



Двухбашенная броненосная лодка «Смерч», построенная по проекту британского инженера К. Митчелла в 1864 г.

# «СМЕРЧ» СИСТЕМЫ КОЛЬЗА

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

Уже к началу Второй мировой войны башенные артиллерийские установки стали неотъемлемой частью вооружения боевых кораблей. Изобретённые почти одновременно в Америке Дж. Эриксоном и в Англии К. Кользом, они далеко не сразу завоевали себе место под солнцем на палубе броненосца и линкора. В России быстро оценили возможности новой системы.

У Дж. Эриксона — создателя «Монитора» — в Англии нашёлся серьёзный конкурент — капитан Купер Кольз (1818–1870). Начав службу на флоте в 11 лет, он в 1846 г. стал лейтенантом, а в 1855-м во время Восточной (Крымской) войны командовал находившимся в составе английской эскадры на Чёрном море колёсным пароходом «Стромболи». Именно на этом корабле он построил плот, получивший название «Леди Нэнси». Плот размерами 13,7 × 4,6 м был собран из 29 бочонков, размещённых в шесть рядов в каркасе из ранготного дерева. Поверх каркаса настелили палубу и установили 32-фунтовое орудие. «Леди Нэнси» участвовала в осаде Таганрога — выпустила по городу около 80 ядер.

Затем Кольз предложил закрыть орудие броневым куполом, и эта идея настолько понравилась прессе и адмиралам, что его отправили в Англию. Там он вплотную занялся новым проектом, который представил Адмиралтейству в 1859 г. В этой работе Кольз обращался за советами к известному инженеру И. Брюннелло, который помог сделать некоторые расчёты и даже дал в помощь Кользу своего личного чертёжника.

Новая башенная установка Кольза представляла собой усеченно-конический купол. Дело в том, что Кольз предполагал установить в башнях орудия, заряжавшиеся с казённой части после наката, как тогда говорили — «в положении у борта», и требующие поэтому меньше места, чем заряжавшиеся с дула — «на откате». В 1859 г. Кольз запатентовал башенную орудийную установку, в которой орудие и орудийная

Купер Фипс Кольз, капитан Королевского ВМФ Великобритании, изобретатель и кораблестроитель



прислуга были надёжно защищены броневой башней. После некоторых колебаний Адмиралтейство разрешило Кользу изготовить пробную башню (купол), и в сентябре 1861 г. на батарее «Трасти» были проведены сравнительные испытания орудий, установленных в куполе Кольза и у бортовых портов. Испытания показали значительные преимущества купольной системы. Орудия Кольза «стреляли с большей верностью и вдвое скорее».

Тогда Адмиралтейство предложило Кользу переделать в башенный один из только построенных, но уже успевших устареть кораблей, — «Ройял Соверен». В портсмутском кораблестроительном управлении на корабле была срезана верхняя палуба, а оставшуюся часть покрыли бронёй.

К этому времени обнаружилось, что затворы орудий, заряжавшихся с казны, не выдерживают усиленных зарядов. Поэтому Кольз

использовал 12,5-тонные орудия, заряжавшиеся с дула. Это повлекло за собой изменение формы броневого прикрытия. Вместо конического купола появилась цилиндрическая башня. Всего на «Ройял Соверен» установили четыре башни, причём в передней разместили два орудия, а в остальных по одному.

Одновременно Кольз, используя все свои, в том числе родственные, связи, добился разрешения Адмиралтейства на строительство башенного корабля. Это был «Принц Альберт» с четырьмя башнями системы Кольза. Однако у предприимчивого изобретателя нашёлся не менее предприимчивый оппонент в лице опытного корабельного инженера Эдварда Рида. Рид считал, что некоторые идеи Кольза противоречат не только ряду кораблестроительных канонов, но и здравому смыслу. Во-первых, корабль с низким надводным бортом непригоден для плавания в открытом море, так как волны будут захлёстывать его палубу при малейшем волнении. Во-вторых, необходимость размещения на палубе мачт и надстроек помешала бы орудийным башням вести круговой обстрел, а Кольз был одержим этой идеей.

Переоборудование «Ройял Соверен» закончилось в августе 1864 г., чуть раньше, чем постройка «Принца Альберта». На верхней палубе

Эдвард Джеймс Рид, инженер-кораблестроитель, создатель проектов первых британских броненосцев



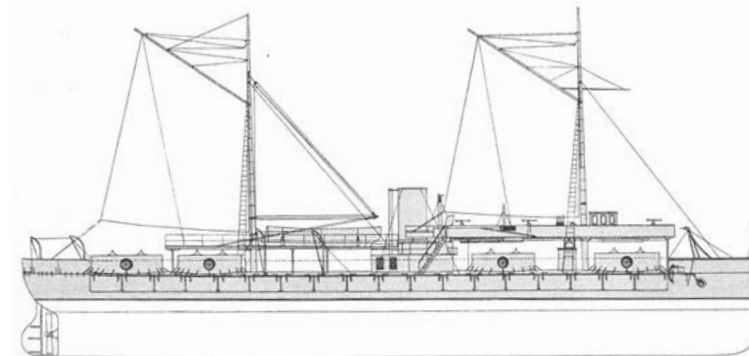
«Ройял Соверена» установили на петлях лёгкие фальшборты высотой 1,07 м, повышавшие надводный борт корабля. Перед стрельбой из башен фальшборты следовало откинуть. В 1867 г. капитану Кользу было позволено командовать «Совереном» на июльском военно-морском параде.

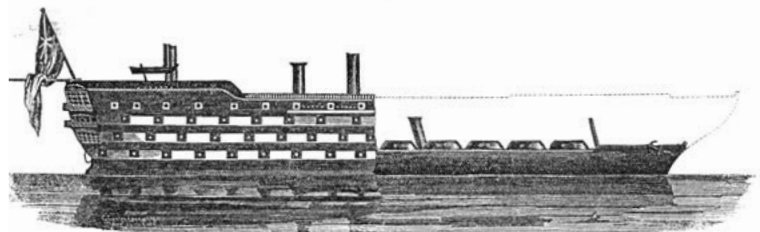
Рид в своих претензиях к Кользу был не одинок. По словам его единомышленника, с переоборудованием «Ройял Соверена» «вместо отличного боевого корабля Англия получила нечто вроде неуклюжего плашкоута, силы которого были весьма ограничены, так как орудия не могли сделать выстрелы ниже горизонта».

Тем не менее Кольз получил ещё один шанс, но об этом чуть позже...

Ещё в начале 1863 г. в Глазго на верфи Непира началось строительство двухбашенной лодки «Рольф Краке» по системе Кольза. Заказчиком была Дания. Эта лодка по многим параметрам превосходила американские мониторы типа «Пассэк», ставшие прототипом первых русских мониторов. Ей также довелось поучаствовать в боевых действиях во время датско-прусской войны. В 1864 г., блокируя

«Принц Альберт», первый британский корабль, который был спроектирован и построен с орудийными башнями К. Кольза

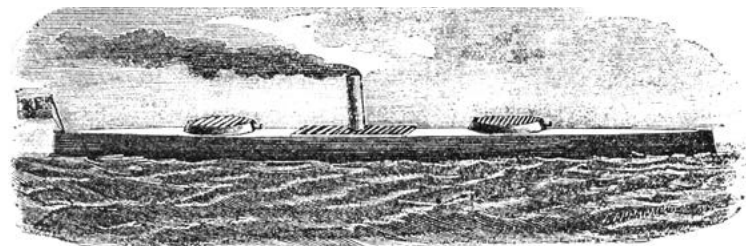




Трехпалубный корабль, переоборудованный в плавучую батарею

немецкое побережье, «Рольф Краке» в артиллерийской дуэли с прусскими береговыми батареями успешно выдержал почти 150 попаданий снарядов 24-фунтовых нарезных орудий. Такой успех окрылил некоторые балтийские страны, увидевшие в этой системе идеальный боевой корабль для действий в прибрежных районах и, главное, в шхерах. Дания заказала англичанам ещё два корабля, а шведы — сразу три.

В России следили за иностранными опытами броненосного судостроения. Владелец верфи на Галерном островке в Петербурге английский инженер К. Митчелл предложил российскому правительству построить лодку по системе Кольза для Балтийского флота. Морское министерство согласилось, и 13 июня 1863 г. был заключён соответствующий контракт. Строительство под руководством английского инженера А. Свана и под наблюдением корабельного инженера А. Ф. Соболева началось 1 августа 1863 г., а официальная закладка состоялась через два с половиной месяца, 19 ноября. При строительстве нового корабля использовалась так называемая бракетная (клетчатая) система набора, впервые применённая уже упоминавшимся Ридом при постройке броненосца «Беллерофон». Эта система сочетала



Проекты плавучих батарей: слева — для береговой обороны, справа — с открытым бортом для действий на море

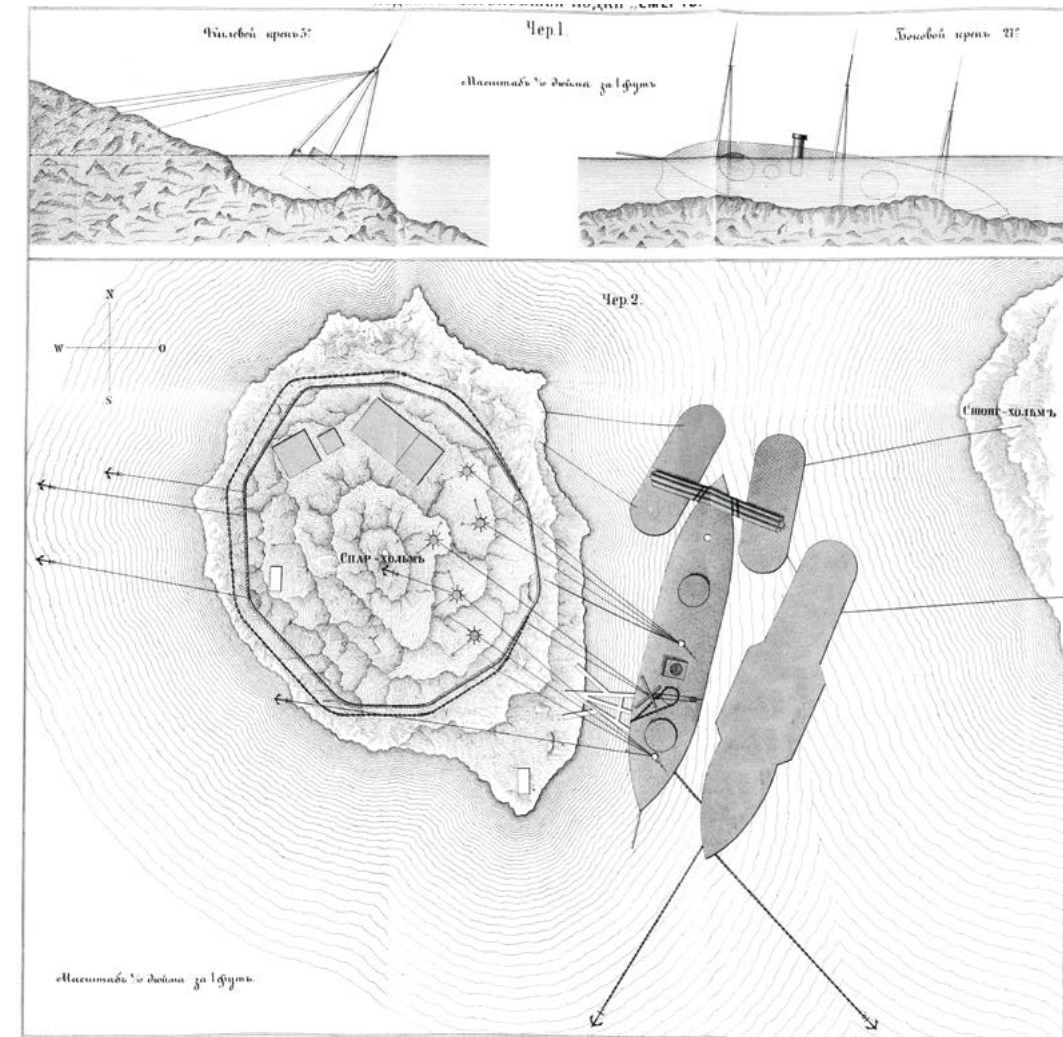
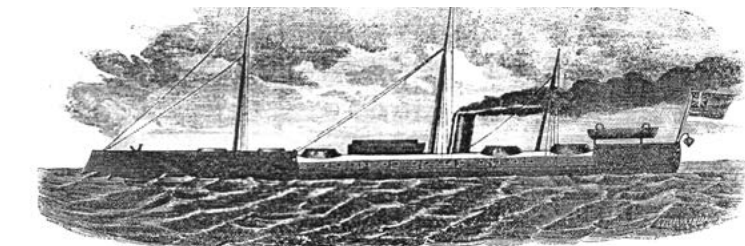
**Башенный броненосец Королевского военно-морского флота Великобритании «Кэптен»**

достоинства чисто продольной системы (без шпангоутов), применённой И. Брюннелем в конструкции знаменитого парохода-гиганта «Грейт Истерн», и традиционной поперечной системы, основу которой составляли шпангоуты. В бракетной системе непрерывные высокие днищевые стрингеры соединялись короткими участками поперечного набора — бракетами. Накрывавшая их сверху внутренняя обшивка создавала ставшую с того времени классической конструкцию второго дна.

Через год после подписания контракта, 11 июня 1864 г., двухбашенная лодка «Смерч» была спущена на воду. Её снабдили откидывающимся наружу бортом, открывавшим при этом палубу с двумя башнями системы Кольза. Их овальные порты находились почти на уровне палубы. Броневая защита башни состояла из одного ряда плит толщиной 114 мм, крепившихся к вертикальным стойкам. Переднюю часть броневой стенки предполагалось усилить, положив два ряда брони, то есть 228,6 мм. Однако крепились оба ряда одними и теми же болтами, и во время испытаний оказалось, что ядра, попадая в болты крепления, их срезают. Таким образом, появлялась опасность «уронить» оба ряда брони. Поэтому их заменили одним рядом плит толщиной 152 мм. Подкладка под броню состояла из двух слоёв тика толщиной 203 и 101 мм. Кроме того, с внутренней стороны стенка была обшита железными листами толщиной 2,54 мм. Броневые плиты на 114 мм изготавливались в Англии на заводе «Биль и К°», а 152-мм — на заводе «Браун и К°».

При водоизмещении 1520 тонн и двухвинтовой паросиловой установке лодка «Смерч» развивала скорость хода 8,75 узла. Наибольшая длина составляла 57,5 м, ширина 11,6 м, среднее углубление 3,5 м. Броневой пояс имел толщину 114 мм, в оконечностях 102 мм, палуба 25,4 мм.

Сначала предполагалось установить в башнях по два 60-фунтовых орудия, но вскоре появилась возможность вооружить корабль более мощными орудиями — 8-дюймовыми стальными, заряжающимися с казённой части. Для предотвращения попадания воды в подбашенное отделение на «Смерче» был установлен парусиновый мамеринец, перекрывающий узкий промежуток между палубой и броневой стенкой. Вращение башенной установки, то есть горизонтальное наведение, осуществлялось с помощью шестисильной паровой машины со своим котлом и помпой двойного действия. Вертикальное наведение было ручное, как и зарядание, что, разумеется, занимало слишком много времени — около 7–8 минут. Дальность стрельбы составляла всего 10 кабельтовых. Уже в 1865 г. «Смерч» вступил в строй. И в том же году произошла серьёзная неприятность.

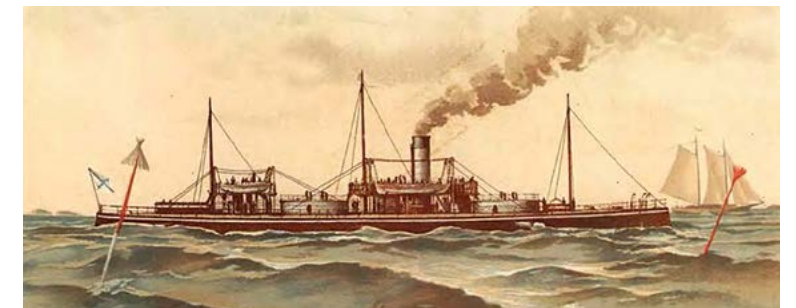


На рассвете 23 июня лодка вышла из Гельсингфорса. Подходя к Барезунду и оглябая под проводкой лоцмана небольшой островок, лодка «не послушала руля, положенного право на борт. Немедленно была остановлена левая машина, но проход был так узок и крут, что машина не успела произвести своего действия, и лодка ударилась о риф, выдающийся от нижней оконечности правого островка; тогда был дан задний ход обеими машинами». В этот момент носовое отделение и отделение, смежное с ним, стали быстро наполняться водой. Через два часа лодка погрузилась кормой на 24 фута, а носом села на камень, при этом всем левым бортом ушла под воду. Командир «Смерча» капитан-лейтенант Корнилов вместе с офицерами решил перебраться на берег. Водолазы, осмотрев лодку, обнаружили, что «третий и четвёртый листы от киля получили две поперечные трещины, вдавленные внутрь дюймов на десять, а шов между ними раздался, и образовалась продольная щель длиною около полутора сажень, сквозная».

Снятие «Смерча» вылилось в довольно продолжительную операцию. Для начала следовало заняться «укупоркою лодки»: присланные из Гельсингфорса мастера и водолазы заделывали досками и парусиной все люки, пазы проконопачивались. Под пробойну подвели пластырь и 14 августа начали откачивать из лодки воду. Одновременно с помощью установленных стрел, верпов и поставленных определённым образом ботов начали осторожно выравнивать положение лодки. К 19 августа с помощью подошедшего парохода «Храбрый» удалось поставить лодку на ровный киль, а уже через десять дней всё на лодке было «приведено в такой вид и порядок, что команда и офицеры могли на неё перебраться».

котлы, изготовленные Кронштадтским пароходным заводом, а в 1889-м заменили часть изношенных листов днища. В 1892-м «Смерч» стал броненосцем береговой обороны, но недолго продолжал службу в составе учебных отрядов Балтийского флота. Через два года его исключили из списков флота и использовали в качестве блокшива, имевшего №2, а с 1909-го — как плавучий склад мин. В 1918 г. «Смерч» находился в Гельсингфорсе, и лишь в составе последнего отряда судов ему удалось вернуться в Кронштадт. Разобрали лодку только после Великой Отечественной войны.

Броненосная лодка «Смерч», ставшая воплощением идей упрямого англичанина капитана Кольза, послужила прототипом для двух более крупных башенных броненосных лодок — «Русалки» и «Чародейки». О них мы расскажем в ближайших выпусках. ❧



«Смерч». Рисунок командира лодки Василия Игнацуса. Из альбома «Русский флот», издание 1893 г.

**План подъёма башенной лодки «Смерч», затонувшей в 1865 г.**

А теперь вернёмся в Англию...

В конце 1860-х годов Кользу удалось убедить в правоте своих идей первого лорда Адмиралтейства Хью Чайлдерса, который разрешил постройку нового башенного броненосца «Кэптен». Рид крайне резко отозвался о новом проекте Кольза, справедливо считая, что остойчивость корабля будет значительно ухудшена слишком высоко расположенными тяжёлыми башенными установками. Более того, Рид отказался одобрить чертежи Кольза и был абсолютно прав. Вечером 6 сентября 1870 г. у мыса Финистерре на северо-западе Пиренейского полуострова «Кэптен» во время шторма перевернулся и затонул вместе с экипажем и своим создателем Купером Кользом. Всего погибли 483 человека — это больше, чем потеряла английская эскадра в Трафальгарском сражении.

А броненосная лодка «Смерч» в это время продолжала службу на Финском заливе. Для защиты от миноносцев на ней установили 16-мм картечицу Гатлинга и 44-мм скорострельную пушку Энгстрема. В 1882 г. на ней смонтировали новые