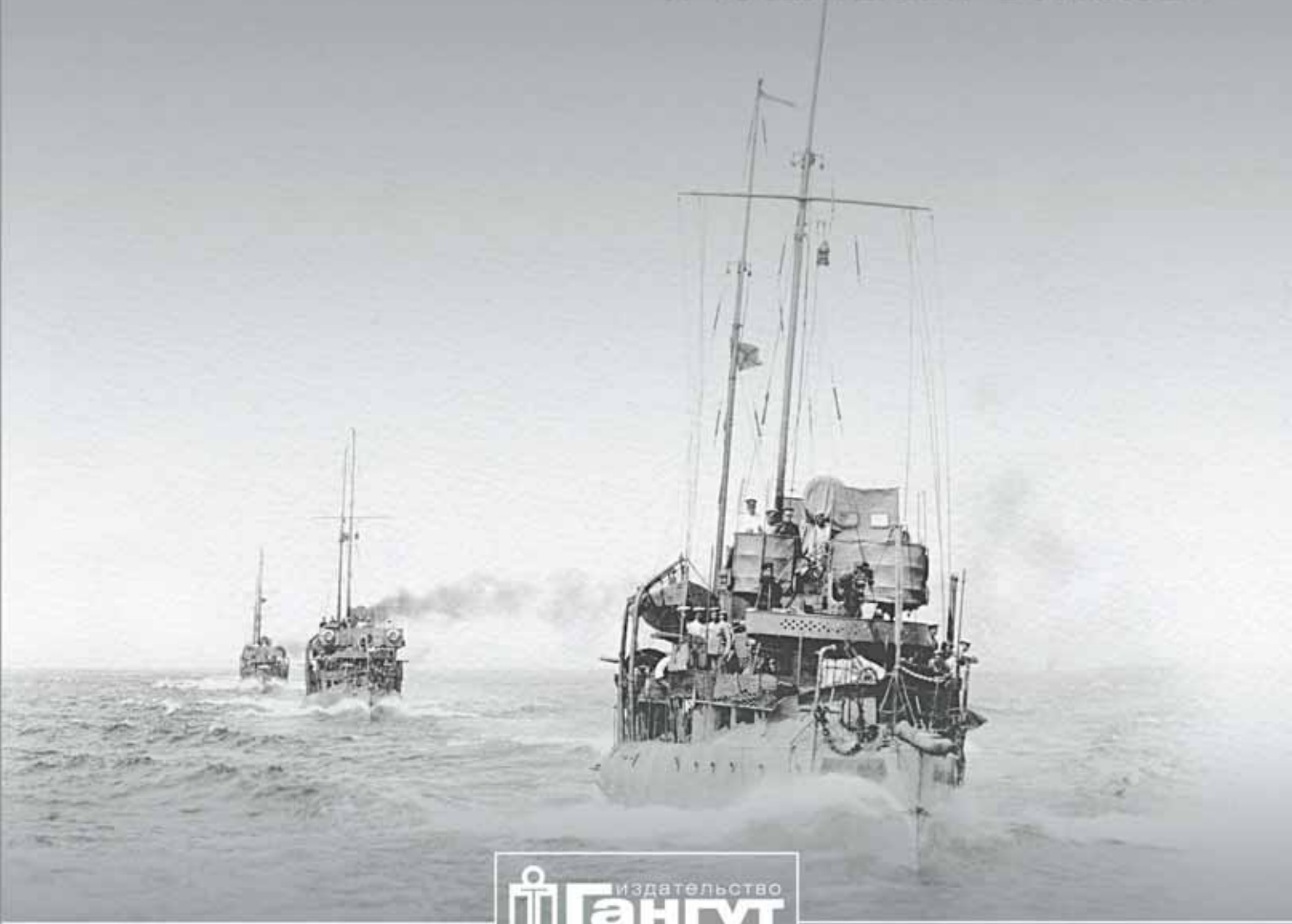




Н. Н. Афонин

Французские **«ТОРПИЛЛЕРЫ»** в русском флоте

Эскадренные миноносцы типов
«Осетр», «Форель»
и «Лейтенант Бураков»





Издается при участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Французские «ТОРПИЛЛЕРЫ» в русском флоте

ЭСКАДРЕННЫЕ МИНОНОСЦЫ ТИПОВ
«ОСЕТР», «ФОРЕЛЬ» И «ЛЕЙТЕНАНТ БУРАКОВ»

Н.Н. Афонин

Содержание:

Тактико-техническое задание и размещение заказов во Франции	3
Миноносцы типов «Осетр» и «Форель».....	6
Постройка и испытания	16
Переход на Дальний Восток	19
В Русско-японскую войну под Порт-Артуром.....	23
Для пополнения действующего флота	32
Эскадренные миноносцы типа «Лейтенант Бураков»	36
Постройка, испытания и перевооружение.....	52
На Балтике в Первой мировой войне.....	61
Курсом на Север	67
В революционной круговерти	72





16 destroyers ordered to be built at French shipyards on the eve and during the Russo-Japanese War, 1904–1905, formed the most numerous sister-ships series had ever been built for the Russian Navy abroad.

The first five ships («Osyttr» and «Forelle» type) had been engaged in the Russo-Japanese War. The last two destroyers of that type joined the Arctic Ocean Flotilla and took part successfully in actions against the German submarines.

11 «Lieutenant Burakov» type destroyers had been used for personnel training of the re-nascent Russian Navy after the Russo-Japanese War. These out-of-day ships had been used for heavy patrol and message service during the First World War.

Французские «торпиллеры» в русском флоте —

так в некоторых документах (от фр. torpilleur — миноносец) неофициально именовали заказанные на французских верфях накануне и в ходе Русско-японской войны 16 эскадренных миноносцев, составивших, пожалуй, самую большую серию однотипных кораблей, построенных для русского флота за рубежом.

Первые пять кораблей типов «Осетр» и «Форель» строились по чертежам известного французского кораблестроителя Огюста Нормана. В ходе Русско-японской войны 1904–1905 годов они при обороне Порт-Артура несли дозорную и разведывательную службу, нередко участвовали в жарких перестрелках с японскими миноносцами, три из них приняли участие в бою у Шантунга 28 июля 1904 года.

В ходе Первой мировой войны два оставшихся миноносца типа «Осетр» вошли в состав флотилии Северного Ледовитого океана, совершив в 1916 году переход из Владивостока в Александровск (ныне Полярный), где успешно действовали против германских подводных лодок.

Заказ на французских верфях еще 11 кораблей типа «Лейтенант Бураков» в период Русско-японской войны преследовал конкретную цель — их скорейшее введение в строй и отправку на театр военных действий до окончания войны. Но достигнуть ее так и не удалось.

Оставшись на Балтике, эти корабли приняли активное участие в подготовке личного состава возрождавшегося русского флота после столь неудачной для него войны с Японией. В годы Первой мировой войны эти уже достаточно устаревшие корабли тем не менее несли нелегкую дозорную и посыльную службу. Венцом их военной карьеры стало участие в легендарном Ледовом походе Балтийского флота весной 1918 года.

Тактико-техническое задание и размещение заказов во Франции

Среди кораблей разных классов, включенных в кораблестроительную программу 1898 года, направленную на усиление русских военно-морских сил на Тихом океане, самыми многочисленными были большие миноносцы, которых катастрофически не хватало в дальневосточных водах. Всего планировалось построить 30 таких кораблей, в том числе 20 — в экстренном порядке, с вводом в строй в ближайшее время.

Для размещения заказов за границей Морской технический комитет (МТК) уже в апреле 1898 года представил в Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКИС) так называемую «программу для составления проектов эскадренного миноносца», или, выражаясь современным языком, тактико-техническое задание. Любопытно, что новые миноносцы в документах изначально назы-

вали эскадренными, хотя официально в Российском флоте этот класс кораблей появился лишь в 1907 году.

Основные требования техзадания МТК заключались в следующем. Водоизмещение корабля — 350 т, нормальный запас угля — не менее 17% от этой величины. Скорость в «непрерывном плавании на все время, какое возможно по нормальному запасу топлива и с увеличенным количеством машинной команды за счет других грузов, во избежание чрезмерного утомления»* — не менее 27 уз. Толщина стальных листов переборок и внутренних палуб выбиралась соразмерно с «давлением столба воды под верхнюю палубу». Особое внимание обращалось на подкрепление носовой части корпуса железными кницами «или иным способом», что позволяло

Чертежи французских миноносцев «Durandal» и «Hallebarde», разработанные под руководством О. Нормана в 1899 году.

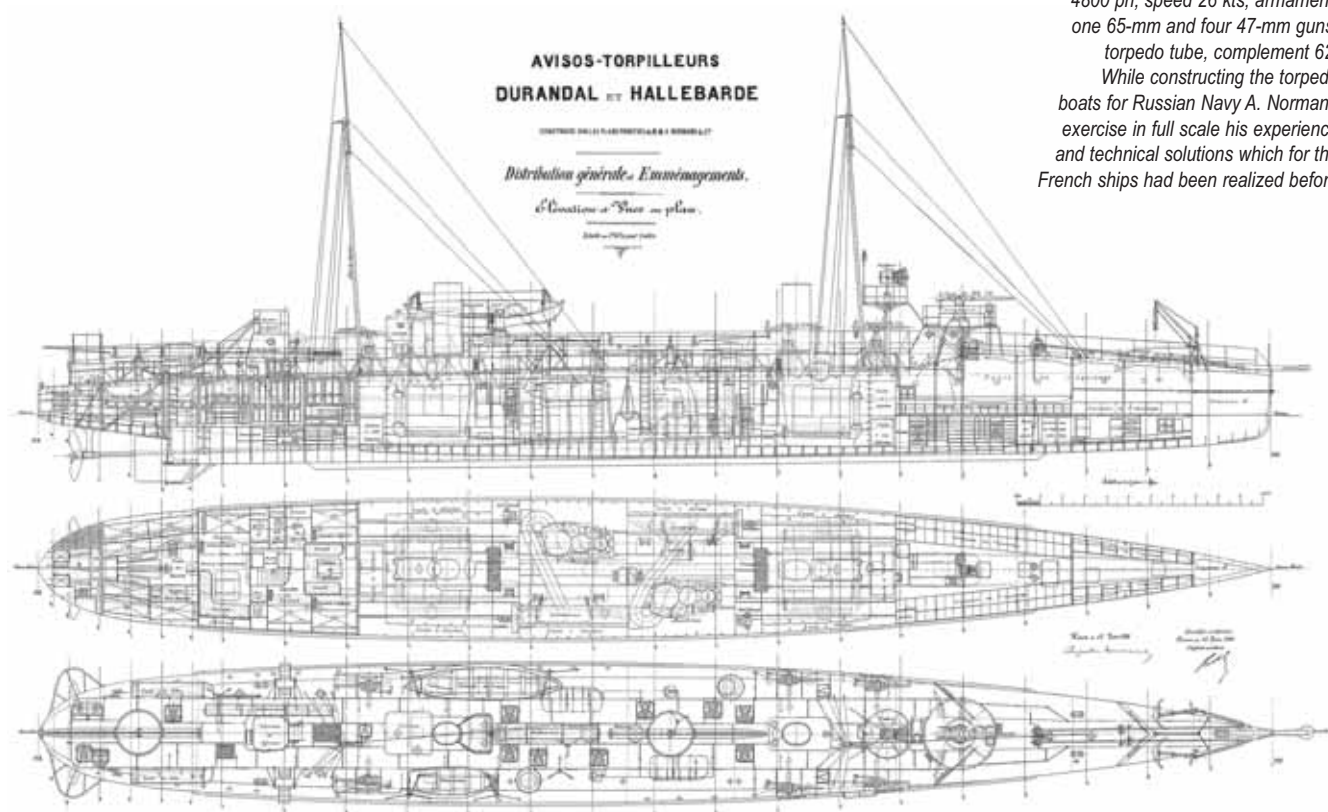
Водоизмещение 300 т, главные размеры 54,9×6,3×3,0 м, мощность механизмов 4800 л. с., скорость хода 26 уз, вооружение: одно 65-мм и четыре 47-мм орудия, один торпедный аппарат, экипаж 62 чел.

При проектировании миноносцев для русского флота О. Норман в полной мере использовал свой опыт и технические решения, реализованные им ранее на французских кораблях

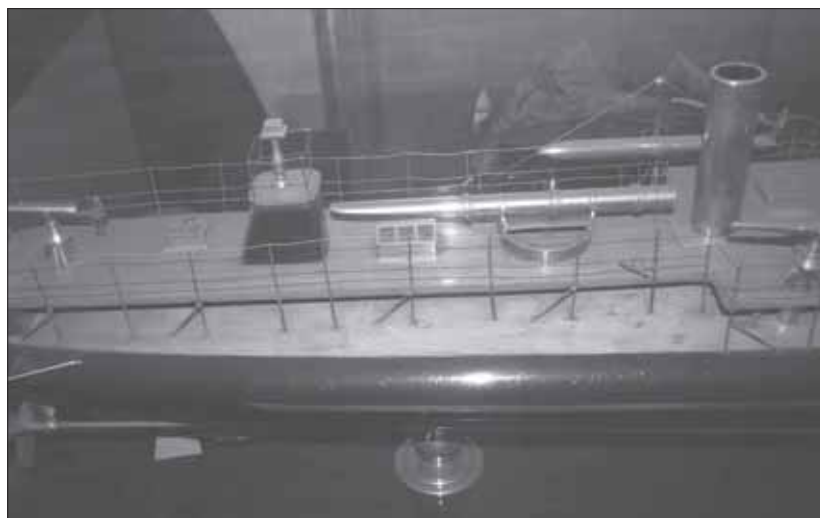
Drawings of French destroyers «Durandal» and «Hallebarde», designed under A. Normand's direction in 1899.

Displacement 300 t, basic dimensions 54,9×6,3×3,0 m, engine power 4800 ph, speed 26 kts, armament: one 65-mm and four 47-mm guns, torpedo tube, complement 62.

While constructing the torpedo boats for Russian Navy A. Normand exercise in full scale his experience and technical solutions which for the French ships had been realized before



* Здесь и далее при цитировании документов стиль и орфография приводятся без изменений.



Модель миноносца «Внимательный», изготовленная в модельной мастерской Морского музея в 1902 году, передает основные конструктивные решения, принятые на французских миноносцах

A model of the destroyers «Vnimatelny» made in the Maritime museum's ship model workshop in 1902, which reproduces major construction solution accepted for the French destroyers

наносить таранный удар. Непременным считалось и условие «возможного отсутствия дерева во внутренних помещениях». Главная энергетическая установка предусматривалась двухвальная, паровые котлы — системы Ярроу или Нормана. Вооружение: два 75-мм и пять 47-мм орудий с боезапасом соответственно по 160 и 270 патронов на ствол, а также три минных (торпедных) аппарата и шесть мин (торпед) Уайтхеда. Правда, «в крайнем случае» допускалось уменьшение вооружения на одно 75-мм орудие и один минный аппарат.

Руководству ГУКИС предстояло решить непростую задачу размещения заказов, обеспечить высокое качество постройки и при этом уложиться в очень жесткие сроки. При этом предполагалось заказать миноносцы на тех верфях, которые «занимаются их постройкой и сами создают типы с полным успехом в отношении морских качеств».

С этой целью оно 17 апреля 1898* года направило техзадание на проектирование миноносцев французскому акционерному (или, как значилось в русском переводе того времени, — анонимному) обществу «Форж э Шантье де ла Медитерране» (Forges et Chantiers de la Méditerranée) с запросом «может ли фирма принять на себя постройку согласно программе одного или нескольких миноносцев и если сможет, то доставить чертеж и спецификацию их, а также заявить цены и сроки постройки». Через четыре дня аналогичное предложение получил и завод О.Нормана (A. Normand & Co). Ему предлагалось построить миноносцы «по тем заданиям, по которым строятся миноносцы для французского флота, но с пушкой в 75 мм», что позволило, как говорилось в составленном на имя управляющего Морским министерством докладе, «получить последние образцы» различных кораблей и «путем их сравнения выработать свой лучший тип».

За проектирование миноносцев как для постройки на своем заводе, так и на заводе общества «Форж э Шантье» взялся О.Норман, обещавший контрактную скорость «свыше 26 узлов» и «возможно лучшие» морские качества.

17 июля проекты контрактов и спецификаций новых миноносцев были рассмотрены комиссией МТК и возвращены на заводы. Отметив, что представленные заводами спецификации кораблей «в общем согласны с заданием...и почти одинаковы между собой», МТК тем не менее настаивал на их полной идентичности, так чтобы «недостающее у одной

* Все даты до 1 февраля 1918 года приведены по старому стилю.



фирмы было бы пополнено из контракта и спецификации другой», при этом МТК буквально завалил подрядчиков огромным количеством различных, часто противоречивых уточнений и дополнений. Потерявший терпение Огюст Норман настоял на личной встрече с генерал-адмиралом великим князем Алексеем Александровичем и высказал свое недоумение по этому поводу. Аргументы французского кораблестроителя показались генерал-адмиралу убедительными. Тотчас же последовал приказ, подписанный управляющим Морским министерством адмиралом П.П. Тыртовым, запрещающий «делать на миноносцах чего-либо, выходящего из предвиденного контрактом». Следствием столь поспешного решения стало изъятие из договора весьма важных пунктов — например, об испытании переборок на водонепроницаемость «наливанием воды под верхнюю палубу», а также об устройстве парового отопления, так необходимого при плавании в северных водах.

Со своей стороны О. Норман «в угоду Его Высочеству» согласился принять условия выплаты штрафа за срыв контрактных сроков в случае забастовок, предложив обществу «Форж э Шантье» сохранить этот пункт и в своем контракте, на что последнее ответило категорическим отказом. Следует отдать справедливость генерал-адмиралу, который узнав об этом, исключил такой пункт и из контракта с заводом Нормана.

Как бы то ни было, дело сдвинулось с мертвой точки, и в начале ноября русский морской агент в Париже капитан 2 ранга С.П. Шеин получил наконец разрешение на заключение контрактов. 6 декабря О.Норман обязался

построить два миноносца по цене 1 520 000 франков за каждый, а 10 декабря представитель общества «Форж э Шантье» А. Жуэ-Пастро подписал контракт на постройку трех миноносцев «типа французского флота» по 1 510 000 франков.

Контрактами предусматривалось, что первый миноносец «будет представлен к испытаниям в Гавре через 19 месяцев, второй через 20 и третий через 25 (для общества «Форж э Шантье»)). При этом МТК согласился уменьшить на 1 уз указанную в техзадании скорость.

Хотя срок строительства миноносцев начинал исчисляться со дня подписания контрактов, постройка их с самого начала грозила затянуться. Так, завод О.Нормана, приступивший к работам еще в июне 1898 года (даже до официального заключения контракта), не уложился в сроки из-за несвоевременной поставки обществом «Форж э Шантье» никелевой стали и паровых машин.

11 января 1899 года миноносцы зачислили в списки судов Российского флота под именами «Форель», «Стерлядь» (завод Нормана), «Осетр», «Кефаль» и «Лосось» (филиал «Форж э Шантье» в Гавре).

Строительство миноносцев велось под наблюдением капитана 2 ранга И.Н. Лебедева. С назначением командиром «Форели» лейтенанта М.К. Кедрова Лебедев, передав ему дела на заводе Нормана, остался наблюдающим за постройкой миноносцев на заводе общества «Форж э Шантье», будучи одновременно старшим «по наблюдению за постройкой всех русских миноносцев» во Франции и Англии, где по заказу русского правительства строился миноносец «Сом».

*Миноносцы «Осетр», «Кефаль»
и «Лосось» на стапеле завода
общества «Форж э Шантье»
в Гавре*

*The destroyers «Osotr», «Kefal»
and «Losos» on the ways
at the «Forges et Chantiers
de la Méditerranée» company
shipyard at Havre*

Миноносцы типов «Осетр» и «Форель»

Спроектированный специалистами фирмы О. Нормана корабль практически повторял тип contre-torpilleur или aviso-torpilleur, строившихся для французского флота («Pique», «Ерée» и «Yatagan»), приспособленный под установку русского вооружения.

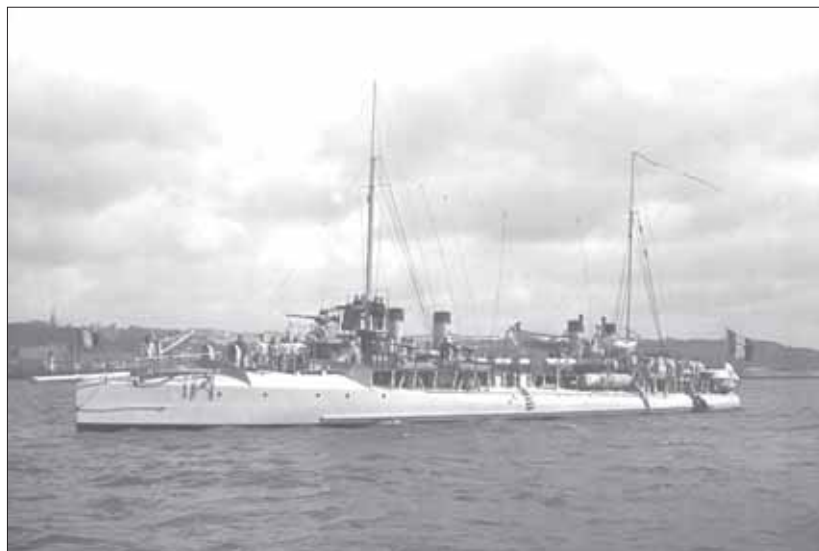
Его главные размерения согласно спецификации были следующими:

длина между перпендикулярами	56,6 м
наибольшая ширина	6,3 м
высота борта от киля до верхней палубы	4,1 м
среднее углубление	1,97 м

Водоизмещение составляло 312 т. При этом следует иметь в виду, что декларированное в контрактах и спецификациях водоизмещение представляло собой так называемое «проектное водоизмещение» (или водоизмещение «при показанном углублении»), т. е. водоизмещение, которое корабль имел бы при проектной осадке, принятой за основную (по конструктивную ватерлинию), при нормальном запасе топлива (для миноносцев около $\frac{2}{3}$ от полной вместимости угольных ям). В английском и русском кораблестроении в проектное водоизмещение входил так называемый «весовой запас», доходивший до 3% «на возможные встречи в течение постройки изменения».

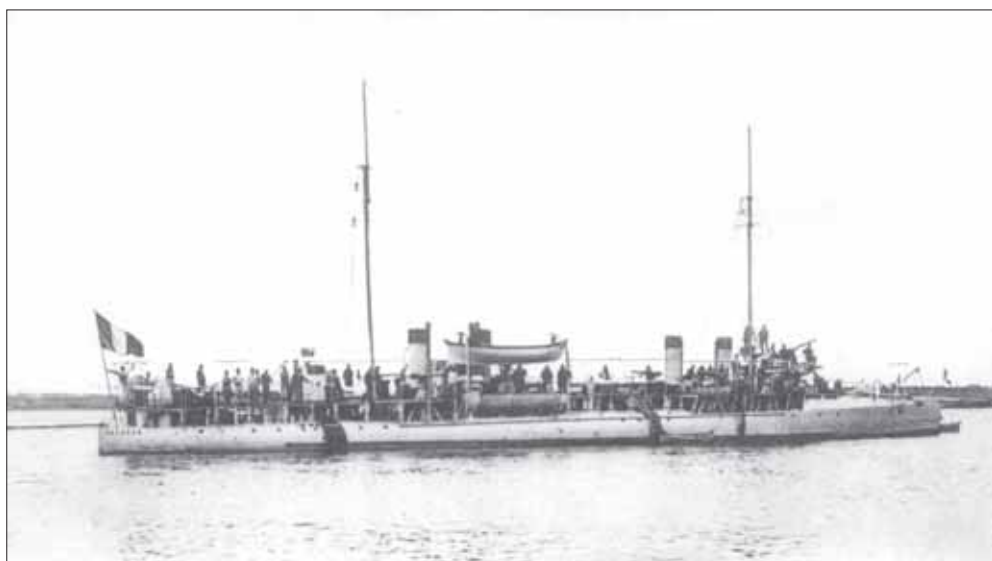
В германском и французском флотах «проектное водоизмещение» кроме постоянных масс (корпуса механизмов, вооружения и т. п.) учитывало еще массу («от одной трети до двух пятых общего запаса») топлива и половину питательной и мытьевой воды (в том числе в котлах и трубах). Следовательно, полное водоизмещение кораблей оказывалось, как минимум, «на две трети или три пятых» массы топлива и на половину массы воды больше.

Следует заметить, что О. Норман так и не смог уложиться в обещанные им в начале переговоров 300 т, превысив в ходе проектирования водоизмещение каждого из своих миноносцев на 12 т.



Французские миноносцы «Ерée» (вверху) и «Yatagan», наиболее близкие по типу к миноносцам «Форель» и «Осетр»

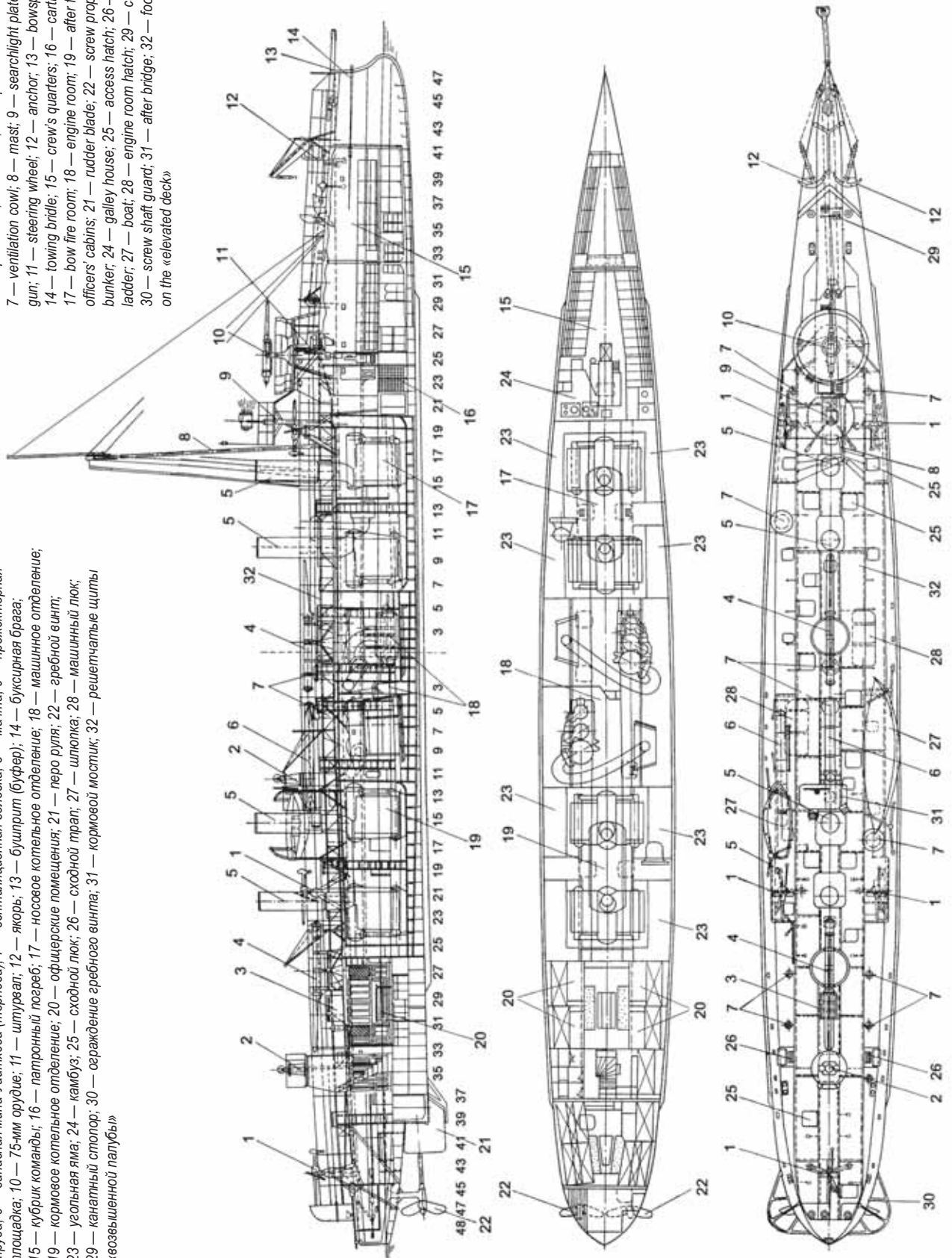
The French destroyers «Erée» (above) and «Yatagan», the most similar to the «Forelle» and «Osyt» type destroyers

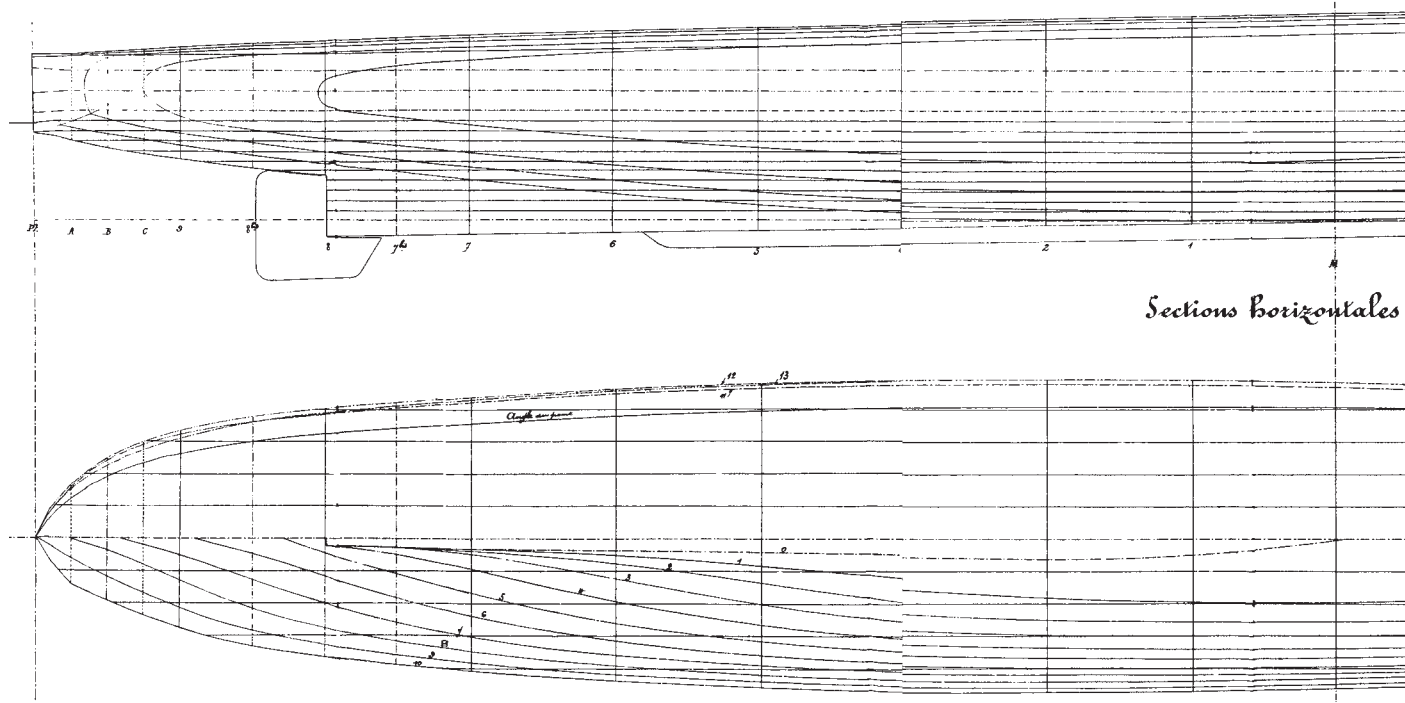


Миноносцы «Форель» и «Стерлядь». Общее расположение.

1 — 47-мм пушка Гочкиса; 2 — компас; 3 — световой люк; 4 — 380-мм минный (торпедный) аппарат; 5 — дымовая труба; 6 — запасная мина Уайтхед (торпеда); 7 — вентиляционная головка; 8 — мачта; 9 — прожекторная площадка; 10 — 75-мм орудие; 11 — штурвал; 12 — якорь; 13 — бушприт (буфер); 14 — буксирная брага; 15 — кубрик команды; 16 — патронный погреб; 17 — носовое котельное отделение; 18 — машинное отделение; 19 — кормовое котельное отделение; 20 — офицерские помещения; 21 — перо руля; 22 — гребной винт; 23 — угольная яма; 24 — камбуз; 25 — сходной люк; 26 — сходной трап; 27 — шлюпка; 28 — машинный люк; 29 — канатный стопор; 30 — ограждение гребного винта; 31 — кормовой мостик; 32 — решетчатые щиты «возвышенной палубы»

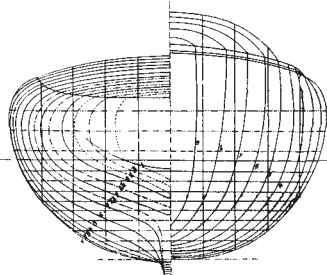
The destroyers «Forelle» and «Sterlyad». The general arrangement.
1 — 47-mm Hotchkiss gun; 2 — compass; 3 — skylight; 4 — 380-mm torpedo tube; 5 — funnel; 6 — spare Whitehead mine (torpedo); 7 — ventilation cowl; 8 — mast; 9 — searchlight plate; 10 — 75-mm gun; 11 — steering wheel; 12 — anchor; 13 — bowsprit (buffer); 14 — towing bridle; 15 — crew's quarters; 16 — cartridge magazine; 17 — bow fire room; 18 — engine room; 19 — after fire room; 20 — officers' cabins; 21 — rudder blade; 22 — screw propeller; 23 — coal-bunker; 24 — galley house; 25 — access hatch; 26 — companion ladder; 27 — boat; 28 — engine room hatch; 29 — cable stopper; 30 — screw shaft guard; 31 — after bridge; 32 — foot grating plates on the «elevated deck»





Sections Horizontales

Sections transversales



Dimensions principales.

Longueur entre perpendiculaires	56,500
Longueur à la flottaison en charge (à ligne d'eau)	56,500
Longueur maximale à la flottaison en charge	5,300
Longueur maximale au fort tirée à 2250 au-dessus de la flottaison en charge	5,300
Profondeur de caène au milieu correspond à la flottaison en charge	12,750
Centre de gravité de caène au-dessus des bancs du pont au milieu	16,700
à la perpendiculaire N (Chief)	1,570
à la perpendiculaire M (Chief)	2,570
Traverse d'ancrage	1,370
à la perpendiculaire M	5,220
à l'arrière (dans l'axe)	0,800
Différence	0,800

Миноносцы «Форель» и «Стерлядь». Теоретический чертеж (отсчет шпангоутов в нос и корму от мидель-шпангоута)

The destroyers «Forelle» and «Sterlyad». Lines plan (frames are counting out from the main frame to fore and to aft)

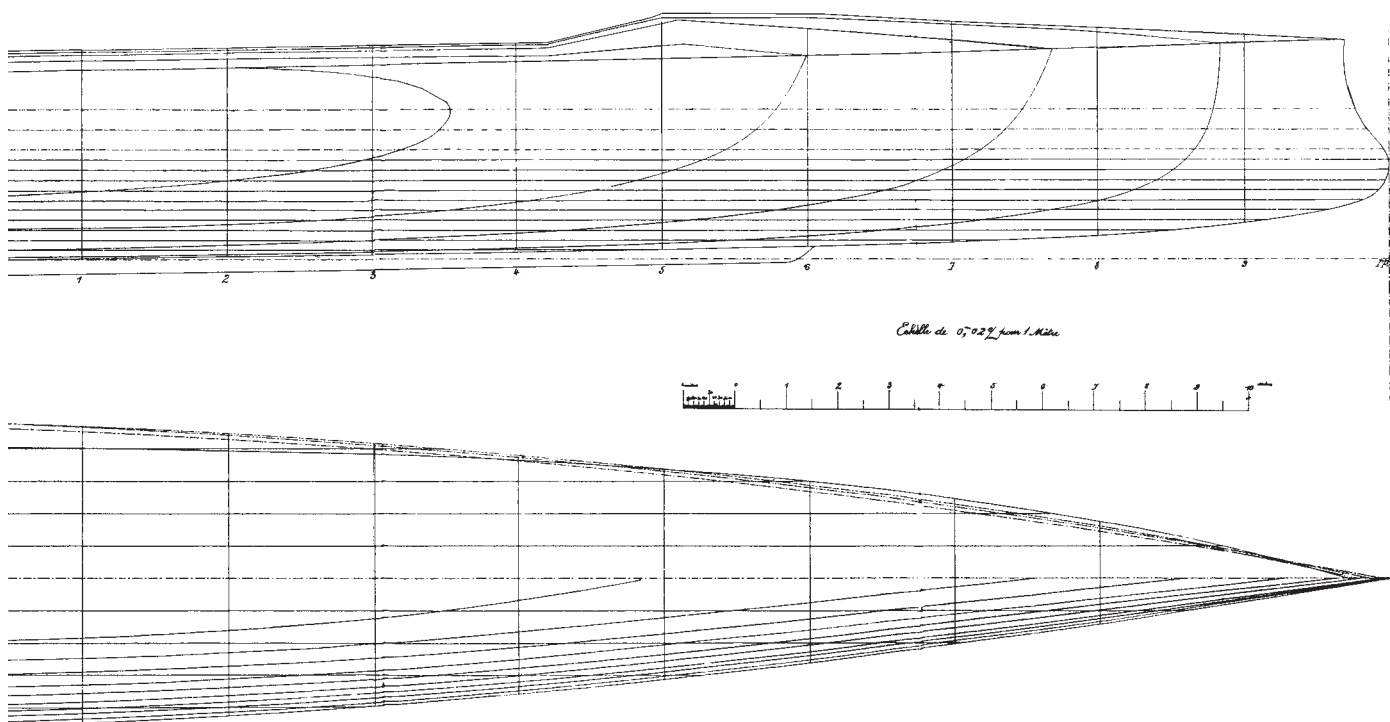
езде, кроме машинных отделений, где она зависела от устройства машинных фундаментов. Внутри корпус делился на отсеки девятью водонепроницаемыми переборками (2–4 мм), восемь из которых доходили по высоте до верхней палубы. При швартовках борта миноносцев в средней части защищал деревянный привальный брус (сечением 120×20 мм и длиной около 35 м).

Несмотря на то, что чертежи миноносцев разрабатывал завод О.Нормана, миноносцы, построенные на разных заводах, при схожем силуэте имели ряд отличий, в том числе и в компоновке машинных и котельных отделений. В результате на миноносцах постройки завода «Форж э Шантье» между дымовыми трубами появились большие вентиляционные раструбы, в то время как на миноносцах завода О. Нормана использовались грибовидные вентиляционные головки, разнесенные по бортам. Соответственно изменилось и расположение сходных люков в котельные отделения.

К внешним различиям можно отнести и разные обвесы орудийной платформы, и различную в плане конфигурацию кормового мостика, а также характерное для миноносцев постройки общества «Форж э Шантье» крепление парусиновых шлюпок в корме миноносцев.

Главной же отличительной чертой миноносцев французской постройки была так называемая «возвышенная» палуба — своеобразный мостик из легких сосновых решетчатых

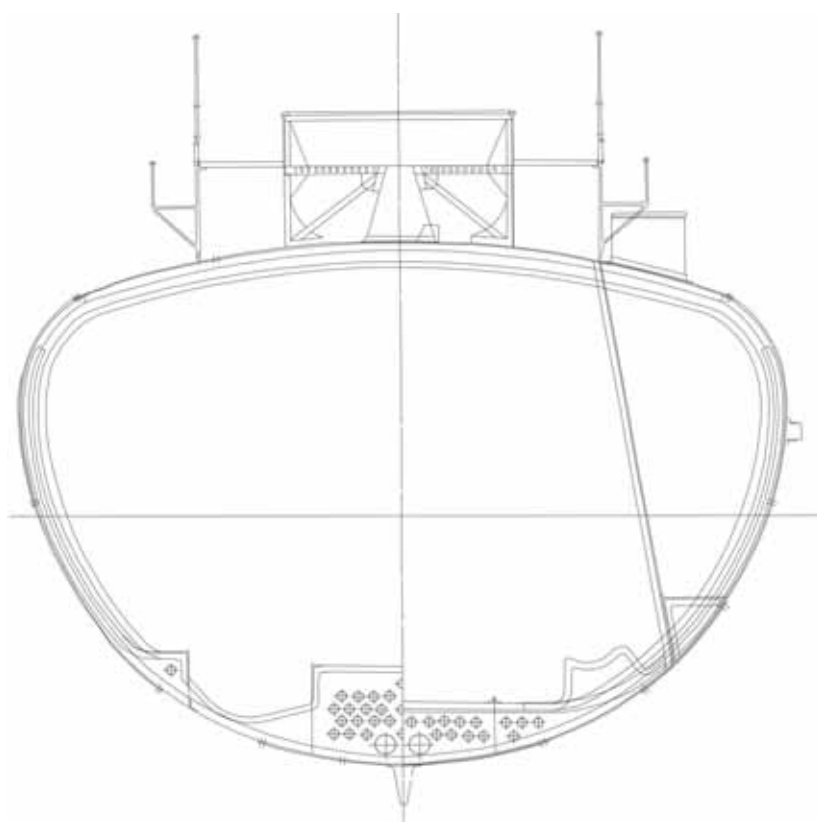
Миноносцы типов «Форель» и «Осетр» сохранили все характерные для «торпиллеров» французского флота особенности корабельной архитектуры: округлые обводы корпуса (по замыслу они должны были способствовать плавной качке), наружный киль и необычное для того времени расположение руля впереди гребных винтов. Обшивка корпуса и палуб изготовлялась из оцинкованной никелевой стали толщиной 4,8–6,8 мм. Шпация составляла 0,6 м



щитов, укрепленных на стальных угольниках и стойках на высоте 0,6 м от верхней палубы. Такая конструкция позволяла избежать обычного для того времени загромождения палубы и существенно облегчала обслуживание пушек и минных аппаратов. Выведенные на «возвышенную» палубу сходные люки могли оставаться открытыми даже при значительном волнении, обеспечивая хорошую вентиляцию внутренних помещений. От падения предохраняли стойки высотой около 1 м, через которые проходили три ряда проволочного каната, с дополнительной предохранительной сеткой из смоляного троса.

Вообще миноносцы типов «Форель» и «Осетр» стали рекорсменами по объему примененного в их конструкции дерева. Вопреки требованиям МТК деревянными были не только «возвышенная» палуба, но и все платформы, правда, со стальными вставками над патронными погребами. По настоянию МТК миноносцы имели таранные форштевни для возможного «таранения вражеских миноносцев» (при постройке миноносцев для своего флота французы от таких штевней отказались).

Артиллерийское вооружение миноносцев изготавливалось на российских заводах и было одинаковым: одна 75-мм пушка системы Кане и пять 47-мм одноствольных пушек Гочкиса. Основания под 47-мм пушки (по своей конструкции сильно отличавшиеся от обычных тумб), а также высокие выходящие на «воз-



Миноносцы «Форель» и «Стерлядь». Конструктивный мидель-шпангоут

The destroyers «Forelle» and «Sterlyad». Midship section plan



Издательство об авторе

Николай Николаевич Афонин родился в 1951 году. В начале 1990-х годов после десяти лет работы на Ленинградском судостроительном заводе им. А.А. Жданова (ныне ОАО СЗ «Северная верфь») он принял непосредственное участие в создании сборника «Гангут» и организации одноименного издательства, главным редактором которого работал до июля 2003 года.

С 1993 года Н.Н. Афонин ведет раздел «История судостроения» в научно-техническом журнале «Судостроение», а со второй половины 2009 года является ответственным редактором научно-производственного сборника «Вестник технологии судостроения и судоремонта».

Н.Н. Афонин — автор вышедших в издательстве «Гангут» в серии «Мидель-шпангоут» монографий «Миноносцы российского флота» (в соавторстве с В.В. Яровым), «Лидер “Ташкент”», «Миноносец “Сокол” и “соколы”» и «Эскадренные миноносцы типа “Изяслав”», а также большого числа статей по истории отечественного флота и судостроения, опубликованных в журнале «Судостроение», «Морском историческом сборнике», сборнике «Гангут» и в таких изданиях, как «Морская коллекция» и «Корабли и сражения». Кроме того, под его общей редакцией вышло несколько выпусков серии «Стапель», подготовленных издательско-торговым домом «ЛеКо».

Обложка: на 1-й стор. — эскадренные миноносцы 4-го дивизиона в походе; на 2-й стор. — миноносец «Стерлядь» в Гавре; на 3-й стор. — эскадренный миноносец «Лихой» в штормовом море; на 4-й стор. — репродукция с картины «Миноносец “Грозовой” топит артиллерийским огнем германскую подводную лодку U56, пытавшуюся атаковать русские торговые суда в Баренцевом море 20 октября 1916 года». Худ. М.М. Семенов. 1940 г. (из собрания ЦВММ).

Фотографии из собраний Н.Н. Афонина и Д.М. Васильева, чертежи из фондов РГАВМФ.

Автор благодарит за предоставленные материалы и помощь при подготовке рукописи к печати Д.М. Васильева, А.А. Логинова, В.Б. Очередина и А.Л. Сидоренко.

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 21

Николай Николаевич Афонин
**Французские «торпиллеры»
в русском флоте.
Эскадренные миноносцы
типов «Осетр», «Форель»
и «Лейтенант Бураков»**

© Н.Н. Афонин, 2010

Директор издательства Ю.А. Жильцов
Коммерческий директор В.М. Хитров
Шеф-редактор И.В. Козырь
Главный редактор Л.А. Кузнецов
Научный редактор Р.В. Кондратенко
Редактор Е.П. Смирнова
Компьютерная верстка, оформление
обложки и подготовка иллюстраций
Н.Г. Комова

Подписано в печать 25.10.2010.
Формат 60×84/8. Бумага мелованная.
Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Изд. № 395.
ООО «Издательско-полиграфический
комплекс “Гангут”».
191024, Санкт-Петербург, а/я 71;
тел.: (812) 336-50-24
e-mail: gangutprint@yandex.ru;
www.gangut.su

Типография ООО «А-Принт».
Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,
офисный центр 2, офис 16,
тел. (812) 325-28-21, 336-50-08
e-mail: info@a-print.spb.ru;
www.a-print.spb.ru
Заказ № 193

ISBN 978-5-904180-24-9