

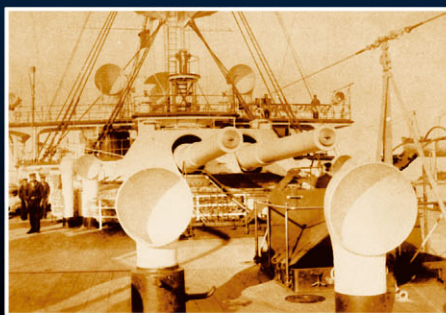
СЕРГЕЙ БАЛАКИН



Триумфаторы Цусимы



Броненосцы японского флота



Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Балакин С.А.

Б 29 Триумфаторы Цусимы. Броненосцы японского флота — М.: Яуза:
ЭКСМО, 2013. — 160 с.: ил.

ISBN 978-5-699-62101-9

Японское военно-морское чудо начала XX века, превратившее Страну восходящего солнца в сверхдержаву, стало возможно лишь благодаря удивительному рационализму «Тэйкоку Кайгун» (Императорского флота). В отличие от разброда и шатаний, царивших в морских штабах и адмиралтействах многих стран (и особенно в России), японцы не сделали практически ни одной ошибки, переняв у союзников-англичан всё самое передовое — технику, тактику, боевую подготовку, систему базирования и снабжения, — и в кратчайшие сроки создав «с чистого листа» современный флот, доминирующий в дальневосточных водах. А его ядром и главной ударной силой стали шесть превосходных броненосцев британской постройки, которые сыграли решающую роль в войне против России. Правда, «Хаусэ» и «Ясима» не дожили до генерального сражения, в мае 1904 года подорвавшись на минах у Порт-Артура, зато «Фудзи», «Сикисима», «Асахи» и флагман адмирала Того «Микаса» стали главными **ТРИУМФАТОРАМИ ЦУСИМЫ**. Это они шли во главе 1-го боевого отряда, расстреливая русские броненосцы один за другим. Это их 12-дюймовые 400-килограммовые «чемоданы» наносили нашим кораблям обширные повреждения, превращая их надстройки и небронированные оконечности в груды металлолома, вызывая многочисленные пожары, затопления и опрокидывание. Однако за феноменальное бризантное действие шимозы приходилось расплачиваться повышенным риском самоподрыва — всего через неделю после подписания мирного договора «Микаса» затонул от детонации боезапаса и вернулся в строй лишь три года спустя. А в 1926-м прославленный броненосец был превращен в музей — введенный в специально вырытый котлован в Йокосуке и засыпанный землей по ватерлинию, он сохраняется в таком виде по сей день...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию о создании, боевом применении и послевоенной судьбе всех без исключения японских броненосцев. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

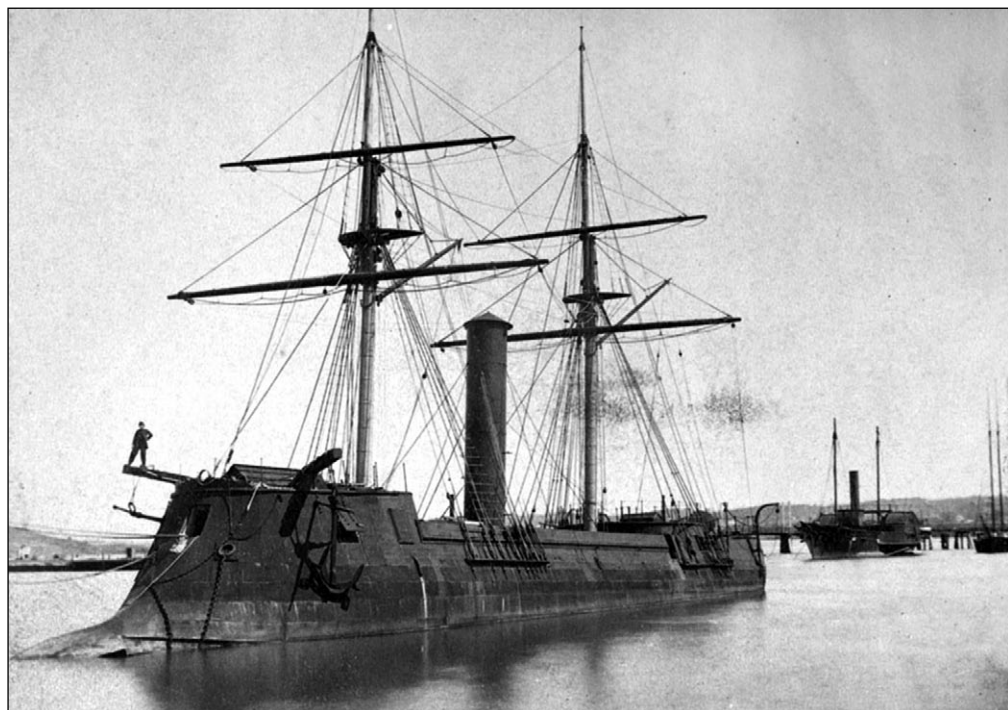
Предисловие	4
Случайные и несерийные	6
Экстравагантный первенец «Котэцу»	6
Проба сил	11
«Фусо» – первый настоящий броненосец	13
Трофей от поверженного дракона	25
Второе поколение: грозные оппоненты Российского флота	39
Подготовка к большой войне	39
«Фудзи» и «Ясима»	43
«Настойчивость и решимость»: броненосцы программы 1895–1896 годов ...	49
Конструкция броненосцев второго поколения	60
Кульминация: броненосцы в бою	86
Блокада Порт-Артура	86
«Чёрный день» японского флота	92
Бой в Жёлтом море	94
Финал Порт-Артурской эпопеи	100
Цусима	101
Броненосцы-победители	110
Последние додредноуты: путь в тупик	112
«Касима» и «Катори»	112
«Аки» и «Сацума»	120
Конструкция броненосцев третьего поколения	129
От Цусимы до Хиросимы: служба броненосцев после Русско-японской войны ...	144
Литература	159

Случайные и несерийные

До середины XIX века считать Японию единым государством можно было лишь с определённой долей условности. Страна была разделена на «удельные княжества», в которых безраздельно властвовали местные правители – феодалы. Император же был фигурой символической и реальной властью не обладал. Феодалный уклад, экономическая отсталость и «железный занавес», отгораживавший замкнутое японское общество от остального мира, в конце концов привели к междоусобице и реставрации Мэйдзи – объединению страны и восстановлению императорской

власти. С этого момента началась история новой Японии. Страна восходящего солнца* совершила чудо, всего за два-три десятилетия пройдя путь, на который просвещённые европейские нации затратили века. Темпы экономического и политического развития страны казались невероятными, и многие государственные деятели великих держав, в том числе и России, считали их блефом. Именно недооценка противника и стала одной из главных причин поражения России в войне со своим дальневосточным оппонентом. Впрочем, об этом речь пойдёт несколько позже.

Экстравагантный первенец «Котэцу»



Броненосный таран «Стоунволл» на верфи Вашингтон Нэйви Ярд в 1865–1866 гг. (вверху на с.6) и в доке в Порт-Ройале в 1865 г. (два снимка на с.7)

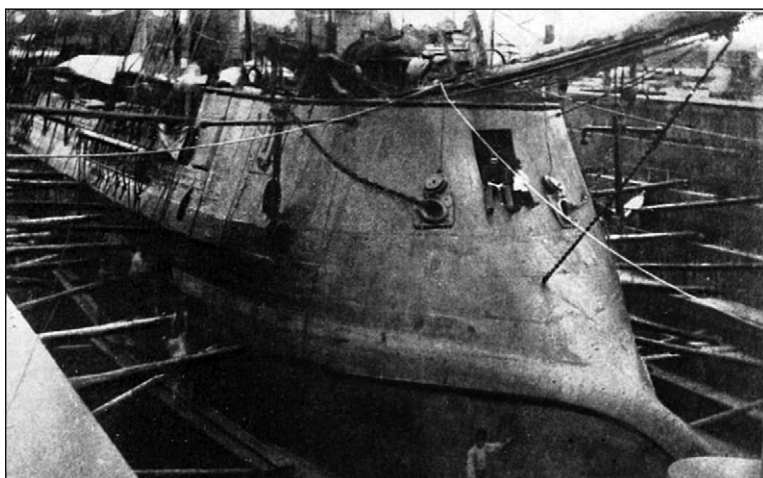
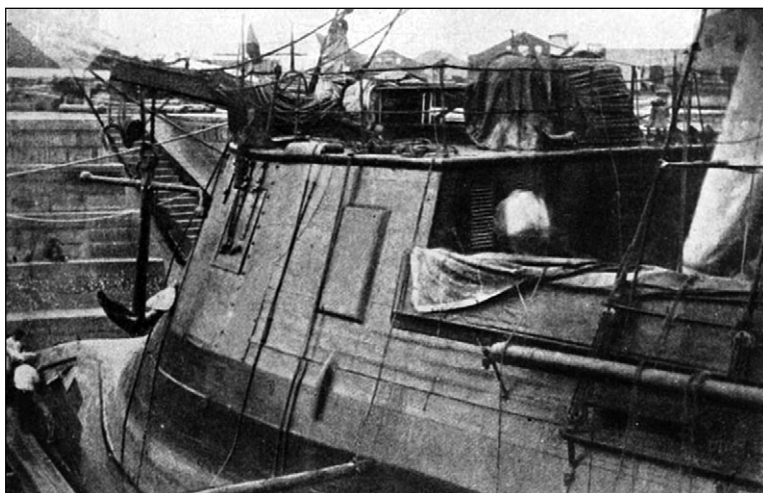
«Открытие дверей» в Японию американским коммодором Перри в 1853 году было скорее принудительным, чем добровольным. Но, так или иначе, оно сломало веками сложившийся уклад жизни японцев. Последовавшие гражданская война (вернее, война кланов) и реставрация Мэйдзи стали прямым следствием вхождения Страны восходящего солнца в мировое сообщество. Но нас интересует другое: происходивший в эти годы стремительный технический прогресс в области кораблестроения. Первые суда европейского типа в Японии появились лишь в 1855 году: одним из них была шхуна «Хэ-

да», построенная русскими моряками с потерпевшего крушение фрегата «Диана», другим – колёсный пароход «Канко Мару», подаренный сёгунату Токугава королём Нидерландов. В том же году в провинции Сацума, имевшей статус независимого княжества, был построен пароход «Ункё Мару». А в 1869 году правительственный флот, всё ещё продолжавший сражаться со сторонниками свергнутого сёгуна, по-

*Страной восходящего солнца – Жибэнь-го – Японию с древних времён называли китайцы. Официальное наименование страны Ниппон – это японское прочтение китайских иероглифов Жибэнь.

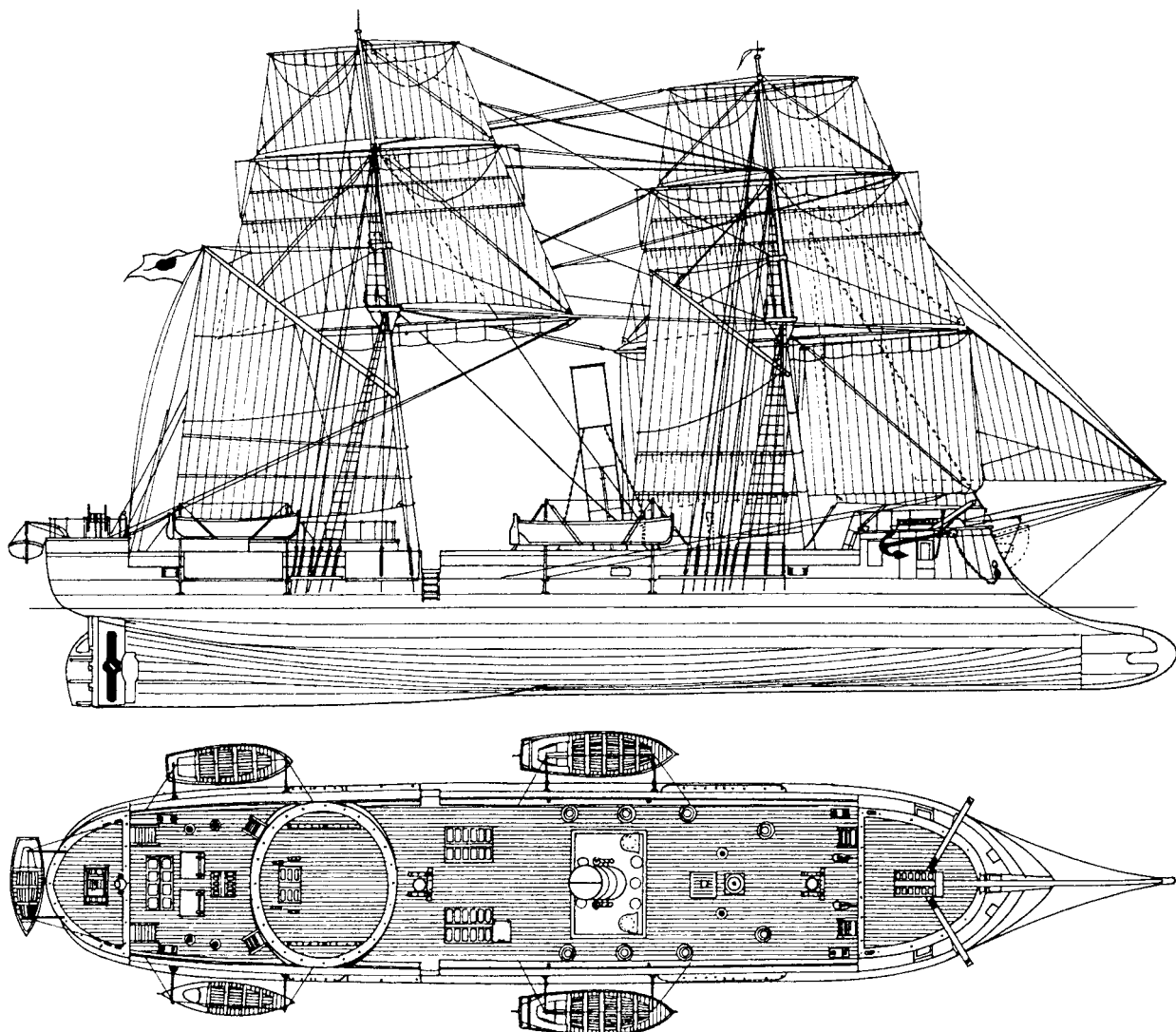
полнился броненосцем «Котэцу». Таким образом, путь от средневековых джонок и фунэ до первого броненосца был пройден Японией всего за 14 лет! Вряд ли мы найдём в истории человечества другой подобный пример.

Первый японский броненосец – корабль необычный во всех отношениях. Он был заложен в 1863 году на французской верфи «Арман Фрерэ» в городе Бордо под названием «Сфинкс». По легенде он вместе с однотипным «Хеопсом» строился вроде как для Египта, но это было лишь прикрытие: настоящим заказчиком выступала Конфедерация южных штатов. Когда информация о том, кому в реальности достанутся броненосцы, стала достоянием гласности, запахло скандалом. Наполеон III не желал портить отношения с Вашингтоном; к тому же дела у конфедератов шли неважно, а поддерживать проигравших ни политики, ни бизнесмены не любят. Французский император надавил на владельцев верфи, и те принялись искать, кому бы перепродать строящиеся корабли. Покупатели нашлись: в феврале 1864 года началась датско-прусская война, и обе воюющие стороны изъявили желание приобрести строящиеся броненосцы. В марте 1864 года, за три месяца до спуска на воду, «Сфинкс» был перекуплен Данией и переименован в «Стэркоддер»; 25 октября того же года он поднял датский флаг. Судьба «Хеопса» решилась только в июне 1865-го, когда он стал прусским «Принцем Адальбертом». Однако его систершипа к тому времени в Европе уже не было: «Стэркоддер» числился в составе датского флота лишь чуть больше двух месяцев. Дания потерпела поражение, её казна была пуста, и приобретение новых кораблей потеряло свою актуальность. И 6 января 1865 года броненосец прямо на рейде Копенгагена поднял флаг Конфедерации южных штатов. Он был продан первоначальным заказчиком, всё ещё продолжавшим борьбу с северянами. Корабль получил новое наименование «Стоунволл» («Каменная стена» – прозвище знаменитого генерала южан Томаса Джексона). Под командованием кэптана Т.Пейджа он вышел в море и отправился было через Атлантику, однако из-за открывшейся течи и ряда технических проблем вынужден был зайти для ремонта в испанский порт Ла-Корунья. О месте его нахождения стало известно в Вашингтоне, и 6 февраля выход из порта блокировали суда северян – винтовые корветы (шлюпы) «Ниагара» и «Сакраменто». Но когда 24 марта кэптен Пейдж вывел свой корабль в море, те решили не ввязываться в бой с броненосцем и дали ему беспрепятственно уйти в Лиссабон. Как это ни пара-



доксально, но тихоходный низкобортный «Стоунволл» не только благополучно пересёк Атлантический океан, но ещё и умудрился внезапно атаковать базу северян – город Порт-Ройял в Южной Каролине! 6 мая броненосец зашёл на Багамы, а оттуда отправился на Кубу. Однако по прибытии в Гавану экипаж «Стоунволла» узнал, что южане потерпели окончательное поражение, и гражданская война в США завершилась. Пейдж продал корабль испанскому генерал-губернатору за 16 тыс. долларов, но испанцам он оказался не нужен, и те отдали его правительству Соединённых Штатов. 1 июля броненосец прибыл на верфь Вашингтон Нэйви Ярд.

История в очередной раз повторилась: война закончилась, расходы на флот резко сократились, и корабль опять оказался не у дел. И когда в 1866 году его захотел приобрести сёгунат Токугава, американцы с радостью согласились. Цена вопроса составила 400 тыс. долларов. Правда, пока «Стоунволл» под японским флагом, но с американским экипажем добирался во-



**Броненосный таран
«Котэцу», бывший
«Стоунволл»**

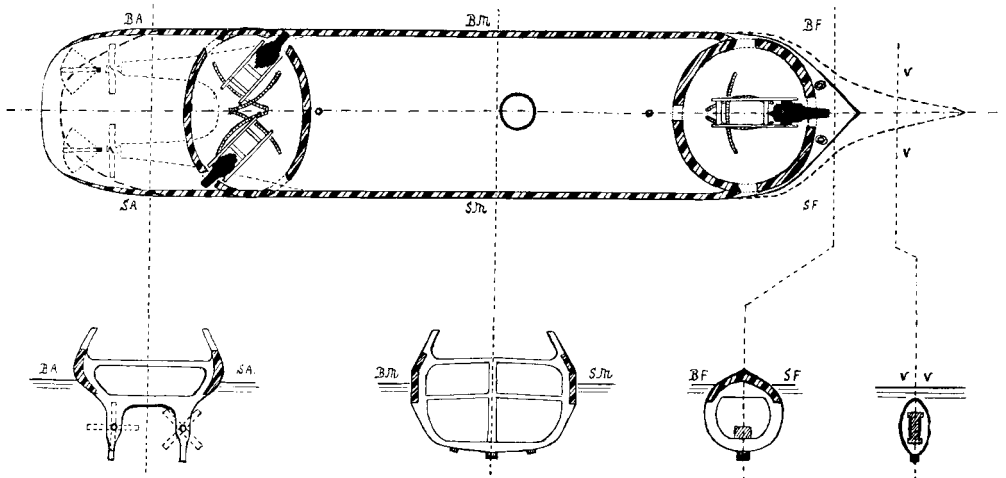
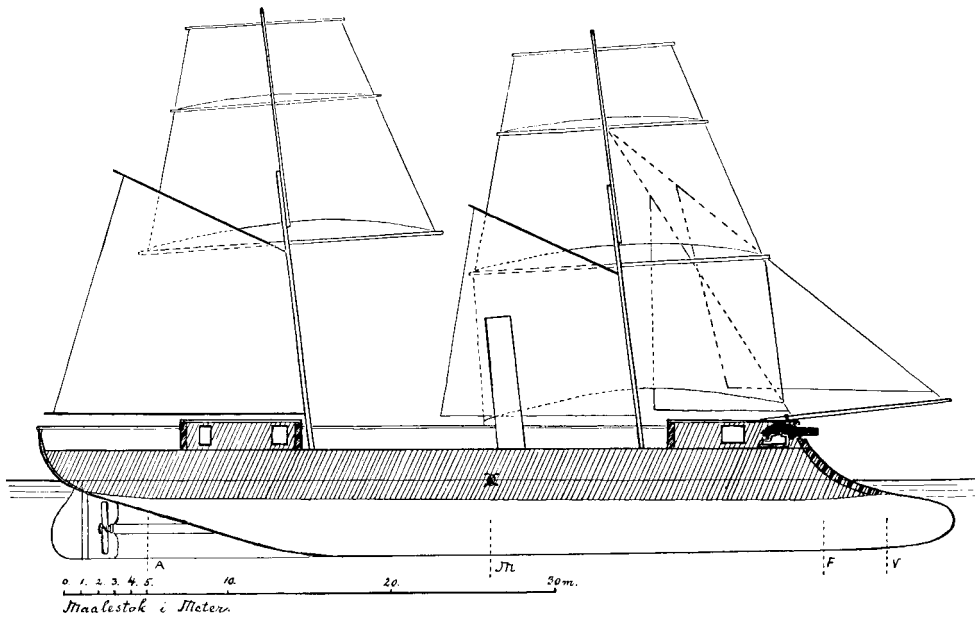
круг Южной Америки и через Тихий океан до Исогамы (прибыл туда в апреле 1868 года), политическая ситуация в Японии изменилась. Американцы не торопились передавать корабль сторонникам сёгуна и под надуманным предлогом вновь подняли на нём флаг Соединённых Штатов. Пока исход гражданской войны в Японии не был окончательно ясен, броненосец использовался как штаб-квартира американского торгового представительства. И лишь в январе 1869 года многострадальный корабль в восьмой (!) раз сменил владельца: его передали противнику Токугавы – императорскому правительству.

По корабельной архитектуре «Сфинкс»-«Стоунволл» был весьма необычен. Он представлял собой относительно небольшой броненосец-таран с композитным корпусом и сильно выступающим вперёд шпиронным форштевнем. Нормальное во-

доизмещение корабля составляло 1390 т, полное – 1560 т. Корпус имел железный набор и деревянную обшивку; подводная часть была обшита медными листами. Наибольшая длина корпуса (вместе с тараном) равнялась 59,1 м, длина по ватерлинии – 55,7 м, ширина – 9,6 м. Корабль был двухвинтовым, причём обводы в кормовой части выглядели очень оригинально: гребные валы находились внутри двух вспомогательных килей (или скегов, если применять современную терминологию), образовывавших своеобразный туннель. Каждый киль имел вырез для четырёхлопастного винта и крепления для баллера руля. Рулей соответственно тоже было два; они приводились в действие от одного штуртроса.

По требованию заказчика корабль проектировался мелкосидящим, чтобы он мог действовать не только в море, но на и ре-

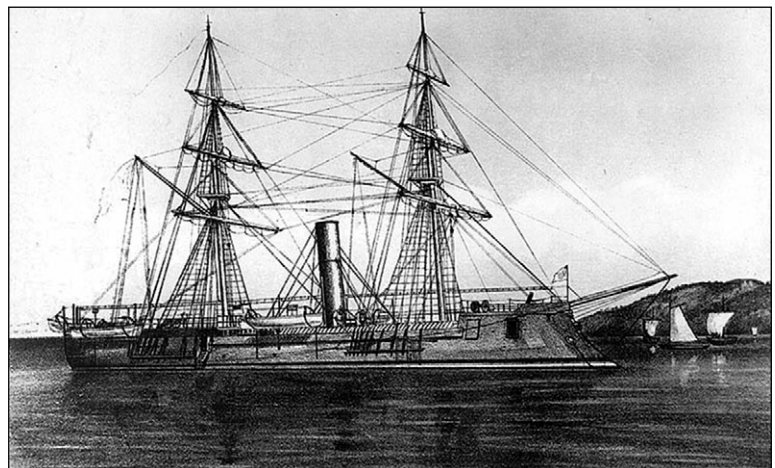
**«Стоунволл». Схема
общего расположе-
ния с указанием
забронированных
участков корпуса и
казематов**

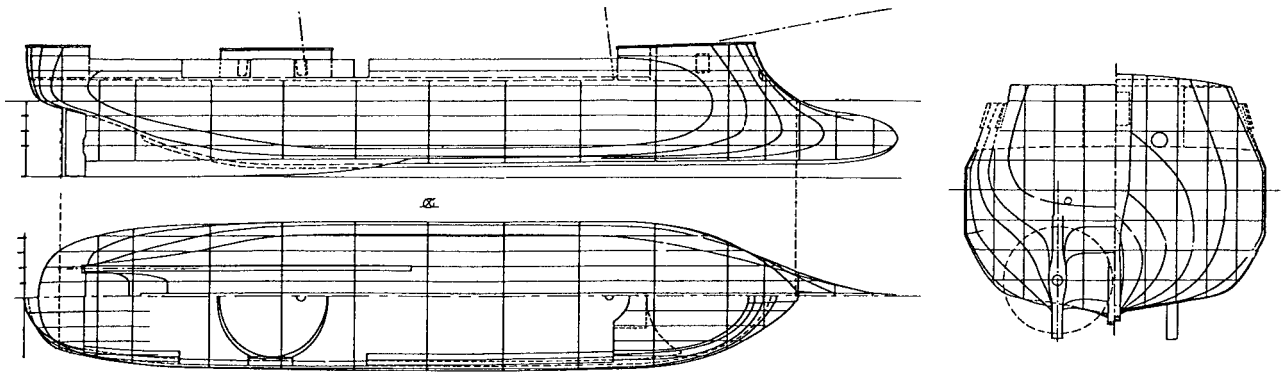


**Броненосец под
японским флагом и
с новым наимено-
ванием «Адзума»**

ке Миссисипи. Правда, обеспечить требуемую осадку в 14 футов (4,27 м) создатели «Сфинкса» не смогли, но и фактическое значение в 4,6–4,8 м следует признать весьма небольшим. Как следствие, броненосец получился маломореходным и валким.

Весь надводный борт до верхней палубы (благо он был невысоким) защищался броневыми плитами из кованого железа. Поскольку корпус корабля имел сильный завал борта, броня в средней части имела характерный излом и делилась на два пояса – нижний вертикальный и верхний наклонный. Толщина брони в районе ватерлинии составляла 114 мм, вверху и в оконечностях она уменьшалась до 87 мм; толщина тикового борта под броней до-





Теоретический чертёж броненосца «Котэцу»-«Адзума»

стигала 70 см. На верхней палубе находились два броневых каземата овальной формы. Их защищала железная броня толщиной 102–114 мм.

В каждом из броневых казематов имелось по четыре орудийных порта. В носовом стояла 229-мм пушка, в кормовом –

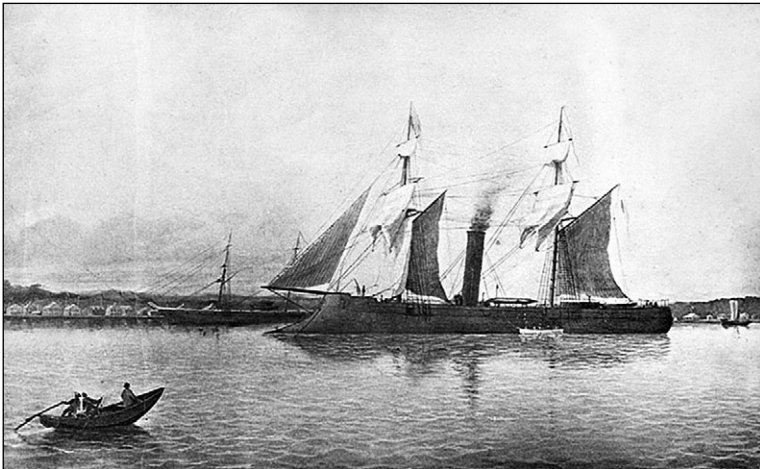
две 70-фунтовые (160-мм). Все пушки были нарезные казнозарядные системы Армстронга (по другим данным, в носовом каземате первоначально была установлена гладкоствольная 300-фунтовая дульнозарядная пушка).

Силовая установка броненосца включала две горизонтальные двухцилиндровые паровые машины и два котла. Все механизмы изготавливались заводом «Мазелин» в Гавре. На испытаниях в октябре 1864 года корабль развил мощность 1300 индикаторных л.с. и показал максимальную скорость 10,8 узла, но в реальных условиях эти цифры не превышали 1200 и.л.с. и 9 узлов соответственно. Сообщалось, что под одной машиной скорость хода могла достигать 5,5 узла. Запас угля составлял 95 т, что обеспечивало дальность плавания 1200 миль 8-узловым ходом.

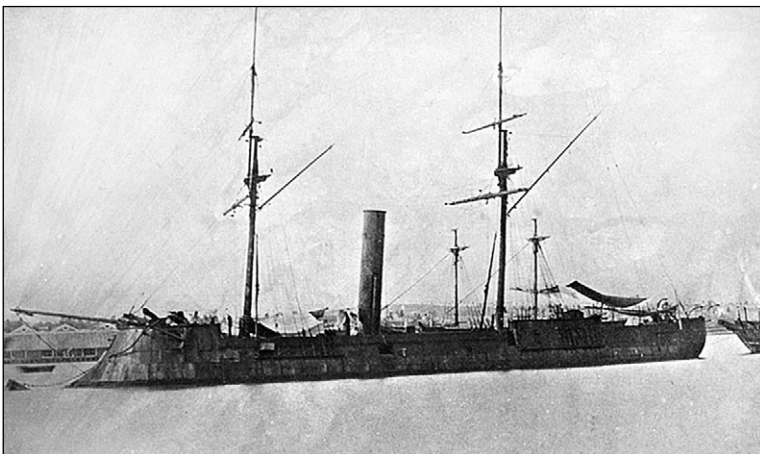
Броненосец имел парусную оснастку брига; общая площадь парусов – около 700 кв. м. Экипаж насчитывал 130 человек.

В японском Императорском флоте бывший «Стоунволл» поначалу именовался «Котэцу» («Бронированный») или «Котэцукан» («Бронированный корабль», «Броненосец»). То есть это было даже не название, а скорее обозначение класса корабля – благо других броненосцев у Японии тогда ещё не было*. И лишь в декабре 1871 года «Котэцу» официально получил собственное имя – «Адзума».

В качестве флагманского корабля правительственного флота «Котэцу» принял участие в войне против остатков морских сил так называемой «республики Эдзо», провозглашённой сторонниками свергнутого сёгуна Токугава. В частности, в мае 1869 года броненосец участвовал сначала в бою



Броненосец «Котэцу»: рисунок и одна из немногих фотографий, сделанная вскоре после прибытия корабля на Дальний Восток



* Тут уместно вспомнить названия русских кораблей: монитор «Броненосец» и винтовой клипер «Крейсер». После упразднения классов мониторов и клиперов эти суда стали именоваться броненосцем береговой обороны «Броненосец» и крейсером 2 ранга «Крейсер»!

Морской бой у Хакодатэ, июнь 1869 г. На переднем плане изображён броненосец «Котэцу», за ним – колёсный пароход «Касуга». Сражение завершилось полной победой правительственной эскадры

в бухте Мияко на острове Хонсю, а затем – в бою в бухте Хакодатэ на острове Хоккайдо. В ходе первого из них противники микадо пытались взять «Котэцу» на абордаж, но у них ничего не вышло. 17 мая последний оплот сопротивления центральной власти пал, что означало окончание кровопролитной гражданской войны.

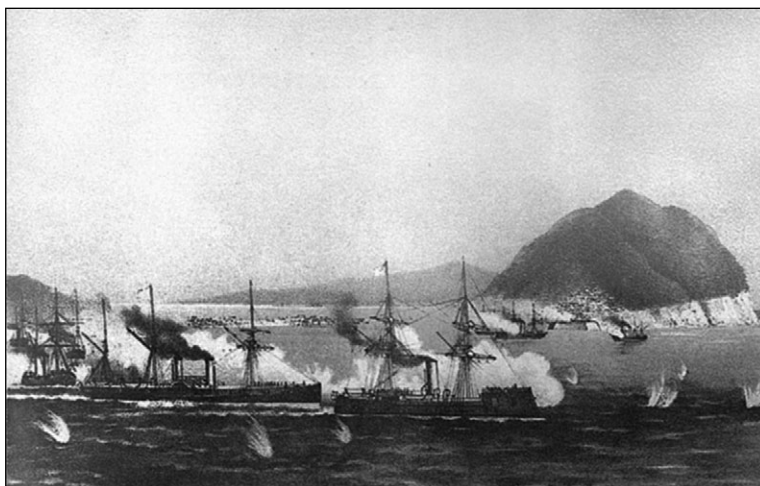
Есть сведения, что в декабре 1871 года старую артиллерию броненосца заменили дульнозарядными нарезными пушками – одной 9-дюймовой (229-мм) Армстронга и четырьмя 6,5-дюймовыми (164-мм) Пэррота. Однако перевооружение, если оно действительно состоялось, не смогло продлить срок службы «Адзумы». Некачественная постройка, применение для обшивки сырой древесины, ненадёжные механизмы – всё это привело к тому, что уже в 1872 году корабль вывели в резерв. В море он больше не выходил, хотя официально был исключён из состава флота

Проба сил

В 1870 году в японском Императорском флоте – «Тэйкоку Кайгун» – происходит смена приоритетов. Если раньше он ориентировался прежде всего на Голландию, то отныне образцом для подражания становилась Британия. По этому поводу микадо даже издал особый указ. Именно у англичан надлежало заимствовать технику, тактику, систему обучения и боевой подготовки.

В том же году в состав флота вошёл второй броненосный корабль – винтовой корвет «Рюдзэ». Он, как и его предшественник, тоже был заказан на частной шотландской верфи Э.Холла конфедератами, но достроен лишь в 1869 году для японского княжества Кумамото и затем подарен императору. Конечно, считать этот 1429-тонный корабль настоящим броненосцем нет никаких оснований, тем не менее он на некоторое время стал флагманом японского флота, сменив в этом качестве «Адзуму». Именно «Рюдзэ» возглавил в 1874 году первую колониальную экспедицию – попытку Японии захватить остров Тайвань.

Авантюра с высадкой десанта на Тайвань закончилась полным провалом, высаженные войска пришлось эвакуировать. Но тем не менее прецедент был создан. Японская империя, которую ещё никто не



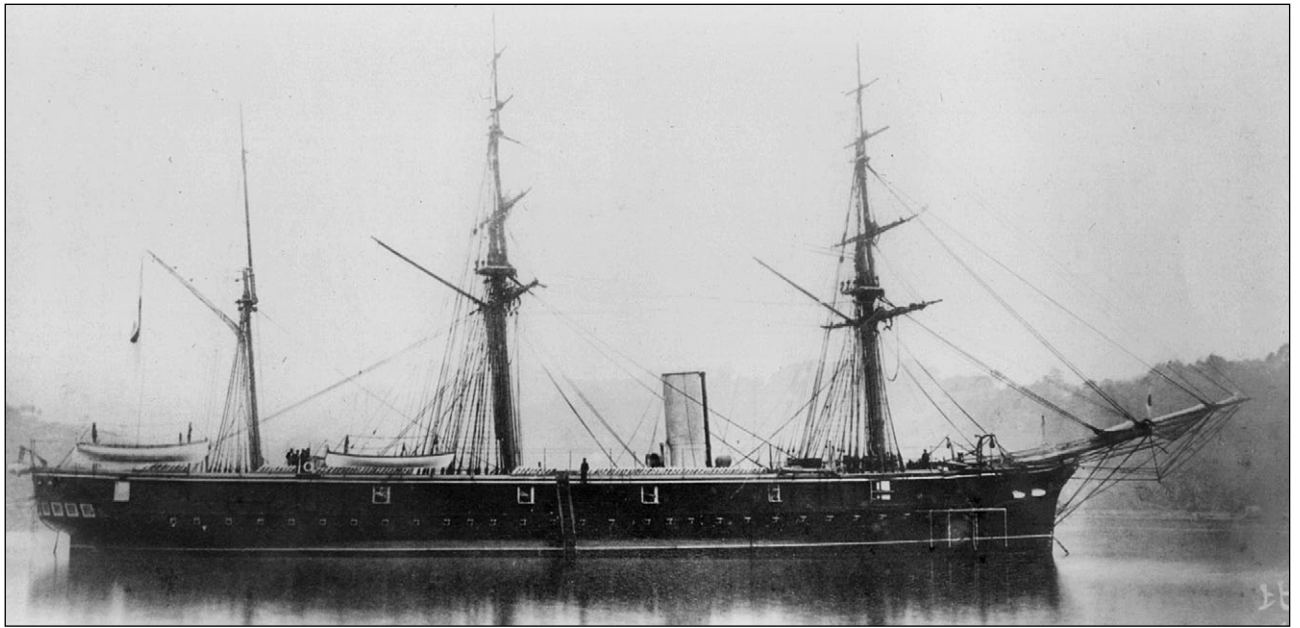
только в январе 1888 года, а затем ещё 20 лет использовался в качестве блокшива.

Добавим, что систершип японского первенца – германский «Принц Адальберт» (бывший «Хеопс») – страдал теми же недостатками. Его военная карьера оказалась ещё короче: он был выведен в резерв в 1871 году, разоружён в 1875-м и сдан на слом в 1878-м.

воспринимал всерьёз, заявила об амбициях колониальной державы и претензиях на роль регионального лидера. И в качестве следующей мишени для своей колониальной экспансии Япония выбрала Корею.

«Корея – это кинжал, направленный в сердце Японии». Эта фраза (между прочим, сочинённая не самураем, а немецким журналистом) в 70-е годы XIX века в японском обществе была очень популярна. Претензиям на владение Кореей даже было найдено теоретическое обоснование: по утверждениям Токио, одно из трёх древних государств, располагавшихся на Корейском полуострове – Пэкче, – населяли предки нынешних японцев. Более того, из Пэкче ведёт свою родословную даже императорская династия! Разумеется, самурайских дух не допускал и мысли, что историческая прародина японской нации может принадлежать кому-то ещё, кроме законных наследников с островов Восходящего солнца.

В августе 1875 года произошёл так называемый «инцидент у острова Канхва». Японская канонерская лодка «Уньё» под командованием капитана 3 ранга Иноуэ вторглась в территориальные воды Кореи и под предлогом поиска пресной воды высадила десант рядом с расположенным



Броненосный корвет «Хизэй»

на острове фортом Чхочжичжин. Корейцы открыли огонь, в ответ на который «Уньё» подверг бомбардировке форт и находившуюся рядом деревню. Обстрел продолжался три дня. Корейцы имели на вооружении старые гладкоствольные пушки и не могли дать достойный отпор. Погибло около 600 корейцев, преимущественно мирных жителей.

В Токио использовали инцидент в своих интересах. Тот факт, что корейцы открыли огонь первыми, стал поводом для отправки в Корею в декабре 1875 года отряда из пяти судов с десантом. До полномасштабной войны дело не дошло, но навязанный Сеулу неравноправный «Корейско-японский договор о дружбе и помощи» из 12 пунктов стал важным шагом на пути конфронтации с Китаем, также имевшим свои виды на Корею*.

В том же 1875 году Япония приняла первую программу усиления флота, согласно которой в Англии были заказаны три боевых корабля – два броненосных корвета и один казематный броненосец. Все они получили названия в честь гор, расположенных на острове Хонсю – соответственно «Конго», «Хизэй» и «Фусо». Корветы представляли собой парусно-паровые суда нормальным водоизмещением 2250 т с броневым поясом толщиной до 114 мм. Они были вооружены тремя 17-см и шестью 15-см казнозарядными пушками Круппа и на испытаниях развили скорость хода более 13 узлов. Между собой корветы различались тем, что «Конго» имел композитный корпус, а «Хизэй» – железный. «Фусо» был более мощным кораблём (речь о нём пойдёт ниже), хотя тоже весь-

ма скромным по меркам флотов великих держав. И тем не менее пополнение флота предопределило новый виток имперских амбиций микадо. Японии, переживавшей период бурного экономического роста и при этом практически лишённой природных ресурсов, требовались новые территории и новые источники сырья. Как следствие, внешняя политика Токио начала приобретать явно выраженный агрессивный характер.

Присоединение к Японии островов Рюкю в 1879 году прошло легко и без противодействия со стороны великих держав. И воодушевлённая удачей «партия войны» убедила микадо взять курс на полное владение Кореей. Не вдаваясь в подробности, отметим, что этот курс в конце концов привёл к войне с Китаем и первой «великой победе» японского Императорского флота.

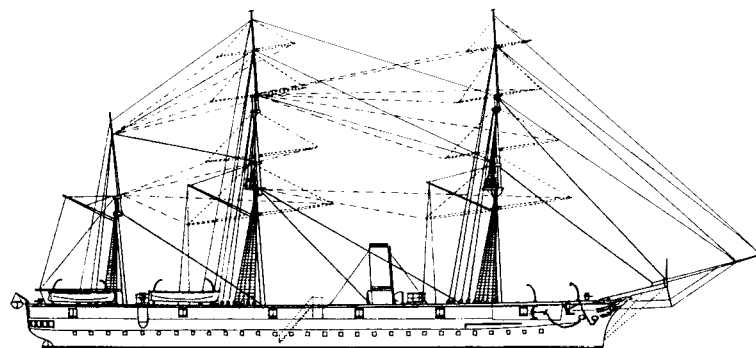
Важнейшим морским сражением японо-китайской войны стал бой в устье реки Ялу, произошедший 17 сентября 1894 года. Китайским Бэйянским (Северным) флотом командовал адмирал Дин Жучан, японским флотом – вице-адмирал Ито Сукэюки. Формально Бэйянский флот был сильнее – в его составе, например, были броненосцы «Дин-Юань» и «Чжэнь-Юань», вооружённые 12-дюймовой артиллерией,

* Любопытно, что в июле 1868 года на том же острове Канхва произошел аналогичный инцидент с русской канонеркой «Соболь». Её матросы, сошедшие на берег, были обстреляны корейцами из крепости, после чего судно открыло ответный огонь. Но реакция дипломатического ведомства России оказалась совсем иной: инцидент был назван «прискорбным», а правительству Кореи было передано письмо с выражением соболезнования.

однако японцы продемонстрировали лучшую выучку и более высокий уровень тактической подготовки. Кроме того, японский флот располагал скорострельной артиллерией, а наличие быстроходных крейсеров позволило сформировать «летучую эскадру», успешно применённую для охвата флангов. В итоге китайский флот потерпел поражение – даже несмотря на то, что он выполнил поставленную перед ним задачу (обеспечил высадку десанта). Соотношение потерь – 5 погибших китайских крейсеров и ни одного потопленного судна у японцев – изменило расстановку сил на море и лишило Бэйянский флот инициативы. А это в значительной степени предопределило исход войны в целом.

Интересно, что в бою при Ялу довольно важную роль сыграл уже устаревший к тому времени броненосный корвет «Хизэй». Этому кораблю довелось сразиться с китайскими броненосцами, которые не только вели по нему огонь из крупнокалиберных орудий, но и выпустили торпеды (правда, промахнулись). «Хизэй» избежал гибели лишь благодаря смелому манёвру: он резко повернул навстречу противнику и прошёл сквозь строй китайских кораблей. Корвет получил два попадания 12-дюймовыми снарядами практически в упор, вышел из боя, но остался на плаву и позже был отремонтирован. Всего же «Хизэй» получил 33 попадания; 19 человек из его экипажа были убиты (в том числе старший врач Миякэ, младший врач Муракодзи и старший комиссар Сидзукэ) и более 30 ранены.

Поражение Цинского Китая в войне с Японией в верхах великих держав вызвало



Броненосный корвет «Хизэй»

искреннее изумление. Никто и представить не мог, что полуфеодальное островное государство, в котором ещё 25 лет назад состояли на вооружении фитильные пистолеты и ружья, сможет одолеть огромную империю с её неисчерпаемыми людскими ресурсами...

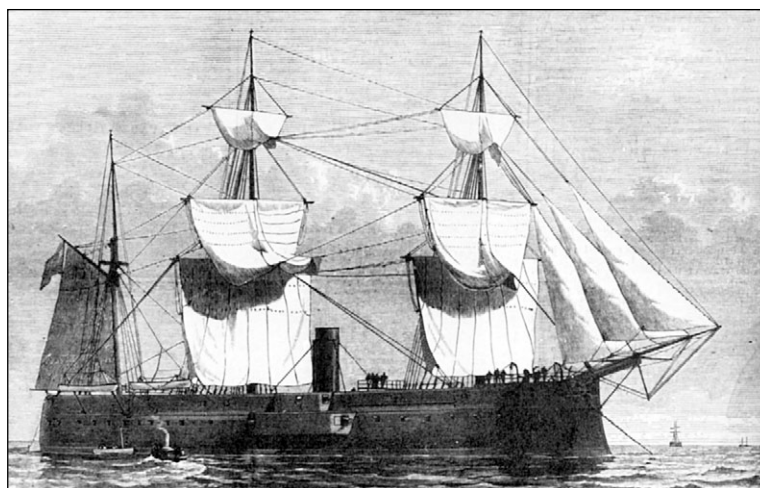
За ходом боевых действий в Жёлтом море внимательно следили в России. Например, журнал «Морской сборник» регулярно печатал подробные обзоры кампании, приводил анализ морских сражений. Один из таких анализов, опубликованный в 1-м номере журнала за 1895 год, был написан капитаном 1 ранга В.К.Витгефтом – будущим командующим порт-артурской эскадрой. И вот как выглядит его мнение о Японии: «В Тихом океане у нас вырос сосед, сдавший экзамен на возмужалость; морские его силы надо иметь в виду при расчёте обороны своих берегов...» Десятилетие спустя автору этих слов придётся убедиться в справедливости своего пророчества, как говорится, на собственной шкуре...

«Фусо» – первый настоящий броненосец

Заказ и постройка

Несмотря на свои скромные боевые характеристики, броненосец «Фусо» открыл новую страницу в истории «Тэйкоку Кайгун». Он стал первым достаточно современным броненосным кораблём, спроектированным и построенным специально для японского флота, и первым, предназначенным для решения наступательных, а не оборонительных задач.

Как уже упоминалось, казематный броненосец «Фусо» водоизмещением 3700 т был заказан в 1875 году в Англии фирме «Samuda Brothers» в г. Поплар (пригород Лондона). Его проект разрабатывался под руководством знаменитого британского кораблестроителя Эдварда Рида. По архитектуре японский корабль представлял собой сильно уменьшенный вариант броненосца «Айрон Дюк», выбранного в качестве прототипа.



Казематный броненосец «Фусо», гравюра из «Illustrated London News»

Особенностью корабля стал двухъярусный каземат, причём верхний ярус как бы нависал над нижним, выступая на 0,25 м с каждого борта.

Закладка «Фусо» состоялась 24 сентября 1875 года, а 14 апреля 1877-го он сошёл на воду. В числе наблюдающих за постройкой корабля был молодой офицер Того Хэйхатино, которому будет суждено возглавить японский флот в годы войны с Россией. В январе 1878 года «Фусо» завершил ходовые испытания и в феврале отправился к берегам Японии. В Иокогаме он прибыл 11 июня 1878 года. А ровно через месяц броненосец удостоился высокой чести стать флагманским кораблём императора Мэйдзи на первом масштабном военно-морском смотре в Токийском заливе.

Описание конструкции

По архитектуре «Фусо» представлял собой парусно-винтовой корабль с батареей в двухъярусном каземате. Корпус – железный, с продольной системой набора, разделённый десятью водонепроницаемыми переборками на 11 отсеков, причём шесть переборок были доведены до батарейной палубы и четыре – до верхней. Переборки, идущие до верхней палубы, были оснащены водонепроницаемыми дверями створчатой системы. Длина корпуса между перпендикулярами равнялась 67,06 м, длина по ватерлинии – 68,9 м, ширина с обшивкой – 14,6 м, осадка 5,4 м носом и 5,6 м кормой. На протяжении почти всего корпуса (от кормовой переборки таранного отсека до румпельного отделения) имелось двойное дно. Внутренняя обшивка отстояла от внешней на 76 см, а пространство между ними было разделено на многочисленные водонепроницаемые клетки и коффердамы. Таранный форштевень выступал от носового перпендикуляра на 2 м. Обводы корпуса были довольно полными, площадь подводной части миделя составляла 74,32 м². В целом, по меркам своего времени конструкция корпуса была достаточно современной и надёжной.

Нормальное водоизмещение «Фусо» – 3718 т. Броненосец имел парусное вооружение трёхмачтового барка; общая площадь парусов составляла 17 000 кв. футов – 1581,4 м² (по другим данным, 20 000 кв. футов, то есть 1860,5 м²). Мачты были железными, остальной рангоут – деревянный.

Броневой пояс защищал корпус корабля по всей его длине. Толщина броневых плит была различной: нижний и верхний ряды имели наибольшую толщину 178 мм, средний, высотой 0,8 м, – 229 мм. В оконечностях толщина брони не превышала

102 мм. Высота броневых пояса в районе миделя составляла 2,52 м, из которых 1,3 м должны были возвышаться над водой. Однако из-за перегрузки пояс был погружён в воду значительно сильнее, чем это предусматривалось проектом. Вся броня изготавливалась из ковкого железа и устанавливалась на тиковой подкладке толщиной от 19 до 24 см. Крепление плит к корпусу осуществлялось болтами.

Над поясом в средней части корабля возвышался каземат, прикрытый броневыми плитами толщиной от 178 до 203 мм. Вместе со 178-мм (по другим данным, 152-мм) броневыми траверсами каземат представлял собой верхнюю цитадель длиной 14,5 м и шириной 15,1 м, в плане имевшую форму восьмигранника. Вся броня устанавливалась на тиковой подкладке толщиной от 152 до 178 мм.

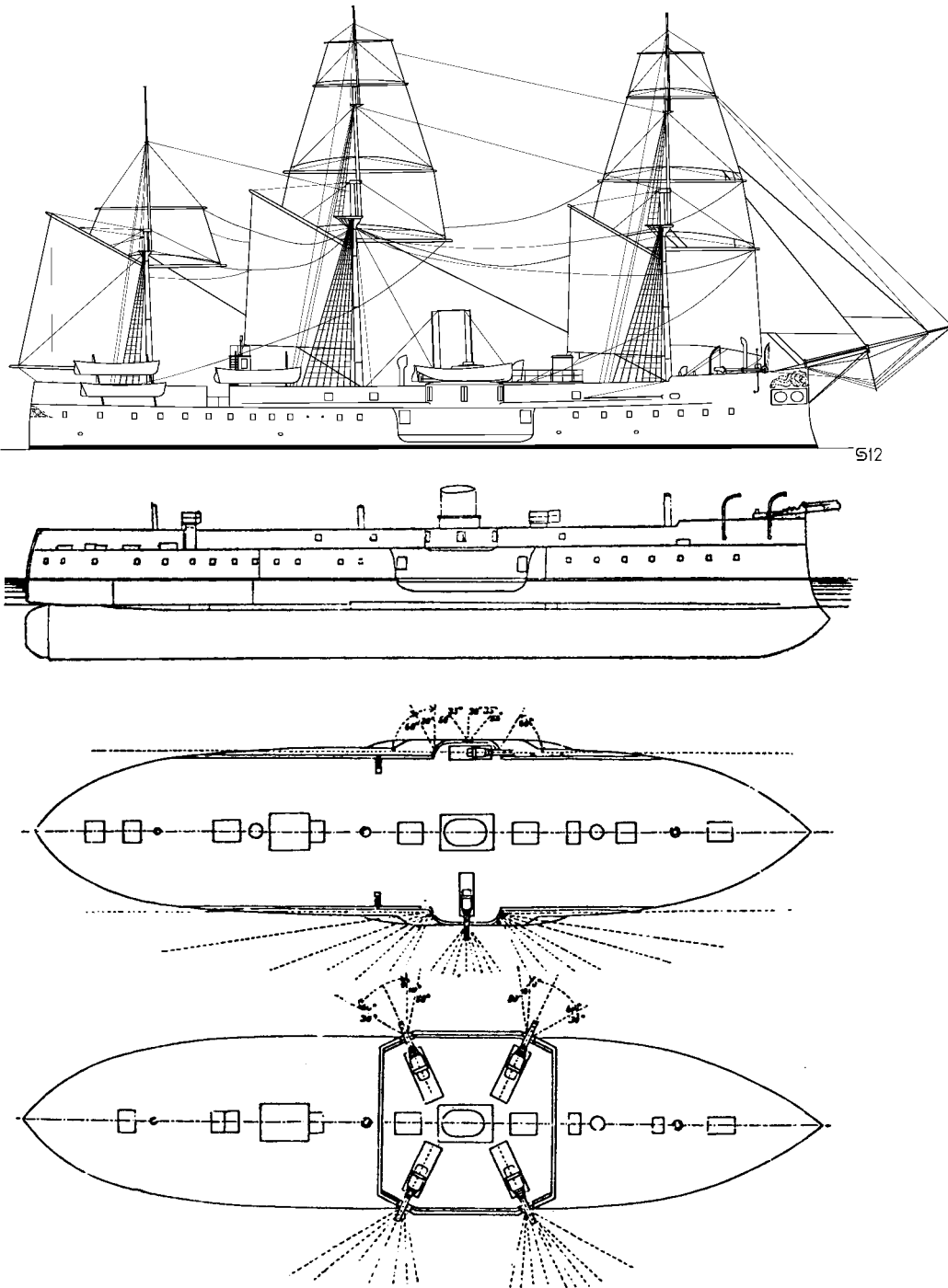
Броневой палубы не было вообще: в 70-е годы XIX века горизонтальной защите всё ещё не придавали значения, так как по опыту войн прошедшего десятилетия считалось, что артиллерийский бой будет вестись на дистанции pistolетного выстрела. Соответственно угол падения вражеского снаряда предполагался очень малым, и взрыв его при ricoшетирующем ударе о палубу представлялся крайне маловероятным.

Общий вес брони «Фусо» составлял 776 т, или 20,9% от нормального водоизмещения.

В соответствии с техническим заданием артиллерийское вооружение броненосца было заказано в Германии. Артиллерия главного калибра состояла из четырёх 24-см (238-мм) 15,5-тонных казнозарядных орудий Круппа с длиной ствола в 20 калибров. Они были установлены на станках системы Скотта симметрично по углам каземата. Сектор обстрела каждого орудия не превышал 70°, поэтому практически на всех курсовых углах по противнику могло вести огонь лишь одно из них. Стволы орудий теоретически должны были возвышаться над ватерлинией на 2,6 м, но при полной загрузке угольных ям эта цифра уменьшалась до 2,44 м. Скорострельность 24-см орудий не превышала одного выстрела в две минуты; боезапас включал 60 стальных и 80 чугунных снарядов весом по 93,3 кг (на один ствол).

Средний калибр был представлен двумя 17-см 5,5-тонными орудиями Круппа с длиной ствола 25 калибров. Они устанавливались на верхней палубе в бортовых спонсонах. Орудия вели огонь через порты в фальшборте (по три на ствол) и имели сектор обстрела в 180°. Они возвышались над водой на 4,5 м. Их скорострельность составляла 0,7 выстр./мин;

**Броненосец
«Фусо»: схема
общего вида и
планы палуб с
обозначением
углов обстрела
тяжёлых орудий**

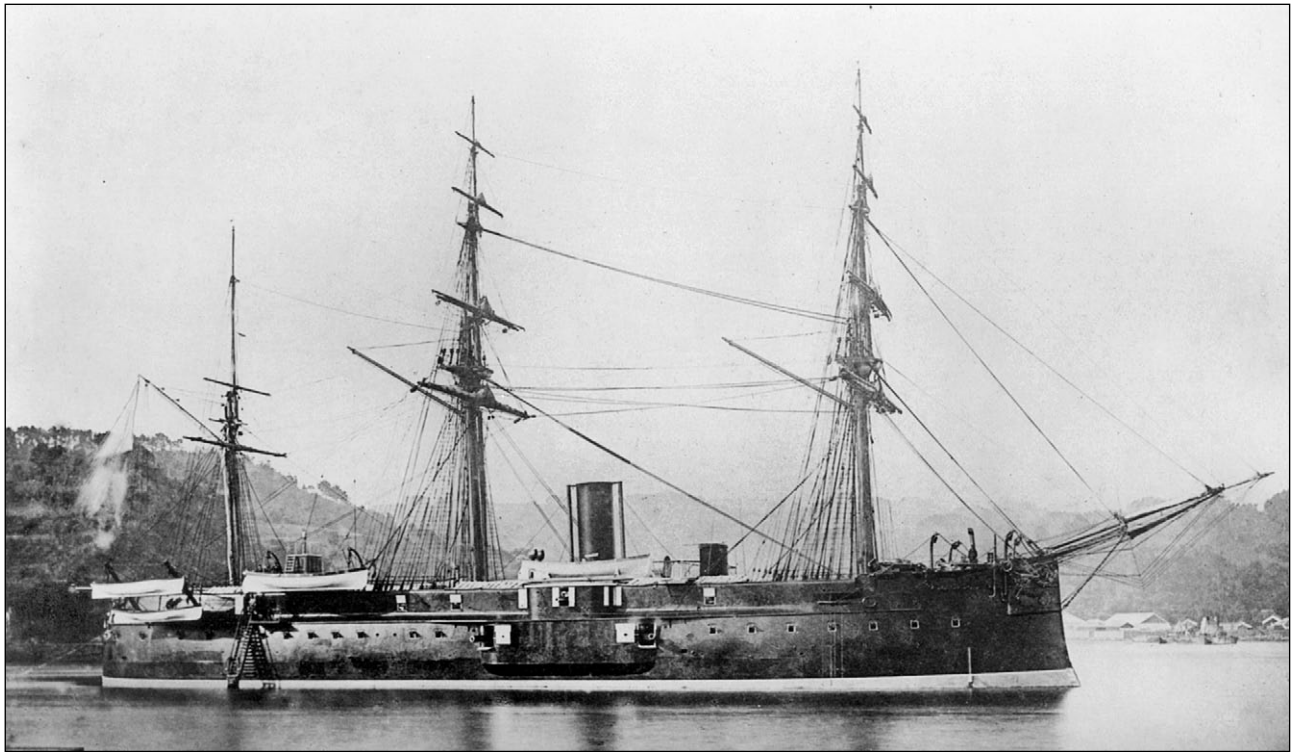


боезапас – по 140 чугунных снарядов весом по 35,7 кг на ствол.

Малокалиберная артиллерия стояла на верхней палубе; её состав на протяжении службы неоднократно менялся. Изначально «Фусо» нёс 4 (по другим данным, 6) 76-мм стальные пушки на элевационных станках. В 1883 году появилось противо-

минное вооружение – 7 четырёхствольных 25-мм (фактически 25,4-мм) картечных Норденфелъта; три года спустя оно было усилено двумя пятиствольными 11-мм митральезами.

В 1885 году на корабле установили два надводных 14-дюймовых (356-мм) аппарата для стрельбы самоходными минами



«Фу́со» вскоре после прибытия в Японию, 1878 г.

Шварцкопфа. Аппараты размещались побортно в жилой палубе, в яблочных шарнирах, с углами обстрела от траверза 52° в нос и 12° в корму. Информация ряда источников о том, что торпедное вооружение якобы имелось на «Фу́со» изначально и что минных аппаратов было три или четыре, представляется крайне сомнительной.

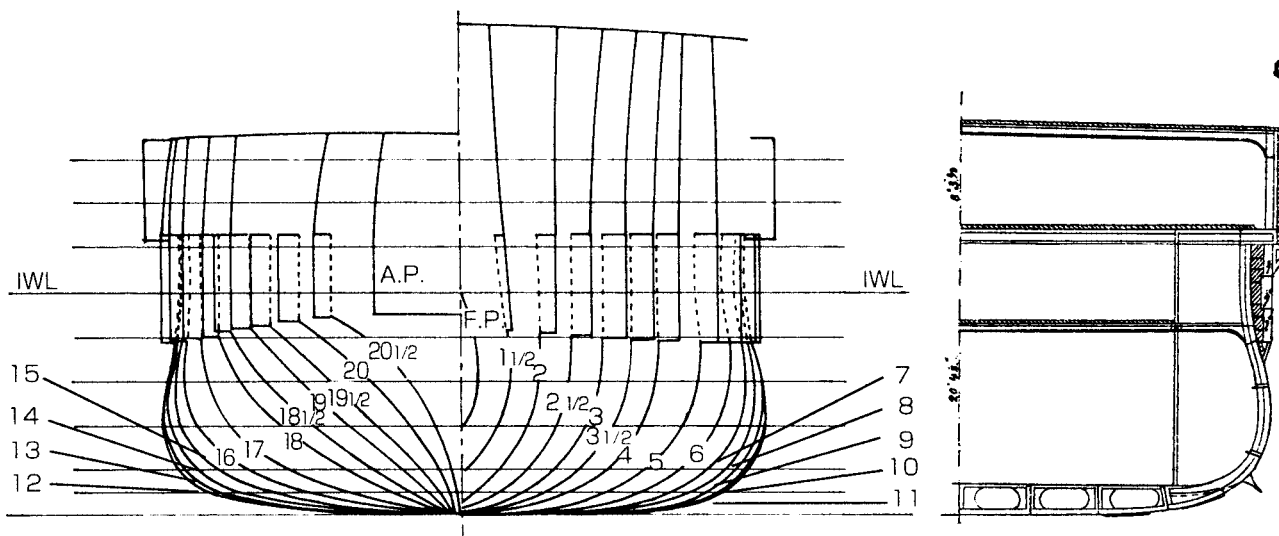
Главные механизмы броненосца изготавливались в Англии заводом Пенна (J. Penn & Sons). Это были две горизонтальные двухцилиндровые машина двойного расширения пара (компаунд) проектной мощностью 3500 индикаторных л.с. Диаметры цилиндров высокого и низкого давления составляли 147,3 и 223,5 см соответственно; ход поршня – 76,2 см. Каждая машина работала на свой гребной винт системы Гриффита диаметром 4,7 м и шагом 4,9 м. Пар вырабатывали восемь цилиндрических котлов; рабочее давление пара составляло $4,2 \text{ кг/см}^2$. Котлы размещались в двух кочегарных отделениях, каждый из них имел по три топки. Дымоходы были выведены в одну телескопическую трубу, которая могла убираться при движении под парусами. На ходовых испытаниях «Фу́со» развил 3824 и.л.с. при 93–94 оборотах вала в минуту, а кратковременно – 3935 и.л.с. при 96 оборотах. Средняя скорость на мерной миле при водоизмещении 3639 т составила 13,16 узла (трёхчасовая, средняя за шесть пробегов), а максимальная – 13,6 узла.

Полный запас угля составлял 350 т, что обеспечивало дальность плавания 2184 миль полным (13-узловым) или 4500 миль экономическим (10-узловым) ходом.

Водоотливная система включала две магистральные трубы, оснащённые 44 клинкетами, приводы которых выводились наверх, преимущественно на батарейную палубу. Всего имелось 2 паровые донки диаметром 178 мм, 2 центробежные помпы диаметром 762 мм, 2 эжектора Фридмана и 5 ручных помп. Суммарная производительность водоотливных средств составляла $67 \text{ м}^3/\text{мин}$.

Рулевой привод был паровым; в дополнение к нему имелось два ручных штурвала. Также имелся паровой шпиль. Якорное устройство включало 4 якоря системы Мартина весом по 4 тонны. Изначально было предусмотрено применение таких новинок, как электрическое освещение и «боевые фонари» – так тогда называли прожектора. Напряжение судовой сети постоянного тока – 50 В. Как важное достоинство судна, отмечалась хорошая система вентиляции внутренних помещений.

Корабельные плавсредства включали один паровой катер мощностью 5 л.с., один шестнадцативёсельный барказ, два четырнадцативёсельных катера, две шестивёсельных и одну пятивёсельную гичку, пятивёсельный и шестивёсельный ялы. Паровой катер мог развивать скорость до 6 узлов; его вооружение состояло из ап-



парата для стрельбы метательными минами. В походном положении два катера и три гички поднимались на боканцы, а остальные суда – на ростры.

Экипаж «Фусо» первоначально насчитывал 351 человека, в том числе 31 офицера. По штату для десантной партии на корабле хранилось 177 однозарядных винтовок Мартина и 80 револьверов системы Смит-Вессон. Позже численность команды увеличилась, о чём будет сказано ниже.

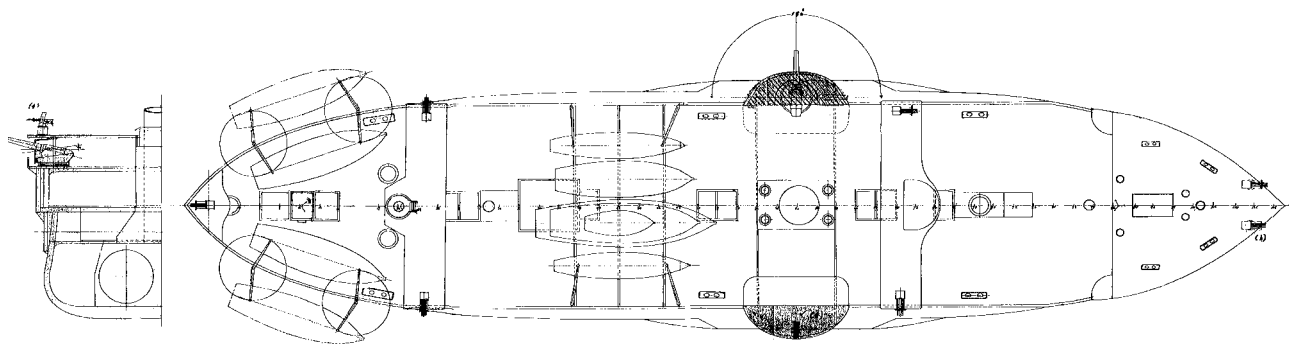
Служба и модернизации

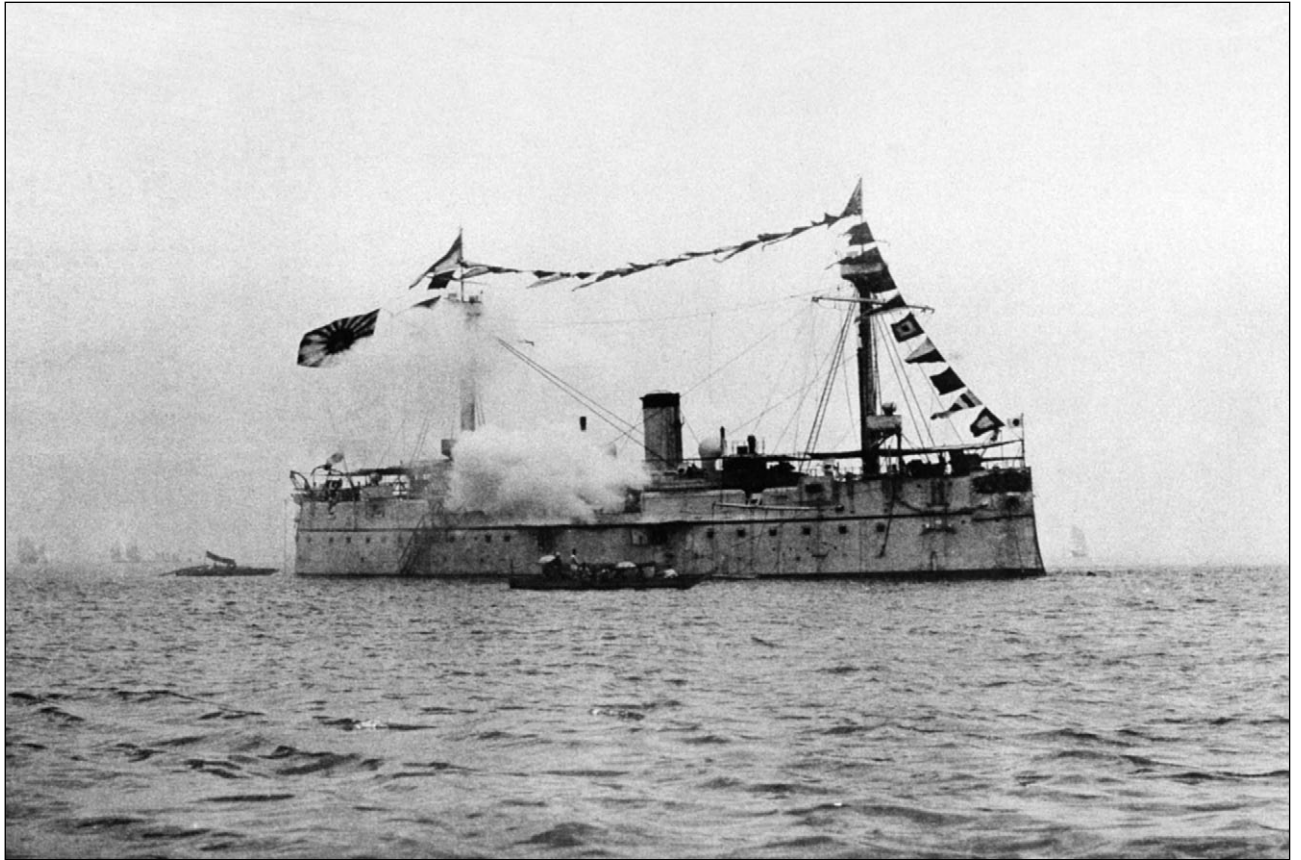
В течение полутора десятилетий «Фусо» являлся самым мощным кораблём японского флота. На нём неоднократно поднимал свой штандарт микадо. Например, в июле 1880 года император совершил на броненосце плавание в Киото, а в августе следующего года – на Хоккайдо. Но сначала служба «Фусо» не изобиловала яркими страницами. Корабль совершал учебные плавания и выполнял дипломатические миссии, демонстрируя флаг в наметившейся «зоне интересов» Страны восходящего солнца. Летом 1888 года

«Фусо» возглавлял японскую эскадру, собравшуюся на рейде китайского порта Чифу. В следующем году он участвовал в манёврах в японских и китайских водах, а 18 декабря получил незначительные повреждения в результате столкновения с бронепалубным крейсером «Такатихо».

В ноябре 1891 года «Фусо» встал в сухой док военно-морского завода в Йокосуке для прохождения капитального ремонта и модернизации. Работы на верфи продолжались около трёх лет – до 1894 года. На корабле заменили котлы, дымовую трубу сделали стационарной. Вместо старой динамо-машины установили две новых мощностью по 8 кВт; напряжение судовой сети при этом повысилось до 80 В. Парусное вооружение, грот-мачту и бушприт демонтировали, две оставшиеся мачты оснастили боевыми марсами. Существенно обновилось вооружение: 17-см орудия установили на новые лафеты, три из семи 25-мм картечных заменили 47-мм пушками Гочкиса. Кроме того, появились два боевых прожектора системы Сотер-Арле, а число пятиствольных 11-мм митральез,

Броненосец «Фусо»: проекция «корпус» теоретического чертежа, сечение по миделю (вверху) и план верхней палубы после модернизации, 1893 г. (внизу)





Вверху и внизу: «Фусо» после модернизации 1896 г.

