

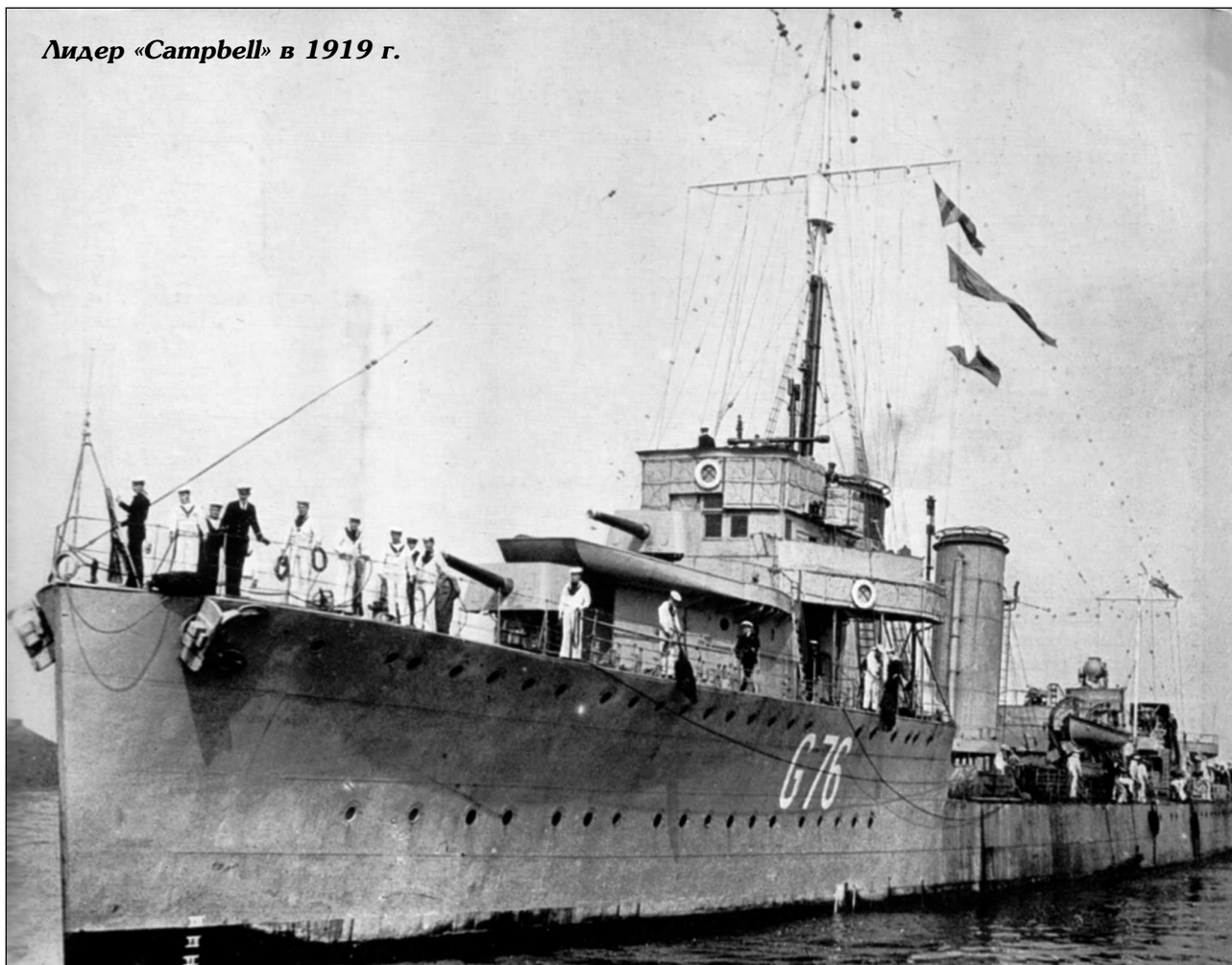
СОДЕРЖАНИЕ

Лидеры эсминцев Королевского флота Первой мировой	5
«Swift»	30
Тип «Faulknor»	38
Тип «Lightfoot»	50
Тип «Parker»	66
Тип «Valkyrie»	73
Тип «Scott» (Адмиралтейские лидеры)	80
Тип «Shakespeare» (Торникрофтовские лидеры)	88
Британские лидеры в Ютландском сражении	95
Приложения	104

Лидер «Swift» накануне Первой мировой войны



Лидер «Campbell» в 1919 г.



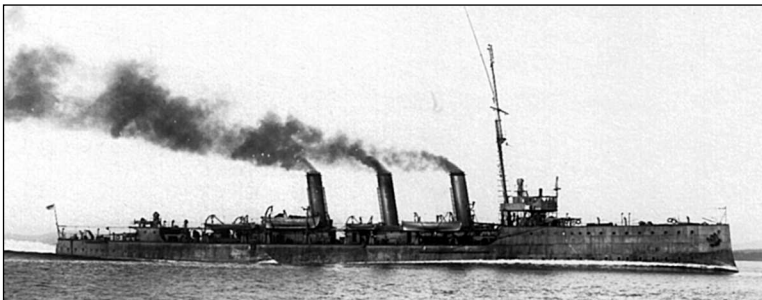
Лидеры эсминцев Королевского флота Первой мировой

Вверху: эсминец «Teviot» типа «River». **В центре:** «Pathfinder» — представитель первого поколения британских скаутов. **Внизу:** эсминец «Afridi» типа «Triabl»

К началу второго десятилетия XX в. организация британских миноносных сил успела пройти несколько этапов развития. На рубеже веков (1895—1905) все истребители в водах Метрополии распределялись между береговыми командованиями и сводились в три флотилии — Норскую, Портсмутскую и Девонпортскую, численностью до 40 единиц каж-

дая, причем эти флотилии не являлись законченными формированиями с четко прописанными административными функциями, их состав постоянно менялся и, естественно, не был постоянным. Управление кораблями флотилии осуществлялось с берега — исключение составляли ежегодные маневры, когда им мог придаваться один из бронепалубных крейсеров.

Первая серьезная реорганизация произошла в 1905 г. Необходимость ее проведения отчасти была связана с появлением мореходных истребителей типа «River», способных сопровождать флот в открытом море довольно продолжительное время и гораздо меньше, чем их предшественники, зависящие от состояния моря. В январе 1905 г. в дополнение к имеющимся трем флотилиям береговых командований были сформированы флотилии Флота Канала (Channel Fleet*, насчитывала около 30 кораблей и подразделялась на 3 дивизиона) и Атлантического флота (Atlantic Fleet**, около 10 кораблей). Впрочем, флотилия Атлантического флота этого формирования просуществовала всего около года, до февраля 1906 г., после чего ее упразднили, а корабли передали в состав флотилии Флота Канала. Последняя, в свою очередь, была разделена на четыре номерные флотилии (1—4), каждая из которых включала по 12 эсминцев (пополам «River'ы» и 30-узловые). Номерные флоти-



* До декабря 1904 г. — Флот Метрополии или Home Fleet.

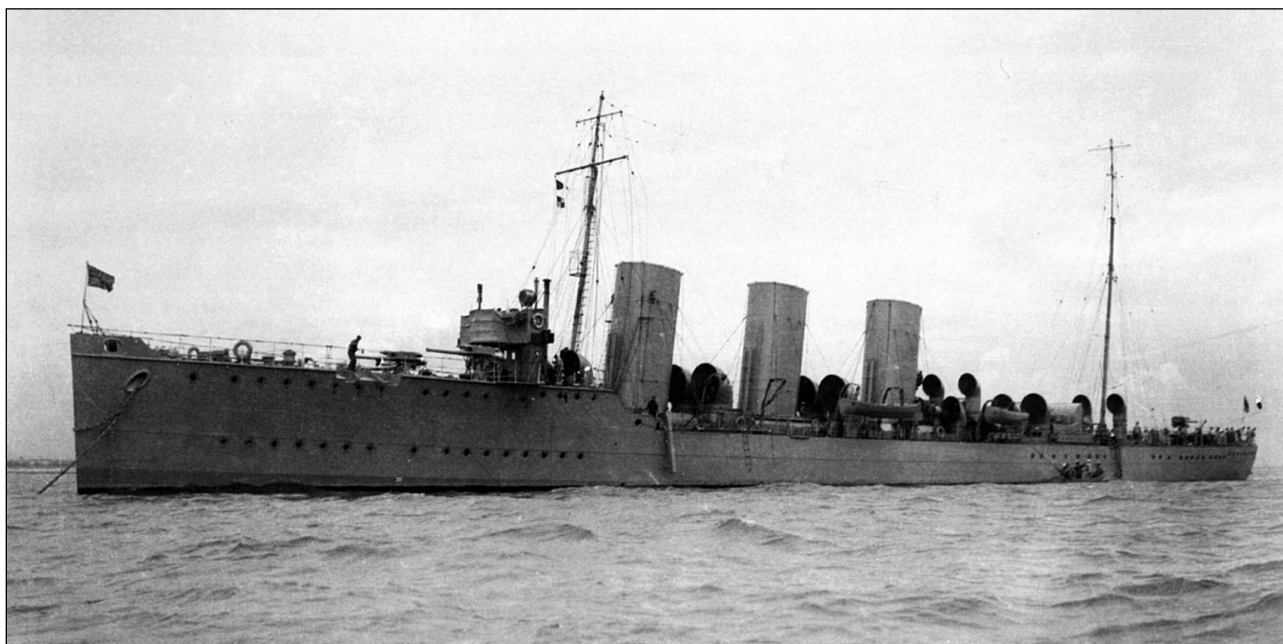
** До декабря 1904 г. — Флот Канала.

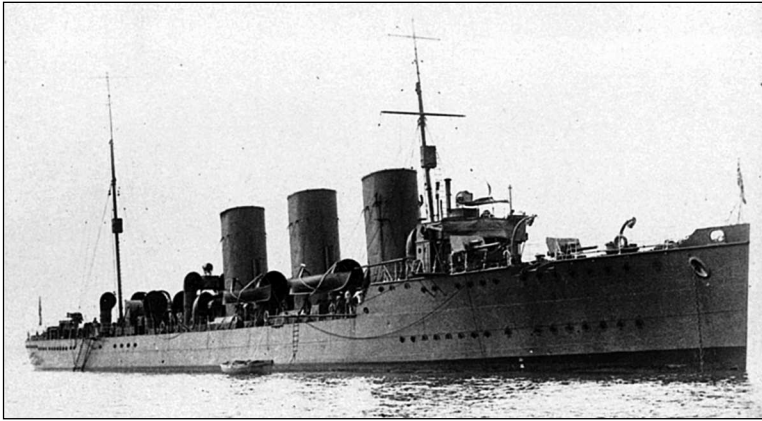
лии имели уже более-менее постоянный состав и являлись (в административном смысле) полноценными подразделениями.

Наконец, в 1907 г. организация миноносных сил Королевского флота претерпевает важное изменение — каждой номерной флотилии на постоянной основе придается легкий крейсер в качестве флагманского корабля, что позволяет наконец перенести управление флотилией с берега, а так же один-два крейсера-скаута для повышения боевой устойчивости формирования. Первоначально, когда основу флотилий составляли мореходные истребители типа «River», с ролью флагманского корабля хорошо справлялись крейсера III ранга типа «Gem» и скауты типа «Sentinel», неуступавшие своим подопечным в скорости, особенно при свежей погоде. Однако по мере вступления в строй новых эсминцев ситуация стала меняться — скауты типа «Boadicea», вступавшие в строй с 1909 г., проектировались на тот же 25-уз. ход, что и их предшественники, в

то время как скорость эсминцев от серии к серии возрастала — с 27 уз. у кораблей типа «Beagle» программы 1908/9 гг., до 29 уз. у эсминцев программы 1911/12 гг. типа «Акаста». Сложившаяся ситуация не могла не вызвать обеспокоенность Адмиралтейства, и в 1912 г. произошла кардинальная реорганизация миноносных сил: флотилии, укомплектованные «River'ами» и 30-узловыми истребителями переводились в разряд «патрульных флотилий», предназначенных для обороны побережья, а на основе современных эсминцев (начиная с типа «Beagle») формировались новые флотилии (с 1-й по 3-ю). Поскольку в составе флота не имелось крейсеров, способных эффективно действовать совместно с эсминцами новых типов, началось проектирование новых крейсеров типа «Arethusa», которыми предполагалось заменить существующие скауты. С учетом того, что число флотилий, действующих в составе главных сил, предполагалось в будущем довести как минимум до 6 (а в пер-

**Скаут «Swift»
в 1911 г.**





**«Swift» накануне
Первой мировой
войны**

спективе — и больше), иметь на флотилию больше одного крейсера (который получался заметно дороже в сравнении с более ранними скаутами) посчитали расточительством. В то же время имеющийся опыт управления минными флотилиями убедительно показывал, что кроме флагманского корабля, необходимо иметь еще как минимум одного «помощника», поскольку управляться «армадой» из 16—20 вымпелов с одного корабля как минимум затруднительно. Требовался корабль меньше крейсера, но несколько крупнее эсминца, с сопоставимой ему скоростью хода. Особенно актуальным его появление становилось в связи с дальнейшим ростом скоростей эсминцев — для кораблей программы 1913/14 гг. типа «М» она составляла уже 34—35 уз.

Но пока будущего «помощника» не существовало даже на бумаге, Адмиралтейство обратило внимание на находящийся в составе флота «большой эсминец» (он же «бэбискаут», он же «белый слон») «Swift», построенный по инициативе Первого морского лорда Дж. Фишера. По мнению «отца Дредноута», такие корабли должны были в будущем заменить существующие эсминцы и легкие крейсера-скауты, взяв на себя решение широкого круга задач:

действовать совместно с линейными эскадрами, не связывая их недостатком мореходности и скорости в свежую погоду, ближнюю разведку, защиту главных сил от вражеских миноносцев и выведение своих миноносцев в торпедную атаку. Столь широкий круг задач, ожидаемо, предопределил неудачу — корабль, конечно, получился выдающийся — только вот цена... 236 тыс. фунт. ст. Понятно, что для корабля, который планировалось строить большой серией, такая цена, даже для столь богатой и не жалеющей средств на флот страны как Великобритания, неприемлема. Первое время «Swift» служил в составе 1-й флотилии в качестве ординарного эсминца, позднее посчитали, что ему вполне по силам роль одного из скаутов, приданным флотилии, и с 1911 г. он уже числился в составе 1-й флотилии скаутом, наряду с более крупными «Boadicea», «Blanche» и «Patrol». Этот опыт был признан удачным, однако во время большой реорганизации минных флотилий Королевского флота в 1912 г., «Swift» не стали включать ни в одну из вновь сформированных флотилий, а временно придали флагману флота Метрополии в качестве «мальчика на побегушках».

К идее использовать корабль в качестве лидера вернулись на совещании Морского штаба в августе 1913 г., когда обсуждалось предложение переоборудовать для этой цели либо «Swift», либо один из эсминцев типа «Tribal» («Crusader», «Maori» или «Zulu»), однако против такой переделки выступал Контроллер Адмиралтейства, настаивавший на создании нового проекта. В задании Департаменту главного кораблестроителя он выделил основные требования к новому лидеру: во-

доизмещение — не более 1800 т, скорость — 33, а лучше 34 уз., вооружение — четыре 102-мм орудия, такое же число зенитных «пом-помов» и два сдвоенных торпедных аппарата, дальность плавания — больше, чем у лидируемых эсминцев, средства сигналопроизводства должны соответствовать современным легким крейсерам. Особо оговаривалось наличие достаточного числа помещений для размещения штаба командующего флотилии из 11 чел. (в том числе 2 офицера). Стоимость корабля ограничивалась 180 тыс. фнт. ст.

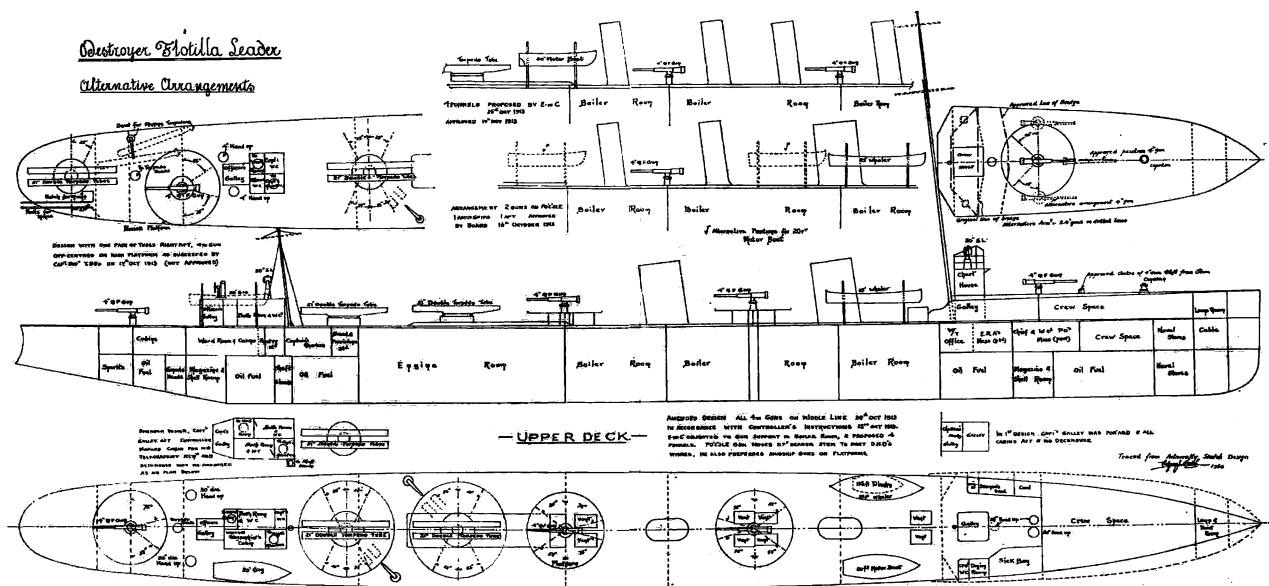
Эскизный проект, подготовленный в начале октября 1913 г., представлял существенно переработанный эсминец типа «М» — как и последний, он имел трехвальную паротурбинную установку с увеличенной до 36 000 л.с. мощностью. Четыре паровых котла располагались в трех изолированных отделениях, в среднем из которых стояло два, а в концевых — по одному котлу. Корабль имел 3 трубы, при этом в носовую выводились дымоходы сразу двух котлов. Два из четырех 102-мм орудий размещались на полубаке побортно — как на «Swift», остальные — линейно, одно в средней части корпуса, второе — на юте. В целом корабль соответствовал заявленным требованиям — удалось даже почти уложиться в рамки заданного водоизмещения и стоимости — соответственно 1830 т (полное) и 181 тыс. фнт. ст. Помимо базового, имелся альтернативный проект, в котором за счет снижения скорости на 1 уз. и роста стоимости на 5000 фнт. ст. корабль получал защиту по ватерлинии на протяжении машинно-котельных отделений (толщина — 32 мм, высота 3,2 м). Оба варианта рассматри-

вались на Совете Адмиралтейства во второй половине октября. Альтернативный проект поддержки не нашел, а в основной предложили внести некоторые незначительные изменения — увеличить высоту дымовых труб и грот-мачты. Тогда же решился вопрос о количестве кораблей, которые следовало внести в программу строительства 1913/14 гг., хотя часть членов Совета настаивали на трех, Первый морской лорд постановил ограничиться двумя. Почему двумя? Потому что из 4 флотилий 1-го флота (будущего Гранд-Флита) новые лидеры требовались для 1-й и 3-й. 2-я флотилия, укомплектованная относительно тихоходными кораблями типа «Acorn» вполне могла обойтись одним из имеющихся скаутов, а вот на роль лидера 4-й флотилии, укомплектованной кораблями типа «Acasta», был таки избран «Swift», дооснащенный новыми средствами связи (радиостанцией типа Mk.I* с дальностью действия более 150 миль) и обнаружения (второй прожектор).

При дальнейшем рассмотрении проекта нового лидера, приняли решение перенести все орудия в диаметральный плоскость, за что пришлось заплатить увеличением водоизмещения на 10 т. Орудие с полубака перенесли на верхнюю палубу над носовой переборкой среднего котельного отделения, что предопределило четырехтрубный силуэт (поскольку общая, в первоначальном проекте, для двух носовых котлов труба располагалась как раз над этим местом).

При проектировании нового лидера была предпринята попытка снизить вес корпуса за счет

*Первые два корабля, «Almirante Lynch» и «Almirante Condell» к этому времени уже вошли в состав чилийского флота, прибыв в Вальпараисо 22 апреля 1914 г.



Варианты эскизного проекта лидера программы 1913/14 г.

уменьшения числа шпангоутов — если ранее шпация на протяжении всей длины корпуса оставалась неизменной (в описываемый период — 21 дюйм или 533 мм), на «Lightfoot» за счет повышения толщины ширстречного пояса до 11 мм, на протяжении машинно-котельных отделений шпацию увеличили от 610 до 623 мм (от 24 до 24 ⁶/₁₁ дюйма), что позволило сэкономить 8 шпангоутов. Хотя заметного выигрыша эта уловка не дала, подобное решение впоследствии применялось в проектах лидеров типов «Scott» и «Shakespeare».

Окончательный эскизный проект утвердили Советом Адмиралтейства 14 ноября 1913 г., а в течение декабря подготовили детальные чертежи.

В ходе тендера на постройку фирма «Парсонс» предложила проект усовершенствованной энергетической установки с зубчатой передачей, понижающей частоту вращения вала до 360 об./мин. По мнению фирмы, это повышало эффективность машин на 10%, однако главный кораблестроитель рекомендовал откло-

нить предложение Парсонса, как из-за отсутствия достаточного опыта применения ТЗА, так и из-за заметного роста стоимости. В свете требования уложиться в стоимость 180 тыс. фнт. ст. последнее обстоятельство становилось решающим.

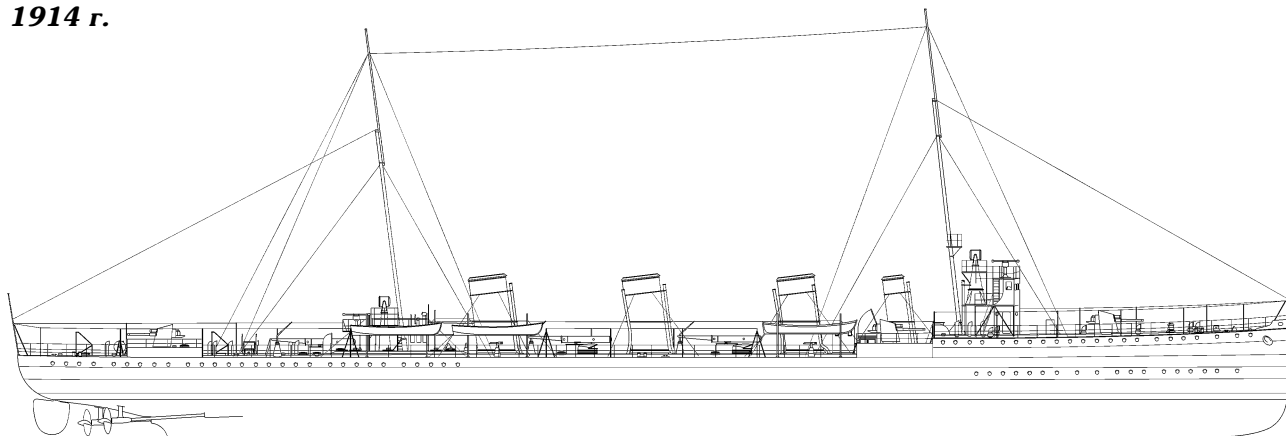
Заказ на постройку двух лидеров, получивших названия «Lightfoot» и «Marksman», был выдан в феврале 1914 г.

В программу 1914/15 г. включили еще 2 лидера типа «Lightfoot», получивших названия «Kempenfelt» и «Nimrod». Главным их отличием стало включение в состав энергетической установки турбин крейсерского хода, работающих на бортовые валы. Тендер на постройку был объявлен в апреле 1914 г. Парсонс вновь предлагал перейти на ЭУ с турбозубчатой передачей, гарантируя достижение контрактной дальности хода с меньшим на 25% запасом топлива, но это предложение вновь отклонили.

* * *

Начавшуюся в августе 1914 г. Мировую войну, Королевский флот встретил, имея в своем со-

**«Almirante Condell»,
1914 г.**

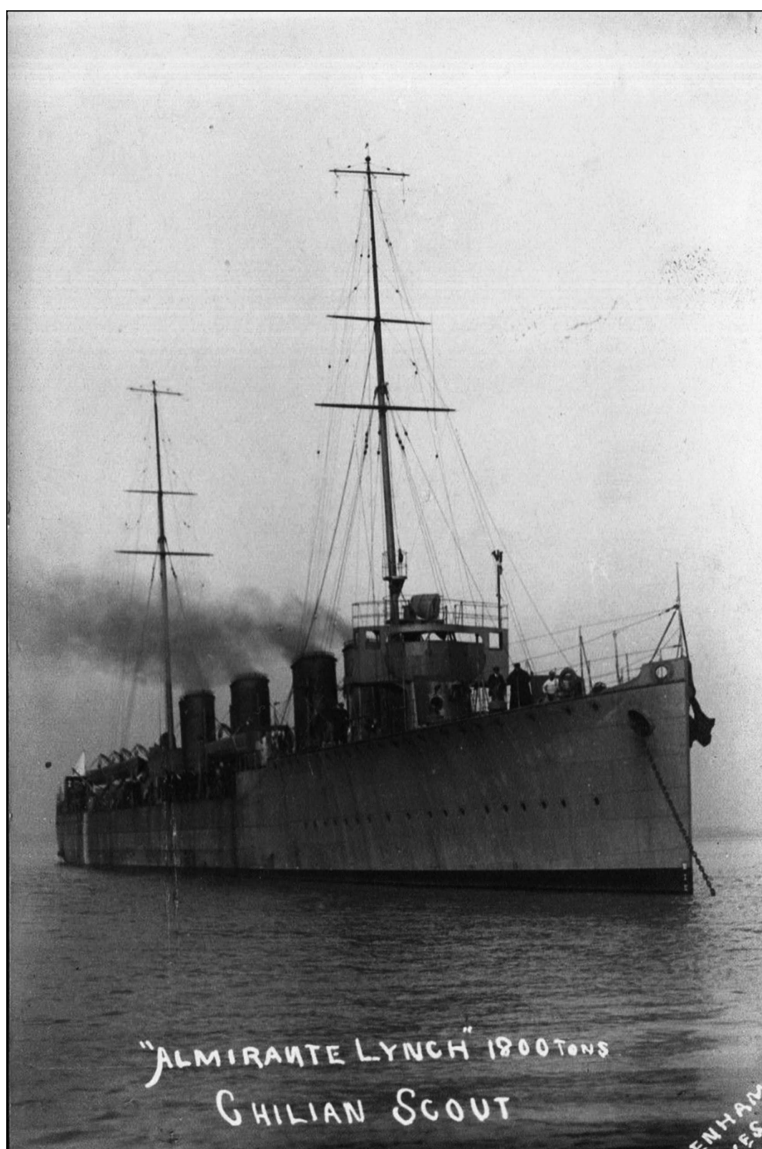


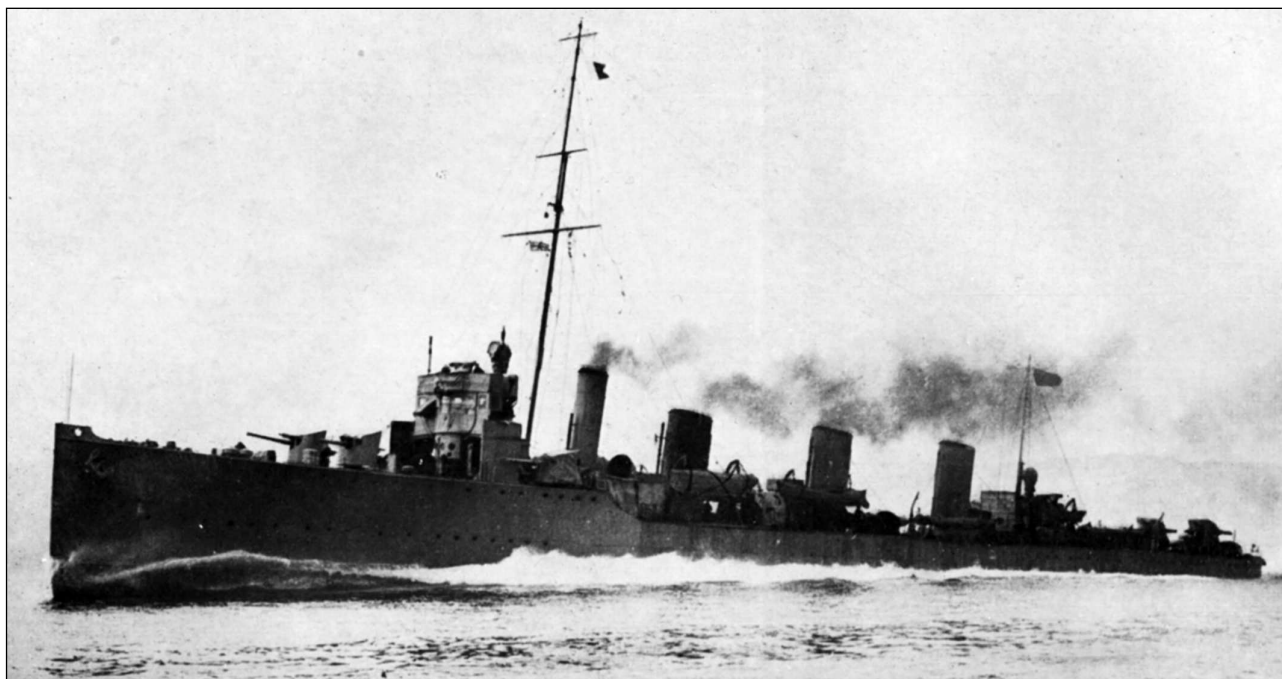
ставе всего один (да и тот пере-
строенный) лидер и еще 2 только
что заложенных.

При этом на верфи «White» на-
ходились в разной степени го-
товности четыре из 6 заказанных
Чили скаутов типа «Almirante
Lynch»*. Два из них, «Almirante
Simpson» и «Almirante Goni», спу-
стили на воду в первой половине
1914 г., 26 февраля и 25 мая со-
ответственно. Ожидалось, что в
начале осени они будут законче-
ны постройкой и в конце года уй-
дут в Чили.

Начавшаяся война смешала эти
планы — Королевскому флоту ос-
тро требовались лидеры эсмин-
цев, и в Адмиралтействе посчи-
тали, что строящиеся на верфи в
Ковесе корабли как нельзя лучше
подойдут для этой цели, тем бо-
лее опыт превращения скаута в
лидер («Swift») уже имелся. Практи-
чески готовые «Almirante
Simpson» и «Almirante Goni», ко-
торые и были незамедлительно
перекуплены английским Адми-
ралтейством у чилийского прави-
тельства, переименованы в
Faulknor и Broke соответственно
и уже 6 августа 1914 г. перешли
на верфь ВМС в Портсмуте для

*Первые два корабля, «Almirante Lynch» и «Almirante Condell», к этому времени уже вошли в состав чилийского флота, прибыв в Вальпараисо 22 апреля 1914 г.





Лидер «Broke» во время прохождения испытаний, осень 1914 г.

проведения работ по дооборудованию до английских стандартов и подготовке к испытаниям.

Вскоре, в середине сентября, решилась судьба находящихся на стапелях «Almirante Williams Rebolledo» и «Almirante Riveros», которые так же были перекуплены и переименованы в «Botha» и «Tirperary» соответственно.

В ходе дооборудования под британские стандарты (с августа по сентябрь 1914 г. в Портсмуте) на «Broke» и «Faulknor», помимо изменения в составе вооружения, для уменьшения задымления мостика на 6 футов (1,8 м) удлиненили первую дымовую трубу; установили новую радиостанцию Mk.II; площадь руля увеличили, как и мощность рулевой машины. Корабли получили бортовые кили. Из-за возросшего в результате модернизации «верхнего» веса (в том числе новых ТА) пришлось наполовину срезать грот-мачту и уменьшить число плавсредств.

В сентябре работы на «Faulknor» и «Broke» были завершены.

С целью скорейшего ввода в строй Контролер Адмиралтейства приказал подвергнуть ходовым испытаниям по полной программе (6-часовые при нормальном водоизмещении и 2-часовые при полном) только «Broke». Остальные корабли предполагалось испытывать по упрощенной программе, ограничившись 4-часовыми испытаниями. В первых числах октября, после проведения пристрелки торпед, «Broke» прошел 6-часовые испытания на мерной миле. При водоизмещении 1700 т (запас угля — 250 т, несколько больше нормального запаса) он смог показать среднюю скорость лишь 29,9 уз., не добрав более узла до контрактной, хотя мощность при этом соответствовала спецификации (30 096 л.с.). При полном водоизмещении скорость падала до 28,3 уз. Столь разительное отличие, по сравнению с итогами испытаний однотипного «Almirante Lynch», объясняется как строительной перегрузкой, так и достаточно «тепличными» условия-

Слева: чилийский скаут «Almirante Lynch» в сухом доке незадолго до ухода в Вальпараисо, начало 1914 г.

ми, при которых «Lynch» показал свои 31 уз. Водоизмещение последнего лишь незначительно превышало стандартное и составляло чуть более 1500 т. Кроме того, на «Broke» во время пробегов не использовалось нефтяное отопление.

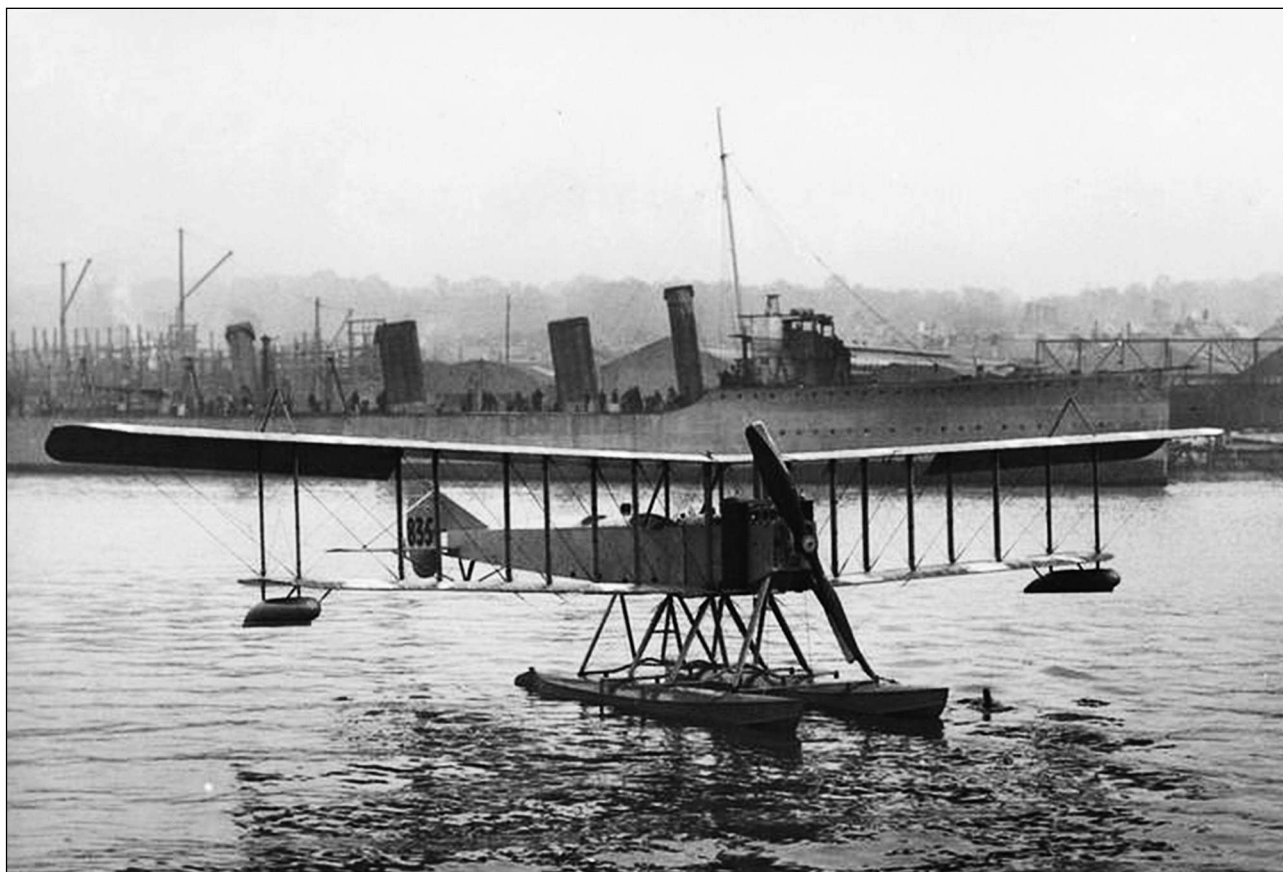
Результаты ходовых испытаний заставили Адмиралтейство отказаться от плана использовать одного из бывших чилийцев («Faulknor») в качестве лидера 3-й флотилии эсминцев (корабли типа «L» с 29-уз. ходом), направив оба корабля вторыми лидерами в 1-ю и 2-ю флотилии, которые были укомплектованы более тихоходными эсминцами.

Поскольку «Faulknor» и «Broke» по ряду позиций не соответствовали требованиям Адмиралтейства, предъявляемым к лидерам эсминцев, проект двух последних кораблей, находящихся на стапелях, решено было подвергнуть серьезной переработке. В ряду претензий Адмиралтейства к бывшим чилийцам в первую очередь отмечался неоправданно слабый бортовой залп, в котором не могла участвовать половина орудий ГК (напомним, что подобная схема расположения артиллерии ГК была вызвана желанием заказчика обеспечить возможность вести бой на оба борта). К недостаткам кораблей типа «Broke» относили и преимущественно угольное отопление котлов, от которого в Великобритании отказались еще на кораблях программы 1909/10 гг. (тип «Н»), начиная с которых все эсминцы Королевского флота имели чисто нефтяное отопление. По оценкам департамента главного кораблестроителя, руководимого Д'Эйнкортом, при переводе «Botha» и «Tipperary» с угля на нефть их скорость могла быть повышена как минимум на один

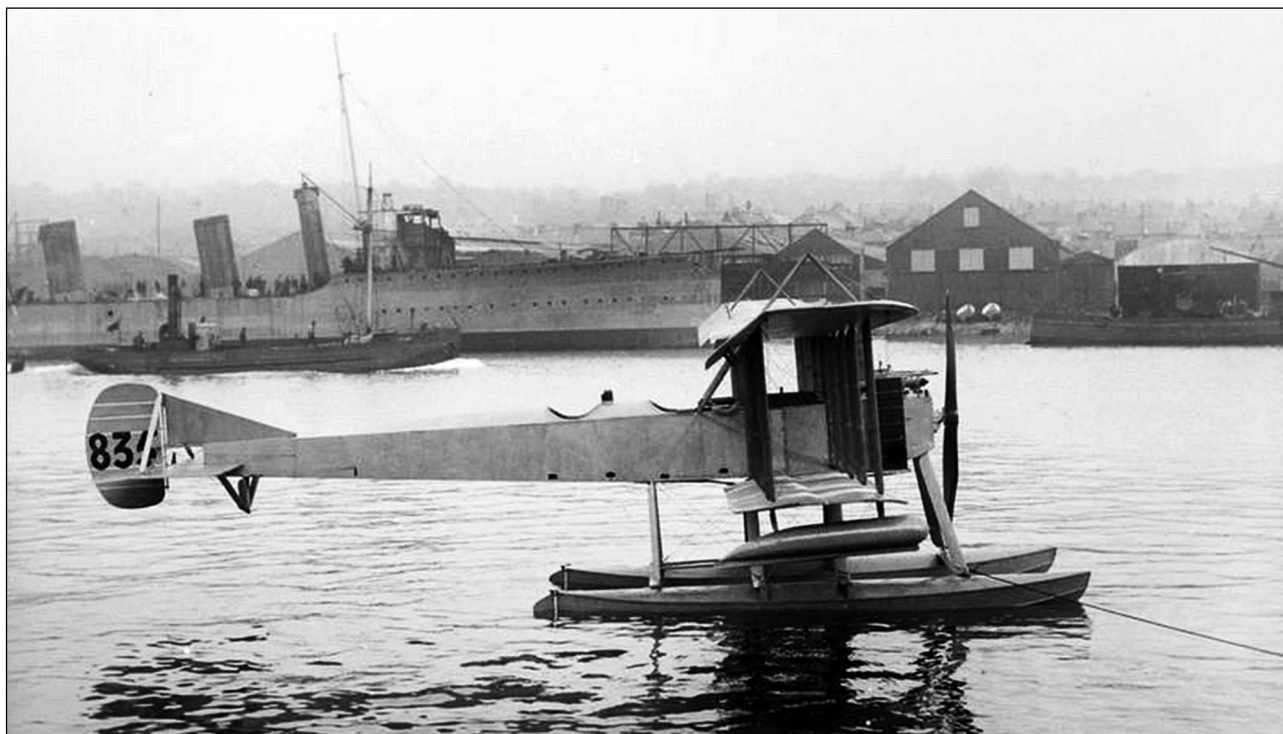
узел, на несколько сот миль повышалась дальность плавания экономичным ходом (15 уз.), не говоря уже о значительном сокращении экипажа (за счет ликвидации штата кочегаров) и улуч-

**Спуск на воду
чилийского
скаута «Almirante
Simpson»**





Один из лидеров (скорее всего это «Botha» или «Tirreagar») на верфи в Ковесе





шение условий службы за счет отсутствия утомительных угольных погрузок. К сожалению, неоправданная задержка с решением вопроса о переводе кораблей на чисто нефтяное отопление не позволила реализовать эту идею — к концу 1914 г. «Botha» и «Tipperary» находились уже в столь высокой степени готовности к спуску на воду, что любая перепланировка внутренних помещений привела бы к неоправданному увеличению стапельного периода. По корпусу пришлось ограничиться установкой бортовых килей (как на первой паре) и изменить форму форштевня: поскольку единственным на тот момент действенным «противоло-

дочным» средством признавался таранный удар, «Botha» и «Tipperary» получили таранную наделку на форштевень (на первой паре аналогичные работы прошли в середине 1916 г.). Кроме того, произошли изменения в расположении вооружения, хотя его общий состав остался практически таким же, как и на «Broke»: на «Botha» и «Tipperary» в оконечностях стояло по одному 102-мм орудию вместо двух, высвободившиеся два орудия ГК поместились побортно за кормовой надстройкой. Благодаря подобному расположению, бортовой залп увеличивался на одно орудие и сравнивался с лидерами специальной постройки типа

«Botha» вскоре после вступления в строй

«Lightfoot». Однотрубные ТА, использовавшиеся на первых двух кораблях, были заменены на два двухтрубных того же калибра, что и позволило высвободить место на верхней палубе для иного расположения 102-мм орудий. Между третьей и четвертой дымовыми трубами смонтировали второй полуторафунтовый зенитный «пом-пом».

Работы на обоих кораблях велись весьма интенсивно — спущенные на воду в конце 1914/начале 1915 г. «Botha» и «Tipperary» были переданы флоту уже в марте и июне 1915 г. соответственно. Быстрота достройки кораблей отчасти объясняется тем, что по решению Адмиралтейства на них не была выполнена теплоизоляция и зашивка внутренних помещений. Испытания так же проводились по сокращенной программе — скорость на 4-часовом пробеге «Botha» замерялась лагом и составила около 30 уз. при 590 об./мин. Хотя при подобном способе измерения скорости существует вероятность существенной погрешности (в некоторых случаях более узла), в данном конкретном случае результат вполне сопоставим с испытаниями «Broke» — последний развил 29,9 уз. при 592 об./мин.

Лидер «Marksman» (видна корма слева) и эсминцы «Talisman» и «Terzagant» в достроечном бассейне верфи «Hawthorn Leslie», 5 ноября 1915 г.



В обоих случаях водоизмещение составляло около 1700 т.

* * *

Практически одновременно со вступлением в строй последних чилийцев, в мае 1915 г. на испытания вышел головной корабль программы 1913/14 г. — «Lightfoot», а в августе за ним последовали оба лидера программы 1914/15 г. — «Kempenfelt» и «Nimrod» (достройка второго корабля программы 1913/14 г. затянулась, и «Marksman» был представлен заказчику лишь в ноябре). Испытания проводились по сокращенной программе — решение об этом было принято сразу после начала войны с целью скорейшей передачи кораблей флоту. Исключение было сделано для «Nimrod», который подвергся прогрессивным испытаниям — и вот тут Адмиралтейство ждал ряд сюрпризов, самым неприятным из которых стал чрезвычайно низкий пропульсивный коэффициент кораблей этого проекта. Так, «Nimrod» на 4-х часовых испытаниях развил среднюю скорость 31,8 уз. при мощности 38 100 л.с. (водоизмещение 1408 т, то есть существенно меньше спецификационного), на мерной миле — 32,46 уз. при мощности 39 833 л.с. (водоизмещение 1409 т), что соответствовало пропульсивному коэффициенту 34,5%.

Имели свою негативную сторону и, на первый взгляд, прекрасные параметры остойчивости, наглядно подтверждая истину выражения «недостатки есть продолжение достоинств». При водоизмещении, близком к полному, метацентрическая высота превышала 0,6 м, закат диаграммы остойчивости наступал при крене порядка 90°, но, одновременно, лидеры имели чрезвычайно стремительную качку, затруд-