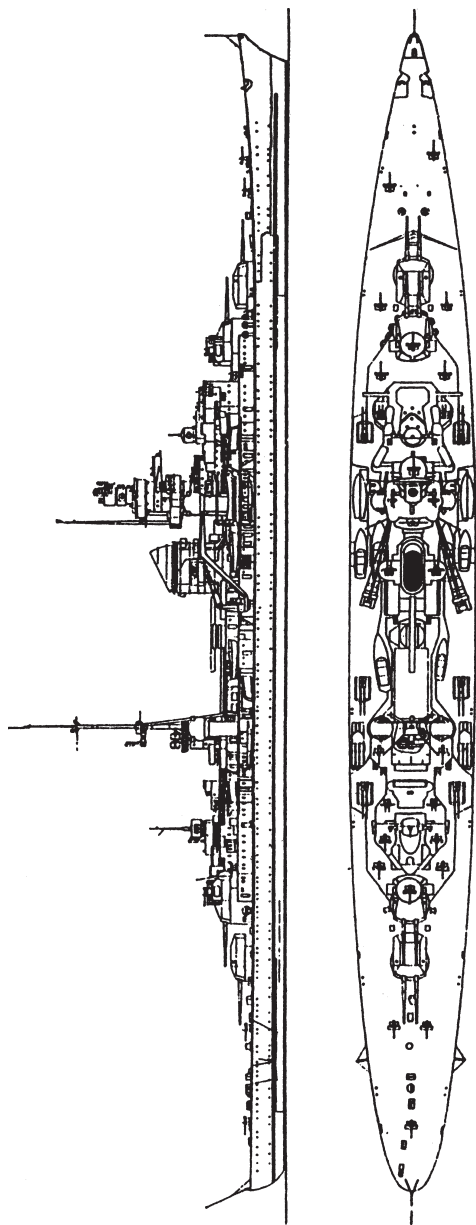
Между тем немецкая эскадра уже несколько дней скрытно продвигалась курсом на Нарвик. В отличие от англичан, велась интенсивная воздушная и радиоразведка с использованием как базовой, так и корабельной авиации. Днем 7 июня самолеты-разведчики донесли адмиралу Маршаллю о двух группах английских судов, следующих курсом от Нарвика, а поздно вечером пришло еще одно донесение, в котором сообщалось, что в Харстаде самолет обнаружил только одну канонерскую лодку противника, обстрелявшую его. На основании этих данных адмирал понял, что происходит эвакуация английских сил, и принял решение воздержаться от удара по Харстаду, поскольку это был бы удар по пустому

месту, а перехватить конвой противника. Как в древние времена, пираты вышли на большую дорогу.

Ранним утром 8 июня немецкая эскадра встретила крупнотоннажный английский танкер «Ойл Пайонир», эскортируемый корветом «Джунипер». Немцы решили не дать боевому кораблю возможности предупредить по радио другие суда о приближении рейдеров противника. Поэтому на запрос корвета: «Что за корабль?» последовал ответ: «Саутгемптон» (флагман Корка). Англичане поверили и через 15 мин жестоко поплатились за свою халатность, попав под кинжальный артиллерийский огонь в упор. Забрав в плен команды и добив тонущий танкер торпедами, эскадра продолжила охоту.

Вскоре бортовые самолеты линкоров обнаружили крупный пароход. На перехват были посланы «Адмирал Хиппер» и 2 эсминца. Целью оказался самостоятельно следующий порожняком в Англию войсковой транспорт «Орама» — громадное судно водоизмещением почти в 20 000 т. Крейсер приказывает англичанам застопорить машины, подкрепляя свои требования залпом из 203-мм орудий. Снаряды ложатся перед самым носом «Орамы», поднимая огромные столбы воды. Захваченные с парохода пленные, в том числе и капитан, рассказали, что, увидев разрывы снарядов, они схватились за бинокли и стали искать в небе самолеты противника. Все были твердо уверены, что эскадра, появившаяся с левого борта, является английской. Капитан «Орамы» был несказанно удивлен, что немецкие надводные корабли отважились появиться так далеко от своих баз в районе, где господство английского флота было безоговорочным.

Отпустив «Хиппер» и эсминцы для пополнения запасов топлива в Тронхейм, адмирал Маршалль решил продолжить рейд с одними линкорами. Имперские амбиции англичан, их явная недооценка возможностей противника натолкнули Маршалля на мысль поискать более ценную добычу. Бортовой взвод радиоразведки представил командующему результаты своих наблюдений. Английские авианосцы в светлое время суток крейсируют перед входом во фьорды, на ночь укрываясь в них. Это повторяется изо дня в день, причем до самого

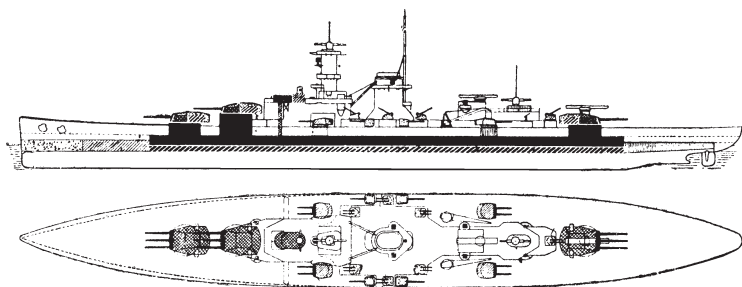


Немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер»

заката ведутся интенсивные полеты. После некоторых колебаний командующий принимает решение атаковать авианосцы, невзирая на чрезвычайную опасность такой акции.

Адмирал верил в свои корабли: еще в ноябре 1939 года, будучи тогда вице-адмиралом, он водил их в рейд к берегам Исландии. Рейд стоил английскому флоту вспомогательного крейсера «Роуэлпинди» (бывший лайнер водоизмещением 17 000 т, в мирное время обслуживал пассажирскую линию Англия — Индия). Успех был, мягко говоря, скромным, но геббельсовская пропаганда раздула этот неравный поединок до масштабов крупной морской победы, а в серии «Библиотека немецкой молодежи» выпустили отдельную книжку под названием «Конец «Роуэлпинди»». Но мизерность победы не испортила мнение о самих кораблях: действительно, это были первоклассные боевые машины. Построенные перед самым началом войны, линкоры-близнецы водоизмещением в 32 000 т были вооружены девятью 283-мм, двенадцатью 152-мм и четырнадцатью 105-мм орудиями. Обладали мощной броней (пояс по ватерлинии — 330 мм, палуба — 152 мм, башни — 305 мм, общий вес брони — 44 % от водоизмещения!), а, самое главное, великолепной для таких гигантов скоростью хода. При отсутствии волнения на море немецкие корабли свободно могли развивать скорость до 32 узлов при полной загрузке.

Интересно отметить: английское Адмиралтейство было уверено, что максимальная скорость этих линкоров не превышает 27 узлов. Старания немецких спецслужб не пропали даром. Именно их усилиями для скрытия истинных возможностей линкоров во всех документах сообщалось, что водоизмещение новых боевых кораблей составляет всего 26 000 т, а оно было на 6000 т больше. Главный калибр немцев в 283-мм, конечно, гораздо слабее 15-дюймовок английских линкоров, зато немецкие орудия могли посылать свои 330-килограммовые снаряды на 218 кабельтовых против 188 у англичан. Новая 283-мм пушка (немцы официально называли ее 28-см, и поэтому в литературе она часто значится как 280-мм) с длиной ствола в 54,5 калибра и углом возвышения в 40 градусов явилась безусловной



Линейный корабль «Шарнгорст»

удачей германских конструкторов. Тяжелые орудия дополняли многочисленные зенитки, 2 катапульты и 4 бортовых самолета «Арадо-196». Вдохновленные первыми успехами, немцы начали поиск новых жертв.

В 16 ч один из гардемарин «Шарнгорста», наблюдая за горизонтом по правому борту, замечает впереди небольшой дымок. Немцы идут на сближение, и через несколько минут в мощные дальномеры линкоров видно, что это «Глориес», эскортируемый двумя эсминцами. Теперь главная трудность заключается в том, чтобы подойти к авианосцу с наветренной стороны и, не давая ему возможности выпустить самолеты, быстро сблизиться на дистанцию действенного огня. Однако выполнить этот маневр было довольно сложно, поскольку переделанный в 30-е годы из линейного крейсера авианосец в скорости почти не уступал противнику; и если его артиллерия (шестнадцать 119-мм универсальных орудий) не представляла опасности для бронированных пиратов, то 48 бортовых самолетов могли принести большие неприятности. Неуклюжие на первый взгляд торпедоносцы-бомбардировщики «Суордфиш», бипланы весом в 4000 кг, несущие торпеду или 600 кг бомб, неожиданно оказались очень серьезным противником для любого военного корабля, поэтому схватка с ними совсем не входила в планы адмирала.

Маршалль решает действовать с максимальной осторожностью: первые 15 мин немецкие корабли идут прежним курсом, медленно сближаясь с противником, и лишь когда дав-

ление пара в машинах стало достаточным для развития максимальной скорости, линкоры ложатся на курс перехвата. Только после этого англичане начинают понимать, что имеют дело с неприятелем. Авианосец пытается передать по радио донесение, немцы сбивают его ложными сигналами, якобы идущими от английского Адмиралтейства. Когда дистанция между кораблями сократилась до 27 км, оба линкора вновь изменили направление движения и изготовились к бою на параллельных курсах, чтобы ввести в дело всю артиллерию главного калибра. Англичане же в это время лихорадочно готовили к взлету торпедоносцы. К моменту встречи с линкорами на авианосце находились в готовности к вылету только один «Суордфиш» и звено истребителей типа «Гладиатор». В 16 ч 30 мин немцы открывают огонь из 283-мм орудий и в очередной раз подтверждают славу прекрасных морских артиллеристов: почти сразу тяжелый снаряд попадает в ангар авианосца. Видя это, в бой вступают эсминцы эскорта. «Акаста» ставит дымовую завесу в надежде сбить прицел противника, а «Ардент» полным ходом устремляется в самоубийственную торпедную атаку.

Оглушительно грохочет вспомогательный калибр немецких кораблей: вокруг стремительно несущегося эсминца встает стена из разрывов, однако несмотря на полученные повреждения «Ардент» успевает выйти на требуемую дистанцию и выпустить торпеды. Линкоры четко выполняют маневр уклонения, не прекращая бешеного огня, и вскоре отважный английский корабль заваливается на борт и исчезает в холодных водах Норвежского моря. Позже немцы жаловались, что в ходе боя с «Ардентом» пришлось израсходовать большое количество 152- и 105-мм снарядов, поскольку он очень часто и умело менял курс и скорость движения, это чрезвычайно затрудняло пристрелку по направлению, и только когда линкоры перешли на беглый огонь из всех стволов, маневрирование эсминца стало неэффективным.

Дымовая завеса на некоторое время закрывает авианосец, но приборы управления огнем не теряют его. Рейдеры оснащены радиолокатором, который, хотя и не является специальным артиллерийским, может тем не менее выдавать

дистанцию стрельбы. Получив несколько прямых попаданий, «Глориес» разворачивается по ветру и пытается выйти из боя. Ни один из 4 самолетов, подготовленных к вылету, так и не успевает подняться в воздух. На новом курсе выпустить крылатые машины намного сложнее: ветер из союзника превратился во врага. Уцелевший эсминец эскорта прикрывает отход дымовой завесой. Несмотря на дым, видно, как очередной снаряд разрушает среднюю часть взлетно-посадочной палубы. Затем следует еще несколько попаданий. Замолкают 119-мм орудия авианосца, корабль кренится и заметно теряет ход. В 17 ч 20 мин объятый пламенем «Глориес» окончательно останавливается и подается команда покинуть судно.

Теперь все внимание немцев переключается с основного противника на уцелевший эсминец, который мужественно продолжает бой, пытаясь прикрыть гибнущий авианосец отчаянной торпедной атакой. С линкоров хорошо видно, как от маленького кораблика веером расходятся торпеды. Немцы проводят маневр уклонения, но на этот раз он не помогает: у борта «Шарнгорста» встает огромный столб воды. Линкор резко снижает скорость — выведено из строя машинное отделение правого борта. Смолкает кормовая башня — затоплен ее артиллерийский погреб. Погибли 48 человек из состава команды. Однако это уже ничего не меняет, авианосец почти совсем лег на бок. Людей на его палубе совершенно не осталось. «Шарнгорст» получает приказ добить «Глориес» своей артиллерией, а «Гнейзенау» — заняться обидчиком напарника. В 17 ч 40 мин авианосец перевернулся и затонул, а в 18 ч жертвой артиллерии среднего калибра становится и «Акаста», до самого конца пытавшийся отстоять эскортируемый им корабль. Он беспомощно качается на волнах, причем две трети эсминца охвачены пламенем; неизбежность его гибели не вызывает сомнений.

Вопреки всем морским традициям спасти уцелевших английских моряков фашисты даже не попытались. Принявший почти 2500 т воды «Шарнгорст», эскортируемый «Гнейзенау», спешно направляется в Тронхейм. Пополнив запасы горючего и боеприпасов, флагманский линкор вместе с крей-



Английский эсминец
«Акаста»

сером «Адмирал Хиппер» и 4 эсминцами снова выходит в море с целью перехватить последние транспорты, увозящие войска союзников из Норвегии. Выполнить эту задачу им не удалось: англичане успели принять все необходимые меры для надежного прикрытия своих конвоев. Услышав интенсивные переговоры по радио целой армады британских кораблей, Маршалль счел за благо немедленно свернуть операцию.

Плата за неосторожность и самоуверенность получилась слишком высокой. Англичане потеряли авианосец и два эсминца, по словам историка С. Роскилла, авианосцы в то время были крайне необходимы. Людские потери английского флота в описанном бою превысили все потери на суше немцев за время Норвежской операции. Отряд, возглавляемый «Глориес», потерял 1515 человек (1473 моряка и 42 летчика), а общие потери немцев в течение нескольких месяцев боев составили «лишь» 1317 человек убитыми. Только через двое с половиной суток после боя 3 офицера и 35 матросов с авианосца и матрос с «Акаста» были подобраны норвежским судном и доставлены на Фарерские острова. Еще 5 матросов с «Глориес» и два с «Ардента», подобранные немецким гидросамолетом, попали в плен, остальные погибли.

Трагедия, разыгравшаяся в Норвежском море, потрясла всю Англию. У. Черчилль имел все основания в обращении к народу призвать нацию отомстить за своих моряков. 11 и 13 июня 1940 года немецкая эскадра подверглась массированным ударам английской бомбардировочной авиации. Результаты этих налетов свелись к попаданию в «Шарнгорст» 240-килограммовой бомбы, которая почему-то не взорвалась, а королевские

ВВС потеряли 8 самолетов. Возмездие, в виде 14-дюймовых снарядов новейшего английского линкора «Дьюк оф Йорк» (40 000 т, десять 356-мм орудий), настигло одного из пиратов лишь через три с половиной года. В декабре 1943 года «Шарнгорст» после тяжелого и продолжительного боя был потоплен в Северном море, вследствие жестокого шторма из находившихся на его борту 2029 моряков (1903, экипаж + 40 кадетов + 50 сменщиков + 36, штаб контр-адмирала Бея) английские эсминцы сумели спасти лишь 36 человек.

Почему же мощный боевой корабль английского флота погиб, не сумев нанести противнику никакого урона? Беспечностью можно объяснить тот факт, что фашисты смогли так легко перехватить авианосец, но никак не его полную беспомощность в бою. Хорошо подготовленный экипаж способен выпустить палубные самолеты через несколько минут после получения приказа, ибо на борту всегда имеется полностью боеготовое дежурное звено. Что собой представляют в бою «Суордфиши», очень скоро испытал на своей шкуре гораздо более мощный немецкий линкор «Бисмарк», которого, в прямом смысле этого слова, утыкали торпедами именно палубные самолеты с «Арк Ройял». Маловероятно, чтобы команда «Глориес» была слабо тренирована, поскольку авианосец почти год буквально не выходил из боев. И уж совсем несправедливо было бы подозревать англичан в растерянности или в недостатке мужества. Наоборот, действия эсминцев эскорта заслуживают самой высокой оценки: выйти в открытую торпедную атаку на готовый к этому современный линкор — подвиг, граничащий с броском на амбразуру дота.

Более справедливы обвинения английского Адмиралтейства в слабости эскорта для столь ценного боевого корабля, но нужно помнить, что в это время почти все легкие силы флота метрополии были заняты под Дюнкерком.

И все-таки эти факторы тоже не имеют решающего значения. Скорее всего, авианосец погубили... собственные самолеты. Как известно, «Арк Ройял» и «Глориес», помимо прикрытия эвакуации, должны были перевезти из Норвегии истребители сухопутного базирования. Эти крылатые машины невозможно было убрать в ангар, так как у них отсутствовали

механизмы для складывания крыльев и хвостового оперения, как у специальной палубной авиации. Оставалось одно — разместить их на верхней палубе. Воздушная разведка на обратном пути и не велась, вероятно, по причине невозможности быстрого и безопасного взлета с загроможденной палубы. Кроме того, из своих штатных самолетов авианосец имел лишь совсем небольшую группу торпедоносцев-бомбардировщиков, которые использовались у норвежского побережья для разведки, охранения корабля и эскортирования самолетов, следующих с сухопутных аэродромов.

В аналогичной ситуации находился, видимо, и второй авианосец. Иначе ничем нельзя объяснить тот факт, что, получив донесение о немецких рейдерах, Адмиралтейством на помощь ценнейшим конвоям Корка были посланы тихоходные ветераны «Родней» и «Вэлиент», а новейший (1938), скоростной (31 узел) «Арк Ройял», вооруженный 72 самолетами, полным ходом продолжил путь в Англию. Почему же сделан такой просчет, граничащий с откровенной глупостью? Надежда на прекрасные скоростные качества «Глориес» или полная уверенность в невозможности активных действий немецкого флота? Логического объяснения в этой ситуации, пожалуй, найти невозможно — это практически стопроцентный промах.

Впрочем, более подробный анализ действий англичан говорит о том, что нельзя считать, будто они совсем не думали об опасности появления надводных кораблей противника. Для защиты от подобного набега в проливе Скагеррак и Норвежском море было развернуто много подводных лодок. Однако тут надо отдать должное четкой работе немецкой радиоразведки: благодаря ее данным позиции лодок удалось благополучно обойти. Внимание к этим вопросам в предвоенные годы дало свои плоды: усилиями германских электронщиков была создана действительно первоклассная аппаратура. Большим подспорьем при прокладке маршрута движения было также точное знание немецким командованием тактико-технических данных и других особенностей самолетов английской воздушной разведки. Все это, вместе взятое, обеспечило Маршаллю возможность вывести свои силы в Норвежское море незаметно для противника.

Из всего сказанного видно: в данном бою обстоятельства сложились так, что английский авианосец, находящийся в малобоеспособном состоянии (в довершение всех бед он испытывал острую нехватку топлива), был внезапно атакован новейшими фашистскими кораблями, обладающими уникальными для линкоров того времени характеристиками. Правда, возможность такой атаки в значительной степени создало само английское Адмиралтейство, допустившее ряд грубых просчетов и нарушений требований военно-морской доктрины. Как-то оправдать эти ляпсусы возможно только ссылками на сложность общей обстановки на всех театрах войны. Только этими ошибками и можно объяснить то, что бой закончился для англичан таким беспощадным разгромом, а историки записали на скрижали очередной парадокс. Результаты первого боя линкоров с авианосцем воодушевили адмиралов с консервативными взглядами на ведение морской войны, но, увы, ненадолго. Очень скоро стало ясно, что расстрел «Глориес» — всего лишь трагическое совпадение, исключение из правил...

Между тем результаты сражения полностью подтвердили справедливость военно-морской доктрины всех главных морских держав, которые еще перед войной отказались от концепции «автономного авианосца» и пришли к выводу, что этот корабль может успешно действовать лишь под солидным прикрытием. Кроме того, никогда больше английское военное командование не использовало боевые корабли в качестве авиационных транспортов. Для этой цели построили специальные суда типа эскортных авианосцев.

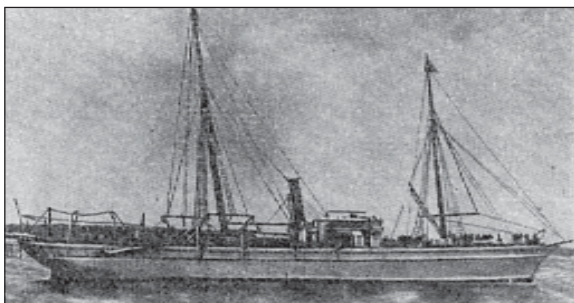
«Жестянки» держат бой

Вышеприведенный случай с монитором «Гуаскар» очень хорошо показывает огромную роль брони для боевых кораблей, при определенных условиях она действительно может скомпенсировать значительное превосходство в других

компонентах. Но тем не менее история знает невероятные случаи, когда броненосцы терпели поражение в бою не только с настоящими боевыми кораблями (пусть и без брони), а с обычными торговыми пароходами, переоборудованными для военных нужд. Флоты всего мира считают подвигом даже сам факт принятия таким судном боя против броненосца. Читателям хорошо известен героизм советского ледокольного парохода «Сибиряков» (3200 т, по два 76- и 45-мм орудия), вступившего в Баренцевом море в смертельную схватку с немецким «карманным» линкором «Адмирал Шеер».

Люди, серьезно занимающиеся морской историей, могут вспомнить и самопожертвование английского судна «Джервис Бей». Вечером 5 ноября 1940 года конвой «НХ-84», шедший из Галифакса в метрополию и состоявший из 37 судов, встретился в открытом океане с вышеупомянутым немецким рейдером «Адмирал Шеер». Охранялся конвой только одним вспомогательным крейсером «Джервис Бей», на деле обычным пассажирским лайнером водоизмещением 16 000 т, вооруженным шестью 120-мм пушками, и с командой, укомплектованной военными моряками. Оpozнав рейдер, суда конвоя спешно рассредоточились и начали ставить дымовую завесу, а вспомогательный крейсер вступил в бой с противником. Исход схватки, как и в случае с «Сибиряковым», был предрешен заранее, но благодаря мужеству английского экипажа удалось выиграть время и спасти большую часть конвоя. После получасового боя, который больше напоминал расстрел, немцы смогли отыскать и потопить только 5 судов. Эти стычки закончились так, как и должны были закончиться, но из любого правила есть исключения, притом исключения самые парадоксальные.

Вечером 9 июля 1877 года на стоявший в Одессе под погрузкой угля вооруженный пароход «Веста» принесли секретную депешу командующего Черноморским флотом вице-адмирала Н. А. Аркаса. После окончания приемки угля пароход должен был пойти в рейд к румелийским (румынским) берегам для нарушения коммуникаций противника. Почти полное отсутствие на Черном море боевых кораблей (таков



Вооруженный пароход «Веста»

печальный итог английских интриг и проигранной Крымской войны 1853—1856 годов, когда Россия лишилась почти всех завоеваний в ходе упорной многовековой борьбы за выход к южным морям и практически утратила статус великой морской державы) вынудило русское командование использовать в качестве рейдеров наиболее быстроходные черноморские гражданские пароходы.

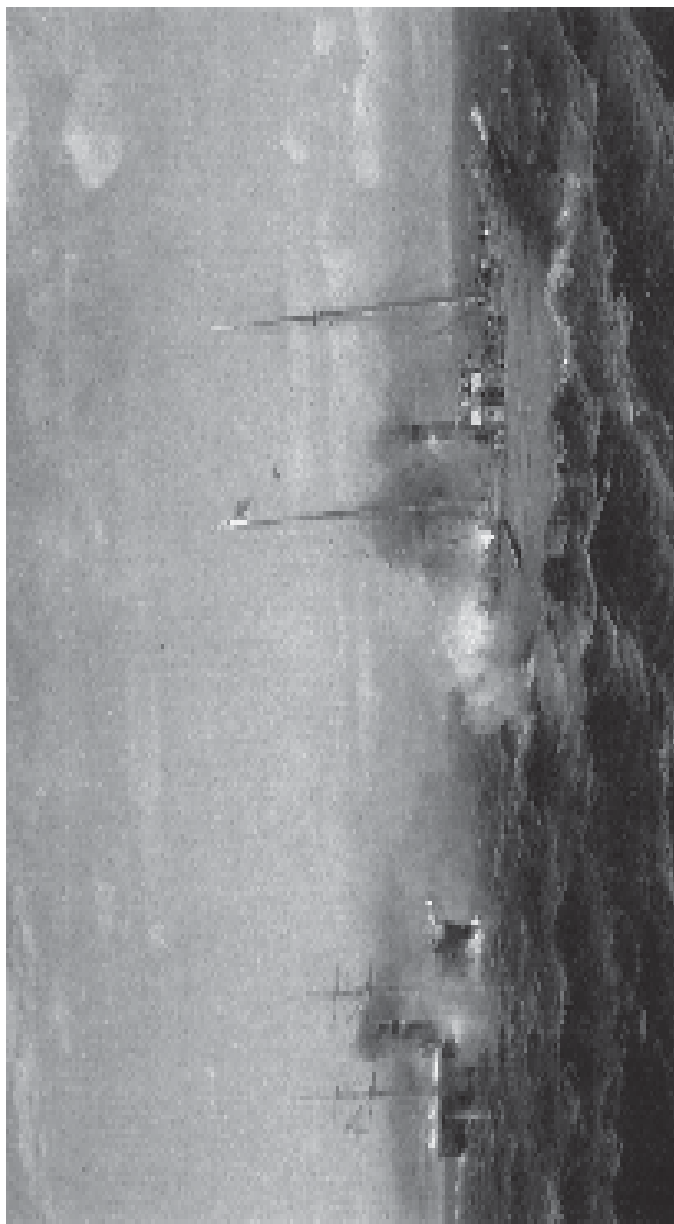
«Веста» была построена в 1858 году, представляла собой обычное торговое судно водоизмещением 1800 т и развивала скорость до 12 узлов. С началом войны на пароходе установили пять 6-дюймовых (152-мм) мортир, два 9-фунтовых (107-мм) орудия и по две скорострельные пушки системы Гатлинга и Энгстрема. На «Весте» впервые в России были смонтированы для испытаний в бою сугубо экспериментальные приборы «автоматической стрельбы» системы Давыдова. Поэтому артиллерией руководил подполковник В. Чернов — офицер технического комитета Военного ведомства. Командиром вспомогательного крейсера был назначен капитан-лейтенант Н. М. Баранов (старый моряк, участник еще злополучной Крымской войны). Экипаж состоял из 13 офицеров, двух гардемарinov, юнкера и 118 нижних чинов. Любопытно, что вахтенным начальником на судне был лейтенант З. П. Рожественский, впоследствии «герой» Цусимы.

Точно в назначенное время «Веста» покинула Одессу. Следуя всю ночь с 10 на 11 июля полным ходом с выключенными ходовыми огнями, пароход к 7 ч дошел до Кюстенджи

(Констанцы) и приступил к крейсерству. Море штормило, но видимость была вполне приличная. Почти сразу стоящий на фор-салинге офицер доложил, что видит на левом крамболе черный дым. Минут через 10—15 открылся и сам источник дыма, который был опознан как пассажирский или грузовой колесный пароход. Баранов приказал поднять пары и на полной скорости стал сближаться со своей потенциальной жертвой. Прежде всего он намеревался отрезать тупок от берега. Около 8 ч «Веста» приблизилась к вражескому пароходу, который с удивительным спокойствием шел прежним курсом, на три мили, и только с этого расстояния русские моряки наконец-то сумели его правильно опознать. Это было отнюдь не мирное судно, а... турецкий броненосец «Фетхи-Буленд» (что в переводе означает «Он начинает победу»).

Некогда могучая морская держава, Османская империя послесинопского периода стала сугубо сухопутной. Восстановить былой статус взялся молодой и энергичный султан Абдул Азиз, взошедший на престол в 1861 году. Воспользовавшись тем, что многочисленные деревянные флоты мгновенно устарели, он принял серьезную программу строительства броненосцев, рассчитанную на использование промышленности Англии и Франции. Первыми в 1865—1866 годах вступили в строй построенные в Великобритании четыре первоклассных железных батарейных броненосца типа «Османье» (6400 т, скорость — 12,6 узла, пояс — 140 мм, вооружение — четырнадцать 203-мм и десять 36-фунтовых орудий). В 1870 году французы передали турецкому флоту броненосец «Ассари-Тефик» (4687 т, 13 узлов, пояс — 203 мм, восемь 229-мм орудий). В 1872 году в Англии закупили один из сильнейших кораблей того времени «Массудие» (10 540 т, 13,5 узла, броня — до 305 мм, вооружение состояло из двадцати 240-мм нарезных орудий).

Однако несмотря на резко взятый старт создание броненосного флота вскоре затормозилось по самой простой причине — бремя военных расходов на постройку полноценных линкоров стало непосильным. Тогда турки решили обойтись более дешевыми броненосцами береговой обороны.



Бой русского парохода «Веста» с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд»

К началу разразившейся в 1877 году войны с Россией флот Турции по числу кораблей (но, увы, не по уровню подготовки личного состава) уверенно мог претендовать на четвертое место в мире. Помимо названных 6 полноценных линкоров он имел в своем составе еще 4 пары броненосцев береговой обороны, построенных в Англии и Франции, а также одинокого «австрийца» «Иджалие». Разные по внешнему виду и типам (казематные или башенные), они обладали довольно близкими техническими характеристиками. Именно к судам этого класса и принадлежал «Фетхи-Буленд», хотя по турецкой классификации он числился броненосным корветом. Корабль относился к казематным броненосцам, был спущен на воду в 1870 году в Англии, имел водоизмещение 2760 т, скорость — 13 узлов, броню пояса и каземата — 229—152 мм, вооружение — четыре 229-мм пушки Армстронга в каземате и два палубных малокалиберных орудия.

Эта встреча не сулила «Весте» ничего кроме быстрой гибели: «турок» имел большую скорость, был прекрасно бронирован и намного сильнее вооружен. Правда, некий шанс русским морякам давала свежая погода, при которой особенно сказывалось роковое расположение артиллерии в каземате. На такой большой волне «Фетхи-Буленд» практически мог стрелять только из малокалиберного погонного орудия, расположенного на верхней палубе полубака, ибо волны заливали широкие амбразуры низкого (чуть больше метра от ватерлинии) каземата.

Ровно в 8 ч с турецкого броненосца дали первый выстрел. «Веста» ответила из баковых мортир: обе бомбы упали рядом с кормой противника, система автоматической стрельбы почти скомпенсировала негативное влияние качки. Баранов заметил, что неприятель пытается обойти его с севера и отрезать пути отхода к Одессе. Оказаться в ловушке командир, конечно, не хотел. На полном ходу он стал отходить от берега, стараясь удерживать броненосец за кормой. Одновременно с максимальной скорострельностью по нему вели огонь все три кормовые мортиры и одно 9-фунтовое нарезное орудие. Приборы управления огнем работали про-

сто отменно: «турок» получил уже несколько попаданий, но английская броня была русской 9-фунтовке явно не по зубам. В свою очередь противник, пользуясь некоторым преимуществом в скорости, все время стремился выйти «Весте» на траверс. Почти 2 ч продолжалась перестрелка на дальней дистанции. Благодаря сильной качке и успешному маневрированию «Весты» пока только два турецких снаряда достигли цели. Один угодил в правый борт и вмял его, другой сделал пробоину чуть ниже ватерлинии в левом борту. Однако броненосец врага постепенно приближался.

Около 10 ч расстояние сократилось уже до 5 кабельтовых. Огонь турецкого корабля стал точнее: снаряд накрыл корму. Осколками изрешетило вельбот, вывело из строя одну из мортир и разбило оптику автомата стрельбы. Погибли подполковник Чернов и его помощник, прапорщик морской артиллерии Яковлев, вся прислуга двух шканечных мортир получила ранения. Следующий снаряд пришелся в борт. На жилой палубе, прямо над крюйт-камерой вспыхнул пожар, с которым, однако, быстро справились. Вскоре противник открыл не только орудийный, но и ружейный огонь, а баковое орудие периодически стало стрелять картечью на поражение личного состава. Минут через тридцать очередной снаряд угодил в паровой катер левого борта, другим снарядом разрушило минную каюту.

В 12 ч 57 мин мортирная бомба с «Весты» наконец накрыла баковое орудие противника и снесла его за борт вместе с расчетом. Огонь турок сразу резко ослабел. Поэтому командир броненосца все-таки рискнул ввести в бой казематную артиллерию, несмотря на риск залить корабль на большой волне. Крупнокалиберная пушка почти в упор сделала выстрел по корме «Весты». Взрыв тяжелого снаряда уничтожил еще одну мортиру и ранил многих матросов и офицеров судна (сам командир тоже получил контузию в голову), но самое главное — осколком перебило штуртрос. Баранов уже был готов взорвать судно, но, к счастью, через минуту-две штуртрос удалось исправить, и почти в это же самое время очередная бомба с «Весты» проломила небронированную палубу корабля противника. Из пролома повалили густой дым

и пар. Похоже, была повреждена машина. Броненосец сразу стал отставать, а вскоре совсем отвернул и двинулся в сторону базы.

Машинисты и кочегары русского парохода едва держались на ногах после непрерывного пятичасового аврала, в корпусе было две пробоины, сбиты два орудия, а палуба завалена осколками и разорванным человеческим мясом. Погибли 2 офицера и 10 матросов, 4 офицера и большая часть палубной команды были ранены (всего вышли из строя 37 человек). Потери и повреждения турок неизвестны, но то, что они не смогли справиться с «жестянкой», так презрительно называли моряки с броненосцев обычные суда, было величайшим позором.

Эта стычка широко обсуждалась кораблями всего мира и стала, по словам горячего сторонника башенных орудий всемирно известного британского кораблестроителя Э. Рида, еще одним большим гвоздем в гроб для самой идеи казематных броненосцев. Не умаляя мужества русских моряков, необходимо сказать, что если бы этот бой происходил в тихую погоду, то исход его был бы совершенно другим.

Но история не терпит сослагательных наклонений, и награды получили русские: всем офицерам, участникам боя, Высочайшим указом присвоили следующие чины и пожаловали ордена, а сам Баранов был зачислен в свиту. К нижним чинам император первоначально не был особенно щедр: им выделили, дав право выбора командиру корабля, всего 11 знаков военного ордена. Правда, в последующем царь всем членам экипажа «Весты», невзирая на чины, по примеру «Меркурия», тоже пожаловал довольно высокую пожизненную пенсию, а наемным машинистам и кочегарам приказал выплатить двойные оклады. Семьям погибших офицеров выдали пенсии, в размере, какие бы следовало выдать убитым. Всех унтер-офицеров и матросов в конце войны все-таки наградили Георгиевскими крестами. Любопытно, что в числе кавалеров оказался и будущий известный изобретатель подводных лодок и торпедных аппаратов С. К. Дзевецкий, который, поступив на флот волонтером, был зачислен в экипаж «Весты». Как рядовому потомку знатного и очень богатого

польского дворянского рода тоже вручили солдатский крест. По воспоминаниям современников, Джевецкий очень гордился этой наградой и надевал ее на гражданское платье только в самых торжественных случаях.

Что касается турецкого броненосца, то он еще долго находился в строю, но среди моряков имел репутацию несчастливой: его все время преследовали аварии и поломки. В 1903—1907 годах корабль прошел коренную перестройку, но служба его в новом обличии была совсем короткой. В 1912 году, в ходе несчастной для Турции Первой Балканской войны, «Фетхи-Буленд» был потоплен греческим торпедным катером № 11. Кстати, этот успех греческих моряков вошел в историю как первая удачная атака торпедного катера на броненосец. Все многочисленные претензии итальянцев на первенство совершенно несостоятельны. Правда, им действительно удалось первыми и пока единственными в мире потопить с помощью торпедного катера дредноут (австро-венгерский «Сент-Иштван»), но это уже тема для другого рассказа.

Как оценивали подвиг «Весты» сами русские моряки, лучше всего свидетельствует дошедший до нас любопытный документ. 14 июля главный командир Черноморского флота вице-адмирал Аркас направил рапорт генерал-адмиралу, где, в частности, писал: «...с благоговейным чувством благодарности к Всевышнему за спасение парохода «Весты» и его экипажа в столь неравном бою я посылаю копию донесения командира его... Честь русского имени и честь нашего флага поддержаны вполне. Неприятель, имевший броню, сильную артиллерию и превосходство в ходе, вынужден был постыдно бежать от железного слабого парохода, вооруженного только 6-дюймовыми мортирами и 9-фунтовыми пушками, но сильного геройским мужеством командира, офицеров и команды. Ими одержана полная победа, и морская история должна будет внести в свои страницы этот блистательный подвиг, поставя его наравне с подвигом брига «Меркурий»».

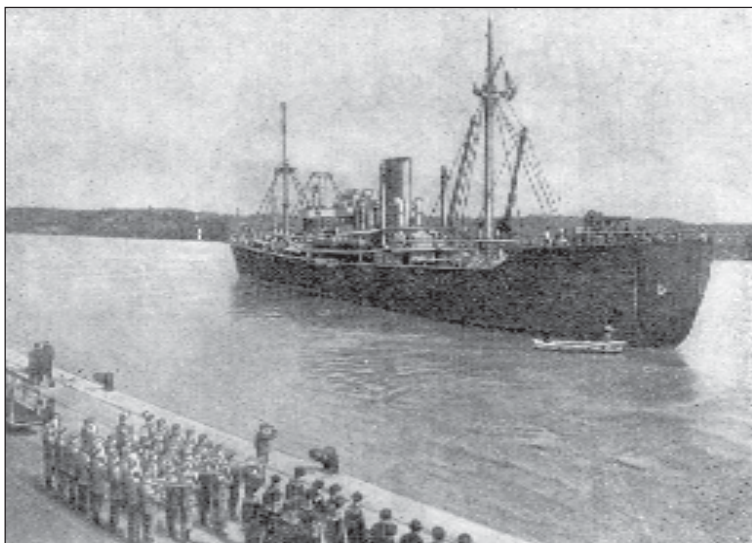
Описанный случай, конечно, уникален, но еще более невероятное событие произошло во время Второй мировой войны у берегов Западной Австралии, когда немецкому вспо-

могательному крейсеру удалось одержать не только моральную, но и «физическую» победу в бою с современным бронированным боевым кораблем.

Для нарушения британского судоходства немецкое морское командование на начальном этапе войны широко использовало вспомогательные крейсера. Эти корабли, выходя на задание, маскировались либо под торговое судно нейтральной страны, либо даже под судно противника. На них скрытно размещалась артиллерия среднего калибра, а иногда рейдеры вооружались даже торпедными аппаратами и разведывательными самолетами. Все свободное место занималось запасами, необходимыми для многомесячного непрерывного плавания. На должность командиров подбирались наиболее смелые и находчивые офицеры, а экипажи комплектовались, как правило, только из добровольцев.

Одним из таких рейдеров стал вспомогательный крейсер «Корморан». В мирное время судно называлось «Штейермарк» и принадлежало компании «Гапаг». Это был совсем новый дизель-электроход водоизмещением 9500 т, который обладал максимальной скоростью в 18 узлов и мог пройти 70 000 миль 10-узловым ходом. После своего превращения во вспомогательный крейсер он был вооружен шестью современными 150-мм морскими орудиями и четырьмя торпедными аппаратами. В трюмах помимо запасов хранилось 280 якорных и 40 донных мин, а также два самолета-разведчика (в разобранном виде). Экипаж насчитывал 18 офицеров и 386 матросов и старшин. 3 декабря 1940 года под командованием капитана второго ранга Г. Детмерса вспомогательный крейсер вышел в море для борьбы с торговым флотом противника в центральной части Атлантического и южной части Индийского океанов.

После того как ему посчастливилось прорваться через Датский пролив, рейдер направился в центральную часть Атлантики, где 6 января 1941 года и встретил свою первую жертву — греческое судно. Через 12 дней ночью он потопил крупный английский танкер «Бритиш Юнион». Находившийся совсем неподалеку вспомогательный крейсер «Арава» заметил орудийные вспышки и поспешил к месту



Торжественная встреча немецкого
вспомогательного крейсера,
вернувшегося из рейда

боя, но немцам удалось уйти. 29 января «Корморан» потопил английские суда «Африк Стар» и «Юрилокус». Последнее имело на борту ценнейший военный груз — боевые самолеты, с которыми шло в Такаради. Оба потопленных судна успели дать радиогаммы о нападении. Командующий морскими силами во Фритауне немедленно выслал для обследования района легкие крейсера «Норфолк» и «Девоншир». Однако рейдер и на этот раз сумел ускользнуть.

25 февраля 1941 года в Южной Атлантике «Корморан» встретился с двумя немецкими подводными лодками, которым передал горючее и продовольствие. 22 марта он потопил небольшой английский танкер, а еще три дня спустя захватил крупнотоннажный танкер «Кэнадолит» с грузом бензина, который отправил в Бордо в качестве призового судна. В начале апреля в точке 50° с. ш. и 35° з. д. рейдер встретился с двумя вспомогательными судами снабжения, пополнил запасы, передал пленных и вновь возвратился в прежний рай-

он. Здесь 9 и 12 апреля 1941 года ему попались еще две жертвы. Однако по-настоящему «зашевелились» и союзники. Поэтому, ввиду резко усилившейся активности английских кораблей, Детмерс решил закончить боевые действия в Северной Атлантике, продолжавшиеся четыре с половиной месяца, в течение которых он уничтожил или захватил 8 судов общим тоннажем 58 708 т, и направился на юг.

Через шесть дней рейдер прибыл в свой новый район. Но удача отвернулась от немцев, первые четыре недели поисков не принесли им успеха. 24 июня 1941 года «Корморан» находился в 200 милях к юго-востоку от Мадраса, перед входом в порт которого он намеревался выставить мины. Показавшийся на горизонте военный корабль заставил отказаться от этого намерения и поспешно ретироваться. Через два дня немцам удалось потопить еще два судна (югославское и английское), доведя общий тоннаж своих жертв до 64 333 т. Предпринятый рейд к островам Ява и Суматра не дал результатов, и командир «Корморана» направился в район восточнее Мадагаскара, где за три месяца до этого другой немецкий рейдер обнаружил много заманчивых целей.

После недельного патрулирования в указанном районе немцы, наконец, смогли настигнуть одно греческое судно. Всего за 5 месяцев плавания в Индийском океане рейдер потопил только 3 корабля общим водоизмещением 11 566 т. В конце сентября 1941 года он встретился с судном снабжения «Кульмерланд», доставившим из Японии продовольствие и топливо. Пополнив запасы и сдав пленных, немцы пошли к берегам Западной Австралии. Командир вспомогательного крейсера не знал, что английское Адмиралтейство ввело в действие систему опознавания путем нанесения на планшет местонахождения всех дружественных торговых судов и обеспечения их индивидуальными секретными опознавательными сигналами.

Рейд в австралийских водах первые дни не принес результатов. Наконец 19 ноября 1941 года в 16 ч 00 мин вахтенные сигнальщики доложили о появлении на горизонте верхушек мачт и легкого дымка. Море было спокойным, дул небольшой ветерок, небо ясное, видимость изумитель-



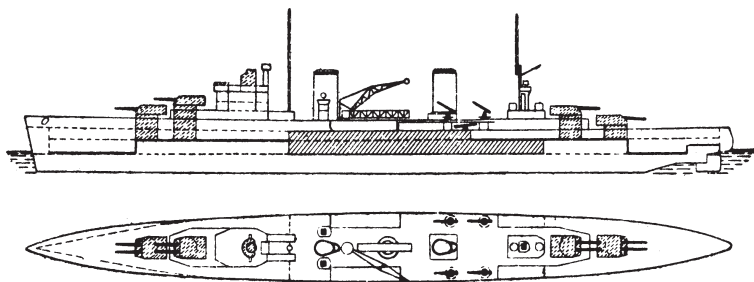
Немецкий рейдер принимает на борт экипаж потопленного им английского судна

ная. «Корморан» пошел на сближение, то же сделало и встречное судно. Через несколько минут командир сумел разглядеть характерный силуэт двухтрубного военного корабля. Детмерс заглянул в справочник-определитель и похолодел: к его судну приближался австралийский легкий крейсер «Сидней».

Мечта англичан создать универсальный крейсер, совмещающий в себе свойства разведчика и океанского корабля для действий на коммуникациях, воплотилась в очень удачный

проект легкого крейсера типа «Линдер». Первая серия из 5 кораблей вступила в строй в 1934 году. В погоне за экономией веса кораблестроители применили на этих судах линейное расположение котельно-машинной установки. Принятие такого решения значительно снижало боевую живучесть. Поэтому на трех следующих кораблях этого типа перешли на эшелонное расположение силовой установки, при котором котельные отделения разнесены. Так перед самой войной, в 1936 году, появились двухтрубные «Фаэтон», «Амфион» и «Аполло», вскоре переведенные в состав австралийского флота и переименованные соответственно в «Сидней», «Перт» и «Хобарт». Это были довольно крупные корабли длиной 170 м и водоизмещением 6985 т. Четыре паровые турбины суммарной мощностью 72 000 л. с. позволяли развивать скорость до 32,5 узла. Вооружение состояло из восьми 152-мм орудий в четырех башнях, восьми 102-мм универсальных пушек в спаренных установках и также восьми 2-фунтовых зениток. Броневой пояс имел толщину 102—52 мм, палуба прикрывалась 51-мм броней, а башни — 25-мм. Из приведенных технических характеристик видно, что крейсер являлся не только полноценным, но и весьма достойным представителем своего класса. Поэтому совершенно непонятно, почему вообще-то достаточно объективный английский историк С. Роскилл в своем капитальном 3-томном труде «Флот и война» скромно именует «Сидней» эскортным кораблем (т. 1, с. 537).

Детмерс хорошо понимал, что в открытом бою с современным крейсером его судно будет мгновенно потоплено, поэтому решил использовать маленький шанс — попробовать обмануть противника. Орудия и другие предметы военного назначения были тщательно замаскированы. После каждого нападения немцы с помощью специальных щитов меняли очертания надстроек, колер окраски и даже иногда ставили фальшивую трубу. Первоклассная радиоаппаратура самого современного типа позволяла не только держать надежную связь с Германией, но и вести прослушивание вражеских переговоров, вследствие чего командир «Кормо-



Австралийский легкий
крейсер «Сидней»

рана» прекрасно знал, какие суда союзников находятся в этом районе, и выбирал наиболее правдоподобную легенду прикрытия. В данный момент он выдавал себя за голландское торговое судно. Австралийские воды были еще практически не тронуты войной, а вдруг крейсер куда-нибудь спешит, поэтому обойдется только поверхностным опросом и не станет тратить время на полный досмотр.

Боевой корабль вместе с тем неумолимо приближался, в 16 ч 30 мин с него была принята первая команда: «Подать свой опознавательный сигнал». Немцы выполнили приказ, продолжая следовать прежним маршрутом. Сблизившись на 1800 м, «Сидней» лег на параллельный курс, пытаясь установить истинную национальную принадлежность обнаруженного судна. Тогда немцы, продолжая игру, заполнили эфир призывами о помощи: «Мирный корабль преследуется вражеским рейдером! Помогите, кто может!» Однако это не произвело никакого впечатления, и последовала команда: «Застопорить машины». Детмерс выполнил и этот приказ, поскольку четко понимал, что в случае боя лучше иметь дело с неподвижным врагом, ибо только тогда появится шанс отличиться у его торпедистов.

Корабли остановились, и в этот момент австралийцы потребовали поднять секретный опознавательный сигнал. На рейдере поняли, что игра проиграна, но Детмерс максимально тянул время, ибо его высокобортное судно под действием ветра дрейфовало в сторону боевого корабля, что

сокращало и так небольшую дистанцию между ними. Наконец на крейсере стали терять терпение, и приказ принял вид ультиматума. Суда сблизились уже на 1100 м, и немцы решили, что пора переходить к делу.

Опытный вояка, командир рейдера в последний раз оценил обстановку. Вид вражеского корабля внушил ему некоторую надежду на то, что его положение не так уж безнадежно. На боевых постах было немногочисленно, и хотя две носовые башни главного калибра на всякий случай были нацелены на обследуемое судно, другие артиллерийские расчеты отсутствовали на своих местах, а на палубе было много «праздношатающейся публики». Судя по всему, даже не была сыграна «боевая тревога». Детмерс лихорадочно размышлял, куда направить первый залп: попробовать уничтожить носовые башни или дезорганизовать управление кораблем, сбив командирский мостик, где хорошо просматривалась большая группа офицеров. За откидными маскировочными щитами в страшном напряжении застыли орудийные расчеты. Цели они не видели, но приборы управления огнем выдавали все необходимые данные.

Наконец, решение принято: взвыли сирены, упали маскировочные щиты, на мачте взвился нацистский флаг. Первый залп принес немцам большой успех: на крейсере был практически разрушен командирский мостик. Расчеты Детмерса полностью оправдались, ответный залп австралийцев дал большой перелет (это со 1100 м!). Зато немцы своим вторым залпом буквально снесли у крейсера носовые башни. Почти одновременно одна из выпущенных «Кормораном» торпед образовала пробоину в районе мостика вражеского корабля, и «Сидней» резко осел на нос. Судя по всему, торпеда сильно повредила двигательную установку. Еще один залп немцев уничтожил бортовой самолет и все судовые шлюпки, крейсер вспыхнул как факел.

Замешательство австралийцев было не слишком долгим. «Сидней», наконец, собрался и ответил по-настоящему: два шестидюймовых снаряда, выпущенные из кормовой башни, снесли баковое орудие «Корморана» вместе с расчетом. В 17 ч 45 мин немецкий рейдер лишился

хода, крупный снаряд поразил машину, начался сильный пожар. Однако положение австралийцев было еще хуже: практически вся артиллерия правого борта была уничтожена, на корабле бушевали многочисленные пожары. Несмотря на это крейсер сделал слабую попытку развернуться, чтобы ввести в дело уцелевшие 102-мм орудия левого борта, но «Корморан» снова накрыл его из всех оставшихся пушек. Тогда австралийцы решили выйти из боя, и объятый пламенем «Сидней» начал медленно удаляться. Немцы осыпали беспомощный крейсер снарядами до тех пор, пока он в 18 ч 30 мин не скрылся за горизонтом. К этому времени почти совсем стемнело. Яркая вспышка, озарившая ночное небо в 22 ч 00 мин в направлении, куда ушел подбитый корабль, была вызвана, очевидно, его взрывом. Подробности последних часов несчастного крейсера неизвестны, так как с «Сиднея» не удалось спастись ни одному человеку.

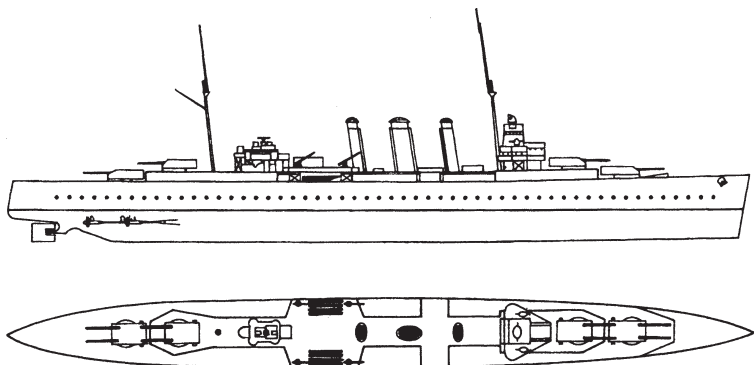
Положение «Корморана» тоже было очень тяжелым. Помимо того, что погибло 46 человек из состава экипажа и была разбита машина, продолжались сильные пожары, а на борту было большое количество мин. Если бы не этот злополучный груз, экипажу, возможно, удалось бы справиться с огнем, а наличие на судне прекрасной мастерской и квалифицированных механиков давало надежду и на починку двигателя. Когда температура в «минных трюмах» стала приближаться к критической, командир приказал оставить корабль, и вскоре после полуночи он со страшным грохотом взлетел на воздух. Целая флотилия из спасательных шлюпок двинулась к австралийскому побережью.

Через две недели к мэру небольшого городка на западе Австралии поступило тревожное известие: на побережье высаживаются немцы. Притом не пара десятков человек с потопленной подводной лодки, а сотни военных моряков. В городе началась паника. Однако немцы, сохраняя идеальную дисциплину, безропотно сдались местному констеблю, не проявив ни малейшего желания завоевывать Австралию. Это были 315 моряков из 404, вышедших почти год назад на «Корморане» с другого конца земного шара

в трудный и опасный рейд для нарушения британского торгового судоходства. Домой на захваченных судах вернулись только 43 человека из состава призовых партий, остальные погибли или надолго попали в плен.

Что касается причин, по которым произошел этот совершенно уникальный в военно-морской истории случай, то вина за поражение, конечно, целиком и полностью лежит на командире австралийского крейсера. Те несколько секунд, на которые рейдер упредил его в открытии огня, а самое главное, сумел в упор пустить торпеды, оказались решающими. Проявив преступную беспечность и полнейшее пренебрежение элементарными мерами безопасности при встрече в море с незнакомым судном, командир фактически погубил могучий боевой корабль и 535 человеческих жизней. Впрочем, надо отдать должное и капитану второго ранга Детмерсу: все ошибки своего оппонента он использовал на 100 %.

Любопытно, что еще более громкую победу имел возможность одержать другой немецкий рейдер: практически в таком же положении, как «Сидней», в мае 1941 года оказался английский тяжелый крейсер «Корнуолл». 22 июня 1940 года немцы послали в Индийский океан очередной вспомогательный крейсер «Пингвин». Этот новенький теплоход имел водоизмещение около 10 000 т, его дизели позволяли двигаться со скоростью 18 узлов и пройти 60 000 миль 12-узловым ходом. Вооружение состояло из шести 150-мм пушек и четырех торпедных аппаратов, а в трюмах находилось 300 якорных мин. За время своей активной деятельности (около 10 месяцев) рейдер потопил или захватил 28 судов общим тоннажем 136 511 т! Его последней жертвой стал танкер «Бритиш Имперро», потопленный 7 мая 1941 года. В момент нападения танкер успел послать донесение об атаке по радио. Сигнал принял, возвращающийся в базу после проводки конвоя тяжелый крейсер «Корнуолл», который тотчас устремился в район, откуда было получено сообщение, и, используя оба своих бортовых самолета, начал вести энергичный поиск в направлении возможного пути следования рейдера. «Корнуолл» представлял собой мощный, хорошо бронированный



Английский тяжелый крейсер
«Корнуолл»

боевой корабль, построенный в 1928 году, водоизмещением в 10 000 т, развивающий скорость до 31,5 узла, вооруженный восьмью 203-мм и восьмью 102-мм орудиями.

Перед рассветом 8 мая крейсер находился совсем близко от «Пингвина», но рейдер увидел его на экране своего локатора, после чего немедленно отвернул. Однако на рассвете с «Корнуолла» вновь были подняты самолеты, и в 07 ч 05 мин один из них заметил подозрительное судно, которое на запрос показало опознавательный сигнал норвежского теплохода «Тамерлан». Эта хитрость уже трижды выручала немцев, но сейчас она не сработала. Зная о наличии в этом районе вражеского рейдера, «Корнуолл» изменил курс и, приказав самолету не терять судно из виду, полным ходом стал сближаться с ним. Около 16 ч «Пингвин» был уже виден с крейсера. Желая ввести командира «Корнуолла» в заблуждение, немецкий корабль начал передавать сигналы о том, что он якобы атакован рейдером. Обмануть англичан не удалось, крейсер все-таки решил произвести досмотр, поэтому дал два предупредительных выстрела, приказывая остановиться. О том, что произошло дальше, поведал в своей книге «Флот и война» английский историк С. Роскилл: «В 17 ч 15 мин «Корнуолл» подошел к «Пингвину» почти вплотную. Командир немецкого рейдера понял,

что игра окончена, и открыл сильный и точный артиллерийский огонь из 150-мм пушек. Первым же залпом на крейсере было временно выведено из строя рулевое управление. После небольшой задержки огонь с «Корнуолла» стал точным, и в 17 ч 26 мин рейдер взорвался».

Из приведенного материала видно, что события развивались практически по такому же сценарию, как и в случае с «Сиднеем». Однако на этот раз сенсация не состоялась, тяжелый крейсер, даже застигнутый врасплох, оказался явно не по зубам для торгового теплохода, пусть даже и переоборудованного в рейдер. Хотя англичане снова проявили халатность и «подставились», рассчитанный на то, чтобы вести серьезный артиллерийский бой, британский корабль без особых повреждений выдержал десяток снарядов из 150-мм пушек, зато первые же попадания его почти 100-килограммовых «чемоданов» буквально разнесли немецкое судно на мелкие куски.

Битва «Императоров»

Война России против Франции 1806—1807 годов характеризовалась тем, что крупных морских сражений и даже более или менее существенных боев в ней практически не было. Однако на первый взгляд незначительная стычка русского брига «Александр» с отрядом французских судов, которая произошла 17 декабря 1806 года у острова Браццо, вошла в военно-морскую историю как один из выдающихся примеров полной победы над врагом, имеющим подавляющий численный перевес.

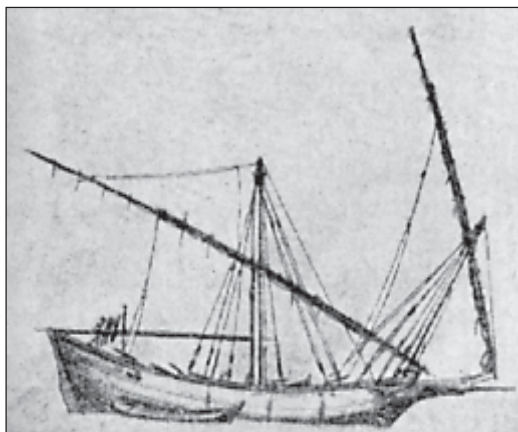
Находившийся с 10 декабря в дозоре у порта Сполатро 16-пушечный бриг «Александр» под командованием лейтенанта Ивана Семеновича Скаловского в ночное время подвергся нападению трех канонерских лодок, тартаны и требоаки.

Канонерские лодки того времени представляли собой малые беспалубные 12—14-весельные суда длиной 15—16 м,

шириной 3—3,5 м, вооруженные двумя-тремя крупнокалиберными орудиями; мачт они обычно не имели, но иногда ставилась одна съемная. Тартаны и требоки использовались как транспортные, посыльные или патрульные суда и вооружались несколькими мелкими пушками. Корабли этого типа несли одну-две мачты с косыми парусами, но кроме парусов имели весла. На судах противника было 26 пушек в основном 12- и 18-фунтового калибра. На русском корабле все пушки были 4-фунтового калибра. Команда «Александра» насчитывала всего 75 человек (из них 3 офицера), а противник только солдат абордажных команд имел более 500. Возглавляла французский отряд канонерская лодка под громким названием «Наполеон».

Воспользовавшись почти полным безветрием и лунной ночью, французы вознамерились взять русский бриг на абордаж. Однако внезапного нападения не получилось: местные жители поддерживали русских моряков и условились, что сразу зажгут на берегу столько костров, сколько неприятельских судов выйдут в море. Вскоре стоявший на вахте гардемарин доложил командиру — на берегу горят пять костров. Приняв сигнал с берега, «Александр» сразу снялся с якоря. Слабый ветерок вначале позволял хоть немного маневрировать, но вскоре стих и он. Это, конечно, давало огромное преимущество противнику, ведь все его суда были гребными или парусно-гребными. Используя такое превосходство, французы решили зайти бригу в корму, где не было пушек, дать продольный залп по палубе картечью, а затем, «очистив» артиллерийским огнем палубу, идти на абордаж. Но Скаловский нашел выход из этого, казалось совершенно безнадежного, положения: с помощью спущенного на воду баркаса он смог разворачивать корабль. Несмотря на град пуль и картечи, мичман Лука Андреевич Мельников четко управлял гребцами и все время подставлял бриг лагом к противнику. Французам за весь бой ни разу не удалось зайти с носа или кормы.

Грамотно поступил и сам командир. Вначале он подпустил противника на ружейный выстрел, а затем всем бортом открыл беглый огонь по самой крупной канонерке и вскоре



Средиземноморская таргана

потопил ее. Дважды французы бросались на abordаж и оба раза были отбиты интенсивным огнем артиллерии. Команда брига сражалась отчаянно. Даже судовой лекарь И. Гонителив и двенадцатилетний юнга взяли в руки ружья. Раненые комендоры Ивлией Афанасьев и Устин Федотов после перевязки снова пошли к пушкам. Бой продолжался 3 ч. Русские стреляли по корпусам кораблей противника, а французы, стремясь взять трофей более или менее целым, вели огонь в основном по мачтам. Паруса и такелаж брига были сбиты до основания. Однако потери личного состава были незначительными: 5 человек убито и 7 ранено. Французы потеряли 217 человек, а все их легкие суда были серьезно повреждены. В конце концов, они были вынуждены отступить.

Этому бою и русские и французы придавали особое, символическое значение. Маршал Мармон, посылая свои корабли для захвата русского брига, во время ночного бала (французы даже на войне немного ловеласы) заявил итальянским дамам, чтобы они не пугались выстрелов — это их «Наполеон» будет брать русского «Александра». Каково же было его разочарование, когда на рассвете совершенно разбитый «Наполеон» с тремя сильно поврежденными судами своего отряда еле дополз до гавани и на глазах у многочис-

ленной публики затонул при входе в Сполатро. Мармона так взбесила эта неудача, что командира флотилии и всех офицеров он вначале посадил в крепость, а затем отдал под трибунал. Со своей стороны, в ходе боя и Скаловский говорил команде: «В числе лодок есть одна под названием «Наполеон». Ребята, помните, что вы имеете честь защищать имя Александра!»

За этот бой все офицеры и команда «Александра» были награждены. Командир получил орден Святого Георгия, мичман Мельников — орден Святого Владимира с бантом, а третий офицер, мичман Ратченко, — орден Святой Анны. Командующий российской Средиземноморской эскадрой вице-адмирал Д. Н. Сенявин для чествования героев устроил военный праздник, по окончании которого все офицеры и матросы брига были приглашены на обед к флагману. Для офицеров накрыли столы в доме, а для матросов — на площади. Пили за здоровье сначала адмирала, как виновника всех успехов, потом отличившихся офицеров и нижних чинов. При каждой здравнице адмирал лично подходил поздравлять храброго офицера или простого воина — случай по тем временам совершенно уникальный и полностью несовместимый с традициями крепостнической субординации. Недаром Сенявин до конца жизни был любим и горячо почитаем простыми матросами.

Почему же стал возможен в этом неравном бою такой грандиозный успех? Главной причиной, безусловно, является то, что в сражении встретились «профессионалы и любители». Командир «Александра», лейтенант Скаловский, был опытным и храбрым моряком с 15-летним стажем. В 1791 году он пришел на Черноморский флот гардемаринном, через 2 года стал мичманом. Воевал под командованием адмирала Ушакова, участвовал в осаде и взятии крепости Корфу, а бригам командовал уже почти 5 лет. Русская команда была отлично подготовлена и сплочена многими месяцами плаваний и часами учений. Французский отряд был набран «с бору по сосенке» накануне боя и посажен на трофейные итальянские суда. Если кого и следовало бы отдать под суд, так это самого маршала Мармона за посылку в бой совер-

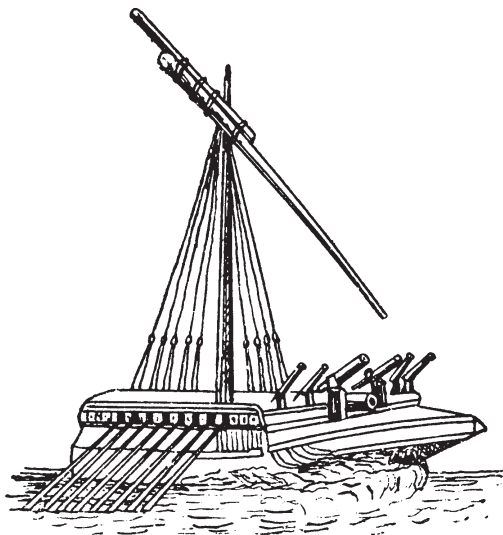
шенно не готовых к этому людей. Впрочем, учитывая погодные условия и огромный численный перевес, успех французов был очень даже вероятен, но как говорится в старой русской присказке: «Не на того напали».

Портрет лейтенанта Скаловского (правда, уже в адмиральских чинах) можно видеть в зале № 1 Центрального военно-морского музея Санкт-Петербурга, там же представлен и рисунок, живописующий фрагмент боя брига «Александр» с 5 французскими кораблями.

Вместе с тем, история российского флота знает и другие похожие подвиги, но все-таки героизм дубель-шлюпки № 2 выделяется даже в этом блистательном ряду. Договоримся сразу, что слово «шлюпка» никого не должно вводить в заблуждение — такое странное название в XVIII веке присвоили увеличенным канонерским лодкам. Дубель-шлюпка № 2 представляла собой массивное, довольно неуклюжее, палубное парусно-гребное судно, длиной 21 м, о 42 веслах, вооруженное 15 пушками и фальконетами.

Шел второй год Русско-турецкой войны 1787—1797 годов. По просьбе А. В. Суворова, взаимодействовавшего с русской гребной флотилией, в середине мая 1788 года морское командование выслало в Кинбург отряд кораблей, состоящий из двух шебек и дубель-шлюпки, с задачей — оказать поддержку крепости и вовремя предупредить командующего флотилией о появлении турецких сил. Отрядом командовал старый моряк капитан второго ранга Христофор Иванович Остен-Сакен — знающий и опытный офицер, который «тянул» уже вторую войну. 20 мая на горизонте забелели многочисленные паруса, и скоро стало очевидно, что подошел турецкий флот. Суворов немедленно вызвал к себе Сакена и приказал во избежание напрасных жертв срочно уходить в лиман. Однако командир отряда попросил разрешение задержаться, чтобы более детально определить состав неприятельского флота, а сейчас отослать только шебеки. Суворов согласился.

Подсчет сил турецкого флота оказался делом далеко не простым. Близко к берегу неприятель не подходил, а различить количество его судов в полутьме и тумане было слож-



Носовая часть
дубель-шлюпки

но. Несколько задержавшись с отходом, дубель-шлюпка вместо безопасного ночного перехода вышла из Кинбурга в полдень 21 мая. Выгребая изо всех сил, русский корабль устремился к Днепровскому лиману, опытный кавторанг старался идти ближе к берегу, чтобы быть менее заметным со стороны моря. Скрытно проскочить, к сожалению, не удалось. Турецкий флот, стоявший спокойно в течение двух дней, пришел в движение. От скопища неприятельских гребных судов сразу отделились 13 галер и бросились на перехват русского корабля. Наши матросы гребли отчаянно, до кровавых мозолей на руках, но куда неуклюжей и тихоходной дубель-шлюпке тягаться с легкими и маневренными галерами. Дистанция между судном Сакена и преследователями быстро сокращалась. «Урус, сдавайся, будешь рахат-лукум кушать, иначе секир башка будешь!» — кричали с галер.

Турки предчувствовали легкую добычу, но их расчеты не оправдались. Русские моряки, хладнокровно подпустив неприятеля на близкую дистанцию, открыли прицельный

артиллерийский огонь. Первые же ядра, выпущенные практически в упор, разнесли в щепки борт ближайшего турецкого корабля. Завалившись на бок, галера тотчас отвернула к берегу. Затем Сакен внезапно развернул свое судно носом к неприятелю. Этот смелый маневр обреченной, как думали турки, жертвы буквально ошеломил их. Вместе с тем, этот поворот был единственно верным решением в сложившейся ситуации. Дело в том, что дубель-шлюпки предназначались для ведения боя в строю фронта, а потому вся их основная артиллерия располагалась в носовой части. У Сакена там были установлены две 32-фунтовые и одна 12-фунтовая пушки, вдоль бортов же находились только мелкие орудия и фальконеты. Воспользовавшись замешательством в стане врага, русские артиллеристы вывели из строя еще 2 галеры. Отвернув в сторону, они густо пачкали небо дымом разгорающихся пожаров. Однако растерянность турок продолжалась недолго: подбадриваемые своим подавляющим перевесом в силах, они с гиканьем ринулись вперед.

Уверенно маневрируя, Сакен трижды уходил от таранных ударов, но, промахиваясь, турки снова и снова заходили в атаку. В конце концов неизбежное случилось — галера врага на полном ходу врезалась в борт. От сильного удара рухнула мачта, полетел в воду носовой шпирон. Новый удар — это с другого борта сцепилась с дубель-шлюпкой вторая галера, затем подошли еще две. Начался ожесточенный абордажный бой. Орудия штыками и прикладами, банниками и интрепелями, русские моряки отбросили первых нападавших, но на их место, оглушительно крича и размахивая ятаганами, уже набегали новые. Экипажи галер, в отличие от линейных кораблей, комплектовались не флегматичными и нерадивыми турками-анатолийцами, а настоящими головорезами — алжирскими мореходами-пиратами, впитавшими все премудрости этого «ремесла» еще с молоком матери.

Вскоре рукопашный бой уже кипел по всему судну. Наши бились отчаянно, пощады не просили, но силы были явно не равны. Вот уже большая часть палубы захвачена врагом, вот уже под радостные вопли на обломке мачты поднят турецкий флаг. Поняв, что судно обречено, Сакен схватил кем-то

брошенный у пушки тлеющий фитиль и устремился к люку кройт-камеры. Одолев в два приема крутой трап, командир, не теряя времени, подбежал к ближайшему пороховому бочонку... Огненный столб взрыва буквально разнес на куски дубель-шлюпку и сцепившиеся вместе с ней 4 крупные турецкие галеры. Остальные в страхе бежали восвояси.

Когда о гибели судна и его отважного командира доложили командующему русской лиманной флотилией принцу Нассау-Зигену, это известие произвело на тертого международного авантюриста сильнейшее впечатление. «Так погибают настоящие герои! — сказал потрясенный случившимся французский принц. — Я знал многих храбрецов на всех флотах европейских, но такого видеть не приходилось!»

Императрица Екатерина II, узнав о подвиге командира дубель-шлюпки, велела установить всем родственникам Сакена большую пожизненную пенсию. «Что же я еще могу сделать для него!» — грустно сказала обычно не склонная к сентиментальности государыня канцлеру Безбородко, словно извиняясь за свое бессилие. Посмертно награды в царской России не присваивались.

О том, как отреагировали на бесстрашный поступок русского моряка турки, поведал историк российского флота Ф. Ф. Веселаго: «Сакен был несчастной, но славной и не бесполезной жертвой, принесенной для чести и пользы нашего флага. Самоотвержение, им оказанное, изумило неприятелей, и после этого события они не имели духу схватиться с нашими судами на abordаж... Данный Сакеном урок всегда удерживал их в почтительном расстоянии».

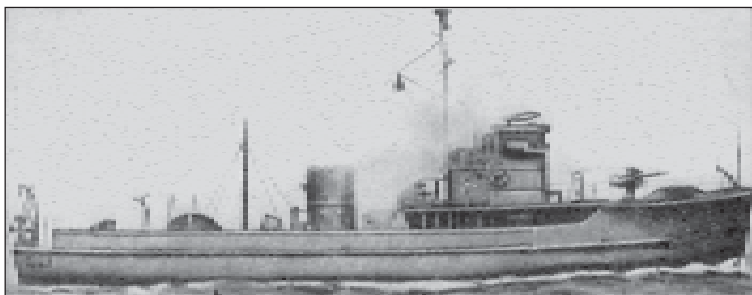
Прочитав это небольшое повествование, читатель вправе высказать недовольство, что автор все свое внимание обратил только на великие державы, и будет прав: почти все когда-либо воевавшие флоты имеют в своем активе блестящие примеры выдающейся воинской доблести. Но, пожалуй, один из наиболее необычных боев выпал на долю корабля страны, которую многие считают абсолютно сухопутной, — Индии.

По примеру немцев, использовать вспомогательные крейсера для нарушения неприятельской торговли решило

и японское военно-морское командование. В мае 1942 года в южную часть Индийского океана были посланы два рейдера «Хококу» и «Айкоку», во взаимодействии с подводными лодками. Успехи этих крупных кораблей (водоизмещение — 10 438 т, скорость — 20 узлов, вооружение — по восемь 140-мм орудий и четыре торпедных аппарата) были довольно скромными, зато подводные лодки произвели настоящее опустошение среди не обеспеченных эскортом торговых судов. В июле японцы возвратились в Пенанг и до осени в море не выходили. Но и вторая попытка использования надводных рейдеров успеха не имела.

11 ноября 1942 года по слепящей глади удивительно спокойного в этот час Индийского океана медленно двигались два корабля — большой и маленький. Большим был голландский танкер «Ондина» (7200 т), который должен был доставить 6000 т топлива из австралийского порта Фримантл на острова Диего-Гарсия, а маленьким — его эскорт, тральщик «Бенгал», шедший под индийским флагом и укомплектованный смешанным англо-индийским экипажем. Это был совсем новый (1942) стандартный тральщик типа «Батерст», имеющий следующие характеристики: водоизмещение — 733 т, мощность паровых машин — 2400 л. с., скорость хода — 16,5 узла, длина — 54,8 м, вооружение — 76-мм орудие и 40-мм автомат. Танкер, в свою очередь, тоже имел на вооружении 102-мм пушку. Видимость была прекрасной, и когда незадолго до полудня впереди по курсу были замечены два больших парохода, окрашенные в серый цвет, командир тральщика капитан-лейтенант Вилсон быстро опознал в них японские рейдеры. Приказав танкеру действовать самостоятельно, Вилсон направил свой маленький кораблик на сближение с противником. Одновременно он послал сообщение по инстанциям о появлении рейдеров, причем сделано это было быстро и точно.

Вскоре после полудня оба японских корабля открыли огонь, на что тральщик ответил из своей 76-мм пушки с дистанции примерно 17 кабельтовых. Шансов у «Бенгала», учитывая огромное огневое превосходство противника, практически не было. Единственным его реальным преиму-



Индийский тральщик «Бенгал»

ществом было то, что промахнуться по 150-метровому японскому вспомогательному крейсеру было трудно. Снаряд за снарядом рвались в огромном корпусе головного рейдера, в результате чего на нем произошел взрыв и возник сильный пожар, но и сам тральщик тоже получил несколько попаданий. К этому времени танкер отошел на расстояние около 7 миль, и Вилсон решил под прикрытием дымовой завесы выйти из неравного боя, тем более, что на корабле почти кончились боеприпасы. Однако второй рейдер, не получивший никаких повреждений, стал преследовать тральщик, ведя беглый огонь всем бортом из четырех 140-мм орудий. На этом фоне в 13 ч 12 мин произошел второй более мощный взрыв на первом продолжавшем гореть рейдере («Хококу»), и он быстро затонул.

Тем временем «Айкоку», не прекращая стрельбы по «Бенгалу», открыл огонь и по «Ондине», который ответил из своей 102-мм пушки. Однако Вилсон продолжал защищать танкер даже после того, как его корабль получил значительные повреждения. Сделав примерно 20 выстрелов, тральщик поставил дымовую завесу, и огонь по танкеру прекратился. Но как только противники оказались на видимости, огонь вновь возобновился, притом все внимание было перенесено на «Ондину».

Японцы имели превосходство в скорости примерно на 5 узлов, поэтому дистанция между рейдером и танкером быстро сокращалась, что приводило к росту эффективности

огня. Очередной снаряд разрушил мостик «Ондины» и убил его капитана. К этому моменту танкер израсходовал весь боезапас, и потому команде было приказано покинуть судно. Рейдер, выпустив по танкеру 2 торпеды и несколько снарядов, но не успокоившись на этом, стал в упор расстреливать из пулеметов шлюпки. В результате были убиты несколько человек, в том числе старший механик. Посчитав противника уничтоженным, «Айкоку» повернул спасать экипаж незадачливого «Хококу».

Оставшиеся в живых моряки с «Ондины» думали, что «Бенгал» погиб; в свою очередь, на тральщике считали, что танкер сумел под прикрытием дымовой завесы уйти от противника, а на японском вспомогательном крейсере, очевидно, решили, что танкер обречен, так как последний был основательно продырявлен снарядами и торпедами, горел и имел сильный крен. Но, как потом выяснилось, все три предположения оказались неверными. К 16 ч 30 мин рейдер скрылся за горизонтом, и оставшийся в живых личный состав танкера под руководством старшего помощника вернулся на борт судна. Как это ни покажется удивительным, но им удалось потушить пожар (и это на судне, груженном топливом!), выровнять крен и поднять пары. К 21 ч 00 мин следующего дня танкер дал ход и взял курс обратно на Фримантл, куда он прибыл 18 ноября. Тем временем «Бенгал», кое-как подлатавшись, направился в Коломбо, куда и пришел благополучно, пересекши весь Индийский океан.

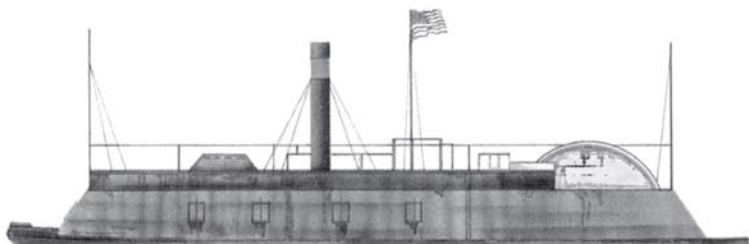
Так завершился один из самых удивительных морских боев Второй мировой войны — бой, за который «Бенгал» получил ласковое прозвище «маленький бенгальский тигр» и в котором он в очередной раз подтвердил многократно показанную в этой войне просто фантастическую живучесть стандартных английских тральщиков типа «Батерст», некоторые из них не тонули даже при попадании торпеды. Не слишком щедрый на похвалы историк С. Роскилл дал высокую оценку этому событию: ««Бенгал» участвовал в неравном бою и до конца выполнил свой долг. Молодой индийский флот мог по праву гордиться своим «маленьким бенгальским тигром»».

Госпожа Удача

Читатель вправе обвинить авторов в чрезмерном прагматизме: мол, везде ищите материальную причину, а неужели не бывает просто удачи? Конечно, бывает, и о некоторых таких случаях поведает этот рассказ. Из предвдущего материала видно, сколько усилий надо потратить на то, чтобы уничтожить броненосный корабль, но иногда для этого оказывалось достаточным попадание только одного снаряда.

Первый такой случай произошел во время Гражданской войны в США. Помимо сухопутного фронта ожесточенные бои развернулись и на новом, «речном фронте», а именно на реках Миссисипи и ее притоке Раонок. Эта водная транспортная артерия, пересекающая почти всю Америку, имела (да и имеет теперь) огромное значение для юга США. Поэтому южане приняли все меры к ее защите, а северяне с самого начала войны стали предпринимать попытки использовать реку для проникновения в глубокий тыл противника. Однако все их попытки разбивались о целый каскад мощных береговых (точнее островных) фортов, которые ускоренными темпами соорудили на реке конфедераты.

Используя более развитую промышленность, северяне решили прорваться на «речном фронте» с помощью броненосцев. Есть устоявшееся мнение, что «Меримак» — первый броненосный корабль Нового Света, но это мнение ошибочно. Почти на год раньше на берегах Миссисипи были сооружены совершенно удивительные боевые корабли. Американский конструктор Идс построил целую серию речных броненосцев типа «Барон де Кальб». Это были суда водоизмещением около 600 т, покрытые 60-мм броней из кованых плит, и вооруженные восьмью 229-мм или 203-мм орудиями, установленными в каземате. В движение со скоростью около 8 узлов броненосцы приводились с помощью гребного колеса, смонтированного в задней части судна (как на классическом американском пароходе XIX века). Колесо тоже прикрывалось огромным броневым кожухом. Кроме судов специальной постройки Идс забронировал и два более



Американский речной
броненосец «Эксет»

крупных (1000 т) парохода — «Эксет» и «Атланта». Замечательной особенностью этих не имеющих аналогов кораблей была исключительно маленькая осадка — всего 0,8 метра.

Первая атака этой флотилии была проведена на форт южан «Генри» в мае 1866 года. Первоначально в бой были введены более легкие серийные суда, которые с близкой дистанции стали обстреливать укрепления южан. Бомбы конфедератов отскакивали или раскалывались, не причиняя им никакого вреда. Затем подтянулись и более тяжелые «Эксет» и «Атланта». Почти сразу бомба, выпущенная из 203-мм бомбического орудия форта, проломила правый борт «Эксета» и угодила прямо в его котел. Произошел ужасный взрыв, и весь каземат броненосца мгновенно заполнился раскаленным паром. Экипаж в 65 человек сварился заживо, а те несколько матросов, которые все-таки сумели выскочить наружу, получили тяжелейшие ожоги. Броненосец потерял ход и начал медленно дрейфовать вниз по течению.

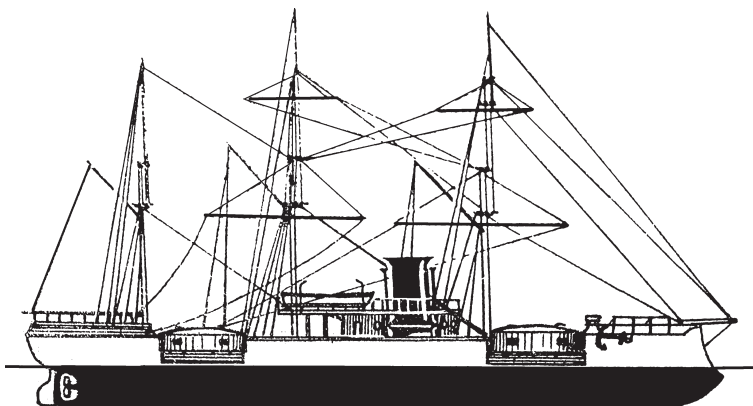
Расследование показало, что при строительстве корабля не было установлено несколько дорогостоящих броневых плит, а «халтуру» скрыли имитацией из дерева. Учитывая, что размеры кованой плиты ненамного превышали диаметр пушечного ядра, попадание в незащищенный пятачок иначе как примером небывалого везения не назовешь.

Еще более удачный выстрел имел место во время очередной Русско-турецкой войны 1876—1877 годов. Мы уже познакомили читателей с соотношением сил на море и описали, как опозорился один из османских броненосцев берего-

вой обороны в бою с русским вооруженным пароходом, но еще больше досталось другому «турку». Этот корабль, названный «Люфти-Джалиль», был тоже построен в Англии, имел примерно те же тактико-технические характеристики, что и «Фетхи-Буленд», но принадлежал не к казематным, а к более совершенным башенным броненосцам. Его четыре 229-мм орудия размещались в двух массивных, приземистых башнях. Практически не имея соперников на море, турецкие корабли в основном занимались артиллерийской поддержкой действий своих войск на берегу. Русская полевая артиллерия была бессильна против английской брони, поэтому наши войска иногда попадали в очень тяжелое положение. Например, в августе 1877 года русский отряд полковника Б. М. Шелковникова был зажат превосходящими силами противника в узком проходе в районе Гагр. Отступить можно было только по извилистой горной дороге, вырубленной в отвесных береговых скалах, но путь контролировался большим турецким броненосцем. На выручку попавшей в беду пехоте был послан пароход «Великий князь Константин» (2500 т, 12,7 узла, одна 150-мм мортира, четыре 107-мм пушки и четыре минных катера) под командованием лейтенанта С. О. Макарова. В задачу «Константина» входила исключительно рискованная операция: отвлечь броненосец от берега, чтобы дать возможность русскому отряду ускользнуть из смертельной ловушки.

Позже Макаров вспоминал с улыбкой: «Пароходишко картонный с начинкой из мин... Два-три удачных выстрела — капут... По счастью, шквал налетел с дождем и ветром, с туманом, со всякой нечистью. Зги не видно! — Увернулись!» Однако такая рискованная тактика не могла войти в систему, а турецкий флот считал себя полным хозяином Черного моря, и его корабли, ежедневно появляясь в виду русских портов, грозили нашему побережью, обстреливали войска и военные объекты.

Именно этим делом и занимался «Люфти-Джалиль», когда бомба, выпущенная с берега полевой мортирой, проломила его небронированную палубу и взорвалась прямо в скрыт-камере. Корабль взлетел на воздух вместе со всем экипажем. Попасть из мортиры с дальней дистанции по движущейся цели — деяние сродни цирковому трюку, а уж попасть

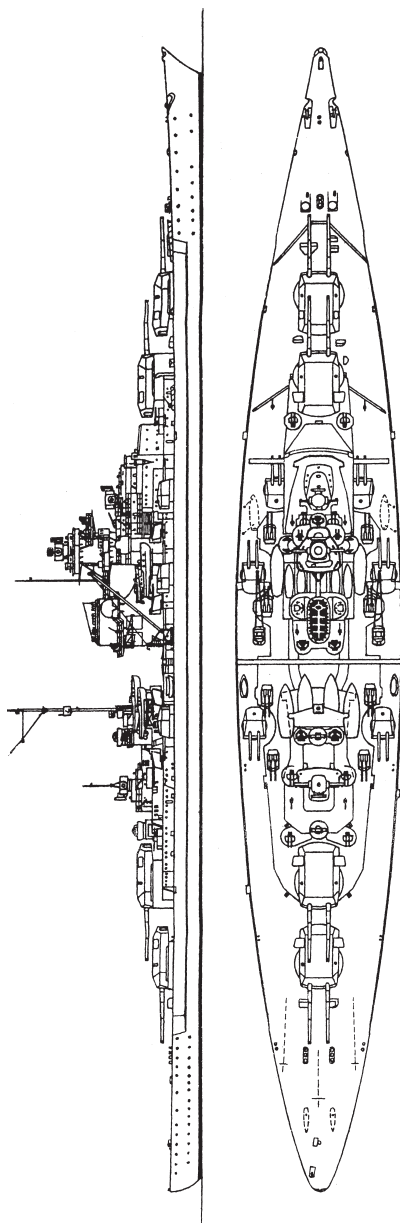


Турецкий броненосец
«Люфти-Джалиль»

точно в пороховой погреб — тут без госпожи удачи не обойтись. Помимо отменной ловкости русских артиллеристов причиной этого казуса, безусловно, стала конструкция турецкого броненосца, на котором полностью отсутствовала палубная броня. Есть свидетельства, что за этот боевой успех Александр II назначил своим указом удачливым комендорам именную царскую пенсию.

И все-таки, пожалуй, наибольший резонанс на флотах мира получила трагедия, случившаяся с английским линейным крейсером «Худ», когда всего в течение нескольких секунд погибло более 1200 человек.

После того как немецкие тяжелые корабли появились на английских коммуникациях, Адмиралтейство стало включать в состав эскорта крупных конвоев линкоры. В ответ германское командование решило использовать против таких конвоев свой новейший суперлинкор «Бисмарк» в паре с тяжелым крейсером «Принц Ойген» (14 000 т, восемь 203-мм орудий, 33 узла). При этом считалось, что «Бисмарк» скует английские линкоры, выполняющие функцию кораблей охранения, а крейсер получит свободу действия против транспортов. Утром 18 мая адмирал В. Лютьенс с этими двумя кораблями покинул Гдыню и направился в Атлантику.



Немецкий линейный корабль «Бисмарк»

Немецкое командование приняло все меры к тому, чтобы сохранить в тайне выход своих сил, но английская разведка на этот раз действовала эффективно. Донесение о том, что германская эскадра покинула базу, в Лондоне получили рано утром 21 мая, и сразу начали ее усиленный поиск. Когда воздушная разведка точно установила присутствие кораблей противника в Бергене, командующий флотом метрополии немедленно приказал вывести в море из Скапа-Флоу группу перехвата — линейный крейсер «Худ», линкор «Принс оф Уэльс» и 6 эсминцев. Теперь оставалось только ждать донесений о дальнейшем маршруте противника.

Однако 23 мая погода резко ухудшилась и патрулирование авиацией стало практически невозможным. В связи с этим двум крейсерам приказали обследовать возможный путь прорыва немцев в Атлантику. В 19 ч 22 мин «Саффолк» засек «Бисмарка», в кильватер которому следовал «Принц Ойген». Не желая быть обнаруженным таким могучим противником, крейсер скрылся в полосе тумана, продолжая следить за немецкими кораблями с помощью радиолокатора, а английская эскадра под командованием вице-адмирала Д. Холланда пошла на перехват. Прежде всего адмирал попытался оценить силы сторон. Он знал, что главную опасность для его кораблей представляет новейший немецкий линкор «Бисмарк».

В июне 1936 года на верфи Гамбурга был заложен крупнейший боевой корабль, когда-либо строившийся в Германии, водоизмещением в 50 300 т. Конструктивно «Бисмарк» во многом повторял своего вышеописанного предшественника — «Шарнгорста», но принципиально отличался артиллерией главного калибра. Его восемь 380-мм пушек с длиной ствола в 52 калибра стреляли 800-килограммовыми снарядами. Бронирование отличалось увеличением высоты главного пояса толщиной в 320 мм и утолщением верхнего пояса до 145 мм. Палубная броня осталась прежней — 130 мм, башни покрыли 360-мм плитами. Примерно то же можно сказать и об энергетической установке (12 котлов и 3 турбозубчатых агрегата), которая позволяла этому гиганту перемещаться со скоростью до 30 узлов.

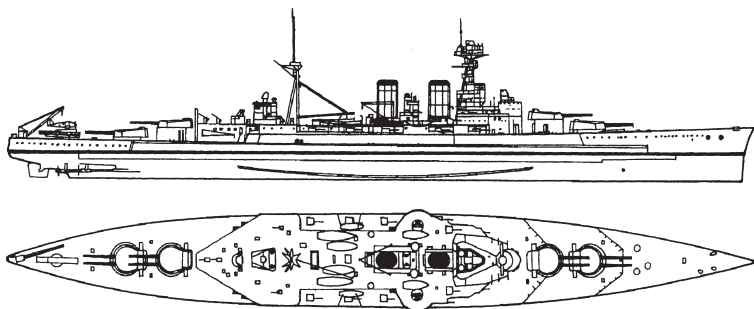


«Бисмарк» на ходу

Англичане имели два «капитальных корабля», один из которых был спроектирован еще четверть века назад и все-раз никогда не модернизировался. Однако именно этот линейный крейсер, притом совершенно заслуженно, был флагманом. Еще в 1916 году Адмиралтейство предложило разработать проект скоростного линкора огромного по тем временам водоизмещения (45 200 т), после Ютландского боя (май 1916 года) чертежи существенно переработали в плане усиления бронирования. В результате «Худ», введенный в строй уже после окончания Первой мировой войны, стал не просто крупнейшим военным кораблем мира, но и принципиально новым типом боевого корабля. Его 305-мм главный пояс и 3 броневые палубы (суммарная толщина 127 мм) обеспечивали отличную по тем временам защиту от снарядов. Приличное бронирование сочеталось с очень высокой скоростью хода — свыше 30 узлов (на испытаниях — 32), и мощным вооружением (восемь 381-мм орудий). Любопытно, что стоимость «Худа» составила колоссальную по тем временам сумму — около 6 млн фунтов стерлингов, т. е. 145 фунтов за тонну. Стоимость предыдущих линкоров не превышала 90 фунтов за тонну. Как видите, ветеран практически ни в чем не уступал новейшему «Бисмарку».

«Принс оф Уэльс», напротив, был только что закончен постройкой, но его вооружение еще не прошло полной проверки, а личный состав не получил достаточной боевой подготовки. Вместе с тем, это был мощный, прекрасно бронированный боевой корабль (пояс — 356—381 мм, палуба — 127—152 мм), водоизмещением 40 000 т, вооруженный десятью 356-мм орудиями, и легко развивающий скорость свыше 28 узлов. Таким образом, англичане имели существенное преимущество в орудиях главного калибра, которые, собственно говоря, и решали судьбу боя броненосцев.

Вице-адмиралу Холланду прежде всего предстояло решить вопрос: на какой дистанции целесообразно вести бой — на ближней или на дальней? Как пишет С. Роскилл, «...ему не было известно, на какой дистанции огонь его кораблей по «Бисмарку» окажется наиболее эффективным, но зато он хо-



Английский линейный
крейсер «Худ»

рошо знал, что на дистанции 12 000 м 380-мм снаряды не причинят «Принс оф Уэльс» серьезных повреждений и что при дальности стрельбы, близкой к 11 000 м, «Худ» наименее уязвим. В случае боя на дальней дистанции «Худ», имевший относительно слабую палубную броню, мог серьезно пострадать от навесного огня артиллерии главного калибра. В марте 1939 года совет Адмиралтейства принял решение усилить палубную броню «Худа». Однако вспыхнула война, и намеченное переоборудование корабля так и не удалось осуществить. Могучий линкор, своего рода лицо английского флота, был необходим в строю. Таким образом, имелись веские доводы в пользу боя на сравнительно малых дистанциях».

Кроме того, следовало учитывать, что немецкие корабли во время рейдерских операций имеют приказ избегать боя даже в том случае, если превосходство на их стороне. Поэтому тем более следовало действовать быстро и решительно, так как второго такого случая могло не представиться. В 1 ч 47 мин Холланд сообщил командирам кораблей свой замысел боя. Он намеревался сосредоточить весь огонь на «Бисмарке». В 3 ч 40 мин англичане увеличили скорость до 28 узлов и пошли на сближение с противником. Начиная с 2 ч видимость постепенно улучшалась и к 4 ч 30 мин составляла около 12 миль.

Есть основания полагать, что по первоначальному плану Холланд хотел подойти к противнику с носовых курсовых

углов на относительно малую дистанцию и наилучшим образом использовать превосходство в артиллерии, но выполнить этот маневр не удалось, так как английская эскадра не обладала превосходством в скорости хода. В результате, когда англичане в 5 ч 35 мин установили визуальный контакт с противником и через 18 мин вступили с ним в бой, их курс сближения позволил немцам занять очень выгодную позицию справа по носу английских кораблей, поэтому последние не могли вести огонь из кормовых башен главного калибра. Напротив, «Бисмарк» и «Принц Ойген» имели возможность использовать всю свою артиллерию. Так из-за поспешных и непродуманных действий флагмана английская эскадра в начальной стадии боя лишилась своего основного преимущества.

Более того, после первого залпа одно из орудий носовой башни «Принс оф Уэльс» вышло из строя, и английская эскадра фактически вступила в бой с четырьмя 381-мм и пятью 356-мм орудиями против восьми 380-мм и восьми 203-мм орудий противника. Все четыре корабля открыли огонь в 5 ч 52 мин с дистанции около 24 000 м. С первых секунд боя немцы сосредоточили весь огонь на «Худе». Англичане же ошибочно приняли немецкий крейсер, шедший головным, за «Бисмарка» и поняли свою ошибку лишь за несколько секунд до начала стрельбы, что дезорганизовало их огонь. Первые залпы упали далеко позади германского линкора, а накрыта цель была только шестым залпом. Напротив, первые же залпы «Бисмарка» оказались исключительно точными. Неизвестно, каким прибором пользовались немцы для определения дистанции — радиолокатором или оптикой, зато известно, что в Германии всегда уделяли пристальное внимание созданию высокоэффективных дальномерных систем.

Уже второй залп «Бисмарка» вызвал пожар в средней части «Худа». На седьмой минуте боя, в 6 ч 00 мин, когда английская эскадра стала производить поворот, чтобы ввести в дело орудия кормовых башен, линейный крейсер получил новое попадание между задней трубой и грот-мачтой. Раздался сильнейший взрыв, и через 3 мин один из крупнейших

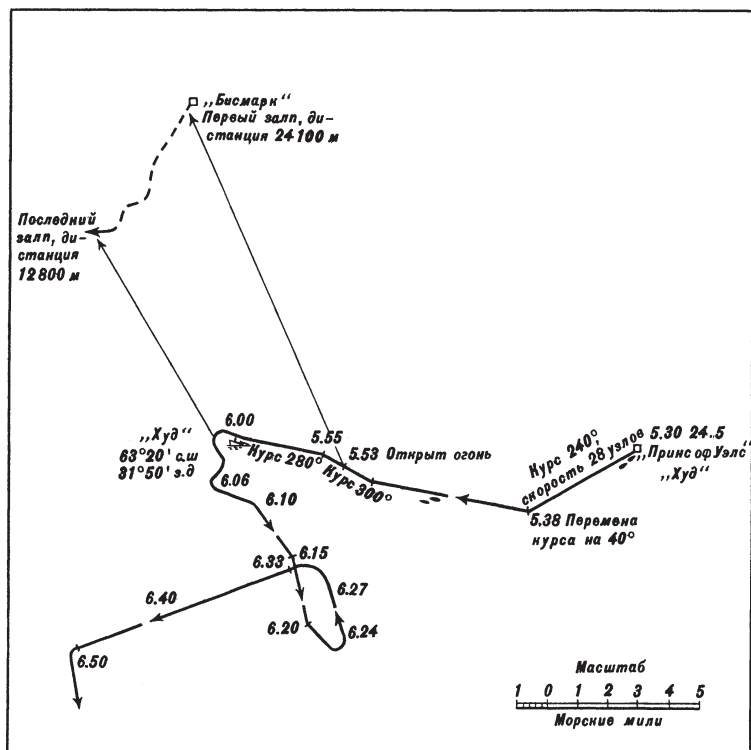


Схема боя английской эскадры
с «Бисмарком» и «Принцем Ойгеном»

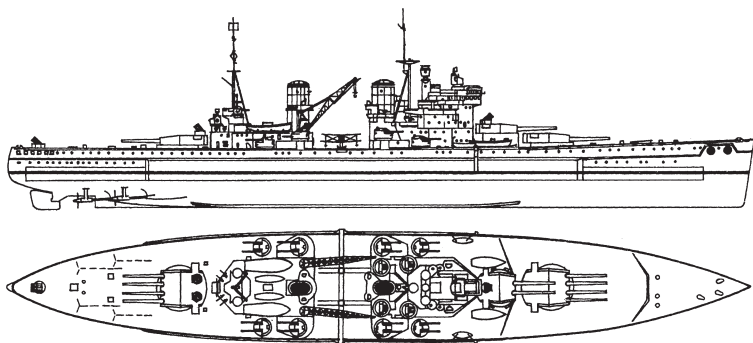
ших кораблей мира исчез под водой вместе со всем экипажем (спаслись всего 3 человека). «Принс оф Уэльс» пришлось резко изменить курс, чтобы не натолкнуться на обломки «Худа». Неожиданная гибель флагмана на первых минутах боя позволила кораблям противника сосредоточить весь огонь на его мателоте.

К этому времени дистанция сократилась до 16 500 м, и немцы ввели в действие артиллерию среднего калибра. В 6 ч 02 мин «Принс оф Уэльс» получил попадание 380-мм снаряда в компасную площадку. За исключением командира, все офицеры и матросы, находившиеся на мостике, были

убиты или ранены. Но это было только начало, в течение нескольких минут английский линкор получил еще четыре попадания 380-мм и три 203-мм снарядами с «Принца Ойгена». На сравнительно близкой дистанции, на которой шел бой, снаряды противника причиняли огромный урон. В довершение всех бед на «Принс оф Уэльс» наряду с орудием в носовой двухорудийной башне по техническим причинам вышла из строя кормовая четырехорудийная башня. И это неудивительно: даже в ходе боя в его башнях продолжали работать заводские специалисты-наладчики! В этих условиях командир корабля решил прекратить ставший слишком неравным бой. В 6 ч 13 мин англичане начали отход под прикрытием дымовой завесы. К этому моменту дистанция до противника составляла всего 13 300 м. Однако, выполняя приказ своего командования не ввязываться в бой с кораблями противника, немцы не стали преследовать британский линкор.

В этом бою «Принс оф Уэльс» тоже добился двух попаданий в «Бисмарка» 356-мм снарядами. Но если первое попадание пришлось в хорошо защищенное место и вызвало лишь незначительные повреждения, то второе стало воистину роковым — 750-килограммовый «чемодан» нырнул под броневой пояс. Немецкий корабль принял около 2000 т воды, вышли из строя два паровых котла и скорость уменьшилась на 3 узла. Но самое главное, повреждение вызвало утечку топлива из одной топливной цистерны и его загрязнение в других. Дальнейшее хорошо известно — через три дня после ожесточенного боя фашистский линкор пошел ко дну. Из его экипажа в 2092 человека спаслось только 115.

Многие, притом весьма солидные, источники называют «Бисмарка» самым мощным линкором за всю историю военного судостроения. Однако любому непредвзятому человеку, при сравнении характеристик фашистского корабля с данными американского линкора типа «Миссури», видны явные преимущества последнего. Ну а если оппонентом выставить японский «Ямато» (см. статью «Чудо у острова Самар»), то «Бисмарк» покажется просто подростком. В создание этого мифа примерно одинаковый вклад внесла



Английский линейный корабль
«Принс оф Уэльс»

немецкая и ... английская пропаганда. Почему это делали фашисты — очевидно, а англичане таким странным образом «прикрывали» катастрофу «Худа».

Практически все военные историки приводят гибель «Худа» как яркий пример небывалого воинского счастья. Как бы обобщая эти выводы, один из наиболее активных и интересных современных российских популяризаторов истории флота, неизменный соавтор «Морской коллекции» В. Л. Кофман написал следующее: «Германский снаряд отыскал «щель», в общем-то, во вполне солидной защите «Худа». Уже в настоящее время исследователи пытались восстановить возможную траекторию, но справиться с этой задачей удалось только с помощью компьютера — настолько сложной и «кусочной» оказалась схема защиты линейного крейсера».

Более осторожно высказался английский историк С. Роскилл: «Истинная причина гибели «Худа» никогда не будет установлена. По приказу Адмиралтейства провели тщательное расследование. В окончательном заключении указывается, что на верхней палубе возник пожар, который, однако, не мог привести к гибели корабля. Предполагается, что роковой взрыв вызвал снаряд «Бисмарка», попавший в один из главных артиллерийских погребов. Если учесть дистанцию, на которой велся бой, то проникновение современного бронестойкого сна-

ряда в артиллерийский погреб корабля, построенного более 25 лет назад, представляется вполне возможным».

Вместе с тем подробный, научно обоснованный анализ причин этого трагического происшествия был проведен практически по горячим следам академиком Алексеем Николаевичем Крыловым. В архиве сохранилась запись беседы прославленного русского кораблестроителя с офицерами Военно-морской академии 9 декабря 1943 года, где он сообщил, что после боя «Худа» и «Бисмарка» он написал об этом «маленькую статейку, которая не была напечатана». Работа стала доступна только в 1956 году, когда по постановлению Президиума АН СССР за № 166 от 1 апреля 1955 года были опубликованы архивы ученого. Поскольку широкому читателю этот материал неизвестен, позволим себе привести целиком его заключительную часть.

«Как мог снаряд проникнуть в пороховой погреб, несмотря на добавочную его защиту после боя 31 мая 1916 года? Обратим внимание на палубное бронирование «Худа» (см. чертеж). При дистанции 20 000 метров угол падения снаряда составляет около 60°: очевидно, что 15-дюймовый снаряд все эти палубы пробьет как картон, и при такой дальности палубное бронирование «Худа» не соответствует его бортовому бронированию, особенно при косвенных курсовых углах. Отсюда ясно, что для «Худа» бой на дальней дистанции не выгоден. Ему следовало пустить дымовую завесу и подойти на дистанцию 10 000—8000 метров, где угол падения всего около 10° и снаряды отскакивали бы от 2-дюймовой палубы. Командиру корабля, имея таблицы стрельбы, следовало заранее изучить, с какой дистанции 15-дюймовый снаряд пробивает бронеовые палубы его корабля, и вести бой на меньшей дистанции. Приняв бой на большой дистанции, он обрек свой корабль на поражение».

Как видите, у этой загадки оказалась весьма простая отгадка. Вместо комментария слов прославленного академика приведем один весьма интересный факт, имевший место в его молодые годы. В 1898 году капитан корпуса корабельных инженеров А. Н. Крылов выступил с обширным докладом на очередном съезде британского Общества корабле-

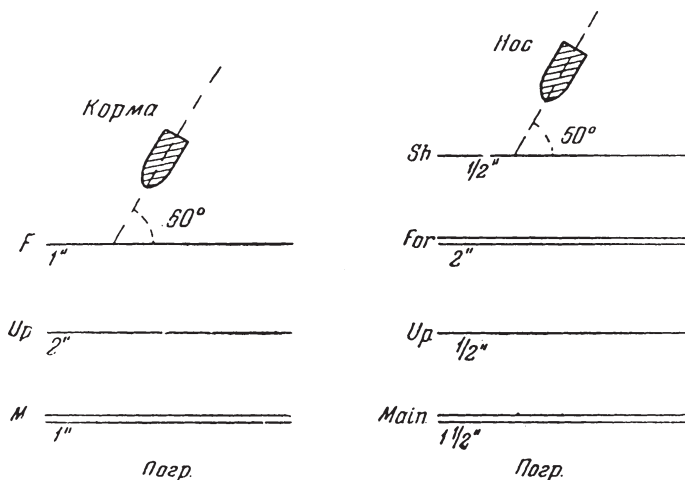


Схема палубной бронировки «Худа»
(чертеж А. Н. Крылова)

строительных архитекторов. Слушатели были поражены глубиной проработки вопроса и особенно той изящной легкостью, с которой докладчик оперировал самыми сложными математическими формулами. По окончании выступления председатель сказал: «Мы чувствуем себя в положении неграмотного английского йомена, который попал на проповедь заезжей знаменитости (а проповедник был действительно блестящий), но когда крестьянина попросили высказать свое мнение, то он ответил, что, может быть, в этом что-то и есть, но такому бедному человеку как я этого не понять». Крылов единогласно был избран членом-корреспондентом и награжден золотой медалью общества.

Как видно из приведенных фактов, «голой» удачи на войне практически никогда не бывает — удача одних, как правило, это ошибка или недоработка других. Если бы не «халтурщики» с американской верфи, которые не установили броневую плиту, если бы английские корабли предусмотрели защиту турецкого броненосца от навесного огня, если бы вице-адмирал Холланд лучше продумал бой, то, конечно, стали бы невозможными и вышеописанные случаи «удачи».

Вместе с тем, к ряду событий, несмотря на все попытки, так и не удалось подобрать какую-нибудь «материальную» причину. Например, в ходе (пожалуй, самого несчастного за всю безусловно славную историю русского флота) Цусимского сражения около 15 ч по местному времени, спустя всего 50 мин после первого выстрела, русский 305-мм бронебойный снаряд пробил 6-дюймовую лобовую броню кормовой башни главного калибра японского броненосца «Фудзи» и взорвался прямо над казенной частью левого двенадцатидюймового орудия. Силой взрыва выбросило за борт тяжеленную броневую плиту-противовес, прикрывавшую заднюю часть башни. Все находившиеся в ней были выведены из строя (8 человек убиты, 9 ранены). Но самое главное — раскаленные осколки воспламенили поднятые из погребов пороховые заряды. Одновременно вспыхнуло свыше 100 кг артиллерийского пороха, огненные брызги полетели во все стороны, а пламя побежало вниз по элеватору. Еще секунда и вместо броненосца — столб густого черного дыма высотой в сотни метров да летящие в воздухе обломки. Английский кордит был очень склонен к взрыву при быстром сгорании. Такая судьба через 11 лет постигла в ходе Ютландского сражения 3 британских линейных крейсера, у которых немецкие снаряды тоже пробили броню башен. Но в данной ситуации кораблю адмирала Хейхатири Того сказочно повезло: один из осколков перебил гидравлическую магистраль, и хлынувшая под огромным давлением вода загасила опаснейший пожар, причем сделала это не хуже современной системы автоматического пожаротушения. Как знать, какой оборот принял бы весь бой, если бы почти в самом его начале взлетел на воздух один из четырех японских броненосцев. Безусловно, это если даже не изменило бы судьбу всей битвы, то хотя бы несколько скрасило позор тяжелейшего поражения русского флота.

Выходит — все-таки прав был таможенник Верещагин из классического советского фильма «Белое солнце пустыни», когда пел: «Ваше благородие, госпожа удача, для кого ты добрая, а кому иначе».

Незаконный адмирал

О знаменитом адмирале и потомках, и современниками написано очень много хвалебных слов: «Флотоводец! Ученый! Изобретатель!» Однако, как это ни покажется парадоксальным, всех этих восторженных отзывов не должно было быть, если бы была соблюдена буква закона Российской империи. И виной здесь — происхождение Степана Осиповича, вернее сказать, отсутствие «благородного» происхождения. Будущий адмирал родился 8 января 1849 года в городе Николаеве в семье прапорщика ластовых экипажей Осипа Федоровича Макарова. Ластовые экипажи специально создавались для того, чтобы нести портовую береговую службу. По установленному тогда порядку, морской офицер для получения следующего чина должен был провести в плавании определенный срок, как тогда говорили — «выплавать ценз», ценз был очень жесткий — не уложился за определенный срок, выходи в отставку. Поэтому от службы на берегу, естественно, не в адмиральских чинах, где ценз не действовал, «настоящие» офицеры уходили любыми путями. Это привело к тому, что практически весь командный состав береговых экипажей вынуждены были формировать из произведенных в прапорщики заслуженных боцманов и фельдфебелей, начинавших службу простыми матросами. Впрочем, на всю жизнь такой офицер получал презрительное прозвище — ластовой, даже если затем ценой огромных усилий, всеми правдами и неправдами ему удавалось перейти в плавсостав.

В 1858 году Осип Федорович переселился со своей семьей в Николаевск-на-Амуре. Там его 10-летний сын Степан, который с раннего детства грезил морем, был принят по экзамену кадетом в низшее отделение Морского училища, приравненного к штурманскому. Иное «боцманскому сынку» было заказано, ибо в России тех лет выделялись несколько особо привилегированных учебных заведений, таких, как Пажеский корпус, Морской корпус, Лицей и Училище правоведения (именно его буйные питомцы, прозванные чижи-

ками-пыжиками за пеструю форму, и выведены в знаменитой детской песенке), куда принимали исключительно детей потомственных дворян. Чтобы попасть в число морских офицеров, для простолюдина (до появления корпуса инженеров-механиков) был только один путь — штурманское отделение. Еще во времена Петра Великого обнаружилось полное нежелание «благородной» молодежи изучать сложное штурманское дело: куда престижнее лихо командовать на руле или постановкой парусов, чем корпеть над расчетами курса. Поэтому в Москве была создана специальная Навигационная школа, куда брали представителей всех свободных сословий. Однако по окончании школы выпускник получал не первый флотский чин мичмана, а чин прапорщика корпуса штурманов флота, что было, по табелю, на 2 ранга ниже. Занимать командные должности такой офицер не мог, носил узкие погоны и был своего рода изгоем на корабле. Тяжела была морская служба, но зато по табелю о рангах флотский офицер шагал через чин. Судите сами: мичман соответствовал поручику, а второй морской чин лейтенант — капитану. Сухопутный офицер по выпуску получал подпоручика, а капитаном становился не из поручиков, а выслужив требуемый срок в чине штабс-капитана. На штурманов не только не распространялась эта привилегия, но и первый чин у них был ниже, чем даже у выпускника пехотного училища. Тогда на Руси было очень жесткое разделение на именитых, к которым относились дворяне, и подлых — все остальные сословия (кроме детей священников). Вспомните знаменитые «Морские рассказы» К. Станюковича: именно штурман и доктор в те годы были объектами постоянных подначек остальных офицеров. В свое время Петр I даже был вынужден издать специальный указ: «Штурман персона подлая, но дело свое знает зело... Посему в кают-компанию пущать и привилегии оказывать!» Этот указ очень любят, конечно, в шутку цитировать командиры современных воздушных кораблей при мелких конфликтах со своими штурманами.

Стал Макаров кадетом, но какова была судьба такого кадета? По сдаче выпускного экзамена его производили в

кондукторы корпуса штурманов флота, а затем, через два года, в прапорщики и далее в прочие сухопутные чины. При самом благоприятном раскладе, избородив в течение 35—40 лет все моря и океаны, он, один на всем флоте, становился флагманским штурманом и получал чин полковника, что давало его детям уже право на потомственное дворянство. Лет в 60 он получал отставку «с производством в чин генерал-майора, с мундиром и пенсией по положению». На чиновничьем языке того времени это означало, что ему шла относительно скромная пенсия по чину полковника. Вот если бы в приказе было сказано «производится в генерал-майоры с увольнением от службы», то и пенсия бы шла генеральская, примерно вдвое большая. Но так увольняли только «настоящих» морских офицеров. Несмотря на то что теперь все, согласно табелю о рангах, обращались к нему «Ваше превосходительство», а нижние чины при встрече вставали во фронт, путь в высшее общество новоиспеченному генералу, конечно, был наглухо закрыт. Поэтому такой почтенный старец, знающий моря и океаны, словно свою ладонь, тихо поселялся где-нибудь в родном Крон-штадте или Севастополе в уютном маленьком домике с мезонином. По вечерам собирались такие заслуженные ветераны по очереди друг у друга — перекинуться в картишки, вспомнить всякие «морские случаи» да поругать не слишком милосердное начальство. Ну а в «свет» выходили разве что только по поводам, один из которых так блистательно описал в своем юмористическом рассказе «Свадьба с генералом» А. П. Чехов.

Иначе сложилась судьба С. О. Макарова: в возрасте 34 лет он уже капитан первого ранга и флигель-адъютант; в 40 лет — контр-адмирал; в 1896 году — вице-адмирал, главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор города Кронштадта; в 1904 году — командующий Тихоокеанским флотом. Ясно, что одной удачи для такой карьеры явно мало, значит, в этом сыне «ластового экипажа прапорщика» было что-то исключительное, выдвигающее его из общей массы. Первыми обратили внимание на его поистине выдающиеся способности командиры кораблей,

на которых Макаров плавал кадетом. Все они единодушно отмечали в своих отзывах чрезвычайную вдумчивость и любознательность юноши, его трудолюбие и стремление всячески пополнить свои знания, его, несмотря на юный возраст, ревностное отношение к службе и истинную любовь к морскому делу. О необыкновенном кадете доложили контр-адмиралу А. А. Попову, командующему эскадрой Тихого океана, который перевел Макарова на свой флагманский корвет «Богатырь» и приказал столоваться у себя в адмиральской каюте. Командуя эскадрой, Попов был истинным учителем флотской молодежи. Например, адмирал отдал свой салон для занятий офицерам, предоставив в их распоряжение собственную богатую библиотеку. Когда корвет заходил в какой-нибудь порт, флагман предварительно предлагал офицерам ознакомиться с литературой об этом порте и отметить его военное значение. Пока корабль стоял в гавани, он, отпуская офицеров на берег, приказывал кошельки оставлять в каютах, а ревизору — выдать деньги только на мелкие расходы. «Экскурсанты» должны были сверить сведения, полученные из книг, с действительностью, а один из них затем обязан был сделать доклад в присутствии всего командного состава эскадры. После доклада происходили прения, в которых самое активное участие принимал и сам адмирал. Чтобы лучше изучить офицеров, Попов постоянно переводил их с других кораблей на флагманский корвет. Таким образом, люди не только учились морскому делу, но и пополняли свое общее образование.

Примерно так же поступал и сменивший Попова контр-адмирал Ендогуров. Оба флагмана быстро убедились в выдающихся способностях кадета Степана Макарова, который пробыл на «Богатыре» с сентября 1863 года по май 1864-го. По воспоминаниям Макарова, ему было крайне полезно плавание на этом корабле. В мае 1864 года Степану Осиповичу было приказано вернуться в Николаевск-на-Амуре. Однако пребывание на берегу было недолгим: уже в июле он получил назначение на пароход «Америка», на котором проплавал до ноября 1864 года. Зимой по возвращении в училище



Вице-адмирал С. О. Макаров

Макарову присвоили звание фельдфебеля и поручили преподавать в младших классах. На выпускном экзамене в апреле 1865 года Степан Осипович по 17 предметам получил в среднем 10,8 балла, наилучший результат за всю историю училища: например, кончивший училище вторым набрал в среднем 7,3, а остальные — еще меньше. Контр-адмирал Казакевич, командир Николаевского порта, присутствовавший на экзаменах, поздравил Макарова и сообщил, что по инициативе командования Тихоокеанской эскадры перед генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем возбуждено ходатайство о производстве его, «не в пример прочим», не в кондукторы корпуса штурманов, а в гардемарины флота наравне с питомцами Морского корпуса.

Однако даже при такой мощной поддержке (к тому времени А. А. Попов стал вице-адмиралом и занял очень высокую должность в Петербурге) осуществить это оказалось не так-то просто. Потребовалось множество справок и удостоверений, что Макаров рожден после производства его отца в прапорщики. Эти несколько месяцев и оказались решающими: за Степаном Осиповичем было признано «благородное» происхождение, что позволило выйти с прошением к самому царю, и по особому Высочайшему повелению кадет Макаров был произведен в гардемарины флота. Все-таки сколько в истории случайностей. Например, если бы Осипу Федоровичу на три месяца задержали производство, то Россия потеряла бы одного из самых ярких своих флотоводцев. В июне 1865 года Макаров был откомандирован вторично на пароход «Америка», затем назначен на корвет «Аскольд». После отпуска в октябре 1868 года он ушел с прочими «полноценными» гардемаринами на фрегате «Дмитрий Донской» в учебное плавание в Атлантический океан. Успешно выдержав все экзамены в 1869 году, уже мичманом, Степан Осипович был назначен вахтенным начальником на летнюю кампанию в плавание на броненосную лодку «Русалка».

Следуя шхерами с отрядом мониторов, «Русалка» коснулась правой скулой камней и получила небольшую пробоину. Однако устройство этого довольно сильного, по тем

временам, броненосца береговой обороны было таково, что с этой ничтожной течью экипаж справиться не смог. Потребовалась помощь всего отряда, чтобы предотвратить потопление лодки. Впрочем, она, пожалуй, все равно бы затонула, если бы не стала носом на мель. В конце 60-х годов в России был построен целый ряд мощных судов береговой обороны, которым дали совершенно несвойственные нашему флоту названия: вместо традиционных святых и царей взяли имена из легенд и сказок («Перун», «Колдун», «Чародейка», «Русалка» и т. д.). Церковь категорически отказалась освящать эти корабли, и надо сказать, что всю службу их преследовали аварии и катаклизмы. Самой несчастной оказалась «Русалка», затонувшая в сильный шторм со всем экипажем. Однако авария броненосца послужила Макарову поводом для его первого научного труда по непотопляемости судов, напечатанному в Морском сборнике № 3, 5, 6 за 1870 год.

Погибшие не в бою

Уничтожение линейного корабля врага всегда считалось очень большим, иногда даже стратегическим успехом. Однако военно-морская история знает совершенно невероятные случаи, когда эти могучие боевые единицы без взрывов и пожаров спокойно тонули без всякой «помощи» со стороны противника или вмешательства природных катаклизмов. Парадоксальность такого рода событий в некоторых ситуациях усугубляется тем, что эти плавучие крепости, создаваемые для ведения серьезного боя и обладающие поэтому повышенной живучестью, погибали в самом безопасном для моряка месте — в собственной гавани. В этом случае госпожу Удачу доброй никак не назовешь.

Первый такой случай произошел, пусть это не покажется каламбуром, с кораблем, который историки по праву считают первым настоящим линкором. В 1536 году был построен



Английский корабль «Мери Роз»

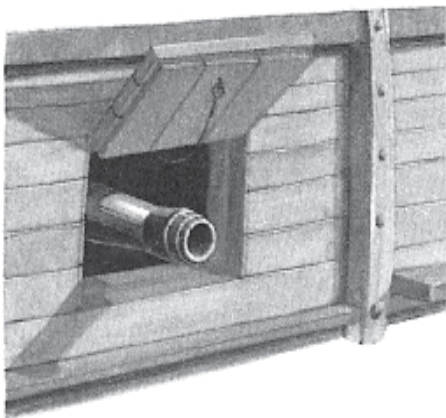
«Мери Роз» — один из самых больших и мощных военных кораблей английского короля Генриха VIII. После восьми лет безупречной службы судно было поставлено на полную реконструкцию. В результате перестройки пусть очень большая, но в принципе вполне заурядная каррака была превращена в могучий корабль совершенно нового типа: при водоизмещении в 700 т он имел три сплошные палубы, на которых была установлена исключительно мощная по тому времени артиллерия — 39 больших бомбард и 53 малых. Большие бомбарды вполне оправдывали свое название, их стволы были при помощи кузнечного молота сварены из полос мягкого железа, с набитыми на них 33 металлическими обручами. Эти пушки могли стрелять каменными ядрами диаметром с голову человека и больше напоминали осадные, чем морские орудия. Но, пожалуй, самым интересным оказалось не то, что это был первый полноценный линейный корабль, а то, что «Мери Роз» погиб без боя, в гавани,

на глазах всей английской эскадры, реально не послужив его величеству ни одного дня.

11 июля 1545 года король Генрих VIII прибыл из Лондона в Портсмут для проведения смотра своего флота, который готовился дать сражение французской эскадре, приближавшейся к берегам Британии. Осмотрев корабли, король остался очень доволен мощью «Мери Роз» (линкор только-только вошел в строй после переделки) и его капитаном Джорджем Кэйрви, сумевшим очень умело «показать товар лицом». Генрих присвоил ему чин вице-адмирала и, сняв с себя золотую боцманскую дудку на золотой цепи — знак отличия лорда Адмиралтейства, — повесил ее на шею Кэйрви. Во время торжественного обеда на борту флагманского корабля «Грейт Генри» королю доложили, что флот французов приближается к Соленту. Генрих VIII приказал своим адмиралам немедленно выходить в море, а сам съехал на берег.

Как только по команде вновь испеченного вице-адмирала на «Мери Роз» поставили брамселя, корабль неожиданно стал крениться на борт, потом лег плашмя на воду и через 2 мин затонул. Известно, что море при этом было совершенно спокойным и дул легкий зюйд-вест. Из 700 находившихся на борту моряков и солдат морской пехоты спаслось всего 40 человек. Расследование показало, что в погоне за артиллерийской мощью строители явно забыли о метацентрической высоте. Известно, что на этом корабле кромки пушечных портов нижней палубы находились всего в 46 см от поверхности воды. Кроме того, пушки после проведения артиллерийских учений не были закреплены. Когда корабль немного накренился, они съехали одновременно на один борт, что и привело к опрокидыванию судна. Очевидно, что 92 пушек для 700 т оказалось явно многовато.

Почти через 80 лет на те же «грабли» наступили шведы. К началу XVII века Швеция была довольно бедной страной: ее суровая природа и скудная почва, требующая от крестьян огромного труда, приносили в казну совсем небольшие доходы. Король Густав II Адольф с завистью наблюдал, как на Балтике развивалась торговля хлебом, шедшим в Англию



Артиллерийский порт парусного корабля

и Голландию из Польши и немецких княжеств. И подобно тому, как некогда их предки викинги грабили берега Европы, так и теперь шведы решили силой урвать себе долю барышей от этого чрезвычайно выгодного бизнеса, захватив все побережье Балтийского моря и установив торговые пошлины. В те годы шутили, что если другие государства ведут войну, когда у них слишком много денег, то шведы воюют для того, чтобы деньги добыть. На десятый год Тридцатилетней войны в руках шведов оказалось все северо-восточное побережье Балтийского моря, и теперь Густав II Адольф захотел получить еще и Померанию. Для этого королю был необходим мощный военный флот, и шведы стали нещадно вырубать свои дубовые рощи. А для окончательного устрашения врага главному строителю королевской верфи голландцу Хиберсону было приказано заложить четыре огромных корабля.

В конце 1627 года на воду спустили флагманский корабль «Ваза», названный так в честь правящей королевской династии. По тем временам это был действительно очень большой корабль, водоизмещением 1100 т, длиной 53 м, шириной 12 и высотой борта 15 м, имевший три сплошные палубы. По замыслу короля «Ваза» должен был иметь очень

мощное вооружение, состоящее из 64 орудий: сорока восьми 24-фунтовых, восьми 3-фунтовых, двух однофунтовых пушек и шести 3-пудовых мортир. Все орудия были отлиты из бронзы и весили почти 80 т. Экипаж насчитывал 443 человека. Кроме того, флагман отличался особой прочностью. Достаточно сказать, что толщина его шпангоутов достигала полуметра, а на постройку ушло 40 акров первосортного дубового леса.

Весна и лето 1628 года ушли на достройку и отделку судна. Король решил потрясти своих противников не только мощью, но и роскошью. Поэтому над отделкой «Ваза» трудились лучшие мастера европейских верфей и самые искусные резчики по дереву. Форштевень корабля украшала четырехметровая резная скульптура позолоченного льва с открытой пастью. Корма с позолоченными балконами и галереями была богато украшена резными фигурами греческих богов и героев, борта разрисованы сотнями орнаментов.

Однако в очередной раз подтвердилась мудрая поговорка: «Не все то золото, что блестит». Хотя в те времена еще не существовало научно обоснованной теории корабля, корабельщики королевской верфи, произведя немудреные расчеты на основе своего опыта и интуиции, пришли к выводу, что корабль будет иметь слишком высокий центр тяжести. Чтобы обладать достаточной для такого числа орудий устойчивостью, корпус надо бы было сделать на 2 м шире. Но Густав II не послушался своих строителей, и число пушек осталось прежним.

Флагман был готов к испытаниям 10 августа 1628 года. Стояла тихая ясная погода, над заливом дул легкий бриз, море было спокойным. Огромная масса народа собралась на набережной Кастельхольмена, чтобы проводить новый корабль в первое плавание. Пестрая ликующая толпа заполнила все подступы к порту. Зрелище не обмануло ожидания, стокгольмцы увидели «Ваза» во всем великолепии — сверкающим на солнце позолотой резных украшений, яркими красками и бронзовым блеском начищенных пушек. По расстеленному на причале ковру в сопровождении пышной свиты на борт важно проследовал сам король. Густав II



Шведский корабль
«Ваза»

Адольф остался очень доволен мощностью и отделкой своего флагмана. Подробно осмотрев корабль, он сошел на берег и приказал капитану Сефрингу Хансену выходить в море.

Выбрав якоря и отдав швартовы, «Ваза» с поставленными топселями отошел от причала. Потом корабль, расправив паруса, плавно двинулся в сторону острова Беккхольмен. По старой морской традиции корабль произвел салют из всех своих пушек. В ответ раздались залпы береговых батарей и восторженные крики толпы: «Виват! Бог храни короля!» На несколько секунд «Ваза» скрылся в густых клубах порохового дыма. Когда дым унесло ветром, стоявшие на набережной люди замерли от неожиданности — внезапно корабль стал быстро крениться на левый борт и лег мачтами на воду. На

берегу раздались крики ужаса. Не прошло и минуты, как на месте, где только что был могучий флагман, колыхались только свинцовые волны Балтики, а в водовороте кружились бочки, доски и чудом вынырнувшие люди. Однако повезло далеко не всем: вместе с «Ваза» утонуло более 400 человек, среди них — 30 королевских придворных. Одним из немногих спасшихся оказался капитан Хансен. Взбешенный катастрофой, произошедшей на глазах многих иностранных дипломатов, Густав II Адольф приказал тотчас взять его под стражу и предать суду.

Расследование показало, что произошла довольно простая вещь. Внезапно налетевший порыв ветра накренил корабль. Поскольку он из-за недостаточной ширины и перегрузки артиллерией имел очень плохую остойчивость, то крен возник настолько быстро, что шкоты парусов, чтобы «вытряхнуть» из них ветер, отдать вовремя не успели, и наклон превысил допустимый уровень. Вода каскадом хлынула через открытые для производства салюта пушечные порты нижней палубы, которые до начала крена были всего в метре от уреза воды. Корабль накренился еще больше, и тут с верхнего, более высокого, борта стали срываться пушки. Наполнившись водой, «Ваза» в считанные минуты пошел ко дну. Надо отдать должное объективности судей: архивы свидетельствуют, что, заслушав показания свидетелей и кораблестроителей, королевский суд не вынес обвинительного приговора, и концы, в прямом смысле этого слова, ушли в воду. Дело было прекращено так же внезапно, как затонул сам корабль. Ведь король сам установил конструкционные размеры судна и по его приказу подготовка к спуску велась в лихорадочной спешке. Что ж, можно только позавидовать шведам, у которых (по крайней мере для дворян) была независимая «третья власть» уже в то время, когда на Руси еще ясно помнили кровавое правление Ивана Грозного.

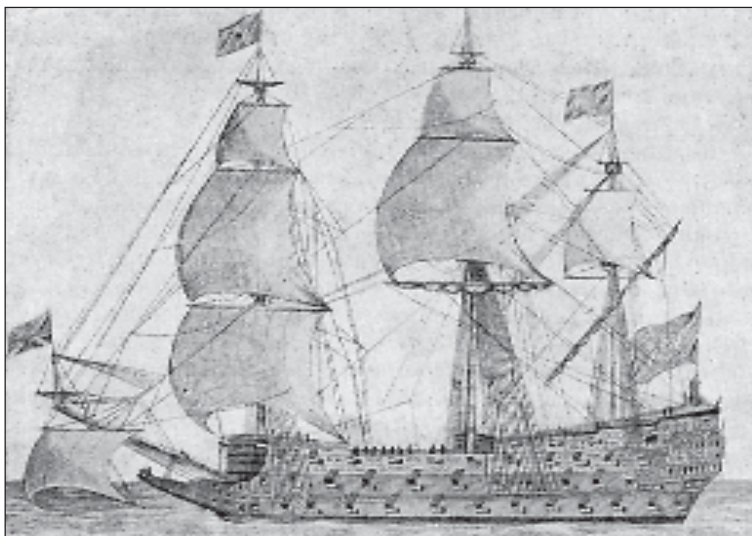
В 1961 году, после сложных подводных работ, «Ваза» был введен в специальный сухой док. Сейчас он после тщательной реставрации превращен в единственный в своем роде музей. До сих пор этот злополучный корабль считается са-

мой крупной и наиболее хорошо сохранившейся добычей подводных археологов.

Конечно, рейс судна со стапеля на дно — явление в истории военного судостроения весьма редкое, но вполне объяснимое, ибо летописи катастроф на море оставили нам множество почти невероятных случаев, связанных с ошибками в расчете остойчивости корабля. Однако катастрофа 108-пушечного линейного корабля I ранга британского флота «Ройял Джордж» поражает своей необычностью даже и в этом ряду парадоксов, поскольку прямо в гавани умудрились утопить гигантское судно, проверенное многими годами службы и пережившее десятки жестоких штормов.

Спущенный на воду в 1747 году, линкор являлся самым большим судном своего времени и олицетворял собой мощь Соединенного Королевства. Это был исключительно прочный, красивый и быстроходный корабль. Поэтому его стеньги часто украшали стяги и вымпелы самых выдающихся флотоводцев Великобритании: Ансона, Хаука, Роднея и Хоува. Как флагман «Джордж» участвовал во многих сражениях, не раз одерживал блестящие победы. В одном из боев его ядра отправили на дно французский 70-пушечный корабль «Сюперб», в другом он прижал к берегу и поджег 64-пушечный линкор «Солейл Рояль». И вот этот выдавший виды морской волк, прослуживший верой и правдой 35 лет, затонул, стоя на якоре, в тихой гавани, среди ясного дня.

В последних числах августа 1782 года «Ройял Джордж» под флагом контр-адмирала Ричарда Кемпенфельда прибыл на Спидхедский рейд и поднял сигнал, что ему необходимы мелкий ремонт, ром и продовольствие. Перед походом на Средиземное море, где ему предстояло взять на себя роль флагмана, требовалось перебрать кингстон правого борта, пропускавший воду. Работа такого рода на парусных судах всегда проводилась без докования, на плаву, при этом кренование производилось судовыми средствами. Неисправный кингстон находился в средней части корпуса, на метр ниже уровня воды, и, чтобы накренить корабль до нужного градуса, требовалось только выдвинуть все орудия левого борта в пушечные порты, а пушки правого борта, наоборот, сдвинуть



Английский линейный корабль
«Ройял Джордж»

к середине палубы. Высота борта корабля составляла 19 м, а осадка — 8, поэтому требуемый крен не превышал 7 градусов. Операцию начали рано утром 29 августа при полном штиле. Правый борт полностью обнажился до скулы, при этом пушечные порты левого борта оставались открытыми и их нижняя кромка была в 5—10 см от уреза воды. Пока корабельные плотники со шлюпки перебирали кингстон, к борту «Джорджа» подошли лихтер и шлюп. Первый доставил ром в огромных бочках, второй — провиант и воду.

В это время на борту корабля, помимо 900 членов экипажа, находилось более 300 гостей, в основном женщин и детей, которые прибыли, чтобы перед дальним плаванием проститься со своими мужьями и отцами. Когда началась погрузка рома и провизии, большинство матросов и гостей находились на двух нижних палубах. Офицеры собрались в кают-компания, а адмирал в своей флагманской каюте на корме писал приказ. Кингстон вскоре починили, но сразу выпрямлять корабль не стали. Командир дал указание спрямить

судно одновременно с подъемом флага. В те времена на кораблях, стоящих на рейде, на ночь спускались брам-реи, а утром снова поднимались одновременно с флагом, и команда была: «Флаг и гюйс поднять, ворочай!» «Ворочай» относилось к брам-реям, которые, будучи подняты до места, по этой команде ставились моментально в горизонтальное положение. Видимо, командир «Ройял Джорджа» решил щегольнуть перед гостями и захотел дополнить эту обыденную процедуру эффектным спрямлением корабля. Случайно один из корабельных плотников заметил, что крен слегка увеличился, и вода тоненькими струйками стала вливаться через нижние косяки открытых пушечных портов. Очевидно, это произошло потому, что с левого борта стали поднимать тяжеленные бочки с ромом, а затем катить эти бочки по палубе накренившегося борта в кладовую. Перепуганный плотник, забыв все уставные нормы, побежал на шканцы, бросился к вахтенному офицеру и попытался доложить ему, что вода поступает через открытые пушечные порты и скапливается по левому борту нижней палубы, поэтому корабль надо немедленно спрямить. Но вахтенный офицер, услышав это, даже не дослушал доклад до конца и грозно прорычал: «Убирайся со шканцев и занимайся на палубе своим делом!»

Плотник скатился с офицерского трапа и снова побежал на нижнюю палубу. Там он увидел еще более ужасную картину: вода довольно энергично лилась через порты внутрь корабля, и уже доходила до колен. Понимая опасность, плотник побежал вновь на шканцы, где увидел второго лейтенанта (по нашей терминологии — помощника командира корабля). Он уже не говорил, а почти кричал офицеру: «Простите, сэр! Но корабль в опасности! Ему грозит гибель!» Лейтенант был истинным джентльменом, он не стал орать на матроса, а успокоил его и, прочитав нотацию о правилах поведения на флоте Его величества, предложил оставить шканцы, куда рядовым вход был категорически запрещен. Вместе с тем офицер понял, что дело принимает серьезный оборот, но его «тонкая» аристократическая натура не могла позволить поступить так, чтобы создалась даже видимость того, что он действует

по совету простого матроса. Как только плотник ушел, он приказал рассыльному вызвать на палубу барабанщиков и дать сигнал к выпрямлению корабля.

Команда, услышав барабанную дробь, побежала строиться к своим орудиям. Поскольку сотни людей, входящих в расчеты пушек левого борта, построились у самого края, а артиллеристы правого борта встали посередине палубы, крен возрос еще больше, и «Ройял Джордж» черпнул добрую порцию воды всеми портами нижнего дека. Корабль стал медленно заваливаться на борт. По мере увеличения крена все, что было плохо закреплено, стало сдвигаться и валиться на левый борт. Спустя полминуты крен превысил 45 градусов, и в сторону левого борта посыпались тяжелые бронзовые пушки, бочки с водой и уксусом. Помещения линкора огласились криками, женскими воплями и плачем детей, повсюду слышались треск и грохот. Инстинктивно люди бросились к высокому правому борту, но было уже поздно, только немногие сумели доползти по быстро кренившимся палубам до спасительных поручней. Очевидцы, а их были тысячи, потом свидетельствовали, что все произошло в пределах одной минуты. Тримя высоченными мачтами «Джордж» лег на воду и быстро затонул. Стремительно погружаясь на дно, он увлек за собой пришвартованный к левому борту ромовый лихтер «Ларк».

По официальным, явно заниженным, данным, гибель корабля унесла жизни более 900 человек, включая жизнь контр-адмирала Кемпенфельда. Спаслись те, кто смог быстро выбраться из помещений, добраться до фальшборта и перелезть на правый борт, оказавшийся в горизонтальном положении. Таких счастливчиков оказалось всего около 300. Среди спасенных были только одна женщина и один мальчик. Так бесславно, из-за глупости и чванства одного офицера закончилась карьера могучего ветерана, прозванного в Англии «кораблем знаменитых адмиралов».

Эта чудовищная катастрофа стала черным днем не только для Портсмута, главной базы Королевского флота, но и для всей Англии. Лорды Адмиралтейства должны были объяснить народу страны, почему за 2 мин погибли почти

1000 человек. Надо сказать, что они «с честью» справились с этой задачей. В массы была запущена версия о «сухой гнили», и авторами ее явились члены трибунала британского адмиралтейского суда, разбиравшие обстоятельства трагедии. Корабль якобы за 35 лет службы был настолько охвачен «сухой гнилью», что его корпус потерял прочность и на рейде в тот злополучный день из его днища выпал огромный кусок обшивки, поэтому линкор камнем пошел на дно. Данное трибуналом объяснение снимало с военно-морского командования все обвинения по поводу катастрофы — происшествия, при описанных обстоятельствах, просто скандального. При этом вина перекладывалась на головы тех, кто проводил последний ремонт корабля, т. е. гражданских чиновников, которые руководили докованием «Ройял Джорджа» на частной верфи. И хотя эта версия явилась выводом солидной комиссии, но моряки всего мира в нее не поверили. Одним из самых веских аргументов, ставящих ее под сомнение, является тот факт, что первый осмотр корпуса водолазы провели лишь спустя 25 лет.

Небезынтересно отметить, что известный русский мореплаватель В. М. Головин в 1821 году со своими комментариями перевел на русский язык книгу английского адмирала Дункена «Описание примечательных кораблекрушений» и в разделе, касающемся гибели «Ройял Джорджа», заметил: «Из описания видно, что это несчастное и до того неслыханное происшествие случилось от крайнего небрежения и беспечности корабельного командира и офицеров. Но должно признаться, что на многих наших кораблях не обращают надлежащего внимания и не принимают нужных предосторожностей, когда порты нижнего дека открыты. На военных кораблях так много людей, что стыдно не иметь часовых у портов. Надо поставить за неперменное правило, что под парусами или на якоре в свежий ветер иметь по одному человеку у каждого порта, а в тихий ветер по одному человеку у двух портов. Скажут, что такие случаи крайне редки; правда, что они очень необыкновенны, но зато когда уже случается, то какие бывают последствия?»

Первые полноценные водолазные работы на затонувшем «Ройял Джордже» англичане провели лишь в 1840 году. Затонул корабль моментально, зато затем заграждал рейд в течение 60 лет, пока его не удалось частью взорвать, частью поднять. В этот год подняли судовой колокол, семь бронзовых пушек общим весом в 15 т, десятки чугунных ядер и около 10 т меди, много посуды, человеческие черепа и кости. Из каюты флагмана достали большое серебряное блюдо, корабельную печать, медаль, пистолет, кусок палаша и даже золотое кольцо адмирала, погибшего на боевом корабле, но не в бою.

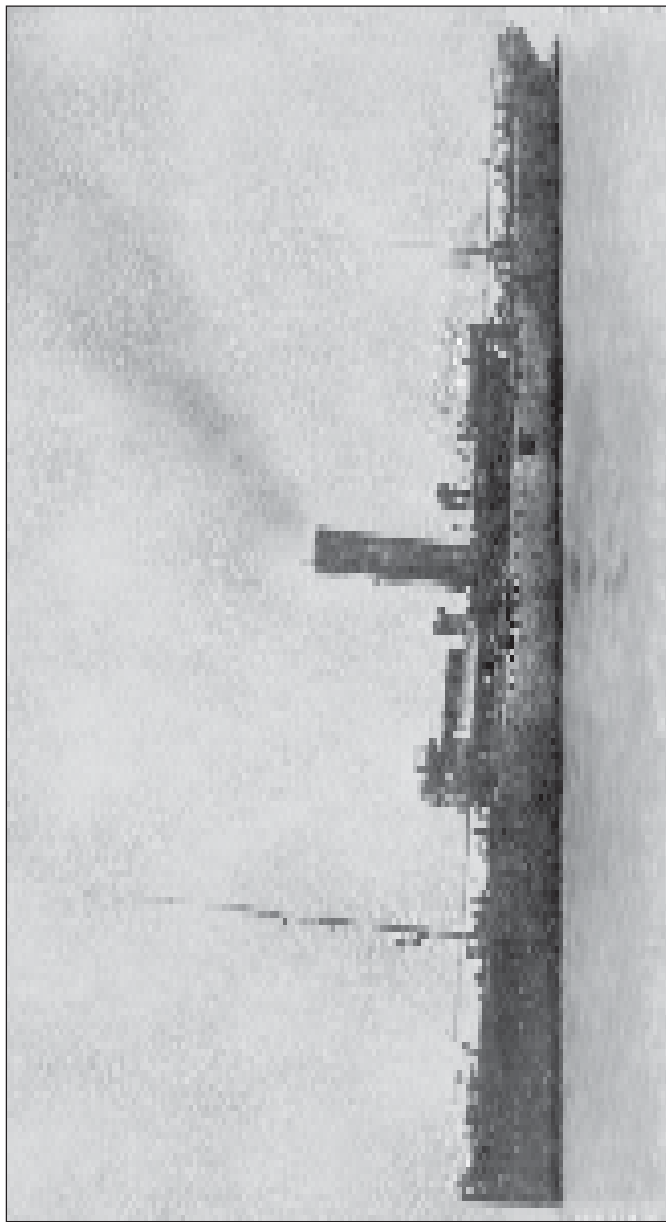
Случай, описанный выше, конечно, уникален, но еще более редкий казус представляет авария русского вспомогательного крейсера «Кубань», который 15 августа 1904 года опрокинулся и фактически затонул в ... доке. В крейсер переоборудовали довольно старый пассажирский пароход Северогерманского Ллойда «Виктория Луиза», незадолго перед тем купленный правительством России. В Либаве он переделывался в военный корабль. Впрочем, название этой операции звучит слишком громко, ибо все переделки ограничились установкой вдоль верхней палубы нескольких малокалиберных пушек и устройством в трюме погребов и элеваторов для подачи снарядов. Все остальное осталось в первозданном виде, с множеством кают, салонов и рубок, богато отделанных деревом. Чтобы не беспокоить пассажиров, для погрузки угля на судне были устроены под нижней палубой, примерно в метре от ватерлинии, грузовые ланц-порты. Эти огромные люки тоже были оставлены в своем первоначальном виде.

После окончания работ для окраски подводной части новоиспеченный крейсер был введен в один из доков Либавского военного порта. Стоянкой в доке воспользовались и для окраски угольных ям. Для лучшего проветривания все ланц-порты и горловины ям были открыты. Перед выводом крейсера из дока никто не позаботился о том, чтобы их задраили. Это тем более удивительно, что во время стоянки в доке один котел был все время под парами и для его питания расходовались уголь и вода. Инженерам порта должно

было бы быть известно, что при выходе из дока суда часто получали весьма значительный крен вследствие одностороннего расходования запасов. Кроме этого, циркуляр Морского технического комитета, выпущенный после того, как на Черном море канонерская лодка «Терец» при выходе из дока получила крен в 7 градусов, предусматривал различные меры предосторожности. Однако за давностью времени этот циркуляр был забыт, а осознания того, что корабль с открытыми ланц-портами имеет совсем ничтожный запас плавучести и остойчивости, не было ни у командира, ни у старшего офицера.

Когда в док пустили воду, и крейсер, всплыв, оторвался от блоков, то он начал быстро крениться на левый борт; крен достиг 6 градусов, и нижняя кромка ланц-портов ушла под воду, которая хлынула в угольные ямы. Через открытые двери между кочегаркой и машинным отделением залило машину, крейсер лег верхней кромкой борта на стенку дока, соскользнул с кильблоков и в таком положении затонул, имея крен около 30 градусов. По счастливой случайности никто из людей не пострадал. Конечно, подъем корабля не вызвал никаких затруднений. Закрыли вновь ботопорт, выкачали из дока воду, причем из крейсера сама собой вытекла большая часть воды, а остальную легко спустили, срубив несколько заклепок. Вновь поставили заклепки, закрыли ланц-порты, напустили воду в док, крейсер всплыл и был выведен из дока на этот раз вполне благополучно. Исправление последствий аварии потребовало лишь просушки помещений, динамо-машин и т. д., а так как погода стояла сухая, то это не заняло много времени. Зато остроты, бросаемые при каждом удобном случае по адресу незадачливых «мореплавателей», продолжались очень долго на всем русском флоте. Подмоченную, притом в прямом смысле этого слова, репутацию «Кубани» не спас даже довольно успешный рейд на Тихий океан для нарушения японской морской торговли.

Эти вопиющие случаи особенно ярко показывают, что часто истинная причина аварий лежит не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в неизбеж-



Русский вспомогательный крейсер «Кубань»

ных случайностях на море, а в непонимании основных свойств и качеств корабля, несоблюдения правил службы и самых простых мер предосторожности, небрежности и тому подобных отрицательных качеств личного состава. Кажется, чего проще понимание того, что плавучесть и остойчивость корабля обеспечиваются целостностью и водонепроницаемостью надводного борта, а между тем множество судов погибло именно из-за непонимания этого принципа.

Изобретение орудийного порта явилось могучим стимулом для увеличения огневой мощи корабля, определяемой в то время числом орудий, но за мощь приходилось платить безопасностью. Стремление соорудить несколько ярусов артиллерийских палуб (деков) привело к тому, что отверстия портов нижнего дека были буквально у самой кромки воды. Кроме того, высота помещений на этих палубах не превышала 170—175 см. Люди невысокого роста, к которым принадлежал знаменитый адмирал лорд Нельсон, чувствовали себя на таких кораблях довольно комфортно, зато адмиральскому адъютанту (почти двухметровому верзиле) приходилось несладко: например, при утреннем бритье он был вынужден выставлять голову в световой люк своей каюты. Вот почему рослые моряки, как это ни покажется на первый взгляд парадоксально, предпочитали нести службу не на огромных линкорах, а на сравнительно небольших однопалубных судах. Кроме того, помимо походы вразвалочку моряки приобретали и профессиональную сутулость.

Чудо у острова Самар

Летом 1944 года Верховное командование США оказалось на распутье. Моряки требовали сосредоточить все силы против Тайваня, и, взяв его, по меткому выражению командующего Тихоокеанским флотом адмирала Ч. Нимица, «вставить пробку в горловину Южно-Китайского моря». Другими словами, ВМС стремились перерезать коммуни-

кации, связывающие Японию с захваченными территориями в Юго-Восточной Азии, откуда поступали основные ресурсы, питающие ее военную промышленность. Командующий вооруженными силами в центральной части Тихого океана генерал Д. Макартур упрямо твердил свое: «Нужно любой ценой захватить Филиппины». Отношения между ним и Нимицем окончательно испортились. И только стараниями президента Франклина Рузвельта между двумя высшими американскими военачальниками на Тихом океане было установлено подобие мира. Президент одобрил предложение Макарута, чему в первую очередь способствовали внутриполитические соображения. На предстоящих в октябре выборах обиженный Макартур, который был довольно популярен у американского обывателя, мог бы стать опасным соперником в борьбе за президентское кресло.

Подготовку к высадке на Филиппины американцы начали в сентябре. В этот период как по самим островам, так и по каналам их снабжения наносились массированные авиационные удары, с целью ослабить резервы японцев и в максимально возможной степени изолировать архипелаг от метрополии. Тем временем шла подготовка и развертывание десантных сил. Высадка на один из островов архипелага — остров Лейте — началась 20 октября. Непосредственно высадку обеспечивал подчиненный Макаруту 7-й флот в составе четырех групп транспортов, 18 эскортных авианосцев, 6 старых линейных кораблей, 15 крейсеров и 60 эскадренных и эскортных миноносцев. Воздушную поддержку осуществляли 540 самолетов авианосной авиации. Для оперативного прикрытия района высадки был привлечен 3-й флот, подчиненный Нимицу, который насчитывал 12 тяжелых авианосцев с 1280 самолетами, 6 новейших, быстроходных линкоров, 15 крейсеров и около 60 эскадренных миноносцев. Одной из основных задач этого очень мощного соединения была блокада пролива Сан-Бернардино.

Для противодействия этой армаде Япония, ослабленная в предыдущих боях, смогла «наскрести» силы флота в составе 4 авианосцев, 9 линейных кораблей, 13 крейсеров, 33 эскадренных миноносцев, 716 самолетов морской авиации, из них

600 были берегового базирования с аэродромов на Филиппинах и 116 — из состава авиагрупп авианосцев. Конечно, при таком раскладе сил ни о каком открытом сражении с американскими флотами не могло быть и речи, поэтому корабельные силы японцев были разделены на три группировки. Замысел противодесантной операции состоял в том, чтобы двумя группировками (центральной и южной), состоящими только из артиллерийских кораблей, нанести удар во взаимодействии с авиацией берегового базирования по силам флота вторжения противника в районе высадки десанта и разгромить их. Северная корабельная группировка (авианосное соединение) вице-адмирала Я. Озава имела поистине самоубийственную задачу — действуя к северо-востоку от острова Лусон, отвлечь на себя силы 3-го флота противника, увести его от места высадки, а по возможности и нанести ему какие-то потери.

Японские корабельные группировки вышли из баз 20 октября и, неся потери от ударов развернутых на пути их следования американских подводных лодок и авианосной авиации (особенно пострадало наиболее мощное центральное соединение, которым командовал вице-адмирал О. Курита), к исходу 24 октября прибыли в район проведения операции. Хотя американские летчики доложили, что нанесли тяжелые повреждения нескольким кораблям центрального соединения, но оно еще представляло собой грозную силу.

Вместе с тем, в распоряжении командующего 3-м флотом адмирала Т. Хэлси имелись почти все составляющие части сложившейся обстановки, изображенной на его оперативной карте. К вечеру он знал приблизительное местоположение и состав надводных сил противника на всем обширном театре военных действий, несмотря на то, что эти силы были разбросаны на пространстве протяженностью более 600 миль. И хотя замысел операции японцев пока еще нельзя было целиком разгадать, но в цели всех трех соединений невозможно было сомневаться: разгром беззащитных транспортов с десантом в заливе Лейте.

При составлении плана противодействия этим намерениям на адмирала Хэлси самое существенное влияние оказали

имеющиеся в его распоряжении разведывательные данные о боевых возможностях и намерениях центрального соединения противника, потенциально наиболее мощного из трех. Летчики донесли, что уже при первой атаке они добились семи попаданий 400- и двух 200-килограммовыми бомбами в линейный корабль «Мусаси», который потерял ход, повредили крейсер и несколько эскадренных миноносцев. Не менее успешно, по их словам, прошли и остальные налеты. Когда в проливе Сан-Бернардино настал вечер, на флагманском командном пункте линкора «Нью-Джерси» принималось одно из наиболее важных тактических решений в истории боевых действий на море. Было ясно, что три отдельных японских соединения приближались к району высадки американского десанта на Филиппинах, при этом каждое из них двигалось с рассчитанной весьма небольшой скоростью. Факт, который невольно ассоциировался с заранее намеченным общим фокусом приложения сил для совместного удара. Донесение от командующего 7-м флотом вице-адмирала Д. Кинкейда, отправленное Макартуру и перехваченное службой радиоразведки 3-го флота (весьма оригинальное взаимодействие двух флотов!), гласило, что им приняты все меры для отражения возможных атак южного соединения японцев, поэтому тревожиться за данное направление не следовало. Действительно, в ночь на 25 октября американцы, имея многократный перевес в силах, в результате ожесточенного торпедно-артиллерийского боя разгромили южное соединение, уничтожив 2 линкора, крейсер и 3 эскадренных миноносца. Сам 7-й флот потерь в кораблях не имел.

С другой стороны, ответственность за недопущение прорыва центрального соединения, которое явно направлялось к проливу Сан-Бернардино, безусловно лежала на 3-м флоте. Однако это японское соединение весь день подвергалось сильным ударам авиации. Доложенные (как оказалось, сильно преувеличенные) результаты последних трех налетов давали Хэлси основание считать, что центральное соединение сильно потрепано, а все его линкоры и большинство тяжелых крейсеров потеряли весьма значительную

часть своей боеспособности. Северное соединение, которое обнаружили последним, еще не подвергалось ударам, и хотя точный численный состав его не был известен, но из-за наличия 4 авианосцев оно представлялось адмиралу как новая и самая мощная угроза. Поэтому Хэлси решил, что нанесение в возможно кратчайший срок удара по северному авианосному соединению явится существенным фактором для обеспечения как срыва планов противника, так и удержания инициативы. Командующий видел три варианта действий:

разделить силы, оставив тяжелые корабли флота блокировать пролив Сан-Бернардино, авианосцы с легкими кораблями эскорта послать против северного соединения;

держать все силы в кулаке, сосредоточив их у пролива Сан-Бернардино;

нанести удар по северному соединению всеми силами флота, оставив пролив неохраемым.

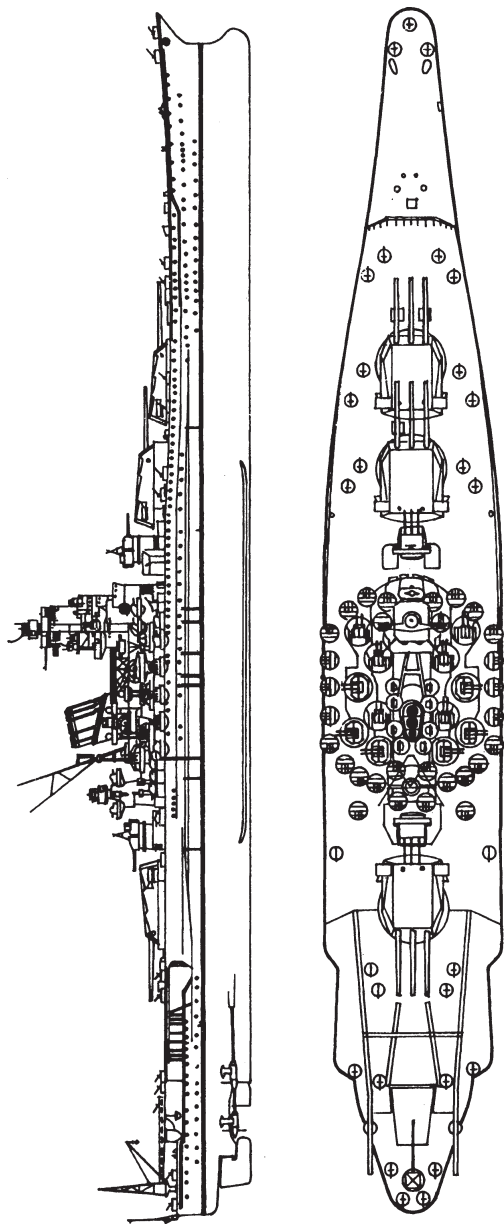
Адмирал, явно переоценив мощь северного соединения, не решился разделить свой флот, но вместе с тем, исходя из соображений, что уничтожение авианосных сил Японии имело бы большое значение для будущих операций, рискнул принять третий вариант. Признавалось, что центральное соединение могло атаковать и причинить некоторый вред, но его боевые возможности считались слишком ослабленными, чтобы нанести решающий удар. «Мне было очень трудно принять это решение», — сказал позднее Хэлси и признал, что некоторое время был «глубоко озабочен возможной судьбой наших сил на юге».

Около 20 ч 20 мин командующий 3-м флотом приказал следовать на север со скоростью 25 узлов, чтобы обрушить на врага всю мощь своих кораблей. Вскоре после передачи этих приказов Хэлси послал еще одну радиограмму, в которой информировал командующего 7-м флотом о своем решении и планах. Однако вместо четкого заявления о снятии блокады пролива дал расплывчатое сообщение: «Ухожу на север с **тремя оперативными группами**, чтобы с рассветом нанести удар по японскому авианосному соединению». Он также сообщил Кинкейду последнее место

центрального соединения японцев и указал, что, судя по донесениям, оно сильно потрепано. По приказу командующего 3-м флотом из района пролива Сан-Бернардино были отозваны все корабли. Не оставили даже дозорного эскадренного миноносца!

Позднее Хэлси говорил, что «признавал возможность того, что центральное соединение могло проковылять проливом Сан-Бернардино, добраться до залива Лейте и атаковать находившиеся там транспорты». Тем не менее он решил, что это маловероятно, ибо «хотя это соединение противника слепо повинуется приказу императора победить или умереть, но его боеспособность сильно подорвана в результате торпедных и бомбовых ударов». Однако эти оправдания нельзя признать исчерпывающими, поскольку, даже получив донесение от ночного разведчика с авианосца «Индипенденс», что центральное соединение резко увеличило ход и обнаружено уже между островами Буриас и Масбате, Хэлси не перестроил своих планов применительно к радикально изменившейся обстановке. Он упорно продолжал цепляться за свое решение — атаковать северное соединение японцев всеми силами флота.

Ни адмирал Хэлси, ни кто-нибудь из его офицеров, правда, не знали, что к этому времени японское центральное соединение, которое они считали едва ковыляющим, уже проходило пролив Сан-Бернардино, двигаясь со скоростью более 20 узлов. Дело в том, что степень повреждений, нанесенных японским боевым кораблям ударами авиации днем 24 октября, была, мягко говоря, сильно преувеличена. Фактически соединение вице-адмирала Курита потеряло только один корабль. Правда, корабль необычный — это был однотипный с «Ямато» линкор «Мусаси», который далеко превосходил по своим боевым возможностям сильнейшие артиллерийские боевые корабли мира. Проектирование этих сверхлинкоров началось в 1934 году, когда еще действовали договоры, подписанные после Первой мировой войны. Однако японцы сразу решили проигнорировать всякие ограничения, поэтому водоизмещение гигантов почти в два раза превышало «вашингтонский» лимит. В течение трех



Японский суперлинкор «Ямато»

лет специалисты тщательно анализировали достоинства и недостатки 23 вариантов вооружения, бронирования и компоновки. Начатая в конце 1937 года постройка потребовала сосредоточения всех усилий промышленности страны. Например, для перевозки колоссальных башен главного калибра весом свыше 2600 т каждая пришлось построить специальное судно, поэтому не стоит даже говорить об особо тяжелых кранах и другом уникальном оборудовании, созданном под этот проект. Безусловно, «Ямато» и «Мусаси» стали крупнейшими и сильнейшими в мире артиллерийскими кораблями. Их 460-мм пушки стреляли полуторатонными снарядами на любое обозримое с марсов расстояние. Бронирование, сделанное по схеме «все или ничего», включало 410-мм броневой пояс и самую толстую в истории палубу — 230 мм, а лобовая плита башни имела толщину 650 мм — самая толстая броня, когда-либо ставившаяся на боевом корабле! Это были мощные боевые машины, чрезвычайно опасные в бою для любого линкора мира. Судите сами: водоизмещение — 72 800 т (абсолютный рекорд!), вооружение — девять 460-мм орудий (еще один рекорд), скорость — более 27 узлов. По официальным японским данным, в «Мусаси» попали 21 торпеда и множество авиабомб. Однако тщательный опрос, проведенный после войны американской военно-морской миссией спасшихся членов экипажа, позволил прийти к заключению, что кораблю «хватило» 10 торпед и 16 бомб. Погибла почти половина из его 2400 матросов и офицеров.

Второй потерей стал тяжелый крейсер «Меко», который в результате попадания торпеды получил повреждение линии валов и под конвоем двух эсминцев благополучно вернулся в Сингапур своим ходом. Никакие другие корабли соединения не имели сколько-нибудь серьезных повреждений, которые снизили бы их боеспособность. В строю оставались совершенно целые линкоры «Ямато», «Нагато», «Харуна» и «Конго», 6 тяжелых и 2 легких крейсера, а также 10 эскадренных миноносцев. Правда, 3 тяжелых крейсера, в том числе и флагман Курита, ранее входившие в состав этого соединения, были потоплены или повреждены подводными лодка-

ми еще на подходе к району боевых действий. Кроме того, американцы явно недооценили японского адмирала. Надо отдать должное «железному» Курита (так звали на флоте Микадо одного из старейших флагманов) — первоначально он действовал очень смело и неординарно. По словам американского историка К. Вудварда: «Вице-адмирал Курита совершенно неожиданно для нас провел свое многочисленное соединение среди мелей и узостей пролива Сан-Бернардино в полночь на скорости более 20 узлов — искусство, вызывающее уважение». По-видимому, Курита ничего не знал об оперативных группах эскортных авианосцев 7-го флота, действующих к востоку от острова Самар. Он считал, что там могут находиться только от 100 до 200 транспортов.

Утро 25 октября застало все три группы эскортных авианосцев на переходе с 14-узловой скоростью в западном направлении. В отличие от своего коллеги, Кинкейд силы разделить не побоялся: отправив все тяжелые артиллерийские корабли на перехват южного соединения японцев, командующий 7-м флотом оставил авианосцы с небольшим эскортом для прикрытия десанта с воздуха. Теперь, покинув ночные районы маневрирования, они шли на позиции, расположенные ближе к заливу Лейте. Полеты самолетов были начаты рано утром и имели задачу не только обеспечить собственное противолодочное охранение, а главным образом авиационную поддержку действия войск на берегу. День обещал быть напряженным, намечались вылеты на большую дистанцию, поэтому авианосцы подошли к берегу ближе, чем обычно. На всякий случай вице-адмирал Кинкейд приказал провести два поиска в районе пролива Сан-Бернардино — один ночью и второй на рассвете, но из-за роковой ошибки штаба этот поиск оказался безрезультатным. От летающих лодок «Каталина», посланных на разведку ночью, донесений не поступило, а утренний поиск, который должны были вести самолеты с авианосца «Оммани Бей», начали только через 1,5 ч после восхода солнца, поэтому его полезность была полностью утрачена.

На авианосцах царило полное спокойствие. Как уже говорилось выше, южное соединение японцев было разгромлено,

а северным обещал заняться Хэлси. В отношении японского центрального соединения было известно только то, что в светлое время 24 октября оно было неоднократно атаковано и основательно потрепано самолетами 3-го флота. Командующий группами эскадренных авианосцев 7-го флота контр-адмирал Томас Спрегью, так же как и вице-адмирал Кинкейд, полагал, что пролив Сан-Бернардино по-прежнему охраняется. Ответ адмирала Хэлси на прямой запрос, охраняется ли пролив, был получен уже после того, как этот вопрос стал ясен благодаря другим более конкретным событиям. Положение, в котором на рассвете 25 октября оказались эскадренные авианосцы, явилось результатом рокового стечения обстоятельств, задержек и недопонимания. Все американские моряки были твердо уверены, что между ними и пушками японских кораблей находятся не только мощные линейные силы 3-го флота, но и Филиппинские острова.

Тем временем северная группа эскадренных авианосцев, состоящая из 6 авианосцев, 3 эскадренных и 4 эскадренных миноносцев, достигла позиции примерно в 50 милях восточнее средней части острова Самар. Корабли находились в наиболее удобном для отражения воздушных атак круговом порядке, следуя в северном направлении зигзагом со скоростью около 14 узлов. Воздушный патруль из 12 истребителей был поднят в воздух в 05 ч 30 мин. Экипажи американских кораблей не могли ожидать ничего тревожного, кроме возможных атак авиации противника. К 06 ч 30 мин на большинстве кораблей даже был дан отбой обычной утренней тревоге. Море было спокойным, дул легкий ветерок, небо было покрыто кучевыми облаками. Видимость в целом была хорошая, но из-за отдельных дождевых шквалов местами она ухудшалась.

В 06 ч 30 мин радист флагманского авианосца «Феншо Бей» перехватил на частоте канала, используемого для наведения своих истребителей, японские переговоры, однако этот факт был расценен как попытки противника создать помехи радиосвязи и ему не придали значения. Однако через 8 мин сигнальщик заметил разрывы зенитных снарядов над горизонтом, и почти одновременно с этим бортовой

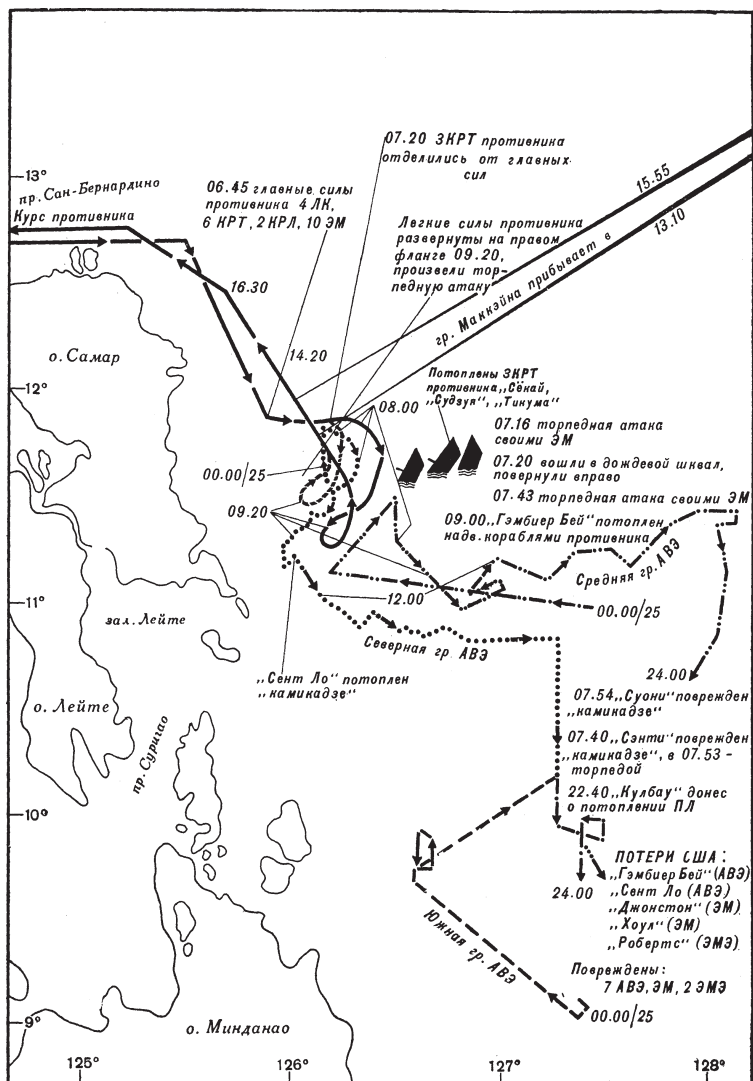


Схема боя у острова Самар
25 октября 1944 года

радиолокационный пост установил контакт с неопознанным надводным кораблем на дистанции 18,6 мили. После этого в 06 ч 47 мин было получено тревожное сообщение от противолодочного самолета, который донес, что обнаружил крупное соединение японских кораблей и обстрелян ими. Почти сразу сигнальщик с эскортного авианосца «Киткен Бей», к своему ужасу, разглядел характерные пагодообразные мачты японских линкоров, которые медленно вырастали на горизонте.

Пока личный состав разбегался по боевым постам, по радио был получен приказ командира группы: «Срочно поднять в воздух все самолеты». Вскоре с полетных палуб стали взлетать крылатые машины, вооруженные тем, что оказалось на подвесках в момент получения приказа. Однако в 06 ч 58 мин, приблизительно через 5 мин после визуального обнаружения мачт японских кораблей (их корпуса были еще скрыты за горизонтом), сигнальщики заметили с этого направления очень яркие вспышки и теперь с тоской ждали всплески от падения снарядов. Пристрелочный залп, который ознаменовал начало боя у острова Самар, лег почти в центре ордера американских кораблей. Адмирал Курита открыл огонь из пушек линейного корабля «Ямато» с дистанции свыше 15 миль. Это был первый случай, когда американские корабли попадали под огонь его гигантских 460-мм орудий.

За первым залпом почти сразу последовал второй, который лег приблизительно в 275 м от эскортного авианосца «Уайт Плейнз» в момент, когда с него стали взлетать первые самолеты. Затем этот корабль был несколько раз накрыт желтыми, красными, зелеными и синими всплесками от разрывов тяжелых снарядов. В 07 ч 04 мин огромные столбы воды поднялись уже по обоим бортам корабля по диагонали от правой раковины до левой скулы. Японцы клали свои 193-сантиметровые «чемоданы» просто отлично. При очередном залпе один снаряд взорвался глубоко под водой почти под самым килем авианосца. Корабль очень сильно встряхнуло, буквально подбросило на воде, было повреждено машинное отделение правого борта, на

некоторое время вышли из строя система электропитания и рулевое управление. Один самолет, находившийся на полетной палубе, был сброшен в воду. Сразу же после того, как авианосец захватили вилку, он стал ставить густую черную дымовую завесу, но взлет самолетов продолжался и под огнем.

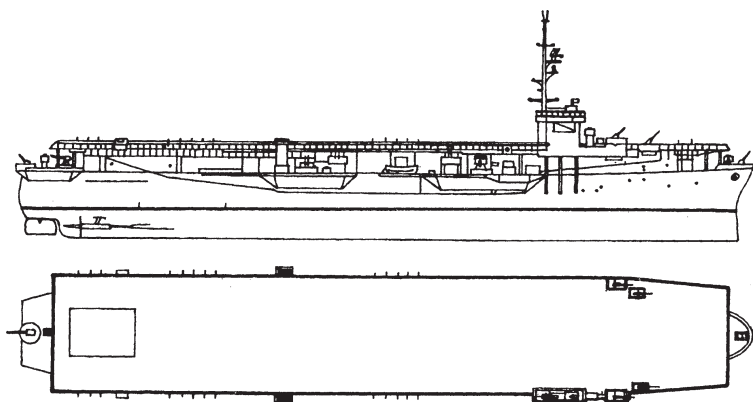
Очевидно, сбросив со счетов эскортный авианосец «Уайт Плейнз», после того как он начал сильно дымить, артиллеристы «Ямато» перенесли огонь на авианосец «Сент Ло», который находился рядом в северной, более открытой, части ордера. Почти сразу огромным столбом воды, который образовался при разрыве 460-мм снаряда у левого борта, были залиты ходовой мостик и полетная палуба. Осколками ранило несколько человек, находившихся на открытых боевых постах. Японцы быстро приближались, естественно, повышая при этом точность огня.

«В этот момент казалось, — писал позднее контр-адмирал Спрегью, — что вряд ли хоть одному из наших кораблей удастся уцелеть в течение еще 5 минут. Настоятельно требовались немедленные контрмеры. Соединение находилось в исключительно тяжелом положении». Действительно, ситуация, в которую попали эскортные авианосцы, не имела прецедента в истории ВМС США. Никогда раньше не было случая, чтобы соединение американского флота внезапно столкнулось с крупными силами противника, имеющими подавляющее превосходство в скорости и огневой мощи. В качестве первой контрмеры Спрегью приказал всем семи кораблям охранения поставить дымовую завесу, и вскоре позади соединения потянулась длинная полоса черного дыма из труб и белого «химического» дыма из дымовой аппаратуры. Авианосцы тоже старательно дополняли завесу тяжелым дымом из труб, что в целом обеспечивало весьма эффективное прикрытие кораблей.

Положение усугублялось пониманием того, что японские корабли могли идти 30-узловым ходом, в то время когда максимальная скорость эскортных авианосцев составляла чуть больше 16,5 узла. Из всех классов боевых кораблей огромного Тихоокеанского флота именно корабли данного

типа, безусловно, были бы в последнюю очередь выбраны для участия в открытом бою с японскими линейными силами. Эти авианосцы представляли собой, по сути, торговые суда типа «Кайзер» с весьма тонкой обшивкой корпуса и оборудованными на нем полетными палубами. Строились они по упрощенной технологии в больших количествах, да еще и в чрезвычайных условиях военного времени, поэтому никогда не предназначались для серьезного боя с надводным противником. Их огневая мощь была крайне ограничена, на них отсутствовали хотя бы признаки бронирования, они даже не имели высокой скорости — последней защиты слабого. Кроме того, их самолеты — единственное эффективное оружие, которым они располагали, имели ограниченные возможности, поскольку относительно небольшие по размерам и более простые по устройству «конвойники», конечно, не имели возможности обеспечивать взлет и посадку так же легко, как их тяжелые собратья. Вместе с тем, они представляли собой весьма лакомые крупногабаритные цели для артиллерии противника. Водоизмещение стандартное — 12 800 т, длина — 156 м, ширина — 21 м, вооружение — два 127-мм орудия и 45 мелкокалиберных зенитных автоматов, экипаж — 860 человек, авиагруппа — до 30 самолетов.

Положение усугублялось тем, что авиационные эскадрильи эскортных авианосцев предназначались для оказания поддержки войскам на берегу, и многие из их летчиков никогда до этого не сталкивались с боевыми кораблями или самолетами противника. Комплектация боеприпасов на борту была подобрана из расчета обеспечить потребности береговых операций, а нанесение ударов по тяжелым японским кораблям явно не входило в число предполагаемых задач. Штатный комплект авиационных торпед не превышал 9—12 на корабль, бронебойные бомбы имелись тоже в очень ограниченном количестве, даже запасы фугасных бомб основательно сократились в результате интенсивных боевых действий. Летный состав, который в течение последней недели работал по 17 ч в сутки, испытывал явные симптомы нервного утомления.



Американский эскортный авианосец
«Гэмбиер Бей»

Не было никакой надежды и на достаточно быструю помощь, поскольку расклад сил был такой. Еще 24 октября 2 поврежденных эскортных авианосца были отправлены в базу. Оставшиеся 16 свели в южную, среднюю и северную группы. Всеми тремя группами командовал контр-адмирал Томас Спрегью (флаг на авианосце «Сэнгамон»), являвшийся одновременно командиром южной группы. Эта группа включала в себя 6 авианосцев, 3 из которых были переоборудованы из танкеров, а не из торговых судов, поэтому были намного больше остальных (23 170 т). Средняя группа под командованием контр-адмирала В. Стампа включала тоже 6 «эскортников». Северной группой, которая как раз и приняла на себя главный удар, командовал контр-адмирал С. Спрегью (однофамилец Томаса). Она состояла из 6 эскортных авианосцев: «Феншо Бей» — флагманский, «Калинин Бей», «Сент Ло», «Уайт Плейнз», «Киткен Бей» и «Гэмбиер Бей»; охранение включало 3 эскадренных и 4 эскортных миноносца. Утром 25 октября эти три группы были рассредоточены в радиусе 120 миль. Других боевых кораблей в этом районе американцы не имели.

Немедленно после открытия японцами огня контр-адмирал С. Спрегью отправил радиогранму с просьбой о срочной

помощи, сообщив открытым текстом свое место и дистанцию до противника. Около 07 ч 24 мин донесение было получено вице-адмиралом Кинкейдом, находившимся в заливе Лейте, и явилось первой информацией о появлении японского флота. Предположив на основании своего толкования радиোগраммы Хэлси, что линейные силы 3-го флота оставлены для охраны пролива Сан-Бернардино, командующий был таким сообщением шокирован. В течение 15 мин после получения этой тревожной новости Кинкейд отправил адмиралу Хэлси три радиোগраммы с требованием оказать немедленную помощь. Несмотря на то что 7-й флот и сам имел весьма значительные силы, он в данный момент не был подготовлен ни к оказанию помощи эскадрным авианосцам, ни даже к защите транспортов и плацдарма, от которых японцы были в 3 ч хода. Такая ситуация стала возможной потому, что все американские тяжелые корабли и большинство миноносцев находились в проливе Суригао и добивали остатки южного соединения японцев. Притом боевые возможности этих сил были крайне ограничены: заканчивались снаряды, торпедные погреба на эсминцах были опустошены, многим кораблям требовалось пополнить запасы топлива. Кроме того, старые линкоры Кинкейда на 5—6 узлов уступали в скорости противнику, который был, к тому же, вооружен более тяжелой и дальнобойной артиллерией. Несмотря на это командующий приказал сформировать ударное соединение в составе трех линейных кораблей («Теннесси», «Пенсильвания» и «Калифорния»), пяти крейсеров и двух эскадр эсминцев — эти корабли были ближе всего к месту боя. Американцы начали отчаянные поиски горючего и боеприпасов.

Одновременно пункт управления авиацией 7-го флота тоже начал срочно принимать меры, прежде всего он назначил над островом Лейте сбор всех самолетов с эскадрных авианосцев, которые в этот момент «работали» на берегу. Средней и южной группам было приказано немедленно поднять в воздух все наличные самолеты и направить их на север.

Однако вернемся к острову Самар. Тем временем японцы продолжали интенсивно обстреливать эскадрные авиа-

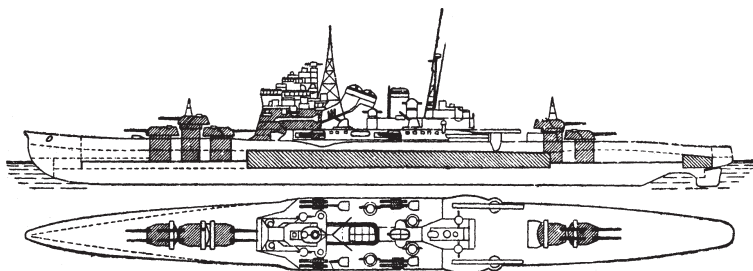
носцы северной группы. Положение последних было крайне сложным, ибо они вынуждены были идти в восточном направлении, что было необходимо для осуществления взлета самолетов, а этот курс вел к сближению с противником. К 07 ч 21 мин до японских линкоров оставалось уже менее 125 кабельтовых. И тут американцам улыбнулась госпожа Удача: авианосцы прикрыл сильный дождевой шквал, который снизил видимость до полумили. Сразу после того, как корабли попали под укрытие дождя, они повернули направо, на южный курс, все время маневрируя зигзагом для уклонения от снарядов противника. Когда видимость сократилась, огонь японцев сразу утратил точность, и в течение 15 мин, пока продолжался шквал, вблизи авианосцев было замечено только несколько всплесков. По воспоминаниям участников боя, «этот дождь оказался очень кстати».

Не совсем благополучно было и в лагере японцев, как это ни покажется парадоксальным, радости от встречи они тоже не испытывали. Прежде всего столкновение с американским авианосным соединением было полной неожиданностью. «Мы не располагали данными о вашем оперативном соединении восточнее острова Самар, — заявил во время послевоенного «разбора» начальнику штаба Курита контр-адмирал О. Коянаги. — Мы были ошеломлены, встретив ваши корабли утром 25 октября; некоторые даже считали, что это японские авианосцы северного соединения». Но самое главное — абсолютно неправильно был определен состав американской эскадры. Японцы приняли эти корабли за быстроходную авианосную группу 3-го флота и сильно преувеличили ее боевую мощь. Например, Коянаги считал, что встреченное соединение состояло «из 5—6 тяжелых авианосцев, нескольких линейных кораблей и крейсеров». «Мы не могли наблюдать с «Ямато» за авианосцами: дымовая завеса была очень эффективной», — жаловался впоследствии японский адмирал. В общем, вице-адмирал Курита приготовился не к «легкой прогулке», а к тяжелейшему сражению не на жизнь, а на смерть.

В момент установления контакта японское соединение следовало курсом 200°, причем все 4 линейных корабля шли

в кильватерной колонне в центре ордера. Слева от них на дистанции 20 кабельтовых находилась колонна из 4 тяжелых крейсеров. Справа на такой же дистанции шли еще 2 тяжелых крейсера. Охранение в составе 6 эскадренных миноносцев, возглавляемых легким крейсером «Носиро», было возвращено в 7,5 кабельтовых на носовых курсовых углах по правому борту правой колонны, а еще 4 эскадренных миноносца с легким крейсером «Яхаги» занимали аналогичное место по левому борту левой колонны. Это было грозное соединение, насчитывающее 22 боевых корабля. «Мы планировали вначале вывести из строя авианосцы,.. а затем разгромить все оперативное соединение», — писал Курита в своем боевом донесении. Первым маневром японского адмирала явилось изменение курса в восточном направлении. «Я лег на курс 110°, — писал Курита, — чтобы выйти на наветренную сторону. В результате этого маневра все корабли оказались в кильватерной колонне. Я намеревался сократить дистанцию, придерживаясь наветренной стороны американских сил». Этот маневр не только затруднял подъем самолетов, но и отрезал отход американского соединения в сторону моря, вытесняя его к острову Лейте. «Нашим первым намерением было драться до последнего с американскими кораблями и затем, если мы одержим победу, идти в залив Лейте», — заявил Коянаги. Таким образом, первоначально японцы серьезно собирались дать решительный бой авианосцам, а после этого уничтожить американские транспортные суда и отойти через пролив Суригао.

Когда американские корабли начали выходить из спасительного дождевого шквала, они увидели через разрывы в дымовой завесе, что главные силы противника приблизились на дистанцию менее 125 кабельтовых. Авианосцы в это время отходили на юг со скоростью около 17 узлов. Заметив это, японцы начали выдвигать 4 тяжелых крейсера типа «Тонэ» и эсминцы в направлении левого фланга, в то время как линейные корабли и 2 оставшихся крейсера, отстав от авангарда, сближались с авианосцами кратчайшим курсом с меньшей скоростью. Имея огромное преимущество в скорости, японцы этим маневром вскоре должны были выйти



Японский тяжелый
крейсер «Тонэ»

на траверз авианосцев и, окружив их, вынудить идти обратно под орудия линейных кораблей. Решение абсолютно правильное, но при условии если бы это были действительно тяжелые быстроходные авианосцы, а не тихоходы «эскортники»... Всплески, на этот раз от снарядов крейсеров, опять стали вставать среди концевых авианосцев, а в некоторые корабли эскорта уже были попадания. Крейсера типа «Тонэ», построенные в середине 30-х годов, были по-настоящему грозными противниками. Типичные «вашингтонские» крейсера, они имели водоизмещение 13 800 т, надежное бронирование, были вооружены десятью 203-мм пушками и развивали скорость до 34 узлов.

Понимая весь трагизм складывающейся ситуации, Спрегью около 07 ч 40 мин приказал всем 7 кораблям охранения произвести торпедную атаку. В этот момент 3 новейших эсминца и 4 эскортных миноносца, находясь на траверзе авианосцев, ставили дымовую завесу, поэтому выход в торпедную атаку сквозь клубы густого дыма и слепящий дождевой шквал (опять счастье у американцев) во многом напоминал ночной бой. Хотя плохая видимость надежно защищала от огня противника, она в то же время делала невозможной хоть какую-нибудь координацию действий атакующих кораблей. Из-за этого атака вскоре превратилась в самую настоящую свалку, в которой американские миноносцы прорезали строй противника, выходили из него и маневрировали между колоннами, нанося удары и получая ответ-

ные со всех направлений. Отсутствие данных о маневрировании позже потопленных американских кораблей, с которых практически никто не спасся, делает невозможным восстановление более или менее полной картины этого этапа боя.

Американцы в этой тяжелейшей атаке потеряли 3 корабля (2 эсминца и миноносец), и эти потери менее удивительны, чем-то, что остальные сохранились, так как по всем военно-морским канонам ни один из них не мог рассчитывать остаться на плаву. Почти все уцелевшие в бою члены экипажей с потопленных миноносцев оказались не в состоянии выдержать пребывание в довольно холодной воде, где им пришлось находиться в течение двух суток, прежде чем начались спасательные работы. Однако жертвы были не напрасны: эффективность атаки подчеркнута даже в японской оценке боя. «Эта атака намного задержала наше продвижение», — заявил контр-адмирал Коянаги. Японское командование признало только одно попадание торпеды, которая поразила тяжелый крейсер «Кумано», в результате чего его скорость снизилась до 16 узлов и он был вынужден выйти из боя. Однако не исключено, что были попадания в 3 тяжелых крейсера, позднее потопленных в этом бою авиацией. Кроме того, походный порядок японского отряда был нарушен и линейные корабли из-за этого намного отстали.

Решительная атака кораблей охранения не помешала трем не пострадавшим японским крейсерам энергично продолжать охват левого фланга авианосной группы. Продвигаясь вперед, крейсера вскоре после 08 ч 05 мин вышли из дымовой завесы и приблизились к левой раковине американской группы, выходя на траверз авианосцам, которые были вынуждены спешно отворачивать на юго-запад. После отворота авианосцы оказались разбросанными. Впереди шли «Феншо Бей», «Уайт Плейнз» и «Киткен Бей», а «Гэмбиер Бей», «Калинин Бей» и «Сент Ло» отстали. Именно эти концевые корабли и приняли главный удар японских крейсеров, которые открыли интенсивный огонь на поражение. Хотя только очень немногие из бронебойных снарядов противника взрывались при попадании, са-

мих попаданий «болванкой» при таком количестве было вполне достаточно, чтобы нанести серьезные повреждения.

Эскортный авианосец «Феншо Бей» получил шесть попаданий 203-мм снарядами, один из которых разрушил рельсы катапульты, другой снес брашпиль, третий разорвался в штурманской рубке и полностью разрушил ее, остальные разбили 20 бимсов и ребер жесткости, поддерживающих полетную палубу. В авианосец «Калинин Бей» попало пятнадцать 203-мм снарядов, многие из которых буквально «вспахали» полетную палубу, и хотя ни один из них не разорвался, было затоплено много помещений. В 08 ч 10 мин получил свое первое попадание «Гэмбиер Бей» в кормовую часть полетной палубы, где возник сильный пожар. Эскортные авианосцы тоже пытались отвечать на огонь противника всем, чем располагали: каждый корабль имел по одному 127-мм орудию на борт, но на дистанцию выстрела из этой пушки подошли только крейсера.

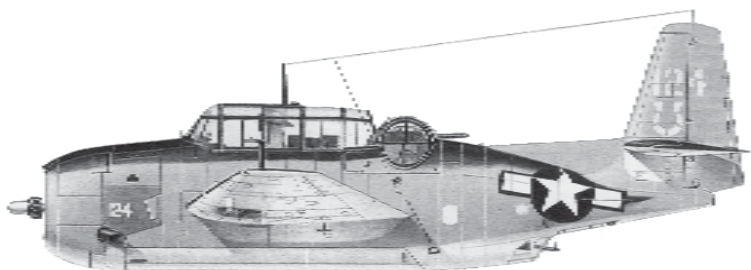
Японские артиллеристы вели огонь с небольшой скорострельностью, интервал между залпами превышал минуту. Меткость была в целом хорошей, но саму стрельбу нельзя назвать удачной, так как японцы добились относительно небольшого числа прямых попаданий по сравнению с числом накрытий и близких падений снарядов. Вот слова американского историка: «Учитывая полное превосходство противника в огневой мощи и скорости хода, приходится удивляться, что японцы быстро не догнали наши авианосцы и не потопили их. Объяснить такой исход боя можно только тем, что японцы не сблизилась для стрельбы прямой наводкой, и тем, что они использовали бронебойные снаряды, которые зачастую пробивали небронированные борта авианосцев не взрываясь».

При еще большем уклонении американского соединения на юго-запад, авианосец «Гэмбиер Бей» остался на открытом наветренном фланге и его дым практически перестал быть прикрытием. Японские крейсера немедленно сосредоточили на нем весь огонь, кроме того, в опасной близости от его бортов начали падать и огромные снаряды линкоров. После 08 ч 10 мин корабль начал почти непрерывно получать

попадания в полетную палубу и внутренние помещения, расположенные выше ватерлинии. И хотя очень немногие из этих снарядов взрывались, экипаж понес большие потери, а в нескольких местах возникли пожары, которые, правда, были быстро ликвидированы. В 08 ч 20 мин в левый борт «Гэмбиер Бей» попал снаряд, который все-таки взорвался непосредственно при ударе и образовал пробоину ниже ватерлинии площадью в 4 кв. м в районе котельного отделения. Помещение настолько быстро затопило, что даже не успели загасить топки котлов, после чего пришлось покинуть и машинное отделение. Скорость корабля резко упала, и, отстав, он оказался позади боевого порядка соединения. Следующий снаряд попал прямо в котел кормового котельного отделения, корабль лишился всех источников энергии. В 08 ч 40 мин командир приказал оставить авианосец. Снаряды крейсеров, выпущенные с дистанции менее 10 кабельтовых, быстро завершили дело: «Гэмбиер Бей» опрокинулся и затонул. Много людей было убито при взрыве бензобомб самолетов.

Безусловно, именно эти первые 1,5 ч боя были наиболее тяжелыми для американцев, поскольку в течение этого времени они не могли ввести в действие с достаточной эффективностью свое главное оружие — авиацию. Правда, почти немедленно после обнаружения японские корабли были атакованы самолетами противолодочного охранения, но они смогли только сбросить глубинные бомбы да обстрелять противника из пулеметов. В начале боя большая часть самолетов всех трех групп эскадренных авианосцев выполняла задачи над островом Лейте, и прошло почти 2 ч, прежде чем крылатые машины смогли сосредоточиться, возвратиться и обнаружить противника. Однако в момент нанесения удара только немногие из них были вооружены соответствующим образом.

В еще более сложном положении оказались самолеты, остававшиеся в момент встречи с противником, на авианосцах северной группы, поскольку им пришлось подниматься в воздух под сильным артиллерийским огнем. Времени на заправку, перевооружение и хотя бы элементарный инст-



Бомбардировщик «Авенджер» —
главное оружие американских
эскадренных авианосцев

руктаж экипажей не было совсем. Крылатые машины взлетали, маневрируя между всплесками от снарядов, в условиях, когда палубы авианосцев сотрясались от взрывов, а сами корабли выписывали энергичные зигзаги для уклонения от огня противника. Тем не менее в течение первых 30 мин с шести авианосцев сумели подняться 65 истребителей и 44 бомбардировщика и торпедоносца. Однако только совсем на немногих ударных самолетах было вооружение, полностью соответствующее стоявшим перед ними задачам. Например, из девяти бомбардировщиков типа «Авенджер», поднятых в воздух с авианосца «Гэмбиер Бей», на двух вообще не имелось никаких бомб, два были вооружены глубинными бомбами, а из двух торпедоносцев, имевших торпеды, один взлетел всего со 110 л бензина и был вынужден спустя несколько минут сесть на воду. Подавляющее число самолетов этой группы, из имевших вооружение, несли 45-килограммовые бомбы, способные лишь «поцарапать» палубу японских бронированных гигантов.

В этот момент южная группа эскадренных авианосцев была атакована японской авиацией берегового базирования, причем в атаке участвовали и пилоты-смертники (камикадзе). Удар был нанесен в 07 ч 30 мин, когда эта группа уже подняла в воздух первую волну своих самолетов в составе 14 торпедоносцев и 28 истребителей. Немедленно торпедоносцам было приказано отойти в южном направлении, а истребители были

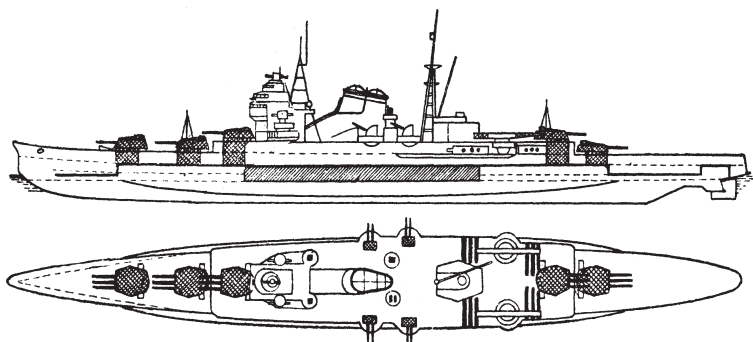
привлечены к обороне своих носителей. Приближение японских машин было хорошо согласовано по времени с моментом взлета американских, когда экраны локаторов были забиты отметками целей, поэтому атака получилась достаточно внезапной. Первый японский самолет спикировал со стороны солнца на авианосец «Сэнти», который не успел ни открыть огонь, ни маневрировать. Камикадзе врзался в полетную палубу недалеко от элеватора, образовав пробоину размером 3×7 м. Взрыв подвешенной к нему бомбы вызвал сильный пожар, погибли 16 человек, многие были ранены. Второй смертник с 250-килограммовой бомбой обрушился на полетную палубу авианосца «Суони». Взрыв проделал огромную пробоину, многие члены экипажа были выброшены за борт. Аварийный ремонт позволил не только сохранить эти корабли в строю, но даже и возобновить через несколько часов полеты самолетов.

Вторая атака смертников была проведена на многострадальную северную группу уже после выхода кораблей Курита из боя. В это время уцелевшие авианосцы, практически все сильно поврежденные, принимали на палубы свою авиацию. Неожиданно в 10 ч 48 мин наблюдатели, что интересно, без помощи радиолокации обнаружили 6 японских истребителей «Зеро», быстро приближавшихся с носовых курсовых углов левого борта. Боеспособных истребителей в воздухе не было, поэтому вся надежда была только на зенитный огонь, но японцы сумели его преодолеть. Один самолет с подвешенной 250-килограммовой бомбой врзался в палубу авианосца «Сент Ло», произошел ужасный взрыв. Многих людей выбросило за борт, многие были убиты. Противопожарные средства вышли из строя, и стало ясно, что авианосец, который уже кренился на левый борт, обречен. Около 11 ч 00 мин командир дал приказ покинуть корабль, и через несколько минут он затонул. Камикадзе также сумели успешно атаковать авианосец «Калинин Бей», который получил тяжелые повреждения, но благодаря героическим усилиям экипажа остался на плаву.

Впрочем, вернемся к событиям раннего утра 25 октября. Что касается американских самолетов, взлетевших с палуб

кораблей южной группы еще до японского налета, то когда атака камикадзе была отражена и появилась возможность вылететь в северном направлении, запас топлива уже уменьшился до опасно низких пределов. При таком раскладе многим авианосцам средней группы пришлось обеспечивать посадку, заправку топливом и вооружение самолетов и с кораблей других соединений, так как только они избежали повреждений во время боя. Именно средняя группа нанесла по кораблям противника самый сильный удар. По-видимому, три четверти всех самолетов, атаковавших корабли вице-адмирала Курита, принадлежали этой группе. Американцы изменили своей тактике массированных ударов по одному объекту, наоборот — пилотам было приказано повредить как можно больше кораблей противника, а не сосредоточиваться на одном корабле с целью потопить его. Иногда самолеты с разных авианосцев, встречаясь в назначенном месте, образовывали ударную группу. Офицер, старший по званию, принимал на себя командование и руководил совместной атакой. Случалось, что ударная группа из восьми самолетов спонтанно формировалась с четырех разных авианосцев. Однако большинству летчиков приходилось атаковать парами или даже в одиночку, порой без всякого прикрытия.

Отрадное исключение представляет собой групповая атака, проведенная под руководством капитана третьего ранга Фуалера, одна из немногих, которая была выполнена по всем правилам. Шесть бомбардировщиков «Авенджер», вооруженных 250-килограммовыми полубронебойными бомбами, были подняты в воздух с авианосца «Киткен Бей». При подходе к японской эскадре на высоте 2900 м самолеты были встречены сильным огнем зенитной артиллерии всех калибров. В результате один бомбардировщик был сбит и несколько других повреждены. Фуалер прекратил налет, повернул группу на восток, снизился до 450 м, пробил облака, уточнил положение японских кораблей, затем снова набрал высоту 2300 м и занял выгодную позицию для атаки колонны тяжелых крейсеров. Еще один самолет его группы вышел из строя из-за неполадок в моторе, зато четыре остальных,



Японский тяжелый крейсер
«Могами»

пикируя со стороны солнца сквозь облака, внезапно нанесли удар по крейсеру типа «Могами» (10 300 т, пятнадцать 155-мм орудий, 33 узла), причем японцы даже не успели открыть зенитный огонь. Пять бомб попало в среднюю часть корабля в районе первой трубы, одна бомба угодила в корму, три — в носовую часть. В воздух на высоту более 150 м поднялось облако пара и черного дыма. Через несколько минут крейсер взорвался и затонул.

Следующий удар нанесли самолеты, поднявшиеся еще до обнаружения японской эскадры с целью оказания поддержки наземным войскам на острове Лейте, теперь они возвратились с полдороги и сбросили на корабли противника легкие бомбы и ракеты. Эффект от атаки был практически нулевой.

Как говорилось выше, в течение первых 1,5 ч боя японцы не ощущали тяжести ударов самолетов, вооруженных бомбами крупного калибра и торпедами, которые взлетели со средней группы авианосцев. Главной причиной этого были неразбериха и отсутствие информации о противнике: хотя первые машины были подняты в воздух еще в 07 ч 45 мин, они потеряли много времени на сборы и поиск неприятеля. В связи с этим атака этой группы, потерявшей поистине бесценные 45 минут, совпала по времени с ударом второй волны, поднятой в 8 ч 33 мин. Всего в бой было

брошено 28 истребителей и 31 торпедоносец, причем последние, наконец, имели подвешенные торпеды. Именно эти самолеты, нанешие удар между 08 ч 50 мин и 09 ч 30 мин, переломили ход боя.

Первыми в 08 ч 50 мин японские крейсера атаковали четыре «Авенджера» с эскортного авианосца «Натома Бей». Летчики доложили, что одна торпеда попала в корму одного японского тяжелого крейсера, а вторая — в носовую часть другого. Через полчаса остальные самолеты провели массированную атаку линейных кораблей, которые искусным маневром уклонились от торпед. Пока пилоты засоряли эфир отборным матом, выясняя, кто виноват в промахе и как они не смогли попасть в такую большую цель, радист одного из торпедоносцев заметил, что две торпеды, миновав линкор, шли прямо на крейсер типа «Атаго». Последовало два почти одновременных взрыва в средней и носовой частях корабля. Он круто повернул, скорость его заметно уменьшилась. Госпожа Удача опять была на стороне янки.

Однако эти явные успехи пока не умилили атакующий пыл японцев. Мало того, одно время казалось, что кроме северной группы под удар попадет и средняя группа эскортных авианосцев. Хотя в самом начале боя средняя группа находилась примерно в 30 милях юго-восточнее северной, она вынуждена была идти северо-восточным курсом, чтобы поднять в воздух самолеты, поэтому ей не удалось сохранить начальную дистанцию. Японцы заметили нового врага, и около 08 ч 45 мин два тяжелых крейсера и один линкор развернулись на восток, чтобы обойти с фланга эту группу, а вскоре открыли по ней артиллерийский огонь. У самых бортов авианосцев стали появляться всплески от падающих снарядов, но эта атака была отбита самолетами авиагруппы, вынудившими японцев отвернуть.

Между тем, положение северной группы стало критическим. В 09 ч 00 мин казалось, что крейсера, обходившие ее левый фланг, вынудят авианосцы повернуть обратно на север, прямо под орудия японских линкоров. Тогда командир группы приказал самолетам, находившимся над соединением противника, но уже израсходовавшим бомбы и торпеды,

выходить в ложные торпедные атаки в надежде, что вражеские корабли повернут на обратный курс. Истребители штурмовали палубы и надстройки линкоров, крейсеров и эскадренных миноносцев. Это уже был жест отчаяния. Заходы на штурмовку и в ложные атаки производились под сильнейшим зенитным огнем, который причинил многочисленные повреждения самолетам, а часть из них уничтожил. В 09 ч 20 мин группа японских эскадренных миноносцев, которая шла параллельно строю авианосцев по их правому борту и пока не принимала активного участия в бою, сблизилась с американскими кораблями на большой скорости и выпустила торпеды с дистанции 50 кабельтовых. Читателю, наверняка, известно, что японцы в то время располагали, пожалуй, лучшими в мире быстроходными и очень мощными торпедами, однако командирам этих эсминцев не удалось в данной атаке показать свое искусство, которое они демонстрировали в прежних боях. Часть торпед была на ходу расстреляна американскими истребителями, часть прошла мимо цели.

Эта атака еще более осложнила и так безрадостное положение северного соединения. На левом фланге японские крейсера вышли на траверз и уменьшили дистанцию до 52 кабельтовых, в то время как на правом фланге эсминцы подошли еще ближе. Несмотря на то что линейные корабли остались далеко позади и оторвались друг от друга, они продолжали вести интенсивный огонь и многие снаряды попадали в цель. В качестве следующего шага противника явно планировалось дальнейшее выдвижение крейсеров, и тогда авианосцы вынуждены будут отвернуть на главные силы. Пока никакие контрмеры — торпедные атаки, артиллерийский огонь или удары авиации — не могли остановить японцев. Авианосное соединение 3-го флота, чья помощь была обещана, полным ходом шло в западном направлении, но сумело бы занять позицию, пригодную для подъема первых самолетов, не ранее чем через 1,5 ч.

Около 09 ч 25 мин, когда казалось, что полное уничтожение северной и перехват средней группы являются только вопросом ближайшего времени, произошло совершенно

неожиданное. Японские корабли, грозно нависшие над флангами, прекратили огонь, легли на обратный курс и, выйдя из боя, пошли на север. Этот маневр, совершенно необъяснимый в то время, означал конец боя надводных кораблей у острова Самар. Причины выхода японцев из боя с несравненно более слабым противником до сей поры являются предметом многих предположений и толкований.

Уцелевшие корабли северной группы контр-адмирала Спрегью, которые все еще не могли поверить в свою счастливую судьбу, снизили скорость до 15 узлов и направились на юг, подальше от непосредственной угрозы. Американцы начали энергично приводить себя в порядок: аварийные партии заделывали многочисленные пробоины, откачивали воду и очищали от обломков полетные палубы, готовясь возобновить полеты. Сотням раненых людей требовалась экстренная медицинская помощь.

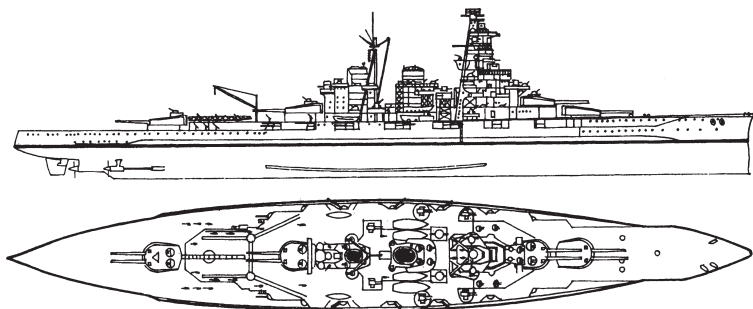
Японское соединение, наоборот, повело себя совершенно нелогично. Вице-адмирал Кинкейд, по его словам, был совершенно озадачен действиями Курита после выхода его кораблей из боя с американскими эскортными авианосцами. Донесения атакующих пилотов хотя и содержали многие неточности, свидетельствовали, что более 2 ч японские корабли, следуя различными, часто просто противоречивыми курсами, оставались на небольшом удалении от того места, которое они занимали после прекращения боя. В этот период они и не отходили к проливу Сан-Бернардино, но и не двигались к заливу Лейте. Казалось, они просто кружились в одном и том же районе, не имея перед собой ясной цели, теряя воистину бесценное время и пренебрегая беспрецедентными возможностями. Позже контр-адмирал Коянаги так объяснил эти действия: «Мы собирали и оценивали информацию, готовясь атаковать силы в заливе Лейте. Кроме того, остро стояла проблема поврежденных кораблей: один тяжелый крейсер взорвался и затонул, три имели серьезные повреждения. В конце концов, крейсер «Кумано» был отправлен в базу малым ходом в сопровождении тоже поврежденного эскадренного миноносца. Два других, которые совсем потеряли ход, пришлось потопить

торпедами. Эскадренные миноносцы занимались спасением уцелевших людей».

Однако нервы командующего 7-м флотом продолжали подвергаться новым и новым испытаниям. По крайней мере дважды за период беспорядочного маневрирования японцев он получал донесения от самолетов о том, что противник лег на курс, ведущий в залив Лейте. До 13 ч 10 мин адмирал был убежден, что японцы собираются форсировать вход в залив и обрушиться на десантные силы. Положение, в котором находились последние, казалось таким же безнадежным, как и утром в момент внезапного удара по эскортным авианосцам. Более того, пользуясь отсутствием воздушного прикрытия плацдарма, авиация противника совершила 12 налетов на район высадки, потопив 2 десантных корабля и разрушив склады и причалы.

К этому времени ограниченный запас торпед и бронебойных бомб на эскортных авианосцах подошел к концу, и они подбирали последние фугасные бомбы со дна своих погребов. Тяжелые авианосцы 3-го флота подняли в воздух обещанную авиагруппу в 10 ч 30 мин на предельной дальности, но самолеты могли прибыть примерно через 3,5 ч. Кинкейду оставалось только ждать развития событий. Внезапно после более 2 ч плавания у входа в залив — цели, для достижения которой японский флот затеял все это опасное предприятие и уже понес огромные потери, — Курита отвернул на север и прекратил выполнение задачи.

В 13 ч 10 мин на переходе северным курсом со скоростью 24 узла японское соединение было атаковано 96 самолетами 3-го флота. Судя по донесениям, попаданий для авиагруппы такой численности было неожиданно мало: четыре бомбы попали в линейный корабль «Конго» (32 000 т, восемь 356-мм орудий, 30 узлов), другим линкорам и крейсерам были причинены лишь незначительные повреждения. Самолетам пришлось лететь до цели свыше 3,5 ч, и на момент нанесения удара пилоты были сильно измотаны. Кроме того, их встретил зенитный огонь, который, по единодушному заключению участников налета, был сильнее любого, с каким им пришлось иметь дело раньше. Три машины были сбиты,



Японский быстроходный
линкор «Конго»

многие повреждены. Возвращение на аэродром острова Лейте (о возвращении на авианосцы не могло быть и речи) представляло собой кошмарные гонки с падающими указателями уровня топлива. Некоторым машинам пришлось сесть на воду, четыре самолета смогли совершить посадку на эскортные авианосцы средней группы, большинство все-таки сумело приземлиться на неровные взлетно-посадочные полосы острова Лейте.

Последний, правда практически безрезультатный, удар по соединению Курита был нанесен американской авиацией в 17 ч 23 мин в районе северо-восточной оконечности острова Самар. Американский историк отмечает: «После того как Курита лег на курс отхода через пролив Сан-Бернардино, его силы уже, безусловно, не представляли для нас опасности в заливе Лейте. В этом смысле бой у острова Самар явился нашей победой».

Статистика, вообще-то, не совсем подтверждает эти слова. Японцы лишились трех тяжелых крейсеров, а цифры потерь в личном составе нигде не приводятся, есть только суммарный ущерб, понесенный во всей операции. У американцев было потоплено 2 эскортных авианосца, 2 эскадренных и эскортный миноносец. Очень серьезно повреждены 7 эскортных авианосцев, эскадренный и эскортный миноносцы. Потеряно 128 самолетов. Из личного состава всех американских кораблей 1583 человека были убиты или

утонули и 1220 ранены. Японские тяжелые корабли благополучно (но и бесславно) вернулись в базу. На этом их активная боевая деятельность практически закончилась. «Конго» вскоре потопила подводная лодка «Си Лайон», «Ямато» 5 апреля 1945 года уничтожили американские самолеты, а «Нагато» и «Харуна» простояли в своих портах до самого конца войны, пока авиация союзников не превратила их в груды железа.

Так закончилось одно из самых драматических морских сражений Второй мировой войны. Сражение, о котором до сих пор спорят военные историки. Действительно, данный бой ставит целый ряд очень непростых вопросов. Прежде всего, как мог командующий 3-м флотом, боевой адмирал так грубо нарушить все писанные и неписанные правила и традиции, практически подставив своих боевых товарищей. У современников, как, впрочем, и у участников этих событий, решение Хэлси вызывает, мягко говоря недоумение, если не сказать больше. Естественно, что сейчас, когда известны замыслы японцев и все факты, характеризующие оперативную и тактическую обстановку, легко судить о правильности решений и допущенных просчетах. Но даже учитывая, что в тот момент этой информации не было, нельзя не отметить ряд грубейших ошибок, сделанных американским командующим в управлении силами, причем ошибок, не оправдываемых никакими неясностями обстановки.

Анализируя причины этих ляпсусов, прежде всего следует сказать, что они, употребляя современную терминологию, были запрограммированы в самой структуре организации командования силами, участвовавшими в операции. Главное — практически отсутствовало единое руководство. Не желая обидеть ни Нимица, ни Макартура, президент не решился переподчинить силы одного из них другому. Поскольку Комитет начальников штабов, который формально вроде бы командовал вторжением на Филиппины, не мог из Вашингтона оперативно принимать решения, то командующие 3-м и 7-м флотами действовали сами по себе и часто не считались с интересами соседа. Отсюда все просчеты в организации взаимодействия, которые реально могли привести

к разгрому японским флотом американского десанта, несмотря на подавляющее превосходство янки на море и в воздухе.

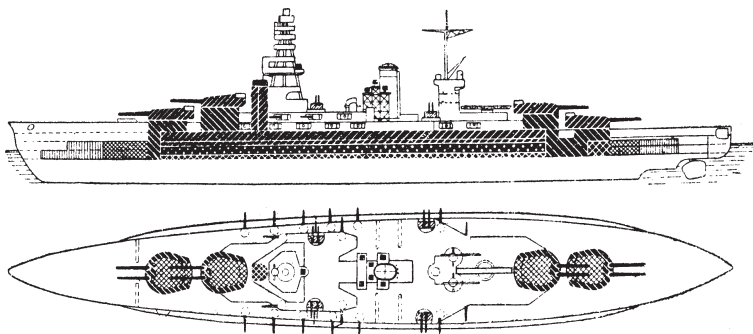
Бросается в глаза крайняя предвзятость в оценке замыслов и намерений противника и его боевых возможностей, проявленная Хэлси и его штабом вопреки очевидным фактам. Несомненно, что появлению этой предвзятости способствовали крупные просчеты американской разведки в оценке состава и боевых возможностей японского флота, что совершенно непростительно при наличии таких средств и столь благоприятной для ее ведения обстановки. Но главная причина принятия ошибочного решения — оставить совершенно неприкрытым выход из пролива Сан-Бернардино и уйти на север всем составом флота (около 100 кораблей, из них 12 авианосцев) для боя с японским авианосным соединением, насчитывающим, по его же, Хэлси, оценке, 24 корабля (из них только 4 авианосца), — кроется в другом. Она еще раз подтверждает неоднократно продемонстрированную в ходе Второй мировой войны любопытную особенность, отмеченную многими историками: «Вооруженные силы США стремились воевать не умением, а числом, то есть в обстановке, которую можно создать на войне с относительно слабым противником». Яркой иллюстрацией этого тезиса и является это решение адмирала Хэлси: стремясь создать четырех-, пятикратное превосходство над противником, он не считал возможным выделить даже часть своих сил для наблюдения за проливом, через который совсем не исключался прорыв японского флота.

Наконец, нельзя оставить в стороне личные качества самого Хэлси и характерную для армии и флота США психологическую атмосферу постоянного соперничества между видами вооруженных сил и даже отдельными частями (безусловно полезное в умеренных дозах, это явление приняло в Америке гротескный характер). С одной стороны, по воспоминаниям современников, для адмирала на протяжении всей войны была характерна склонность к авантюрам и малообоснованным решениям. С другой, добавим к этому редкий даже для от природы честолюбивых американцев карьеризм, — стремление к паблисити, столь помогающему в драке за на-

грады и чины. И тогда нетрудно понять основные мотивы легкомысленного отношения командующего 3-м флотом, подчиненного адмиралу Нимицу, к прикрытию с моря, информированию об обстановке и своих действиях 7-го флота, подчиненного генералу Макатуру. Видимо, когда появилась перспектива добиться громкой победы над заведомо более слабым противником только силами своего флота и не делить эти лавры с другими, остальные соображения немедленно ушли на второй план.

Второй загадкой является ответ на вопрос: «Почему японцы упустили беспрецедентную возможность уничтожить американские эскортные авианосцы?» Причины выхода из боя с несравненно более слабым противником являются предметом многих предположений и толкований. Частично эта тайна раскрыта послевоенными допросами уцелевших участников боя. Согласно показаниям вице-адмирала Кури-та и его начальника штаба, решение о прекращении преследования авианосцев в первую очередь диктовалось необходимостью сосредоточить сильно оторвавшиеся друг от друга корабли соединения в ожидании сильных авиационных ударов. В условиях настойчивых атак американских самолетов и миноносцев японским кораблям было разрешено маневрировать самостоятельно; каждый корабль шел со своей максимальной скоростью, вместо того чтобы маневрировать совместно по сигналу. Различие в скорости разнотипных кораблей и привело к их сильному разбросу. В то время как линейный корабль «Ямато» мог развивать 27 узлов, а «Конго» и «Харуна» даже все 30, ветеран «Нагато» (34 600 т, восемь 410-мм орудий, вошел в строй в 1921 году) с трудом давал 24, а тяжелый крейсер «Кумано», поврежденный торпедой, снизил скорость хода до 16 узлов.

Японские эскадренные миноносцы и крейсера, находившиеся на левом фланге и шедшие с очень большой скоростью, выдвинулись далеко вперед, в то время как остальные корабли главных сил все больше и больше отставали, рассредоточиваясь в обширном районе. Курита вскоре потерял из виду не только американские авианосцы, но даже свои ушедшие вперед крейсера, и, по-видимому, полностью ут-



Японский линейный корабль
«Нагато»

ратил способность быстро оценивать обстановку. По словам начальника штаба контр-адмирала Коянаги, он не был осведомлен о том, что в момент отдачи приказа об отходе передовые японские корабли находились только в 5 милях от американских авианосцев. «Мы не видели этого из-за дождя и дыма», — признался он. Хотя эскортные авианосцы имели некоторое преимущество, отходя по кратчайшему направлению внутри широкой дуги, но они при всем желании не могли развить скорость более 17 узлов. Курита же, полагая, что он преследует тяжелые быстроходные авианосцы, преувеличил их скорость хода и, не разобравшись в маневрах американцев, побоялся, что эсминцы израсходуют запасы топлива и не смогут выполнить основную задачу. Таким образом, японский командующий оправдывает решение о выходе из боя с авианосцами необходимостью создать условия для выполнения миссии в заливе Лейте.

Все же трудно понять, почему это мощное соединение, состоящее из линейных кораблей, тяжелых крейсеров и эскадренных миноносцев, ведя 2,5 ч артиллерийский огонь, смогло потопить только тихоходный эскортный авианосец и 3 корабля охранения. Курита относит малую эффективность огня за счет помех, создаваемых дымовой завесой, дождевыми шквалами и энергичным маневрированием авианосцев. После того как в самом начале боя американцы за счет

дыма скрылись из видимости кораблей противника, японские артиллеристы перешли от визуального управления огнем к управлению по данным радиолокации, аппаратура которой, как это ни удивит современного читателя, в то время в Стране восходящего солнца была, мягко говоря, недостаточно совершенной. Но самое главное — японские бронебойные снаряды были абсолютно неэффективны против американских небронированных кораблей.

Чтобы пояснить этот феномен, необходимо вернуться на 40 лет назад в Цусимский пролив. Тогда между берегами Японии и Кореи столкнулись не только два флота, но и две концепции развития бронебойных снарядов. В русском флоте применялись бронебойные снаряды с донным взрывателем, обладавшим довольно малой чувствительностью и значительным замедлением. Такие снаряды пробивали навывлет небронированные части кораблей противника, а иногда не взрывались даже и при пробитии брони. Японцы, напротив, применяли тонкостенные «чемоданы», начиненные мощной взрывчаткой — шимозой — и снабженные исключительно чувствительными взрывателями. По воспоминаниям участников боя, те срабатывали даже при попадании в стойки лееров. Однако японцев поджидала другая беда — преждевременные разрывы, в том числе прямо в канале ствола. В ходе Цусимского сражения на флагманском броненосце «Микаса» 2 двенадцатидюймовых снаряда сдетонировали в стволе правого орудия носовой башни. Если в первый раз все обошлось и огонь был продолжен, то около 18 ч на 28-м выстреле орудие разорвало в клочья. При взрыве сместилась крыша башни и на 40 мин вышла из строя соседняя пушка. Аналогичный случай произошел на «Сикисиме» — уже на 11-м выстреле собственный снаряд разнес дульную часть правого орудия носовой башни. Мало того, после боя японцы утверждали, что русские снаряды срезали стволы трех из четырех 203-мм пушек главного калибра тяжелого крейсера «Ниссин». Вероятность такого события крайне ничтожна, и, действительно, английские специалисты при обследовании обнаружили, что это тоже результат действия японских взрывателей.

В результате анализа итогов боя участники Русско-японской войны сделали прямо противоположные выводы: в России разработали снаряд, весьма похожий на японский, но с более надежным взрывателем, а японцы отказались от опасных для собственных пушек лиддитных снарядов (во всяком случае, для орудий главного калибра). В конце концов, японское командование почти полностью обесценило свою артиллерию, оставив на всех крупных кораблях единственный тип снаряда для надводных целей — бронебойный, снабдив его, к тому же, взрывателем с огромным замедлением (около 0,1 с). Расчет строился на недолетах, при которых снаряды на средней дистанции могли поразить корпус противника ниже броневоего пояса. Однако на деле этот расчет ни разу не оправдался. Зато американские конвойные авианосцы и эсминцы в бою у острова Самар уцелели, буквально пропустив через свои слабые корпуса невзрывающиеся снаряды в количестве, при других условиях достаточном для потопления средних размеров линкора.

Теперь осталось ответить только на самый главный вопрос: «Почему Курита повернул обратно, не заходя в залив Лейте?» Этот вопрос многократно повторялся и на него давалось много ответов. Он вызывает больше споров, чем согласия, и сомнительно, что когда-либо будет достигнуто полное единодушие при ответе на него. Вице-адмирал Курита утверждал, что он был готов потерять половину кораблей своего соединения, для того чтобы выполнить задачу. К полудню 25 октября за три дня боев он потерял один линкор из пяти, из десяти тяжелых крейсеров пять вышли из строя, а три поврежденных были отправлены в базы. Имея более половины первоначального состава соединения, Курита все еще обладал очень значительными силами и был в состоянии их использовать.

Как и предполагалось планом операции, соединение вице-адмирала Озава отвлекло мощный 3-й флот за пределы возможности нанесения им ударов по объектам в районе острова Лейте. Ситуация была даже много лучше, чем планировало японское командование, поскольку никто не мог предусмотреть, что при уничтожении южного соединения

вице-адмирала Ниссимура в проливе Суригао надводные силы 7-го флота почти полностью израсходуют торпеды, боеприпасы и топливо. Таким образом, два отвлекающих маневра закончились блестящим успехом, правда, при этом произошло почти полное уничтожение японских отвлекающих соединений, но цена этой жертвы была заранее учтена. Четко выполнял план и сам Курита. Форсируя узкие проливы в течение трех суток почти под непрерывными атаками подводных лодок и авиации, японский адмирал упорно пробивался к цели и через 2 ч мог бы достигнуть ее, но неожиданно отвернул.

Наверняка, пересмотр всего плана операции, произведенный в последнюю минуту, явился результатом утренних атак. Курита был убежден, об этом ясно свидетельствует фраза из его отчета о боевых действиях, что «американские приготовления перехвата наших сил были завершены, в то время как мы не могли выявить фактическую обстановку в заливе Лейте». Он также заявил: «Я боялся, что мы попадем в западню, если будем продолжать выполнение задачи. Результаты нашего артиллерийского огня по надводным и воздушным целям в течение дня привели меня к глубокому убеждению в слабости моих сил и безрезультатности прорыва в залив Лейте, где они подверглись бы еще более мощным ударам авиации».

Этот пессимизм в значительной степени был обусловлен серьезными неудачами японской связи и разведки. Курита, например, ничего не знал о результатах действий северного и южного соединений, от которых в основном зависел успех сил, находившихся под его командованием. В момент, когда было принято решение отходить на север, Курита имел лишь отрывочную информацию как о судьбе других японских соединений, так и о положении американских корабельных группировок. Хотя вице-адмирал Озава, вопреки своим ожиданиям, добился выдающегося успеха в отвлечении сил 3-го флота, он не имел возможности информировать Кури-та или Токио об успешном выполнении своей задачи, поэтому хорошо задуманный отвлекающий маневр, который завершился принесением в жертву японских авианосцев, в

значительной степени оказался напрасным только потому, что Курита ничего не знал об этом успехе. Японский вице-адмирал даже сказал: «Неуспех всей операции в целом был обусловлен плохой связью». Характерным признаком полного отсутствия взаимодействия является то, что Курита совершенно не был информирован о планах командующего **морской** авиацией берегового базирования начать использовать пилотов-смертников вместе с флотом в районе залива Лейте.

Однако даже приняв во внимание все эти соображения, нельзя все-таки полностью объяснить странные маневры японцев в районе острова Самар после выхода из боя с американскими эскадрными авианосцами. Многочисленность то принимаемых, то отменяемых альтернативных планов, изменение задач в последнюю минуту, колебания в намерениях, замешательство и неразбериха — все это свидетельствует об общем ослаблении способности к быстрой оценке обстановки, которое означает провал военного человека как профессионала, но в то же время является, очевидно, показателем чего-то большего, чем просто провал. Похоже, «железный» Курита психологически сломался от действительно нечеловеческой нагрузки последних дней.

Яркий пример такого «облома» приводит в своих мемуарах известный российский оружейник А. Н. Федоров. В 1915 году в составе русской военной миссии он следовал в Англию на британском вспомогательном крейсере, гигантском судне водоизмещением 23 000 т. В горле Белого моря корабль наскочил на немецкую мину, взрыв которой оторвал кораблю носовую часть. Началась паника, почти весь экипаж и пассажиры покинули судно на шлюпках. Только невероятная выдержка и смелость капитана заставили людей вернуться на борт и начать аварийно-спасательные работы. Через три дня судно было отбуксировано в безопасное место. Все члены миссии во главе с адмиралом Русиным с искренним восторгом и уважением пожали руку отважному капитану. И вдруг этот храбрый человек с железными нервами, который все эти дни отдавал приказы спокойным голосом и с бесстрастным лицом, сказал: «Теперь, когда

судно в безопасности, я могу позаботиться о себе». Разрыдался и убежал в свою каюту.

В заключение хотелось бы привести, на наш взгляд, очень правильные слова американского историка К. В. Вудварда: «Легко и не очень милосердно осуждать побежденного и можно совершить ошибку, буквально принимая сделанные по памяти попытки пожилого адмирала, стремившегося объяснить причины своего поражения. Будет только справедливо вспомнить, что во время событий у острова Самар Курита и его корабли в течение трех суток подвергались сильным атакам. В первый день его флагманский крейсер потопила подводная лодка, а адмирала выловил из воды эскадренный миноносец — далеко не благоприятное начало. На второй день он стал свидетелем уничтожения нашими самолетами одного из двух наиболее мощных линейных кораблей мира. На третий день слабость связи и разведки привела к нарушению взаимодействия соединений флота, а от этого в первую очередь зависело выполнение задачи Курита. К тому времени нервное напряжение и усталость начали сказываться на японских адмиралах так же, как и на любом другом человеке. А наши атаки все продолжались и продолжались с неослабевающей силой» (*Woodward. C. V. The Battel for Leyte Galf. New York, 1947. — 88 p.*). Опять, как и в случае с «Адмиралом графом Шпее», на первое место вышел «человеческий фактор».

Плавучие бомбы

С появлением взрывчатых веществ их разрушительное действие нашло самое широкое применение в военном деле. На суше они вначале использовались при штурме крепостей. Например, в 1552 году Казань была осаждена Иваном Грозным и отрезана от источников воды, ибо реку Казанку отвели от города. Между тем татары не подавали никаких признаков того, что они сколько-нибудь страдают

от жажды. От пленных выпытали, что имеется скрытый подземный ключ, а к нему тайный ход, — здесь жители и брали воду. Царь, по совету наемного немецкого инженера (розыска, как говорили тогда), приказал подвести под тайник подкоп, заложить 11 восьмипудовых бочек с порохом (около 1,5 т) и взорвать его. 4 сентября 1552 года взрыв был произведен. О его последствиях знаменитый русский историк С. М. Соловьев писал так: «Тайник взлетел на воздух вместе с казанцами, шедшими за водой, поднялась на воздух часть стены, и множество жителей города было перебито камнями и бревнами, падающими с огромной высоты». Через некоторое время под руководством того же немца были сделаны еще два подкопа под стены. Успешные взрывы были произведены 1 октября, войска пошли на штурм через образовавшиеся бреши, и Казань была взята. Эту сцену, выполненную с соблюдением почти всех деталей и участием тысяч миниатюрных фигурок, можно увидеть на превосходном макете, установленном в Музее артиллерии, инженерных войск и войск связи Санкт-Петербурга.

Применение взрывчатых веществ в полевом сражении было крайне затруднено, ибо порох давал более-менее сильный взрыв только тогда, когда был в достаточно большом количестве, а с тяжелыми бочками очень трудно обращаться. Совсем другое дело, когда война шла на море: ибо пороха загрузить на корабль можно было очень и очень много. В этом небольшом повествовании мы расскажем о некоторых наиболее известных морских взрывах.

Если вам, уважаемый читатель, посчастливилось побывать в Чесменском зале Петергофского Большого дворца, то наверняка ваше внимание привлекла картина «Взрыв турецкого корабля». Зрелище, изображенное на этом полотне, действительно впечатляет: огненный гриб, выросший вместо судна, очень напоминает рисунок атомного взрыва из учебника по гражданской обороне. Интересно отметить, что рисунок был сделан с натуры. Художнику никак не удалось достоверно изобразить этот специфический процесс, тогда, по приказу Екатерины II, бочками с порохом начинили

отслуживший свой срок военный корабль и взорвали его на глазах потрясенного живописца.

Военно-морская история знает многие случаи, когда такая же участь выпадала на долю действующих боевых кораблей. Впрочем, известны и многочисленные случаи с транспортными судами. В частности, 12 августа 1876 года вблизи мыса Финистерре раздался чудовищной силы взрыв, переполошивший все окрестности. По многочисленным обломкам и предметам, выброшенным на берег, установили, что взорвался парусник «Грейт Куинсленд» (1794 т). Этот великолепный корабль шел под командой капитана Холдена из Лондона в Мельбурн. На борту, помимо экипажа, находились 569 пассажиров. Спасенных не было... Выяснилось, что судно перевозило большую партию пороха черного и патентованного. Недаром даже намек на возможность взрыва крюйт-камеры вызывал страшную панику. Например, прославленный кораблестроитель академик А. Н. Крылов любил вспоминать один очень забавный случай: «В 1882 году я плавал, будучи в Морском училище, на корвете «Боярин». Наш отряд стоял на якоре на Ревельском рейде, там же стоял учебно-артиллерийский отряд, в котором была броненосная батарея «Первенец». Вдруг мы видим, что с нее лавиной прыгают в воду одетые матросы. Причем вначале матрос выкинет из пушечного порта фуражку, затем прыгнет за борт и плывет прочь от своего корабля. Сперва не поняли, думали — какое-то странное, небывалое учение. Что же оказалось? Испортилась у одного из котлов отводная труба, ее временно заменили шлангом, который вывели в ближайший пушечный порт. Однако шланг выскользнул и стал со свистом извиваться на палубе. Какой-то мудрец из новобранцев заорал диким голосом: «Братцы, сейчас крюйт-камера лопнет!», бросил за борт фуражку, а за ней и сам выскочил в воду. И стали за ним, как бараны, бросаться за борт множество других новобранцев, и каждый, перед тем, как прыгнуть, снимает и кидает фуражку». Однако даже на крупном корабле запаса пороха хватало только на то, чтобы при взрыве разнести само судно и, только при очень удачном раскладе — пару соседних. Одно из немногих исключений

составляет знаменитое Чесменское сражение, но возможность для такой блестящей победы (одной из самых лучших по критерию «стоимость — эффективность» за всю долгую историю войн на море) дали сами турки. Загнать в тесную гавань столько кораблей и поставить их борт к борту — глупость, граничащая с полным идиотизмом. Именно после этой баталии на Руси дурака еще долго называли турком. Более серьезные последствия наступали, когда из корабля намеренно делали плавучую мину.

В 1585 году испанский герцог Парма осадил Антверпен. Чтобы отрезать сообщение города с морем, он решил построить через реку Шельда мост. Задача была очень непростая, ибо ширина реки в этом месте составляла 2200 м, а максимальная глубина — 22 м. Однако под руководством двух опытных итальянских инженеров, Батиста Плато и Проперцио Бароччо, менее чем в годичный срок был построен деревянный мост. Его смонтировали на сваях и укрепили прочными деревянными блокгаузами, оснащенными мощной артиллерией и пуленепробиваемыми брустверами. В городе, лишенном снабжения с моря, возникла угроза голода. Голландцы несколько раз пытались поджечь мост, спуская на него по течению реки горящие плоты и мелкие суда, но брандеры легко перехватывались испанцами. Вместе с тем, в Антверпене тоже был искусный итальянский инженер Джиамбелли, родом из Мантуи. Любопытно, что он за несколько лет перед тем предлагал свои услуги испанцам, но просимый гонорар показался королю чрезмерным и ему было отказано. Тогда обиженный искатель приключений, из принципа, поступил на службу к восставшим голландцам.

Для прорыва блокады Джиамбелли предложил построить два «адских брандера», для чего использовать самые большие суда — «Удачу» в 70 т и «Надежду» в 80 т — из имеющихся в распоряжении горожан. На каждом из них устроили прочный со стенами и сводами в шесть футов (183 см) толщиной каменный погреб. В эти погреба было заложено по 7000 английских фунтов (3500 кг) черного пороха, а поверх и по сторонам этих своеобразных крыйт-камер навалены

бульжники, старые цепи, железный лом, бревна и т. п. Над основной палубой сделали легкую надстройку, загруженную щепой, дровами, смоляной паклей, чтобы придать судам вид обычных брандеров. Сооружение на судах этих своего рода блокаузов говорит о том, что Джиамбелли был действительно знаток своего дела, поскольку черный порох, представляющий собой механическую смесь трех веществ, а не их химическое соединение, не обращается в газ мгновенно, а горит с поверхности каждого зерна, причем скорость горения прямо пропорциональна давлению. Таким образом, действие пороха тем эффективнее, чем прочнее оболочка заряда. Поэтому, если бы голландцы просто положили порох в трюм брандера или ограничились деревянным коробом, то получили бы сравнительно ничтожный эффект. Для производства взрыва на «Удаче» из погреба был выведен длинный фитиль, а на «Надежде» в самом погребе был помещен своеобразный часовой механизм (именно после этого случая и появилось название «адская машинка»), для изготовления которого Джиамбелли пожертвовал собственный будильник. Однако будильник вместо того, чтобы звонить, приводил в действие запальный механизм из кремней и огнив, окруженных пороховой мякотью. Учитывая, какой редкостью были по тем временам даже простые карманные часы, можно только удивиться такой расточительности инженера. Но эта жертва оказалась ненужной.

В ночь на 4 апреля 1585 года вниз по течению Шельды было пущено тридцать обыкновенных горящих брандеров, а с ними и два «адских», которые внешне отличались от остальных только большими размерами. Для отражения столь массовой атаки на мосту собралось множество солдат во главе с самим герцогом Парма. Все более легкие брандеры были успешно перехвачены и либо отбуксированы к берегу, либо потоплены. Более массивные и прочные «Надежда» и «Удача», несмотря на все усилия испанцев, достигли моста, под которым и застряли. Их начали спешно тушить, при этом на «Удаче» заметили горящий фитиль, который тотчас уничтожили. Однако присутствие часового механизма на «Надежде» обнаружено не было. Вскоре раз-

дался действительно адский взрыв, который, по воспоминаниям современников, был слышен по всей Западной Фландрии, т. е. километров на 80. Последствия его были поистине ужасны: мост разрушен на протяжении 700 м, более 800 испанцев убито, несколько тысяч ранено падающими сверху булыжниками, обломками камня, железа и дерева. Даже сам герцог Парма был тяжело контужен бревном. Поднятая взрывом 10-метровая придонная волна перекинулась через береговые дамбы и затопила прилегающие поля и луга. Впрочем, смелый и энергичный герцог даже после такого коварного удара не пал духом. Немного отлежавшись, он привел в порядок свою армию, вновь восстановил мост, и Антверпен был все-таки взят. Какая участь постигла при этом итальянского инженера, история, к сожалению, умалчивает. Будем надеяться, что он не разделил судьбу не только великого математика, но и превосходного военного инженера Архимеда, зверски убитого римлянами сразу после падения Сиракуз.

Однако в военную историю упомянутый взрыв вошел не только потому, что принес огромный ущерб противнику. Кроме упомянутых прямых последствий, он имел еще несравненно более важные косвенные последствия: команды испанских военных судов в каждом брандере стали видеть «адский» и впадали в панику. В 1587 году король Филипп II снарядил «Непобедимую армаду» из 130 кораблей, вооруженных 2431 орудием, и множества гребных судов, посадил на них 19 197 человек десантных войск и отправил завоевывать Англию. Однако десант не удался, и испанцы отошли к берегам Фландрии на соединение с герцогом Парма. В воскресенье, 31 июля 1588 года испанский флот стоял, расцвеченный флагами, на открытом рейде у Кале. В ночь с юга показались горящие английские брандеры, пущенные по ветру. На «Армаде» началась невообразимая паника, суда рубили якорные канаты, ставили паруса, сваливались между собой и бежали по ветру вдоль фландрского побережья на север, не обращая внимания на команды и сигналы адмирала. В общем, зрелище очень напоминало то, что пришлось наблюдать академику Крыло-

ву спустя четыре века. Плавание в этом районе очень затруднено из-за обилия мелей, на которых многие суда и погибли. Ни один из брандеров цели не достиг, ни одно судно не пострадало от огня, всех незваных пришельцев раскидало по берегу, где они тихо догорели без всяких взрывов. Тем не менее это было началом окончательной гибели «Армады», из которой, в конечном счете, на родину вернулись лишь 21 большой и 21 малый корабль.

Еще более страшные последствия возникали, когда вместо черного пороха стали применяться бризантные взрывчатые вещества, которые при взрыве обращаются в газ практически мгновенно, поэтому их эффект не зависит от толщины оболочки заряда. Но, как это ни покажется парадоксальным на этом этапе, самые сильные за всю историю войн на море взрывы произошли не от диверсий или применения противником брандеров, а при случайных авариях собственных торговых судов.

Вечером 5 декабря 1917 года французский пароход «Монблан» под командованием капитана Айма Ле Мендэка прибыл из Нью-Йорка на внешний рейд Галифакса. Однако в гавань его не пустили: с охранявшей рейд канонерки просигналили приказ отдать якорь и дожидаться утра. Несмотря на столь звучное название, это был ничем не примечательный грузовой пароход, типичное клепаное судно с четырьмя трюмами, деревянным мостиком, двумя мачтами и тонкой высокой трубой. Тоннаж «Монблана» составлял 3121 т, длина равнялась 97,5 м, ширина — 13,6, осадка — 4,5 м. Построили его на английской верфи Рейлтона Диксона в 1899 году. Перед самым началом Первой мировой войны пароход купила французская судоходная компания «Женераль Трансатлантик». По требованию командования ВМС, которое в военное время имело право распоряжаться всем торговым флотом страны, владельцы слегка подлатали судно, установили на его баке 105-мм пушку и покрасили в шаровый цвет. Так «Монблан» стал вспомогательным транспортом ВМФ Франции.

Тем же вечером, 5 декабря 1917 года, в гавани Галифакса всего в 6 милях стоял, готовый выйти в море, норвежский

пароход «Имо». Он был немного больше «Монблана» и длиннее. Его спустили на воду в 1889 году в Ирландии со стапеля фирмы «Харланд энд Волф». Капитан Хаакан Фром немного не успел вывести судно из гавани, поскольку из-за ошибки портовой команды на 3 ч опоздала баржа с углем. Когда завершилась погрузка, то на залив спустились сумерки и боновые ворота противолодочного заграждения были уже закрыты. Расстроенный норвежец проклинал нерасторопность канадцев. Его успокаивало лишь то, что лоцман был уже на борту и с рассветом можно было без задержки выйти в море. Если бы жители Галифакса знали, к каким страшным последствиям приведет эта небрежность, то, наверное, заранее линчевали балбесов с угольного склада...

Когда «Монблан» 25 ноября 1917 года прибыл в Нью-Йорк, то моряки сразу поняли, что им предстоит необычный рейс: вместо приема партии груза на его борт поднялась бригада плотников. День и ночь они обшивали трюмы толстыми досками, при этом не было забито ни одного железного гвоздя — все медные. Через два дня пароход начали грузить, и смутные опасения французов оправдались с избытком. Капитану приказали погасить топки котлов, а у команды отобрали все спички, сигареты и трубки. Четыре трюма заполнили бочками с жидкой и сухой пикриновой кислотой. Твиндеки третьего и четвертого трюмов забили ящиками с тринитротолуолом (ТНТ), рядом уложили ящики с пороховым хлопком. И в заключение на палубе разместили бочки с бензолом — новым топливом для танков и бронемашин. Всего «Монблан» принял на борт 2300 т пикриновой кислоты, 200 т ТНТ и 10 т порохового хлопка. Порт назначения для этого страшного груза — Бордо. Второй удар ждал капитана в кабинете начальника Управления британского флота в Нью-Йорке: ему сообщили, что «Монблан» не войдет в состав конвоя, комплектующегося в гавани. Данный конвой состоял из судов, имеющих скорость не менее 13 узлов, а старый французский пароход давал от силы 9,5 узла. Ле Мендэку приказали следовать в Галифакс и ждать там формирования другого более тихоходного конвоя.

Наступило утро 6 декабря 1917 года, оставшееся в памяти жителей Канады как один из самых черных дней в ее истории. Оно выдалось на редкость ясным, но морозным. В 7 ч 00 мин со сторожевой канонерской лодки на «Монблан» просигналили: «Следуйте в гавань Бедфорд, где ждите дальнейших указаний военных властей». Капитан Ле Мендэк приказал поднимать якорь, лоцман дал команду: «Средний вперед». Капитан перевел ее на французский язык, и судно двинулось по фарватеру. В это же время в гавани разводил пары «Имо», который снялся с якоря в 8 ч 10 мин. Лоцман уверенно повел пароход между стоящими на рейде судами. Когда «Имо» подошел к проливу Тэ-Нарроус, ход был увеличен до 7 узлов. Войдя в пролив, норвежцы заметили впереди по курсу американский грузовой пароход и решили его обогнать, для чего перешли на встречную полосу фарватера.

В это время «Монблан» со скоростью 4 узла (Адмиралтейство ограничивало скорость движения судов в гавани 5 узлами) приближался к боновому заграждению с противолодочными сетями. На сигнальной мачте был поднят знак, что проход разрешен. «Монблан» вошел в проход, открытый буксиром, который отодвинул плавучую секцию бона. До гавани остался самый легкий отрезок пути. Внезапно Ле Мэндок заметил «Имо», вышедший из излучины пролива. До встречного судна было примерно три четверти мили. Оно шло курсом, который пересекал курс французов, и явно не собиралось уходить на свою сторону фарватера. «Монблан» дал один короткий гудок, означавший, что судно меняет курс вправо. Помня о своем грузе, капитан решил в целях предосторожности еще больше отвести свой пароход, кроме того, он снизил скорость до минимума. Не успели еще стихнуть звуки гудка, как «Имо», в нарушение всех международных правил, дал два коротких гудка, что означало: «Я изменил свой курс влево». Лоцман и капитан «Монблана» были уверены, что встречное судно возьмет вправо и приблизится к средней линии фарватера, то есть поступит в полном соответствии с требованиями Правил, поэтому такой «нестандартный» маневр поставил их в

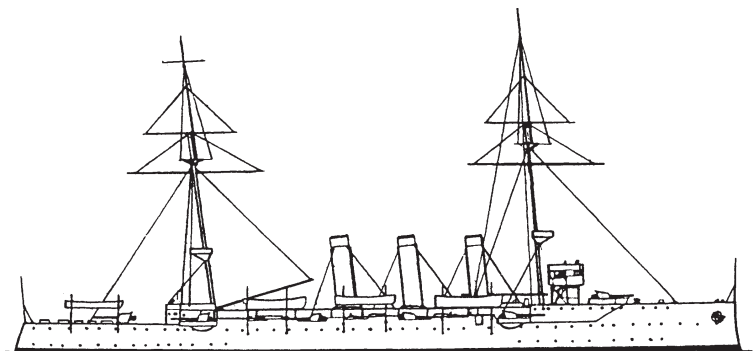
сложное положение. У Ле Мендэка теперь остался только один выход, чтобы избежать столкновения, — отвернуть влево и пропустить «Имо» по правому борту. После команды рулевому: «Лево руля!», «Монблан» медленно отвернул, и оба парохода оказались параллельно друг другу правыми бортами на расстоянии 15 м. Казалось, опасность столкновения миновала. Но тут произошло непредвиденное: «Имо» дал три коротких гудка, давая понять, что его машина пущена на задний ход. Однако руль норвежца был положен на левый борт и при движении кормой вперед его нос стало заводить вправо — прямо в борт «Монблана». Спустя несколько секунд «Имо» с силой ткнулся в бок французского корабля, удар пришелся в район первого трюма. Экипаж «Монблана» застыл на месте от ужаса, их лица были белы, а по спинам, несмотря на мороз, струился холодный пот. Только они и командование морского штаба в Галифаксе знали о той секретной партии груза, которая была на борту.

Когда суда столкнулись, форштевень «Имо», разворотив борт, на 3 м вошел в глубь трюма. От удара несколько бочек с бензолом, закрепленных на носовой палубе, оказались вскрытыми, и их содержимое потекло по настилу. Поскольку машина норвежца работала на задний ход, то его нос со скрежетом и снопом искр от трения металла выдернулся из пробоины. Разлившийся бензол вспыхнул, и бак «Монблана» охватило пламя. Столб черного дыма поднялся на высоту более 100 м. Гигантский костер разгорался с каждой минутой, от нагрева начали рваться и другие бочки с бензолом. Погасить огонь с помощью огнетушителей команда не смогла. Попытка затопить судно, открыв кингстоны, оказалась безуспешной: насквозь проржавевшие клапаны для приема забортной воды никак не хотели открываться. Видя, что пожар не погасить, матросы и кочегары, сбивая друг друга, бросились на спардек и начали спускать шлюпки. Лоцман предложил вначале развернуть судно в сторону открытого моря и дать ход, а затем посадить команду на шлюпки, но ситуация уже вышла из-под контроля. Когда капитан scomандовал: «Покинуть судно!», то и без его приказа обе шлюпки

уже стояли возле борта у штурмтрапа. Лоцман с Ле Мендэком пересели в них, и матросы с диким неистовством навалились на весла. На одном дыхании пролетев милю, команда парохода высадилась на берег и залегла в лесу. Брошенный на произвол судьбы горящий «Монблан» — этот исполинский брандер, подхваченный течением, стал дрейфовать прямо на пирс № 6 Ричмонда.

На набережных города собрались толпы народа. Сотни людей выглядывали из окон или теснились на крышах домов. Зеваки — неотъемлемая принадлежность всех времен и народов, а пропустить такое зрелище не смог почти никто: ведь пароходы горят не так уж часто. С бронепалубного крейсера «Хайфлайер» (5880 т, одиннадцать 152-мм орудий, скорость 20 узлов), который прибыл в Галифакс еще 1 декабря, а теперь стоял на фарватере недалеко от места катастрофы, заметили, что команда покинула судно. Командир корабля немедленно послал к «Монблану» вельбот, чтобы закрепить на корме парохода буксир и оттащить горящее судно, иначе оно могло поджечь пирс. Команда вельбота, которая даже не подозревала о дьявольском грузе, четко выполнила задачу: закрепила трос и передала его конец на буксирный пароход «Стелла Марис». Еще каких-нибудь полчаса, и судьба Галифакса была бы совсем иной. Его жители просто услышали бы со стороны океана звук сильнеешего взрыва. Но госпожа Удача явно не была в тот день доброй для канадцев. «Монблан» взорвался в тот момент, когда буксир натянул трос и начал оттаскивать горящее судно в море. Часы на башне ратуши показывали 9 ч 6 мин.

Многие солидные специалисты-пиротехники утверждают, что до появления ядерного оружия это был самый сильный взрыв, который знало человечество. Смертельный груз «Монблана», размещенный в его чреве, сдетонировал почти мгновенно. Пароход разлетелся на сотни тысяч обломков. Стальной кусок шпангоута «Монблана» весом более 100 кг нашли в лесу в 12 милях от города. Веретено якоря, которое весило более полтонны, перелетело через пролив и упало в лесу в 2 милях от места взрыва. Четырехдюймовая пушка, которая стояла на баке злополучного транспор-



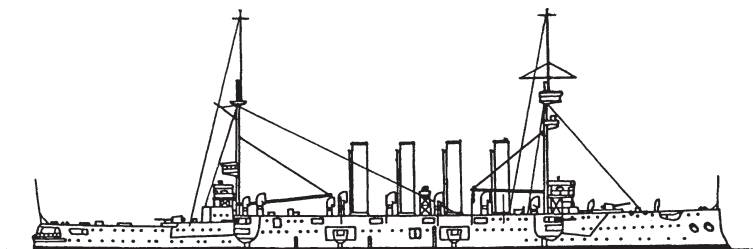
Английский крейсер
«Хайфлайер»

та, оказалась на дне озера Албро, расположенного в миле от города. Все каменные здания (не говоря уж о деревянных), стоящие по обе стороны пролива, были полностью снесены. На всех домах в радиусе 500 м были сорваны крыши. Телеграфные столбы поломаны словно спички, сотни деревьев вырваны с корнем, железнодорожные мосты обрушились, рухнули водонапорные башни и заводские трубы. Были разрушены три школы: из 500 учеников живыми осталось только 11. Больше всего жертв отмечалось на заводах и фабриках. Например, на текстильной фабрике погибла вся смена, а на литейном заводе, который стоял недалеко от пирса № 6, из 175 человек, получив тяжелые травмы, спаслись только 6. Погибло несколько сотен рабочих, собравшихся на крыше сахарного завода, чтобы полюбоваться пожаром «Монблана». Огромное число жертв как раз и объясняют тем, что когда загорелся пароход, люди стали собираться на набережной, чтобы посмотреть на это зрелище. Те, кто был в это время дома, тоже смотрел на пожар из окон, с балконов и крыш. По официальным данным канадской печати, были убиты 1963 человека, более 2000 пропали без вести, около 9000 получили ранения и увечья, почти 500 частично или полностью лишились зрения от разлетевшихся оконных стекол, 25 000 — остались без крова.

О силе взрыва можно судить по тому факту, что от действия взрывной волны вылетели стекла даже в городе Труно, расположенном в 30 милях от Галифакса, а в радиусе 60 миль в церквях сами собой зазвонили колокола. Масштаб взрыва особенно хорошо характеризует запись, сделанная в вахтенном журнале английского лайнера «Акадия», который находился в 15 милях от входа в порт. «Сегодня утром, 6 декабря 1917 года, в 9 ч 6 мин, на горизонте возникло зарево, которое казалось ярче солнца. Через несколько секунд над Галифаксом взметнулся гигантский столб дыма, увенчанный яркими языками пламени. Над городом медленно вздымался черный гриб взрыва. По определению секстаном, высота этого гриба составила более 2 миль. Он висел неподвижно более 15 минут». Из любопытства, уважаемый читатель, прочтите американский отчет о первом ядерном взрыве в Хиросиме и сравните с этими записями — совпадение почти полное.

Если такой эффект был виден с большого расстояния, то в самом городе творился настоящий ад. В течение нескольких минут после взрыва оба берега пролива были окутаны черным дымом и пылью. На город дождем падали не только куски парохода, но и огромные обломки скал со дна пролива, камни и кирпичи домов. Из стоящих в гавани судов погибло 12 крупных транспортов, а десятки пароходов и военных кораблей получили тяжелые повреждения. Ошвартованный у пирса № 6 новый пароход «Курука» (3450 т) был выброшен на другой берег пролива. Из 45 членов его экипажа в живых остались только 8. На бронепалубном крейсере «Хайфлайер» взрывной волной проломило борт, снесло трубы, рубки, мачты и баркасы. 23 человека из экипажа были убиты, более 100 ранены. Огромный (длина 141 м) океанский крейсер 1-го класса «Ниоба» водоизмещением 11 150 т выбросило на берег, словно щепку. Из его экипажа более половины получили различной степени травмы и увечья. Правда, этот старый корабль (спущен на воду в 1897 году) в октябре 1915 года был «разжалован» из крейсеров, переоборудован и использовался как плавбаза.

То, что начала взрывная волна, завершила волна придонная. Она сорвала с якорей и бочек десятки кораблей и су-



Бронепалубный крейсер
1-го класса «Ниоба»

дов. Ею был так же подхвачен сильно пострадавший при взрыве «Имо»: со снесенным спардеком, без трубы и мачт он был выброшен на берег. На нем погибли капитан, лоцман и 5 матросов. Берега пролива на протяжении мили были буквально сплошь завалены буксирами, баржами и лодками. На воде плавала сплошная масса из обломков и трупов. Однако еще сильнее досталось самому городу, где из-за развалившихся печей и плит быстро разгорались многочисленные пожары. Жители не могли понять, что же произошло. Усиленно распространялся слух, что разрушения — результат налета немецких дирижаблей. В довершение всех бед с рассветом 7 декабря ударили морозы и начался снежный буран, а через сутки налетел шторм, один из самых сильных за последние 20 лет.

Спасение раненых и попавших под завалы началось немедленно после взрыва. Снежный буран сильно осложнял работу, поэтому спасти удалось далеко не всех. Пожары бушевали несколько дней. Вскоре из Бостона прибыл специальный железнодорожный состав с медикаментами и продуктами. Затем санитарный поезд, а с ним 30 врачей и более 100 медсестер. Потом в Галифакс стали прибывать пароходы с грузом одежды и стройматериалов. Еще не успели потухнуть все пожары, как население потребовало у властей выдать им виновников катастрофы. 13 декабря 1917 года в здании городского суда, которое по злой иронии судьбы совершенно не пострадало, началось расследование причин взрыва. Председательствовал сам Артур Драйздейла — верховный судья

Канады. Весь экипаж «Монблана» спасся, кроме одного матроса, в спину которого вонзился крупный обломок родного судна, поэтому начали с допросов капитана и членов команды.

У Ле Мендэка не было почти никаких шансов выиграть это дело по той простой причине, что он был капитаном **французского** судна, а в то время в Канаде очень не любили французов. Многие канадцы, говоря современным языком, французского происхождения не желали служить в английской армии. В провинции Квебек по этому поводу даже были нешуточные волнения. Слова «французский канадец» в те дни звучали почти как «изменник». Для жителей Галифакса было особенно обидно, что судно, погубившее их город, носило на флагштоке французский триколор. 4 февраля 1918 года Драйздейла объявил решение суда. Вся вина была свалена на Ле Мендэка и его лоцмана, которых заключили под стражу. В постановлении говорилось, что они грубо нарушили Правила предупреждения столкновения судов на море. Суд потребовал от французских властей навечно лишить капитана «Монблана» судоводительских прав и судить по законам его страны. В марте 1918 года дело вновь слушалось в Верховном суде Канады, поскольку синдикат капитанов дальнего плавания Франции подал прошение морскому министру о защите Ле Мендэка. Через год, когда стих ажиотаж, он и лоцман были освобождены и им вернули судоводительские права.

Вместе с тем, никому из судей не пришла в голову очевидная для многих мысль — обвинить в катастрофе британское Адмиралтейство, которое приказало судну, набитому взрывчаткой, войти в пролив, проходящий через город. Непредвзятому наблюдателю сразу бросается в глаза парадоксальный факт: судно, уже принявшее груз (притом какой груз!), заставили следовать в залив, набитый другими судами. Почему-то никакому мудрецу не пришло в голову отдать простой приказ — ожидать конвоя на внешнем рейде под охраной канонерских лодок. И уж подлинным головотяпством следует считать перевозку на одном судне одновременно и горючих, и взрывчатых веществ.

Ошибка примерно такого же рода привела ко второму (почти единодушное мнение экспертов) по тяжести последствий катастрофическому взрыву, и опять промашку допустило британское Адмиралтейство. Английский грузовой пароход «Форт Стайкин» был построен в Канаде в 1942 году, имел водоизмещение в 7000 т, длину 140 и ширину — 19 м. 24 февраля 1944 года судно, имея на борту военный груз, покинуло порт Биркенхед и, обогнув Африку, 30 марта прибыло в пакистанский порт Карачи. Здесь судно разгрузили, а через несколько дней уложили в его трюмы 8700 кип хлопка, каучук, серу, а также специальный груз, в том числе 155 слитков золота по 22 кг каждый. После этого пароход снялся с якоря и 12 апреля в 11 ч 30 мин ошвартовался в бомбейском порту у пирса № 1 в приливном доке-бассейне «Виктория». В управлении порта капитан предъявил секретные документы. Из них явствовало, что судно необходимо как можно скорее разгрузить, поскольку на его борту, помимо названного груза, находилось 1395 т боеприпасов и 300 т ТНТ. Однако бумаги не произвели почти никакого впечатления на портовых чиновников, которые не захотели ломать утвержденные графики и начали разгрузку только через день, 14 апреля.

Рано утром докеры-индийцы неспешно стали выгружать тринитротолуол и боеприпасы из твиндека трюма № 2, а также кипы хлопка из того же трюма, уложенные под взрывчаткой. В полдень, когда был объявлен перерыв на обед, на судне все еще оставалось примерно половина ТНТ и 1370 т боеприпасов, размещенных в трюмах № 2 и 4. Работы возобновились в 13 ч 30 мин. Вскоре один из докеров, работающих в трюме № 2, заметил дым, поднимающийся из щели между кипами хлопка. Он немедленно сообщил бригадиру, и тот бросился на мостик с криками «Пожар!». Команда судна стала разматывать пожарные рукава, а вахтенный офицер побежал на причал звонить по телефону. Диспетчер пожарной охраны получил сообщение в 14 ч 16 мин и, ничего не зная о характере груза, направил всего две машины, которые прибыли к первому пирсу через 7 мин. Почти одновременно приехал полковник Сандлерс, начальник противо-

пожарной службы порта. Беглый осмотр верхних штабелей груза дал ему основание сделать вывод, что версия диверсии исключена, а произошло довольно обычное явление — самовозгорание одной из кип хлопка, поэтому особых проблем не будет.

Пожарные взяли дело в свои руки: в открытый люк трюма были направлены две мощные струи воды. При этом огнеборцы даже не удосужились спросить у докеров, в каком месте трюма находятся горящие кипы, еще бы — разве будет «сагиб» советоваться с простым индийцем? Поэтому вода не достигала цели, хотя трюм постепенно ею заполнялся. Однако возникла новая опасность — горящие кипы всплывали со дна полупустого трюма под твиндек, на котором были уложены боеприпасы и ТНТ. Прошло уже полчаса, а пожар не унимался, тогда Сандлерс вызвал еще 8 пожарных машин, которые прибыли через 10 мин. В 15 ч 05 мин на левом борту «Форта Стайкина» проступило большое вишневое пятно. Теперь стало ясно, что очаг пожара расположен совсем не в том месте, куда усердно лили воду, а в задней кормовой части трюма. Но после «работы» пожарных добраться до него теперь можно было только с внешней стороны, вскрыв судовую обшивку. Единственный в порту аппарат для проведения операций такого рода, как назло, был неисправен. Между тем пожар не унимался, казалось, что вода, вливаемая в трюмы, только больше разжигает огонь.

Полковник Сандлерс понял, что дело принимает очень серьезный оборот и нужны радикальные меры. Самое правильное было бы вывести судно из дока, но сделать это можно было только во время прилива, поскольку шлюзовые ворота открывались лишь при большой воде, а драгоценное время было уже упущено... Оставалось два выхода: продолжить тушение пожара или затопить пароход прямо в доке. Но если принять второй вариант, то док-бассейн будет надолго закупорен, а в военное время за это придется отвечать. Собравшиеся на пожар начальники различных служб порта только выдвигали идеи и давали советы, но никто не захотел брать ответственность на себя. Полковник также побоялся рискнуть и приказал продолжить тушение пожа-

ра. В 15 ч 50 мин команда «Форта Стайкина» покинула свое судно и побежала к воротам порта. Моряки лучше всех понимали, что пароход вот-вот взорвется: его борта уже светились вишневым цветом, а вдоль ватерлинии клубами поднимался пар. Тем временем порт жил своей жизнью, не подозревая о грозящей опасности. Пожар, в отличие от Галифакса, почти не привлек к себе внимание портового люда: в те годы суда с хлопком горели в бомбейском порту весьма часто.

«Форт Стайкин» взорвался в 16 ч 06 мин. Стальные останки передней половины его корпуса, ящики с грузом, кипы хлопка, золотые слитки и разорванные тела людей взлетели на высоту 300 м и упали на город. Напротив второго трюма в бетонном теле пирса образовалась огромная воронка. Восемнадцать пожарных машин буквально сдуло с пристани. Более семидесяти пожарных, находившихся на судне, исчезли — позже нашли только их каски. О силе взрыва можно судить по тому, что некоторые обломки пролетели по воздуху почти километр, например, один из паровых котлов судна оказался на улице Бомбея в 900 м от места катастрофы. Ни один эксперт так и не смог объяснить, почему после такого чудовищного взрыва кормовая часть «Форта Стайкина» уцелела и погрузилась на дно дока. В четвертом трюме этой части еще оставалось 800 т боеприпасов.

Второй взрыв последовал в 16 ч 33 мин. Очевидцы утверждали, что он был гораздо сильнее первого. Достаточно сказать, что корма парохода перелетела через склады высотой 14 м и упала на дорогу в 200 м за воротами порта, а трехтонный якорь рухнул на судно, которое стояло в километре от места взрыва. Но самое невероятное произошло с грузом золота — далеко за городом, с той стороны полуострова, на полу своей хижины сидел старик сапожник. Вдруг крыша дрогнула, и у ног старика в землю воткнулся, как ему показалось, кирпич. Сапожник схватил «кирпич» и обжег себе руку. Это был раскаленный слиток золота весом в 22 кг. Позже, узнав в чем дело, честный индиец сдал золото властям. Остальные 155 слитков так и не нашлись... На стене дока появилась вторая воронка.

Последствия этих двух взрывов были ужасны. Около тридцати судов, находившихся в бассейне «Виктория» и в соседнем «Принц», было уничтожено или выведено из строя. Ошвартованный по корме «Форта Стайкина» грузовой пароход «Джапаланда» водоизмещением почти 4000 т забросило на крышу склада. После каждого взрыва по акватории дока-бассейна и внешнего рейда прокатились две огромные волны. Швартовые судов обрывались, как нитки, тяжелогруженные транспорты, словно щепки, било о бетонные причалы. Загорелись 12 пароходов, а 18 торговых судов и 3 военных корабля были потоплены или серьезно повреждены. Общий тоннаж в той или иной степени пострадавших судов составил более 50 000 т. Не менее страшными были разрушения и на береговых объектах. Взрывной волной разворотило более пятидесяти портовых складов, хранившиеся в них зерно, хлопок, военная техника были разбросаны по всей территории порта. Раскаленные осколки вызвали многочисленные пожары, в их дыму гремели мощные взрывы — рвались склады со снарядами.

Однако больше всего пострадал сам Бомбей, хотя город и находился в полмили от порта. Упавшие на деревянные дома окраин сотни горящих кип хлопка вызвали многочисленные пожары. Раздуваемый свежим муссоном огонь стал быстро распространяться к центру города. Бомбею грозила опасность полного уничтожения. По воспоминаниям очевидцев, к вечеру зарево пожара было видно с моря за 75 миль. Всю ночь со стороны порта доносились грохот взрывов и треск рушившихся зданий. Пожарная служба города была бессильна потушить этот адский костер. Чтобы спасти хотя бы центр от огня, было решено сделать «мертвую зону» шириной в 500 м. На эту работу бросили тысячи солдат и моряков, им помогали десятки тысяч добровольцев. Битва за Бомбей длилась три дня и три ночи. Город был спасен только благодаря тому, что в полосе 500 м взорвали все здания, которые могли дать пищу огню. Последние очаги пожара ликвидировали только к 1 мая 1944 года.

Число жертв бомбейской катастрофы неизвестно, поскольку никто не знал количества жителей этого огромно-

го, перенаселенного мегаполиса. Точно были учтены только те жертвы, которые зарегистрировали морги и больницы. По официальным данным — 1500 убитых и более 3000 раненых. Сколько человек пропало без вести, никто никогда не узнает. Порт пришлось отстраивать заново, восстанавливать почти 6 миль железных дорог, силовую электрическую сеть, телефонную и телеграфную связь. Сумма нанесенного ущерба превысила 1,5 млрд долларов (цифра по тем временам просто чудовищная). Бомбейский порт был закрыт до 28 октября 1944 года. Согласитесь, что такой ущерб не смог бы причинить ни один самый массированный налет вражеской авиации.

Назначенная, прямо по горячим следам, британским правительством особая комиссия по разбору причин катастрофы так и не смогла установить точную причину возникновения пожара. Наиболее правдоподобными были признаны две версии — самовозгорание хлопка или брошенный в трюм окурков сигареты. Основную вину за последствия свалили на местных пожарных, чьи действия были признаны совершенно некомпетентными поскольку не было установлено точное местонахождение очага пожара, и струя воды, которую они лили в трюм, не достигала цели. Уточнить место возгорания, послав туда человека, на момент прибытия пожарных на борт судна было уже невозможно из-за отсутствия жаропрочных асбестовых костюмов и специальных дыхательных приборов. Опросить же докеров-туземцев, наблюдавших начало возгорания на месте, пожарные-англичане посчитали ниже своего достоинства. Не нашлось в огромном порту и исправного аппарата для резки металла. Если бы он был, то, прорезав борт, огонь наверняка бы быстро потушили. При тушении пожара не было централизованного руководства. Ни командующий флотом Индии, ни даже капитан порта не были поставлены в известность о том, что судно необходимо затопить: согласно правилам, любой из них имел право принять такое решение без риска для своей карьеры. И, наконец, роковую роль в этой истории сыграла нерешительность полковника Сандлерса. Если бы он, даже превысив свои пол-

номочия, взял на себя ответственность и приказал затопить пароход у пирса, то катастрофы бы не произошло.

Впрочем, комиссия, мягко говоря, слукавила. Причиной пожара, безусловно, явилось нарушение Адмиралтейством элементарных норм предосторожности при загрузке «Форта Стайкина». Ни в коем случае нельзя было грузить в один трюм ТНТ, боеприпасы и хлопок, поскольку последний из всех грузов занимает второе место после угля по вероятности самовозгорания. На эту промашку наложилась роковая ошибка администрации бомбейского порта, которая решила поставить взрывоопасный транспорт в док-бассейн, забитый другими судами. Да и, по большому счету, такое судно, как «Форт Стайкин», в порту, который фактически слит с городом, надо было разгружать только на внешнем рейде.

Печальный список катастроф такого рода можно пополнить еще очень многими случаями. Например, 3 декабря 1948 года в результате взрыва груза боеприпасов на китайском пароходе «Кианджия» (1432 т) погибли более 1000 человек. 23 августа 1949 года в порту Каохсунинг на острове Тайвань во время погрузки боеприпасов в результате пожара взорвался и затонул пароход «Чайна Виктор» (3283 т). Взрыв почти полностью разрушил порт, были убиты более 500 человек. Но, пожалуй, к самому тяжелому случаю взрыва боеприпасов за послевоенное время следует отнести катастрофу у острова Окинава, произошедшую 17 апреля 1958 года. Американские водолазы, ликвидируя последствия войны, производили судоподъемные работы на пароходе «Канада Виктория» (7608 т). Чтобы получить доступ к грузу, произвели взрыв небольшого заряда. Заряд был настолько маломощным, что никаких мер безопасности принято не было. Однако этот микровзрыв вызвал детонацию почти 3 т боеприпасов, которыми, как оказалось, был загружен пароход. Пострадало множество судов и несколько сотен человек.

Как уже говорилось выше, многие эксперты-пиротехники относят два, подробно описанных в этой главе, взрыва к самым мощным (естественно, до создания атомной бомбы)

в истории человечества. Однако первенство в этом вопросе принадлежит не морякам. Пожалуй, самый большой из известных взрывов произошел в 1920 году вблизи города Оппельн в Германии. Здесь был открыт завод по изготовлению минеральных удобрений. Как побочный продукт получался аммоний, и его сливали в обширный глубокий котлован, оставшийся после выемки глины для уже давно закрытого кирпичного завода. За несколько лет скопилось более 10 000 т аммония, и он так слежался, что образовал как бы монолитную скалу.

Внезапно на эти «отходы» появился спрос, и за него назначили хорошую цену, а для нищей Веймарской Германии это было настоящим благом. Решили аммоний продавать, но оказалось, что его не берут ни лом, ни кирка. За дело взялись грамотные специалисты-подрывники: попробовали бурить шурфы и взрывать малыми зарядами крупнозернистого черного пороха. Прodelали опыты, все получилось. Передали работу подрядчику, строго наказав ему применять только черный порох и малые заряды. Так вначале подрядчик и делал, но затем, увидев, что работа идет медленно, решил: «Кто же сейчас черным порохом работает, уже много лет я успешно работаю толлом». Никого не спрашивая, он заложил несколько шашек. В отличие от пороха действие этого вещества бризантное, что привело к детонации и мгновенному взрыву всей массы аммония.

От химического завода не осталось даже следа, больше половины города Оппельна было разрушено до основания. Были убиты более 4000 человек и несколько тысяч ранены. Осколки и камни летели на 5—10 км кругом, а один массивный кусок стального угольника пробил крышу дома в 15 км от места взрыва. Думается, что хозяин дома встретил пришельца совсем не так, как житель Бомбея, чью крышу пробил 22-килограммовый золотой слиток.

Вышеописанные катастрофы намного превосходят по своим масштабам ущерб, причиненный взрывами намеренными, поскольку диверсанту никогда не установить бомбу такой мощности, а самые элементарные экономические соображения не позволят установить чрезмерно большой за-

ряд на брандер. Как видите, уважаемый читатель, самые страшные взрывы бывают не тогда, когда их специально планируют люди, а когда нарушаются элементарные правила обращения со взрывчатыми веществами и теряется бдительность.

Фонари и флаги

Сейчас всем хорошо известно, что для опознания судов используются судовые огни и флаги. Этот небольшой рассказ о том, как данные неперменные атрибуты любого современного корабля появились на свет.

Армады судов под флагами разных стран находятся в море и днем и ночью. Каждое современное торговое судно или военный корабль, согласно Международным правилам для предотвращения столкновения судов в море, от заката до восхода солнца несет строго определенные огни. Это сегодня. А сотни и сотни лет корабли плавали без всяких огней. Поначалу число судов было невелико, и опасность столкновения в ночное время считалась маловероятной. Люди, занимавшиеся судоходством, больше заботились о сооружении на опасных берегах маяков, нежели об оснащении кораблей фонарями.

Правда, первая в истории попытка хоть как-то навести порядок в несении кораблями в ночное время огней относится к далекому IV веку до н. э. В так называемом Родосском морском праве содержался целый ряд записей о предупреждении столкновений судов в море. Этот свод морских законов составили жители греческого острова Родос, расположенного в Эгейском море. В наши дни единственный экземпляр этого уникального манускрипта хранится в Исторической библиотеке Ватикана. В третьей части этого свода, всего включающего 66 правил, в статье 36 сказано: «Если корабль, идущий под парусами, налетит на корабль, стоящий на якоре или лежащий в дрейфе, и это произойдет днем, то вина за столкновение ложится на капитана и команду первого корабля.

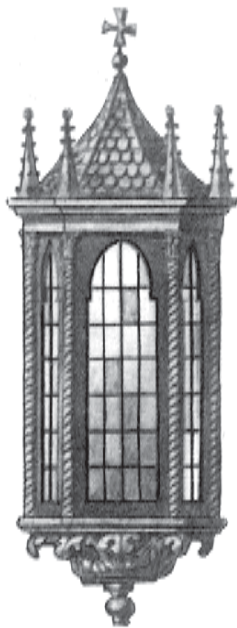
Кормовой фонарь испанской каракки (XVI век), один из старейших судовых светильников, дошедших до нашего времени

Корабль, стоящий на якоре или лежащий в дрейфе ночью, для предупреждения столкновения должен зажигать на палубе огонь или оповещать идущие мимо корабли криком. Если капитан не сделал ни того, ни другого и произошло столкновение, то пусть благодарит сам себя».

Впрочем, древние моряки и без этого правила хорошо понимали, что во время стоянки на якоре и при подходе к гавани в ночное время зажженный на палубе огонь наверняка предотвратит столкновение судов. Для подачи звуковых сигналов иногда использовали природные данные свиньи, которая единственная из животных может визжать без остановки несколько часов: вахтенный сидел на палубе и крутил поросенку уши. Поэтому в древности судовая свинья, как член экипажа, была весьма популярна и часто заменяла собаку.

С изобретением в начале XIII века венецианцами технологии создания стеклянных листов факелы и открытые горелки, очень неудобные на море, стали заменять фонарями.

Фонари кругового освещения обычно ставили на высокой корме корабля. Торговые суда, как правило, несли один или два кормовых фонаря, военные — от трех до семи. Во время совместного плавания военных кораблей в составе эскадр и флотов в ночное время кормовые фонари использовались для подачи различных сигналов и команд. В «Морском трактате», составленном знаменитым адмиралом Вильямом Монсом в 1635 году, имеется инструкция для капитанов английских кораблей, находящихся в совместном плавании. В ней, в частности, говорится: «Если по причине

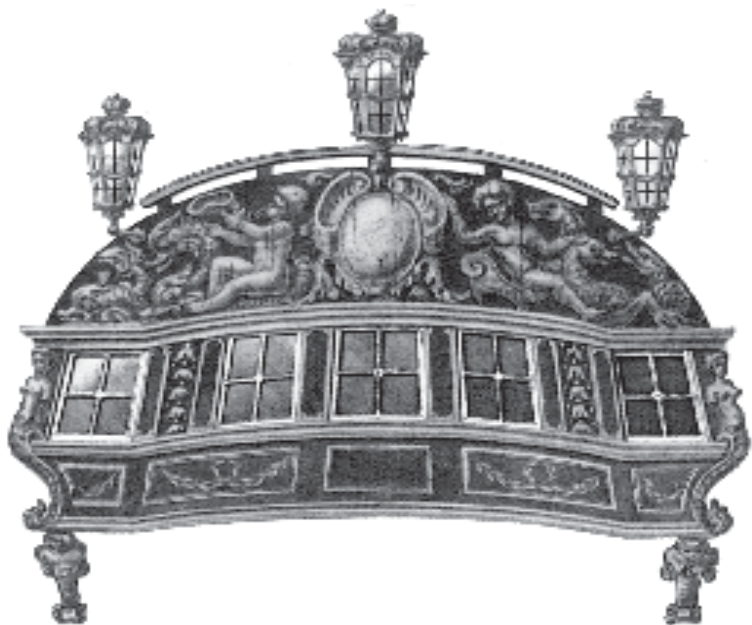


плохой погоды я уменьшу парусность, то на корме выставлю три фонаря, зажженных один над другим».

Фонари становятся обязательным атрибутом любого судна. Вместе с тем, моряки прекрасно понимали, какую беду может принести огонь просмоленному деревянному кораблю, поэтому все манипуляции с фонарями и другими предметами такого рода строжайше регламентировались специальными правилами. В Российском морском уставе была даже отдельная глава «Об огне», которая предписывала на каждом корабле назначать старших огневых из унтер-офицеров, а в помощь им — огневых из матросов. Первые должны были нести непрерывную вахту, подчиняясь вахтенному офицеру, вторые обязаны были разносить огни в специальных ручных фонарях.

Никто (даже офицеры) не имел право сам брать огонь из кормового фонаря без ведома вахтенного старшего огневого. После 21 ч огонь мог быть только в адмиральской и командирской каютах, в кают-компании и выходящих на нее офицерских каютах, нактоузах, под склянкой, в палубах у каждого люка и при больных в лазарете. После 22 ч огонь в офицерских каютах должен был быть погашен, а ко всем горящим огням в палубах назначались часовые.

Особые предосторожности предпринимались на корабле, когда было необходимо работать в крюйт-камере. «Когда случается необходимость идти в крюйт-камеру, — говорится в Уставе 1853 года, — прежде всего должно погасить все огни на корабле. Затем артиллерийский офицер... получает ключи, но не открывает крюйт-камеры, пока не будут зажжены специальные фонари с поддонами. Для сего приносится огонь в исправном ручном фонаре вахтенным огневым, и створки фонарей открываются лично артиллерийским офицером, но не иначе как в присутствии офицера, для сего присланного... затем артиллерийский офицер приказывает налить воду в поддоны и зажечь фонари. Когда фонари зажжены, назначенный к ним часовой наблюдает за исправным горением оных, заботится, чтобы в поддонах всегда была вода, снимает нагар с осторожностью и тушит его в поддоне. Затем дверцы крюйт-камерных фона-



Кормовые фонари русского фрегата
«Крейсер» (1723)

рей затворяются, огонь в ручном фонаре тушится, и двери крюйт-камеры отворяются в присутствии посланного для сего офицера. Войдя в крюйт-камеру, артиллерийский офицер запирает за собой двери и люки, а потом удостоверяется, нет ли в фонарях скважин. Заметив щель, он немедленно приказывает тушить неисправный фонарь, замазать оную и немедленно дает знать об этом командиру. Только после этого он имеет право приступить к работе».

Сколь ни кажется громоздкой и обременительной эта система, нарушение ее часто обходилось для моряков очень дорого. Наиболее дикий и парадоксальный случай за всю историю русского флота, пожалуй, имел место осенью 1831 года, когда в Кронштадт после трехлетнего плавания вернулся корабль «Фершампенауз». Он уже стоял на малом рейде, готовясь втянуться в гавань, пирсы которой ломились

от встречающих, когда на нем раздался глухой взрыв и из кроют-камеры повалил густой черный дым. Через несколько мгновений пламя охватило весь корабль, люди стали прыгать за борт, но 48 человек погибли, а многие получили сильные ожоги. «Фершампенауз» отнесло на мель, где он быстро полностью выгорел.

Суд нашел массу нарушений в организации «огневой» службы и признал виновными в трагедии командира корабля, старшего артиллерийского офицера и содержателя артиллерийского склада, которых разжаловали в рядовые. Эта катастрофа породила много самых невероятных слухов и даже подсказала известному писателю-маринисту К. В. Станюковичу сюжет для одного из его «Морских рассказов».

К середине XVII века художественное оформление в архитектуре корабля достигло кульминации и превратилось в подлинный предмет искусства. Кормовые фонари, так же как и носовые скульптуры, сделались главным элементом в декоре корабля. Их форма и богатая отделка символизировали мощь и величие монархов, которым принадлежали военные флоты. Но кроме декора фонарь должен был выполнять и свою основную функцию, поэтому, как правило, эти изделия имели довольно сложную конструкцию из металла с витиеватыми переплетами, в которые вставлялись стекла. Каждый освещался несколькими десятками огромных свечей, устанавливаемых внутри в несколько ярусов. Размеры некоторых фонарей на крупных судах были поистине циклопическими. Об этом красноречиво свидетельствует запись, сделанная в вахтенном журнале 17 января 1661 года секретарем британского Адмиралтейства С. Пеписом после экскурсии, организованной для представительниц высшего света на линейный корабль «Ройял Соверн»: «Леди Сэндвич, леди Джеймайма, госпожа Браун, госпожа Грейс, Мери и ее паж, слуги дам и я — все мы вместе вошли в корабельный фонарь».

И если не считать «адмиральских фонарей», которые зажигались на марсе флагманских кораблей, кормовой фонарь на протяжении трех с половиной столетий был единственным навигационным огнем каждого судна. Но этот, говоря



Судовой фонарь
голландского
корабля (1670)



Судовой фонарь
турецкого корабля
(XVIII век)



Судовой фонарь
французского
корабля «Агреабль»
(1697)



Судовой фонарь
русского 100-пушечного
корабля (1802)



Судовой фонарь
французского корабля
«Корона» (1636)

современным языком, источник информации не позволял судоводителям определить в ночное время, находится ли тот или иной корабль на якоре или имеет ход.

Шло время, и к середине XIX века человечество уже располагало огромным флотом военных и торговых судов, среди которых было много паровых. На морских дорогах становилось тесно, а в таких оживленных местах, как подходы к морским портам Европы, пролив Ла-Манш, Северное море, Балтика, Гибралтар, нередко даже возникали пробки. Особенно тяжело приходилось судоводителям во время плавания в этих районах ночью или в тумане. В 1852 году британское Адмиралтейство ввело правило, которое обязывало все английские и иностранные суда, приблизившиеся на 20 миль к берегам Альбиона, в ночное время нести особые ходовые огни (топовые и отличительные бортовые). Согласно с этим положением, все убытки в случае столкновения возмещались владельцем того судна, которое не несло указанных огней.

Вскоре английские правила узаконили и ими стали руководствоваться другие морские государства. Тем не менее, несмотря на существование законов, которые, казалось, должны были обеспечить безопасность плавания судов, статистика аварийности показывала обратное. Только за десять лет (1854—1863) было официально зарегистрировано 2344 столкновения. Это свидетельствовало о том, что действовавшие в те времена правила были далеко не совершенны и нуждались в существенных дополнениях и уточнениях. В 1889 году в Вашингтоне была созвана Международная конференция по выработке единых норм для предупреждения столкновений судов в море. В ней участвовали представители 26 морских держав. Принятые ими четкие и эффективные правила без значительных изменений действуют и поныне. В частности, судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять:

- топовый огонь впереди;
- второй топовый огонь позади и выше переднего;
- бортовые огни;
- кормовой огонь.

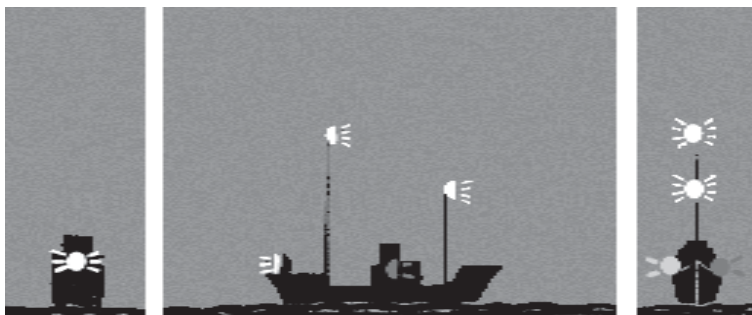


Схема огней судна с механическим двигателем на ходу

Топовый огонь — белый огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 225° и установленный таким образом, чтобы светить прямо по носу.

Бортовые огни — зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту; каждый из этих огней освещает непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^\circ$ и установлен таким образом, чтобы светить прямо по носу.

Кормовой огонь — белый огонь, расположенный, насколько это практически возможно, ближе к корме судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме.

Человечество прошло довольно тернистый путь, чтобы выработать простую и стройную систему ходовых огней, но не менее сложный путь прошли и корабельные флаги. Однако если главные морские державы веками ходили под одним и тем же полотнищем, то Россия и тут пошла своим путем. Лаконичный и строгий русский военно-морской Андреевский флаг явился, как и сам регулярный флот, детищем Петра Великого. Ну а раньше? Какими были морские флаги в предшествующие века?

Увы, сегодня уже невозможно достоверно установить, под какими флагами совершали свои походы к Константинополю ладьи князя Олега, плавали суда новгородских купцов

Флаг образца
1693 годаФлаг образца
1696 годаФлаг образца
1697 годаФлаг образца
1699 года«Ординарный» вымпел
1699—1870 годов

и корабли небольшой каперской эскадры Ивана Грозного. Не знаем мы и рисунка первого русского военно-морского флага, поднятого на корабле «Орел» в 1669 году. Известно только, что был он цветов «червчатых, белых, лазоревых» и что на флагах и вымпелах находилось изображение двуглавых орлов. Возможно, он был таким, как флаг, поднятый Петром на вооруженной яхте «Св. Петр» в августе 1693 года, — полотнище из трех горизонтальных полос с золотым орлом в центре. Только с этого момента и можно дос-

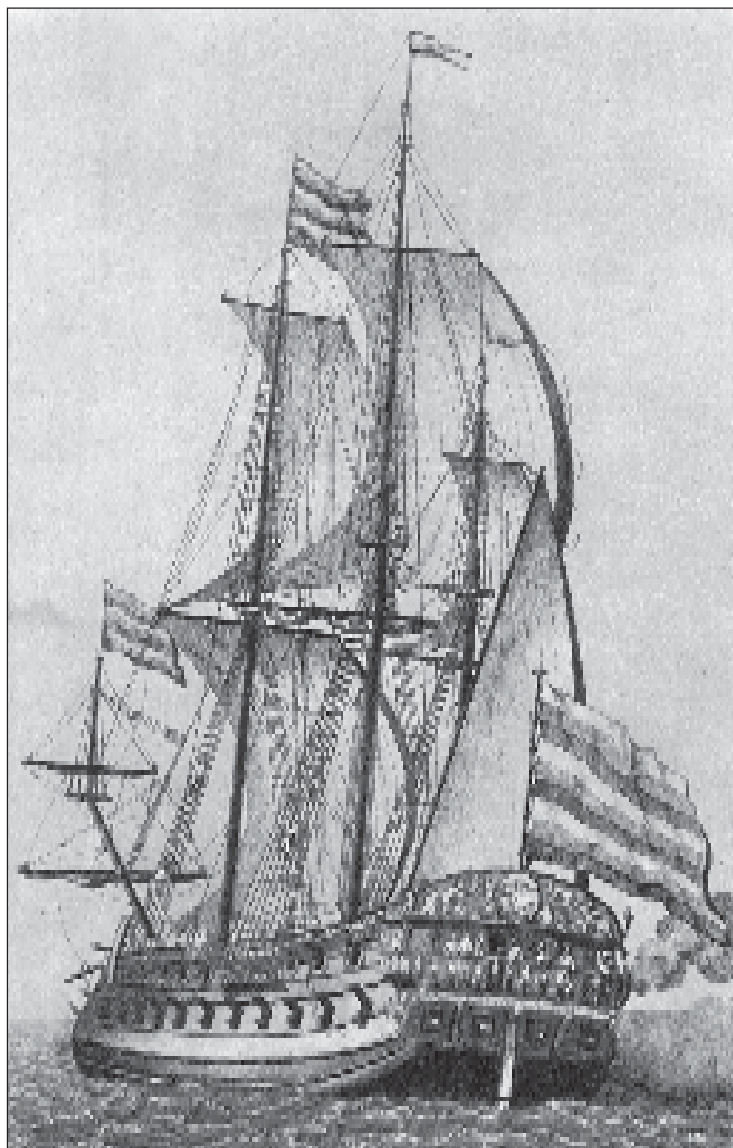
товерно проследить всю непростую эволюцию военно-морского флага России.

1696 год, вторая осада турецкой крепости Азов. Русские корабли несут кормовой флаг с синим прямым крестом и четвертями белого и красного цветов. И хотя с помощью флота крепость была взята, стяг не прижился. Уже в следующем году Петр I учреждает новый военно-морской флаг из трех горизонтальных полос — белой, синей и красной. Фактически произошло возвращение к флагу 1693 года, но без орла. Под ним отправился в 1699 в Константинополь (кстати, в первый заграничный поход российского военно-морского флота) корабль «Крепость». В то же время Петр, вернувшийся из поездки в Голландию и Англию, продолжил поиски рисунка военно-морского флага, и в ноябре 1699 года впервые на этом трехцветном полотнище появляется синий крест — канонический знак покровителя России святого Андрея Первозванного. Он же помещается государем и в белой головке известного еще с 1697 года трехцветного вымпела, просуществовавшего под названием «ординарного» до 1870 года.

В 1700 году Петром рассматриваются гравюры и чертежи корабля-красавца «Предистинация». На четырех изображениях одного корабля было четыре разных флага. Но флаг из девяти полос плохо читается и, в придачу, очень похож на голландский флаг контр-адмирала. С крестом и каймой — получается то флаг Мекленбурга, то перевернутый знак беды. Этот вариант явно неудачен.

Наконец, флаги на чертеже — они удовлетворили привередливого царя. Так, подобно системе, принятой в военном флоте Великобритании, появляются три флага — белый, синий и красный с Андреевским синим крестом в белом крыже (крыж — верхняя четверть флага у древка). Учреждаются и галерные флаги, отличающиеся от корабельных только наличием косиц. На мачтах стали поднимать цветные вымпелы.

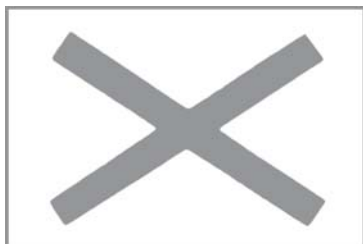
Синий и красный флаги, иногда отменяемые и вводимые вновь, просуществовали без всяких изменений до 1865 года. Белый же флаг получил другой рисунок: уже в 1710 году



Корабль «Предистинация» с «девятиполосным» флагом
(гравюра Шхонебека, 1700 год)



Белый и цветной корабельные флаги
образца 1701 года

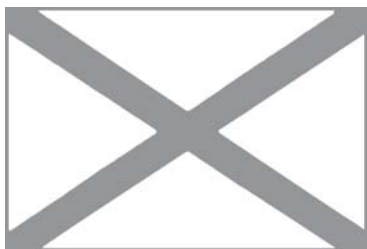


Андреевский флаг
образца 1710 года

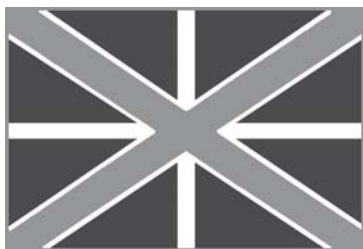
Цветной флаг
галеры

синий Андреевский крест был вынесен из крыжа в центр полотнища и словно висел в нем. И, наконец, в 1712 году Андреевский флаг принимает привычный, хорошо нам известный облик. Надо отметить, что в поисках окончательного, явно удачного варианта флага Петр I перепробовал более 30 проектов.

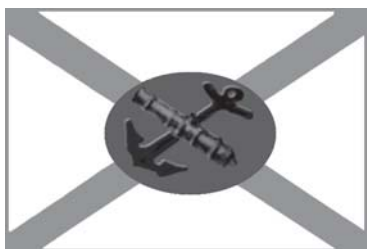
С 1720 года на бушприте военных кораблей стали поднимать гюйс — специальный стяг, ранее используемый как флаг морских крепостей и называвшийся кайзер-флагом. Главенство белого флага среди трех остальных было закреплено только в Уставе 1797 года: «Если корабли никуда не причислены, несут белые флаги». Впрочем, корабли Черноморского флота со дня его основания и до 1918 года плавали только под белыми флагами (известно, что красный цвет имели флаги Османской империи). Что же касается цветных флагов, то, как уже говорилось выше, не было их на ко-



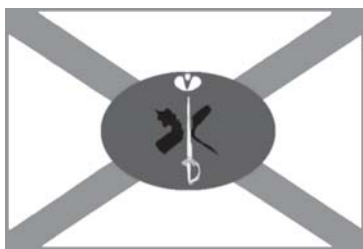
Андреевский флаг
образца 1712 года



Гюйс



Флаг кораблей
учебного экипажа



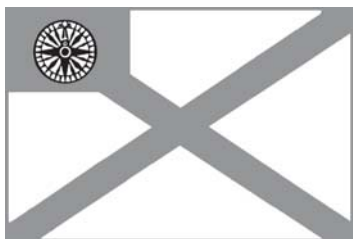
Флаг кораблей Морского
кадетского корпуса

раблях в 1732—1743-м и 1764—1797 годах. В крыжах синего и красного флагов с 1797 по 1801 год находился не Андреевский крест, а гюйс, который для Павла I, с детства носившего звание генерал-адмирала, имел особое значение как личный знак. Надо отдать должное этому импульсивному императору, имевшему очень сложный и противоречивый характер: он превратил флаги и знамена из заурядных предметов вещевого довольствия в боевые реликвии.

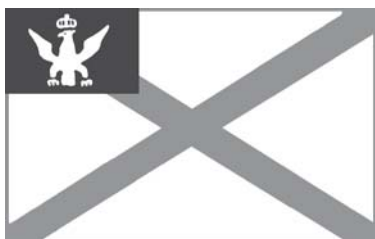
Однако Андреевский флаг так и не стал единственным: на кораблях российского военного флота применялся еще целый ряд других кормовых флагов. Еще в 1797 году суда Морского кадетского корпуса получают особый кормовой флаг с изображением в красном овале герба учебного заведения. На грот-мачте они поднимали «ординарный» вымпел с трехцветными косицами. С 1827 года корабли учебных

морских экипажей также начинают поднимать особый флаг с изображением скрещенных пушки и якоря. Имели свои кормовые флаги и гидрографические суда русского военноморского флота. Так, в 1828 году учреждается «флаг для лоции», на андреевском полотнище которого в центре находилось изображение черной катушки компаса с золотым якорем, указывающим на север. Однако в 1837 году его заменяет на кормовом флагштоке учрежденный еще в 1829 году флаг генерал-гидрографа, который имел ту же катушку, но не в центре, а в синем небольшом крыже. В 1815—1833 годах существовал и специальный кормовой флаг для судов висленской военной флотилии Царства Польского, появившегося в составе Российской империи. Это был Андреевский флаг с небольшим красным крыжем, в котором находился белый польский орел. При Павле I некоторые русские корабли поднимали пару лет и совсем нелепый для России флаг — красный с белым крестом штандарт ионитов. Это был кормовой флаг мальтийской эскадры, созданной новоиспеченным главой Мальтийского ордена и сразу упраздненной после смерти Павла I.

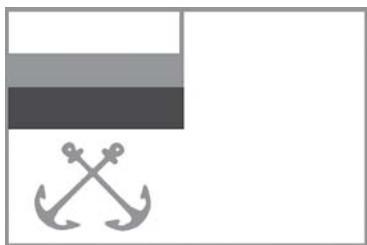
Несколько слов стоит сказать и о флагах вспомогательных судов ВМФ в этот период. До 1797 года они на корме несли торговый трехцветный флаг, а для отличия от коммерческих судов — на бушприте гюйс. С 1797 по 1804 год их отличием стал военный вымпел, а с мая 1804 года, наконец, учредили специальный флаг с белым или синим полотнищем, с крыжем национальных цветов и перекрещенными



Флаг гидрографических
судов



Флаг судов висленской
военной флотилии



Флаг военного транспорта
с белым полотнищем
(до 1870 года)



Георгиевский вымпел
образца 1819 года

якорями под ним. При этом если военный транспорт был вооружен пушками, то он нес также и военный вымпел. Все вышеперечисленные флаги были отменены в 1865 году.

Читатель, видимо, обратил внимание, что в статье не упомянут Георгиевский флаг. Дело в том, что, несмотря на устойчивое мнение, такого кормового флага никто никогда **специально** не учреждал. История георгиевских флагов начинается в 1813 году. Летом этого года у города Кульм отряд графа Остермана-Толстого преградил путь французскому корпусу маршала Вандама, чем спас от полного уничтожения отходившую от Дрездена армию союзников. В тяжелейшем бою русские одержали победу. В составе отряда находился и гвардейский морской экипаж, награжденный за это сражение **Георгиевским знаменем**. Однако получение столь высокой награды вначале никак не отразилось на флагах кораблей, приписанных к гвардейскому экипажу. Это упущение Александр I вскоре исправил своим указом от 5 июня 1819 года: «В память сражения при Кульме...» — говорилось в нем. Отныне отличием судов гвардейского экипажа становится трехцветный **вымпел** с Андреевским флагом в головке, на центр креста которого был наложен красный щит с каноническим изображением св. Георгия Победоносца. Это

был георгиевский вымпел, а отнюдь не флаг, как указано в некоторых источниках.

Другими флагами, которые предназначались только для подъема должностными лицами, были:

Георгиевский адмиральский флаг (не путайте с кормовым, поскольку поднимали его только на мачте в случае нахождения на борту флагмана), имевший полотнище Андреевского, но с вышеупомянутым щитом в центре;

георгиевский брейд-вымпел;

шлюпочный флаг контр-адмирала.

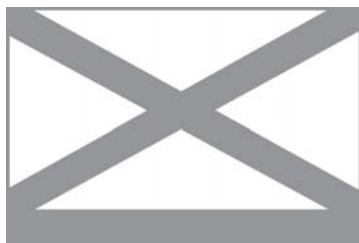
На кормовом же флагштоке корабли гвардейского морского экипажа несли обычный Андреевский флаг, как и все остальные корабли русского военного флота.

Русско-турецкая война 1827—1829 годов явила миру новые выдающиеся подвиги русских моряков. «Азов» и «Меркурий» — названия этих кораблей навечно вписаны в историю морской славы России. Учитывая героизм 12-го и 32-го флотских экипажей, матросами которых были укомплектованы эти корабли, было предписано «Азову» и «Меркурию» **в качестве кормового** флага поднимать адмиральский Георгиевский, а их экипажи причислить к гвардейскому со всеми вытекающими отсюда немалыми льготами и привилегиями. За всю последующую историю России больше ни один корабль не получал этого отличия. Даже крейсер «Варяг», у которого все члены экипажа (даже врачи и священник) стали георгиевскими кавалерами, после возвращения в состав русского флота получил право всего лишь на георгиевский вымпел. Георгиевский же флаг могли нести только корабли, названные в память о прежних подвигах — «Память Азова» и «Память Меркурия».

Как уже говорилось выше, разновидностью морских флагов были адмиральские и шлюпочные. В 1701 году Петр I, подобно англичанам, ввел цветные адмиральские флаги: белый для адмирала, синий для вице-адмирала и красный для контр-адмирала. Все корабли, подчиненные флагману, несли на корме флаг его цвета. Однако с 1716 года цветом стали обозначать части флота, а наличие на борту и ранг флагмана определяли по месту подъема его флага, повто-



Георгиевский
адмиральный флаг



Шлюпочный
флаг вице-адмирала



Георгиевский вымпел
образца 1870 года

ряющего кормовой. Так, адмирал поднимал флаг на грот-мачте, вице-адмирал — на фок-мачте, а контр-адмирал — на бизань-мачте. Такая, довольно стройная, система просуществовала до 1870 года, когда появилось много двух- и даже одномачтовых паровых судов.

Шлюпочные адмиральские флаги впервые появились в 1723 году во время смотра «Дедушки русского флота» — ботика Петра I. Адмиралы плыли вдоль линии кораблей и фрегатов на шлюпках. Ботик нес на корме гюйс — знак генерал-адмирала, а на мачте императорский штандарт. На шлюпках полных адмиралов развевался Андреевский флаг, на шлюпках вице-адмиралов — Андреевский с синей полосой, а на шлюпках контр-адмиралов — Андреевский с красной полосой. Система прижилась. В 1797 году Павел добавил к ней еще и цветные шлюпочные флаги. С 1870 года шлюпочные флаги получили дополнительную функцию, их вместо андреевских стали поднимать адмиралы, находящиеся на борту двух- и одномачтовых судов.

С развитием флота происходит изменение и во флагах. В 1865 году за ненадобностью отменяются синие и красные

флаги. Отменяются и все, кроме Андреевского, кормовые флаги. Особенно богат был на реформы 1870 год, когда не только шлюпочные флаги становятся стеньговыми флагами адмиралов. Но отменяется и «ординарный» выппел, под которым плавали суда, не причисленные к какой-нибудь дивизии, а георгиевский выппел получает вместо трехцветных белые косицы. В том же году кормовым флагом вспомогательных судов русского ВМФ становится «разжалованный» в 1865 году синий флаг, с изображением Андреевского креста на крыже.

Вихрь революций, пронесшийся над Россией в начале XX века, принес новые символы. Июль 1905 года. Черное море. Команда восставшего броненосца «Князь Потемкин Таврический» решает, что делать с развевающимся на гафеле Андреевским флагом. Ведь под ним громили турецкий флот у Калиакрии и Синопа, штурмовали остров Корфу, героически защищали Севастополь. Никто не посмел унизить его: созданная на броненосце комиссия постановила, что Андреевский флаг — это флаг народа, а не царя. И он остался на гафеле, а выше, на мачте, было поднято красное полотнище. Так и реяли они рядом на мятежном броненосце — символ борьбы и символ блестящих побед русского флота. Хорошо бы некоторым рьяным современным переименователям и конъюнктурщикам от топонимики поучиться мудрости у простых русских людей.

После Октябрьской революции, с весны 1918 года, прекращается подъем Андреевского флага на боевых кораблях Советской республики, которые они (словно по завету матросов «Потемкина») несли до этого рядом с красными полотнищами. А вечером одного из декабрьских дней 1924 года на рейде африканского города Бизерта его навсегда, как думали многие, спускают и белогвардейские корабли, кончившие свой век вдали от родных портов...

Первый военно-морской флаг Страны Советов был утвержден Советом Народных Комиссаров, через месяц его рисунок уточнили, а окончательно кормовой флаг был установлен решением V Всероссийского съезда Советов в конце июня 1918 года. В постановлении говорилось, что «тор-



Флаг образца
1918 года



Флаг образца
1920 года

говым, морской и военный флаг РСФСР состоит из полотнища красного цвета, в левом углу которого, у древка, наверху, помещены золотые буквы «РСФСР» или надпись «Российская Советская Социалистическая Республика». Как видите, этот стяг стал единым как для боевых кораблей, так и для коммерческих судов, что вызывало известные неудобства в определении их принадлежности и противоречило международному праву.

Поэтому 29 сентября 1920 года для военного флота был наконец введен особый флаг, на красном полотнище которого имелось изображение адмиралтейского якоря синего цвета, по его штоку шла белая надпись «РСФСР», на якорь накладывалась пятиконечная звезда. Просуществовав около трех лет, он, после образования СССР, был заменен новым флагом военно-морского флота. В центре красного полотнища находился белый круг, от которого расходились восемь белых полос.

К десятой годовщине Октябрьской революции правительство утвердило Почетный Революционный военно-морской флаг, отличавшийся от предыдущего тем, что имел белый крыж с изображением ордена Красного Знамени, окаймленного узкой красной полосой. Изготавливался почетный стяг из шелка и торжественно вручался экипажу вместе с орденом. Награжденные корабли или подразделения впредь именовались Краснознаменными, при новом награждении орденом Почетное знамя вторично не вручалось. Первым Краснознаменным кораблем стал балтийский крейсер «Аврора», команда которого сыграла весьма заметную роль в Октябрьской революции и Гражданской войне.

В 1935 году ВЦИК и Совнарком вынесли совместное решение о введении новых кормовых флагов кораблей и должностных лиц. Надо отдать должное создателям этого очень удачного и красивого флага: они использовали традиционные для российского флота цвета — белый, синий и красный. Этим же указом Почетный Революционный флаг был преобразован в Краснознаменный, в связи с чем изменился и его рисунок.

«Флаг сразу всем понравился, — вспоминал капитан первого ранга И. А. Ананьев, служивший тогда на крейсере, — поднимали его в торжественной обстановке. Никогда еще столько внимательных глаз не следило за медленно под мелодичные звуки горна поднимающимся на кормовом флагштоке флагом. Как только личный состав был распущен, все сбегались на корму».

Под этим флагом советские моряки сражались на фронтах и флотах Великой Отечественной войны. 10 августа 1941 года в Кольском заливе на советский сторожевой корабль «Туман», переоборудованный из рыболовного траулера и несущий всего две небольшие пушки, напали три фашистских эсминца. В неравном бою погиб почти весь экипаж и был сбит флаг корабля. Увидев горящий сторожевик без флага, немцы прекратили огонь, и тогда раненый матрос Семенов со словами: «Ишь что гады захотели!», поднял



Первый военно-морской флаг СССР



Военно-морской флаг СССР образца 1935 года



Гвардейский военно-морской флаг СССР

флаг на руках, чтобы показать врагу, что гибнущий «Туман» не сдастся.

29 июня 1942 года был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении нескольким боевым кораблям почетного звания «Гвардейский». Знаком отличия стало появление на их кормовых флагах черно-оранжевой витой ленты. Цвета ее также были традиционными для отечественного флота и совпадали с расцветкой лент Георгиевских крестов — самой почетной награды русских воинов.

Эти флаги без изменений просуществовали до 1991 года, а затем Указом Президента РФ были заменены старыми андреевскими.

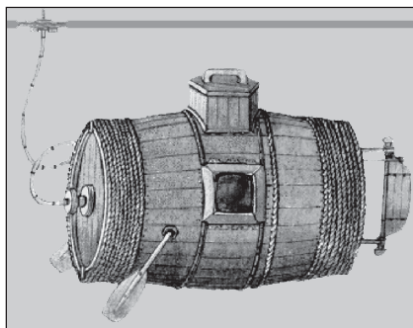
Забывшие творцы подводного оружия

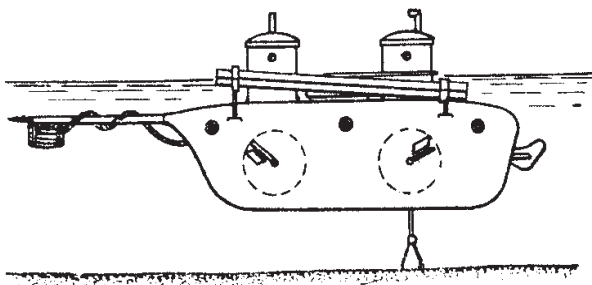
Эта глава может вызвать недоуменный вопрос у читателя — вроде никаких приоритетов на ниве подплава у России быть не может? Однако это мнение является ошибочным. Действительно, первую подводную лодку, о которой сохранились вполне достоверные сведения, построил в 1620 году для забавы лондонской знати голландский врач Корнелиус ван Дреббель. Она была сделана из дерева и обтянута промасленной кожей. Судно было оснащено несколькими также кожаными мехами — типа тех, что применяются в кузницах. Для погружения воду в них впускали, а при всплытии удаляли. Лодка могла погружаться на глубину до 4,5 м и находиться под водой несколько часов. В движение как на глубине, так и на поверхности судно приводилось двенадцатью веслами особой конструкции. Отверстия для прохода весел через борта имели кожаные манжеты, не пропускавшие воду. В лодке могли находиться до 20 человек (12 гребцов и 8 пассажиров). Это сооружение считалось в то время чудом судостроительного искусства и в течение 10 лет совершало рейсы между Гринвичем и Вестминстером, перевозя высокопоставленных лиц.

Подводная лодка
конструкции Е. Никонова

Вместе с тем первым в мире строителем боевой подводной лодки стал русский крестьянин Ефим Никонов. В челобитной, поданной в 1719 году Петру I, он писал, что сделает «к военному случаю на неприятелей угодное судно, которым в море в тихое время будет из снаряду разбивать корабли». В качестве оружия предполагалось использовать специальные «огненные трубы». Никонов заверял Петра в том, что готов «потерею живота своего» гарантировать успех задуманного дела. Император мгновенно оценил важность изобретения, и в феврале 1720 года началась постройка модели, а в 1721-м модель в присутствии самого Петра была испытана и показала хорошие качества. Она свободно погружалась, всплывала и маневрировала под водой. После испытаний Никонов приступил к постройке лодки уже в натуральную величину, но возникшие трудности с герметизацией привели к тому, что постройка затянулась до 1724 года. В довершение всех бед при спуске лодка ударилась о каменистый грунт и проломила днище. Пришлось практически все начинать с нуля. Но достроить судно так и не удалось: после смерти Петра I изобретение было забыто, и первая в мире боевая подводная лодка мирно сгнила в заброшенном сарае.

Второй экземпляр русской подводной лодки был построен в 1834 году на Александровском литейном заводе в Петербурге по проекту военного инженера генерала К. А. Шильдера. Это был небольшой корабль длиной около 6 м и шириной 1,5 м, водоизмещение его доходило до 16 т. Металлический корпус лодки был увенчан двумя высокими башенками с иллюминаторами. Через крышу носовой башни проходила вертикальная «оптическая труба» — прооб-





Подводная лодка конструкции К. А. Шильдера. 1834 год

раз перископа. Через крышу кормовой — вентиляционная труба. Оружие лодки состояло из массивного бочонка с порохом, подвешенного на гарпуне, закрепленном на конце длинного стального шеста. Вонзив гарпун с миной в борт вражеского корабля, лодка давала задний ход и, отойдя на некоторое расстояние, взрывала мину с помощью электрического запала. Дополнительно на вооружении лодки состояло шесть трубчатых станков для запуска пороховых ракет, которые можно было использовать не только в надводном, но и в позиционном положении.

Лодка двигалась за счет мускульной силы экипажа при помощи четырех специальных гребков, расположенных парно на каждом борту. Гребки напоминали утиную лапу и при движении вперед сжимались, а при движении назад раскрывались. Если кто из вас, уважаемые читатели, помнит чудесный чешский фильм 1960-х годов «Тайна острова Бек-Кап», то там изображена как раз такая лодка.

Хотя Шильдер и совершил на своей лодке ряд удачных погружений на Кронштадтском рейде, а в июне 1838 года даже взорвал миной плавучую мишень, все отчетливо осознавали, как далеко от совершенства его детище. Ведь скорость корабля даже при невероятных усилиях команды не превышала полкилометра в час. Осенью 1841 года, к радости измученного экипажа, работы на этой подлодке были прекращены, но она вошла в историю как первый в мире подводный ракетоносец.

Все вышеописанные конструкции при желании, конечно, можно считать в какой-то мере не более чем парадоксами или даже инженерными химерами, но в истории русского подводного судостроения есть и по-настоящему серьезные конструкторы, имена которых, к сожалению, знают только специалисты.

Стефан Карлович Джевецкий

Если зайти в зал № 1 Центрального военно-морского музея Санкт-Петербурга, то среди прекрасных моделей парусников и грозных броненосцев можно увидеть странное громоздкое сооружение серебристого цвета. Размеры экспоната вызывают недоумение: для модели — слишком велик, для реального судна — несколько мал. И только прочитав табличку: «Подводная лодка С. К. Джевецкого», веришь, что перед вами реальный боевой корабль. Добавим, что это, кроме того, первая в мире серийная субмарина. Так кто же такой Стефан Карлович (Казимирович) Джевецкий, и каким образом именно ему удалось раньше признанных лидеров мирового подводного судостроения создать для своей страны корабль, тиражированный в крупной серии? Ответ на эти вопросы как раз и сможет дать этот небольшой рассказ.

Будущий известный изобретатель родился в 1843 году. Его родители были знатные, древнего рода поляки, владевшие большими поместьями в Волынской губернии, обширным, спускающимся в Одессе у Малого Фонтана к самому морю, участком земли с роскошной дачей и фруктовым садом, домами в Варшаве и пр. Несмотря на это, большую часть времени Джевецкие проводили в Париже, где их юный отпрыск и образовывался на дому, причем денег на лучших учителей не жалели.

Однако в Европе только домашнего образования было недостаточно, поскольку, по французским законам, для поступления в одно из высших учебных заведений надо было иметь звание бакалавра. (Впрочем, столь громкое название

этого звания не должно никого смущать, поскольку оно соответствовало нашему аттестату зрелости). Для подготовки к экзаменам юного Стефана поместили в старший класс одного из лучших лицеев Парижа, который хотя и содержался иезуитами, но являлся чисто гражданским, а не семинарско-духовным.

Живой и непоседливый мальчик не очень утруждал себя учебой, зато был зачинщиком всякого рода шалостей, этого Джевецкий в своих мемуарах не отрицал, но никогда не признавался в том, что когда он попадался, то отцы иезуиты его поролли жесточайшим образом. Экзамен на бакалавра производился профессорами Парижского университета в большом университетском зале, причем профессора сидели в ряд за длинным столом, а кандидат, ответив одному экзаменатору и получив его отметку в аттестате, переходил к следующему. Если какой-либо ответ был неудовлетворительным, то экзамен прекращался и кандидат аттестата не получал. Если же он у всех выдерживал, то последний экзаменатор вписывал свою оценку, скреплял ее подписью и выдавал аттестат. Это была своего рода «конвейерная система», сильно упрощавшая и ускорявшая процедуру экзамена, на который в Париже в то время являлось 2500 — 3000 кандидатов.

Джевецкий по всем предметам получил высшую отметку 20 — случай почти небывалый. Однако не успел страшно гордый юноша предъявить свой аттестат директору лицея, рассчитывая получить его похвалу, как директор приказал вызвать родителей и посоветовал им немедленно забрать их сына из лицея. Святой отец мотивировал это требование тем, что Стефан, отличаясь необыкновенными способностями, ничего весь год не делал, а выдержал экзамен первым; этим он может оказать вредное влияние на других учеников, такими способностями не обладающих. Они захотят ему подражать и вся школа будет испорчена. Таким образом, Джевецкий в специальный математический класс лицея не попал, а поступил в Центральное инженерное училище, которое по профилю соответствовало российскому технологическому институту. В числе его сокурсников было не-

сколько будущих весьма известных ученых, например, Эйфель, впоследствии столь знаменитый своей башней.

По окончании Центрального инженерного училища Джевецкий, получая от своих родителей солидное обеспечение, не прожигал жизнь в праздности, а прилагал все свои способности к изобретению всякого рода механизмов и приборов, на постройку которых он тратил весьма значительные средства. На свои изобретения он крайне редко брал патенты, поскольку его интересовала не столько нажива от внедрения патентов, сколько сам процесс изобретательства, получения изящных схем и комбинаций, преодоление встречающихся трудностей. Сам Эйфель, будучи в зените славы, когда стал заниматься аэродинамическими исследованиями, то, ценя способности и познания Джевецкого, построил свою лабораторию дверь в дверь с парижской виллой Стефана Карловича, зная, что этим он даром получит талантливейшего консультанта и сотрудника.

В 1873 году в Вене была Всемирная выставка, на которой Джевецкий занял целый стенд своими приборами, а для привлечения к себе внимания пустил в ход старые «связи». В начале 1860-х годов брат царя Александра II Константин Николаевич некоторое время был наместником Царства Польского. При нем был целый придворный штат и множество молодых адъютантов из лучших польских аристократических фамилий. Джевецкому тогда было 20 лет. Остроумный, изящный, прекрасно образованный, вхожий в высшее общество Варшавы, он вел компанию с этими офицерами и дружил с ними. Когда великий князь, ставший к тому времени генерал-адмиралом, приехал на Венскую выставку в сопровождении нескольких адъютантов, Стефан Карлович возобновил прежние знакомства. При осмотре выставки эти старые приятели и привели Константина к стенду Джевецкого, который умело показал свои приборы и, кроме того, представил подробные чертежи своего нового, оригинального изобретения — автоматического путеукладчика, который, будучи подсоединенным к компасу и лагу, чертил на карте путь корабля. Генерал-адмирал заинтересовался проектом: «Приезжай в Петербург, я тебя на-



Исследователь и изобретатель
С. К. Джевецкий

значаю совещательным членом Технического комитета с окладом 500 рублей в месяц (кстати, по тем временам месячное жалованье полковника). Составь смету, необходимая сумма будет тебе ассигнована, осуществляй свое изобретение».

Переехал Стефан Карлович в Северную Пальмиру, обратился к знаменитому Брауэру, механику Пулковской обсерватории, имевшему свои мастерские вблизи Горного института. Брауэр начал строить прибор, но он получился весьма громоздким и сложным. Испытания его на канонерской лодке «Отлив» не были удачны из-за погрешностей лага и должны были быть продолжены после того, как прибор будет возвращен из Америки с очередной выставки, но тут весной 1877 года вспыхнула очередная Русско-турецкая война. Джевецкий поступил волонтером на флот и был зачислен на пароход «Веста». Довелось ему принять участие в знаменитом бою «Весты» 24 июля 1877 года с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд», в котором русский корабль потерял почти половину экипажа убитыми или ранеными, но заставил противника отступить. Это сражение многими русскими историками было приравнено к бою брига «Меркурий». Джевецкий как рядовой был награжден солдатским Георгиевским крестом, который он с гордостью носил на своем штатском сюртуке в исключительно торжественных случаях.

Анализируя ход войны, когда турецкий флот полностью господствовал на Черном море, Стефан Карлович сразу после боя «Весты» пришел к идее создания малой подводной лодки, вооруженной торпедами, для защиты портов и побережья от набегов кораблей противника. Морское ведомство отказалось финансировать его работу, и, вынужденный строить лодку на собственные средства, изобретатель решил

ограничиться маленьким одноместным судном, движитель которого работал от ножного привода. Вскоре лодка была построена, изобретатель плавал на ней по Одесской гавани и в присутствии главного командира Черноморского флота вице-адмирала Аракса взорвал специальной миной поставленную на якорь баржу. Во время этих пробных плаваний по непростительной небрежности вахтенного начальника яхты «Эрекlichem», с Джевецким приключился инцидент, едва не стоивший ему жизни.

Маневрируя по Одесской гавани, Джевецкий решил поднырнуть под яхту. Пристал к трапу, вышел на палубу, спросил у вахтенного начальника сколько воды под килем, получил ответ, что более 10 футов, а так как наибольшая высота его лодки была всего 6 футов, то он решил, что под килем яхты он свободно может пройти. Отошел от борта, опустил перископ, пошел под «Эрекlichem» и застрял — воды под килем не оказалось и 5 футов. Джевецкий дал задний ход, продвинулся на несколько сантиметров и опять застрял — рымы (кольца), служившие для подъема лодки из воды, зацепились за фальшкиль и не пускали лодку назад. Положение сложилось крайне опасное, поскольку запас воздуха был рассчитан всего на 20 мин. Но и в этой ситуации Стефан Карлович «не потерял головы» и стал непрерывно работать ногами на задний ход. На его счастье мимо прошел буксирный пароход и развел приличную волну. Яхту качнуло, и подводная лодка благополучно вынырнула из-под киля. Джевецкий всплыл, вновь причалил к борту и пожаловался капитану. По его воспоминаниям, он никогда в жизни больше не слышал столь красочных «морских слов», которые употребил старый морской волк в адрес вахтенного начальника при разборе происшествия.

Как это ни парадоксально, но подлодкой Джевецкого заинтересовалось не Морское, а Военно-инженерное ведомство, усмотрев в ней отличное средство обороны приморских крепостей. Изобретателю было предложено привести свое судно в Петербург и показать его в действии. Демонстрация прошла отлично и идея лодки такого типа была одобрена. Инженерное ведомство решило только несколько уве-

личить размеры субмарины, чтобы в ней, кроме командира, помещалось еще два человека в качестве движущей силы. Однако по тогдашним законам окончательное решение оставалось за государем. О лодке Джевецкого было доложено императору Александру III и он пожелал ее видеть. Летом 1881 года было приказано привести лодку в Гатчину и спустить в отличающееся прозрачностью воды Серебряное озеро. За несколько дней до назначенного показа лодки царю Стефан Карлович изборозил все озеро, особенно изучая царскую пристань и то, как ловчее к ней пристать. Зная, что Александр III неразлучен с императрицей Марией Федоровной, Джевецкий заказал роскошный букет великолепных орхидей — любимых цветов царицы.

Настал день испытаний. Царь и царица сели в шлюпку, на которой и вышли на середину озера, а Джевецкий погрузился и, пользуясь прозрачностью воды, маневрировал около этой шлюпки, иногда проходя под ней. Наконец, венценосная чета пристала к берегу и вышла на пристань. Стефан Карлович ловко причалил у самых ног «величеств», открыл горловину люка, вылез на пристань, преклонил колено и вручил царице букет, сказав: «Это дань Нептуна Вашему Величеству». Только-только ставшая императрицей и еще не особенно избалованная вниманием Мария Федоровна пришла в восторг и рассыпалась в комплиментах. Царь тоже остался очень доволен, долго благодарил Джевецкого и приказал дежурному генерал-адъютанту передать военному министру П. С. Вановскому, чтобы он немедленно приступил к постройке 50 лодок, с уплатой изобретателю 100 тыс. рублей (сумма по тем временам чудовищно огромная).

О роли императора Александра III в истории России у специалистов сложилось очень противоречивое, иногда поллярное мнение. А советская историография на основании того, что за попытку покушения на его жизнь был повешен старший брат В. И. Ленина, вообще зачислила его в крайние реакционеры. Но то, что это был очень честный, трудолюбивый и порядочный человек, обладавший фантастической физической силой, к тому же чрезвычайно скромный в быту, например, свои мундиры он вынашивал буквально до

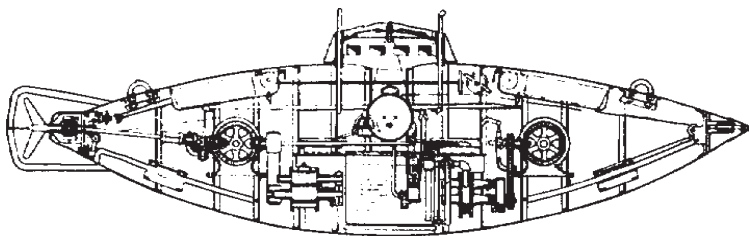
дыр, не отрицает никто. И если бы не его мрачный, нелюди-мый характер, уклонение от контактов, говоря современным языком, с творческой интеллигенцией, полное отсутствие внешней привлекательности и болезненное пристрастие к алкоголю, то он, наверняка, смог бы много сделать для России полезного.

Натуру императора очень точно характеризует один почти анекдотический случай. Однажды гвардии рядовой Семеновского полка Илья Петров малость перебрал в кабаке и начал буяннить. Кабатчик кивнул на портрет императора, висевший над стойкой, и сказал: «Ты бы хоть государя постеснялся». На что Петров ответил: «Плевал я на вашего государя». На беду — тут как тут жандармы, и солдат оказался в Петропавловской крепости, а по инстанциям пошло гулять дело «Об оскорблении Его Величества». Статья была серьезная, поэтому гвардейцу грозило очень суровое наказание — минимум длительная каторга, а то и гораздо хуже. По существующему положению все дела «об оскорблении» докладывались лично царю. Александр внимательно прочитал материалы, убедился, что инцидент не стоит и выеденного яйца и собственноручно начертал: «Дело прекратить. Петрова освободить. Впредь моих портретов по кабакам не вешать. Передать Петрову, что я на него тоже плевал». Когда жандармский полковник довел этот вердикт до обвиняемого, то двухметровый гвардеец, уже мысленно поставивший на себе жирный крест, грохнулся в обморок. Если бы такие бумаги подали, например, Николаю I, то на месте солдата вряд ли бы кто захотел оказаться. Помним мы и то, сколько великолепных новшеств на корню загубил этот консервативный император. Александр III, наоборот, всегда давал «зеленый свет» пусть даже не очень обоснованным, но оригинальным идеям. Поэтому то, что Россия первой в мире получила серийную подводную лодку, нельзя объяснять только ловкостью и придворным шармом Дজেвецкого.

Меньше чем через год все 50 лодок были построены и приняты Военно-инженерным ведомством, но такая небывалая для России оперативность стала возможна только благодаря фантастическому стечению обстоятельств. Сборка

судов должна была вестись совершенно секретно на специальном небольшом заводике, возглавляемом военным инженером Гарутом. Изготовление же отдельных частей, опять из соображений секретности, было организовано в различных местах. Корпус лодки состоял из трех выгнутых железных листов довольно хитрой формы. Чертежи их были сделаны в различном масштабе и розданы для изготовления трем разным заводам, в том числе и Невскому, где кораблестроительной мастерской заведовал уникальный мастер-самоучка Петр Акиндинович Титов. Два из выбранных заводов, побившись над этим делом и перепортив массу материала, передали затем свой заказ Невскому, и таким образом работа оказалась сосредоточенной в руках Титова.

Петр Акиндинович любил об этом вспоминать: «Поступили нам заказы от разных заводов на листы, выкроенные какими-то ускорниками, вроде тех, что получают, когда с апельсина корку снимать. И все вычерчены в разных масштабах, к тому же один в футовой мере, другие в метрической; и надо их не только выкроить, но и выколотить по чертежу. Думаю, неспроста это, хоть и с разных заводов. Вычертил я их все в одном масштабе и посмотрел, что будет, если их все вместе сложить. Получился как бы большой американский орех. Тогда, ясное дело, согласовал я у них пазы, сделал накрои, как следует, выколотил три листа и сложил вместе. Приезжает Джевецкий, с ним мой приятель Гарут; как взглянули, так и ахнули: «Ведь это секрет»! Какой там секрет, давайте лучше я вам дырки в ваших листах проколю, а то придется на месте трещоткой сверлить — никогда не кончите. Так и сделал я им эти листы, а потом их Гарут на своем заводике быстренько склепывал». Таким образом, благодаря инициативе Титова строительство лодок было значительно ускорено, а детали корпуса были так хорошо состыкованы, что лодки прослужили без протечек много лет. О верности глаза этого гениального самоучки, который не закончил даже церковно-приходской школы, ходили легенды. Назначая, например, размеры отдельных частей шлюпбалок или подкреплений под орудия, он никогда не заглядывал ни в какие справочники, и, само собой, не



Подводная лодка С. К. Джевецкого

делал, да и не умел делать никаких вычислений. Главный инспектор кораблестроения Н. Е. Кутейников, который был по тем временам наиболее грамотным инженером-судостроителем в России, часто пытался проверить расчетами размеры Титова, но вскоре убедился, что это напрасный труд — расчеты лишь подтверждали то, что Титов назначал на глаз.

Как уже говорилось выше, корпус субмарины изготавливался из трех металлических листов, соединяемых посредством клепки. Длина судна составляла 6 м, высота — 2 м, водоизмещение — 8 т. Корпус венчала небольшая башенка с восемью квадратными иллюминаторами. Гребной вал имел педали велосипедного типа, посредством которых два человека вращали гребной винт. В дальнейшем для увеличения скорости добавили еще одного члена экипажа и две пары педалей, т. е. в некоторых случаях в работу включался и командир, который обычно находился в башенке у перископа. Для перехода в подводное положение заполнялась специальная цистерна в центре лодки, продуваемая сжатым воздухом при всплытии, глубина погружения не превышала 10 м. На лодках Джевецкого впервые в мире была осуществлена регенерация воздуха. Для этой цели изобретатель применил особый воздушный насос, приводимый в действие при движении от гребного вала. Насос прогонял воздух через раствор едкого натрия. Очищенный от углекислоты воздух снова подавался в помещение. Через строго определенные промежутки времени добавляли кислород из баллона.

К сожалению, дальнейшие работы в области подводного судостроения были практически свернуты. В 1889 году Морской ученый комитет вынужден был дать справку следующего содержания: «До 1878 года Россия в деле подводных судов была впереди всех, построив лодки г. Джевецкого и г. Александровского, но некоторые неудачи, ничего общего не имеющие с вопросом о типе, затормозили дело настолько, что все государства в настоящее время опередили нас и сам вопрос как бы заглох и прекращен, к сожалению, разработкой». В который раз Россия, сделав рывок, спокойно почивала на лаврах вместо продолжения начатого дела.

Однако не таков был сам Джевецкий. Понимая явное несовершенство «двигателя», в 1884 году Стефан Карлович за свой счет переоборудовал две лодки, установив на них электродвигатель мощностью 1 л. с. с новым в то время источником энергии — аккумуляторными батареями. На испытаниях эти корабли шли под водой против течения Невы со скоростью 4 узла. Это были самые первые в мире подводные лодки с электродвигателями. Одновременно Джевецкий изобрел наружные решетчатые торпедные аппараты, которые нашли практическое применение и на многих последующих образцах лодок. По своим характеристикам эта подлодка превосходила все современные ей зарубежные аналоги, но, конечно, боевая ценность ее была невелика, а сама концепция судна с педальным двигателем быстро устарела. Однако двум субмаринам этой серии все-таки пришлось повоевать.

Вице-адмирал Вильгельм Карлович Витгефт высоко ценил подводное оружие. Еще в 1889 году в чине капитана второго ранга он был направлен в длительную командировку за рубеж для изучения подводного флота и минного оружия. В 1900 году контр-адмирал Витгефт обратился с докладной запиской к командующему морскими силами Тихого океана. Он писал, что хотя подлодки еще неудовлетворительны в боевом отношении, но они являются оружием, оказывающим сильное нравственное воздействие на противника, когда он знает, что такое средство имеется против него.

Подводная лодка «Кета»

Витгефт просил в порядке опыта установить на старых педальных лодках Джевецкого постройки 1881—



1882 годов новые торпедные аппараты и прислать их на Дальний Восток. Причем доставку предлагалось осуществить на пароходах Добровольного флота с обязательным заходом в Японию, при этом груз надлежало разместить так, чтобы лодки были непременно замечены японцами.

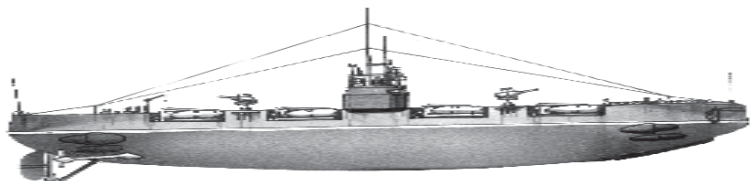
В конце 1901 года пароход «Дагмар» благополучно доставил первую «посылку». Расчет адмирала оправдался: в апреле 1904 года у Порт-Артура на минах подорвались два броненосца Микадо, японцы же посчитали, что их атаковали субмарины, и вся эскадра долго и яростно стреляла в воду. Верный своей идее о моральном значении подводного оружия, Витгефт, ставший к тому времени и.о. командующего флотом, приказал немедленно дать радиограмму, что адмирал благодарит подводные лодки за удачное дело. Японцы перехватили это сообщение и «приняли его к сведению». Реальных боевых успехов по всем статьям устаревшая лодка Джевецкого достичь, конечно, не могла из-за очень низких технических характеристик, но моральная победа была налицо. Японцы после капитуляции крепости длительное время упорно разыскивали субмарину, используя различные технические средства, пока, наконец, не обнаружили ее на дне у пустынного берега западного бассейна Порт-Артура. Думаем, что находка, мягко говоря, их весьма разочаровала.

Необходимо также отметить проект лейтенанта С. А. Яновича, который предложил полупогружающуюся лодку малой заметности. В его распоряжение выделили корпус лодки Джевецкого, который удлиннили на 1,5 м и установили в нем автомобильный двигатель мощностью 24 л. с. В боевых условиях корабль притапливался, оставляя на поверхности только небольшую рубку, а в случае необходимости мог нырнуть на несколько минут на глубину до 8 м и

двигаться там, используя старый педальный привод. С началом войны лодку вооружили торпедным аппаратом, 37-мм пушкой и в марте 1905 года зачислили в списки флота как катер малой видимости «Кета». По железной дороге «катер» довели до Амура, где Яновичу выделили деревянную баржу, приспособленную под плавбазу. На ней и отправили лодку в устье Амура. Задачей «Кеты» стала защита подступов к Николаевску-на-Амуре.

Однако уже 16 июля лодка вместе с баржей перешла в Татарский пролив для охраны судоходства. 31 июля экипаж лодки (3 человека) участвовал в отражении попытки японского диверсионного отряда высадиться у мыса Лазарева. На следующий день пришел черед повоевать и самой лодке. На траверзе мыса Погби появились два японских миноносца. «Кета» немедленно пошла в атаку, но совсем близко от цели села на необозначенную на карте мель. Тем не менее, когда миноносцы заметили лодку, то в панике бросились прочь. Больше японские корабли никогда не делали попыток зайти в Амурский лиман. До осени «Кета» несла дозорную службу в Татарском проливе, причем в сентябре выдержала довольно сильный шторм, правда, плавбаза при этом затонула. Всего в 1905 году «катер» прошел 948 миль без аварий и поломок. В 1908 году, когда корабль окончательно износился, его исключили из списков флота. Хотя лодка и не одержала ни одной «физической» победы, но самим фактом своего существования удержала японские корабли даже от попыток форсирования Амурского лимана.

В 1890 году Джевецкий уехал в Париж и предложил свой торпедный аппарат для французского флота, добился испытаний и одобрения своего предложения, а также сумел успешно внедрить его на практике. В дальнейшем Джевецкий систематически менял первоначальный проект, значительно его упростил и усовершенствовал до такой степени, что эти аппараты были в большом количестве приняты в русском и французском флоте и давали ему хороший доход. В частности, аппараты системы Джевецкого были установлены на русских подводных лодках типа «Барс» и французских типа «Дельфин». Эти устройства пришлись по душе подводникам,



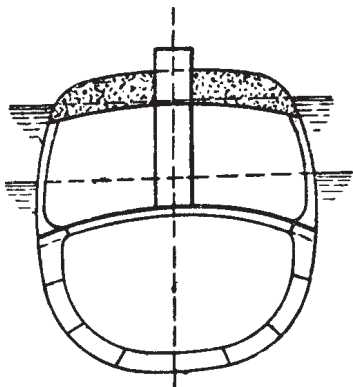
Подводная лодка типа «Барс»,
оснащенная аппаратами Джевецкого

поскольку не давали демаскирующего воздушного пузыря при выстреле и не требовали весьма сложной системы компенсации веса выстреливаемой торпеды. Но все-таки главная причина приверженности моряков к этим аппаратам заключалась в возможности залповой торпедной стрельбы.

Торпедный аппарат новой конструкции находился снаружи лодки и был гораздо проще традиционного трубчатого, что позволяло устанавливать их на лодках даже небольшого водоизмещения в достаточно большом количестве. От оружия такого рода отказались только после того, как существенно возросла глубина погружения субмарины, поэтому торпеды, находясь вне прочного корпуса, такое давление выдерживать не могли.

В 1892 году Морской технический комитет (МТК) рассмотрел очередной проект Джевецкого, предложившего построить подводную лодку водоизмещением 150 т с разделными двигателями: паровой машиной 300 л. с. для надводного хода и электромотором 100 л. с. — для подводного. Лодка должна была иметь двойной корпус, рассчитанный на глубину погружения до 20 м. Проект лодки был отклонен Морским министерством, которое не устроило наличие парового двигателя. Однако спустя четыре года он был признан лучшим на Международном конкурсе во Франции и удостоен золотой медали.

Принципы, заложенные в проекте Джевецкого, использовал талантливый конструктор и инженер Макс Лебеф, который построил во Франции подводную лодку «Нарвал», открывшую новую эпоху в истории подводного кораблестроения. Эта субмарина, спущенная на воду в Шер-



Водобронный миноносец
конструкции Джевецкого

буре 26 октября 1898 года, по праву считается первой в мире настоящей боевой подлодкой. Впрочем, было бы несправедливо подозревать Лебефа в чистом плагиате: его корабль явился воплощением многих собственных поистине новаторских идей. Одновременно не поворачивается

язык обвинить в косности и российский Морской технический комитет: ни одна лодка ни одной страны, оснащенная паросиловой установкой, не была удачной. Действительно, для того чтобы погрузиться, нужно было вначале остановить машину, разобщить ее с котлом, стравить пар и только после этого производить погружение. На это уходило 10 — 12 мин, срок очень большой в условиях боевой обстановки.

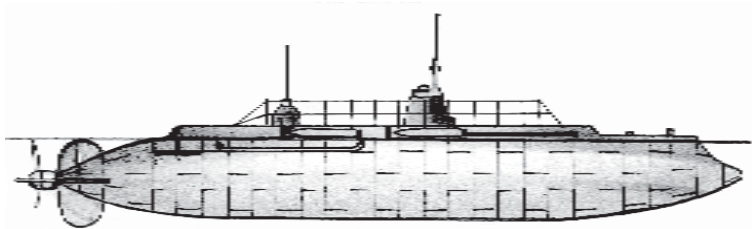
Понимая всю несовместимость субмарины с паровым двигателем, в 1897 году Джевецкий придумал особый тип миноносца, названного им водобронным, и предложил его МТК. Проект был принят, но предстояло испытать сам принцип стрельбой из орудий. Принцип заключался в том, что корабль представлял собой своеобразный гибрид миноносца и подводной лодки. Обладая вне боевой обстановки всеми преимуществами обычного надводного корабля (высокая скорость и хорошая мореходность), миноносец при атаке противника притапливался. На поверхности воды оставалась только хорошо бронированная палуба (75 мм) и боевая рубка. Все остальные части корабля скрывались под водой, которая и являлась своеобразной броней.

По договору и заданию испытание корабля должно было проводиться стрельбой 75-мм снарядами, снаряженными пироксилином. Эти снаряды даже при длительном обстреле никакого вреда кораблю не приносили. Испытания затянулись на несколько лет. За это время произошла Русско-

японская война, после которой снаряды вместо пироксилина стали снаряжать гораздо более мощным взрывчатым веществом — толлом. Кроме того, весьма существенно вырос калибр противоминной артиллерии. Первоначальное задание отменили, и стали сперва испытывать действие 120-мм снарядов, снаряженных толлом; затем перешли на 6-дюймовые (152-мм), тоже снаряженные толлом. Хотя водобронный миноносец и эти снаряды успешно выдержал, но все отменили, ибо ход его к тому времени был признан недостаточным, а углубление и длина погружаемой части судна была столь большой, что по нему можно было весьма эффективно действовать торпедами. В целом дело тянулось более 10 лет.

Сразу после Русско-японской войны Джевецкий предложил проект подводной лодки «Почтовый», которая вошла в историю судостроения как первый в мире подводный корабль с единым двигателем. Заложенная на стапелях Металлического завода в Петербурге в 1906 году, эта лодка при длине 36 м и ширине 3,2 м имела подводное водоизмещение 146 т. На «Почтовом» были установлены два двигателя внутреннего сгорания мощностью по 130 л. с. каждый. При их одновременной работе скорость лодки в надводном положении достигала 11,5 узла. В подводном положении для движения использовался лишь один двигатель, сообщавший ей скорость 6,2 узла.

Главной особенностью конструкции было то, что электродвигатель и аккумуляторные батареи Джевецкий заменил 45 баллонами со сжатым до 200 атмосфер воздухом. Когда лодка находилась на поверхности, двигатели работали обычным путем. При движении под водой сжатый воздух из баллонов приводил в движение воздушную турбину, соединенную с газовым насосом, и поступал во внутренние помещения лодки. Двигатель для своей работы засасывал воздух из внутреннего объема машинного отделения, а выхлопные газы выбрасывал в водонепроницаемую надстройку, откуда они откачивались газовым насосом и выдавливались в воду через две длинные дырчатые трубы. Зарядка баллонов сжатым воздухом, как и электрического аккумулятора, произ-



Лодка Джевецкого «Почтовый». 1908 год

водилась, когда лодка шла на поверхности. Хотя субмарина при испытаниях показала весьма неплохие результаты, на вооружение она принята не была: ее основной недостаток — пузырчатый след при движении под водой — делал ее мало-пригодной для военных целей. Однако заслуга Стефана Карловича заключается в том, что он показал на практике — идея единого двигателя технически вполне осуществима. Однако западные историки (особенно немцы) упорно приписывают это деяние Вальтеру.

Около 1907 года Джевецкий разработал оригинальную теорию гребных винтов. Для обычных надводных судов гребные винты его системы не представляли особого интереса, так как не давали почти никаких преимуществ, потому в практику не вошли. Но приблизительно в это время началось бурное развитие самолетостроения, а для аэропланов винт системы Джевецкого оказался выгодным. Сам Джевецкий одно время, пока винты были деревянными, основал небольшой заводик, где их и выпускал. Скончался Стефан Карлович в Париже в апреле 1938 года, дожив до, мягко говоря, преклонного возраста — 95 лет. За несколько дней до смерти в Парижской академии наук было прочитано его последнее научное сообщение.

Михаил Петрович Налетов

В книге известного советского историка флота Н. А. Залесского приведен интересный факт. Старейший научный сотрудник Центрального военно-морского музея А. П. Куликов рассказывал, что как-то в 1930-е годы ему пришлось проводить очередную экскурсию. В своей лекции он упомянул о подводных минных заградителях, при этом указал, что первыми построили заградитель немцы. После экскурсии к нему подошел пожилой человек в пенсне и сказал: «А вы, молодой человек, не правы: первый заградитель был построен не в Германии, а в России и назывался он “Краб”». Лишь много позже Куликов узнал, что это был сам создатель первого подводного минного заградителя инженер Налетов.

Кто же он такой — разработчик первого в мире проекта этого грозного оружия? Михаил Петрович Налетов родился в 1869 году в семье служащего пароходной компании «Кавказ и Меркурий». Его детские годы прошли в Астрахани, но среднее образование он получил в Петербурге. По окончании гимназии Михаил Петрович поступил в Технологический институт, а затем перешел в Горный. Способности и любовь к технике проявились у Налетова еще в юности. В студенческие годы он изобрел велосипед оригинальной конструкции, при езде на котором для увеличения скорости движения можно было работать не только ногами, но и руками. Одно время велосипед выпускала небольшая кустарная мастерская. К сожалению, внезапная смерть отца и необходимость содержать семью — мать и малолетнего брата — не позволили Налетову окончить институт и получить высшее образование. Попробовав некоторое время учиться и зарабатывать на жизнь частными уроками и чертежами, Михаил Петрович бросил учебу и сдал экзамены на звание техника путей сообщений.

В период, предшествовавший Русско-японской войне, Налетов работал на строительстве КВЖД и порта Дальний, а на момент начала войны находился в Порт-Артуре. Он был свидетелем гибели на японских минах броненосца «Петро-



М. П. Налетов — студент
горного института

павловск» с адмиралом С. О. Макаровым на борту. Это привело его к идее создания принципиально нового оружия. Обладая ясным умом и кипучей энергией, Михаил Петрович задумался над тем, как ликвидировать численное превосходство японского флота над русской Тихоокеанской эскадрой. Перебрав

несколько вариантов, он пришел к выводу, что такую задачу лучше всего может решить подводный минный заградитель. Вот что писал об этом сам Налетов: «Первая мысль вооружить минами заграждения подводную лодку пришла мне в голову в день гибели броненосца «Петропавловск». Взрыв двух японских броненосцев 22 мая на наших минах, поставленных у Порт-Артура, еще раз показал силу минного оружия и окончательно укрепил во мне мысль о необходимости создания совершенно нового типа корабля — подводного минного заградителя. Такой корабль решал задачу постановки мин у вражеских берегов и тогда, когда мы морем не владеем».

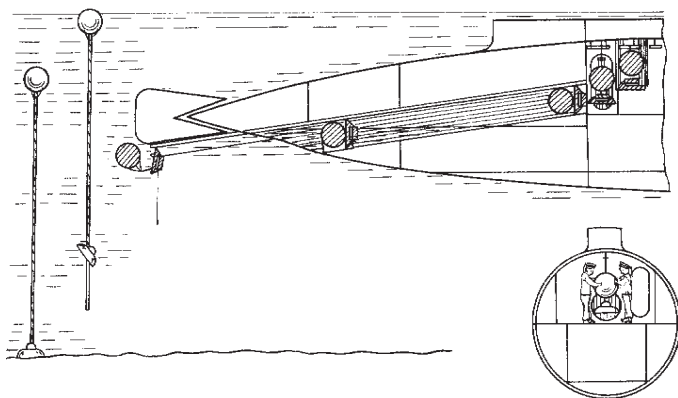
Будучи человеком дела Налетов решил строить такой корабль прямо здесь в Порт-Артуре. Однако это важное начинание, по существу, не встретило никакой материальной поддержки у местного начальства. Вся «помощь» флота первоначально ограничилась тем, что ему отвели место в мастерской на полуострове Тигровый, дали несколько рабочих с землечерпательного каравана и разрешили пользоваться свободными станками. Разумеется, что лодку он строил на свои небольшие сбережения. Вместе с тем новинкой живо интересовались матросы и кондукторы с кораблей эскадры. Они часто приходили на импровизированный стапель

и даже просили по окончании постройки зачислить их в команду. Большую помощь оказали лейтенант Н. В. Кротков и инженер-механик П. Н. Тихобаев с броненосца «Пересвет». Первый, используя свои связи, помог получить из порта Дальний необходимые механизмы для лодки, а второй отпускал из своей команды специалистов, которые совместно с рабочими трудились на постройке заградителя. Несмотря на все трудности строительство успешно продвигалось, и лодку решили назвать «Портартурец».

Корпус подводного минного заградителя представлял собой клепаный цилиндр с коническими оконечностями, длиной 10 и высотой 1,9 м. Для погружения внутри корпуса имелись две цилиндрические балластные цистерны. Водоизмещение лодки было всего 25 т, экипаж — 4 человека. Вооружена она должна была быть четырьмя минами. Мины предполагалось ставить через специальный люк в середине корпуса лодки «под себя». В качестве двигателя планировалось использовать два бензиновых мотора, снятых с моторных катеров, которыми были оснащены эскадренные броненосцы Тихоокеанской эскадры. Осенью постройка корпуса была закончена, и Налетов приступил к испытаниям его прочности и водонепроницаемости. Для погружения лодки он использовал чугунные чушки, которые укладывались на палубе, а для всплытия снимались с помощью плавучего крана. Этот же кран надлежало использовать для подъема лодки в случае, если бы она не выдержала испытаний, дала течь и не смогла бы всплыть после снятия балласта. «Портартурец» несколько раз погружался на 9 м. Все испытания прошли благополучно. Интересно отметить, что сразу же после первого испытания был назначен командир лодки,



Подводный минный заградитель
«Портартурец» Налетова. 1905 год



Первый вариант устройства для постановки мин
с подводного заградителя

которым стал мичман Б. А. Вилькицкий, будущий известный полярный исследователь.

После успешных испытаний корпуса отношение к изобретению и самому М. П. Налетову резко изменилось в лучшую сторону, ему стали оказывать всемерную помощь, в частности было разрешено взять для лодки бензиновый мотор с катера броненосца «Пересвет». Однако дни Порт-Артура были уже сочтены. Японские войска вплотную подошли к крепости и снаряды врага стали падать в самой гавани. Перед сдачей крепости в декабре 1904 года Михаил Петрович, для того чтобы лодка не попала в руки противника, был вынужден разобрать и уничтожить ее внутреннее оборудование, а сам корпус взорвать. За активное участие в обороне Порт-Артура М. П. Налетов, как не имеющий чина, был награжден солдатским Георгиевским крестом.

Таким образом, из-за сложившейся неблагоприятной обстановки России так и не удалось достроить первый в мире подводный минный заградитель. Следует иметь в виду, что постройка такого аппарата в условиях осажденной крепости являлась делом, конечно, очень сложным, но главная причина неудачи заключается в том, что командование флотом вначале не проявило интереса к строительству субма-

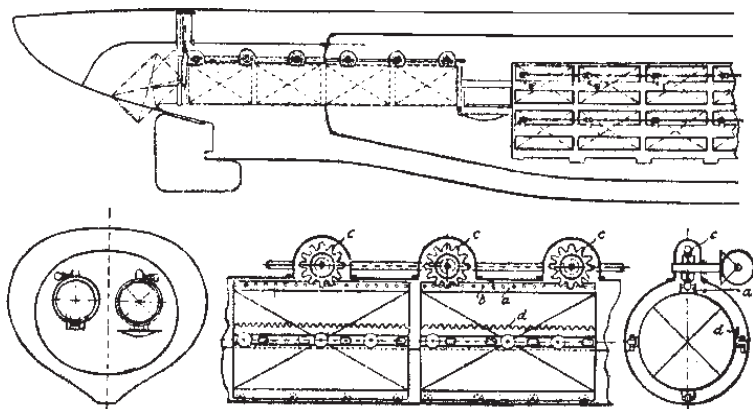
рины и не оказало должного содействия изобретателю. Конечно, трудно себе представить, чтобы такая лодка смогла переломить ход войны, но несомненно, что она стеснила бы боевые действия японского флота по блокаде Порт-Артура. Тем более, что японцы очень болезненно относились даже к слухам о появлении субмарин в районе действия их кораблей. Эта неудача не обескуражила М. П. Налетова. Прибыв после капитуляции Порт-Артура в Шанхай, он немедленно написал заявление с предложением построить подводную лодку для защиты Владивостока. Русский военный атташе в Китае направил это заявление Дальневосточному морскому командованию, но оно не нашло нужным даже на него ответить.

После окончания войны Михаил Петрович 29 декабря 1906 года подал на имя председателя МТК прошение о рассмотрении проекта подводной лодки. К прошению была приложена копия удостоверения от 23 февраля 1905 года, выданного бывшим командиром крепости Порт-Артур контр-адмиралом И. К. Григоровичем (впоследствии морской министр). В документе говорилось, что «строившаяся Налетовым в Порт-Артуре подводная лодка дала отличные результаты на предварительных испытаниях и что только сдача крепости лишила возможности техника Налетова закончить постройку лодки, которая принесла бы осажденному Артуру большую пользу». Свою портартурскую лодку Михаил Петрович рассматривал как прототип нового проекта. 9 января 1907 года состоялось заседание МТК, где одним из вопросов было рассмотрение проекта подводного минного заградителя. Заседание происходило под председательством контр-адмирала А. А. Вирениуса с участием выдающихся русских кораблестроителей А. Н. Крылова и И. Г. Бубнова, а также старейшего подводника капитана первого ранга М. Н. Беклемишева. Налетов кратко изложил основные данные своего проекта. После обмена мнениями было решено, что проект заслуживает внимания и что его следует основательно рассмотреть и обсудить на специальном заседании МТК 10 января. На другой день Михаил Петрович подробно изложил сущность своего проекта и отве-

тил на многочисленные вопросы присутствовавших. Из выступлений в прениях специалистов следовало, что «проект подводной лодки вполне осуществим, а расчеты произведены совершенно правильно, подробно и обстоятельно» (А. Н. Крылов). Вместе с тем были отмечены и достаточно серьезные недостатки. Однако признание виднейшими специалистами страны, что «проект осуществим», — несомненная творческая победа Налетова.

Налетов, учтя замечания членов комитета, разработал второй вариант подводного минного заградителя водоизмещением 450 т. Длина лодки составляла 45, 7 м, скорость 10 узлов. Количество мин было доведено до 60. Первого мая 1907 года председатель МТК в специальном докладе на имя морского министра написал, что комитет «на основании предварительных расчетов и проверки чертежей нашел возможным признать проект осуществимым. Ввиду большого боевого значения такого подводного минного заградителя при невысокой стоимости МТК считает крайне желательным осуществить этот проект в ближайшем будущем...» Для этого предлагалось войти в соглашение с Николаевским судостроительным заводом, которому Налетов 29 марта 1907 года передал исключительное право постройки его лодок. 25 июня Николаевский завод предоставил главному инспектору кораблестроения проект контракта на постройку заградителя, а также главнейшие данные и два листа чертежей. МТК попросил завод возможно скорей доставить подробные чертежи.

Четвертый вариант заградителя, принятый к постройке, представлял собой лодку водоизмещением около 500 т. Ее длина — 51,2 м, ширина по миделю — 4,6 м, глубина погружения — 45 м. Время перехода из надводного в подводное положение — 4 мин. Скорость в надводном положении 15 узлов при суммарной мощности четырех моторов 1200 л. с., в подводном положении — 7,5 узла при суммарной мощности двух электромоторов 300 л. с. Количество аккумуляторов — 120. В надстройке были укреплены две минные трубы, снабженные амбразурами, через которые осуществляли погрузку и установку мин. Число мин — 60 штук системы



Устройство подводного заградителя

Налетова с нулевой плавучестью. Имелось два торпедных аппарата с четырьмя торпедами. Мины, расположенные в двух трубах, должны были двигаться по рельсам при помощи червячного вала, который приводился в действие электромотором мощностью 8 л. с. Мина с якорем представляла одну систему, и для ее движения по рельсам служили четыре ролика. Регулируя число оборотов мотора и изменяя скорость движения заградителя, можно было выбирать расстояние между ставящимися минами. Мины ставились в шахматном порядке обычно на расстоянии 100 футов. Якорь мины представлял собой полый цилиндр с прикрепленными снизу четырьмя роликами, которые катились по рельсам минных путей. В нижней части якоря были установлены два горизонтальных ролика, входящих в червячный вал, при вращении которого скользили в его нарезке и перемещали мину.

Когда мина с якорем падала в воду и занимала вертикальное положение, специальное устройство отсоединяло ее от якоря. В якорь открывался клапан, в результате чего вода быстро поступала вовнутрь, он получал отрицательную плавучесть и шел на дно. Сама мина всплывала до заранее установленной глубины, так как обладала большой положитель-

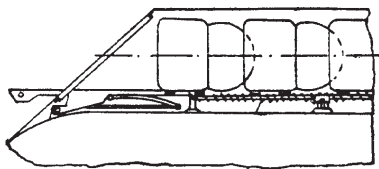


Схема устройства для
постановки мин
с подводного заградителя
«Краб»

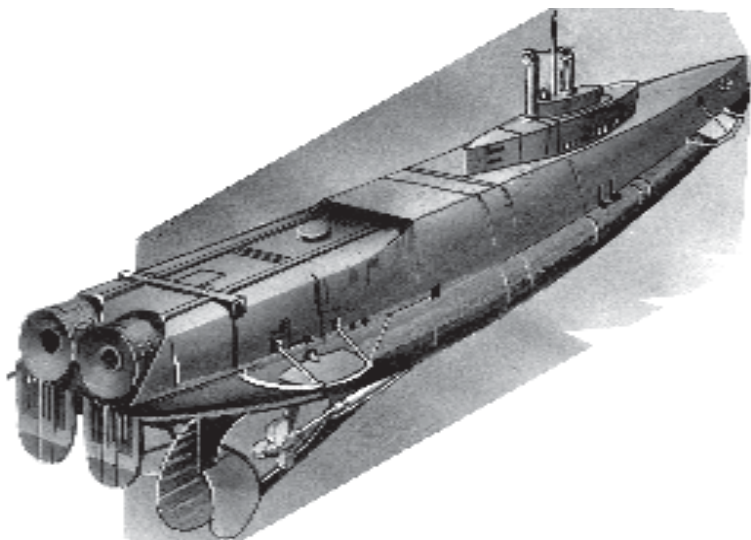
ной плавучестью. Специальное приспособление в якоре давало возможность минрепу разматываться до пределов, зависящих от заданной глубины установки. Все приготовления и «настройка» мин выполнялись в порту, так как после приемки на борт к ним уже никому невозможно было подойти, это, конечно, требовало тщательного предварительного планирования операций по постановке и точного знания рельефа дна. Предложенный заводом проект был переработан в МТК, а 16 января 1908 года одобрен товарищем морского министра.

Контракт на постройку был подписан еще 19 сентября 1908 года. За изготовление лодки и 60 мин без зарядов Морское министерство уплачивало заводу 1 млн 375 тыс. рублей. В контракте особо указывалось: «Разработка и выделка мин и аппаратов, так же как и подводной лодки, должно вестись с сохранением возможной тайны постройки». Завод обязан был закончить постройку заградителя и предъявить его к испытаниям через 22 месяца после заключения контракта, причем испытания должны были быть закончены в течение 2 месяцев. Обращает на себя внимание явная нереальность этих сроков, тем более, что Николаевский завод не имел никакого опыта в постройке подлодок и должен был построить лодку совершенно нового типа.

Только в феврале 1909 года в опытном бассейне Морского ведомства были испытаны три модели заградителя и выбрана лучшая. Летом 1909 года завод представил окончательные чертежи с учетом испытаний модели. Длина была увеличена до 52,9 м, а ширина уменьшена до 3,9 м; водоизмещение определено в 512 т. Все это привело к тому, что только к концу 1909 года была начата на стапеле сборка корпуса, а готовность его к 1 января 1910 года составила лишь 11 %. К январю 1911-го была вчерне закончена средняя часть заградителя. Завод явно «завалил» план, поэтому

Налетов был отстранен от руководства строительством своего детища. В июне 1912 года потерявшее терпение Морское министерство решило выяснить все-таки целесообразность дальнейшей достройки безнадежно застрявшей на стапеле лодки. В конце концов решили: «Хотя завод не выполнил взятые на себя обязательства, все же было бы весьма желательно продолжить достройку этого опытного судна». 11 августа 1912 года Николаевский судостроительный завод взамен потерявшего силу контракта 1908 года заключил новый контракт на постройку заградителя со сроком готовности к 1 июля 1913 года. Мины должно было поставить Морское министерство, а наблюдение за постройкой вести МТК, Налетова окончательно убрали с завода. 12 августа 1912 года состоялся, наконец, спуск на воду многострадальной подводной лодки, получившей наименование «Краб».

После спуска «Краба» на воду и до начала июня 1913 года заградитель достраивали. В конце августа 1912 года Морское

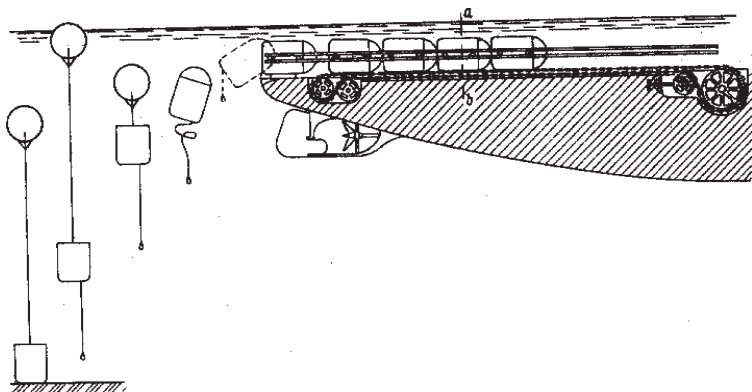


Подводный заградитель «Краб».

министерство заказало мины. В течение августа-сентября была испытана аккумуляторная батарея. В первых числах июня 1913 года в Николаеве начались заводские испытания лодки, а 22 июня состоялось ее пробное погружение. Приказом командующего Черноморским флотом от 4 июля была образована комиссия под председательством контр-адмирала А. Г. Покровского для приемки заградителя. Командиром «Краба» назначили опытного подводника капитана второго ранга А. А. Андреева. Главный морской штаб предусмотрел для команды заградителя следующую комплектацию: четыре офицера, четыре кондуктора и 45 матросов. Испытания лодки прошли неудачно и комиссия приняла решение: «Приемные испытания ввиду неисполнения статей контракта, трактующих об устойчивости, прекратить и передать «Краб» на завод». Вплоть до окончательной сдачи заградителя «Краб» перестраивали с целью увеличения его устойчивости и устранением других ранее замеченных недостатков.

В сентябре 1914 года командиром лодки вместо внезапно умершего Андреева назначили старшего лейтенанта Л. К. Феншоу. 28 декабря 1914 года была образована постоянная комиссия, которой предстояло провести «поверочные повторительные испытания». 8 апреля 1915 года была проверена скорость. Средняя скорость полного хода получилась только 11,78 узла (напомним, что по контракту полагалось 15). Максимальная скорость подводного хода составила 7,07 узла. 24 мая «Краб» вышел в море и, погрузившись, приступил к постановке мин. Всего было поставлено 49 мин. «Мины выбрасывались вполне правильно с должными промежутками, никаких изменений в крене и дифференте не наблюдалось». Первоначально по проекту на подводном заградителе «Краб» артиллерийского вооружения не предусматривалось, но затем, исходя из опыта начавшейся войны, на нем к первому боевому походу установили одно 37-мм орудие и два пулемета.

На основании всех испытаний комиссия в июле 1915 года составила акт, в котором указывалось: «Ввиду того, что все перечисленные в настоящем акте испытания подводного



Постановка мин с «Краба».

минного заградителя «Краб» были удовлетворительные и дали согласованные с программой, утвержденной начальником Главного управления кораблестроения, результаты, приемная комиссия полагает возможным признать подводный минный заградитель «Краб» годным к приему в казну». Таким образом, этот относительно небольшой корабль строился почти 7 лет! Но прежде чем был подписан этот акт, многострадальному «Крабу» пришлось «досрочно» выполнить важное боевое задание.

Летом 1915 года должен был вступить в строй первый русский дредноут. Для того чтобы обеспечить переход «Императрицы Марии» из Николаева в Севастополь, возникла идея преградить германо-турецкому флоту выход в Черное море. Для этого необходимо было скрытно поставить у Босфора минное заграждение. Единственным подходящим для такой операции кораблем, безусловно, являлся «Краб», хотя он еще не завершил всех испытаний. 25 июня 1915 года в 7 ч 15 мин «Краб» под коммерческим флагом с 58 минами на борту снялся со швартовов. На заградителе кроме личного состава находились начальник Подводной бригады капитан первого ранга Вячеслав Евгеньевич Клочковский (опытнейший подводник — на лодках с 1907 года) и флагманский штурман бригады лейтенант М. В. Пруцкий. В 9 ч 20 мин

находясь на параллели мыса Сарыч, «Краб» взял курс на Босфор. Погода была ясной, ветер — 2 балла. Заградитель шел под двумя керасиномоторами правого борта, после нескольких часов их работы перешли на моторы левого борта, с тем чтобы первые осмотреть и привести в порядок. В 10 ч 00 мин провели артиллерийское учение: были опробованы 37-мм пушка и пулеметы. В полдень по приказанию начальника бригады были подняты военный флаг и вымпел.

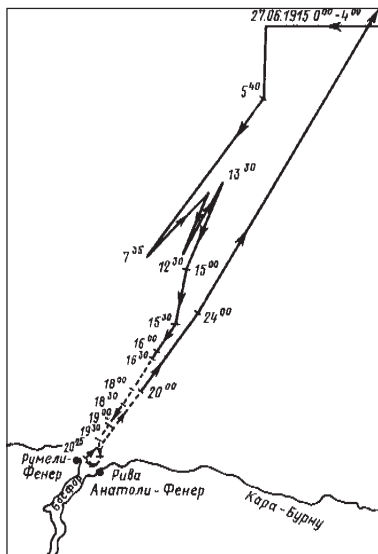
В 6 ч 30 мин 27 июня по носу открылся берег. «Краб» находился в 28 милях от Босфора. Моторы были застопорены, а затем в 11 ч 40 мин, после обеда, снова пущены и на винт и на зарядку батареи, чтобы к предстоящей минной постановке аккумуляторы были полностью заряжены. В 16 ч 15 мин в 11 милях от маяка Румели-Фенер моторы вновь застопорили, и в 16 ч 30 мин начали погружение. Через 20 мин был дан подводный ход 4 узла. Минное заграждение начальник бригады решил ставить от маяка Анатоли-Фенер к маяку Румели-Фенер (см. схему). В 18 ч 00 мин заградитель был в 8 милях от маяка и шел на глубине 18 м. В 19 ч 00 мин для определения места подняли перископ, с помощью которого был обнаружен турецкий сторожевой корабль, находившийся всего в 10 кабельтовых от «Краба». Однако, несмотря на все просьбы командира русской лодки, капитан первого ранга Ключковский торпедную атаку запретил, боясь себя обнаружить и тем сорвать выполнение основной задачи. В 20 ч 10 мин начали постановку мин, которая продолжалась 15 мин и прошла успешно, если не считать того, что заградитель в конечной точке довольно сильно коснулся грунта. В 20 ч 45 мин «Краб» увеличил скорость до 4,5 узла и начал отход. В 21 ч 50 мин начальник бригады дал приказ всплывать.

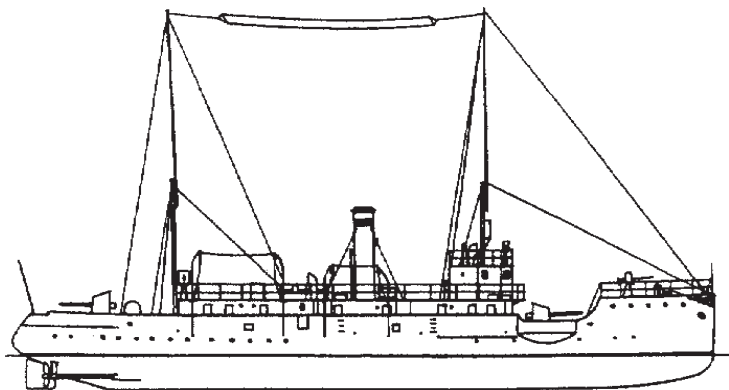
После всплытия включили вентиляцию и разрешили нуждающимся в свежем воздухе выйти на палубу, а такие были, особенно в кормовом отделении, где стояли «пахучие» керасиномоторы. Дальнейшее плавание до Севастополя прошло без инцидентов. При подходе к главной базе в 7 ч 39 мин 28 июня «Краб» разошелся на контркурсе с эскадрой Черноморского флота, вышедшей на блокаду Босфора. Начальник бригады семафором донес команду-

Схема постановки «Крабом»
мин у Босфора.
27 июня 1915 года

ющему флотом о выполнении боевого задания заградителем. В 8 ч 00 мин был снова поднят коммерческий флаг, а в 9 ч 30 мин «Краб» отшвартовался у базы в Южной бухте. Первый боевой поход хотя и прошел удачно, но показал, что лодке присущи многие конструктивные недостатки, в первую очередь — большое время, необходимое для погружения, и вредные испарения от керосиномоторов. Кроме того, личный состав еще не успел как следует изучить устройство корабля. За успешное выполнение боевого задания по постановке у Босфора минного заграждения весь офицерский состав лодки был повышен в чине или награжден орденами. Так, командира «Краба» Л. К. Феншоу произвели в чин капитана второго ранга, а начальника бригады В. Е. Ключковского наградили орденом Святого Владимира 3-й степени с мечами. Нижние чины получили Георгиевские кресты или нагрудные медали на станиславской ленте с надписью «За усердие». Любопытно, что после революции контр-адмирал Ключковский, который, как и большинство морских офицеров Черноморского флота, оказался в эмиграции, занимал солидные посты во флоте буржуазной Польши.

Несмотря на все старания, внезапно, к сожалению, достичь не удалось: уже на следующий день после постановки неприятель по всплывшим из-за технической неисправности двум минам обнаружил заграждение. Подняв одну из мин, немцы сразу поняли, что это «дело рук» подводной лодки.





Турецкая канонерка «Иса Рейс» — первая жертва русских подводных минных заградителей

Дивизион тральщиков сразу стал утюжить пролив, и 3 июля комендант Босфора донес, что заграждение полностью ликвидировано. Однако это заключение было слишком поспешным: на «вытраленном» минном поле подорвалась турецкая канонерская лодка «Иса Рейс» (413 т, 14 узлов, три 75-мм орудия, экипаж — 60 человек). Правда, построенный во Франции (г. Гранвиль) новенький корабль (1912 года) оказался на редкость крепким, поэтому лодка не погибла: ее с оторванным носом отбуксировали с минного поля и доставили в бухту Золотой Рог, где она простояла на приколе до 1924 года. После войны корабль был переоборудован вначале в таможенное сторожевое судно, затем в тральщик. Канонерке, несмотря на столь неудачное начало боевой службы, выпала долгая жизнь: она неоднократно перестраивалась и модернизировалась, пока не была в 1964 году сдана на слом.

Развеем еще один весьма распространенный миф. В некоторых, даже довольно серьезных, источниках утверждается, что успех «Краба» якобы был гораздо весомей. 5 июля для встречи четырех пароходов с углем из Босфора вышел германо-турецкий крейсер «Бреслау» (5587 т, 28 узлов, двенадцать 105-мм орудий). В 10 милях к северу от мыса Кара-Бурун Восточный он подорвался на mine и принял вовнутрь

642 т воды. Под охраной тральщиков корабль смог вернуться и встал в док в Стении. Его ремонт занял несколько месяцев, и лишь в феврале 1916 года он вновь смог выйти в море. Выход из строя единственного современного легкого крейсера был очень тяжелым ударом для турецкого флота. Первоначально решили, что «Бреслау» подорвался на минах, поставленных «Крабом», этот вывод даже попал в некоторые официальные документы Черноморского флота. Однако тщательный анализ вскоре показал, что это предположение не имело под собой никакого основания. Как уже говорилось выше, «Краб» поставил свое заграждение между маяками у входа в Босфор, а крейсер подорвался на нордост от мыса Кара-Бурун, т. е. в стороне от «крабовского» минного поля.

Вместе с тем еще в декабре 1914 года именно в этом районе активно «работали» надводные заградители Черноморского флота «Алексей», «Георгий», «Константин» и «Ксения». Подрыв «Бреслау» вначале записали на счет «Краба» потому, что это приятное для русского флота событие случайно совпало по времени с рейдом лодки к Босфору. Впрочем, если говорить о наиболее весомых удачах минных заградителей, то тут вне конкуренции турецкий «Нусрет», построенный немцами в 1912 году в Киле. На минах, в ночное время скрытно выставленных этим крошечным корабликом (365 т, 15 узлов, два 47-мм орудия и 40 мин), в районе Дарданелл 18 марта 1915 года погибли сразу три линкора союзников — английские «Иррезистебл», «Оушен» и французский «Бувэ». «Нусрет» в разных качествах прослужил до 1989 года, а затем был установлен в качестве мемориала на берегу в городе Чанак-Кале.

После официального вступления в строй «Краб» принимал активное участие в войне, ставил мины, сражался с болгарскими самолетами, но в сентябре 1916 года был поставлен в Севастополе на капитальный ремонт. Главная цель этого мероприятия заключалась в замене ненадежных и опасных керосинотомов на дизели. В январе 1917 года старые моторы и их фундаменты были разобраны и сняты с лодки. К концу октября установлены фундаменты под дизели, а

затем и сами двигатели. Но тут начались забастовки на заводе и работы остановились. Наступали новые времена: все быстрее и быстрее шел процесс разложения армии и флота, а после Октябрьской революции вопрос о завершении ремонта «Краба» отпал сам собой. 26 апреля 1919 года английские интервенты, покидая Севастополь, на глубине 65 м затопили 12 русских подлодок, в том числе и «Краб». Для затопления заградителя в его левом борту была сделана солидная пробоина и открыт носовой люк. Работы по подъему лодки проводились летом 1935 года ЭПРОНом. Операция из-за большой глубины оказалась довольно сложной, поэтому только 4 октября «Краб» ввели в порт и подняли на поверхность.

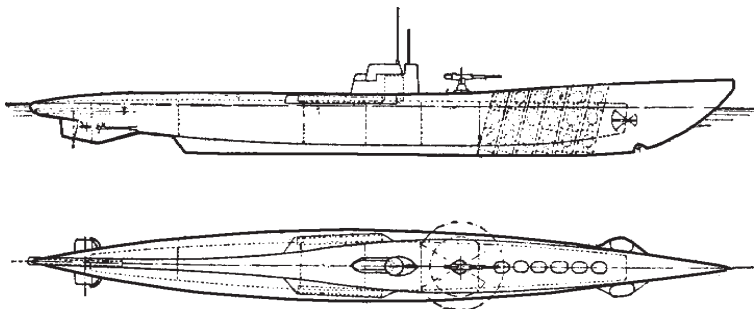
Создатель первого в мире подводного минного заградителя Михаил Петрович Налетов жил в это время в Ленинграде. За год до описываемых событий в возрасте 65 лет он вышел на пенсию с довольно крупной должности старшего инженера отдела главного механика Кировского завода. Узнав, что его детище — «Краб» — поднят, он обратился к командованию ВМФ с детальным проектом восстановления и модернизации заградителя. Но за эти годы техника подплава ушла далеко вперед, поэтому восстановление «Краба» — лодки по всем статьям устаревшей — было признано нецелесообразным. Уникальную субмарину без колебаний сдали на слом.

Михаил Петрович Налетов скончался 30 марта 1938 года. Несмотря на свой преклонный возраст и болезнь, он до последних дней работал в области проектирования подводных минных заградителей. К сожалению, все его архивы погибли во время блокады Ленинграда, но имя его не должно быть забыто. М. П. Налетов по праву должен занять почетное место среди выдающихся изобретателей в области военноморской техники.

Однако вернемся к началу этого рассказа и попробуем ответить на вопрос: почему многие специалисты отдают приоритет в использовании подводных минных заградителей немцам? Все дело в том, что во время Первой мировой войны в Германии были построены, строились или были за-

казаны 212 субмарин такого типа. Согласитесь, одинокий «Краб» выглядит довольно бледно на фоне этой армады. Из иностранных держав в Германии первыми оценили важность изобретения Налетова, о котором немцы, несомненно, узнали еще во время постройки, поскольку на Николаевском заводе была многочисленная немецкая «диаспора». Например, в одном из берлинских технических журналов еще задолго до войны была помещена статья со схематическим чертежом лодки, в которой указывалось, что «корабли подобного типа будут играть огромную роль, и очень странно, что первенство в этом вопросе взяла отсталая Россия». Первые немецкие заградители типа UB были заложены перед самой войной, а в строй начали вступать уже через год (сравните сроки постройки!). Однако при практически равном водоизмещении по своему вооружению они существенно уступали лодке Налетова: на каждом из них было всего от 12 до 18 мин. Лишь большие подводные лодки типа U-117 имели по 48 мин, но их водоизмещение достигало 1160 т, т. е. в два раза превышало водоизмещение «Краба».

Но не только по количеству мин «Краб» превосходил германские заградители. Немцы, не зная устройства Налетова для постановки мин, создали свое, которое состояло из шести специальных колодцев, сделанных с уклоном к корме под углом 24 градуса. В каждом колодце помещалось по 2 — 3 мины. Когда верхние и нижние концы колодца открывались, то при подводном ходе заградителя струи воды толкали мины к нижнему отверстию. Следовательно, германские лодки ставили мины «под себя». В силу этого они иногда сами становились их первыми жертвами. Даже по весьма неполным официальным данным так погибли 5 субмарин. Таким образом, немецкое устройство для постановки мин оказалось весьма ненадежным и опасным для самих заградителей. Лишь на последних сериях (начиная с UC-71) это устройство было иным. На этих лодках мины хранились в прочном корпусе на горизонтальных стеллажах, откуда они вводились в две специальные трубы (типа шлюза), в кормовой части заградителя. В каждой из труб помещалось только три мины. После постановки этой шестерки трубы надо



Вертикальное устройство для постановки мин

было снова «перезаряжать», а заодно с помощью специальной цистерны компенсировать вес «выброшенного» за борт груза.

К сожалению, в русском флоте опыт создания первого подводного заградителя долгое время не использовался. Вина за это в первую очередь должна пасть на Николаевский судостроительный завод («Наваль»). Это, говоря современным языком, АОЗТ ухватило за проект Налетова как за новшество, дававшее, по мнению специалистов, возможность получить колоссальную прибыль (не случайно в первом контракте был пункт о том, что при успешном испытании лодки завод получает госзаказ на крупную серию таких кораблей). А получить солидный госзаказ в России того времени, в отличие от России современной, было голубой мечтой любого предпринимателя. Заводские «менеджеры» легко уговорили неискушенного изобретателя передать им исключительные права на постройку лодки, пообещав самую широкую помощь в оформлении чертежей для проекта и солидную оплату (от 5 до 20 % от суммы контракта в зависимости от результатов). Однако не имея никакого опыта вообще в постройке подводных лодок, общество легкомысленно взялось построить заградитель в нереальные сроки, а затянуло его постройку на многие годы. Потом, в ходе войны, строить нового типа лодку серийно уже никто не решился. Немцы смогли отважиться на это, но ведь судостро-

ительная техника Германии была гораздо выше судостроительной техники царской России. В общем, финансово-инженерная авантюра «Наваля» во всех отношениях дорого обошлась отечественному флоту, «Краб» так и остался лодкой-одиночкой.

Некоторые специалисты утверждают, что «Краб» не пошел в серию только потому, что был «непригодной лодкой». Однако они забывают, что хотя этот корабль был по существу опытным судном, он все-таки участвовал в войне и успешно выполнил ряд важных заданий. Естественно, как всякое новшество, «Краб» просто в принципе не мог не обладать какими-то недостатками, как и любое изделие совершенно нового типа, не имеющее себе подобных, но эти «огрехи» были вполне устранимы, поскольку они не носили принципиальный характер. Известный специалист-подводник царской России Н. А. Монастырев (который, кстати, был одно время старшим офицером «Краба») уже в эмиграции так написал об этом корабле: «Если он и обладал многими недостатками, то это было следствием первого опыта, а не самой идеи, которая была совершенна». Иными словами, из-за недостатка времени и слабости промышленной базы Россия упустила отличную возможность получить в больших количествах поистине первоклассную боевую машину, а новый заградитель, построенный с учетом опыта строительства «Краба» и избавленный от его недостатков, безусловно был бы таковым.

*Посвящается памяти Джона Поля
Джонса — создателя флота США, рос-
сийского адмирала, патриота Америки
и друга России*

Российский адмирал Поль Джонс и его стратегическая инициатива

У истоков совместной борьбы России и США с международным терроризмом

Два, казалось бы, совершенно не связанных между собой события произошли в конце XVIII века: приезд в Россию в 1788 году знаменитого американского моряка Джона Поля и захват у берегов Северной Африки в 1793 году алжирскими пиратами американского торгового брига «Полли». Между тем оба события являются звеньями одной цепи, которая уже более двух столетий так или иначе связывает между собой две самые могущественные державы мира — Россию и Соединенные Штаты Америки.

Более 150 лет, вплоть до 1917 года, Россия и Соединенные Штаты оставались самыми дружественными государствами. Между ними, как, впрочем, и между Соединенными Штатами и Советским Союзом, несмотря на более чем 70-летнее господство непримиримых социально-политических систем, никогда не было вооруженных конфликтов. В годы военного лихолетья их вооруженные силы всегда находились по одну сторону фронта.

Как это ни странно, но одно из первых звеньев в цепи долгих и порой не простых взаимоотношений между двумя великими государствами создал основатель флота США П. Джонс. Именно он, поступив на русскую службу в 1778 году, стал российским адмиралом и предложил свой план

стратегического сотрудничества России и США в борьбе против пиратов на Средиземном море.

Прошло двести лет, и вновь перед цивилизованным человечеством встает проблема борьбы с международным терроризмом. Сумеет ли человечество решить эту проблему? В значительной мере это зависит от согласованных действий России и Соединенных Штатов Америки. О событиях двухсотлетней давности, о первых планах совместной борьбы России и США с терроризмом и пойдет наш рассказ.

Россия объявляет вооруженный нейтралитет

Осень 1779 года погода в Северной Атлантике, как и обычно, стояла штормовая. Всего несколько дней выдалось погожих. Дул устойчивый свежий норд-ост. Пользуясь попутным ветром, эскадра контр-адмирала С. П. Хметевского с чуть зарифленными парусами летела на юг. Слева по курсу в легком тумане едва различался высокий скандинавский берег. Эскадра спешила домой. Казалось, день-другой и Атлантический океан с его изнурительными штормами останется позади. Увы, избежать «великого шторма» российским морякам так и не удалось. Утром 2 октября барометр начал падать. К обеду в снастях засвистело. На флагмане, а им шел 80-пушечный корабль «Св. Николай», затрепетал сигнал «Убавить паруса, закрепить по штормовому». Сигнал отрепетовали, паруса убавили, и вовремя. Огромные валы, усиленные свирепым ветром, бросали корабли, как спичечные коробки. Эскадру разметало. Больше всего досталось «Храброму». Внезапно налетевший «превеликий вал со всем форсом ударил корабль с необычайной силой». Через несколько минут последовал второй вал, такой же силы. Со свистом лопнули ванты, и через мгновение грот-мачта была за бортом. Вслед за ней в считанные минуты «Храбрый» потерял бизань-мачту и фор-стенгу. «При сем несчастном случае потонули бывшие... на марсах для убирания и крепления парусов: унтер-офицер — 1, квартирмейстеров — 2, матросов — 40». Таков был счет, предъявленный океаном.

И все же «Храбрый» выстоял. Выдержали шторм и остальные корабли. 17 октября эскадра встала на якорь на Большом Кронштадтском рейде.

Что делали российские моряки в столь неурочное время в Северной Атлантике, какие задачи решали? Как это ни удивительно, но плавание русской эскадры на этот раз было связано с событиями, происходившими не в Европе, а совсем в другом полушарии — в Северной Америке. Два крупных вклада внесла Россия в победу американской революции: во-первых, отказала королю Англии Георгу III в посылке своих войск для подавления восставших колоний и, во-вторых, стала инициатором объявления на море так называемого вооруженного нейтралитета.

Вопрос о вооруженном нейтралитете возник в 1778 году. Война в Северной Америке не прекращалась, и Англия, стремясь задушить свои непокорные колонии, объявила им морскую блокаду. Мощный британский флот начал крейсерские операции на американо-европейских торговых коммуникациях. Перед молодыми Соединенными Штатами встала угроза полного прекращения торговли с Европой. Правда, господство Великобритании к этому времени было уже подорвано. На стороне Соединенных Штатов выступили две сильные морские державы — Франция и Испания. Тем не менее, стремясь пресечь всякую морскую торговлю своих противников, и прежде всего Соединенных Штатов, Владычица морей начала без разбора захватывать все суда, шедшие в их порты, даже если они принадлежали нейтральным странам. Ответные действия противников не заставили себя долго ждать. В результате на море начался откровенный разбой. «С ненасытной страстью... охотились каперы Англии, Франции и Испании за купеческими судами и их грузом, под самыми несправедливыми предлогами забирали они иностранные корабли, объявляя их своими призами».

В этой ситуации, желая получить поддержку России, Георг III вновь обращается к Екатерине II: «Сестра моя... я восхищен... величием Ваших талантов... и широтой Ваших взглядов... Намерения врагов моих... не могли бы ускользнуть от проницательного взора Вашего Величества... Они



Императрица Екатерина II

хвастают своими проектами перевернуть всю Европу... Их проекты могут осуществиться, если Ваше Величество останется равнодушным зрителем. Применение, даже частичная демонстрация морских сил могла бы восстановить... спокойствие Европы, рассеять организовавшуюся против меня лигу и утвердить систему равновесия, которую эта лига стремится уничтожить... Пребываю, сестра моя, Вашего Императорского Величества искренне любящий брат». Кто знает, что окончательно утвердило Екатерину II в решении продемонстрировать морскую мощь России, но такую демонстрацию она произвела. Только не в пользу Великобритании, а против нее.

Надо заметить, что к защите своих морских коммуникаций Россия к тому времени уже приступила. В январе 1778 года Высочайшим указом Адмиралтейств-коллегии предписывалось: «По причине... помешательства в навигации и торговле иностранных народов к нашим северным портам снарядить в Архангельском порту... два военных корабля и два фрегата... Еще повелеваем мы равное число кораблей и фрегатов выслать к Кап-Норду из Ревельского порта, которым велеть соединиться потом с архангельской эскадрой».

Точно в соответствии с указом 1 сентября обе эскадры встретились у Нордкапа и после совместного патрулирования взяли курс на Кронштадт. Если не учитывать обычных для того времени полярных условий («во время сего плавания потонуло и умерло 277 человек да больных привезено 396...»), можно считать, что плавание С. П. Хмелевского прошло успешно. Одно лишь присутствие русской эскадры обеспечило в Баренцевом море полное спокойствие и свободу торгового мореплавания: «Ни каперов, ни арматоров не видели и от проходящих коммерческих судов не слыхали».

Тем не менее, опираясь на реальную морскую мощь собственного флота, российское правительство решило не просто защищать свои морские коммуникации, а создать международное сообщество, которое бы обеспечило свободу мореплавания вообще. Одновременно с посылкой эскадры

С.П. Хметевского Россия в течение всего 1779 года вела интенсивные переговоры с нейтральными странами. Благополучное возвращение с Севера русских эскадр в значительной степени способствовало их успешному продвижению.

Трудно сказать, что явилось последней каплей, переполнившей чашу терпения Екатерины II. Скорее всего, известие о захвате у побережья Португалии двух кораблей с российскими товарами: «Один был голландским и вез 4000 четверти пшеницы, отправленной от архангельского купеческого дома Бренна и К°, другой принадлежал русскому купцу Жадомировскому. Оба судна были захвачены испанцами под... предлогом, будто... товары предназначались для Гибралтара». Не обратить внимания на подобные события Екатерина II не могла, и 19 мая 1780 года она подписывает декларацию, суть которой определялась одной фразой: «...море есть вольное и ...всякая нация свободна производить плавание свое по открытым водам». Декларация состояла всего из пяти пунктов, но их неуклонное соблюдение требовалось от всех стран воюющих и нейтральных: «1. Нейтральные корабли могут свободно ходить из порта в порт и приставать к берегам даже воюющих стран, кроме состоящих в блокаде. 2. Товары воюющих народов, находящиеся на нейтральных кораблях... неприкосновенны, т. е. флаг прикрывает груз за исключением военной контрабанды. 3. Контрабандой признаются одни военные снаряды и оружие. 4. Гавань считается в блокаде только в том случае, когда вход в нее... закрыт неприятельскими кораблями. 5. Законным призом должно признавать одну контрабанду».

Кому была направлена декларация? Прежде всего «двора́м воюющим — Лондонскому, Версальскому и Мадридскому», а вслед за тем и нейтральным государствам. Ответы не заставили себя долго ждать. Франция и Испания немедленно заявили о своей готовности следовать всем принципам декларации. Англия ограничилась учтивым, но уклончивым ответом. Нейтральные государства поддержали декларацию сразу. Уже в 1780 году ее подписали Швеция, Дания, и Голландия, в 1781-м — Пруссия и Австрия,

в 1782-м — Португалия, а в 1783-м — Королевство Обеих Сицилий.

Так по инициативе России впервые был создан международный союз, взявший на себя ответственность за обеспечение свободы торгового мореплавания. В историю он вошел как «вооруженный нейтралитет 1780 г.». Стремлению Англии лишить Соединенные Штаты возможности торговать с Европой был нанесен сокрушительный удар. Скрепя сердце Лондон вынужден был подчиниться. Действовал вооруженный нейтралитет вплоть до 1783 года, т. е. до подписания Англией Версальского мирного договора и признания независимости Соединенных Штатов.

Все эти годы основу военной силы вооруженного нейтралитета составлял флот России. И это не случайно. Почти одновременно с подписанием декларации Екатерина II подписывает указ Адмиралтейств-коллегии, в котором предписывает «сверх отправляемых... в нынешнем году по примеру прошедшего двух кораблей и двух фрегатов в Северное море для ограждения свободного мореплавания и торговли к портам нашим... вооружить... в Кронштадте 15 кораблей. Сию часть флота... разделить на три эскадры... Плавание одной должно быть: первой — в Средиземном море, начиная от Гибралтарского пролива до вод турецкого владения... Второй — от Зунда до канала, разделяющего Францию от Англии, не входя в оный без крайней нужды. Третьей — у высот Лиссабонских, начиная от канала до Гибралтарского пролива со стороны океана».

В Высочайше утвержденной инструкции командующим эскадрами предписывалось «на назначенном пространстве... крейсировать нераздельно... но, когда надобность востребует... конвоировать российский купеческий один или несколько кораблей... отделить для того один или два из своих кораблей и конвоировать... В случае нападения на такое купеческое судно или суда... под каким бы флагом ни было, защищать оные всеми силами, исполняя должность храброго и искусного мореплавателя... Во время повстречания с военными кораблями всех без исключения держав поступать дружественным образом... Касательно купеческих судов всех

без изъятия держав... никакого притеснения и остановки в пути не делать... но показывать всякое снисхождение и человеколюбие».

11 октября Кронштадт покинули сразу три эскадры: контр-адмирала А. И. Борисова, шедшая в Средиземное море, контр-адмирала А. И. Круза, предназначенная для крейсерства от пролива Скагерак до Па-де-Кале, и бригадира Н. Л. Полибина — к «высотам Лиссабонским». Неделю спустя из Архангельска в Баренцево море выходит эскадра капитана первого ранга В. П. Фондезина. С этого времени в течение трех лет, до 1783 года русские эскадры практически постоянно крейсировали в своих районах. Взаимодействуя с кораблями других нейтральных государств, они успешно решали поставленную перед ними задачу — обеспечивали свободу торгового мореплавания. В истории это были, пожалуй, первые интернациональные миротворческие силы.

Что получили от них Соединенные Штаты? В первую очередь возможность беспрепятственно торговать с Европой. Присутствие в Атлантическом океане и в европейских водах сил вооруженного нейтралитета и прежде всего русских эскадр делало нейтральный флаг надежным прикрытием не только для европейских товаров, направляемых в Соединенные Штаты, но и для американских, плывших в Европу.

И последнее, о чем нельзя не сказать — это о масштабах действия российского флота. Даже по современным понятиям они огромны — от Белого моря до «средиземноморских вод турецкого владения». Что и говорить, вклад России в вооруженный нейтралитет был достоин великой морской державы. Обо всем этом не мог не знать один из замечательных американских моряков — Джон Поль Джонс. Больше того, не исключено, что именно инициатива России и ее участие в вооруженном нейтралитете привели его к идее совместного противостояния исламскому пиратству в Средиземном море, но об этом чуть позже.

Выдающийся герой американского флота

Зима на севере Европы в 1788 году выдалась суровой. Стоял апрель, а Ботнический залив все еще был забит льдом. Тщетно пытался пробиться к финскому берегу небольшой рыбацкий бот. На его борту был лишь один пассажир, явно иностранец и судя по всему — моряк. После долгих, но безрезультатных усилий бот повернул на юг. По приказу иностранца курс был взят на Ревель.

Кто же отважился пересечь зимой Центральную Балтику на утлом боте? Со шведскими рыбаками шел офицер флота Соединенных Штатов Джон Поль Джонс. И не просто офицер, а один из организаторов и создателей американского флота. Как сказано в Американской энциклопедии, «первый и один из самых выдающихся героев американского флота за всю историю его существования».

Англичанин по национальности Поль Джонс родился в Шотландии в 1747 году. Семья была не из знатных и не из богатых, отец служил садовником. В 12 лет он устраивается юнгой на корабль, перевозивший рабов из Африки на плантации Северной Америки. На море в то время люди мужали быстро. Не являлся исключением и Джонс. В 16 лет он был матросом, а в 19 — уже помощником капитана на невольничьем судне. Однако отвращение к работорговле заставило его вскоре покинуть невольничий флот. Проплавав еще несколько лет капитаном обычного судна, Джонс оставляет море и в 1773 году переезжает в Америку. Здесь в штате Вирджиния его старшему брату принадлежала небольшая ферма. Брат умер, и ферма перешла к Джонсу. Заботы, нахлынувшие на новом месте, были далеко не только фермерские. Активно включившись в бурную политическую жизнь колоний, Джонс встречается и ведет переписку с Дж. Вашингтоном, Т. Джефферсоном, А. Смитом, Артуром Ли. «Обстоятельства позволили мне, — пишет он, — заверить полковника Вашингтона, мистера Джефферсона и других, что в случае начала войны с Англией я полностью отдам себя в распоряжение восставших колоний.

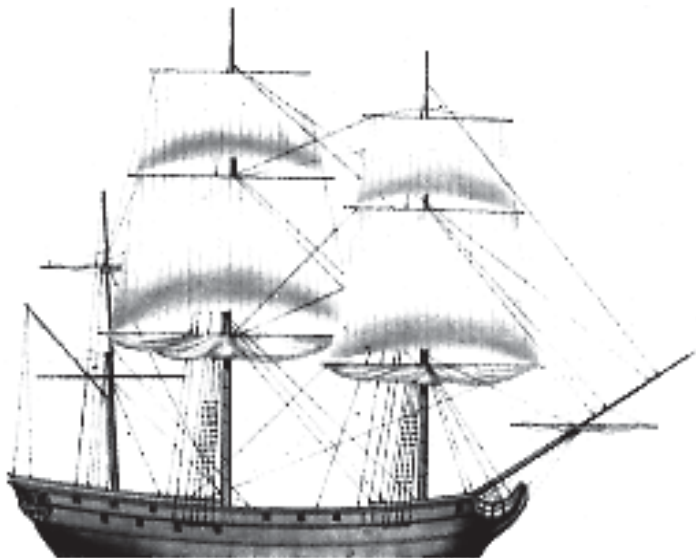


Карта рейдерства П. Джонса на «Рейнджере»
и «Добряке Ричарде» у берегов Англии

В 1775 году начинается Война за независимость Соединенных Штатов и Поль Джонс предлагает свои услуги Конгрессу. Он становится первым лейтенантом флота США. В американском флоте в то время их было всего шесть. Вскоре он уже командир небольшого 12-пушечного брига «Провиданс». На нем Джонс уходит в свое первое самостоятельное военное плавание. Смело вступает «Провиданс» в схватки с английскими фрегатами и всякий раз с честью выходит из них. За четыре месяца непрерывных боев Джонс захватывает 16 британских судов. Часть из них он раздает бедным рыбакам. На одном из кораблей оказались деньги, и не малые — содержание за несколько месяцев всей британской колониальной армии. Ущерб, нанесенный Англии, оценивался в 1 млн долларов. По тем временам это была огромная сумма. И все же настоящая слава легендарного героя морских сражений приходит к Джонсу позднее, и не в американских, а в европейских водах.

14 июля 1777 года Конгресс США принимает две резолюции: «1. Постановить, что флаг тринадцати Соединенных Штатов Америки должен состоять из тринадцати чередующихся красных и белых полос, а их союз символизироваться тринадцатью звездами на синем фоне, олицетворяющими как бы появление нового созвездия. 2. Назначить капитана Джона Поля Джонса командиром корабля «Рейнджер». Позднее Джонс будет говорить: «Наш флаг и я — близнецы. Мы родились в один час. У нас общая судьба. И в жизни, и в смерти мы неотделимы друг от друга. Пока мы плаваем, мы будем плавать вместе. Если нам суждено погибнуть, мы и погибнем вместе». Пройдет несколько дней, и ему будет предоставлена честь первым в американском флоте поднять на своем корабле новый флаг.

В конце 1777 года Джонс во главе небольшого отряда уходит во Францию. В Париже его ждет первый посол США доктор Бенджамин Франклин — известный ученый, крупный общественный и политический деятель. Цель похода одна — склонить французское правительство к войне с Англией. Письма, которые Джонс везет послу, написаны собственноручно Вашингтоном и Джефферсоном.



Американский фрегат «Добряк Ричард»

Первое заокеанское плавание — первое признание американского флага. С будущими союзниками — французской эскадрой — Джонс встретился вечером после захода солнца. Взаимные приветствия обходятся без салюта флагу. И это не устраивало Джонса. На следующий день с восходом солнца он снимается с якоря и снова проходит перед строем французских кораблей. На этот раз он удовлетворен — первый салют американскому флагу состоялся.

Годы Войны за независимость стали и годами морской славы Поля Джонса. Французское правительство медлило с началом военных действий, но Джонс ждать не мог — шел 1778 год, и война с Англией была в разгаре. Воюет Джонс умело и дерзко. Район его действий обширен — Атлантика, Ла-Манш, Северное и Ирландское моря. Он захватывает и сжигает британские суда, высаживает десанты, штурмует и разоряет прибрежные замки. Шотландия в панике. Британские адмиралы клянутся поймать и повесить пирата-янки. Но Джонс неуловим! Справиться со своим бывшим сооте-



Схема боя «Добряка Ричарда» (R) с 50-пушечным английским фрегатом «Серапис» (S) у мыса Фламбург

чественником Владычица морей не может даже у берегов метрополии.

Свой флаг Джонс держит на небольшом трофейном фрегате, которому он присвоил имя «Добряк Ричард» (литературный псевдоним Б. Франклина). «Для меня, — писал Джонс, — то была единственная возможность отблагодарить великого и прекрасного человека за огромную честь быть его другом».

В один из сентябрьских вечеров 1779 года недалеко от мыса Фламбург в Северном море союзники встретили крупный британский конвой. Кроме «Добряка Ричарда» с Джонсом в то время было всего два корабля — небольшой американский фрегат и французский корвет. Силы явно не равные, но отступать он не привык. Перед «Ричардом» оказался новейший 50-пушечный английский фрегат. В результате первого обмена залпами из строя были выведены все 18-фунтовые пушки «Ричарда». Теперь противник мог сблизиться на безопасное для себя расстояние и вести «убойный огонь на поражение». Иного выхода, как идти на абордаж, у Джонса не было.

Так начался знаменитый бой, вошедший в историю парусного флота как один из самых яростных и ожесточенных. Еще до того как «Ричарду» удалось сцепиться со своим противником, он был превращен в решето. Его борта буквально светились насквозь. Кто-то из выпсочивших наверх крикнул: «В трюме вода!» «Пленных к помпам!» — последовала команда. Пока шел бой, «Ричард» удерживался на плаву только благодаря их усилиям. Между тем англичане продолжали крушить его залпами своих тяжелых орудий. «Эй, на «Ричарде»! Сдавайтесь!» — «Я еще не начал драться!» — был обычный ответ Джонса, стоявшего как всегда на корме своего судна в белоснежной рубашке с закатанными рукавами. И рукопашная схватка вспыхнула с новой силой. Командир английского фрегата был храбрым моряком, но не столь неукротимым, как Джонс. Далеко за полночь англичане спустили флаг. Едва Джонс успел перевести на захваченный фрегат свой экипаж и поднять американский флаг, как «Добрый Ричард», с треском ломая абордажные крючья, ушел под воду. Из 700 человек в обоих экипажах осталось в живых ровно половина.

Нет, не зря король Франции жалует отважному моряку орден и золотую шпагу! Конгресс США чеканит в его честь специальную медаль и награждает его золотой медалью «В память о высоких заслугах». Наряду с Полем Джонсом такой награды были удостоены всего шесть генералов республиканской армии. Позже Ф. Купер, А. Дюма-отец, Р. Киплинг, У. М. Теккереи делают его героем своих произведений. Слава Джона Поля Джонса гремит на весь мир.

Знают о нем хорошо и в России. Надо сказать, что обстановка здесь к этому времени складывалась тревожная. На Балтике и на Черном море было неспокойно. Россия была на грани войны с Турцией и со Швецией и остро нуждалась в опытных и отважных моряках. Тогда-то Екатерина II и решает пригласить Джонса на русскую службу.

Плавая в течение нескольких лет в европейских водах, базируясь на порты дружественной Франции, Джонс, несомненно, встречался с русскими кораблями, знал о вооруженном нейтралитете и не мог не ценить позиции Рос-



Медаль,
отчеканенная
Конгрессом США
в честь победы
П. Джонса у мыса
Фламбург в 1779 г.
(лицевая и
оборотная сторона)

сии по отношению к Соединенным Штатам. Что мог знать Джонс о России? Пожалуй, только то, что это огромная империя, занимающая добрую половину евроазиатского континента. Впрочем, знал Джонс еще и об указе Адмиралтейств-коллегии, подписанном императрицей 15 февраля 1788 года. В нем говорилось: «Капитана-командора Павла Жонеса, приняв на службу нашу, всемилостивейше пожаловали мы его флота капитана ранга генерал-майорского и повелели определить во флот наш Черноморский, о чем дан наш указ генералу-фельдмаршалу князю Потемкину-Таврическому».

Справедливости ради надо заметить, что сам Джонс претендовал отнюдь не на генерал-майорский чин, а рассчитывал стать контр-адмиралом. Тем не менее его ответ императрице был краток: «Я согласен, я в пути».

Проходит некоторое время, и вот он в центре штормящей Балтики на небольшом рыбацьем боте. «Мое путешествие все приняли как своего рода чудо, на которое до сих пор никто не решался, кроме как на больших судах». Из Ревеля в Петербург Джонс добирается «сухим путем». К вечеру 23 апреля 1788 года он уже в столице, а еще через день приглашен ко двору.

Что же побудило американского моряка так активно откликнуться на приглашение русской императрицы и столь неожиданно для всех появиться в самой северной столице Европы? Честолюбие? Жажда новых ощущений? Наверное, не без того. Однако, что удивительно, главной причиной приезда Джонса в Петербург являлось все же пиратство в Средиземном море.

Краснобородые корсары берберийского побережья

Средиземное море — это не только колыбель человеческой цивилизации и мореплавания, это еще и родина пиратства. Зародилось оно здесь давно, еще во времена Римской империи. Особого размаха пиратство достигло в XVI веке, и причина того — появление здесь бесстрашных морских разбойников братьев Барбароссов. За темно-рыжие бороды их прозвали Краснобородыми.

«Всем раздеться и вниз! Вниз, грязные собаки!» — размахивая кривыми саблями и плетками, кричали пираты, загоняя в трюм экипаж только что захваченной галеры. Вслед за полураздетыми людьми в трюм полетели халаты и турбаны самих разбойников. Прошло несколько минут и маскарад был готов. Легкий ветерок по-прежнему едва шевелил на мачте флаг Папы Юлиуса II, за веслами сидели люди, одетые в христианские одежды, а на корме чинно расхаживали благополучные римские купцы. Вот только двое из них явно выделялись своими ярко-рыжими бородами. Что же произошло?

Небольшой пиратский галиот братьев Барбароссов обнаружил недалеко к западу от Апеннинского полуострова торговую галеру. Шла она под флагом Папы Римского Юлиуса II. Совершенно не ожидая, что берберийские пираты могут оказаться так далеко к северу, христиане, как только увидели их турбаны, пришли в панику. Град стрел и пушечные выстрелы завершили дело. Пираты получили богатую добычу. Вскоре на горизонте появилась еще одна галера. Она тоже принадлежала Папе Римскому. Заставив пленников раздеться и затолкав их в трюм, пираты надели христианские одежды и заняли места на захваченной галере. Свое небольшое судно они взяли на буксир как трофей. Теперь оставалось только ждать добычу. И снова удивлению христиан не было предела, а добыча разбойников оказалась богатой. Так в один день Барбароссы захватили две большие папские галеры. Произошло это в 1504 году. Вскоре следующей их жертвой стал испанский корабль с 500 солдатами на борту.

О прежней жизни братьев, а было их четверо — Арудж, Хызыр, Илиас и Исхак, — мало что известно. Разве, что родились они в Греции на острове Митилини (Лесбос). Отец был албанец, бывший офицер османской кавалерии, мать гречанка. Старший — Арудж (1474 — 1518) — еще в ранней молодости перебрался в Стамбул и нанялся на одну из османских галер надсмотрщиком. Галера промышляла пиратством в восточной части Средиземного моря. Вскоре Арудж попал в плен к рыцарям-крестоносцам. Около двух лет сам провел гребцом на галере, но бежал, а, может быть, был выкуплен. Возвратясь в Стамбул, Арудж нанялся штурманом на галеру. Однако в море поднял мятеж, захватил судно и вновь занялся пиратством, на этот раз уже самостоятельно. Пиратская слава Аруджа росла, и вскоре в обмен на пятую часть награбленного добра король Туниса предложил ему безопасное убежище. Так Арудж нашел союзника и получил место постоянного базирования. Его престиж постоянно рос. Прошло еще несколько лет, и на Средиземном море он стал считаться пиратом номер один.

К 1512 году Арудж имел уже эскадру из 12 галер с пушками и более тысячи вооруженных людей. Укрепившись на одном из островов недалеко от Туниса, он создал свою базу. Не ограничиваясь грабежом на море, Арудж предпринял ряд атак на принадлежавший Испании город Беджайа. В одной из стычек он потерял правую руку. Ее ему заменил искусно сделанный серебряный протез. В 1516 году бесстрашный корсар повел 5 тыс. своих людей в поход на Алжир. Проявив беспредельную жестокость и коварство, он задушил местных правителей вместе с их семьями и завладел властью.

Грабежи Барбароссов стали настолько серьезны, что в 1518 году, чтобы положить им конец, король Испании Карл отправил на борьбу с ними 10 тыс. солдат. Согласно преданию, испанцам удалось неожиданно напасть на Аруджа и его 1500 человек еще за пределами Алжира. Пытаясь бежать под защиту города, чтобы отвлечь преследователей, Арудж разбрасывал за своим отступавшим войском золото и драгоценные камни. Однако это не помогло. Испанцы его все

же поймали. Король корсаров и почти все его пираты были уничтожены.

Полагая, что пиратам нанесен непоправимый удар, испанцы покинули территорию Алжира. Увы, они недооценили младшего Барбаросса — Хызыра (1468 — 1546). Обладая смелостью и коварством старшего брата, Хызыр по складу своего характера был еще и государственным деятелем, тонким и проницательным, чего явно не хватало Аруджу. Своей первой задачей Хызыр считал укрепиться во власти и разумно ее использовать. Если Арудж довольствовался союзом с местными североафриканскими правителями, то брат в 1519 году заручился поддержкой огромной Османской империи. Снискав расположение султана Сулеймана I Кануни, он изъявил готовность служить ему. В ответ на его преданность султан отправил в поддержку Хызыра 2 тыс. янычар и назначил его генерал-губернатором Алжира. Хызыру был присвоен титул бейлербея (бея над беями). Так из вольного пирата Хызыр превратился в слугу великого султана.

Захватив в 1525 году несколько городов, находившихся ранее под властью Испании, Хызыр расширил свои владения и почти полностью вытеснил испанцев из Алжира. В 1533 году его вызвал в Стамбул султан и вскоре назначил капудан-пашой (главнокомандующим) турецкого флота. Быстро подняв боеспособность флота, Хызыр в течение 1533 — 1544 годов совершил полувоенные, полупиратские опустошительные набеги на побережья Греции, Италии и Испании, за что султан назвал его Хайр-эд-дин («Хранитель веры»). В 1543 году Хайр-эд-дин врывается в итальянскую провинцию Регия ди Калабрия и захватывает в качестве невесты 18-летнюю красавицу, дочь губернатора. Весь свой медовый месяц он возит ее с собой, продолжая в то же время грабить побережье Италии. Теперь при виде турецкого флага трепетало все Средиземноморье. Ко времени естественной смерти Хайр-эд-дина в 1546 году братья Барбароссы создали на Средиземном море не только целые пиратские флотилии, базировавшиеся на Берберийском побережье, но и сформировали достаточно твердые традиции пиратского грабежа.

Одной из главных традиций и самой доходной статей пиратства стала работорговля. Золото, драгоценности, шелк несомненно радовали пиратов, но все же наиболее ценной добычей считались сами пассажиры и экипажи захваченных судов. Обычно эти несчастные продавались в рабство, это являлось самым древним обычаем средиземноморского мусульманства. В берберийской экономике рабы играли столь важную роль, что их количество в некоторых североафриканских городах доходило подчас до 25 % от общей численности жителей.

Так как долго содержать рабов на судне было трудно, то обычно вскоре после захвата судна их свозили на берег. На рынке, а таких работорговых рынков по всему африканскому побережью было множество, рабов разделяли по возрасту и полу, проверяли на пригодность, а затем продавали поштучно или партиями. С состоятельными людьми, чьи семьи могли заплатить выкуп, обращались хорошо. Для тех, кто владел какой-нибудь профессией, жизнь в рабстве часто так же была достаточно сносной. Им разрешали заниматься своим делом и откладывать часть заработанных денег на выкуп. Людей же без всякой профессии ожидало рабство в цепях в каменоломнях или гребцами на галерах. Их жизнь превращалась в постоянную пытку с отвратительным питанием, непременными побоями и быстрой смертью.

Для женщин жизнь становилась еще невыносимее. Самых молодых и красивых обычно отправляли в Стамбул. Там они становились наложницами в гаремах султана и его приближенных. Миловидные молодые женщины, но которых нельзя было отнести к красавицам, становились наложницами местных правителей. Другие поступали в городские публичные дома. Остальных ожидала тяжелая участь кухонных уборщиц, прислуги в домах или разносчиц воды на улицах.

Традиции пиратства и работорговли оказались на Средиземном море очень устойчивыми. Сохранялись они здесь более двух столетий, вплоть до XIX века, и все эти годы Средиземное море буквально пестрело зелеными флагами ислама. Можно утверждать, что именно на Средиземном море сформировалось понятие и явление, которое сегодня

получило столь печальную известность, — международный терроризм. Естественно, главной жертвой международного терроризма в те годы являлось судоходство христианских государств.

Пленники Хасан-паша

К концу XVIII века пиратская война на Средиземном море шла полным ходом. Продолжая традиции Барбароссов североафриканские пираты почти безнаказанно бороздили средиземноморские воды, грабили суда, захватывали рабов. Одной из их многочисленных жертв стал и американский торговый бриг «Полли», захваченный в октябре 1793 года алжирскими пиратами недалеко от мыса Сан-Винсенти.

Восседая на вышитых золотом подушках, Хасан-паша, благословленный Аллахом дей Алжира, с презрением смотрел на жалкую кучку несчастных американских пленных. Тоном обиженного человека дей объяснял пленникам, что он совершенно искренне пытается вести переговоры с Соединенными Штатами. Увы, это государство-высочка по ту сторону Атлантики игнорирует его мирное предложение прекратить пиратство, если ему будет выплачиваться ежегодная дань. За грехи их правительства американцам придется пострадать. «Теперь, христианские собаки, вы будете у меня есть камни», — заявил Хасан-паша.

Как говорят записи в дневнике одного из пленников, некоего Фосса, после этого люди с «Полли» были отправлены из дворца дей в подземную тюрьму Билки. «Когда мы прибыли туда, — писал Фосс, — то обнаружили там еще несколько американцев и около шестисот христиан других государств. Все они находились в крайне удрученном состоянии, были сильно истощены и имели цепи на ногах. Каждому из нас бросили по грязному одеялу и небольшой буханке прокисшего хлеба. В тот же день на нас надели цепи. Их обвили вокруг талии и закрепили на лодыжках. Цепи весили от 25 до 40 фунтов».

Каждый день вместе с другими пленными американцы проделывали трудный путь. Они поднимались в горы в каменистых ущельях, где разбивали гигантские валуны весом по 20 — 40 т каждый. Затем камни грузили на деревянные сани и тащили их два километра до Алжирской гавани. Здесь камни грузили на шаланды, с которых их сбрасывали в воду для постройки огромного мола. Фосс писал: «Надсмотрщики постоянно подгоняли рабов палками, на конце которых имелось маленькое острие, вроде тех, что используют погонщики быков на наших фермах». Даже за малейшее нарушение, например, проявление усталости, наказывались ударами цепей. Наказание доходило до 500 ударов. Половина из них приходилась на ягодицы, остальные на нижнюю часть ног. За более тяжелые преступления, например, такие, как отказ от мусульманской веры, людей либо сажали на кол, либо заживо сжигали.

Тяжкая судьба досталась и команде «Полли», попавшей в руки берберийских пиратов. Американцы стали рабами, а рабов, если они не умирали и их не выкупали сразу, корсары оставляли в Алжирской гавани до тех пор, пока их не выкупит правительство США. Вряд ли пленники берберийского берега могли знать, что именно их катастрофическое положение и вызовет ответную реакцию Соединенных Штатов — создание военно-морского флота.

Защищая молодое Американское государство, претендующее на свободу мореплавания, флоту США предстояло в последующие десятилетия выдержать многие испытания. Первыми его противниками стали именно средиземноморские пираты. Их самонадеянный вызов и привел, по существу, к появлению американского военного флота.

Используя свое стратегическое положение в непосредственной близости от Гибралтарского пролива, современные корсары североафриканского побережья занимались прибыльным бизнесом: они беспощадно грабили проходящие суда. Стремясь защитить торговлю в Средиземном море, европейские государства время от времени пытались усмирить корсар. Они нападали и разрушали укрепленные города и базы берберийских разбойников. Но это не меняло об-

щего положения дел. Европейцы были слишком заняты постоянной междоусобной борьбой. Они не считали возможным отправлять корабли и тратить свои силы на борьбу с африканцами, которых презрительно называли «песчаными бандитами». Считалось, что от грабителей берберийского побережья лучше откупиться, выплачивая им дань. В более благопристойной терминологии это называлось субсидировать их правителей, баев и пашей. Ни один из пиратских правителей никогда не называл суммы получаемой им подати: «То ли стыд, то ли расчет, — писал, американский посол во Франции Т. Джефферсон, — заставляют их держать это в секрете». Однако известно, что только в течение последней четверти XVIII века ежегодная дань, выплачиваемая Францией одним лишь алжирским правителям, составляла около 20 тыс. долларов. Дань, получаемая от Испании и Великобритании, была еще больше.

Естественно, от пиратов страдали и американские колонии. В 1625 году, всего через пять лет после высадки в Плимуте первых пилигримов, один из них, некто Фатерс, потерял в Средиземном море два судна. Их захватили марокканские пираты, поработившие и их экипажи. Два сына нью-йоркского купца Я. Леизера и еще восемь человек команды его судна «Пинк» также были захвачены алжирскими пиратами в 1678 году. Нью-йоркские церкви начали собирать пожертвования в качестве взноса в назначенный за них выкуп. Денег собрали даже больше, чем требовалось. Пленников выкупили, а излишки пошли на строительство Троицкой церкви, что и сегодня стоит на Бродвее.

И все же в течение почти всего XVIII столетия дань, уплачиваемая Британией североафриканским пиратам, являлась одновременно и прикрытием для ее колониального суходохода. Американская торговля в Средиземном море процветала. К 1776 году средиземноморские порты ежегодно посещало более 80 американских судов. Из Америки жители Средиземноморья получали почти четверть сухой и соленой рыбы, шестую часть зерна и муки, значительную часть риса, в основном из Южной Каролины. Война за независимость положила конец всякому британскому при-

крытию, защищавшему американское судоходство от берберийского грабежа. Теперь янки в Средиземном море стали до такой степени свободными и самостоятельными, что думать о защите собственного торгового судоходства приходилось самим. Эта задача и стала после победы в Войне за независимость, по существу, первой боевой задачей американского флота. Не могла она не волновать и капитан-командора флота Соединенных Штатов Поля Джонса.

В конце 1787 года Джонс направляет личный меморандум по этому вопросу министру иностранных дел и военному министру Франции: «Грабительские действия дея Алжира в отношении торгового судоходства в Средиземном море, безнравственный захват его пиратами рабов и заложников, циничные и бесстыдные ответы дея на все протесты европейских государств — все это является достаточным основанием, чтобы объявить дею войну и вторгнуться в пределы его территории. Иного выхода нет, даже Англия не может обеспечить христианам безопасного судоходства в Средиземном море. После свержения дея и лишения его военной силы оккупация Алжира для Франции не составит труда. Таким образом, примененная однажды сила позволит Франции распространить свое влияние и христианство на все северное побережье Африки».

Известно, что меморандум Джонса попал не только к адресатам, но к королю Франции Людовику XVI. Кто знает, так это или не так, но вполне возможно, что именно он и натолкнул короля на идею предложить Екатерине II пригласить Джонса на русскую службу. По крайней мере, именно после своего меморандума Джонс и получает приглашение от русской императрицы.

Адмирал Российского флота

На второй день после приезда в Петербург Джон Поль Джонс был приглашен ко двору. Его приняла Екатерина II. Прием состоялся в роскошном Царскосельском дворце. Из кабинета царицы капитан-командор флота США, практи-

чески так и не успев стать на царской службе генерал-майором, вышел контр-адмиралом Российского флота. «Императрица приняла меня с самыми лестными почестями, большими, чем, вероятно, может похвастаться какой-либо другой иностранец, поступающий на русскую службу», — писал Джонс своему другу П. Лафайету. Встречаться с Екатериной II адмиралу привелось не раз: «Ее Величество часто разговаривала со мной о Соединенных Штатах, она убеждена, что американская революция не может не породить другие и не оказать влияние на каждое правительство». Кстати, именно Джонс первый привез в Россию уже принятую, но еще не вступившую в силу Конституцию США.

В Петербурге Джонс задерживается на две недели. Российская столица поражает американского моряка своей роскошью, гостеприимством и щедростью. «Вместо того чтобы ехать на войну, — писал он, — я непрерывно развлекаюсь при дворе и в избранном обществе». Нового любимца императрицы светский Петербург принимает с восторгом. Его подъезд постоянно осаждают кареты, а стол завален визитками и приглашениями. Но далеко не все шло так просто и гладко. Служившие в то время в Балтийском флоте английские офицеры заявили, что не желают подчиняться Джонсу — заклятому врагу Англии. Закрывают свои лавки в Петербурге и английские купцы. Пожалуй, единственным англичанином, который придерживался принципиально иной позиции, был командующий Балтийским флотом адмирал Самуил Грейг. Шотландец по происхождению он служил в русском флоте с 1764 года. В войне против США участия не принимал. Когда к Грейгу явилась делегация английских офицеров, протестовавших против приезда Джонса, он принял их с негодованием: «Немедленно возвращайтесь к своим обязанностям. Офицерам подобает вести себя по-мужски, а не как школярам. Либо честно служите, либо подавайте в отставку, но помните, если об этом узнает императрица, плохо будет всем».

Нрав императрицы старый адмирал знал хорошо. Когда Екатерина II узнала о недовольстве английских офицеров, она возмутилась: «Я проявила к этим нищим столько щедрости,



Контр-адмирал
Российского флота
Поль Джонс

а они позволяют себе осуждать мое отношение к человеку, который является моим гостем». Не прошло и нескольких дней, как многие англичане вынуждены были покинуть Россию. Впрочем, Джонс на это даже внимания не обратил: «Их раздражение... как в самом Петербурге, так и за его пределами, нисколько меня не заботит». Англича-

не же реагировали по-иному. Прощать Джонсу очередную пощечину, как и все прошлые, они не собирались. Пройдет время и Британия найдет, как отомстить за все ненавистному пирату-янки.

Надо заметить, что не обошлось без ошибок и со стороны самого Джонса. Присущая американскому моряку откровенность и прямолинейность далеко не всегда соответствовала нравам российского двора. Вряд ли могло импонировать Г. А. Потемкину его простодушное восхищение царицей. «Если бы Ее Величество не была бы императрицей Всея Руси, не говоря уж о других Ее огромных достоинствах, — писал он светлейшему князю, — в моих глазах она всегда была бы самой любезной (*aimable*) из всех женщин». Всесильный фаворит хорошо знал достоинства Екатерины II, и вряд ли следовало столь откровенно ими восторгаться.

Впрочем, шла война, и Джонс спешил. 7 мая 1788 года он выезжает в Херсон. Там в своей ставке его ждет светлейший князь Г. А. Потемкин. Путь до Херсона не близок — более 2 тыс. км. Для путешествия Джонсу был выделен тарантас, один из тех, которыми пользовались царские курьеры и офицеры свиты. Лошадей меняли вне очереди и без задержки.

Великий русский
полководец А. В. Суворов

«Пошел! Гони!» — были первые русские слова адмирала. На третий день Джонс отказывается от казенного комфорта и пересаживается в седло. Сказался опыт, приобретенный на ферме брата в Вирджинии. Тарантасом он пользуется теперь только ночью как «спальным вагоном». Все путешествие заняло 12 дней, из них 10 — в седле. Остановок свыше часа было мало: в Москве — для



осмотра Кремля и обеда с генерал-губернатором — на 4 часа; в Туле — для знакомства с оружейными заводами и покупки сувенирного оружия — на три часа, в Курске — для ремонта тарантаса и в Екатеринославле. «За все время путешествия, — вспоминал Джонс, — я ни разу не воспользовался спальней и не мог насладиться сном иначе, как в трясущемся тарантасе». Буквально на следующий же день после приезда в Херсон «контр-адмирал Павел Джонес» был назначен «начальствовать эскадрой парусных судов в Лимане».

Главной целью кампании 1788 года на юге России был Очаков — «южный естественный Кронштадт», как называла его Екатерина II. Сухопутными войсками командовал А. В. Суворов. Главную силу на море под Очаковым составляла эскадра Джонса: два линейных корабля «Владимир» и «Александр», четыре фрегата и 8 более мелких судов. Вместе с гребной флотилией, которой командовал состоявший на русской службе немецкий принц Г. К. Нассау-Зиген, она должна была обеспечить блокаду крепости с моря. Первое, что сделал Джонс, это встретился с А. В. Суворовым. Еще до того как поднять свой флаг на «Владимире», он прибыл в его штаб-квартиру на Кинбурнской косе.

До чего же схожи были эти два замечательных человека — великий русский полководец и замечательный американский моряк. Невысокого роста, худощавые, ладно сложенные, подвижные и порывистые в мыслях и делах, они буквально с первого знакомства прониклись друг к другу глубокой симпатией. «Здесь вчера с Паулем Джонесом увиделись мы, как столетние знакомцы», — писал Суворов. С огромным восхищением и искренним уважением вспоминал о Суворове и Джонс: «Это был один из немногих людей, встреченных мной, который всегда казался мне интереснее, чем вчера, и в котором завтра я рассчитывал — и не напрасно — открыть для себя новые, еще более восхитительные качества. Он неописуемо храбр, безгранично великодушен, обладает сверхчеловеческой способностью проникать в суть вещей под маской грубоватости и чудачества. Я полагаю, что в его лице Россия имеет величайшего воина, какого ей когда-либо дано иметь... Он не только первый генерал России, но и наделен всем, чтобы считаться первым в Европе». Трудно добавить что-либо к этой краткой, но емкой характеристике.

Быть в России, воевать под Очаковым и не познакомиться с казаками? Такого Джонс допустить не мог. Еще во Франции он слышал восторженные отзывы о запорожских казаках, храбрых воинах и отличных мореходах. Желание лично познакомиться с этими рыцарями Украины привело Джонса в запорожский лагерь.

И вот в полдень 6 июня в желтый песок пологого очаковского берега ткнулась шлюпка. Выскочившие из нее гребцы помогли выйти на берег невысокому худощавому человеку. Придерживая рукой кортик, он направился к стоявшему неподалеку зеленому казачьему шатру. Подойдя ближе, бросил взгляд на охраняемое двумя верзилами-запорожцами большое белое знамя Черноморского верных казаков войска. Под черным российским орлом на полотнище золотом было вышито «За веру и верность».

«Эй! — окликнул сопровождавший офицера матрос одного из запорожцев, — позови кошевого атамана! С ним хочет говорить адмирал Жонес!»

Из шатра вышел кошевой атаман Сидор Белый, за ним — войсковой писарь Антон Головатый. Так началась первая встреча Джонса с запорожскими казаками. После взаимных приветствий через переводчика С. Белый пригласил Джонса за казачий стол. Вскоре и хозяева и гость с удивлением обнаружили, что в чем-то отлично понимают друг друга и без переводчика. Расстались друзьями. Адмиралу предложили записаться в казачье войско, на что он ответил длинной речью. Казаки слушали, качали чубами и негромко переговаривались: «Це, мобуть Жонес нас до Англии кличе. Ну що ж, мы и в Риме бувалы».

Турецкий флот под Очаковом насчитывал 10 кораблей, 6 фрегатов, 47 галер и много мелких судов. Пользуясь столь значительным превосходством, турки ставили перед собой задачу полностью уничтожить русский флот в Лимане. Однако это им оказалось не под силу, даже несмотря на довольно сложные взаимоотношения, складывавшиеся между двумя российскими адмиралами — американцем Джонсом и немцем Нассау-Зигеном. Споров и конфликтов между двумя адмиралами было предостаточно. При этом надо отметить, что действия Джонса отличались не только свойственной ему храбростью, но и высокой ответственностью, взвешенностью. В результате очередного разногласия с Нассау-Зигеном Джонс писал ему: «Я, как никто другой, желаю успешно и со славой для оружия Ее Величества провести кампанию. Если вы пожелаете указать мне более выгодную позицию, чем та, которую я занял, то я охотно изменю свой план и приму ваш. Если вы считаете, что мой долг требует от меня атаковать турецкий флот при нынешних обстоятельствах, то я спрашиваю вас, могу ли я рассчитывать одержать над ним победу? Где тот человек, который меня оправдает, если я по собственному почину и без всякой необходимости... подвергну вверенную мне эскадру риску быть сожженной или захваченной?.. Но если эскадра, которой я имею честь командовать, будет уничтожена, мне нет нужды доказывать вам, что Буг, Херсон и т. д. и т. д. будут открыты для нападения врага». И все же действия русских в Лимане были более чем успешными. Оба адмирала, отличавшиеся

предприимчивостью, храбростью и, в определенной степени, соревновавшиеся между собой, оказались на высоте.

Первую атаку турки предприняли 7 июля. Успешно ее отразив, русские перешли в наступление. В результате ожесточенной схватки противник едва успел отойти под защиту очаковских батарей. «Ваша светлость, — докладывал Суворов Г. А. Потемкину, — поздравляю с победой на Лимане над старым турецким... адмиралом». Проходит несколько дней и снова победная реляция: «Ура! Светлейший князь, ... корабль 60-пушечный не палит, — окружен. Адмиральский 70-пушечный спустил свой флаг. Наши на нем». Через день еще доклад Суворова: «Вашей светлости доношу, турецкой части флот под Очаковом, в сей ночи половина ушла в море... Вторая половина бежит из Лимана».

Последнее, что оставалось сделать, — это захватить или уничтожить севшие на мель корабли противника. «На рассвете 18-го числа, — доносит Черноморскому Адмиралтейству Джонс, — генерал-кавалер Суворов прислал ко мне просить силы, чтобы захватить или сжечь девять турецких кораблей, севших на мель у Очаковской косы. Остальной турецкий флот спасается бегством... Нельзя не восхищаться... отвагой русских, которая тем достославнее, что это сознательное мужество, а не показная удаль». О чем не писал Поль Джонс, так это о своем втором визите к казакам, но такой визит состоялся. За ужином, затянувшимся далеко за полночь, атаман С. Белый сообщил, что шотландец принят в ряды сечевиков. «Молодому казаку» преподнесли запорожское одеяние, которое он тут же и надел. Отметив это событие по казацкому обычаю, Джонс решил доказать, что достоин такой чести. Вместе с запорожцем Иваком, который по казацкому же обычаю был выбран им в побратимы, Джонс сел в лодку. Уключины обвязали тряпками. Вскоре лодка бесшумно растворилась в темноте. Осмотрев турецкие корабли, Ивак подгреб к флагманскому, а Джонс мелом крупно написал на его борту «Сжечь — Поль Джонс!».

Так оно и произошло: спасающиеся из Лимана корабли были уничтожены огнем батареи, установленной Суворо-

вым на Кинбурнской стрелке. Джонс писал: «...именно я дал генералу Суворову (он имел благородство открыто заявить мне об этом при самых уважаемых свидетелях) первый проект установить батарею... на Кинбурнской косе, которая принесла такую огромную пользу в ночь с 17 на 18 июня». В целом потери турок в Лимане составили: «Убитыми, потонувшими и ранеными 1763 человека». За столь блестящую победу Джонс был награжден всего лишь орденом Святой Анны. В то же время Нассау-Зиген становится вице-адмиралом. Что поделаешь, еще Суворов предупреждал Джонса, что «война связана не только с риском ранений и смерти», но и с риском несправедливости.

После разгрома турецкого флота Очаков оказался полностью блокирован. Боевые действия на море в Лимане практически закончились. 9 декабря 1788 года Очаков пал. К сожалению, участвовать в штурме Джонсу не пришлось. По распоряжению императрицы он был отозван в Петербург. Обстановка на Балтике осложнялась, Швеция объявила войну России. Флот противника вошел в Финский залив и угрожал столице. В дополнение ко всему 15 октября в море на своем флагманском корабле «Ростислав» неожиданно умер С. Грейг. Россия потеряла выдающегося моряка, храброго и преданного адмирала. «Неожиданное известие о смерти Самуила Грейга, — писал Джонс, — меня очень огорчило. Во-первых, я потерял друга, который к тому же был близок к императрице. Во-вторых, его смерть явилась непосредственной причиной моего отъезда с Черного моря. С сэром Самуилом мы не только прекрасно понимали друг друга, но и были абсолютно убеждены в необходимости нашей службы императрице... Я мог только мечтать, чтобы мои отношения с коллегами в России были такие, как с Грейгом на флоте и Суворовым в армии». Между тем в Кронштадте и Петербурге прошел слух — Джонс едет на место Грейга. И снова встревожились англичане: пират-янки — командующий Балтийским флотом?!

Планируя по пути в Петербург заехать в Варшаву, Поль Джонс направляется в Киев. Здесь он встречается с М. И. Кутузовым. Ставший уже известным в русской армии мо-

лодой генерал только что оправился от тяжелого ранения, полученного под Очаковым, и тоже ехал в Петербург. Его сопровождали Л. Беннигсон и совсем еще молодой П. Багратион. Встреча с боевыми соратниками была неожиданной, но приятной. По предложению Кутузова решили ехать вместе. И вот после короткого отдыха в Киеве все четверо отправляются в путь. Маршрут выбрали — Минск, Двинск, Псков. Дорога зимняя — санная кибитка, резвая тройка да звонкие бубенцы. Ехали не спеша и к вечеру 28 декабря добрались до Петербурга. Столица готовилась к встрече нового, 1789 года. Несмотря на войну, жизнь в Петербурге шла обычным чередом. Скованные льдом корабли стояли разоруженные в своих гаванях. Что оставалось делать адмиралу? Включиться в светскую жизнь столицы.

Помимо светских развлечений Джонс не забывал и о главном, о том, ради чего приехал в Россию, — о средиземноморских пиратах, о возможности совместных усилиях России и США в борьбе с ними, о расширении торговли между двумя странами и вообще о стратегическом сотрудничестве Соединенных Штатов с Россией.

Поль Джонс предлагает свой план

Какого-либо конкретного плана, как мы привыкли понимать, плана с этапами, сроками и т. д., у Джонса, конечно, не было. Был замысел, к исполнению которого он приступил лично. И в этом было главное.

В чем же состояла суть замысла Джонса? Она была проста и очевидна. Алжирские пираты нарушают в Средиземном море торговое судоходство Соединенных Штатов, захватывают и грабят американские суда. Алжир является провинцией Турции и по существу находится в ее прямом подчинении. Наряду с этим вот уже в который раз со времен Петра I Россия ведет войну с Турцией — сначала за выход в Черное море, теперь за Крым. Таким образом, Россия и Соединенные Штаты имеют общего противника — Турцию. Российский флот ведет боевые действия с турец-

ким флотом на Черном море, алжирские пираты грабят суда Соединенных Штатов на Средиземном. Естественно возникает идея широкого стратегического сотрудничества США с Россией. «Поскольку алжирское регентство находится под властью Турции и алжирцы помогают Турции в нынешней войне против нас (России. — Ю. К.), то не следует ли предложить Соединенным Штатам выступить совместно с Ее Величеством против турок и алжирцев в Средиземном море». В своем письме вице-канцлеру графу И. А. Остерману Джонс писал: «Чтобы побудить Соединенные Штаты к скорейшему заключению с нами союза и оказанию нам существенной поддержки в случае, если война продлится еще не одну кампанию, необходимо гарантировать им (американцам — Ю. К.) получение в будущем определенных выгод в результате обеспечения прочного мира с берберийскими державами и турками, а также свободы мореплавания для американского флота на Средиземном и Черном морях».

Джонс размышляет не только о совместных действиях на Средиземном море. Читая его письма и записки, невольно удивляешься масштабу и разнообразию идей, которые объединяются главным замыслом: широкое международное сотрудничество двух великих держав — России и США. Об этом убедительно говорят многочисленные проекты и планы Джонса: «Я упомянул о вооруженном нейтралитете, которому так достойно покровительствовала Ее Величество, и я уверен, как только Америка построит несколько военных кораблей, для вступления Соединенных Штатов в это прославленное сообщество не будет никаких препятствий». О присоединении США к «прославленной ассоциации» Джонс говорил еще раньше в письме Т. Джефферсону от 8 апреля 1788 года. Он отмечал, что для Америки с ее растущей торговлей было бы очень выгодно присоединиться к системе вооруженного нейтралитета, которую он называл не иначе, как «благородное и гуманное объединение». Увы, пока США практически не имели флота. Однако это не останавливало Джонса. В качестве первого шага он предлагает укомплектовать российские корабли американскими моряками. «Недостаток в настоящее время военных кораблей, —

писал Джонс, — позволит Соединенным Штатам выставить нужное число опытных матросов и морских офицеров. Это обстоятельство представляет для нас значительный интерес, если верно, что, как я слышал, у Ее Императорского Величества имеется много хороших кораблей, но не хватает хороших матросов для укомплектования команд».

Особенно Джонса интересует установление прочных торговых отношений между двумя странами: «Между Соединенными Штатами и Россией ведется торговля, объем которой мы, возможно, могли бы увеличить. Я убежден, что на русском рынке могли бы найти сбыт китовый жир, сушеная рыба, спермацет и рис. Если бы Средиземное море не было закрыто для американского флага, можно было бы поставлять многие виды товаров для русского флота, который в настоящее время готов выйти в Эгейское море». По мнению Джонса, «...самым верным средством дальнейшего расширения русской торговли с Соединенными Штатами было бы разрешение американскому торговому флагу посещать все северные порты Ее Императорского Величества на тех же условиях, что и флагам наиболее благоприятствуемых наций, и предоставление американцам права на ввоз и продажу в России любых товаров, не запрещенных в настоящее время законом. Это снизило бы цены на многие ввозимые товары, а вывозимые товары поднялись бы в цене, что дало бы существенную выгоду».

В своих планах стратегического сотрудничества России и США Поль Джонс шел далеко. Среди его предложений были и экзотические, например, предложение о совместной разработке полезных ископаемых или по заселению Крыма. «Американцы — отличные земледельцы, торговцы и воины... они очень энергичны и обладают природным добрым нравом... Я убежден, что можно было бы побудить многие их семьи переселиться в Крым; если им будет там хорошо, то они вскоре заселят весь полуостров и сделают его преуспевающим краем». Как следует из писем, отправленных в январе 1789 года из России Т. Джефферсону, идея тесного сотрудничества России и США для совместных действий в Средиземном море против Турции очень занимала Джонса.

При этом, естественно, он рассчитывал, что командовать объединенными российско-американскими силами будет поручено ему. Джонс писал Джефферсону, что он уже беседовал в Петербурге по данному вопросу и просил как можно скорее высказать свои соображения на этот счёт. В своих мемуарах Джонс пишет, что в феврале 1789 года он представил вице-канцлеру И. А. Остерману проект широкого союза между Россией и Соединенными Штатами. Увы, смелому и неожиданному проекту Джонса, действовавшего, кстати, без каких-либо полномочий от американского правительства, не суждено было осуществиться. Спустя некоторое время после представления проекта Остерману он был приглашен к нему. Вице-канцлер был согласен, что проект содержит много хороших идей, но в настоящее время он вряд ли может быть осуществлен.

Следует заметить, что все же в основе всех предложений Джонса лежали прежде всего интересы Соединенных Штатов, государства, гражданином которого он оставался до конца своих дней: «Я хочу приносить пользу стране, которой так долго служил. Я люблю этот народ, предан его делу и всегда буду рад сделать все для его счастья».

Несостоявшиеся замыслы. Последние годы

До середины марта жизнь Поля Джонса в Петербурге никак нельзя было назвать скучной. Остановился он в дорожных номерах одной из лучших гостиниц, что на Большой Морской. Был принят ко двору. Его денежные расходы в дополнение к адмиральскому жалованью щедро оплачивались казной. Герой Очакова, американский моряк, Джонс постоянно находился в центре внимания петербургского общества. Очевидно, именно к этому времени относится и его портрет, исполненный неизвестным автором в виде миниатюры и приобретенный Императорским Эрмитажем.

Только одно тревожило адмирала — отсутствие определенности в дальнейшей службе. Хотя назначение Джонса на Балтику и обсуждалось открыто в Адмиралтейств-кол-

легии, но решения императрица все еще не принимала. Судя по всему, императрица колебалась — британское лобби в российской столице было достаточно сильное. И все же в целом жаловаться на отношение императрицы, чиновничьего Петербурга и света у Джонса не было никаких оснований.

Вот почему истошный крик девицы, раздавшийся в гостинице на Большой Морской, где остановился адмирал, был для него как гром среди ясного неба. Столь подлой и грязной провокации Джонс никак не ожидал. Что же произошло в тот день? О случившемся писали много — и в XVIII веке, и в XIX веке, и даже в прошлом столетии. И все же полностью обстоятельства произошедшего так и остались невыясненными.

Сам Джонс писал об этом так: «Несколько дней тому назад ко мне в номер постучала девица. Портье сказал, что это якобы дочь женщины, зарабатывающей починкой одежды, и она интересуется, нет ли у меня работы. Как только девица вошла в приемную, она повела себя непристойно. Меня поразила ее нескромность и я посоветовал ей не заниматься такими делами. Дав из жалости рубль, я попытался выпроводить ее из номера. Однако в тот момент, когда я открыл дверь, распутница сбросила с головы платок и стараясь сорвать с себя кофту, начала громко кричать. На лестничной площадке она бросилась к пожилой женщине, которая оказалась там явно не случайно. К ней она обращалась как к матери. Затем обе они выбежали на улицу — Большую Морскую, где продолжали громко обвинять меня, привлекая внимание прохожих... Свидетелем всего был портье».

Надо сказать, что происшествие не только расстроило, но и обескуражило Джонса, а это случалось с ним не часто. Обеспокоен был и французский посол Сегюр. Ведь Екатерина II пригласила Джонса по личной рекомендации его короля — Людовика XVI. Для объяснения с императрицей послу нужна была полная картина случившегося. «Потребовалось совсем немного времени, — писал он, — чтобы выяснить, что старая женщина была просто сводня, торгующая молодыми девицами. При этом она имела обыкновение

выдавать их за своих дочерей». Выяснить же, кто организовал эту провокацию, так и не удалось. Однако дело было сделано, и по Петербургу поползли грязные слухи... Теперь англичане могли быть спокойны. Пирату-янки не быть командующим Балтийским флотом.

Так оно и получилось. Екатерина II полностью согласилась с объяснениями французского посла, да и самого Джонса. Какие бы то ни было обвинения с адмирала были сняты. Но законы света неумолимы. Некогда распахнутые двери многих домов теперь для него оказались закрыты. Джонс получает от императрицы задание — проинспектировать Балтийский флот и о результатах инспекции доложить ей лично. Однако на этом практически все его дела на русском флоте и закончились. После поездки по балтийским портам императрица его так и не приняла. В связи с полученной на Балтике сильной простудой, перешедшей в пневмонию, адмирал получает отпуск, который в случае необходимости ему разрешалось продлить еще на два года.

Рано утром 18 августа 1789 г. Джонс покидает Санкт-Петербург. После непродолжительной остановки в Варшаве для встречи с генералом Т. Костюшко, соратником по Войне за независимость Соединенных Штатов, он направляется во Францию. По пути были еще Вена, Амстердам и некогда враждебный Лондон. Кстати, в Лондон Джонс заезжает по коммерческим делам. С 1783 года ему принадлежит монопольное право на использование в Великобритании коры черного американского дуба. Кора применялась в качестве красителя для шерстяных и фланелевых тканей, и ее использование в текстильном производстве получило широкое распространение.

Из Амстердама Джонс пишет письмо Д. Вашингтону. В нем он объясняет президенту цель своей службы в русском флоте и еще раз обращает внимание на необходимость Соединенным Штатам иметь военный флот, прежде всего для обеспечения торгового судоходства в Средиземном море: «Если бы мы имели достаточно сильный флот, мы бы чувствовали себя в Европе, и в Средиземном море в частности, значительно увереннее».

Д. Вашингтон не ответил сразу, хотя и поблагодарил Джонса через госсекретаря Т. Джефферсона. Его ответ, полученный почти год спустя, был сухим и формальным. Президент сообщал Джонсу, что при разработке мер по защите судоходства от берберийских пиратов его предложения будут учтены: «Если обстоятельства позволят нам создать для действий у берегов Алжира, Туниса и Триполи достаточно сильный флот, который защитит американских граждан и их интересы, то такой флот непременно будет создан». В заключение Вашингтон писал: «Хотя я и не высказывал своего мнения о Вашей службе в русском флоте, но скажу, что с точки зрения наших будущих интересов, а также по ряду других соображений, я рад, что теперь Вы свободны». Эта фраза, хотя она и звучала достаточно неопределенно, была воспринята адмиралом как возможность его будущего назначения командующим американской эскадрой в Средиземном море.

Джонс знал, что к началу 1791 года грабежи берберийских корсар в Средиземном море и даже в Атлантике до Азорских островов стали настолько ощутимы, что правительство Соединенных Штатов решило наконец действовать. Оно планировало создать эскадру по крайней мере из двух фрегатов и двух вооруженных шлюпов, чтобы отправить ее в Средиземное море. Эскадра должна была не только демонстрировать американский флаг, но и освободить содержащихся в плену американских моряков. Увы, практически ничего из этого так и не получилось. Вскоре госсекретарь Джефферсон напишет о встретившихся финансовых трудностях и попросит информировать его об обстановке на Средиземном море и в Европе. Между прочим Джонсу предлагалось прозондировать возможность привлечения для борьбы с пиратами Франции и Голландии. В заключение Джефферсон писал: «Президент просил меня передать, что нет необходимости говорить о том, кому из морских офицеров было бы поручено командование эскадрой в Средиземном море, если бы Соединенные Штаты смогли создать такую эскадру». Ответ Джонса госсекретарю звучит определенно. Теперь он убежден, что против пиратов в

Средиземном море американцы должны действовать самостоятельно и не рассчитывать на чью-либо помощь в Европе: «Я уверен, что храбрый командующий эскадрой смог бы проучить дея Алжира даже без атаки его столицы, просто потопив два или три пиратских судна».

Надо сказать, что к моменту получения писем от Вашингтона и Джефферсона Поль Джонс уже почти полгода живет в Париже. Сюда он приехал 30 мая 1790 года. К сожалению, здоровье адмирала не улучшалось. Врачи считали, что начавшаяся еще в России пневмония не проходит. Они категорически возражали против его возвращения в Россию, даже на Черное море. Предписанный режим звучал строго: летом — Париж, зимой — юг Франции.

Чем занимался адмирал в Париже? Основных занятий было два. Во-первых, Джонс начал писать воспоминания. В виде коротких заметок их публиковала газета «Point du Jour», ставшая впоследствии официальным органом Законодательного собрания Франции. В полном объеме воспоминания увидели свет только после смерти автора. Они были изданы в Лондоне в 1848 году в виде двухтомника и назывались «Воспоминания Поля Джонса, в прошлом контр-адмирала Российского флота, кавалера военного ордена «За заслуги» и русского ордена Святой Анны, составленные из подлинных заметок и корреспонденции, содержащие оценку его службы под командованием князя Потемкина и подготовленные к публикации лично им самим». Во-вторых, Джонса увлекла политическая жизнь Франции. Она действительно была бурной. Адмирал постоянно встречался с самыми различными политическими деятелями Великой французской революции: Робеспьером, Дантоном, Карно, Камбоном, Котоном и многими другими. Его ближайшими друзьями стали Лафайет, Мирабо и бывший посол Франции в России Сегюр.

В марте 1792 года Джонс последний раз ненадолго покидает Францию. Он совершает короткую поездку в Амстердам для встречи с приехавшим из Петербурга бароном Гриммом. В июле 1791 года истек срок его двухгодичного отпуска, и Джонс написал письмо императрице с просьбой об

отставке. Екатерина II отставку не приняла и передала через Гримма, что она хотела бы сохранить его на русской службе. В то же время заключение мира с Турцией и перемирие со Швецией сняло необходимость его срочного возвращения в Россию. Он мог продолжить свое лечение во Франции. Как только его возвращение будет необходимо, она сама сообщит ему об этом. Одновременно императрица распорядилась выплатить адмиралу все причитавшиеся ему деньги вплоть до 21 июля 1791 года.

Еще Гримм передал Джонсу письмо от Суворова: «Дорогой мой брат, я слышал, что Ваше здоровье не в порядке. Уверен, что климат Черного моря был бы Вам полезен. Россия нуждается в Вас». Далее Суворов сообщал, что копию этого письма он направил императрице с просьбой назначить его командующим Черноморским флотом. Он уверен, что императрица с ним согласится.

Увы, ни Черноморским флотом, ни американской эскадрой в Средиземном море командовать Джонсу уже было не суждено. Несмотря на отчаянное и мужественное сопротивление адмирала, его здоровье неумолимо ухудшалось. Это было ясно всем. Не желал это признавать только сам Джонс. Буквально до последних дней он оставался деятельным и энергичным. На людях последний раз его видели за неделю до смерти. Адмирал присутствовал в гостевых ложах на очередной сессии Законодательного собрания Франции. И все же Джонс понимал, что дни его сочтены. Незадолго до своей кончины он просит передать золотую шпагу, пожалованную ему Людовиком XVI за победу в бою у мыса Фламбург, своему старшему офицеру на «Добряке Ричарде»: «Мой дорогой Дик больше чем кто бы то ни было имеет на нее право. Он больше чем кто-либо помог мне ее получить».

Скончался Джон Поль Джонс 18 июля 1792 года. В этот день около 5 часов вечера он диктовал в кабинете завещание. «После того как нотариус и камердинер, засвидетельствовавший подлинность французского текста, вышли, П. Джонс попросил принести ему опись его имущества. Было около семи часов вечера, когда горничная принесла опись и поставила на стол чашку с бульоном. Когда через час она

зашла, чтобы убрать со стола, в кабинете П. Джонса не было. Она нашла его в спальне, лежащим поперек кушетки. Его руки были широко раскинуты, пальцы сжаты. На полу лежал томик Вальтера. Адмирал умер, как и жил, — один и на своих ногах». Как и всегда в бою на нем была одета белоснежная рубашка с закатанными рукавами.

Хоронили Поля Джонса скромно, только близкие друзья. В гроб положили в адмиральском мундире. Свинцовый гроб до краев наполнили виноградным спиртом, «на случай, если Соединенные Штаты, которым он всю свою жизнь служил с такой преданностью и честью, захотят перенести его останки на свою землю».

Вот и все, что можно рассказать о жизни замечательного моряка, основателя флота США, большого патриота Америки и друга России Джона Поля Джонса. Разве что следует добавить, что в 1805 году, мрачно размышляя о только что полученном известии о поражении в Трафальгарском бою, Наполеон спросил Бертье:

— Сколько лет было Полю Джонсу, когда он умер?

— Точно не знаю, Ваше Величество, но думаю, что срок пять, не больше.

— Тогда, — заметил Наполеон, — он не свершил того, что ему было начертано судьбой. Если бы он жил, Франция имела бы настоящего адмирала».

Флот против пиратов

В этой главе рассказывается о том, что произошло уже после смерти нашего героя, о том, что он предвидел и, увы, стремясь объединить усилия Соединенных Штатов и России, тщетно пытался предотвратить. Что и говорить, в предвидении событий Полю Джонсу отказать нельзя. Итак, что же происходило в Средиземном море?

Война за независимость Соединенных Штатов положила конец британскому прикрытию американского судоходства. В Средиземном море янки теперь могли полагаться только на себя. Уже в 1786 году Джефферсон, будучи послом в

Париже, писал: «Единственным средством против берберийских государств могла бы быть только война. Однако для этого нам потребуется морская сила». Увы, флота Соединенные Штаты практически не имели. Все корабли, построенные или приобретенные во время Войны за независимость, были потеряны. Желая создать флот, способный защитить торговое судоходство, американцы должны были начинать все сначала. Между тем некоторые штаты, особенно южные, аграрные, считали, что военный флот стране не нужен вообще. Они опасались, что рано или поздно он неизбежно втянет их в очередной европейский конфликт. Да и материальное положение страны было таково, что «Конгресс вряд ли мог выделить средства, достаточные для приобретения хотя бы баркаса».

Тем не менее непрекращающиеся грабежи берберийских, да и вест-индских пиратов способствовали тому, что идея создания военного флота начала приобретать в Конгрессе все больше и больше сторонников. В 1790 году, вернувшись из Парижа и став первым госсекретарем Соединенных Штатов, Джефферсон представил Конгрессу настоящий обвинительный акт против средиземноморских пиратов. Его заключение звучало категорически — Соединенные Штаты должны иметь небольшой, но достаточно сильный военный флот. Согласен с госсекретарем был и Д. Вашингтон: «Мы должны иметь военный флот, способный искоренить этих врагов человечества, либо сокрушить их, либо вовсе уничтожить!» Однако по-иному думали многие конгрессмены. Одобрив в принципе постановку вопроса о флоте, сенат отложил его решение в долгий ящик.

И все же ходом событий сопротивление противников флота было сломлено. Многие годы Португалия не только не допускала грабеж судов, проходивших через Гибралтар, но и не давала пиратам выходить в Атлантику. В 1793 году Англия убедила Португалию подписать с Алжиром договор и прекратить свои действия против берберийских пиратов. Хитрые англичане, рассчитывая сами на откупные, всячески поощряли нападение пиратов на американские торговые суда. Оно и понятно, американская торговля

представляла для них все возрастающую конкуренцию. И вот теперь, когда пролив стал свободен, пираты бросились в поисках добычи в океан. К концу 1793 года они захватили уже 11 американских торговых судов. В их числе оказался и бриг «Полли», команде которого читал нотацию сам дей. Число американских пленных в руках берберийских пиратов к этому времени возросло до 119 человек.

Естественно, все это не могло не оказать влияния на Конгресс. И вот 27 марта 1794 года палата представителей одобрила, а сенат утвердил предложенный президентом закон о создании военно-морского флота. Строить линейные корабли по 100 и более пушек молодому государству было не под силу. Все, что могли позволить себе Соединенные Штаты, это создать эскадру из шести фрегатов, более легких, чем линейные корабли, значительно более подвижных, но достаточно мощных, чтобы решать стоящие перед ними задач. Фрегаты — это своего рода крейсера того времени. Они могли быстро появляться то там, то здесь, нанося противнику достаточно ощутимые удары. Говорят, что перед одним из сражений Г. Нельсон как-то воскликнул: «Фрегаты, если мне суждено погибнуть в бою, я хочу, чтобы моя душа воплотилась в вас!»

На строительство шести фрегатов Конгресс ассигновал 688 888 долларов 82 цента. Как уступку противникам флота, закон о его создании предусматривал, что в случае заключения мира с Алжиром строительство кораблей будет прекращено. Итак, 6 фрегатов должны были стать первыми кораблями, специально построенными для ВМФ США. Четыре из них были 44-пушечные, два 38-пушечные. К концу 1794 года рабочие чертежи кораблей были готовы. 44-пушечные фрегаты «Юнайтед Стейтс», «Конститушн», «Президент» и «Чезапик» заложили соответственно в Филадельфии, Бостоне, Нью-Йорке и Госпорте. 38-пушечные «Констеллейшн» и «Конгресс» — в Балтиморе и Портсмуте.

Строительство шло полным ходом, когда в 1796 году пришла неожиданная весть: сенат подписал мирный договор с де-факто Алжира. В соответствии с договором дей отзывал с моря своих корсар и освобождал всех американских пленных. За

это Хасан-паша получал от Соединенных Штатов крупную сумму — 642 500 долларов и, кроме того, еще ежегодную дань в размере 21 600 долларов. Результаты роковой статьи в законе о флоте сказались сразу. Все работы по строительству фрегатов прекратились практически немедленно. Неоценимую услугу флоту оказал только что ушедший в отставку Вашингтон, категорически выступивший в защиту продолжения строительства кораблей. Конгресс пошел навстречу бывшему президенту и в качестве компромисса согласился ассигновать средства на строительства трех фрегатов: «Юнайтед Стейтс», «Конститюшн» и «Констеллейшн». Работы в Нью-Йорке, Госпорте и Портсмуте замораживались на неопределенный срок.

Первым 10 мая 1797 года на воду спускали «Юнайтед Стейтс». Украшенный флагами фрегат был готов к спуску. На верфи собралась огромная толпа. Несколько рот солдат стояли у орудий, готовых к салюту. Они с нетерпением ждали момента, когда корабль начнет скользить по полозьям. Однако не обошлось без конфуза. Оказалось, что стапеля были построены под слишком большим углом, и фрегат с грохотом свалился в воду. При этом не без поломок. Четыре месяца спустя в Балтиморе без каких-либо происшествий спустили на воду «Констеллейшн». Еще через две недели строители фрегата «Конститюшн» столкнулись с проблемой, противоположной той, что возникла при спуске «Юнайтед Стейтс». Стапеля в Бостоне оказались построены с таким малым углом наклона, что когда пришло время спускать корабль, он, несмотря на все усилия, упорно отказывался сдвинуться с места. Не двинулся фрегат и при следующей попытке через два дня. Только через месяц, 21 октября его удалось буквально стащить в воду. В общем, так или иначе, но первые три американских фрегата были, наконец, на плаву. К апрелю 1800 года на воду спустили и остальные корабли. Численность американского флота возросла ровно вдвое.

Не прошло и года после спуска последнего фрегата, как перед Соединенными Штатами вновь встала проблема борьбы с берберийскими пиратами. На этот раз причиной беспокойства являлся не правитель Алжира, очевидно, вполне

довольствовавшийся ежегодной платой, а паша Триполи, с вожделением взиравший на торговое судоходство Америки и западноевропейских государств. Известное правило гласит — удовлетворение одного вымогательства неизбежно влечет за собой новое. Так оно и случилось.

14 мая 1801 года перед американским консульством в Триполи появилась толпа людей. Громко шумя и размахивая топорами, они начали рубить флагшток с американским флагом. Вскоре флагшток рухнул на террасу консульства. Этим, казалось бы, бессмысленным актом вандализма паша Триполи Юзеф Караманли объявлял войну Соединенным Штатам. В пустынной местности берберийского побережья дерево являлось дорогим товаром. Достать высокое и достаточно прочное дерево для флагштока практически было невозможно. Вот почему большинство местных дипломатов подобную проблему решало, выпрашивая запасное рангоутное дерево на одном из кораблей своего государства, а рубка флагштока стала символическим актом, своего рода традицией при объявлении войны.

Итак, война Америке была объявлена. Один из сыновей паши еще раньше предупреждал консула: «Когда будет повален американский флагшток, за его восстановление придется дорого заплатить». Паша Триполи, самого маленького и самого бедного из берберийских государств, намекал на получение за проход судов по водам, которые он считал своей собственностью, ежегодной дани 20 тыс. долларов. Дею Алжира Соединенные Штаты платили 21 600 долларов. Юзеф Караманли не видел оснований, почему он должен отказываться от аналогичной статьи дохода.

Известие о требовании паши всколыхнуло всю Америку. И без того скудная казна была истощена выплатой дею Алжира. Соглашаться на второе вымогательство просто было невозможно, и в Конгрессе зазвучали воинственные речи. Президент Т. Джефферсон заявил: «Это напрасная трата денег. От этих бандитских государств нет конца требований. Нет от них и обещанной безопасности. Мы стоим перед выбором: либо победить в войне и тогда плавать по Средиземному морю, либо просто покинуть его».

Формально известие об объявлении войны до Соединенных Штатов еще не дошло, а без санкций Конгресса президент не имел права вести с триполитанцами военные действия. Однако на вызов следовало отвечать, и Джефферсон на свой страх и риск отправляет в Средиземное море эскадру. Состояла она всего из трех фрегатов, в том числе 36-пушечной «Филадельфии» и 12-пушечной шхуны «Энтерпрайз». Командующим эскадрой шел опытный моряк и храбрый командир коммодор Р. Деил. Инструкция, которая была дана ему, прямо скажем, заставила бы плакать любого адмирала: «Мы предписываем Вам самое строгое сдерживание и выдержанность в своих действиях, подавление всех чувств и эмоций, которые могли бы привести к нарушению мира или подрыву наших мирных намерений». К Триполи эскадра прибыла 24 июля 1801 года. О том, что война объявлена, Деил узнал сразу — в пополнении запасов пресной воды ему было отказано.

Вскоре, осуществляя блокадные действия триполитанского побережья, шхуна «Энтерпрайз» встретила корабль паши «Триполи». Поскольку Великобритания находилась с Триполи в дружественных отношениях, на «Энтерпрайзе» подняли британский флаг. По тем временам это была обычная военная хитрость. поприветствовав «Триполи», «Энтерпрайз» поинтересовался, что они делают в море. «Охотимся за американцами», — был ответ. В тот же момент, спустив британский и подняв американский флаг, «Энтерпрайз» дал бортовой залп. «Триполи» ответил нестройно. Начался бой. Время от времени триполитанцы спускали свой флаг. Однако как только американцы подходили к судну, чтобы захватить его, считая, что противник сдается, корсары вновь поднимали флаг и бой возобновлялся. Наконец, чтобы гарантировать, что это не хитрость, раненый, триполитанский командир демонстративно выбросил флаг за борт и сдался.

Новость о фактическом начале войны с Триполи и о блестящих действиях экипажа «Энтерпрайза» дошла вскоре и до Конгресса. Сомневавшиеся ранее в необходимости войны законодатели поощрили экипаж «Энтерпрайза» месяча-

ным окладом, а командира наградили еще и именной шпагой. Затем сенат и парламент объявили войну Триполи. Теперь президент Джефферсон мог в полной мере использовать флот для защиты американского торгового судоходства. Война в Средиземном море продолжалась до 1805 года. Менялись командующие эскадрой, менялись и корабли в нее входящие. Всякое было в этой войне.

В январе 1803 года флагманский фрегат «Чезапик» с командующим эскадрой Р. Моррисом зашел в Тунис для встречи с американским консулом. Пока «Чезапик» стоял на рейде Моррис умудрился попасть в заложники к правителю Туниса. Закончив свои дела с консулом, он собирался возвратиться на корабль, но забыл нанести прощальный визит правителю. Оскорбленный монарх приказал схватить американского командующего и держать его в заточении до тех пор, пока нанесенная ему обида не будет компенсирована деньгами. Сумма, которую хотел получить оскорбленный хозяин, составляла 34 тыс. долларов. Освободили Морриса только тогда, когда американский консул заплатил из личных средств 12 тыс. долларов, а остальные 22 тыс. долларов доплатил датский консул.

В октябре 1803 года, осуществляя блокадные действия, фрегат «Филадельфия» стоял в гавани недалеко от Триполи. Вахтенный заметил, что два триполитанских корабля с осторожностью отходят от берега. «Филадельфия» снялась с якоря и пошла на перехват. Увы, почти сразу фрегат сел на необозначенный на карте риф. Ситуация сложилась критическая. В довершение ко всему, корабль накренился и его пушки стали бессильны против триполитанцев. Между тем шлюпки противника слетелись к месту аварии как рой пчел. Что оставалось делать командиру? Корабль был обречен и он решил сдаться. Позднее, когда его упрекнули, что он не взорвал корабль, командир ответил: «Я никогда не допускал мысли, что имею право лишить жизни 306 человек вверенного мне экипажа».

Теперь у Юзефа Караманли находилось более трехсот американских заложников и за них можно было потребовать хороший выкуп. В дополнение ко всему, во время при-

лива триполитанцам удалось стащить «Филадельфию» с рифа. Фрегат поставили на якорь во внутренней гавани и 18 пушек одного его борта усилили оборону паши.

На потерю «Филадельфии» командующий эскадрой Э. Пребл реагировал гневно. «Богу было бы угодно, — писал он морскому министру, — чтобы и офицеры, и команда «Филадельфии», все как один решительно предпочли пленение смерти. Теперь необходимо такое решение, которое спасло бы их и от того и от другого». Что же касается «Филадельфии», то ее следовало уничтожить, хотя это и казалось почти невозможным. Оставлять фрегат в руках триполитанцев Пребл считал позором. Для решения этой задачи выбрали лейтенанта С. Декатура. Приказ командующего звучал четко: «Сэр, настоящим приказываю вступить в командование кечом «Интерпид», отправиться в Триполи, войти в гавань, подойти к «Филадельфии», поджечь ее и благополучно уйти. Уничтожение «Филадельфии» — дело особой важности. Я уверен в Вашей смелости и возможности сделать это. Лейтенант Стюарт со шлюпками с «Сирен» поддержит Вас и прикроет Ваш отход. При подъеме на борт судна Вы встретите сопротивление. Чтобы избежать тревоги, было бы хорошо обойтись только мечом. Бог сохранит Вас в этом деле».

Для вылазки избрали безлунную ночь 16 февраля 1804 года. Лейтенант Декатур на «Интерпиде» с 75 добровольцами бесшумно подошел к «Филадельфии». В это время поднялся противный ветер и кеч начало относить от фрегата. На его борт был специально взят мальтиец, говоривший по-арабски. Он начал кричать, что кеч без якорей, и просил бросить трос. Триполитанцы услужливо подали трос. Через минуту с криками «Филадельфия!» американцы вскарабкались на борт фрегата. Стрельбы почти не было. Спящие триполитанцы не ожидали атаки и вскоре с борта взлетела ракета, извещавшая «Сирен», что фрегат в американских руках.

Огонь на корабле вспыхнул в нескольких местах практически мгновенно. Прошло несколько секунд и он начал подбираться к оснастке. Соскочив на «Интерпид», Декатур по-

кинул фрегат последним. В сильной жаре потерявшие крепления пушки «Филадельфии» передвигались по палубе и беспорядочно стреляли. Вскоре освободившийся от якорных канатов фрегат тоже начал двигаться. Теперь он походил на погребальный костер. Когда корабль оказался напротив дворца пашы, огонь достиг пороховых погребов и они начали взрываться с невероятным грохотом. К этому времени лодки с «Сирен» уже подхватили «Интерпид» и вывели его из гавани.

Прошло еще полгода, и в начале августа 1804-го после длительной и утомительной блокады коммодор Пребл принял ряд атак Триполи. Их цель заключалась в освобождении пленных американских моряков. Огонь велся главным образом по дворцу пашы. Однако освободить пленников Паша отказывался. Первый раз, когда в гавани появился «Конститушн», он даже приказал привести пленного командира «Филадельфии» во дворец. Паша хотел, чтобы американец стал свидетелем гибели второго американского фрегата. Это же он обещал и своим людям, находившимся на террасах дворца. Однако вскоре, убедившись в своей ошибке и опасаясь американских ядер, паша поспешил удалиться.

Еще три месяца длилась война и блокада Триполи. Вскоре нехватка продуктов в городе стала столь заметна, что люди начали голодать. Наконец паша решил заключить с американцами сделку. Он согласился на мир, при этом обещал не только прекратить грабить американские суда в Средиземном море, но и обещал в обмен на 60 тыс. долларов освободить команду «Филадельфии». Подсчитав, что выкуп составит приблизительно по 200 долларов за человека, американцы решили, что сделка не так уж плоха.

Последнее плавание

Все шесть лет своего пребывания в Париже американский посол генерал Г. Портер занимался тем, что искал место захоронения Джонса. «Став послом во Франции, — писал он, — живя в этой блестящей столице, я все время ощущал, что все окружающее напоминает мне о Поле Джонсе. То, что наш первый и самый замечательный моряк лежит в неизвестной могиле всеми забытый, я воспринимал как позор Соединенным Штатам. Стыдно, но никто даже не попытался найти его останки и перезахоронить их в стране, которой он так честно и преданно служил».

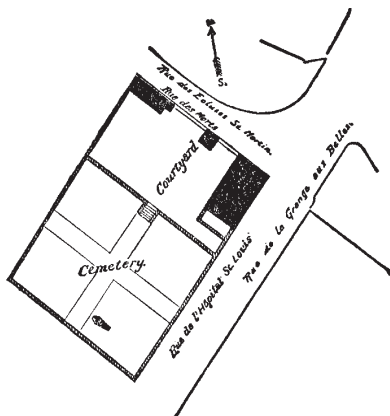
Свои поиски Портер начал в июне 1899 года, т. е. через 107 лет после смерти нашего героя. Первое, что ему предстояло сделать, — это изучить все документы, связанные с жизнью Джонса в Париже, и, главное, найти свидетельство о его захоронении. Сделать это оказалось не так-то просто. В 1871 году во времена Парижской коммуны восставшие сожгли городской архив. К счастью, еще в 1859 году один из архивистов снял копию с журнала, в котором регистрировались захоронения парижан за 1792 год. В снятой копии было и свидетельство Джонса. Запись гласила: «Сегодня, 20 июля 1792 г., IV года свободы, в восемь часов вечера в соответствии с вчерашним постановлением Национального собрания Франции делегация Национального собрания в составе: господина Брука, главы делегации, и членов: Браве, Комбона... присутствовала на похоронах иностранца Джона Поля Джонса, урожденного англичанина, вероисповедания протестантского, гражданина Соединенных Штатов Америки, старшего морского офицера, скончавшегося от воспаления легких 18-го числа того же месяца по месту своего жительства на ул. Торнон, дом № 42. Похороны состоялись на протестантском кладбище для иностранцев».

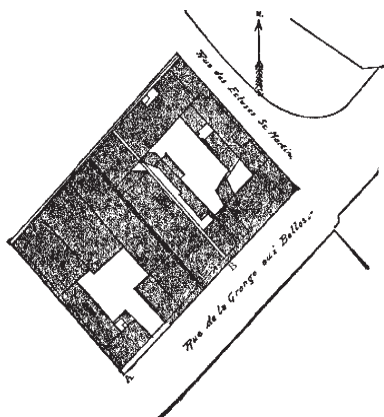
Вскоре удалось получить еще одну информацию. Месяц спустя после похорон один из ее участников написал старшей сестре Джонса в Шотландию письмо. В нем, в частности, говорилось о возможности перезахоронения его останков. Эта информация обнадеживала. Проходит еще некото-

План парижского кладбища
Св. Людовика,
где в 1792 году был
похоронен П. Джонс

рое время, и Портеру попадает «Бюллетень общества по изучению протестантства». В нем сообщалось, что в XVIII в. в Париже существовало специальное кладбище для захоронения иностранных протестантов. Однако название кладбища предварялось словом «старое». Что это: разные кладбища, или тот, кто снимал копию с журнала регистрации, просто пренебрег этим словом? Вскоре Портер наталкивается еще на одну информацию. В одной из статей по истории Парижа говорилось, что «Старым кладбищем для иностранных протестантов» называлось давно заброшенное кладбище Святого Людовика. Располагалось оно на улице, которая в прошлом именовалась Госпиталь Св. Людовика. Теперь это была улица Гранж-о-Бель.

Итак, первый этап, казалось, закончился успешно. Однако это было лишь начало поисков. Чтобы окончательно ответить на вопрос, где же могила П. Джонса, предстояло изучить сотни документов, проливавших свет на два вопроса: на каком же кладбище он похоронен и не был ли перезахоронен? Сколько пришлось просмотреть, сопоставить и проанализировать материалов, даже трудно представить! Здесь было все: и протоколы заседаний Национального собрания Франции, и переписка посла Соединенных Штатов во Франции Морриса, кстати, моряка и друга П. Джонса, впоследствии командующего американской эскадрой в Средиземном море, и сохранившиеся документы парижского архива, и переписка жившей в Шотландии старшей сестры Джонса, и документы комиссара парижской полиции, и книги захоронений всех парижских кладбищ, и многое, многое дру-





План застройки бывшего
кладбища Св. Людовика
в 1905 году

гое. Достаточно сказать, что на подбор и анализ материалов Портеру потребовалось около четырех лет. Наконец, после долгой и кропотливой работы он приходит к твердому убеждению: единственное место, где мог быть захоронен П. Джонс, это кладбище

Святого Людовика. Кстати, оно было закрыто в 1793 году буквально через полгода после его захоронения. Убеден был Портер и в том, что перезахоронения П. Джонса на любое другое кладбище не производилось.

Теперь предстояло изучить место, где когда-то находилось кладбище, и попытаться разыскать могилу. Судя по старинным названиям улиц, кладбище располагалось в северо-восточной окраине Парижа на стыке двух улиц — Гранж-о-Бель и Рю де Еклюзе Санта Мартина. В 1796 году принадлежавшая ранее городу территория кладбища была продана под застройку. Теперь этот городской квартал назывался почему-то Ле Комбат (Сражение), а располагавшаяся неподалеку станция метро — просто Комбат. Естественно, что ко времени поисков территория кладбища оказалась полностью застроена. К счастью, вскоре удалось обнаружить две карты 1773 года и 1794-го. На них было видно, что кладбище Святого Людовика соседствовало с небольшим подворьем, на котором размещались дом, хозяйственные постройки, конюшня и сад. По уровню кладбище лежало чуть ниже подворья и с подворья к нему вело несколько ступенек. Со временем их уровень практически сравнялся. Что обнадеживало, так это то, что, судя по обеим картам, территория кладбища была невелика — всего 40×40 м, и это, несомненно, давало надежду на благополучный исход поиска.

Двумя дорожками кладбище пересекалось крест-накрест на четыре почти равных участка. Где-то на одном из них и была могила П.Джонса. Вот только где?

Естественно, просто знакомство с территорией ничего не дало. «Это было жалкое и отвратительное зрелище, — писал Портер, — герой, чья слава покорила два континента, чье имя и сегодня, более чем через столетие, звучит как символ морской славы, лежит где-то здесь в забытой могиле, как жалкий изгнанник, заброшенный в убогий пригород чужого города, лежит в земле, оскверненной закопанными здесь же трупами лошадей и собак, в земле, пропитанной нечистотами и покрытой кучами мусора». Но что оставалось делать — только продолжать поиски. Однако теперь для этого необходимо было получить разрешение на раскопки почти полностью застроенной территории.

Переговоры с парижской префектурой и владельцами строений о поиске могилы начались практически одновременно. Шли они тяжело как с точки зрения разрешения на раскопки пусть запущенного, но все же кладбища, так и с точки зрения гарантии сохранности стоящих здесь построек. Предположения владельцев, что в результате раскопок произойдет усад-



Конюшня на месте бывшего кладбища Св. Людовика, где было обнаружено захоронение П. Джонса



Посол Г. Портер и его спутники у могилы П. Джонса

ка грунта и это приведет к разрушению строений, были вполне логичны. И вообще, дальнейшие работы требовали инженерного руководства и привлечения профессиональных рабочих, а следовательно, немалых средств. Таких средств у посольства не было. Выход был один — обратиться за поддержкой к правительству Соединенных Штатов. Предварительные результаты поисков Портера доложили президенту Теодору Рузвельту. Внимательно изучив все материалы, президент обратился в Конгресс с ходатайством о выделении на дальнейшие поиски 35 тыс. долларов. Учитывая поддержку общественного мнения, деньги Конгресс выделил сразу. Одновременно президент обратился к правительству Франции с просьбой об оказании содействия Портеру.

Теперь префектура Парижа любезно разрешила работы. Однако непременным условием являлось согласие владельцев построек. Переговоры с ними шли долго, но наконец удалось договориться и с ними. Портеру предоставлялось право на поиск места захоронения путем прокладки траншей. Условие ставилось одно — все повреждения, причи-

ненные строения, должны быть полностью восстановлены. «После долгих переговоров, — вспоминал Портер, — которые длились около двух лет, призыва к гражданскому сознанию и убеждения, что правительство Соединенных Штатов гарантирует восстановление любых повреждений, согласие хозяев было получено. Мне предоставлялось право в течение трех месяцев вести работы по поиску могилы с правом входа во все внутренние помещения строений».

Раскопки начали 3 февраля 1905 года. Первый свинцовый гроб обнаружили через две недели. Увы, он оказался совсем не тем, что искали. Вторая находка тоже была не тем захоронением. Наконец, 31 марта подняли третий свинцовый гроб. От предыдущих он отличался массивностью и качеством отделки. Никаких надписей снаружи не было. И вот 7 апреля после освобождения от деревянной обшивки начали поднимать свинцовую крышку. В нос ударил крепкий спиртной аромат. Когда крышку сняли, присутствовавшие ахнули — несомненно это был П. Джонс: «К нашему изумлению, тело сохранилось великолепно. Казалось, что чуть повернутое вправо лицо сохранило даже свою естественную смуглость. Единственно, что немного было повреждено, так это кончик носа. Очевидно, из-за близости к крышке гроба. Все как один невольно воскликнули — это Поль Джонс! И как по команде сняли шляпы. Положив рядом посмертный слепок, специально привезенный из Филадельфии, мы изумились сходству: широкий лоб, контур бровей, выпуклость и изгиб орбит глаз, высокие скулы, все — даже прядь волос — говорило, что перед нами несомненно были останки того человека, которого мы искали».

Что было дальше? Прежде всего тщательное антропологическое исследование. Известные антропологи профессора Корнел, Капитэн и Хэрве подтвердили: «Да, перед нами не кто иной, как Поль Джонс. В его легких сохранились даже следы пневмонии, полученной в России в 1799 г.» Прошло еще некоторое время, и в Шербурскую гавань вошла американская эскадра в составе четырех крейсеров: «Бруклин», «Такома», «Чаттануга» и «Галвестон». Все было готово к торжественной доставке останков в Соединенные Штаты.



Таким увидели П. Джонса через 113 лет после его захоронения



Прижизненный бюст П. Джонса работы Гудона

7 июля 1905 года в день 158-й годовщины со дня рождения П. Джонса гроб с останками, покрытый звездно-полосатым флагом, поставили на орудийный лафет. Траурная процессия двинулась к вокзалу. Почетный эскорт состоял из 500 американских моряков и батальона французских солдат. Оркестр играл торжественные марши. За лафетом шли представители французского правительства, адмиралы и генералы. Траурную процессию провожали аккредитованные в Париже послы, посланники и военно-морские атташе многих стран. Шел среди них и российский посол А. И. Нелидов.

«Американцы хорошо помнят, что Поль Джонс первый герой их флота, но они все время забывают, что адмиралом он стал в России», — заметил шедший рядом с послом русский военно-морской атташе капитан второго ранга Г. А. Епанчин. — Да, да, адмиралом-то он стал все-таки у нас!»

На следующий день провожаемая залпами артиллерийского салюта американская эскадра снялась с якоря.

По ту сторону Атлантики в Анаполисе в соборе Академии ВМС США уже был готов склеп. В нем и сегодня покоится прах замечательного американского моряка, адмирала Российского флота Джона Поля Джонса.

Рейдерство капитана Р. Семса («Сэмтер» и «Алабама» в океане)

Это рассказ о плавании во время Гражданской войны в США (1861—1865) двух кораблей конфедератов — рейдеров «Сэмтер» и «Алабама». Обоими кораблями последовательно командовал известный американский моряк южанин капитан Рафаэль Семс. Своими дерзкими действиями особенно прославилась «Алабама». До начала XX века ее автономное крейсерство было самым продолжительным и самым успешным. Действуя в большинстве случаев как судно-ловушка, «Алабама» нанесла торговому судоходству северян весьма ощутимый урон. Рейдерство «Алабамы» убедительно показало возможность длительных и успешных действий отдельных кораблей на коммуникациях даже значительно более сильного в морском отношении противника. Ее действия впервые доказали правомерность крейсерских операций как вида боевых действий флота. Они не только оказали существенное влияние на международно-правовые аспекты войны на море, но и способствовали формированию во многих флотах мира, в том числе и в России, доктрины крейсерской войны. Эту доктрину во время Первой и Второй мировых войн активно претворял в жизнь флот Германии.

Несмотря на формальный нейтралитет, политические симпатии основных европейских государств в Гражданской войне США резко разошлись. Россия открыто поддерживала Президента А. Линкольна, Англия и Франция — южан. Не нарушая нейтралитета, но демонстрируя свою поддержку северян, Россия в 1863 году послала в Нью-Йорк и Сан-Франциско одновременно две свои эскадры во главе с адмиралами С. С. Лесовским и А. А. Поповым. Англия активно поддерживала южан и не только предоставляла им помощь оружием, но и строила для них на своих верфях корабли. Эти корабли южане в большинстве случаев использовали в качестве рейдеров. Одним из таких рейдеров и являлась «Алабама».

Расследование действий «Алабамы» и причастности к ним английского правительства проводилось в 1872 году специальным международным судом в Женеве. Суд признал Англию виновной в нанесении США ущерба в размере 15,5 млн долларов. Этот ущерб Англии пришлось возместить США.

Капитан Р. Семс прорывает блокаду

Нельзя сказать, что Гражданская война 1861—1865 годов для американцев началась неожиданно. Многие ее ждали, и не только ждали, но считали практически неизбежной. Динамично развивающийся промышленный Север не мог сосуществовать с самодовольным, закостенелым в своих предрассудках рабовладельческим Югом. Дух предпринимательства, столь свойственный северянам, отсутствовал на Юге даже в таком деле, как выращивание хлопка, составлявшего, по существу, единственное богатство Южных штатов.

Президентские выборы 1860 года принесли северянам убедительную победу. Президентом Соединенных Штатов Америки стал А. Линкольн. Впрочем, южане к этому были готовы. Не прошло и нескольких недель, как конвент Южной Каролины принял закон о выходе из Соединенных Штатов. Его примеру последовали и другие Южные штаты. Собравшийся 4 февраля 1861 года в Монтгомери сепаратистский Конгресс южан принял Конституцию Конфедерации Американских Штатов и избрал ее Президента — Д. Дэвиса. О своем неподчинении федеральному правительству и выходе из Соединенных Штатов заявили 11 рабовладельческих штатов. Верными Президенту А. Линкольну остались 23 северных штата. Началась Гражданская война. Как и в любой гражданской войне, каждая из сторон была уверена в своей правоте. Северяне воевали за сохранение единства государства и освобождение чернокожих рабов. Южане — за независимость и право жить по своим законам. Война поделила страну на Север и Юг, и не только географически. Разделенным оказался и ее народ. Граждане некогда едино-



Капитан Рафаэль Семс

го государства сражались теперь по разные стороны баррикад. Причины к тому у каждого были свои: у кого место жительства, род занятия, а у кого и принципиальные убеждения. Одним из наиболее ярких представителей последних и являлся наш герой капитан Р. Семс.

Рафаэль Семс родился в 1809 году на юге штата Мэриленд. Пятнадцатилетним юношей пошел на флот, в 1826-м стал мичманом, в 1837-м — лейтенантом. В чине капитана участвовал в Мексиканской войне, и не безуспешно, зарекомендовал себя опытным и храбрым офицером. Накануне Гражданской войны служил секретарем Совета маяков. Говорят, что среди сослуживцев расположением Р. Семс не пользовался. Его считали хвастливым и ленивым. Вряд ли последнее соответствовало действительности.

Воспитанный в условиях аристократической идеологии рабовладельческого Юга, джентльмен до мозга костей, Семс презирал янки-северян. Все в них было ему не только чуждо, но и ненавистно: и торгашеско-деляческий подход к жизни, и чрезмерная, граничащая, с его точки зрения, с пошлостью, простота нравов, и главное — признание равноправия чернокожего населения. Еще до начала войны Семс неоднократно заявлял о своей готовности сражаться за Юг. «Мои склонности, мой рассудок, моя привязанность побуждают меня связать свою судьбу с Югом, — писал он. — Мой жребий брошен, я с Югом». Единственно, чего ждал Семс, — это когда восстанут Южные штаты. И вот Юг восстал. 14 февраля 1861 года находившийся в Вашингтоне Семс получает из Монтгомери телеграмму: «Сэр, от имени Морского комитета осмеливаюсь Вас покорнейше просить прибыть сюда в возможно короткий срок. Ваш покорный слуга Конрад. Председатель».

Что делает Семс? Естественно, спешит туда, где его единомышленники, куда призывает его долг. Однако прежде чем начать воевать с Севером, надо было уйти со службы. Джентльмен не может воевать против страны, которой служит. Его рапорт краток — он просит сложить с себя звание командира флота Соединенных Штатов и уволить со службы. Вскоре просьба удовлетворяется. Семс телеграфирует в Монтгомери: «Я свободен и готов к услугам своего воюющего отечества». Президент Д. Дэвис назначает его начальником маяков Южных штатов, но тут же командует на Север для закупки необходимых «механических принадлежностей и амуниции по изготовлению оружия и военных припасов, а также пороха для пушек и мушкетов». Странная это была война, особенно поначалу. Как и любая гражданская война, она практически не имела четких фронтов.

В апреле 1861 года Семс получает новое назначение. Ему предстоит отправиться в Новый Орлеан и вступить в командование пароходом «Сэмтер». Это был небольшой парусно-винтовой купеческий пароход водоизмещением 500 т. До недавнего времени он назывался «Гаванна» и совершал регулярные рейсы между Кубой и Новым Орлеаном. Конфе-

дераты мобилизовали его, переименовав в честь своей первой победы под фортом Сэмтер. Знакомство с судном оставило хорошее впечатление. Семс нашел его «крепким и хорошо построенным». Теперь «Сэмтер» требовалось вооружить. Первым делом Семс очищает палубу от множества надстроек, перестилает и усиливает ее для установки орудий. Установить их требовалось пять: 8-дюймовое гладкоствольное бомбовое орудие на поворотной платформе между фок- и грот-мачтой и четыре 24-фунтовые пушки весом по 13 центнеров каждая, по две на борт. Далеко не все шло гладко. Промышленное производство принадлежало в основном Северу и спешные работы на «Сэмтере» приходилось выполнять подчас силами неопытных местных мастеровых. В своем дневнике Семс записал: «24 мая, Новый Орлеан. Уже прошел месяц как я начал готовить «Сэмтера» к плаванию, но мы еще не готовы... Только сегодня получил станок для 8-дюймового орудия. Офицеры налицо, команда перебралась на судно. Все с нетерпением ждут отправления».

Наконец маленький «Сэмтер» был вооружен. Казалось, судно преобразилось и готово начать свое плавание. По существу, это был первый военный корабль южан. Его экипаж состоял из командира, четырех лейтенантов, четырех мичманов, ревизора, лекаря, лейтенанта морских пехотинцев, четырех механиков, боцмана, канонира, парусника, плотника, подшкипера, баталера, 12 морских пехотинцев и 72 матросов. С этой командой 18 июня 1861 года «Сэмтер» и отправился вниз по Миссисипи. Вечером того же дня он подошел к устью реки и под прикрытием фортов встал на якорь. Здесь Семс намеревался дожидаться удобного момента, чтобы прорваться в море. Увы, осуществить это было не так-то просто. С конца мая устье реки плотно блокировали корабли северян. Два рукава перекрыли фрегаты «Ниагара» и «Миннесота», в двух стояли пароходы «Бруклин» и «Поухатан». Семс писал: «Я приказал погасить маяки так, что в случае плохой погоды блокирующие суда, не имея приметных пунктов, будут вынуждены уйти в море». Однако стоял июнь и ничто не предвещало плохой погоды.

«Пока, — писал Семс, — я занимаюсь обучением команды у орудий и обращению с ручным оружием». Надо сказать, что дисциплина, правила поведения и распорядок на «Сэмтере» с первого дня были установлены командиром достаточно жесткие. Вот лишь выдержка из составленного лично Семсом «Положения о порядке на пароходе Конфедеративных Штатов “Сэмтер”»:

«1. Один из лейтенантов должен постоянно находиться наверху и только в порту вместо него на вахту может быть назначен мичман.

2. Шканцы, пространство палубы позади грот-мачты, должны быть парадным местом, сидеть и прогуливаться по ним строго запрещается.

3. На судне и на берегу при исполнении служебных обязанностей офицеры должны быть одеты по форме.

4. Никому из офицеров без особого разрешения командира не разрешается оставаться на берегу позже 10 часов вечера.

5. Каждый плутонг орудий должен обучаться по крайней мере три раза в неделю...

6. Ежедневно в 9 часов утра (исключая воскресенье) и вечером после заката солнца команда должна быть вызываема на палубу для осмотра.

7. По воскресеньям в 11 часов утра будет производиться общий осмотр, причем офицеры должны быть в эполетах.

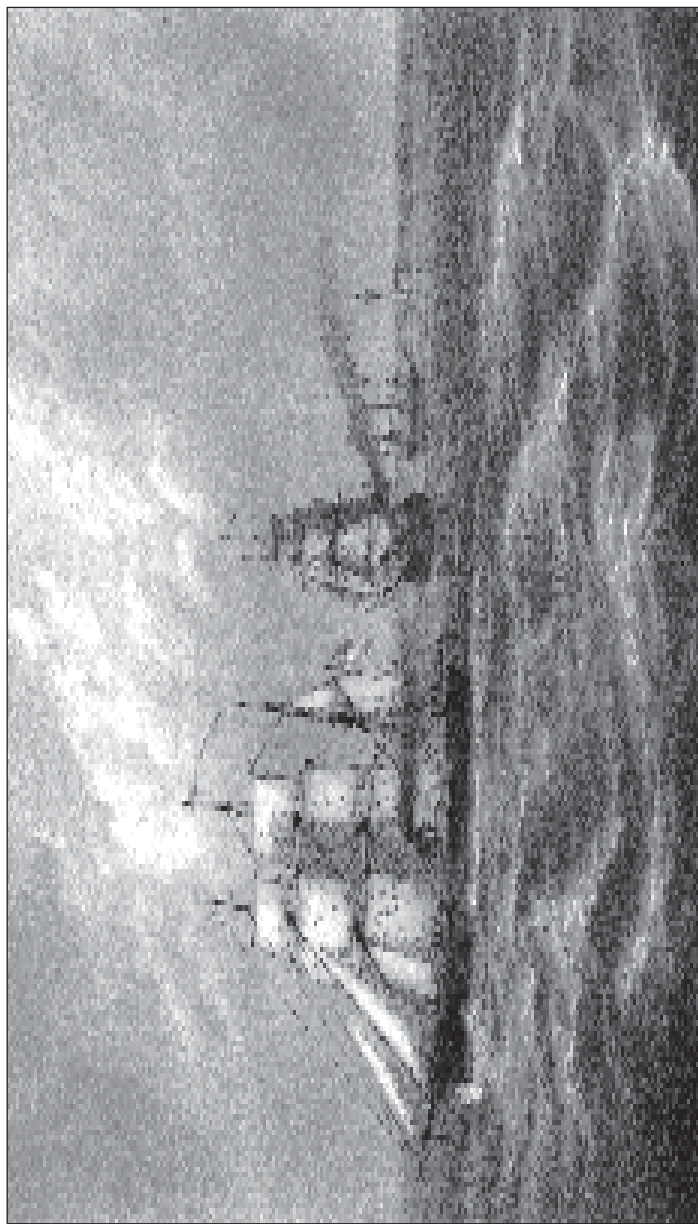
8. Старший механик должен доводить до сведения капитана о малейшей неисправности в машине и котлах.

9. Во время хода под парами в машине должен постоянно находиться дежурный механик, который через каждые два часа обязан докладывать вахтенному офицеру о ходе машины.

10. Офицер морских пехотинцев должен ежедневно, когда погода тому не препятствует, обучать свою команду.

11. Пожарные партии будут вызываться раз в неделю, причем помпы, шланги и проч. должны быть на местах и действовать как на пожаре».

Учения и тренировки продолжались до 30 июня, когда наконец поступило известие, что «Бруклин» покинул свой



«Сэмтер» прорывает блокаду северян в устье Миссисипи. Его преследует «Бруклин»

пост и, преследуя какое-то судно, спустился под ветер. Срочно разведя пары «Сэмтер» направляется в море. До выхода из реки оставалось еще более шести миль, когда северяне заметили движение «Сэмтера». Прекратив свое преследование, они полным ходом направились назад к бару в самом устье реки. Замысел «Бруклина» был очевиден: перехватить корабль южан прежде, чем тот успеет пройти бар. Узкий проход через бар, удаленный от каждого из противников на расстояние шесть миль, и стал целью гонки. «Сэмтер» имел преимущество благодаря течению, но «Бруклин» обладал большей скоростью. Кроме того, он имел более тяжелые орудия, стрелявшие на большую дальность. Расстояние между противниками быстро сокращалось. Наконец «Сэмтер» проходит бар. Семс кладет руль право на борт и, огибая восточную банку, выходит из реки. В этот момент «Бруклин» производит выстрел из орудия, но ядро не долетает. Гонка усиливается. На какое-то время налетевший шквал скрывает «Бруклин» из виду, но когда погода проясняется, противник снова виден за кормой. Под парусами и парами он явно догоняет свою добычу. Тогда Семс ворочает на два румба на ветер и держит так круто к ветру, что противник не может нести паруса. «Бруклин» начинает отставать. Однако и у «Сэмтера» не все ладно, он попадает в соленую воду, котлы засаливаются и временно приходится уменьшать скорость. «Бруклин» снова получает преимущество, расстояние начинает сокращаться. «Впрочем, вскоре котлы удалось прочистить. Пар подняли до крайних пределов, винт делал по 65 оборотов в минуту». Расстояние снова начинает увеличиваться. Ровно через 4 ч после прохода бара погоня прекращается. «Бруклин» поворачивает назад. На «Сэмтере» раздаются громкие возгласы.

«Сэмтер» в Атлантическом океане

Стоял прекрасный солнечный день 1 июля 1861 года. Подгоняемый легким зюйд-вестом «Сэмтер» спешил из Мексиканского залива. Весь день на горизонте не показыва-

лось ни одного судна. Наступила роскошная тропическая ночь. Ее тишину нарушали лишь мерные удары винта. Достигнув к следующему утру мыса Святого Антония, что на юго-западе Кубы, «Сэмтер» обогнул его под парусами и парами, вскоре, подняв винт и вступив в пассат, он благополучно вышел в Карибское море.

Уже на следующий день к вечеру удалось захватить первый приз. Около 3 часов пополудни под берегом заметили судно. Оно выбиралось на ветер и шло курсом на пересечку «Сэмтеру». Чтобы до поры до времени не вызвать подозрения, Семс не проявлял к нему никакого интереса. Только когда расстояние сократилось до мили, на гафеле «Сэмтера» затрепетал английский флаг. Судно ответило флагом Соединенных Штатов. Тотчас вместо английского был поднят флаг Конфедерации Американских Штатов и раздался выстрел. Удивленные янки легли в дрейф. Посланная с «Сэмтера» шлюпка завладела первым призом. Это был «Голд Рокет» — барк из северного штата Мэн. Прекрасное судно водоизмещением 690 т., построенное всего три года тому назад, стоило от 30 до 40 тыс долларов. «Голд Рокет» шел без груза на Кубу. Не желая в самом начале крейсерства лишать себя части экипажа назначением команды на призовое судно, Семс приказал снять с него людей, а судно поджечь, что и было исполнено. Огонь из капитанского люка показался около 10 ч вечера. В своих воспоминаниях один из офицеров «Сэмтера» писал: «Никто из присутствующих не забудет этого зрелища. Горящее судно в море! Это беспомощное одиночество и красное пламя, охватывающее такелаж. По мере того как пламя поднималось вверх, искры и куски пылающих снастей разносились ветром. Яркий свет озарял все вокруг, тишина казалась мертвой. Такое никогда не изгладится из памяти. Несмотря на все отвращение, с каким нам пришлось это делать, мы ни за что на свете не пропустили бы подобного случая... Мы не хотели войны... Мы хотели мирно отделиться, но сделать это оказалось невозможно. Они заставили нас драться... За это мы сжигаем их суда и разрушаем их торговлю». Такова была логика войны, особенно гражданской.

На следующий день удалось взять еще два приза — две бригантины, обе из штата Мэн. «Сэмтер» взял их на буксир и повел на Кубу в Сьенфуэгос. К порту подошли вечером, входить было уже поздно. В это время на горизонте показались еще два судна. Оставив захваченные суда с приказанием лежать в дрейфе, Семс начал погоню. Обе бригантины принадлежали Соединенным Штатам. Захватив их и приказав назначенным на них экипажам следовать в Сьенфуэгос, Семс отправился туда и сам. Погода стояла прекрасная, и всю ночь, ожидая рассвета, эскадра из захваченных судов лавировала перед входом в порт. С рассветом «Сэмтер» обнаружил еще три судна под флагом Соединенных Штатов. Их выводил в море буксирный пароход. Терпеливо подождав под прикрытием берега, пока пароход не отдаст буксир и суда не отойдут от нейтрального берега на расстояние одной морской лиги — пространство, в котором по международным законам нападение запрещалось, Семс бросился в погоню. «В одно мгновение на «Сэмтере» все пришло в движение — из трубы повалил густой дым, паруса наполнились ветром, орудия были готовы к бою. Преследование продолжалось недолго, и вскоре два барка и бригантина уже возвращались в тот же порт, из которого только что вышли».

Вслед за своей небольшой призовой флотилией, из семи судов, в Сьенфуэгос направился и «Сэмтер». Однако стоило ему поравняться с фортом, как одновременно с окликом раздались два выстрела. Пули пролетели над кораблем. Это была команда встать на якорь. Приказание исполнили немедленно. Для выяснения причин столь негостеприимного приема отправили шлюпку. Комендант разъяснил, что ни одно судно, военное или торговое, не может войти в порт, пока не будет установлена его национальная принадлежность. Флага же нового государства — Конфедерации Американских Штатов, он не знает. Разумеется, последовали разъяснения. К вечеру комендант приехал с разрешением губернатора войти в порт, но предупредил, что все задержанные призы останутся в порту до получения указаний высшего начальства. Таково решение губернатора.



Офицеры рейдера «Сэмтер»

Что оставалось делать Семсу? Только обратиться с письмом к губернатору. Написано оно было витиевато вежливо, но выглядело несколько растерянным. «Сэр, имею честь уведомить ваше превосходительство о прибытии моем в порт вместе с семьёю военными призами. Зайдя с этими призами в один из портов Кубы, я ожидал получить от испанцев тот же дружеский прием, который при подобных обстоятель-

ствах был бы оказан и неприятельским крейсерам. Одно из самых важных прав в войне с коммерческой нацией есть то, которым я только что воспользовался, т. е. завладение неприятельской собственностью в открытом море. Но тут явился другой вопрос, который уже и возник по поводу приведенных мной призов. Груз некоторых из них принадлежит испанцам. Я имею право истребить суда, но не груз. Как же я могу уничтожить первое, не тронув второго? Представляю на рассмотрение и разрешение вашего превосходительства эти важные вопросы, равно касающиеся интересов обоих государств. Имею честь быть и проч. Семс».

Ответ губернатора был краток: «1. Ни одному из крейсеров, к какой бы стороне они ни принадлежали, не позволено приводить свои призы в испанские порты. 2. Испанское правительство оставляет за собой право разбираться в тех случаях, если при взятии приза неприкосновенность ее вод будет нарушена. 3. Все призы будут задержаны до получения дальнейших инструкций от королевы». После пополнения запасов «Сэмтеру» предлагалось немедленно покинуть Кубу.

При столь нерадушном приеме Семсу ничего не оставалось делать, как сняться с якоря и выйти в море. Курс был взят на Барбадос. Однако около Ямайки подул сильный встречный пассат, волнение стало весьма ощутимым. Скорость снизилась настолько, что «синие вершины этого живописного острова не скрывались из виду в продолжении целого дня». На следующий день пассат еще больше засвежел. Теперь «Сэмтер» совершенно не продвигался вперед. В сложившейся ситуации и при недостатке угля посчитали целесообразным отказаться от Барбадоса. Пары прекратили и, вступив под паруса, взяли курс на юг, к Кюрасао. Там рассчитывали заpastись углем.

При подходе к острову явившийся на произведенный выстрел лоцман сообщил, что утром проведет судно в гавань. Увы, верный своему слову лоцман утром явился, но вести корабль в гавань категорически отказался. «Губернатор сожалеет, но не может позволить вам войти, т. к. по этому поводу им получено официальное приказание. Вход

в гавань может быть разрешен только в случае крайней вашей нужды». И вновь Семс отправляет губернатору письмо: «Сэр, меня очень удивило известие от вашего превосходительства, что вверенному мне судну будет дозволено войти в гавань только в случае какого-нибудь бедствия. Ваше превосходительство, вероятно, находится в сомнении относительно характера «Сэмтера». Судно это — военный парход правительства Конфедеративных Штатов, которые в настоящей войне признаны воюющей стороной всеми главными европейскими державами, а именно: Великобританией, Францией, Испанией и проч. Хотя державы эти и не позволяют приводить в свои порты призы, но они не делают никакого различия между крейсерами обеих сторон. Последние имеют совершенно одинаковое право доступа в их порты. Или, может быть, Голландия следует другому правилу и не только не впускает призы, но и сами военные суда Конфедеративных Штатов, в то время как она открывает свои порты крейсерам Соединенных Штатов и нарушает таким образом свой нейтралитет? Если действительно таково положение Голландии в настоящей войне, то прошу ваше превосходительство уведомить меня об этом письменно».

Судя по всему, письмо возымело действие, и «Сэмтер» получает разрешение войти в лагуну. Здесь он простоял несколько дней, постоянно окруженный шлюпками, «наполненными всевозможных цветов туземцами, такими же болтливыми и пестрыми, как попугаи». Экипаж занимается «наливкой воды, приемкой угля и свежей провизии». По вечерам команду поочередно спускали на берег «освежиться и освободиться от лишних денег». 24 июля «Сэмтер» выходит в море. Увы, на берегу остается «один из матросов, порядочный негодяй, который, будучи подговорен янки, воспользовался случаем, чтобы сбежать». Это был первый дезертир. Справедливости ради следует заметить, что потом их будет много, почти в каждом порту.

Взяв курс на Венесуэлу, «Сэмтер» шел вдоль берега. С рассветом показалось судно, за которым сейчас же пустились в погоню. Вскоре шхуна «Аббу Брефорд», шедшая из Нью-Йорка в Пуэрто-Кабельо, была захвачена и взята на

буксир. Попытка зайти в Пуэрто-Кабелью, и оставить там свой приз успехом не увенчалась. На письмо Р. Семса губернатор ответил, что «Сэмтер» должен оставить порт в течение 24 ч и не позже как с рассветом 27 июля. На захваченную шхуну пришлось назначить призовой экипаж, который получил приказание отвести ее в Новый Орлеан. Не успели сняться с якоря, как на подходе с моря показалось еще одно судно. Это был филадельфийский барк «Джозеф Максвелл», шедший в Пуэрто-Кабелью. Его захватили в расстоянии всего семи миль от порта, куда он шел. Поскольку половина груза принадлежала нейтральному владельцу в Пуэрто-Кабелью, то его шкипер вместе с ревизором с «Сэмтера» были посланы на берег с предложением хозяину нейтрального груза купить за умеренную цену не только остальной груз, но и само судно. Переговоры были прерваны распоряжением губернатора, потребовавшего от Семса привести приз в порт и оставить его там до выяснения правительством Венесуэлы обстоятельств, был ли он захвачен в нейтральных водах или нет. Возмущенный Семс приказал пробить тревогу и, готовый к бою, с людьми у орудий отправился к своему призу. На этот раз шкипера вместе с семейством свезли на берег, а судно с призовым экипажем отправили в один из портов Кубы.

Вскоре, продолжая свое плавание на восток, «Сэмтер» встречает еще одно судно. На его мачте развевается ненавистный, но столь желанный флаг — «полоски со звездами». Увы, на этот раз шкипер тщательно придерживается береговой полосы, и неприкосновенная «нейтральная морская лига» спасает его от участи, постигшей других его соотечественников. Впрочем, были и курьезные случаи. В Порт-оф-Спейн на Тринидаде к Семсу явился шкипер балтиморского брига, стоявшего на якоре недалеко от «Сэмтера». Почтенный шкипер, наслышавшийся о делах своего соседа, будучи в немалом беспокойстве за свою участь, решил узнать, будет ли он задержан, если выйдет в море? Какова же была радость, когда его приветствовали как гражданина дружественного штата и сообщили, что хотя Мэриленд, повинувшись силе, и продолжает еще оставаться верным фе-

деральному правительству, но южане считают его своим союзником, а потому не препятствуют его торговле. Правда, немаловажную роль здесь, очевидно, сыграло и то, что сам Семс был родом из штата Мэриленд. С облегченным сердцем шкипер ушел с «Сэмтера», и вскоре «балтиморский бриг весело отправился в путь».

В Порт-оф-Спейн произошла еще одна встреча. «Сэмтер» уже снимался с якоря, когда в гавань вошел британский корабль «Кадмус». Чтобы встретиться с английским командиром, Семс откладывает свой выход. Британцы впервые встретили судно под флагом Конфедерации Американских Штатов. Предъявив свой патент, они вежливо попросили взглянуть и на патент «Сэмтера». Впрочем, обмен визитами прошел не только в вежливой, но, пожалуй, в дружественной обстановке. Скорее всего это была встреча союзников. На следующий день «Сэмтер» покидает порт. Пройдя между Тринидадом и Табаго, он выходит в Атлантический океан. Теперь его путь лежит на юг.

При очередном заходе в Парамарибо Семс получает известие, что его давно уже преследует пароход северян «Кейстон Стейт». Однако преследование это носило странный характер. По какому-то стечению обстоятельств «Кейстон Стейт» никак не мог догнать своего противника. Пока тот грузился углем в Тринидаде, «Кейстон Стейт» делал то же самое в Барбадосе. В Тринидад он приходил тогда, когда «Сэмтера» там уже не было. Как шутили на «Сэмтере», его успеху в немалой степени мешало то, что когда он узнавал, например, что «Сэмтер» отправляется на восток, он шел на запад. «Его погоня, — говорили остряки, — напоминает историю одного охотника, который преследовал медведя. Он долго шел по следу, но вдруг повернул назад. Когда его спросили, почему он не пошел дальше, он спокойно ответил: “След стал слишком свежий”».

Между тем плавание на юг продолжалось. Вскоре, пройдя устье Амазонки, «Сэмтер» пересек экватор. Увы, суда под звездно-полосатым флагом стали попадаться все реже и реже. Пополнять же запасы стало труднее — Бразилия не признавала Конфедерацию Американских Штатов. После



Воспользовавшись безлунной ночью, «Сэмтер» под носом сторожившего его «Йорокеза» покидает Мартинику

нескольких попыток пополнить запасы в бразильских портах Семс решает сменить место своего крейсерства. Теперь он направляется в воды Вест-Индии. 9 ноября, после 57 дней пребывания в море, «Сэмтер» входит в Форт-де-Франс на Мартинике.

Мартиника — французская колония. Признавая Конфедеративные Штаты воюющей стороной, Франция, как и Англия, являлась почти их союзником. Это еще раз подтвердил и визит к губернатору. «Я сообщил ему, — писал Семс, — что пришел на Мартинику освежить команду и получить необходимые запасы, включая уголь. Губернатор сказал, что не может снабдить меня углем из казенных запасов, но я могу купить все, что мне угодно, о чем он, губернатор, ничего и знать не будет. Что же касается пленных, то я могу их оставить здесь, если консул Соединенных Штатов возьмет их на свое попечение». Райское место Мартиника, кстати, родина жены Наполеона Жозефины. «Отправился слушать музыку, которая играет здесь вечером каждое воскресенье... Веселое и прекрасное место: луна, тень, деревья, статуя Жозефины, толпа прилично одетых мужчин и женщин, большой и прекрасный оркестр, рябь моря, наконец, хор кузнециков — все это так живо напоминает родину, дорогую родину!» После переговоров с консулом США пленные были свезены на берег и отпущены под честное слово. «Перед отправлением я собрал их на шкафуте и опросил. Все они остались довольны нашим обращением с ними», — записал в своем дневнике Семс.

Первое тревожное сообщение пришло 13 ноября — у мыса Даймонд Рок появился фрегат северян. На следующий день новая информация — винтовой корвет «Йорокез» вышел из Тринидада, а у мыса Святого Фомы находятся еще три корабля противника: одно паровое и два парусных. Обстановка усложнялась и становилась опасной. Все говорило о том, что на Мартинике «Сэмтер» будет блокирован. Действительно вскоре появился «Йорокез». Обогнув северную оконечность острова, корвет медленно прошел под носом «Сэмтера» и, отойдя на расстояние не более мили, держался там в течение дня и ночи. В половине второго ночи

Семс получает тревожный доклад вахтенного офицера: «"Йорокез" идет на нас и подошел уже весьма близко». Барабанная дробь разрывает ночную тишину. Все разбегаются по местам и готовятся встретить противника, если он пойдет на abordаж. Однако, подойдя на расстояние 300—400 ярдов, корвет останавливается и дает задний ход. Звонки машинного телеграфа отчетливо слышны на «Сэмтере». Подобные маневры в течение ночи продолжались неоднократно, и каждый раз барабанная дробь вызывала людей к орудиям. К концу ночи никто уже не отходил от орудий. «Город в большом волнении. Рыночная площадь и набережная заполнены людьми, в окнах домов любопытные. Все с минуты на минуту ожидают увидеть сражение».

На следующий день рано утром из-за мыса появляется французский военный пароход. Любопытных в городе не уменьшается. Толпа собирается на берегу и внимательно следит за обоими судами. В 10 ч капитан французского парохода является с визитом. Он объясняет, что послан губернатором с приказанием строго наблюдать, чтобы ни тот, ни другой противник не нарушил нейтралитет порта. «Если же «Йорокез» встанет на якорь, я должен взять с капитана слово, что он не выйдет в море ранее, чем через 24 часа после вашего ухода». Семса это в какой-то мере успокаивает. Тем не менее на всякий случай он отправляет письмо губернатору: «Сэр, имею честь сообщить, что я блокирован в порту неприятельским винтовым корветом «Йорокез», который вдвое сильнее меня. Вопреки международным законам судно это, явно нарушая нейтралитет острова, вошло в порт и, не становясь на якорь, с угрожающим видом крейсирует взад и вперед не только в пределах одной морской лиги от берега, но и в расстоянии менее длины корабля от моего судна, стоящего не далее как в 100 ярдах от набережной. Ввиду изложенного я почтительно прошу ваше превосходительство принудить «Йорокез» прекратить свое крейсерство вблизи берега и удалиться с видимого простым глазом горизонта. Если же он пожелает встать на якорь, то обязать его или выйти в море за 24 часа до моего ухода или выждать 24 часа после моего отправления, смотря по тому,

как он найдет удобнее. Я буду готов к плаванию через 4 или 5 дней, когда механики окончат необходимые исправления в машине». Проходит еще два дня, и Семс делает запись в своем дневнике: «Пятница, 22 ноября. Неприятель в 2 1/2 мили. Машина будет готова сегодня, и с Божьей помощью ночью думаю выйти. Вся надежда на темную облачную ночь. Луна взойдет не ранее начала первого, а если еще появятся и облака, то ночь будет достаточно темной».

«За пять минут до вечерней пушки», чтобы не возбуждать подозрения городских жителей, бывших постоянно настороже, Семс приказывает отдать якорный канат и, обрубив швартовы, дает ход. В это время «Йорокез» был справа по носу и направлялся к северной части рейда. Дав полный ход, «Сэмтер» направляется в южную сторону, но в этот момент стоящая неподалеку американская шхуна зажигает фальшвеер, что явно являлось сигналом, означающим направление движения южан. Пройдя несколько ярдов, «Сэмтер» дает задний ход и затаивается под укрытием берега. Убедившись, что «Йорокез» направился в указанном ему направлении, Семс приказывает дать полный ход и идет на север. «К счастью, налетевший шквал с дождем скрывают густой черный дым, больше всего возбуждавший наши опасения». Вскоре шквал прошел. В ночной темноте показалась южная оконечность острова Доминика. Следуя вдоль его восточного побережья, «Сэмтер» огибает остров и ложится на курс норд-ост. Дальнейшее пребывание в водах Вест-Индии было опасно. Приходилось принимать рискованное, но единственно верное решение: пересечь Атлантический океан и перенести свои действия в европейские воды. Иного выхода практически не было. Итак, впереди была Европа. «Наш уход оказался для всех столь неожиданным, что многие офицеры имели на несколько дней вперед приглашения на завтраки и обеды. Между тем экипаж ликовал, янки снова остались ни с чем».

Зимняя Атлантика не предвещала ничего хорошего, и тем не менее отказаться от охоты Семс не мог. 25 ноября был взят «Монтморси» — прекрасное судно водоизмещением 1138 т. Оно шло, нагруженное валлийским углем для анг-

лийского почтового пароходства. Это, по существу, и спасло его от участи многих других «сожженных». Уплатив небольшую «дань» в виде краски, снастей и другого имущества, «Монтморси» был отпущен. Правда, потребовалось еще обязательство уплатить правительству Конфедеративных Штатов после окончания войны выкуп в 20 тыс. долларов. С капитана и экипажа было взято также слово не воевать против южан.

Проходит неделя, и снова возглас с салинга: «Судно на горизонте!» «Мы подняли французский флаг, — делает запись в дневнике Семс, — встречное судно — флаг Соединенных Штатов. Поставив все лиселя и повернув оверштаг, дали выстрел ядром. Незнакомец немедленно лег в дрейф. Спустили шлюпку. Посланный лейтенант подвел судно под мои выстрелы. Теперь я был спокоен». Судно называлось «Вигилант» и шло из Нью-Йорка на остров Сомбреро. «Завладев им, взял с него хронометр, карты и 9-фунтовое нарезное орудие с боевыми принадлежностями. Поджег судно и в 3 ч пополудни снова вступил под паруса». 8 декабря в списке сожженных судов появляется еще одно — китобой, шедший из Нью-Бедфорда в Тихий океан. Теперь сверх экипажа на «Сэмтре» прибавилось 43 пленных. При дурной погоде жилая палуба была забита битком. Для предосторожности половину пленных по очереди стали заковывать в кандалы.

Зимняя погода доставляла много беспокойства. Барометр упал до предела. В течение несколько дней свирепствовал жестокий шторм. В довершение ко всему сильная качка и постоянное сотрясение судна привели к тому, что появилась течь. Временами она становилась значительной. На верхней палубе сорвало несколько орудийных портов. Огромные волны буквально перекатывались через корабль. На случай, если вода станет прибывать настолько, что трюмные донки окажутся бессильны, приготовили ручные помпы. Однако, к счастью, все обошлось. К Рождеству погода немного улучшилась. «Сэмтер» летел в фордевинд со скоростью 10—12 узлов. Порой можно было даже развлечься гонкой с огромным китом, «оставлявшим на поверхности воды след почти такой же ширины, как и судно».

Наконец, в ночь на 3 января 1862 года открылся яркий красный огонь Кадисского маяка. Еще несколько часов и «Сэмтер» встал на якорь в бухте Кадис. «Несмотря на дурную погоду вид города, открывавшийся по мере нашего приближения, был очарователен. Кадис, с его куполами, башнями, минаретами и домами из белого камня в мавританском стиле, выглядел очень живописно». Настроение экипажа, ожидавшего берега, можно понять: со времени выхода из Нового Орлеана прошло 188 дней, 136 из них «Сэмтер» провел в море.

Увы, не все складывалось гладко в отношениях с испанскими властями. Первое требование местных властей звучало категорически: оставить порт в течение 24 ч. После письма военному губернатору последний сообщил, что «правительство королевы разрешает высадить пленных и остаться для починки. Однако это обусловлено лишь бедственным положением судна». В Кадисе с корабля сбежали очередные 9 человек, а через несколько дней на корабль явился адъютант военного губернатора с лоцманом и передал распоряжение губернатора «немедленно покинуть порт». Ничего не оставалось делать, приходилось уходить. Впрочем, на этот раз плавание было непродолжительное. Шли к англичанам в Гибралтар. «В Гибралтарский пролив вошли в 5 ч утра, — записал Семс в своем дневнике, — проходя маяк Тарифо, отчетливо увидели крутые берега Африки и Европы. С рассветом открылся Гибралтарский маяк. Здесь было множество судов. Мы гонялись за двумя, которые казались нам похожи на американские. Впоследствии они ими и оказались». Были захвачены: барк «Неополитан» из Кингстона с грузом фруктов и «Инвестигатор» из штата Мэн с железной рудой. «Неополитан» уничтожили, «Инвестигатор» отпустили под выкупное обязательство.

Через несколько часов «Сэмтер» встал на якорь в бухте Гибралтара. Не прошло и нескольких минут, как с английского фрегата подошла шлюпка с предложением услуг. Весьма доброжелательным был и губернатор, предложивший к услугам здешний рынок и все, что потребуется. «Вместе с тем губернатор заметил, что если я изберу Гибралтар в ка-

честве базы и буду совершать набеги в пролив, захватывая там призы, то он не сможет разрешить мне дальнейшее пребывание здесь. Я сказал, что 60 лет тому назад его соотечественник сэр Уильям Скотт признал это противным закону, и он может быть спокоен, сколько бы времени я ни оставался в порту, я ни под каким видом не нарушу нейтралитета Англии». Отношения с англичанами складывались самые теплые. Хозяева были радушны и гостеприимны. При ознакомлении с достопримечательностями Гибралтара Семсу показали башню на крутой скале. Она называлась Креслом испанской королевы. По преданию, во время одной из осад Гибралтара испанская королева наблюдала отсюда атаку английских укреплений и пообещала, что не уйдет с места до тех пор, пока не увидит испанский флаг над английскими укреплениями. Атака не удалась. Выполняя свое обещание, королева отказывалась покинуть это место. Тогда английский генерал, узнав о затруднительном положении, в котором оказалась королева, послал ей сказать, что он готов на некоторое время поднять испанский флаг, чтобы дать ей возможность удалиться из башни. Только так, не изменяя своему слову, королева и согласилась оставить свое место.

Впрочем, несмотря на отличный отдых офицеров и команды, дела у «Сэмтера» складывались плохо. Его дни как крейсера были сочтены. Будучи далеко не новым судном уже тогда, когда он переделывался в военный корабль, «Сэмтер» во время бурного семимесячного плавания сильно износился. Это было уже почти разбитое судно. Комиссия из судовых офицеров и механиков признала его к дальнейшему плаванию практически непригодным. В дневнике Семса появилась запись: «Бедный старый «Сэмтер» кончил свою службу. Утешает лишь то, что своей стране мы принесли некоторую пользу. Ущерб, причиненный Соединенным Штатам, превзошел по крайней мере миллион долларов». Действительно, за семь месяцев плавания в плен было взято 18 судов, 7 сожжено со всем грузом и только 2 отпущены с обязательством уплаты выкупа после окончания военных действий. Остальные направлены с призовыми командами в нейтральные порты. Если к этому добавить издержки

на преследование «Сэмтера», значительное повышение ставок страховых агентств и большие потери из-за нежелания европейских производителей перевозить свои товары на судах Соединенных Штатов, то сумма эта вряд ли уложится в миллион долларов.

Был ли смысл ремонтировать «Сэмтер»? Практически нет. В довершение ко всему, к этому времени он уже оказался блокирован в Гибралтаре военными кораблями северян «Кирсардж» и «Таскарора». Не имея угля, поставить который в силу нейтралитета английское правительство не могло, а «торговцы, заключившие между собой соглашение, везде отказывали», «Сэмтер» оказался практически обречен на бездействие. «При таком положении дел, — писал Семс, — мне казалось, что необходимо либо разоружить судно, либо продать его. Остаться на нем мне, офицерам и экипажу было совершенно бесполезно». Так и было сделано.

«Алабама» покидает Ливерпуль

Уже несколько месяцев в Беркенхеде, что неподалеку от Ливерпуля, на стапелях судостроительной верфи братьев Ляйэрд шла напряженная работа, строилось судно. Для кого и что за судно строится, толком никто не знал. Называлось оно лишь условно — № 290. Ходили слухи, что судно строится по заказу Конфедеративных Американских Штатов. Судя по размерам и постепенно оформляющемуся корпусу, это был военный корабль. Вскоре внешний вид судна полностью оформился, и теперь уже никто не сомневался, что это корабль класса корвет. Спуск на воду прошел без помпы и лишнего шума. После постановки к достроечной стенке работы велись так же интенсивно, как и на стапеле. Подгоняемая неизвестным заказчиком верфь явно торопилась. Что же представлял из себя строившийся корабль?

Это был деревянный трехмачтовый винтовой корвет водоизмещением 1040 т. Его длина составляла 65,6 м, ширина — 9,8 м, осадка — 4,6 м. Две самые современные паровые машины горизонтального типа, питаемые от четырех котлов,



Корвет «Алабама»

имели суммарную мощность 600 л. с. и могли обеспечить кораблю скорость хода не менее 14 узлов. Запас угля в угольных ямах составлял 350 т. Парусное вооружение корвета состояло из прямых парусов на фок- и грот-мачтах и косого на бизань-мачте. Стоячий такелаж был проволоочный, что соединяло в себе прочность и легкость. Перед бизань-мачтой стояло большое двойное рулевое колесо — штурвал. На его медной накладке выделялся выгравированный девиз: «Aide toi et Dieu táidera» («На Бога надейся, сам не плошай»). Перед дымовой трубой близ миделя находился мостик, по обеим сторонам которого на шлюпбалках висели катер и баркас. Ближе к корме на шканцах размещались гичка и капитанский вельбот. В фальшборте имелось 12 портов для орудий. Современники вспоминали, что очертания судна были очень красивы: «Нос острый с изящно загнутым форштевнем и большим бушпритом, который заканчивался далеко вынесенным вперед утлегарем. Корма закругленная. Мачты с небольшим наклоном в корму». Что и говорить, внешне корабль был красив.

Что же касается внутренних помещений, то они были явно тесны. Это и понятно: главное внимание при строительстве обращалось не на комфорт, а на обеспечение максимальной скорости, а это требовало соответствующих помещений для котлов и машин. Полукруглая кормовая каюта, естественно, предназначалась командиру. С правого борта к ней примыкала небольшая приемная. Перед командирской каютой находился трап, ведущий на верхнюю палубу, и офицерская кают-компания. По бортам от нее находились маленькие каюты для лейтенантов, лекаря и других офицеров. Из кают-компания вел вход в констапельскую, по правому борту которой размещались мичмана, по левую — механики. Перед констапельской было машинное отделение с котлами и поршневыми машинами. Для судов такого водоизмещения оно занимало относительно много места. Далее перед машинным отделением располагались угольные ямы, вспомогательные помещения и наконец кубрик на 120 человек команды. Ниже жилой палубы судно делилось на три почти равных части: в корме размещались борт-камера и бомбовые погреба, в средней части — котлы и машины, в носу — трюм, крюйт-камеры, а также шкиперская и плотничья каюты. Такова была «Алабама», или как пока ее называли — № 290. Во сколько обошлось ее строительство южанам? По счетам верфи, корпус, рангоут, паруса, шлюпки, канат и все остальное снаряжение, исключая артиллерию, боеприпасы и ручное оружие, обошлись в 227 тыс. долларов. В российских рублях это по тем временам составляло около 450 тыс. рублей.

Справедливости ради надо заметить, что с момента закладки и до спуска корабля на воду секрета из него не делали: «Всякий мог свободно пройти на верфь и осмотреть судно. Правительственным чиновникам строители даже оказывали особое внимание. Их водили по кораблю и показывали все до мелочей». Вот только кто является заказчиком, фирма не говорила и это было ее право. Что же касается возможности выполнять заказ Конфедерации Американских Штатов, то такое тоже никому не возбранялось. Нейтралитет Англии не допускал лишь поставку воюющим против-

никам вооруженных кораблей. За этим каждая из сторон следила очень внимательно. Естественно, Ляйэрды это знали и, строго соблюдая нейтралитет, не собирались выпускать корабль с оружием. Таким образом, перед южанами стояли две задачи: во-первых, избежав встречи с противником, вывести невооруженную «Алабаму» в океан, и, во-вторых, найдя где-нибудь укромное место, вооружить ее, превратив таким образом в военный корабль. Без хитрости обойтись здесь было нельзя.

Первое, что сделали Ляйэрды, это объявили, что, несмотря на большое количество недоделок, заказ № 290 выйдет в море на первый пробный пробег. То, что работы на судне еще не окончены, в этом не было никаких сомнений. Его верхняя палуба явно требовала не только освобождения от заводского оборудования, но и серьезных доделок. Тем не менее к первому выходу готовились с размахом и помпой. Было приглашено много гостей. Своими блестящими нарядами дамы и друзья строителей оживили явно еще не готовую палубу. В кают-компании и на шканцах был накрыт завтрак, столы роскошно сервированы, а сделанные на скорую руку скамейки покрыты флагами. Веселое праздничное общество несомненно являлось ручательством того, что выход будет непродолжительный и скоро судно вернется в порт. Все, казалось, готовились к веселому, но непродолжительному пикнику. Однако внезапно обстановка изменилась. По сигналу с корабля к нему подошел небольшой буксирный пароход. К величайшему удивлению гостей всем любезно предложили перейти на пароход. Вместе с тем корабль быстро преобразился. Завтрак со столов был убран. Вслед за ним исчезли столы, скамейки, флаги и другие праздничные атрибуты. Прошло немного времени, и вскоре заказ № 290 снялся с якоря и вышел в море. Куда и надолго ли он шел, никто не знал.

Надо сказать, что сделано это было как нельзя вовремя. В тот самый момент, когда № 290 выбирал якорь, из Лондона в Ливерпуль с быстротой северо-западной почты летела депеша. По настоящему требованию посла Соединенных Штатов в Англии Ч. Адамса правительство Ее Величе-

ства приказало таможенному начальству в Ливерпуле задержать судно. Однако утром, когда таможенные чиновники в своих расшитых мундирах явились на верфь, заказ № 290 был уже далеко в море. Пройдя остров Мэн, он вошел в Северный пролив. Вскоре по левому борту открылся крутой скалистый берег Ирландии. Подойдя к берегу, легли в дрейф и спустили шлюпку. С корабля сошли лоцман и сдаточный капитан. В командование судном вступил южанин Бэтчер. Тем не менее британский флаг все еще продолжал развеваться на гафеле, корабль принадлежал фирме Ляйэрд. Да и большую часть экипажа, включая офицеров и механиков, составляли англичане. Их наняли в Ливерпуле, правда, лишь на испытания. Будущие хозяева, конфедераты, надеялись, что «врожденная страсть англичан к приключениям поможет им уговорить их остаться и тогда, когда будет объявлено об истинном назначении судна».

Простившись с Ирландией, № 290 взял курс на Азорские острова. Здесь в небольшой бухте Порто-Прайо на острове Терсейра должна была состояться его встреча с двумя судами, зафрахтованными для доставки орудий, боеприпасов, амуниции и всего боевого снаряжения. Иными словами, именно здесь № 290 и должны были превратить в военный корабль. Надо сказать, что для только что построенного судна океанский переход почти в полторы тысячи миль явился неплохим испытанием. Переход занял 9 дней. «Все это время дувший с силою шторма SW-й ветер развел большую волну, но скорость судна удавалось поддерживать не менее 13 узлов, хотя и не без риска. В целом за время достаточно трудного перехода новое судно проявило превосходные морские качества, от которых так зависел успех всех его дальнейших действий». К приходу на Терсейру «экипаж № 290 был в прекрасном расположении духа и в восторге от нового судна».

Между тем зафрахтованные суда не появлялись. Время шло и беспокойство возрастало. Когда 13 августа в море показалось судно, появилась надежда, что это то, которое ожидают, но судно оказалось северо-американской китобойной шхуной. Вскоре беспокойства прибавилось. Один из

матросов разболтал на американской шхуне об истинном назначении № 290. После этого шхуна немедленно снялась с якоря и ушла. Наконец 18 августа увидели большой барк, входящий в бухту. Это и была давно ожидаемая «Агриппина» из Лондона. Она везла уголь, амуницию, различные запасы и шесть 32-фунтовых орудий. Как только «Агриппина» подошла к борту, работа закипела. Вскоре на горизонте вновь показался дым. Это было второе судно — «Багама». На его борту также были 2 орудия и остальная амуниция. С «Багамой» пришел и Р. Семс, а вместе с ним и нанятые в Ливерпуле английские моряки. Появление Семса было встречено громким ликованием.

«Показав матросам, пришедшим со мною на «Багаме», новое судно, — записал в своем дневнике Семс, — я объявил им, что освобождаю их от контракта, который они заключили в Ливерпуле. Они могут располагать собой по своему усмотрению, но я приглашаю их на службу ко мне на судно. Я говорил им о войне, объяснял цель моего будущего крейсера, привлекательность призовых денег и прочее. Около половины из них согласилась остаться в этот же день. Другие ожидали, очевидно, более выгодных условий. Вечером я перевез свой багаж и сегодня первую ночь спал на моем новом судне».

Закончить перегрузку орудий, угля и остального имущества в бухте так и не удалось. Английский консул сообщил, что местные власти настаивают на вооружении корабля за пределами территориальных вод. «Дни стояли хорошие, и я известил власти, что буду отходить на морскую лигу, чтобы успокоить их опасения в нарушении мной нейтралитета». Так приходилось делать несколько дней подряд: утром выходить с «Багамой» в море, швартоваться борт о борт и производить перегрузку, вечером возвращаться в бухту. Наконец все было перегружено. Шесть пушек установили у своих портов, поворотные орудия — в диаметральной плоскости. Несмотря на все еще продолжающийся беспорядок на палубах, № 290 начинал приобретать вид военного корабля. Теперь его вооружение состояло из шести 32-фунтовых гладкоствольных пушек, по

три на борт у орудийных портов, 152-мм нарезного орудия и 204-мм короткоствольной бомбовой пушки, в диаметральной плоскости.

Утром 24 августа все было готово к выходу. Изнурительная перегрузка на открытом рейде закончилась. Верхнюю палубу смыли от угольной грязи, корабль слегка прибрали. «В полдень пары были готовы, якорь поднят, и № 290 вместе с «Багамой» вышел в море. Отойдя за пределы достопамятной нейтральной морской лиги, когда на баке пробили 4 склянки, суда подошли друг к другу бортами. Команды с непокрытыми головами были собраны на юте. В полной форме на шканцы вышел капитан Р. Семс. Спокойным громким голосом, но не без некоторого волнения он прочел обоим судам приказ Президента Д. Дэвиса о назначении его командиром винтового корвета Конфедеративных Штатов «Алабама». Пока Семс читал, английский флаг, под которым «Алабама» плавала во время своего инкогнито, медленно пополз вниз, а три черных клубка быстро, но осторожно поднимались на мачтах. По окончании чтения раздался выстрел орудия и клубки развернулись. На фок-мачте появился вымпел, на грот-мачте — красный крест св. Георгия, на бизань-мачте — белый флаг Конфедерации Штатов Америки с синим крестом в кряже на красном поле, усеянным звездами. Музыка заиграла «Dixie», и три звучных приветствия раздалось на палубах обоих судов».

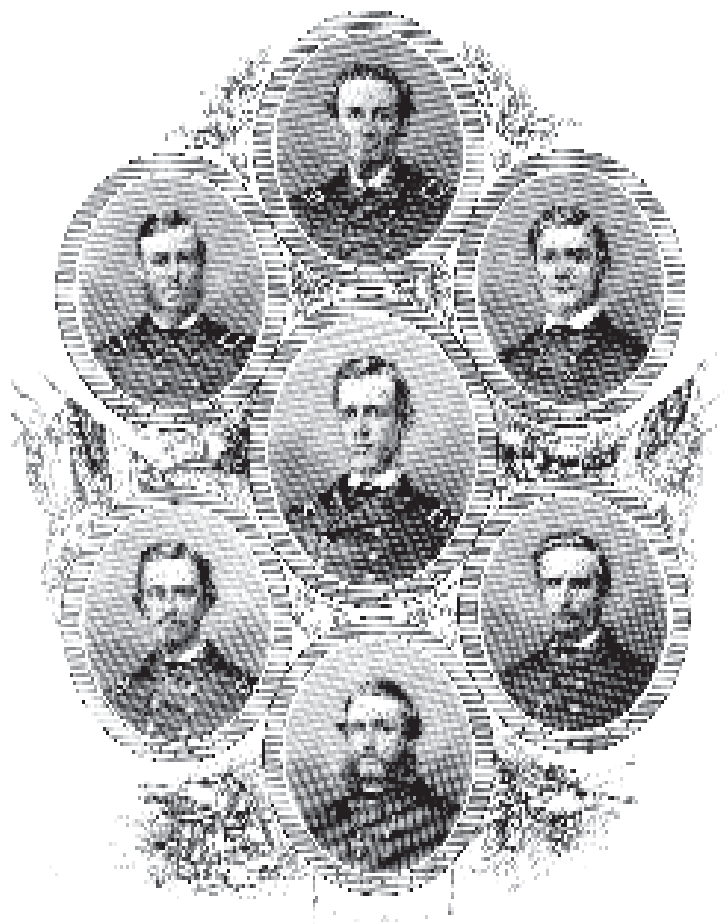
Окончив церемонию поднятия флага и принятия командования, Р. Семс собрал матросов на шканцах и обратился к ним с речью, приглашая всех желающих идти с ним в крейсерство на «Алабаме». Речь капитана была пылкой. Он откровенно объявил, что главное назначение «Алабамы» — «вредить в пределах благоразумия торговле противника». Семс сказал, что не намерен искать боя с 50-пушечными судами, но если представится случай сойтись с равносильным противником, он его не упустит. «Покажите мне, — сказал он в заключение, — что вы умеете обращаться с оружием, и я не замедлю доставить вам случай показать всему свету, из какого металла вы сделаны». Речь капитана была встречена с единодушием.

Наступило время торговли и денежных расчетов. Комплектование экипажа шло трудно. «Теперешние матросы, — писал Семс, — утратили свой прежний характер. Они гонятся за платой, в них нет той прежней беззаботности и страсти к приключениям». Пользуясь преимуществом своего положения, матросы торговались. Вскоре капитану пришлось согласиться на следующие, как он считал, неимоверные цены: «Матросу — ежемесячная оплата 4 фунта 10 шиллингов, унтер-офицеру — 5 фунтов 6 шиллингов и кочегару — 7 фунтов». Впрочем, Семса это устраивало: «Я был очень доволен, что смог договориться даже на этих условиях, так как боялся, что они потребуют вдобавок еще и больших премий». Окончательным результатом торгов явилось формирование экипажа из 80 человек. По расчетам Семса, это было где-то на 25 человек меньше, чем требовалось для «надлежащего управления судном и орудиями», но он удовлетворился и этим, так как надеялся на «волонтеров с будущих призов».

Вечером наступила кропотливая работа по распределению денег. Их следовало отослать матросским женам с «Багамой». Кроме того, следовало «уплатить задатки экипажу и отправить мелкие чеки на их имя в Ливерпуль». На это ушел вечер и утро следующего дня. Наконец дела были завершены. Все, кто не оставался на «Алабаме», перешли на «Багаму», возвращавшуюся в Ливерпуль. Конфедеративный крейсер остался в океане один. Долгое плавание «Алабамы» началось.

Снова в Атлантике

«Алабама» осталась одна. Первое, что предстояло сделать, это привести корабль в порядок. Везде царили грязь и хаос. Чего только не было на загроможденных палубах: снарядные ящики, ядра в укупорке, бочки с порохом и провизией, сундуки, мебель. Никто не имел своего места, все было неуютно и не обжито. К сожалению, вскоре ветер засвежел до умеренного шторма и наводить порядок практически ста-



Офицеры рейдера «Алабама»

ло невозможно. Ящики, каютный багаж, незакрепленная мебель — все это носилось из стороны в сторону, не только ломаясь, но и угрожая экипажу. В довершение ко всему, проконопаченная во время сырой английской зимы надводная часть судна под палящими лучами азорского солнца разошлась в пазах. Стук помп, который после «Сэмтера» все

надеялись больше не слышать, всю ночь печально аккомпанировал скрипу качавшегося судна и дикому реву Атлантического океана.

Такой была первая ночь «Алабамы» в океане. Следующие дни шторм продолжался, препятствуя энергичным действиям старшего офицера, тщетно пытавшегося навести на судне порядок. Наконец погода начала улучшаться и несколько дней ушло на приведение судна в боевое состояние и в порядок. Для поворотных орудий врезали погоны, запасные ядра спустили вниз, проверили крюйт-камеры и уложили в них заряды, открыли бочки с порохом и приготовили патроны для штуцеров. Свои места в каютах заняли мебель, багаж и вещи.

Рейдерские действия на «Алабаме» Семс начал непосредственно у Азорских островов. Не удаляясь и кружась вокруг них, он как бы одновременно проверял свой новый корабль. Первый возглас с фор-салинга «Судно на горизонте!» раздался 5 сентября. Короткая команда рулевому, и вскоре стало ясно, что это лежащий в дрейфе китобой. Не придумывая нового, подняли английский флаг. Увидев «звезды с полосками, которыми ответил незнакомец», команда с трудом сдержала радостные крики. Когда с посланной на приз шлюпки офицер поднялся на палубу, британский флаг был спущен, а на его место поднят флаг Конфедеративных Штатов. Китобой назывался «Окмульджи». Члены его экипажа численностью 36 человек во главе с капитаном стали первыми пленниками «Алабамы». Взяв с китобоя такелаж, мясо и другую провизию, «Окмульджи» предали огню. Начало охоты было положено.

Следующие десять дней оказались особенно удачными. Призы брались буквально ежедневно. Почти с каждого из них «Алабама» чем-то жила. С китобоя «Бениамин Такер» взяли мыло и табак, с «Алерта» — нижнее белье, с «Леви Старбук» — свежую капусту и мешок репы, с «Виргинии» — масло и свечи. Некоторые из них перед сожжением использовались в качестве мишени. «Понедельник, 16 сентября. С рассветом на правом крамболе показалась шхуна. Погнался за ней. К 7 ч 30 мин холостым выстрелом зас-

тавил ее лечь в дрейф. Шхуна поняла флаг Соединенных Штатов и оказалась китобоем «Коурзер» из Массачусетса. Завладел ею. Подошел к острову Флорис на расстояние 4—5 миль и свез всех пленных с последних трех призов на берег на их собственных вельботах. Число пленных — 68. Около 5 часов пополудни отвел приз на расстояние 8—10 миль от берега и положил в дрейф. Поставил людей к орудиям и стрелял в него, сделав по три выстрела из каждого орудия. Один раз попал в цель, несколько ядер пролетели у самого судна. С наступлением ночи поджег судно и взял курс на запад».

Теперь Атлантику предстояло пересечь с востока на запад. Шли по широте 40—42° — прямо на Нью-Йорк. С самого начала крейсерства у Рафаэля Семса была дерзкая мечта — «показаться в виду этого самого главного неприятельского порта и, если, — как он писал, — не пригрозить самому городу, то, во всяком случае, взять несколько призов в виду столицы Севера». После десяти дней, обильных на призы, за время которых, как считали на «Алабаме», они уничтожили собственности Соединенных Штатов на сумму свыше 230 тыс. долларов, т. е. равную практически половине стоимости самой «Алабамы», наступил период затишья. «Штормовые ветра от разных румбов компаса дули с большей или меньшей силой в течение 7 или 8 дней. Для пленных это было самое тяжелое время. Они толпились на палубе, покрытой лишь импровизированным тентом из брезента. Безжалостный шторм окатывал палубу попеременно то соленой, то пресной водой, смотря по тому, шел ли дождь или на палубу вкатывались огромные волны, сверкавшие фосфорическим светом. Однако ничего нельзя было поделать. Жилая палуба, увы, была тесна и битком набита экипажем «Алабамы». Несчастливым пленным приходилось довольствоваться своим положением, утешая себя лишь одной надеждой, что, может быть, встретится какое-нибудь судно с нейтральным грузом».

Кстати, о нейтральном грузе. Если в результате ознакомления с судовыми документами становилось бесспорно, что груз нейтрален, то такие суда отпускались беспрепятствен-

но. Следует заметить, что таковых было очень немного, главным образом с грузом английских владельцев. Как правило, их использовали еще и для передачи пленных с уничтоженных призов. Так, 3 сентября был взят «Эмили Фарнук», шедший из Нью-Йорка в Ливерпуль с зерном и мукой. Его груз был нейтральный и судно пришлось отпустить. Нетрудно вообразить, с какой радостью это было встречено пленными, которые в продолжении трех недель подвергались всем превратностям североатлантической осени. Захваченный же буквально на следующий день «Вейв Крест» никаких доказательств нейтральности своего груза представить не мог и «был приговорен к сожжению, послужив предварительно целью для пальбы».

Однажды в результате длительной погони перед самым закатом солнца удалось захватить прекрасное судно «Танаванда», шедшее из Филадельфии в Ливерпуль с большим грузом зерна и муки. Казалось бы, все было ясно, судно подлежало сожжению. Однако возникло серьезное затруднение. В числе 75 пассажиров на нем было 35 женщин. Что делать с таким призом, решить было трудно. Брать пленных на «Алабаму», естественно, было невозможно. В то же время и отпускать такое судно Семсу явно не хотелось. Решили послать на судно призовой экипаж, но продолжать держаться вместе в надежде встретить либо судно с нейтральным грузом, либо менее ценное судно, чтобы отправить на нем пленных. На всякий случай, если судно будет отпущено без дальнейших переговоров, с капитана взяли обязательство на 80 тыс. долларов. На следующий день для еще большей предосторожности в качестве заложника его взяли на «Алабаму», а пленных с последних двух призов перевезли на «Танаванду». Так оба судна и крейсировали несколько дней. Наконец судьба смилостивилась над пассажирами «Танаванды». Она явилась к ним на помощь в виде шторма, да такой силы, что Семс, предвидя возможность потерять свой столь дорогой, но очень неудобный приз, решил отпустить его сам, правда, приняв от шкипера предварительно выкупное обязательство на 80 тыс. долларов. С неописуемым восторгом пассажиры «Танаванды» отправились в путь.

Между тем ветер усиливался и вскоре достиг крепкого шторма. И все же он оказался не настолько свеж, чтобы помешать «Алабаме» догнать и взять 15 октября в качестве приза бостонский бриг «Ламплайтер», следовавший из Нью-Йорка в Гибралтар с грузом табака. С огромным трудом шлюпкам удалось подойти к бригу и свезти с него пленных. «Несчастное судно было подожжено и, прогорев ярким пламенем, пошло ко дну». К счастью для пленных, которые недавно были отпущены на «Танаванде», им не пришлось переносить шторм на палубе «Алабамы». В течение нескольких дней шторм усиливался и наконец дорос до силы урагана. Вскоре был сломан грот-рей, парус разнесло в клочья. Судно оказалось в величайшей опасности. Еще минута и его могло поставить поперек волны. В лучшем случае это закончилось бы потерей мачт, а в худшем — гибелью «Алабамы». Однако экипаж проявил мастерство. Почти мгновенно стаксель-фал был обрезан, и освободившийся от напора ветра нос опять пришел к ветру. Почти две недели продолжались штормы от всех румбов. И все же призы брались.

Иногда случались и совсем необычные ситуации. На одном из призов оказался матрос, бежавший 10 месяцев тому назад с «Сэмтера». Человека по имени Г. Форест легко опознали, и на следующий день был назначен военный суд. Он состоял из старшего офицера (председатель), второго лейтенанта, штурмана, старшего механика и лейтенанта морских пехотинцев. Должность защитника исполнял капитанский клерк. Суд собрался в кают-компании и приступил к рассмотрению дела. Матрос был признан виновным в побеге и приговорен к лишению всего содержания, призовых денег, которые он ранее заслужил, и «к выслуге первоначального срока без всякой платы за исключением денег на обмундирование и мелкие расходы».

Необычным явилось и взятие с бостонского судна «Валес» в качестве пленных двух женщин и нескольких детей. «Я допустил их в кают-компанию, — писал Семс, — и освободил две каюты. Присутствие женщин и веселые голоса детей придают нашему обществу какой-то семейный характер».

Так или иначе, но плавание через Атлантику продолжалось. Октябрь закончился тем же, чем и начался, — грозной и бурной погодой. «Алабама» находилась еще в 200 милях от американского побережья, когда стало ясно, что от планов показаться на виду Нью-Йорка придется отказаться: 30 октября старший механик доложил, что угля осталось всего на 4 дня хода. Весь его запас был израсходован на борьбу со штормами и преследование призов. Естественно, отважиться на столь опасный шаг без угля Р. Семс не мог, хотя и очень об этом сожалел. Впрочем, захватив 21 приз и уничтожив собственности противника более чем на миллион долларов, он не имел оснований быть недовольным результатами своего трансатлантического плавания, и 5 ноября Семс принимает решение повернуть на юг. Обойдя Бермудские острова, он идет на Мартинику. Здесь с углем и припасами его должна ожидать «Агриппина». 18 ноября 1862 года — ровно через 17 месяцев после своего первого посещения Мартиники на «Сэмтере» — Семс снова вошел в знакомую гавань. «Агриппина» ждала его уже 8 дней. «Вдобавок к этим драгоценным для нас запасам она привезла и письма офицерам, получившим таким образом после трехмесячного перерыва первые известия из дома и от друзей».

Визит на Мартинику был связан с попыткой бывшего беглеца Фореста взбунтовать команду. С этой целью, тайно сойдя с корабля, он возвратился на шлюпке с «порядочным запасом крепких напитков, которые и раздал команде, всегда склонной по приходе в порт к хорошей пирушке». Результатом явился бунт, который мог бы иметь серьезные последствия, не прими командир срочных мер. «Лишь только он узнал о возмущении команды, как тотчас пробил тревогу и приказал трезвым людям схватить бунтовщиков. Закованные в цепи и облитые многими ведрами холодной воды, несчастные скоро пришли в разум, порядок был восстановлен». Что же касается Фореста, то в ожидании повторного суда его «держали по два часа на крюйс-салинге и по два часа внизу». Но суд пришлось отложить.

На следующий день после прихода на Мартинику на горизонте показались «звезды и полоски». На сей раз это был

сильно вооруженный пароход «Сан Фасинто». В гавани он появился рано утром, и «Алабама» тотчас начала готовиться к бою. Первое, о чем позаботились — это о деньгах. Для их сохранения, на случай если завяжется бой, не обещавший ничего хорошего, к местным купцам на берег был отправлен офицер. Считая, что положение у «Алабамы» безвыходное, за сохранение денег купцы запросили слишком высокие комиссионные — 5%. Однако от боя пришлось отказаться. Когда внимательно рассмотрели вошедший пароход, то увидели на нем 14 орудий: двенадцать 68-фунтовых пушек и два 11-дюймовых поворотных орудия. Противник был слишком силен, чтобы «Алабама» могла рисковать. Как только купцы это поняли, они сами явились на корабль, значительно сбавив свои комиссионные, но было поздно. Момент был упущен и им пришлось возвратиться с пустыми руками. Между тем местное начальство заволновалось. Чтобы исключить какое-либо нарушение нейтралитета их порта, на «Сан Фасинто» была отправлена шлюпка со строгим предупреждением или встать на якорь и в таком случае выжидать в порту 24 ч после ухода «Алабамы», или выйти в море и крейсировать там за пределами территориальных вод. «Сан Фасинто» предпочел последнее. Медленно развернувшись, он вышел в море и продолжал ходить взад и вперед перед входом в порт. Северяне явно надеялись перехватить «Алабаму», в случае если она отважится выйти. Почти одновременно к борту «Алабамы» подошла французская канонерская лодка. Она была готова вмешаться, если между противниками возникнет столкновение. «Ее капитан и офицеры были очень любезны. Они предлагали нам свою помощь и показывали на карте, как лучше избежать неприятеля».

С наступлением сумерек приготовления были окончены. Деньги, которые купцы Мартиники упустили из своих рук, отправили с «Агриппиной» в Ливерпуль, запасы первой необходимости были приняты. С погашенными огнями, с расставленными у орудий людьми «Алабама» бесшумно снялась с якоря и осторожно стала пробираться в море. Все ожидали немедленной атаки. «На палубе не было произне-

сено ни одного слова. Молчание было так глубоко, что даже тихие удары винта казались ударами грома». Однако время шло, но никаких признаков «Сан Фасинто» не было. Менее чем через час после выхода «Алабама» была уже вне опасности. Не подозревая о бегстве своего противника, «Сан Фасинто» еще четверо суток «караулил конюшню, из которой лошадь давно была искусно уведена».

Но принять все запасы с «Агриппины» так и не удалось. В связи с этим встречу с ней назначили у острова Бланкилья, что у побережья Венесуэлы. Туда Семс и направился. Подойдя к острову, в одной из пустынных бухточек заметили на якоре судно. С приближением «Алабамы» оно подняло «звезды и полоски». Рядом стояла и «Агриппина». Посланная шлюпка выяснила, что это китобойная шхуна «Клара». Взять ее и сжечь было очень соблазнительно, но это явилось бы нарушением нейтралитета. Шхуну решили не трогать, о чем к величайшей радости и сообщили ее шкиперу. Однако чтобы шхуна не ушла до ухода «Алабамы» и не сообщила о ее присутствии, шкиперу было приказано каждый вечер с заходом солнца являться на крейсер и оставаться там до утра, после чего он мог возвращаться на судно и заниматься своими делами.

В среду, 26 ноября, все погрузки закончились, и «Алабама» снова была готова к продолжению крейсерства. Однако прежде чем проститься с Бланкилей, предстояло еще наказать Фореста, пытавшегося взбунтовать команду и доставившего с этой целью на судно крепкие напитки. Снова состоялся суд. «На этот раз дело было столь ясно, что после непродолжительного совещания Г. Фореста приговорили к лишению всех призовых денег и постыдному изгнанию с судна. Для оглашения приговора команду собрали на верхней палубе». После короткой, но выразительной речи капитана преступнику было объявлено, что он исключается с конфедеративной службы с пятном бесчестия. Фореста посадили в шлюпку и свезли на берег.

Между тем «Алабама» продолжила свое плавание в водах Вест-Индии, так богатых призами. Пройдя проливом Мона, она обогнула Сан-Доминго и после непродолжитель-

ного крейсерства в Атлантике через Наветренный пролив между Кубой и Сан-Доминго снова вернулась в Карибское море. Ее дальнейший путь лежал в Мексиканский залив. Карибское море — это не Северная Атлантика. Плавать здесь одно удовольствие. Не случайно в дневнике Семса появляются записи: «Среда, 3 декабря. При прекрасной и ясной погоде мы крейсируем сегодня в проходе между Сан-Доминго и Кубой. Заставил два нейтральных судна показать свои флаги, а в полдень пошел к восточной оконечности Кубы... Пятница, 5 декабря. Прекрасное утро с необыкновенно прозрачной атмосферой. Видно западное побережье Гаити, хотя остров и отстоит на 90 миль. В это прелестное утро я чрезвычайно наслаждался пением нашей канарейки. Этот маленький пленник взят нами с одного из китоловов. По временам ранним утром я воображаю себя в жасминной беседке, вдыхающим аромат цветов и упивающимся звуками диких певцов, столь обыкновенных на нашем дорогом юге».

Ночной бой с «Гаттерасом»

Рождество и новый, 1863-й, год «Алабама» встречала в уютной бухте одного из крохотных необитаемых островов архипелага Аркас в южной части Мексиканского залива. «Вот уже второе Рождество, — записал в дневнике Семс, — как мы оставили наши семейства и ушли на «Сэмтере». В прошлом году в этот день мы боролись со штормом в Северной Атлантике у Азорских островов. Теперь уютно стоим у Аркасов. Команда празднует Рождество на берегу. Она просто бегаёт по острову, находя в этом большое удовольствие. Вчера я тоже в первый раз после того, как оставил Ливерпуль, съехал на берег. За прошедшие пять месяцев на берегу я жил всего семь дней. Перед заходом солнца побродил по острову, бакланы составляли мне компанию, шум бурунов заменял музыку, а сыпучий песок — мостовую. Во время прогулки по пустынному острову мои мысли были направлены к моей дорогой семье. Единственный признак праз-

дника на судне — это чарка рома, которую ревизор выдал каждому члену команды».

Мысли Семса были заняты не только Рождеством и воспоминаниями о семье. Северяне собирались высадить под Галвестоном десант. Газеты Соединенных Штатов писали об этом давно. Знали об этом из прессы и на «Алабама». Мысли о новой операции и занимали Семса. Судя по газетным публикациям, экспедицию северян планировалось отправить под конвоем одного или нескольких военных кораблей, но сам десант должен был идти на транспортах. На «Алабама» считали, что если ей удастся отбить транспорты от кораблей охранения и выйти победителями, то можно рассчитывать на приз, во сто крат более ценный, чем хлеб или масло, которым они могли разжиться у купеческих судов. Впрочем, если учесть, что к этому времени все побережье Соединенных Штатов уже надежно блокировалось кораблями северян, то идти на прорыв блокады одному крейсеру, да еще с намерением отбить у неприятеля десант, было делом отчаянным. Противнику это и в голову не могло прийти. Как говорится, «Алабама» шла на дело, которое сам Семс определил одной фразой: **«Быть или не быть»**.

Тем не менее решение было принято, и 5 января «Алабама» покидает уютную якорную стоянку. Пять дней упорного плавания под парусами на север при устойчивом противном ветре, и вскоре она у цели. «В полдень, — пишет Семс, — наше место определилось в 30 милях от Галвестона. Я держал прямо на него, рассчитывая засветло увидеть эскадру противника. Будучи не обнаружен им, планировал встать на якорь, дожидаться темноты и с восходом луны атаковать транспорты. Однако из-за невнимательности наших наблюдателей на салингах мы подошли к берегу так близко, что противник увидел нас раньше, чем мы его. На рейде стояло три судна. Один из них был наш старый приятель «Бруклин», гнавшийся за нами, когда я был на «Сэмтере». Через полчаса мне доложили, что один из пароходов снялся с якоря и держит прямо на нас». «Алабама» сразу легла на обратный курс и начала удаляться от берега. Противник следовал за ней.

Надо сказать, что Рафаэль Семс давно искал боя с военным судном. Он давно хотел доказать боевые достоинства конфедеративного крейсера и развеять распространяемые газетами северян слухи, что команда «Алабамы» состоит из подонков различных наций, недисциплинированна и никогда не в состоянии сразиться с настоящим военным судном.

«Идя под одними марселями, я временами давал ход машине, чтобы заманить преследующий нас пароход как можно дальше от эскадры. Делал я это, чтобы в случае боя они не слышали выстрелы. Со стороны гнавшегося за мной судна я имел полное основание подозревать неприязненные намерения. Однако боя не опасался, только оттягивал его до наступления темноты. Вскоре наступили сумерки. Когда противник подошел к нам достаточно близко, я пробил тревогу и развернулся к нему носом. Подойдя почти на кабельтов он окликнул нас:

— Какое вы судно ?

— Судно Ее Величества «Петрел», — ответили мы, — а вы?»

Со стороны северян ответа не последовало. Вопрос задали еще несколько раз. Все это время «Алабама» старалась занять выгодную для боя позицию за кормой противника. Однако пароход уклонялся, постоянно разворачиваясь бортом. Наконец сблизившись меньше, чем на кабельтов, Семс приказал старшему офицеру снова окликнуть преследовавшее его судно. На этот раз ответ последовал. «Мы ясно слышали, что это корабль Соединенных Штатов, но названия его не разобрали. Тогда я приказал ответить, что мы Конфедеративных Штатов пароход «Алабама», и почти мгновенно дал залп с правого борта. Нам ответили тем же. Бой начался». Часы в этот момент показывали 6 ч 35 мин.

Ведя беглый огонь из орудий и штуцеров, противники продолжали идти в расстоянии друг от друга от 40—50 ярдов до одного кабельтова. Все, что было слышно среди грохота боя, — это команды комендоров. Иногда они перемешивались со злобными выкриками в адрес противника: «Бань!», «Заряд!», «Снаряд!», «К борту!», «Товсь!», «Пли!»,

и снова: «Бань!», «Заряд!», «Снаряд!», «Вот тебе!», «Кушай на здоровье!», «Чтоб тебе пусто было!», «Вот тебе английская пилюля, проглоти ее!», и опять: «Бань!», «Заряд!», «Снаряд!»... Судя по ударам ядер о борт противника, было ясно, что это железное судно: «Зрелище было величественное, хотя от него и замирало сердце. Среди ночного мрака видны были огромные языки пламени, охватившего неприятеля. Силу каждого удара в неприятельский борт мы ощущали так, как будто он приходится в наш собственный. При попадании бомб огненные струи расходились лучами по всему его борту». В этот момент один из ружейных выстрелов противника перебил бакштаг трубы на «Алабаме» и ранил матроса. Со стороны неприятеля это был последний выстрел. Сразу же после этого он сделал два орудийных выстрела с противоположного борта, что являлось знаком его гибели, и поднял фонарь над палубой. Произошло это в 6 ч 52 мин. Таким образом, бой продолжался всего 17 мин. «Команда начала кричать и кричала до тех пор, пока каждый не сорвал себе горло. Унять ее ликование не было никакой возможности».

Тотчас огонь прекратился. Подойдя ближе к противнику, с «Алабамы» задали вопрос: «Сдается ли он и нуждается ли в помощи?» На оба вопроса были получены утвердительные ответы. Немедленно последовала команда: «Все наверх, на гребные суда утопающих спасать!» Через некоторое время на «Алабаму» стали поступать пленные офицеры под стражей и матросы в кандалах. Стало ясно, что противником «Алабамы» был колесный пароход северян «Гаттерас». Его команда состояла из 18 офицеров и 108 нижних чинов. Когда вся команда была уже на палубе «Алабамы», последним поднялся командир «Гаттераса» лейтенант Г. С. Блек.

— Отдаю вам свою саблю с большим сожалением, — сказал он Семсу.

— Очень рад видеть вас на «Алабаме». Мы постараемся сделать ваше пребывание здесь по возможности приятным.

Р. Семс уступил Блеку свою каюту, офицеров разместили в констапельской, матросов — в жилой палубе. «Когда

бой уже кончился, через полчаса мне доложили, — записал Семс, — что среди пленных недостает старшего штурмана и пяти матросов, отправленных на шлюпке еще до начала боя на пароход Ее Величества «Петрел». Так как море было совершенно спокойно, ветерок небольшой и в берег, а расстояние до берега не более девятнадцати миль, то шлюпка, вероятно, часов через пять, шесть подойдет к берегу. Возвращаться из-за нее мы не стали».

В бою «Алабама» получила семь попаданий. Один снаряд попал в корму, пробил обшивку, немного задев шпангоут, второй попал в трубу, третий пробил борт в жилой палубе и застрял в противоположном борту. Остальные пришили на угольные ямы, не причинив особого вреда.

Отпраздновав победу, «Алабама» взяла курс на Ямайку. Главная забота теперь заключалась в том, чтобы избавиться от пленных, занимавших палубы и стеснявших офицеров и команду. Разрешение губернатора Ямайки на своз пленных было получено сразу. Вскоре капитан «Гаттераса» получил возможность доложить о случившемся. Его рапорт морскому министру в Вашингтоне выглядел так:

«Консульство Соединенных Штатов в Кингстоне, Ямайка, 21 января 1863 г. Милостивый государь! На мне лежит печальная обязанность уведомить вас о гибели парохода Соединенных Штатов «Гаттерас», которым я имел честь командовать. Пароход погиб 11 января у берегов Техаса от нападения на него мятежного парохода «Алабама»... Зная уязвимость «Гаттераса», я хотел абординировать «Алабаму» и таким образом разом решить участь этого пирата, но по мере того как я прибавлял ход, он делал то же. На его стороне было преимущество в скорости. Тем не менее мне удалось подойти на расстояние тридцати ярдов. Огонь из орудий с обеих сторон был убийственный. С «Гаттераса» было выпущено около пятидесяти снарядов, с «Алабамы», полагаю, больше. Вскоре ко мне в трюм влетела бомба. Разорвавшись, она вызвала пожар. Другая бомба влетела в лазарет и в соседнее отделение. Обе они разорвались и тоже произвели пожары. Одна бомба попала в машину, в цилиндр и золотник. Все машинное отделение сразу наполнилось

паром. Я оказался лишен возможности управлять судном и действовать помпами, так как огонь под котлами начал гаснуть. Вскоре еще одна бомба пробила борт «Гаттераса» у ватерлинии. Вода стала прибывать так быстро, что откачать ее было невозможно. Гибель парохода стала неминуема. Убедившись в этой печальной истине, я не считал возможным жертвовать дорогими жизнями моих подчиненных. Чтобы не дать «Гаттерасу» взлететь на воздух, я приказал затопить крыйт-камеру и велел выстрелить с правого борта. «Алабама» спросила, нуждаемся ли мы в помощи. Мы ответили утвердительно. К этому времени «Гаттерас» уже тонул. Чтобы спасти жизнь офицеров и команды, я приказал сбросить за борт орудия. Пароход затонул так быстро, что неприятелю не удалось воспользоваться ничем. Ружья, револьверы, амуниция и все припасы опустились на дно вместе с пароходом. Я счастлив доложить, что все вверенные мне чины доставлены были на «Алабаму» совершенно невредимыми. При этом препровождаю рапорт младшего врача, из которого вы увидите, что пять человек были ранены и два убиты. С глубоким почтением, ваш покорный слуга Г. С. Блек, лейтенант, командир «Гаттераса»».

Что еще можно добавить к этому рапорту? Пожалуй, ничего, разве только, что на «Алабаме» было легко ранено всего два человека.

На юг, к мысу Доброй Надежды

Полугодовой разбой на коммуникациях Северной Атлантики, особенно в водах Вест-Индии, не мог пройти незамеченным. За «Алабамой» началась погоня. Охотились не только корабли флота Соединенных Штатов. Окончательный приговор рейдеру был вынесен и Нью-Йоркской торговой палатой. Купцы и предприниматели Северных штатов приобрели и вооружили на свои личные средства два парохода — «Вандербилт» и «Сакраменто». Оба они предназначались специально для преследования и уничтожения «Алабамы». Выйти в море и начать свои действия, судя по газетным сообщени-

ям, пароходы должны были в конце января. Как и в прошлом году на «Сэмтере», Семс прекрасно понимал, что в водах Вест-Индии дальше оставаться нельзя, надо уходить. На этот раз он решил уходить на юг.

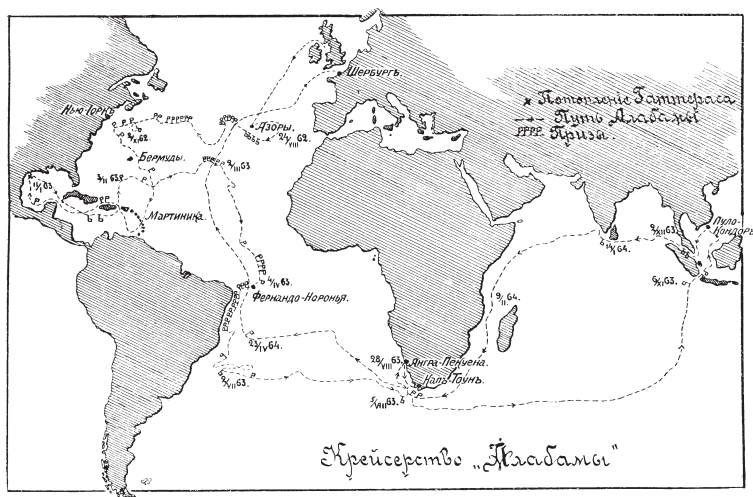
Надо отметить, что последние дни плавания в Карибском море не обошлись без приключений. «Около двух часов пополудни, когда уже пробило пять склянок, с салинга раздалось обычное: “Судно на горизонте!”». Через некоторое время еще один доклад: «Это большой пароход!» и немного спустя: «Колесный пароход, вооруженный бригантиной!» Судя по внешнему виду, это был калифорнийский пакетбот. Разведя пары и поставив дополнительные паруса, «Алабама» взяла курс на пересечку незнакомцу. «Вскоре уже был виден плавно качающийся между кожухами колес балансир. Когда подошли ближе, на палубе запестрели пассажиры. Между ними особенно бросались в глаза яркие костюмы дам, штыки солдат и военные мундиры офицеров». Скоро «Алабама» настигла свою большую, но совершенно беззащитную добычу. Из открытых портов крейсера выглядывали черные дула шести орудий. У пушек, ожидая команды, нетерпеливо замерла прислуга. На баке начали наводить поворотное орудие. В это время, чтобы вызвать незнакомца на откровенность, на гафеле взвился флаг Соединенных Штатов. Обман по обыкновению удался. Как только суда подошли ближе, пароход поднял такой же флаг. В тот же момент янки-флаг полетел вниз, а вместо него взвился белый флаг Конфедерации. Почти одновременно раздался холостой выстрел с требованием сдаться. Однако рассчитывая, очевидно, на свою скорость, пароход продолжал идти, не обращая на «Алабаму» никакого внимания. Из его трубы валил черный дым. Увы, все его усилия оказались тщетными. Скоро «Алабама» начала настигать свою жертву. Теперь наступила очередь более решительных мер. С бака раздался боевой выстрел. Он был удачен. Пробив трубу, снаряд врезался в фок-мачту и, отскочив от нее, разорвался вне судна. Разорвись он раньше, для столпившихся на палубе пассажиров была бы беда. За первым выстрелом почти мгновенно последовал второй. По своей пылкости комендор ору-

дия выстрелил самовольно. К счастью, бомба пролетела мимо и не причинила вреда — очевидно, в спешке комендор не успел прицелиться.

Впрочем, достаточно оказалось и второго выстрела: «Пароход немедленно остановил машину, повернулся носом к своему победителю и сдался». Вскоре к призовому судну уже спешила шлюпка. Это действительно был почтовый пароход «Ариэль», шедший из Нью-Йорка в Аспинвиль. На нем было 140 морских пехотинцев, несколько сухопутных и морских офицеров и, увы, свыше 500 пассажиров, большую часть из которых составляли женщины и дети. «Таким образом, «Алабама» поймала слона, с которым не знала что делать». Первое, что сделали — это под дулами наведенных орудий на «Ариэль» отправили призовой экипаж. С парохода забрали ценные вещи: «...судовые бумаги, три больших ящика с деньгами, 24-фунтовое нарезное орудие с боеприпасами, 125 новых штуцеров, 16 сабель и около 1000 комплектов амуниции». С морских пехотинцев и офицеров взяли слово, что «они не будут сражаться против Конфедеративных Штатов до тех пор, пока их равноценно не разменяют».

Однако на этом проблемы капитана Семса не закончились. Оставалось самое главное — решить, что делать с судном и пассажирами. «Ясно, что сжечь судно, пока на нем пассажиры, было нельзя. Взять же их на «Алабаму» было просто невозможно. Оставалось одно из двух: или отпустить судно, взяв выкупное обязательство, или держать его около себя в надежде на удачную встречу, которая могла бы помочь в этом деле». Семс предпочел второе. Забрав на ночь к себе капитана «Ариэля», он приказал призовому экипажу держаться в течение ночи рядом с «Алабамой». Утром приняли дополнительные меры предосторожности: «...отвязали на «Ариэли» часть парусов, а с машины сняли крышку от золотника и паровой клапан».

Однако встречного судна не попадалось. Тогда решили отконвоировать приз в Кингстон на Ямайку, высадить там пассажиров, запастись с «Ариэли» углем и провизией, затем отвести ее в море и сжечь. Так прошли сутки. На следу-



Карта рейдерства «Алабамы»

ющее утро погода стояла отличная. Шли в Кингстон. Около 7 ч 30 мин сбавили ход, чтобы дать возможность призу поспевать за собой, и в это время произошло самое неприятное — поломалась машина. Теперь у «Алабамы» оставались одни паруса. Угнаться в случае чего за «Ариэлью» практически было невозможно. Вскоре попало встречное судно. Оно было нейтральное и только что вышло из Кингстона. Судно сообщило, что порт охвачен эпидемией желтой лихорадки и идти туда небезопасно. Так разрушились планы Семса высадить пассажиров на остров и сжечь приз. «Чувство человеколюбия не позволило мне подвергнуть опасности эпидемии почти 700 пассажиров, особенно женщин и детей». Оставалось одно — отпустить «Ариэль». Тотчас на корабль была послана шлюпка за капитаном. Делать все это приходилось быстро и скрытно. Узнай капитан о бедственном положении «Алабамы» — и ему ничто не стоило бы уйти от нее, захватив с собой еще и призовую команду. Когда капитан узнал, что дело идет к освобождению его судна, он был крайне удивлен. Теперь речь пошла о выкупной цене. Капитан боялся, что победитель передумает, а победитель

торопился, боясь, что капитан узнает о его критическом положении. Наконец обе стороны сошлись на сумме 261 тыс. долларов. Цена эта была не маленькая, но и не очень большая, если принять во внимание стоимость парохода. Как только договор был заключен, Семс спокойно вздохнул. Оба судна расстались с достаточно добрыми воспоминаниями друг о друге. Потом пассажиры «Ариэля» рассказывали, что непрошенные гости вели себя корректно.

Итак, «Ариэль» продолжила свой путь. «Алабама» же предстоял ремонт машины. Трое суток только и было слышно — стук молотков да скрежет напильников. Работа продолжалась от рассвета и до поздней ночи. Все это время «Алабама» держалась севернее Ямайки, подальше от оживленных торговых путей. «Днем шли под малыми парусами, ночью ложились в дрейф». Наконец механик доложил: «Готов дать ход». Крейсер возобновил свои действия.

Почти неделю море было пустынным. Наконец 21 февраля в 8 ч утра на горизонте открылось сразу четыре судна. Два находились на ветре далеко впереди и гнаться за ними не стоило. Целью своей погони Семс выбрал два подветренных судна, которые о чем-то очень усердно сигналили друг другу. Когда переговоры окончились, суда расстались. При этом оба легли на противоположные курсы. Видимо, они хотели избежать погони «Алабамы», которая к этому времени уже шла к ним под всеми парусами. Однако провести «Алабаму» было трудно. Определив, что одно из судов идет явно медленнее второго и несомненно является призом, она направилась сначала к нему, при этом срочно начала разводить пары. Расчет оказался верный. Когда «Алабама» подошла к преследуемому судну, машина уже работала на полную силу. По обыкновению сделали холостой выстрел, но незнакомец, не обращая на него внимания, продолжал идти прежним курсом. Ясно было, он решил жертвовать собой, чтобы выручить товарища. Увы, его рыцарское самоотвержение ни к чему не привело. Второй выстрел был сделан ядром, пролетевшим между его снастями. Поняв, что крейсер не собирается церемониться, судно немедленно легло в дрейф и подняло флаг Соединенных Штатов. Назна-

чив на него призовой экипаж, «Алабама» развернулась и полным ходом направилась за вторым беглецом, успевшим уйти уже миль на 15. Через несколько часов она была у него. Как только расстояние между судами сократилось до трех миль, незнакомец поднял флаг Соединенных Штатов и лег в дрейф. Даже беглое знакомство с судовыми документами показало, что оснований на нейтральность груза у него нет. Перевезя к себе команду и капитана, барк сожгли. Пока один приз горел, отправились за первым. Призовой капитан сообщил сигналом, что приз называется «Голден Игл», идет из Тихого океана и также не имеет документов, подтверждающих нейтральность его груза. Вскоре «Голден Игл» горел, как и его товарищ. Аналогичная судьба постигла и другие суда. И снова возникла проблема многочисленных пленных. Для этого пришлось сделать короткий заход в Сан-Доминго на Гаити. Вопрос с пленными решился быстро, и вскоре «Алабама» уже была в океане. Ее курс лежал в Центральную Атлантику и далее на юг к островам Фернанду-ди-Норонья. Снова были призы, снова в океане горели суда, снова палубы «Алабамы» заполнились пленными. За время плавания, а оно продолжалось более двух месяцев, северяне потеряли почти полтора десятка судов. Правда, «призы, — как писал Семс, — имели возможность отомстить своим победителям. На крейсере стали появляться пьяные. Частые поездки на призы давали возможность там напиваться. А так как во хмелю редко кто бывает спокоен, то дисциплина на «Алабаме» упала».

Одному из призов — «Луизе Гатч», груженной кардифским углем, Семс был особенно рад. Планировавшаяся вторая встреча с «Агриппиной» не состоялась, а уголь «Алабаме» требовался позарез. Попытались загрузить уголь с «Луизы Гатч» в океане. Однако все попытки оказались безрезультатными. Шлюпки с углем с шедшей на буксире «Луизы Гатч» подтягивали к «Алабаме». При этом ход приходилось стопорить: стоило дать ход снова, как буксир рвался. Надо было его заводить заново. На это уходила масса времени и сил, поэтому от затеи загрузиться углем в океане пришлось отказаться. Решили идти к острову Фернанду-ди-

Норонья. «К рассвету мы были от него милях в 38 или 40, но уже увидели его пик. В 2 $\frac{1}{2}$ часа пополудни пришли на якорное место и отдали якорь. Приз поставили рядом. В коммерческом отношении Фернанду-ди-Норонья занимает самое ничтожное место среди других уголков Земли. Суда его посещают редко, хотя мимо проходят очень многие. Это крутая живописная скала среди океана. Одета она роскошной зеленью. Вершина горы главного острова обстроена маленькими фермами... Но как же здесь жарко! После сумерек подтянул приз к борту и начал погрузку угля».

Странно, но остров, принадлежащий Бразилии, которая не признала Конфедеративные Штаты, оказал «Алабаме» всяческое внимание и гостеприимство: «Губернатор извещил меня, что я могу взять с берега мяса, свежей свинины, кур и проч.». То ли сказывалась его удаленность и затерянность в океане, то ли то, что губернатору — бывшему майору бразильской армии, сосланному сюда за какие-то провинности, очень уж было скучно на острове с населением 2 тыс. человек, тысяча из которых были ссыльными. На погрузку угля ушло несколько дней. Интересно, что попытка продать приз после его разгрузки за очень низкую цену — 20 тыс. долларов — так и не удалась: «Мне ответили, что столько денег не набрать на всем острове». Надо отметить, что гостеприимством губернатора Рафаэль Семс явно злоупотреблял. Свою стоянку на острове он использовал для неоднократных набегов на проходящие мимо суда. Не случайно губернатор провинции Пернабуку, в которую входил и Фернанду-ди-Норонья, для обеспечения нейтралитета Бразилии вынужден был вскоре отправить на остров три военных судна. «Алабаме» же после оставления на берегу 140 пленных было приказано покинуть остров в течение 24 ч. «В 9 $\frac{1}{2}$ утра 22 апреля мы снялись с якоря и взяли курс на Багию, куда пришли 11 мая. По пути взяли в плен и сожгли еще 4 судна». Одним из призов, попавшихся всепожирающей «Алабаме», оказался китобойный барк из Нью-Бедфорда. «Одиннадцать месяцев тому назад он вышел в море и в течение всего этого времени никуда не заходил. За целых три месяца до спуска «Алабамы» это маленькое судно уже

рассекало волны и собирало продукты, которые теперь как нельзя более способствовали его сожжению. Утомительное плавание и какой грустный исход!» — такая запись появилась в дневнике Семса.

Известия о действиях «Алабамы» у острова Фернанду-ди-Норонья поступили на материк раньше, чем туда пришла она сама. Естественно, консул США усмотрел в них нарушение нейтралитета. Недовольный этим, он потребовал даже смены губернатора, «...вся вина которого, — как считал Семс, — состояла лишь в том, что он позволил нам стоять на якоре. Да и в этом он не был виноват потому что не имел вооруженной силы, чтобы воспрепятствовать нам». Впрочем, губернатор провинции оказался решительнее. На следующий же день после прихода «Алабамы» в Багио он прислал Семсу письмо, в котором требовал, чтобы его корабль покинул территориальные воды Бразилии в течение 24 ч.

Между тем плавание на юг продолжалось. Вскоре «Алабама» достигла широт 25—30° S. И здесь были призы, были пленные. Наконец 27 июня она легла на курс Ost. Месяц плавания через Южную Атлантику, и вскоре «Алабама» отдала якорь в бухте Салданья, что чуть севернее Кейптауна. «Четверг, 30 июля. — записал в своем дневнике Семс. — Ночью небо и атмосфера были особенно прозрачны. В 8 часов утра съехал на берег, чтобы поверить хронометры. Впервые мне пришлось вступить на континент Африки». С приходом в Солданью Семс направил в Кейптаун губернатору английской колонии письмо, извещая о своем скором визите. Опубликованное в местных газетах это письмо «...произвело не малое возбуждение публики. Угрюмый Кейптаун вдруг ожил, буквально весь поднялся на ноги и побежал встречать конфедеративный крейсер. Ступеньки биржи были заняты купцами, а граждане рассеялись по всем улицам, останавливаясь на таких местах, где можно было видеть вход на рейд знаменитого крейсера. Почти все магазины и лавки были закрыты, так что ничего ни купить, ни достать было невозможно».

Наконец ровно в час с сигнального поста сообщили: «От NW идет конфедеративный пароход «Алабама», а от SO

федеративный барк». Меньше всего, очевидно, северяне ожидали такой встречи, но она произошла, и произошла на виду у всего Кейптауна. «Алабама» дала холостой выстрел, заставивший купца привести к ветру. «Погода была совершенно ясная, а море спокойное. Барк медленно удалялся от крейсера. Со стороны казалось, что «Алабама» нарочно дает своей добыче ускользнуть от ее лап. На гафеле крейсера развевался конфедеративный флаг, а на стенге барка был поднят полосатый флаг со звездами. Однако вскоре непонятная медлительность «Алабамы» стала ясна. Как кошка, стерегущая мышь, заранее намеченную в жертвы, она играла с барком, позволяя ему отойти от себя на несколько десятков ярдов. Затем крейсер поднял пары и ринулся на нее. Он обошел янки сначала с кормы, потом с носа. Его маневры были так четки, что, право, стоило спешить, чтобы полюбоваться ими. Когда маневр был закончен, «Алабама» послала шлюпку с призовым экипажем и от имени Конфедеративных Штатов объявила барк своим призом. После этого барк направился в море, а «Алабама» взяла курс в бухту. Все высоты, окружающие Столовую бухту, были усеяны народом. Дорогу на Пинкт Верт забили экипажи. Все окна вилл, построенных на склоне холма, были заняты зрительницами, махавшими платками изо всех сил. Хотя бы этим они хотели принять участие в общем энтузиазме. К центральной пристани было буквально не пробиться. Все желали хоть как-нибудь попасть в шлюпки.

«Следует ли принимать все это за сочувствие той или другой враждующей стороне? — писалось в одной газете. — Думается, что нет. Скорее всего, это выражение симпатий храбрости и мужеству «Алабамы», ее капитану и команде, которые в настоящее время являются предметом всеобщего внимания во всем мире». По словам Р. Семса, захваченный на глазах всего Кейптауна приз был барком Соединенных Штатов «Си Брайт». «Это наш пятьдесят шестой приз, — заметил Р. Семс. — Мы послали на него десять человек призовой команды и оставили там несколько матросов из его прежней команды. С ними он и ушел в море». На вопрос Р. Семсу, почему он сжигает многие суда, он от-

ветил: «Некоторые государства жалуются, что я сжигаю суда, но что же мне делать, когда они сами держат такой строгий нейтралитет, что закрывают свои порты. Что мне остается делать с призами, как не жечь их?»

В Кейптауне «Алабама» простояла почти полтора месяца — грузили припасы, ремонтировали корабль и отдыхали. Семс обменивался дружескими визитами со своими английскими коллегами. Время летело быстро, и 25 октября 1863 года «Алабама» вышла в Индийский океан. С берега на корабль не возвратились 14 человек экипажа (такое случалось и раньше). «Как всегда, по выходе из порта «Алабама» превратилась в плавающую тюрьму, — писал Семс. — Я думаю, понадобится еще немало дней, чтобы вышибить грог из моей команды и восстановить порядок и старую дисциплину».

«Алабама» в Индийском океане,
тревога в Сан-Франциско

Индийский океан Семс решил пересекать не кратчайшим путем — по диагонали, а углом — по широте и далее по меридиану. Сначала шли по широте 30—35°. Затем, пройдя архипелаг Сен-Поль, повернули на север к Яве. 16 октября Семс записал в своем дневнике: «Широта 34° 23' S, долгота 89° 55' Ost. Суточное плавание 135 миль. Шторм. Идем в фордевинд под глухо зарифленными марсельями и фоком. После полудня шторм еще покрепчал, а между полуночью и часом заревел совсем жестоко. Море покрылось пеной, в воздухе носятся брызги от воды. Хотя мы и идем не менее пятнадцати узлов, волнение за кормой поднимается совершенно отвесной стеной и каждую минуту грозит нас накрыть. Облака абсолютно черные, по временам шквал со снегом. Более дикое зрелище редко может предстать перед глазами».

Естественно, никаких призов в южных широтах Индийского океана быть не могло. Скорее всего, опасаясь встречи с кораблями северян и не имея практически никакой информации о противнике, Семс не хотел рисковать в

открытом океане. В результате первый приз удалось захватить лишь 6 ноября на подходах к Яве, а еще через два дня с фор-салинга раздался давно желанный возглас «Земля!» Это была Ява. Зондский пролив прошли 8 ноября. В дневнике появилась запись: «Прошел проливом в милю шириной, между высокими и живописными островами. На первом из них видел несколько селений, расположенных в кокосовых рощах. Голые туземцы выбегают на берег и пристально смотрят на нас».

Теперь районом действий «Алабамы» стало Яванское и Южно-Китайское моря. Следует отметить, что плавание здесь больше походило на путешествие по экзотическим местам, чем на боевое крейсерство. Об этом свидетельствуют и записи в дневнике Семса:

«Пятница, 20 ноября. Спустил катер, поставил на нем рангоут и послал освидетельствовать несколько барачных, стоявших на берегу недалеко от нас.

Четверг, 3 декабря. С рассветом увидел у входа в бухту острова Кандор судно под французским флагом. Послал шлюпку разведать местность. В час пополудни шлюпка возвратилась с командиром французского военного судна. Я с удивлением узнал, что мы находимся в цивилизованном крае и что остров Кандор принадлежит французам. На восточной стороне острова есть казармы для 50—60 человек гарнизона.

Пятница, 4 декабря. Бухта чрезвычайно живописна. Крутые горы поднимаются прямо из воды на 1800 футов. Весь их склон сплошь покрыт зеленью. На северном берегу французы построили два или три барака и сложили несколько плохеньких пристаней из больших камней. Высадился на одну из них для проверки хронометров. Остров находится под управлением мичмана, а командир джонки — гардемарин. Так что мы очень высокие чины.

Суббота, 5 декабря. Утром забавлялся, наблюдая стадо диких обезьян. Они уселись на противоположном песчаном берегу и, по-видимому, очень внимательно следили за движениями у нас на судне. Здесь очень много этих карикатур на человечество. Вчера, например, когда к берегу пристала

наша шлюпка, вокруг нее собралось множество молодых обезьян и ну давай прыгать. Когда они уж очень развозились, одна старая обезьяна крикнула им что-то и они мгновенно скрылись в густом лесу. Здешние французские офицеры слышали о нас и верили, что мы топим или сжигаем любое судно, попавшее к нам в плен со всеми людьми. Поэтому они приняли нашего офицера сначала очень холодно. Но потом, когда узнали, что мы такие же христиане, как и они, и не делаем подобных зверств, были с нами чрезвычайно любезны.

Понедельник, 7 декабря. Сегодня меня посетил начальник острова. Он чрезвычайно приятный и любознательный молодой человек. Отзывается о нас очень дружелюбно и сочувственно. Место, которое он занимает, конечно, лестно для его лет и такого маленького чина. Французы овладели этим островом два с половиной года тому назад. Начальник привез мне карту острова. Он спрашивает, зачем на первом месте якорной стоянки мы подняли свой флаг, и очень удивился, что мы не слышали о том, что французы овладели этим островом. Я ответил, что имел намерение сам овладеть им, но французы меня опередили. Он привез мне хлеб, соль, поросенка и фруктов».

Вскоре Семсу стало ясно, что богатого улова на призы в Филиппинском и Южно-Китайском морях не будет: «Здесь неприятельских коммерческих судов очень мало — 20 или 30 в год. Да и те могут свободно укрыться от нас, выбирая различные проходы в Индийский океан, а их здесь очень много. Что же касается до иностранной торговли между Китаем, Калькуттой и Австралией, то она если и производится на судах Соединенных Штатов, то не представляет для нас никакой выгоды, так как все, что мы можем делать с судами янки, это отпускать их под выкуп, так как груз нейтральный. Да и много ли таких судов?» Семс принимает решение возвращаться в Атлантику. Да и «Алабама» в результате столь интенсивного плаванья нуждалась в ремонте.

Между тем о намерениях Семса в Соединенных Штатах, естественно, ничего не знали. Слухи же ходили разные. Больше всего опасались, что «Алабама» появится у запад-

ного побережья континента, где у северян практически не было никакого флота. Ожидая набега рейдера, особенно тревожно жил Сан-Франциско. Именно здесь и не обошлось без происшествий. В то время, когда в Сан-Франциско ожидали нападения южноамериканского крейсера, туда стали собираться корабли эскадры адмирала А. А. Попова, пришедшей в Соединенные Штаты с дружественным визитом. Естественно, на что жители Сан-Франциско рассчитывали, это на «заступничество русской эскадры, пользовавшейся их гостеприимством». В связи с этим эскадра А. А. Попова находилась в ежеминутной готовности дать отпор в случае нападения «Алабамы» на город.

Надо же было случиться такому совпадению, что один из кораблей Попова — клипер «Абрек» по своему внешнему виду настолько походил на «Алабаму», что в первый момент его появления на рейде он был принят за южноамериканский крейсер. Столкновение с американскими фортами удалось предотвратить только благодаря решительным действиям командира «Абрека» капитана второго ранга К. П. Пилкина, в будущем известного русского адмирала. Вот как описывают очевидцы этот инцидент: «Брандвахтенный пароход открыл огонь по входящему на рейд клиперу, а береговые форты готовились последовать его примеру. В эту критическую минуту блестяще проявились свойственные К. П. Пилкину находчивость и хладнокровие. Почти мгновенно поняв, в чем дело, сообразив, что для клипера не опасны мелкие пушки брандвахты, но огонь фортов может оказаться роковым, он не задумываясь направил клипер к борту брандвахтенного парохода, пробил тревогу и, подойдя вплотную к брандвахте, прикрывшись ею, вызвал наверх абордажные партии. На пароходе к этому времени недоразумение уже выяснилось, и русский клипер был принят с большим воодушевлением».

Будучи человеком решительным и самостоятельным, Попов принял однозначное решение — взять Сан-Франциско под свою защиту. Эскадра начала готовиться к боевым действиям против крейсеров южан и в частности против «Алабамы». Однако из Петербурга последовало предупрежде-

дение — Россия должна держаться строгого нейтралитета: «Действия корсар в открытом море нас не касаются; даже в случае нападения их на форты. Обязанность вашего превосходительства соблюдать строгий нейтралитет». Исходя из принципа невмешательства во внутренние дела Соединенных Штатов, командующему эскадрой предоставлялось право применять оружие лишь в том случае, если крейсер южан, пройдя форты, будет угрожать непосредственно самому городу. «В этом случае, — указывалось Попову, — Вы имеете право единственно во имя человеколюбия, а не политики употребить влияние Ваше для предупреждения зла».

Впрочем, все обошлось благополучно. До Сан-Франциско «Алабама» так и не дошла. Ее обратный путь лежал через Сингапур, Малаккский пролив и Бенгальский залив в Индийский океан. В дневнике Семса читаем:

«Воскресенье, 20 декабря. Погода мрачная. Решил остаться у острова Аора до завтра, затем идти в Сингапур. Утром погода прояснилась. Открылось еще несколько островов, которые вчера не были видны. Аор живописен и красив. К нам приехало несколько туземцев с небольшим количеством кур, яиц и кокосов. Они рослые и толще туземцев Кондора. Их лодки легки и с сидящими в них полунагими или легко одетыми туземцами представляют хорошую картину. Вечером слушали, как они играют на своих инструментах. Признаюсь, кваканье лягушек гораздо приятнее. Здешние островитяне ничто более, как кочующее племя, которое ведет праздную ленивую жизнь, сопровождаемую грабежами. После полудня пошел сильный дождь. Теперь, если Богу угодно, иду в Сингапур.

Вторник, 22 декабря. В 9 $\frac{1}{2}$ ч утра приехал лоцман и повел нас в Нью-Харбор к угольным магазинам. Сингапур совсем большой город и подает большие надежды в будущем. Здешние англичане за благоприятный для здоровья климат называют эту местность Восточной Мадейрой. На рейде 22 американца. Однако, увы, все они еще в ожидании груза.

Четверг, 24 декабря. Облачно. Пятеро из моей команды бежало прошлой ночью. В 8 $\frac{1}{2}$ ч снялся с якоря, правил в Малаккский пролив. На горизонте видно несколько судов.

Около часу пополудни сделал холостой выстрел и заставил лечь в дрейф одно судно, по наружности американское, а по флагу английское. Послал офицера освидетельствовать незнакомца. Когда офицер возвратился, то доложил, что судно американское, но имеет английский регистр и шкипер не хочет ехать к нам. Нечего делать, поехал сам. Как я и не сомневался, трансфер был фальшивый, а потому взял судно в плен и сжег его. В 11 $\frac{1}{2}$ ч встал на якорь в четырех милях от Малакки, чтобы выгрузить пленных».

Новый, 1864 год «Алабама» встречала уже в Индийском океане. Ее дальнейший путь лежал к Цейлону, мимо южной оконечности Индии, вдоль восточного побережья Африки и далее через Мозамбикский пролив к мысу Доброй Надежды. Вот одна из записей в дневнике Семса на этом участке плавания, где большинство стран были мусульманские: «Ночью я заснул под шум бурунов, разбивавшихся у берега. Как приятно наслаждаться благоуханием берегового воздуха, который приносит нам ветер с берега, а мои матросы на берегу скучают — природа для них не имеет никакой прелести, потому что спиртного здесь достать нельзя! Если бы я остался здесь долее, то посылал бы их на берег в качестве наказания».

В Кейптаун «Алабама» пришла 12 марта 1864 года. Плавание в Индийском океане, Яванском и Южно-Китайском морях протяженностью более 12 тыс. миль заняло почти пять месяцев. После непродолжительной стоянки в Кейптауне «Алабама» снова вышла в океан. Теперь ее курс лежал в Европу. Опять были погони, опять были призы и никакого ослабления в интенсивности действий против торгового судоходства северян. Продвигаясь постоянно на север, «Алабама», по существу, дважды пересекла Атлантический океан. Последний приз ею был взят 27 апреля. Им стал шедший в Нью-Йорк барк «Тайкун». Судно не имело никаких документов, которые подтверждали бы нейтральность его груза. «Тайкун» сожгли. Это была последняя, 64-я жертва «Алабамы». После этого на пути в Европу «Алабама» встретила в Атлантике еще 19 судов, но ни одного американского. 11 июня 1864 года она вошла в Шербур.

Последний бой под Шербуром

Незадолго до прихода в Шербур Семс записал в своем дневнике: «Судно мое износилось, так же как и его командир». Тяжелое двухлетнее плавание измотало физически и морально не только командира, но и экипаж, требовался ремонт и «Алабаме». Ее корпус оброс, машина износилась, такелаж ослаб. Всю надежду возлагали на Шербур. Но судьба распорядилась иначе. Не прошло и трех дней после постановки на якорь, как на подходах к Шербуру показался североамериканский корвет «Кирсардж». «Появление «Кирсарджа», — записал в своем дневнике Семс, — произвело большое волнение на моем судне, немедленно послал на берег заказать уголь, спустил реи с бизань-мачты и все брам-реи; вообще начал готовиться к бою».

Несомненно, приход «Кирсарджа» не был случаен. С появлением «Алабамы» американский консул в Шербуре немедленно телеграфировал об этом своим коллегам в порты Англии и Франции. И вот старый знакомый Семса, в свое время заблокировавший «Сэмтера» в Гибралтаре, снова маячил на горизонте. По своим размерам и вооружению это был корабль, близкий к «Алабаме». Корвет имел водоизмещение 1030 т, был вооружен двумя 11-дюймовыми гладкоствольными орудиями и пятью нарезными — четырьмя 32-фунтовыми и одним 28-фунтовым. Командовал «Кирсарджем» опытный моряк, когда-то сослуживец Семса капитан Д. Уинслоу. Заходить в порт он не стал, и не случайно. В противном случае закон о нейтралитете запретил бы ему покидать порт ранее, чем через 24 ч после ухода «Алабамы». Намерения же Уинслоу были решительные — уничтожить пирата. Иначе «Алабаму» северяне и не воспринимали. Строго держась вне территориальных вод Франции, командир «Кирсарджа» был готов ждать сколь угодно долго.

Впрочем, не собиравшись избегать боя и Семс. Нападки северян, не называвших его иначе как разбойник и трус, нападающий только на беззащитные суда, раздражали его. Надежда увенчать свою блестящую карьеру корсара ослепительной победой над янки, которых он ненавидел и пре-

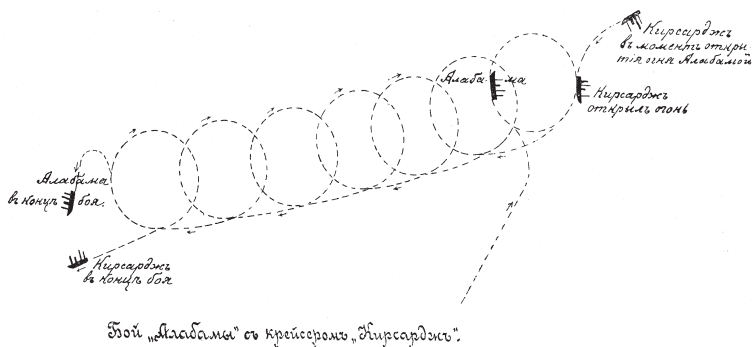


Схема маневрирования «Алабамы» и «Кирсарджа»
во время боя под Шербуром

зирал, буквально захватила его. И еще Семс верил в свое счастье. Впрочем, так или иначе, но через консула Соединенных Штатов он послал командиру «Кирсарджа» вызов на поединок. Семс просил его не уходить и обещал, что, как только закончит приготовления, выйдет на бой: «Моя команда хорошо настроена. Спокойствие и решимость преобладают как в офицерах, так и в нижних чинах. Сражение, без сомнений, будет упорное. Оба судна одинаковы по боевой силе, и я не считаю себя вправе отклонить бой. Бог да защитит правого и да ниспошлет благословение на души тех, кто погибнет!»

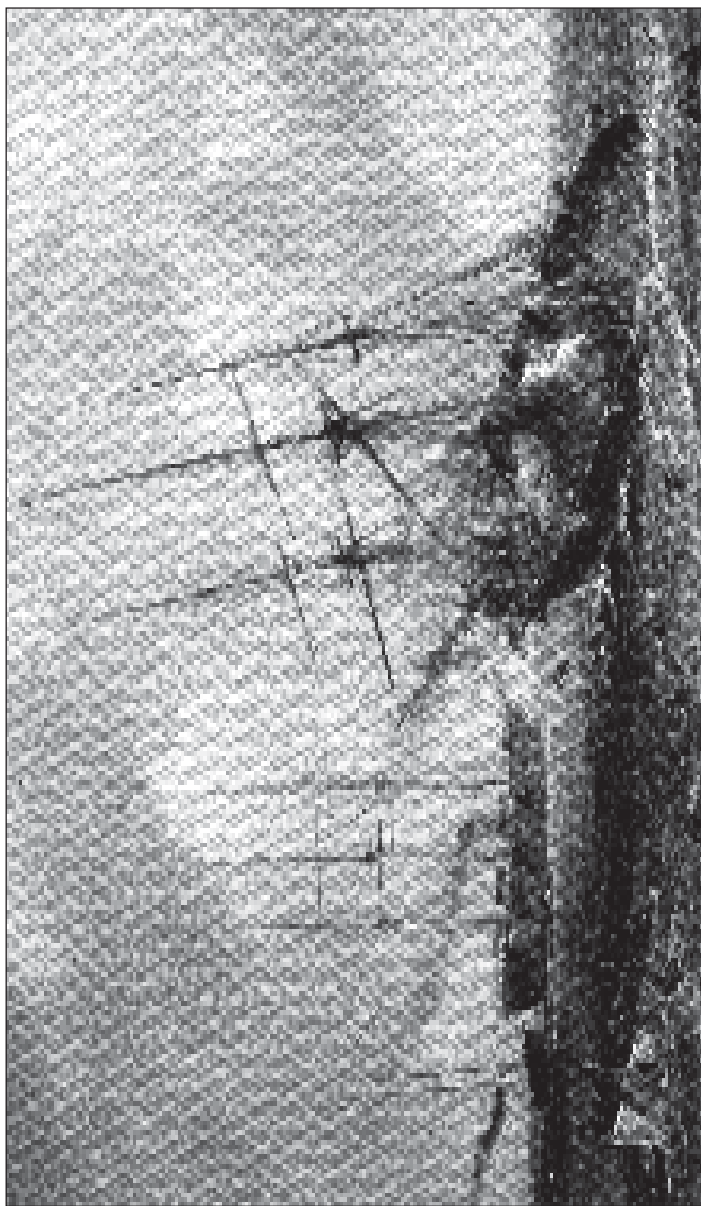
Как относились к предстоящему бою французы? Дуэли во Франции пользовались большой популярностью, и потому французы с нетерпением ждали предстоящее единоборство двух крейсеров. Французские моряки были согласны с Семсом — маневры «Кирсарджа» оскорбительны для «Алабамы» и ей ничего не остается делать, как выйти в море и вступить в бой. Строго соблюдая нейтралитет, местные власти даже запретили кому-либо выходить на мол без особого разрешения, дабы исключить всякую возможность передачи на «Кирсардж» каких-либо сигналов о действиях «Алабамы».

Бой был назначен на воскресенье 19 июня. В 9 ч 30 мин «Алабама» снялась с якоря и «под парами» вышла из гави-

ни. Неотступно за ней следовал французский броненосный фрегат «Куронне». Его задача заключалась в наблюдении, чтобы не были нарушены международные законы и сражение произошло вне территориальных вод Франции. Оказавшаяся случайно в это время на внешнем рейде английская паровая яхта «Дирхаунд» с ее владельцем так же последовала за «Алабамой», но на почтительном расстоянии. Казалось, все благоприятствовало предстоящему событию: «Стоявшая последнее время дурная погода уступила легкому береговому бризу, зыбь атлантической волны улеглась, небо прояснилось. Весь Шербур высыпал на высоты над городом, облепил бастионы и мол. Даже рыцарские турниры не могли похвалиться таким множеством зрителей».

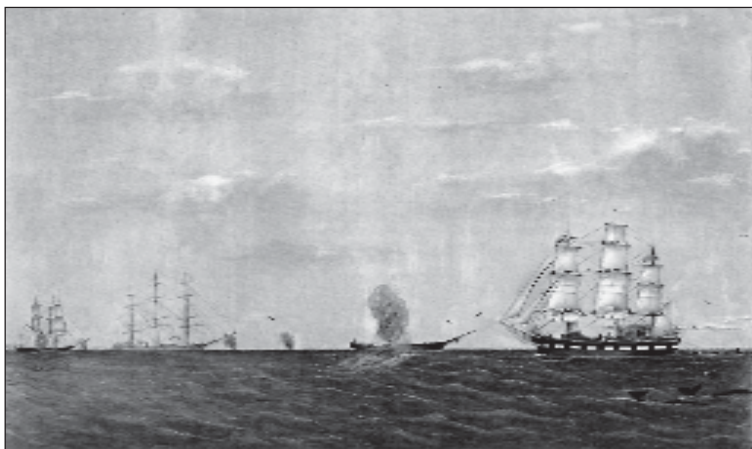
«Алабама» шла прямо на «Кирсардж». Когда приготовления к бою были закончены, Семс собрал команду: «Офицеры и матросы «Алабамы»! Наконец, после того как вы пустили ко дну «Гаттерас», вам предоставляется возможность второй раз встретиться с противником. В то время все вы остались живы. Ограждая себя нейтральными флагами, вы истребили и разогнали почти половину коммерческого флота нашего врага. Это заслуга, которой вы имеете право гордиться. Весь цивилизованный мир знаком с названием вашего судна. Ужели теперь вы позволите омрачить это имя? Не хочу и думать об этом. Помните, что мы в Английском канале, в этом хранилище мировой славы ваших предков. На вас смотрит вся Европа. Флаг, развевающийся над вашими головами, принадлежит юной республике. Он всегда с презрением встречал врага. Покажите всему свету, что вы умеете его ценить. По оружию!» Слова Семса были встречены с восторгом: «Да здравствует Юг!», «Да здравствует генерал Ли и его армия!».

Пройдя границу территориальных вод, «Куронне» отделился от «Алабамы» и возвратился в территориальные воды. Недалеко от него остановилась и «Дирхаунд». Теперь «Алабама» шла одна. Расстояние между противниками сокращалось медленно. Как писал в своем рапорте Д. Уинслоу, «...заметив выходящую из гавани «Алабаму», мы немедленно поворотили в море, чтобы как можно далее удалиться



Последние минуты боя «Алабамы» с «Кирсарджем», «Алабама» тонет

от французских территориальных вод». Зрителям на берегу начало даже казаться, что «Кирсардж» хочет избежать боя. Однако это было не так. Отойдя от берега на дистанцию 7 миль, «Кирсардж» развернулся и направился навстречу «Алабама». Теперь расстояние между противниками начало сокращаться быстро. Когда оно стало не более мили, «Алабама» первая открыла огонь. Вскоре ответил и «Кирсардж». Сражение началось. Тщетно пытался Семс свалиться на абордаж. Продолжая вести огонь, «Кирсардж» отворачивал в сторону. «Алабама» следовала за ним. В результате, сохраняя между собой дистанцию от 3 до 5 кабельтовых, корабли описывали циркуляцию за циркуляцией. За время боя, продолжавшегося немногим более часа, они описали семь кругов. Интенсивный огонь велся и с той и с другой стороны. Стреляли и ядрами, и бомбами. Несмотря на более сильную артиллерию «Кирсарджа», а также на то, что его борта в районе машинного отделения были прикрыты якорными цепями, вначале казалось, что перевес на стороне «Алабамы». Семс упорно стремился сойтись на абордаж. Однако неожиданно один из нарезных снарядов «Кирсарджа» попал в машину «Алабамы». Мгновенно машинное отделение наполнилось паром. На «Кирсардже» заметили обильно выходящий из люков и иллюминаторов пар. Стало ясно, что противник теряет ход. Подойдя на меньшую дистанцию с носа, «Кирсардж» дал залп всем бортом. Положение южан стало критическим. Борт «Алабамы» оказался снесен на 4 фута. Через пробоины хлынула вода. Семс приказал поставить паруса и попытался направить судно к берегу, но ветер был слишком слаб. Корабль все больше и больше оседал на корму. Ничего не оставалось делать, как спустить флаг. Последний залп «Алабама» дала, когда шла уже ко дну и ее орудия своими стволами касались поверхности воды: «Еще несколько мгновений и флаг южан задержался над поверхностью воды, но потом и он исчез в волнах». На воде остались только офицеры и матросы, успевшие покинуть корабль. Их начали подбирать «Кирсардж» и английская паровая яхта «Дирхаунд», предварительно спросив на то разрешение у «Кирсарджа». «Кирсардж» поднял 70 чело-



Рейдер южан «Шинандоа» сжигает китобойные суда северян.
Их экипажи отправлены домой на одном из судов

век, «Дирхаунд» — капитана Семса и 40 человек. Несколько человек были спасены французскими лоцманскими судами. Утонуло 19 человек. Убитых на «Алабаме» было 7 человек и 21 ранен. На «Кирсардже» убит был один, ранено 2. Весь бой занял чуть больше часа. За это время «Алабама» произвела 370 выстрелов. В корпус же «Кирсарджа» попало всего 14 снарядов и ядер (около 4 %), несколько попало в рангоут и такелаж. «Кирсардж» выстрелил 173 снаряда. Из них в цель попали 40 (23 %). Что и говорить, подготовка артиллеристов северян оказалась намного лучше. Несомненно, сказалось и преимущество «Кирсарджа» в нарезных орудиях.

Что еще можно сказать о знаменитом бое? Закончив подъем плавающих южан, «Дирхаунд», неожиданно для «Кирсарджа», вместо того чтобы передать пленных, направилась прямо в Англию. Позднее в своем рапорте Д. Уинслоу писал: «Знай я, что это будет так, я бы утопил ее вместе с «Алабамой»». На «Дирхаунде» в Англию прибыл и Семс. Дождавшись окончания Гражданской войны, он вернулся на родину, там открыл юридическую контору и занялся адво-

катской деятельностью, еще писал мемуары. Янки он продолжал презирать и ненавидеть до конца своих дней. Умер Р. Семс в 1877 году в г. Мобил родного штата Алабама.

Международный суд в Женеве

Гражданская война в Северной Америке закончилась полным поражением рабовладельческих штатов. 3 апреля 1865 года над столицей южан Ричмондом взвился звездно-полосатый флаг. Прошло еще два месяца и последние части южан сложили оружие. Естественно, прекратили свои разбойные действия на океанских коммуникациях и их рейдеры. Однако вопрос о роли Великобритании в строительстве некоторых из них, а также в снабжении их оружием и боеприпасами американцы снимать с повестки дня не собирались. Правительство Соединенных Штатов считало, что Англия грубо нарушила свой нейтралитет, объявленный еще 13 мая 1861 года, и должна за это нести материальную ответственность. «Алабама» была не единственным рейдером южан, действовавшим в океане. Таких рейдеров было около полутора десятка. К трем из них Великобритания имела самое непосредственное отношение. Это — «Алабама», «Флорида» и «Шинандоа».

Как и «Алабама», «Флорида» строилась в Англии на ливерпульской верфи в Беркенхеде. Сначала она называлась «Орето» и предназначалась якобы для плавания в Средиземном море. Однако покинув верфь, «Орето» направилась не в Средиземное море, а на Багамские острова в Нассау. Там с помощью англичан она была вооружена южанами, переименована во «Флориду» и направилась в Мексиканский залив. Преодолев блокаду северян, «Флорида» прорвалась в залив Мобил и оставалась там под прикрытием береговых батарей в течение четырех месяцев. Затем повторно прорвав блокаду, она вырвалась в Атлантический океан и действовала там как рейдер в течение почти двух лет, пока северяне не заблокировали ее у бразильского побережья недалеко от Салвадора.

Схожа и история «Шинандоа». В конце 1864 года конфедераты обратили внимание на построенное в Глазго быстходное торговое судно «Си Кинг». После его возвращения из Бомбея в Лондон они приобрели его и переименовали в «Шинандоа». Под видом торгового судна «Шинандоа» направилось на Мадейру. Здесь оно встретилось с пришедшим из Ливерпуля зафрахтованным южанами судном, с которого приняло орудия и боеприпасы. Далее путь «Шинандоа» лежал вокруг мыса Доброй Надежды в Мельбурн. После непродолжительного ремонта и довооружения «Шинандоа» направилось в южную часть Тихого океана к местам китобойного промысла. Обнаруженные здесь четыре североамериканских китобоя были сожжены. Среди захваченных у китобоев трофеев оказались и карты северных промыслов, где обычно концентрировался весь американский китобойный флот. Воспользовавшись полученной информацией, «Шинандоа» направилось на север. К концу мая 1865 года рейдер появился сначала в Охотском море, а потом в Беринговом. Его жертвами стали 24 китобойных судна, многие из которых были захвачены и сожжены уже после окончания войны.

Признавать свою ответственность за действия южноамериканских рейдеров Великобритания категорически отказывалась. Отказывалась она и от передачи спора на рассмотрение третейского суда. Подобное рассмотрение, заявил в 1865 году британский министр иностранных дел лорд Рассель, не может быть передано Международному суду «без умаления чести и достоинства британской короны и британской нации. Правительство Ее Величества, — заявил министр, — является единственным блюстителем своей чести».

Между тем Соединенные Штаты от своих претензий не отказывались. Переговоры между двумя странами шли тяжело. Подчас они принимали угрожающий характер. Наконец в феврале 1871 года обе стороны договорились, что спор будет решен с помощью комиссии. Собравшаяся 8 марта 1871 года в Вашингтоне двусторонняя комиссия пришла к соглашению относительно международно-правовых принципов, обязательных для решения этого и подобных споров. В историю Международного морского права они вошли как

«Вашингтонские правила». Их суть сводилась к трем основным положениям: 1. Нейтральные государства должны «наблюдать, чтобы в их пределах не вооружались крейсерские суда для враждебных действий против какой-нибудь из воюющих сторон». 2. Нейтральные государства должны «воспрещать воюющим государствам пользоваться нейтральными портами и водами для заготовления военных запасов или оружия или же для вербовки солдат». 3. Нейтральные государства должны «зорко следить за тем, чтобы в подвластных им портах и водах не производилось нарушение двух предыдущих статей и чтобы никто из подданных нейтральной державы не допускал подобных решений». К признанию этих правил Соединенные Штаты и Великобритания пригласили присоединиться и все другие морские державы.

Что же касается конкретного вопроса, соответствовали ли этим правилам действия Великобритании во время Гражданской войны и справедливы ли требования правительства Соединенных Штатов о возмещении понесенного ими ущерба, то на него комиссия предложила ответить Международному третейскому суду. В его состав предлагалось включить по одному представителю от каждой из спорящих сторон и, кроме того, от короля Италии, от Швейцарского союзного Совета и от императора Бразилии. Суд должен был собраться в Женеве. Вашингтонское соглашение было ратифицировано сенатом США 25 мая 1871 года и королевой Великобритании 17 июня 1871 года.

В Женеве Международный третейский суд собрался в декабре 1871-го. В его состав вошли: от Соединенных Штатов — Ч. Ф. Адамс, от Великобритании — сэр А. Конбурн, от Италии — граф Ф. Склопис (председатель), от Швейцарии — Стемпарли и от Бразилии — виконт д'Итаюба. Каждому из судей представители Соединенных Штатов и Великобритании вручили «печатные аргументы», представляющие свое видение спорного вопроса. Новым и неожиданным требованием Соединенных Штатов на третейском суде явилось требование о возмещении не только прямых убытков, нанесенных конфедеративными крейсерами в результате нарушения Англией своего нейтралите-

та, но и косвенных убытков, произошедших в результате подъема страховых ставок, необходимости преследовать крейсера южан и т. п. Англия категорически заявила, что если третейский суд будет рассматривать вопрос о косвенных убытках, она не признает его решения. Суд счел себя некомпетентным в решении вопроса о косвенных убытках, и это позволило довести дело до конца.

15 сентября 1872 года, приняв в соображение «Вашингтонские правила», а также «требования, возражения, документы, доказательства и аргументы, а равно все другие сообщения, сделанные ему сторонами во время заседаний, и тщательно и беспристрастно рассмотрев их», суд закончил свою работу и обнародовал приговор. Суд признал, что английское правительство нарушило принципы Международного морского права в части нейтралитета. В деле «Алабамы» оно не выполнило требований 1-й и 2-й статьи Вашингтонского договора, в деле «Флориды» — всех трех статей, а в деле «Шинандоа» — 2-й и 3-й. Суд определил убытки, нанесенные Соединенным Штатам в результате нарушения Англией нейтралитета, с учетом процентов за время, прошедшее с момента нанесения ущерба. Обе стороны признали приговор Международного третейского суда. Англия возместила Соединенным Штатам убытки, причиненные ее действиями во время Гражданской войны.

Американская экспедиция русского флота 1863—1864 годов

Политическая обстановка 1863 года слагалась для России самым неблагоприятным образом. Вспыхнувшее в этом году польское восстание вызвало во Франции, Англии, Австрии и Пруссии горячее сочувствие общественного мнения. Польская пропаганда за границей успешно велась еще задолго до 1863 года как польской аристократией, вошедшей в связь с католическими консервативными партиями Ев-

ропы, так и эмигрантами-демократами среди западных революционеров и радикалов.

Эта заграничная агитация имела целью путем давления общественного мнения вынудить западные государства к вмешательству в русские дела и, в лучшем случае, к восстановлению Польши, подобно тому, как греческая агитация в двадцатых годах вызвала вмешательство держав в дела турецкие и в результате привела к возрождению Греции. Особенное сочувствие польская агитация встретила во Франции как со стороны населения, так, главным образом, и самого императора Наполеона III. Наполеону удалось склонить к совместным выступлениям против России Англию и Австрию; Пруссия же вопреки настроению общественного мнения и протестам ландтага, также увлеченных польской пропагандой, заявила, по настоянию дальновидного Бисмарка, свою полную солидарность с Россией и готовилась оказать ей вооруженную помощь для подавления восстания.

Подготовив коалицию против России, Наполеон сразу начал с резкого шага, отправив императору Александру II письмо с приглашением восстановить королевство Польское. Получив решительный отказ, Наполеон предложил Англии и Австрии немедленно объявить России войну, но не встретил сочувствия со стороны Англии, которая предпочитала сначала воздействовать на Россию дипломатическим путем. В апреле 1863 года Франция, Англия и Австрия отправили русскому правительству ноты, в которых каждая из этих держав указывала на те основания, которые, по ее мнению, давали ей право на известную заинтересованность в польских делах; русское правительство отвечало, что усмирение польского восстания, вспыхнувшего в пределах Российской империи, является исключительно частным русским делом, и что заинтересованность держав в польском вопросе Россия могла бы понять только в том смысле, что само восстание осуществилось при поддержке революционных кругов Франции, Англии и Австрии.

На это со стороны держав последовали угрожающие июньские ноты с требованием для Польши реформ; в своем ответе Россия отказывалась от проведения каких бы то ни

было реформ до полного подавления мятежа, но, считаясь с угрожающим смыслом июньских нот, признала право на известное участие в польском вопросе за теми державами, которые участвовали в разделе Польши.

Неудовлетворенные этим ответом, державы послали в августе свои последние ноты, в которых, отказываясь от всяких компромиссов с Россией по польским делам, всю ответственность за могущие быть последствия возлагали исключительно на Россию. Другими словами, это означало полный разрыв с Россией, грозивший каждую минуту разразиться войной.

Имея на своей стороне только Пруссию, Россия была поставлена в очень тяжелое положение. Помимо значительной части войск, занятых усмирением мятежа, приходилось держать наготове всю западную армию и быть настороже, на случай осложнений, в Финляндии и на Кавказе, где также велась усиленная пропаганда польских и иностранных агитаторов.

Такие же предупредительные меры пришлось принять и для охраны наших морских границ: была организована оборона доступов к Кронштадту, в Балтийском море выслан в крейсерство особый отряд к курляндским берегам, в Черном море — к берегам Кавказа, в Тихом океане наличные морские силы собраны к Владивостоку.

Трудность положения России усугублялась еще тем, что и в Балтийском море, и в Тихом океане, не говоря уже о Черном море, флот наш, по своей относительной слабости, ни в коем случае не мог бороться против соединенных англо-французских морских сил, и в случае войны все побережья России делались вполне открытыми для морских операций союзников.

Эти затруднительные обстоятельства заставили императора Александра остановиться на смелой, почти гениальной, мысли, внушенной ему управляющим Морским министерством, адмиралом Н. К. Краббе: разрешить польский вопрос в его международном значении так, как того требовало достоинство России, т. е. принудить державы немедленно отказаться от всякого вмешательства в русские дела; возложить эту задачу на русский флот и осуществить ее у берегов Америки.

Мысль адмирала Краббе была такова: наши морские силы в Балтийском море и Тихом океане, которые все равно были бессильны против англо-французского флота, необходимо использовать для демонстрации против Англии в самом чувствительном нерве ее политики — морской торговле; для этого следовало воспользоваться междоусобной американской войной, с тем, чтобы демонстрация, враждебная Англии, была в то же время демонстрацией дружественной в отношении Северных Штатов. Одновременное появление двух наших эскадр в Сан-Франциско и Нью-Йорке давало, по мысли Н. К. Краббе, самую выгодную позицию нашему флоту, потому что, в случае объявления войны, все пути морской торговли Англии и отчасти Франции в Атлантическом и Тихом океанах находились под угрозой наших эскадр, достаточно сильных для расправы с коммерческими судами и достаточно быстроходных для того, чтобы оставаться неуязвимыми для наших возможных противников.

Политическое значение задуманной экспедиции Н. К. Краббе оценивал в том смысле, что из положения угрожаемого Россия сразу становилась в угрожающее и тем совершенно развязывала себе руки в польском вопросе. Из опасения многомиллионных убытков и полного расстройтва торговли Англия должна была, по мысли адмирала Краббе, немедленно отказаться от совместного выступления с Наполеоном, и этим всякое вмешательство в польские дела было бы прекращено, потому что и Наполеон, без поддержки Англии, не решился бы выступить только с Австрией, имея против себя Россию и Пруссию.

Почва же для русской демонстрации в Америке была подготовлена ранее: Россия, только что уничтожившая крепостное право, вступившая на путь либеральных реформ шестидесятых годов и притом не имевшая в Америке никаких существенных материальных интересов, сразу, с самого возникновения американской междоусобной войны, стала на сторону Северных Штатов, боровшихся против Южных (конфедератов) за уничтожение рабства. Взгляд русского правительства на американские дела особенно ясно был выражен в депеше кн. Горчакова, отправленной

русскому посланнику в Соединенных Штатах и сообщенной статс-секретарю иностранных дел Сьюарду. «Американский Союз, — говорилось в депеше, — в наших глазах не есть только существенный элемент всемирного политического равновесия; он представляет собою нацию, к которой наш Августейший Государь, а с ним и вся Россия, питают самый дружеский интерес, ибо обе страны, поставленные на оконечностях обоих полушарий, обе в цветущем периоде своего развития, кажутся призванными к естественной общности взаимных интересов и сочувствий, обоюдные доказательства которых ими представлены».

Англия же, терпевшая колоссальные убытки, особенно в хлопчатобумажном производстве, из-за прекращения ввоза сырья из Америки и опасавшаяся отражения американской борьбы против рабства в своих многочисленных колониях и в Индии, стала на сторону конфедератов, вместе с Францией признала их воюющей стороной и в отношении к Союзу приняла такое враждебное положение, которое каждую минуту грозило разрешиться войной.

Таким образом, вовлеченная в политику Наполеона III, Англия оказалась в сложном положении: с одной стороны, она, якобы во имя гуманности и либерализма, выступала в защиту Польши, с другой — поддерживая в Америке конфедератов против Союза, тем самым явно препятствовала уничтожению рабства.

Сочувственно отнесшись к мысли об американской экспедиции, император Александр II подробную разработку инструкции для обеих эскадр поручил тому же Н. К. Краббе, который, в отсутствие генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, бывшего в то время наместником Царства Польского, временно исполнял его обязанности. Выработанной адмиралом Краббе инструкцией предписывалось, в случае открытия военных действий по прибытии наших эскадр в Америку, распределить суда обеих эскадр на торговых путях Атлантического, Тихого, а по надобности и других океанов и морей, для нанесения всевозможного вреда неприятельской торговле и, в случае возможности, для нападения на слабые места английских и французских колоний. Для бес-

печения продовольствия и снабжения обеих эскадр, уходивших в Америку в полной боевой готовности, туда был выслан капитан второго ранга Кроун, который, по соглашению с начальниками обеих эскадр и с нашим посланником в Вашингтоне, должен был организовать быстрое и непрерывное доставление на эскадры всех нужных припасов при помощи зафрахтованных судов, на заранее условленных рандеву.

В состав снаряжавшейся в Кронштадте эскадры Атлантического океана, начальником которой был назначен контр-адмирал Лесовский, вошли фрегаты «Александр Невский», «Пересвет» и «Ослябя» («Ослябя» ушел в Америку непосредственно из Средиземного моря), корветы «Варяг» и «Витязь» и клипер «Алмаз», из Тихого океана были назначены корветы «Богатырь», «Калевала», «Рында» и «Новик» и клипера «Абрек» и «Гайдамак»; начальник эскадры—свиты контр-адмирал Попов.

Так как непременно условием задуманной экспедиции было соблюдение строжайшей тайны при снаряжении эскадр и быстрый и незаметный переход их из Кронштадта в Нью-Йорк и из Владивостока в Сан-Франциско, то о цели плаванья эскадр было заранее сообщено только их начальникам, и только в последнюю минуту — командирам судов. Особое значение имело сохранение тайны для эскадры адмирала Лесовского, потому что раскрытие этого плана могло сразу обострить положение и вызвать вооруженное сопротивление эскадре со стороны Англии и Франции даже еще в Балтийском море. Однако переход обеих эскадр в Америку был совершен вполне благополучно и незаметно: эскадра Атлантического океана прошла через Малый Бельт в Немецкое море, обогнула с севера Шотландию, а затем шла в океане вдали от обычных путей торговых судов; эскадра Тихого океана прошла Лаперузовым проливом.

Американские газеты, пришедшие вскоре после того в Европу, принесли, одно за другим, два сенсационных известия, которым никто, даже в России, сначала не хотел верить: первое, что 24 сентября русская эскадра адмирала Лесовского стала на якорь на рейде Нью-Йорка, и второе, что 27 сентября русская эскадра адмирала Попова стала на якорь на рейде Сан-

Франциско. Ближайшим следствием этой демонстрации было, как этого и ожидал Александр II, полное, и притом почти мгновенное, распадение коалиции против России. Иначе, впрочем, и быть не могло: русский флот, обманувший бдительность своих вероятных противников, занял в отношении их такую командующую и почти неуязвимую позицию в океанах, что сомнительные выгоды их возможных успехов на незащищенных побережьях России не смогли бы покрыть того колоссального вреда, который был бы нанесен их торговле и колониям, в особенности Англии, и без того переживавшей промышленный кризис из-за американской войны.

Первой поспешила выйти из коалиции Австрия, которая, сразу почуяв всю шаткость положения, предвидя близкую размовку Англии и Франции, побоялась принять на себя совместный удар России и Пруссии и, круто изменив свою политику, не только немедленно пошла на соглашение с Россией, но даже стала содействовать умирению мятежа. В то же время английская резкая нота по польскому вопросу, адресованная в Петербург, была спешно задержана в Берлине, отчасти вследствие угроз со стороны Пруссии, и дальше Берлина не пошла: Англия отказалась от вмешательства. Пытаясь спасти свое положение, Наполеон предложил, как последнее средство, созвать конгресс для обсуждения польского вопроса, но и эта его попытка не была принята ни Англией ни Австрией, и Наполеон, оставшись в одиночестве, вынужден был и сам отказаться от всякой мысли о вмешательстве.

Сам император Александр II быстро оценил значение нашей морской демонстрации. Вынужденный после июньских нот несколько поступиться достоинством России и признать за державами известные права на вмешательство, он, уже через три недели по прибытии эскадр в Америку, в рескрипте на имя генерал-адмирала (от 19 октября) назвал Польшу страной, «находящейся под гнетом крамолы и пагубным влиянием иноземных возмутителей». Упоминание в обнародованном рескрипте об «иноземных возмутителях», которое до прибытия наших эскадр в Америку могло бы послужить *casus belli*, теперь было встречено державами молчаливо, как заслуженный урок.

С самого момента прибытия в Америку русские эскадры сделались предметом непрерывных восторженных манифестаций со стороны американских властей и населения. О политическом значении этих манифестаций достаточно ясно говорят заголовки статей американских газет того времени: «Новый союз скреплен», «Россия и Соединенные Штаты братствуют», «Восторженная народная демонстрация», «Русский крест сплетает свои складки с звездами и полосами», «Посещение эскадры», «Представление резолюции общинного комитета и речь адмирала Лесовского», «Военный и официальный прием», «Большой парад в Пятой улице» и т. п.

Истинный смысл всех этих манифестаций был тот, что появление русских эскадр, помимо решающего влияния на вмешательство в польские дела, вместе с тем сразу и по тем же самым причинам обеспечило Северный Союз от угрожавшего ему вмешательства Англии.

Сознание своего бессилия и проигранной сразу на двух материках игры вызвало повсюду в Англии злобное раздражение. «Times», в номере от 2 октября, говоря о нью-йоркских овациях русскому флоту, с плохо скрываемым раздражением добавляет: «Муниципалитет и высшая буржуазия решились осыпать всевозможными почестями русских офицеров. Процессии, обеды, балы, серенады, все средства пущены в ход, чтобы показать, до чего были бы рады американцы, если бы у них завелся друг в Европе, да еще такой, как Россия. Зато французских и английских моряков вовсе не видно на берегу, хотя их до 5 тыс. жмет-ся на тесном пространстве здешней морской стоянки. Журналы объясняют это доверчивым янки следующим образом: Крымская война до того раздражила русских против французов и англичан, что они не могут встречаться с ними без того, чтобы не приходить в ярость. Но дело гораздо проще: французских и английских офицеров не видно потому, что они, вероятно, не желают играть второстепенную роль на празднествах, где львами являются русские, а матросов не пускают на берег потому, что американцы заманивают их к себе на службу».

За время пребывания в Америке, с сентября 1863 по июнь 1864 года, отдельные суда эскадры Атлантического океана, имея главной базой Нью-Йорк, посетили Балтимор, Аннаполис, Гамптон, Карибское море, Мексиканский залив, Кубу, Гондурас, Гавану, Ямайку, Кюрасао, Картахену, Бермудские острова и Аспинваль; суда эскадры Тихого океана, базировавшейся на Сан-Франциско, ходили в практическое плавание в Гонолулу, в Южное полушарие, Ситху и Ванкувер (бывший в составе этой эскадры корвет «Новик», получивший аварию у Сан-Франциско осенью 1863 года, был там же, на месте, продан американцам).

Во всех городах Северного Союза, где бы ни появились русские моряки, несмотря на то, что это было время самого разгара Гражданской войны, немедленно вывешивались русские и американские флаги, устраивались парады войскам, торжественные банкеты, балы и т. п., постоянно гремела музыка, произносились речи, все принимало праздничный, радостный вид.

Политическое значение американской экспедиции было еще раз резко подчеркнуто на прощальном банкете в честь русской эскадры в Бостоне. «Русская эскадра, — говорил мэр города Бостона, — не привезла к нам с собою ни оружия ни боевых снарядов для подавления восстания; мы в них не нуждаемся; но она принесла с собою более этого: чувство международного братства, свое нравственное содействие».

«Россия, — говорил другой оратор, — показала себя в отношении к нам мудрым, постоянным и надежным другом. Император и его просвещенные советники уразумели то, чего не хотели видеть ни Франция ни Англия, — что распадение Северо-Американского союза было бы событием, одинаково пагубным как для самих рабовладельческих штатов, так и для нашего конституционного правительства».

После почти годового пребывания в Америке наши эскадры были, наконец, отозваны. Само отозвание их было сделано только тогда, когда уже вполне определенно обозначилась полная победа Союза над конфедератами и всякая вероятность вмешательства Англии, даже после ухода русских эскадр, совершенно отпадала.

Эскадра Лесовского возвратилась в Кронштадт из Нью-Йорка 25 июля; эскадра же контр-адмирала Ендогурова (сменившего в начале июня 1864 года адмирала Попова) из Сан-Франциско вышла 1 августа, заходила на Сандвичевы острова, оттуда прибыла в Шанхай и там суда эскадры были распределены по русским, японским и китайским портам Тихого океана.

Считая себя глубоко обязанным России, американское правительство в 1866 году, уже по окончании войны, по получении известия о злодейском покушении на жизнь императора Александра, постановило отправить в Россию особый отряд с депутацией для поздравления императора с избавлением от опасности и выражения Государю и русскому народу признательности Соединенных Штатов за помощь, оказанную посылкой в Америку русских эскадр.

Составлявшие этот отряд монитор новейшего типа «Миантономо» и пароход «Августа», под флагом товарища государственного секретаря по Морскому министерству Соединенных Штатов капитана Фокса, 19 июля прибыли в Кронштадт, в сопровождении вышедшей им навстречу русской эскадры адмирала Лесовского. Принятый в Высочайшей аудиенции, капитан Фокс поднес Государю адрес, вотинованный конгрессом, в котором выражалась искренняя радость американцев по случаю избавления Государя от опасности и глубокая благодарность за поддержку, оказанную Россией Америке. Американские офицеры и команда встретили в Кронштадте и Петербурге в морских кругах самый горячий прием, которым русские моряки желали отплатить американцам за широкое гостеприимство, оказанное нашим эскадром в Америке.

Желая выразить благодарность не только русскому правительству, но и народу, капитан Фокс с депутацией отправился в Москву, чтобы, в лице московского населения, принести благодарность самому «сердцу России». Прием, который депутация встретила в Москве, несмотря на всю его чисто московскую пышность, вышел довольно конфузным для русского общества, резко подчеркнув хроническое у нас невнимание к родному флоту и полное невеже-

ство в тех, даже мировых, вопросах политики, в которых флот наш играл выдающуюся роль. Тонкий юмор И. Ф. Горбунова тогда же подметил эту черту: «Господа Американе! как теперича мы друзья, коли будет приказание, при нашем капитале — мост через Атлантический океан в три дня! в лучшем виде! Господа Американе, ура!» Эта речь, будто бы сказанная Фоксу, и дальше, ответный ему же тост «за здоровье, за здоровье отца архимандрита! Ура!» — вот, в художественной обработке Горбунова, московская оценка мировых событий 1861—1866 годов. Это анекдотического смысла, «московское приветствие» является точным показателем того полного равнодушия, которое было проявлено русским обществом к американской экспедиции российского флота.

Между тем экспедиция эта является классическим, единственным даже для всемирной истории, примером наивыгоднейшего использования морских сил, в котором особенно рельефно сказалось одно из свойств, присущих почти исключительно природе морской силы, именно воздействие морских демонстраций на «международную впечатлительность». И в данном случае последствия «международной впечатлительности» были особенно велики: полное распадение коалиции против России и, как следствие этого, более быстрое подавление польского мятежа; поднятие поколебленного престижа России; потеря Наполеоном III его преобладающего влияния в европейской политике; устранение вмешательства Англии в американскую войну; более быстрое и успешное для Северного Союза окончание этой войны; наконец, возможность для России принять косвенное участие в великом деле уничтожения рабства.

С горьким чувством надо упомянуть о том, что эта почтенная услуга, оказанная нашим флотом России, не нашла себе должного признания в последующие времена, хотя это была одна из лучших страниц в истории русского флота.

К сожалению, кроме отдельных статей, подробного описания американской экспедиции русского флота так и не составлено.

Последний поход «Бисмарка»

18 мая 1941 года немецкий линейный корабль «Бисмарк» вышел в сопровождении тяжелого крейсера «Принц Ойген» (Prins Eugen) из Готенхафена (Gotenhafen) для проведения операции, которая несмотря на успешное начало имела очень печальный конец.

Так как в результате проведения данной операции линкор «Бисмарк» затонул, все критики сразу же поспешили выразить свое мнение по этому поводу. Существовала некоторая доля справедливости в том, что они подвергли сомнению правильность использования линейных кораблей в качестве рейдеров, потому что эти корабли не предназначались для использования в таких целях. Если даже это и было совершенно необходимо, то не следовало ли Главному штабу использовать два других линейных корабля — «Шарнгорст» и «Гнейзенау» для того, чтобы отвлечь внимание противника от «Бисмарка»? А может быть, следовало отложить проведение этой операции до того времени, когда «Тирпиц» будет готов для того, чтобы принять участие в боевых действиях? Сама операция была подвергнута большой критике. Почему немецкие корабли после того, как они разбили английский линейный крейсер «Худ», прекратили преследование линкора «Принс оф Уэлс» и не добились его до конца несмотря на то, что он получил серьезные повреждения? Почему немецкий линкор «Бисмарк» не вернулся домой после того, как он добился таких успехов? Вот некоторые из тех вопросов, которые были подняты при обсуждении этой операции.

Счастье и неудача преследовали «Бисмарк» в течение всей операции от начала и до конца. Судьба этого линкора ясно показывает, как легко могут поверхностные критики опустить важные моменты. Она также показывает, как трудно даже после тщательного изучения записей обеих сторон определить, что было сделано правильно и что неправильно. Конечно, для тех, кто непосредственно участвовал в операции, было очень трудно принять правильное решение.

Существует одно очень важное обстоятельство, которое нельзя оставить без внимания: даже при поражении этот прекрасный корабль добился больших успехов.

Решение Главного морского штаба использовать линейные корабли без поддержки авианосцев для борьбы с торговыми судами противника было принято по двум психологическим и военным причинам. Германия проиграла Первую мировую войну и неэффективно использовала свой флот, после поражения Германии в 1918 году неизбежно возникли разговоры об этом. Эти критические высказывания оказали большое влияние на решения, которые принимал главнокомандующий военно-морскими силами Германии во время Второй мировой войны гросс-адмирал Эрих Редер, бывший во время Первой мировой войны начальником штаба при адмирале Хирпере и решительно осуждавший слабое использование имперского флота. Естественно, что он не хотел повторять старые ошибки. По этой причине он сразу же начал посылать тяжелые линейные корабли для борьбы с английскими кораблями. Эти операции казалось противоречили всему прежнему опыту ведения войны на море. Полемика по этому вопросу, которая велась в то время между офицерами командного состава ВМФ Германии, привела к тому, что два раза была произведена смена командующих флотом. Удивительные успехи, которых добились немецкие оперативные соединения в борьбе с торговыми судами противника в течение двух первых лет войны, казалось, подтверждали правильность точки зрения гросс-адмирала. Благодаря действиям тяжелых крейсеров «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер» в Атлантическом и Индийском океанах, а также действиям линейных кораблей «Шарнгорст» и «Гнейзенау» в Северной Атлантике английскому торговому судоходству был нанесен большой ущерб. В течение первых двух месяцев 1941 года «Шарнгорст» и «Гнейзенау» уничтожили 22 торговых судна англичан и союзников, общим водоизмещением в 115 622 т и благополучно вернулись в Брест. Помимо нанесения значительного ущерба торговому судоходству действия немецких соединений оказывали большое влияние на противника и в другом отношении: они беспокоили противника, подрывали

его авторитет, а также связывали его собственные силы. Поэтому немецкое командование имело все основания надеяться на то, что и поход тяжелого линейного корабля «Бисмарк» также будет иметь весьма успешным.

Однако уверенность в успехе этого похода значительно уменьшилась после того, как в результате неполадок в двигателе линейный корабль «Шарнгорст» вышел на несколько месяцев из строя. 6 апреля английский самолет торпедировал «Гнейзенау» и, он также был переведен для ремонта в сухой док, где впоследствии получил еще более тяжелое повреждение в результате прямого попадания нескольких бомб. Таким образом, эти корабли нельзя было использовать для отвлечения внимания от «Бисмарка». И тем не менее основной целью плана военно-морского командования было продолжать атаки вражеских судов, используя надводные силы.

На совещании, которое происходило 25 апреля в Берлине, командующий надводным флотом адмирал Гонтер Лютъенс спросил, не будет ли более благоразумно отложить операцию до тех пор, пока не будет отремонтирован «Шарнгорст» или пока «Тирпиц» не будет готов к боевым действиям. Офицеры с «Тирпица», надеялись, что это предложение будет принято. Но, конечно, командующий надводным флотом не мог говорить открыто о своих опасениях относительно рискованности этого предприятия, если он не хотел подвергнуть себя той же участи, которая постигла двух его предшественников. Поэтому он в конце концов согласился с главнокомандующим морскими силами относительно необходимости возобновить надводные операции в Атлантическом океане как можно скорее.

Тяжелый крейсер «Принц Ойген» был придан «Бисмарку» в качестве эскортного крейсера. «Бисмарк» должен был атаковать английские суда на путях снабжения противника в Северной Атлантике, попытаться прорваться и продолжать свои действия даже в случае обнаружения его противником. Основная задача заключалась в уничтожении вражеских кораблей и судов. Оба корабля должны были сохранять свою боевую готовность. Они должны были избегать встречи с превосходящими или равными им силами

противника, но в том случае, если это столкновение было неизбежным, они должны были вести бой до решительного результата. Командующий эскадрой должен был вести боевые действия, используя проверенную и испытанную систему разведки и снабжения до тех пор, пока это было возможно, и затем возвратиться домой. В середине мая 6 подводных лодок вышли на свои позиции, с которых они должны были вести боевые действия вместе с группой «Бисмарк» на путях прохождения неприятельских конвоев в Северной Атлантике.

«Бисмарк» выходит в море

В ночь с 19 на 20 мая линейный корабль «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген» прошли в сопровождении обычного эскорта охранения Большой Бельт и вечером 20 мая достигли южной части Кристиансунда. По данным воздушной разведки, английский морской флот находился в это время в районе Скапа. Ни в Норвежском, ни в Северном морях противник не был обнаружен. Таким образом, обстановка складывалась вполне благоприятно.

Для того чтобы засекретить отбытие военных кораблей, немецкое верховное командование приказало остановить все движение торговых судов в районе Большого Бельта и Каттегата с 19 по 20 мая. Несмотря на это в полдень 20 мая английские наблюдатели, находящиеся в Швеции, обнаружили группу «Бисмарка» в тот момент, когда она находилась в проливе Каттегат. Вечером того же дня английский военно-морской атташе в Стокгольме сообщил о полученных сведениях в Лондон. Немецкое военно-морское командование узнало об этом лишь 21 мая, когда немецкая служба радиоразведки перехватила радиодонесение противника о том, что они обнаружили немецкие военные корабли. В 6 ч 20 мин английские самолеты, находившиеся в воздухе, получили приказ обнаружить местонахождение двух линкоров и трех эскадренных миноносцев, которые, по данным разведки, шли в северном направлении.

21 мая немецкая эскадра вошла в Хеллверден, находящийся в Корс-Фьорде около Бергена, для того, чтобы в последний раз перед прорывом пополнить запасы горючего. Командующий эскадрой принял решение остаться здесь до вечера, считая, что вражеской авиации будет труднее в данном месте обнаружить эскадру, чем тогда, когда она выйдет в открытое море. К сожалению, его надежды не оправдались. Английский самолет, завершавший свое патрулирование, обнаружил все соединение и сделал снимки. По этим снимкам англичане точно установили типы обнаруженных кораблей. Однако сами немцы даже и не заметили самолет противника. Возможно англичанам и не удалось бы обнаружить немецкие корабли, если бы высшее командование удовлетворило просьбу ВМФ о создании для флота своих военно-воздушных сил или если бы высшее командование ВВС проявило больше понимания того, насколько необходимо было взаимодействие военно-воздушных сил с военно-морским флотом.

В 23.00 эскадра снова вышла в море.

Первые контрмеры англичан

Англичане знали о выходе наших военных кораблей в море. Какой должна была быть их оценка обстановки? Противнику ничего не было известно, кроме того, что соединение немецких военных кораблей стало на якорь в Корс-Фьорде. Каковы могли быть последующие действия этих кораблей?

Как уже было указано раньше, английская разведка обнаружила это соединение 20 мая в проливе Каттегат. Так как корабли задержались, они оказались в проливе Каттегат только в полдень — значительно позднее установленного срока. Поэтому их прибытие совпало с началом движения немецких конвоев, и таким образом благодаря чистой случайности военные корабли смешались с торговыми судами. По этой причине офицер английской разведки в Швеции сообщил о конвое. В связи с этим английское Адмиралтейство сделало следующие предположения:

эти военные корабли должны были эскортировать торговые суда, шедшие в Норвегию, и затем вернуться в Германию; конвой предназначался для снабжения этих военных кораблей в том случае, если они должны были вести боевые действия у берегов Норвегии;

конвой, идущий в северном направлении, мог вести воинские части для высадки десанта на Фарерские острова и в Исландии, а военные корабли предназначались в качестве эскорта;

задача охраны конвоя могла быть совершенно случайна, основная же цель похода военных кораблей состояла в осуществлении прорыва в Атлантический океан. Для выполнения этой задачи соединение могло пойти по одному из трех маршрутов: проливом около Исландии, именуемым Датским (130 миль ширины), проливом между Шетлендскими и Фарерскими островами (ширина 100 миль) или маршрутом между Исландией и Фарерскими островами (ширина 240 миль).

Ошибка английского офицера не оказала неблагоприятного влияния на решение английского Адмиралтейства. Практичные англичане направили свои первые контрмеры против наиболее опасного варианта, а именно против прорыва. Действуя таким образом, они защищали себя не только от прорыва немецких военных кораблей в Атлантический океан, но также и от вторжения неприятельских войск в Исландию и на Фарерские острова. Это вторжение представляло собой не меньшую угрозу, чем прорыв. В качестве первого шага английское Военно-морское ведомство придало морскому флоту метрополии линейный корабль «Рипалс» и авианосец «Викториес», которые ранее предназначались для эскортирования важного конвоя с военным грузом, направлявшегося 22 мая на Средний Восток.

Естественно, что англичанам было важнее всего не потерять немецкую эскадру из виду. Однако английская воздушная разведка, действовавшая вдоль норвежского побережья, попала в область густого тумана и низкой облачности. Несмотря на то что ухудшающиеся условия погоды 22 мая не позволяли вести воздушную разведку, наиболее опытный и смелый летчик все же рискнул подняться в воздух. Во

второй половине дня после опасного полета ему, наконец, удалось увидеть фьорды около Бергена: немецкие корабли, бывшие там день тому назад, исчезли. Теперь английское Адмиралтейство могло сконцентрировать все свои усилия на предотвращение прорыва.

В Датском проливе находился тяжелый английский крейсер «Норфолк», бывший флагманским кораблем командующего Первой эскадрой крейсеров. Командующий эскадрой отдал приказ тяжелому крейсеру «Суффолк», который в это время пополнял горючее в Хваль-фьорде (Исландия), присоединиться немедленно к «Норфолку». Командующий морским флотом метрополии адмирал сэр Чарльз Товей отбыл в 22 ч 45 мин из Скапы. Он отбыл на борту линейного корабля «Кинг Джордж V», который шел в сопровождении авианосца «Викториес» и Второй эскадры крейсеров, в состав которой входили 4 крейсера и 7 эсминцев. Другая эскадра линейных кораблей под командованием вице-адмирала Холланда, имевшая в своем составе линейные корабли «Худ» и «Принс оф Уэлс», которая в ночь на 22 мая взяла курс на Исландию, получила приказ прикрывать патрулирование крейсеров в Датском проливе севернее 62-й параллели. Английские крейсера «Бирмингем» и «Манчестер» несли дозор у Фарерских островов. Они были усилены крейсером «Аритьюза», который шел курсом на Исландию. На борту «Аритьюза» находился адмирал, который должен был провести инспектирование.

Прорыв и бой

Плохая погода, которая установилась 22 мая, была на руку немцам и они надеялись, что она продлится и на следующий день. Поэтому адмирал Лютьенс принял решение попытаться осуществить прорыв. Когда немецкая эскадра достигла широты Тронхейма, он отпустил эскадренные миноносцы и взял курс на Датский пролив. Его надежды насчет плохой погоды оправдались. Погода 23 мая была необычайно благоприятна для осуществления незаметного прорыва.

Небо было сплошь затянуто облаками, а видимость из-за непрерывного дождя была очень плохой. Эскадра шла курсом вдоль Северного полярного круга. Вдоль него шла полоса хорошей видимости шириной от 3 до 5 миль, в то время как южнее шла полоса густого тумана.

23 мая в 19 ч 22 мин английский крейсер «Суффолк» обнаружил немецкую эскадру. В 20 ч 22 мин ее обнаружили также с крейсера «Норфолк». Оба крейсера искусно поддерживали контакт с немецкими кораблями в течение всей ночи, используя радиолокационные приборы. Напрасно пытался «Бисмарк» воспользоваться туманом и уйти от преследователей.

Для немцев такое преследование было большим разочарованием, так как они рассчитывали на то, что англичане еще не научились пользоваться этим прибором. На самом деле только благодаря тому, что командир крейсера «Суффолк» проявил особый интерес к этому новому усовершенствованию, крейсер «Суффолк» получил перед самым выходом в море новейшее радиолокационное оборудование с круговой разверткой. Крейсер же «Норфолк» был все еще оснащен старым радиолокационным оборудованием направленного действия.

Как только английское Адмиралтейство получило сведения о местонахождении немецкой эскадры, английское соединение «Н» под командованием вице-адмирала сэра Джеймса Сомервиля получило приказ взять курс к северу от Гибралтара для эскортирования важного конвоя, который первоначально должен был идти в сопровождении линейного крейсера «Рипалс» и авианосца «Викторис».

В это время, следуя согласно сведениям, поступающим с крейсеров «Суффолк» и «Норфолк», которые поддерживали радиолокационный контакт с немецкой эскадрой, английские линейные корабли «Худ» и «Принс оф Уэлс» шли полным ходом, держа курс на северо-запад, к месту предполагаемой встречи с «Бисмарком». Они обнаружили немецкую эскадру на рассвете 24 мая. Обе стороны открыли огонь в 5 ч 52 мин на расстоянии 22 тыс. ярдов. «Бисмарк» и «Принц Ойген» направили свой огонь на головной линей-

ный крейсер «Худ». Огонь с английских кораблей должен был быть направлен на линкор «Бисмарк». Но англичане с линейного крейсера «Худ» ошибочно приняли «Принц Ойген» за «Бисмарк» (в действительности силуэты этих двух кораблей были очень похожи). Англичане обнаружили свою ошибку только через 3 мин. Через некоторое время и крейсер «Худ» и линкор «Принс оф Уэлс» вели огонь прямо по цели. Немцы открыли ответный огонь, который, по сообщениям англичан, отличался большой точностью.

В течение первой минуты в результате прямого попадания с «Принца Ойген» загорелся английский линейный крейсер «Худ». Пламя охватило корму левого борта около подъемника артиллерийского погреба. Огонь распространялся очень быстро, но через две минуты был ликвидирован. За это время расстояние между кораблями сократилось до 18 тыс. ярдов. В 5 ч 55 мин английский командующий отдал приказ повернуть на 20° влево. В тот момент, когда «Худ» и «Принс оф Уэлс» разворачивались, немецкий линкор «Бисмарк» дал залп по английскому крейсеру «Худ», который решил дальнейшую судьбу этого корабля. Страшный взрыв потряс все судно. Огромное пламя вспыхнуло между мачтами. Корпус корабля раскололся на две части и вскоре корабль затонул. Линкор «Принс оф Уэлс» быстро повернул направо и таким образом избежал столкновения с гибнущим кораблем. От этого огромного корабля (его водоизмещение составляло 46 тыс. т) ничего не осталось, кроме облака дыма, которое медленно рассеялось в воздухе. Из всего экипажа (1300 человек) спаслось только трое, которые были позднее подобраны эскадренным миноносцем.

После такого большого успеха гитлеровцы перенесли весь свой огонь на «Принс оф Уэлс». Немцы создали такую завесу огня, ведя огонь из своих 380-мм и 203-мм пушек, что англичане почти не могли вести наблюдение за своим собственным огнем. Огонь орудий с «Принс оф Уэлс» был очень неточным. Вскоре «Принс оф Уэлс» получил три попадания с линкора «Бисмарк» (калибр пушек 38 см) и три попадания с крейсера «Принц Ойген» (калибр пушек 20,3 см). Один снаряд с «Бисмарка» попал в мостик и убил весь личный состав,

находящийся на нем, а также поразил всю систему управления огнем. В живых остались только сигнальщик и командир корабля. Два артиллерийских снаряда пробили броню и поразили внутреннюю часть корабля. Один снаряд, выпущенный с линкора «Бисмарк», упал около генератора, а один, выпущенный с крейсера «Принц Ойген», — около артиллерийского погреба, наиболее уязвимой части английского линкора. Два снаряда, выпущенные с крейсера «Принц Ойген», попали в нижнюю часть корабля ниже ватерлинии. В результате этого попадания корабль принял 600 т воды. В результате первых попаданий одна орудийная башня была полностью разбита, а вторая вышла из строя. Поэтому командир линкора «Принс оф Уэльс» отдал в 6 ч 03 мин приказ о выходе из боя. Для того чтобы отделаться от своего преследователя, он приказал дать по «Бисмарку» залп из трех торпед, но ни одна из них не попала в цель. В 6 ч 19 мин немцы, находясь на расстоянии 21 тыс. ярдов, прекратили огонь.

Планы командующего немецкой эскадрой

Здесь будет уместно вернуться к одному из вопросов, о котором шла речь в начале очерка. Почему командующий немецкой эскадрой дал возможность английскому линкору «Принс оф Уэльс» выйти из боя? Это был первый вопрос, который Гитлер задал адмиралу Редеру, когда узнал о гибели «Бисмарка». Отвечая на этот вопрос, мы во многом основываемся на предположениях, так как все люди, которые могли бы ответить на этот вопрос, погибли. В то время гросс-адмирал ответил Гитлеру, что линкор «Бисмарк», получивший серьезные повреждения, не мог развить достаточную скорость для того, чтобы догнать «Принс оф Уэльс». С другой стороны, было совершенно ясно, что линкор «Принс оф Уэльс», принявший так много воды, сам значительно снизил скорость. Учитывая эти обстоятельства, мы можем дать другой более правильный ответ на этот вопрос.

Как показывают данные радиоразведки, адмирал Лютьенс не знал о том, что после гибели линейного крейсера

«Худ» он остался один на один с линкором «Принс оф Уэлс». Более того, он не мог даже думать об этом, так как «Принс оф Уэлс» только что вошел в состав флота метрополии. Его орудия, например, были установлены на корабле за три недели до этого сражения. Поэтому адмирал Лютьенс считал, что он вел бой с однотипным, но флагманским кораблем «Кинг Джордж V». В связи с этим он решил, что преследование этого корабля не отвечает задачам, поставленным перед ним немецким командованием, так как, преследуя этот корабль, он мог оказаться в окружении основных сил ВМФ противника. Если бы у него было хоть маленькое подозрение о том, что перед ним находился линкор «Принс оф Уэлс», который проходил испытание и команда которого не имела фактически никакого опыта, он бы не дал этому кораблю возможности уйти. (На линкоре «Принс оф Уэлс» находилось также несколько судостроительных рабочих, изучавших неисправности корабля.) Вместо этого адмирал Лютьенс обязательно добил бы этот корабль, если бы пониженная скорость «Бисмарка» позволила ему продолжить преследование. Однако в этом случае немецкий корабль был бы вынужден прервать операцию и возвратиться домой. Он поступил иначе. После того, как под прикрытием дымовой завесы англичане вышли из боя, командующий немецкой эскадрой решил прорваться в Атлантический океан.

Немецкие потери в этом бою были незначительны: крейсер «Принц Ойген» не получил ни одного повреждения, а линкор «Бисмарк» получил только два попадания с линкора «Принс оф Уэлс». Однако скорость линкора «Бисмарк» уменьшилась на несколько узлов. Более серьезным было то, что на «Бисмарке» была повреждена нефтяная цистерна и поэтому на пути следования линкора оставался след. В полдень 24 мая командующий эскадрой передал по радио сообщение главнокомандующему о своем намерении откомандировать крейсер «Принц Ойген» для продолжения операции, а самому следовать в Сен-Назер. Он намеревался свернуть резко на запад, в надежде оторваться от противника и в течение ночи нарушить с ним радиолокационный контакт. Поэтому он приказал подводным лодкам, которые находились меж-

ду Ньюфаундлендом и Гренландией, следовать в определенный район для встречи с ним утром следующего дня. Очевидно, он надеялся воспользоваться ими в качестве приманки, для того чтобы заманить противника в этот район и таким образом ускользнуть от преследования и затем пополниться горючим в открытом море. Под прикрытием сильного дождевого шквала ему удалось отпустить крейсер «Принц Ойген» незамеченным. На некоторое время «Бисмарк» снова завязал бой с линкором «Принс оф Уэлс». Ни одна из сторон не добила преимущество. В 20 ч 56 мин командующий немецкой эскадрой послал следующее радиодонесение: «Невозможно оторваться от противника из-за наличия у него радиолокационной установки. Идем на Сен-Назер за горючим». Очевидно, недостаток горючего был настолько велик, что командующий эскадрой, боясь того, как бы ему не пришлось пополнять горючее в море, был вынужден взять курс прямо на юго-восток, идя самым коротким маршрутом к месту ремонта, так и не избавившись от радиолокационного контакта с противником. Теперь подводные лодки не могли уже оказать ему никакой помощи.

После гибели крейсера «Худ»

После того как вместе с крейсером «Худ» погиб вице-адмирал Холланд, старшим флагманом в районе немецкого линкора «Бисмарк» оказался командующий Первой эскадрой крейсеров контр-адмирал Уэйк Уокер. Он тотчас же ввел линкор «Принс оф Уэлс» в состав своей эскадры и продолжал поддерживать радиолокационный контакт с противником. Как только Адмиралтейство получило известие о гибели крейсера «Худ», оно сразу же отменило план использования соединения «Н» для сопровождения военного конвоя. В состав этого соединения входили: линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял» и крейсер «Шеффилд». В 2 ч это соединение вышло из Гибралтара, но вместо эскортирования конвоя, отправилось в район боевых действий против немецкого линкора «Бисмарк». Помимо этого

линейные корабли «Родней» и «Рэмилс», а также крейсер «Эдинбург», которые несли конвойную службу в Северной Атлантике, получили 24 мая приказ оставить конвой и взять курс на перехват немецкого линкора. В этот момент линкор «Родней» и 4 эсминца, один из которых должен был остаться для продолжения несения конвойной службы, находились в 550 милях к юго-востоку от «Бисмарка», линкор «Рэмилс» — в 900 милях к югу, и крейсер «Эдинбург» — в 860 милях к юго — юго-востоку от «Бисмарка».

Исходя из показаний радиолокационных приборов командующий морским флотом метрополии рассчитал, что он догонит «Бисмарк» только утром следующего дня. Для того, чтобы быть уверенным в успехе, он решил снизить скорость своего противника, используя для этой цели свою авиацию. Поэтому в 15 ч он выслал свой авианосец «Викториес» и 4 крейсера из Второй эскадры крейсеров на перехват линкора «Бисмарк».

Англичане ищут «Бисмарк»

В полночь на «Бисмарке» был услышан шум самолетов и была поднята тревога. Авиация с авианосца «Викториес» шла в атаку. Скрываясь за низкими облаками, самолеты шли на цель, используя радиолокационные приборы. Когда они вышли из облаков, то увидели под собой американский сторожевой корабль. Немецкий линкор находился на расстоянии шести миль. Теперь он открыл сокрушительный зенитный огонь по самолетам противника. Первая воздушная атака была неудачной. Во время второго налета одна торпеда попала в середину корабля, но она разорвалась на бортовой броне и поэтому не причинила большого ущерба.

Через 2 ч после этой воздушной атаки немецкая радиослужба с удивлением обнаружила, что противник перестал посылать сигналы радиолокационного контакта. В последний раз донесение противника было послано с «Суффольк» в 3 ч 06 мин 25 мая. После этого казалось, что англичане потеряли контакт. Главнокомандующий морскими силами Германии

поспешил сообщить эту приятную новость командующему эскадрой. Он был очень удивлен, когда в 7 ч получил в ответ от командующего эскадрой донесение о том, что «два линкора и один тяжелый крейсер поддерживают контакт». Вероятно, линкор «Бисмарк» получил те донесения, которые из-за малой мощности передатчиков не были приняты в Германии. Во всяком случае, командующий эскадрой не считал, что он подвергает себя большому риску, посылая донесение о своем местонахождении и свои заявки в базу.

Несмотря на то что англичане действительно утратили радиолокационный контакт, они получили эти донесения и нанесли все сведения на карту. Однако эти неосторожные радиодонесения дали «Бисмарку» новую большую возможность для действий. Так же как в классической трагедии, так и здесь на какой-то короткий промежуток времени перед катастрофой казалось, что все кончится благополучно. Из-за ошибки, которую допустил при прокладке на карте курса линкора «Бисмарк» флагманский штурман флота, местонахождение корабля было обозначено гораздо севернее, чем предполагало английское командование. В результате этого англичане думали, что «Бисмарк» повернул назад. С нашей точки зрения, этот несчастный морской офицер был частично реабилитирован тем, что даже английское Адмиралтейство считало в течение пяти часов, что «Бисмарк» взял курс на Германию. В результате этого произошла большая путаница. Приказы отдавались и отменялись. В течение девяти часов англичане искали «Бисмарк» в другом направлении.

Поражение и гибель

Утром 26 мая линкор «Бисмарк» находился в 700 милях от берегов Франции. В течение 31 ч англичане не имели достоверных сведений о его местонахождении. Недостаток горючего должен был вскоре положить конец преследованию. И тогда в 10 ч 30 мин летающая лодка морской авиации берегового базирования сообщила о том, что она обна-

ружила линкор «Бисмарк» в 690 милях к западу от Бреста. Получив это сообщение, вице-адмирал Сомервиль, который находился вместе со своим соединением «Н» в 110 милях от берега между базой и «Бисмарком», выслал два самолета дальнего действия с авианосца «Арк Ройял» для того, чтобы принять контакт от летающей лодки. Эти самолеты прибыли как раз вовремя, так как зенитный реактивный снаряд с «Бисмарка» повредил летающую лодку и отогнал ее прочь. Для дальнейшего поддержания радиолокационного контакта вице-адмирал выслал в 13 ч 15 мин крейсер «Шеффилд». Для этих же целей Адмиралтейство направило к «Бисмарку» 4 эсминца из состава эскорта конвоя, следующего на Ближний Восток, и крейсер «Дорсетшир» из состава другого эскорта.

Однако Адмиралтейство официально запретило адмиралу Сомервиллю атаковать «Бисмарк», так как оно считало, что линейный крейсер «Ринаун» не был равен по своим силам 380-мм пушкам «Бисмарка».

Морской флот метрополии находился в 130 милях к северу от «Бисмарка». Командующий флотом мог рассчитывать на то, что он догонит этот линкор при том условии, что он снизит значительно скорость своего противника. Поэтому торпедная атака, которую начали в 14 ч 50 мин 14 самолетов с авианосца «Арк Ройял» против линкора «Бисмарк», вполне соответствовала его планам. Эта атака едва не стала причиной гибели крейсера «Шеффилд». Погода была очень плохая, и самолеты шли на цель, руководствуясь показаниями радиолокационных приборов. Когда они пошли на снижение и вышли из облаков, они оказались прямо над своим крейсером «Шеффилд». Только трое из пилотов поняли случившееся и не атаковали крейсер. Таким образом, первая воздушная атака полностью провалилась. Вторая атака длилась с 20 ч 55 мин до 21 ч 55 мин. Самолеты с трудом находили цель и не могли вести атаку строем из-за плохой погоды. Но эта атака имела решающее значение. Линкор «Бисмарк» получил два попадания. Одна торпеда упала посреди судна и не причинила большого ущерба, но другая повредила руль. Немецкий линкор потерял воз-

возможность маневрировать, и с этого момента его судьба была решена.

Характерной для этой операции является выдержка из вахтенного журнала немецкой подводной лодки № 556, которая, возвращаясь с задания, случайно оказалась в районе боя.

«26 мая 1941 г. Позиция: 640 миль к западу от мыса Лендс-Энд; погода: северо-западный ветер, скорость от 6 до 8; море 5; небо ясное, облачность небольшая; видимость от средней до хорошей.

15 ч 31 мин замечен самолет; погрузились; слышны звуки взрывов под водой, возможно артиллерийский огонь (примечание автора: может быть, это была атака на «Шеффилд»?).

19.48. Тревога. За кормой из тумана показались линейный корабль типа «Кинг Джордж» и авианосец типа «Арк Ройял» 10 кабельтов справа по борту. Если бы у меня было хоть несколько торпед! Мне даже не надо было занимать боевую позицию. Я нахожусь как раз в положении для атаки. Корабли не имеют охранения из эсминцев, не идут зигзагообразным курсом. Я мог бы занять позицию между ними и прикончить сразу же два корабля. Замечено движение самолетов-торпедоносцев на авианосце. Может быть, я мог бы помочь «Бисмарку»».

После неудачного для «Бисмарка» попадания вражеской торпеды корабль безуспешно пытался освободиться от поврежденного руля. Если бы ему удалось сделать это, он смог бы уйти под покровом ночи, используя во всю мощь свои двигатели. Но теперь командир немецкого линкора видел, что его судьба была решена. Для того, чтобы дать некоторой части экипажа возможность спастись, он приказал зенитчикам выйти в море на плотках. Никто из них так и не спасся.

Согласно сообщениям оставшихся в живых ночные атаки эсминцев не причинили большого ущерба «Бисмарку».

В 8 ч 48 мин 27 мая английские тяжелые корабли сконцентрировали весь огонь на этом корабле. Конец наступил в 10 ч 15 мин. Вначале огонь с «Бисмарка» был точным и держал противника на почтительном расстоянии. Первое

попадание снесло мостик и носовую башню центрального автомата стрельбы. Погибли адмирал и командир. После того, как орудийные башни вышли из строя, бой превратился в простое упражнение в стрельбе по цели.

Недостаток горючего, страх перед немецкими подводными лодками и самолетами, которые уже поднялись с береговых аэродромов, вынудили командующего флотом метрополии прекратить огонь и возвратиться домой. Крейсеру «Дорсетшир», который имел еще несколько торпед, было поручено нанести последний смертельный удар линкору «Бисмарк». После трех залпов корабль погрузился и затонул в 10 ч 40 мин. Однако он затонул не в результате этих попаданий, так как торпеды с «Дорсетшир» не могли пробить тяжелую броню «Бисмарка». Таким образом, ни один снаряд не попал ниже броневого палубы и так как двигатели линкора были совершенно целы, он сохранил полностью свою плавучесть. Но поскольку корабль не имел никакого оружия и не мог двигаться, он был полностью беззащитен. Англичанам оставалось только подойти к линкору и взять его на буксир. Для того чтобы избежать такого позора, командующий приказал своей команде затопить корабль.

Спасение оставшихся в живых было затруднено из-за плохой погоды. Но основная причина того, что было спасено так мало людей, заключалась в том, что англичане боялись атак со стороны немецких самолетов и подводных лодок. Крейсер «Дорсетшир» подобрал 75 человек, а эсминец «Маори» еще 24 человека. Немецкие подводные лодки подобрали позднее еще восемь или десять человек.

* * *

Оценивая действия линкора «Бисмарк», необходимо сказать следующее. Для того чтобы перехватить и потопить один немецкий корабль, англичанам потребовалось 8 линкоров, 2 авианосца, 4 тяжелых и 7 легких крейсеров, 21 эсминец, огромное количество самолетов и целый ряд удачных обстоятельств. При этом англичане потеряли большой военный корабль, один эсминец, много самолетов. Два линейных корабля получили серьезные повреждения и были

вынуждены встать на длительный ремонт в один из «нейтральных» американских портов. Большинство английских кораблей вернулось в свои порты, используя последние капли горючего. А некоторые из них были даже отбуксированы. Однако существует еще один факт, который не был известен в то время даже посвященным в эту операцию людям в Германии, но который сегодня известен многим. Мы можем оценить эту операцию лишь при том условии, если мы рассмотрим ее в связи с другими действиями. Через несколько дней после того, как «Бисмарк» и «Принц Ойген» отплыли 20 мая из Готенхафена, немецкие части начали высаживаться на о. Крит. 1 июня эта операция была успешно завершена. Если бы «Бисмарк» не отвлек внимание англичан, эта операция возможно вообще не была бы закончена или была бы закончена не в такой короткий срок. Прежде всего было необходимо отвлечь английское соединение «Н» из Средиземного моря. И для достижения этой цели «Бисмарк» сделал очень много.

Для англичан потеря Крита означала временную потерю господства в Средиземном море. Это было необходимым условием для победы армии Роммеля в Северной Африке. Конечно, 2300 храбрых моряков были вынуждены расстаться с жизнью. Но какая другая вооруженная сила имеет так мало людей и такую большую ударную силу и боеспособность? Какая операция на суше может при таких небольших человеческих жертвах и против такого сильного противника дать такие далеко идущие результаты, так сильно связать огромные силы противника, а также оказать такое большое влияние на весь мир?

Наиболее достойным эпилогом для погибшего линкора «Бисмарк» и членов его команды являются слова, сказанные о них командующим английским флотом метрополии: «Линкор «Бисмарк» провел наиболее доблестное сражение с превосходящими силами противника, достойное старых традиций немецкого военно-морского флота. Он затонул с развевающимся знаменем».

Прежде развивалась военная техника

Война сопутствовала роду людскому с тех пор, как первый пещерный человек впервые попытался забить своего соперника до смерти камнем или дубинкой. Веками средства ведения войны усложнялись. При этом установлено, что развитие вооружения и всех отраслей техники, связанных с военным делом, происходило быстрее, чем развитие остальных отраслей производства.

Это можно проследить на примере металлургии и обработки металла: и та, и другая прежде всего преследовали цель производства оружия. Первобытные кузнецы отсталых народностей Африки изготавливают металлическое оружие при помощи каменных орудий. Металл используется здесь для производства самого ценного предмета — оружия. Таким образом, оружие уже вступало в железный век, а обработка металла происходила еще с помощью орудий каменного века.

Впоследствии военная техника точно так же обгоняет производства мирного времени. Например, на Востоке для изготовления холодного оружия в древние времена применяли булат. Родиной его были Индия, Персия, Сирия, Бухара.

Искусство изготовления булата (получение слитков,ковка и тепловая обработка) находилось в руках немногих древних мастеров. В Индии слитки «хлебцы» изготавливались плавкой чистых железных руд с древесным углем, а персы получали булат сплавлением железа с чугуном или углем. В обоих случаях требовались продолжительная плавка и медленное охлаждение.

Достоинство булата определялось его рисунком, грунтом, т. е. цветом металла между узорами и отливом. По характеру рисунка булат делят на полосатый, струистый, волнистый, сетчатый и коленчатый. Наивысшими качествами обладал коленчатый булат, затем сетчатый и т. д. Такому подразделению соответствуют и восточные названия клинков: шам, нейрис, куш-гынды, хорассан, кара-хорассан, табан, кара-табан. Грунт изменяется от белого к бурому и



Оружейник.
Со старинной миниатюры

черному; отлив — от красноватого к золотистому, иногда булат бывает без отлива.

Лучший булат должен обладать крупным коленчатым узором белого цвета, отчетливо выясняющимся на черном грунте с золотистым отливом, и давать ясный и долгий звук.

Слава булатных клинков и их высокая ценность вызвали попытки имитировать естественный узор. Появлялись «сварные» булатные клинки, получаемые сваркой и проковкой полос из прутьев железа и стали попеременно, а также был булат с искусственно наведенными узорами. Так, для получения «колен» прибегали к надрубкам и проковке.

Европа впервые ознакомилась с булатом в Дамаске, в Сирии, при Крестовых походах. Поэтому булатная сталь

нередко называлась «дамаском» или «дамасской» сталью. На Западе булат известен также под названием «вуца» (английского «wooz»).

В Россию булат доставлялся из Персии в XVI и XVII веках в виде готового оружия (сабли, щиты, наручни и пр.), а также в полосах и слитках. Послы персидских шахов привозили русским царям в числе других подарков драгоценное булатное оружие. Утверждают, что в России впервые естественный литой булат был получен в 1837 году горным инженером генерал-майором П. П. Аносовым на Златоустовском заводе после 9 лет настойчивого поиска. Из него были изготовлены сабельные клинки. Некоторые из них хранятся в Эрмитаже.

В XIX и XX веках у специалистов не раз проявлялся интерес к булатной стали и производились опыты получения булата путем добавления к обычной стали различных металлов, а также исследовались образцы старинного восточного булата. При этом было обнаружено, что лучшие образцы булатной стали содержали различные примеси, среди которых были вольфрам и никель.

Открыт ли полностью секрет булата? В XIX и в XX веках не раз давали положительный ответ на это. Однако через некоторое время появлялись возражения. Как древние указания, относящиеся к эпохе расцвета производства булата на Востоке, так и новейшие исследования этого металла свидетельствуют о необыкновенно большой твердости его, связанной с тягучестью и ковкостью. Многие современные стали сравнимы с этими качествами булата, но вот с его легендарной славой они соревноваться не в силах.

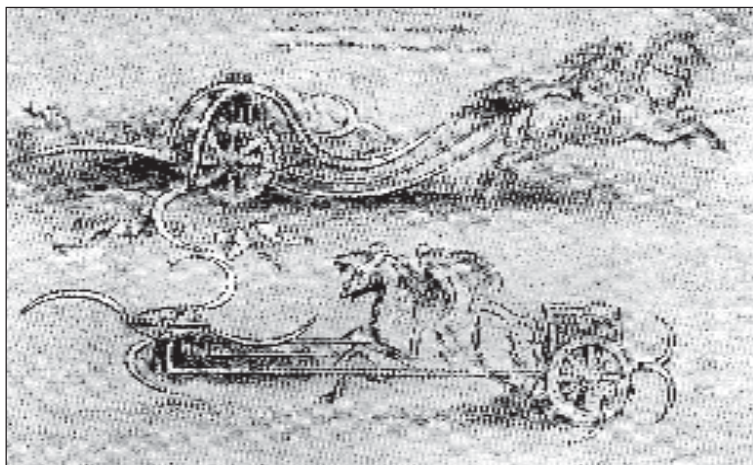
В Средние века сложные машины распространяются прежде всего в технике военного дела. В XVI веке центром технической мысли Западной Европы была Северная Италия. Однако вопросы техники также привлекали внимание теоретиков и изобретателей Германии, Франции, Испании, Англии. Из многих блестящих талантов периода итальянского Возрождения выделяется Леонардо да Винчи (1452—1519) — ученый, художник, архитектор, инженер и изобретатель.

Леонардо родился во Флоренции. Работал во Флоренции, в Милане, в Венеции и Риме. Умер во Франции. Значительный период творческой деятельности многогранного ученого и изобретателя падает на первую половину Итальянских войн. Служба военным инженером в Милане, а затем и сами войны определили его интерес к военному изобретательству. Тематика военно-технического изобретательства знаменитого итальянца весьма разнообразна и включает пять основных разделов: огнестрельное оружие, военно-инженерное дело, авиация, газы, флот.

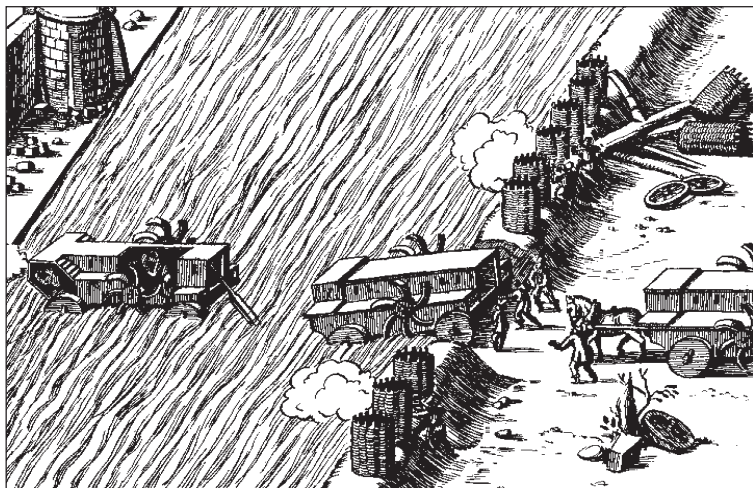
Леонардо да Винчи намечал усовершенствование отливки орудий, набрасывал проект пушек, стреляющих разрывными снарядами, предлагал спингарды (органы), где на одном лафете должно быть смонтировано 33 бомбарды, из которых стреляют одновременно. Внимание исследователя и изобретателя привлекали вопросы баллистики — полет стрелы и ядра. Как художник Леонардо изобразил пушечный двор XVI века и набросал проект гигантского самострела.

К военно-инженерным проектам изобретений относятся приспособления для опрокидывания штурмовых лестниц противника, военные колесницы и проекты военных мостов. Для борьбы с флотом противника, в частности с турецким флотом, итальянец изобретал зажигательные плоты и приборы, которые могли бы долго находиться под водой.

Большое внимание он уделил проблеме летания. Наблюдения привели его к выводу, что человек, преодолевая своими искусственными большими крыльями сопротивление окружающего его воздуха, может подняться вверх. Подняться вверх может также и с помощью специально устроенного винта, который «ввинчивается в воздух». Это была идея построения летательных аппаратов тяжелее воздуха. Леонардо высказал также идею устройства парашюта. Изобретатель предлагал и «смертный дым» «для бросания на корабли» и стеклянные бутылки со «зловонием», которые бросают там, где хотят «произвести зловоние». Даже беглое ознакомление с проектами знаменитого итальянца показывает многогранность его военно-технической мысли.

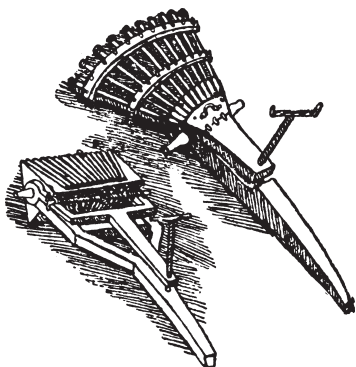


Проект боевой повозки Леонардо да Винчи, вооруженной вращающимися серпами. С оригинального рисунка Леонардо да Винчи, 1500 год



Боевая плавающая повозка Августино Рамелли.
Со старинной гравюры. Италия, 1588 год

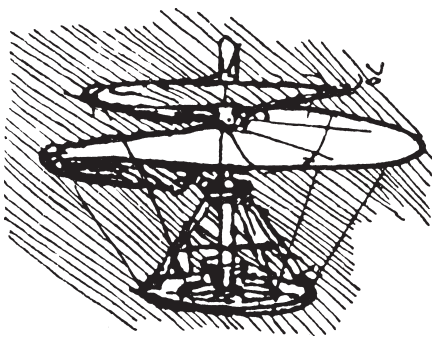
Спингарды



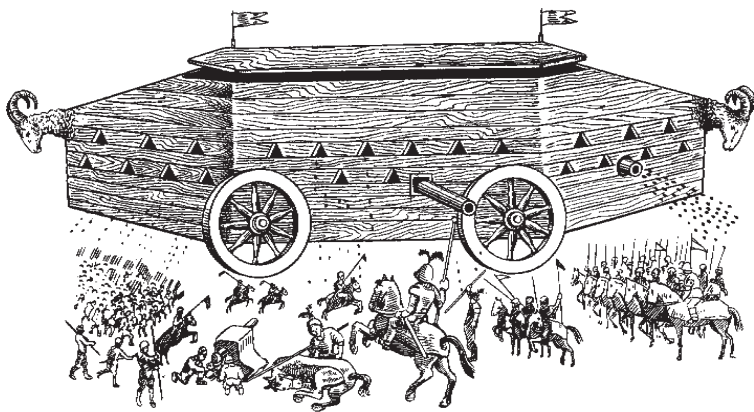
«Также устрою я,— пишет он,— крытые повозки, безопасные и неприступные, для которых, когда врежутся со своей артиллерией в ряды неприятеля, нет такого множества войска, коего они не сломили бы. А за ними невредимо и беспрепятственно сможет следовать пехота».

Леонардо да Винчи разрабатывает проекты деревянных повозок, вооруженных вращающимися серпами.

Исследованием вопросов артиллерии и фортификации занимались итальянцы, немцы, французы, нидерландцы. Так, итальянский математик Тарталья в своих трактатах «О новой науке» (1537) и «Разные вопросы и изобретения» (1546) рассматривал вопрос о траектории ядер. Он показал, что траектория представляет собой кривую в плоскости выстрела. Исследование им соотношения веса ядер способствовало установлению основ определения весовых калибров орудий. Тарталья изобрел квадрант. Разрабатывал он и вопросы фортификации, улучшая итальянскую систему крепостей.



Модель винта для летания



«Гуляй-город» Хольшуэра.
Германия, 1558 год

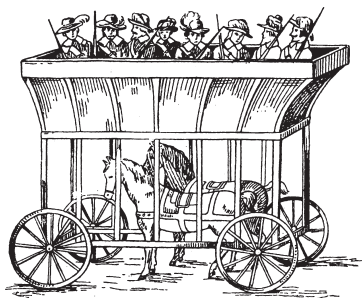
В 1558 году Хольшуэр (Германия) предлагает проект подвижной крепости, вооруженной артиллерией, так называемый «Гуляй-город».

В 1588 году итальянец Августино Рамелли предложил интересный проект защищенной и вооруженной повозки, могущей переплывать крепостные рвы.

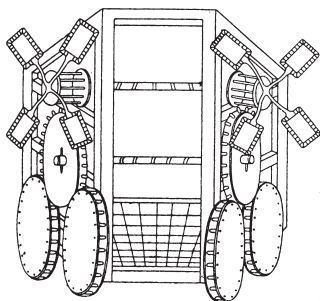
Симон Стевин (Нидерланды) в 1599 году решил вопрос по-иному, создав проект сухопутного парусного корабля.

Так в XVI веке развивалась военно-техническая мысль и зарождались артиллерия и фортификация как специальные отрасли знаний военной науки. В то время военная техника являлась самой передовой.

Для нужд военного дела, в первую очередь для артиллерии и изготовления оружия, потребовались новые технические пути. Первые артиллерийские орудия, появившиеся в XIV веке, были железные. Их делали из сваренных продольных железных полос, на последние, как на бочку, нагоняли в горячем состоянии железные обручи, которые по охлаждению крепко стягивали тело орудия. Для более мелких орудий сворачивали в трубку железную полосу и сваривали ее. Для достижения большего эффекта еще в начале второй половины XIV века начали делать орудия больших калибров —



В 1456 году в шотландской армии появились деревянные боевые колесницы, приводимые в движение парой лошадей

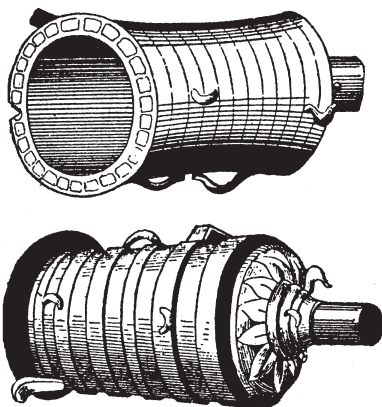


Боевая повозка Вальтурио, приводимая в действие ветром (Италия, 1472 год)

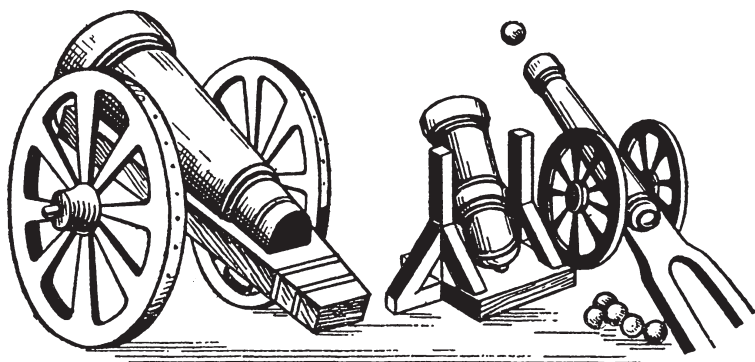
бомбарды¹. Трудность сварки железных полос для крупного орудия потребовала перехода к другим методам обработки металла. Таким образом перешли к литью орудий. В 1378 году в Аугсбурге было отлито 20 бронзовых орудий, в начале XV века был найден тот состав бронзы, который и по сию пору применяется под названием пушечной бронзы (92 % меди и 8 % олова). Так как при отливке получался неравномерный по составу материал (наиболее богатая оловом часть, а потому и наиболее мягкая, получалась у внутреннего канала орудия), приходилось после отливки рассверливать орудие. Эта задача встала перед военной техникой того времени, и она была решена созданием специальных станков для рассверливания орудий. Такой станок описывает еще Бирингуччио в своей «Пиротехнике». Станок приводится в движение водяным колесом. Познейшие авторы тоже описывают такие станки для рассверливания орудий. С целью обработки орудий совершенствуют также специальные токарные станки. Это подчеркивает автор «Истории железа» Людвиг Бек.

¹ *Бранденбург Н.* Исторический каталог С.-Петербургского артиллерийского музея, 1877, т. 1, с. 37. В 1362 году у французов и итальянцев встречались бомбарды весом свыше 800 кг. В 1377 году бомбарды стреляли ядрами весом до 80 кг, а у герцога Бургундского была бомбарда, стрелявшая каменными ядрами весом до 180 кг.

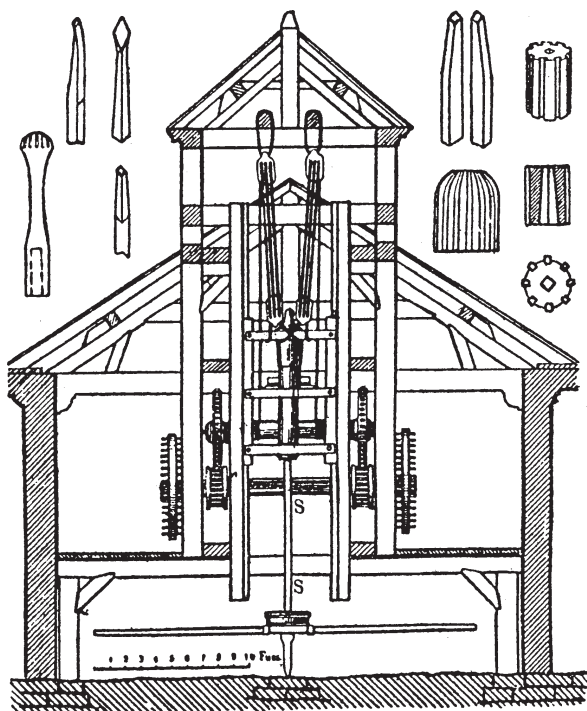
Немецкие мортиры, сделанные из сваренных железных полос и набитых на их стволы, железных обручей, XIV век



Сверлильные и токарные станки для работы по металлу обязаны своим развитием прежде всего производству пушек. Техника сверления развилась главным образом на сверлении пушек. Разумеется, это были еще не совершенные станки, они применялись в мануфактурном периоде лишь sporadически, только в такой узкой отрасли, как производство пушек. Только промышленный переворот XVIII века создал условия для действительного распространения токарных, сверлильных и других металлообрабатывающих



Артиллерийские орудия, середина XV века



Вертикальный станок для рассверливания орудий, XVIII век.
Тело орудия помещается над сверлильной штангой
и собственным весом прижимается к ней

станков, в которых ручное орудие превратилось в орудие машины.

Производство ручного огнестрельного оружия и холодного оружия также потребовало новой металлообрабатывающей техники и даже специального металла (булат) и т. д. Точно так же производство огнестрельного пороха потребовало создания специального оборудования в виде различных ступ, бегунов и т. д. и стимулировало также развитие других машин.

Военное дело двигало вперед технику еще в докапиталистический период. Об этом говорит Зомбарт:

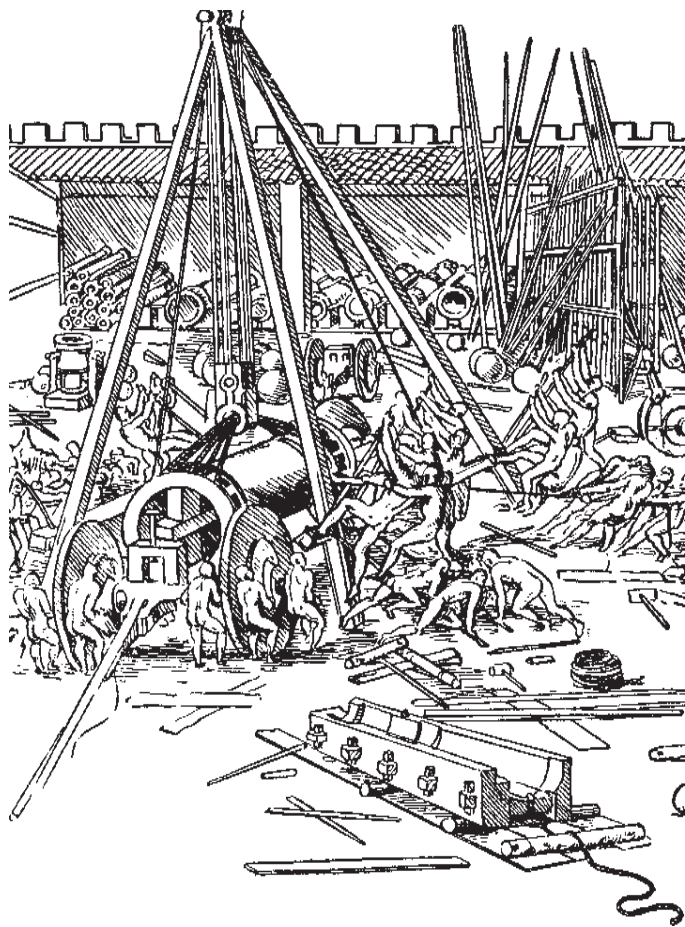
«Надо представить себе, что это обозначало для средневекового человека как производителя, являвшегося ремесленником, когда, например, в марте и апреле 1652 г. английское правительство приказало немедленно приготовить 335 пушек, а в декабре того же года объявило, что ему немедленно необходимо 1500 железных пушек общим весом 2230 т по 26 ф. ст. за тонну, да кроме того столько же возов, 117 тыс. снарядов артиллерийских, 5 тыс. ручных гранат, 12 тыс. баррелей¹ пороха по 4 ф. ст. 10 шилл. Немедленно! И агенты ездили по всей стране, стучали в двери всех мастеров, производивших пушки, и однако невозможно было удовлетворить столь неожиданный и столь колоссальный спрос».

Чтобы представить себе размеры упомянутого заказа, отметим, что на вторую часть его требовалось 2230 т железа для пушек, между тем как все мировое производство железа того времени составляло, по подсчетам Сванте-Аррениуса, до 80 тыс. т, а производство всей Англии еще столетием позже не превышало 20 тыс. т железа в год. К тому же, металл надо было не только добыть, но и обработать.

Армии феодальной эпохи, конечно, не были так велики, как рисуется в источниках того времени. Ганс Дельбрюк устроил, по выражению Ф. Меринга, побоище античным авторам и средневековым хронологам, опровергнув их раздутые цифры о размерах тогдашних армий. Так, например, в битве при Гастингсе принимало участие не миллион бойцов, а не более 7 тыс. человек с обеих сторон. Войско Карла Смелого составляло, по описаниям его швейцарских современников, свыше 120 тыс., а по некоторым другим источникам, еще втрое больше; однако на самом деле оно не превышало 16 тыс. В битве при Гранзоне, о которой швейцарские хроникеры сообщают, что швейцарцы, разбив армию Карла Смелого, истребили 7 тыс. его воинов, в действительности погибли только семь рыцарей и несколько рядовых воинов.

Самой большой из средневековых армий была, согласно Дельбрюку, армия Эдуарда под Кале в 1347 году: она на-

¹ Баррель — древнеанглийская мера объема, равная примерно 163,5 л.



Двор арсенала, XVI век

считывала до 32 тыс. человек. Управлять такой большой по тому времени армией, а главное прокормить ее, обеспечить оружием, порохом и т. д. было сложной задачей. Она требовала чрезвычайного напряжения господствовавшей тогда ремесленной техники. Такие большие скопления людей обуславливали наличие специальных средств для обслуживания их. Уже выпечка хлеба для такого множества людей была

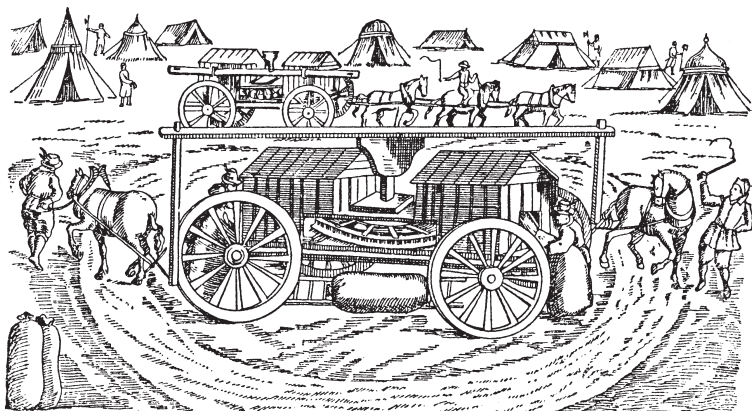
нелегким делом для того времени. Еще тогда для этого понадобились особые машины. Для нужд армий были созданы уже задолго до капиталистической эпохи передвижные мельницы, тестомесильные машины, походные печи для массовой выпечки хлеба и т. д.

Так, например, в книге Цонка, изданной в Падуе в 1607 году, мы находим походную мельницу с конным приводом. Тестомесильные машины были известны еще в Древнем Риме; Витрувий упоминает о такой машине, приводимой в движение водяным колесом. О том же говорят и другие древние авторы, а также найденные в Помпее остатки тестомесильной машины (реконструкцию ее дает Блюмнер). Тестомесильные машины мы находим также в трудах средневековых авторов. Тестомесильную машину достаточно сложной конструкции предлагает Бранка в своей книге о машине и т. д. Уже в 1670 году появляется проект хлебной печи, действующей по принципу непрерывного потока. По существу это туннельная печь того типа, который так распространен в наше время в керамической промышленности.

Применение машин и сложных конструкций для нужд военного дела не ограничивалось упомянутыми областями. Для постройки фортификационных сооружений изобретают, начиная с XV века, весьма сложные приспособления. Выдающихся успехов на этом пути достигает Леонардо да Винчи, предложивший ряд сложных и остроумных конструкций для подъема строительных материалов.

Итак, в Средние века военная техника не плетется в хвосте у других отраслей, а является передовой отраслью техники, ведет за собой другие области, использует их опыт, применяет сложные машины ранее других областей.

В России металлургия и металлообрабатывающая промышленность получили мощный толчок от войн Петра I. Первые русские книги по вопросам техники были книги по военным или связанным с ними вопросам. Таковы, например, книги Боргсдорфа, Кугорна, Блонделя, Штурма и другие, вышедшие в русских изданиях в начале XVIII века. В таких книгах, как «Мемории артиллерийские», описываются впервые в России такие машины и ус-



Походная мельница с конным приводом.
(Vittorio Zonca. Novo teatro di machine et edifici, Padua, 1607)

тройства, как оборудование литейного двора, пороховые мельницы и т. д.

Итак, характерно, что машины применяются раньше всего на войне, в армиях, а не в мирном производстве. Наемный труд тоже развивается раньше на войне, в армиях.

* * *

Время и место происхождения огнестрельного оружия точно не известно. Известно только, что китайцы применяли какие-то взрывчатые вещества еще в IX веке; однако, пре-



Огнестрельное оружие начала XV века,
представляющее нечто среднее между ружьем
и пушкой (по Кейзеру, 1405 год)

имущественно в шутихах и для сноса ненужных зданий. Первым настоящим огнестрельным оружием явился, судя по всему, китайский бамбуковый мушкет, созданный в 1132 году, хотя о его эффективности сказать ничего нельзя. Кроме того, по некоторым сведениям, в XIII веке в ходе своих долгих войн с монголами китайцы ввели в арсенал примитивные пороховые ракеты; существуют еще и данные, согласно которым ракеты, по крайней мере экспериментально, применял кое-кто из чингисидов¹. Как бы там ни было, но тот факт, что первое серьезное и эффективное использование пороха в качестве взрывчатого вещества для метательных орудий произошло в Европе в середине XIV века, сомнений практически не вызывает. Изобретение пороха в Европе приписывали как англичанину Фрэнсису Бэкону, так и немецкому монаху Бертольду Шварцу.

Но известно, что первые орудия (мортиры и бомбарды), называемые историками «железными бочками», из которых посредством пороха метали камни «с громом и треском», упоминаются в 1247 году при осаде Севильи. То же было при осаде Диаметты в 1249 году. Арабское название мортиры «аррадат» означает гром и вместе с огнестрельным оружием перешло в европейские языки. По-испански пушка в старину называлась «альгарадэз» (искаженное «аррадат»), затем «триено»; по-итальянски «болларда», а по-немецки «доннербюш».

Однако чаще всего считается, что первыми огнестрельное оружие в Европе применили англичане в битве при Креси (1346); хотя не исключено, что пушками пользовались уже в битве при Меце (1324) или при Альхесирасе (1342). Насколько известно, при Креси в распоряжении Эдуарда имелось три — пять ронделад или *pots de fer*², названных так из-за формы, делавшей их похожими на круглые железные бутылки. Вскоре после этого примитивные пушки уже

¹ Чингисиды (также устар. чингизиды) — потомки Чингисхана, династии, основанные его сыновьями Джучи, Джагатаем (Чагатаиды), Угедем, Толуем, а также внуками Хулагу-ханом (Хулагуиды), Хубилаем и др.

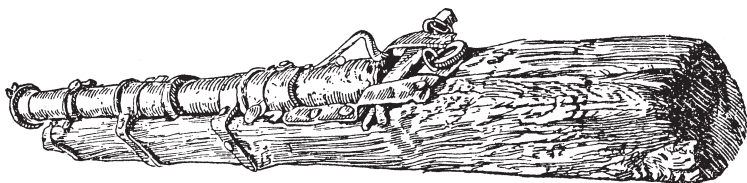
² *Pots de fer* (франц.) — «железный горшок».



Алхимик Бертольд Шварц

использовались в ходе Столетней войны и англичанами, и французами, причем как на поле боя, так и при осадах. Примерно тогда же пушки появились в Германии и Италии.

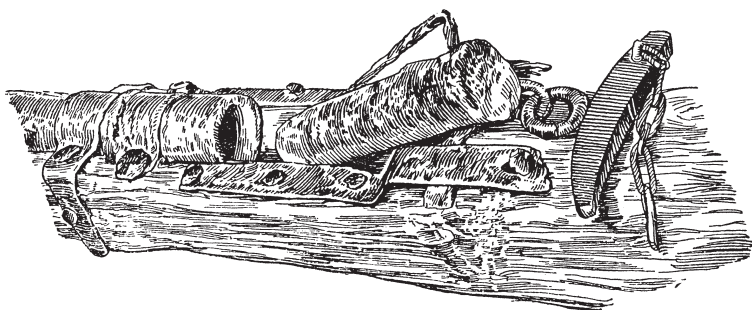
Первое огнестрельное оружие представляло собой небольшой металлический горшок или трубу, неточно метавшую тяжелые стрелы. Из-за проблем с весом и габаритами, а также трудностей, возникавших из-за того, что одновременно приходилось держать ствол, наводя его на цель, и воспламенять заряд при помощи фитиля, первое примитивное ручное оружие — собственно, маленькие пушки — успеха не имело.



Пищаль железная конца XIV в.,
ввезенная из-за границы в Россию, заряжаемая
с казенной части, закрываемой приставной каморой.
(Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск
и войск связи, Санкт-Петербург)

А вот что касается крупных экземпляров, те совершенствовались быстро и весьма радикально. В итоге под конец века артиллерия состояла на вооружении у всех европейских армий и даже применялась на территории современной России в сражениях между литовцами и Золотой Ордой¹.

В 1320 году немецкий монах из Фрейбурга Бертольд «Шварц» (настоящее его имя Бертольд Нигер, до поступления в монахи он назывался Константин Анклицен) обследовал метательную силу пороха. Впоследствии легенда приписала Шварцу изобретение пороха.



Устройство приставной каморы в железной пищали
XIV в., изображенной на рисунке выше

¹ Золотая Орда — монголо-татарское государство, основанное в 40-х годах XIII века ханом Батыем; в XV веке распалось на отдельные ханства — Сибирское, Казанское, Крымское, Астраханское и др.

В 1322 году во Флоренции были изготовлены металлические пушки, стрелявшие железными ядрами.

Огнестрельные орудия в Англии начал вводить король Эдуард II в 1327 году.

Литовский князь Гедимин в 1328 году был убит пулей или, как тогда называли, «огненной стрелой».

При обороне Аликанта в 1331 году мавры применяли огнестрельное орудие.

В 1337 году Тевтонский рыцарский орден имел три большие пищали. В Пруссии и Литве в 1338 году имелись огнестрельные орудия — железные бомбарды. В списках французской счетной камеры за тот же 1338 год упоминаются расходы на порох и огнестрельные орудия.

В 1339 году «пушки» упоминаются при осаде Камбре: укрепления Камбре тогда защищались 5 железными и 5 бронзовыми орудиями.

Мавры под Альджевиром в 1342 году пользовались огнестрельными орудиями. В битве при Креси в 1346 году упомянутый выше Бертольд Нигер-Шварц руководил первой в то время полевой артиллерией англичан, состоявшей только из трех пушек, что способствовало победе англичан. До того огнестрельные орудия в полевой войне не применялись.

С того времени артиллерия становится наряду с пехотой и кавалерией одним из главных родов войск. Тогда же при Креси, в 1346 году, Филипп VI был ранен в ногу из огнестрельного оружия (Вильяни).

В 1354 году тот же Бертольд Нигер-Шварц отлил массивную чугунную мортиру.

В счетах города Нюрнберга за 1356 год показан расход на покупку пушки.

В 1399 году замок Танненберг был взят при помощи «громоздкой французской пушки», калибром в 79 см. Пушка эта была найдена при раскопках в 1649 году.

В Перудже в 1364 году было изготовлено 500 ручниц (ручные пищали), «пули которых пробивают железные латы».

В 1365 году Альберт Бранденбургский защищал Эйшебек пищальями, стрелявшими свинцовыми пулями.

В описании Валерийского сражения (1378) упоминается ручное оружие — ручница.

В 1381 году аугсбургцы имели в своей войске 36 стрелков, вооруженных ручными аркебузами (война имперских городов против франкских и швабских рыцарей).

В 1383 году ручное огнестрельное оружие применяли литовцы при осаде Трокая (война Витовта с Ягайло).

Литовский князь Витовт, предводительствуя русскими и литовскими войсками против монголов в 1399 году, имел пушки и пищали.

Все эти факты указывают на довольно широкое применение в те времена огнестрельного оружия в Западной Европе.

Обратимся теперь к России. Откуда пришло в Россию огнестрельное оружие, точно не известно; могло попасть с востока от татар, кавказцев или турок, могло прийти и с запада от немцев или литовцев.

В «Софийском временнике» написано, что при обороне Москвы от татар в 1382 году русские употребляли огнестрельное оружие. В упомянутой летописи так сказано: «Граждане, стерегущие града и супротивляющиеся им (татарам), овии стреляли стрельбу с заборон, овии камением шибаху нань, друзии же тюфяки пущаше в них и иные самострелы, наполняющие пущаху и пороки пущаху, а иные великими пушками».

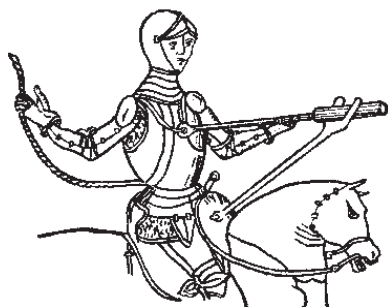
Не говоря о пушках, названных настоящим именем, другие орудия называются тюфяк, что указывает на их восточное иранское или тюркское происхождение.

Позже, в 1389 году, Галицинская летопись упоминает, что «Лета 6897 (1389) вывезли из Немец арматы на Русь и огненную стрельбу и от того часу уразумели из них стреляти». Но, как видно, русские знакомы были с огнестрельным оружием и до 1382 года. Точно известно, что в конце XIV столетия ввозилось в Россию огнестрельное оружие из Германии через Ганзейский союз. Так вооружалось Московское государство. Южные земли, как, например, Украина, получали огнестрельное оружие из Турции, отчасти из западных стран — Польши и Литвы, наконец с Кавказа и из Персии, откуда и попали такие названия, как можжир, мултук, тюфяк и т. п.

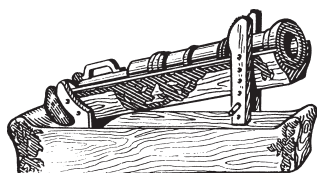
Изобретение и применение пороха и огнестрельного оружия вызвало настоящий переворот, значение которого не ограничилось пределами военного дела. В начале XIV столетия порох от арабов проник в Западную Европу и — как это известно каждому школьнику — произвел переворот во всех отраслях военного дела. Но введение пороха и огнестрельного оружия было во всяком случае произведено не насилием, а промышленным, т. е. экономическим, прогрессом. Промышленность остается промышленностью, служит ли она производству или разрушению предметов. Введение же огнестрельного оружия действовало преобразующим образом не на одно собственно военное дело, но также на политические отношения подчинения и господства. Для приобретения пороха и огнестрельного оружия требовались промышленность и деньги, а этими двумя вещами владели горожане. Поэтому огнестрельное оружие стало с самого начала оружием горожан и возвышавшейся при их поддержке монархии против феодального дворянства.

В XIV столетии появились пороховые заводы во многих государствах: сперва в Германии (в Страсбуре, в 1340 году в Шпандау — в 1344-м, в Лейпциге — в 1348-м), позже во Фландрии, Испании, Италии, России и Англии. До того порох изготовлялся везде кустарным способом аптекарями и другими частными предпринимателями.

Малые пушки, стрелявшие с подставки и переносившиеся тремя-четырьмя человеками, появились сперва на Востоке. В Европе итальянцы и голландцы лишь с 1364 года начали изготовлять маленькие пушки, предназначенные преимущественно для громкой холостой стрельбы. В 1397 году в летописях Булони упоминаются малые «ручные пушки», так называемые «склопетты» (от них произошло название «эсклопетт»). Такие пушки представляли собой маленькую бомбарду или мортиру, прикрепленную к прямому куску дерева. Впоследствии вместо деревянного станка к мортирке приваривали железный прут с кольцом, которое служило для ношения мортирки на ремне через плечо; получалось, таким образом, подобие ручного оружия.



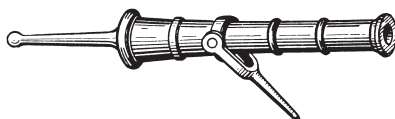
Модфа



Бомбарда



Мортира



Пушка

У восточных народов существовало весьма древнее ручное оружие, служившее огнеметом. Ствол был тонкий железный, около 180 см (6 футов) длиной, покрыт вокруг деревом, скрепленным веревками, ремнями и т. п. К казенной части ствола прикреплялась рукоятка в виде деревянной палки.

Оружие это заряжалось небольшим зарядом пороха, на порох клалась «пуля» из пакли, смешанной с порохом, воском и т. п., затем слои порошка из толченого стекла, греческого воска, стальных опилок и селитры, опять слои пороха и т. д.; таким порядком ствол наполнялся до дула. Заряд зажигался с дула и из ствола выбрасывались с выстрелами горящий состав и зажигательные пули. Арабы применяли такое оружие для военных целей до XIV столетия.

Арабский ученый Шамс уд-Дин Мохаммед описал в XII столетии огнестрельное оружие, называвшееся «модфа». Оно состояло из короткого металлического ствола на древке. Заряжалось это подобие мортирки пороховой мякотью и метало снаряд, называвшийся «бондок», что по-арабски означает орех¹.

Стрелок, действовавший таким оружием, назывался «бондактор». Из модфы стреляли с сошек. Заряд зажигали от руки.

Нечто похожее на модфу, а, может быть, и точную копию ее, мы видели на старинных рисунках, украшающих французский перевод Квинта Курция, сделанный в 1468 году².

Историк И. Чернео пишет: «У арабов были особого рода камнеметы, сделанные из твердого металла, имевшие вид просверленных палок. Из такого оружия, которое они называют карабинами³, выбрасывается силой порохового огня свинцовая пуля, которая навывлет пробивает человека в полном вооружении» (в доспехах).

В манускрипте Мариана Якобуса 1449 года имеется рисунок, изображающий мортирку-ружье с древком в виде короткой палки. Всадник упирает древко себе в грудь (в

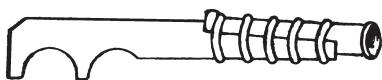
¹ Это была круглая пуля из свинца.

² Хранится в Британском музее.

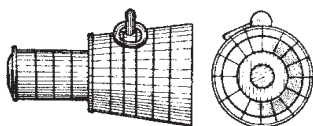
³ «Карао» по-арабски означает оружие.



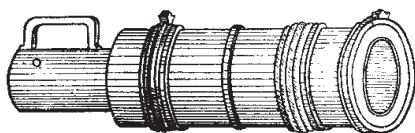
Рис. 18. Воин, стреляющий из ручной бомбарды



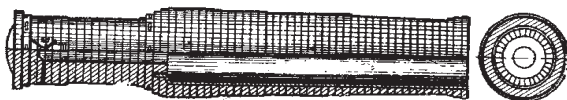
Ручная бомбарда



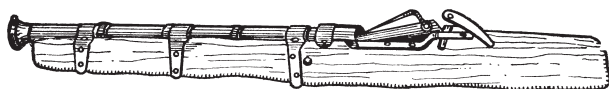
Мортира



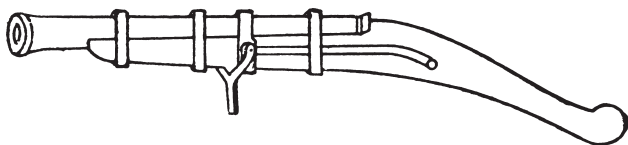
Бомбарда



Бомбарда, сваренная из железных колец



Огнестрельное орудие



Крепостной аркебуз (пищаль)

металлический нагрудник, так как всадник в доспехах), а ствол опирается на подставку, прикрепленную к луке седла.

Подобное оружие в Европе носило разные названия: испанцы называли его «педерналь», французы — «петриналь» и т. д. Оно было длиной (вместе с палкой) от 120 до 180 см, весило от 4 до 8 кг. Управляли им при помощи одной руки, другой рукой зажигали затравку.

Вероятно, с подобным ручным орудием, или оружием в 1344 году появился в Майнце при дворе курфюрста Генриха III Бранденбургского какой-то «огнестрелок», заинтересовавший как Генриха, так и весь город своим искусством стрельбы, за что был щедро награжден Генрихом.

В 1372 году в Германии появилось полуручное-полуартиллерийское оружие — фитильный аркебуз.

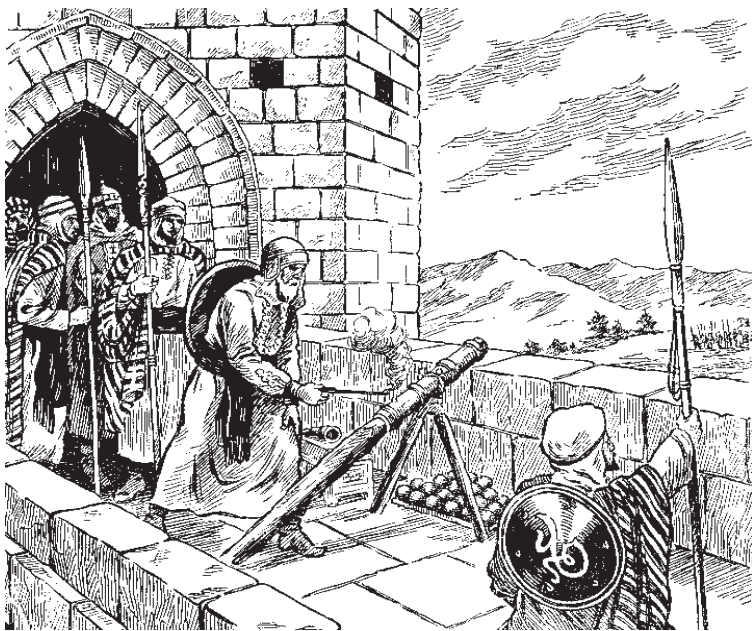
Название это позаимствовано, как видно, от аркебузов с луком (типа арбалетов), метавших также свинцовые пули.

В 1381 году город Аугсбург дал швабским городам, воевавшим с немецким дворянством, тридцать человек, вооруженных огнестрельными аркебузами.

Первоначально тяжелый аркебуз обслуживали два человека (аркебузеры). Стрельба велась с подставки. Воспламенение заряда было фитильное, затем колесцовое, кремневое, отсюда различные определения: аркебуз «бородатый», «губчатый», кремневый и т. п.

Позже аркебуз получил развитие в двух направлениях: в виде тяжелого крепостного ружья (гаковница, затинная пищаль) и в виде ручного оружия (ручница, завесная пищаль); ручница была в виде пехотного ружья, а облегченный образец (завесная пищаль) служил в качестве кавалерийского аркебуза.

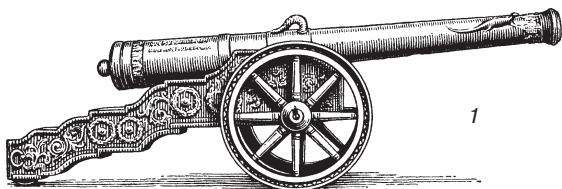
К концу XIV столетия, вместо затравки сверху, устроили ее сбоку ствола. Под затравкой пристроили полку для при-



Арабская модфа

сыпки затравочного пороха, что облегчало воспламенение. Чтобы порох не высыпался с полки, над ней устроили крышку на шарнире. Затравку, т. е. порох на полке, зажигали по-прежнему фитилем от руки. Для удобства стрельбы из кулеврин к ним стали делать приклады, которые можно было класть при стрельбе на плечо.

Производство орудий, снарядов и пороха хранилось мастерами в глубокой тайне, передававшейся по наследству. Еще в XIV веке пытаются заряжать орудия не с дула, а с казенной части. Пример — русские пищали конца XIV века иностранного происхождения, хранящиеся в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге. Изготовлены они из полос железа и укреплены железными кольцами. Тело орудия лежит в выдолбленной колоде и прикреплено к ней несколькими оковками. Приставная камора прижимается к казенной части



Пищали:

- 1 — осадная на декоративном лафете XVI века;
 2 — бронзовая конца XV века; 3 — «затинная» сер. XVI века;
 4 — «завесная» (носившаяся за плечом на ремне) с фитильным замком
 конца XVI века.

пищали при помощи железного клина и особых вырезов в колоде и оковках. В каморе помещались заряд пороха, забитый деревянной втулкой, и свинцовое ядро, завернутое в тряпки. Заряд воспламенялся раскаленным прутом через затравочное отверстие в каморе. Через зазоры между каморой и стволом орудия прорывались при выстреле пороховые газы, люди получали ожоги и даже ранения; часто происходили разрывы в казенной части орудия. Попытки забивать зазоры паклей, замазывать их глиной и т. п., конечно, были безуспешны. Вследствие этих недостатков массовое распространение получили орудия с заделанной казенной частью и заряжавшиеся с дула.

Однако и впоследствии все время пытаются заряжать орудия с казенной части. Примером может служить Волоколамская железная пищаль XVI века с клиновым затвором,



Пищаль медная, с дула заряжаемая; древнейший памятник русского пушечнолитейного мастерства XV века.

На пищали надпись: «Сделана быть сия пищаль в лето 6993 месяца сентября... а делал Яков» (то есть 1485 год),

Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи, Санкт-Петербург

известная под названием «пищаль трех аспидов». В Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге хранится также железная пищаль XVII века, заряжавшаяся с казенной части с запирающим механизмом; последний состоял из сплошного клина с механическим приспособлением для движения его в поперечном клиновом отверстии. В этом оружии уже была предвосхищена идея крупновского клинового замка, введенного только в XIX веке.

Однако, несмотря на все эти попытки, в эпоху, предшествующую развитию крупной машинной индустрии, техника была недостаточно развита для массового производства и применения таких орудий. Вплоть до середины XIX века главную роль играли орудия, заряжавшиеся не с казенной части, а с дула.

Как уже указывалось, первые орудия были из железа, а затем стали изготавливать литые медные и бронзовые орудия. Развитие доменного производства сделало возможным в XVI веке также производство литых чугунных орудий. Изменялся и материал снарядов — от камня до свинца, железа, чугуна). Применялись снаряды: ударно-пробивного действия, разрывные (прототип их — «кувшины с зельем»), картечные (свинцовые ядра с закатанными в них камнями, железным «дробом» и т. д.) и наконец картечь (сначала каменный «дроб», затем мелкие куски железа, свинца и чугуна. Издавна применялись также снаряды зажигательные и «смердящие» (прототипы «химических»). Медная пищаль 1615 года, хранящаяся в Санкт-Петербургском военно-историческом музее ар-

тиллерии, инженерных войск и войск связи, нарезная и заряжающаяся с казенной части, свидетельствует, что идея нарезки ствола для получения вращательного движения и улучшения меткости стрельбы появляется очень рано. Но также и эта идея опередила массовое применение нарезного оружия по крайней мере на два столетия¹.

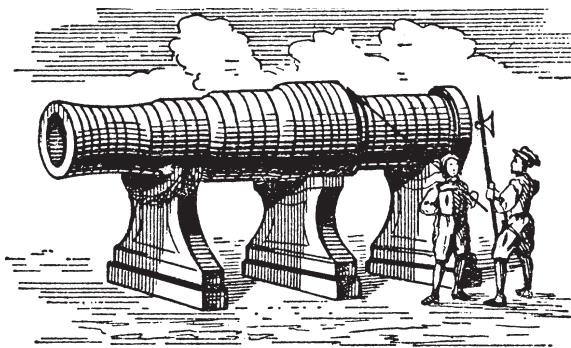
Главнейшими этапами в развитии артиллерийских орудий до XVIII века были улучшение их производства, создание орудий, предназначенных для специальных целей (мортиры, гаубицы, единороги)², переход к подвижным лафетам и т. п. Появление литых орудий позволило прибегнуть к цапфам, необходимым для колесных лафетов, и применять артиллерию в полевом бою.

Длительность зарядки, дороговизна огнестрельного оружия, большой вес его и громоздкость — вот причины, почему не только в XIV веке, но даже в XV—XVI веках наряду с огнестрельным оружием в армиях продолжают применяться луки и самострелы. В XIV веке было создано много видов огнестрельного оружия разнообразных размеров, начиная от ручного и кончая пушками, весившими несколько тонн, как, например, знаменитая Гентская пушка, весившая около 14 т при калибре в 62 см. Но только в конце XV века происходит окончательное разделение между ручным оружием (для индивидуального пользования) и артиллерией (требовавшей коллективного обслуживания отдельного орудия). В XV—XVI веках артиллерия организованно оформляется в особый род войск.

Например в России учрежден был в XVI веке Пушкарский приказ с пушкарским головою и пушкарями.

¹ В 1631 году Макс Баварский вооружил своих егерей нарезными ружьями. Гладкоствольные пушки и ружья оставались, однако, во всех армиях вплоть до середины XIX века.

² Единорог — короткое орудие с конической кормой, принятое в русской армии при Шувалове. Тогда как прежде картечью стреляли только на 100 м, единороги стреляли ею на 300 м. Единороги получили применение и в иностранных армиях и продолжались около 100 лет, сойдя с вооружения только вместе со всей медной гладкоствольной артиллерией.

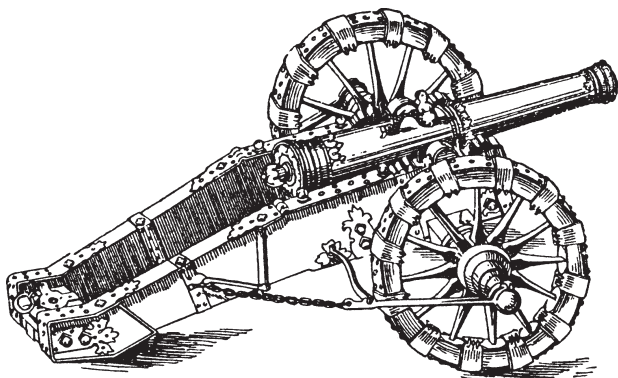


«Tolle Grete» в Генте, производства 1430 года

Большим шагом вперед в развитии ручного огнестрельного оружия было введение курка с тлеющим фитилем. Такие фитильные ружья, известные в Западной Европе под названием мушкетов, появляются с XVI века. Зарядив ружье и насыпав на полку порох, спускали курок с тлеющим фитилем, последний воспламенял порох на полке, огонь через затравочное отверстие передавался заряду в стволе. Фитильный мушкет действовал хорошо только в совершенно сухую погоду.

До Густава II Адольфа это было неуклюжее оружие весом от 7 до 12 кг, стрелять из которого приходилось с упора-рогатины. Благодаря шведскому монарху, мушкет был облегчен до 5 кг. Кроме того, Густав II Адольф принял на вооружение патрон с фиксированным, тщательно отмеренным пороховым зарядом (что позволяло добиться единообразия баллистических характеристик) и присоединенной к нему пулей. Мушкет стал гораздо легче и удобнее в обращении; значительно упростился и процесс заряжания, а темп стрельбы увеличился вдвое, достигнув одного выстрела в минуту.

Еще в XVI веке был изобретен ружейный замок, в котором искра высекалась ударом кремня о железо. Кремневый замок появился в Европе сперва у испанских стрелков еще в 1504 году. Испанцы заимствовали кремневый замок от мавров, а к маврам он попал от турок или арабов. Эта система в Европе называлась испано-мавританским замком.

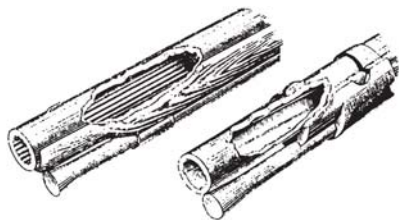


Артиллерийское орудие времен Тридцатилетней войны, первая половина XVII века

На Востоке образец этого замка известен под названием «арабского» кремневого замка. Первые сведения об арабском кремневом замке в Азии относятся к 1500 году. Замок имеет весьма совершенное отъемное рубчатое огниво, легко заменяемое, чего нет в европейских кремневых замках.

Кремневый замок после Испании появился во Франции, там он упоминается в 1515 году, затем — в Нидерландах. Нидерландский кремневый замок был оригинальной конструкции: полка закрывалась не огнивом, а специальной крышкой, ударный механизм был особого устройства, весь замок очень длинный и тяжелый. Можно полагать, что автор нидерландского замка не был знаком с испано-мавританским замком. Для получения искр сперва применяли серный колчедан, потом кремнь. Нидерландский замок был вскоре усовершенствован нюрнбергскими оружейниками.

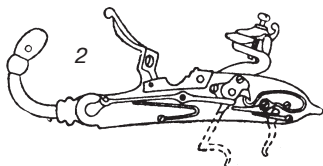
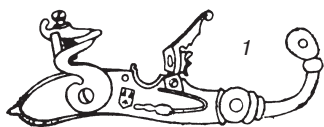
Нюрнбергские оружейники стали делать кремневый замок в 1630—1650 годы. Они усовершенствовали его в том отношении, что сделали его более безотказным, затем перенесли механизм на внутреннюю сторону замочной доски, придали курку большой размах, более легкий, плавный ход при взведении, изменили очертание боевой поверхности



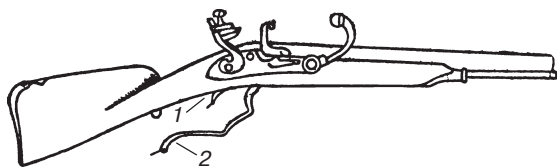
Нарезы штуцеров и карабинов,
XVI век



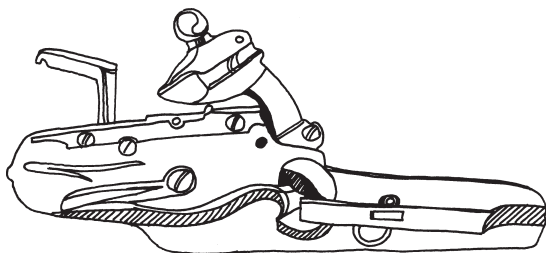
Бумажный патрон



Фитильно-кремневый ружейный замок:
1 — наружная сторона, 2 — внутренняя сторона



Фитильно-кремневое ружье:
1 — спуск для кремня; 2 — спуск для фитиля



Нюрнбергский кремневый замок,
начало XVII века

огнива так, что оно стало направлять больше искр на полку, а кремь, разбиваясь не так скоро, стал надежнее и мог служить дольше.

Измененный таким образом замок получил в Европе название «немецкого» кремневого замка. Во Франции усовершенствованный кремневый замок был назван «батарейным замком».

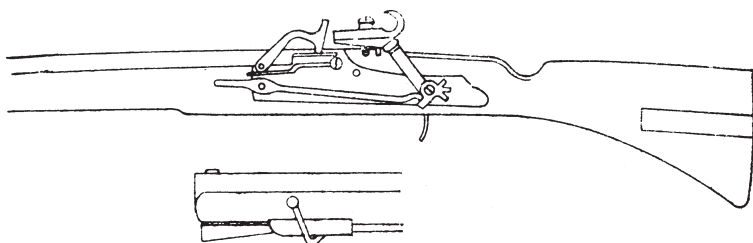
Впоследствии были усовершенствованы еще некоторые детали этого замка: усилены губки, зажимающие кремь, на средней части курка устроено утолщение под углом, которое при опущенном курке ложилось на соответствующий заков на замочной доске, что предохраняло курок и полку от повреждений. Полку сделали шире и стали изготавливать ее из бронзы, потому что железная скорее разрушалась от ржавчины и выгара.

Первые кремневые замки были мало совершенны, противники их справедливо указывали на недостатки кремневого замка: искры от огнива часто разбрасывались в сторону и не попадали на полку; много осечек при ветре; искры, пороховые газы и осколки кремня часто попадали в лицо стреляющего и сильный удар курка по огниву будто бы отклонял оружие, что снижало меткость стрельбы. Последнее утверждение, конечно, было неверно, тут виноват был стрелок, который, опасаясь удара пороховых газов в лицо, дергал за спуск, закрывал глаза и т. п., но и вина стрелка приписывалась кремневому замку.

При Людовике XIV кремневый замок начал приобретать себе поклонников, но изданный королем в 1653 году указ строго запретил употребление кремневого замка в войсках, угрожая нарушителям смертной казнью.

Чтобы обойти предубеждение рутинеров, впоследствии пошли по пути колесно-фитильных замков, устроив фитильно-кремневый замок. Изобретение такого замка приписывают французу Вобану.

В фитильно-кремневом замке фитиль помещали в серпентине или втором курке, находящемся впереди полки, против курка с кремнем; фитиль проникал к пороху на полке через отверстие в основании огнива; отверстие это, ког-



Тульское кремневое ружье, XVII век

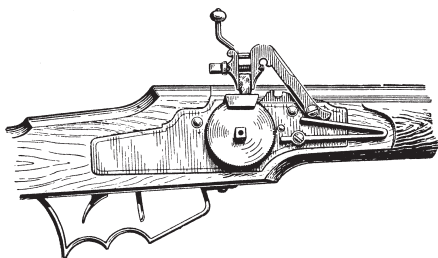
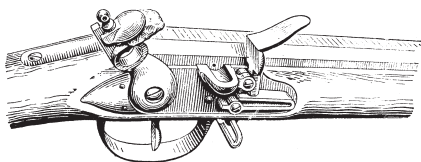
да в нем не было надобности, закрывалось специальной задвижкой. Ружья с фитильно-кремневым замком были приняты на вооружение в Швеции в 1592 году, а во Франции лишь около 1690 года.

Фитильно-кремневый замок был и на Востоке, но восточные народы использовали фитиль в кремневом замке гораздо проще: в губки курка, в случае надобности, зажимали, вместо кремня, фитиль, которым зажигали порох на полке, спуская курок обычным способом. Фитильно-кремневый замок все же продержался недолго: везде установился только кремневый замок немецкого образца.

У нас в России колесцовые и кремневые замки долгое время служили параллельно. В войсках кремневый замок был введен в 1700-х годах Петром I для принятого тогда облегченного мушкета или так называемой фузеи с гладким внутри стволом длиной 1424 мм (32 вершка). Солдаты, вооруженные фузеями, назывались фузелерами. Кремневый замок служил у нас в военном оружии около 150 лет, до Крымской кампании включительно (1854—1855).

В начале XVII столетия стрелки из аркебузов, чтобы не оставаться после выстрела безоружными, применяли нож или кинжал, вставленный рукояткой в дуло ружья. Такое холодное оружие становилось более досягающим, но часто пригодно было лишь для одного удара, потому что, если рукоятка ножа держалась в стволе слабо, нож выпадал из дула ствола.

Идею штыка и ее осуществление дали охотники, но кто из них и где применил впервые нож к ружью, неизвестно.

Колесцовый замок
мушкета, XVI векКремневый замок
мушкета, XVII век

Из переписки первого историка Украины Николая Маркевича с есаулом Семеном Маркевичем видно, что украинские казаки в начале XVII столетия знали такое применение ножа и считали его изобретением литовских охотников. Французы же считают это своим изобретением.

В 1640 году во Франции, в Баскской провинции, крестьяне в схватке с разбойниками, когда заряды были израсходованы, вставили ножи рукоятками в дула своих аркебузов, пошли в атаку и разбили банду, не ожидавшую подобной атаки холодным оружием. Это событие послужило поводом к применению штыка к военному ружью. В 1641 году в местечке Байоне изобретен был штык, представляющий собой удлиненное копьё пики с коротким древком-рукояткой. Древко всаживалось в ствол мушкета. Вследствие малой прочности такого штыка, последний изменили так, что стали ввинчивать железную рукоятку в ствол. Понятно, когда подобный штык примкнут, стрелять из ружья невозможно. Называлось это подобие штыка байонет или багинет.

В 1647 году байонет был введен в нидерландской пехоте. Есть сведения, что до того голландцы видели нож в стволе на Мадагаскаре. В 1676 году был изобретен во Франции штык с трубкой, навинчиваемый на ствол, затем надеваемый на ствол и запираемый поворотом хомутика. Такой



Мушкетер; в левой руке он держит
тлеющий фитиль, 1600 год

штык с трубкой допускал зарядание и стрельбу с примкнутым штыком. Трехгранный клинок штыка появился в 1681 году. Трубка усовершенствована в 1689-м. В 1691 году английский полк, встречавший атаку французов, был разбит благодаря тому, что французский полк, шедший в атаку, внезапно остановился, дал залп и такой неожиданностью привел англичан в расстройство. Это можно было сделать лишь при новом штыке с коленчатой шейкой.

Известный при Людовике XIV полководец Вобан вооружил тогда всю пехоту подобными трубочными штыками; бывшая до того в пехоте пика была изъята из употребления. Так, упразднились пикинеры раньше всех во Франции (1703) и позже всех в России (1721). Впоследствии Вобану приписали изобретение штыка.



Изготовление пороха. Гравюра 1650 года

В Англии штык с трубкой ввел генерал Макэй в 1698 году. В Бранденбурге вместо мушкета введено ружье со штыком образца 1689 года.

При штыке в ружье получилось соединение огнестрельного оружия с холодным. Благодаря кремневому замку и штыку, ружье в XVII столетии стало оружием, пригодным для вооружения всей пехоты. Ружье этой системы, лишь

с небольшими изменениями в деталях, прослужило в войсках более 100 лет, все изменения ружья заключались в укорочении и облегчении ствола, упрочении штыка и замене деревянного шомпола железным. Железные шомпола для всей прусской пехоты ввел принц Леопольд из Дессау в 1698 году. Такие шомпола были известны в Европе с 1625 года.

До XVIII века в ручном огнестрельном оружии и в артиллерии царил полнейший произвол в калибрах, формах и размерах отдельных деталей. Не было никаких норм, никакого единства в размерах деталей. Так продолжалось до тех пор, пока не приступили после промышленного переворота XVIII века к машинному производству огнестрельного оружия.

В это время господствующей была так называемая линейная тактика, достигшая совершенства при прусском короле Фридрихе II.

Тогда пехота состояла из усиленно муштруемых, но весьма ненадежных солдат, которых только палка могла держать в порядке. Их вербовали среди самых худших элементов общества, часто даже принуждали сражаться военнопленных врагов, и единственной формой борьбы, при которой возможно было употреблять огнестрельное оружие с такими солдатами, была линейная тактика, достигшая совершенства при Фридрихе II. Вся пехота армии строилась тремя линиями в очень длинный, пустой внутри четырехугольник и двигалась в боевом порядке только как одно целое; в крайних случаях дозволялось тому или другому флангу выдвигаться немного вперед или отступить. Эта неуклюжая масса могла подвигаться в порядке только по совершенно ровной местности, да и то довольно медленно (75 шагов в минуту); перемена боевого порядка во время сражения была невозможна, и победа или поражение быстро решались одним ударом, как только пехота вступала в дело.

Линейная тактика была неизбежной при ненадежности солдат, вербуемых из беднейшего населения, из преступников и дезертиров из чужих армий. Для солдат, завербованных из этих элементов, да и к тому же нередко силой и обманом, война была, конечно, чужим делом. Приходилось



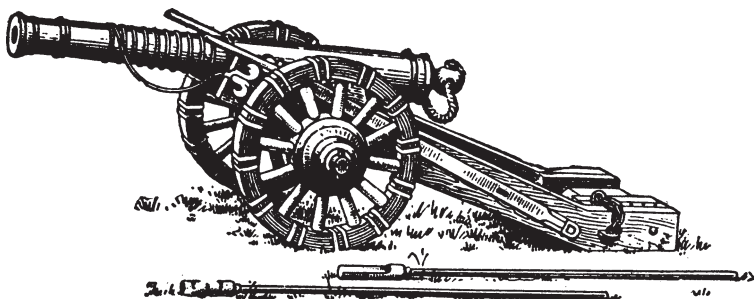
Фитильное ружье

принимать специальные меры, чтобы сохранить состав армий, вести постоянное наблюдение, устраивать постоянные переклички, посты и цепи вокруг лагерей. Тактические операции надо было проводить таким образом, чтобы они не давали возможности для дезертирства. Непрерывная военная муштровка и строжайшая палочная дисциплина должны были заменить отсутствие у завербованных солдат внутренних побуждений к бою за чужое для них дело¹. Буржуазно-национальные войны за независимость выдвинули новый тип солдат — повстанцев, которые, правда, не учились маршировать, но прекрасно стреляли из своих винтовок, сражались за свое собственное дело, а потому не дезертировали, как на вербованные солдаты.

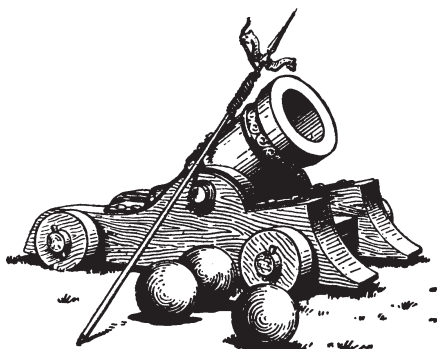
Линейная тактика оказалась в таких условиях непригодной. От линейной тактики перешли к рассыпному строю. Этот переход происходит впервые в XVIII веке во время американской войны за независимость, когда сплошные шеренги английских солдат, одетые в яркие цветные костюмы, встретились с распыленными небольшими и быстро движущимися отрядами повстанцев, которые своим метким огнем по цветным линиям англичан причинили последним огромные потери.

Дело, начатое американской революцией, было дополнено французской также и в военной области. Опытным вербованным войскам коалиции она точно так же могла противопоставить лишь неопытное, но многочисленное ополчение целой нации. С этой массой было необходимо, однако, защи-

¹ Палка входила в обязательное вооружение каждого унтер-офицера армии Фридриха Великого. Особенной жестокости палочная дисциплина достигла в армии Фридриха II во время Семилетней войны 1757—1764 годов. В России поклонником системы Фридриха II являлся Павел I.



Большая французская кулеврина, XVII век



Мортира европейских армий, XVII век

щать Париж, т. е. охранять определенную область, что не могло быть выполнено без победы над неприятельским войском в открытом поле. Одних стрелковых отрядов тут было недостаточно; требовалось найти новую форму для употребления в дело, и она была найдена в *колонне*. Построение колоннами позволяло даже неопытным войскам двигаться в порядке и притом с ускоренной быстротой (100 шагов и более в минуту), оно позволяло разрывать старые окаменелые формы линейного строя и сражаться на любой, совершенно неудобной для *линий*, местности, группировать солдат соответственно с обстоятельствами и в соединении со стрелковыми отрядами задерживать неприятельские линии, занимать их, утомлять, чтобы прорвать, наконец, в решительном пункте оставшимися с резерве массами. Этот новый способ войны,

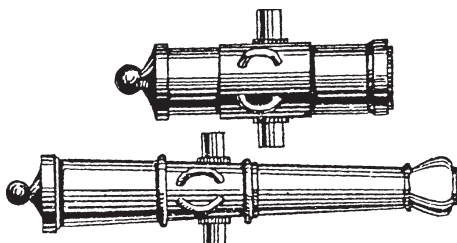


Бронзовая русская гауфница
XVII века

основанный на соединении стрелков с колоннами и на разделении армии на самостоятельные, составленные из всех родов оружия отряды, или корпуса, был в тактическом и стратегическом отношении доведен до совершенства Наполеоном, но необходимость его была создана Французской революцией, изменившей свойства солдат.

Все эти изменения были подготовлены развитием военной техники в направлении увеличения меткости боя и подвижности пушек. Исследователи подчеркивают эти два важные технические усовершенствования, подготовившие переворот в самом способе ведения войны. Во-первых, более легкие лафеты, построенные Грибовалем для полевых орудий, позволяли передвигать их с требуемой быстротой; во-вторых, введенная во Франции в 1776 году и заимствованная у охотничьих ружей изогнутость приклада, составлявшего прежде прямое продолжение ствола, дала возможность целить и попадать в отдельных людей. Без этих усовершенствований нельзя было бы при помощи старого ружья применить стрельбу в рассыпном строю.

Пушка и гаубица
Грибовалья



До Грибовалья во французской армии применялись тяжелые и малоподвижные орудия системы Вальера, созданной под непосредственным влиянием гениального военного инженера Вобана. Грибоваль ввел во французской армии новую систему артиллерии. Старые, тяжелые лафеты он заменил упрощенными конструкциями с несравненно более крепкими и легкими железными осями. Кроме того, Грибоваль разработал дышловой передок.

По предложению Грибовалья пушки были разделены на полевые (снаряды в 12 и 8 фунт.) и полковые (4 фунт.) и кроме того были введены короткие гаубицы. Грибоваль разработал следующие соотношения для орудий: вес тела орудия равен весу 150 снарядов; длина орудийного канала — 18 калибров; вес порохового заряда относится к весу снаряда как 1:3. По предложению Грибовалья были разработаны чертежи орудий с точным соблюдением принятых размеров, даны технические условия для производства орудий и т. д.¹ В результате всех этих реформ созданы были стандартные размеры и введена взаимозаменяемость отдельных частей артиллерийских орудий. Однако при тогдашнем производстве это было сделано только в порядке первого приближения. Артиллерия Грибовалья сыграла очень важную роль и была вскоре за-

¹ Кроме того, Грибовалем были введены прицелы, затравочные полевые стержни, которые при прогорании легко было заменить другими без ущерба для орудия; введен стандартный зазор между снарядом и каналом орудия (в одну линию). Вместо свинцовой картечи Грибоваль предложил железную, более дешевую и вместе с тем лучше рикошетирувавшую и благодаря этому дававшую лучший эффект.

имствована у Франции другими европейскими государствами. Она просуществовала до конца первой четверти XIX века без значительных изменений.

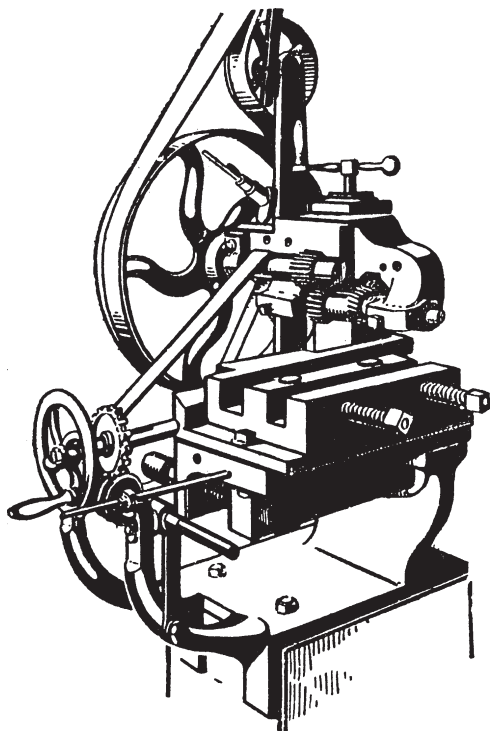
Кроме введения изогнутого приклада к ружью, заметно увеличившего меткость стрельбы, было значительно усовершенствовано и само кремневое ружье.

* * *

Развитие крупной машинной индустрии позволяло полностью перестроить вооружение армий. Только она дала возможность полностью осуществить принципы Грибоваля. Только она сделала возможным массовое производство оружия с взаимозаменяемыми частями. Особенных успехов на этом пути достигли, как уже упоминалось, американцы.

В 1798 году изобретатель хлопкоочистительной машины Элиас Уитни заключил договор на поставку для американской армии 10 тыс. мушкетов, причем он обязался изготавливать части мушкетов при помощи кузнечных, вальцовальных, сверлильных и шлифовальных машин. Это было уже массовое производство: части и детали были уже нормализованы. Много помог Уитни при выполнении изобретенный им фрезерный станок (рис. 33). Как видим, серийное массовое производство изделий с нормализованными частями, столь типичное для эпохи империализма, зарождается уже на грани XVIII и XIX веков и, что особенно замечательно, для удовлетворения нужд военного дела.

На этом пути Уитни не был одинок. Через год, после того как Уитни заключил договор на поставку 10 тыс. ружей, заключил договор на поставку 500 военных пистолетов Симон Норч (Simeon North) из Коннектикута. В 1808 году в письме Морскому министерству Норч сообщает, что он добился нормализации деталей пистолета на основании глубокого разделения труда и специализации рабочих на определенных операциях. В 1813 году Норч получил новый заказ на 20 тыс. военных пистолетов и заключил договор, в котором говорилось: «Отдельные детали пистолета должны быть настолько точно пригнаны друг к другу, чтобы каждая деталь любого



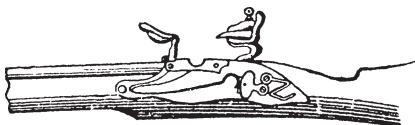
Американский фрезерный станок,
1835 год (по Роэ)

пистолета могла служить в качестве запасной для любого другого из всех двадцати тысяч пистолетов».

Как велики были успехи американского машиностроения на этом пути уже в самом начале XIX века, видно из письма президента США Джефферсона к Монроэ в 1801 году.

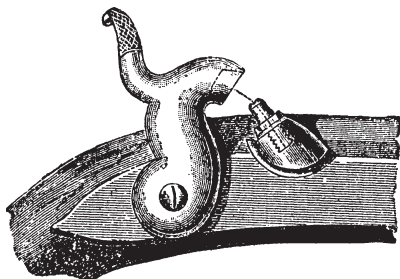
«Он (Уитни) изобрел штампы и машины, которые в состоянии изготовлять отдельные части замка настолько точно, что можно разобрать сто замков, перемешать их части и затем произвольной сборкой отдельных частей опять собрать сто замков».

Успешные начинания Уитни и Норча продолжали американские фирмы, из которых впоследствии приобрели



Кремневый курок,
начало XIX века

Пистонный курок,
первая половина XIX века

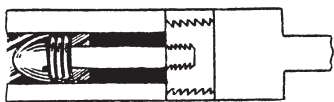


мировую известность фирмы: Кольта, Винчестера, Смит и Вессона, Уитни и Пратта и др. Эти фирмы построили специальные станки для массового производства оружия, а также других изделий.

На лондонской выставке в 1851 году фирма «Роббинс и Лауренс» экспонировала нормализованные детали ружей, которые вызвали такой большой интерес в Европе, что из Англии была отправлена специальная комиссия в США; она закупила 20 тыс. энфильдовских ружей и, что еще важнее, купила весь завод и перевезла его в полном составе (150 станков) в Англию.

Надо заметить, что первые оружейные заводы в США, например производство Норча, еще в очень широкой мере пользовались ручными орудиями. Но уже в середине XIX века Кольт и Рут построили в Гарфорде оружейный завод, на котором почти все ручные орудия были полностью заменены машинами.

Развитие крупной машинной индустрии революционизирует военную технику. Самый характер огнестрельного оружия совершенно меняется. Важнейшей переменной является создание игольчатого ружья. Прежде зажигание пороха в ружьях производилось только искрой от удара кремня о металл; в 1807 году шотландец Форзич изобрел ружье, в



Разрез казенной части ружья
Тувенена, в котором пуля
приколачивалась к шипу

Пуля Минье с углублением в тыльной части ее для расширения пули и тем самым устранения прорыва газов между пулей и ружейным стволом



котором выстрел вызывается воспламенением гремучего состава от удара стального штифта. Это было громадным шагом вперед, так как кремневое ружье давало примерно 30 % осечек даже в сухую погоду. В 1815 году Эгг в Лондоне изобрел медные пистоны, наполненные смесью из охотничьего пороха и хлорноватокислого калия. В 1821 году Райт ввел во всеобщее употребление медные пистоны, наполненные гремучей ртутью; в основном они употребляются по сию пору. Но это был еще период господства шомпольного ружья, т. е. заряжающегося с дула. В таком ружье диаметр пули должен был быть несколько меньше диаметра внутреннего канала ружья, так как в противном случае трудно было во время зарядки ружья опустить пулю по каналу ствола. Зазор между пулей и внутренними стенками канала ружья оказывал крайне вредное влияние, так как через него с силой прорывались газы. В 1826 году француз Дельвинь пытался устранить этот недостаток, сделав камеру для порохового заряда несколько уже, чем ружейный канал, и приколачивая к ней пули шомполом. Это не дало достаточных результатов. В 1844 году французский артиллерист Тувенен сконструировал новое ружье. Оно заряжалось все еще с дула, но на дне казенной части был помещен шип, на который оседала пуля, опущенная с дула в ружейный ствол. При приколачивании шомполом пуля раздавалась в ширину и плотно прилегала к стенкам ружья.

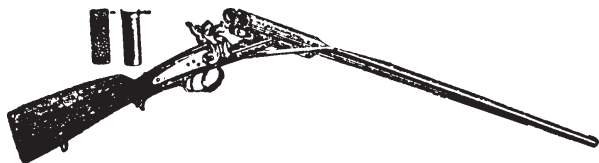
Кроме того, были предложены пули специальной формы, например Минье в 1844 году. В момент выстрела пороховые газы вызывали расширение пули и устраняли зазор

между пулей и стенками ружейного канала, а следовательно, и вредный прорыв газов. Такие пули продержались в употреблении примерно до середины 60-х годов XIX века, когда получило всеобщее распространение ружье с унитарным патроном, заряжающееся с казенной части. В 1832 году Лефоше сконструировал ружье, заряжающееся с казенной части и послужившее родоначальником охотничьих ружей; оно было усовершенствовано впоследствии Вернэмоленом, Дрейзе, Тешнером и др. В военном ружье важные изменения ввел Дрейзе. Уже Наполеон I объявлял премию за изобретение ружья, заряжающегося с казенной части. После ряда попыток многочисленных изобретателей эту задачу удалось разрешить Дрейзе. В 1828 году он получил патент на гладкоствольное ружье, заряжающееся с дула так называемым унитарным патроном; последний содержал запал для зажигания пороха, заряд пороха и пулю. Разбивание запала производилось иглой, проникавшей через отверстие в казенной части ружья. В 1836 году Дрейзе сконструировал также игольчатое ружье со скользящим затвором, заряжавшееся с казенной части. В трубке затвора помещался игольчатый боек. В 1840 году игольчатое ружье было уже принято на вооружение в прусской армии.

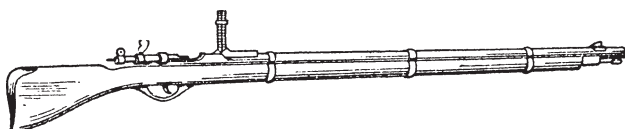
Переход к ружью со скользящим затвором имел большое значение, так как сильно увеличил скорострельность по сравнению с ружьями, заряжавшимися с дула.

Введение нарезных ружей увеличило меткость стрельбы по сравнению с гладкоствольными ружьями почти в четыре раза. Это показала Крымская война, в которой нарезные ружья союзников наносили очень большие потери русским. Нарезное ружье заставило также окончательно отказаться от зарядки с дула. При зарядке с дула было очень трудно опустить пулю вдоль нарезов до казенной части. Введение нарезного ружья настолько увеличило дальность боя, что оказалось необходимым ввести специальные приспособления для прицела.

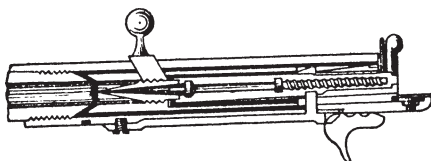
С конца 60-х годов игольчатое ружье вводится во всех армиях. Во второй половине 60-х годов XIX века появляется усовершенствованное игольчатое ружье Шасспо у французов.



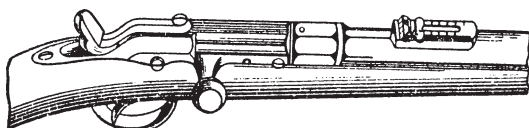
Охотничье ружье Лефоше
и патроны к нему



Прусское игольчатое ружье



Разрез казенной части и затвора
прусского игольчатого ружья



Игольчатое ружье Шасспо

Ружье Шасспо было более мелкого калибра, чем ружье Дрейзе, и вместе с тем более дальнобойным. Поэтому-то, хотя немцы и вышли победителями из войны 1870—1871 годов, потери немцев при ружейной перестрелке обычно были больше, чем у французов. Введение игольчатого нарезного ружья, заряжающегося с казенной части, потребовало изменения самого способа ведения войны.

Во Франко-прусской войне в первый раз встретились два войска, оба вооруженные нарезными ружьями, заряжающимися

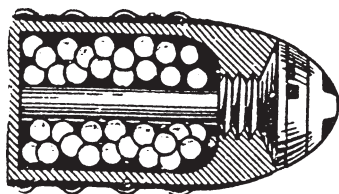
с казенной части, и оба придерживающиеся в существенных чертах одной и той же тактики, оставшейся от времени старых гладкоствольных кремневых ружей. Пруссакки попытались, правда, найти в ротных колоннах форму строя, более соответствующую новому вооружению. Но при первом же серьезном испытании ротных колонн, 18 августа при С.-Прива, в пяти принимавших наибольшее участие в деле полках прусской армии за два часа битвы из строя выбыло более трети людей (176 офицеров и 5114 солдат), и с тех пор ротные колонны были так же безвозвратно осуждены, как батальонные колонны и линии; всякие попытки выставлять под неприятельский ружейный огонь какие бы то ни было сомкнутые массы войск были оставлены, и со стороны немцев сражения велись исключительно густыми стрелковыми цепями, на которые, несмотря на сопротивление высших чинов, вначале боровшихся с подобным «беспорядком», сами собой обыкновенно распадалась колонны, как только они попадали под убийственный град пуль. Точно так же беглый шаг стал теперь единственно возможным под ружейным огнем неприятеля. Солдат опять оказался разумнее офицера; он инстинктивно нашел единственную форму борьбы, возможную под огнем заряжающихся с казенной части ружей, и успешно повел ее вопреки упорству своих начальников.

Игольчатое ружье со скользящим затвором явилось в полном смысле слова детищем своего времени; оно могло быть создано только на основе машиностроения, достигшего очень больших точностей в размерах изготавливаемых деталей. Скользящий затвор мог работать только при самых незначительных допусках в отклонениях от нормальных размеров деталей; допускались только отклонения порядка тысячных частей миллиметра.

* * *

Аналогичные перемены происходят также в артиллерийских орудиях, столь усовершенствованных в XVIII веке Грибовалем. Изменяются характер снаряда и вся конструкция артиллерийского орудия. Одно из важнейших средств близкого артиллерийского боя — картечь — заменяется с

Прусская шрапнель,
70-е годы XIX века

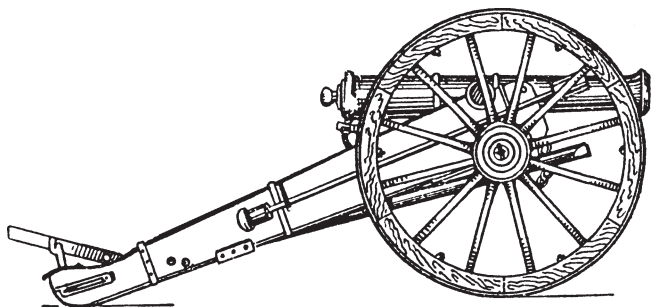


1803 года снарядом, изобретенным англичанином Шрапнелем¹. Это был пустотелый снаряд, наполненный картечью и снабженный внутренней запальной трубкой; последняя была отрегулирована таким образом, что взрывалась только тогда, когда снаряд отлетал на определенное расстояние от орудия. Картечь, бывшая во время наполеоновских войн одним из важнейших средств артиллерийского боя, почти совершенно исчезла ко времени Франко-прусской войны. Около середины XIX века получили распространение нарезные пушки, заряжавшиеся с казенной части.

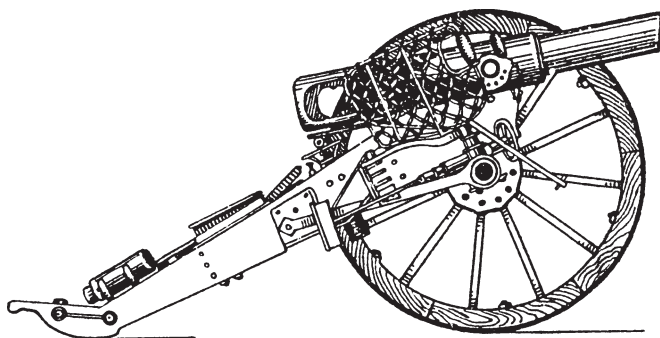
Только в условиях крупной машинной индустрии с ее развитым парком металлообрабатывающих станков оказалось возможным создание этих орудий; попытки ввести их в XIV—XVIII веках осуждены были на успех. Как выше говорилось, главным затруднением при конструциях орудий, заряжавшихся с казенной части, был прорыв газов между затвором и обрезом канала ствола в месте примыкания затвора. Это затруднение было устранено в системах клиновых и поршневых замков, введенных в середине XIX века. Для устранения прорыва газов введены были так называемые обтюраторы. В середине XIX века имелись уже различные конструкции поршневых и клиновых замков; из них наибольшее распространение получают клиновый замок Круппа и поршневый замок Шнейдера.

То, что бессильна была осуществить на протяжении столетий техника ремесла и мануфактурного периода, было быстро осуществлено в условиях крупной машинной индустрии.

¹ Впервые шрапнель была применена в 1808 году в бою у Вимейры. L. Darmstaedter. Handbuch zur Geschichte der Naturwissenschaften und Technik, s. 286.



Прусское полевое орудие, 1842 год

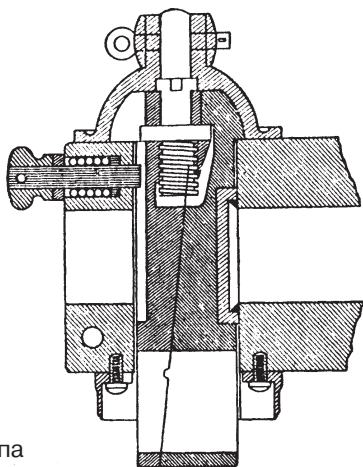


Прусское полевое орудие, 1873 год

стрии. Как скоро развивались артиллерия и другие виды оружия, видно из того, что за одно десятилетие, 1867—1877 годы, дальность орудий возросла вдвое, вес снаряда увеличился на 20 %, а начальная скорость полета снаряда поднялась на 40 %.

Такие успехи были возможны только на основе применения нового материала — стали, новых способов скрепления стволов (Гадолин) и введения продолговатых вращающихся снарядов. Стальная пушка, отлитая в 60-х годах по проекту Обухова, выдержала на испытаниях 4 тыс. выстрелов.

Развитие, конечно, не ограничивалось снарядами и телом орудия. Соответствующие изменения были введены в прицельные приспособления, лафет и все детали орудия.

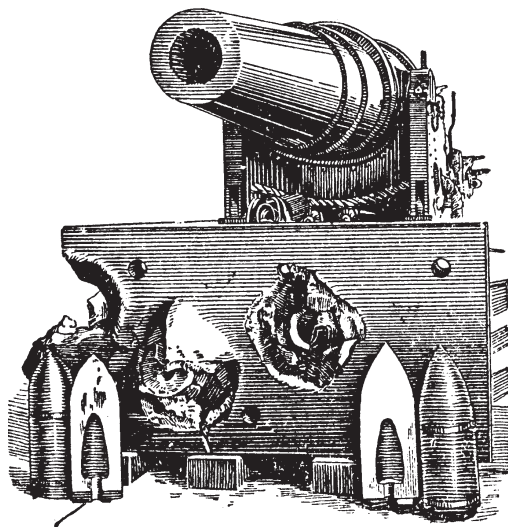


Клиновый замок для
артиллерийских орудий Круппа

В Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге хранится пушка 1867 года, калибр ее — 11 дюймов, общий вес — 64 т, вес тела орудия — 28 т. Один клиновый замок весит свыше тонны. В 90-х годах в Англии и Италии уже были пушки весом в 100—120 т при калибре в 17 дюймов. Снаряд их весил около 1 т. Это были предельные достижения эпохи, они не получили массового распространения, однако они иллюстрируют мощность артиллерии в эпоху крупной машинной промышленности.

Одновременно с конструкцией огнестрельного оружия меняется также состав взрывчатых веществ. На основе бурного развития химической промышленности возникают мощные заводы взрывчатых веществ. Машинизируется производство черного пороха, с которого собственно началось применение огнестрельного оружия. Усиление защитных средств, в особенности применение брони, потребовало выработки специальных сортов черного пороха и изобретения других, более мощных взрывчатых веществ.

Главным затруднением при изготовлении черного пороха было обеспечение его производства серой в самородном состоянии или в виде колчеданов, в каковом виде сера



Одиннадцатидюймовая стальная нарезная береговая пушка, 1867 год. (Внизу броня, пробитая снарядами из такой пушки.) Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи, Санкт-Петербург

встречается только сравнительно в немногих местах. Другие составные части пороха — селитру¹ и древесный уголь — можно было добывать всюду. Затруднения с серой побудили еще в 1756 году француза Леблонда к попыткам изготовить порох без серы. В 1788 году Бертоле и Лавуазье пытались использовать бертолетовую соль при приготовлении взрывчатых веществ. В 1771 году Вульф получил пикриновую кислоту, в 1799 году Говард — так называемые гремучие соединения. В 60-х годах XIX века появляется пик-

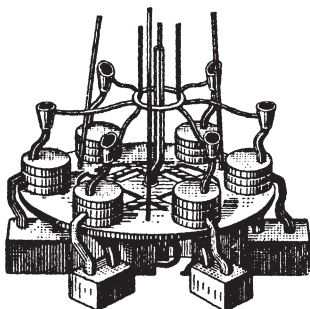
¹ Селитра добывалась в древности в так называемых селитренницах, или буртах. Это была смесь разлагающихся органических (азотистых веществ) с землей, известью и золой; смесь поливали мочой, навозным раствором, водой и т. д., в результате чего под действием селитренных бактерий и кислорода воздуха происходил процесс нитрификации. Иногда вместо буртов делали ямы (отсюда название, встречающееся в Московской Руси для селитры с XVI века, — емчуга или ямчуга).

риновый порох Дезиньоля (пикрат калия, уголь и селитра). Но только в конце первой половины XIX века развитие химической промышленности сделало возможным производство новых взрывчатых веществ в большом масштабе. Важнейшей исторической датой в развитии взрывчатых веществ является 11 марта 1846 года, когда Шенбейн демонстрировал в заседании Базельского общества естествоиспытателей вещество, названное им пироксилином. Почти одновременно с Шенбейном получили пироксилин также Бетгер и через несколько месяцев Юлиус Отто. Заслуга Шенбейна состояла не только в том, что он первый получил посредством нитрирования целлюлозы пироксилин, а также в том, что он сразу оценил достоинства нового взрывчатого вещества, которое во многих случаях заменяло порох и действовало с гораздо большей силой.

В 1847 году итальянский химик Собrero открыл нитроглицерин. Собrero обрабатывал маннит смесью серной и азотной кислоты. Однако лишь с 1862 года Альфред Нобель наладил производство нитроглицерина. В 1863 году Вильбранд получил тринитротолуол. В 1867 году Нобель открыл исключительно высокую абсорбционную способность инфузорной земли по отношению к нитроглицерину и стал производить динамит, представляющий собой пропитанную нитроглицерином инфузорную землю (75 % нитроглицерина). В 1875 году Нобель изобрел взрывчатый желатин, состоящий из нитроглицерина и 8 % колодийной ваты. В 1878 году Нобель получил из пироксилина и нитроглицерина желатинированный динамит¹.

Дальнейшее развитие взрывчатых веществ происходит по линии создания бездымных порохов. Одним из первых добивается успеха на этом пути Шульц. Массовое применение

¹ Альфред Нобель завещал свое состояние, достигшее около 35 млн золотых марок и добытое главным образом работой над взрывчатыми веществами, для выдачи пяти премий выдающимся исследователям: химику, физику, медику, литератору и тому, кто наиболее потрудился в пользу мира. Так распределил премии человек, сам «наиболее потрудившийся для войны».



Установка для зёрнения черного пороха, 70-е годы XIX века

бездымного пороха в ружейных патронах стало возможно после введения малокалиберных ружей с достаточно толстым и крепким стволом. Это произошло в 80-х годах XIX века. В конце XIX века изобретены были различные составы бездымных порохов; они получили широкое применение в ружейных патронах и артиллерийских снарядах (пироксилиновый бездымный порох Вилля; разные виды нитроглицеринового пороха — баллистит, филлит, кордит и т. д.). В 1886 году Тюрпин применил в артиллерийских снарядах пикриновую кислоту; сплавлением ее получают мелинит или лиддит.

Все эти достижения в области взрывчатых веществ (во второй половине XIX века найдены были десятки новых составов) были возможны только на основе интенсивной исследовательской работы. В конце XIX века создан был ряд специальных исследовательских учреждений по взрывчатым веществам. В 1891 году Вилль организовал такой институт в Германии; в 1897 году этот институт был реорганизован в специальное ведомство военной исследовательской работы (*Militärversuchsam*)¹.

Как показывают приведенные факты, техника взрывчатых веществ развивалась в XIX веке по линии органических веществ, то есть на базе развития органической химии, в свою очередь стимулируя развитие последней.

¹ Под руководством Вилля учреждена была в 1898 году Центральная станция для научно-технических исследований взрывчатых веществ.

* * *

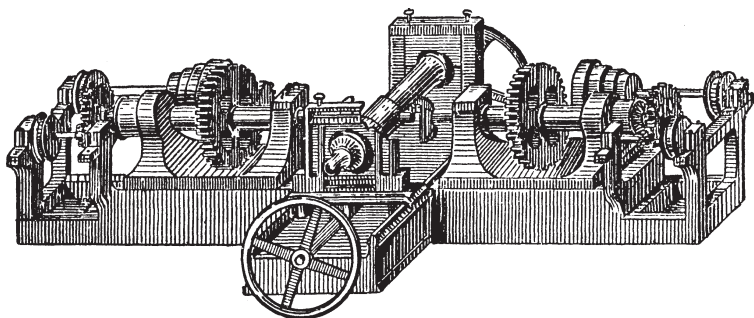
Развитие артиллерийского дела неразрывно связано с развитием металлургии.

Производство тигельной стали достигло большого развития в середине XIX века на оружейных заводах. Особенных успехов добился на этом пути Крупп; к этому времени он стал выпускать огромные орудия, для чего сливал сталь из большого числа тиглей. Новые способы производства литой стали и железа создаются в середине XIX века в значительной мере для удовлетворения нужд артиллерийского производства. Так, например, Бессемер пришел к своему способу в результате своих работ для нужд артиллерии.

Опыты, произведенные на Венсенском полигоне с изобретенными Бессемером тяжелыми снарядами, выяснили, что для столь тяжелых снарядов необходимы орудия из особенно прочного материала. Бессемер поставил себе задачей, как он сам пишет: «Найти более хороший сорт чугуна, который выдерживал бы высокие напряжения, вызванные большим весом моих снарядов...

Моя цель была получить металл со свойствами, подобными свойствам железа и стали, но который можно было бы в жидком состоянии отливать в формы или болванки».

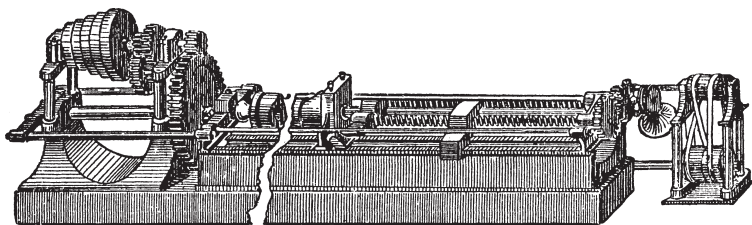
Бессемер удачно разрешил свою задачу и получил в 1855 году первый патент на «усовершенствование в получении железа и стали». Одновременно с появлением новых способов производства литого железа и стали совершенствуются старые способы, как-то тигельное производство стали; так, например, на Обуховском заводе тигельная сталь для артиллерийских орудий выплавлялась по патенту Обухова. На Обуховском заводе начал в 1863 году свою выдающуюся в истории металлургии деятельность Д. К. Чернов. Изучая наилучшие сорта специальных артиллерийских сталей, Д. К. Чернов разработал основы металлографии и явился в полном смысле слова отцом этой науки. Он в 1868 году доказал, что при нагревании или охлаждении стали в ней происходят глубокие изменения при прохождении некоторых критических температур, названных им «точка а» и «точка б». Это открытие Чернова произвело переворот в металлургии стали, пре-



Станок для обточки цапф артиллерийских орудий,
70-е годы XIX века

вратило ее из эмпирического искусства, из ремесла в точную науку. Когда Чернов начал работать на Обуховском заводе, в его распоряжении не было современных пирометров и других приборов для измерения высоких температур; ему приходилось измерять их на глаз, по цвету раскаленного металла. Чернов доказал, что при производстве стали надо изучать структуру литых болванок, что при ковке, термической обработке и закалке надо знать для каждого сорта стали соответствующие ему точки *a* и *b*. Открыв эти точки, Чернов развил во всех деталях принципы термической обработки и закалки стали, развил их на производстве артиллерийских орудий. Методика обработки стали, данная Черновым, легла также в основу термической обработки ружейных стволов. Термическая обработка, научно разработанная Д. К. Черновым, сделала возможным изготовление стальных болванок для магазинных ружей, трехлинейных винтовок образца 1891 года. Только на этой основе оказалось также возможным изготовление стволов для трехлинейного пулемета Максима, выдерживающих в момент выстрела давление до 3400 ат.

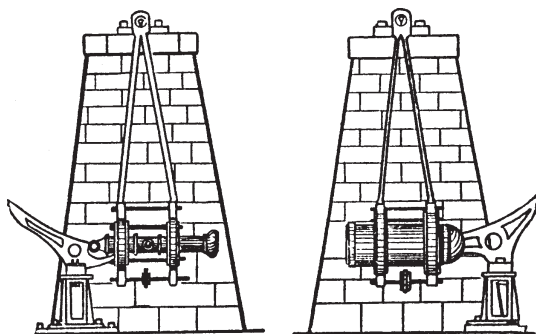
На примере деятельности Д. К. Чернова можно проследить также основные этапы развития артиллерии и брони. Чернов занимался вопросами производства стальных снарядов, способных пробивать броню, и одновременно также вопросами броневой защиты судов от артиллерийских сна-



Станок для рассверливания артиллерийских орудий,
70-е годы XIX века

рядов. Разработанная Д. К. Черновым методика термической обработки стали для артиллерийского дела легла в основу термической обработки вагонных осей и т. д. Деятельность Д. К. Чернова является блестящим примером того, как требования военного дела влияли на развитие других отраслей техники. Развитие артиллерийского дела не могло ограничиться термической обработкой металла и охватило, конечно, и механическую обработку его; оно потребовало применения мощных металлообрабатывающих машин, например гигантских паровых молотов, затем пневматических молотов.

Развитие военной техники дало мощный толчок научной мысли. Важнейшие математические проблемы были связаны непосредственно с задачами военной техники. Уже в XVI веке Тарталья изучает кривую полета снаряда. За ним Галилей построил свою теорию, по которой полет снаряда проходит по параболе. Эта теория не учитывала сопротивления воздуха движению снаряда. Сопротивление это учел в 1687 году Ньютон, показавший, что в силу сопротивления воздуха кривая полета снаряда не является параболой. В 1740 году Робинс изобрел специальный баллистический маятник для определения скорости снаряда. В 1743 году Маттей поставил следующий опыт: при выстреле из ружья во вращающийся бумажный цилиндр пуля пробивает последний не по диаметру, а по хорде. Зная скорость вращения цилиндра и измерив эту хорду, можно определить скорость полета пули. В 1744 году великий математик Эйлер перевел на немецкий язык книгу Ро-



Баллистический маятник. В левой конструкции подвешено, подобно маятнику, артиллерийское орудие. Попадание ядра в правый маятник вызывает соответственные колебания последнего, и затем по соответственным пересчетам на основании измерения всех движений маятников и учета их веса определяется скорость снаряда

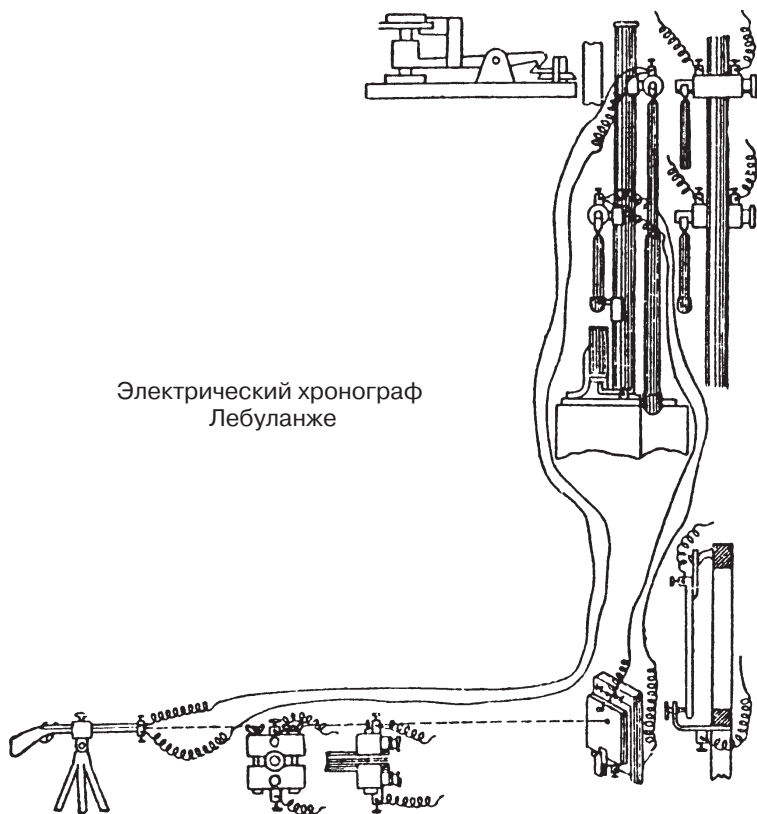
бинса и издал ее со своими комментариями. Эйлер разработал основные формулы баллистики. Впоследствии над проблемами баллистики работали Гуттон, Ломбард, Обенгейм. Крупнейшие математики и физики XVIII и XIX веков занимались вопросами баллистики.

Особенные успехи на пути развития баллистики были достигнуты в 60-е годы XIX века. В это время над усовершенствованием артиллерии работало в разных странах множество конструкторов и исследователей. Так, например, А. В. Гадолин, разрабатывая вопрос о скреплении орудий обручами (кольцами), создал общую теорию скрепления орудий.

Гадолин дал, также на основе общих уравнений равновесия, теорию работы орудийного замка и разработал практические нормы для орудий с замком Трель-де-Болье. Не менее интересны теоретические исследования Н. В. Маиевского, до сих пор сохраняющие свое важное практическое значение.

Он разработал теорию стрельбы из нарезных орудий продолговатыми снарядами, имеющими при одинаковом калибре больший вес, чем шаровые, а следовательно, производящими также большее разрушительное действие. Изучались

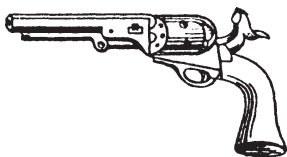
Электрический хронограф
Лебуланже



не только полет снаряда, но и все процессы, происходящие в орудии, а также результаты действия снаряда. Теория стрельбы продолговатыми вращающимися снарядами полностью оправдала себя на практике, увеличив во много раз дальность полета и настильность траектории.

В 1840 году Уитстон построил электрический прибор для определения скорости снарядов. Более совершенный прибор такого же назначения построили в 1843 году Константинов и Бреге.

Многочисленные конструкторы придумывают другие электроприборы для определения скорости движения снаряда в стволе. Появляются хроноскопы Шульца (1859), Ле-



Револьвер
Лефоше



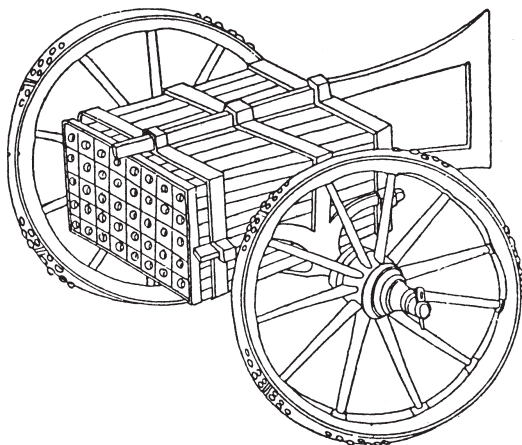
Патрон револьвера
Лефоше

буланже (1886), Нобля (1870). Ружье устанавливается на станке, система регистрирующих электрических приборов и проводов дает возможность совершенно точно определять скорость полета пули.

Конструируются также сложнейшие приборы для измерения давления пороховых газов при выстреле. В конце концов стало возможно самое точное определение скорости движения снаряда в любом участке оружейного ствола. Для этой углубленной разработки «внутренней баллистики» создан был арсенал всевозможных приборов. Лучшие приборы созданы были в 70-х годах XIX века Марселем Депре. От них Депре перешел к опытам с передачей электрической энергии на расстояние.

Дальнейшие усовершенствования огнестрельного оружия после Франко-прусской войны происходят главным образом по линии его автоматизации. Первые попытки создания скорострельного оружия делались еще в XVII—XVIII веках¹. Но это оружие развивается только в XIX веке, когда оно превращается в автоматическое. Первые шаги на этом пути были сделаны в первой половине XIX века при превраще-

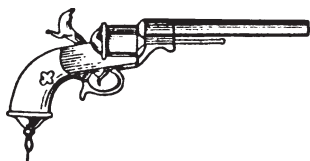
¹ Малая скорость стрельбы по живым целям привела еще в XVII—XVIII веках к попыткам устройства многоствольных орудий. В Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи Санкт-Петербурга хранятся образцы многоствольных орудий того времени. Таковы повозки с мортирками, семиствольная «сорока» XVII века, «орган» Челокаева (XVIII век) с пятью рядами по пяти чугунных орудий в каждом, скорострельная батарея Нартова (XVIII век) с 44 мортирками, расположенными по окружности деревянного круга, дававшая залповый огонь. Артиллерийский исторический музей. Указатель коллекций, 1927, с. 27—31.



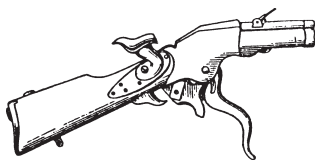
«Органная» (многоствольная)
пушка конца XVII века

нии старого пистолета в многозарядный, автоматически действующий револьвер. Попытки создания многозарядного оружия имели место уже много ранее: Николай Цуркинден уже в 1584 г. попытался создать револьвер с барабаном. Примером многоствольного оружия могут быть так называемые органные пушки. В 40-х годах XIX века американец Кольт изобрел револьвер с автоматическим барабаном; последний вращался, как в наших современных барабанных револьверах. Но курок приходилось еще взводить перед каждым выстрелом. Этот недостаток устранил в 1845 году Адамс-Деон; в его револьвере нажатие на гашетку автоматически поворачивало барабан и в то же время взводило курок. Впоследствии изменения в конструкции барабанного револьвера внесли Смит и Вессон, Кольт, Пиппер, Наган.

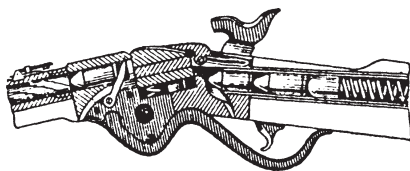
Сильный толчок развитию магазинного ружья дала Гражданская война в Америке, где широко применялись магазинные винтовки Спенсера, Генри, Винчестера и др. Впоследствии американские заводы получили большие заказы на магазинное ружье из Франции, России, Германии, Швеции и других стран. Как сказано, закупались целые аме-



Револьвер Кольта



Магазинка Спенсера

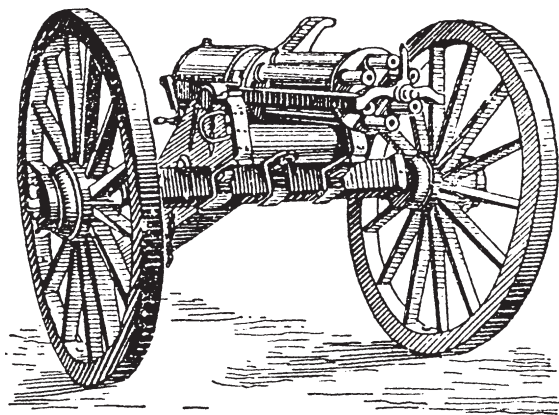
Разрез затвора
магазинки Спенсера

риканские заводы и перевозились в Европу для производства оружия по американским методам.

Автоматизируются не только пистолеты и ружья, но и артиллерийские орудия. В 1854 году Бессемер изобретает пушку, заряжавшуюся с казенной части и автоматически открывавшуюся после выстрела для нового заряда. В 1861 году американец Гатлинг сконструировал револьверное орудие, имевшее до десяти стволов и делавшее 200—300 выстрелов в минуту. В 1867 году Рефье во Франции сконструировал митральезу, заряжавшуюся магазином с 25 снарядами и выпускавшую их одновременно. Но эти виды оружия не оправдали возлагавшихся на них очень больших надежд и были только несколько использованы в специфических условиях крепостной войны.

Весьма показательны слова Кастнера об этих видах оружия: «Они (митральезы. — *Ред.*) особенно пригодны для битвы с полудикими нациями».

В дальнейшем проекты скорострельных пушек создают Гочкис, Норденфельд и др. В то же время Ли, Леве, Манхлихер, Маузер, Лебель и другие разрабатывают конструкции магазинного ружья, которые в 80—90-х годах XIX века принимаются во всех армиях капиталистических стран.



Американская митральеза Гатлинга,
бывшая на выставке в Париже в 1867 году

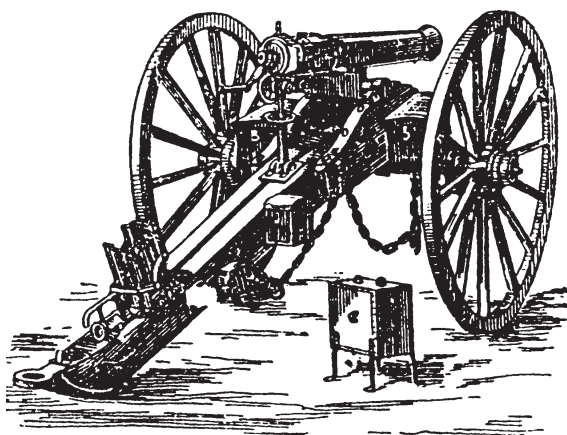
Полностью автоматическое огнестрельное оружие вводит Максим, получив патент свой в 1883 году. После него добились больших успехов на этом пути Маузер, Борхардт и многие другие.

Ружья XVII—XIX веков

<i>Время применения</i>	<i>Название ружья</i>	<i>Калибр, мм</i>	<i>Количество выстрелов в минуту со скорострельностью</i>	<i>Дальность полета пули, м</i>
XVI—XVIII века	Кремневое ружье	17	4—6 без прицела	Около 300
1840—1870 годы	Игольчатое ружье	15	5 прицельных	120 с прицелом и 800 без прицела
1870—1880 годы	Новые системы различных государств	12—15	10 прицельных	1800
1880—1890 годы	Магазинные	6—8	11—12 с прицелом, 30—50 скорострельных	2000—4000

* * *

История развития огнестрельного оружия показывает, какие усилия развили в этом направлении государства. На этом поприще работали бесчисленные конструкторы и изобретатели и многие заводы. В борьбе с повстанцами были изобретены такие специфические виды оружия, как револьверы и бомбы, специально предназначенные для жандармерии и полиции. С другой стороны, ряд изобретений, очень важных для военной техники, был сделан бойцами революции, террористами и повстанцами. В этом отношении в первую очередь следует упомянуть деятельность русских террористов XIX века и среди них выдающегося революционера и ученого (химика) Кибальчича, создавшего бомбу, которая долгое время служила образцом для боевых революционных организаций. В металлической коробке этой бомбы, снаряженной гремучим студнем, помещались крестообразно две стеклянные трубки с серной кислотой и оловянным грузом (крестообразное положение обеспечивало взрыв бомб при падении в любом положении). При ударе, силой инерции оловянных грузов, разбивались стеклянные трубки, и серная кислота приходила в



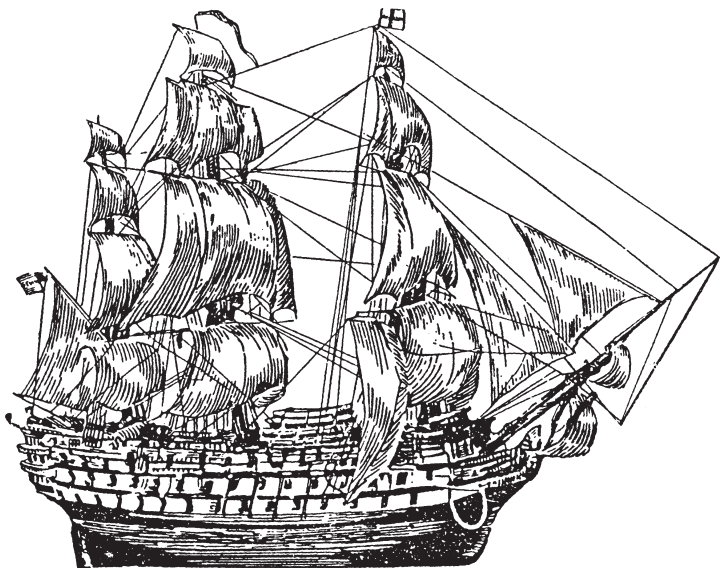
Французская митральеза, применявшаяся
во Франко-прусскую войну (1870—1871)

соприкосновение со смесью из бертолетовой соли, сахара и сернистой сурьмы (смесь наносилась на нитки, прикрепленные к трубкам). Огонь передавался гремучей ртути запала, происходил взрыв гремучей ртути и соединенного с ней патрона из смеси пироксилина и нитроглицерина. Взрыв патрона вызывал взрыв гремучего студня. Бомба Кибальчича убила Александра II 1 марта 1881 года. Впоследствии конструкция бомб, применяемых революционными организациями, была значительно улучшена путем упрощения запального устройства и соответствующих конструктивных изменений. Но принцип Кибальчича был сохранен. Насколько высоко стояла техника бомбометания у русских боевиков революционных организаций, явствует из того, что при создании ручных гранат штабы зарубежных стран, например Франции, специально изучали бомбы русских террористов.

* * *

В начале XIX века военный парусный корабль, все еще деревянный, представлял, однако, уже достаточно развитую конструкцию; требовалась лишь окончательная разработка отдельных деталей. В этом направлении и развивалось кораблестроение в начале XIX века. «Ученые инженеры, — говорил французский историк военного флота Шабо-Арно, — главным образом французские и английские, довели до возможных пределов совершенства искусство кораблестроения... Введение цепных канатов вместо тросовых, нагрузка трюма, система такелажа, способы браяния рифов и много других деталей долго были изучаемы и затем значительно усовершенствованы. Употребление подъемного винта, прицела, ударного молотка, скорострельной ударной трубки, одновременное вкладывание снаряда и картуза сделали стрельбу морской артиллерии более меткой, более быстрой и менее подверженной случайностям».

Важнейшим этапом в прогрессе военно-морского флота в эпоху промышленного капитала был переход от парусных судов к пароходам. Еще в 1813 году Фультон составил проект военного парохода. Осуществлен был этот проект в



Флагманский корабль Нельсона «Виктория»
(модель в «Deutsches Museum», Мюнхен)

1814 году. Это было первое паровое военное судно, собственно плавучая батарея, которая представляла собой как бы два спаренных судна с гребным колесом. Такое расположение гребного колеса должно было максимально защитить его от попаданий снарядов. Паровой двигатель был защищен толстой деревянной стенкой. Вооружение этой плавучей батареи состояло из 30 орудий.

В дальнейшем паровые двигатели применяются преимущественно в служебных военных судах, а потом уже и в собственно боевых судах. Первый такой крейсер с сильной артиллерией был построен в Англии только в 1830 году. Это было еще небольшое судно водоизмещением в 807 т. Лишь в 1845 году построили в Англии второй такой крейсер, вооруженный 24 орудиями. Но вслед за тем военные суда с паровым двигателем начинают очень быстро распространяться; в 50-х годах XIX столетия они имеются уже во флотах всех европейских держав.

Первый русский военный пароход «Скорый» спущен был с казенных Ижорских заводов еще в 1818 году. С 1818 по 1823 год в России было построено только 12 небольших пароходов для военных целей, из них два на Черном море. Первый русский пароход на Балтийском море «Ижора», с двигателем в 100 л. с. и вооруженный артиллерийскими орудиями, был спущен только в 1826 году. Еще раньше в Николаеве построен был первый вооруженный орудиями пароход для плавания по Черному морю.

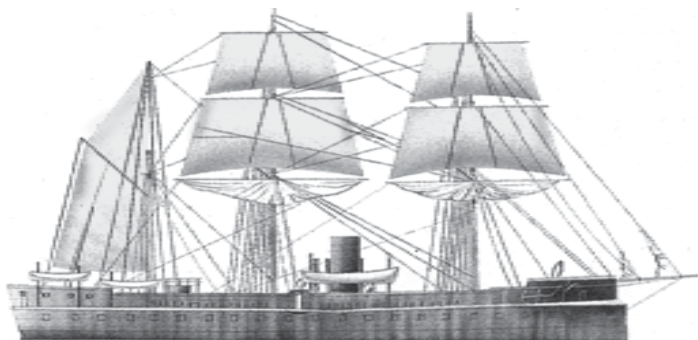
То, что паровые двигатели вводились вначале преимущественно на судах служебного назначения, объясняется самим характером двигательного механизма судна в то время. Большие гребные колеса по бортам корабля представляли прекраснейшую мишень для неприятельской артиллерии. Кроме того, очень легко уязвимы были также и сами паровые двигатели, балансиры которых поднимались до первой палубы. Парусное судно даже после многих попаданий артиллерийских снарядов могло еще не только держаться на воде, но и передвигаться; напротив, колесные пароходы становились совершенно беспомощными после того, как хотя бы одно ядро попало в гребное колесо или в двигатель. Поэтому военные пароходы с гребными колесами должны были во время сражения держаться возможно дальше от неприятеля. Это положение в корне изменилось с введением гребного винта, защищенного от снарядов уже самим своим местоположением.

Еще в 1823 году француз Делиэль предложил гребной винт для военных пароходов. Однако только после работ Ресселя, и в особенности Смита, начинается широкое применение гребного винта в военно-морском флоте. Собственно говоря, только с этого времени происходит настоящая революция в военно-морском деле и начинается эпоха парового военно-морского флота. Только в 1843 году французы строят винтовой паровой авизо; два года спустя перестраиваются на гребной винт французский фрегат «Помона» и тридцатишестипушечный английский фрегат «Амфион». В 1847 году закладывается французами, а в 1850-м спускается на воду девяностопушечный винтовой корабль

«Наполеон», развивший при испытаниях скорость свыше 12 узлов. В то же время и англичане спускают на воду два мощных винтовых фрегата с паровыми двигателями. Вслед за этим винтовые суда входят в состав и всех других флотов. Очень запоздала на этом пути только николаевская Россия. В 1853 году в составе военно-морского флота всех русских морей было 16 паровых фрегатов и 47 мелких пароходов. Но среди них не было *ни одного* винтового парохода. В Крымскую кампанию 1854—1855 годов винтовым пароходам союзников флот Николая I не смог противопоставить ни одного своего винтового парохода. Поэтому если в 1853 году русский флот разгромил турецкий флот при Синопе, то теперь, в свою очередь, русский Черноморский флот оказался бессильным в борьбе с флотом союзников. Пароходный винт сыграл, таким образом, большую роль в исходе Крымской войны.

Союзники противопоставили отсталой технике русского флота не только винтовые пароходы, но и первые броненосцы. В 1855 году по инициативе строителя парохода «Наполеон» Дюпюи-де-Лом построил Жюйез три броненосных плавучих батареи, немедленно отправленных на Черное море, которые и приняли участие во взятии русских крепостей Кинбурна и Очакова. Русские снаряды лишь слегка прогибали, но не пробивали броню этих плавучих батарей, наносивших большие потери русским крепостям.

Успехи этих батарей побудили приступить к бронированию боевых кораблей. Плавучие батареи имели крайне плохие мореходные качества; их скорость не превышала 2,5 узла в час, они не могли передвигаться против ветра. В 1858 году по проекту того же Дюпюи-де-Лом в Тулоне был заложен первый французский броненосец «Слава» («Gloire»), водоизмещением в 5675 т, при длине между перпендикулярами в 77,25 м. Вооружение его составляло 38 орудий. Двигатель в 3200 л. с. обеспечивал скорость до 13,5 узла. Все судно было одето железной броней общим весом в 840 т. В ответ французам, спустившим на воду «Славу» в 1859 году, англичане построили броненосец «Боец» («Warrior»), а затем броненосец «Черный принц» («Blake Prince») и другие еще более

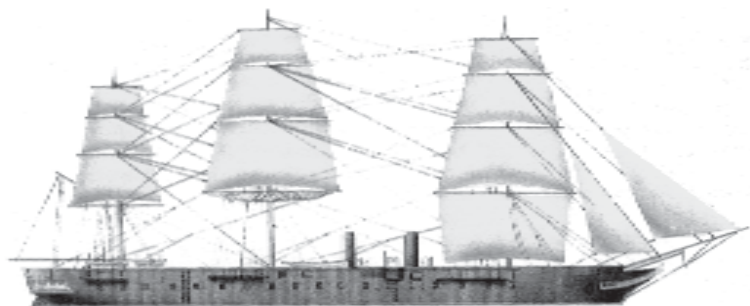


Броненосец «Gloire» (Франция)
был первым в мире спущен на воду в 1859 году

мощные. Вслед за «Славой» французы построили еще 12 паровых фрегатов того же типа. В ответ им строят свои броненосцы Англия, США, затем Германия и другие капиталистические страны. Эту эволюцию военного флота Энгельс характеризует следующим образом:

«Если с суши мы перейдем на воду, то здесь нам представится еще более поразительный переворот, совершившийся не более как за последние двадцать лет. Во время Крымской войны боевое судно представляло собою деревянный двух- или трехпалубный корабль, имевший от 60 до 100 пушек, двигавшийся главным образом с помощью парусов и употреблявший слабый паровик лишь в качестве вспомогательного средства. Его вооружение состояло, главным образом, из 32-фунтовых орудий, весом около 50 ц. К концу войны появились плавающие панцирные батареи, неповоротливые, едва двигавшиеся чудовища, почти непроницаемые, однако, для тогдашних орудий».

Боевое крещение броненосцы получили во время Гражданской войны в США в известном бою в марте 1862 года на Гамптонском рейде, в котором принимал участие панцирный фрегат «Мерримак» со стороны южных штатов. Встреченный залпом из всех орудий небронированного фрегата северян «Кумберленд», «Мерримак» не потерпел никакого вреда, так как был защищен своей броней; спокойно подой-

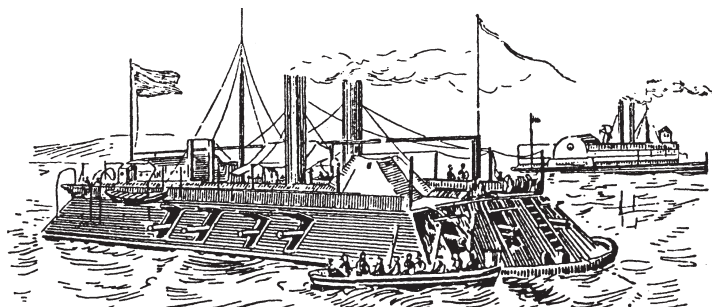


Английский броненосец «Warrior» —
первый в мире крупный корабль

дя к «Кумберленду», он пробил в нем брешь и потопил его. Вслед за тем был так же быстро уничтожен другой фрегат «Конгресс»; суда северян искали спасения под защитой береговых батарей, но и их заставил замолчать «Мерримак». На следующее утро к месту боя подошел броненосец северян «Монитор». После трехчасового боя оба броненосца не могли нанести друг другу особенного вреда. Таким образом преимущества панцирных суден были наглядно доказаны: деревянные военные судна были окончательно осуждены на исчезновение.

Скоро железные панцири были перенесены и на боевые суда; сперва они были тонки: панцирь в четыре дюйма толщиной считался уже чрезвычайно тяжелым. Но скоро прогресс артиллерии опередил панцири: возрастающей толщине панциря противопоставлялись новые более тяжелые орудия, легко его пробивавшие. Теперь мы уже дошли, с одной стороны, до десяти-, двенадцати-, четырнадцати- и двадцати-четырёхдюймовых панцирей (Италия намеревается построить корабль с панцирем в три фута толщиной), а с другой — до нарезных пушек в 25, 35, 80 и даже 100 т (тонна = 20 центнерам) весом, выбрасывающих на небывалые прежде расстояния снаряды в 300, 400, 1700 и до 2000 фунтов.

Так началось нескончаемое соперничество брони и артиллерии. Инженеры-кораблестроители изыскивали способы увеличения неуязвимости судна, усиливали толщину



Панцирная батарея во время
Гражданской войны в США (1861—1865)

брони в наиболее ответственных местах, устраивали переборки с целью сохранить плавучесть корабля при отдельных попаданиях. С другой стороны, артиллерия непрерывно увеличивала мощность и разрушительное действие своих снарядов.

Эта борьба панциря и артиллерии намного опережала темпы постройки самого судна и делала его устарелым еще до окончания его постройки.

В результате этой борьбы в эпоху промышленного капитализма создаются огромные военные суда, снабженные всеми достижениями техники. На примерах броненосцев, орудий и других средств военной техники Энгельс показал, что военная техника всегда соответствует данной ступени развития общественного производства. «Новейшее боевое судно, — пишет Энгельс, — представляет не только продукт, но также образчик искусства новейшей крупной промышленности: плавающую фабрику, служащую, правда, исключительно для производства расходов. Страна, в которой крупная промышленность развилась всего значительнее, обладает почти полной монополией постройки подобных судов. Все турецкие, почти все русские суда и большая часть немецких панцирных судов построены в Англии. Панцирная броня сколько-нибудь значительной толщины делается почти исключительно в Шеффилде; из трех железоделательных заводов в Европе, которые одни

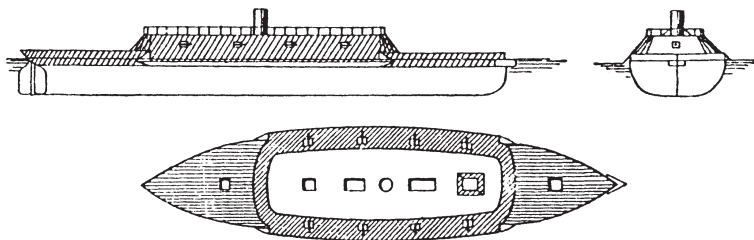


Схема брони и артиллерии
американского броненосца «Монитор»

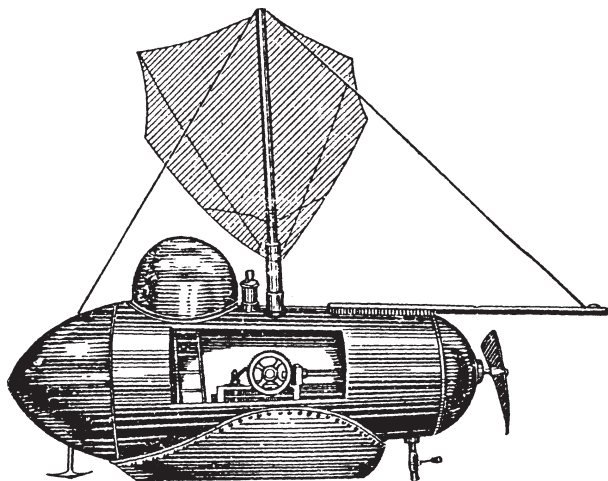


Схема брони и артиллерии американского
броненосца «Мерримак», 1862 год.

только в состоянии доставлять самые тяжелые орудия, два (Вульвич и Эльсвик) приходятся на Англию, а один (Крупп) на Германию».

* * *

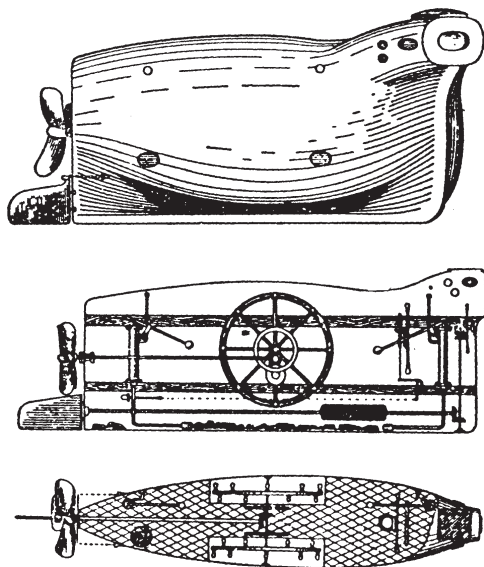
Борьба между средствами защиты и нападения не ограничивается поединком брони и орудия, но охватывает все отрасли военного дела, в том числе также подводные мины и подводные лодки. Уже в XVII и XVIII веках делаются попытки построить подводные лодки, однако эти попытки не приобрели практического значения. В 1776 году американец Бюшнель построил подводную лодку, приводимую в движение рукой человека. Три раза сделаны были попытки топить неприятельские корабли при помощи этой лодки, но попытки эти не имели успеха, хотя лодка погружалась в воду и несколько раз благополучно подходила вплотную к кораблям неприятеля. После Бюшнеля составляли проекты подводных лодок многие другие изобретатели еще в XVIII веке. Очень энергичную деятельность на этом пути развил на пороге XIX века Фультон, пароходы которого получили впоследствии мировую известность. В 1800—1801 годах Фультон постро-



Модель подводной лодки Фультона «Наутилус»
(«Deutsches Museum», Мюнхен)

ил подводную лодку «Наутилус», которая неоднократно погружалась в воду на время до 5 ч. Но до последней четверти XIX века это изобретение не получило дальнейшего развития, как и другие попытки в этом направлении. Зато изобретатели накопили опыт, разработали конструктивные элементы и создали ту базу, на которой в эпоху империализма с появлением двигателей внутреннего сгорания и электрических быстро развилось строительство подводных лодок.

Несравненно большее практическое значение, чем подводные лодки, имели в XIX веке подводные мины. Они разбрасывались на якорях с целью сделать невозможным проход неприятельскому флоту. Эти мины получили значительное распространение еще в середине XIX века. Отметим, что русские мины на Балтийском море неоднократно взрывались при проходе английских кораблей, но не причиняли им большого вреда, так как содержали слишком малые заряды пороха. Но впоследствии, например во время Франко-прусской войны, немцы так сильно укрепили минами свое побережье, что французский флот был лишен возможности подойти к берегам Германии.



Подводная лодка Бауэра, 1850 год

Напомним, что деятельное участие в разработке подводных мин принимают изобретатели первых электрических телеграфов Шиллинг фон-Капштадт и Якоби. Но использование электричества получает заметное значение только в электрогальванических минах во время турецкой войны 1877 года. Важнейшим событием в военно-морской технике эпохи промышленного капитализма является изобретенная Робертом Уайтхедом в 1864 году самодвижущаяся мина, получившая однако распространение только в самом конце XIX века, или торпеда. Она имела форму длинной сигары и уже в конце XIX века начиналась 80 кг пироксилина; это количество было достаточно, чтобы потопить броненосец. Торпеда приводится в движение мотором, действующим сжатым воздухом, и снабжена системой крайне сложных механизмов, регулирующих ее движение. Это — высшее достижение военной техники конца XIX века. Значение ее было немедленно оценено во всех капиталистических странах, которые ввели ее у себя еще в XIX веке.

* * *

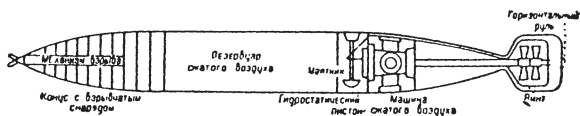
Борьба между средствами нападения и защиты все более вводит военное дело в тупик безысходных противоречий. Соперничество между панцирем и пушкой доводит военный корабль до степени совершенства, на которой он делается столь же неуязвимым, сколь негодным к употреблению.

Противоречия в развитии военной техники еще более обостряются в условиях XX века. Борьба морского и воздушного флота уже во Второй мировой войне показывает крайнее углубление этих противоречий. Отдельные линейные корабли стоили десятки миллионов рублей золотом. По подсчетам голландского авиаконструктора Фоккера, один броненосный крейсер типа «Ява» стоил столько же, сколько 100 самолетов-истребителей, 100 самолетов-разведчиков, 50 самолетов-бомбардировщиков и 50 морских самолетов.

Итак, в 1940-е годы 300 самолетов или 1 крейсер — вот как стоял вопрос. В ответ на это морской флот вооружается мощными средствами противовоздушной обороны, что еще более углубляет противоречия. С появлением ракетно-ядерного вооружения, современных систем обнаружения и высокоточного оружия эти противоречия еще более усилились.

Зависимость военной техники от общего экономического развития проявляется также и в военно-инженерном деле. Последнее охватывает кратковременные полевые и длительные крепостные работы, подрывное, дорожное, мостовое дело и другие работы. Огнестрельное оружие внесло коренные перемены в военно-инженерное дело.

Неприступные до тех пор каменные твердыни дворянских замков пали перед пушками горожан. Вместо прежних эффектных замков строятся мощные крепости с выдвинутыми башнями для продольной и фланговой обороны, вырабатывается новая техника крепостного строительства; особых успехов в этой области добился в XVII веке французский инженер Вобан. Таким образом развитие артиллерии заставило «присоединить к военному ремеслу чисто промышленный отдел — инженерную часть».



Схемы мины Уайтхеда

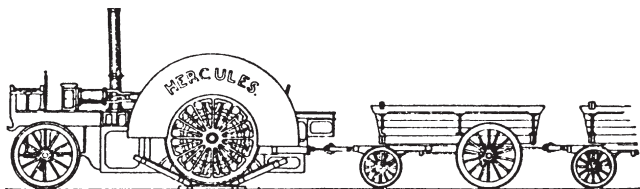
Прогресс артиллерии вызывал соответственное развитие фортификационного дела.

Улучшенные артиллерийские снаряды отбивали от каменных укреплений множество осколков, которые наносили солдатам, находящимся в укреплениях, не менее сильный вред, чем сами снаряды. Это вызвало еще в XVII веке переход к земляным брустверам. Профиль укреплений изменяется с введением нарезной артиллерии, а затем с введением фугасных снарядов. По идее Карно и Монталамбера вокруг крепостей устраивают отдельные укрепления — форты.

Развиваются также военно-дорожное дело, военное мостостроительство, подрывное дело. В XVIII веке формируются специальные войска для этих работ: понтонные и минные батальоны и другие виды инженерных войск.

Резкий перелом в развитии военно-инженерного дела происходит в эпоху промышленного переворота в XVIII веке. В конце XVIII века начинается быстрое развитие сети шоссейных дорог в Западной Европе. Эти дороги имели большое значение для скорого передвижения армий. Само военное командование вынуждено было строить такие шоссе со стратегическими целями. Большое значение придавал этим дорогам Наполеон I. В то же время развивается также военное мостостроительство, широко используя новую технику железного мостостроения и в свою очередь оказывая на нее влияние.

За успехами фортификационного дела следовали новые успехи минного дела. Возможно, что применение пороха началось именно в минном деле: самые древние свидетельства указывают на то, что порох применялся с этой целью еще монголами. Во всяком случае, подземно-минная война получила известное развитие еще в XV—XVI веках, как об этом свидетельствует, например, осада Казани в 1552 году.

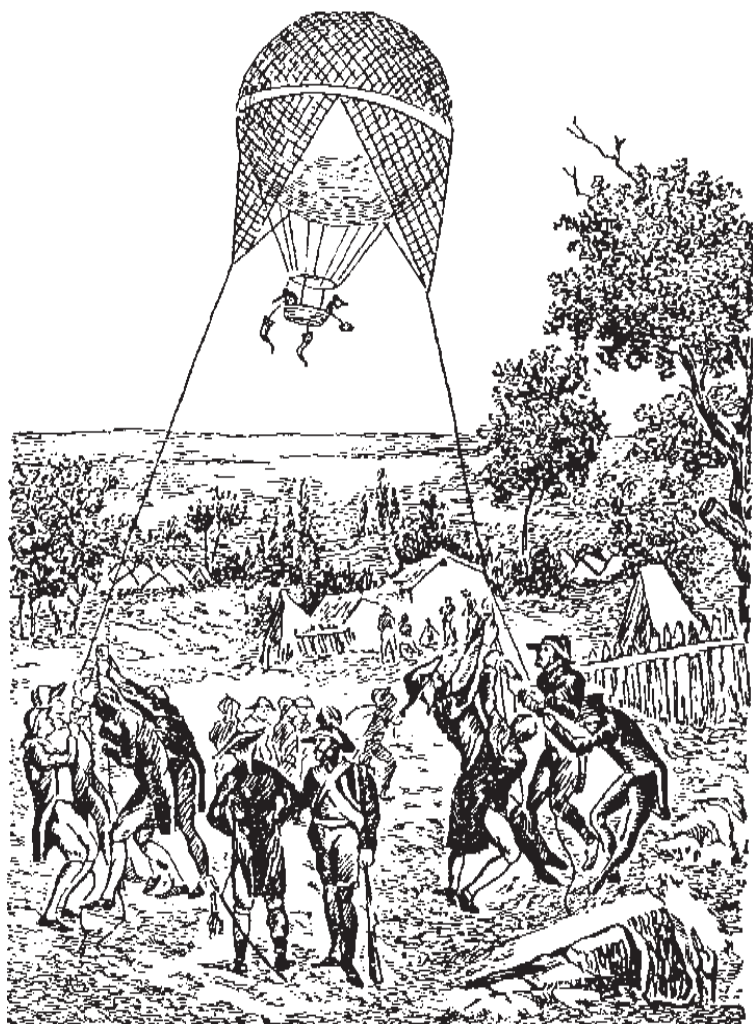


Безрельсовый локомотив, впервые примененный для военных нужд в 1854 году Д. Бовделем для перевозки грузов по самым тяжелым дорогам

Развитие минного дела в свою очередь вызывало развитие контрминного дела. Гарнизон крепости защищался посредством подземных фугасов, взрывал их в тот момент, когда противник проходил по тому месту, под которым спрятан был под землю фугас. Таким образом развивалась техника настоящей подземной минной войны, неистощимая в своих противоречиях, требующая все больших расходов и уничтожающая все больше людей.

Промышленный переворот XVIII века полностью преобразовал также военный транспорт и средства связи для военных целей. Вводится для военных целей семафорный телеграф, который впоследствии заменяется электрическим телеграфом. Применение электричества в военном деле быстро растет, охватывает подрывное и подводно-минное дело. Уже в 30-х годах XIX века применяли электричество для взрыва фугасов и подводных мин на расстоянии; для этого употреблялись электромагнитные машины того времени, а также гальванические элементы. Еще в 1840 году в русской армии была специальная «гальваническая команда» в составе гвардейского саперного батальона.

Железнодорожное строительство 30-х годов XIX века связывается со стратегическими целями: об этом свидетельствуют, например, первые проекты русской железнодорожной сети, преследовавшие одновременно не только цель дать выход к морю русскому хлебу, но также цель создать мощные средства для быстрой и массовой переброски войск. Начиная с 50-х годов XIX века, то есть со времени массового распространения железных дорог, приобретает большое



Подъем привязного воздушного шара французами
в бою у Мобежа в 1794 году

значение борьба за железные дороги во время войны, как это имело место, например, в Гражданской войне США в 60-х годах XIX века, где были созданы первые железнодорожные войска. В 1854 году во время Крымской войны был применен для военных потребностей первый паровой тягач (авто) для безрельсовых дорог.

Применение электрического телеграфа и железных дорог открывало возможности и новых способов ведения войны.

«Война опережает мир» также и в применении транспортных средств; мы наблюдаем это на примере воздушного транспорта. В 1783 году Монгольфье и почти одновременно с ними Шарль добились удачных полетов свободных аэростатов. В 1784 году француз Менье разработал проект дирижабля, правда не осуществленный, но содержащий в достаточно разработанном виде все элементы управляемого аэростата и имевший в основном только единственный существенный недостаток. Это было отсутствие подходящего двигателя для работы пропеллеров, предложенных Менье. Оно вынудило автора предложить приводить в движение эти воздушные гребные винты человеческой силой.

В 1794 году французы использовали привязные аэростаты во время войны. Первый такой аэростат был использован для разведки состояния австрийских укреплений. В сражении с австрийцами при Флери 26 июня 1794 года привязной аэростат продержался в воздухе 10 ч, оказав неоценимые услуги французам. Ввиду успехов первых аэростатов во Франции в 1795 году была основана специальная воздухоплавательная школа в Медоне, однако Наполеон I, не придававший значения воздухоплаванию, ликвидировал как эту школу, так и авиационные войска.

Попытка построить воздушный шар в военных целях была и в Москве во время Отечественной войны 1812 года, но она завершилась неудачно.

В дальнейшем военное воздухоплавание усиленно развивается только во второй половине XIX века.

Таким образом по ряду причин воздухоплавание оказалось еще преждевременным и не получило значительного

развития в то время. Точно так же не дали положительных результатов попытки создания самолетов тяжелее воздуха. Им суждено было осуществиться только в эпоху мировых войн.

* * *

Применение ядов во время войн также велось с давних времен. Отравленное оружие, отравленные стрелы применялись на самых низких ступенях развития — вначале, надо думать, для охоты и лишь впоследствии также на войне. В отдельных случаях прибегали также к отравляющему действию паров перца и т. п.¹ В Средние века часто во время боя или осады сжигали серу или обстреливали осажденный город снарядами с отравляющими воздух веществами. В сборнике «Секрет секретов», изданном в 1600 году, Леонардо Фиоравенти приводит специальный состав для этой цели, получаемый от перегонки терпентина, серы, асафетиды, человеческого кала, крови и т. д. По уверению Фиоравенти, при этом получается настолько зловонное масло, что ни один человек не может удержаться в местности, обстрелянной такими снарядами. Известный химик Глаубер предлагал еще в XVII веке особые гранаты для образования дымовых завес и выкуривания неприятеля. Он же предложил самовозгорающиеся смеси из азотной кислоты и терпентинного масла.

Все это были только отдельные случайные попытки, по существу не имевшие практического значения. В эпоху промышленного капитализма попытки применения химического оружия тоже не получили особенного значения. Химическая промышленность была еще недостаточно развита для того, чтобы на ее базисе могла развернуться химическая война. Но уже во время наполеоновских войн выплыл про-

¹ Достаточно упомянуть, что так называемым отсталым народам, по Шеру, было известно свыше четырехсот различных ядов для отравления рыб. Кроме того, много ядов применялось для отравления стрел, колющего и режущего оружия и т. д. В 1532 году в бою на реке Ориноко индейцы бросали перец на горящие угли, ветер относил едкие пары к испанцам и заставлял последних отступать.

ект обстреливать неприятеля снарядами, начиненными синильной кислотой. Этот проект был осуществлен только через сто лет, когда были применены артиллерийские снаряды, начиненные венсением. К этому средству прибегли французы в битве на Сомме 1 июля 1916 года. Они снабжали синильной кислотой также артиллерию своих союзников. В 1854 году английскому Военному министерству был представлен проект наполнения артиллерийских снарядов зловонными веществами — какодилем и окисью какодила. При разрыве снаряда должна была выделяться самовоспламеняющаяся жидкость, которая должна поджигать окружающие предметы и распространять ядовитые и зловонные мышьяковистые газы. Во время осады Севастополя в 1855 году английский адмирал Дэндоналд предложил выкуривать русских из осажденной крепости сжиганием серы с каменным углем (от 400 до 500 т серы, 2 тыс. т каменного угля, 2 тыс. бочек газовой смолы и т. д.). Этот проект не был приведен в исполнение. Не были использованы также другие проекты применения на фронте удушливых газов, предложенные еще в XIX веке.

Химическая война готовилась также теоретической работой в лабораториях, причем выявлялись и изучались всевозможнейшие отравляющие вещества. Так, например, получившее столь громкую и печальную славу на войне 1914—1918 годов отравляющее вещество — иприт — было получено впервые еще в первой половине XIX века. Это был дихлордиэтилсульфид; название иприта он получил впоследствии, по месту своего применения в 1917 году на р. Ипре. Это вещество получено химиком Депре еще в 1822 году. Оно изучалось потом многими химиками, и в 1886-м Виктор Мейер дал довольно подробное описание его. Итак, иприт был известен почти за сто лет до его применения, принесшего в первые же шесть недель свыше 20 тыс. жертв. Дихлордиэтилсульфид, изученный химиками и мирно покоившийся в склянках на полках лабораторий, превратился в условиях Первой мировой войны в страшное оружие.

Так же обстояло дело и с другими отравляющими веществами.

В большом масштабе химическая война возможна была лишь с развитием химической промышленности. Началом химической воздушной войны часто считают утро 22 апреля 1915 года, день первой газобаллонной атаки хлором, произведенной германцами на Ипре во Фландрии, на участке между Бисшюте и Лангермарком; эта атака вывела из строя, по германским данным, свыше 15 тыс. человек, из которых умерло 5 тыс. «Подробности первой газовой атаки, — пишут Фрайс и Вест, — почти отсутствуют по той простой причине, что люди, которые могли бы рассказать о ней, лежат все на полях Фландрии, где теперь цветут маки».

Итак, столь важные виды современного оружия, как пулеметы, боевые отравляющие вещества и воздушный флот, получили развитие только в войнах XX века. Предпосылкой для этого стала возможность массового производства их новейшей промышленностью. Такие страны, как Франция, Англия, США, Италия и Россия, даже во время войны 1914—1918 годов могли поставить у себя производство химического оружия только ценой величайшего напряжения. Зато развитая химическая промышленность Германии обеспечила ей несомненное преимущество в химической войне.

До создания в XX веке новых металлообрабатывающих станков было невозможно массовое производство пулеметов, этих сложных и тонких механизмов, требующих для своих 280 деталей свыше 1 тыс. обмеров. При обработке деталей пулемета требуется точность 0,01—0,05 мм; такая точность в массовом производстве была еще непосильной задачей для техники XIX века. Точно так же массовое применение военно-воздушных сил стало возможно лишь через сто лет после упомянутых выше первых попыток организовать воздушную службу во французской армии конца XVIII века.

В докапиталистическую эпоху численность армий измерялась тысячами и десятками тысяч людей, а военные потери — сотнями и тысячами.

В XIX веке войны стоили миллионы человеческих жизней.

За одно десятилетие 1880—1889 годов военные расходы составляли в млрд рублей:

Франция	Великобритания	Россия	Германия	Италия
3,43	2,73	2,49	2,25	1,20

В 1881 году отношение военных расходов ко всему бюджету главнейших стран Европы составляло (%):

Россия	Великобритания	Германия	Франция	Италия
34	30	29	26	20

Кривая роста военных расходов круто поднимается вверх в начале XX века. Война 1914—1918 годов, по подсчетам проф. Богарта, обошлась примерно в 790 млрд золотых марок, а все войны за предыдущие 112 лет (с 1793 до 1905-го) стоили 83 млрд золотых марок. Потери людьми во время войны 1914—1918 годов составили свыше 7 млн людей.

В XVIII веке полковые обозы возили около 100 снарядов на орудие и около 20 патронов на ружье. Этого обычно хватало на всю кампанию. Еще в первой половине XIX века расход патронов на ружье за всю кампанию редко превышал 4 патрона. Даже во время Австро-прусской войны 1866 года за 3 месяца было израсходовано только по 7,5 патрона на ружье. На каждое орудие было выпущено у пруссаков в среднем до 40 снарядов, у австрийцев — до 95 снарядов. Во время Франко-прусской войны каждый стрелок израсходовал в среднем около 41 патрона. За 8 месяцев этой войны немцы израсходовали на каждое орудие около 190 снарядов. По сравнению с войнами докапиталистической эпохи это были громадные цифры. Производство такого количества патронов и снарядов было возможно только на основе развитой металлургической и металлообрабатывающей промышленности. Но это были еще совершенно ничтожные количества по сравнению с масштабами войн XX века.

История уникальных летательных аппаратов России

Древние мечты и дела

Мечта летать так же стара, как человечество. И ошибается тот, кто думает, что единственным воплощением этой мечты стал сегодняшний самолет. Идея летательного аппарата с неподвижными крыльями возникла лишь в середине XIX века. А до этого в течение тысячелетий человек иначе и не представлял себе полета, как только с помощью машущих крыльев. Это естественно: с кого же было ему брать пример, как не с птиц.

Сказы и предания, былины и легенды, песни и сказки, возникшие в глубокой древности, полны упоминаний об отчаянных смельчаках, пытавшихся подражать птицам. Крылатые люди, полеты на птицах, ковры-самолеты и иные подобные образы, немало которых знает русский эпос, говорят об извечной народной мечте: землю покинуть и в небо слетать.

Своеобразно перекликается эта древняя мечта с античным преданием о скифе Анахарсиде, облетевшем на золотой стреле всю нашу страну. Созвучны ей и легенды о четырехкрылом Мардуке, боге древнего Вавилона, и повествования о древнеиндийском маге Ганумане, и сказания о полете Дедала и Икара, Александра Македонского, Симона-волхва.

Русский народ, создавший могучую рать вожей звездных дорог, очистивших небо от врагов рода человеческого, знает и иные предания.

«Повесть временных лет» сообщает о штурме Византии русскими во главе с князем Олегом:

«И повеле Олег воем своим колеса изделати и вставить корабля на колеса. И бывшую покосьну ветру, въспяша пьре, и с поля идоша к граду».

«Покосный», или попутный, ветер позволил поднять паруса («въспяша пьре»), и пала Византия, уstraшенная ра-

тью, на всех парусах шедшей по суше на ладьях, поставленных на колеса. Так повествует древнейший памятник русского летописания.

Сохранился еще более примечательный летописный текст, опубликованный во второй половине XVIII века в «Древней российской вивлиофике» как один из самых ранних памятников нашей письменности. Этот текст повествует о «воздушных силах», созданных «вещим» Олегом при упомянутом штурме и взятии Византии русскими около 907 года.

«Сотвори кони и люди бумажны, вооружены и позлащены и пусти на воздух на град; видев же греци и убояшася».

Многие считают эти тексты «фантастическими выдумками». Изучение же древних греческих и латинских писателей, упоминавших о наших землях и их населении, позволило нам установить факт, подтверждающий вероятность того, что записано в древнем памятнике о применении «воздушных сил» при штурме Византии русскими за тысячелетие до наших дней.

В «Тактике» Флавия Арриана, датируемой 137 годом, имеется следующее свидетельство о боевых действиях древних обитателей нашей земли:

«Скифские военные значки представляют собой драконов, развесающихся на шестах соразмерной длины. Они сшиваются из цветных лоскутков, причем головы и все тело, вплоть до хвостов, делаются наподобие змеиных, как только можно представить страшнее... Когда кони стоят смирно, видишь только разноцветные лоскутья, свешивающиеся вниз, но при движении они от ветра надуваются так, что делаются очень похожими на названных животных и при быстром движении даже издают свист от сильного дуновения, проходящего сквозь них».

«Воздушная рать» Олега, вполне вероятно, была представлена подобными драконами и даже воздушными змеями. Русские воины, штурмовавшие Царьград, пришли ведь из страны, родом из которой был Анахарсид с его легендарной золотой стрелой и сыны которой, как удостоверяют военные писатели Древнего Рима, умели устрашать врага «воздушной ратью» еще за восемь веков до тех дней, когда под

русскими ударами пал Царьград и, по преданию, над его воротами был утвержден русский щит. Античные военные писатели занимались ведь не сказками, а составляли военные трактаты для армии. Арриан является автором не только «Тактики» (в составлении которой, возможно, принимал участие также Элиан), но и автором трактата «Боевой порядок в войне против аланов» и иных сочинений, написанных для практических нужд Римской империи.

Рассказам писателей классической Эллады о полетах скифа Анахарсиды на золотой стреле над просторами страны, где течет Борисфен—Днепр, созвучна древнерусская легенда, повествующая о том, что в XII веке архиепископ Иоанн из Новгорода летал в Иерусалим за время «между обедни и заутрени». Сохранилось также предание о том, что в дни Ивана Грозного «смерд Никитка боярского сына Лупатова холоп» изобрел крылья и летал при большом стечении народа в Александровской слободе.

В конце XVII века на смену легендам и преданиям о полетах приходит вполне достоверный рассказ. В «Дневных записках» Желябужского описано событие, происшедшее в 1695 году:

«Того ж месяца апреля в 30 день закричал мужик караул и сказал за собой государево слово, и приведен в стрелецкий приказ, и опрошаниван, а в роспросе сказал, что он, сделав крыле, станет летать как журавль. И по указу великих государей сделал себе крыле слюдяные, а стали те крыле в 18 рублей из государевой казны».

Боярин Иван Борисович Троекуров с другими представителями власти пришел посмотреть на предстоящий полет. Изобретатель «стал мехи надымать», что говорит о каком-то сложном устройстве, а не просто о примитивных крыльях, как стали впоследствии изображать его летательный прибор. Первый опыт оказался неудачным. Изобретатель сказал, что он «те крыле сделал тяжелы». Не принесла удачи попытка полететь на облегченных «иршенных» крыльях, в которых слюду заменила тонкая кожа.

Подобные древние попытки летать, осуществленные русскими людьми, еще должным образом не изучены, хотя они

получили известность и за рубежами нашей страны. Еще в начале XX века в одном из крупнейших иностранных музеев по истории техники можно было увидеть на экспозиции тексты из русской рукописи, озаглавленной: «О воздушном летании в России с 906 лета по Р. Х.».

Ссылаясь на документы воеводской канцелярии 1699 года, составитель этой рукописи «О воздушном летании» утверждал, что рязанский стрелец Серов сделал в Ряжске «крылья из крыльев голубей великие» и пытался летать.

В 1724 году, как сообщает тот же источник, «прикащик Перемышлева фабрики» Островков в селе Пехлеце Рязанской губернии «зделал крылья из бычачьих пузырей» и пробоval на них летать.

Выписка из дел воеводы Воейкова за 1730 год гласит:

«1729 года в селе Ключе, недалеко от Ряжска, кузнец, Черная Гроза называвшийся, зделал крылья из проволоки, надевал их как рукава: на острых концах надеты были перья самые мягкие как пух из ястребков и рыболовов, и по приличию на ноги тоже как хвост, а на голову как шапка с длинными мягкими перьями; летал тако, мало дело ни высоко, ни низко, устал и спустился на кровлю церкви, но поп крылья сжог, и его едва не проклял».

Не исключена возможность, что Черная Гроза спланировал с вершины дерева на церковную кровлю.

Особенно важна в рукописи «О воздушном летании в России» запись, в которой сказано:

«1731 года в Рязани, при воеводе, подьячий нерехтец Крякутной фурвин зделал как мяч большой, надул дымом поганым и вонючим, от него зделал петлю, сел в нее и нечистая сила подняла его выше березы, и после ударила его о колокольню, но он уцепился за веревку, чем звонят, и остался тако жив. Его выгнали из города, он ушел в Москву, и хотели закопать живого в землю или сжечь».

«Фурвин», вызывающий в памяти голландские термины о попутном ветре, «фурвинд», или «фордевинд», видимо, обозначает какой-то огромный мешок. Сама запись, конечно, требует специальных розысков об ее источниках, пока что никем не произведенных. Такие розыски необходимы:

речь идет о закреплении за нашей страной первенства в полете на воздушном шаре — за пятьдесят два года до появления за рубежом первых монгольфьеров и шарльеров.

Сам полет в 1731 году Крякутного на воздушном шаре вполне закономерен для народа, в истории которого в XVIII веке записаны такие выдающиеся дела, как впервые осуществленные Ломоносовым и его современниками, сделавшими нашу страну родиной и закона сохранения массы и энергии, и первой заводской паровой машины, и величайшей подземной гидросиловой установки, и первых заводов с механизацией технологии и внутризаводского транспорта, и проекта геликоптера.

Чрезвычайно важно сообщение рукописи «О воздушном летании в России» о парашюте, изобретенном поповским сыном Симеоном в царствование Анны Иоанновны, а также о подъеме в 1745 году некоего Карачевца в воздух при помощи петли, прикрепленной к «змеям бумажным на шестиках».

С текстами из старинных документов, сведенными в данной рукописи, перекликается народное предание об одном из самых замечательных русских людей XVIII века.

«Крылья сделал и летал. Крылья чешуйчатые, на руки надетые. Влезит на крышу, на коньке станет, руками за трубу придержится. В даль поглядит, и в полет... Вещий был человек, тайны великие знал, потому и дела творил небывалые...»

Так говорит народное предание об Иване Ивановиче Ползунове.

Народ зорко следил за тем, что творил нового его герой, трудившийся в сибирской глуши. Из уст в уста передавали вести о том, что происходило на берегу заводского пруда в Барнауле, где в 60-х годах XVIII века И. И. Ползунов изобрел и построил первую паровую машину для заводских нужд. И возможно, что народ по-своему, бесхитростно возвеличил своего героя, наделив его крыльями и приписывая ему осуществление одного из самых заветных мечтаний человечества.

Вполне возможно и то, что народная молва о полетах Ползунова, записанная в XVIII веке дьячком Спасской цер-

кви в Иркутске, будет подтверждена документами о смелом замысле великого новатора — создать крылья. Быть может, еще во всех деталях откроется то, как он сооружал свои чешуйчатые крылья за полтора века до создания самолетов. Столь дерзновенная попытка была по плечу творцу первой в мире заводской паровой машины, знатоку физики и механики, строителю и изобретателю, умевшему, видимо, даже запускать воздушные змеи для исследования верхних слоев атмосферы.

Известия, подобные народному рассказу о полетах Ползунова, чрезвычайно важны даже независимо от их достоверности. Они показывают, сколь сильна была древняя мечта нашего народа проложить пути в воздушных просторах.

В начале XVIII века, при закладке Петропавловской крепости, Петр I в словах, обращенных к Меншикову, чудесно выразил эти народные чаяния и веру в грядущее покорение воздушных просторов. Петр I пророчески тогда сказал: «Не мы, а наши правнуки будут летать по воздуху, аки птицы».

Ломоносовский почин

Работы М. В. Ломоносова охватывали почти все области знания, в том числе и создание летательного аппарата. 4 февраля 1754 года М. В. Ломоносов доложил конференции Петербургской Академии наук о машине, могущей поднимать в верхние слои атмосферы различные приборы для метеорологических наблюдений — термометры и «электрические стрелы». «Конференция, считая эту машину достойной изготовления, постановила поручить сделать ее по рисунку в мастерских Академии».

5 марта того же года в протоколах Академии сделана запись: «Господин советник и профессор Ломоносов собранию представил о машинке маленькой, которая бы вверх подымала термометры и другие малые инструменты метеорологические, и предложил оной же машины рисунок; того ради г-да заседающие оное его представление апробовали, и положили Канцелярию Академии наук репортом просить,

чтоб соблаговолено было приказать реченную машину по приложенному при сем рисунку для опыта сего изобретения сделать под его господина автора смотрением».

Рисунок Ломоносова не найден. Некоторое представление об его изобретении дает запись на латинском языке в протоколах конференции от 1 июля 1754 года, которая в переводе гласит:

«Советник Ломоносов показал машину, названную им аэродромной, выдуманную им и имеющую назначением при помощи крыльев, приводимых в движение горизонтально в разные стороны заведенной часовой пружиной, сжимать воздух и подниматься в верхние слои атмосферы, для того, чтобы можно было исследовать состояние верхнего воздуха метеорологическими приборами, прикрепленными к этой аэродромной машине. Машина была подвешена на веревке, перекинутой через два блока, и грузами, подвешенными к другому концу канатика, поддерживалась в равновесии. При заведенной пружине она быстро поднималась вверх и, таким образом, обещала желаемое действие. Это действие, по мнению изобретателя, более бы увеличилось бы, если взять пружину побольше, если увеличить расстояние между крыльями и если коробка, содержащая пружину, для уменьшения веса будет сделана из дерева. Он обещал позаботиться об осуществлении всего этого».

В отчете о трудах за 1754 год Ломоносов записал:

«Делан опыт машины, которая бы подымаясь кверху сама, могла поднять с собою маленький термометр, дабы узнать градус теплоты на высоте, которая хотя с лишком на два золотника облегчалась, однако, к желаемому концу не приведена».

Ломоносов работал над осуществлением двух важных изобретений: вертолета¹, который представляет предмет исканий многих новаторов наших дней и только теперь приводится «к желаемому концу»; прибора для исследования верхних слоев атмосферы, по самой своей идее принципиально более совершенного, чем применяемые теперь для этой же цели шары-зонды и воздушные змеи.

¹ Ломоносов не мог и подозревать о замыслах Леонардо да Винчи, так как до середины XIX века мысль последнего о вертолете пребывала в полной неизвестности.

Прибор Ломоносова должен был свободно летать в заданном направлении, а не туда, куда его гонит ветер, как шар-зонд, или куда его пускает веревка воздушного змея. Изобретение Ломоносова было непосредственным следствием его работ по исследованию атмосферы, по изучению движения и самой природы воздуха. Вспомним его труды: «О вольном движении воздуха, в рудниках примеченном», «Слово о явлениях воздушных, от электрической силы происходящих», «Попытка теории упругой силы воздуха» и др. За время работы в Академии наук он с 1742 года постоянно уделял много внимания изучению физической стороны науки, именуемой теперь аэродинамикой.

Автор «Попытки теории упругой силы воздуха», он еще в 40-х годах XVIII века создал кинетическую теорию газов. Опубликованный на латинском языке в академических «Новых комментариях», этот труд Ломоносова был известен и западноевропейским ученым. Но величие мыслей русского гения было таково, что освоить и понять их, несмотря на всю их ясность и простоту, тогда не смогли. Только через 120 лет кинетическая теория газов получила всеобщее признание, и тем самым было подтверждено величие вклада Ломоносова, открывшего физическую сущность газов, в том числе воздуха, то есть среды, в которой осуществляется полет аэростатов, самолетов, дирижаблей. Ломоносов изобрел и построил также оригинальный прибор для измерения скорости и направления ветра — анеометр.

Работы Ломоносова сочетались с трудами других русских деятелей, а также ученых иностранного происхождения, нашедших приют в России. Это прежде всего труды голландца Даниила Бернулли и швейцарца Леонарда Эйлера, нашедших в России свою вторую родину. Уравнение Бернулли — основа всех современных технических расчетов по движению жидкостей и газов — разработано во время пребывания Бернулли в Петербургской Академии наук в первой половине XVIII века. Уравнения Эйлера, основанные для всех современных работ по аэрогидромеханике, также даны миру членом нашей Академии наук.

Так еще два с половиной века тому назад в России трудами Ломоносова, Эйлера, Бернулли — действительных членов Петербургской Академии наук — заложены незыблемые по сей день основы аэродинамики, на которых покоится все развитие современной авиации и воздухоплавания.

Труды Ломоносова сочетались в тот век с трудами не только академиков с мировыми именами, работавших в России. В нашей стране совершали замечательные дела деятели, работавшие вне стен Академии, в далеких от Петербурга местах.

В 50-х годах XVIII века весь мир узнал о знаменитых опытах Франклина, запускавшего воздушных змей для изучения атмосферного электричества. В те же годы на далеком Алтае в Барнауле Иван Иванович Ползунов производил опыты, запуская воздушных змей во время гроз.

Вспомним и о том, что в Петербурге 7 (18) сентября 1783 года, когда, по словам Кондорсе, перестал «вычислять и жить» великий Эйлер, на грифельной доске остались его последние расчеты, посвященные исследованию подъемной силы аэростатов.

Первые успехи братьев Монгольфье, а затем Шарля, братьев Робер и других строителей монгольфьеров и шарльеров привлекли внимание широких кругов в России. Первое официальное испытание монгольфьера, произведенное 5 июня 1783 года во французском городе Аннонэй, и последующие полеты очень быстро стали известны в России. Первый свободный полет людей во Франции, совершенный 21 ноября 1783 года, вызвал многочисленные отклики в русской печати. О полетах воздушных шаров писали в «Санкт-Петербургских ведомостях», «Московских ведомостях», «Санкт-Петербургской вивлиофике журналов» и в других периодических изданиях. В том же 1783 году была напечатана «во граде святого Петра» книга, представлявшая перевод с французского, выполненный лицом, скрывшим свое имя литерами Н. М. А., — «Рассуждение о шарах, горючим веществом наполненных и по воздуху летающих или воздухоносных, изобретенных Г. Монголфьером в Париже. С рисунком».

В конце ноября 1783 года русский посланник в Париже И. Барятинский начал посылать Екатерине II сообщения о полетах воздушных шаров во Франции.

В мае 1784 года княгиня Дашкова передала в Академию наук «Доклад Парижской Академии наук об аэростатической машине, изобретенной г. Монгольфье».

В русской периодической печати появлялись все новые сообщения о полетах воздушных шаров.

В 1794 году в Москве издана книга «Искусство летать по-птичье, сочиненное Карлом Фридериком Меервейном». Автор мечтал: «...ездить по Ефирным долинам, соображая мой полет с птичьим». Он описал изобретенный им аппарат с крыльями, приводимыми в движение самим человеком.

В начале XIX века несколько публичных полетов на воздушных шарах совершили у нас иностранцы. В 1802 году издана книга «Описание подготовленного профессором Черни воздушного шара с показанием открытой для поднятия оного на воздух подписки». Сама попытка подъема, предпринятая Черни, окончилась неудачей.

В 1803 году три удачных полета на воздушном шаре совершили Гарнерен и его жена. О полетах Гарнерена издали в Москве книгу «Подробности трех воздушных путешествий, предпринятых г. Гернереном в России. В Санктпетербурге: первое — июня 20-го, второе — июля 18-го. В Москве третье — сентября 20-го, 1803».

18 июля 1803 года состоялся второй полет Гарнерена, вместе с которым поднялся в воздух генерал Сергей Лаврентьевич Львов. Это был первый полет офицера русской армии.

Полеты и замыслы

Русские ученые и изобретатели продолжали работать над созданием аппарата тяжелее воздуха. 30 июня 1804 года академик Яков Дмитриевич Захаров совершил в Петербурге первый полет на воздушном шаре с научными целями. Вместе с Захаровым поднялся физик Робертсон, фламандец по происхождению.

«Рапорт в имп. Академию наук от академика Захарова о последствии воздушного путешествия, совершившегося июня 30 дня 1804 года», показывает, что полет выполнили со следующей целью:

«Главный предмет сего путешествия состоял в том, чтобы узнать с большею точностью о физическом состоянии атмосферы и о составляющих ее частях в разных определенных возвышениях оной».

Захарова интересовало выяснение «в самой большей от земли отдаленности» того, в каком направлении будут происходить такие физические явления: «...скорейшее или медлительнейшее выпарение жидкости; уменьшение или увеличение магнитной силы; углубление магнитной стрелки; увеличение или уменьшение согревательной силы солнечных лучей; не столь великая яркость цветов, призмю произведенных; несуществование или существование электрического вещества; некоторые замечания на влияние и перемены, какие разжиженный воздух над человеком производит; летание птиц; наполнение способом Торричелли свободных от воздуха стклянок при каждом падении на дюйм барометра и некоторые другие Физические и Химические опыты».

Первый русский ученый воздухоплаватель взял для исследований при полете: «...дюжину стклянок с кранами для взятия проб воздуха», барометр, термометры, «два электрометра с сургучом и серою», компас и магнитную стрелку, секундомер, колокольчик, рупор, известь негашеную и некоторые другие вещи.

Захаров изобрел и успешно применил при полете прибор для показания всех изменений направления полета шара. Свое изобретение он назвал путеуказателем.

Воздушный шар, на котором летал Захаров, был наполнен «водотворным гасом». Пущенный перед полетом маленький пробный шар поднялся высоко и затем полетел к морю, то есть в самом опасном направлении. Это не остановило воздухоплавателей, отправившихся в путь около 7 ч. Через 3 ч 45 мин полета они благополучно опустились на землю. Результаты первых наблюдений и опытов, произведенных в воздухе, доложили Академии наук.

Первый в России полет на воздушном шаре, проведенный для специальных научных наблюдений, закончился успешно.

Захаров в те годы был не одинок; вопросы воздухоплавания продолжали привлекать внимание и других русских деятелей.

В 1804 году Петр Александрович Рахманов, известный в России и за рубежом математик и теоретик в области артиллерии, опубликовал статью: «Изыяснение теории аэростатов, или воздушных шаров».

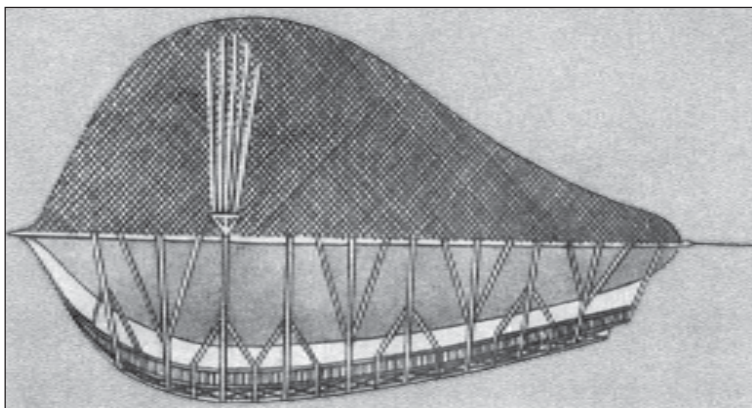
В 1805 году получили известность полеты на монгольфьере штаб-лекаря Кашинского, устроившего «большой гродетуровый аэростат и парашют». Сообщая жителям Москвы о предстоящем 24 сентября полете, Кашинской «в особой афишке» писал о том, что он: «...поднявшись в 5 часов пополудни, на весьма великую высоту на воздух, естли только будет благоприятствовать погода, сделает опыт с Парашютом, и по отделении оного от шара, поднимется еще гораздо выше для испытания атмосферы. Первый сей опыт Русского воздухоплавателя многих стоит трудов и издержек, а потому льстит себя надеждою, что знатные и просвещенные Патриоты, покровительствующие иностранцам в сем искусстве, благоволят предпочесть соотчича и ободрят его своим присутствием, для поощрения к дальнейшим полезным предприятиям».

Сохранились сведения о том, что Кашинской совершил два полета на «гродетуровом шаре».

Полеты русского воздухоплавателя вызвали сильное неудовольствие иностранцев, зарабатывавших деньги показом воздушных шаров и полетами на них, как это делал в то время Робертсон и другие предприниматели.

К 1805 году относится сообщение о работах Андрея Харитоновича Чеботарева, утверждавшего, что ему удалось разработать оригинальный проект управляемого аэростата. Имеются указания, что Чеботарев пробовал пускать бумажный воздушный шар на Девичьем поле в Москве.

В 1808 году московский купец Федор Иванович Никитин объявил в «Московских ведомостях», что 6 сентября он



Проект управляемого аэростата Ф. Леппиха

«предпримет из Нескушного сада путешествие с шаром, наполненным спиртовым воздухом». Вопрос о самом полете Никитина и об его «спиртовом воздухе» пока еще ожидает своего исследователя.

В 1812 году, в связи с нашествием Наполеона, русское правительство предприняло попытку применить против завоевателя воздушное оружие. Решили использовать предложение механика Франца Леппиха. Русский посланник в Штутгарте сообщил Александру I, что Леппих берется построить за три месяца 50 воздушных управляемых кораблей. По словам Леппиха, каждый из них должен был вместить по 40 человек и поднимать по 12 тыс. фунтов. Воздушные корабли хотели применить для бомбежки наполеоновской армии с воздуха. Проектировщик ожидал «особливо большого действия от ящиков, наполненных порохом, которые, брошены будучи сверху, могут разрывом своим, упав на твердые тела, опрокинуть целые эскадроны».

Предложение приняли, начали работы, предписав соблюдать «непроницаемую тайну». Леппиху предоставили все требующиеся средства и не отказывали ни в чем.

Сохранившиеся документы показывают, что изобретатель решил соорудить управляемые аэростаты, перемещаемые в

воздухе вручную при помощи крыльчатых весел, устанавливаемых либо на раме при баллоне, либо в гондоле. На верхнюю половину оболочки должна была набрасываться сетка, прикрепленная к обручу, опоясывающему аэростат в его экваториальной плоскости. Обруч при помощи подкосин соединялся с жестким килем. Это проект дирижабля полужесткой системы.

На работы Леппиха истратили огромную по тому времени сумму — около 180 тыс. рублей, но проектер претерпел полную неудачу.

После разгрома Наполеона русские деятели продолжали усиленно интересоваться воздухоплаванием. В периодической печати появлялись все новые сообщения. Воздушными шарами занимался один из самых передовых людей того времени Василий Назарович Каразин, предложивший в 1818 году использовать привязные аэростаты для изучения верхних слоев атмосферы, а также освещавший вопросы воздухоплавления в печати. Отдельные исследователи, особенно в связи с работой ветряных двигателей, занимались такими важными вопросами, как изучение сопротивления воздуха. В 1828 году в Петербурге вышла из печати книжка «Опыты о сопротивлении воздуха и о воздухе как движущей силе».

Продолжались демонстрации полетов на воздушных шарах. В 1828 году в Москве совершала подъемы на воздушном шаре Ильинская — первая русская женщина, занявшаяся воздухоплаванием. Она поднималась на аэростате, наполненном «простым дымом от аржаной соломы». Высота подъема составляла до 600 м. В те годы совершались полеты также на аэростатах, наполненных водородом.

В 40-е годы XIX века курский изобретатель А. Снегирев предложил устроить управляемый аэростат, снабженный плоскостью, могущей изменять свой угол наклона. Кроме того, он предложил применять насос для изменения объема газа, заполняющего аэростат, с тем, чтобы за счет изменения его объема можно было увеличивать и уменьшать подъемную силу, не выпуская газ в воздух. Он занимался также изучением полета птиц.

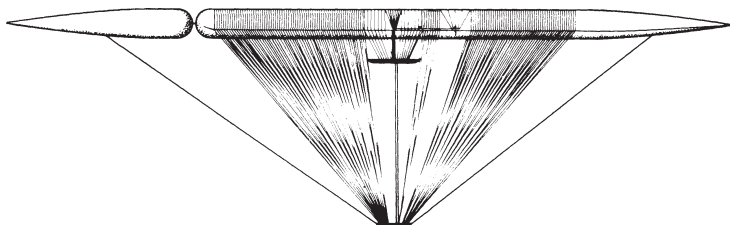
Представленный Снегиревым в Академию наук труд «Опыты над преобразованием аэростатов» рассмотрели академики Якоби и Ленц, признавшие, что идея Снегирева «сама по себе справедлива и, сколько нам известно, нова». Также правильно указали, что применение на свободном аэростате наклонной плоскости с изменяющимся углом сможет только при благоприятном ветре помочь полету в избранном направлении.

К середине XIX века в России было немало новаторов, стремившихся создать управляемые аэростаты. Они работали в разных концах страны.

В 1849 году кавказскому наместнику Воронцову был представлен труд «О способах управлять аэростатами, предположения полевого инженера штабс-капитана Третесского». Изобретатель предложил соорудить управляемый аэростат удлиненной формы. Замечательна его мысль: разбить аппарат внутри на отсеки для того, чтобы «газ не мог выйти весь из аэростата». Оригинальным был предложенный способ движения: реактивное действие газовой струи, выходящей под давлением не менее шести атмосфер. Третесский считал, что в качестве газа для реактивного движения может быть использован водяной или спиртовой пар, сжатый воздух и любой газ.

Автор составленного в 1851 году «Краткого описания аэростатической машины» Н. Архангельский поставил своей целью создать управляемый аэростат, имеющий «свойство всегда сохранять газ». Он предложил очень сложную оболочку: толстая парусина, медная сетка, тонкая парусина, медная сетка, тонкая парусина, шелк, воловь пузыри. Между всеми названными слоями были предусмотрены скрепляющие их слои каучука. В качестве руля был предложен парус. Движение должно было осуществляться при помощи крыльев, приводимых в действие паровым двигателем.

Н. Архангельский утверждал, что паровой двигатель тем выгоднее применять, чем больше высота, на которой совершается полет. Он указал, что по мере подъема на все большую высоту паровой двигатель работает выгоднее из-за по-



Проект управляемого аэростата Р. Черносвитова

нижения температуры кипения воды по мере понижения давления воздуха.

В 1853 году с интересным предложением выступил врач Троицкого уезда Оренбургской губернии И. Юдин. Для привода в движение аэростатов он разработал проект калорического двигателя.

В те же годы трудился Р. Черносвитов, производивший аэродинамические опыты и разработавший проект оригинального управляемого аэростата, а также проект парового двигателя для воздухоплавания. Ратуя за управляемый аэростат с паровым двигателем, он выступил в 1857 году в «Морском сборнике» со статьей «О воздушных локомотивах».

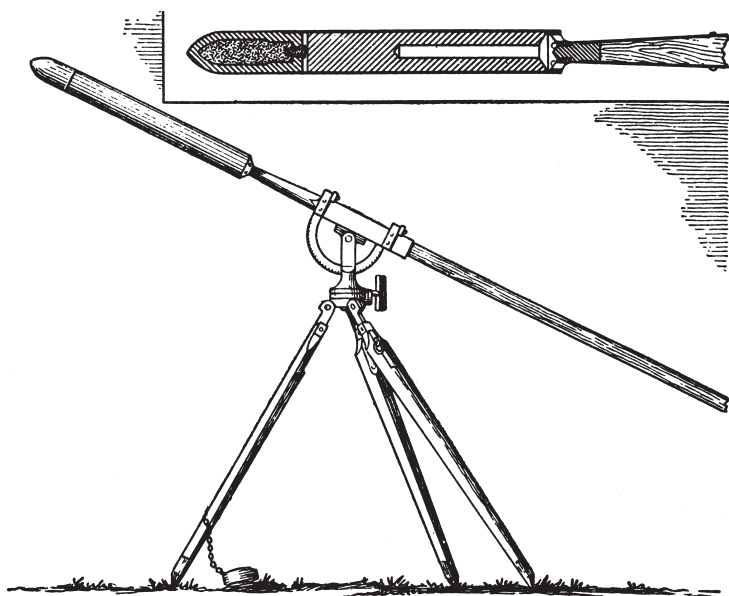
Из года в год в России все больше новаторов изыскивало способы освоения воздушной стихии. Эта задача привлекала внимание и в Петербурге, и в Сибири. В 1852 году И. И. Еркувский из Омска разработал проект аэростата, скомбинированного из трех шаровых баллонов и приводимого в движение воздушным винтом. Он составил «Описание аэростата и способов управления им». В 1856 году Л. Лазов выступил с предложениями, описанными в его работе: «Об аэростате, или ветролете, в применении к общественному быту». Подобных проектов было немало.

Большую и плодотворную работу выполнил в 50—60-х годах XIX века Константин Иванович Константинов, один из лучших представителей русской научной артиллерийской школы того времени. Он выступал в печати с очень серьезными научными трудами, излагая историю воздухоплавания,

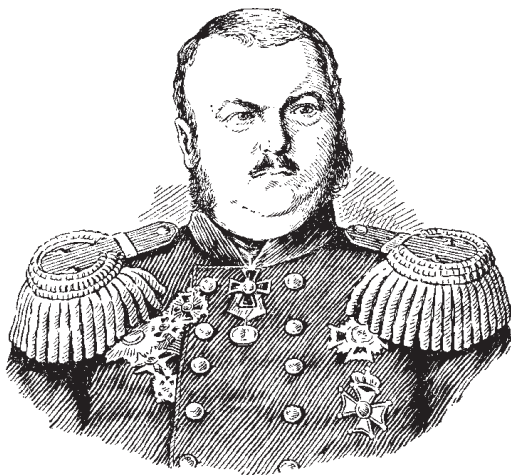
разбирая уже проведенные работы и предлагая новые решения. В числе его работ выделяются «Устройство, приготовление и употребление военных воздушных шаров» (1853), «Воздухоплавание» (1856).

На основе критического изучения накопленного опыта он пришел к выводу, что «изготовление воздушных шаров для бомбардирования не представляет никакого затруднения».

Один из лучших в мире новаторов в области пиротехники, он выполнил много работ по научному изучению ракет: «Некоторые сведения о введении и употреблении боевых ракет» (1855), «О боевых ракетах» (1864) и др. Многие из его работ были опубликованы на иностранных языках. На основе работ, посвященных ракетам, он предложил использовать одновременно ракеты и воздушный змей при спасательных работах: «Спасательные ракеты и спасательный



Боевая ракета и ракетный станок конструкции
К. И. Константинова



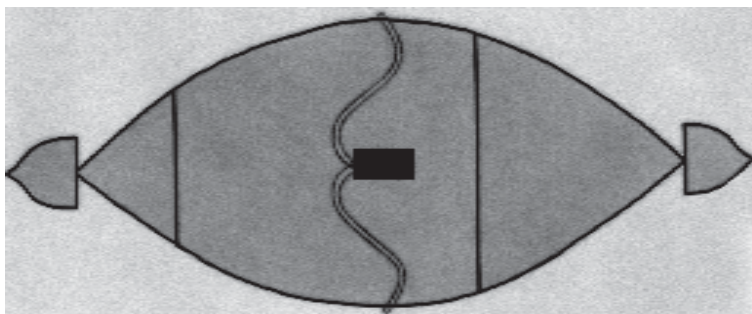
К. И. Константинов

змей» (1867). На основе трудов Эйлера, он разрабатывал теорию воздушного змея.

Еще важнее выполненный им труд по научному обоснованию возможности полета за счет использования ракет. Он правильно указал на слишком большой вес известных тогда двигателей и четко поставил вопрос о необходимости разработки способов «применения ракет к перемещению аэростатов».

В те же годы, когда русский артиллерист Константинов изыскивал новое для развития воздухоплавания, выступил с замечательными предложениями русский военный моряк Николай Михайлович Соковнин. Еще в 40-х годах XIX века он занимался изучением полета птиц и произвел интересные подсчеты, сделав вывод, что у крупной птицы на каждый фунт веса ее тела приходится один квадратный фут площади крыльев. Он правильно оценил значение парения птицы для полета. Так еще сто лет тому назад Соковнин шел по тому пути, по которому в дальнейшем пошли такие деятели, как Н. Е. Жуковский, О. Лилиенталь и др.

Критически изучив предшествующие опыты и предложения, Соковнин выступил в 1866 году со своим собственным



Проект управляемого аэростата,
разработанный Н. М. Соковниным в 1866 году

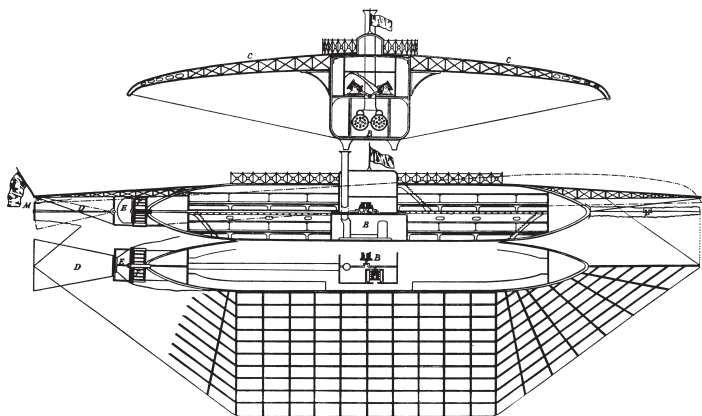
проектом управляемого аэростата. Он предложил соорудить большой дирижабль жесткого типа. Вся конструкция должна была быть разбитой продольной и поперечными переборками на изолированные отсеки. Внутри каждого отсека должны были находиться в точности соответствующие форме отсека «отдельные баллоны, сделанные из легчайшей непроницаемой ткани».

Через 30 лет это предложение Соковнина повторил Фердинанд Цеппелин в своем первом патенте, полученном в 1895 году.

Соковнин сделал много других ценнейших предложений. Он указал, что управляемый аэростат должен оказывать возможно меньшее сопротивление воздуху и поэтому «должен иметь форму тела наименьшего сопротивления». Он пришел еще к одному важному выводу: «...наружная оболочка аэростата непременно должна быть металлическая».

Учитывая, что применение горючих газов создает чрезвычайные трудности при использовании аэростатов, Соковнин за полвека до открытия гелия предложил наполнять аэростат негорючим газом. Он пришел к мысли об использовании аммиака, имеющего удельный вес 0,6, то есть на 40 % более легкого, чем воздух.

Для привода в движение аэростата Соковнин предложил реактивный мотор, работающий сжатым воздухом: «...воздушный корабль должен летать способом, подобным тому,



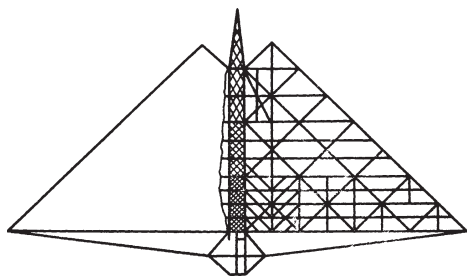
Проект самолета Н. А. Телешева, 1864 г.

как летит ракета». Он изучил также вопрос о применении парового двигателя и справедливо указал на целесообразность использования парового двигателя с вращающимся рабочим органом.

На основе своих исследований Соковнин разработал проект большого управляемого аэростата с подъемной силой около 2,5 т, предназначенного для полета на высоте в среднем около 200 м. При конструировании он предложил много новшеств: применение стальных труб, бамбука, изготовление реактивного двигателя из алюминия.

Насколько все эти предложения были передовыми, видно из того, что производство алюминия только еще рожда-

Проект самолета
«Дельта»
Н. А. Телешева





Николай Афанасьевич Телешов

лось в те годы и по сути дела на всем протяжении XIX века он оставался «металлом будущего».

Творцы проектов «воздушных локомотивов» — Третеский, Архангельский, Черносвитов, Константинов, Соковнин — выдвинули к 60-м годам XIX века в России очень много новых и ценных идей, опередивших свое время на десятилетия.

Особое место среди них занимают два выдающихся проекта, по крайней мере на три четверти опередивших свое время, — самолет с крылом треугольной формы и воздушно-реактивный двигатель к нему. Автором этих проектов был отставной артиллерийский офицер Николай Афанасьевич Телешов. В 1864 году он разработал проект, названный «Системой воздухоплавания», — проект пассажирского самолета на 120 человек с паровой машиной и воздушным винтом. Затем этот проект, не получивший признания, был переработан в проект самолета под названием «Дельта». Для него проектировался и воздушно-реактивный пульсирующий двигатель, названный «теплородным духометом», — прототип современных реактивных двигателей. В проекте самолета «Дельта» впервые предусматривалось крыло треугольной формы с углом стреловидности 45° , имевшее тонкий профиль, десять лонжеронов по размаху и элементы продольного и поперечного наборов. Фюзеляж — цилиндрический с острой конической носовой частью; конструкция его, если пользоваться современной терминологией, — «геодезическая». Выдающиеся работы русского изобретателя не получили признания. Н. А. Телешов не смог получить «Привилегии» на свои изобретения в России: его заявки были лишь зарегистрированы. Патенты были выданы ему Министерством торговли во Франции 31 августа 1864 года на самолет «Си-

стема воздухоплавания» и 17 августа 1867 года на самолет «Дельта» и двигатель.

Во время Крымской войны русские новаторы выдвинули передовые идеи: применение реактивного двигателя; целесообразность использования парового двигателя при высотных полетах; обеспечение, без потерь газа, изменения подъемной силы мягкого аэростата при помощи регулирующего насоса; применение безопасного негорючего газа для аэростатов; сооружение жестких дирижаблей с отдельными отсеками; придание воздушному кораблю обтекаемой формы тела наименьшего сопротивления движению; создание воздушных кораблей с металлической оболочкой; применение таких строительных материалов, как металлические трубы, алюминий. Передовые русские деятели также вели изучение полета птиц, правильно придавая наибольшее значение парящему полету.

Русские новаторы в создании воздушных кораблей, не располагая необходимыми средствами и не имея должной поддержки со стороны правительства, еще в те годы, вместе со своими зарубежными собратьями, немало потрудились у истока развития техники воздухоплавания и авиации.

Менделеевский вклад

Развитие авиации и воздухоплавания неразрывно связано с именем Д. И. Менделеева.

Работы по газам, особенно изучение их упругости, метеорологические исследования всегда привлекали внимание прославленного творца периодического закона, пришедшего в связи с работами над указанными проблемами к творчеству в областях, связанных с техникой овладения воздушной стихией.

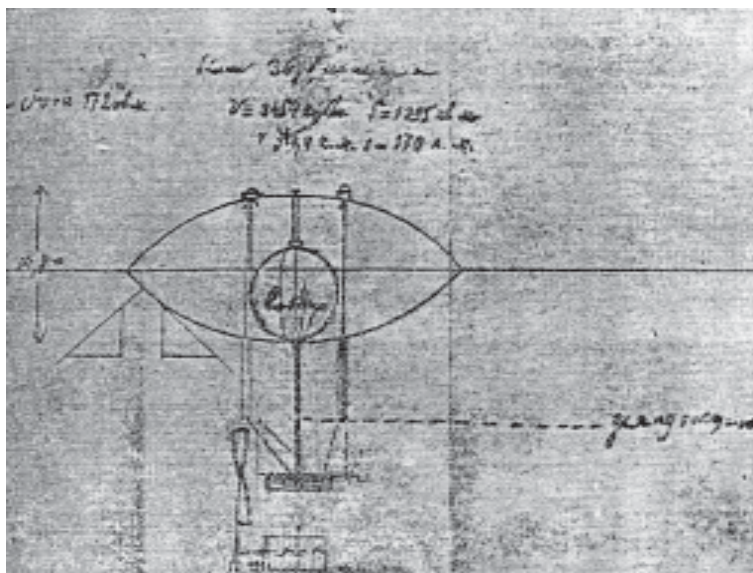
В «Списке моих сочинений», составленном лично Д. И. Менделеевым, он сам, подчеркивая двумя и тремя чертами, отметил важнейшие из них. В числе этих работ многие имели большое значение для развития наук, на которых основываются воздухоплавание и авиация.

В 1856 году в магистерской диссертации он доказал, что физические свойства газов меняются при изменениях температуры и давления. Ученый посвятил специальные исследования изучению сжимаемости газов, которые были чрезвычайно важны для развития артиллерийской техники. Занимаясь изучением явлений в газах при огромных давлениях в пушечном стволе, Менделеев обратил внимание также на изучение газов при самых малых давлениях, считая, что в последнем случае для газа «можно ждать уничтожения его упругости, то есть прекращения в дальнейшем расширения». Так он подошел к возможности признать, по его словам, «существование реальной границы для земной атмосферы».

Изучая верхние слои атмосферы, привлекавшие внимание еще в XVIII веке Ломоносова, Менделеев ознакомился с проведенными ранее исследованиями. Его особенно заинтересовали наблюдения англичанина Глэшера, поднимавшегося в 1862 году на свободном аэростате почти на 9000 м. Тщательно и критически обработав результаты наблюдений, произведенных при подъемах на аэростатах, Менделеев дал свой новый способ выражения закона изменения температуры воздуха в высоких слоях.

«Для ползающего на дне морском, — сказал тогда Менделеев, — неведомы бури поверхности; так же и нам почти неизвестны явления, в верхних слоях атмосферы происходящие. Один аэростат может дать полное знакомство с ними: он сам часть воздуха, облако ему собрат».

Менделеев со свойственной ему научной страстностью и в данном случае не ограничивался теорией, а стремился сочетать ее с практикой. Он приступил к разработке плана научных подъемов на аэростатах, провел много исследований, разработал оригинальные проекты воздухоплавательных снарядов. В связи с изучением полетов Глэшера Менделеев в дальнейшем сказал: «Меня так заняла мысль подняться выше знаменитого англичанина и постичь закон наслоения воздуха при нормальном состоянии атмосферы, что временно оставил другие занятия и стал изучать аэростатику».



Проект управляемого аэростата, разработанный
Д. И. Менделеевым в 1875 году. Эскиз выполнен
собственноручно творцом проекта

В 1875 году, озабоченный стремлением достигнуть подъема в самые высокие слои атмосферы, Менделеев изобрел стратостат.

Впервые дав идею стратостата, он не ограничился этим и наметил схему его сооружения. Он предложил прикрепить к аэростату «герметически закрытый оплетенный упругий прибор для помещения наблюдателя, который будет тогда обеспечен сжатым воздухом и может безопасно для себя делать определения и управлять шаром».

Опередив своим предложением на полвека сооружение первого стратостата, Менделеев разработал план работ на новом воздушном корабле.

Но правительство не поддержало предложения Менделеева построить стратостат, не предоставив ему необходимых средств. Не сумели использовать даже более скромное предложение, также впервые сделанное Менделеевым:

исследование верхних слоев атмосферы при помощи шаровозондов с самопишущими приборами.

В 1875 году, опираясь на свои достижения, а также на лучшие достижения мировой техники, Менделеев разработал проект управляемого аэростата с баллонетом, рулями, воздушным винтом и произвел необходимые расчеты.

Средства на сооружение он пытался собрать «через продажу и распространение печатаемых им книг».

Побывав за рубежом, он встретился со знаменитыми новаторами, с которыми раньше хорошо был знаком по литературным источникам. В Англии он встречался с Глэшером, во Франции — с Дюкюи де Ломом, братьями Тиссандье, Ренаром, Татеном, Пено. Во время пребывания во Франции он совершил подъем на аэростате Жиффара.

Изучение работ Менделеева, посвященных освоению воздушной стихии, показывает, как глубоко и как далеко вперед он умел видеть. Посвятив большую часть своего труда воздушным кораблям, плавающим в воздухе, и вместе с тем работая в то время, когда единственным реальным средством для полета был аэростат, он ясно видел грядущее.

В 1878 году Менделеев, применяя термин «аэродинам» для обозначения летательного аппарата тяжелее воздуха, то есть для будущего самолета, писал: «Воздухоплавание бывает и будет двух родов: одно в аэростатах, другое в аэродинамах.

Первые легче воздуха и всплывают в нем. Вторые тяжелее его и тонут. Так рыба, недвижимая и мертвая, всплывает на воду, а птица тонет в воздухе. Подражать первой уже умеют в размерах, годных для практики. Подражание второй — еще в зародыше, в размерах негодных к жизни людей, подобных полету бабочки, детской игрушке. Но этот род воздухоплавания обещает наибольшую будущность, дешевизну (в аэростатах дорогие оболочка и газ) и, так сказать, указывается самой природой, потому что птица тяжелее воздуха и есть аэродинам».

История подтвердила гениальное предвидение Менделеева, отдавшего пальму первенства аэродинаму — самолету.

Одно из основных исследований, связанных с нуждами воздухоплавания — «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании», издано Менделеевым в 1880 году. На основе критического учета мирового опыта и собственных исследований Менделеев выдвинул в этой работе много положений, подтвержденных в дальнейшем. Он впервые показал, какое большое значение имеет трение жидкостей и газов о поверхность обтекаемых ими тел. По крайней мере, на три десятка лет он опередил то, что впоследствии дал Л. Прандтль. Имея в виду эту книгу Менделеева, Н. Е. Жуковский сказал: «Русская литература обязана ему капитальной монографией по сопротивлению жидкостей, которая и теперь может служить основным руководством для лиц, занимающихся кораблестроением, воздухоплаванием или баллистикой».

В 1887 году Менделеев решил использовать воздушный шар для наблюдения солнечного затмения. В последнюю минуту выяснилось, что шар не может поднять и ученого и пилота, который должен был руководить полетом. Менделеев смело отправился без спутников и выполнил намеченные наблюдения. Этому отважному полету посвящена его работа «Воздушный полет из Клина во время затмения».

Лучший представитель науки, не отгораживавшийся от народа, а служивший ему, Менделеев сделал очень много, распространяя среди самых широких кругов общественности знания, способствующие покорению воздушной стихии. Он всегда внимательно относился к новаторам, помогал им. Вспомним его участие в 1877 году в делах одного из первых русских строителей самолетов А. Ф. Можайского, в делах строителя интересных моделей В. В. Котова в 1895 году. Вспомним и о том, как в 1890 году Д. И. Менделеев представил в Русское техническое общество проект цельнометаллического дирижабля К. Э. Циолковского, еще тогда заинтересовавшего Менделеева, но не признанный в то время другими учеными. Менделеев много помог родине как организатор работ по воздухоплаванию. В 1880 году по его почину был основан VII (воздухоплавательный) отдел Русского технического общества, выполнивший в дальнейшем чрезвычайную большую работу.

Дмитрий Иванович Менделеев придавал особенное значение созданию воздушных кораблей как транспортного средства для России с ее необъятной территорией.

«У других стран, — говорил Менделеев, — много берегов водного океана. У России их мало сравнительно с ее пространствами, зато она владеет обширными против всех других (образованных) стран берегами свободного воздушного океана. Русским поэтому сподручнее овладеть сим последним, тем больше, что это бескровное завоевание составит эпоху, с которой начнется новейшая история образованности».

Со временем изобретения Менделеева — от стратостата до шаров-зондов — широко использовались.

В дни обороны Ленинграда и других городов от налетов гитлеровских самолетов на улицах можно было видеть бойцов МПВО, переносивших баллоны с сжатым газом для наполнения привязанных аэростатов. И в этом деле был труд Д. И. Менделеева.

В 1879 году он изобрел переносные газгольдеры — подушки с сжатым газом для наполнения аэростатов. Во время Второй мировой войны 1939—1945 годов это изобретение гениального русского ученого послужило народам России и других стран.

Н. Е. Жуковский и его современники

С 70-х годов XIX века русские исследователи разворачивают чрезвычайно энергичную работу, охватывая все стороны развития воздухоплавания и авиации. Русская научная мысль все настойчивее и успешнее овладевает новыми и новыми теоретическими высотами. Все заметнее складывается русская научная школа аэродинамики, занявшая, после работ Н. Е. Жуковского, одно из самых передовых мест. Несмотря на отсутствие должной поддержки со стороны правящих классов все больше деятелей становится в ряды борцов за новое.

В 60—70-х годах XIX века много и успешно потрудился Михаил Александрович Рыкачев, совершавший подъемы на

воздушных шарах для изучения верхних слоев атмосферы и занимавшийся изучением подъемной силы геликоптерного винта. В 1871 году он опубликовал в «Морском сборнике» работу «Первые опыты над подъемною силою винта, вращаемого в воздухе». Рыкачев предварил на 40 лет исследования по этому же вопросу, выполненные французом Эйфелем только в 1910 году.

В 80-х годах XIX века успешно занимался теоретическими вопросами С. К. Джевецкий, автор работ «О сопротивлении воздуха в применении к полету птиц и аэропланов», «О новой теории для объяснения полета птиц и аэропланов», «Теоретическое решение вопроса о парении птиц», «Теория расчета винтового движения». Он также был строителем одного из первых опытных самолетов. Джевецкий положил начало общепринятому в дальнейшем расчету лопастей винта по элементам.

Автором выдающейся теоретической работы по авиации был знаменитый русский ученый, основоположник металлографии и учения о сталях Дмитрий Константинович Чернов, напечатавший в 1894 году работу «О наступлении возможности механического воздухоплавания без баллонов». Правильно поставив вопрос о необходимости создания опытным путем средств для механического полета, Чернов выдвинул новые предложения, оправданные последующей практикой. В частности, он доказал выгодность применять крыло изогнутого профиля. Он обратил внимание на целесообразность расчленять крыло на элементы, чем предварил создание разрезного крыла, получившего затем признание.

Замечательные работы выполнил К. Э. Циолковский, создавший первую в России аэродинамическую трубу и осуществивший выдающиеся исследования, расчеты, изобретения.

Вопросами аэродинамики занимались в последней четверти XIX века также Е. С. Федоров, И. О. Янковский и другие русские исследователи.

Решающее значение, однако, имели работы Николая Егоровича Жуковского. В 1876 году он опубликовал свой первый труд — магистерскую диссертацию «Кинематика жидкого тела».



Николай Егорович Жуковский
(1847—1921)

Жуковский сразу проявил свои блестящие качества как исследователь. Опираясь на аналитический и геометрический способ, он внес ясность в очень сложный вопрос о движении жидкой частицы, положив начало новой отрасли науки — тензорному анализу, оказавшемуся посильным для других исследователей только через много лет.

Вслед за первой печатной работой Н. Е. Жуковского появились следующие, всегда оригинальные и глубокие по своему содержанию. Обширен перечень областей науки и техники, обогащенных классическими работами Н. Е. Жуковского. Предметом его труда были: теоретическая, аналитическая и прикладная механика. Он занимался в следующих областях: теоретические и практические вопросы движения твердых и жидких тел, разработка способов определения планетных орбит, движение подпочвенных вод, теоретические и практические вопросы водоснабжения, теория и практика артиллерии, теория гироскопов, теория и практика судостроения, приборостроение, теория электротехники, машиностроение, теория и практика гидротехники и многие другие. Он изучал разнообразнейшие и притом самые сложные вопросы — от движения небесных тел до фильтрации воды в плотинах и снеговых заносов на железных дорогах.

Как Ломоносов и Менделеев, он принадлежал к тем исключительным русским ученым, которые буквально потрясают силой мысли, страстностью, многосторонностью, ученостью.

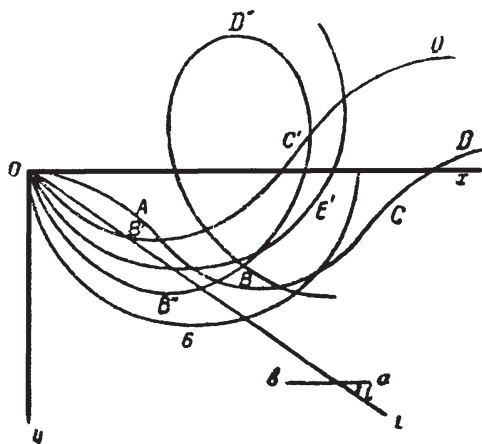
При всей важности работ Н. Е. Жуковского в разнообразнейших областях особо выделяются его труды, легшие в основу последующего развития авиации.

Н. Е. Жуковский сразу пошел по решающему пути. В годы, когда полеты были возможны только на аэростатах, он направил все свое внимание на механический полет. Он лично производил опыты, сооружал для испытаний крылья. Из-за полного отсутствия материальной базы он вынужден был испытывать первые свои крылья, привязывая их к самому себе и затем набирая скорость на примитивном велосипеде-«пауке», как называли велосипеды с одним большим и с одним малым колесом.

Во время зарубежных поездок он тщательно знакомился с зарубежным опытом. Его внимание особенно привлекли опыты Лилиенталя, работавшего с планерами. Приступив к своим опытам с планерами, Н. Е. Жуковский вынужден был делать все издержки из своих ограниченных средств, вплоть до покупки токарного станка. Вскоре он выработал свою особую технику изготовления летательных приборов, выполненных в основном из шелка и камыша.

В 1890 году Н. Е. Жуковский опубликовал первый труд, посвященный новому делу, — «К теории летания». В октябре 1891-го на заседании Московского математического общества он прочитал доклад «О парении птиц», напечатанный в 1892 году. Обобщив в этом труде весь свой опыт и критическое изучение всех предшествующих работ, он пошел чрезвычайно далеко вперед. Здесь впервые даны траектории полета птиц и аэропланов, выведенные на основе математических расчетов. Если бы у Н. Е. Жуковского была только эта работа, то она одна навсегда сохранила бы его имя в летописях истории авиации. Однако это было только начало.

Особенно важно то, что в этой работе Н. Е. Жуковский на основании теоретических выкладок показал возможность осуществления самых сложных движений в воздухе. Разбирая



Графики Н. Е. Жуковского, доказавшие возможность осуществления мертвой петли, 1891 год

скольжение парящей птицы, он доказал возможность осуществления в воздухе мертвой петли. Эта работа, выполненная еще до создания аэропланов, способных летать, дала теоретические основы будущего высшего пилотажа. Предсказанная в 1891 году Н. Е. Жуковским мертвая петля была впервые осуществлена в 1913-м русским исследователем-летчиком П. Н. Нестеровым, родоначальником высшего пилотажа.

Вслед за первыми исследованиями Н. Е. Жуковского в деле механического полета стали появляться все новые его труды, в том числе: «О наивыгоднейшем угле наклона аэропланов» (1897), «О крылатых пропеллерах» (1898), «О воздухоплавании» (1898).

Одновременно он продолжал проводить исследования во многих других областях. Многие из этих работ создали эпоху. Именно такой была работа «О гидравлическом ударе в водопроводных трубах», напечатанная в 1899 году и переведенная на западноевропейские языки.

В конце XIX века участились аварийные разрывы водопроводных труб во многих городах. Для борьбы с этим необходимо было установить причины и характер самого яв-

ления. Это сделал Жуковский, давший законченную теорию, учитывающую упругость воды, материал труб, четко вскрывшую возникающие в трубах волны давления. Его исследования впервые позволили, не выходя из водокачки, определять место аварии. Еще важнее то, что он дал инженерам возможность своевременно принимать меры, чтобы избежать аварий.

Н. Е. Жуковский создал свою школу, лучшим представителем которой был Сергей Алексеевич Чаплыгин, блестяще продолживший в дальнейшем дело Жуковского.

С 1889 года в Московском университете производились под руководством Жуковского исследования по разнообразным вопросам воздухоплавания и авиации, изучались и опробовались модели летательных машин и элементы таких машин. Оборудования не было, средства отсутствовали, но это не могло остановить ученого. Он привлекал молодежь, работал вместе со студентами, выступал как организатор общественных начинаний в авиации и воздухоплавании, делал доклады в научных обществах и на съездах.

В 1902 году ему удалось осуществить свою давнишнюю мечту, построив аэродинамическую трубу в Московском университете, одну из первых в Европе. Он создал также другие оригинальные установки.

Много труда положил Н. Е. Жуковский на организацию в 1904—1906 годах Кучинского аэродинамического института. Здесь были выполнены под его руководством интересные работы, но развернуть их должным образом не удалось из-за ограниченности московского купца и предпринимателя Д. П. Рябушинского, давшего средства, но не понимавшего, что наука выше всяких коммерческих интересов. Жуковскому из-за этого пришлось прервать работы в Кучино.

В декабре 1903 года братья Райт в США осуществили свой первый полет на аэроплане. Узнав о практическом успехе американцев, Жуковский начал работать еще напряженнее и плодотворнее. Американская практика и теоретические изыскания Жуковского дополняли друг друга.

В 1906-м вышла из печати работа Н. Е. Жуковского «О присоединенных вихрях», которая внесла бесценный вклад

в развитие авиационной науки. Н. Е. Жуковский открыл причины возникновения подъемной силы у крыла и дал точную формулу для вычисления этой силы. Развитие авиации с этого времени опирается на открытие Жуковского.

Известны его классические работы: «Теория гребного винта с большим числом лопастей» (1907), «Теоретические основы воздухоплавания» (1910—1912), «Вихревая теория гребного винта» (1912—1915), «Динамика аэропланов» (1913—1917), «Бомбометание с аэропланов» (1916), «Аэродинамический расчет аэропланов» (1917) и др.

Педагог, исследователь, экспериментатор, общественник — Жуковский шел упорно вперед, разрабатывая вместе со своими учениками теорию авиации, воспитывая новые кадры, организовывая съезды и выставки, выступая с докладами. В 1909 году он организовал при Московском высшем техническом училище воздухоплавательный кружок, из которого вышло много выдающихся русских деятелей в области теории и практики авиации и воздухоплавания. С 1909-го в этой высшей школе Н. Е. Жуковский начал читать курс, посвященный теории воздухоплавания, изданный затем не только в России, но и во Франции.

Заботясь о создании базы для опытов, он соорудил в 1909 году новую аэродинамическую трубу в Московском университете. В 1910-м ему удалось организовать аэродинамическую лабораторию при Московском высшем техническом училище.

Труды Н. Е. Жуковского сочетались с работами других русских новаторов. В 1908 году возник воздухоплавательный кружок при Институте инженеров путей сообщения в Петербурге, опубликовавший около 45 статей по авиации и воздухоплаванию. В 1908—1910 годах К. П. Боклевский организовал аэродинамическую лабораторию при Политехническом институте в Петербурге. В те же годы начал работать воздухоплавательный кружок при Киевском политехническом институте. Общепризнанным идейным вождем всех этих начинаний был Н. Е. Жуковский.

В 1918 году, объединив вокруг себя передовых деятелей авиационной техники, ученый предложил организовать мощ-

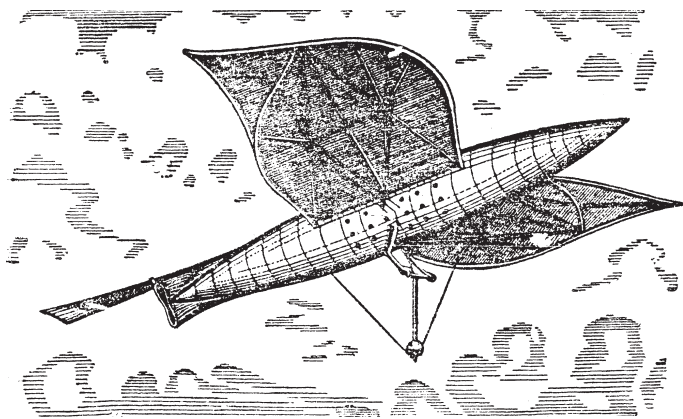
ный государственный аэродинамический институт, и с 15 декабря 1918 началась история Центрального аэрогидродинамического института, заслужившего мировую известность. Н. Е. Жуковский был также основателем старейшего высшего авиационного учебного заведения страны, носящего теперь название Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского.

Теория крыльев Н. Е. Жуковского вошла в аэродинамику как одно из самых ценных достижений мировой науки. Вихревая теория винта, данная русским ученым и охватывающая все типы практически известных гребных винтов, также выдержала проверку временем. На основе вихревой теории Жуковского и ее последующих видоизменений рассчитываются гребные винты во всем мире.

«Воздушные локомотивы»

Русские техники-новаторы выполнили во второй половине XIX и в XX веке очень большую работу по созданию «воздушных локомотивов».

В 70-х годах XIX века широкую известность получили работы О. С. Костовича — автора многих изобретений в различных областях техники, выступавшего с проектом крылатого аэростата «Россия». Костович выдвинул идею соорудить аэростат сигарообразной формы и снабдить его машущими крыльями. В дальнейшем Костович разработал проект полужесткого дирижабля объемом в 5 тыс. куб. м. Дирижабль должен был приводиться в движение гребным винтом, вращаемым двигателем внутреннего сгорания. К началу 1889 года все детали аэростата и двигатель были готовы. Собранные путем подписки средства, однако, иссякли. Правительственные организации не поддерживали изобретателя, и все дело погибло. Страна могла получить свой первый управляемый аэростат «Россия» еще в 1889 году, то есть задолго до работ таких деятелей, как Цепелин, Сантос-Дюмон. Не вина Костовича, что это не было осуществлено.



Проект управляемого аэростата с крыльями
О. С. Костовича, строившегося в 80-х годах XIX века.
Центральный государственный исторический архив

На протяжении двух последующих десятилетий проекты управляемых аэростатов русских деятелей не были реализованы. Сооружение таких аэростатов требует, как известно, больших средств, а в них все время отказывали русским изобретателям и конструкторам. В то же время не останавливались перед огромными затратами на проекты иностранных предпринимателей, ни один из которых не оправдал возлагавшихся на него надежд.

В 1886 году русское Военное ведомство заказало аэростат некоему Иону в Париже за 100 тыс. франков. Денег истратили массу, но ничего из этого дела не вышло.

В 1890—1896 годах усиленно и безуспешно занимались управляемым аэростатом Вельферта.

С 1892 по 1894 год затратили много средств и труда на постройку дирижабля Шварца, пока специальная комиссия пришла «к единогласному заключению о бесполезности дальнейшего продолжения работ».

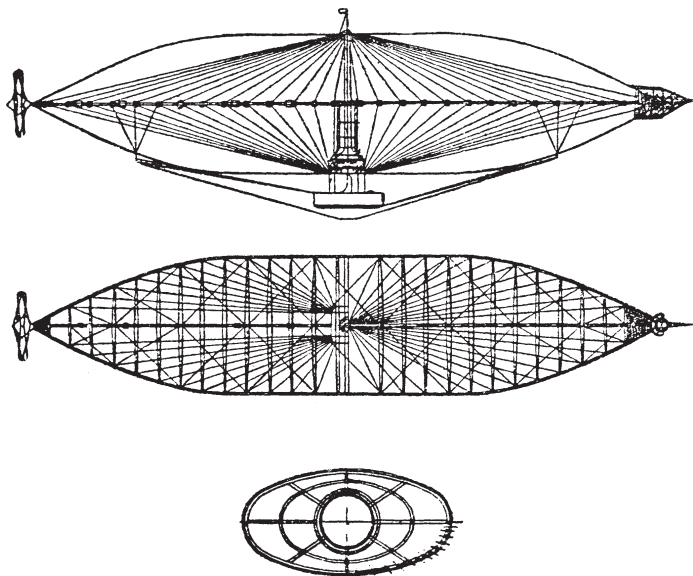
В 1892 году заказали управляемый аэростат французскому обществу в Париже, предложившему соорудить его за 110 тыс. франков. Дело кончилось тем, что пришлось расторгнуть договор с фирмой.

Огнеслав Стефанович
Костович



Отношение к русским изобретателям и конструкторам тогда лучше всего выразил председатель Всероссийского аэроклуба граф И. Б. Стенбок-Фермор, к которому обратился Костович еще в 1909 году, просивший правительство помочь окончить постройку его управляемого аэростата «Россия», прерванную в 1889-м. Этот граф сказал о Костовиче представителям печати: «Пусть едет в Америку. Если действительно полетит, мы встретим его с триумфом».

Несмотря на такое отношение русские изобретатели и конструкторы упорно трудились над проектами управляемых аэростатов. В 80—90-х годах разрабатывали проекты: Д. Н. Чернушенко — «Летоход»; М. Малыхин — «Воздушный торпедоносный корабль»; Телешев — управляемый аэростат, заполняемый частично газом и частично нагретым воздухом; П. Д. Чернов, И. А. Матюнин, К. А. Данилевский, А. Влажко — аэростаты с применением крыльев (микст). Были изобретатели, предлагавшие использовать для привода в действие электрические моторы: Шишка, Пешников, Гроховский. Имелись и другие предложения, однако все они не встретили никакой поддержки ни со стороны правительственных кругов, ни со стороны предпринимателей. Ни-



Проект управляемого аэростата О. С. Костовича, строившегося в 80-х годах XIX века. Центральный государственный исторический архив

какой поддержки с их стороны не встретил и замечательный проект цельнометаллического дирижабля К. Э. Циолковского, в 1887 году впервые выступившего с публичным докладом о своем воздушном корабле. Не помогло делу и то, что в 1892-м Циолковский дал подробный проект своего дирижабля в работе «Аэростат металлический, управляемый». Один из высших правительственных технических органов тогда ответил Циолковскому: «...соображения автора не заслуживают внимания».

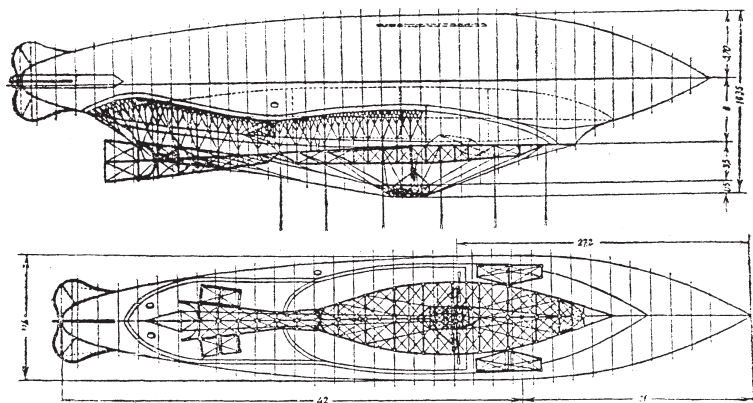
Такое положение привело к тому, что первый управляемый аэростат появился в России сравнительно поздно.

В феврале 1907 года при Главном инженерном управлении создали комиссию под председательством Н. Л. Кирпичева, получившую задание произвести необходимые опыты и построить большой дирижабль. К работам были привлечены исследователи: Н. Е. Жуковский, А. Н. Крылов, В. В. Кузне-

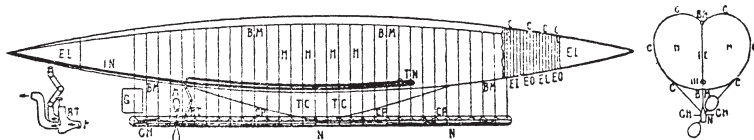
цов, Е. С. Федоров, К. А. Антонов, Д. М. Смирнов и др. Проект разработали под непосредственным руководством Н. И. Утешева. Постройка несколько затянулась, и только 30 июля 1910 года дирижабль «Кречет» совершил первый полет. Это был крупный по тому времени воздушный корабль, его объем составлял около 6 тыс. куб. м.

Позднее начали, но раньше — в 1908-м — закончили под руководством А. И. Шабского постройку небольшого дирижабля «Учебный». Летом 1909 года был доставлен в Россию купленный во Франции дирижабль, получивший название «Лебедь». В том же году был принят еще один французский дирижабль «Беркут».

В России соорудили также несколько небольших дирижаблей: «Голубь» (1910), строители Б. В. Голубов и Д. С. Сухаржевский; «Ястреб» (1910), строитель А. И. Шабский; «Кобчик» (1911) — С. Немченко и А. Е. Гарут; «Сокол» (1911) — Б. В. Голубов и Д. С. Сухаржевский; «Микст» (1911) — А. И. Шабский. Затем Б. В. Голубов и Д. С. Сухаржевский построили большой дирижабль «Альбатрос» (9600 куб. м), использованный для бомбежки противника во время наступившей вскоре войны. В начале войны соорудили по проекту А. И. Шабского большой дирижабль «Гигант» (20 тыс. куб. м).



Чертежи дирижабля «Кречет», построенного в России и совершавшего полеты в 1910 году



Проект цельнометаллического дирижабля,
разработанный К. Э. Циолковским

Все это, однако, было очень скромным по сравнению с тем, что было по плечу русским новаторам. Ведь еще в 1911 году К. Э. Циолковский, предлагая Военному министерству соорудить по его проекту цельнометаллический дирижабль, писал: «Не согласится ли Главное инженерное ведомство принять этот последний проект безвозмездно или (если будет такое благоволение) за самую ничтожную сумму по усмотрению ведомства... Притом я берусь предварительно с небольшими расходами устроить непроницаемую металлическую оболочку для управляемого аэростата любого объема от одного до 100 тыс. куб. метров вместимостью».

Предложение Циолковского тогда отвергли.

Первенцы

Русские изобретатели очень рано приступили к практической работе по созданию самолета. Одним из первых провел большую работу Александр Федорович Можайский.

Моряк по профессии, он заинтересовался парящим полетом, изучал полет воздушного змея, с 1873 года пытался осуществить подъем при помощи воздушного змея. Преодолев неудачи, он добился того, что в 1876-м ему удалось совершить первые подъемы: «...два раза поднимался в воздух и летал с комфортом». Для подъема змея его буксировали тройкой лошадей, запряженных в телегу. Сообщение о полетах Можайского в 1876 году было опубликовано в «Кронштадтском вестнике» (1877).

Осуществив подъем человека на воздух при помощи гигантского змея, Можайский далеко опередил зарубежных

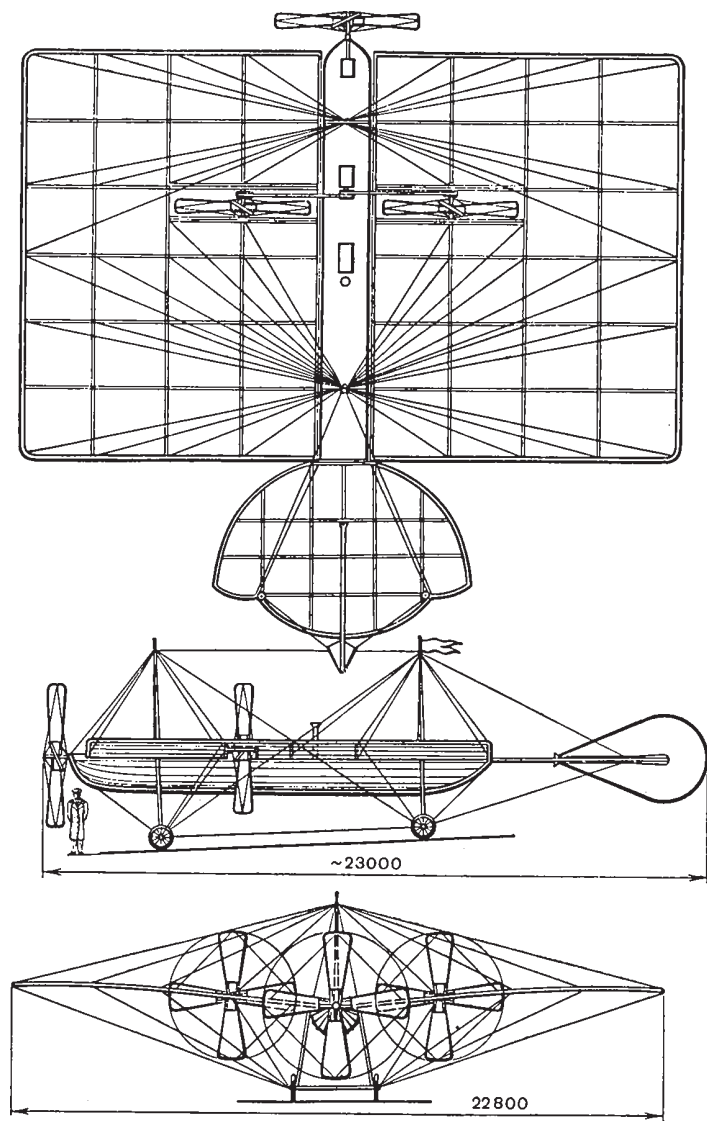
Александр Федорович
Можайский



исследователей. Только в 1886 году Майо во Франции сумел запустить воздушный змей с нагрузкой, примерно соответствующей весу человека. Лишь в конце 90-х годов XIX века Харгрэв в Австралии и Баден-Поуэл в Англии начали свои работы по подъему на змеях людей, осуществленному русским изобретателем еще в 1876 году.

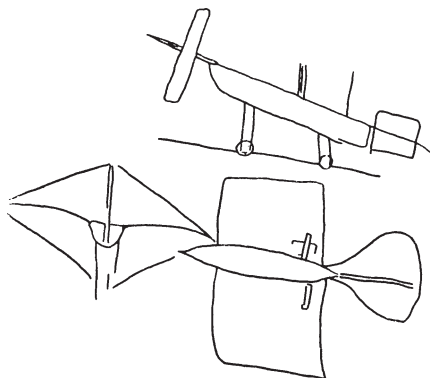
Кроме опытов со змеями, Можайский устраивал и испытывал летающие модели с приводом воздушных винтов пружиной. Его летающая модель 1876 года могла держать в воздухе нагрузку (кортик).

Изучая полет птиц и создавая летающие модели, он накопил опыт для работы по созданию аэроплана. Однако, если предшествующие работы он смог выполнить за счет своих личных ограниченных средств, то сооружение большой летательной машины требовало затраты таких значительных денежных сумм, которыми не располагал изобретатель. Он обратился в Воздухоплавательную комиссию Военного министерства. Здесь ему помог Д. И. Менделеев: Можайскому отпустили просимые 3 тыс. рублей на опыты над моделями «летательного аппарата». В число опытов входило изучение воздушного винта, определение наиболее выгодного угла атаки лопастей, их количества, размеров несущей хвостовой поверхности и изучение двигателя. В 1877 году Можайский снова демонстрировал очень удачные полеты своей модели.



Проект самолета, разработанный А. Ф. Можайским в 1878 году. Схематический чертеж в «Привилегии», выданной изобретателю в 1881 году

Рисунок самолета
А. Ф. Можайского
на оборотной стороне
чертежа двигателя



Но опыты с моделями не давали полной возможности сделать окончательные выводы о полете аппарата в натуральную величину.

Преодолев все трудности, Можайский добился успешного исхода предварительных опытов и перешел к работе по сооружению аэроплана, состоящего: «1) из лодки, служащей для помещения машины и людей; 2) из двух неподвижных крыльев; 3) из хвоста, который может подыматься и опускаться и служить для изменения направления полета вверх и вниз, равно через движущуюся в нем вертикальную площадь вправо и влево получать направление аппарата в стороны; 4) из винта, большого переднего; 5) из двух винтов малых на задней части аппарата, служащих к уменьшению размеров переднего винта и для поворотов вправо и влево; 6) из тележки на колесах, которая служит отвесом всего аппарата и для того, чтобы аппарат, поставленный площадью своих крыльев и хвоста наклонно, около 4 градусов к горизонту, переднюю часть вверх, мог сперва разбежаться по земле против воздуха и получить ту скорость, которая необходима для парения его; 7) из двух мачт, которые служат для укрепления крыльев и связи всего аппарата по его длине и для подъема хвоста».

Для привода воздушного винта Можайский предложил двигатель внутреннего сгорания. Снабженный фюзеляжем в виде лодки, аэроплан должен был, по мысли изобретателя, иметь возможность садиться и на сушу, и на воду.

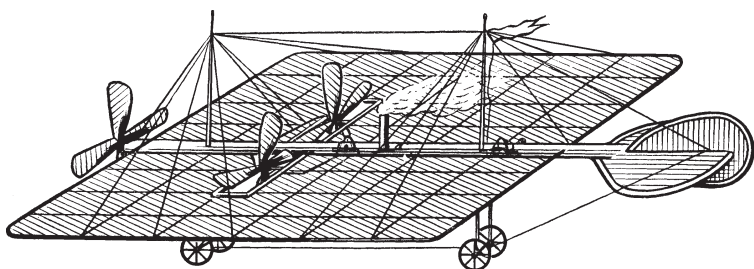
Первый русский аэроплан, проект которого относится к 1878 году, обладал теми элементами, которые были разработаны другими русскими и зарубежными строителями самолетов только через 30 лет.

23 марта 1878 года Можайский подал военному министру докладную записку, в которой просил дать ему возможность построить «большой аппарат», способный поднять человека. К записке была приложена смета расходов на его постройку. Вслед за этим А. Ф. Можайский представил описание аппарата с его чертежом и пояснительной запиской с расчетами. Это предложение рассматривалось уже другой комиссией генерала Паукера и 15 июня 1878 года было отклонено. Дело в том, что члены комиссии в то время не понимали идеи самолета с неподвижным крылом как основного и перспективного вида летательной машины тяжелее воздуха.

А. Ф. Можайский продолжал хлопоты и в 1880 году добился заграничной командировки и ассигнования 2500 руб. для приобретения двигателей. Ему удалось заказать в Англии два паровых двигателя в 20 и 10 л. с. с водотрубным котлом и холодильником к ним. Заказ был выполнен. 21 мая 1881 года А. Ф. Можайский привез их в Петербург.

В 1881 году А. Ф. Можайский получил привилегию на свое изобретение. Опубликованный в русском «Своде привилегий» первый проект аэроплана стал известен и русским, и зарубежным предпринимателям. Однако никто из них не заинтересовался новым делом. Можайский продолжал хлопоты о помощи правительственных организаций. Он обращался в Военное министерство, искал поддержки в Министерстве финансов и даже пытался действовать через министерство двора. Летом 1882 года Военное ведомство отвело А. Ф. Можайскому участок на военном поле в Красном селе. Этот участок он обнес высоким забором и здесь под открытым небом строил свой самолет. Получив в дальнейшем материальную поддержку от Военного министерства А. Ф. Можайский в 1884—1885 годах завершил постройку аппарата.

Первый полет аэроплана на военном поле в Красном селе дал результаты неважные: аппарат отделился от земли, но,



Самолет А. Ф. Можайского

будучи неустойчивым, накренился на бок и сломал крыло. Дальнейших опытов не было за неимением средств.

Современные авиаконструкторы высказывают мнение, что отрыв самолета от земли способствовали некоторые обстоятельства. К их числу могут относиться успешное выполнение разбега самолета по наклонным взлетным рельсам (без чего взлет был невозможен из-за малой энерговооруженности), положительное влияние близости земли («воздушная подушка»), форсирование на взлете паровой машины, установленной на самолете, встречный порыв ветра при разбеге, который был равносителен кратковременному увеличению скорости движения самолета. Что же касается причины неудачного окончания взлета, то она заключалась в потере скорости самолетом после отделения от земли. В этом положении при отсутствии запаса мощности аппарат свалился на крыло и сломал его.

Александр Федорович Можайский — творец первого русского самолета опередил таких известных строителей аэропланов за рубежом как: Адера, Максима, Филиппса и др. Первый аэроплан Адера «Эол» был создан только в 1890 году, аэроплан Максима — в 1894-м и т. д. К тому же русский изобретатель не располагал и сотой долей тех средств, которые были в распоряжении того же Адера, истратившего на свои опыты около полумиллиона франков из своих личных средств и около 700 тыс. франков правительственных субсидий. Широко известный как изобретатель пулемета и пушечный король Хайрэм Максим израсходовал на свой са-

молет, сооруженный в 1894 году, 300 тыс. рублей золотом. О таких средствах Можайский не мог и мечтать.

Кроме Можайского в России в те годы были и другие создатели аэропланов. Одним из них был крестьянин Петр Федорович Куропаткин. Он пришел пешком в Петербург в надежде, что здесь встретит поддержку изобретенная им летательная машина. Куропаткина отправили в 1890 году обратно, запретив ему «дальнейшие ходатайства о постройке своего аппарата».

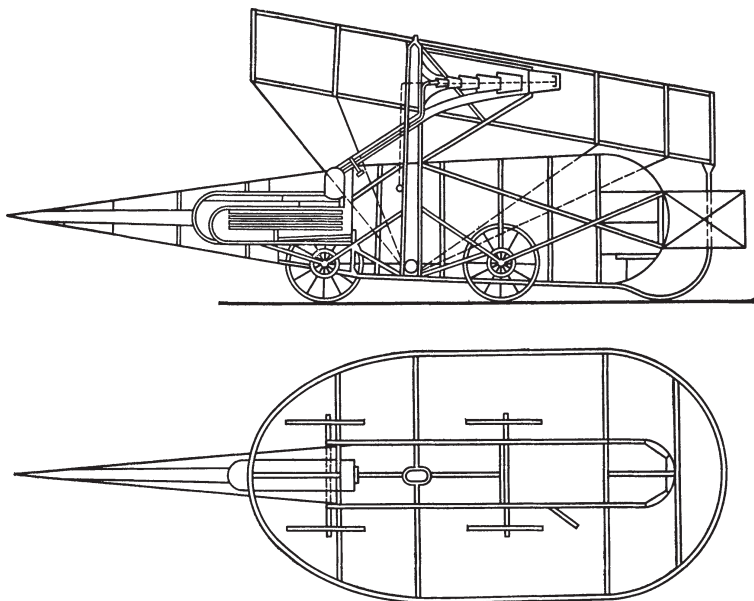
В 1899 году кустарь Московской губернии Никита Миронович Митрейкин представил модель «воздухоплавательного велосипеда». Воздушные велосипеды изобретали также В. Герман (1890), И. Быков (1897). Оценивая деятельность всех этих новаторов, не встретивших решительно никакой поддержки, следует учесть, что они делали лишь первые шаги на пути создания летательного аппарата тяжелее воздуха. Ведь в те годы и отец русской авиации Н. Е. Жуковский начал свои опыты с испытаний крыльев при помощи велосипеда.

Итак, еще задолго до того, как был создан механический аппарат, пригодный для полета человека, русские новаторы провели много работ.

Действуя в трех основных направлениях, они стремились создать аэроплан, орнитоптер и вертолет.

В те же годы, что и Можайский, работал Сергей Макунин, стремившийся с 1877 года создать аэроплан.

В 1887-м киевский инженер Ф. Р. Гешвенд выступил с проектами, изложенными в его брошюрах «Общие основания устройства воздухоплавательного паролета (паролета)» и «Дополнение об упрощении в устройстве воздухоплавательного паролета». По мысли изобретателя, паролет должен был приводиться в движение по принципу ракеты — реактивным действием пара, выходящего из сопел. По существу аппарат Ф. Р. Гешвенда — реактивный самолет. Как видно из проекта, аппарат должен был иметь крыло малого удлинения, корпус, заостренный спереди и тупой сзади, котел в его передней части (для центровки), четырехместную кабину, рули и колесное шасси. Площадь крыла 18 м², тяга



Проект паролета Ф. Р. Гешвенда

создавалась в результате реакции струи пара, выходящего с большой скоростью из отверстия трубы и проходящего через ряд конических сопел постепенно возрастающего диаметра для «подхватывания» окружающего воздуха. Ф. Р. Гешвенд считал, что мощность его двигателя достигнет 199 л. с. Проект не был осуществлен, но интересно, что через три десятилетия такая же схема двигателя была выдвинута как новая французским инженером Мело.

Реактивный принцип также был положен в основу движения в проекте «ковра-самолета», предложенном в 1891 году В. А. Татариновым. Для получения реактивного движения он хотел использовать сжатый воздух, нагнетаемый электромотором в особый мешок с реактивной щелью.

Весьма интересные опыты производил в 90-х годах XIX века В. В. Котов, создававший изящные модели планеров. Он предложил делать гибкими концы задних плоскостей, у которых укреплял добавочные подвижные плоскости,

заново «изобретенные», позднее — элероны, которые были предложены еще А. Ф. Можайским. Авторство Котова на его изобретения закреплено опубликованием статьи «Устройство самолетов-аэропланов» (1896).

Основную работу — книжку «Самолеты-аэропланы, парящие в воздухе» — В. В. Котову, однако, не пришлось напечатать. Это досадно вдвойне: предисловие к этой книжке написал Д. И. Менделеев. Подписав свое предисловие 27 апреля 1895 года, он сказал: «Я вижу в том, что сделано г. Котовым, ручательство в возможности твердых дальнейших опытов и попыток, направленных к желаемой цели, особенно в виду устойчивости его приборов в воздухе».

Интересны работы Е. С. Федорова — военного инженера, одного из известных русских деятелей в области воздухоплавания и авиации. В его трудах рассматривались вопросы полета птиц, исследовалась работа, производимая птицей в полете, и, в частности, опыты с плоскостью, установленной на весах, смонтированных на тендере паровоза. В 1888 году Е. С. Федоров составил «Примерный проект воздухоплавательной машины» — летательного аппарата по схеме микст. Основу аппарата составлял кольцеобразный баллон, подобный спасательному кругу, наполненный водородом. Внутри кольца — большой воздушный винт для подъема и спуска, по краям баллоны — небольшие крылья и руль для управления, внизу помещались трехместная гондола с двигателем и посадочные приспособления. Аппарат не строился. В 1895 году Е. С. Федоров выдвинул проект самолета-пятиплана, модель которого удачно летала на привязи, подобно воздушному змею.

В 1896 году в Петербурге он приступил к постройке такого самолета на свои средства. Схема самолета — пятиплан-тандем одноместный. Крылья (Е. С. Федоров их называл «перьями») — сильно вогнутого профиля с вертикальной фермой-лонжероном под передней кромкой, с обтяжкой только поверху — были установлены на равных расстояниях на наклонном деревянном бруске, поставленном под углом 30° к направлению полета, хорда их 0,8 м, размах около 6,5 м, общая площадь 26 м^2 . Поперечная управляемость и

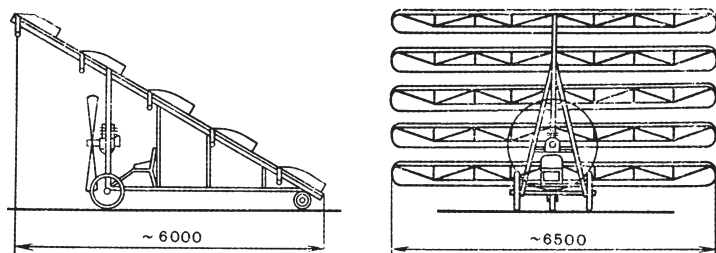


Схема самолета Е. С. Федорова —
пятиплан -тандем одноместный

повороты должны были достигаться перекашиванием концов крыльев. Под главным брусом была «каретка» — незакрытая кабина с сиденьем. Самолет был оснащен двигателем «Бюше» в 10 л. с. Самолет строился с 1897 по 1903 год и был закончен, но не испытывался. Это был первый самолет, построенный в России после самолета А. Ф. Можайского.

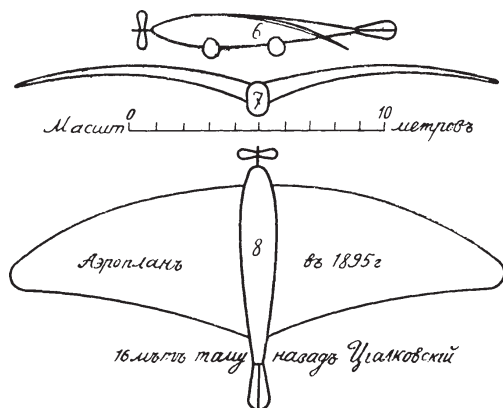
Менделеев обратил внимание на то значение, которое имело бы использование опытов Котова для создания практически применимых аэропланов. Замечательные слова великого ученого, однако, тогда остались неопубликованными.

Большое значение для практики, несомненно, имела бы поддержка начинаний русских новаторов конца XIX века — Танского, Германа и других, занимавшихся планерами.

В те годы не встретило отклика даже замечательное начинание К. Э. Циолковского, за восемь лет до первого полета братьев Райт опубликовавшего в 1895 году работу «Аэроплан, или птицеподобная (авиационная) летательная машина». В этой работе он предложил оригинальный моноплан с хорошо обтекаемой формой, дал оригинальную теорию его полета и расчет самолета, предложил удачное решение вопроса о двигателе.

Особую группу исканий многих новаторов составляют безуспешные попытки создать аппараты, совершающие полет при помощи взмахов крыльев — орнитоптеры.

Не забыта и идея создания птицелета — аппарата с машущими крыльями. В 1871 году преподаватель Санкт-Петербургского университета Михневич придумал конструкцию птице-

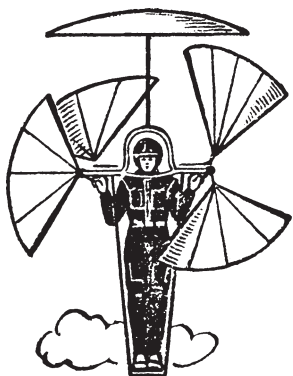


Проект аэроплана К. Э. Циолковского

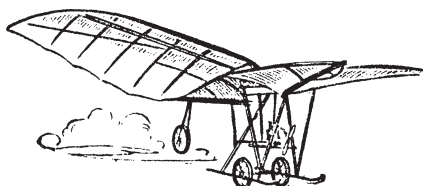
лета. Машущие крылья шарнирно прикреплялись к перекладине, а концы их стягивались пружинами. Давление воздуха должно поднимать крыло вверх, пружина — оттягивать. Михневич передал свои соображения в Морской технический кабинет, но ему просто ничего не ответили. Впрочем, если бы он предложил и самолет, результат был бы тот же. В те годы мало кто верил в возможность полетов на аппаратах тяжелее воздуха.

Несколькими годами позже лейтенант Спицын спроектировал аппарат с четырьмя машущими крыльями. При подъеме вверх крылья поворачивались боком, опускались, становились плашмя. Это делалось для того, чтобы сопротивление при подъеме вверх было минимальным. Но денег лейтенант не получил и опытов своих до конца не довел. То же самое пытался сделать врач Бертенсон. Своей идеей он сумел заинтересовать многих. Можайский предоставил ему для опытов свой паровой двигатель, автор книги «Царство воздуха», известный исследователь полета птиц Марей тесно с ним сотрудничал. Однако этот энтузиаст птицеводов вынужден был отказаться от осуществления своей идеи.

1912 год. Московский механик В. Смуров под руководством Жуковского построил птицевод с гибкими крыльями



Проект махолета
Михневича



Птицелет
В. Смурова

и мотоциклетным двигателем мощностью в 3,5 л. с. Весила машина 75 кг.

Русские новаторы второй половины XIX века также положили много труда, стремясь создать вертолет. В 1869 году А. Н. Лодыгин, изобретший впоследствии первые практически применимые электрические лампы накаливания, выступил с проектом вертолета, приводимого в действие электродвигателем. Сущность всего дела он изложил в словах: «Если к какой-либо массе приложить работу Архимедова винта и когда сила винта будет более тяжести массы, то масса двинется по направлению силы».

Лодыгин изобрел прибор в виде продолговатого снаряда, снабженного двумя воздушными винтами. Винт, расположенный на конце снаряда, должен был тянуть его в горизонтальной плоскости; повороты в этой плоскости должны были обеспечиваться поворотами оси винта. Второй винт предназначался для установки сверху снаряда, на его боковой поверхности, обеспечивая подъем вверх. Комбинирование работы обоих винтов вертолета должно было обеспечить полет в любом направлении.

В Главном инженерном управлении, куда обратился Лодыгин, его предложение не встретило поддержки. После этого он решил в 1870 году предложить свое изобретение

французам, боровшимся с пруссаками. Лодыгин отправился лично во Францию, где его изобретение принял Комитет национальной защиты.

Постройку летательного прибора Лодыгина поручили заводу Крезю, но раньше чем машину сделали Франция была разгромлена прусской армией.

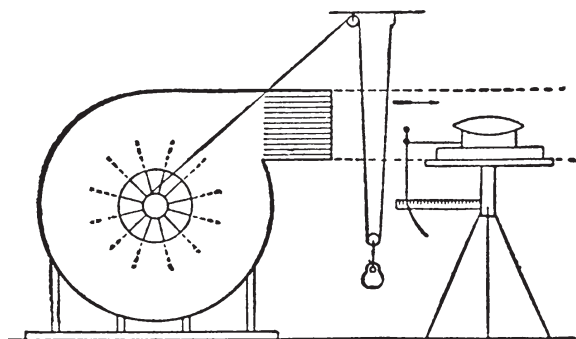
Лодыгин возвратился в Петербург, откуда ему пришлось затем эмигрировать в США.

В 1914 году он снова попытался помочь своей стране в деле развития авиации. Он создал проект нового электролета, несравненно более совершенного, чем прежде им изобретенный. Правительство отвергло и этот проект.

Проблема геликоптера привлекала внимание многих других русских новаторов. В 1891-м Гроховский составил проект летательного снаряда, сочетавшего идею геликоптера и аэроплана. В 1895-м подобный по идее, но оригинальный по конструкции проект разработал мастер Сестрорецкого оружейного завода В. П. Коновалов. Так в конце XIX века русские техники шли по пути, зачинателем которого был еще в 1754 году М. В. Ломоносов.

Наряду с приведенным, русские новаторы не забывали и о старейшем летательном снаряде — воздушном змее. Его также стремились привести «к желаемому совершенству». Значительных успехов добился С. С. Неждановский, занимавшийся в конце XIX века и змеями, и планерами. Он сооружал грандиозные одно- и многоплоскостные змеи. Запущенные им со змеев планеры пролетали по несколько километров, что не было достигнуто тогда другими. Неждановский сумел применить змеи для фотографирования с воздуха.

В те же годы много и успешно работал по развитию воздушных змеев С. А. Ульянин, запуская целые змейкопоезда и поднимавший людей в воздух при помощи змеев. Эти работы позволили поставить вопрос о введении змеев в армии для наблюдения и разведки. В самом начале XX века В. А. Семковский и другие провели на море успешные опыты с воздушными змеями. Опыты привели к заключению морских командиров: «...применение змеев весьма полезно и сравнительно безопасно в морском деле».



Аэродинамическая труба
К. Э. Циолковского, 1896 год

Существенное значение имели также опыты по использованию змеев для подъема радиоантенны, проведенные в 90-х годах XIX века на Балтике творцом радио А. С. Поповым и его соратниками.

К сожалению, и эти начинания не встретили поддержки, не были должным образом оценены и использованы и другие технические новшества, которыми так богата история русской авиации.

Русские крылья

Появление и совершенствование двигателей внутреннего сгорания сделало возможным создание легкого и в то же время мощного авиадвигателя. Американцы братья У. и О. Райт установили на свой самолет двигатель, работавший на керосине, и 17 декабря 1903 года осуществили успешный полет. После первых успешных полетов братьев Райт и других зарубежных деятелей еще упорнее продолжали свой труд русские новаторы, во главе которых в то время был Н. Е. Жуковский. Они умело использовали опыт, накопленный за рубежом, и обогатили его своими достижениями.

Русские изобретатели энергично изучали достижения зарубежной техники. Одними из первых пассажиров Виль-



Яков Модестович Гаккель

бура Райта были Н. И. Утешев и С. А. Немченко. Технику вождения самолетов быстро изучили первые русские летчики М. Н. Ефимов и С. И. Уточкин. 8 марта 1910 года Ефимов совершил в Одессе первый полет в России. На родине А. Ф. Можайского и других новаторов первому русскому летчику пришлось летать на самолете, привезенном из-за рубежа.

Вслед за первыми летчиками новое дело освоили Н. Е. Попов, первый русский военный летчик Е. В. Руднев, Б. И. Россинский, П. Д. Кузьминский, Л. М. Мацевич, С. А. Ульянин и др.

Оригинальные проекты самолетов разработали С. А. Ульянин, А. И. Шабский, А. Г. Уфимцев, С. К. Девецкий, Л. В. Школин и др. Отдельные изобретатели выступали с новыми проектами орнитоптеров и геликоптеров.

В начале XX века в России еще не было необходимой базы для должного развертывания производства летательных аппаратов и моторов. Тем не менее русские новаторы буквально своими руками построили много машин. Некоторые из них добились с 1907 года больших успехов в сооружении и испытаниях планеров: Б. И. Россинский, Г. С. Теревеко, Г. А. Векшин, С. П. Добровольский.

В июне 1910 года состоялся первый полет самолета русской конструкции. Его построил Яков Модестович Гаккель по своему собственному проекту. По профессии он был инженер-электрик, окончил Петербургский электротехнический институт. Заинтересовавшись авиацией, создал небольшую мастерскую, где построил до 1912 года по своим

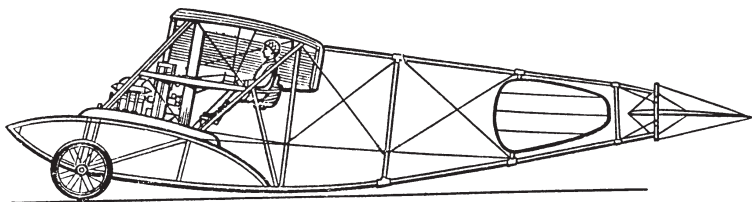


Схема биплана ЯМГ (вид сбоку)

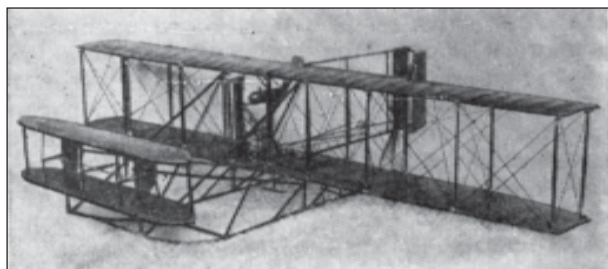
По схеме это был биплан с большим обратным винтом, с двумя воздушными винтами, расположенными между крыльями и работавшими от двигателя в 25 л. с.

проектам моноплан и несколько бипланов. Кроме того, он соорудил гидросамолет, получивший высокую оценку. Разработанный им проект нового гидросамолета специалисты признали одним из лучших в мире.

Деятельность Я. М. Гаккеля в авиации уже в 1912 году привела его к полному разорению. Не получая заказов на



Самолет Я. М. Гаккеля



Самолет братьев У. и О. Райт

свои самолеты и истратив все средства, Я. М. Гаккель вынужден был оставить работы в авиации и искать другую область применения своего незаурядного таланта. Он занялся тепловозами и электровозами и в этом деле достиг больших успехов, явившись пионером в новой тогда для нашей страны области техники. Будучи позднее профессором Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, Я. М. Гаккель стал автором многих научных работ и изобретений. Умер Я. М. Гаккель 12 декабря 1945 года заслуженным деятелем науки и техники.

В 1909-м приступил к строительству самолетов Степан Васильевич Гризодубов, отец Героя Советского Союза Валентины Гризодубовой. Он окончил Харьковское техническое училище в 1904 году и увлекся конструированием воздухоплавательных аппаратов. Не располагая какими-либо средствами, кроме самого скромного заработка в качестве техника в Харькове, и не пользуясь чьей-нибудь поддержкой, Гризодубов самостоятельно выполнил проекты самолета и мотора, сооружение самолета, изготовление мотора и полеты на самолете.

В начале работ он достал у механика из кино обрывок демонстрировавшегося тогда фильма о полетах братьев Райт. По кинокадрам полета он составил чертеж райтовского самолета, а затем разработал свой проект, в который внес много нового. Он ввел несущий стабилизатор, отсутствовавший в то время на райтовской машине и примененный в ней только в 1910 году.

Вслед за первым Гризодубов построил еще несколько самолетов: бипланы и моноплан. Он лично совершал удачные полеты на своих самолетах.

В те же годы строительством самолетов занималась группа киевских политехников. Оригинальный биплан спроектировал и построил в 1909—1910 годах киевский профессор А. С. Кудашев, соорудивший затем еще один биплан и своеобразный моноплан. На последнем самолете «Кудашев-4» конструктор летал во время второй «авиационной недели» в Петербурге. С 1909 года строительством оригинальных самолетов занимался в Москве А. А. Поро-

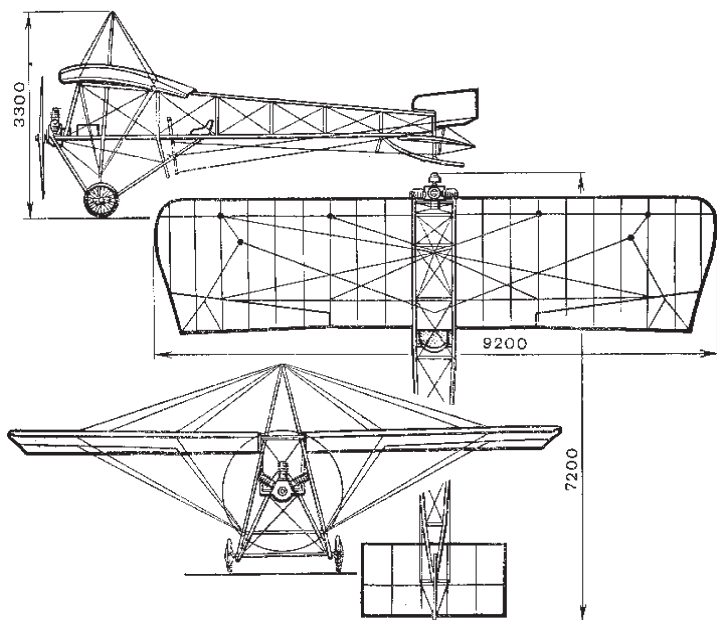


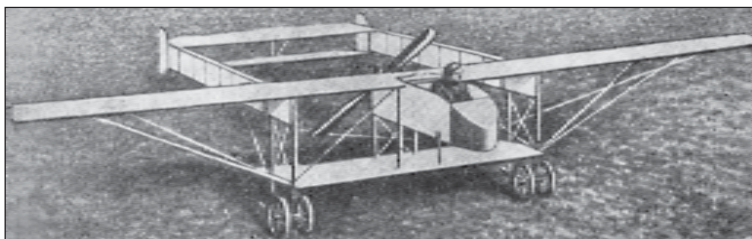
Схема самолета «Кудашев-3»

Высокоплан с расчалочным фюзеляжем без обтяжки и с дуговым шасси.

Двигатель — «Анзани» в 35 л. с. Конструкция была исключительно легкой, простой и дешевой. Самолет был выпущен зимой 1910 года, делал пробежки и небольшие подлеты

ховщиков, создавший предшественника будущих штурмовиков: самолет с бронированной гондолой, пулеметной установкой и прибором для бомбометания. Аэродинамические показатели этого самолета были так высоки, что при менее мощном моторе он развивал большую скорость, чем прославленный тогда французский «Ньюпор». Кроме того, Пороховщиков создал еще несколько оригинальных самолетов, высокое качество которых постоянно получало всеобщее признание.

Русские изобретатели, не ограничиваясь только самолетами, работали для создания и таких машин, как вертолеты и орнитоптеры. В 1907 году военный инженер Е. П. Сверчков создал «колесный орнитоптер».



Самолет А. А. Пороховщикова 1914 года

«Би-Кок», двухместный разведчик. Двигатель — «Гном» в 50 л. с. с толкающим винтом. Схема — полутороплан, верхнее крыло несло элероны и имело подкосные консоли большого размера. Гондола находилась вплотную под верхним крылом и замыкалась сзади силовой установкой. Управление — двойное. Самолет разбирался двумя лицами за 5 минут и мог быть уложен в ящик размерами 3,7×1,8×1,7 м

По своей схеме аппарат приближался к цикложиру. Он имел три плоские поверхности и руль направления, задняя кромка поверхностей могла искривляться, заменяя действие руля высоты. Подъемная сила и тяга должны были создаваться гребными колесами, состоявшими из 12 лопастей, установленных попарно под углом 120 градусов. Лопasti вогнутого профиля при помощи эксцентриков и пружин меняли установочный угол. В низу аппарата был установлен двигатель «Бюше» 10 л. с., от которого шла ременная передача. Трехколесное шасси было сделано сбрасываемым и служило только для взлета. Каркас был выполнен из тонкостенных стальных труб и из бамбука со стальными струнами внутри, обтяжка — из сарпинки. Масса аппарата — около 200 кг. «Колесный орнитоптер» был построен, но на испытаниях он не сдвинулся с места.

В 1909—1910 годах Костицын разработал четыре проекта орнитоптеров. Изобретением орнитоптеров занимался и Ощевский-Круглик. Однако эти работы не дали положительных результатов. Иначе обстояло дело с геликоптерами, изобретением и постройкой которых в те годы занимались К. А. Антонов, Б. Н. Юрьев и др.

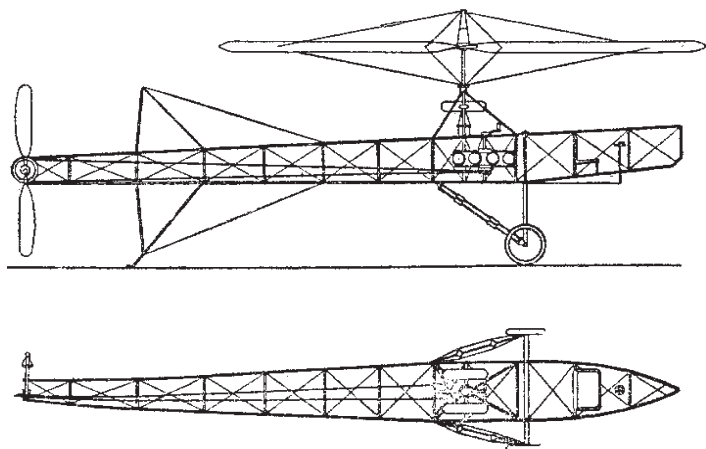
Киевским политехникам удалось еще в 1908 году построить первый геликоптер, в 1910-м — второй. Военный ин-

женер К. А. Антонов, начавший работу в 1907-м, построил свой вертолет к 1910 году.

По схеме это был соосный вертолет с двумя большими многопластными винтами и малым винтом для горизонтального перемещения аппарата. Винты приводились в движение двигателем 35 л. с. посредством зубчатых передач и валов. Шасси — трехколесное, лопасти винтов были сделаны из алюминиевых рам, обтянутых полотном; концы лопастей объединялись трубчатым ободом, проволокой и поддерживались расчалками. Угол установки их можно было менять до нуля, при котором предполагалось планирование и парашютирование. При испытании все механизмы работали исправно, но подняться в воздух аппарат не мог. Н. И. Сорокину удалось соорудить в 1913—1914 годах свою оригинальную машину. По схеме это был двухвинтовой вертолет с передним тянущим винтом. Двигатель в 50 л. с. работал на все три винта. Корпус располагался на четырехколесном шасси. Строительство аппарата не было закончено.

Иначе повел дело Б. Н. Юрьев, приступивший в 1909-м к созданию оригинальных вертолетов. Еще при проектировании своего первого вертолета он создал оригинальную конструкцию и внес при этом много ценных изобретений, в том числе автомат-перекос для обеспечения управляемости и устойчивости.

Из-за невозможности купить семидесятисильный мотор, на который был рассчитан вертолет, проект пришлось переделывать из расчета установки пятидесятисильного мотора. За время переделки отпала возможность получить и такой мотор, пришлось все переделывать в третий раз с расчетом на двадцатипятисильный мотор. После всех переделок Б. Н. Юрьев построил вертолет, удостоенный золотой медали на Международной выставке (1912). Однако из-за отсутствия средств не удалось тогда развернуть работы, а затем они были прерваны в 1914 году войной. Не пришлось осуществить намеченные еще в те годы такие предложения, как многомоторные вертолеты, морской вертолет и другие изобретения Юрьева, получившего, правда, позднее возможность успешно вести работы.



Геликоптер, изобретенный Б. Н. Юрьевым и рассчитанный на действие семидесятисильного двигателя, 1909 год

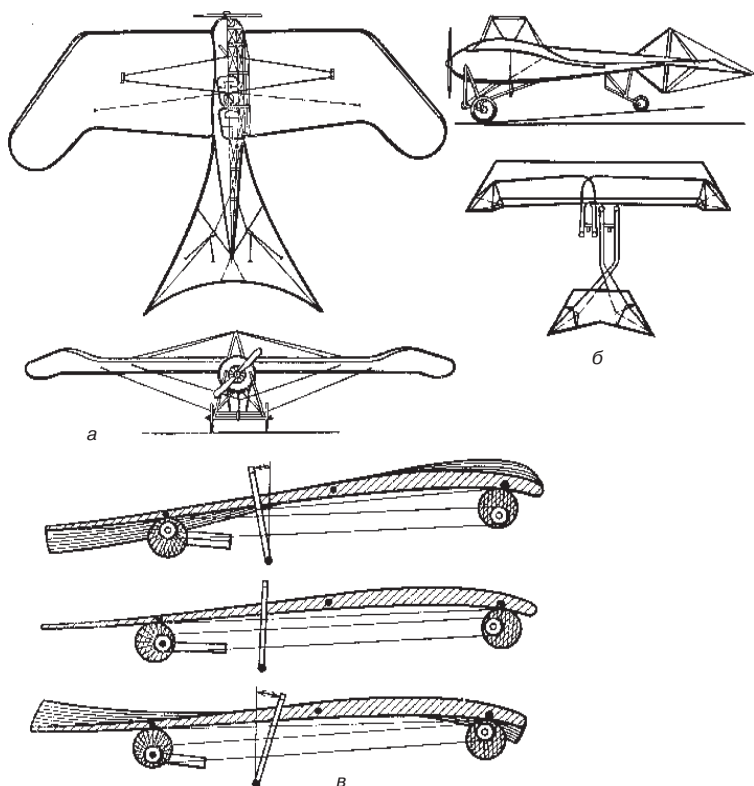
Работа Б. Н. Юрьева, создавшего автомат-перекос, изучившего авторотацию винтов, обеспечившего безопасность спуска при остановке мотора и т. д., показывает, что русские конструкторы, занимавшиеся геликоптерами, во многом опережали зарубежных строителей.

Здесь уместно отметить, что среди последних было немало новаторов со своеобразно звучащими фамилиями: от «французского» инженера Меликова, работавшего в 1879 году, до «француза» же Балабана — в 1917 году. Вспомним также и о работах в США по созданию электролета, выполненных к 1914 году А. Н. Лодыгиным.

Следует отметить что русские самолетостроители создали много оригинальных машин еще в первые годы своей деятельности. В 1913-м на военном конкурсе самолетов русские машины превзошли многих конкурентов, в числе которых были всемирно известные тогда «Мораны» и «Дюпердюссены». Еще раньше, в 1912-м, испытания русского гидросамолета завоевали ему первое место по сравнению с гидросамолетами Кертисса, Бреге, Фармана, считавшимися лучшими в мире.

Не следует при этом забывать, что в названных конкурсах не смогли участвовать некоторые отличные русские машины. Так, к конкурсу 1912 года Я. М. Гаккель построил два самолета, обладавших выдающимися летными качествами, но участвовать в соревновании им не пришлось. Пожар уничтожил ангар вместе с самолетами, а изобретатель разорился, но о помощи ему тогда не было и речи. Не встретили в то время должной поддержки и труды таких строителей самолетов, как П. Н. Нестеров, — замечательного русского летчика, основоположника высшего пилотажа, впервые в мире выполнившего на самолете «мертвую петлю», занимавшегося изысканием приемов ведения воздушного боя. Нестеров мечтал построить самолет быстроходный, устойчивый, маневренный, в котором нашли бы полезное применение некоторые черты строения птицы. Разработка этой идеи выразилась в проектах его самолета и частей конструкции. Частично свои мысли Нестеров проверил на переделанном им серийном самолете. Осуществить проект помешала война и гибель летчика в самом начале войны.

Работы Нестерова над проектом самолета были вызваны его желанием решить задачу устойчивости и безопасности полета. Незнание важнейших законов устойчивости самолета, необъяснимые катастрофы на виражах вызывали у авиаторов боязнь кренов. Это нашло свое выражение в официальных инструкциях по летному обучению и в практике полетов. Повороты принято было делать «блинчиком», всячески избегая сколько-нибудь увеличенного крена. Разрабатывались и осуществлялись в натуре многочисленные проекты всякого рода устройств, которые, по мысли авторов, должны были автоматически выводить самолет из любых положений при нарушении горизонтального режима. Эти конструкции успеха не имели. Правда, уже в 1912 году некоторые летчики, например В. М. Абрамович, выполняли крутые виражи, но их достижения теоретически не объяснялись, а приписывались их личным качествам и не становились достоянием других летчиков.



Проект самолета П. Н. Нестерова:

а — окончательный вариант проекта самолета (кроме шасси);

б — схема управления самолетом в проекте;

в — схема изменения угла установки крыла в проекте

П. Н. Нестеров пришел к выводу, что поворот всегда должен сопровождаться соответствующим креном и что «как бы ни был велик крен аппарата, он не опасен, если угол крена соответствует крутизне поворота». «В воздухе везде опора», — были его слова.

Первые проекты Нестерова, относящиеся к 1909 году, касались органов управления самолетом. Проект целого самолета был им представлен 31 августа 1911 года и на

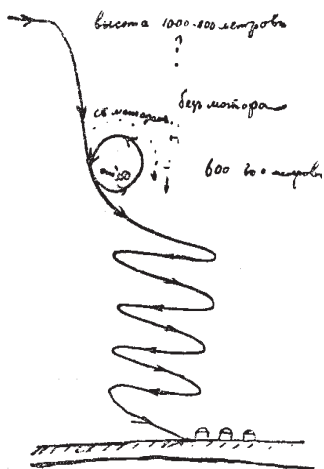
протяжении 1912—1914 годов подвергался небольшим изменениям. Интересна система управления его самолетом, при которой крылья могли менять свой угол установки посредством эксцентриков, а дополнительные рычаги на крыльях позволяли еще вдвое увеличивать значение этого угла на концах крыльев путем перекоса их. Обе половины горизонтального оперения могли отклоняться в разные стороны и таким образом заменять действие вертикального оперения, которого на самолете не было. На горизонтальном оперении были воздушные управляемые тормоза для сокращения пробега. Этой же цели соответствовала и предложенная схема шасси.

В те дни, когда лучшие конструкторы и летчики, как, например, Блерио, считали самой главной задачей не всемерное развитие маневренности самолета, а достижение возможно более полной принудительной устойчивости его, после многих предварительных расчетов и изысканий Нестеров решил проделать опыт, ставший историческим. 27 августа (9 сентября) 1913 года, поднявшись на самолете, заботливо снаряженном русскими техниками и рабочими, русский военный летчик П. Н. Нестеров впервые сделал замкнутую петлю в вертикальной плоскости.

28 августа в газетах появилась телеграмма, подписанная свидетелями на аэродроме: «Киев. 27 августа 1913 года. Сегодня в шесть часов вечера военный летчик 3-й авиационной роты поручик Нестеров в присутствии офицеров, летчиков, врача и посторонней публики сделал на «Ньюпоре» на высоте 600 метров мертвую петлю, то есть описал полный круг в вертикальной плоскости, после чего спланировал к ангарам.

Военные летчики: Есипов, Абашидзе, Макаров, Орлов, Яблонский, Какаев, Мальчевский, врач Морозов, офицеры Родин и Радкевич».

Прогрессивной была идея Нестерова об аэродинамических тормозах, которая через два-три десятка лет была воплощена в жизнь в виде тормозных щитков для ограничения скорости пикирования, а также в виде парашюта, раскрываемого при посадке. Рекомендованная Нестеровым идея установки крыла на эксцентриках вполне жизненна и теперь.



Траектория первой в мире
мертвой петли, совершенной
П. Н. Нестеровым в Киеве
27 августа 1913 года.
Чертеж П. Н. Нестерова

Такой проект был в то время недоступен пониманию чинов из Главного инженерного управления и не получил утверждения, но в конце 1913 года, когда Нестеров стал известным летчиком-новатором, он сумел частично осуществить свой проект и проверить некоторые его положения. Прежде всего Нестеров

испытал хвостовое оперение, выполненное по его схеме. На самолете «Ньюпор-IV» фюзеляж был укорочен на 0,7 м и было снято оперение. Рули высоты оставлены, их размеры были сильно увеличены и введена большая площадь аэродинамической компенсации. Форма рулей и управление ими были сделаны в общем по проекту, оси их вращения — под углом. Переделка была произведена лично Нестеровым и его механиком Г. М. Нелидовым в Киеве в начале 1914 года. На переделанном самолете П. Н. Нестеров выполнил весной 1914-го несколько полетов, внимательно изучая поведение самолета при отклонениях рулей. Оперение в общем работало исправно, и повороты получались, однако полного эффекта еще не было из-за трудностей согласования нового управления рулями с ньюпоровским перекашиванием крыльев, которое производилось педалями. Нестеров не был удовлетворен этим опытом и считал, что нужна дальнейшая отработка оперения. Летом 1914 года он получил средства и возможность строить свой самолет на заводе «Дукс», но начавшаяся вскоре война помешала этому.

Изобретательская мысль П. Н. Нестерова не исчерпывалась работами по самолету. Так, в первые дни войны, когда на самолетах еще не было вооружения, Нестеров пробовал подвесить на своем самолете гиру на длинном тросе с лебед-

кой, чтобы, зайдя над противником, зацепить винт его самолета. Пробовал он также приделывать пилу к костылю самолета для нападения на дирижабли и самолеты противника.

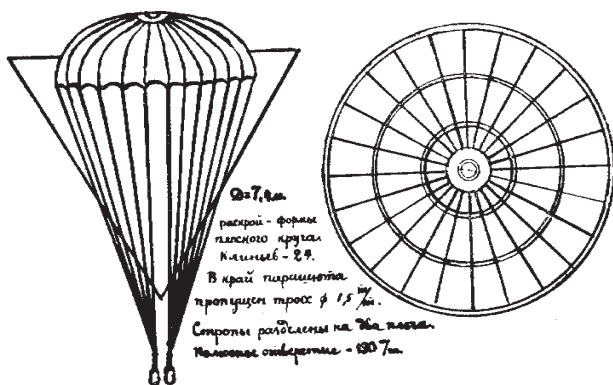
Никто из власть имущих не позаботился о том, чтобы помочь русским изобретателям самолетных моторов: А. Г. Уфимцеву, Ф. Г. Калепу, а также Глазырину, Голикову, Гоголинскому и др. Русское правительство не заботилось о развитии в стране моторостроения на основе не только отечественного, но и зарубежного опыта.

Это было одной из причин, тормозивших развитие авиационной промышленности. Все дело вели так, что на вооружение русской армии пришлось принять зарубежные машины — «Фарманы», «Ньюпоры» и иные, хотя русские новаторы создали более совершенные машины.

На исходе 1913 года Н. Р. Лобанов сделал важное изобретение — лыжи для самолетов. Лобановские лыжи приняли и в России, и в других странах для использования самолетов зимой.

Русскому творчеству также принадлежит создание современного ранцевого парашюта.

В 1911 году отставной поручик артиллерии Глеб Евгеньевич Котельников создал первый ранцевый парашют, тот парашют, которым теперь пользуются во всех странах мира.



Первый ранцевый парашют,
изобретенный Г. Е. Котельниковым в 1911 году



Глеб Евгеньевич
Котельников

Свое изобретение автор назвал «РК-1», т. е. «Русский, Котельников, модель первая».

Многочисленные опыты и предварительные испытания с манекенами показали отличные качества парашюта Котельникова. В 1912 году в «Иллюстрайтед Лондон ньюс» писали: «Может ли авиатор спастись? Это уже возможно». Доказательством служила большая иллюстрация, на которой изобразили в действии, но, к сожалению, довольно безграмотно, ранцевый парашют русского изобретателя Котельникова.

Изобретение Котельникова использовали за рубежом, где не были известны ранцевые парашюты. Там применяли только парашюты, впоследствии быстро сошедшие со сцены, укладывавшиеся или в шкафчике за сиденьем летчика, или в фюзеляже, или под фюзеляжем. Они должны были в момент падения выдергиваться из мест укладки в самом самолете.

В России изобретение Котельникова долгое время не использовали. Схемы и принципы парашюта РК-1 применяются в современных парашютах.

Не сумели использовать и такое выдающееся изобретение, как управление самолетом по радио. Еще в 1914 году С. А. Ульянин демонстрировал военным морякам прибор, при помощи которого он хотел управлять по радио полетом самолета. Изобретение не встретило поддержки у высшего командования.

В числе многочисленных завоеваний русской технической мысли особое место занимает создание тяжелой бомбардировочной авиации.

В 1911 году русские конструкторы приступили к работам по постройке сверхмощного по тому времени самолета. Мировым рекордом тогда был подъем на самолете 600 кг. Русский самолет должен был поднимать около 1500 кг. В мае 1913 года начал полеты первый в мире многомоторный самолет «Русский витязь».

За рубежом не хотели верить, что можно создать четырехмоторный гигант-самолет с площадью несущих поверхностей, равной 120 кв. м, с размахом крыла 27 м и поднимающий до 1,5 т при общем весе, равном 3,5 т, а «Русский витязь» ставил новые рекорды. В августе 1913 года он продержался в воздухе 1 ч 54 мин с семью пассажирами. Вскоре, однако, произошло несчастье с другим самолетом, от которого пострадал «Русский витязь», стоявший на аэродроме. С пролетавшего вблизи самолета «Меллер № 2» сорвался мотор, попавший в «Русский витязь». Строители, накопившие большой опыт, не стали восстанавливать пострадавший самолет и создали новый четырехмоторный аппарат, подобный по размерам и типу, но более совершенный. Са-

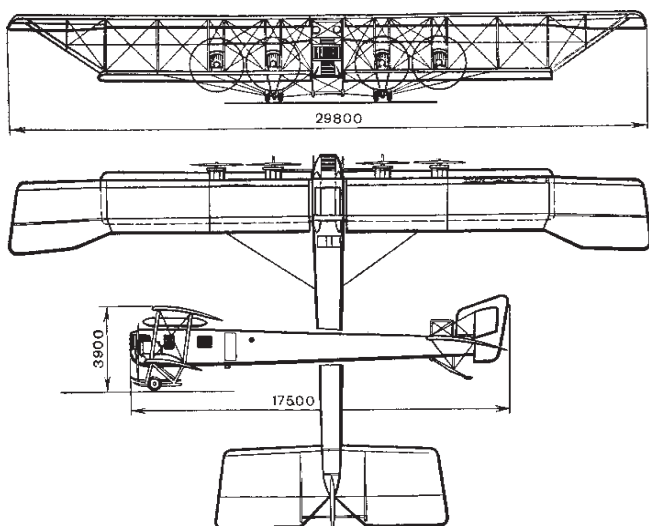
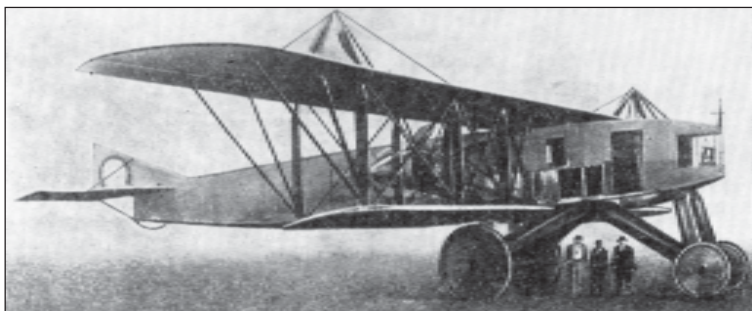


Схема самолета «Илья Муромец», тип В, 1915 год



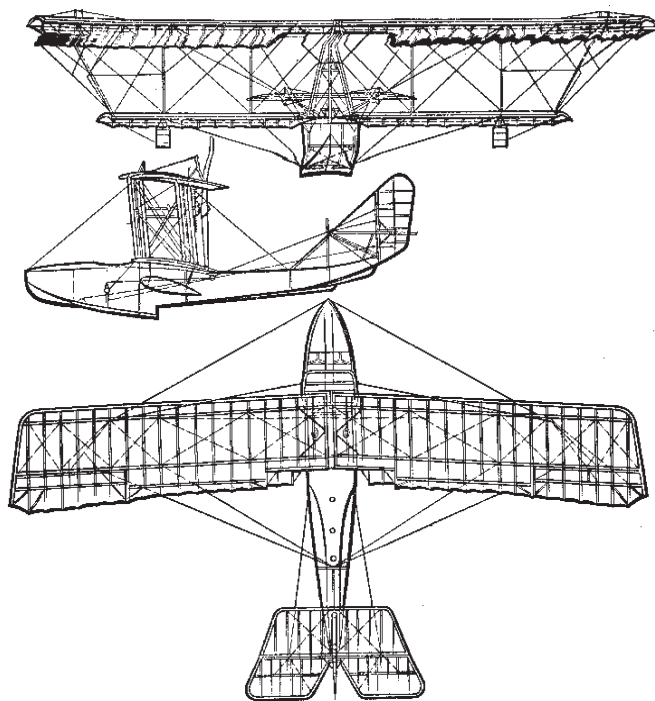
«Святогор» — самолет-гигант В. А. Слесарева

молет получил имя «Илья Муромец». Он поднимал также около 1,5 т груза. Установив много мировых рекордов, «Илья Муромец» совершил в их числе блестящий перелет Петербург—Киев и обратно. Это название стало именем собирательным для целого класса тяжелых самолетов, построенных Русско-Балтийским заводом на протяжении 1914—1918 годов. Учитывая также военное назначение «Муромца», конструкторы поставили на средних полозах шасси «орудийно-пулеметную площадку», расположив ее перед носом фюзеляжа, на метр ниже его. Стрелок должен был вылезать на эту площадку из кабины во время полета.

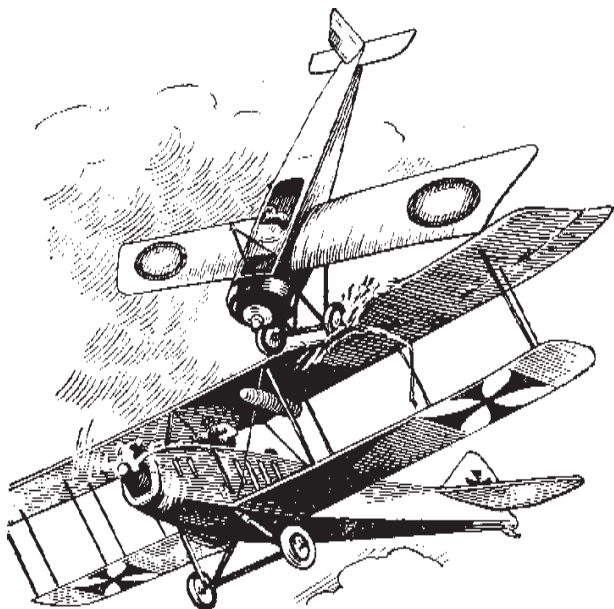
Еще более совершенный проект и притом еще более мощного самолета-гиганта разработал в 1913 году Василий Андрианович Слесарев. «Святогор» — так назвал конструктор свой самолет, который представлял собой двухмоторный биплан с общей несущей поверхностью 180 кв. м. «Святогор» был рассчитан на подъем около 3 т груза при общем полетном весе порядка 6,5 т. С великим трудом удалось добиться средств на работы. Только при помощи Н. Е. Жуковского «Святогор» достроили и приступили в 1916 году к его испытаниям. Испытания самолета затянулись и прервались со смертью его творца.

Замечательный вклад в дело развития авиационной техники внес Дмитрий Павлович Григорович, строитель первых русских летающих лодок. В 1913 году Григорович построил свой первый гидросамолет, а вслед за тем он создал еще це-

лую серию новых типов самолетов, обеспечивших нашей стране еще в те годы первое место в технике гидросамолетостроения. Его летающая лодка «М-5» была выпущена весной 1915 года, оказалась очень удачной и до 1923-го строилась серийно. Она отличалась от предыдущих рядом признаков. Коробка крыльев была увеличена по площади за счет нижнего крыла и лежала непосредственно на корпусе лодки, который был сделан примерно на 150 мм выше. Хвостовая часть имела трапециевидное поперечное сечение (узкой гранью вверх) и была на конце загнута кверху, «лопата» была окончательно упразднена, редан оставлен вогнутым, но высота его снижена до 70 мм на оси и до 140 мм по бортам. Скулы на редане снабжены полозками, на которых самолет мог выходить из



Летающая лодка М-5, созданная Д. П. Григоровичем, построившим свой первый гидросамолет в 1913 году



Таран П. Н. Нестеровым самолета противника,
1904 год (рисунок)

воды на спуск. Двигатель — «Гном-Моносуап» — 100 л. с. Для условий 1915 года лодка оказалась исключительно удачной. Она обладала хорошей мореходностью, преодолевая волну высотой до 0,5 м, нормально вела себя в воздухе, была довольно легка и проста в пилотировании.

Гидросамолеты Григоровича и сухопутные «Ильи Муромцы» выполнили много важных дел во время войны, начавшейся в 1914 году.

Россия стала страной, где впервые были открыты совершенно новые условия для развития авиации, исходя из всемерного развития маневренности самолета.

Вслед за Нестеровым осуществил мертвую петлю Пегу и другие летчики за рубежом. Пегу публично признал первенство Нестерова.

В дальнейшем всеми летчиками мира было признано то, что предвидел Нестеров, сказавший: «По всей вероятности,

эти мертвые петли и другие сопутствующие им явления сделаются обязательными предметами авиационных курсов».

Русскому основоположнику высшего пилотажа П. Н. Нестерову принадлежит также слава создания новой формы воздушного боя, широко примененной советскими летчиками в борьбе с немецко-фашистской авиацией. Это воздушный таран.

26 августа 1914 года штабом главнокомандующего Юго-Западным фронтом была послана верховному командованию телеграмма следующего содержания: «Сегодня около полудня австрийский аэроплан летал над Жолкиевом, намереваясь сбрасывать бомбы. Штабс-капитан Нестеров полетел за ним, скоро догнал и ударил неприятельский аэроплан сверху своим аэропланом. Оба аппарата упали. Летчики разбились насмерть».

П. Н. Нестеров навсегда вошел в историю как творец самой мужественной формы воздушного боя.

Навсегда вошли в историю имена многих его современников — летчиков, изобретателей, конструкторов и других представителей русского творчества в авиации и воздухоплавании.

В стране тогда почти не было опытных баз. Данные по продувкам самолетов и их деталей приходилось в значительной части брать из работ французских, английских и других исследователей, так как отечественных продувок было еще очень мало. И тем разительнее то, что даже при таких условиях русские конструкторы завоевали первенство в решении важнейших задач развития авиации.

Теперь, конечно, мы легко видим много наивного в отдельных предложениях забытых изобретателей. Сегодня просто судить о том, что не по большой дороге развития техники шли те, кто стремился создать аппараты, взмахивающие крыльями подобно птице и т. д. Но если мы хотим быть справедливыми, то уместно вспомнить слова, которые любил повторять К. Данилевский, строитель первого в России управляемого воздухоплавательного снаряда, осуществившего систематические полеты: «Ничего нет легче вчерашнего, ничего нет труднее завтрашнего».

Попытки сотен русских новаторов, штурмовавших в прошлом небо, привели к тому, что в стране были испробованы

решительно все, какие только можно придумать, способы для осуществления полета. Эти сотни попыток привели к тому, что в нашей стране были осуществлены дела, дающие право сказать: великий русский народ внес выдающийся вклад в мировую историю авиации.

Россия — родина геликоптера, как доказывают проект и опыты М. В. Ломоносова. Россия — родина самолета, как свидетельствует привилегия А. Ф. Можайского, осуществившего также первые подъемы человека на воздушном змее. Россия — родина аэростата, как об этом говорят документы о полете Крякутного. Россия — родина цельнометаллического дирижабля, изобретенного К. Э. Циолковским. России принадлежит первенство в изобретении стратостата, впервые предложенного Д. И. Менделеевым.

России принадлежат: идея использования негорючего газа для воздухоплавания, идея создания отсеков на дирижабле и другие передовые идеи, впервые разработанные Третеским, Соковниным. Переносные газгольдеры, ранцевый парашют, гидросамолет — русское изобретение.

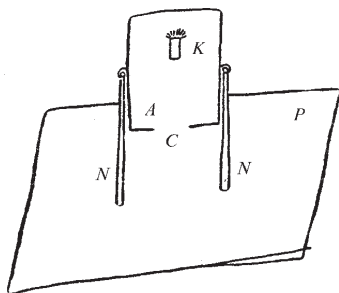
Тянущий винт, рули поворотов, коробчатый фюзеляж, колесное шасси, лыжи для самолетов, двусторонняя обтяжка крыла, сосредоточение управления рулями поворотов и элеронами в одной рукоятке, штурвальное управление — таков далеко не полный перечень русских изобретений, используемых современным мировым самолетостроением.

Опыт создания аэродинамического института и лабораторий Н. Е. Жуковским помог появлению подобных учреждений в зарубежных странах. Опыт П. Н. Нестерова лег в основу всего последующего развития техники высшего пилотажа и техники самого мужественного способа воздушного боя.

Воздушный винт с изменяемым в полете шагом, реактивные моторы, закрылки и воздушные тормоза, изменяемая в полете площадь крыла и иное, вплоть до управления самолетом по радио, которому принадлежит будущее, находят свои истоки в творчестве русских техников-новаторов.

Русская техническая мысль так обогатила мировую теорию и практику авиации, что на ее завоевания опирается в своем развитии вся авиация.

Чертеж реактивного
летательного аппарата
Н. И. Кибальчича, 1881 год:
А — цилиндр, С — выхлопное
отверстие; К — пороховая свеча;
NN — стойки; Р — платформа
для подъема



Воздушные винты всех самолетов в мире и теперь рассчитываются на основе вихревой теории, разработанной Николаем Егоровичем Жуковским. Именно Жуковский и его ученик и друг Сергей Алексеевич Чаплыгин создали теорию крыльев.

В 1902 году, продолжая дело Жуковского, Чаплыгин написал работу «О газовых струях», значение которой для развития авиационной техники открывается с должной полнотой только в наши дни. Дело этим не ограничилось, что показывают такие работы Чаплыгина, как его труд «о давлении плоско-параллельного потока на преграждающие тела» (1910).

Чаплыгину также принадлежат работы: «Теория решетчатого крыла», «Схематическая теория разрезного крыла аэроплана», «К общей теории крыла моноплана», «О влиянии плоско-параллельного потока воздуха на движущееся в нем цилиндрическое крыло» и др.

Чаплыгин создал общую теорию крыльев, так же как Жуковский — общую теорию воздушного винта.

В статье, посвященной Чаплыгину, о теории самолета справедливо сказал А. Н. Крылов, упомянув, в частности, о войне 1914—1918 годов: «Теория и способ расчета этого механизма, который человечество искало с легендарных времен Икара, в значительной мере принадлежат Н. Е. Жуковскому и С. А. Чаплыгину. Работы Чаплыгина и Жуковского приобрели всемирную известность. Имена Чаплыгина и Жуковского не замалчивают, да и трудно замолчать, когда все 191 000 аэропланов, действовавших в мировую войну



Константин Эдуардович
Циолковский (1857—1935)

(первую. — В. Д.), летали на крыльях — форма, профиль, теория и расчет которых были даны Чаплыгиным».

В 1898 году в речи «О воздухоплавании» Н. Е. Жуковский, справедливо указывая, что будущее принадлежит самолетам и геликоптерам, напомнил древний миф о полетах скифа Анахарсиды на золотой стреле.

С 1881 по 1917 год в полной неизвестности пребывал замечательный документ, который так озаглавлен его автором: «Проект воздухоплавательного прибора бывшего студента Института инженеров путей сообщения Николая Ивановича Кибальчича, члена русской социально-революционной партии».

Идея Кибальчича — устройство летательного прибора по принципу ракеты. Это идея создания прибора, могущего перемещаться и в воздухе, и в безвоздушном пространстве. Это идея прибора, при его дальнейшем развитии заслуживающего название звездный корабль.

Проект Кибальчича затерялся среди секретных бумаг.

Порыв русской мысли к звездам тем не менее не иссяк. В 1903 году в журнале «Научное обозрение» Константин Эдуардович Циолковский опубликовал работу «Исследование мировых пространств реактивными приборами», где впервые была научно доказана возможность полета в межпланетном пространстве.

Обобщив свой длительный предшествующий труд, Циолковский дал в этой работе основные уравнения движения



Снаряд для
межпланетных полетов,
предложенный
К. Э. Циолковским,
1903 год



Реактивный поезд для полета в мировом пространстве, предложенный К. Э. Циолковским, 1929 год

ракеты и ее применения для полетов в межпланетном пространстве, выведенные им еще в 1898 году.

По сравнению с Кибальчицем Циолковский продвинулся в своих исследованиях намного вперед. Разработав основы науки о звездоплавании, он существенно опередил деятелей других стран.

Циолковский опубликовал еще много других работ о космических полетах, написанных до 1912 года, когда Эсно-Пельтри прочитал во Французском астрономическом обществе первый за рубежом научный доклад о возможности межпланетных перелетов. Только в 1919 году напечатано в «Известиях Смитсоновского института» исследование американца Годдара «Способ достижения крайних высот». Циолковский к этому времени ушел далеко вперед по сравнению с 1903 годом, когда он дал свой замечательный труд, который навсегда останется в сокровищнице достижений человеческого гения.

Опередив Эсно-Пельтри на девять лет, Годдара — на шестнадцать, Циолковский стал основоположником грядущего звездоплавания.

Он разработал и описал целую серию схем возможного устройства кораблей для межпланетных полетов: «Ракета с прямой дюзой» (1903), «Ракета с кривой дюзой» (1914), «Ракета с двойной оболочкой и насосами» (1915), «Опытная ракета 2017 года» (1920), «Составная пассажирская ракета 2017 года» (1920), «Портативные ракеты в виде ранца для полета в космическом пространстве вокруг основной ракеты людей, одетых в скафандры», «Лунная ракета» — для полета на Луну, «Космическая ракета» (1926), «Космические ракетные поезда» (1929).

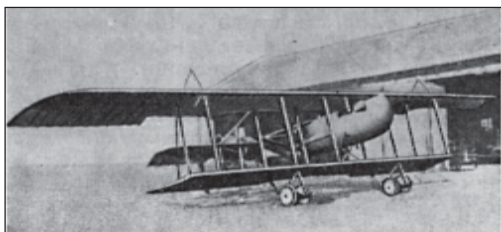
Создание военной авиации

Стремление использовать воздушный флот на войне появляется при его зарождении. Во Франко-прусскую войну (1870—1871) Гамбетта на свободном аэростате вылетел из осажденного Парижа. В Русско-японскую войну (1904—1905) русские впервые применили привязные аэростаты. В Триополитанскую войну (1911) уже применяется и авиация. Балканская война (1912) подтверждает военное значение воздушного флота. Перед Первой мировой войной все государства усиленно работают над созданием воздушного флота.

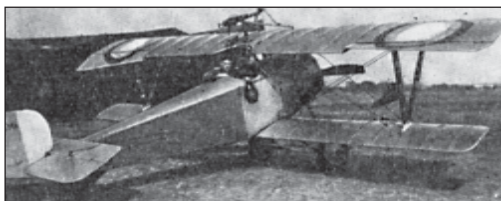
Первые формирования военной авиации были созданы в 1910 году почти одновременно в ряде государств. В России летом 1910 года была организована подготовка военных летчиков, а в ноябре—декабре 1911 года на базе имевшихся ранее воздухоплавательных отрядов сформированы 6 первых авиационных отрядов. С созданием военной авиации самолеты стали оснащать бомбардировочным и стрелковым вооружением, аэрофотоаппаратами, радиостанциями и другим оборудованием. К августу 1914 года в русской военной авиации имелось 39 авиаотрядов, насчитывавших 263 самолета.

Первая мировая война значительно ускорила дальнейшее развитие авиации. На полях сражений были подтверждены широкие возможности боевого применения самолетов. Вначале самолеты использовались только для разведки и корректирования артиллерийского огня, затем их стали применять для поражения наземных и воздушных целей. Появились истребители и бомбардировщики. В боевых действиях на море широко применялись летающие лодки Д. П. Григоровича М-5 и М-9 — лучшие гидросамолеты того времени. Наиболее известными иностранными самолетами начала Первой мировой войны были английский «Сопвич», французские «Фарман», «Вуазен» и «Ньюпор», немецкий «Фоккер», скорости которых достигали 90—120 км/ч. Успешное применение авиации на фронтах определило ее значение как нового боевого средства. Воюющие страны за годы войны значительно расширили парк самолетов. Было налажено

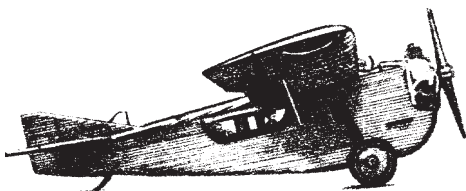
Разведчик
«Фарман-40»



Истребитель
«Ньюпор-17»



производство авиационных двигателей и оборудования самолетов, созданы научно-исследовательские и испытательские учреждения. За годы Первой мировой войны значительно улучшились летные данные выпускаемых самолетов: скорость истребителей выросла до 200—220 км/ч, потолок увеличился с 2 до 7 км. В составе военной авиации произошло выделение родов авиации, специализирующихся на выполнении определенного круга задач. Появилась разведывательная, истребительная и бомбардировочная авиация. Появляются моторы в 200—300 л. с., самолеты с 4 моторами, на аэроплане ставится легкое орудие, вес одной бомбы доходит до 1400 кг. О грандиозности воздушных боевых действий во время мировой войны говорят следующие цифры: союзники (французы и англичане) считают, что они сбили или принудили спуститься более 9 тыс. аэропланов немцев. Сами же потеряли (сбитыми немцами) более 3 тыс. аэропланов. Немцы считают, что ими было сбито около 7500 неприятельских аэропланов (в это число входят и севшие в их расположение, которых союзники не считают в числе 3 тыс.). К концу Первой мировой войны в большинстве стран военная авиация приобрела организационную самостоятельность. Ее численность к ноябрю 1918 года превысила 11 тыс.



Первый советский
цельнометаллический
самолет АНТ-2

самолетов, в том числе: во Франции — 3321, в Германии — 2730, Великобритании — 1758, Италии — 842, США — 740, Австро-Венгрии — 622, России (к февралю 1917 года) — 1039 самолетов.

После Первой мировой войны России пришлось преодолеть значительные трудности в создании авиации. В молодом Советском государстве в кратчайшие исторические сроки была создана авиационная промышленность. В марте 1918 года была организована «Летучая лаборатория» — первое советское научно-исследовательское учреждение по вопросам авиации. Для развертывания научно-исследовательской работы в декабре 1918-го был основан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), ставший впоследствии крупнейшим центром авиационной науки. ЦАГИ возглавил Н. Е. Жуковский. По его инициативе в 1919 году подготовку кадров для авиации начал Московский авиационный техникум, преобразованный в 1920 году в Институт инженеров Красного воздушного флота им. Н. Е. Жуковского, а осенью 1922-го — в Академию воздушного флота им. проф. Н. Е. Жуковского. Для производства летных испытаний и научно-технических исследований в 1920 году был создан Опытный аэродром, реорганизованный впоследствии в Научно-испытательный институт. После смерти Жуковского ЦАГИ возглавил С. А. Чаплыгин. Вместе с ним важные исследования в области авиации вели Б. Н. Юрьев, В. П. Ветчинкин, К. А. Ушаков, Г. М. Мусинянц, Г. Х. Сабинин, Б. С. Стечкин, А. Н. Туполев, А. А. Архангельский и др.

В 20-е годы XX века появились авиационные конструкторские бюро (КБ), которые возглавили А. Н. Туполев, Н. Н. Поликарпов и Д. П. Григорович. Среди первых само-

летов были: спортивный моноплан Туполева АНТ-1 (построен в ЦАГИ, 1923), трехместный пассажирский самолет В. Л. Александрова и В. В. Калинина АК-1 «Латышский стрелок» (1924), первый в СССР цельнометаллический самолет Туполева АНТ-2 (1924). В 1923 году Поликарпов создал истребитель И-1, в 1924-м Григорович — истребитель И-2, в 1925-м Туполев — самолет-разведчик АНТ-3 (Р-3) и тяжелый бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1).

Скорость полета самолетов того времени не превышала 270 км/ч. На первых отечественных самолетах наши летчики совершили ряд дальних перелетов с промежуточными посадками: Москва—Пекин (1925) на самолетах Р-1, Р-2 Поликарпова и АК-1; Москва—Токио—Москва (1927) на самолете АНТ-3; Москва—Нью-Йорк (1929) на самолете АНТ-4 и др. Эти перелеты подтвердили высокие качества российских самолетов и мастерство летчиков.

Советский самолет Р-1 (разведчик первый) с двигателем М-5 появился не сразу. Первоначально были выпущены близкие к нему самолеты английских типов ДН-4 и ДН-9. Они строились под руководством Н. Н. Поликарпова на основе имевшихся чертежей и трофейных образцов, но значительно измененных и с использованием закупленных двигателей «Фиат» 240 л. с., «Даймлер» («Мерседес») 260 л. с. и «Сиддлей-Пума» 220 л. с. Так появились Р-1 и Р-2 с иностранными двигателями, а затем с отечественным двигателем М-5, запущенные в крупносерийное производство и ставшие основным типом самолетов советских ВВС. Строился Р-1 до 1931 г., было выпущено 2800 самолетов. Конструкция Р-1 была простой, дешевой и прочной. Масса пустого самолета—1450 кг, в том числе силовой группы—495 кг и планера—912 кг. Полная нагрузка была принята 750 кг, в отличие от самолетов ДН-9, где она превосходила 660 кг. Весовая отдача была 35,5 % против 33,5 % в самолетах ДН-9. Положение центра тяжести 36,3—39,3 % средней аэродинамической хорды. Вооружение самолета — один пулемет синхронный (200 патронов), один — на турели (500 патронов), имелись подкрыльные бомбодержатели для нескольких небольших бомб.

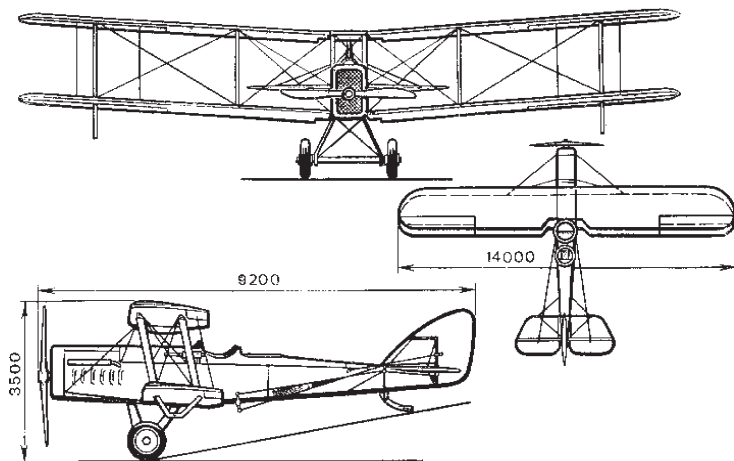


Схема самолета Р-1

Самолет нельзя назвать ни копией, ни модернизацией самолета ДН-9а. Построен Р-1 был из других материалов, в конструкцию внесено много нового, оригинального, при его постройке некоторые детали были впервые освоены советской авиапромышленностью (стальные ленты-расчалки, соотоповые радиаторы и др.).

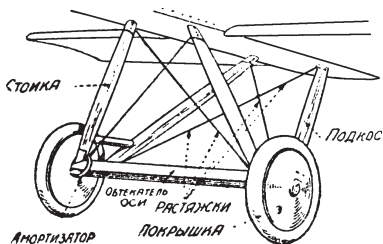
Успехи отечественного самолетостроения неразрывно связаны с непрерывным ростом моторостроения. Для проведения научно-исследовательских работ в области авиационного моторостроения в 1930 году на базе отдела ЦАГИ был создан Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ). В этом институте в 1932 году коллективом ученых и конструкторов под руководством А. А. Микулина был создан первый крупносерийный двигатель М-34 мощностью 625 кВт (850 л. с.). Впоследствии из ЦИАМ выделились коллективы, из которых были созданы КБ по проектированию авиационных двигателей. В КБ А. А. Микулина была разработана целая серия двигателей (АМ-35, -38, -39 и др.). В КБ В. Я. Климова были созданы двигатели водяного охлаждения М-100, а затем ВК-103, -105, -107. В КБ под руководством А. Д. Швецова были сконструированы авиа-

ционные двигатели воздушного охлаждения М-25, АШ-62, а затем АШ-82. Особое КБ под руководством С. К. Туманского на базе двигателя М-85 создало двигатели М-87, -87А, -87Б и др. Разрабатывались новые типы двигателей и в КБ Е. В. Урмина, А. Д. Чаромского, В. А. Добрынина и др. Конструкторам совместно с учеными за короткий срок удалось повысить мощность серийных двигателей с 500—600 до 1500 кВт (с 700—800 до 2000 л. с.) с одновременным уменьшением удельной массы двигателя с 1,2 до 0,7 кг/кВт (с 0,9 до 0,5 кг/ л. с.)

Перед конструкторами была поставлена задача увеличить скорость, высоту и дальность полета отечественных самолетов. Работая над ней, авиационная наука столкнулась с рядом сложных вопросов. Особо остро встала проблема выхода самолета из штопора. Решение ее было дано в трудах В. С. Пышнова и А. Н. Журавченко. С увеличением скорости полета возникла опасность флаттера, т. е. колебаний крыла и оперения самолета с нарастающей амплитудой, приводящих к разрушению конструкции в полете. Работы М. В. Келдыша, Е. П. Гроссмана и других позволили конструкторам избавить самолет от этого явления. Важными задачами являлись вопросы теории устойчивости и управляемости самолета, динамики полета, определения нагрузок при полете в неспокойной атмосфере и криволинейном полете, рассмотренные в работах В. П. Ветчинкина, В. С. Пышнова и др.

В конце 30-х годов учеными и конструкторами были проведены исследования по коренному улучшению аэродинамических качеств самолетов. Новые методы уменьшения аэродинамического сопротивления были воплощены в конструкциях самолетов (гладкая обшивка взамен гофрированной, потайная клепка, ликвидация выступов на поверхности крыла и фюзеляжа, закрытые фонари, убирающееся шасси, зализы и др.). Серьезным достижением было появление воздушных винтов изменяемого в полете шага. При той же мощности двигателей скорость самолетов увеличилась на 20—30 %.

До начала 30-х годов значительное количество типов самолетов строилось по бипланной схеме, то есть с двумя



Шасси

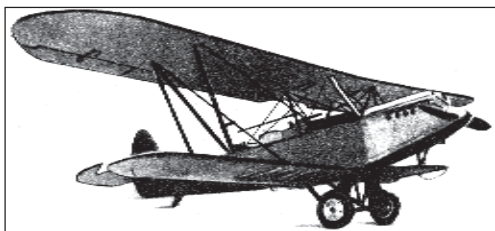
плоскостями (истребитель Поликарпова и Григоровича И-5, двухместный разведчик Поликарпова Р-5 и др.). Созданный в 1925 году в КБ Туполева бомбардировщик ТБ-1 имел моно-

планную схему (одну плоскость) с расположением двигателей на крыле. Были найдены конструктивные формы, соответствовавшие новому материалу — дюралюминию. Вместо полотна на крыле стала использоваться тонкая металлическая обшивка, придававшая ему большую жесткость на кручение. Были разработаны теоретические и конструктивные принципы создания самолетов большой массы. В 1935 году в КБ Туполева бригада А. А. Архангельского создала двухмоторный скоростной бомбардировщик СБ. Поликарпов наряду с истребителями-бипланами И-15 (1933) и И-153 (1938) разработал истребитель-моноплан И-16 с убирающимся шасси (1933), отличавшийся высокой скоростью и отличной маневренностью. Конструктор С. В. Ильюшин создал двухмоторный бомбардировщик ДБ-3 (Ил-4), который на протяжении многих лет был основным самолетом, состоявшим на вооружении дальней авиации. К 1938 году отечественная авиация почти полностью перешла на самолеты монопланной схемы, имевшие меньшее лобовое сопротивление в сравнении с бипланами. Это была крупнейшая перестройка авиационной техники с начала ее возникновения.

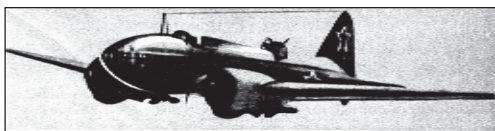
Строились также самолеты и по другим схемам: полуторпедной — тип промежуточный между бипланом и монопланом (поскольку у них площадь одного крыла больше площади другого); трипланной и многопланной схем — с крыльями, расположенными в нескольких плоскостях (к 30-м годам стали применяться очень редко из-за их аэродинамической невыгодности).

Одновременно с развитием самолето- и моторостроения решались вопросы вооружения самолетов и оснащения их

Самолет-разведчик
Р-5



Дальний
бомбардировщик
ДБ-3 (Ил-4)



аэронавигационным оборудованием. Была создана серия бомбардировочных установок, разработаны системы авиационных бомб различных типов, калибров и назначения; на вооружение приняты совершенные образцы автоматического стрелково-пушечного вооружения: скорострельные пулеметы и пушки.

С 1934 по 1939 год российская авиация увеличилась численно в 2 раза и значительно улучшилась качественно.

В Англии, Франции, США, Германии и других странах в 20—30-х годах было создано много типов военных и гражданских самолетов, некоторые из них выпускались большими сериями. Наибольшую известность приобрели самолеты фирм «Авро», «Хейндли-Пейдж», «Дуглас», «Боинг», «Кертисс», «Фарман», «Моран», «Дорнье», «Юнкерс», «Мессершмитт» и другие. В период военных действий в Испании (1936—1939) фашистская Германия применила новые самолеты с большой скоростью и мощным вооружением.

Одним из важнейших достижений в техническом развитии воздушных флотов к началу 30-х годов были самолеты-гиганты: Дорнье-ДО-Х (Германия), Капрони КА-90 (Италия), Юнкерс Г-38 (Германия), Хейндли-Пейдж-42 (Англия), Сикорский С-40, Фоккер Ф-33 (США), Диль и Бакалан ДБ-70 (Франция), АНТ-14 (СССР). Перечень их показателей был следующим (см. таблицу):

Самолеты-гиганты

Показатели	Дорнье-ДО-X (Германия)	Капрони К А-90 (Италия)	Юнкерс Г-38 (Германия)	
Конструкция	Цельнометаллический моноплан-гидросамолет	Смешанный биплан	Цельнометаллический моноплан	
Размах, м	48	35 верхн. 47 нижн.	45	
Длина, м	40	28	23	
Площадь несущей поверхности, кв. м	486,2	500	290	
Винтомоторная группа	12 по 525 или 650 л. с.	6 по 1 000 л. с.	4 по 800 (2) или по 400(2) л. с.	
Полный вес в полете, т	486,2	35	24	
Коммерческая и боевая нагрузка, т	5—8 (до 100 пасс.)	5—8	4—5 (38 пасс.)	
Максимальная скорость, км	215	210	200	

В 1934 году в СССР был построен самолет-гигант «Максим Горький» (МГ, АНТ-20). Идея сооружения такого самолета родилась в октябре 1932 года в связи с 40-летием литературной деятельности Алексея Максимовича Горького. По инициативе популярного в те годы журналиста Михаила Кольцова, горячего поклонника авиации, очень энергичного по натуре, был организован сбор средств на постройку самолета, давший

(начало 30-х годов XX века)

	Хейдли- Пейдж-42 (Англия)	Сикорский С-40 (США)	Фоккер Ф-33 (США)	Диль и Бакалан ДБ-70 Франция	АНТ-14 (СССР)
	Смешанный биплан	Смешанный биплан- амфибия	Смешанный моноплан	Цельно- металлический моноплан	Цельно- металлический моноплан
	39 верхн. 28,2 нижн.	34,7 верхн.	30,2	37	40,4
	26	21,9	21,3	21,3 26,485	
	279	184	125,5	200	240
	4 по 555 л. с.	4 по 575 л. с.	4 по 525 л. с.	3 по 60 л. с.	5 Юпитер, серия VI тип 9 АХК
	13	11	11,5	13	
	3,67 (38 пасс.) 41 пасс.)	3,5	(30 пасс.)	3 (41 пасс.)	(28 пасс.)
	210	207	215	190	

в короткий срок 6 млн рублей. Работать над проектом машины начало конструкторское бюро А. Н. Туполева. Самолет был сделан в рекордные сроки. 17 июня 1934 года летчик-испытатель М. М. Громов выполнил на этом самолете первый полет, а 18 августа он был передан в агит-эскадрилью имени Горького.

На человека, впервые увидевшего АНТ-20, он производил ошеломляющее впечатление. Размах крыльев достигал

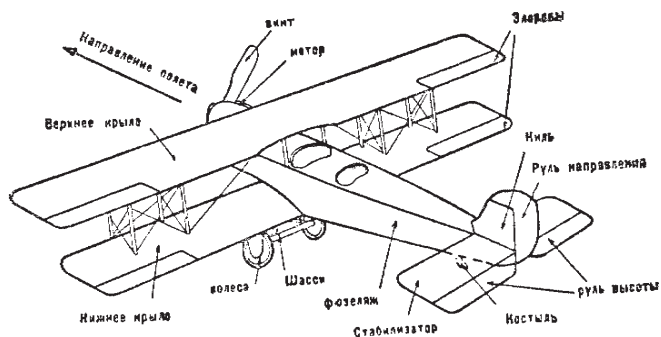
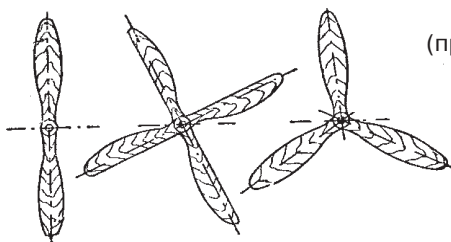
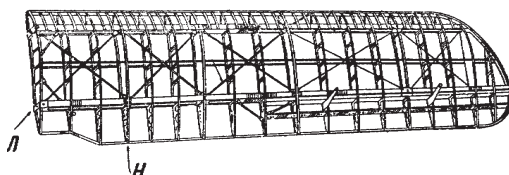


Схема устройства самолета

Воздушные винты
(пропеллеры) деревянныеВоздушный винт
(пропеллер) деревянныйВоздушные винты
(пропеллеры)
металлическиеСкелет крыла,
Л — ланжероны,
Н — нервюры

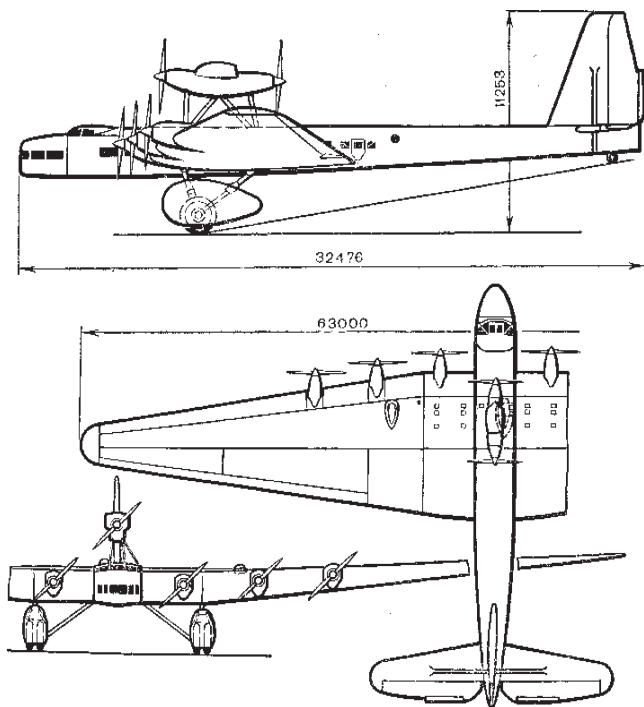


Схема самолета «Максим Горький»

63 м. Фюзеляж длиной 32,5 м, шириной 3,5 м и высотой 2,5 м состоял из пяти частей. Часть первая — салон и кабина штурмана; часть вторая — закрытая фонарем кабина летчиков, радиста и нескольких пассажиров; третья часть — центральная телефонная станция, секретариат, туалет; четвертая часть — буфет, склад киноустановок, фотолаборатория, радио; пятая — хвостовая часть, ничем не занятая. Вход в самолет был сделан в его нижней поверхности, где часть пола опускалась в виде люка-лестницы. Вошедший попадал как бы в переднюю, откуда шли двери и коридоры в кабины и отсеки, помещавшиеся в центроплане и в фюзеляже. Внутри было просторно, так как общая площадь «жилых помещений» была более 100 кв. м. Количество мест соответство-

вало восьми членам экипажа и 72 пассажирам. На борту самолета находилось разнообразное оборудование и средства агитации: громкоговорящая радиоустановка «Голос с неба», несколько радиостанций, в том числе с дальностью передачи 2 000 км, киноустановки, типография, фотолаборатория, АТС на 16 номеров для переговоров в самолете, пневмопочта, электростанция, работавшая от отдельного двигателя, и многое другое.

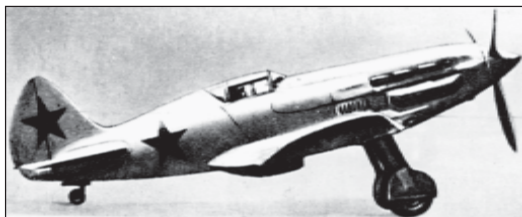
Масса пустого самолета—28 500 кг, в том числе масса конструкции—17 850 кг и силовой установки—10 650 кг. Масса оборудования—3450 кг.

Был подработан и военный вариант МГ. В вооружение самолета входили шаровая башня с пушкой «Эрликон» и перекатная турель под ту же пушку; Тур-5, Тур-6 (хвостовая) и кинжальная установка — с пулеметами ДА, предкрыльные и закрыльные башни с пулеметами ШКАС. Военный вариант не был реализован.

Самолет «Максим Горький» просуществовал, к сожалению, недолго. 18 мая 1935 года он погиб. Летчик ЦАГИ Н. П. Благин, сопровождая его на самолете И-5, решил сделать петлю вокруг крыла самолета-гиганта. Петлю сделал неграмотно и ударился о его крыло. Погибли 46 человек: летчик ЦАГИ И. С. Жуков, летчик эскадрильи И. В. Михеев, 10 человек экипажа, 33 пассажира и виновник этой катастрофы Н. П. Благин.

После гибели самолета «Максим Горький» было решено построить дублер «Максима Горького», но внести в него ряд улучшений: убрать тандемную установку двигателей на фюзеляже, поставив шесть новых двигателей М-34ФРНВ 1000/1200 л. с., обеспечивавших ту же мощность при меньшем лобовом сопротивлении. Постройка нового самолета завершилась в 1938-м. После испытаний самолет был передан в Аэрофлот. Серия не строилась. В 1940—1941 годах самолет под маркой ПС-124 (Л-760) применялся как пассажирский (64 пассажира) на аэролинии Москва — Минеральные Воды. Во время войны он использовался для перевозки грузов в тылу. В одном из рейсов 14 декабря 1942 года самолет разбился при посадке, налетав всего 272 ч.

Истребитель
МиГ-1



Истребитель
МиГ-3



В конце 30-х годов в СССР были расширены действующие и организованы новые КБ, которым ставилась задача за короткое время создать новые конструкции. В результате этого КБ под руководством А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина, А. И. Микояна, В. М. Петлякова, С. В. Ильюшина и Г. М. Бериева за 1,5—2 года были сконструированы, испытаны и запущены в серийное производство новые боевые самолеты (истребители, бомбардировщики, штурмовики), созданы летающие лодки и корабельные самолеты. Опираясь на последние достижения науки, авиация быстро оснащалась самолетами, сконструированными по монопланной схеме с убирающимся шасси, обтекаемым фюзеляжем, закрытым фонарем и т. д. Скорость истребителей достигла 560—580 и даже более 600 км/ч (МиГ-3), потолок — 11—12 тыс. м. Скорость бомбардировщиков 500 км/ч, дальность полета 1200—1500 км у фронтовых бомбардировщиков и 2700—4800 км у дальних, бомбовая нагрузка соответственно 1—1,5 и 2—5 т. Бронированный самолет-штурмовик Ил-2 конструкции Ильюшина с мощным стрелково-пушечным, ракетным и бомбовым вооружением отличался высокой маневренностью и простотой в пилотировании и стал непревзойденным в годы Второй мировой войны самолетом не-



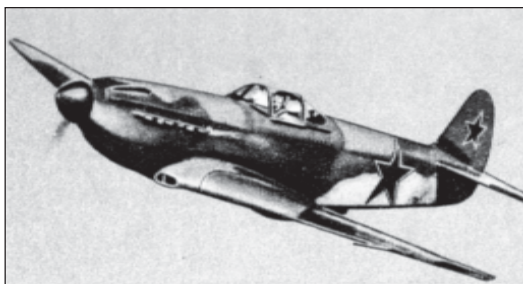
Скоростной
пикирующий
бомбардировщик
Пе-2



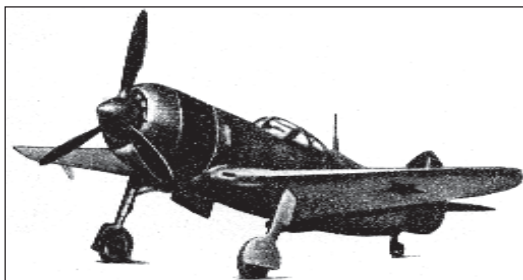
Штурмовик Ил-2



Штурмовик Ил-10



Истребитель Як-3



Истребитель Ла-7

посредственной поддержки наземных войск; истребитель Як-1 конструкции Яковлева был самым легким и быстроходным для своего класса самолетом. В 1940 году в КБ Лавочкина был построен цельнодеревянный истребитель ЛаГГ-3, а КБ Микояна разработало и построило высотный истребитель МиГ-3, который на высоте 7—8 км развивал скорость свыше 640 км/ч. КБ Петлякова создало дальний бомбардировщик Пе-8 и пикирующий бомбардировщик Пе-2. По ряду показателей новые советские боевые машины превосходили самолеты, состоявшие на вооружении фашистской Германии.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз в 1941 году поставило российскую авиацию в тяжелое положение. Перевооружить авиацию Советского Союза на новые типы самолетов до начала войны не удалось — они производились еще в небольших количествах, и многим нашим летчикам в первый год войны пришлось сражаться на самолетах устаревших типов. Самолеты были просты по конструкции и построены из недефицитных материалов. Это существенно облегчало их массовое производство в условиях военного времени. Штурмовик Ил-2 из одноместного стал двухместным, что обеспечило защиту самолета от атак истребителей сзади, была повышена мощность его двигателя у земли, поставлены более совершенные пушки. Параллельно с модификацией Ил-2 был спроектирован и запущен в серийное производство штурмовик Ил-10. Боевые свойства истребителей в ходе войны непрерывно улучшались за счет новых модификаций. Максимальная скорость истребителей конструкции Лавочкина и Яковлева возросла с 560—580 до 700—720 км/ч. Советские самолеты Як-1, Як-3, Як-7Б, Як-9, Ла-5, Ла-7, МиГ-3, Пе-2, Ил-2, Ил-4, Ту-2 по маневренности, вооружению и характеристикам по массе превосходили немецкие Ме-109, FW-190, Ju-87 и Ju-88. Лучшими истребителями у союзников были английский «Спитфайр», американский «Эркобра» и «Мустанг», а бомбардировщиками — американские В-17, В-29, английские «Ланкастер» и «Москито».

В 1930—1940 годах под руководством военного инженера Владимира Сергеевича Вахмистрова велись работы по «составному самолету». Это понятие определялось как комбинация нескольких самолетов, сцепленных жестко (не на буксире) и летающих совместно в целях: доставки самолетов-истребителей на расстояния, превышающие радиус их действия за счет топлива самолета с большой дальностью полета; увеличения дальности сопровождения тяжелого самолета истребителями, базирующимися на нем, взлетающими с него и садящимися на него; использования истребителей в качестве пикирующих бомбардировщиков для точного прицельного бомбометания такими крупными бомбами, которые истребитель при самостоятельном взлете поднять не может; облегчения взлета перегруженного самолета при помощи вспомогательного самолета.

Взлет и полет происходили с работающими двигателями всех самолетов, все самолеты были с экипажами. Крепление истребителей на носителе достигалось путем установки на его крыле и фюзеляже, а также под ними специальных стержневых пирамид и подкосов с замками крепления, управляемыми от летчиков. Несомые самолеты крепились в трех точках, из которых замок делался в задней точке, а передние две освобождались после того, как срабатывал замок. Конструктивные решения пробоваались различные, в них применялись самолеты ТБ-1 и ТБ-3 как носители одноместных истребителей И-4, И-5, И-16 и И-З. Были такие комбинации:

ТБ-1 + два И-4 (оба на крыле ТБ-1);

ТБ-1 + два И-5;

ТБ-3 + три И-5;

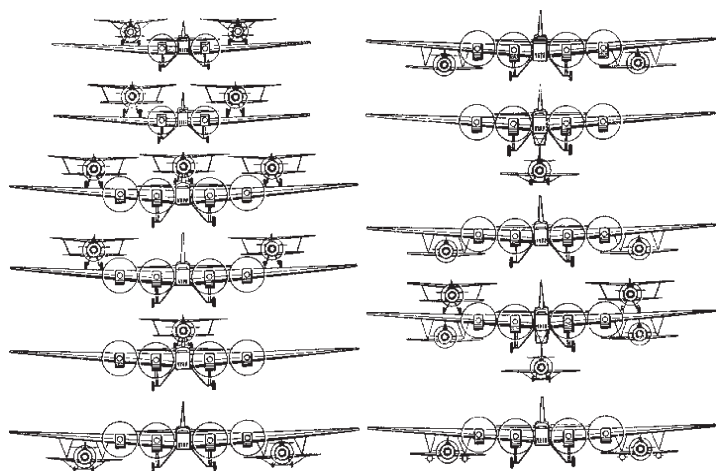
ТБ-3 + два И-З под крылом;

ТБ-3 + И-З под фюзеляжем, с подцеплением и отцеплением в воздухе, так как для крепления самолета И-З на земле ему не хватало высоты.

ТБ-3 + два И-16 (под крылом);

ТБ-3 + два И-16 (под крылом) + два И-5 + И-З (с подцеплением и отцеплением в воздухе);

ТБ-3 + два И-16 с двумя фугасными бомбами ФАБ-250 каждый;



Различные варианты «Звена» В. С. Вахмистрова

ТБ-3 + три И-16 (все с подцеплением и отделением в воздухе).

Кроме того, было много полетов только с одним самолетом И-5 или И-З. Самолеты И-4 и И-5 по своей схеме могли устанавливаться только над носителем — на его фюзеляже или крыле. Предельное число истребителей на одном носителе — пять, в том числе один (пятый) — под фюзеляжем — подцеплялся только в полете. Техника взлета и посадки истребителей на носителе была отработана достаточно четко и серьезных осложнений не было. Были случаи, когда отцеплявшийся или подцеплявшийся самолет повреждался винтом или колесами гофрированной обшивки крыла носителя. Подцепление к носителю в воздухе — технически очень трудная задача — выполнялось при помощи специального устройства на выпускном тросе с носителя и обычно удавалось без особых осложнений.

Постепенно выяснилось, что «верхние» варианты, т. е. установка истребителей на крыле носителя, неудобны тем, что требуют слишком много труда для накатки их на крыло ТБ-3. «Нижний» вариант — два И-16 — оказался наиболее жизненным, успешно прошел испытания и 25 мая 1943 года

был применен в Великой Отечественной войне для разрушения моста через Дунай у ст. Черноводы. Попытки выполнить эту задачу самолетами Ил-4 не дали результатов из-за сильной противовоздушной обороны противника. Тогда было послано «Звено-СПб». ТБ-3, пройдя незаметно над морем, доставил два самолета И-16 с двумя бомбами ФАБ-250 каждый предельно близко к цели. Истребители отцепились и, подойдя на большой скорости и высоте, неожиданно для противника удачно сбросили бомбы с пикирования. На обратный путь топлива хватило.

В годы Второй мировой войны продолжался количественный и качественный рост военной авиации. В большинстве стран завершилось ее оформление как одного из видов вооруженных сил. Количество самолетов воюющих коалиций стало исчисляться десятками тысяч. Наша авиация в Великой Отечественной войне одержала блестящую победу над сильным воздушным противником и внесла большой вклад в дело разгрома врага.

Новую эру в истории авиации ознаменовало появление реактивных двигателей. Значительный вклад в их разработку внесли российские ученые и конструкторы. Б. С. Стечкин к 1929 году разработал теорию воздушно-реактивных двигателей. Во второй половине 30-х годов в СССР, Англии, Германии, Италии и США шла напряженная работа по созданию реактивных двигателей. В 1937 году начал работать над первым отечественным авиационным турбореактивным двигателем (ТРД) А. М. Люлька. 15 мая 1942 года летчик Г. Я. Бахчиванджи совершил первый полет на экспериментальном реактивном самолете БИ-1 с жидкостным ракетным двигателем (ЖРД), созданном под руководством В. Ф. Болховитинова.

За рубежом первые полеты самолетов с реактивными двигателями были совершены: в 1939 году в Германии («Хейнкель»), в 1940—1941 годах в Италии («Кампани-Капрони»), в 1941—м в Англии («Глостер»), в 1942-м в США («Эркомет»). Созданные в 1941—1942 годах немецкие самолеты Ме-262 с ТРД и Ме-163 с ЖРД в конце войны в небольшом количестве поступили на фронт, однако никакого влияния на ход воздушных сражений оказать уже не смогли. В боевых действиях во

Второй мировой войне (в борьбе с самолетами-снарядами) принимали участие и английские реактивные двухмоторные истребители «Глостер Метеор». В ноябре 1945-го на специальном самолете «Глостер Метеор IV» с ТРД был установлен мировой рекорд скорости 969,9 км/ч.

После Великой Отечественной войны российские ученые и конструкторы получили возможность расширить работы по созданию реактивных самолетов, внедрению в производство более совершенной техники, основанной на использовании всех достижений смежных наук. Разработкой ТРД занимались конструкторские коллективы А. М. Люльки, В. Я. Климова, Н. Д. Кузнецова, В. В. Уварова, С. К. Туманского и др. В сжатые сроки были созданы различные типы реактивных двигателей для военных и гражданских самолетов. Первые испытательные полеты советских реактивных самолетов с ТРД (Як-15 и МиГ-9) состоялись 24 апреля 1946 года, а во время парада 1 мая 1947-го над Красной площадью пролетели уже 100 реактивных самолетов.

Резкое повышение скорости полета поставило перед учеными и конструкторами новые проблемы: на скоростях полета свыше 700 км/ч начинало сказываться явление сжимаемости воздуха, увеличивалось лобовое сопротивление, ухудшались устойчивость и управляемость самолета. Приближение скорости полета к скорости звука требовало изыскания новых форм самолетов. Проведенные научные исследования и экспериментальные разработки показали, что крылья самолетов, предназначенных для полета на больших скоростях, должны иметь стреловидную форму в плане и тонкий профиль. Академики С. А. Христианович, М. В. Келдыш и другие ученые, развивая идеи С. А. Чаплыгина, разработали практические рекомендации относительно путей преодоления звукового барьера. Одновременно ученые решили ряд проблем, связанных с большими скоростями полета и возникшими затруднениями в управлении самолетом в полете и при посадке.

Коллективы КБ А. С. Яковлева, А. И. Микояна, С. А. Лавочкина, А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, П. О. Сухого, О. К. Антонова и др. в короткие сроки разработали новые типы реактивных бомбардировщиков, истребителей, транс-

портных самолетов, по многим показателям превосходивших зарубежные образцы авиационной техники. В декабре 1948 года на экспериментальном реактивном самолете Ла-176, имевшем крыло со стреловидностью 45° , при полете со снижением была достигнута скорость звука.

Развитие авиации и ракетной техники сыграло наряду с другими достижениями научно-технического прогресса важнейшую роль в развитии космических кораблей и мощных многоступенчатых ракет-носителей. В ряде стран проводятся исследовательские, экспериментальные и конструкторские работы по созданию орбитальных и воздушно-космических самолетов — ЛА, имеющих аэродинамическую компоновку, близкую к компоновке сверхзвукового самолета, а скорости полета — достигающие первой космической. Продолжающийся научно-технический прогресс создает благоприятные условия для дальнейшего быстрого развития авиации.

Подводная авиация

В военной истории утверждение о том, что ни одна бомба не падала на территорию Соединенных Штатов, является своеобразной аксиомой. Однако это утверждение не соответствует истине. Чтобы доказать это, сделаем небольшой экскурс в практику использования авиации с борта... подводных лодок.

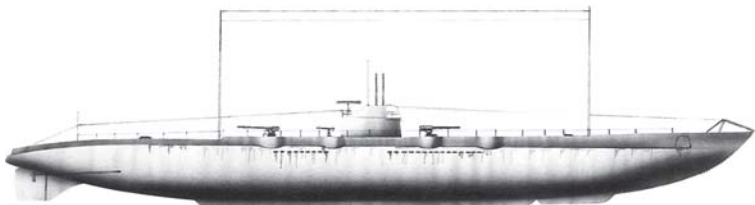
Опыт боевого применения кайзеровских подводных лодок в начале Первой мировой войны выявил не только их блестящие качества, но и ряд серьезных технических недостатков. И прежде всего — ограниченность обзора. Действительно, даже когда субмарина всплывала, с высоты ее рубки просматривалось лишь 10—12 миль водной поверхности. Это, конечно, очень мало, особенно при действии на океанских коммуникациях одиночных подводных лодок очень большого водоизмещения, способных находиться в море более 100 суток.

Их автономность ограничивалась запасом торпед, поэтому такие субмарины имели сильное артиллерийское вооружение (150 мм), что позволяло тратить торпеды лишь в крайнем случае. Например, первая в мире подводная лодка этого класса — немецкая U-155 — вышла из Кили 24 мая 1917 года, а вернулась только через 105 дней. За время похода лодка прошла 10 220 миль, из которых только 620 — под водой, и потопила 19 судов (причем 10 из них — артиллерией), спокойно следовавших своей дорогой без всякого прикрытия.

Результатом этого беспрецедентного по длительности рейда явилось вынужденное расширение странами Антанты района применения конвоев. В рапорте об итогах похода командир указал, что главной трудностью для экипажа были недели ожидания цели даже в районах с достаточно оживленным судоходством из-за ограниченной возможности обзора.

И тогда конструкторы задумались: как поднять «глаза» лодки? Ответ напрашивался сам собой — попробовать оснастить лодку самолетом. Он мог бы разыскивать вражеские корабли, наводить на них субмарину, обеспечивать ее связь с эскадрой или базой, вывозить раненых, доставлять запчасти и даже защищать лодку от атак противника. В общем, самолет, безусловно, смог бы значительно улучшить боевые качества субмарины. Однако перед конструкторами встали огромные технические трудности. То, что для подлодки годился лишь небольшой плавающий, притом разборный аэроплан, было очевидно. Но каким сделать ангар на борту, как он повлияет на характеристики лодки, особенно на ее плавучесть, где и как хранить горючее и запасы для самолета? Кроме того, надо было преодолеть и психологический барьер: в то время идея лодочного самолета звучала откровенно фантастично, как полет на Луну. Практически имели место только единичные опыты по взлету самолетов с борта линкоров, то есть самых больших надводных кораблей. Может, это очередная «идея фикс»? Ответить на эти вопросы мог только эксперимент.

В 1916 году в Германии была заложена серия гигантских подводных крейсеров типа U-139—U-145, водоизмещением 2483 т, длиной 92 м и экипажем в 62 человека. Лодка

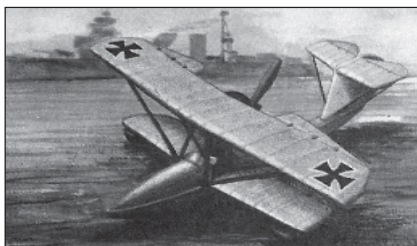


Немецкий подводный крейсер U-139

была вооружена двумя 150-мм орудиями, шестью 500-мм торпедными аппаратами, развивала скорость до 15,3 узла и могла пройти 17 800 миль 8-узловым ходом. В том же году фирма «Ганза Бранденбург» получила заказ на самолет для этого «подводного дредноута». Занялся этим заказом в то время молодой, но в дальнейшем всемирно известный конструктор Э. Хейнкель. Уже в начале 1918 года начались испытания W-20 — маленькой разборной лодки-биплана с мотором «Оберурсел» мощностью 80 л.с. Впрочем, машина далеко не блистала своими данными: скорость каких-то 118 км/ч, радиус полета — 40 км, высота — до 1000 м, размах крыльев — 5,8 м, длина — 5,9 м. Правда, на сборку и разборку биплана уходило всего 3,5 минуты, а весил он лишь 586 кг.

Поражение кайзеровской Германии остановило все работы по строительству и подводных лодок, и самолетов для них. Только вошедшая в строй U-139 была возвращена из своего первого боевого похода с полдороги и передана на репарации в состав французского флота, где благополучно прослужила до 1935 года.

Главного конструктора немецких подводных крейсеров О. Флама с группой его инженеров пригласили для работы в Японию, а лодочными самолетами заинтересовались американские моряки. Они связались с Э. Хейнкелем и на немецком заводе «Гаспар» заказали два самолета V-1. Их предполагалось хранить внутри лодки, поэтому новый самолет был еще меньше, чем W-20: весом 520 кг с мотором в 60 л.с., который обеспечивал скорость 140 км/ч. Практического применения эти экспериментальные машины так и не нашли, и в 1923 году один из них был продан в Японию.

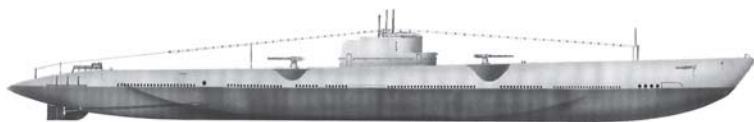


«Подводный»
самолет W-20

Через год американцы сами построили аналогичный самолет — «Мартин МС-1» — для вступившего в строй в 1925 году океанского подводного крейсера «Аргонавт». По сути дела, американцы просто усовершенствовали проект трофейной U-139, не меняя ничего в принципе. Сверхлегкий гидроплан весом 490 кг развивал скорость 166 км/ч, но его сборка и подготовка к полету занимали 4 ч, а разборка и того больше. Подводники категорически отказались от такого помощника.

В 1926 году был готов еще один американский «подводный» самолет — «Х-2», который мог взлетать с «Аргоната», когда он занимал позиционное положение. Предстартовые операции на этой машине завершались за 15—20 мин, но подводникам и это пришлось не по душе: они не взяли самолет на вооружение и прекратили всякие эксперименты подобного рода. Американцы окончательно убедились в бесперспективности разборных самолетов и сделали вывод, что крылатые машины для подводных лодок должны быть складывающимися и храниться в ангаре.

Эстафету в создании «подводных крыльев» приняли англичане. В 1917—1918 годах Гранд Флит пополнился тремя необычными подводными мониторами, лодками, вооруженными 12-дюймовыми орудиями, снятыми со старых броненосцев. По замыслу Адмиралтейства, эти огромные субмарины водоизмещением 2000 т предназначались для поддержки торпедных атак и обстрела побережья. Они имели длину 90 м, экипаж 65 человек и могли развивать скорость до 15 узлов. Идея себя не оправдала, а вскоре головная лодка М-1 погибла в результате аварии. М-3 решили переоборудо-



Американская подводная лодка «Аргонавт»

вать в подводный минный заградитель, а М-2 — в подводный авианосец. Двенадцатидюймовка была демонтирована, а на ее месте вблизи рубки соорудили легкий ангар длиной 7 м высотой 2,8 и шириной 2,5 м с большим герметическим торцевым люком. При погружении в воду ангар заполнялся сжатым воздухом, чтобы его стенки могли противостоять давлению.

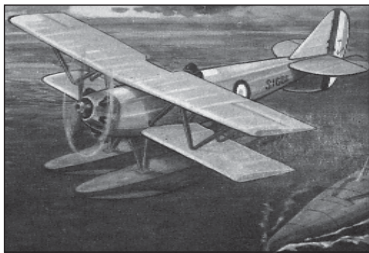
Адмиралтейство предложило создать самолет для подводного авианосца небольшой фирме «Парнел», строившей спортивные аэропланы. И 19 августа 1926 года в воздух ушел гидросамолет «Пэто» с мотором «Люцифер» мощностью 128 л.с. Несмотря на скромные размеры машины (длина — 8,6 м, размах крыльев — 6,8 м), в ее кабине помещались два человека — пилот и наблюдатель. После испытаний на втором экземпляре «Пэто» установили более мощный мотор (185 л.с.) и скорость возросла до 185 км/ч. При прежних размерах вес составил 886 кг, а высота полета достигла 3200 м. Именно эту машину, заслужившую высокую оценку, и приняли на вооружение. Правда, начавшиеся в 1927 году испытания показали весьма низкую эффективность системы из-за очень большого времени, затрачиваемого на взлет, поскольку первоначально извлеченный из ангара «Пэто-2» спускали на воду с помощью поворотного крана, а разбежался и взлетал он уже самостоятельно. Потом на лодку установили пневматическую катапульту, которая мгновенно выбрасывала самолет в небо. Все это позволило сократить время взлета до вполне приемлемых 5 мин. Эксперимент сочли удачным и стали подумывать о его более широком внедрении.

26 января 1932 года подлодка М-2 затонула в проливе Ла-Манш вместе с самолетом «Пэто» и всем экипажем. Когда английские водолазы спустились на место катастрофы, они обнаружили, что люк ангара открыт. Это трагическое проис-

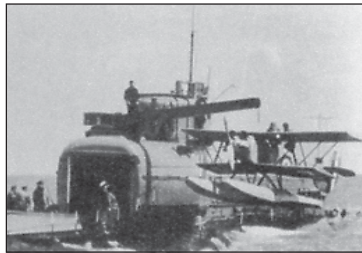
шествие нанесло смертельный удар по английской подводной авиации.

Решило обзавестись подводным авианосцем и командование флота Италии. В 1928 году на палубе крейсерской лодки «Эttore Фьеррамоска» соорудили герметичный ангар, а фирма «Макки» к следующему году построила небольшой одноместный разборный гидросамолет М-53 с мотором «Цитрус» мощностью 80 л.с. Несмотря на хорошие результаты летных испытаний, программа неожиданно была закрыта. Оказалось, что модернизированная лодка никак не желала погружаться с самолетом на борту, так как просторный ангар обладал слишком большим запасом плавучести.

Более успешно шли дела у французов. В 1929 году они спустили на воду гигантский подводный крейсер «Сюркуф» водоизмещением 4300 т и длиной 119,6 м. Лодка предназначалась для охраны атлантических конвоев и должна была вступать в артиллерийский бой с любым рейдером типа вспомогательного крейсера, а боевые корабли атаковать торпедами. Поэтому вооружение французской субмарины не имело больше аналогов: на ней установили броню, башенные 203-мм орудия, четыре 37-мм автомата и 12 торпедных аппаратов (четыре внутренних носовых и четыре спаренных внешних). Для своевременного обнаружения рейдеров противника лодку снабдили небольшим гидропланом-разведчиком. Экипаж этой подводной лодки-гиганта состоял из 150 человек. Наибольшая скорость хода достигала 18 узлов.



Английский самолет
«Пэто-2»



Ангар английской
субмарины М-1



Французский подводный крейсер «Сюркуф»

Авиаангар длиной 7 м и диаметром 2 м находился на палубе за рубкой. После всплытия лодки самолет выводился на корму, собирался, запускался мотор, а люк в ангар задраивали. Лодка занимала позиционное положение (притапливалась), вода смывала самолет, и летчик начинал разбег. Сначала на «Сюркуф» базировался «Бессон МВ-5» со 120-сильным мотором. Самолет весил 765 кг, развивал скорость 163 км/ч и мог подниматься на высоту 4200 м. Длина машины — 7 м, размах крыльев — 9,8 м. В 1933 году его место занял более совершенный двухместный самолет «Бессон МВ-411» с тем же мотором. Вес машины достиг 1050 кг, длина — 8 м, а размах крыльев — 11,9 м, зато технические характеристики были достаточно высоки: скорость — 185 км/ч; высота полета — 1000 м, дальность — 650 км, а самое главное — на сборку и разборку уходило менее 4 мин.

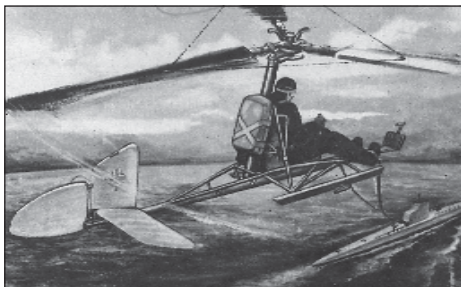
«Сюркуф» успешно прослужил до 1940 года. После поражения Франции лодка ушла в Англию, где ее экипаж присоединился к силам, возглавляемым Шарлем де Голлем. МВ-411 несколько раз летал на разведку, но в 1941 году получил серьезные повреждения и больше не использовался. А 18 февраля 1942 года в Карибском море погиб и сам «Сюркуф» — охраняя конвой, он был протаранен подопечным транспортом. Спасенных не было...

В Советском Союзе разработкой подводных крыльев в начале 30-х годов занялся известный создатель гидросамолетов И. В. Четвериков. Для крейсерских лодок серии «К» он предложил самолет, занимающий на редкость мало места и названный СПЛ. Представителям флота идея понравилась, и в 1933 году началась постройка первого варианта амфибии, на котором проверили конструкцию и убедились в устойчивости на воде и в воздухе.

В конце 1934 года СПЛ сделали, перевезли в Севастополь, и морской летчик А. В. Кржиженковский провел испытания. По своей схеме СПЛ был двухместной летающей лодкой со свободно несущим крылом, над которым находился мотор М-11 с тянущим винтом. Хвостовое оперение, стабилизатор и два киля крепились на специальной раме. Конструкция была выполнена из дерева, фанеры, полотна и стальных сварных труб. Вес пустого самолета составлял всего 590 кг, а взлетный вес не превышал 875 кг с двумя членами экипажа. Но главным достоинством машины была возможность ее быстрой сборки и разборки. На все это уходило менее 3 мин. Сборка производилась в обратном порядке за 3—4 мин. При этом для стыковки узлов использовались не традиционные гайки и болты, а быстръемные пальцы-фиксаторы.

После прихода к власти нацистов и адмиралы «Кригсмарине» вспомнили экзотический аэроплан, созданный в 1918 году Хейнкелем. Однако к этому времени сам метр был занят гораздо более серьезными разработками, поэтому развитие идеи поручили фирме «Арадо», которая к началу 1940 года построила одноместный поплавковый гидроплан-разведчик Ар-231 с мотором мощностью 160 л.с. Размах крыльев этого самолета достигал 10,2 м, длина — 7,8 м, полетный вес — 1050 кг, а помещался он в ангаре диаметром всего 2 м. Самолет набирал скорость до 180 км/ч, но его потолок не превышал 300 м, зато в воздухе он мог продержаться 4 ч, пролетев более 500 км. Вроде бы неплохо, но на сборку Ар-231 уходило около 10 мин, что моряки считали неприемлемым. И тогда конструкторы попробовали подарить подводникам иную новинку.

В 1942 году специалисты фирмы «Фокке-Анхелис» придумали привязной змей-автожир Фа-330А — внешне хрупкое сооружение, весом 200 кг (вместе с пилотом), состоявшее из легкой рамы с сиденьем наблюдателя и приборной доской, увенчанной трехлопастным винтом-ротором. Узлы аппарата хранились в двух стальных пеналах на палубе лодки и через 5—7 мин превращались тремя сборщиками в готовое изделие. Обратная процедура занимала лишь 2 мин.



Германский змей-автожир Fa-330A

Для запуска этого сооружения лодка набирала максимальную скорость, винт-ротор раскручивался сжатым воздухом, и змей послушно взлетал на привязи длиной 150 м на высоту около 120 м. Для того чтобы безмоторный аппарат висел в небе, субмарине все время нужно было идти полным ходом, не меняя курса, что резко ограничивало ее маневренность. Кроме того, спуск с максимальной высоты мог занять более 10 мин, что ставило подводников в очень опасное положение в случае обнаружения самолета противника. И все-таки, несмотря на эти неудобства, в 1943 году автожир приняли на вооружение и построили более 100 экземпляров, причем большинство поместили на лодках, находившихся в Индийском океане.

Однако дальше всех в деле создания подводной авиации, бесспорно, продвинулись японцы. Методично готовясь к войне на океанских просторах, японская разведка интересовалась всеми новинками в области военно-морского флота и морской авиации. И поэтому нельзя считать случайным тот факт, что именно японцы перекупили в 1923 году у Америки немецкий V-1. В середине 20-х годов в Японии началось проектирование огромных океанских лодок, снабженных самолетом-разведчиком. Поступившие на вооружение в 1931—1932 годах шесть субмарин типа «Юнсен 1М» имели водоизмещение 2920 т и радиус действия 14 000 миль; вооружение их состояло из двух 150-мм орудий и шести торпедных аппаратов, а экипаж насчитывал 92 человека. В носовой части устанавливался цилиндрический ангар для гидроплана и катапульта для его запуска.

Самолет хранился в сложенном виде, а для его обслуживания в ангар имелся доступ и в подводном положении. Первой японской подлодкой, получившей на вооружение аэроплан, стал подводный крейсер И-5. Эти подводные корабли строились для действия на океанских коммуникациях, а самолеты — для разведки и поиска целей, но события развивались так, что использовать эти крошки пришлось для решения совсем других задач.

18 апреля 1942 года со стороны Тихого океана к Токио приблизилось несколько двухмоторных самолетов. На город посыпались бомбы, вспыхнули пожары.

Понятно, что этот налет был в большей степени политической демонстрацией, чем военной акцией. Дело в том, что большие расстояния и трудности взлета с авианосцев береговых самолетов не позволяли им брать значительный бомбовый груз. Но Япония находилась тогда в зените своего могущества, и налет на столицу империи был воспринят как пощечина. Уязвленное самурайское самолюбие требовало мести, однако технические возможности страны явно отставали от честолюбивых замыслов ее политиков.

15 августа 1942 года из военно-морской базы Иокосука к американским берегам вышла подводная лодка И-25, на борту которой находился самолет, переоборудованный в сверхлегкий бомбардировщик. Одномоторный гидроплан типа «аягумос» принимался в носовой палубный ангар субмарины. Маленькая и столь же малонадежная машина выстреливалась в воздух катапультной и могла совершать трехчасовые полеты со скоростью 165 км/ч.

Конечно, две 75-килограммовые бомбы, которые мог поднимать самолет, не делали его грозным средством нападения, а отсутствие оборонительного вооружения, примитивность навигационного оборудования и низкие летно-технические качества превращали пилота в близкое подобие камикадзе. Но командование было уверено, что недостатка в добровольцах не будет. Объектом нападения, учитывая полную беззащитность «аягумоса», выбрали безлюдные лесные массивы Америки. В одну из ночей, незадолго до рассвета, И-25 всплыла у побережья штата Орегон и выпустила в небо свой само-

лет. Через час пилот, ротмистр Фудзита, убедился в том, что достиг цели. Земля грозного противника, который кичился своей неуязвимостью, простиралась под матерчатыми плоскостями его самолета. Фудзита нажал кнопку бомбосбрасывателя, и фосфорные бомбы полетели вниз. Через несколько минут два столба густого дыма поднялись над лесом, а еще через час «аягумос» благополучно приводнился у борта подлодки. В тот же день, уже после захода солнца, вылет повторили. Однако в этот раз он прошел не так благополучно, ибо на обратном пути пилот заблудился. Как это ни парадоксально, его спасло плохое техническое состояние И-25: лодка оставляла за собой масляный след, именно по этому следу и нашел ее Фудзита. Результаты налета оказались даже лучше, чем ожидали сами японцы: возникли два сильнейших пожара. Огонь уничтожил целые поселки, погибло несколько человек. Однако от применения «аягумосов» пришлось отказаться: японцы прекрасно понимали — то, что Фудзита заблудился, вовсе не случайность. Случайность — то, что он сумел найти лодку. Налет решили повторить на более совершенных машинах.

С 1938 года в состав японского флота стали поступать новые лодки серии «Кайдай I» — мощные субмарины длиной 102 м, водоизмещением 2440 т, вооруженные помимо одной 140-мм пушки и шести торпедных аппаратов двумя разведывательными самолетами. Ангар и катапульты стояли перед рубкой. Но к этому времени конструкторы создали двухместный биплан «Ватабане-Е9W1» с мотором «Хитахи Тэмп» мощностью 350 л.с. и десятиметровыми крыльями, складывающимися назад. Размеры его как раз подошли под ангар новой лодки (правда, влезал туда лишь один самолет). 1250-килограммовый Е9W1 обладал неплохими летными данными: максимальной скоростью 233 км/ч, потолком 6750 м. Он мог держаться в воздухе более 5 ч, но служба этого самолета была недолгой: вскоре на смену ему пришел более совершенный моноплан Е14W1, созданный фирмой «Июосука». Боевое крещение новичков произошло 7 декабря 1942 года, когда, взлетев с субмарин И-9 и И-15, они отсняли панорамы американской базы Перл-Харбор,



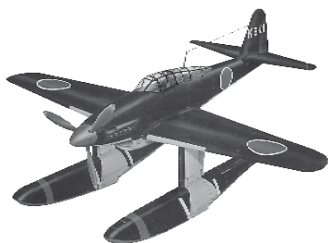
Японский подводный авианосец И-400

только что подвергшейся ударам японской морской авиации. «Глен» (забияка), как прозвали эти машины, весил 1450 кг, мотор «Хитахи Тэмп» позволял ему развивать скорость до 270 км/ч и совершать пятичасовые полеты. Вооружение состояло из 7,7-мм турельного пулемета, трех 50-кг бомб и полного комплекта навигационного оборудования. При отсутствии второго члена экипажа бомбовая нагрузка могла быть доведена до 300 кг.

В сентябре 1942 года И-9 и И-15 выпустили свои самолеты у побережья штата Аризона. На этот раз машины с красными кругами на плоскостях действовали открыто, вызвав немалый переполох среди обывателей, уже свыкшихся с тем, что боевые действия проходят где-то далеко, в другом полушарии. Конечно, шесть 50-кг бомб — удар чисто символический, но самурайские амбиции он немного удовлетворил.

Однако главным для лодочных самолетов была все-таки разведка: несколько результативных разведывательных полетов они совершили над территорией Австралии и Новой Зеландии, а «Глен» с И-15 даже показал свои красные круги над Сиднеем. Самолет с И-10 31 мая 1942 года осуществил разведку бухты Диего-Суарес на острове Мадагаскар, на основании данных которой была проведена успешная атака судов сверхмалыми подводными лодками.

Но адмиралу Яомото, горячему поклоннику морской авиации, одной разведки было мало. Он задумал нанести Америке действительно серьезный удар — вывести из строя Панамский канал, разбомбив его шлюзы. Претворяя его замыслы в жизнь, японские верфи заложили суперсубмарины серии «АI» водоизмещением 4750 т. Головная из них, И-400, предназначалась для двух самолетов, но потом ангар перестроили для трех бомбардировщиков. Японцам уда-



Самолет «Сейран»

лось построить три таких подводных авианосца, но отличиться в боях они не успели: война окончилась. А двумя годами раньше фирма «Аихи» вывела на испытания М6А1 — вполне современный бомбовоз «Сейран» («Горный туман»). Машина весила 4925 кг и была оснащена двигателем мощностью 1250 л.с., что позволяло развивать ей вполне приличную скорость 480 км/ч. Длина самолета — 11,5 м, размах крыльев — 12,5 м, экипаж — 2 человека, бомбовая нагрузка — от 350 до 850 кг (при минимуме горючего) или одна торпеда. Для запуска гидроплана в небо была предусмотрена 40-метровая пневматическая катапульта. В общем, это был действительно настоящий подводный авианосец, но, к счастью для американцев, ему так и не удалось повоевать.

Подготовка к налету на Панаму началась в феврале 1945 года и проводилась с исключительной тщательностью. Для тренировок даже были построены макеты шлюзов канала. Однако военная обстановка все ухудшалась, и эффектная, но далеко не самая актуальная операция все откладывалась и откладывалась. Наконец ее все-таки решили провести, но попутно решить и ряд других задач. 25 августа планировался удар по атоллу Улити, а затем подводные авианосцы должны были направиться к Панаме. 6 августа И-400 и И-401 вышли в море, и трудно предсказать, чем мог закончиться этот вояж, но 16 августа пришло распоряжение о капитуляции и возвращении на базу. «Сейраны» было приказано уничтожить, и их просто выбросили за борт.

В 1980-е годы в США были также выдвинуты предложения о переоборудовании атомной подводной лодки «Хелибад» в подводный авианосец. Для этой цели предполагалось установить ангар для двух самолетов вертикального взлета и посадки «Харриер». Однако до сих пор ни один проект современного подводного авианосца реализован не был.

ЛИТЕРАТУРА

- Авиационная книга рекордов Гиннеса. — М., 1995.
- Алексеев В. Н. Корабли-герои. — М., 1970.
- Балтийский флот (исторический очерк). — Л., 1960.
- Беккер К. Немецкие морские диверсанты. — М., 1958.
- Белавин Н. И. и др. Боевые катера. — М., 1971.
- Белькинд Л. Д., Конфедератов И. Я., Штейнберг Я. А. История техники. — М.—Л., 1956.
- Бескоровный Л. Г. Хрестоматия по русской военной истории. — М., 1947.
- Бранденбург Н. Исторический каталог С.-Петербургского артиллерийского музея. 1877. Т. I.
- Бранденбург Н. 500-летие русской артиллерии. — СПб., 1889.
- Боевые корабли мира: Иллюстрированная энциклопедия /Под ред. Э.Р. Макарова. — СПб., 1995.
- Боголюбов Н. История корабля. — М., 1879.
- Боевая летопись русского флота. — М., 1948.
- Боевое использование авианосцев: Тематический сборник. — М., 1973.
- Боевые корабли мира: Иллюстрированная энциклопедия. — СПб., 1996.
- Боргезе В. Десятая флотилия МАС. — М., 1957.
- Бру В. Подводные диверсанты. — М., 1957.
- Веселаго Ф. Н. Очерки русской морской истории. — СПб., 1875.
- Внуков В. П. Артиллерия. — М., 1938.
- Военная энциклопедия. — СПб., 1913. Т. 1—5.
- Всемирная история войн. — М.—СПб. Т. 1—4.
- Вторая мировая война 1939—1945 гг. — М., 1958.
- Гагин В. В. Сверхмалые подводные лодки. — Воронеж, 1996.
- Гончаров Л. Г., Денисов Б. Д. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914—1918 гг. — М.—Л., 1940.
- Данилевский В. В. Русская техника. — М.—Л., 1948.
- Демочкин Ю. А. Специальное оружие флота. — Екатеринбург, 1998.
- Доценко В. Д. Битвы российского флота: XVIII—XX вв. — СПб., 1998.
- Зарубежное военное обозрение, 1980, № 3, 4, 7; 1983, № 3; 1990, № 7; 1993—1999.
- История военно-морского искусства. — М., 1969.
- История войны на Тихом океане. — М., 1958.
- Каторин Ю. Ф. и др. Уникальная и парадоксальная военная техника. — СПб., 1998.
- Корбет Ю. Операции английского флота в мировую войну. — Л., 1941.
- Крылов А. Н. Воспоминания и очерки. — М., 1956.
- Кузьмин А. Н. Записки по истории торпедных катеров. — М.—Л., 1938.
- Мировая война 1939—1945 гг. — М., 1957.
- Михайлов А. А. Линейные корабли типа «Конте ди Кавур». — СПб., 1996.
- Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. — М.—Л., 1946.

- Морисон С. Э.* Битва за Атлантику. — М., 1956.
«Морская коллекция», 1975—2000.
- Платонов А. В.* Линейные силы подводного флота. — СПб., 1998.
- Пономарев А. Н.* Советские авиационные конструкторы. — М., 1990.
- Прочко И. С.* История развития артиллерии. — СПб., 1994.
- Пузыревский К. П.* Повреждения кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть. — Л., 1939.
- Роскилл Р.* Флот и война. — М., 1967.
- Семанов С. В.* Макаров. — М., 1972.
- Советская военная энциклопедия. — М., 1977.
- Справочник корабельного состава ВМФ мира. — М., 1944.
- Справочник по иностранным флотам. — М., 1966.
- Справочник по иностранным флотам. — М., 1971.
- Томази А.* Морская война на Адриатическом море. — СПб., 1997.
- Трубицын С. Б.* Линкоры второстепенных морских держав. — СПб., 1998.
- Флот в Первой мировой войне. /Под ред. Н. Б. Павловича. — М., 1964.
- Чернышев В. Ф.* Надводные корабли в современной войне. — М., 1945.
- Четверухин С. В.* История корабельной и береговой артиллерии. — Л., 1939.
- Шавров В. Б.* История конструкции самолетов в СССР. 1938—1950. — М., 1994.
- Шерман Р. С.* Американские авианосцы в войне на Тихом океане. — М., 1956.
- Шершов А. В.* История военного судостроения. — Л., 1940.
- Энциклопедия кораблей /Под ред. К. Маршала. — СПб., 1997.
- Яковлев А. В.* Цель Жизни. — М., 1969.
- Яковлев В. В.* История крепостей. — СПб., 1995.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Небываемое бывает	5
Одиссея вице-адмирала М. Шпее	9
Предтеча Перл-Харбора	44
Роковые крейсера Британии	54
Боевые рекорды подплава	62
Потомству в пример	85
Сражение в Норвежском море	95
«Жестянки» держат бой	109
Битва «Императоров»	128
Госпожа Удача	139
Незаконный адмирал	155
Погибшие не в бою	161
Чудо у острова Самар	176
Плавучие бомбы	216
Фонари и флаги	238
Забытые творцы подводного оружия	258
Стефан Карлович Джевецкий	261
Михаил Петрович Налетов	277
Российский адмирал Поль Джонс и его стратегическая инициатива	296
У истоков совместной борьбы России и США с международным терроризмом	296
Россия объявляет вооруженный нейтралитет	297
Выдающийся герой американского флота	304
Краснобородые корсары берберийского побережья ...	311
Пленники Хасан-паши	315
Адмирал Российского флота	318
Поль Джонс предлагает свой план	326
Несостоявшиеся замыслы. Последние годы	329
Флот против пиратов	335
Последнее плавание	344
Рейдерство капитана Р. Семса («Сэмтер» и «Алабама» в океане)	351
Капитан Р. Семс прорывает блокаду	352
«Сэмтер» в Атлантическом океане	358

«Алабама» покидает Ливерпуль	373
Снова в Атлантике	380
Ночной бой с «Гаттерасом»	389
На юг, к мысу Доброй Надежды	394
«Алабама» в Индийском океане, тревога в Сан-Франциско	403
Последний бой под Шербуром	409
Международный суд в Женеве	415
Американская экспедиция русского флота	
1863—1864 годов	418
Последний поход «Бисмарка»	429
«Бисмарк» выходит в море	432
Первые контрмеры англичан	433
Прорыв и бой	435
Планы командующего немецкой эскадрой	438
После гибели крейсера «Худ»	440
Англичане ищут «Бисмарк»	441
Поражение и гибель	442
Прежде развивалась военная техника	447
История уникальных летательных аппаратов	
России	530
Древние мечты и дела	530
Ломоносовский почин	535
Полеты и замыслы	539
Менделеевский вклад	551
Н. Е. Жуковский и его современники	556
«Воздушные локомотивы»	563
Первенцы	568
Русские крылья	581
Создание военной авиации	604
Подводная авиация	624
Литература	637

