

МОРСКАЯ

3/2019 *Кампания*

Крейсера типа «Гекла»
Бронепалубный крейсер «Суматра»
Эскадренные миноносцы типа «Ядигар-и Миллет»



Броненосец «Нумансия»



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№3 (91)•2019

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Издатель: **А.В. Дашьян**

Главный редактор **С.В.Патянин**

Редакционный совет:

С.А. Балакин
В.А. Галыня
М.Б. Князев
М.Э. Морозов
А.В. Орёл
А.В. Чаплыгин
В.В. Яровой

Подготовка оригинал-макета:
ИП Чаплыгин А.В.

Тел. 8-915-314-4452

E-mail: navalcampaign@gmail.com

Подписано к печати _____

Отпечатано с диапозитивов заказчика в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул. Верейская, д. 29

Возрастная категория 12+

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

В оформлении 1-й стр. обложки использована картина Рафаэля Монлеона «Броненосец «Нумансия» в 1864 г.»

Внизу: эскадренный миноносец «Ядигар-и Миллет», 1915 г. (графика С.Е. Бондаренко)

Содержание

Н.В. Митюков. Броненосец «Нумансия»	2
В.Ф. Некрасов, С.В. Патянин. Крейсера типа «Гекла»	17
Р. ван Остен. Бронепалубный крейсер «Суматра»	33
П. Ныкель. Эскадренные миноносцы типа «Ядигар-и Миллет»	38
Вопрос – ответ	60

Москва 2019

Уважаемые читатели!

Как мы и обещали, основные материалы данного сборника являются своего рода продолжением тем, затронутых в прошлом номере журнала.

Статья д.т.н. **Николая Витальевича Митюкова** (Ижевск) рассказывает об одном из активных участников Первой Тихоокеанской войны – испанском броненосце «Нумансия». Он стал первым и долгое время оставался крупнейшим броненосным кораблем испанского флота. Неоднократно перевооружавшаяся и перестраивавшаяся «Нумансия» оставалась в строю более полувека и считается самым известным испанским кораблем XIX в.

Владимир Филиппович Некрасов (Москва) и к.и.н. **Сергей Владимирович Патянин** (г. Саров Нижегородской области) продолжают рассказ о крейсерах датского флота. На этот раз речь пойдет о кораблях типа «Гекла». Предназначившиеся для стационарной службы в Исландии и на Фарерских островах, они, в силу своих малых размеров и плохой мореходности, оказались малопригодными для данной роли, но стали полезными в качестве учебных кораблей.

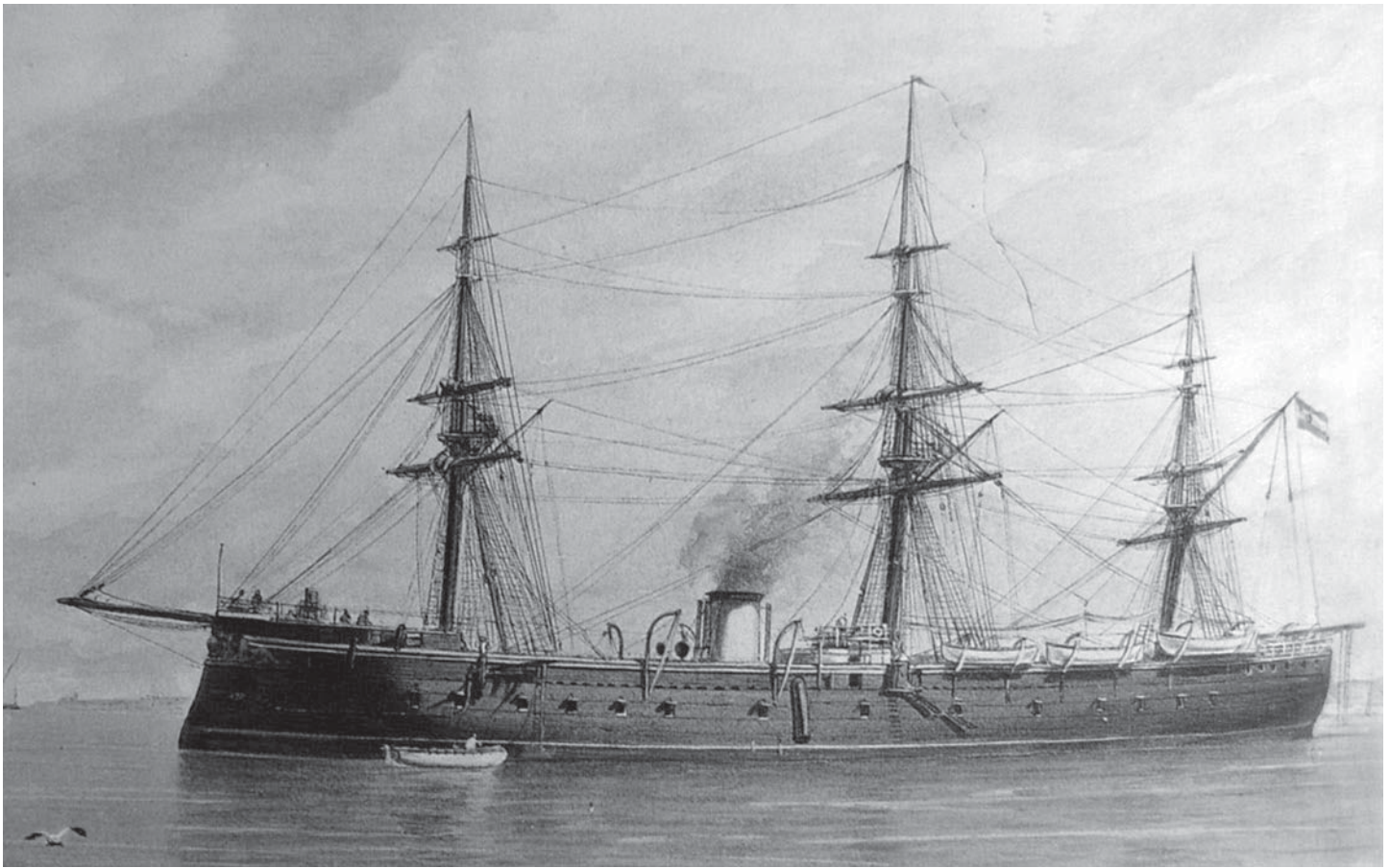
Небольшая статья голландского историка **Роберта ван Остена** (Robert F. van Oosten) посвящена «Суматре» – первому голландскому бронепалубному крейсеру, созданному специально для службы в Ост-Индии. Перевод выполнил Александр Сергеевич Ерёмин (Нижний Новгород).

Еще одна переводная работа рассказывает о турецких эскадренных миноносцах типа «Муавенет-и Миллет». Хотя названия этих кораблей знакомы любому любителю истории Первой мировой войны на море, история их создания и службы остаются практически не известными широкой публике. Автор работы – польский историк **Пётр Ныкель** (Piotr Nykel), знакомый нашим читателям по статье о турецком крейсере «Гамидие» («Морская кампания» №7–2011). Перевод выполнил Леонид Анатольевич Олюнин (г. Котельнич Кировской обл.). Впервые данный материал был опубликован в специальном выпуске журнала «Okrety Wojenne». При подготовке публикации мы дополнили раздел о техническом описании кораблей, а также удалили ряд ссылок на польские публикации, не актуальные для российского читателя.

Не забыта и наша традиционная рубрика «Вопрос–ответ».

Цветные схемы для выпуска выполнили А.Н. Глухов (Московская обл.) и С.Е. Бондаренко (г. Ангарск Иркутской обл.).

Редакция выражает благодарность главному редактору журнала «Okrety Wojenne» Ярославу Малиновскому за предоставленные иллюстрации.



Броненосец «Нумансия»

Н.В. Митюков

Броненосец «Нумансия», вероятно, является одним из самых известных кораблей Испании XIX в. Сотни публикаций, посвященных ему, казались, отразили все сколько-нибудь значимые вехи его биографии. Поэтому предлагаемая публикация представляет собой скорее краткий конспект, опираясь на который каждый желающий сможет уточнить место конкретного эпизода в карьере этого корабля.

История создания

Триумф первых броненосцев в борьбе с русскими батареями Кинбурна во время Крымской войны не остался незамеченным в Испании. Впрочем, испанцы для себя отметили и окончившуюся фиаско экспедицию французских броненосцев «Глуар» и «Куронь» в Мексику. Раскаленные на тропическом солнце железные борта броненосцев и следовавшие за этим вспышки болезней, казалось, полностью скомпрометировали идею металлических кораблей в тропическом климате. Последующая экспедиция британского «Уорриора» в Лиссабон и Кадис, вроде бы, только утвердила всех во мнении, что броненосцы – оружие прибрежное, и не более того. Тем не менее, в Испании решились рискнуть на приобретение именно океанских кораблей этого класса.

Вверху: «Нумансия» вскоре после вступления в строй, 1864 г. (картина Рафаэля Монлеона)

В марте 1861 г. с французским обществом «Форж э Шантье де ля Медитеррэн» подписали контракт на постройку в Тулоне двух деревянных обшитых броней фрегатов: одного в 1000 л.с., второго в 800 л.с. по типу «Вилья де Мадрид». Для нашего дальнейшего повествования интересен первый из них, первоначально в документах фигурировавший как «Герона». Однако 17 апреля 1861 г. специальным королевским декретом новостройке присвоили имя «Нумансия». Второй фрегат предполагалось назвать «Сагунто».

Очень скоро начался спор поставщика и заказчика относительно качества заготавливаемой древесины. Поскольку разрешить его не удалось, последовало решение об аннулировании контракта. Но практически одновременно в нем 15 апреля 1862 г. в Мадриде подписали новый договор – так называемый «Список условий» – на строительство одного уже цельнометаллического броненосца «Нумансия» с мощностью машин в 800 л.с. 22 апреля, по предва-

рительно согласованным условиям, стороны подписали окончательный текст нового контракта.

Техническое задание на корабль разработал испанский Отдел инженеров флота (*Dirección de Ingenieros de la Armada*), а конечные чертежи делала фирма-строитель, проектным бюро которой руководил инженер Нозль Верлак (1820-1893).

Практически одновременно с британской фирмой подписали аналогичный договор на постройку «Витории». Этим шагом испанское руководство намеревалось сравнить достижения двух ведущих мировых школ кораблестроения, чтобы выработать для себя оптимальный вариант.

Темпы постройки «Нумансии» стали небывалыми для испанского флота. Торжественная закладка киля состоялась 14 сентября 1862 г. – в день «Сладкого имени Марии и воздвижения Святого креста». Главным наблюдателем за ходом работ стал капитан 1 ранга (с 1864 г. – бригадир) Томас

Спуск на воду броненосца «Нумансия» в Тулоне, 19 ноября 1863 г.
(гравюра из французского журнала того времени)

Ача Алварес. Формально его можно было бы назвать первым командиром корабля, но по факту первое назначение командира состоялось 18 апреля 1864 г., и командиром стал капитан 1 ранга Мануэль де ла Песуэла и Лобо.

19 ноября 1863 г., с благословения епископа Тулона, броненосец сошел на воду. В сентябре 1864 г., пройдя швартовые испытания, корабль ввели в док. В числе проведенных там работ значится и установка гребного винта. Поэтому датой окончания работ на «Нумансии» следует признать 26 сентября, когда он вышел из дока и приступил к программе ходовых испытаний. 3 ноября состоялись финальные испытания, и на следующий день представители испанского флота поставили свои подписи в приемном акте.

18 декабря, приняв все необходимые запасы, броненосец вышел в Картахену, в этот же день последовал окончательный расчет со строителем. С учетом всех затрат, цена «Нумансии» составила 8 322 252 песеты. Однако начальная контрактная цена и цена, предусмотренная в бюджете 1869 г., составляли соответственно 33,5 и 35,5 млн реалов.

20 декабря «Нумансия» торжественно вошла в Картахену – первый испанский порт в ее долгой биографии. В тот же день вышел королевский декрет по которому командиром броненосца назначался капитан 1 ранга Касто Мендес Нуньес. 23-го числа старпомом корабля стал капитан 2 ранга Хуан Батиста Антекера и Бобадилья, а на следующий день, закончив все предварительные приготовления, «Нумансия» формально начала кампанию. Впрочем, до 8 января 1865 г. прибывающий экипаж осваивал новую для себя технику, а в этот день состоялся первый пробный выход в море. Поскольку все прошло в штатном режиме, корабль взял курс на Кадис.

Описание конструкции

Корпус и бронирование

Железный корпус корабля имел двойное дно, водонепроницаемые переборки делили корпус на семь отсеков. Длина по верхней палубе 96,088 м, длина по килю 88,3 м, ширина по броневым плитам 17,19 м, высота от киля до батарейной палубы 8,87 м, осадка при водоизмещении 7325 т носом 7,65 м, кормой 8,7 м (по данным замера 4 февраля 1865 г. – 7,651 и 8,698 м соответственно). Возвышение орудийных цапф над уровнем моря 2,2 м. Всего в бортах имелось 40 портов – по 20 на каждый борт, но по регламенту 1864 г. (Королевский декрет от 30 декабря 1864 г.) корабль имел лишь 34 орудия для них.



Контрактное водоизмещение составляло 7107 т. Однако швартовые испытания, проводимые без артиллерии, боеприпасов и ряда второстепенных принадлежностей (личные вещи экипажа, его посуда, постельные принадлежности и т.п.) показали 7181 т. В итоге же водоизмещение готового к выходу в море броненосца составило 7325 т. Однако, если учесть штатную численность экипажа в 650 человек, 1000 тонн угля, провизию на три месяца, пресную воду на 40 дней и 40 пушек с броней – то есть статьи нагрузки, которые к моменту выхода из Тулона присутствовали лишь частично, – то водоизмещение достигало цифры 7420 т. При выходе на Тихий океан 4 февраля 1865 г., когда на «Нумансию» загрузили необходимые на полгода запасы и 1160 т угля, водоизмещение достигло 7700 т. Осадка при этом составила

9,083 м кормой и 7,639 м носом. Но это все самые пессимистичные случаи приема запасов и угля в перегруз. Обычно же, по опыту кампаний 1881-1882 гг., водоизмещение находилось в пределах 7300 т.

Надводный борт корабля полностью бронировался железом. Всего к борту крепилось восемь рядов броневых плит. Верхние четыре имели толщину 120 мм (в районе ахтерштевня и форштевня – 110 мм) и четыре нижние – 130 мм. Размеры плит составляли 200×82,5 и 126×70 см. При нормальном водоизмещении три ряда плит (примерно 2,3 м) находились ниже ватерлинии. При полном водоизмещении под водой находилось около 3 м пояса. Имелись также две эллиптические в плане бронированные боевые рубки (так называемые «башни») в носу и корме, толщина их бронирования составляла 120 мм.

Броненосец «Numancia»

Строитель: «Forges et Chantiers de la Mediterranée», Тулон
Заложен: 14.09.1862
Спущен на воду: 19.11.1863
Вошел в строй: 4.11.1864

Водоизмещение: нормальное – 7325 т, полное – 7700 т

Длина: по килю – 88,3 м, по верхней палубе – 96,088 м

Ширина – 17,19 м

Осадка:

нормальная: носом – 7,651 м, кормой – 8,698 м

в полном грузу: носом – 7,639 м, кормой – 9,083 м

Силовая установка:

одна двухцилиндровая горизонтальная паровая машина двойного расширения (диаметр цилиндров – 2140 мм, ход поршня – 1300 мм);

девять прямоугольных паровых котлов

Мощность – 3700 инд. л.с. (при 53 об./мин.)

Скорость на испытаниях – 12,75 уз

Запас угля: нормальный – 987-1160 т; полный – 1700 т

Дальность плавания: 9500 миль

Бронирование: главный пояс – 130-120 мм; боевые рубки – 120 мм

Вооружение:

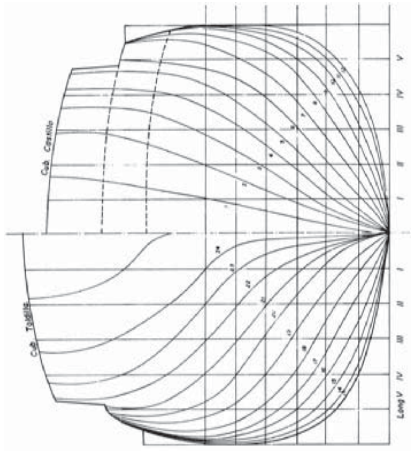
34 – 20-см гладкоствольных орудия Ривера;

2 – 12-см нарезных бронзовых пушки;

2 – 15-см гладкоствольных бронзовых гаубицы;

2 – 8-см нарезных бронзовых пушки.

Экипаж: по штату – 611 (17) чел.; как флагман – 622 (21) чел.

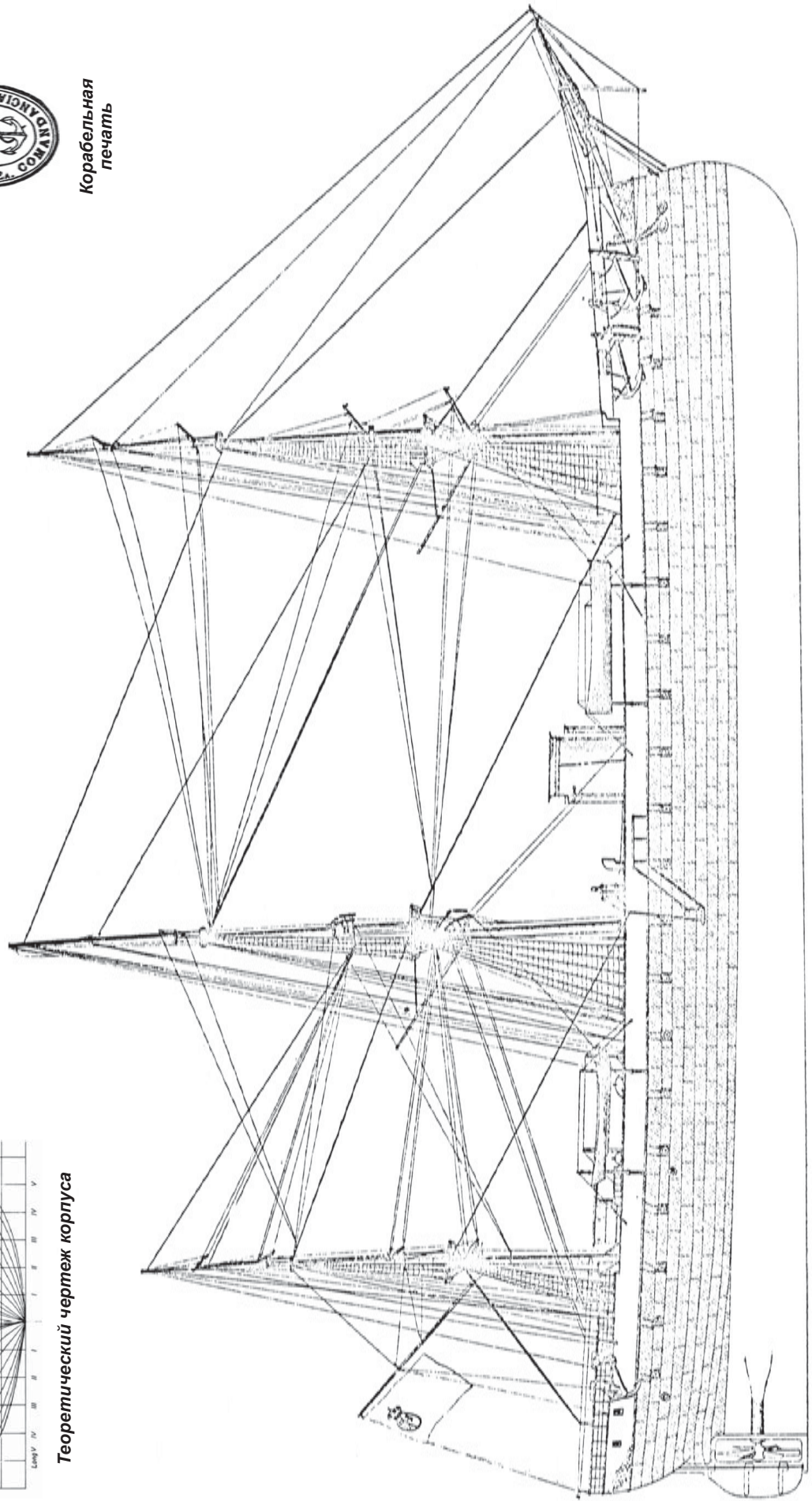


Теоретический чертеж корпуса

Броненосный фрегат «Нумансия», 1866 г.



Корабельная
печать



Схемы из книги «Art naval en 1867» адмирала Пари

FRÉGATE CUIRASSÉE ESPAGNOLE LA NUMANCIA.
CONSTRUITE PAR LES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.

Fig. 7

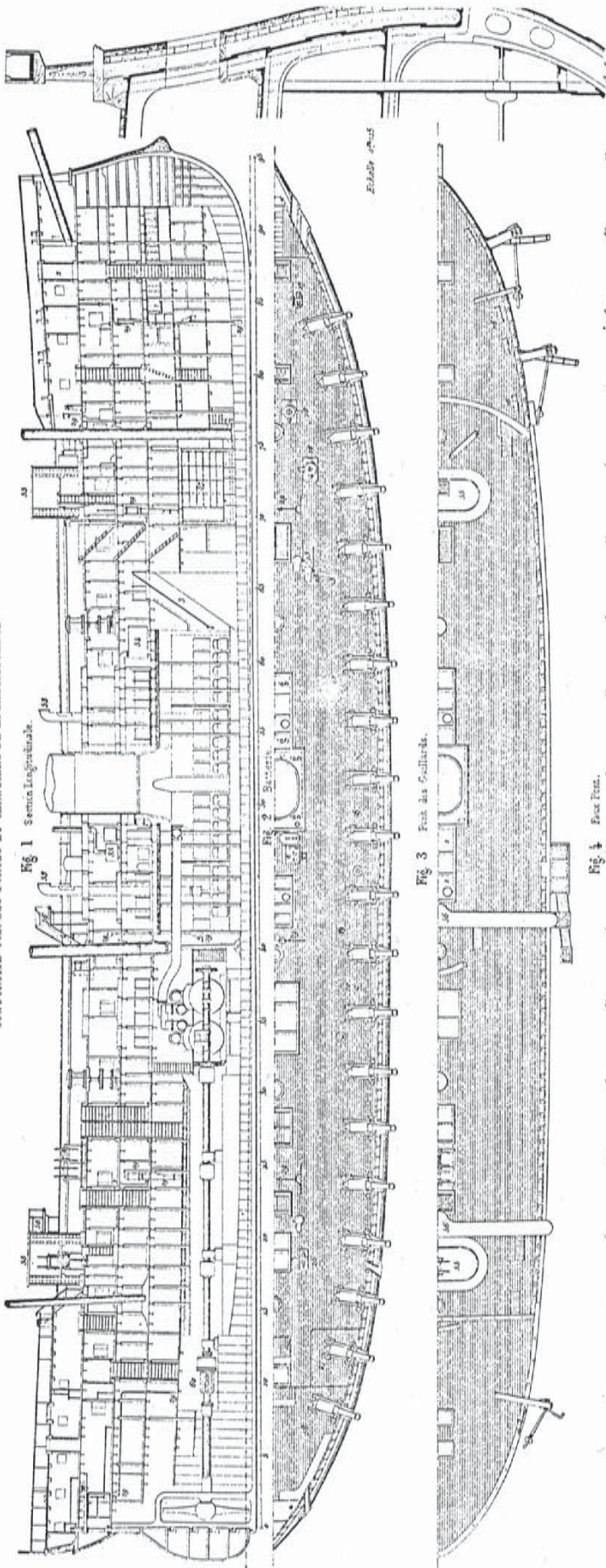


Fig. 3 Pont des Godolands.

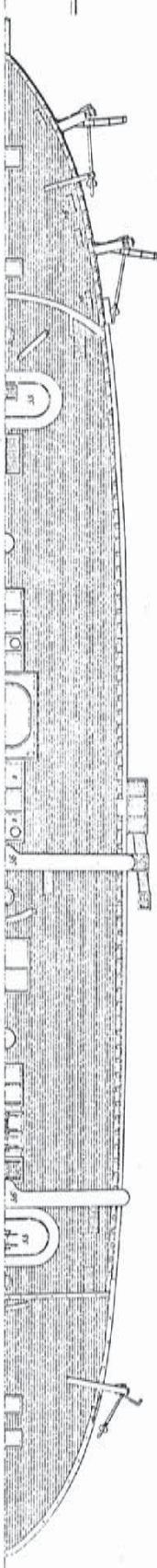


Fig. 4 Pont Principal.

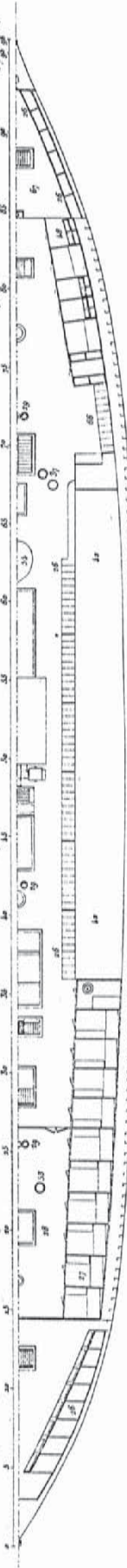


Fig. 5 Flancs Formes.

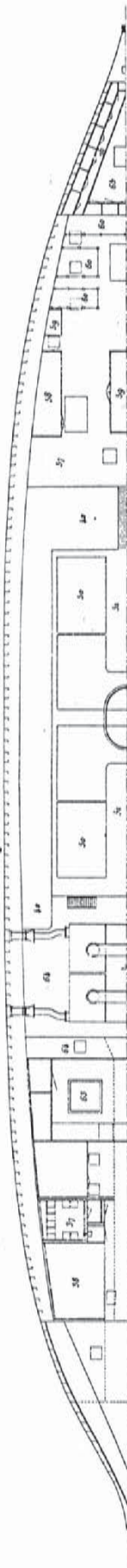
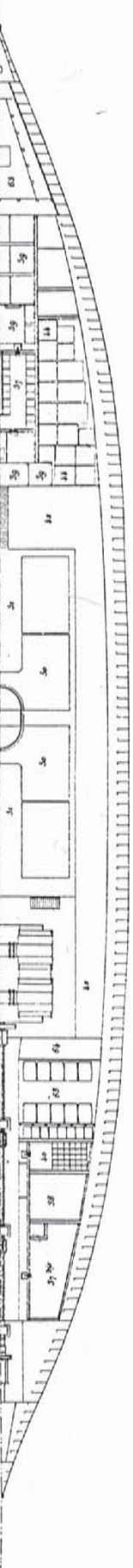


Fig. 6 Côté.



Весь броневой материал поставила фирма «Форж де М.М. Пети э Годе» (*Forges de M.M. Pétin et Gaudet*) из Рив-де-Гьера. Суммарные вес бронирования достигал 1355 т. Общая забронированная площадь составляла 1361 м² (борта 1253 м² и бронированные рубки 108 м²). Броня укладывалась на тиковую подкладку, при этом швы брони не совпадали со швами подкладки. Лист навешивался на специальные винты с четырехугольной головкой заподлицо, которые дополнительно гидроизолировались специальной мастикой.

Механизмы

Суммарная номинальная мощность двухцилиндровой машины двойного расширения (системы Дюпуйе-де-Лома) в соответствии с требованиями контракта составляла 1000 л.с. Диаметр цилиндров 2,14 м, ход 1,3 м, номинальное количество оборотов – 49,55 в минуту. Если вычислить мощность по этим показателям, получается цифра 999,98 л.с., очень близкая к контрактной.

На ходовых испытаниях, проведенных 3 ноября 1864 г. при спокойном море, машины выдали номинальную мощность 1069,61 л.с. при 53 оборотах винта в минуту, скорость составила 12,75 уз. В тот же день, когда поднялся свежий ветер, была зарегистрирована максимальная номинальная мощность: машины развили 1099,88 л.с. при 54,5 оборотах, скорость же равнялась 12,13 уз. Индикаторная мощность по контракту составляла 3000 л.с., во время испытаний при 53 оборотах – 3965,25 л.с., при 54,5 оборотах – 4077,47 л.с.

Произведенные в 1865-1866 гг. замеры показали схожие цифры: 1000 номинальных сил и 3700-3770 индикаторных. Максимальная теоретическая индика-

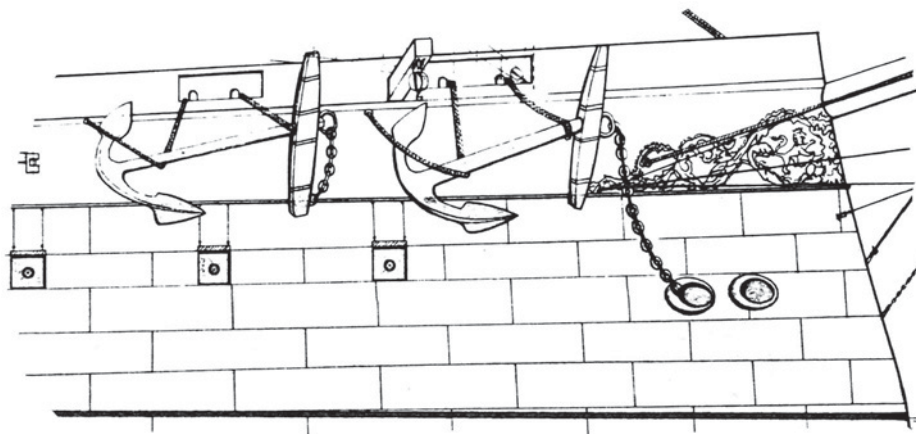


Схема размещения якорей по-походному

торная мощность составляла 4100 л.с.

Пар для машин поставлялся девятью котлами. Восемь из них, длиной по 5 м, имели по пять топков, а один двухметровый – две топки. Нормальный запас угля составлял минимум 987 т, максимум 1160 т. Кроме того, в перегруз можно было принять в мешках 250 т на батарейной палубе, до 200 т на платформах в кормовых помещениях и пространстве между котлами. До 55 т требовалось для обеспечения работы камбузов и дистилляторов. Таким образом, полный запас угля мог достигать 1700 т, обеспечивая дальность 9500 миль на экономической скорости. На нормальном запасе корабль мог пройти от 2800 до 3700 миль. Ежедневные потребности угля при длительных переходах составляли от 100 до 123 т. Рекорд экономного суточного потребления был достигнут во время перехода из Кадиса в Кальея и составил 36 т.

Броненосец имел один гребной винт системы Гриффита с четырьмя лопа-

стями. Диаметр винта 6,35 м, шаг 8,5 м, но при необходимости шаг можно было изменить.

Для нагнетания воздуха во внутренние помещения имелось два вентилятора диаметром 0,8 м, производительностью до 600 м³/час при частоте вращения 300-400 об/мин. Бортовой дистиллятор системы Нормана давал в сутки до 1680 л пресной воды.

«Нумансия» имела также полную парусную оснастку. Высота грот-мачты составляла 28,9 м, диаметр ее у основания 0,92 м. Исходное вооружение корабля (на 5 июля 1862 г.) включало 24 паруса общей площадью 1850 м². В ходе эксплуатации форма и расположение парусов несколько варьировались, пока испанцы окончательно не остановились на варианте с суммарной площадью 1846 м². Теоретически (в 1867-1868 гг.) у броненосца имелась возможность подъема 43 парусов общей площадью 3287,07 м², но, судя по доступным источникам, этого так и не произошло за всю его биографию.

Корабль нес четыре штатных 5-тонных станových якоря (реальный вес – 4969 кг) и два 2,4-тонных (реально 2392,5 кг). Имелось также два малых 800-кг якоря (реально они весили 920,18 и 736,15 кг).

Оригинальные бортовые плавсредства включали в себя паровой катер и тринадцать шлюпок. Катер длиной 12 м и шириной 3 м имел паровую машину мощностью 8 л.с., его четырехлопастный винт вращался с частотой до 150 об/мин, сообщая скорость 6-7 узлов. Бортовых запасов угля хватало на трехчасовое плавание на полной скорости. Остальными шлюпками были: два гребных баркаса (на баркасе №2 в 1868 г. в арсенале Карраки также поставили машину мощностью 3 л.с., произведенную там же), восемь катеров, одна шлюпка, две гички. По регла-

«Нумансия» в плавучем доке военно-морской баз Картахена вскоре после возвращения с Тихого океана, 1867 г. Обратите внимание на срезанный рангоут и гребной винт броненосца

