

Л И Н К О Р



РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗН. ЦЕНА: 299 РУБ. РОЗН. ЦЕНА: 8,49 БЕЛ. РУБ.
ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

«СЕВАСТОПОЛЬ»

ФЛАГМАН ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ

1 : 200

№ 28



ISSN 2587-6384
9 772587 638006
00028



ПЛАВУЧИЕ КРЕПОСТИ

БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«АМИРАЛЬ ШАРНЕ»



ВОЙНЫ ПАРОВОГО ФЛОТА

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА.
СРАЖЕНИЕ ПРИ КОРОНЕЛЕ



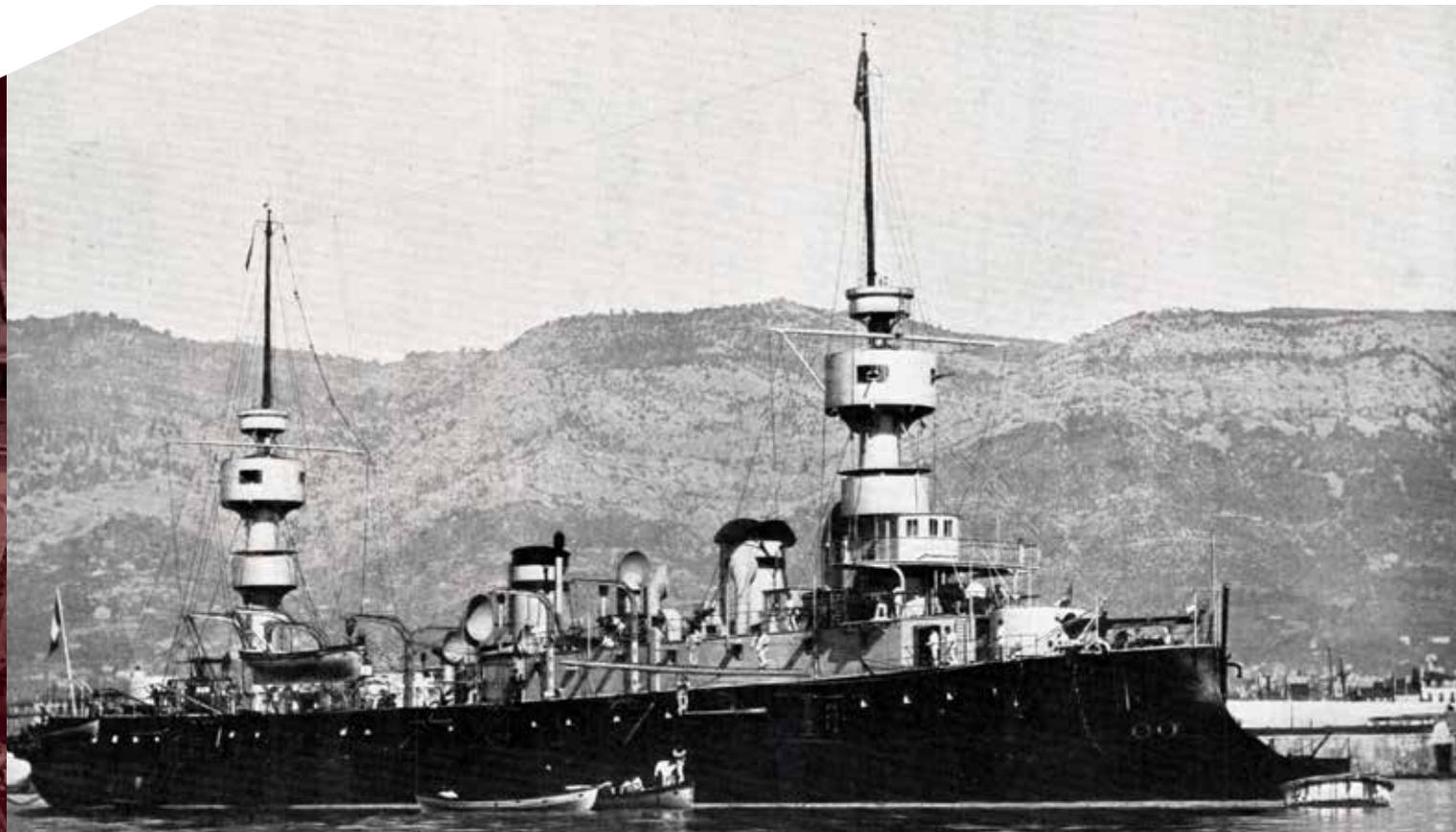
ИСТОРИЯ ТЕХНИКИ

РЕВОЛЬВЕРНЫЕ
ПУШКИ ГОЧКИСА

DeAGOSTINI

ФРАНЦИЯ БРОНЕНОСНЫЕ КРЕЙСЕРЫ ТИПА «АМИРАЛЬ ШАРНЕ»

В 1899 году французское Морское министерство решило начать строительство новых крейсеров. Это было вызвано тем, что построенный ранее «Дюпюи де Лом» оказался слишком дорогим и сложным в производстве. Броненосный крейсер «Амираль Шарне» возглавил серию из четырех однотипных кораблей. Кроме него в серию входили «Латуш-Тревилль», «Шанси» и «Брюи». Они обладали меньшим водоизмещением, но несли вооружение, аналогичное их предшественнику.



Флагман серии, броненосный крейсер «Амираль Шарне»

ЛИНКОР «СЕВАСТОПОЛЬ» ФЛАГМАН ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

Линкор «СЕВАСТОПОЛЬ»
Еженедельное издание
Выпуск № 28, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция:
ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова,
д. 3, стр. 1.

Генеральный директор:
А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Выпускающий редактор:
Н. М. Зварич

Издатель:
ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес: Россия, 105066,
г. Москва, ул. Александра Лукьянова,
д. 3, стр. 1. Письма читателей по
данному адресу не принимаются.

Генеральный директор:

А. Б. Якутов

Финансовый директор:
П. В. Быстрова

Операционный директор:
Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу:
И. В. Ткачук

Менеджер по продукту:
Е. А. Жукова

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам о коллекции
заходите на сайт www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:

8 (495) 660-02-02

Телефон бесплатной горячей
линии для читателей в России:
8 (800) 200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль,
а/я 51, «Де Агостини», «Линкор
«Севастополь». Пожалуйста, ука-
зывать в письмах свои контак-
тные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда
Дистрибушн Сервисиз».

Свидетельство о регистрации
СМИ в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций (Рос-
комнадзор) ПИ № ФС 77-68282
от 27.12.2016.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, д. 48а. Тел./
факс: +375 (17) 331-94-27.

Телефон «горячей линии» в РБ:
+375 (17) 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040,
г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк»,
«Де Агостини», «Линкор «Сева-
стополь»».

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «Казакхо-
Германское предприятие БУРДА-
АЛПАТУ ПРЕСС», Республика Ка-
захстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, д. 88.

Тел.: +7 (727) 311-12-86
+7 (727) 311-12-41 (вн. 109)
факс: +7 (727) 311-12-65

Рекомендуемая розничная цена:
299 руб.

Розничная цена:

8,49 бел. руб.

Неотъемлемой частью журнала
являются элементы для сборки
линкора «Севастополь».

ВНИМАНИЕ! Прилагаемый к жур-
налу набор для моделизма не яв-
ляется игрушкой и не предназна-
чен для детей до 14 лет.

Издатель оставляет за собой право
изменять розничную цену выпусков. Редак-
ция оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их содер-
жание. Соблюдайте приведенные в жур-
нале указания. Производитель оставляет
за собой право в любое время изменять
последовательность и свойства комплек-
тующих деталей данной модели. Пред-
ставленные изображения модели в мас-
штабе 1:200 и элементов для ее сборки
могут отличаться от реального внешнего
вида в продаже.

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская обл., г. Фа-
стов, ул. Полиграфическая, д. 10.

Тираж: 20 000 экз.

© 2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»

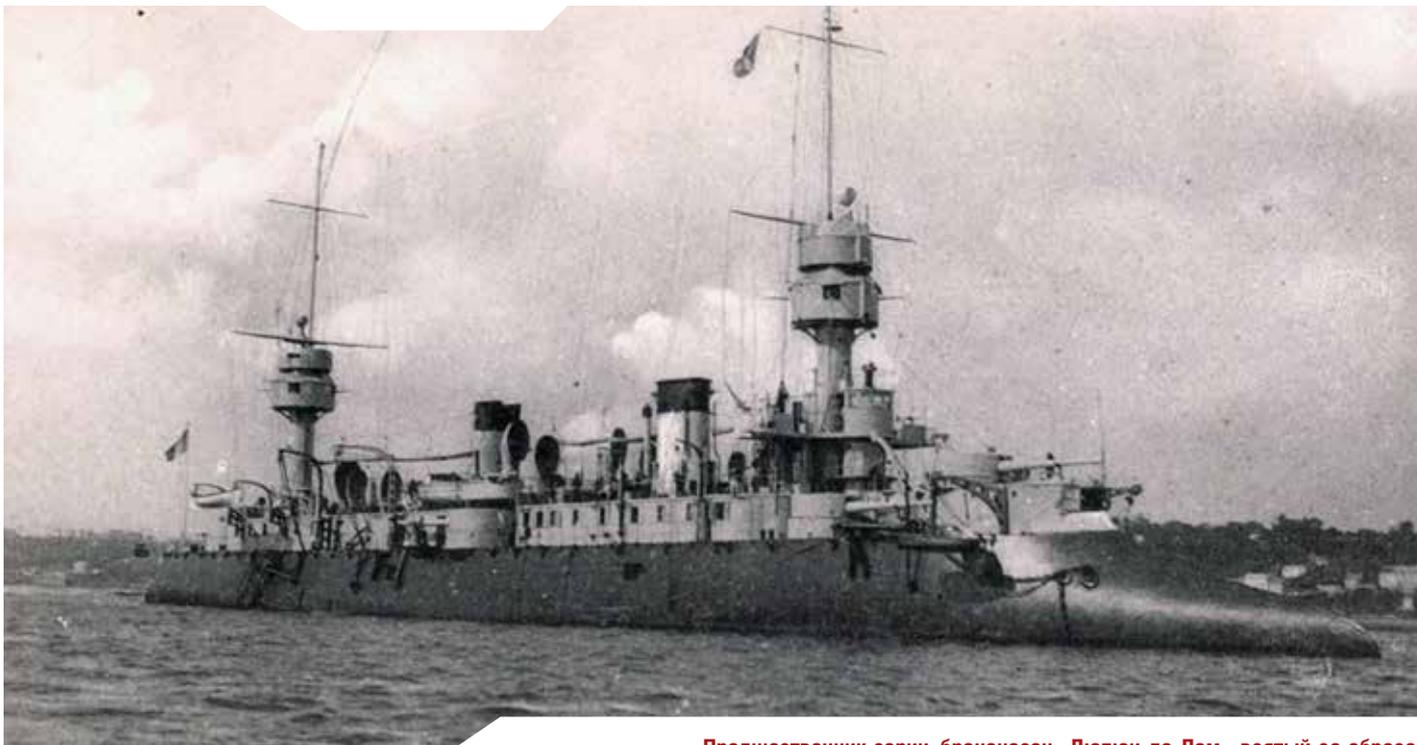
ISSN: 2587-6384

Дата выхода в России: 16.07.18

(16) Данный знак информационной про-
дукции размещен в соответствии с требо-
ваниями Федерального закона от 29 де-
кабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей
от информации, причиняющей вред их
здоровью и развитию». Коллекция для
взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым
требованиям, установленным Техническим
регламентом Таможенного союза «О безо-
пасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797.

Источники иллюстрации:
HistoricalArchive/DailyPicture: 58, 15н; ©
PictureAlliance/DailyPicture: 3 / 4 (все), 5н, 6
(все); © UIG/DailyPicture: 15а; © Vostock Photo:
2, 11 / 14 (все).

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.



Предшественник серии, броненосец «Дюпюи-де-Лом», взятый за образец

ПРОЕКТ И КОНСТРУКЦИЯ

Сами по себе броненосцы, называемые также панцирными кораблями, нельзя было назвать крейсерами из-за их малой скорости. Интересно, что сама идея такого типа кораблей, как броненосные крейсера, родилась в России и впервые была выдвинута адмиралом А. А. Поповым.

Крейсеры типа «Амираль Шарне» имели признаки многих французских кораблей: верхняя часть бортов сильно завалена внутрь, длинный таран, чем-то похожий на плуг, сильно выдается вперед. Подобная форма уменьшала повреждения корпуса при таранной атаке, а также позволяла быстро отступить, выдернув таран. По теоретическим расчетам, такой таран мало того, что был эффективен в бою, но и повышал плавучесть, облегчая восхождение на волну. Однако именно из-за этой конструктивной детали носовую па-

лубу кораблей на высокой волне сильно захлестывало. Тем не менее, корабли типа «Амираль Шарне» обладали хорошей мореходностью, маневренностью и плавностью хода.

Бесспорным их недостатком можно считать невысокую остойчивость, поскольку избыточная масса была вынесена вверх, за счет крупных боевых мачт с закрытыми марсами и высокой надстройки.

Изящный силуэт крейсерам придавал прогиб верхней палубы вниз в центральной ее части, а также две крупные (диаметром 1,7 метра) боевые мачты, несущие по три марса. Внутри мачт, между сердечником и обшивкой, проходили стальные трапы.

Три палубы (спардек, верхняя и броневая) были непрерывны и шли от носа до кормы. Спардек покрывался деревянным настилом, уложенным на бимсы. Корпус крейсера делили поперечные пе-

реборки, образуя водонепроницаемые отсеки, которые разделяли продольные переборки. Непотопляемыми такие суда назвать нельзя, однако они имели очень высокую плавучесть.

Вдоль бортов были устроены угольные ямы. По замыслу инженеров, они обеспечивали дополнительную защиту котельным и первому машинному отделению. Такую же функцию нес коффердам — узкий (1 метр) отсек между броневой палубой и водонепроницаемой переборкой, который шел от носа до кормы. Даже если броневой пояс будет пробит, то вода по кораблю распространиться не могла. Коффердам состоял из мелких отсеков, которые, согласно первоначальному замыслу, должны были быть заполнены целлюлозой. По мнению конструкторов, она разбухнет в случае поступления воды из пробоины и заткнет ее. Однако >>

ФАКТ ИСТОРИИ

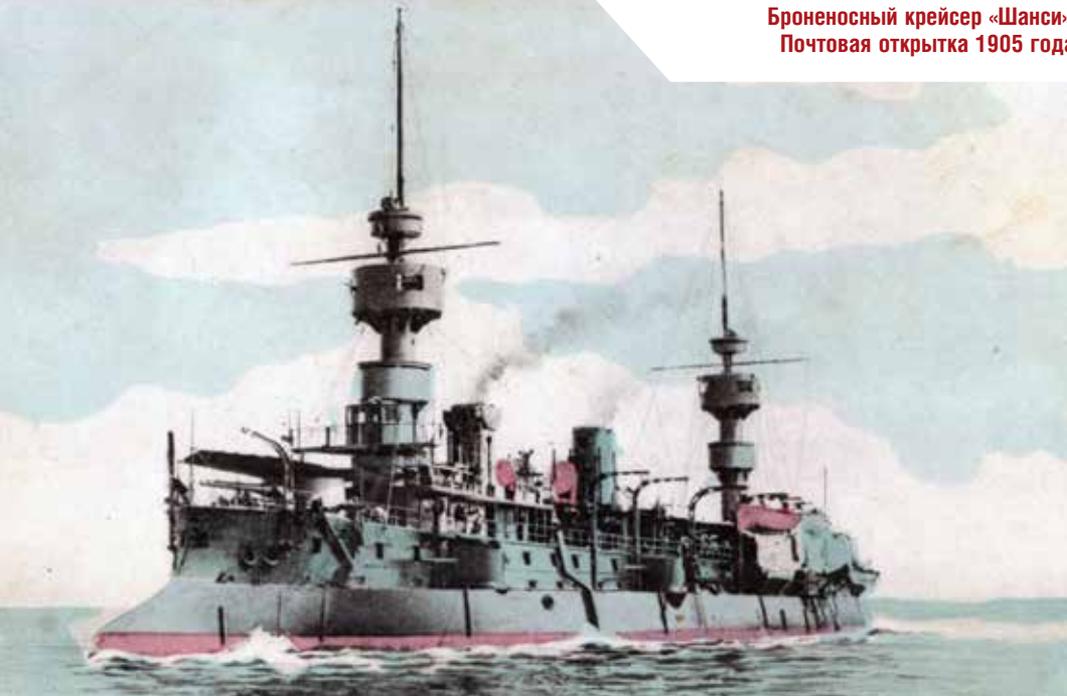


«Редутабль» в доке Бреста, 1882 год

БРОНЕНОСЕЦ «ГРОЗНЫЙ»

Построенный в 70-х годах XIX века во Франции броненосец «Редутабль» («Грозный») стал первым в мире стальным военным кораблем. Как и большинство французских кораблей, он имел характерные заваленные внутрь борта за счет того, что верхняя палуба была значительно уже и короче чем корпус на уровне ватерлинии. В центре корпуса находилась бронированная батарея, которая, далеко выходя за края верхней палубы, представляла собой, фактически, один огромный спонсон. Благодаря этому стоящие по углам батареи орудия могли стрелять прямо на нос или на корму без риска повредить корпус порохowymi газами. В ней были установлены четыре 274-миллиметровых 20-калиберных орудия. Еще четыре таких орудия стояли открыто на верхней палубе: два по бортам на крыше центральной батареи, одно у ретирадного порта в корме, и одно стреляло через орудийный порт на баке. Кроме того, «Редутабль» нес шесть 138-миллиметровых орудий и двенадцать противоминных орудий Гочкиса калибром 37-миллиметров. Первым из французских кораблей его при постройке оснастили двумя 356-миллиметровыми торпедными аппаратами, стрелявшими вперед под углом в 45° от диаметральной линии. Массивный плугообразный таран «Редутабля» также был отличительной чертой французских кораблей того времени.

Броненосный крейсер «Шанси». Почтовая открытка 1905 года



замысел еще не гарантирует его исполнение, о чем мы расскажем немного позже.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Две горизонтальные паровые машины тройного расширения обеспечивали тягу всем крейсерам, кроме «Брюна»: его двигатели были вертикальными. Мощность «Брюна» была выше, чем у остальных — 8700 лошадиных сил против 8000. Правда, ни один из кораблей не показал на испытаниях расчетной скорости 19 узлов (самое большее — 18,4). Из экономии были установлены водотрубные котлы, надежные и простые в обслуживании. Их было 16 — в каждом котельном отделении по восемь. Борто-

вые угольные ямы считались расходными: топки котлов были обращены к ним. Кроме того, основной угольный ресурс находился в запасных ямах и в бункере на броневой палубе. На длительных переходах требовалась непрерывная перегрузка угля из запаса на расход. Узкий корпус корабля не позволял разместить паровые машины по ширине, и их поставили последовательно. На левый винт работала передняя машина, на правый — задняя. Это привело к потере мощности, хоть и незначительной, на валу, который был длиннее. Особо стоит сказать о новой системе форсированной тяги. При помощи четырех поршневых компрессоров воздух нагнетался непосредственно в топки.

Это нововведение потребовало доводок и модификаций, что почти на год задержало ввод первого крейсера в строй. Первоначально компрессоры работали столь интенсивно, что богатая горючая смесь выдувалась из топок в дымоходы, которые перегревались, и общая производительность котлов падала.

БРОНИРОВАНИЕ

Основным и самым массивным элементом защиты крейсеров типа «Амираль Шарне» был броневой пояс. Он шел по всей длине корабля и имел высоту 4 метра, из них 1,2 метра опускались ниже ватерлинии. Броневая сталь достигала максимальной толщины 92 миллиметра, а к носу и корме уменьшалась до 60. Набран был пояс из плит в три ряда, которые крепились болтами к обшивке. Она имела два слоя по 10 миллиметров каждый. Броневая палуба была выпуклой, ее изгиб поднимался выше ватерлинии в центральной части. Для защиты машинного отделения существовала дополнительная противоосколочная палуба, на случай, если снаряды пробьют броневую. Все это должно было повышать живучесть кораблей.

Башни главного калибра защищала 92-миллиметровая броня (вертикальные плиты высотой 1,75 метра) и броневая крыша толщиной 40 миллиметров. Стены башен среднего калибра были защищены аналогично, но крышу составляли плиты вдвое тоньше.

ВООРУЖЕНИЕ

Как уже говорилось, вооружение крейсеров типа «Амираль Шарне» было такое же, как и у «Дюпюи-де-Лом», но располагалось иначе, рациональнее. В носу и корме кораблей были установлены одноорудийные башни главного калибра. Они имели гидропривод. Поворачиваясь, эти башни обеспечивали большой сектор обстрела: носовые — 292°, кормовые — 302°.

Если башни вспомогательного вооружения на «Дюпюи-де-Лом» располагались тесными группами, то на «Амираль Шарне» их распределили равномерно по длине корпуса.

Оригинальным было решение и с противоминным вооружением: два 65-миллиметровых орудия стреляли вверх носовой и кормовой башен главного калибра, с высоких постаментов. 47-миллиметровые орудия расставили попарно на бортах верхней палубы. Восемь 37-миллиметровых пятиствольных пушек Гочкиса (о них мы поговорим особо) стояли на марсах боевых мачт и на спардеке. Два 65-миллиметровых орудия служили для вооружения десанта.

Торпедное вооружение французы связывали с таранной атакой: надводные торпедные аппараты были призваны использоваться в случае промаха тарана или для защиты от неприятельской таранной атаки.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕНОСНОГО КРЕЙСЕРА «АМИРАЛЬ ШАРНЕ»

Водоизмещение	4756—4812 тонн
Длина	137 м
Ширина	13,97 м
Осадка	6,3 м
Бронирование	Стальная броня: пояс — 92 мм, палуба — 40 мм (на скосах 45 мм), башни — 110 мм, боевая рубка — 110 мм
Двигатели	2 паровые машины тройного расширения, 16 паровых котлов Бельвиля
Мощность	8300—8700 л. с.
Скорость хода	18,2—19 узлов
Экипаж	384—393 человека
Артиллерия	2 × 1 — 194-мм, 6 × 1 — 138-мм, 4 × 65-мм, 4 × 47-мм, 6 × 37-мм митральез
Минно-торпедное вооружение	4 × 1 — 450-мм ТА

«Латуш-Тревилль» прибывает в Марсель с русским экспедиционным корпусом на борту. 1916 год



Один из командиров «Амираль Шарне» заметил по поводу торпедных аппаратов: «Управляться с ними довольно легко. Однако достаточно большие отверстия, проделанные в броне для торпедных труб, ослабляют броневой пояс и могут быть опасны в бою».

ВСПОМОГАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Крейсеры типа «Амираль Шарне» управлялись полубалансирными рулями, имевшими как паровые, так и ручные

приводы. Такого типа рули относительно легки в управлении, и несколько человек могут обеспечить их перекладку даже на полном ходу.

Для действий в темноте были установлены прожекторы Манжена — два на верхних марсах боевых мачт и по одному в носу и на корме. Такой тип прожекторов изобрел французский полковник Манжен в 1876 году. При диаметре 60 сантиметров они обладали большой мощностью и дальностью

освещения, порой даже временно ослепляя врага.

Для всяческих повседневных целей, а также для высадки десанта и спасения экипажа на кораблях имелось десять плавсредств: паровые катера, баркас, вельботы и складная парусиновая шлюпка. На катерах и баркасе предусматривалась установка 37-миллиметровых пушек, таким образом спасательные средства превращались в легкие боевые. >>

ФАКТ ИСТОРИИ

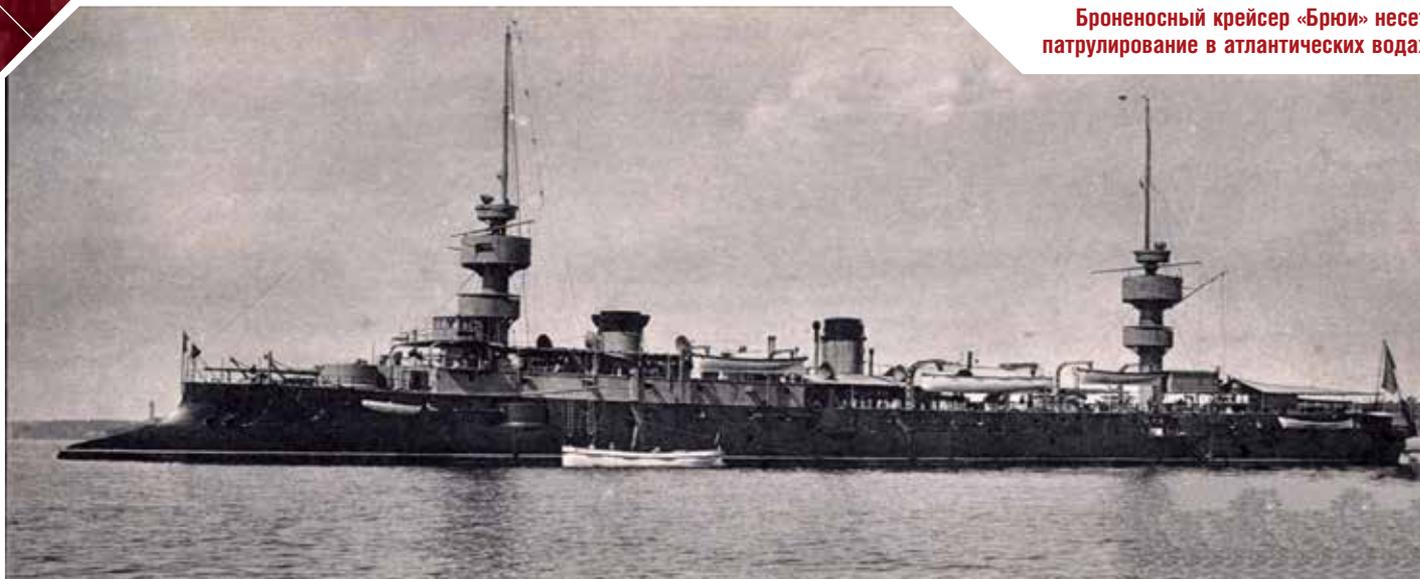


Броненосный крейсер «Амираль Шарне». Фото 1915 года

«АМИРАЛЬ ШАРНЕ»: ИСПЫТАНИЯ, МОДЕРНИЗАЦИИ И ПЕРЕБОРУДОВАНИЯ

Постройка первого корабля серии началась 15 июня 1889 года. С момента закладки в работах принимал участие инженер 1 класса Тибодье — автор проекта. 8 ноября 1892 года корабль был спущен на воду. Затем довольно долго проводились достроечные работы, и 5 декабря 1893 года были впервые запущены машины. Сразу обнаружились недоделки: пришлось заменить компрессоры для подвода воздуха на вентиляторы для осуществления форсированной тяги, а также несколько других мелочей. Хотя крейсер был уже введен в строй, его официальные испытания прошли лишь летом 1895 года. Из-за перегрева головок шатунов испытания пришлось прервать, однако вскоре они были возобновлены. Также выяснилось, что медные кронштейны валов требуют замены на стальные. Это было сделано в ходе подготовки к очередным маневрам.

В 1901 году, чтобы уменьшить бортовую качку, установили скуловые кили, а в последнюю очередь на полубак настелили стальную палубу, а также переоборудовали для технических нужд комфортабельную адмиральскую каюту, ибо адмирал на корабль так и не пожаловал. Со временем с крейсера была снята почти вся малокалиберная артиллерия, а боевые мачты заменили на обычные.



Нельзя не упомянуть и о существенном просчете. Дело в том, что адмиралтейские якоря были расположены столь высоко, что мешали наведению носовых орудий, и в итоге их угол снижения был меньше желаемого.

ПОМЕЩЕНИЯ ДЛЯ ЭКИПАЖА

Почти все жилые помещения были вынесены в надстройку. Кают-компания и каюты офицеров располагались в кормовой части надстройки, кубрики команды — под полубаком. В небольших отсеках, образованных водонепроницаемыми переборками, находились рундуки команды, душевые, хозяйственные и продовольственные кладовые, а также отдельные каюты для старшин. Медпункт и лазарет были обустроены в носу, а в корме всегда существовала возможность развернуть перевязочный пункт, правда, это помещение не имело иллюминаторов и вентиляции, поэтому было плохо приспособлено для хирургических операций под наркозом. Предусматривались отдельные камбузы для командира, офицеров и матросов.

Располагались они вместе с пекарней на спардеке.

КРИТИКА

На всех этапах создания серии «Амираль Шарне» корабли подвергались невиданной до тех пор критике, что наводит на неверную мысль о том, что проект в целом потерпел неудачу.

Еще на уровне проекта, когда на конкурсной основе была выбрана идея Рошфора Тибодье, ему сразу пришлось пойти на некие жертвы. Дело в том, что программа была принята прежде, чем был готов сам проект, поэтому его пришлось подгонять под уже существующую смету и заданное водоизмещение.

Поставленный в такие условия, Тибодье сначала рассчитал боевые характеристики, затем — мореходность, дальность плавания, мощность и скорость.

Так, вместо огнетрубных котлов, уже рекомендовавших себя, пришлось выбрать водотрубные. Горизонтальные паровые машины были установлены из-за малой глубины трюма. Они были менее эффективны, нежели вертикальные.

С вооружением, которому был отдан приоритет перед крейсерскими качествами, также было не все гладко. Например, оригинальное размещение орудий главного калибра побортно так и осталось на бумаге: башни были перенесены в диаметральной плоскости.

Французы, в отличие от англичан, имели традицию изменять проект в ходе постройки. После начала работ над «Амираль Шарне» выяснилось, что число отсеков пространства между палубами неплохо бы увеличить. Образовалась перегрузка в 18 тонн. Ее решили частично компенсировать, удалив целлюлозу из бортовых коффердамов. Так и получился «клетчатый слой» из пустых камер, которым, как говорилось выше, нашлось другое применение.

Затем кому-то пришла в голову идея устроить апартаменты для контр-адмирала, что привело к уплотнению жилого пространства экипажа.

В целом к этим четырем боевым кораблям на их родине отнеслись критически и решили прекратить практику строительства малых броненосных крейсеров в пользу кораблей большего водоизмещения. **С**

ФАКТ ИСТОРИИ



Броненосный крейсер «Шанси» на полном ходу

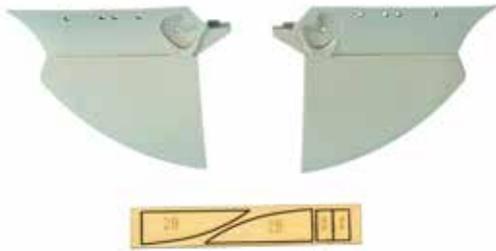
ПОСЛЕДНИЕ ЧАСЫ

7 февраля 1916 года «Амираль Шарне» вышел из Порт-Саида на свою обычную службу: патрулирование, доставка почты и припасов, однако в порт назначения на острове Рауд не прибыл. Позже выяснилось, что на следующее утро после начала рейса его атаковала немецкая подводная лодка. Корабль затонул за две минуты, команда даже не успела спустить на воду шлюпки. Поисковая команда обнаружила на месте гибели корабля два пустых спасательных плота, бочки, деревянные обломки и обширное масляное пятно. Через неделю в трех десятках миль западнее Бейрута был найден еще один плот. На нем, среди тринадцати погибших, был лишь один выживший матрос.

Ранее затонул и еще один из крейсеров серии, «Шанси», но его гибель не была столь трагичной. Он шел из Шанхая в группе других кораблей, включая однотипный «Брюи». 20 мая 1907 года в сильном тумане «Шанси» наскочил на каменную отмель. «Брюи» и другие корабли пытались стащить его с камней, даже сняли с него часть снаряжения, чтобы облегчить крейсер, а заодно и сохранить кое-какое оборудование. Когда стало ясно, что спасти корабль не удастся, с него эвакуировали весь экипаж. Ни один человек не погиб. 12 июня французы подорвали полузатонувший остов, чтобы никто не поживился на кораблекрушении.

СБОРКА КОРПУСА И ГЛАВНОЙ БАШНИ

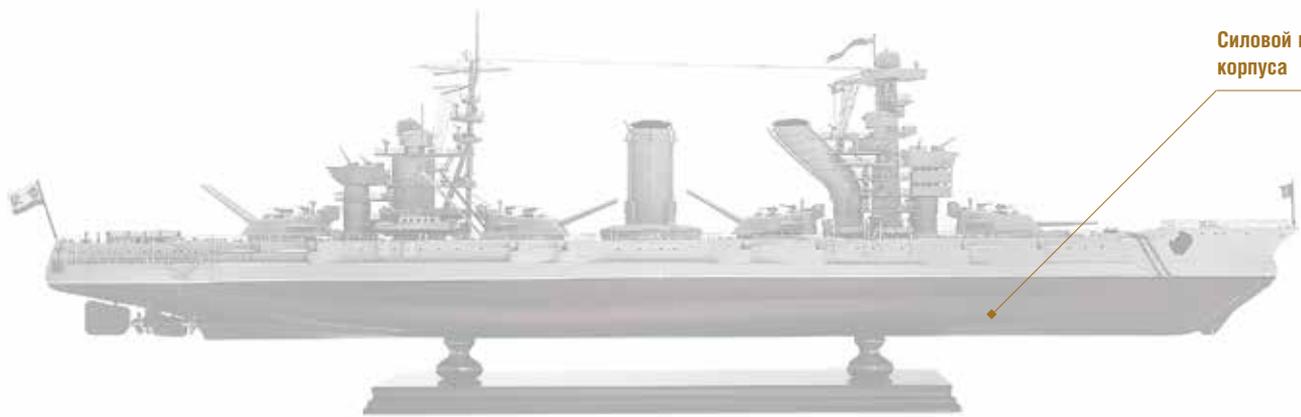
№ 28



ДЕТАЛИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ДАННОМУ ВЫПУСКУ:

- A. Элементы носовой оконечности
- B. Детали шпангоута из выпуска №12

Приступаем к очередному этапу сборки модели линкора «Севастополь».



Силовой набор
корпуса



1

1 и 2. В этом выпуске вы получили детали, которых не доставало в 12-м выпуске. Установите **детали 2B** с двух сторон за первым шпангоутом, как показано на рисунке. **Детали 17-24** на данном этапе сборки вам не понадобятся.

2



3. Далее возьмите элементы носовой оконечности, выполненные из пластика. Соедините и склейте их очень аккуратно, как показано на рисунке. Используйте моментальный универсальный клей.

3



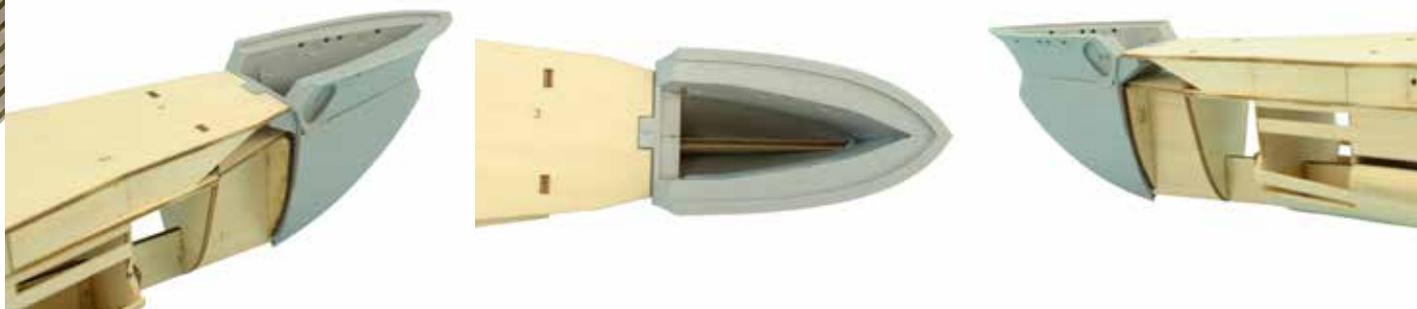
4. Приложите получившуюся деталь к носовой части корабля, как показано на рисунке. Немного заострите при помощи шкурки поверхность килевой балки там, где помечено, до тех пор, пока носовая оконечность не встанет ровно.

4



5. Еще раз убедитесь в том, что носовая оконечность идеально встает на свое место, затем приклейте ее моментальным универсальным клеем к соответствующим элементам каркаса корпуса, как показано на рисунке.

5

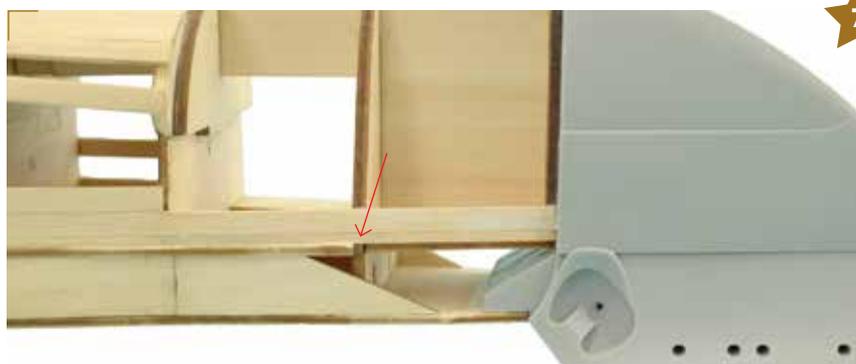




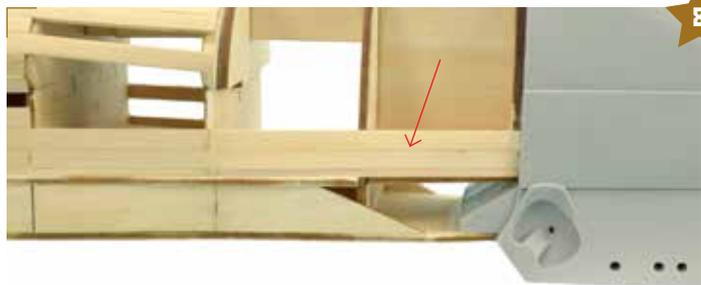
6. Сейчас мы должны продолжить обшивку корпуса в левой части за деталями, которые мы только что установили. Отрежьте новую планку необходимой длины и установите в отмеченное на рисунке место.



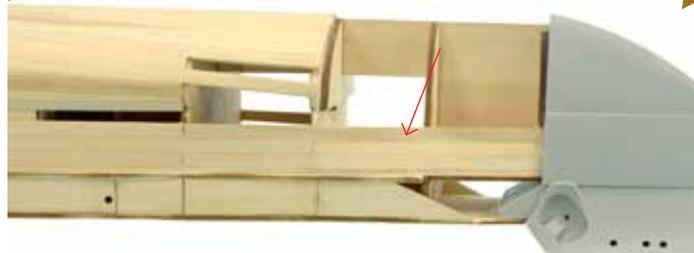
7



7. Возьмите еще одну планку и отрежьте необходимую длину, чтобы заполнить просвет следом за ранее установленной планкой.

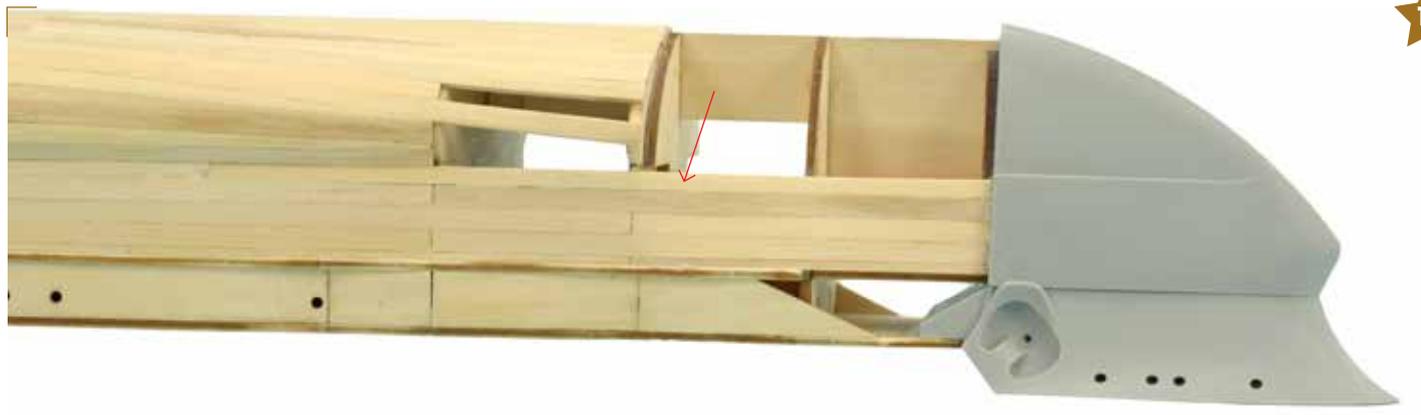


8



9

8, 9 и 10. Отрежьте еще три новых планки необходимой длины и установите так, как показано на рисунке.



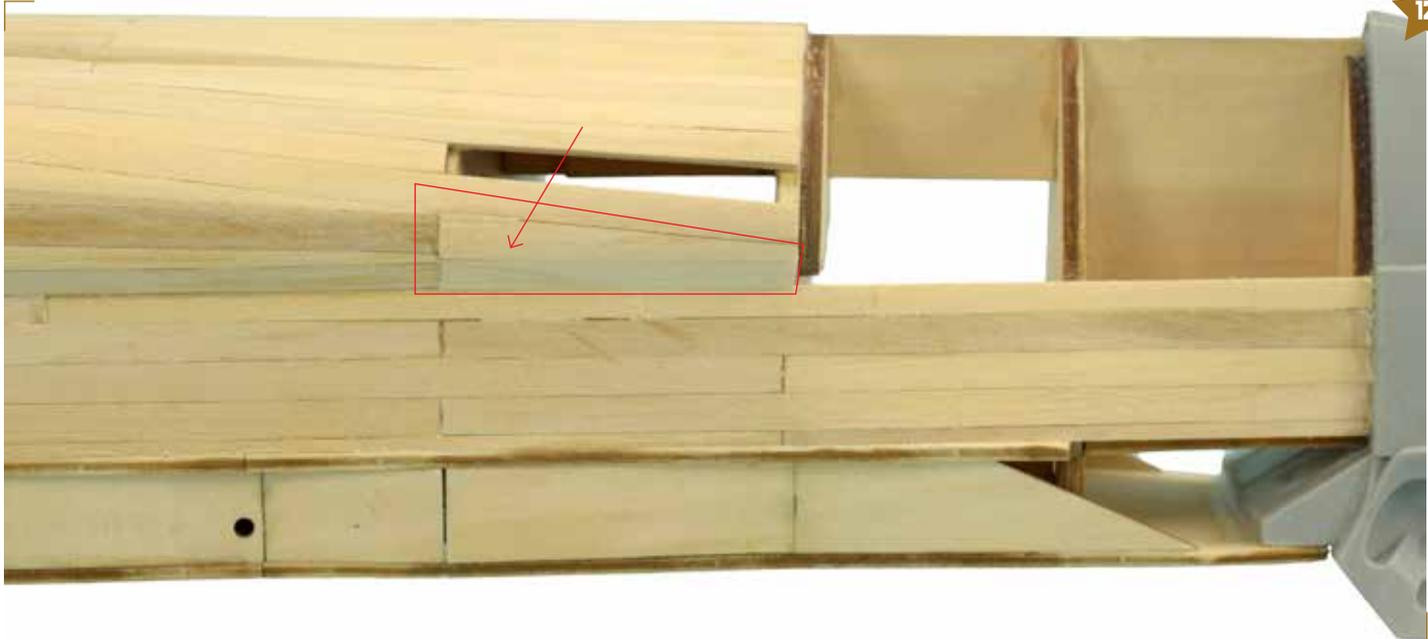
10

11



11. Добавьте еще планку, как показано на рисунке, обрезав ее на одном уровне со шпангоутом.

12



12 и 13. Отрежьте необходимую длину и придайте подходящую форму еще двум планкам, чтобы закрыть просветы в обшивке. Завершите обшивку, обрезав планки на уровне шпангоута, как в пункте 11. На этом работа на сегодня окончена.

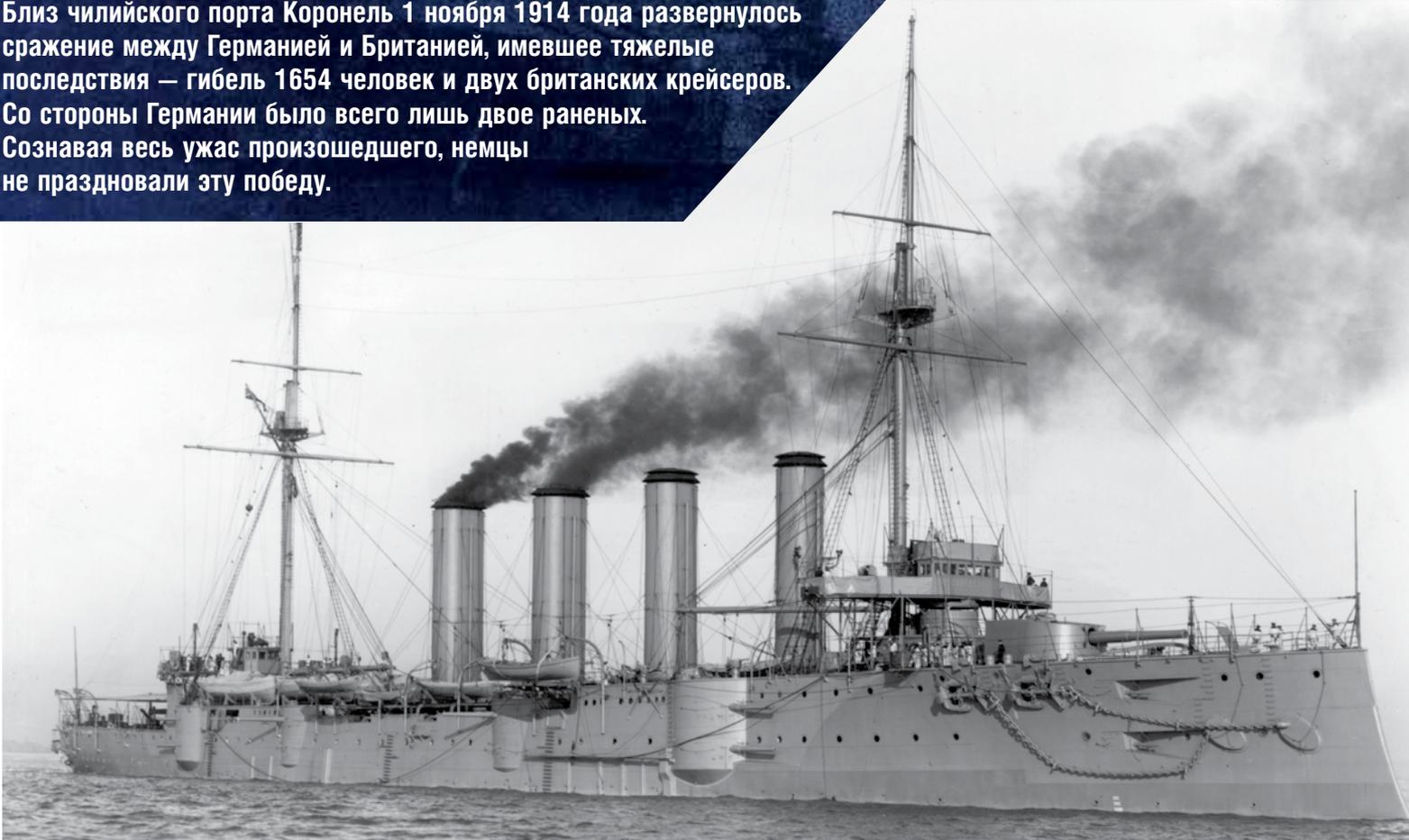
13



ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА СРАЖЕНИЕ ПРИ КОРОНЕЛЕ

Близ чилийского порта Коронель 1 ноября 1914 года развернулось сражение между Германией и Британией, имевшее тяжелые последствия — гибель 1654 человек и двух британских крейсеров. Со стороны Германии было всего лишь двое раненых. Сознавая весь ужас произошедшего, немцы не праздновали эту победу.

Британский броненосный крейсер
«Гуд Хоуп»



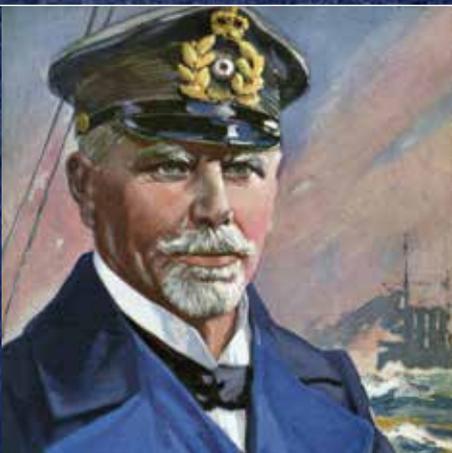
ПЕРЕД БИТВОЙ

В октябре 1914 года германская эскадра, возглавляемая вице-адмиралом фон Шпее, пришла к острову Пасхи. Это были броненосные крейсера «Гнейзенау» и «Шарнхорст», легкий крейсер «Нюрнберг» и четыре угольщика — вспомогательные корабли, несущие запасы топлива. Два легких крейсера «Лейпциг»

и «Дрезден» с тремя угольщиками присоединились к эскадре позднее. В этом составе эскадра вышла в сторону западных берегов Южной Америки. Работавшие на острове английские археологи с удивлением наблюдали за маневрами кораблей. Ученые понятия не имели о том, что уже несколько месяцев в мире идет небывалая по масштабу война.

Еще в сентябре контр-адмирал Крэдок, командующий британской эскадрой, получил приказ организовать броненосным крейсерам Шпее достойную встречу. Крэдок собрал на Фолклендских островах свои силы: броненосные крейсера «Монмут» и «Гуд Хоуп», легкий крейсер «Глазго», вспомогательный «Отранто», а также броненосец «Канопус». >>

ЛЮДИ ФЛОТА

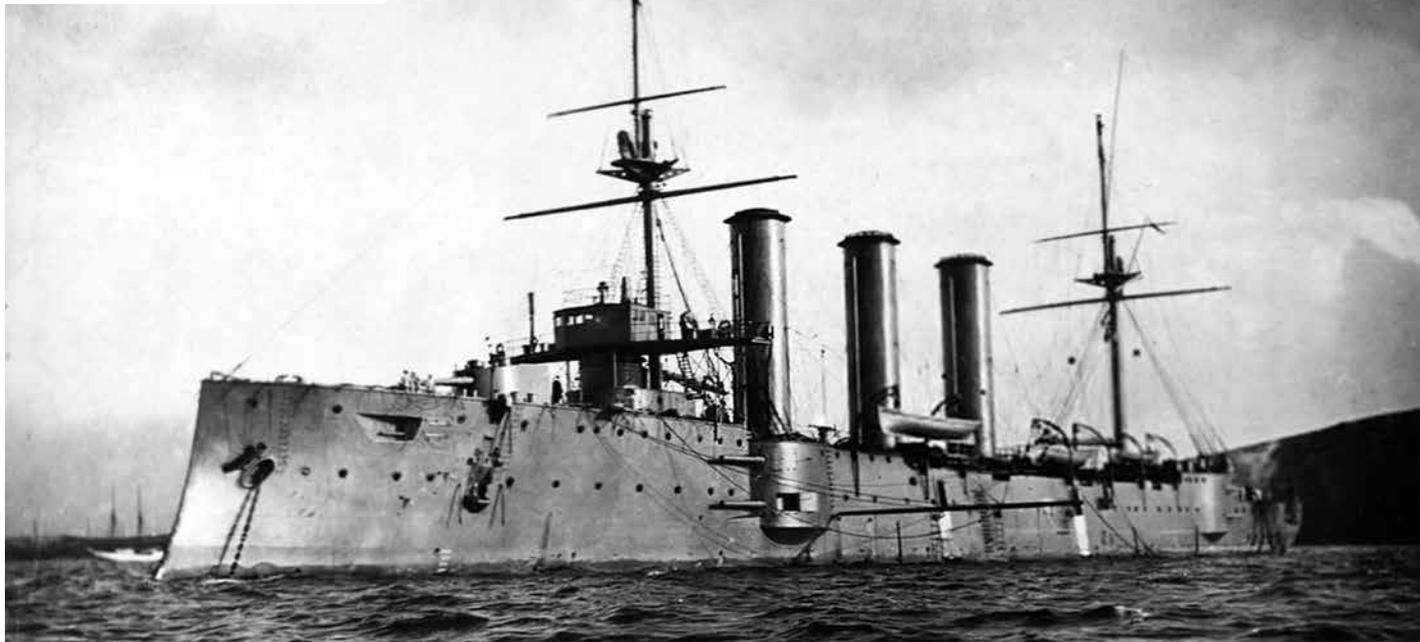


АДМИРАЛ ФОН ШПЕЕ

Вице-адмирал Максимилиан фон Шпее (1861-1914) пошел на флотскую службу семнадцатилетним юношей, служил в Африканской эскадре в качестве лейтенанта, затем получил должность командующего портом в Камеруне. В 1908 году он был назначен начальником штаба флота Северного моря. С 1910 года фон Шпее — младший флагман разведывательного флота. С конца 1912 года он командует Восточно-Азиатской крейсерской эскадрой, той самой, которая выиграла сражение при Коронеле. Фон Шпее проводил большую работу среди личного состава, и его люди были очень хорошо обучены, что в какой-то степени компенсировало недостатки устаревших кораблей и стало решающим фактором в победе эскадры при Коронеле. Вице-адмирал был сторонником военных действий против торгового судоходства противника, патрулирования его коммуникаций, что повторяло и французскую военную доктрину. На острове Пасхи в состав эскадры вошел крейсер «Дрезден». Вскоре состоялся бой у Коронеля. Жить Максимилиану фон Шпее осталось недолго: он погиб на крейсере «Шарнхорст» в бою на Фолклендах в декабре 1914 года. Вместе с ним погибли двое его сыновей, молодых офицеров флота.

Вице-адмирал Максимилиан фон Шпее

Британский броненосный крейсер «Монмут» в тихоокеанских водах



Прямого приказа идти на столкновение с германской эскадрой не было, но в общем тоне телеграмм из штаба Крэдок уловил намек: да, он должен выступить навстречу эскадре Шпее. Старый «Канопус» в этой миссии был лишним, поскольку его скорость не превышала 12 узлов. Крэдок принял решение оставить «Канопус» с угольщиками, а сам вышел на «Гуд Хоуп», чтобы соединиться с теми крейсерами, что уже прибыли к берегам Чили. По пути он отправил сообщение в Адмиралтейство: «Ссылаясь на приказание в телеграмме Адмиралтейства, полученной 7 октября, отыскать неприятеля и наше желание скорейших успехов, считаю, что будет невозможно отыскать и разбить неприятельскую эскадру, действуя совместно с тихоходным «Канопусом». «Канопус» оставляется мной для конвоирования угольщиков. Приказал

«Дифенс» после приема угля в Монтевидео присоединиться ко мне. Под влиянием опыта 6 августа почтительнейше прошу оставить попытки препятствовать операциям «Карлсруэ», пока не прибудет крейсер с большим ходом».

Когда Крэдок со своей эскадрой шел вдоль побережья на юг, Шпее получил сообщение: возле Коронеля замечен «Глазго». Контр-адмирал решил отрезать крейсер от британской эскадры и вышел в этот район в полном составе своих кораблей.

Вечером 1 ноября возле мыса Коронель противники наконец встретились.

БИТВА

Крэдок только что получил сообщение от капитана «Глазго»: поблизости замечен «Лейпциг». Он двинул свои корабли в этот район, чтобы перехватить герман-

ский рейдер. Море было беспокойно, на грани шторма, ветер достигал силы в 6 баллов.

Британцы шли строем пеленга, в поиске, как им казалось, одиночного немецкого корабля. Немцы двигались им навстречу, с той же целью, с тем же заблуждением. Когда оказалось, что вместо двух кораблей здесь встретились две эскадры, оба адмирала тотчас начали готовиться к бою.

Британские крейсера начали перегруппировку. Расположившись в кильватерном строю за «Гуд Хоуп», они развернулись на юг. Немецкий строй сделал то же самое. Скорость британской эскадры была несколько меньше немецкой, поскольку «Отранто» не мог превысить 17 узлов. Немцы могли идти быстрее, но остались на том же уровне. Всех тормозил «Отранто».

ЛЮДИ ФЛОТА

АДМИРАЛ КРЭДОК



Сэр Кристофер Крэдок (1862-1914) прошел путь от деревенского мальчишки до контр-адмирала Королевского флота Британии. В строю с 13 лет. Служил в Средиземном море, участвовал в сражениях в Китае во время Боксерского восстания (1900). Интервенцию в Китай тогда проводили многие европейские государства, и неудивительно, что британский офицер Крэдок был награжден орденом Короны Пруссии. Звание контр-адмирала он получил в 1910 году, а в 1911-м стал рыцарем Викторианского Королевского ордена. Затем получил назначение командующим Вест-Индской и Североамериканской станцией. Погиб на крейсере «Гуд Хоуп» в ходе сражения у Коронеля. Отправившись из Порт-Стэнли, он оставил письмо, которое и было отправлено, согласно указанию, после его смерти. Губернатор Фолклендских островов и его помощник сообщили, что Крэдок не ожидал, что выживет после приказа вступить в этот бой. В своем письме он отмечал, что не намерен страдать, как контр-адмирал Эрнест Траубридж, который был отдан под трибунал за неспособность сражаться в сходной ситуации. Памятник адмиралу Крэдоку установлен в Йоркском соборе. Рядом с военно-морской Верфью Норфолка в Портсмуте, штат Вирджиния, находится район, названный в его честь.

Контр-адмирал Кристофер Крэдок. Фото 1914 года, сделано незадолго до гибели

Благодаря своей скорости немецкая эскадра имела одно важное преимущество в этой параллельной гонке: именно немцы могли выбрать, когда начать сближение, — собственно, сам бой. Фон Шпее должен был найти наиболее благоприятный момент, в зависимости от направления ветра и других факторов. Англичанам казалось, что они занимают более выгодное положение, так как солнце, медленно склонявшееся к горизонту, ослепляло немецких артиллеристов, мешая прицеливаться. Немецкие же корабли были как на ладони, ярко освещенные, словно мишени. Однако выбор времени сближения был за немцами, и они открыли огонь, когда ситуация обернулась в их пользу, а именно: солнце ушло за горизонт, стемнело, теперь германские корабли слились с фоном берега, в то время как силуэты британских были хорошо видны на фоне неба. Ровно в 19:00 эскадры сошлись на расстоянии выстрела, и германцы открыли огонь. Их корабли поделили между собой цели: «Шарнхорст» атаковал «Гуд Хоуп», «Гнейзенау» — «Монмут», «Лейпциг» и «Дрезден» отстали, они не открывали огонь, а «Нюрнберг» вообще был невидим в темноте и также молчал. Это не имело значения, поскольку легкие крейсера были не в состоянии вести эффективный огонь из-за сильной качки. «Шарнхорст» попал в «Гуд Хоуп» третьим залпом, выведя из строя его систему управления огнем. «Шарнхорст» давал залпы часто — каждые 15 секунд. Были

задействованы три 210-миллиметровых и три 150-миллиметровых орудия. «Гуд Хоуп» открыл встречный огонь, но с гораздо меньшей частотой — 50 секунд на залп. Впоследствии, обсуждая эти трагические события, немецкие офицеры предположили, что управление артиллерией на «Гуд Хоуп» было неисправно еще до начала боя.

После первого или второго попадания на «Гуд Хоуп» загорелась носовая башня, предположительно от взрыва кордита. Скорее всего, это было действительно так, судя по высокому столбу пламени, хотя теперь уж никто не объяснит истинную причину взрыва.

Исход боя стал ясен с первых же минут. И «Монмут», и «Гуд Хоуп» не могли вести огонь по кораблям-невидимкам. Заняв при свете дня выгодные позиции, считая, что будут работать, как на стрельбище, они сами превратились в мишени после захода солнца.

Около восьми часов «Гуд Хоуп», чье положение определялось только по зареву пожаров, внезапно исчез. Хотелось бы верить, что команда каким-то образом справилась с огнем. Увы, это было не так. В это время крейсер уже затонул.

«Монмут» также был охвачен пламенем, хотя еще до начала боя по семафору с флагмана всем кораблям был отдан приказ: выбросить за борт любые горючие предметы.

«Глазго» лишь слегка потрепало: только одно из шести попаданий было серьезным. В 20:00 его капитан решил выйти

из боя, поскольку догадывался о судьбе флагмана, ушедшего в темноту, а его орудия были бессильны против германцев. «Монмут» тем временем просигнализировал, что имеет пробоину в носу и будет продолжать идти задним ходом. Капитан «Глазго» почему-то прошел мимо, не оказывая помощь тонущему кораблю.

«Монмут» получил сильный крен на левый борт. Отставший к тому времени германский «Нюрнберг» оказался благороднее. Он предложил «Монмуту» сдаться, но тот не спускал флаг. «Нюрнберг» произвел несколько выстрелов, время от времени прекращая огонь, выжидая, чтобы гибнущий «Монмут» все же проявил благоразумие... Нет, не проявил и вяло продолжал бессмысленный бой. Крейсер пытался развернуться, чтобы стрелять с дееспособного правого борта, но левый был уже разворочен немцами. Пробоина хлебнула воды, «Монмут» перевернулся и быстро затонул.

ПОСЛЕ БИТВЫ

Бой длился около 50 минут. Немецкий линкор «Шарнхорст» с легкостью перенес три попадания: два 102-миллиметровых снаряда с «Глазго» и один 76-миллиметровый с «Гуд Хоуп». Ни один человек не пострадал. «Гнейзенау» получил четыре попадания, одно оказалось существенным. Снаряд вызвал пожар в барбете 210-миллиметровой башни, которую заклинило, правда, всего на несколько минут. Двое матросов были ранены. Это все — легкие германские >>



«Шарнхорст» атакует «Гуд Хоуп», на заднем плане горящий «Монмут»



Британский корабль тонет во время битвы при Коронеле. Немецкий плакат, 1914 год

крейсера остались невредимыми. До сих пор остается загадкой, почему ни британцы, ни немцы не проводили спасательных работ. По этой причине в ледяной воде из экипажей «Гуд Хоупа» и «Монмута» не выжил никто. Среди погибших британских моряков был и пятидесятидвулетний контр-адмирал Кристофер Крэдок.

ПОПЫТКИ ОБЪЯСНЕНИЯ

Главная причина гибели людей заключалась в ошибках стратегии англичан. Действия штаба и адмирала были несогласованными, отчего на стороне германской эскадры выявилось большое преимущество в артиллерии. Против

современных германских крейсеров, зарекомендовавших себя как лучшие стрелки флота, о чем знали все, были выставлены устаревшие корабли с экипажами, набранными в основном из резервистов.

Нельзя было назвать блестящей не только стратегию, но и тактику британцев. Адмиралтейство заявило, что решение Крэдока принять бой «было внушено высшей преданностью Крэдока духу и традициям британского флота». Традиция не спускать флаг перед более сильным противником была сильна и устойчива. Это отметили и немцы, отдав долг мужеству моряков Королевского флота.

Британский военно-морской историк Херберт Вильсон писал, что, скорее всего, Крэдок «ставил перед собой цель даже ценой гибели собственных кораблей нанести тяжелые повреждения германским крейсерам, которые заставили бы их прекратить рейдерство. Но в сложившихся условиях эта задача была невыполнимой». 1 ноября 1914 года в истории британского флота произошло немыслимое событие: впервые более чем за 100 лет английская эскадра была разгромлена в морском бою. Правда, запас живучести крупнейших в мире военно-морских сил был огромным. Через месяц они взяли реванш за Коронель, уничтожив флотилию Шлее в сражении у Фолклендских островов, но это уже другая история... **С**

ФАКТ ИСТОРИИ



Гибель «Монмута»

ПОГИБШИЕ КОРАБЛИ

Крейсер «Гуд Хоуп» имел две паровые машины тройного расширения, вкуче с 43 паровыми котлами Бельвилля. На 10 узлах он мог автономно пройти 8200 миль. Его броневой пояс имел толщину 152 миллиметра, а боевая рубка — 305 миллиметров. Главные орудия стреляли максимально на 14 200 метров, а пушки среднего калибра — на 11 200 метров. «Гуд Хоуп» был флагманом Первой и Второй крейсерских эскадр Атлантического флота, переведен в резерв, но с началом войны вернулся в строй. Экипаж составлял 900 человек. Все они погибли у Коронеля.

Крейсер «Монмут» был представителем крупнейшей в мире серии броненосных крейсеров I класса, состоящей из 10 кораблей. «Монмут» и его братья должны были нести службу в китайских водах. Водоизмещение, защита и вооружение были значительно уменьшены, так как условием конструкции предписывалось прохождение Суэцкого канала при полной угольной загрузке. Расстрел «Монмута» в битве у Коронеля показал один из существенных недостатков серии: шесть из десяти 152-миллиметровых орудий на нижнем ярусе были бесполезны в свежую погоду и не могли адекватно ответить германской атаке (вес бортового залпа в 408 килограммов даже при небольшом волнении снижался до 272). Погиб весь экипаж корабля — 735 человек.

РЕВОЛЬВЕРНЫЕ ПУШКИ ГОЧКИСА

Автоматические орудия малого калибра предназначались для отражения атак минных катеров. Такие пушки были распространены в конце XIX века и состояли на вооружении флотов Франции, Великобритании, США, России других стран.

Боевая и учебная практика показывали, что расстояние, на котором может быть замечена минная шлюпка, составляет около одного километра. Такую дистанцию она проходила за 3,5 минуты. За это время орудие крупного калибра могло сделать только один выстрел. Он мог быть последним для огромного, хорошо вооруженного корабля, к которому неумолимо и быстро приближается катер, размером сравнимый с пчелой. Очевидной была необходимость в разработке новой конструкции, и девизом ее стала скорострельность, то есть возможность выстрелить за отпущенные минуты множество раз.

Версий оружия было несколько, но в итоге самой простой и надежной оказалась пушка Гочкиса. Проблемами других моделей были сложность механизмов перезарядки и перегрев ствола. Гочкис предложил вращающиеся стволы и принципиально изменил принцип подачи боеприпаса (поочередный, а не одновременный). Патроны были помещены в магазин, откуда они под собственной тяжестью попадали в зарядный механизм. Стрелок вращал рукоятку привода, и патрон попадал в верхний ствол, затем стволы проворачивались. За один оборот рукоятки происходил цикл заряжания, выстрела и выброса гильзы.

В первое время многоствольные орудия Гочкиса выпускались без каких-либо станков и крепились на фальшбортах, с возможностью установки высоты по росту стрелка. При испытании первых образцов орудия был выявлен ряд недостатков. После доработки в июле 1873 года в Гавре состоялась официальная демонстрация.

Специалисты отметили следующие особенности нового орудия:

- вращение стволов не требует использования сложной конструкции казенника;
- в момент заряжания, выстрела и экстракции патрон оказывается неподвижным, исключая тем самым возможность заклинивания;
- достаточная простота устройства обеспечивается едиными механизмами заряжания, выстрела и экстракции для всех стволов, что обеспечивает легкость ремонта и позволяет в то же время сделать все части достаточно прочными и тяжелыми, чтобы выдерживать высокие нагрузки;
- давление пороховых газов при выстреле воспринимается гильзой



Револьверная пушка Гочкиса, установленная на катере

и неподвижным массивным затвором, который далее распределяет энергию отдачи по всей системе, что позволяет использовать заряды и снаряды, ограниченные только весом и размерами, подходящими для указанного орудия;

- механизмы орудия расположены таким образом, что для разборки и сборки не требуется никаких инструментов, расчет даже невысокой квалификации, состоящий всего из двух человек, может произвести разборку и сборку в течение не более двух минут;
- расчет орудия может состоять из одного человека либо из наводчика и заряжающего;
- орудие обладает достаточно высокой точностью и кучностью стрельбы, его бронебойные снаряды способны пробивать броню толщиной 12-25 миллиметров на дистанции 200 метров, а разрывные наносят серьезные повреждения шлюпкам и малым деревянным судам.

Новое оружие теоретически было способно произвести 60 выстрелов в минуту, и теперь минный катер мог получить не одно, а свыше двухсот попаданий.

Доработанной версией заинтересовался не только французский флот, но и пред-

ставители флотов других стран. В России на Тульском оружейном заводе мастерская по производству орудий Гочкиса была создана в 1887 году. Всего она выпустила 296 пятиствольных пушек. **Е**



Американский инженер-конструктор Бенджамин Беркли Гочкис (1826—1885)

Оформите подписку на всю коллекцию на сайте www.deagostini.ru и получите замечательные подарки!



НАБОР МИНИ-ПИЛ И АППЛИКАТОРОВ



МИНИ-ЗАЖИМЫ ПРИ ОПЛАТЕ БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ



ЛУПА ДЛЯ МОДЕЛИЗМА С КОМПЛЕКТОМ СЪЕМНЫХ ЛИНЗ



ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ ПОДСТАВКА

Для белорусских читателей: заказ пропущенных номеров возможен на сайте www.deagostini.by

В ВЫПУСКЕ № 29
ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ:



★ БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР
«ДЮПУИ-ДЕ-ЛОМ»

★ ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА.
СРАЖЕНИЕ У ФОЛКЛЕНДСКИХ ОСТРОВОВ

★ ЗЕНИТНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

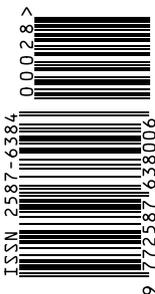
★ ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ВАШЕЙ МОДЕЛИ:

- A. Березовые планки 1.5×5×300
- B. Березовый шпон 0.5×5×300 мм
- C. Спасательная шлюпка



16+



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ