

АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫШЕВ

Русские суперэсминцы

Легендарные
«Новики»



2-е издание, переработанное, расширенное и исправленное



АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫШЕВ

**Русские
суперэсминцы
Легендарные «Новики»**

2-е ИЗДАНИЕ, ПЕРЕРАБОТАННОЕ, РАСШИРЕННОЕ И ИСПРАВЛЕННОЕ

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2011

ББК 68.54
Ч49

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Раздел "История службы" написан при участии А.Е.Волкова.

Чертежи на с. 42—43, 74—75 и 78—81 предоставлены А.Ю.Заикиным.

Чернышев А.А.

Ч49 Русские суперэсминцы. Легендарные «Новики» — М.: Яуза, ЭКСМО, 2011. — 176 с.: ил.

ISBN 978-5-699-53144-8

Эта книга — несомненно, лучшее исследование истории создания и боевого применения легендарных суперэсминцев, отличившихся в обеих Мировых войнах и подтвердивших статус Российской Империи, а затем и СССР как великой морской державы. 2-е издание радикально переработано, исправлено и дополнено сотнями новых чертежей и фотографий.

Эти легендарные корабли не менее знамениты, чем «Варяг», «Рюрик» и «Слава». Эти прославленные **СУПЕРЭСМИНЦЫ** стали гордостью российского флота, превзойдя не только все существующие, но даже проектируемые корабли данного класса и по скорости (феноменальные 37 узлов!), и по мореходности, и по вооружению. Будучи обязаны своим появлением трагедии русско-японской войны, «Новики» создавались с учетом ее опыта по заданию «Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования», который не страдал мелочной «экономией» и заказал корабли, далеко опередившие свое время, — другие великие державы смогли приблизиться к рекордным показателям русского суперэсминца лишь в годы Первой Мировой, когда уже входили в строй его серийные наследники — в общей сложности 50 единиц. Головной корабль доказал свое превосходство в 1915 году, обратив в бегство два германских больших эсминца и загнав один из них на минное поле. Его «собратья» активно воевали на Балтике и Черном море, а после революции стали ядром возрождающихся военно-морских сил СССР и основой созданных по решению Советского правительства Тихоокеанского и Северного флотов; несмотря на преклонный возраст, прошли всю Великую Отечественную и оставались в строю более трети века.

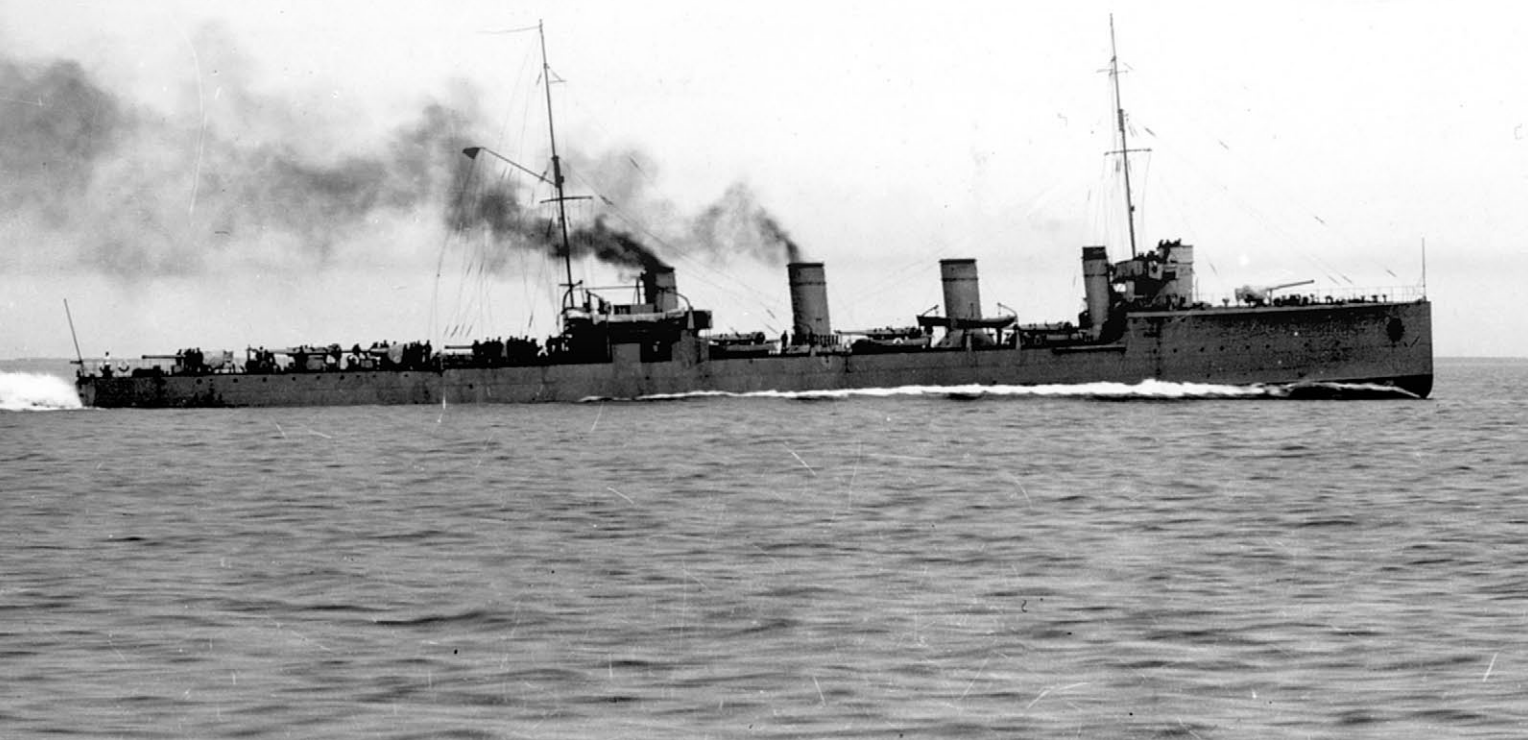
ББК 68.54

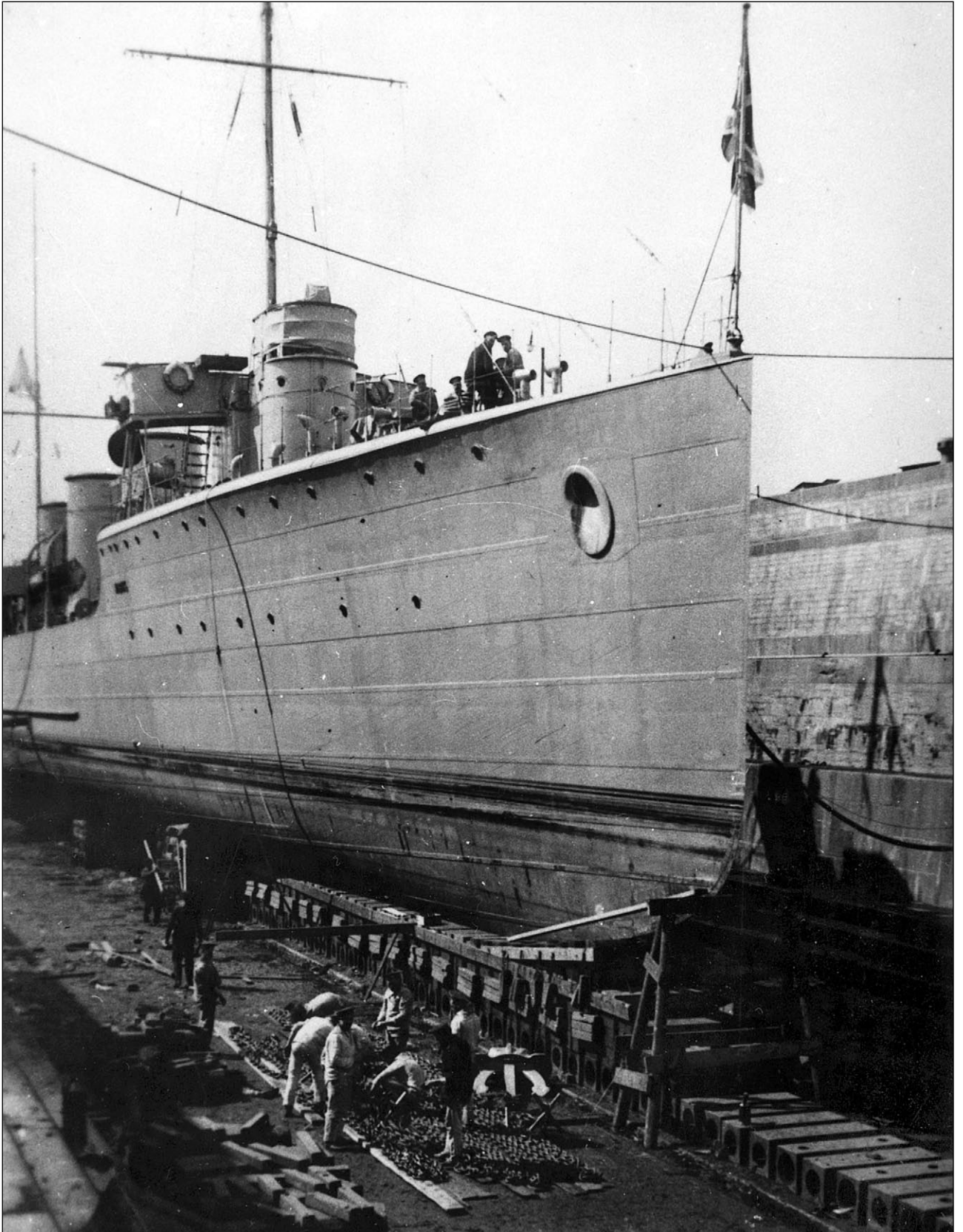
ISBN 978-5-699-53144-8

© А.А.Чернышев, 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2011
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2011

СОДЕРЖАНИЕ

«НОВИК» И ЕГО ПОСЛЕДОВАТЕЛИ	5
Родоначальник серии	5
Подготовка к серийной постройке	10
Эсминцы Малой судостроительной программы	11
Эсминцы программы «Спешного усиления Балтийского флота»	18
«Ушаковская» серия	30
Неосуществленные проекты	33
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	40
Корпус, надстройки, мачты	40
Средства навигации, наблюдения и связи	46
Вооружение	47
Энергетическая установка	53
Корабельные системы и устройства	59
Жилые и бытовые помещения	62
Мореходность и маневренность	63
Модернизации	64
Оценка проекта	80
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	82
Первая мировая война	82
Революция и Гражданская война	111
Флот между двумя войнами	124
Война с Финляндией	133
Великая Отечественная война	136
После войны	162
Список сокращений	163
Приложение 1	164
Приложение 2	168
Литература и источники	175





«НОВИК» И ЕГО ПОСЛЕДОВАТЕЛИ

РОДОНАЧАЛЬНИК СЕРИИ

Проектирование

До Русско-японской войны состояние военного флота мало интересовало широкие слои русского общества. Более того, иногда высказывались мнения, что дорогостоящие корабли являются непозволительной роскошью для России.

Неожиданное нападение Японии на Порт-Артур и потери, понесенные Российским флотом в первый же день войны, всколыхнули все общественные круги России и вызвали горячее желание оказать немедленную помощь действующему флоту на Дальнем Востоке. Начало патриотическому движению по сбору денежных средств на строительство флота положил князь Л.М.Кочубей, пожертвовавший 1 февраля 1904 г.* на эти цели 10 тыс. руб. В тот же день в газете «Новое время» было объявлено о начале подписки на собрание средств. Россияне горячо поддержали этот призыв, присылая от 50 коп. до 40 тыс. руб.

Кампания по сбору пожертвований приняла столь широкие масштабы, что по предложению великого князя Александра Михайловича Николай II 6 февраля 1904 г. издал указ об учреждении «Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования». Председателем комитета стал великий князь Александр Михайлович. Комитет состоял из различных отделов. Морской отдел возглавил великий князь Алексей Михайлович. Была создана «Техническая комиссия по кораблестроению и даче заказов на морские суда», председателем которой стал генерал-майор корпуса инженеров флота М.М. Египтеос, членами — известные кораблестроители П.П. Азбелев, М.Н. Беклемишев, В.П. Ведерников, В.А. Винтер.

Спустя год, на 1 февраля 1905 г. на счету «Особого комитета» находились уже 13 млн. 275 тыс. руб. Общее собрание членов Комитета признало целесообразность приступить к заказу небольших кораблей — минных крейсеров (с 1907 г. — эскадренных миноносцев) и подводных лодок, имевших невысокую стоимость и меньший цикл постройки по сравнению с крейсерами и тем более броненосцами. В конце 1904 г. были заложены первые минные крейсера.

Выбор был не случайным. Во время Русско-японской войны обеими воюющими сторонами впервые широко использовалось торпедное оружие. Война началась атакой японских миноносцев на русскую эскадру на рейде Порт-Артура (три корабля были выведены из строя). На завершающей стадии Цусимского сражения, в ночном бою, отряды японских миноносцев добивали поврежденные русские корабли.

Русские миноносцы (впрочем, как и японские) зарекомендовали себя как универсальные корабли. Они участвовали во всех операциях Тихоокеанской эскадры. А в то время, когда броненосцы и крейсера стояли в гавани, они вели разведку, несли дозоры, боролись с японскими брандерами и минными заградителями, оказывали поддержку флангам своих войск, ставили минные заграждения. Небольшие (350 т водоизмещения) миноносцы совершили переход через три океана в составе 2-й Тихоокеанской эскадры и участвовали в Цусимском сражении. Из всей эскадры во Владивосток прорвались только три корабля, два из них — миноносцы.

К окончанию Русско-японской войны на средства Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования были построены или находились в постройке 18 минных крейсеров и четыре подводные лодки. Минные крейсера представляли собой увеличенные миноносцы — 600 — 700 т водоизмещения, 2 75-мм орудия, 4 — 6 57-мм орудий, 2 — 3 торпедных аппарата, котлы с угольным отоплением, паровые машины, скорость 25 уз.

Они являлись промежуточным типом между миноносцами периода Русско-японской войны и последующими эскадренными миноносцами. Минные крейсера имели высокий полубак и отличались хорошими мореходными качествами. Эти корабли составляли основу минной дивизии Балтийского флота до 1916 г. Однако по опыту Первой мировой войны мореходность их была недостаточной для сопровождения крупных кораблей при любом состоянии моря.

После завершения всех расчетов с заводами, строившими минные крейсера и подводные лодки, выяснилось, что в распоряжении комитета остается еще более 2 млн. руб. Их решили использовать на постройку кораблей, в которых учитывался бы опыт войны.

В декабре 1905 г. по инициативе Особого комитета морской техникой комитет (МТК) провел совещание по этому вопросу под председательством бывшего командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой З.П.Рожественского. Одни из участников предлагали заказать минные крейсера с усиленной артиллерией и увеличенной скоростью, другие высказались за постройку малых миноносцев прибрежной обороны. Большинство (14 против 9) было за строительство минных крейсеров. В ходе дальнейшего обсуждения были предложены следующие характеристики новых минных крейсеров: скорость 28 — 30 уз. при нормальной нагрузке, вооружение шесть — восемь длинноствольных орудий (два 120-мм, шесть 57- или четыре 75-мм), четыре пулемета и три 450-мм минных аппарата; паровые котлы с нефтяным отоплением, дальность плавания не менее 3000 миль 12-узловым ходом. Вопрос о выборе типа главных машин остался открытым, хотя присутствовавшие инженеры-механики решительно высказались в пользу паровых турбин. Обращалось внимание на обеспечение непотопляемости, повышение прочности корпуса и отсутствие вибрации на больших скоростях. Предложение председателя ограничиться водоизмещением 750 т другие участники совещания не поддержали. Окончательного решения принято не было. Это совещание можно считать началом разработки технических условий на проектирование турбинных эскадренных миноносцев нового типа.

Не получив от Морского министерства официальных указаний о путях реализации оставшихся средств, «Особый комитет» летом 1907 г. образовал техническую комиссию для выработки заданий на проектирование быстроходного турбинного миноносца. В состав комиссии входил ряд ведущих специалистов МТК.

Морской генеральный штаб (МГШ) после утверждения Малой судостроительной программы выработал основ-

* Все даты до 1918 г. приводятся по старому стилю.



Председатель Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования великий князь Александр Михайлович

ные требования к ЭМ нового типа и выслал стратегические и тактические задания в МТК. Как считал МГШ, назначение нового ЭМ — нанесение мощных ударов по противнику торпедами в составе дивизиона из 4 — 5 кораблей при плавании с эскадрой, а также постановка активных минных заграждений и одиночные действия в шхерах. Такой корабль должен обладать высокой скоростью, сильным минно-артиллерийским вооружением и такими мореходными качествами, которые позволят выполнять боевые задачи в открытом море при ветре 8 — 9 баллов и волнении 6 — 7 баллов. Обращало на себя внимание требование к скорости — она предполагалась невиданно высокой — 35 узлов! Дальность плавания определялась в 86 часов непрерывного хода со скоростью 21 уз., т.е. должна была составлять примерно 1800 миль. В качестве вооружения предполагалось установить два двухтрубных торпедных аппарата с двумя запасными торпедами, хранящимися на верхней палубе, и два 120-мм орудия длиной 45 калибров с унитарными патронами. Количество патронов — по 100 выстрелов на пушку. Водоизмещение ограничивалось 1000 т. Получив эти требования, МТК приступил к разработке технических условий на новый корабль — «эскадренный миноносец 35-узловой скорости» (так он именовался в официальных документах).

В то же время Морское министерство рассматривало вопрос закупки у английской фирмы «Торникрофт» построенного ею турбинного миноносца «Тартар», разбившего (правда без вооружения) скорость свыше 35 уз. По его образцу и собирались строить миноносцы на средства, выделенные по утвержденной в июле 1907 г. программе судостроения для Черного моря. Однако реализацию проекта «Русский Тартар» правительство не санкционировало из-за предполагаемого размещения заказа за границей — сказывалась политика поощрения русского частного предпринимательства.

Таким образом, Морское министерство не могло выдать Особому комитету окончательно разработанные технические условия на новый эскадренный миноносец.

Учитывая это обстоятельство, Особый комитет 11 февраля 1908 г. направил ряду заводов и фирм письма с просьбой сообщить свое мнение о стоимости и возможных сроках постройки на одном из русских судостроительных предприятий миноносца, удовлетворяющего следующим условиям: водоизмещение не более 1000 т, скорость при полной нагрузке 33 уз., вооружение — два 120-мм орудия, четыре пулемета и три 450-мм минных аппарата, главная энергетическая установка — турбины Парсонса. Полученные ответы свидетельствовали о сложности поставленной задачи и недостаточной заинтересованности заводов заниматься ее решением без твердых гарантий получения заказа на постройку корабля. Поэтому в середине 1908 г. комитет объявил международный конкурс на проектирование «миноносца 36-узловой скорости» с правом предоставления заводу-победителю такого заказа. Вместе с приглашениями на конкурс были разосланы для общего

руководства и «Технические условия на проектирование миноносца 35-узловой скорости», разработка которых близилась к концу в отделах МТК.

Проекты начали поступать в октябре 1908 г. Для их рассмотрения была создана специальная комиссия под председательством генерал-майора корпуса корабельных инженеров Г.Ф.Шлезингера. При подведении итогов конкурса в начале следующего года оказалось, что все иностранные проекты отвергнуты еще на предварительной стадии как не удовлетворяющие условиям конкурса. Рассматривались проекты четырех русских заводов: Адмиралтейского, Крейтона, Невского и Путиловского, представивших одиннадцать вариантов эскизных разработок. Тщательно проанализировав достоинства и недостатки, комиссия отдала предпочтение проекту Путиловского завода, как разработанному «с наибольшей осторожностью» в отношении массы корпуса (37,3% от нормального водоизмещения 1200 т) и поверхности нагрева котлов (2 квадратных фута на 1 л.с.).

4 июля 1909 г. общее собрание Особого комитета постановило передать заказ на постройку корабля Обществу Путиловских заводов, с правлением которого уполномоченные комитета 29 июля подписали договор. Правление обязывалось «произвести на своем заводе в г. Петербурге постройку минного крейсера с механизмами турбинного типа... согласно прилагаемой спецификации и общим чертежам, одобренным технической комиссией комитета». Хотя класс минных крейсеров в русском флоте был упразднен еще в 1907 г., для проектируемого корабля решили сохранить термин «минный крейсер», чтобы подчеркнуть его выдающиеся боевые качества, приближавшие его к легким крейсерам периода Русско-японской войны. Производство корабельных турбин в России тогда еще только осваивалось, в первую очередь на Балтийском и Франко-Русском заводах для строившихся линейных кораблей типа «Севастополь». Поэтому разрешалось заказать одному из зарубежных заводов полный комплект трехвальной энергетической установки с котлами на нефтяном отоплении. Полностью готовый корабль следовало предъявить к официальным испытаниям через 28 месяцев после подписания договора и сдать в казну до 1 августа 1912 г. За его постройку комитет обязывался уплатить 2 млн. 190 тыс. руб. Подробно оговаривались условия проведения испытаний и штрафы за недостаток скорости, остойчивости и превышения углубления.

В течение года, прошедшего с момента подписания договора до закладки, судостроительный отдел завода разрабатывал детальные чертежи. Одновременно заготавливались материалы, заключались контракты на контрагентские поставки, велась напряженная подготовка производства к постройке «этого исключительного по своим качествам корабля». Расчеты и чертежи по кораблестроительной части выполнялись под руководством инженера Б.О. Васильевского, по механической части — Д.Д. Дубницкого, наблюдение за постройкой корпуса было возложено на подполковника корпуса корабельных инженеров Н.В. Лесникова и его помощника В.П. Костенко, по механической части — на штабс-капитана Г.К.Кравченко. Старшим строителем был назначен корабельный инженер К.А.Теннисон.

Окончательный вариант теоретического чертежа был утвержден в конце марта 1910 г. после того, как стали известны результаты испытаний модели в опытовом бассейне Северогерманского Ллойда в Бремерхафене (бассейн Морского ведомства находился на реконструкции). По-видимому, при расчете эффективной (ва-

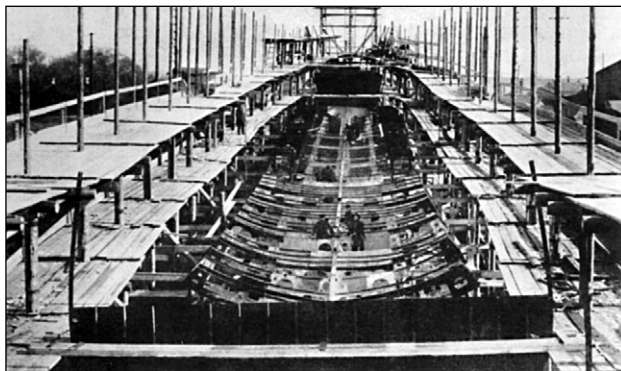
ловой) мощности по замеренной в бассейне буксировочной, была допущена неточность в принятой величине пропульсивного коэффициента. В результате рекомендованная суммарная мощность главных турбин (35 000 л.с.) оказалась недостаточной для развития контрактной скорости.

К этому времени определились и с составом артиллерийского вооружения. В представленной на рассмотрение Особого комитета в 1909 г. спецификации были показаны 105-мм/50-клб орудия германского образца, которые рекомендовались МГШ лишь для предварительного расчета нагрузки еще в 1907 г. Позднее вопрос артвооружения решили в пользу 102-мм/60-клб орудий, и 19 сентября 1910 г. Обуховский завод получил наряд на изготовление для строящегося корабля сразу четырех таких орудий, одинаковых с уже установленными и испытанными на кораблях 1-й минной дивизии Балтийского флота.

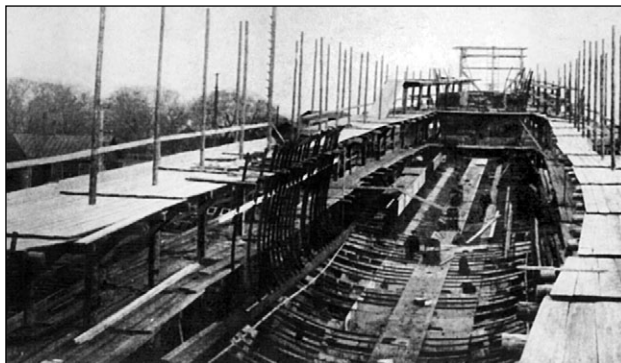
Строительство

Торжественная закладка нового корабля состоялась 19 июля 1910 г. На ней присутствовал морской министр И.К.Григорович. К концу года завершилось формирование корпуса, а в январе следующего 1911 г. началось испытание отсеков на водо- и нефтепроницаемость. В феврале Путиловский завод приступил к изготовлению минного вооружения, весной велись работы по расточке мортир кронштейнов гребных валов, монтажу валопроводов. 4 апреля 1911 г. корабль, зачисленный в списки флота как эскадренный миноносец, получил название «Новик».

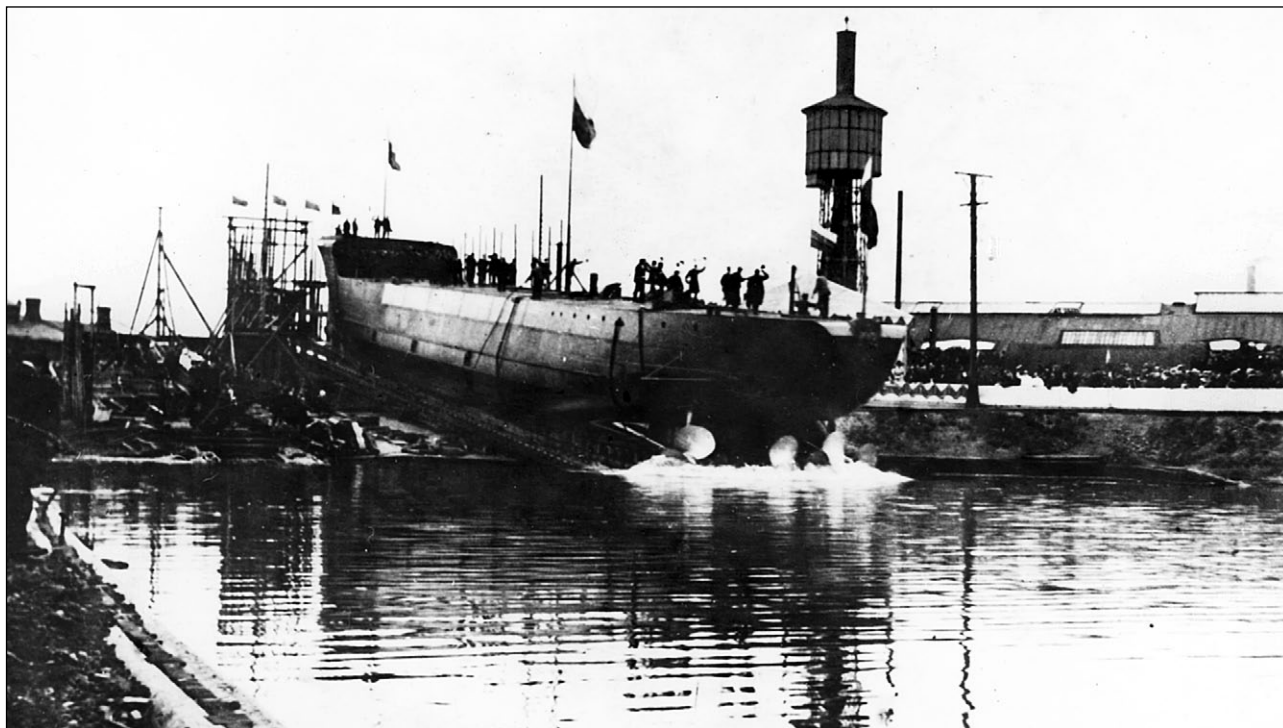
21 июня 1911 г. состоялся спуск корабля на воду. Получив к тому времени с завода «Вулкан» котлы и турбины, уже испытанные на стенде, Путиловский завод сразу же смог приступить к погрузке и установке на фундаменты котлов, механизмов, а затем и к монтажу трубопроводов.



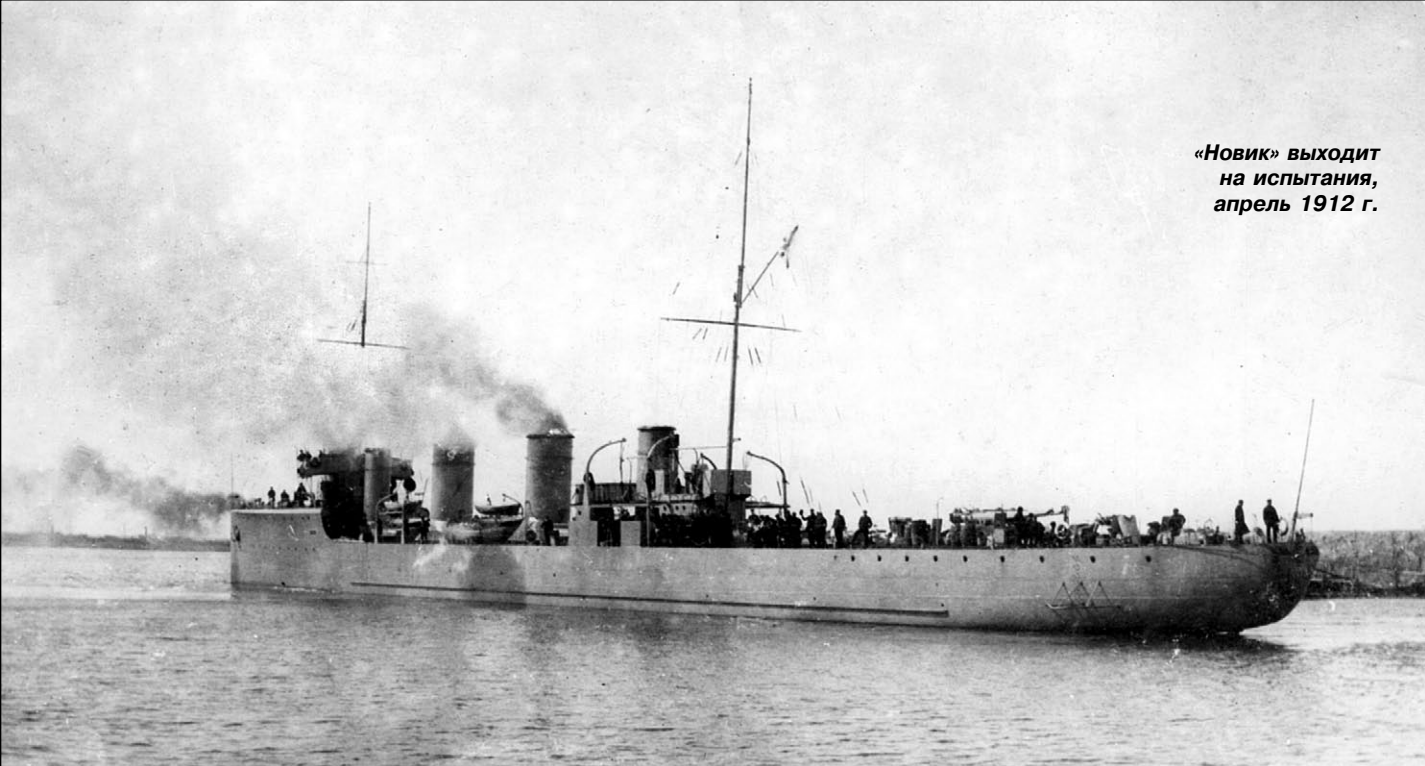
Корпус эсминца «Новик» на стапеле Путиловского завода в сентябре (верхний снимок) и в октябре 1910 г.



Спуск эскадренного миноносца «Новик» на воду, 21 июня 1911 г.



**«Новик» выходит
на испытания,
апрель 1912 г.**



Основные монтажно-отделочные работы закончились к весне 1912 г. 13 апреля на уже почти готовом к испытаниям корабле возник пожар в среднем котельном отделении. Тем не менее, завод не сорвал сроков начала испытаний. В конце апреля начались швартовные испытания механизмов, систем и устройств, прошедшие без существенных замечаний. Затем эсминец перешел из достроочного бассейна Путиловского завода в Кронштадт. 1 мая «Новик» вступил в кампанию. В кронштадтском доке была осмотрена подводная часть, одновременно был завершён монтаж электрооборудования.

8 мая эсминец вышел в Ревель, развил на переходе кратковременную скорость около 33 уз. (средняя скорость на переходе 22 уз.), механизмы работали исправно. 17 мая на мерной линии корабль развил 35,8 уз., не добрав 0,2 уз. до контрактной скорости. После замены винтов и тщательной регулировки системы нефтяного отопления «Новик» 12 июня вышел в Гельсингфорс с приемочной комиссией во главе с флагманским механиком Балтийского флота В.Г.Винтером. Расход топлива на скоростях 21 и 15 уз. оказался соответственно 204 и 133 кг на милю. 18 июня корабль вновь выходил на мерную милю и опять неудачно. 1 июля за три пробега удалось получить среднюю скорость 35,85 уз. при водоизмещении 1343 т, частоте вращения гребных винтов 660 об/мин и мощности турбин 39 900 л.с.

3 июля «Новик» срочно ушел в Петербург, император Николай II решил осмотреть новый корабль, по типу которого должны были строиться эсминцы для Балтийского и Черноморского флотов в рамках утвержденной им Большой судостроительной программы. Высочайший смотр состоялся 16 июля 1912 г. Государь император, оставшись вполне довольным блестящим состоянием корабля, изъявил свое монаршее благоволение и подарил кают-компанию свой портрет с автографом.

Сразу после смотра на «Новике» вторично поменяли гребные винты. Новые имели другой диаметр и шаг. Но и эта замена не принесла успеха. 30 июля, выйдя на мерную милю, эсминец так и не смог развить среднюю скорость более 35,275 уз.

После многочисленных пробегов комиссия убедилась

в невозможности развить и поддерживать в течение обусловленного контрактом шестичасового испытания 36-узловую скорость. Дирекция завода «Вулкан», поставившего энергетическую установку, предложила увеличить поверхность нагрева котлов (примерно на 16%), заменить питательные донки и вентиляторы за свой счет, но без уплаты штрафа за опоздание сдачи корабля почти на год. Завод также взял на себя обязанности выполнить все корпусные работы, связанные с заменой котлов. Это предложение было принято, и начало работ наметили на лето следующего года.

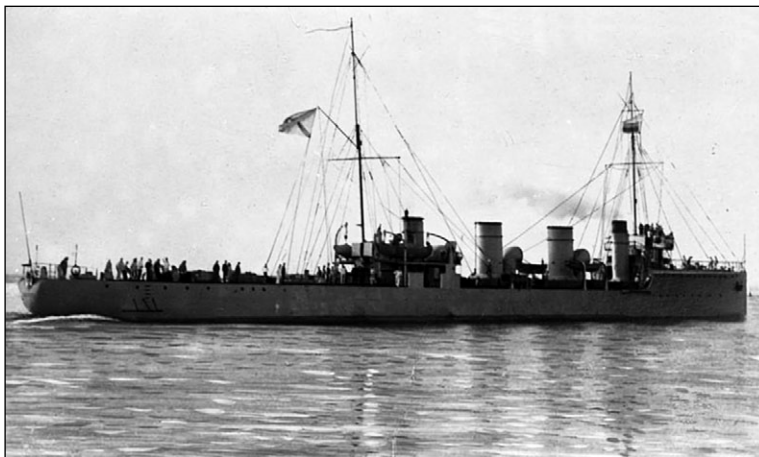
Существуют две версии, почему же «Новик» не достиг расчетной скорости. Первая — ошибка в расчете паропроизводительности котельной установки, которая не могла обеспечить турбины достаточным количеством пара. Вторая — перегрузка корабля в процессе строительства, в результате чего водоизмещение увеличилось примерно на 100 т по сравнению с указанным в договорной спецификации (1260 т). Основными причинами перегрузки явились изменения в составе вооружения — дополнительная установка 102-мм орудий, элеваторов подачи снарядов к ним, увеличение количества боезапаса на 200 выстрелов, установка подкреплений, дополнительное оборудование радиорубки, увеличение численности экипажа. Все эти изменения были выполнены по требованиям Комитета, поэтому винить Путиловский завод было бы неправильно. Но для сокрытия факта перегрузки, которая по-видимому могла бы повлечь за собой отсрочку очередных платежей и удержания штрафа, а также снятия с себя ответственности за это, завод, как можно предположить, нанес марки углубления на штевнях «Новика» точно в соответствии с проектным водоизмещением 1260 т, т.е. несколько выше фактической осадки корабля. Это обнаружилось в 1926 г. во время ремонта «Новика», когда эсминец был поставлен в сухой док.

Оставшееся до ледостава время было использовано для испытаний вооружения и боевой подготовки корабля в составе бригады крейсеров БФ. 28 — 30 августа в районе о. Бьорке опробовали минное вооружение стрельбой из всех аппаратов сначала на стоянке, затем

на скоростях 18 — 34 уз. Отметив невозможность управлять стрельбой на большой скорости в свежую погоду (шум вентиляторов и свист ветра заглушали команды с мостика), комиссия поставила вопрос о «немедленной установке сигнальных звонков, громкоговорящих телефонов и специальных указателей»; эту работу выполнили позднее. 5 — 6 сентября проверялась стрельбой из орудий прочность подкреплений — остаточных деформаций не наблюдалось.

Осенние походы дали возможность оценить мореходные качества нового корабля. Качка оказалась порывистой, начальная поперечная метацентрическая высота (0,8 — 1,13 м в зависимости от наличия и расположения жидких грузов) — чрезмерной. В письме в ГУК по этому вопросу от 12 декабря 1912 г. правление Путиловского завода напоминало, что еще на стадии разработки проекта оно настойчиво, но безуспешно добивалось разрешения увеличить заданную осадку, предупреждало о «весьма невыгодном влиянии этого обстоятельства на мореходные качества миноносца». Указывалось также на опасность для «Новика», имевшего период свободных колебаний менее 7 с, встретить резонансную волну даже при ветре 7 — 8 баллов. Для устранения этого недостатка правление Путиловского завода предлагало установить «танки Фрама» — успокоительные цистерны, решительно возражая против бортовых килей, снижавших скорость на 1,5 уз. Тогда средств на установку цистерн Фрама, которые предложил выполнить завод «Вулкан», не нашлось, однако их предусмотрели в проектах эскадренных миноносцев «35-узловой скорости для Балтийского моря».

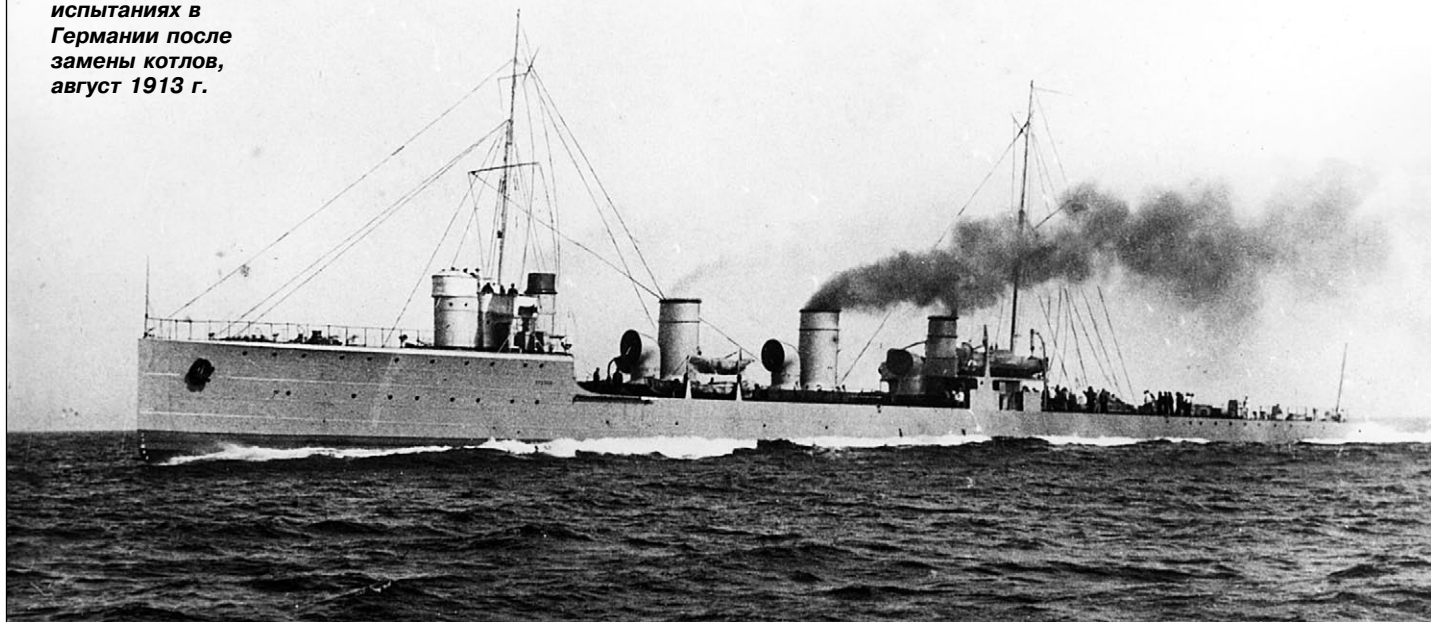
После зимовки в Ревеле «Новик» начали готовить к переходу в Германию — с него сняли вооружение, выгрузили боезапас. 9 мая корабль прибыл в Свинемюнде,



сделав здесь несколько пробегов на мерной линии для уточнения расчетов по переделке котлов. 17 мая он встал к стенке завода «Вулкан». Все необходимые корпусные работы выполнили в течение трех месяцев: заменили котлы (их суммарная поверхность нагрева достигла 4970 м²), питательные донки и вентиляторы, произвели ревизию и переборку другого оборудования. Длина малого (носового) котла увеличилась на 213 мм, а остальных пяти — на 294 мм. Паропроизводительность возросла на 15%. В связи с тем, что новые котлы оказались на 325 мм выше прежних, пришлось установить над верхней палубой котельный кожух и отказаться от системы подвода воздуха к вентиляторам через основания минных аппаратов, установив дефлекторы (приемные раструбы) более солидного сечения.

21 августа на мерной линии у Свинемюнде «Новик» легко достиг средней за три пробега скорости 36,92 уз. (при водоизмещении 1360 т) и максимальной 37,3 уз. при 645 об/мин. 27 августа успешно завершились шестичасовые испытания механизмов и котлов на полном

**«Новик» на
испытаниях в
Германии после
замены котлов,
август 1913 г.**



ходу: средняя скорость оказалась равной 36,3 уз. при мощности главных турбин 41 910 л.с., расход топлива составил 770 кг/милю. Как сообщил в ГУК представитель завода «Вулкан», «Новик» стал «самым быстроходным судном всего света». Приемочная комиссия признала испытания законченными, а корабль — годным к приему в казну. 4 сентября председатель Постоянной комиссии по испытаниям судов военного флота контр-адмирал А.А. Белоголовый подписал акт о приемке корабля в состав флота.

5 сентября 1913 г. «Новик» прибыл в Кронштадт, где на него установили вооружение и погрузили боезапас. 21 сентября новый корабль пришел в Петербург и встал у Английской набережной. Жители столицы могли ос-

мотреть новейший русский корабль. В начале октября он вновь вошел в состав бригады крейсеров.

7 октября 1913 г. Николай II подписал Высочайший рескрипт на имя Его Императорского Высочества великого князя Александра Михайловича, в котором отметил плодотворную деятельность Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования. Император констатировал, что деятельная работа Комитета дала возможность построить для Балтийского флота 4 подводные лодки, 18 эсминцев и, наконец, эсmineц «Новик», являющийся в разряде минных судов в настоящее время последним словом техники. С окончанием постройки «Новика» деятельность Комитета в отношении кораблестроения закончилась.

ПОДГОТОВКА К СЕРИЙНОЙ ПОСТРОЙКЕ

Пока «Новик» создавался на средства Комитета, МГШ и ГУК разрабатывали программы возрождения Российского флота и технические условия на создание кораблей различных классов, в том числе и эскадренных миноносцев. В основу их были положены разработанные МГШ тактические и стратегические принципы ведения боевых действий с учетом операций на Дальнем Востоке. Тактика ведения морского боя базировалась на определенных приемах боевого использования так называемых тактических единиц, составляющих боевую эскадру. Тактической единицей называлось соединение однотипных кораблей. При формировании тактических единиц учитывались и другие факторы: удобство и безопасность боевого маневрирования, возможность удержания своего места в строю и эффективность управления силами. Тактической единицей для линейных кораблей и линейных крейсеров была определена бригада из двух кораблей. Легкие крейсера группировались в бригады из четырех кораблей, эсминцы в дивизионы по четыре корабля. Тактические единицы объединялись в «высшее соединение флота» — эскадру. Считалось, что правильно сформированная эскадра должна была включать в себя тактические единицы различных классов.

По мнению МГШ флот должен был строиться целыми боевыми эскадрами, в зависимости от финансовых возможностей. На Балтике и на Черном море предполагалось иметь по одной боевой эскадре в составе двух бригад линейных кораблей, двух бригад линейных крейсеров, двух бригад легких крейсеров и от четырех до девяти дивизионов эскадренных миноносцев. Эта система формирования эскадр оказала влияние на разработку кораблестроительных программ. Так в программах появился численный состав отдельных классов кораблей, почти всегда кратный четырем: четыре линкора и четыре линейных крейсера, четыре легких крейсера и тридцать шесть эсминцев на Балтике, четыре линкора, четыре легких крейсера и семнадцать эсминцев для Черного моря.

В апреле 1907 г. Морской генеральный штаб разработал и представил на утверждение программу военного кораблестроения, получившую название Малой судостроительной программы. Она предусматривала постройку для Балтийского флота четырех линейных кораблей (дредноутов) и трех подводных лодок, для Черноморского флота — 14 эсминцев и трех подводных лодок. Программу утвердили Совет министров и Государственный совет, но Дума в полном составе проголосовала против выделения кредитов на строительство кораблей. Только после энергичного выступления Председателя Совета министров П.А.Столыпина была

выделена часть запрашиваемых средств и начато строительство линкоров.

В 1911 г., после того, как морским министром стал И.К. Григорович, наступил решительный перелом в ходе разработки судостроительных программ и строительства флота.

В мае 1911 г. были утверждены законы «Об ассигновании средств на постройку четырех линейных кораблей для Балтийского моря» и «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота». В соответствии с последним должны были строиться три линкора типа «Императрица Мария», девять эсминцев типа «Новик» и шесть подводных лодок. Таким образом, спустя три года после первого представления, Малая судостроительная программа была принята, причем в более расширенном составе.

В апреле 1911 г. И.К. Григорович представил Николаю II «Закон о Российском императорском флоте». Закон представлял собой грандиозную программу судостроения, рассчитанную на 20 лет (до 1931 г.). Он предусматривал также оборудование главных, маневренных и тыловых военно-морских баз, казенных судоремонтных предприятий. Понимая, что надеяться на ассигнование всей программы (более 2 млрд. руб.) в настоящее время не приходится, министерство одновременно предлагало выделить самую неотложную часть «Закона о флоте» в отдельный самостоятельный закон. Поэтому одновременно царю была представлена «Программа усиления судостроения Балтийского флота на 1911 — 1915 гг.» Государство документы очень понаравились, он направил их на рассмотрение в Совет министров и Думу.

«Закон о Российском императорском флоте» так и не был принят, а «Программа усиленного судостроения БФ», переименованная в «Программу спешного усиления БФ», была утверждена в 1912 г. Программа предусматривала строительство четырех линейных крейсеров типа «Измаил», четырех легких крейсеров типа «Светлана», 36 эсминцев типа «Новик», 12 подводных лодок типа «Барс», а также двух легких крейсеров типа «Адмирал Нахимов» для Черноморского флота. Затем, в том же году, была принята «Программа спешного усиления Черноморского флота», по которой предстояло построить линейный корабль «Император Николай I», два легких крейсера типа «Адмирал Нахимов», 8 эсминцев типа «Новик», 6 подводных лодок типа «Лебедь». Обе эти программы стали называться «Большой судостроительной программой».

Принятие программ судостроения и ожидавшиеся многомиллионные заказы вызвали интерес отечествен-

ных и иностранных фирм. Предложения на строительство кораблей для русского флота поступили из Англии, Франции, Италии и Германии.

Однако же морской министр И.К. Григорович делал все от него зависящее, чтобы корабли строились в России. Он писал по этому поводу: «Но я буду всячески стараться, чтобы заказы за границу не попали».

Конечно, иностранные фирмы, имеющие большой опыт создания современных кораблей, привлекались и к оснащению российских заводов, и к строительству кораблей. Так, например, в конкурсе на проектирование эсминцев кроме российских предприятий приняли участие 6 иностранных фирм. При этом все они предупреждали, что строительство кораблей должно производиться в России и для получения заказа им следует войти в соглашение с какой-либо русской судостроительной фирмой.

В итоге все корабли, предусмотренные Малой и Большой программами, кроме двух малых крейсеров, заказанных в Германии фирме «Шихау», строились на отечественных заводах. Однако много комплектующего оборудования пришлось заказывать за рубежом. Русская промышленность не могла полностью обеспечить программу судостроения турбинами, дизелями, насосами, гирокомпасами, радиостанциями, подшипниками и т.д.

Выполнение программ способствовало стремительному росту отечественной судостроительной промышленности и предприятий-смежников. На Балтийском и Адмиралтейском заводах были возведены новые стапели для строительства линейных крейсеров, реконструированы цеха. По лицензии английской фирмы «Виккерс» Балтийский и Франко-Русский заводы освоили производство турбин Парсонса.

В строительстве будущего флота участвовали частные заводы. Путиловская верфь представляла собой судостроительный и механический заводы. Она имела эллинг для строительства крупных кораблей — линкоров или крейсеров, четыре стапеля для эсминцев, турбинную, котельную и другие мастерские. Верфь обеспечивала себя турбинами и котлами. 16 ноября 1913 г. на ней состоялась закладка двух крейсеров и шести эсминцев.

Металлический завод, никогда раньше не занимавшийся судостроением, получив заказ на строительство эсминцев, расширил котельную и турбинную мастерские. Для строительства корпусов кораблей на Неве была основана Усть-Ижорская верфь.

Невский завод, самый маломощный из Петербургских заводов, строил два эсминца для Черноморского флота. Для их сборки и спуска были возведены временные стапели в Николаеве.

В Прибалтике в короткий срок были созданы несколько предприятий, оснащенных по последнему слову техники. В создании их участвовали и иностранные фирмы. Русско-Балтийский завод в Ревеле получил заказ на два легких крейсера и шесть эсминцев. Пять эсминцев строил Ревельский судостроительный и механический завод Либавского общества («Беккер и К°»). В Ревеле была создана также верфь «Ноблесснер» для строительства подводных лодок. Мюльграбенская верфь в Риге должна была построить 9 эсминцев.

В Николаеве находились две крупнейшие судостроительные компании — Общество Николаевских заводов и верфей (ОНЗиВ) и Русское судостроительное общество («Руссуд»). Обе они прошли реконструкцию. На территории ОНЗиВ были построены крытый двухпролетный эллинг для крейсеров и эсминцев и открытый стапель для линкоров. Были модернизированы судостроительная, котельная, турбинная и башенная мастерские. Механическая часть завода могла поставлять котлы любых систем, производить сборку и испытания турбин, а также изготавливать артиллерийские башни со всеми механизмами.

В заключение следует отметить, что русская промышленность не была готова к реализации столь грандиозной судостроительной программы. Не хватало стапельных мест на существующих заводах, объемы производства судовых турбин и вспомогательных механизмов на русских заводах не могли обеспечить потребность верфей. Поэтому пришлось заказывать турбины и механизмы за рубежом и заключать договоры на постройку кораблей с заводами, которые еще только проектировались. В результате до 1917 г. не были достроены линейные и легкие крейсера, а также и почти половина эсминцев.

ЭСМИНЦЫ МАЛОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Началом создания новых кораблей можно считать разработку в 1907 г. «стратегических и тактических заданий», которым должен удовлетворять перспективный эсmineц; при этом исходили из главных его назначений — уничтожения торпедами крупных вражеских кораблей, охранения своей эскадры в море, постановки минных заграждений в водах противника. Основными элементами при водоизмещении 1000 т считалась высокая скорость (35 уз.), достаточные дальность плавания (1800 миль 21-узловым ходом) и мореходность (возможность использовать оружие при ветре до 9 и волнении до 7 баллов), мощное вооружение (две 120-мм патронные пушки, два двухтрубных торпедных аппарата). «Технические условия на проектирование эскадренного миноносца 35-узловой скорости», подготовленные МТК в соответствии с заданиями Морского генерального штаба (апрель 1908 г.), конкретизировали требования к мореходности и материалам корпуса, обуславливали наличие полубака на протяжении четверти длины корпуса корабля, ограничивали осадку при нормальном водоизмещении восемью футами (2,4 м). Количество торпедных аппаратов

увеличивалось до трех. Предпочтительным признавалось размещение главных механизмов между котельными отделениями. Отопление котлов предполагалось как нефтяным, так и смешанным с таким условием, чтобы на полном ходу напряжение поверхности нагрева не превышало 4,5 кг/м² нефти или эквивалентного количества нефти и угля.

В июне 1908 г. МГШ подтвердил требования к ограничению углубления, что позволило бы эсминцам «ходить по мелким фарватерам, не бояться минного заграждения, по возможности не опасаться мин Уайтхеда». Исполнявший в то время обязанности главного инспектора кораблестроения А.Н. Крылов дал по этому поводу следующее разъяснение: при малой осадке и условии «держаться с эскадрой, не стесняя ее», ветре 8 — 9 баллов и скорости 12 — 14 уз., когда длина океанской волны близка к длине миноносца (около 100 м), постоянное оголение винтов не позволит выдерживать такой ход. На просьбу допустить увеличение осадки начальник МГШ ответил отказом. Через два месяца появились новые требования: ограничить определенной величи-

ной угол крена на циркуляции при положении руля «на борт» на полном ходу, а необходимую для успешного действия оружия плавность качки нормировать числом свободных колебаний корабля на тихой воде. Без готового проекта или опытов на конкретной модели установить и то и другое не представлялось возможным. Часть этих принципиальных разногласий удалось уладить с помощью морского министра С.А.Воеводского, но на ограничении осадки МГШ все-таки настоял.

Окончательный вариант подготовленных корабельным инженером Г.Ф.Шлезингером технических условий морской министр утвердил 21 февраля 1909 г. К участию в конкурсе на лучший проект эскадренного миноносца 35-узловой скорости были приглашены шесть судостроительных заводов: Адмиралтейский, «Крейтон и К°», «Ланге и сын», Металлический, Невский и «Наваль» (с 1911 г. принадлежал ОНЗиВ).

Ни один из проектов, поступивших в МТК к 20 марта, не отвечал в полной мере техническим условиям — скапливались спешка, недостаток опыта в проектировании подобных кораблей, отсутствие уверенности в получении заказов, слишком жесткие требования в отношении осадки и мореходных качеств. Последнее обстоятельство подробно проанализировал А.Н.Крылов в своем докладе от 16 июня 1909 г. товарищу (заместителю) морского министра вице-адмиралу И.К.Григоровичу, ведавшему вопросами кораблестроения. Признав все проекты в отношении остойчивости неудовлетворительными, он отметил следующее: желание получить малую осадку привело к увеличению ширины, а значит к чрезмерной остойчивости кораблей и порывистой качке даже на слабом волнении, к уменьшению диаметра гребных винтов и, следовательно, повышению удельного давления на их поверхность до возможного предела. Во всех других отношениях МТК поставил на первое место проект Металлического завода, причем особо подчеркивалась удачная конструкция корпуса с усилением продольных связей набора. Лучшим признал этот проект и МГШ, как имевший наиболее сильное торпедное вооружение (шесть двухтрубных аппаратов) и наибольшую скорость (гарантируемую 35- и ожидаемую 37-уз.).

После подведения итогов конкурса заводы-участники получили предложение переработать проекты в точном соответствии с техническими условиями. К середине августа их представили пять заводов (фирма «Крейтон» от участия отказалась). На совместном заседании МТК и МГШ 28 сентября вновь лучшим проектом был назван проект Металлического завода. Поскольку МГШ все же согласился на некоторое увеличение углубления миноносцев, заводу предложили представить два дополнительных варианта: с осадкой 2,75 и 3,05 м, что и было выполнено к 6 февраля 1910 г. Для дальнейшей проработки выбрали вариант с водоизмещением 1025 т, главными размерениями 96х9,6х2,76 м и лучшими обводами. 120-мм орудия решили заменить на 102-мм/60-клб, серийное производство которых начал Обуховский завод.

В конце сентября приступили к детальной проработке проекта, как вдруг через два месяца встал вопрос о замене одного торпедного аппарата 102-мм орудием — таким образом намеревались частично компенсировать отсутствие в Черноморском флоте современных легких крейсеров. Тогда же специалисты механического отдела МТК высказали мнение о том, что по-настоящему обеспечить заданную скорость и район плавания способны не турбины системы «Рато», значившиеся в про-

екте, а только «Парсонс» или «Кертис-АЭГ-Вулкан». Предлагавшиеся переделки повлекли за собой увеличение массы корабля на 50 т, перепланирование помещений и снижение скорости на один узел.

После обсуждения в министерстве создавшегося положения выявилась необходимость нового конкурса — на проектирование 34-узлового эскадренного миноносца для Черноморского флота. Приглашение участвовать в нем получили в конце апреля 1911 г. шесть русских заводов, которым «для общего руководства и ознакомления с характером требований» разослали копии спецификации минного крейсера скоростью 36 уз., т.е. «Новика», а также шесть иностранных фирм.

Поступившие в июне на рассмотрение Морского генерального штаба и Морского технического комитета девять проектов при одинаковом вооружении (три 102-мм орудия, два пулемета, пять двухтрубных ТА, 80 мин заграждения, принимаемых в перегруз на палубу) отличались конструкцией корпуса, системой турбин и котлов, расположением жилых и служебных помещений. Лучшим признали проект Путиловского завода; в отзыве о нем кораблестроительный отдел МТК отмечал хорошее развитие продольных переборок и полубака, оборудование кормовых обводов, рациональное расположение нефтяных цистерн и вообще «наиболее удачную конструкцию корпуса в отношении общей и местной прочности». Высокую оценку заслужила и работа Металлического завода; проекты Невского завода и ОНЗиВ уступали по конструкции первым двум, а иностранные (кроме германского завода «Вулкан») — оказались совершенно неудовлетворительными.

Первое место занял Путиловский завод — единственный из русских, имевший опыт проектирования и постройки подобного корабля. Следующие три места заняли проекты Металлического, Невского и ОНЗиВ. За две недели до официального объявления результатов конкурса (8 августа) отдел сооружений ГУКиС выдал этим предприятиям предварительные наряды на постройку девяти эскадренных миноносцев для Черного моря, причем петербургским предписывалось использовать путиловский проект, а Обществу Николаевских заводов и верфей строить четыре эсминца по собственным чертежам.

Тип «Дерзкий»

8 августа 1911 г. Общество Николаевских заводов и верфей в соответствии с утвержденным 19 мая того же года законом об ассигновании 150,8 млн. руб на «обновление Черноморского флота» получило предварительный наряд на постройку четырех эскадренных миноносцев «34-узлового хода с турбинными двигателями системы Парсонса и котлами системы Торникрофта». В начале октября 1911 г. корабли николаевской постройки зачислили в списки флота, присвоив им названия «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий» и «Пронзительный» (во всех официальных документах они именовались эсминцами типа «Дерзкий»).

В ходе детальной проработки проекта корабль удалось облегчить примерно на 170 т, почти на 2 м уменьшить его длину; облегчение корпуса, улучшение его обводов и снижение проектной скорости на 1 уз. дало возможность на 7000 л.с. уменьшить мощность турбин на полном ходу, что позволило убрать один котел, а вместо четырех дымовых труб оставить три. Изменилось и расположение вооружения.

В отличие от головного «Новика» помещения команды размещались на жилой и главной палубах под полуба-

ком. На главной палубе под полубаком находились также каюта кондукторов и лазарет с аптекой. Каюты офицеров и кают-компания размещались в кормовой части. Все жилые помещения имели иллюминаторы.

В ходе постройки по требованию Главного управления кораблестроения и наблюдающих офицеров вносились некоторые изменения в ранее утвержденные чертежи. Так, по опыту ходовых испытаний «Новика» добавили кормовую шпиль и четвертый компас (на носовом мостике их стало два), оборудовали лазарет, по требованию МГШ установили на фок-мачте пост для наблюдателей.

После уточнения и одобрения спецификаций Морское министерство 11 февраля 1912 г. заключило с ОНЗиВ контракт на постройку четырех эскадренных миноносцев, два из которых надо было подготовить к ходовым испытаниям не позднее 7 февраля 1914 г., а вторую пару — через шесть месяцев. Срок сдачи в казну — через два месяца со дня предъявления кораблей к испытаниям, цена за каждый — 2 млн. руб., не считая стоимости вооружения.

На тот момент это было единственное предприятие, которое в соответствии с контрактом обязалось полностью построить корпуса и все механизмы для четырех миноносцев у себя на заводе. Тесная связь с английскими и французскими предприятиями определила выбор типа котлов и механизмов. Завод сумел в кратчайшие сроки освоить производство турбин Броун-Бовери-Парсонс и котлов системы Торникрофт с нефтяным отоплением и самостоятельно приступил к их выпуску. Однако отдельные части турбинных механизмов (лопатки и роторы) все же пришлось заказать за границей. Сборка турбин и стендовые испытания полностью проводились на заводе.

В июне 1912 г. на ОНЗиВ началась постройка стапелей в двойном крытом эллинге. Заказы почти на всю сталь для четырех миноносцев разместили на русских металлургических предприятиях. На заводском плазе заканчивалась разбивка теоретического чертежа.

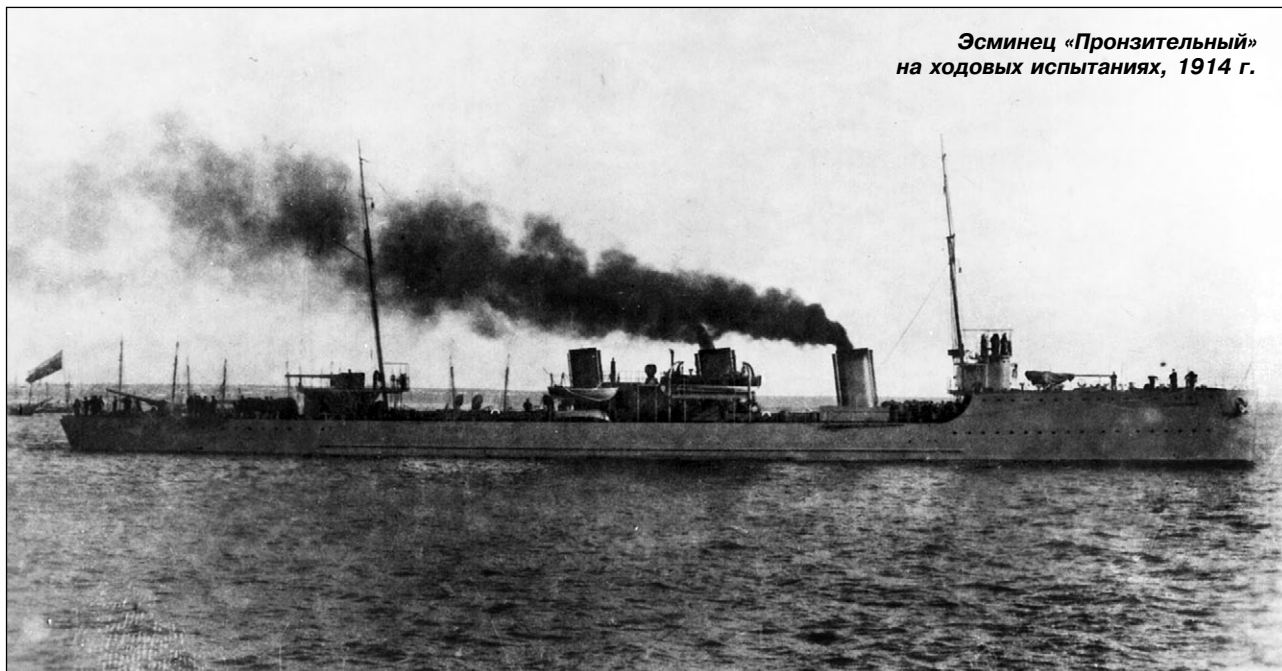
20 июля 1912 г. началось изготовление частей корпусов и механизмов, а 20 сентября были заложены на стапеле «Беспокойный» и «Гневный». 18 октября 1913 г. первые два миноносца спустили на воду, а на их местах заложили два следующих — «Дерзкий» и «Прозительный», спуск которых состоялся 2 марта 1914 г. В тот же день «Беспокойный» впервые отошел от стенки завода на пробу машин, а на «Гневном» завершился монтаж котлов и турбин.

Благодаря рациональному размещению судостроительных мастерских, новейшему станочному парку, отличному крановому оборудованию и хорошей организации производства удалось достичь небывалых для русского судостроения сроков постройки кораблей, особенно последней пары. Стапельный период этих кораблей составил всего лишь шесть месяцев, а достроечный, включая сдаточные испытания, — семь. В общей сложности «Дерзкий» и «Прозительный» строили чуть больше года. Это был срок, которому мог позавидовать любой заграничный судостроительный завод.

23 мая 1914 г. на «Беспокойном» после очередного выхода на заводские наладочные испытания возник пожар во 2-м котельном отделении, который удалось ликвидировать в течение получаса герметизацией отсека и пуском паротушения. Для устранения его последствий понадобилось две недели, после чего корабль отправился в Севастополь. Вскоре туда же прибыл «Гневный». На обоих кораблях произвели определение остойчивости при нормальном, наименьшем и наибольшем водоизмещении; соответствующие им значения метацентрической высоты были признаны удовлетворительными.

1 июля 1914 г. «Гневный» на 10-часовом 21-узловом испытании при водоизмещении 1185 т (действовали три котла, испарители не работали, мощность турбин достигла 4319 л.с. при 332 об/мин) показал средний расход топлива 3,4 т/ч, что соответствовало дальности плавания 1717 миль. 5 июля при аналогичном испытании на 30-узловом ходу (21 357 л.с., 563 об/мин) эти параметры составили 11,92 т/ч и 700 миль. Несмотря

**Эсmineц «Прозительный»
на ходовых испытаниях, 1914 г.**



ря на то, что на последнем испытании наблюдался «густой, тяжелый дым из всех труб», сильная вибрация передних стенок котлов, результаты признали удовлетворительными, так как вот-вот могла начаться война.

Начавшиеся 13 июня испытания «Беспокойного» были прерваны 8 июля из-за не-удовлетворительного состояния котлов и механизмов. 16 июля сорвалось 10-часовое 30-узловое испытание из-за дефектов нефтяного отопления котлов. Назначенные на 22 и 29 июля испытания полного хода были отменены в связи с минированием Лукулльской мерной линии. После спешного завершения испытаний вооружения «Беспокойный» и «Гневный» вошли в состав Черноморского флота.

13 августа 1914 г. «Дерзкий» отошел от стенки завода и направился в Севастополь на испытания. 15 сентября ушел в Севастополь и «Пронзительный». Оба эсминца испытывались по сокращенной программе военного времени в целях сохранения турбин и котлов — только на скоростях 30 и 21 уз. между маяками Ай-Тодор и Аю-Даг. 25 августа механизмы «Дерзкого» при средней скорости 30,38 уз. и 560 об/мин работали вполне удовлетворительно, причем горение в котлах отмечалось бездымным. 5 октября также успешно завершились начавшиеся 29 сентября испытания «Пронзительного». Вооружение испытывалось по полной программе. Официальная передача всех четырех миноносцев состоялась 16 октября 1914 г. после устранения отмеченных недостатков.

Поднятый приемочной комиссией вопрос о замене переговорных труб телефонами решался непосредственно на флоте, а пожелание об увеличении запаса питьевой воды учли уже при проектировании новых кораблей.

Из эсминцев типа «Дерзкий» был сформирован первый дивизион минной бригады ЧФ. Непродолжительная эксплуатация новых кораблей в боевых условиях сразу же обнаружила ряд недостатков, явившихся следствием недостаточной проработки теоретического чертежа и спешки при строительстве. Корабли имели излишнюю высоту надводного борта в районе кормы и неудачный развал носовых шпангоутов, вследствие чего они плохо слушались руля и были очень чувствительны к бортовой качке. Из-за неудачных обводов кормы на большой скорости за ней возникал мощный демаскирующий бурун.

Все замечания офицеров, служивших на этих кораблях, сводились главным образом к повышению эффективности внутрикорабельных средств связи и управления, а также удобства обслуживания и эксплуатации, живучести и ремонтпригодности техники в боевых условиях.

Для повышения живучести кораблей предлагалось ввести автономный трубопровод свежего пара для вспомогательных механизмов, вывести на верхнюю палубу штоки всех разобшительных клапанов, провести автономные электросети правого и левого бортов с возможностью переключения потребителей.

Было предложено улучшить конструкцию носового мостика, повысить мощность шпигля, ликвидировать волнорез на баке, ввести боевое освещение синего цвета на верхней палубе и поставить автоматические выключатели на дверях наружных помещений. Ряд этих предложений был внедрен уже в ходе войны совместными усилиями экипажей кораблей, рабочих мастерских Севастопольского порта и ОНЗиВ. Предложения, требовавшие больших переделок, послужили основанием для формулирования технических условий на постройку последующих серий эсминцев типа «Новик».

В целом же они оценивались офицерами как «прекрасные миноносцы: мореходны, хорошо оборудованы для жилья».

Эскадренные миноносцы типа «Дерзкий» стали первыми в русском флоте серийными быстроходными турбинными кораблями этого класса, послужив впоследствии прототипом для создания кораблей «ушаковской» серии.

Тип «Счастливый»

Из девяти эсминцев, утвержденных к постройке для Черноморского флота по программе 1911 г., пять строились на Петербургских предприятиях по проекту Путиловского завода и относились к типу «Счастливый».

8 августа 1911 г. отдел сооружений Главного управления кораблестроения и снабжений выдал, одновременно с ОНЗиВ, предварительные наряды на постройку эскадренных миноносцев для ЧФ Путиловскому (одного), Металлическому и Невскому (по два) заводам. При этом им предлагалось «безотлагательно приступить к постройке... согласно исправленным спецификациям и чертежам Путиловского завода» со следующими изменениями: скорость полного хода уменьшалась до 34 уз., количество патронов на орудие увеличивалась со 100 до 150, хранение нефти в бортовых отсеках котельных отделений не допускалось. На швартовые и наладочные ходовые испытания заводам отводилось три месяца, после чего миноносцы следовало предъявить к официальным испытаниям, программа которых включала, в частности, 10-часовое плавание со скоростью 30 уз. при нормальной нагрузке, столько же со скоростью 21 уз. и 3 часа полным ходом.

Корабли петербургской постройки, предназначавшиеся для одного дивизиона, должны были иметь единый тип турбин («Кертис-АЭГ-Вулкан»). При выборе котлов остановились на системе Ярроу, несколько видоизмененной заводом «Вулкан».

Расположение и оборудование мостиков, боевой рубки, внутренних помещений и вооружения было сделано по типу «Дерзкого». По внешнему виду новые миноносцы различались между собой верхним срезом дымовых труб: на петербургских он шел параллельно верхней палубе, на николаевских — наклонно; у первых трубы круглого сечения, у вторых — эллиптического.

Судовые системы и устройства выполнялись по образцу «Новика». Состав вспомогательных механизмов МКО такой, как и на эсминцах типа «Дерзкий», но воздушные насосы имели уже турбинные приводы.

11 октября 1911 г. пять миноносцев петербургских заводов зачислили в списки флота под следующими названиями: «Быстрый» и «Пылкий» (Металлический завод), «Громкий» и «Поспешный» (Невский), «Счастливый» (Путиловский), который дал название всей серии.

В середине февраля 1912 года Главное управление кораблестроения заключило с заводами контракты, согласно которым миноносцы следовало предъявить к официальным испытаниям не позднее 7 февраля 1914 г. Уточнялись также обязательства сторон, объем и порядок испытаний, платежей и штрафы за невыполнение контрактных условий. Установленная за каждый корабль цена 2 млн. руб при заказе турбин за границей снижалась на 50 тыс.

Чтобы ускорить постройку первых кораблей, Путиловскому и Невскому заводам разрешили заказать для них турбины и ряд вспомогательных механизмов фирме «Вулкан». Металлический завод ограничился изготовлением за границей лишь отдельных частей турбин и некоторых вспомогательных механизмов, организовав собственное турбинное производство. В августе 1912 г. там

была закончена реконструкция турбинной и котельной мастерских, которые пополнились станками новейших конструкций и современными подъемными средствами.

В сентябре 1912 г. было заключено соглашение с немецкой Всеобщей электрической компанией (АЭГ) на право постройки турбин системы «Кертис-АЭГ-Вулкан» и с гамбургским заводом «Вулкан» на производство судовых котлов системы «Вулкан-Ярроу». Турбинная и котельная мастерские завода приступили к выпуску турбин и котлов указанных типов.

Судостроительные мастерские и стапели Усть-Ижорской верфи Металлического завода находились в стадии строительства, поэтому пришлось заключить договор с Путиловским заводом на изготовление и сборку корпусов. Кроме того, последний взялся поставить для двух эсминцев Металлического завода такелаж, шлюпочные устройства и дельные вещи. Вспомогательные механизмы и некоторые детали турбин, производство которых еще не освоил Металлический завод, заказали на заводе «Вулкан».

Корпуса эсминцев Металлического завода «Быстрый» и «Пылкий» должны были в разобранном виде отправить в Херсон, где оборудовался перевалочный пункт. Окончательную сборку кораблей и спуск на воду планировалось осуществить на верфи А. Вадона вблизи Херсона на берегу р. Кошевая. В технологическом отношении верфь была оборудована очень слабо и могла служить только местом сборки миноносцев. Она располагала тремя стапелями и каменным сооружением с навесом, которое служило судостроительной мастерской. Под открытым небом стояло несколько дыропробивочных прессов и сверлильных станков. В небольшом деревянном двухэтажном здании размещались чертежная и административная служба. Достопримечательностью верфи был легкий ажурный кран современной по тем временам конструкции, спроектированный самим владельцем верфи А. Вадонем. Эта верфь была арендована Металлическим и Путиловским заводами для сборки эскадренных миноносцев, части которых поступали из Петербурга.

Путиловский завод изготавливал детали корпуса своего эсминца «Счастливый», вел его сборку и полную достройку на той же верфи А. Вадона, а также разрабатывал рабочие чертежи для кораблей Невского и Металлического заводов.

В это время Путиловский завод, достраивая эскадренный миноносец «Новик», одновременно развернул сооружение новой Путиловской верфи и временных стапелей для предварительной сборки черноморских эсминцев. Объем этих работ был настолько велик, что правлению Путиловского завода пришлось заказать механизмы для эсминца «Счастливый» на германском заводе «Вулкан», а котлы — на Невском заводе.

Невский завод оказался в невыгодном положении, получая с опозданием корпусные чертежи от Путиловского завода, все время отставая по срокам готовности своих эсминцев «Поспешный» и «Громкий».

Турбины для своих двух эсминцев Невский завод, как и Путиловский, заказал заводу «Вулкан», а котлы для своих кораблей и эсминца «Счастливый» изготавливал в собственных мастерских. Для сборки корпусов «Поспешного» и «Громкого» Невскому заводу по распоряжению Морского министерства отвели место в северной части бывшего Николаевского адмиралтейства на правом берегу р. Ингул.

Предварительная сборка миноносцев на Путиловском заводе началась в августе 1912 г., а к 1 сентября уже



«Поспешный» и ПЛ типа «Нарвал» на стапеле

были установлены на каждом из трех кораблей детали в объеме 20,6% проектной массы корпусов. В литейном цехе изготовили рулевые рамы, ахтерштевни, кронштейны и мортиры гребных валов, поступили в обработку форштевни для всех трех кораблей. Полным ходом шли работы в судостроительных мастерских.

На Невском заводе к этому времени успели лишь отлить два форштевня, сделать деревянные шаблоны стрингеров, вертикального и горизонтального килей, изготовить модель ахтерштевня для отливки и закончить разбивку на плазе.

Путиловский завод достиг максимальных темпов по изготовлению и установке частей корпусов. Дальнейшее наращивание темпов строительства кораблей сдерживалось недостаточной производительностью прокатных цехов. Наблюдающий за постройкой капитан А. Э. Влашимский считал, что при сохранении той же производительности для окончательного изготовления корпусов потребуется еще от пяти до шести месяцев. С учетом того, что разборка, отправка и доставка займут еще четыре-пять месяцев, сроки начала сборки кораблей в Херсоне отодвигались на май 1913 г. При полной готовности стапелей и всего необходимого оборудования на верфи А. Вадона, а также при успешном завершении испытаний корпусов на нефте- и водонепроницаемость, спуск миноносцев мог быть осуществлен не ранее октября 1913 г.

17 ноября 1912 г. Путиловский завод, учитывая состояние и темпы работ, а также опыт постройки эскадренного миноносца «Новик», представил в Морское министерство развернутый план строительства ЭМ «Счастливый», «Быстрый» и «Пылкий». По плану работ, представленному в ГУК правлением Общества Путиловских заводов в ноябре 1912 г., части корпусов надо было доставить к месту сборки не позднее 1 мая, спустить на воду «Счастливый» 1 августа, а миноносцы Металлического завода — 1 и 15 сентября 1913 г. Оговаривалось, что подготовить корабли к испытаниям следовало через полгода после спуска. Невским заводом



Спуск на воду эсминца «Пылкий». Херсон, 15 июля 1914 г.



также был представлен аналогичный план строительства «Громкого» и «Поспешного».

Предварительная сборка корпусов на Путиловском заводе началась в мае — июле, на Невском в сентябре — октябре 1912 г. Таким образом, уже осенью 1912 г. намечилось отставание по срокам строительства кораблей Металлического и Путиловского завода примерно на год. Еще хуже обстояли дела на Невском заводе, и только передача в дальнейшем по распоряжению Морского министерства эсминцев этого завода для достройки ОНЗиВ несколько исправила положение.

Приемка корпусов, котлов, механизмов и систем, изготавливаемых в Петербурге для черноморских эсминцев, возлагалась на наблюдательную комиссию за постройкой кораблей для Балтийского флота.

Изготовление частей корпуса и их сборка на временных стапелях Путиловского завода продолжались в течение всей первой половины 1913 г. Одновременно шла отправка оборудования на юг. К 15 мая 1913 г. в Херсон было отгружено и отправлено железнодорожным транспортом все оборудование для строительства эсминца «Счастливый» и части корпуса «Быстрого». В октябре здесь состоялась закладка трех кораблей Путиловского и Металлического заводов.

В апреле 1913 г. на верфи А.Вадона в Херсоне начали сборку «Счастливого», в июле — «Быстрого» и в августе — «Пылкого». Невский завод, получивший в свое распоряжение более подготовленный участок, начал работы на «Громком» и «Поспешном» 12 июля и первым спустил на воду свой головной корабль (5 декабря 1913 г.). Спуск остальных миноносцев производился с опозданием на два — десять месяцев: «Счастливого» 16-го, «Поспешного» 22 марта, «Быстрого» 25 мая, «Пылкого» 15 июня 1914 г.

В ноябре 1913 г. в Херсон прибыли представители Металлического завода. Главным строителем по установке и монтажу механизмов и внутреннего оборудования назначили инженера В.Н.Корниловича. Вторая партия грузов для кораблей Металлического завода — котлы, внутреннее оборудование и инструменты — прибыли в Херсон морским путем вокруг Европы. Утром 15 ноября пароход бросил якорь на Херсонском рейде. В течение трех дней все котлы были выгружены плавучим краном. Для их сборки соорудили специальный навес.

Администрация Металлического завода стремилась как можно быстрее подготовить свои корабли к спуску. Но хотя плановый спуск первого эсминца — «Быстрого» — приближался, кроме деталей корпуса почти ничего не было установлено. Петербург задерживал поставку оборудования и механизмов.

16 марта 1914 г. состоялся спуск эсминца Путиловского завода «Счастливый». К исходу весны 1914 г. закончились стапельные работы и на эсминцах Металлического завода. 25 мая состоялся спуск «Быстрого», а 15 июля со стапелей благополучно сошел «Пылкий».

С началом войны в августе 1914 г. представители наблюдательной комиссии потребовали ускорить достройку кораблей. Между тем положение осложнилось. Доставка грузов из Петербурга в Николаев и Херсон морским путем вокруг Европы стала невозможной. Железнодорожный транспорт задыхался, не справляясь с возросшим объемом перевозок войск и военной техники для нужд фронта. Часть рабочих была мобилизована в армию. Все это еще более увеличило сроки постройки кораблей.

В первых числах августа 1914 г. из Петербурга для эсминцев Металлического завода отправили по железной дороге главные турбины и холодильники. Поскольку в Херсоне отсутствовала железнодорожная ветка в порт, механизмы выгрузили в Николаеве с платформ на

Эсминец «Громкий»



баржу плавучим краном и отправили ее вместе с краном по Южному Бугу, Днепровскому лиману и Днепру в Херсон.

Прибывшая вскоре на верфь комиссия пыталась доказать, что все пять эсминцев необходимо передать на достройку заводу ОНЗиВ, так как туда можно скорее доставить нужное оборудование и материалы. Через некоторое время ОНЗиВ передали для достройки два эсминца Невского завода «Громкий» и «Поспешный» и эсминец Путиловского завода «Счастливый».

Намерения ОНЗиВ взять на достройку все эсминцы петербургских заводов заставили Металлический завод ускорить отправку оборудования для «Быстрого» и «Пылкого» и направить в Херсон 20 квалифицированных слесарей.

К началу Первой мировой войны готовность «Счастливого» составляла 76%, «Быстрого» — 69%, что объяснялось отсутствием рулевой машины и шпелей, поздним прибытием котлов и турбин. Еще меньше была готовность «Пылкого» (67,6%) — на нем устанавливались котлы, главные же турбины проходили испытания в мастерских Металлического завода. Готовность по корпусу «Громкого» — 80,3%; на «Поспешном» (76,2%) работы приостановились из-за отсутствия турбин.

28 июля 1914 г. начальник ГУКА вице-адмирал П.П. Муравьев установил новые сроки готовности к испытаниям: «Счастливого» — 1 сентября, «Быстрого» — 1 октября, «Пылкого» и «Громкого» — 1 ноября, «Поспешного» — 1 декабря. Для ускорения работ допускались такие отступления от спецификации, которые не имели «боевого значения». Среди мер, призванных ускорить достройку кораблей, следует отметить решение о передаче «Счастливого», «Громкого» и «Поспешного» ОНЗиВ, так как его производственные мощности освободились после сдачи ЭМ типа «Дерзкий». По первым двум кораблям помощь заключалась главным образом в монтаже трубопроводов, причем изготавливались недостающие арматура и фланцы. Отказавшийся от перевода своих кораблей в Николаев Металлический завод усилил темпы сборки благодаря присланным из Петрограда квалифицированным слесарям. Переведенные в конце декабря 1914 г. в Севастополь «Счастливый», «Быстрый» и «Громкий» прошли докование, одновременно на первом из них началось оборудование помещений для командования минной бригады, на двух других — второго дивизиона миноносцев.

Первым из этой группы 1 февраля 1915 г. вышел в море для опробования артиллерии и наладочных испытаний турбин «Быстрый». При мощности около 16 000 л.с. он развил в районе мыса Сарыч скорость 28,3 уз. Корабль сделал еще три пробных выхода, после чего Металлический завод предъявил его к сдаче. Учитывая условия военного времени испытания проводили по сокращенной программе (при скоростях 21 и 30 уз.), но в отличие от миноносцев предыдущей серии на вновь открытой для плавания мерной миле у м.Лукулл. Следует отметить, что в феврале 1913 г. правление ОНЗиВ ставило вопрос о необходимости при испытаниях быстроходных ЭМ «исключить влияние глубины на скорость», так как на мерной мили глубина составляла 32 — 43 м, а требовалось не менее 100. Это и привело к неудаче первого официального испытания «Быстрого» 14 марта: средней скорости 30,23 уз. (542 об/мин) удалось достичь при мощности турбин 25 596 л.с., котлы работали с полной форсировкой, действовали все 60 форсунок, давление воздуха превышало положенное при наибольшей скорости. Расход топлива (более 16 т/ч) также оказался чрезмерным. После четырех пробегов появилась течь в трубах котла №4, нефтяные насосы начали срывать подачу топлива, что вынудило уменьшить скорость и возвратиться в Севастополь.

Считая, что на результаты испытаний повлияла недостаточная глубина мерной линии, дирекция Металлического завода обратилась за консультацией к профессору А.Н.Крылову, который в отзыве от 29 марта 1915 г. дал исчерпывающее объяснение этому явлению и сделал следующее заключение: «...производство испытаний на 30 уз. при указанных условиях совершенно невозможно и ...равносильно стремлению развить на глубокой воде скорость около 34 уз., что может повести к окончательному надрыву котлов и выводу миноносца из строя». Испытания перенесли в район м.Сарыч с глубинами более 110 м. 10 апреля при мощности, несколько превышающей 21 000 л.с., «Быстрый» легко развил 29,5 уз., при вполне удовлетворительной работе механизмов. 13 февраля начались заводские, а 2 марта официальные ходовые испытания «Счастливого». После четырех попыток (неисправности воздушных и нефтяных насосов, течь в котлах) корабль 8 апреля показал наконец удовлетворительные результаты, развил среднюю скорость 28,2 уз. при мощности 24 000 л.с. исправной работе котлов и механизмов. На «Громком», начавшем за-