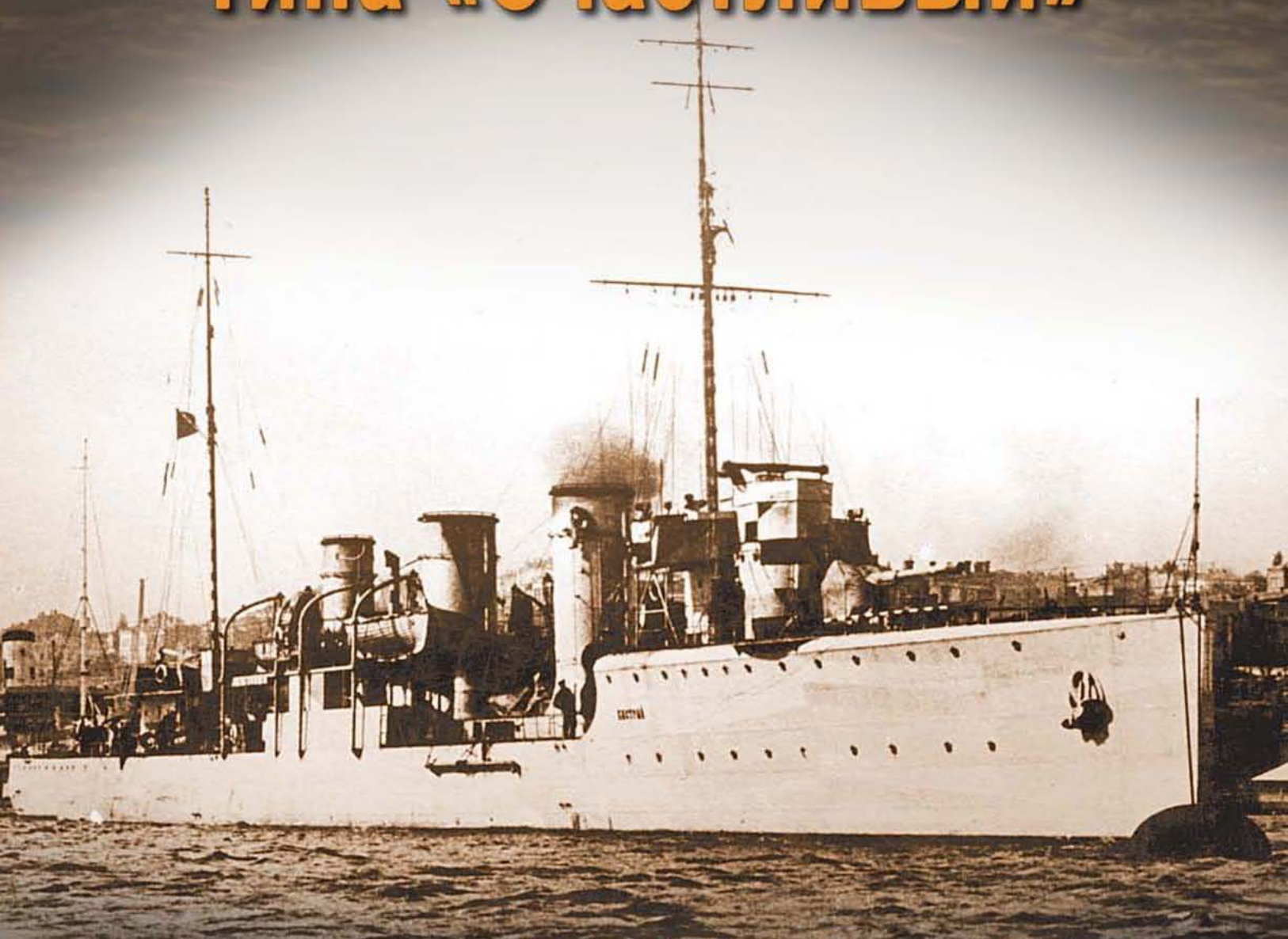


МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№4 • май • 2012

Эскадренные миноносцы типа «Счастливый»



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№4 (49)•2012

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:
ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Главный редактор **С.В.Патянин**

Редакционный совет:

М.С. Барабанов

В.А. Галыня

А.В. Дашьян

М.Б. Князев

М.Э. Морозов

В.В. Яровой

Подготовка
оригинал-макета:
ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

**E-mail: navalcampaign@gmail.com
<http://mk.tsushima.su>**

Подписано к печати 25.05.2012 г.

Отпечатано с диапозитивов заказчика в
издательско-полиграфическом центре
«РА-Принт», г. Москва.

Тираж 600 экз. (1-й завод)

Все права защищены.

Перепечатка и копирование
электронными средствами в любом виде,
полностью или частями, допускается
только после письменного разрешения
ООО «Издательство ВЭРО Пресс».

**На 1-й стр. обложки: «Быстрый» в
Севастополе в период прохождения
испытаний, 1915 г.** (фото из коллекции
А.А. Гайдюка)

В.П. Заблоцкий

Эскадренные миноносцы типа «Счастливый»

Москва 2012

Уважаемые читатели!

Настоящая работа представляет собой логическое завершение темы создания первых турбинных эскадренных миноносцев для Черного моря, начало которой было положено в монографии В.П. Заблоцкого и В.А. Левицкого «Первые «новики» Черноморского флота. Эсминцы типа «Дерзкий» («Морская кампания», №8 – 2008).

Одновременно с постройкой в Николаеве кораблей типа «Дерзкий» петербургскими заводами также для Черноморского флота было начато строительство серии эсминцев типа «Счастливый». Разработка проекта «счастливых» основана на использовании и дальнейшем развитии проектных решений, использованных при создании первого русского турбинного эсминца «Новик».

Автор настоящей монографии – выпускник Николаевского кораблестроительного института им. адмирала С.О. Макарова, инженер-кораблестроитель, капитан 1-го ранга **Владимир Петрович Заблоцкий** (г. Киев).

Автор выражает свою признательность за помощь в подготовке настоящей работы и предоставленные материалы коллективам Государственного Архива Николаевской области, Николаевского Музея истории судостроения и флота, Музея истории судостроительного завода им. 61 коммунара, а также Н.Н. Афонину (Санкт-Петербург), А.Н. Бадякину (г. Керчь), С.А. Балакину (Москва), В.В. Костриченко (г. Севастополь), В.А. Левицкому (г. Николаев), О.Н. Ольховатскому (г. Феодосия), А.В. Плотто (г. Париж, Франция), А.С. Гончарову и В.В. Скопцову (г. Одесса).

Дорогие друзья!

Вы держите в руках последний выпуск «Морской кампании», но мы с вами не прощаемся! Со второго полугодия 2012 года «Морская кампания» станет частью нового, большого, ежемесячного издания – журнала «АРСЕНАЛ-КОЛЛЕКЦИЯ» (индекс по каталогу РосПечать – **84963**). Многие из вас хорошо знакомы с книжной серией «Арсенал-Коллекция», выпускаемые издательствами «Яуза» и «ЭКМО».

Новый журнал станет отчасти правопреемником «Морской кампании», однако его содержание не будет ограничиваться только «морской» тематикой – появятся статьи и материалы как по авиации, так и по сухопутной технике. И не только...

Мы надеемся встретиться с вами на страницах нового издания!

*С уважением ко всем читателям,
Редакция журнала «Морская кампания»*



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Прежде, чем перейти к истории появления проекта черноморских турбинных эскадренных миноносцев типа «Счастливы», строившихся петербургскими заводами, уместным будет небольшое вступление. Как известно, первенство в постройке эсминцев с паровыми турбинами принадлежит британскому Королевскому флоту. По результатам экспериментов в 1906-1908 гг. с постройкой больших, средних и малых миноносцев, британское Адмиралтейство отдало предпочтение строительству истребителей миноносцев, отличавшихся увеличенными размерами, водоизмещением и дальностью плавания, сильной артиллерией, умеренным составом торпедного вооружения, высокой скоростью хода и неплохой для своих размеров мореходностью. Они предназначались больше для уничтожения неприятельских миноносцев, чем для торпедных атак.

В те же годы к серийной постройке больших турбинных миноносцев приступила и Германия. Немецкие миноносцы предназначались для действий в Северном море в составе флотилий. При наличии мощного торпедного вооружения, высокой скорости хода (32-33 узла) и маневренных качеств, они усту-

пали британским аналогам по части артиллерии, так как для вывода их в торпедную атаку предполагалось привлекать легкие крейсера.

Русский Морской Генеральный штаб (МГШ) видел основное назначение эсминцев в нанесении мощных торпедных ударов по крупным кораблям противника силами до дивизиона однотипных кораблей во время эскадренного боя, охранении своих главных сил на переходе морем, постановке активных минных заграждений и одиночных действиях в шхерах. Исходя из этого, особое внимание обращалось на развитие скорости хода и торпедного вооружения, а по опыту русско-японской войны – и артиллерийского. Согласно этой концепции, МГШ разработал «стратегические и тактические задания», сформулировав основные требования к миноносцам нового типа. Технические элементы эскадренного миноносца представили на рассмотрение Морскому министру 18 августа 1907 г.

Водоизмещение будущего турбинного эсминца не должно было превышать 1000 тонн при скорости полного хода до 35 узлов.* Дальность плавания определялась 86 часами непрерывного 21-узлового хода (около 1800 миль), осадка ограничивалась 8 футами (2,44 м) для возможности прохода мелководными шхерными фарватерами и райо-

нами минных заграждений. Мореходные качества должны были обеспечивать возможность применения оружия при ветре до 8-9 баллов и волнении до 7 баллов.

Минно-торпедное вооружение включало два двойных 450-мм торпедных аппарата с двумя запасными торпедами, хранящимися на верхней палубе, плюс мины заграждения в перегруз. Артиллерийское вооружение включало два 120-мм орудия. Наконец, силуэт эсминца не должен был выделять его среди других типов кораблей и обеспечивать минимальную заметность. По существу, это было тактико-техническое задание (ТТЗ) на эскадренный миноносец для Балтийского моря.

На основании ТТЗ Морской Технический Комитет (МТК) приступил к разработке технических условий (ТУ) на проектирование. В кораблестроительном отделе МТК под руководством А.Н. Крылова разработкой ТУ занимались инженеры-кораблестроители И.Г. Бубнов, А.П. Шершов и Г.Ф. Шлезингер. С самого начала МТК отметил несо совме-

* Увеличение скорости полного хода до 35 узлов МГШ предусмотрел под впечатлением заказа быстроходных эсминцев для британского флота, хотя по опыту войны рекомендовались 30 узлов. Соответственно, это повлекло за собой увеличение расхода топлива, рост главных размерений, водоизмещения и стоимости корабля.

В в е р х у: эскадренный миноносец «Громкий» в море, 1915 г.

стимость ряда требований МГШ. Так, заниженная осадка не позволяла придать корпусу корабля оптимальные размеры для обеспечения требуемых мореходных качеств и прочности корпуса. А.Н. Крылов справедливо заметил, что при столь малой осадке и длине морской волны, близкой к длине корабля будущий эсминец при движении в составе эскадры на волнении в 7 баллов из-за оголения винтов не сможет держаться в строю и поддерживать заданную скорость хода 12-14 узлов. Позднее Морской Генеральный штаб ограничил угол крена корабля на циркуляции при переключке руля на борт на полном ходу для различных вариантов нагрузки, а плавность качки предложил нормировать числом свободных колебаний корабля на тихой воде. А.Н. Крылов отметил, что это «*внесет неопределенность, ибо не поддается точному подсчету*». Тем не менее, невзирая на эти замечания, подтвердившиеся при проектировании, МГШ настоял на внесении этих требований.

В то же время, русские заводы не имели опыта создания ни быстроходных турбинных эсминцев, ни самих турбин. Проектирование и постройка «Новика» были еще впереди. В этой связи в Морском министерстве даже рассматривали возможность заказа фирме «Торникрофт» 35-узловой эсминца типа «Тартар» для использования при проектировании и постройке турбинных эсминцев для русского флота. Не имея готового проекта, Морское министерство планировало заказать фирме усиленный эскадренный миноносец для Черноморского флота на базе британского прототипа. Фирма «Торникрофт» даже выполнила проработки проекта с учетом требований МГШ и бралась построить такой эсминец. Но, несмотря на поддержку этой идеи председателем МТК контр-адмиралом А.А. Вирениусом и главным инспектором кораблестроения А.Н. Крыловым, она не нашла поддержки в правительстве. Правда, там согласились на техническую помощь британской фирмы, потребовав при этом: «*...производить постройку на русских заводах и из русских материалов*».

Поэтому новые корабли создавались методом проб и ошибок, их проектирование заняло почти 5 лет. Первый турбинный эсминец «Новик» сдали флоту в 1913 г., а к началу Великой войны русский флот имел всего 5 таких кораблей.

В 1908 г. Морской Технический Комитет разработал несколько вариантов «Технических условий на проектирование эскадренных миноносцев 35-узловой скорости». Для обеспечения мореходности и остойчивости эсминец должен был держаться со скоростью 12 узлов при ветре в 8-9 баллов. С этой целью на нем предусматривался полубак на протяжении четверти длины

корпуса (высота надводного борта в районе полубака – не менее 5,5 м). Величина начальной метацентрической высоты устанавливалась в пределах 0,84-0,99 м, а минимальная ее величина без топлива и при половине остальных запасов – не менее 0,53 м.

Ограничение осадки до 2,44 м относилось для случая нагрузки с половиной количества топлива и полных боевых и прочих запасах, необходимых для 14-часовых испытаний 30-узловым ходом. В то же время, средняя осадка при всех испытаниях ограничивалась величиной 2,74 м.

Для постройки корпуса рекомендовалась судостроительная сталь высокого сопротивления с допускаемым напряжением не более 11 кг/мм².

Непотоплаемость следовало обеспечить путем разделения корпуса на отсеки поперечными переборками при затоплении двух любых смежных отсеков, причем верхняя палуба в оконечностях не должна была входить в воду при появлении дифферента. Емкость цистерн для нефти рассчитывалась на 86 часов хода со скоростью 21 узел.

Артиллерийское вооружение включало два 120-мм орудия с длиной ствола 45 калибров со щитами (по 100 патронов на орудие) и четыре пулемета (8100 патронов на пулемет). Углы обстрела орудий устанавливались не менее 300 градусов. Подача боеприпасов к орудиям – механическая (5 патронов в минуту) и ручная. Число торпедных аппаратов увеличили до трех двойных, также требовалось предусмотреть устройство для приема и постановки мин заграждения на верхней палубе в виде рельсов со сбрасыванием мин с кормы. Главные механизмы рекомендовалось размещать в разделенных переборками отсеках, следующих один за другим, по возможности, между котельными отделениями.

В качестве главной энергетической установки предлагались паровые турбины известных систем Парсонаса, Кертиса или Кертис-АЕГ, Цолли, Мельмс-Пфенингера и Рато с водотрубными котлами системы Нормана, Ярроу, Торникрофта или Уайт-Форстера. Допускалось отопление котлов нефтью и смешанное, как для части, так и для всех котлов одновременно. Выбор системы отопления и форсирования котлов предоставлялся заводу-строителю, но при обязательном условии напряжения поверхности нагрева не более 4,5 кг нефти на 1 кв. м или эквивалентного количества нефти и угля во время испытаний на наибольшую скорость.

В качестве источников электроэнергии предлагалось принять два турбогенератора с напряжением 105 или 225 Вольт.

Технические условия предъявляли жесткие требования к испытаниям эсминцев и штрафам за срыв сроков постройки, недобор скорости хода, пре-

вышение осадки и установленной метацентрической высоты.

Окончательный вариант технических условий Морской министр утвердил только 21 февраля 1909 г., после чего объявили конкурс на лучший эскизный проект эсминца. В конкурсе приняли участие петербургские Адмиралтейский, Металлический, Невский заводы и завод «Крейтон и Ко», ОСМилЛЗ в Николаеве и завод «Ланге и сын» в Риге.

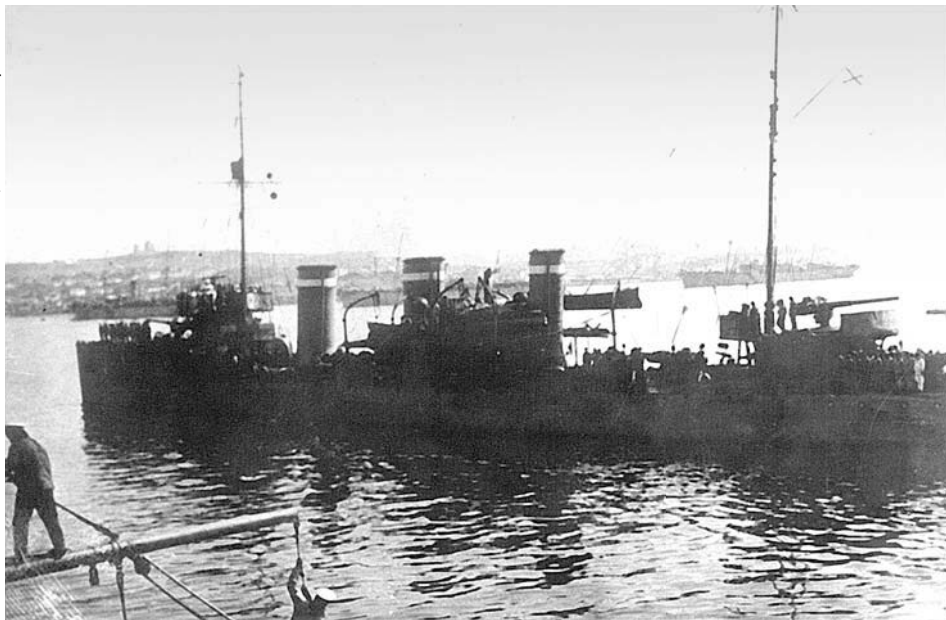
Представленные заводами проекты рассматривались в отделах МТК в марте-июне 1909 г., однако по итогам рассмотрения оказалось, что ни в одном из них полностью выполнить все требования технических условий не удалось. С учетом этого, участникам конкурса предложили доработать документацию согласно требованиям ТУ и представить ее в МТК до 1 августа 1909 г.

При повторном подведении итогов конкурса на совместном заседании МТК и МГШ 28 сентября 1909 г. лучшим признали проект Металлического завода.

На основании проекта Металлического завода МГШ увеличил число двухтрубных торпедных аппаратов на проектируемом эсминце до шести,* оставив число артиллерийских орудий прежним. Тем самым, вопреки опыту русско-японской войны МГШ по сути требовал создания торпедно-артиллерийских кораблей, тогда как следовало создавать артиллерийско-торпедные, так как сблизиться в дневное время на дальность торпедного выстрела под артиллерийским огнем противника было уже нереально. Об этом писал еще в 1908 г и служивший в МГШ капитан 2-го ранга А.В. Колчак. В сравнении с артиллерией, будущий адмирал рассматривал торпедное вооружение в качестве второстепенного вида оружия. При дальности хода торпед в 20 кбт. он считал открытую дневную торпедную атаку эсминцами крупными артиллерийскими кораблями невозможной. Подобная атака допускалась только после артиллерийского боя, когда корабли противника повреждены или когда используется принцип внезапности, при плохой видимости, ночью и т.п.

В 1910 году состав артиллерийского вооружения будущих эсминцев изменили: вместо рекомендованных по опыту русско-японской войны 120-мм патронных орудий с коробчатыми щитами МГШ предпочел установку более ско-

* Увеличивая число торпедных аппаратов на эсминцах, МГШ в то же время не проявил такой настойчивости к качественному совершенствованию торпедного оружия. Между тем, в британском флоте вскоре приняли на вооружение более мощные, скоростные и дальнеходные 533-мм торпеды (1910 г.), а в германском – 500-мм (1914 г.). На их фоне русские 450-мм торпеды образца 1910 г. и 1912 г. уже к началу войны не отвечали современным требованиям и выглядели скромно. Только в 1917 г. в России предприняли попытку создать новую 533-мм торпеду, но этому помешали революция и гражданская война.



«Пылкий» в Севастополе, 1916 г.

рострельных и легких 102-мм орудий Обуховского завода без щитов.

Новое орудие длиной в 60 калибров имело хорошие баллистические характеристики и более высокую скорострельность, но уменьшение калибра повлекло за собой снижение веса снаряда и дальности стрельбы. Не лучшим решением стал и отказ от щитов на орудиях, призванных защищать прислугу от осколков.*

По итогам конкурса 1909 г. предусмотренный в первоначальных ТУ на проектирование эсминцев с двумя 120-мм орудиями и шестью торпедными аппаратами трансформировался в корабль, вооруженный двумя 102-мм орудиями и шестью двойными 450-мм торпедными аппаратами. Русский эсминец имел артиллерийское вооружение британского истребителя и самое мощное в Европе торпедное вооружение.

Победивший на конкурсе Металлический завод в 1909-1910 гг. продолжал разработку эскизного проекта. МГШ разрешил увеличить осадку, что позволило улучшить мореходные качества и прочность корпуса будущего корабля. Доработанный проект эсминца 35-узловой скорости, водоизмещением 1025 т и с вооружением из двух 102-мм орудий и шести двухтрубных 450-мм торпедных аппаратов Морской министр утвердил 2 апреля 1910 г. с припиской о том, что заказ можно будет сделать только после утверждения финансирования судостроительной программы.

Стараясь получить дополнительные кредиты на судостроение, МГШ в 1909 году разработал 10-летнюю программу по воссозданию флота в 1910-1920 гг., предусматривая, прежде всего, усиление флота на Балтике. Правда, после обсуждения программы особым совещанием под председательством премьер-министра П.А. Столыпина ее сократили. Сокращенная версия, пред-

ставленная начальником МГШ адмиралом А.А. Эбергардом 15 ноября 1909 г., предусматривала в течение 10 лет строительство для Черного моря 9 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок. Весной 1910 г. программу направили в Государственную Думу на рассмотрение.

Между тем, в 1910 г. Турция приобрела несколько кораблей во Франции и Германии, затем последовал заказ в Англии трех линейных кораблей-дредноутов и в Германии – большого крейсера. Такое усиление турецкого флота угрожало интересам империи и нарушало все планы МГШ по сохранению господства на Черном море. Поэтому уже 23 сентября 1910 г. Морское министерство направило в Совет министров специальный доклад «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота», где предлагалось построить бригаду из трех дредноутов в дополнение к существующей из старых линкоров и перенести сроки постройки 9 эсминцев и 6 подводных лодок на первый год по уже предложенному законопроекту о 10-летней программе судостроения.

Учитывая срочность создания новых кораблей, к из постройке привлекались и частные заводы, которые обязались оборудовать свои верфи согласно современным требованиям. После одобрения в Совете министров, Морское министерство обратилось в Государственную Думу с представлением одобрить законопроект. Ввиду очевидной необходимости, программа усиления Черноморского флота быстро прошла все инстанции – в марте 1911 г. ее одобрила Государственная дума, а 19 мая 1911 г. утвердил Николай II.

Обращает на себя внимание несбалансированность программы из-за отсутствия в ней крейсеров,** на которые, согласно принятой концепции, воз-

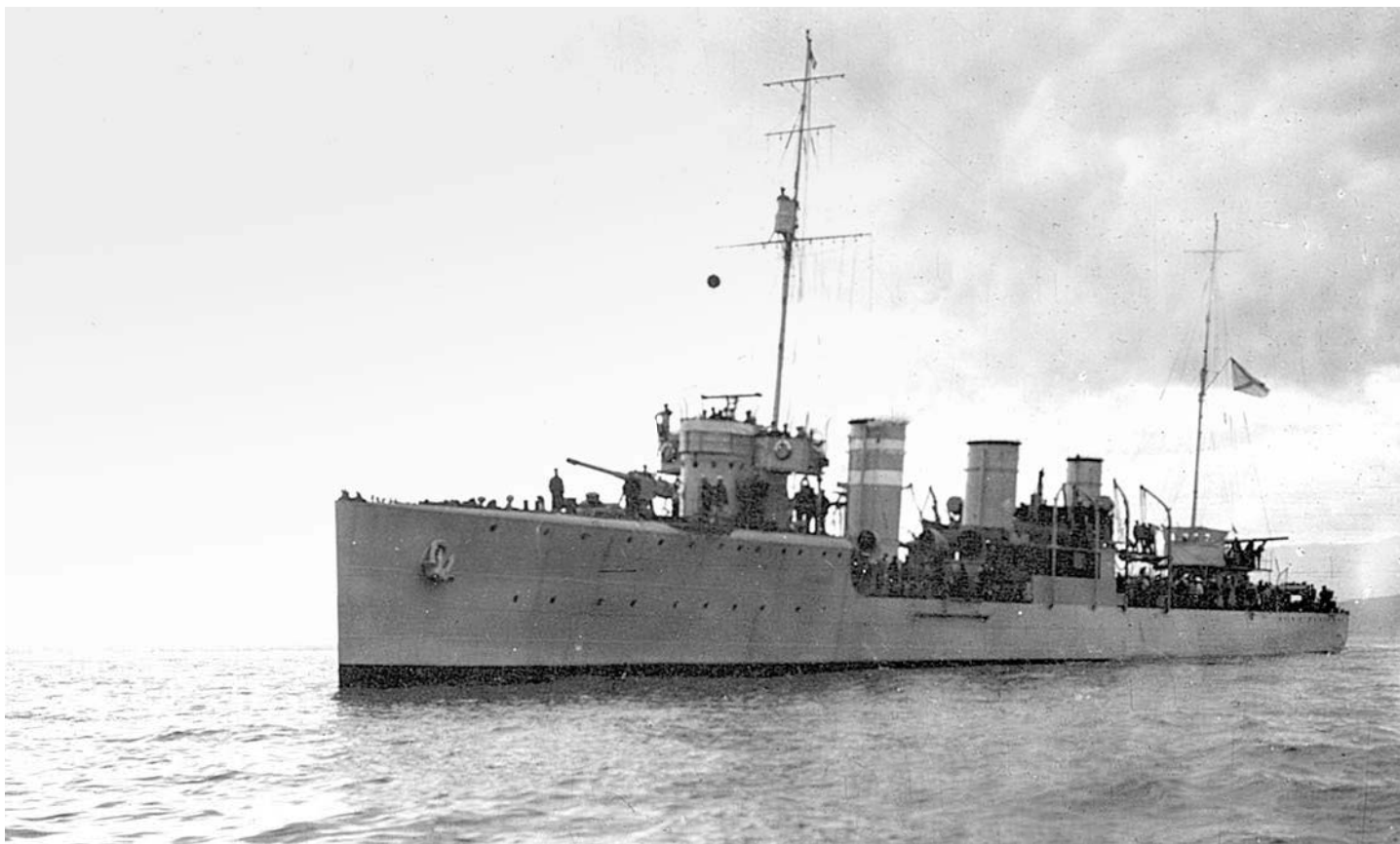
лагалась задача артиллерийской поддержки эсминцев при выходе в торпедную атаку. Да и число самих эсминцев сократилось вдвое по сравнению с первоначальным 10-летним вариантом (9 вместо 18). К тому же, тогда никто не мог предположить, что из этих девяти кораблей в строю одновременно будут находиться не более семи из-за необходимости периодической чистки котлов, замены котельной воды и переборки механизмов.

Изменение артиллерийского вооружения и предложение механического отдела МТК применить на новых эсминцах уже испытанные в других флотах турбины системы Кертис-АЕГ-Вулкан или Парсонса означало, что утвержденный проект Металлического завода с турбинами Рато не соответствует требованиям для черноморских миноносцев, и необходима разработка нового проекта. Поэтому МТК откорректировал ТУ, и в конце апреля 1911 г. Морское министерство объявило новый конкурс на проект эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Черного моря. Одно из условий конкурса требовало обязательную постройку и испытания кораблей на Черном море. Кроме русских Путиловского, Металлического, Невского заводов и «Общества Николаевских Заводов и Верфей» в Николаеве (ОНЗиВ с 1911 г.), в конкурсе приняли участие иностранные заводы «Блом унд Фосс», «Шихау», «Вулкан» (Германия), «Виккерс» (Англия), «Норман», «Форж э Шантье» (Франция). Лучшие проекты награждались денежными премиями и объявлялись собственностью Морского министерства.

В июне 1911 г. на рассмотрение МГШ и МТК поступило 9 проектов эскадренных миноносцев для Черного моря. При требовании техническими условиями вооружения (три 102-мм орудия, два пулемета, десять торпедных аппаратов и 80 мин заграждения) они отличались конструкцией корпуса, типом котлов и турбин, расположением вооружения и помещений.

* Отказ МГШ от создания усовершенствованной системы 120-мм орудий для эсминцев в пользу более легких и скорострельных 102-мм орудий следует отнести к неадекватности его руководителей. В первую очередь это сказалось на Черном море, где война оказалась совсем иной, чем предполагалось ранее. Вместо массированных торпедных атак в эскадренном бою эсминцам пришлось вступать в перестрелку с более сильными германотурецкими крейсерами, осуществлять блокаду Угольного района и обстреливать береговые объекты и войска неприятеля. Как и в русско-японскую войну, артиллерия при таком образе действий применялась ими несоизмеримо чаще, чем торпеды.

** Уже в ходе войны эту ошибку попытались исправить, включив два крейсера для Черного моря в «Большую кораблестроительную программу 1912-1916 гг.», а также еще два дополнительно в 1914 г. Однако ни один крейсер до конца войны достроить не успели.



По мнению МТК и МГШ, лучшим в августе 1911 г. признали проект Путиловского завода, имевшего опыт разработки и согласования с МТК документации по строившемуся в то время эскадренному миноносцу «Новик». Кораблестроительный отдел МТК особо отметил в проекте наиболее удачную конструкцию корпуса по общей и местной прочности, хорошее развитие продольных переборок и полубака, образование кормовых обводов и рациональное расположение топливных цистерн. В проекте применялись конструктивные решения, паровые котлы и турбины Кертис-АЕГ-Вулкан, разработанные германской фирмой «Вулкан», технического консультанта завода. Второе место занял проект Металлического завода.

Совет министров дважды – 14 июля и 4 августа 1911 г. рассматривал вопрос о распределении заказов на корабли программы усиления Черноморского флота. Уже 4 августа 1911 г. завод ОНЗиВ получил заказ на четыре эскадренных миноносца. Остальные передавались петербургским заводам: Путиловскому (один), Металлическому (два) и Невскому (два). Тем самым Морское министерство решило поощрить петербургские заводы за их постоянное участие в конкурсах.

На техническом совете Главного управления кораблестроения (ГУК) 19 декабря 1911 г. для дальнейшей постройки отобрали представленные ОНЗиВ проект фирмы «Торникрофт» и Путиловского завода, как наиболее соответствующие требованиям ТУ. При этом

последний предлагался для постройки кораблей всех трех петербургских заводов. Таким образом, ГУК разрешил постройку эсминцев с двумя типами турбинных установок: Кертис-АЕГ-Вулкан на кораблях по проекту Путиловского завода и Парсонса на кораблях ОНЗиВ.

Установка третьего 102-мм орудия за счет снятия одного двухтрубного ТА приводила к увеличению водоизмещения и соответственно стоимости корабля, поэтому МГШ разрешил снизить скорость полного хода до 34 узлов. Это позволило снизить мощность турбин на 7000 л. с. и принять двухвальную энергетическую установку вместо трехвальной, сняв один котел и установив три дымовые трубы вместо четырех. Тем самым, длина корабля уменьшилась примерно на 2 м, а водоизмещение – почти на 170 т.

Изменению подверглось и расположение вооружения. Третье 102-мм орудие разместили на кормовом мостике, обеспечив требуемые углы обстрела и сосредоточение огня всех трех орудий в бортовом залпе и двух – на кормовых курсовых углах. Боекомплект увеличился со 100 до 150 патронов на орудие. Нормальный запас топлива рассчитывался на 10 часов 30-узлового хода, а полный – на 80-86 часов 21-узлового хода. Хранение нефти допускалось в бортовых цистернах на протяжении турбинных отсеков не выше грузовой ватерлинии. Жилые помещения рассчитывались на 7 офицеров и 104 человека команды.

Эскадренный миноносец «Щастливый», 1915 г.

После согласования с отделами Главного управления кораблестроения спецификации и чертежей по всем частям, начальник отдела общих дел ГУК генерал-майор Н.М. Сергеев заключил 11 февраля 1912 г. со всеми заводами-участниками программы контракты на постройку девяти «...эскадренных миноносцев для Черного моря водоизмещением около 1100 тонн каждый и со скоростью 34 узла, с турбинными двигателями... и с котлами типа, одобренного механическим отделом ГУК, с минным вооружением, с окончательной отделкой, окраской и инвентарем, дельными вещами, полным снабжением по всем частям и полным изготовлением миноносцев к службе, со всеми необходимыми для службы запасными частями к механизмам».

Срок постройки миноносцев устанавливался в 2 года, предъявления к приемным испытаниям – в 2 года и 3 месяца со дня утверждения чертежей и спецификации. Для испытаний на наибольшую скорость эсминец выходил с запасами топлива из расчета 10 часов 30-узлового хода, причем это количество топлива требовалось иметь на корабле к началу хода в 21 узел. Общее время хода со скоростью 21 узел составляло 10 часов. Морское министерство принимало на себя обязательство подписать окончательный контракт не позже, чем через две недели после утверждения МТК чертежей и спецификации.

По своему архитектурно-конструктивному типу эсминцы типа «Счастливый» представляли собой стандартные корабли периода Первой мировой войны, с характерным высоким и развитым (до 1/4 длины) полубаком в носовой части и сплошной верхней (главной) палубой по всей длине.

На палубе полубака размещалось якорное устройство, носовое 102-мм орудие, а перед его срезом – боевая и ходовая (штурманская) рубки с носовым мостиком. На верхней палубе имелись три трубы, две мачты, средняя и кормовая (со средним 102-мм орудием) надстройки, пять двухтрубных 450-мм поворотных торпедных аппаратов и кормовое 102-мм орудие. От среза полубака в корму вдоль обоих бортов были проложены минные рельсы, заканчивавшиеся двумя кормовыми скатами.

Размещение среднего 102-мм орудия на кормовой надстройке стало характерной особенностью черноморских эсминцев. Там же размещался кормовой пост управления кораблем. Между второй и третьей трубой на верхней палубе имелась небольшая надстройка и средний мостик с двумя 60-см боевыми прожекторами по бортам и шлюпочным устройством с частично зашитыми рострами.

Главная энергетическая установка корабля была паротурбинной, двухвальной, с линейным расположением в трех котельных и двух машинных отделениях в средней части корабля.

Характерные обводы корпуса и силуэт кораблей типа «Счастливый» указыва-

ли на их родословную от балтийского «Новика», благодаря чему на флоте их также называли эсминцами «балтийского типа», в отличие от кораблей постройки ОНЗиВ типа «Дерзкий» («английского типа»). При одинаковых главных размерах, составе вооружения и ТТХ они внешне отличались между собой обводами корпуса, силуэтом, рядом конструктивных особенностей дымовых труб, мачт и надстроек. Расположение и оборудование мостиков, боевой рубки, внутренних помещений и вооружения было сделано по типу «Дерзкого».

Корпус

Внешне корабли типа «Счастливый» имели целый ряд внешних отличий от современных им эсминцев типа «Дерзкий» 1-го дивизиона, строившихся на заводе ОНЗиВ в Николаеве. Прежде всего, это касалось теоретического чертежа, обводов и формы корпуса, места расположения и формы якорных клюзов, расположения иллюминаторов, внешнего вида дымовых труб (соответственно круглые со срезом параллельно палубе и эллиптические с наклоном) и рядом других мелких деталей, присущих их прототипам – эсминцу «Новик» и британскому «Тартар» соответственно.

Интересно, что даже названия на бортах эсминцев двух дивизионов одной Минной бригады наносились по-разному: на «Счастливых» – у среза полубака, а на «Дерзких» – ближе к носовым якорным клюзам, и даже на транце кормы, где, казалось бы, отличий быть не долж-

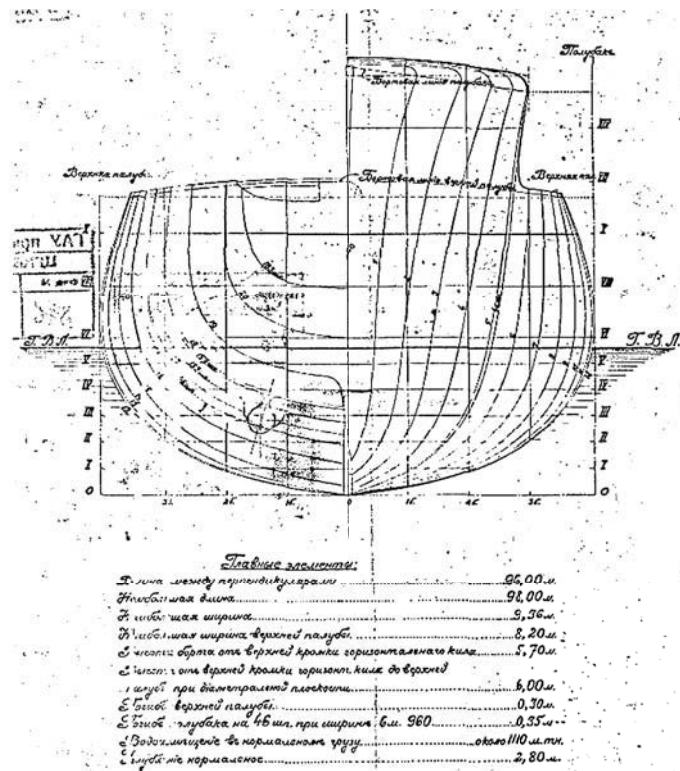
но, они имели место: название «балтийских» черноморцев из 2-го дивизиона выполнялось по-балтийски, в виде прямого текста, сразу под кормовым украшением (двуглавый орел), тогда как у миноносцев 1-го дивизиона – изящным полукругом ниже последнего.

«Счастливые» получили ограждения гребных винтов, которых не было на кораблях «английского типа», в свою очередь, на них отказались от волнореза на палубе полубака, имевшегося на последних. На «счастливых» наблюдательную площадку на фок-мачте («воронье гнездо») предусмотрели выше уровня нижнего рея, тогда как на «дерзких» – ниже.

При проектировании корпуса учитывались основные требования ГУКа по обеспечению прочности и непотопляемости, поэтому конструкция корпуса во многом оказалась подобна принятой на эсминце «Новик». Особое внимание уделялось обеспечению продольной прочности. Для продольных связей применили сталь повышенного сопротивления, предусмотрели наличие двойного дна и бортовых продольных переборок в районах котельных и машинных отделений.

В качестве материала связей корпуса по всей длине, где это возможно, применялась судостроительная сталь повышенного сопротивления, а в остальных частях – обычная судостроительная сталь.

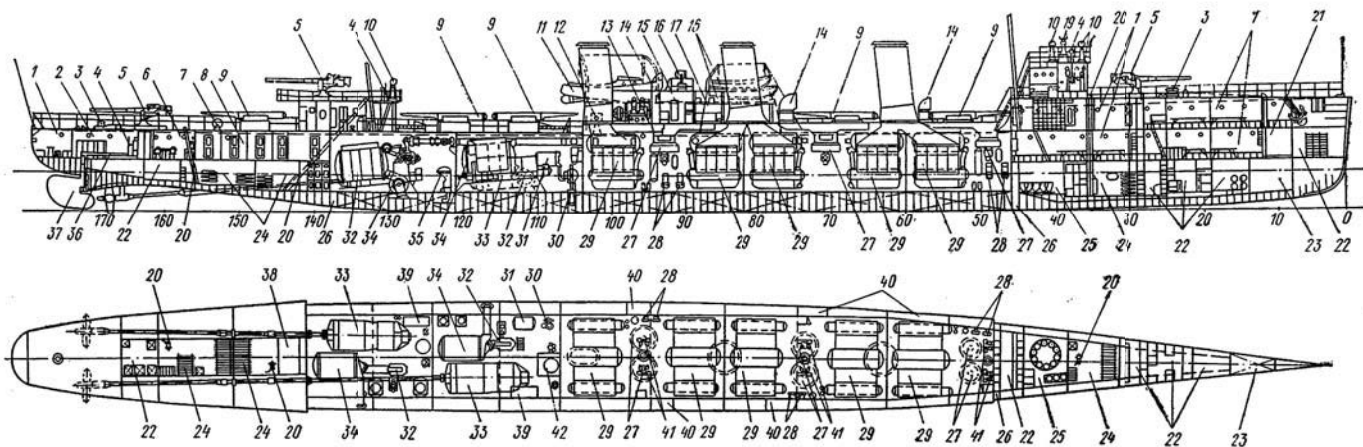
Продольный набор включал вертикальный киль, днищевые, бортовые и скуловые стрингеры, а также бортовые



Сборка корпусных конструкций эскадренного миноносца «Громкий» на стапеле Николаевского отделения Невского завода, август 1913 г. Частично установлены днищевой набор и шпангоуты правого борта

С л е в а: проекция «Корпус» теоретического чертежа эсминца «Счастливый» (копия подлинного чертежа)

Из коллекции автора



Эскадренный миноносец «Счастливый»

1 – помещение команды; 2 – румпельное отделение; 3 – шпиль; 4 – ручной штурвал; 5 – 102-мм орудие; 6 – кают-компания; 7 – швартовая вьюшка; 8 – каюты офицеров; 9 – 450-мм двухтрубный торпедный аппарат; 10 – нактоуз компаса; 11 – моторный катер; 12 – 7,62-мм пулемет; 13 – керосино-динамо; 14 – раструб котельного вентилятора; 15 – камбуз; 16 – прожектор; 17 – радиотелеграфная рубка; 18 – шлюпки системы Кебке; 19 – 9-футовый дальномер; 20 – элеватор 102-мм патронов; 21 – цепной ящик; 22 – кладовые; 23 – балластная цистерна; 24 – патронный погреб; 25 – минный погреб; 26 – коффердам; 27 – котельный вентилятор; 28 – нефтяные насосы; 29 – котел; 30 – вспомогательный циркуляционный насос; 31 – вспомогательный конденсатор; 32 – главный циркуляционный насос; 33 – турбина; 34 – главный конденсатор; 35 – воздушный турбонасос; 36 – баллер руля; 37 – полубалансирный руль; 38 – цистерна питьевой воды; 39 – теплый ящик; 40 – цистерна питательной воды; 41 – питательная донка; 42 – испаритель

продольные переборки. Вертикальный киль на всем протяжении двойного дна предусматривался водонепроницаемым и выполнялся из сплошных 6-мм стальных листов, усиленных двойным угольником по верхней и нижней кромкам. За пределами двойного дна, где высота вертикального киля уменьшалась к оконечностям, в нем предусмотрели облегчающие вырезы (кроме шпаций, смежных с переборками и в местах стыков).

Вертикальный киль и днищевые стрингеры (по два с каждого борта) выполнили из сплошных 4-мм стальных листов и 4,7-мм угольников по верхней и нижней кромкам, а бортовые и скуловые – из угольников 76×50×6,3 мм. Бракеты флоры выполнялись из основных (76×63×6,3) и обратных (50×50×6,3) угольников, соединенных 4,5-мм бракетами, а шпангоуты — из угольников (88×63×8).

Флоры, образующие топливные цистерны и ограничивавшие их в нос и в корму, выполнялись водо- и нефтепроницаемыми.

При этом ближайшие к диаметральной плоскости днищевые стрингеры предусматривались водонепроницаемыми, все остальные имели вырезы, за исключением мест стыков и шпаций, смежных с переборками.

В районе котельных и машинных отделений по два бортовых стрингера с каж-

дого борта выполнялись из 4-мм стальных листов и подкреплялись угольниками. Стрингеры имели вырезы для прохода шпангоутов и крепились к обшивке также посредством угольников.

Аналогичную конструкцию имели также бортовые стрингеры между нижней и верхней палубами в оконечностях, а также между главной палубой и палубой полубака. Под нижней палубой вне двойного дна, на половине длины свободных пролетов шпангоутов предусматривались также скуловые стрингеры, прерывавшиеся у водонепроницаемых переборок и крепившиеся к ним посредством книц.

На протяжении котельных и машинных отделений на расстоянии 3,1 м от бор-

тов с каждого борта устанавливались непрерывные водонепроницаемые продольные бортовые переборки, состоявшие из листов толщиной: нижний пояс – 4,5 мм, средний – 3,5 мм и верхний – 10 мм, подкрепленные стойками до высоты верхней палубы. Эти переборки на всем своем протяжении доходили от второго дна до верхней палубы, образуя бортовые отсеки. Продолжением их в носовой части служили переборки между 29-м и 46-м, в кормовой – между 138-м и 168-м шпангоутами.

Верхняя палуба в районе машинных и котельных отделений подкреплялась карлингсами (по два с каждого борта) из непрерывных вертикальных листов 255×5 мм, соединенных с палубным

Установка набора корпуса эсминца «Счастливый» на стапеле завода А. Вадона. Вид на полубак корабля с соединениями шпангоутов и палубных бимсов, ниже – поперечный набор верхней палубы



Из коллекции В.В. Скопцова