

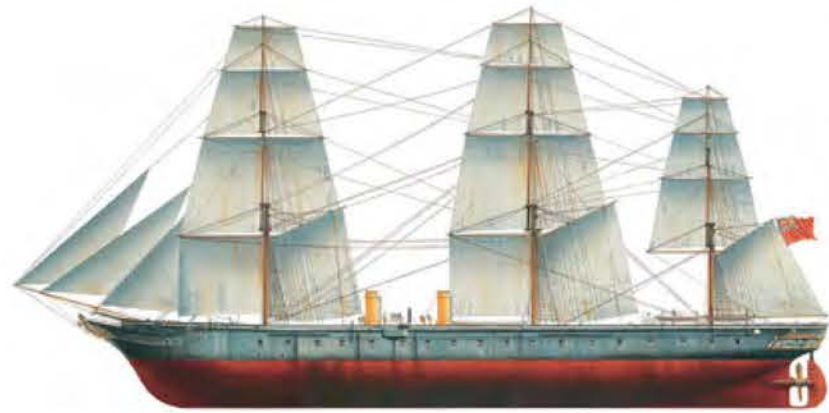
# Черный змей Королевского флота

Сергей Балакин

Фотографии автора и из путеводителя  
по кораблю-музею

Англичане называют «Уорриор» («Warrior» — воин) первым в мире броненосцем, открывшим новую эпоху в истории войн на море. Строго говоря, это не совсем так: первым он не был. Но то, что именно этот корабль произвел настоящую революцию в кораблестроении и морской политике, — факт бесспорный.





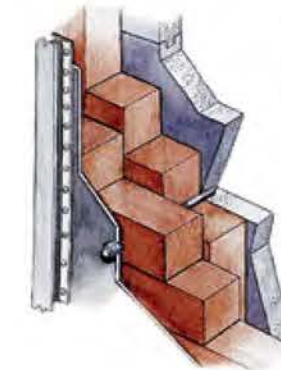
«Уорриор»



«Ла Глуар»



Ядром проекта броненосца «Уорриор» стала цитадель — бронированный «короб» длиной 64,6 м, защищавший пушки и машинное отделение. Цитадель была непробиваемой для новейших пушек того времени даже с близкого расстояния. В носу и корме фрегата броня отсутствовала. «Уорриор» был разделен на водонепроницаемые отсеки, ограничивающие распространение воды в случае повреждения корпуса корабля, — новшество, ставшее возможным благодаря железному корпусу



Бортовая броня цитадели была изготовлена из плит толщиной 114 мм, подкрепленных сзади 450-мм тиковыми брусками. Цитадель весила 1300 т — 1/7 от общего веса корабля

Конец «золотого века» парусных линейных кораблей стал неизбежен после изобретения французским генералом Пексаном так называемых бомбических орудий. Даже их ограниченное применение эскадрой адмирала Нахимова в бою при Синопе произвело огромное впечатление: беззащитность деревянных судов перед мощными разрывными снарядами пушек нового поколения уже не вызывала сомнений. Напрашивался логичный и фактически единственный выход — навесить на деревянные борты боевых кораблей железную броню. Однако скептики возражали: дополнительный гигантский вес такой защиты крайне негативно отразится на мореходных качествах судна, уменьшится допустимая нагрузка, отведенная на вооружение и запасы. Отчасти эти опасения подтвердились в ходе эксплуатации первых броненосных парусно-паровых батарей, построенных в Англии и Франции в годы Крымской войны. Обшитые броней деревянные суда не устраивали моряков

ни по скорости хода, ни по мореходности, ни по дальности плавания. Разумеется, они никоим образом не могли заменить линейные силы флота.

Но в 1858 г. во Франции началось строительство первого действительно мореходного броненосца «Ла Глуар». Этот корабль, спроектированный под руководством выдающегося кораблестроителя Дюпюи де Лома, по существу представлял собой типичный парусно-паровой линейный корабль того времени, но весь его надводный борт прикрывали 110-мм плиты из кованого железа. Из-за избыточного веса брони пришлось уменьшить вооружение: корабль имел лишь одну орудийную палубу и, несмотря на свое внушительное водоизмещение, по внешним признакам значился фрегатом. В целом «Ла Глуар» — это своего рода компромисс, переходный проект от деревянного линейного корабля к броненосцу. Но при всей архаичности конструкции, благодаря большому размеру, броневой защите и довольно мощному вооружению из 36 нарезных 50-фунтовых пушек, он являлся грозным

противником, значительно более сильным, чем любой из трехдечных кораблей 1-го ранга британского флота.

Весть о закладке «Ла Глуара» озадачила Адмиралтейство, поскольку первенство Королевского флота, казавшееся незыблемым, отныне ставилось под сомнение. Ответ на вызов Франции последовал незамедлительно. Им стал «Уорриор» — корабль принципиально нового типа, призванный существенно превзойти по боевым характеристикам любой существующий линкор мира — как находящийся в строю, так и еще только планирующийся к постройке.

Выдавая заказ на проектирование «Уорриора», Адмиралтейство сформулировало три главных тезиса: металлический корпус, мощное вооружение из наиболее тяжелых орудий и высокая скорость хода. Было заведомо ясно, что

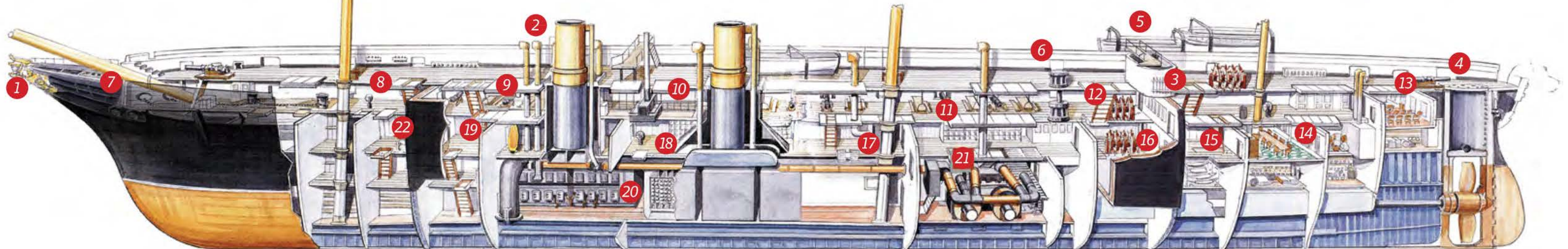
выполнение этих требований приведет к существенному увеличению водоизмещения. Разработку проекта вели главный строитель флота Болдвин Уокер, его помощник Джозеф Лардж и будущий преемник Уокера конструктор Айзек Уоттс.

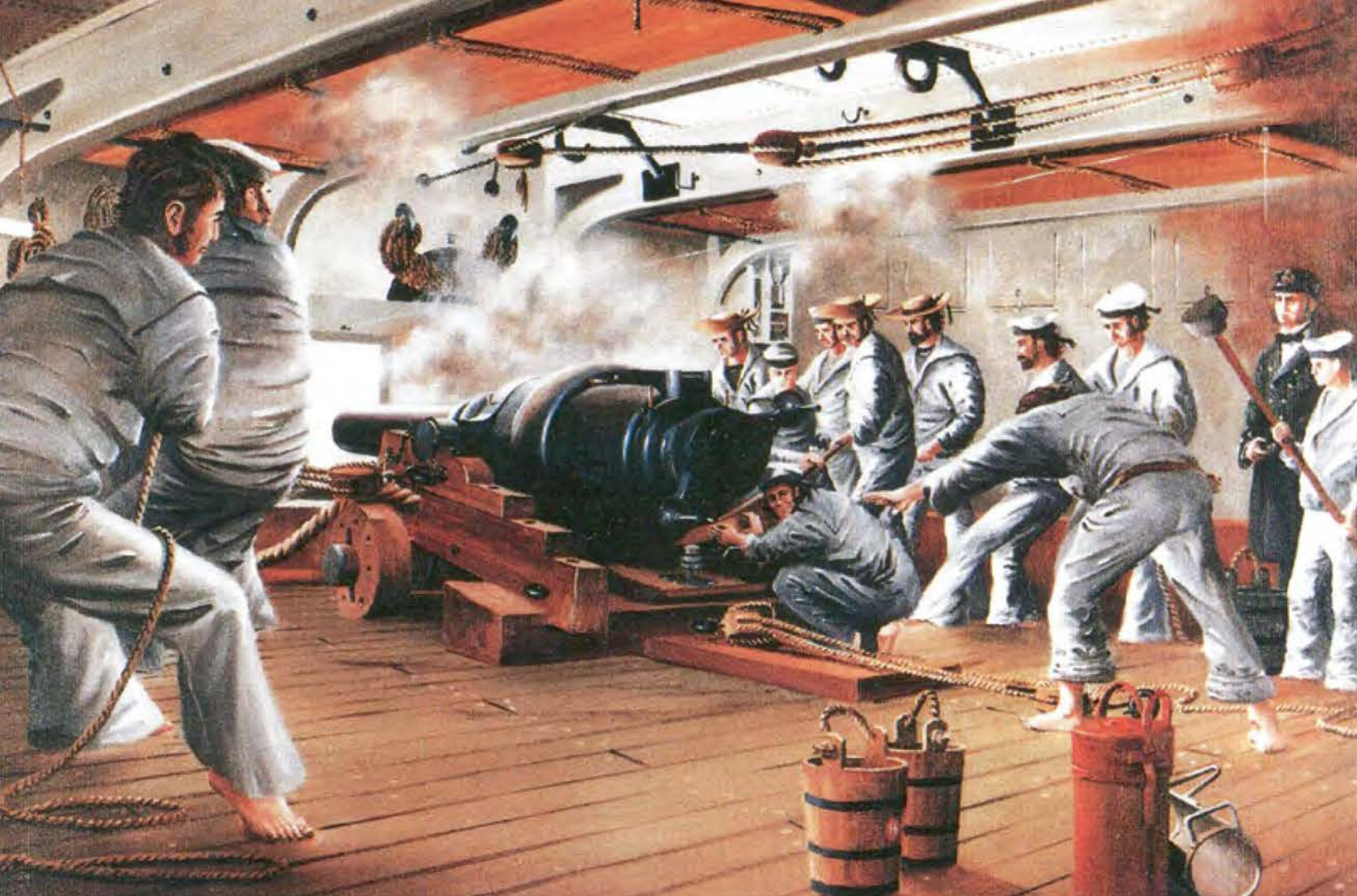
Любопытно, что деревянные парусно-паровые линкоры, к середине XIX в. доведенные до совершенства, в качестве прототипа для нового корабля не годились. Их пропорции, обусловленные деревянной конструкцией корпуса (отношение длины к ширине примерно 4,5:1), не позволяли обеспечить желаемую скорость хода 14–15 узлов, а трехдечное расположение артиллерии в случае защиты ее броней шло вразрез с требованиями устойчивости. Поэтому разработка «Уорриора» осуществлялась, что называется, с чистого листа.

Схема устройства «Уорриора»

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| 1. Носовая фигура              | 6. Шпиль на верхней палубе                        |
| 2. Дымовая труба               | 7. Галюн для команды                              |
| 3. Бронированная боевая рубка  | 8. Цепная палуба — помещение для младших офицеров |
| 4. 110-фунтовая кормовая пушка | 9. Главная пушечная палуба                        |
| 5. Ходовой мостик              | 10. Камбуз  |

- |   |  |
|---|--|
| 11. Командный пост управления повседневной жизнью корабля | 17. Помещение для хранения рома                            |
| 12. Основной рулевой пост                                 | 18. Шахты дымоходов и помещение для хранения дельных вещей |
| 13. Каюта капитана  | 19. Прачечная  |
| 14. Офицерская кают-компания                              | 20. Котлы  |
| 15. Отсек для рундуков младших офицеров                   | 21. Машинное отделение                                     |
| 16. Запасной рулевой пост и склад                         | 22. Клетки для хранения угля                               |





110-фунтовое орудие «Уорриора» ведет огонь

Тщательно реконструированная батарея 68-фунтовых дульнозарядных орудий



На верхней палубе «Уорриора»

Использование железа (так в те годы называли малоуглеродистую сталь) в качестве основного конструкционного материала давало два главных преимущества: во-первых, уменьшало общую массу корпуса (деревянный корпус за счет солидной толщины всех его элементов был заметно тяжелее), во-вторых, позволяло изготовить корпус с большим удлинением без снижения его продольной прочности. В результате отношение длины к ширине получилось невиданным для тех лет — 6,5:1 (для сравнения, на «Ла Глуаре» 4,7:1). Корпус строился с поперечным набором. На протяжении 57 шпангоутов в средней части корпуса имелось двойное дно. В отличие от деревянных судов, в конструкции «Уорриора» были водонепроницаемые переборки, делившие корпус на 14 больших отсеков. Впервые в истории кораблестроения все жизненно важные элементы: машины, котлы, погреба боезапаса, а также угольные бункеры, кладовые и т. п. — находились в изолированных помещениях, что на порядок повышало живучесть судна по сравнению со всеми его предшественниками. Также впервые корпус корабля оснастили скуловыми киями, что благоприятно повлияло на уменьшение бортовой качки узкого корпуса.

В отличие от «Ла Глуара», на котором надводный борт был обшит броней от штевня до штевня, на «Уорриоре» применили другую, цитадельную, схему защиты. Батарея из 26 орудий главного калибра (по 13 на борт)

представляла собой бронированный «ящик», защищенный 114-мм коваными железными плитами на 450-мм деревянной подкладке и поперечными траверсами, тоже толщиной 114 мм. По высоте броня простиралась до верхней палубы и уходила под воду на 1,8 м. Длина цитадели составляла 64,6 м — чуть более половины длины корпуса. Оконечности корабля остались незащищенными. Железное судостроение в то время делало свои первые шаги, и корпус «Уорриора» оказался чрезмерно тяжелым: без брони он весил 4970 т. Английский историк Оскар Паркс справедливо отмечал, что технология судостроения развивалась очень быстро, и уже через несколько лет масса аналогичного корпуса не превышала бы 3300 т. Собственно вес брони на «Уорриоре» составлял 950 т плюс еще 355 т весила деревянная подкладка.

Главная энергетическая установка «Уорриора» — двухцилиндровая паровая машина, горизонтальная, простого расширения — была изготовлена шотландской фирмой «Джон Пенн». На испытаниях она развила мощность 5270 индикаторных лошадиных сил и вместе с машиной второго однотипного с «Уорриором» фрегата «Блэк Принс» в течение долгого времени оставалась самой мощной в мире. Пар вырабатывали 10 коробчатых котлов, сгруппированных в двух котельных отделениях. Запас угля составлял около 850 т. Двухлопастный гребной винт Гриффита был подъемным, но из-за огромного



В наследство от кораблей парусной эпохи «Уорриор» получил полный комплект абордажного оружия, включая капсюльные винтовки и револьверы

веса (вместе с рамой 24 т) требовалось примерно 600 человек (почти весь экипаж, исключая офицеров), чтобы вытащить его из шахты на палубу. На «Уорриоре» по традиции парусного флота все операции по выборке якоря, швартовке, перекладке руля, работе с рангоутом, подъему винта и шлюпок выполнялись вручную, ведь на корабле не было никаких вспомогательных механизмов, кроме одной-единственной помпы с паровым приводом. Паровой шпиль появился на нем только после 12 лет службы.

Несмотря на сверхмощные для своего времени механизмы и оптимизированную под паросиловую установку форму корпуса, создатели «Уорриора» не смогли отказаться от парусной оснастки: такой шаг для конца 1850-х гг. был бы слишком революционным и вряд ли получил одобрение воспитанных на парусных традициях адмиралов. В то же время уже стало ясно, что парусное вооружение для кораблей нового типа отныне является вспомогательным. В итоге был найден компромисс: будучи крупнее самого большого 120-пушечного корабля 1-го ранга, «Уорриор» получил парусную оснастку лишь стандартного 80-пушечного корабля, по тогдашнему регламенту относившегося к третьему рангу. Тем не менее благодаря плавным обводам, жесткости и прочности металлического рангоута «Уорриор» оказался хорошим ходяком и обгонял под парусами своих деревянных «собратьев» с куда большей площадью парусов.

По первоначальному проекту «Уорриор» должен был нести 68-фунтовые гладкоствольные бомбические пушки, но в процессе постройки появилась более совершенная артиллерия — 110-фунтовые казнозарядные орудия Армстронга. Поэтому корабль вступил в строй со смешанным вооружением: на нем установили двадцать шесть 68-фунтовых и восемь 110-фунтовых пушек. В бортовом залпе, разумеется, участвовала половина этой артиллерии.

Строительство корабля велось на верфи «Дитчберн энд Мэйр» (предшественница известной компании «Темз Айрон Уоркс») в Блэкуолле. Закладка «Уорриора» состоялась 25 марта 1859 г., спуск на воду — 29 декабря следующего года. Из-за сильных морозов при спуске возникли проблемы, в результате чего шесть буксиров в течение часа стягивали накрепко примерзший к спусковым полозьям корпус. На испытаниях, состоявшихся 17 октября 1861 г., «Уорриор» развил ход 14,35 узла. Это был безусловный рекорд скорости для боевого корабля под парами. Особенно если учесть, что корабль вышел на ходовые испытания полностью оснащенный и имел полный запас угля.

Вступление «Уорриора» в строй британского флота произвело эффект, схожий с тем, какой полвека спустя произведет знаменитый «Дредноут» (а еще через полвека — атомные ракетные подводные лодки). Все существующие линейные корабли, считавшиеся основой морской мощи

Жизнь моряков проходила на батарейной палубе: за установленными между пушками столами они ели, а в подвесных койках спали

Камбузная печь





На вечной стоянке в Портсмуте

империй, разом устарели, и такое в мировой истории случилось впервые. «Уорриор» в одиночку мог расправиться с целой эскадрой, оставаясь при этом неуязвимым: броня надежно защищала от неприятельских снарядов, а преимущество в скорости позволяло выбирать наиболее выгодную для себя дистанцию боя. Единственным потенциальным противником «Уорриора» на море был «Ла Глуар», вступивший в строй годом раньше. Но и тот сильно проигрывал «англичанину» по размерам (водоизмещение 5617 т против 9137 т), скорости (12 против 14 узлов), живучести и весу бортового залпа. Не говоря о том, что в целом конструкция «Ла Глуара» уже на стадии проектирования выглядела морально устаревшей.

Парадоксально, но по формальным признакам сильнейший корабль мира значился фрегатом и из-за количества пушек должен был относиться к четвертому рангу. Лишь благодаря численности экипажа (707 человек) ему повысили ранг до третьего. Но и это выглядело смешно, так как «Уорриор» превосходил по мощи любой трехдечный корабль 1-го ранга. Стало ясно, что исторически сложившаяся система разделения боевых судов на ранги по числу пушек потеряла всякий смысл. И главной силой флота отныне будут броненосные фрегаты, к строительству которых в 1860-е гг. приступили все ведущие державы мира...

Что касается службы «Уорриора», то она не изобиловала яркими страницами. Первые годы он находился в составе флота Канала (Каналом англичане называют пролив Ла-Манш). После того как в 1860 г. к нему присоединился однотипный «Блэк Принс», эту пару фрегатов нарекли черными змеями среди кроликов, вероятно, имея в виду их непривычно длинные и низкие корпуса черного цвета... В 1867 г. «Уорриор» полностью перевооружили нарезной артиллерией: теперь он нес четыре 203-мм и двадцать восемь 178-мм дульнозарядных орудий. В следующем году он столкнулся с броненосным фрегатом «Ройял Оук». Последний от сильных разрушений спасла носовая фигура «Уорриора», смягчившая удар. При этом деревянный воин потерял свой щит и руку с мечом.

В 1871–1875 гг. «Уорриор» прошел капитальный ремонт и модернизацию, но прогресс в кораблестроении в те годы был стремительным, и на фоне новых броненосцев британский первенец выглядел уже довольно бледно. По завершении работ он в течение трех лет находился в составе 1-й резервной эскадры и совершал ежегодные плавания в Атлантике. В 1878 г., в связи с угрозой возникновения войны с Россией из-за событий на Балканах, «Уорриор» вновь вошел в число кораблей первой линии и взял курс на Константинополь в качестве второго флагмана эскадры под флагом адмирала Генри Бойза

(в прошлом — командира «Уорриора»). А когда политический кризис миновал, летом 1881 г. фрегат посетил Кронштадт, сопровождая прибывшего с визитом в Россию герцога Эдинбургского.

В 1884 г. «Уорриор» разоружили и поставили на прикол в Портсмуте. Постепенно его статус был понижен до уровня блокшива. В 1904 г. его переименовали в «Вернон» и передали торпедной школе для использования в качестве несамоходного учебного судна; в 1916 г. имя изменили на «Вернон III». В 1923 г. старый блокшив исключили из списков флота и продали на слом, но он уцелел и в 1927–1928 гг. был переоборудован в плавучий нефтяной причал в Пемброке. В новом качестве бывший «Уорриор» прослужил более полувека.

Идея восстановить исторический корабль в первоначальном виде начала обсуждаться на правительственном уровне еще в 1960-е гг., но лишь в 1979 г. нашлись необходимые средства, и корпус «Уорриора» был выкуплен у владевшей им нефтяной компании. Восстановительные работы проводились в Хартлпуле и заняли более семи лет. Их по праву можно назвать уникальными, поскольку был воссоздан не только внешний облик первого броненосца, но и почти вся его «начинка», включая паровые котлы, механизмы, артиллерию в закрытой батарее, интерьеры практически всех помещений. Стоимость выполненных работ превысила 5,3 млн фунтов стерлингов. 17 июня 1987 г. «Уорриор» прибыл в Портсмут к месту своей вечной стоянки.

Носовая фигура корабля изображает античного воина с мечом. Ее изготовил скульптор Норманн Гэйчес с о. Уайт — один из последних профессиональных мастеров, специализирующихся на убранстве парусных судов





*«Уорриор» при вступлении в строй поднял красный кормовой флаг, который в то время несли корабли флота Канала. С 1864 г. британский военный флот принял белый флаг с красным крестом Святого Георга, сохранившийся до наших дней; флаг с красным полотнищем стал принадлежностью судов торгового флота*

Ныне «Уорриор» является одним из важнейших экспонатов музейного исторического комплекса Portsmouth Historic Dockyard. Он установлен у пирса напротив старой набережной и железнодорожной станции. Именно с него начинается экспозиция, в которой, помимо прочего, находится и знаменитый трехдечный корабль «Виктори» — флагман адмирала Нельсона в Трафальгарском сражении. В разное время оба корабля считались символами морской мощи Владычицы морей.

Для посетителей открыты практически все помещения «Уорриора»: батарейная палуба, каюты офицеров и кубрики команды, кладовые, котельные и машинное отделение. Все оборудование, вооружение, механизмы, в том числе котлы и машина, изготовлены заново, за исключением некоторых подлинных деталей (например,

задраивающихся дверей в водонепроницаемых переборках). Интересная особенность экспозиции: рядом с воссозданными в натуральную величину механизмами зачастую установлены действующие модели, наглядно демонстрирующие их устройство. Так, в машинном отделении можно посмотреть не только на огромные цилиндры и кривошипы, но и на всю машину в миниатюре и понять ее кинематику в действии. Точно так же наглядно показано и устройство подъема винта при движении корабля под парусами. Надо отдать британским специалистам должное: реконструкция «Уорриора» была выполнена на высоком профессиональном уровне. Ступая на палубу корабля, спускаясь по трапам в нижние помещения, невольно ощущаешь дух давно минувшей эпохи брони и пара.

