

---

**Voennyi**



**Sbornik**

---

Has been issued since 1858.  
E-ISSN 2409-1707  
2019. 7(2). Issued 2 times a year

EDITORIAL BOARD

**Ermachkov Ivan** – Sochi State University, Sochi, Russian Federation (Editor-in-Chief)  
**Anca Alejandro** – Ministry of Defence of Spain, Spain  
**Atanesyan Artur** – Yerevan State University, Yerevan, Armenia  
**Crawford Kent** – Gunnery Fire Control Group, USA  
**Gogitidze Mamuka** – Shota Rustaveli National University, Tbilisi, Georgia  
**Katorin Yuri** – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation  
**Krinko Evgenii** – Southern Scientific Center, Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don, Russian Federation  
**Plachy Yizhi** – Military History Institute of the Ministry of Defence Czech Republic  
**Rzheshhevskii Oleg** – Institute of World History, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation  
**Senyavskaya Elena** – Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation  
**Šmigel' Michal** – Matej Bel University, Banská Bystrica, Slovakia  
**Ter Oganov Nugzar** – Tel Aviv University, Tel Aviv, Israel

Journal is indexed by: **CiteFactor** (USA), **CrossRef** (UK), **Electronic scientific library** (Russia), **ERIH PLUS** (Norway), **Global Impact Factor** (Australia), **Open Academic Journals Index** (USA), **Sherpa Romeo** (Spain), **ULRICH's WEB** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1367/4, Stara Vajnorska str., Bratislava – Nove Mesto, Slovakia, 831 04  
Release date 16.12.19  
Format 21 × 29,7/4.

Website: <http://ejournal6.com/>  
E-mail: [aphr.sro@gmail.com](mailto:aphr.sro@gmail.com)  
Headset Georgia.

Founder and Editor: Academic Publishing House Researcher s.r.o. Order № 20.

© Voennyi Sbornik, 2019

**Voennyi Sbornik**

2019

Is. **2**

---

# Военный сборник

---

Издается с 1858 г.  
E-ISSN 2409-1707  
2019. 7(2). Выходит 2 раза в год

## РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

**Ермачков Иван** – Сочинский государственный университет, Сочи, Российская Федерация (Гл. редактор)  
**Анка Алехандро** – Министерство обороны Испании, Испания  
**Атанесян Артур** – Ереванский государственный университет, Ереван, Армения  
**Гогитидзе Мамука** – Национальный университет им. Шота Руставели, Тбилиси, Грузия  
**Каторин Юрий** – государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация  
**Крауфорд Кент** – Группа управления артиллерийским огнем, США  
**Кринко Евгений** – Южный научный центр РАН, Ростов-на-Дону, Российская Федерация  
**Плахий Йижи** – Военный исторический институт Министерства обороны Чехии, Чехия  
**Ржешевский Олег** – Институт всеобщей истории РАН, Москва, Российская Федерация  
**Сенявская Елена** – Институт российской истории РАН, Москва, Российская Федерация  
**Тер-Оганов Нугзар** – Тель-Авивский университет, Тель-Авив, Израиль  
**Шмигель Михал** – Университет Матей Бэла, Банска Быстрица, Словакия

Журнал индексируется в: **CiteFactor** (США), **CrossRef** (Соединенное королевство), **ERIH PLUS** (Норвегия), **Global Impact Factor** (Австралия), **Научная электронная библиотека** (Россия), **Open Academic Journals Index** (США), **Sherpa Romeo** (Испания), **ULRICH's WEB** (США).

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 831 04, Словакия, г. Братислава – Нове Место, ул. Стара Вайнорска, 1367/4  
Дата выпуска 16.12.19  
Формат 21 × 29,7/4

Сайт журнала: <http://ejournal6.com/>  
E-mail: [aphr.sro@gmail.com](mailto:aphr.sro@gmail.com)  
Гарнитура Georgia.

Учредитель и издатель: Academic Publishing House Researcher s.r.o.  
Заказ № 20.

2019

Is.

2

© Voennyi Sbornik, 2019

Военный сборник



## CONTENTS

### Articles

U.S. Bombing Souts with Japanese Navy Aircraft  
Yu.F. Katorin ..... 54

Biography's Reconstruction of the Tugboat "Antonio López"  
N.W. Mitiukov ..... 67

### Letters to the Editorial

Medium Reconnaissance Ship "Laguna" of the Ukrainian Navy  
A.F. Mitrofanov ..... 74

Ukrainian Combat Boats of the Project 58503 "Centaur-LK"  
A.F. Mitrofanov ..... 80

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
Voennyi Sbornik  
Has been issued since 1858.  
E-ISSN: 2409-1707  
2019, 7(2): 54-66

DOI: 10.13187/vs.2019.2.54

[www.ejournal6.com](http://www.ejournal6.com)

## Articles

### U.S. Bombing Souts with Japanese Navy Aircraft

Yuri F. Katorin <sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup> State university of the sea and river fleet of the name of the Admiral S.O. Makarov, Russian Federation

#### Abstract

The article is devoted to describing the raids on the United States in November 1942 year Japanese Kugisho E14Y1 seaplane with a crew consisting of pilot and observer Fudzito Nabuto instructed a petty-officer Shoji Okuda, launched from submarine I-25, detail directly to both plaque and also traces the evolution of Japanese submarine aircraft carriers, steps to improve their aviation equipment, are characteristics of E14Y1, peculiarities of its storage on the submarine and use as a light bomber, analyzed the results of the raid and its political significance, concludes that the raid was more of a political demonstration, than military action.

**Keywords:** U.S. bombardment by Japanese aircraft, submarine's aircraft, war in the Pacific, raid submarine I-25, aircraft Kugisho E14W1, midshipman Nabuto Fujita.

#### 1. Введение

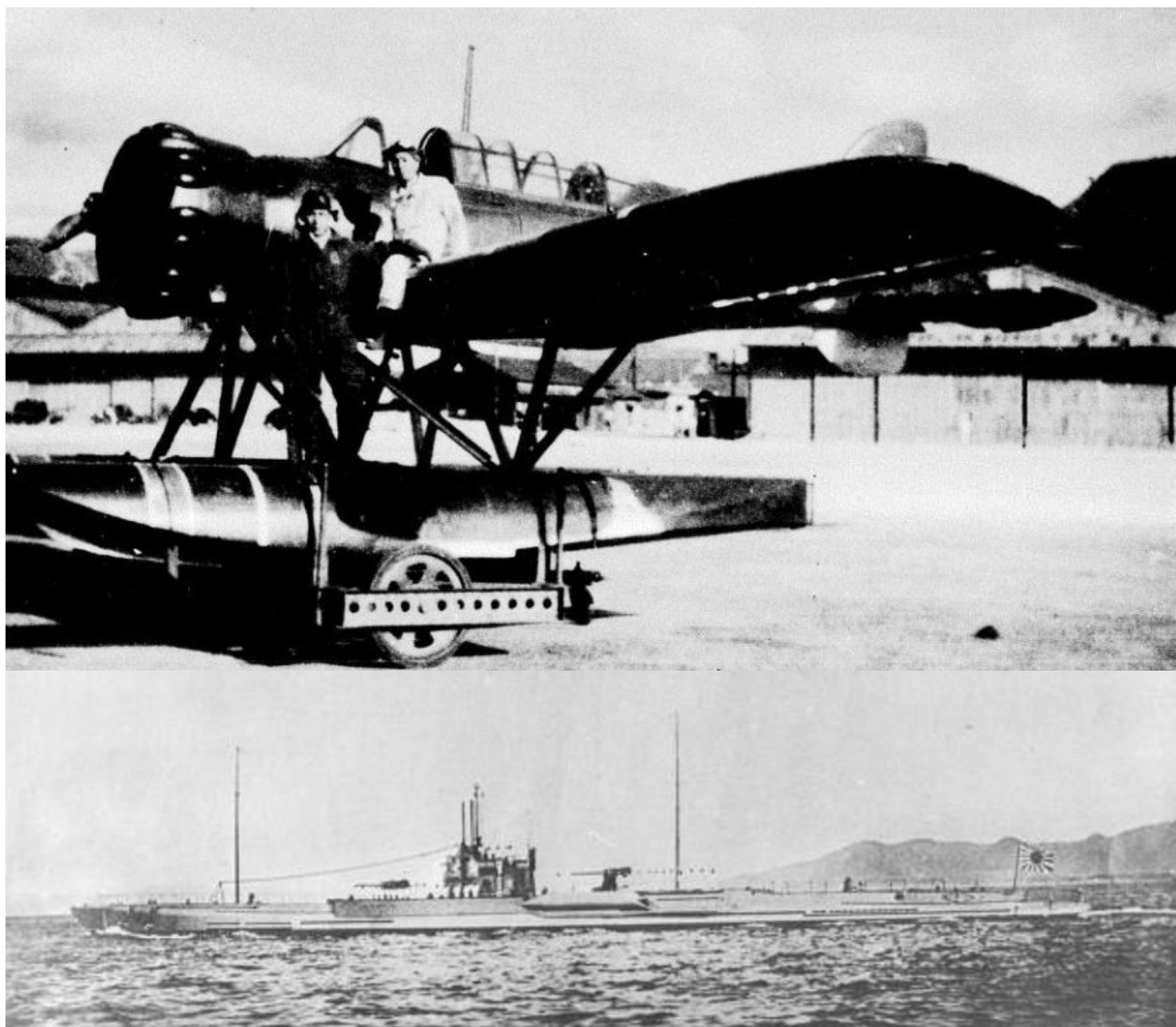
Своего рода аксиомой является фраза: «За время Второй мировой войны ни одна бомба не упала на Америку». Однако это не совсем соответствует действительности. Чтобы это доказать достаточно упомянуть об интереснейшем этапе судьбы гидросамолета Kugisho E14Y1 с экипажем в составе пилота мичмана (дзюнзикана) Набуто Фудзита (Nobuo Fujita; 1911–1997) и наблюдателя петти-офицера (казикана) Содзи Окуда (Shoji Okuda; 1919–1944), который прославился тем, что стал единственным иностранным самолетом, сбросившим бомбы на территорию США в ходе Второй мировой войны (Каторин, Коршунов, 2001: 138). История этого события такова.

Методично готовясь к войне на океанских просторах, японская разведка интересовалась всеми новинками в области военно-морского флота и морской авиации. И поэтому нельзя считать случайным тот факт, что именно японцы перекупили в 1923 году у Америки немецкий самолет для подводной лодки (СПЛ) V-1. В середине 1920-х годов в Японии началось проектирование огромных океанских лодок серии «I», снабженных самолетом-разведчиком. Поступившие на вооружение в 1931–1932 годах шесть субмарин типа «J-M» имели водоизмещение 2920 т и радиус действия 14 000 миль; вооружение их состояло из двух 150-мм орудий и шести торпедных аппаратов, а экипаж насчитывал 92 человека. Первой японской подлодкой, получившей на вооружение аэроплан, стал подводный крейсер I-5. (Околелов и др., 2007: 16).

\* Corresponding author

E-mail addresses: [katorin@mail.ru](mailto:katorin@mail.ru) (Yu.F. Katorin)

Помимо мощного артиллерийского вооружения он оснащался поплавковым гидросамолетом Yokosuka E6Y1 (Тип 91). Чтобы избежать снижения устойчивости при установке на палубе громоздкого ангара для разведывательного самолета, субмарину решили оснастить двумя небольшими ангарами, максимально утопленными в палубу. Самолет размещался в них в разобранном состоянии — в правый убирали фюзеляж, а в левый — крылья и поплавки. Узлы самолета извлекались из ангаров специальным краном (он убирался в проем палубы), а затем собирались на верхней палубе. Сборка занимала 30–40 минут. Правда, даже при незначительном волнении низкорасположенные ангары заливало водой, и извлечение из них гидроплана становилось почти невыполнимой задачей. Согласно проекту E6Y1 должен был стартовать с помощью пневматической катапульты, расположенной за ангарами в кормовой части лодки (Околелов и др., 2007: 17).



**Рис.1.** Экипаж гидросамолета Kugisho E14Y1, бомбивший в 1942 г. США (вверху); японский подводный крейсер I-5 (внизу)

## 2. Материалы и методы

Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература.

Методологической основой работы послужили основополагающие методы объективности, системности и диалектической взаимосвязи явлений, методы историзма, сравнительного анализа и синтеза, способствующие критически-аналитическому



осмыслению событий и фактов далекого прошлого, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки.

Обоснованность и достоверность исследования базируется на основе анализа большого количества мемуаров и литературных источников и обеспечивается научной методологией, комплексным характером исследования, системным подходом и подтверждается строгой логикой выводов в соответствии с поставленными целями и задачами.

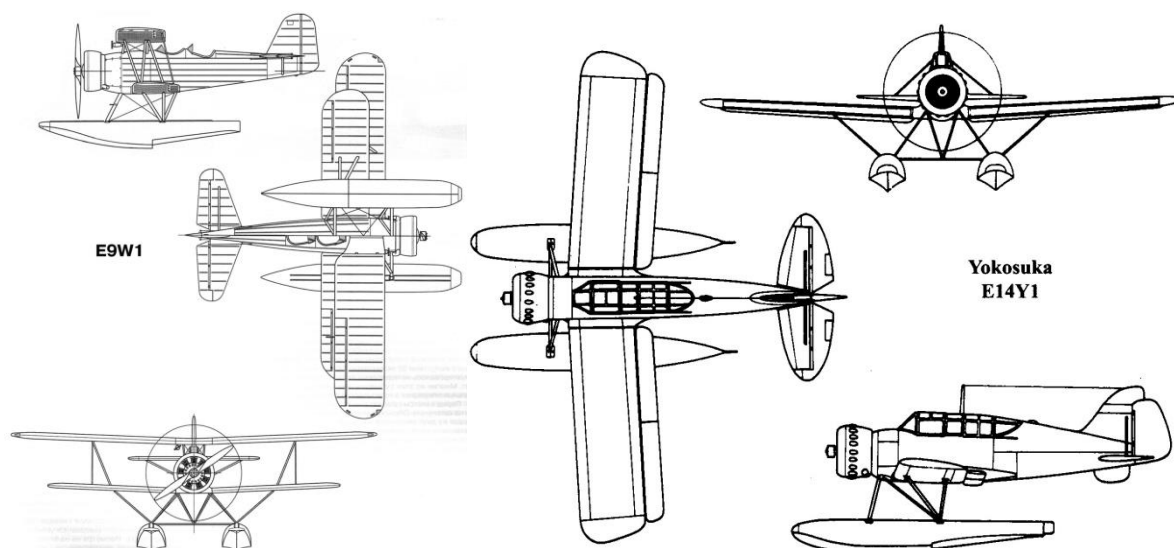
Результаты исследования могут быть использованы в образовательном процессе, а также в качестве справочно-аналитического материала специалистами.

### 3. Обсуждение

В 1934 году были заложены подводные крейсера типа J3, которые значительно отличались от своих предшественников. Одновременно к этому времени конструкторы создали двухместный биплан «Ватабане-Е9W1» с мотором «Хитахи Тэмп» мощностью в 350 л.с. и десятиметровыми крыльями, складывающимися назад. Размеры его как раз подошли под ангары новой лодки. Для размещения в ангара самолет разбирался на 12 частей. Вместе с тем, конструкция Е9W1 была разработана таким образом, чтобы максимально облегчить и ускорить сборку и разборку гидросамолета на палубе. В результате, хорошо подготовленный технический персонал собирал Е9W1 за две минуты, а разбирал за полторы, что было весьма внушительным показателем. В команду обслуживания входило всего три человека: два механика и старший расчета (Campbell, 1985: 234).



**Рис. 2.** Лодочный самолет Е9W1 во время «2-го японо-китайского инцидента»



**Рис. 3.** Схема самолетов E9W1 (слева) и E14W1 (справа)

1250-килограммовый E9W1 имел размах крыльев 9,98 м, длину 7,64 м и обладал неплохими летными данными: максимальной скоростью 233 км/час, потолком 6750 м. Он мог держаться в воздухе более 5 часов. В качестве шасси применялось два однореданных металлических поплавка. Между собой они соединялись продольными балками, а для крепления к нижней части фюзеляжа (в районе соединения с консолями нижнего крыла) использовались М-образные стойки. Из вооружения имелся только 7,7-мм пулемет Тип 92, который находился в кабине наблюдателя и монтировался на шкворневой установке. В качестве обязательного элемента на борту самолета присутствовала радиостанция, с помощью которой поддерживалась связь с подводной лодкой. Единственной войной, в которой довелось участвовать E9W1, стал «2-й японо-китайский инцидент». В августе 1937 года японская армия приступила к активной фазе агрессии против Китая, для чего были привлечены большие силы авиации, включая военно-морскую (Campbell, 1985: 238).

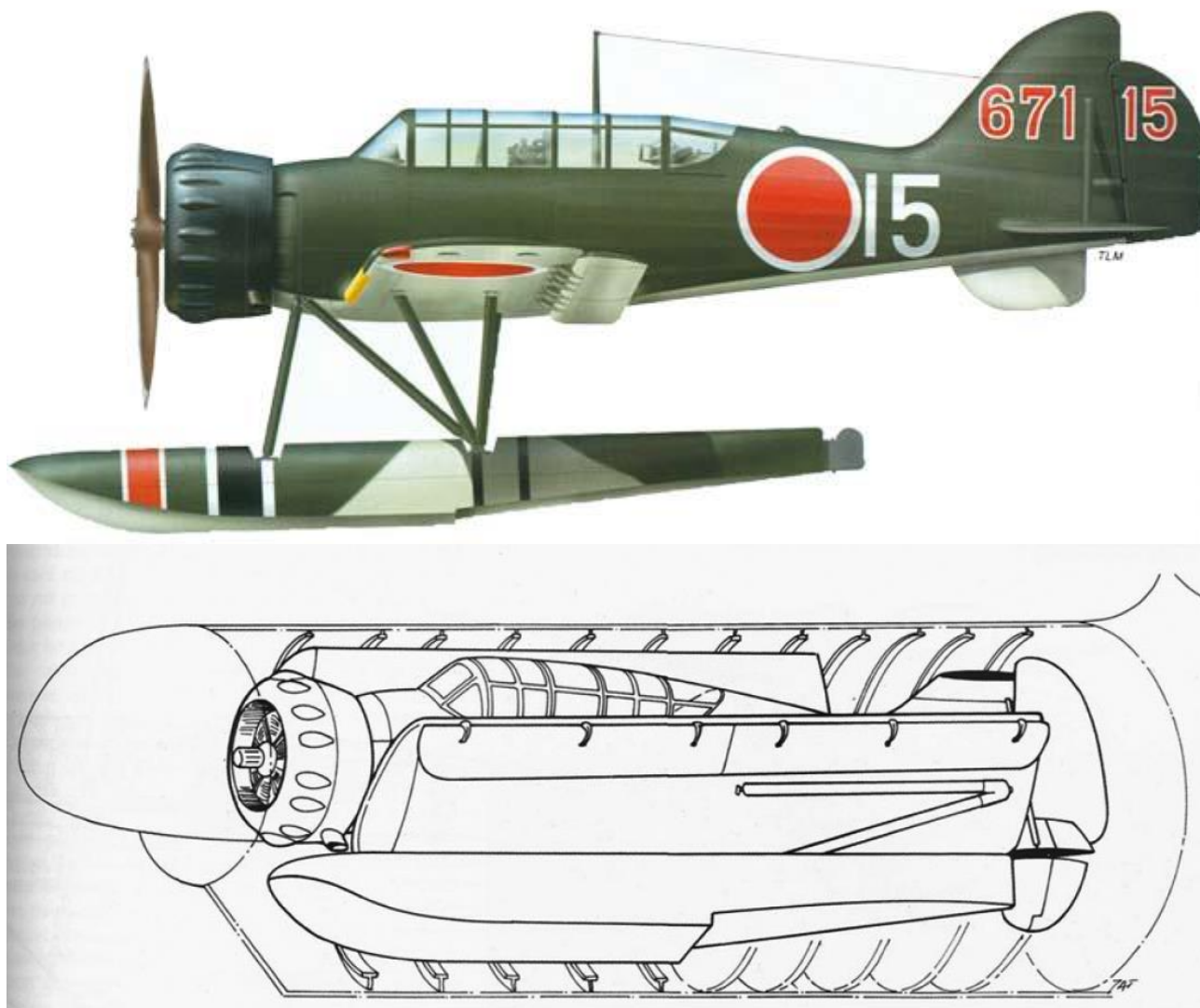
Но служба этого самолета была недолгой: вскоре на смену ему пришел более совершенный моноплан E14W1, созданный фирмой «Йокосука». С 1938 года в состав японского флота стали поступать новые лодки серии «Кайдай I» (Тип KD). Мощные субмарины длиной 102 м, водоизмещением 2440 т, вооруженные помимо одной 140-мм пушки и шести 533-мм торпедных аппаратов разведывательным самолетом. После 1939 года бипланы E9W1 считались устаревшими, поэтому новые лодки оснастили новыми машинами. При этом, авиационное оборудование подверглось кардинальным изменениям. Самолет со сложенными крыльями теперь хранился в едином контейнере-ангаре, а ангар, и стартовую катапульту перенесли на носовую палубу. Ангар располагался теперь перед боевой рубкой и имел с ней единое ограждение. В результате для запуска самолета не требовалось останавливать лодку, напротив, старт гидроплана производился на полном ходу. Правда, садился самолет на воду рядом с лодкой, и на его прием по-прежнему существенное влияние оказывала степень волнения моря (Conway's, 1996: 456).

Боевое крещение E14W1 произошло 7 декабря 1942 года, когда, взлетев с субмарин I-9 и I-15, они отсняли панорамы американской базы Перл-Харбор, только что подвергшейся ударам японской морской авиации. E14Y1, как и его предшественники, был очень компактным двухпоплавковым монопланом со складывающимися консолями крыла и стабилизатором. Двигатель – 9-цилиндровый Hitachi GK2 Tempu 12, воздушного охлаждения, укомплектованный деревянным двухлопастным воздушным винтом постоянного шага. «Глен» (забияка), как прозвали эти машины американцы, весил 1450 кг, имел размах крыльев 11,0 м, длину 8,54 м, мотор «Хитахи Тэмп» позволял ему развивать скорость до 270 км/час и совершать пятичасовые полеты. Вооружение состояло из 7,7-мм турельного пулемета, трех 30-кг бомб и полного комплекта навигационного оборудования.

При отсутствии второго члена экипажа бомбовая нагрузка могла быть доведена до 200 кг. (Соломонов, Кулагин, 2003: 48).

На подводной лодке самолет E14Y1 размещался в сложенном виде в водонепроницаемом ангаре овального сечения высотой 1,4 м шириной 2,4 м и длиной 8,5 м, который располагался на палубе перед боевой рубкой. При этом поплавки отстыковывались от крыла и фюзеляжа, крылья также отстыковывались и укладывались вдоль фюзеляжа, фиксируясь в таком положении струпцинами. Хвостовое оперение складывалось, стабилизатор с рулем высоты разворачивался вверх, а часть киля – вниз. С момента всплытия подводной лодки до старта E14Y1 с пневматической катапульты проходило 15 минут. Позже, после приобретения техническим персоналом опыта, это время сократилось до 6 минут. После завершения полета самолет производил посадку. Около лодки, поднимался на борт специальным краном, разбирался и помещался в ангар. (Соломонов, Кулагин, 2003: 51).

Эти подводные корабли строились для действия на океанских коммуникациях, а самолеты – для разведки и поиска целей, но события развивались так, что использовать эти крошки пришлось для решения совсем других задач (Каторин, Волковский, 2006: 126).



**Рис. 4.** Японский лодочный самолет E14W1 (вверху) и он же в сложенном состоянии в ангаре (внизу)



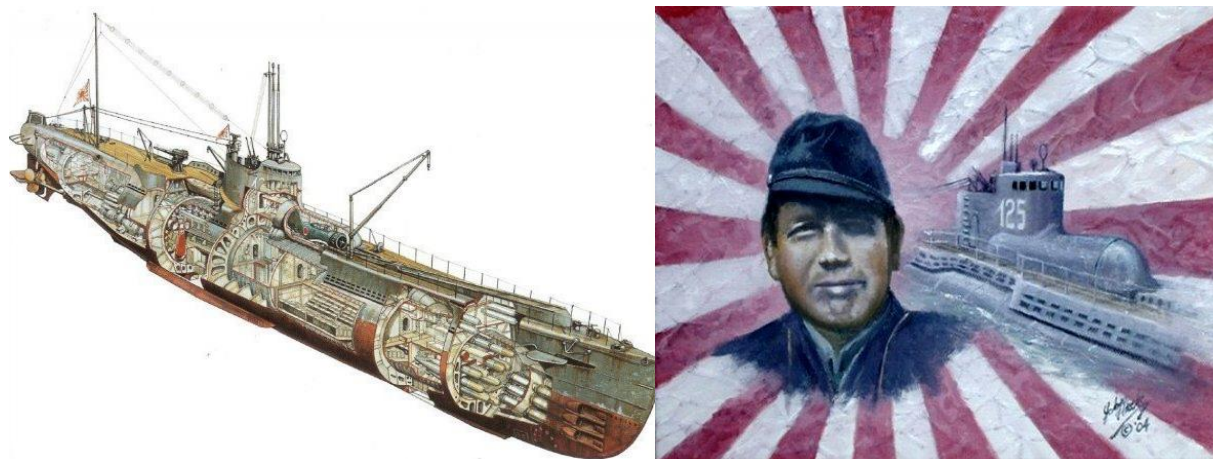
#### 4. Результаты

18 апреля 1942 года со стороны Тихого океана к Токио приблизилось несколько двухмоторных самолетов В-25. На город посыпались бомбы, вспыхнули пожары. Столичная служба ПВО даже не успела среагировать на совершенно неожиданное нападение. Бомбардировщики благополучно проследовали на запад и большая часть их экипажей добралась в Китае до территории, контролируемой гоминдановцами, а позднее вернулась в США. Правда, некоторые упали в море после выработки топлива, а восьмерых летчиков, выпрыгнувших с парашютами над Японией, доблестные самураи обезглавили. Японское командование было в растерянности: каким образом американские В-25А смогли достичь Страны Восходящего Солнца, если все аэродромы, откуда они могли бы стартовать, давно заняты, но вскоре все выяснилось. Самолеты стартовали с палубы авианосца «Хорнет» (Каторин, Коршунов, 2001: 438).

Понятно, что этот налет был в большей степени политической демонстрацией, чем военной акцией. Дело в том, что большие расстояния и трудности взлета с авианосцев тяжелых береговых самолетов, не позволяли им брать значительный бомбовый груз. Кроме того, уж очень велик был риск для боевых кораблей. Господство японского флота в этом районе было полным и безоговорочным. Но Япония находилась тогда в зените своего могущества, и налет на столицу империи был воспринят как пощечина. Уязвленное самурайское самолюбие требовало мести, однако технические возможности страны явно отставали от честолюбивых замыслов ее политиков. Авиация берегового базирования не могла преодолеть просторы Тихого океана; авианосцы, появившись они у берегов Нового Света, были бы тотчас уничтожены – японцы знали о качестве американских радаров. Тогда-то и вспомнили о подводных лодках, оснащенных самолетами (Каторин, Волковский, 2006: 132).



Рис. 5. Авианосец «Хорнет» с самолетами В-25 на борту перед налетом на Токио

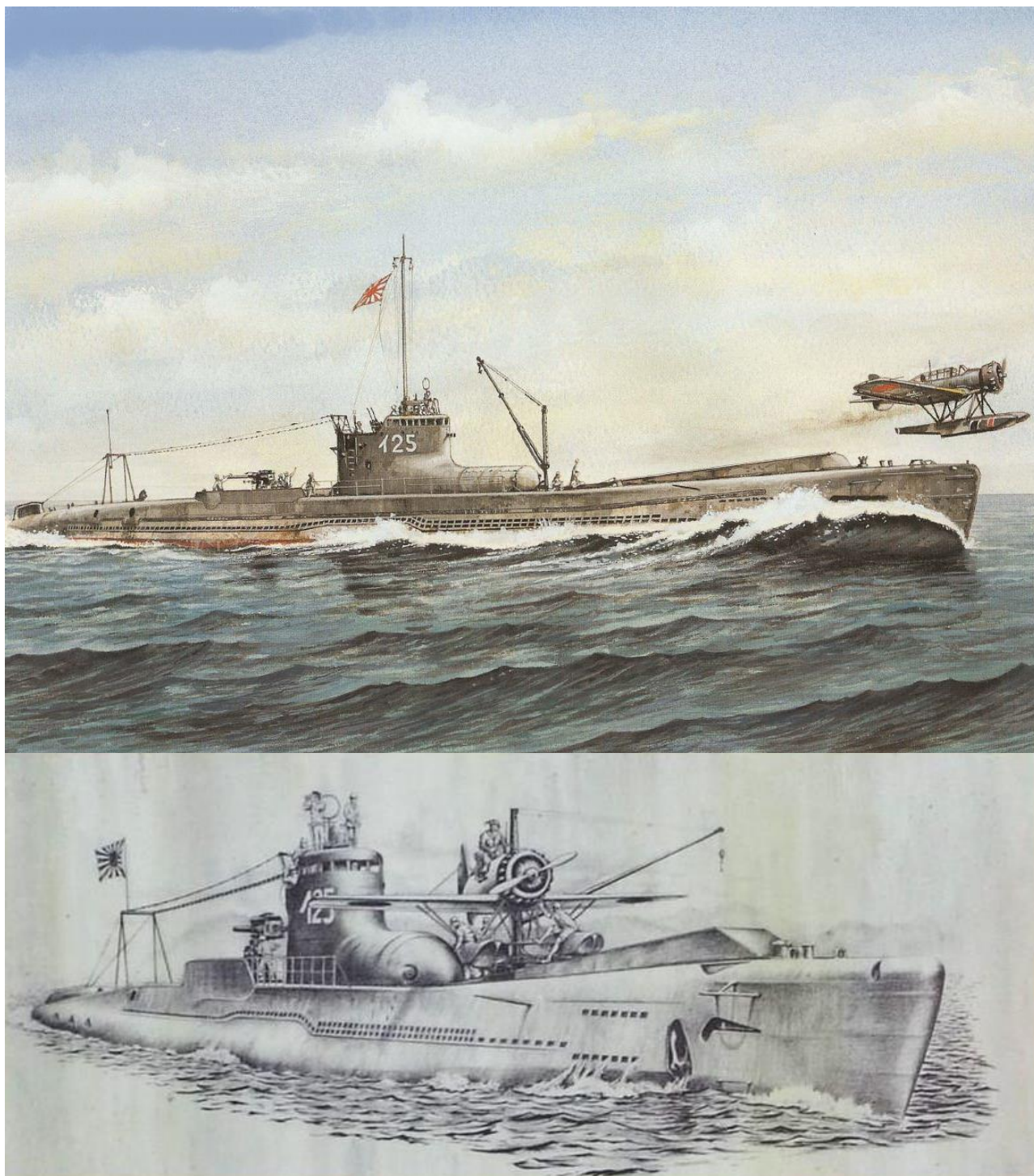


**Рис. 6.** Устройство подводной лодки I-25 (слева); Меиджи Тагами, командир подводной лодки I-25 (худ. John Meeks) (справа)

15 августа 1942 года из военно-морской базы Йокосука к американским берегам под командованием капитана 3 ранга Меиджи Тагами вышла подводная лодка I-25, на борту которой находился самолет, переоборудованный в сверхлегкий бомбардировщик. Задачей E14Y1 (пилот Фудзита и наблюдатель Окуда) должен был стать сброс 76-кг зажигательных бомб на лесные области штата Орегон. Выбор не был случайным. Именно эта субмарина совершила успешный поход к берегам Австралии и Новой Зеландии, вела разведку на севере – у Алеутских островов, оперировала у берегов США, уничтожая торговые суда. Мичман Нубудо Фудзита считался наиболее опытным среди своих боевых коллег и имел самый большой налет часов на самолетах лодочного базирования, а его хладнокровие и мужество в значительной степени облегчали действия личного состава при запуске самолета с катапульты и подъеме его на палубу (Хасимото, 1956: 186).

Чтобы поднять две 76-кг бомбы пришлось всемерно облегчить самолет, с которого сняли все, что только можно, включая пулемет. По другим сведениям, взять две бомбы на E14Y1 удалось за счет того, что Фудзита летал в одиночку, но его мемуары опровергают эту версию. Зажигательные бомбы были заполнены небольшими пластинами белого фосфора, при взрыве они разлетались на большой площади (до 100 квадратных метров) и самовоспламенялись на воздухе с температурой горения до 1500 градусов Цельсия. Конечно, две 76-килограммовые бомбы, которые мог поднимать самолет, не делали его грозным средством нападения, а практическое отсутствие оборонительного вооружения, примитивность навигационного оборудования и низкие летно-технические качества превращали пилота в близкое подобие камикадзе (Robert, 1975: 168).





**Рис. 7.** Старт самолета с подводной лодки I-25 (худ. John Meeks)

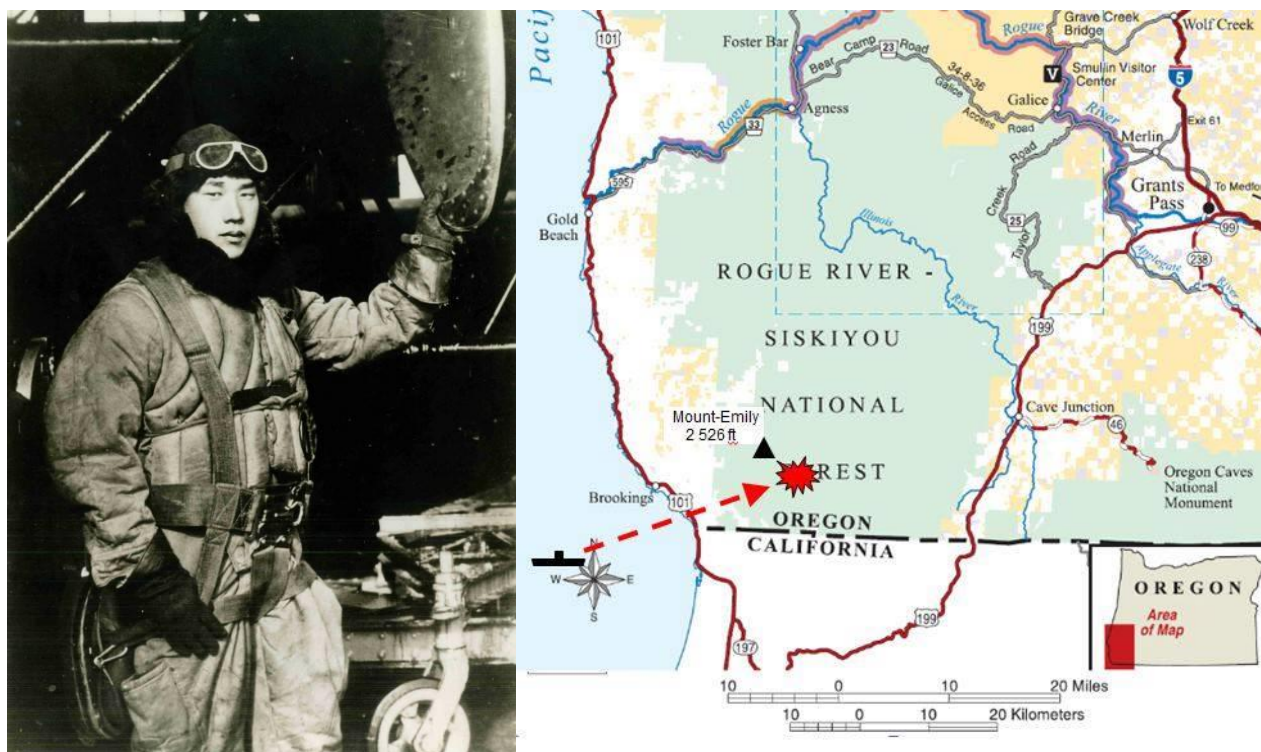
Объектом нападения, учитывая полную беззащитность самолета, выбрали безлюдные лесные массивы Америки. Впрочем, сами японцы утверждают, что решение было принято из других соображений – пара 76-кг бомб не нанесет существенного ущерба заводу или кораблю, а вот пожар, возникший в дебрях леса остановить очень трудно, и иногда сгорают целые города. Возникшая при этом паника помогла бы добиться серьезного пропагандистского успеха, показав, что японская авиация способна наносить удары по Америке (Campbell, 1985: 242).

Тот кто хоть раз в своей жизни видел лесной пожар и знает, что это такое, сразу же согласится, что в этой идее есть рациональное зерно. Тем более, что в ходе подготовки

боевой операции разведке Японии удалось добыть в Канаде подробные карты Западного побережья США в районе мыса Бланко и прилегающих территорий (штат Орегон).

В одну из ночей 9 сентября 1942 года, незадолго до рассвета, I-25 всплыла у побережья штата Орегон, стала против ветра, и катапульта подняла в воздух гидросамолет, который взял курс на мыс Бланко. Через час пилот, мичман Фудзита, убедился в том, что достиг цели. Земля грозного противника, который кичился своей неуязвимостью, простиралась под матерчатыми плоскостями его самолета. «Солнце уже золотило облака, когда, пролетев 50 миль (около 90 км.), я приказал Окуде сбросить первую бомбу, а через 5-6 миль вторую — вспоминал Фудзита. — Яркое пламя отметило взрывы наших бомб, а от места падения первой уже струился дымок». Через несколько минут два столба густого дыма поднялись над лесом, а еще через час «Глен» благополучно приводнился у борта подлодки. В воспоминаниях Фудзита 1962 года еще есть трогательная сцена, достойная патриотических кино-агиток 1940-х, с напутствием Тагами: «Сегодня мы творим Историю, Нобуо, — сказал пилоту командир лодки, — Мы им покажем, кому принадлежит Тихий океан — Империи восходящего солнца!» Фудзита, по его словам, пустил слезу (Хасимото, 1956: 188).

Американские лесники сразу обнаружили пожар, а один из них доложил, что слышал звук пролетавшего аэроплана. Вызванные на место сотрудники ФБР сумели обнаружить фрагменты обеих бомб (Tadeusz, 2002: 128).



**Рис. 8.** Мичман Набуто Фудзита у своего самолета (слева); схема налета мичмана Набуто Фудзита на штат Орегон (справа)

После посадки гидросамолет быстро разобрали. Когда технический экипаж уже укладывал его в ангар, над подводной лодкой пролетел патрульный самолет береговой охраны США A-29 Hudson. Тагами скомандовал срочное погружение, и эта расторопность спасла I-25 — лодка успела нырнуть на 70 м. После посадки пилот доложил капитану 3 ранга Мейдзи Тагами об обнаружении двух американских судов. Капитан решил немедленно взять курс на перехват, но тут появились самолеты противника, а затем и эсминцы, которые всю ночь вели поиск в этом районе и сбрасывали глубинные бомбы. «Фортуна вновь оказалась милостива к нам, весь день мы слышали разрывы глубинных бомб и шумы присланных на охоту за нами эсминцев, — продолжал Фудзита, — но все это происходило вдалеке, и взрывы не затронули лодку» (Гусев, 2013).



Только через 20 дней, уже после захода солнца (японцы решили сменить тактику) был совершен второй налет – на этот раз атаке подвергся район к востоку от Порт Ор-форд. На маршруте к цели проблем не возникло. Ориентируясь по компасу и работающему, несмотря на военное время, маяку на мысе Бланко, Фудзита пересек береговую полосу и направился вглубь материка. Вновь предоставим слово японскому летчику: «Пролетев полчаса, мы сбросили вторую пару 76-килограммовых бомб, оставив на земле два очага огня». Однако на обратном пути пилот заблудился. Кружась над водой, Фудзита уже подумывал о том, чтобы вернуться к берегу и обрушить свой самолет на какой-нибудь объект. Но тут, как это ни парадоксально, его спасло плохое техническое состояние I-25: лодка оставляла за собой масляный след, именно по этому следу и нашел ее летчик. Посадку на воду вблизи субмарины пришлось делать буквально на последних каплях горючего. Через несколько минут гидроплан был в ангаре, а Фудзита докладывал командиру о приключениях (Robert, 1975: 136).

Хотя еще оставались 2 бомбы, но командир лодки, потопив торпедами два крупных танкера, решил не искушать судьбу и взял курс домой. 11.10.1942 г. на подходах к Сан-Франциско он обнаружил идущие в надводном положении советские подлодки Л-15 и Л-16. I-25 вышла в торпедную атаку и потопила Л-16 (капитан-лейтенант Д.Ф. Гусаров). С Л-15 заметили перископ и успели обстрелять его, выпустив 5 снарядов из 45-мм орудия. Вряд ли можно говорить о злом умысле. Тагами не знал о переходе советских субмарин, который, понятно, держали в секрете, а наши подводные лодки имели несчастье походить силуэтом на американские, типа «С». Скорее всего, японцы приняли Л-16 за американскую ПЛ – СССР и Япония на тот момент не находились в состоянии войны. В конце октября I-25 отшвартовалась в Йокосуке (Платонов, 1998: 54).



**Рис. 9.** Капитан-лейтенант Дмитрий Федорович Гусаров (1912–1942) командир ПЛ Л-16

Результаты налетов оказались даже лучше, чем ожидали сами японцы: возникли два сильнейших пожара. Огонь уничтожил целые поселки, погибло несколько человек. Однако от применения лодочных самолетов пришлось отказаться: японцы прекрасно понимали – то, что Фудзита заблудился, вовсе не случайность. Случайность – то, что он сумел найти лодку. Кроме того, американским властям удалось не допустить утечки «ненужной информации», и паники среди населения, на которую в основном и рассчитывали японцы, не возникло. Налет решили повторить на более совершенных машинах. Сам пилот, налетав на разных типах СПЛ более 4000 часов (!), дожил до глубокой старости, и после войны



владел в префектуре Ибараки, близ Токио, небольшой фирмой, разорился, работал клерком в компании по производству электропровода (Каторин, Коршунов, 2001: 142).



**Рис. 10.** Фудзито со своим самурайским мечем, хранившимся в семье более 400 лет (слева); Меч Фудзито в городском музее Брукингса (справа)

Фудзита в 1962 году посетил пострадавший от пожара городок Брукингс в штате Орегон, ибо к его крайнему удивлению, жители города пригласили его быть главой их ежегодного Фестиваля Азалий. Орегонцы хотели улучшить американско-японские отношения, и люди в Брукингсе собрали \$ 3000 ему на билет. Они приняли Фудзиту в своем городе с распростертыми объятиями, и экс-пилот был так польщен, что извинился перед старожилками за причиненные в 1942 году неприятности, подарил свой самурайский меч, хранившийся в семье более 400 лет, вручил деньги на покупку книг о Японии, и даже посадил несколько деревьев в районе, на который он сбросил свой опасный груз. Этот мелодраматический жест так растрогал сентиментальных орегонцев, что они приглашали дедушку Фу еще трижды в Брукингс. Мало того, городской совет... объявил его послом доброй воли, и присвоили звание почетный гражданин города. Конечно политкорректность вещь хорошая, но всему же есть предел?

## 5. Заключение

Историческая бомбардировка территории Соединённых Штатов бортовым гидросамолетом «Кугишо» E14Y1 («Глен») с лодки I-25 оказала большой психологический эффект прежде всего на японскую сторону – как ответная мера на бомбардировку Токио. Она оказалась единственной в ходе всей Второй мировой войны. Экипаж японской субмарины под командованием Мейдзи Тагами, пилот Нубудо Фудзита и его наблюдатель Содзи Окуда навсегда вошли в Мировую историю. Справедливости ради нужно отметить, что I-15 была не первой японской субмариной, нанесшей удар по Америке; в январе 1942 года район Сан-Франциско из своей единственной 76-мм пушки обстреляла японская подлодка Ro-64 (Соломонов, Кулагин, 2003).

Американские же источники описывают рейд I-25 весьма своеобразно: упоминая о налетах, как о событиях, заслуживающих внимания, они, как правило, полностью игнорируют их результаты. Хотя американцы считают этот рейд, как «булавочный укол», но некоторые авторы с ними не согласны. Эти налеты вполне можно рассмотреть и как тренировку к доставке на территорию США бактериологического оружия. Больше налеты не повторяли. Лес на Орегонщине после японского рейда тем не менее горел по крайней мере дважды – еще во время Второй мировой (июль 1945-го) и уже во время Холодной (1951-го).

Как ни странно, ни японского, ни советского следа в пожарах обнаружено не было... (Robert, 1990: 230).

Нубудо Фудзита и Меиджи Тагами оказались единственными из участников исторической атаки на США, кому удалось пережить Вторую мировую войну. Капитан 2 ранга Тогами 7 июля 1943 года передал командование лодкой капитану 3 ранга Tsuneo Shichiji, а сам перешел на штабную должность. После войны он многие годы был капитаном торгового судна. Фудзита до начала 1944 года состоял на активной боевой службе, после чего вернулся в метрополию и стал летным инструктором, а в боевых действиях участия больше не принимал. 3 сентября 1943 года история I-25 завершилась на дне океана в районе Соломоновых островов, когда она была потоплена эсминцем USS Patterson (DD-392). Наблюдатель с гидросамолета E14Y1 Содзи Окуда пережил экипаж лодки более чем на год – он погиб в октябре 1944 года в районе Формозы во время атаки на американский авианосец (Хасимото, 1956).

Некоторые отечественные авторы военно-исторической литературы оспаривают участие в налетах второго члена экипажа – наблюдателя Содзи Окуда, указывают и другие даты собственно самой бомбардировки. Между тем в зарубежной литературе изложенная выше трактовка этого исторического события является преобладающей, а самое главное имеются мемуары самого Фудзито.

### Литература

Гусев, 2013 – Гусев А.Н. Подводные лодки специального назначения. Построенные корабли и нереализованные проекты. М.: Моркнига, 2013.

Каторин, Волковский, 2006 – Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л. Уникальная и парадоксальная военная техника. Том. Книга 1. СПб.: Полигон, 2006.

Каторин, Коршунов, 2001 – Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л. Парадоксы военной истории. СПб.: Полигон, 2001.

Околелов и др., 2007 – Околелов Н.Н., Шумилин С.Э., Чечин А.А. Подводные авианосцы японского флота (история, конструкция, авиационное вооружение) // Морская коллекция. 2007. № 7.

Платонов, 1998 – Платонов А.В. Линейные силы подводного флота. СПб.: Галера Принт, 1998.

Соломонов, Кулагин, 2003 – Соломонов Б., Кулагин К. Подводная авиация страны Ямато // Авиамастер. 2003. №3.

Хасимото, 1956 – Хасимото М. Потопленные. Японский подводный флот в войне 1941–1945 гг. М.: Иностранная литература, 1956. 230 с.

Campbell, 1985 – Campbell J. Naval weapons of World War Two. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1985. 468 p.

Conway's, 1996 – Conway's All the World's Fighting Ships, 1922–1946. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1996. 628 p.

Mikesh, 1975 – Mikesh R.C. Aichi M6A1 Seiran, Japan's Submarine-Launched Panama Canal Bomber (Monogram Close-Up 13). Massachusetts: Monogram Aviation Publications Commonwealth Press Worcester, 1975.

Mikesh, Abe, 1990 – Mikesh R.C., Abe Sh. Japanese Aircraft 1910–1941. London: Putnam Aeronautical Books, 1990.

Januszewski, 2002 – Januszewski T. Japanese Submarine Aircraft // Mushroom Model Publications (Red Series), 2002. № 5103.

### References

Campbell, 1985 – Campbell, J. (1985). Naval weapons of World War Two. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 468 p.

Conway's, 1996 – Conway's All the World's Fighting Ships, 1922–1946. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1996. 628 p.

Gusev, 2013 – Gusev, A.N. (2013). Podvodnye lodki spetsial'nogo naznacheniya. Postroennye korabli i nerealizovannye proekty [Submarines for special purposes. Built ships and unrealized projects.]. М.: Morkniga. [in Russian]

Januszewski, 2002 – Januszewski, T. (2002). Japanese Submarine Aircraft // *Mushroom Model Publications (Red Series)*, № 5103.

Katorin, Korshunov, 2001 – Katorin, Yu.F., Korshunov, Yu.L. (2001). Paradoксы voennoi istorii [Paradoxes of military history.]. SPb.: Poligon. [in Russian]

Katorin, Volkovskii, 2006 – Katorin, Yu.F., Volkovskii, N.L. (2006). Unikal'naya i paradoksal'naya voennaya tekhnika [Unique and paradoxical military equipment]. Tom. Kniga 1. SPb.: Poligon. [in Russian]

Khasimoto, 1956 – Khasimoto, M. (1956). Potoplennye. Yaponskii podvodnyi flot v voine 1941–1945 gg. [Japanese submarine fleet in the war of 1941–1945]. M.: Inostrannaya literatura, 230 p. [in Russian]

Mikesh, 1975 – Mikesh, R.C. (1975). Aichi M6A1 Seiran, Japan's Submarine-Launched Panama Canal Bomber (Monogram Close-Up 13). Massachusetts: Monogram Aviation Publications Commonwealth Press Worcester.

Mikesh, Abe, 1990 – Mikesh, R.C., Abe, Sh. (1990). Japanese Aircraft 1910–1941. London: Putnam Aeronautical Books.

Okolelov i dr., 2007 – Okolelov, N.N., Shumilin, S.E., Chechin, A.A. (2007). Podvodnye avianostsy yaponskogo flota (istoriya, konstruktsiya, aviatsionnoe vooruzhenie) [Submarine aircraft carriers of the Japanese fleet (history, design, aviation weapons)]. *Morskaya kolleksiya*. № 7. [in Russian]

Platonov, 1998 – Platonov, A.V. (1998). Lineinye sily podvodnogo flota [Linear forces of the submarine fleet]. SPb.: Galeya Print. [in Russian]

Solomonov, Kulagin, 2003 – Solomonov, B., Kulagin, K. (2003). Podvodnaya aviatsiya strany Yamato [Underwater aviation of the Yamato country]. *Aviamaster*. №3. [in Russian]

## Бомбардировки США самолетами японского флота

Юрий Федорович Каторин <sup>а, \*</sup>

<sup>а</sup> Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация

**Аннотация.** Статья посвящена описанию налетов на США в ноябре 1942 года японского гидросамолета Kugisho E14Y1 с экипажем в составе пилота мичмана Набуто Фудзито и наблюдателя петти-офицера Содзи Окуда, стартовавшего с подводной лодки I-25, подробно описываются непосредственно оба налета, а также прослеживается эволюция японских авианесущих подводных лодок, этапы совершенствования их авиационного оборудования, приводятся технические характеристики самолета E14Y1, особенности его хранения на субмарине и использования, как легкого бомбардировщика, анализируются итоги налета и его политическое значение, делается вывод, что этот налет был в большей степени политической демонстрацией, чем военной акцией.

**Ключевые слова:** Бомбардировки США японской авиацией, самолеты на подводных лодках, война на Тихом океане, рейд подводной лодки I-25, самолет Kugisho E14W1, мичман Набуто Фудзита.

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [katorin@mail.ru](mailto:katorin@mail.ru) (Ю.Ф. Каторин)

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
 Voennyi Sbornik  
 Has been issued since 1858.  
 E-ISSN: 2409-1707  
 2019, 7(2): 67-73

DOI: 10.13187/vs.2019.2.67

[www.ejournal6.com](http://www.ejournal6.com)


## Biography's Reconstruction of the Tugboat "Antonio López"

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, d, \*</sup><sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA<sup>b</sup> Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation<sup>c</sup> Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation<sup>d</sup> Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

### Abstract

Against the backdrop of the catastrophic defeat of the Spanish fleet in the Spanish-American War of 1898, the battle of Cardenas looks like almost the only bright spot. It was here that the armed tugboat "Antonio López" was able to inflict more losses on the Americans than it received. Based on archival materials and periodical press data, an attempt is made to reconstruct the biography of the tugboat "Antonio López" before and after the Spanish-American War. It is shown that the data of the Spanish Naval Archive "Álvaro de Bazan" allow us to reconstruct the biography of the vessel during the Cuban insurgency in 1895-1898. Information in the Spanish periodicals is extremely scarce, since the ship performed only routine functions in the fleet of the Spanish Transatlantic Company. After the Spanish-American War, the ship was returned to its former owner, and she returned to her usual duties. The last mention of "Antonio López" in the Transatlantic Company dates back to 1900, when it disappears from the registers. The last newspaper report about her dates back to 1899. This circumstance can be interpreted as the sale of the vessel to the Cuban owner in connection with the closure of the Transatlantic company's business in Cuba.

**Keywords:** Spain, Cuba, fleet, Spanish Transatlantic Company, Spanish-American War, Cuban insurgency.

На фоне катастрофического разгрома в испано-американской войне, бой у Карденаса вооруженного буксира «Antonio López» с американским флотом выглядит светлым пятном, поскольку в ходе него удалось нанести повреждения миноносцу «Winslow» (5 убитых, 4 раненых). А учитывая, что на самом буксире в ходе боя было лишь двое раненых, редкая публикация об этой войне обходится без описания боя у Карденаса. За прошедшее с окончания войны время опубликовано практически все, что могло представлять собой хоть какую-то ценность для библиографии: рапорты командиров, воспоминания участников, аналитические исследования и т.д. Один из наиболее детальных разборов боя произведен Сантьяго Каро Гутьерресом (Caro Gutiérrez, 2016).

Но при этом, как ни покажется странным, до сих пор не вышло публикаций о биографии самого буксира. Так в фундаментальной работе «Буксиры и буксирные суда

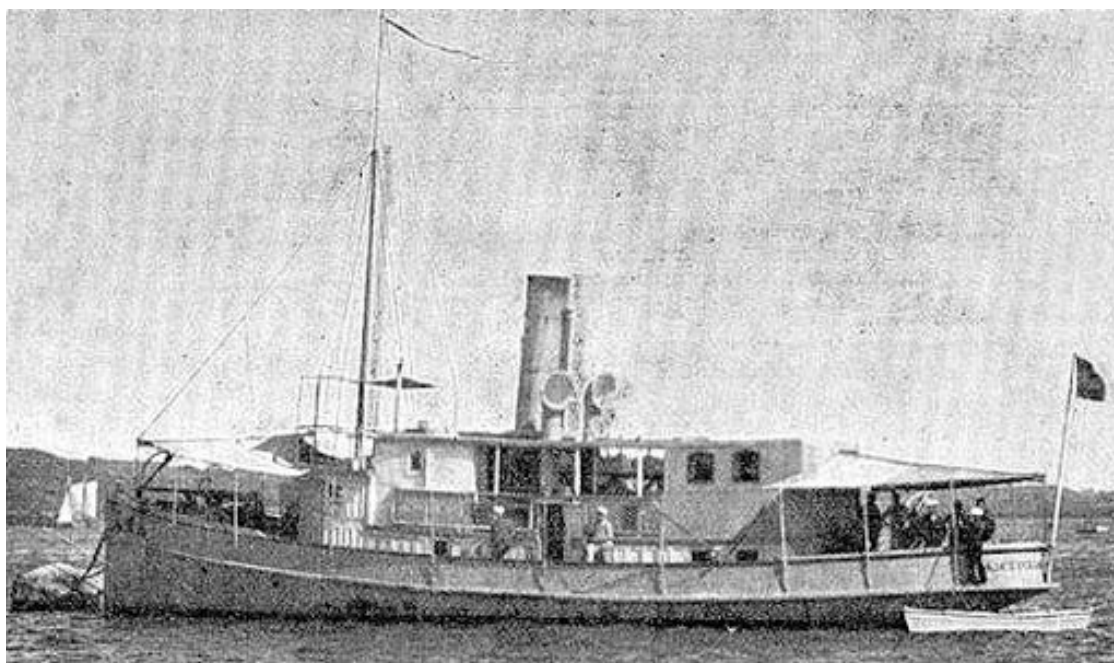
\* Corresponding author

E-mail addresses: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (N.W. Mitiukov)



флота (1860–1940)» (Anca, 2007) имеется лишь указание, что судно построено в Филадельфии в 1883 г. В других аналогичных публикациях зачастую не указано и этого.

Большое значение для реконструкции биографии судна имело появление работы В. Санауха (Sanahuja, 2016), обнаружившего упоминание о буксире в регистре Ллойда 1884 года (American Lloyd's Register of American and Foreign Shipping, 1884). В соответствии с ним международный идентификатор судна был NFBT, регистрационный номер 1825, национальность – Испания. Размерения: длина между перпендикулярами 75,1' (22,9 м), ширина 18' (5,49 м), высота трюма 9,6' (2,93 м), чистый тоннаж 68 т., валовая вместимость 34 брт. Построен в ноябре 1883 г. на верфи American Shipbuilding Co. (в регистре указано как «A. S.V. Co») в Ричмонде, штат Пенсильвания. Владельцем судна числился Ф. Латаса и Со (F. Latasa & Co.). Корпус железный, с тремя водонепроницаемыми переборками. Двигатель двойного расширения с диаметром цилиндров 15" и 26" (381 и 660 мм), ход поршня 22" (559 мм).



**Рис. 1.** Буксир «Antonio López»

Несмотря на то, что собственником судна числится Ф. Латаса и Со, фактически судно эксплуатировала Трансатлантическая компания, которая и передала ее флоту в 1895 г. В регистрах Ллойда «Antonio López» числится в период с 1884 по 1900 гг., после чего пропадает (Sanahuja, 2016).

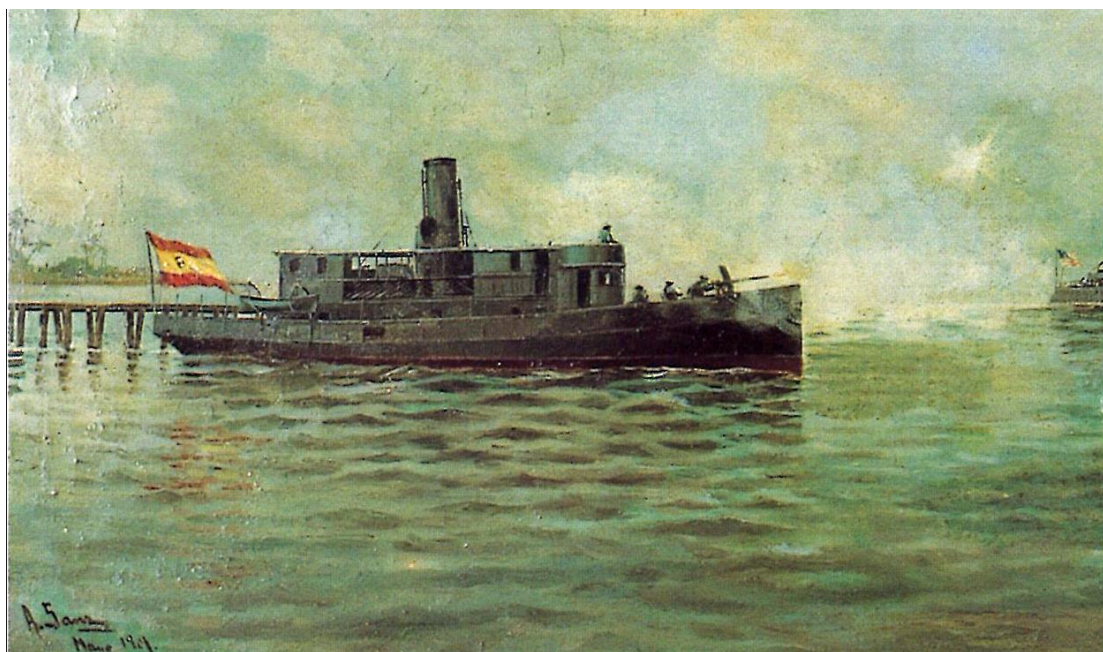
Среди событий, связанных с судном вне его военной карьеры, часть из них отразилась в периодических изданиях того времени. Так в 1888 г. «На почтовом пароходе «Veracruz» Испанской трансатлантической компании (Compañía Trasatlántica española) на траверзе Харуко (Jaruco), в 50 милях от Гаваны, куда он направлялся, произошла авария в машине. Бортовая шлюпка была послана на берег для поиска буксира. На помощь ему отправили буксир «Antonio López» и трансатлантический пароход «Rapata», которые обнаружили судно в 10 милях от Гаваны, куда оно вошло без происшествий 16 апреля в 7-30 вечера» (El Bien Público).

После передачи судна в распоряжение флота, появилась заметка в журнале «Revista de Navegación y Comercio» (в котором публиковались официальные сообщения) от 24 июня 1895 г. заместителя морского министра Соило Санчеса Оканьи (Zoilo Sánchez Ocaña) со словами благодарности о передаче судна в распоряжение флота. Как сообщается в заметке, 15 июня буксир был осмотрен представителями флота и найден в хорошем состоянии, пригодным для его боевого использования. Морское министерство обещало вернуть судно в целостности и сохранности после того, как в нем минует военная необходимость, а в случае



потери его в ходе боевых действий, последует достойная компенсация ([Revista de Navegación y Comercio, 1895b](#)).

Газета «El Correo Militar» в выпуске от 5 июля 1895 года пишет: «На Кубе канонерская лодка «Lealtad» и буксир «Antonio López» с 25-мм пулеметами отправятся для службы в извилистых районах побережья» ([El Correo Militar, 1895a](#)). В этот же день вышла газета «La Época», сообщившая дополнительную информацию: «Гаванская «Diario de la Marina» в своем выпуске от 19 июня сообщила, что новый командир этой военно-морской базы сеньор Дельгадо Парехо проявляет необычайную активность в усилении флота. 18-го числа экипажем катера «Lealtad» под командованием мичмана Агустина Медины (Agustín Medina) осуществлены мероприятия по приведению в боевое состояние буксира «Antonio López», командование которым поручили лейтенанту Индалесио Каса (Indalecio Casa). Оба корабля вооружены 25-мм пулеметами и предназначены для патрулирования между островами» ([La Época](#)).



**Рис. 2.** «Antonio López» в бою у Карденаса (фрагмент картины I. Sanz y Domenech, Военно-морской музей, Мадрид, масло, 1901)

Королевским декретом 26 октября 1895 г. вместе с еще четырьмя мобилизованными судами «Antonio López» получил национальный номер 84 и международный идентификатор GQDP ([Revista General de Marina, 1895](#)).

В военно-морском архиве Испании «Archivo de Bazan» имеется «Дело о вооружении кораблей («Antonio López», «Reina Cristina», «Águila» и «Lealtad»)» ([Archivo de Bazan, Fondo «Ministerio de Marina», Sec. «Correos Marítimos», Leg. 7537.26](#)), включающее документы периода с 20.6.1895 по 12.10.1895 г., что подтверждает информацию газет.

В декабре 1895 г. газета «El Correo Militar» опубликовала диспозицию испанского флота на Кубе. В соответствии с ней на северном побережье базировались: «Valiente» у Кайя Ромеро (Cayo-Romero), «Relámpago» у Эррадур (Herradura), «Lealtad» у Кайо Фрагосо (Cayo Fragoso), «Caridad» у Сая (Sagua) и «Antonio López» у Кайо Крус де Падре (Cayo Cruz del Padre) ([El Correo Militar, 1895b](#)).

В 1896 г. в газете «El Liberal» была опубликована обширная статья, посвященная сотрудничеству Трансатлантической компании с правительством. В частности там говорилось: «Правительство приняло немедленно использовать в Гаване буксир «Antonio López», водоизмещением 94 т., стоимостью 21000 дурос. С тех пор он служит в качестве судна береговой охраны без какой-либо компенсации компании, которая должна

была отправить с полуострова другое судно или построить новое, чтобы восполнить отсутствие этого» ([El Liberal](#)).

В соответствии со сводками о боевых действиях на Кубе, опубликованных в журнале «*Revista General de Marina*», в августе 1897 г. буксир «Antonio López» активно участвовал в боевых действиях. В сводке от 4 августа значилось: «*В ходе операций, которые проводятся в эти дни у побережья провинции Матансас, канонерские лодки «Reina Cristina» и «Antonio López» с десантом из корпуса морской пехоты разбили противника и захватили побережье в районе Гуанабо и Белло (Guanabo y Bello), Букарабао и Копинар (Bacurabao y Copinar). 31-го числа прошлого месяца и 1-го и 2-го нынешнего под огнем врага были уничтожены несколько лагерей противника и взяты пленные»* ([Revista General de Marina, 1897a](#)).

Сводка 6 августа указывала: «*С блестящими результатами проводят операции у побережья Матансаса и Гаваны канонерские лодки «Reina Cristina» и «Antonio López», которые своими силами и силами морской пехоты провели несколько десантов, разрушив ряд лагерей противника, преследуя его. Неприятель в районе указанных берегов ищет ресурсы, которые отсутствуют в глубине острова. В своей сегодняшней телеграмме капитан порта Матансас, лично участвовавший в операции с указанными кораблями, указывает, что противник разбит по всему побережью от Коминара (Copinar) до Санта-Круса (Santa Cruz). Корабли поддерживали десант огнем, противник рассеян и бежит, уничтожены лагерь и соляные копи»* ([Revista General de Marina, 1897a](#)).

12 августа сводка указывала: «*Согласно сообщениям, полученным от командования базы [имеется в виду Гаванская база], и подтверждаемые капитаном порта Матансас, у побережья упомянутой провинции продолжаются боевые действия. Канонерские лодки «Reina Cristina» и «Antonio López» разбили врага с 6 по 10 число у Губакоа (Gibacoa), сожжены лагерь на холмах Педро (Perro), Мачадо (Machado), Нарафас (Narafas) и Манглар де Льерена (Manglar de Llerena). У партизан захвачены 13 лошадей, оружие и провиант»* ([Revista General de Marina, 1897b](#)).

Более каких-либо деталей об операциях, в которых участвовал «Antonio López», не сообщается. Во время испано-американской войны имя буксира впервые упомянули в связи со взрывом на броненосце «Maine». Газеты сообщали, что сразу после взрыва из Гаванского арсенала прибыли для помощи лодки и паровые катера, которые начали спасение пострадавших. «*С большим успехом маневрировала канонерская лодка «Antonio López», оказали также большую услугу шлюпки с транспорта «Legazpi»»* ([La Unión Católica](#)).

И, разумеется, пик упоминаний буксира приходится на сражение у Карденаса во время испано-американской войны. 3 мая 1899 г. газеты опубликовали Королевский декрет, по которому командир «Antonio López» лейтенант Монтес награждался крестом Марии Кристины ([El Heraldo de Madrid](#)).

Следует отметить, что в военно-морском архиве Испании имеется три дела о награждении экипажа канонерской лодки.

1. «*Наградное досье (крейсер «Reina Cristina», канонерская лодка «Antonio López», катера «Alerta» и «Caridad», бухта Карденаса и Санта-Клара, Куба) крестом «За морские заслуги» (Mérito Naval)*», датировано 16.09.1897 – 28.11.1898 г. ([Archivo de Bazan, Ser. “Expedientes de recompensas”, Sec. “Cruces y Recompensas”, Leg. 4540.12](#)).

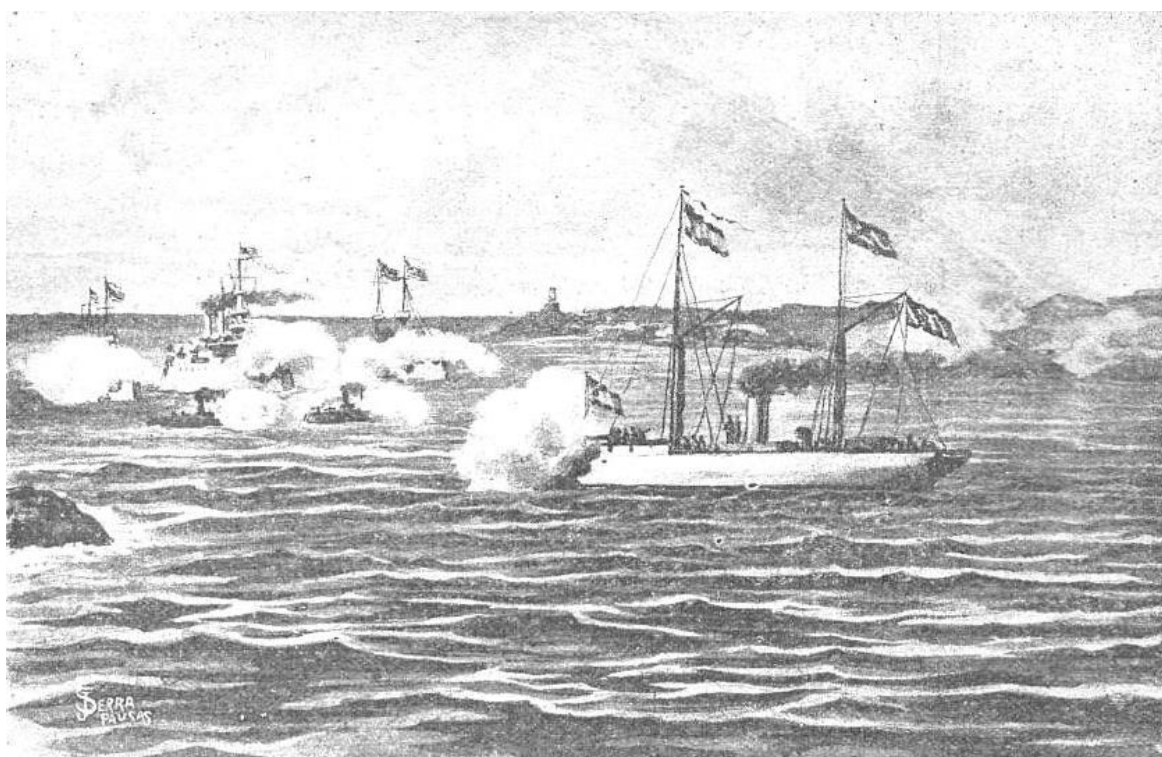
2. «*Документы по награждению («Reina Cristina», «Alerta», «Antonio López» и «Caridad». Бухта Карденас и Санта-Клара, Куба) крестом «За морские заслуги» (Mérito Naval)*» датированы 16.03.1898 г. ([Archivo de Bazan, Ser. “Expedientes de recompensas”, Sec. “Cruces y Recompensas”, Leg. 4540.46](#)).

3. «*Документы по награждению (крейсер «Alfonso XII», канонерская лодка «Antonio López», катер «Ligera», Карденас, Куба) крестом «За морские заслуги» (Mérito Naval)*» датированы 28.03.1899 г. ([Archivo de Bazan, Ser. “Expedientes de recompensas”, Sec. “Cruces y Recompensas”, Leg. 4542.58](#)).

Если принять в первом случае ошибку с идентификацией «Reina Cristina», здесь явно имеется в виду канонерская лодка, поскольку одноименный крейсер базировался на Филиппины, становится понятно, что это досье составлено по результатам августовских боев в провинции Матансас. Второе дело датировано периодом до начала испано-американской войны, и потому награждение состоялось также за августовские бои 1897 г. А вот третье дело уже посвящено сражению у Карденаса.



Чрезвычайно важная информация содержится в газете «El Día» за 10 августа 1898 г.: «В Кадис из Соединенных Штатов прибыли находившиеся в плену 329 моряков из команд захваченных в ходе войны судов: пароходов «*Buenaventura*», «*Guido*», «*Pedro*» и «*Argonauta*», шхун «*Candídita*», «*Frasquito*», «*Matilde*», «*Sofía*», «*Primero*», «*Tres Hermanas*» и «*Mascota*», барков «*Lorenzo*» и «*Carlos Roses*», рыбацких судов «*Engracia*», «*Lola*», «*Antonio Baco*», «*Cuatro de Septiembre*», «*Oriente*», «*Antonio López*», «*Suárez*», «*Juan de Dios*», «*España*», «*Fernandito*», «*Santiago*», «*Severito*» и «*Jaqueta*». Все они попали на борт «*Hesperia*» в Ку-Уэсте и Нью-Йорке, а в Гибралтаре пересели на пароход «*Enrique*». Большинство из них галисийцы, баски и канарцы, но есть и каталонцы. У них нет никаких сомнений, что власти Альхесираса и Кадиса помогут им вернуться домой. Несчастные с радостью ждут того момента, когда смогут обнять свои семьи и забыть все ужасы вражеского плена» (El Día). Как видно, среди судов фигурирует «Antonio López», только вот не понятно, буксир, или одноименное другое судно. Если это действительно буксир, получается, что его захватили американские корабли блокадного дозора. А поскольку после этого он вернулся на Кубу и снова действовал в составе флота Трансатлантической компании, выходит, что его захватили как «non-combatant», и он полежал возврату.



**Рис. 3.** Бой «Antonio López» и «Ligera» с американской эскадрой (La Ilustración Ibérica). Первая картин о героическом бое, опубликованная уже в июне 1898 г. К сожалению, художник не представлял, как выглядят испанские корабли и потому нарисовал их совершенно непохоже

Кроме всего прочего, представляет интерес и раздел журнала «Revista de Navegación y Comercio» публикующий бюллетень Трансатлантической компании. 23 мая 1895 г. на буксир прибыл новый второй механик (Revista de Navegación y Comercio, 1895a). В 1899 г. один из офицеров компании, прибывший в Гавану на борту парохода «Мехико», отправился к новому назначению в Сьенфуэгас на борту «Antonio López» (Revista de Navegación y Comercio, 1899).

Таким образом, архивные фонды Военно-морского архива «Álvaro de Bazan» подтверждают факт наличия буксира «Antonio López» в период инсургенции на Кубе с лета 1895 г. по окончание испано-американской войны 1898 г. А вот данные испанской периодики крайне скупы на сведения о буксире в период его службы в Трансатлантической

компании. Это может быть причиной того, что судно выполняло лишь какие-то рутинные функции и события с ним связанные в лучшем случае были уровня порта. После испано-американской войны судно возвратили прежнему владельцу, и оно вернулось к своим обычным обязанностям. Последнее упоминание «Antonio López» в составе Трансатлантической компании относится к 1900 г., когда оно исчезает из регистров. Последнее газетное сообщение о нем относится к 1899 г. Указанное обстоятельство можно интерпретировать как продажу судна кубинскому владельцу в связи со свертыванием бизнеса Трансатлантической компании на Кубе. К сожалению, в рамках анализируемого корпуса источников дальнейшая судьба судна неизвестна.

### References

- [Anca, 2007](#) – *Anca Alamillo A.* (2007). *Remolcadores y Lanchas Remolcadoras de la Armada (1860-1940)*. Pontevedra: Damaré edicions.
- [Archivo de Bazan](#) – Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazan”.
- [Caro Gutiérrez, 2016](#) – *Caro Gutiérrez S.* (2016). *Victorias olvidadas. Las cañoneras españolas en la Guerra Hispano-Americana en Cuba y Puerto Rico. 1895-1898*. Utrera (Sevilla).
- [El Bien Público](#) – *El Bien Público*. Año XVI, № 4611. 1888. 17 de mayo.
- [El Correo Militar, 1895b](#) – *El Correo Militar*. 1895. 3 de Diciembre. P. 2.
- [El Correo Militar, 1895a](#) – *El Correo Militar*. 1895. 5 de Julio. P. 1.
- [El Día](#) – *El Día*. 1898. 10 de Agosto. P. 1.
- [El Heraldo de Madrid](#) – *El Heraldo de Madrid*. 1899. 3 de Mayo. P. 4.
- [El Liberal](#) – *El Liberal*. 1896. 10 de Julio. P. 2.
- [La Época](#) – *La Época*. 1895. 5 de Julio. P. 2.
- [La Ilustración Ibérica](#) – *La Ilustración Ibérica*. 1898. 4 de Junio. P. 355.
- [La Unión Católica](#) – *La Unión Católica*. 1898. 17 de Febrero. P. 3.
- [Revista de Navegación y Comercio, 1895a](#) – *Revista de Navegación y Comercio*. 1895. 15 de junio. P. 461.
- [Revista de Navegación y Comercio, 1895b](#) – *Revista de Navegación y Comercio*. 1895. 30 de junio. P. 39.
- [Revista de Navegación y Comercio, 1899](#) – *Revista de Navegación y Comercio*. 1899. 30 de marzo. P. 91.
- [Revista General de Marina, 1895](#) – *Numerales // Revista General de Marina*. 1895. № 11. Noviembre. P. 727.
- [Revista General de Marina, 1897a](#) – *Escuadra de operaciones de Cuba (extracto parte oficial) // Revista General de Marina*. 1897. № 9. Setiembre. P. 456-460.
- [Revista General de Marina, 1897b](#) – *Escuadra de operaciones de Cuba (extracto parte oficial) // Revista General de Marina*. 1897. № 10. Octubre. P. 620-623.
- [Sanahuja, 2016](#) – *Sanahuja V.* (2016). *El remolcador «Antonio López»* [Electronic resource]. URL: <https://vidamaritima.com/2016/01/el-remolcador-antonio-lopez>

### Реконструкция биографии буксира «Antonio López»

Николай Витальевич Митюков<sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup> Международной сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>c</sup> Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

<sup>d</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (Н.В. Митюков)

**Аннотация.** На фоне катастрофического разгрома испанского флота в испано-американской войне 1898 г., сражение у Карденаса выглядит едва ли ни единственным светлым пятном. Именно здесь вооруженный буксир «Antonio López» смог нанести американцам большие потери, чем получил сам. На основе архивных материалов и данных периодической печати производится попытка реконструкции биографии буксира «Antonio López» до и после испано-американской войны. Показано, что данные военно-морского архива Испании «Álvaro de Bazan» позволяют реконструировать биографию судна в период кубинской инсургенции в 1895-1898 гг. Сведения в испанской периодике крайне скупы, поскольку судно выполняло лишь рутинные функции во флоте Испанской Трансатлантической компании. После испано-американской войны судно возвратили прежнему владельцу, и оно вернулось к своим обычным обязанностям. Последнее упоминание «Antonio López» в составе Трансатлантической компании относится к 1900 г., когда оно исчезает из регистров. Последнее газетное сообщение о нем относится к 1899 г. Указанное обстоятельство можно интерпретировать как продажу судна кубинскому владельцу в связи со свертыванием бизнеса Трансатлантической компании на Кубе.

**Ключевые слова:** Испания, Куба, флот, Испанская Трансатлантическая компания, испано-американская война, кубинская инсургенция.



Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
 Voennyi Sbornik  
 Has been issued since 1858.  
 E-ISSN: 2409-1707  
 2019, 7(2): 74-79

DOI: 10.13187/vs.2019.2.74

[www.ejournal6.com](http://www.ejournal6.com)


## Letters to the Editorial

### Medium Reconnaissance Ship "Laguna" of the Ukrainian Navy

Alexander F. Mitrofanov <sup>a, \*</sup><sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

#### Abstract

In 2019, the first reconnaissance ship «Laguna», on the basis of a fishing trawler of project 502EM, was launched at the «Kuznitsa na Rybalskom» plant. Several hulls of vessels of this type have been on the territory of the plant since Soviet times. In total, 404 vessels of this project were built. The last commissioning in 2008 was the «Poseidon I» seiner, the construction of a similar «Poseidon II» was frozen and now it is being completed as the «Laguna». The paper provides a technical description of the vessel. In 2019, the ship for completion moved to Odessa.

**Keywords:** Ukrainian Navy, reconnaissance ship "Laguna".

23 апреля 2019 года на киевской судовой верфи «Кузница на Рыбальском» (укр. – «Кузня на Рибальському») с большой помпой на воду был спущен «не имеющий аналогов» средний разведывательный корабль «Лагуна».

Это событие преподносится украинскими властями и средствами массовой информации как очередная «перемога» («победа») отечественной военной промышленности и судостроения в частности. На самом деле, за годы независимости судостроительная отрасль потерпела полный крах. В наследство от Советского Союза Украине достались 11 современных судостроительных заводов с мощнейшими основными фондами и оборудованием международного уровня, которые обеспечивали строительство современных судов и кораблей всех типов: авианосцев, ракетных крейсеров, больших противолодочных кораблей, супертанкеров, лихтеровозов, в том числе одного с атомной силовой установкой, крупнотонажных судов для рыболовецкого флота и многих других. Итогом «хозяйствования» независимой Украины стало фактическое банкротство ведущих предприятий судостроения.

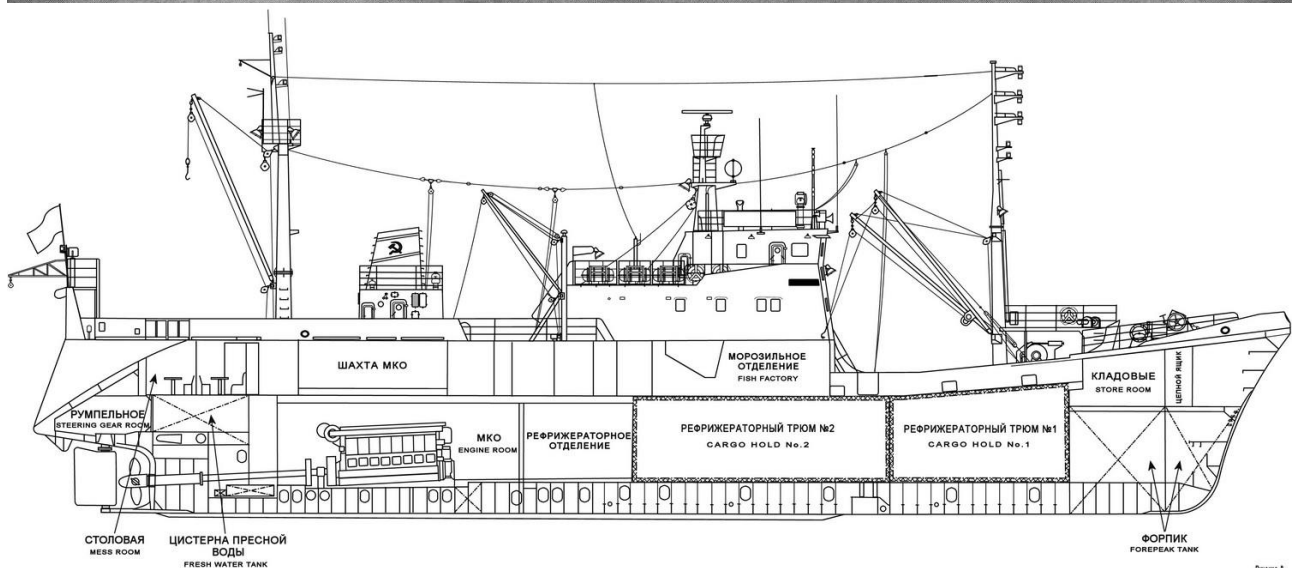
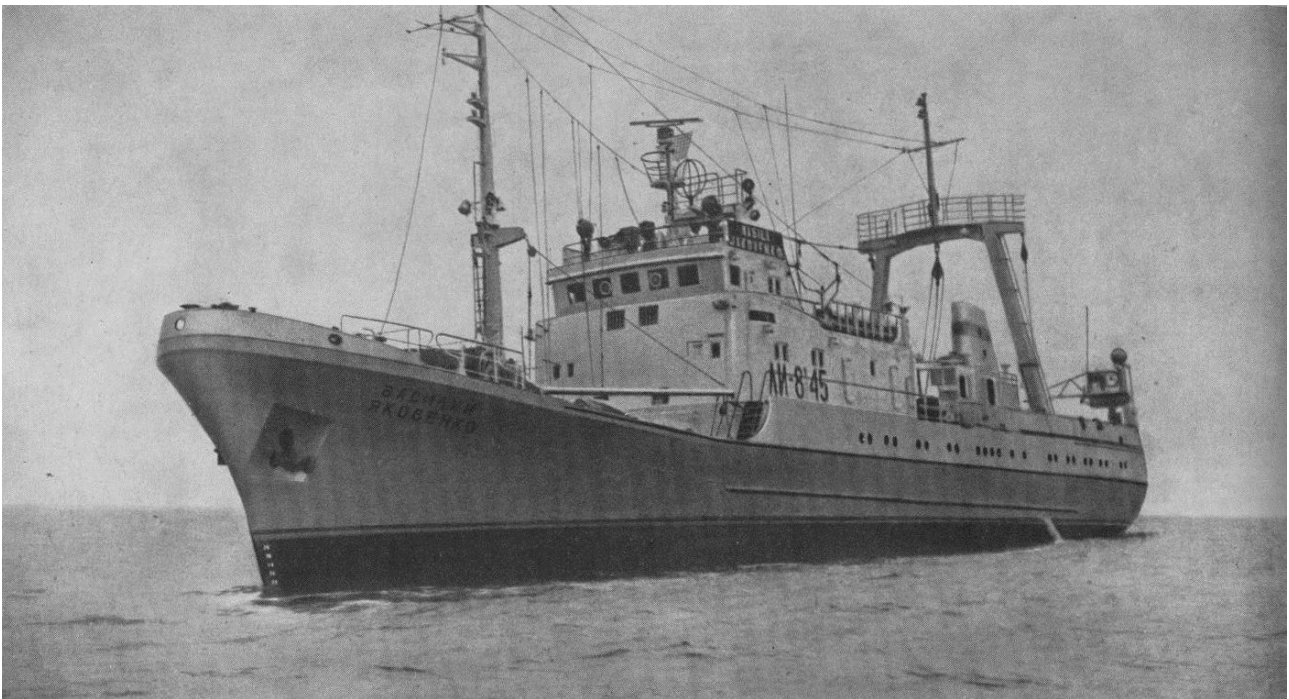
Военное судостроение за почти три десятка лет ограничилось постройкой нескольких боевых катеров типа «Гюрза» для Узбекистана и «Гюрза-М» и «Кентавр» для ВМС Украины. Все эти катера строились на киевском заводе «Ленинская кузница» (укр. – «Ленінська кузня»), который в 2017 году, находясь в собственности президента Украины П. Порошенко, был переименован в «Кузница на Рыбальском» (укр. – «Кузня на Рибальському»), согласно программе «декоммунизации».

\* Corresponding author

E-mail addresses: [aleksmitr@yahoo.com](mailto:aleksmitr@yahoo.com) (A.F. Mitrofanov)

«Не имеющий аналогов» корабль строится с использованием корпуса недостроенного СРТМК (среднего морозильного рыболовного траулера с кормовым тралением) проекта 502ЭМ, с 1995 года ржавевшего на территории завода.

Однако сначала обратимся к истории проектирования и строительства СРТМК. Проект разрабатывался ЦКБ «Ленинской кузницы» (главный конструктор Б.М. Сычев). В 1967 году в строй вступил головной траулер проектов 502Э «Железняков». После корректировки проекта началась серийная постройка судов проекта 502Э «Железный поток» (в 1968-1971 годах построено 40 единиц), а позднее проекта 502ЭМ «Василий Яковенко» (1971-2008, 347 судов), на базе которого построено 16 научно-исследовательских судов рыбного хозяйства 502ЭМ-НИС «Исследователь Балтики» (1984-1987). Суда поставлялись на экспорт в Болгарию, Йемен, Ирак, Вьетнам, Сомали. Итого 404 судна! Кроме того, несколько недостроенных корпусов оставалось на стапелях завода.



**Рис. 1.** Внешний вид и поперечный разрез траулера проекта 502ЭМ (Форумы)

**Основные данные судов проекта 502ЭМ «Василий Яковенко»**

Водоизмещение наибольшее, т – 1220

Дедвейт, т – 400

Грузоподъемность, т – 207

Длина наибольшая, м – 54,82

Ширина наибольшая, м – 9,95

Высота борта до верхней палубы, м – 5,00

Осадка средняя в грузу, м – 4,32

Дальность плавания, миль – 7000

Автономность, суток – 28

Количество и мощность главных двигателей, л.с. – 1 x 1000 ( стр. № 1350 - 1527) или 1 x 1160 (тип 8NVD48A-2U, Германия);

Скорость, узл. – около 12

Дизельное топливо, т – 155

Пресная вода, т – 94

Количество кочных мест – 31

Последним вступившим в строй (15.12.2008) был траулер-сейнер “Marigolds” (в 2016 г. переименован в “Poseydon I”). Судно отличалось от базового проекта 502ЭМ наличием носового и кормового подруливающих устройств, оборудованием для сейнерного лова и предназначалось для кратковременного хранения улова в танках с охлажденной морской водой и последующей передачи улова на берег.



**Рис. 2.** Церемония спуска «Лагуны» на воду (Міністерство оборони України)



**Рис. 3.** «Лагуна» в акватории Одесского порта (Форумы)

Достройка аналогичного судна “Poseydon II”, находившегося в большой степени готовности, была прекращена. Оно и было использовано для создания разведывательного корабля. Впервые информация об этом появилась в марте 2017 года, однако официальные сведения о полном составе специального оборудования корабля отсутствуют.

По информации украинского военного портала, подобный разведывательный корабль предназначен для осуществления следующих функций:

- радиоперехват каналов связи на различных частотах;



- ретрансляция закрытых каналов связи;
- телеметрическая разведка;
- радиотехническая разведка – выявление принадлежности и характеристик источников радиоизлучения;
- идентификация и классификация источников электромагнитного излучения;
- составление акустических и электромагнитных «портретов» кораблей и подводных лодок;
- контроль морских коммуникаций;
- фиксация перемещения кораблей противника;
- наблюдение за артиллерийскими стрельбами и пусками ракетного вооружения.

Известно, что одним из основных специальных технических средств будет станция радиотехнической разведки «Мельхиор» разработки украинского научно-исследовательского предприятия «Квант-Радиолокация». «Мельхиор» создан на основе корабельного многофункционального радиолокационного комплекса «Минерал», который выпускался в различных модификациях на «Квант-Радиолокация» еще в советское время.

Основная особенность данной системы – работа только в пассивном режиме для анализа радиочастотного спектра, который излучают корабли, летательные аппараты и береговые объекты. Принцип работы системы состоит в использовании эффекта суперрефракции - отражения радиолокационных волн от разных слоев атмосферы.

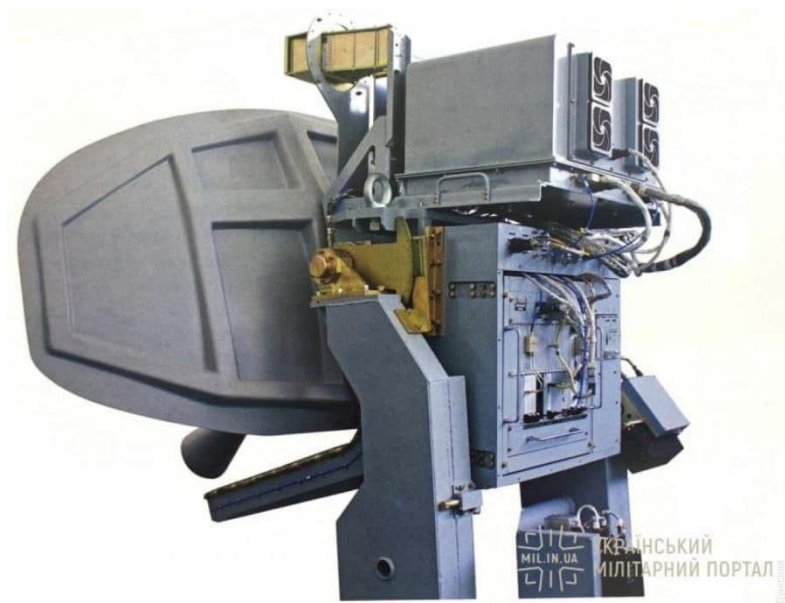
#### **Основные технические характеристики комплекса РТР «Мельхиор»**

Диапазон определяемых частот: 1МГц – 18 ГГц

Максимальная дальность обнаружения источника излучения: до 450 км

Количество одновременно контролируемых целей: до 200

Вес комплекса: 900 кг



**Рис. 4.** Антенна комплекса РТР «Мельхиор» ([Ukrainian Military Portal](#))

Корабельная станция РТР «Мельхиор» прошла заводские испытания и готовится к государственным испытаниям в составе разведывательного комплекса корабля «Лагуна».

Конструкция СРТМК позволяет разместить спецоборудование и дополнительный персонал, используя два рыбных трюма общим объемом 828 м<sup>3</sup>, помещения рыбцефа, рефрижераторной машины, сетевого трюма и т.д. Судно обладает хорошей мореходностью, большой дальностью плавания и автономностью, наличие ВРШ и носового и кормового подруливающих устройств обеспечивают хорошую маневренность. Однако, серьезным недостатком является низкая скорость (около 12 узлов).

23 апреля 2019 года на киевской верфи прошла торжественная церемония крещения и спуска на воду «Лагуны». По традиции о борт нового корабля была разбита бутылка шампанского, крестной матерью стала Антонина Шкамерда - директор благотворительного фонда морского транспорта. Присутствовавший на церемонии министр обороны Степан Полторак назвал судно «кораблем, которому нет аналогов на Украине - по оснащению и возможностям выполнять задачи» и «огромным прорывом и победой». Помимо этого, по словам главы минобороны, производя такие боевые единицы, работники завода «шаг за шагом приближают время нашей победы».

Так как глубина Днепра недостаточна для перехода полностью оснащенного «разведчика», то он был погружен на борт принадлежащего «Кузнице на Рыбальском» дока-понтон №6, который отбуксировали в Херсон. Здесь «Лагуну» спустили на воду и отбуксировали для достройки на судоремонтный завод «Украина» в Одессе, куда он прибыл 21 октября 2019 года.

### Литература

[Ukrainian Military Portal](http://www.mil.in.ua) – Ukrainian Military Portal [Электронный ресурс]. URL: [www.mil.in.ua](http://www.mil.in.ua)

[ZKR](https://zkr.com.ua/ru/sudostroenie/rybopromyslovyie-suda/722/) – Частное акционерное общество «Завод «Кузница на Рыбальском» [Электронный ресурс]. URL: <https://zkr.com.ua/ru/sudostroenie/rybopromyslovyie-suda/722/>

[Водный транспорт](http://www.fleetphoto.ru) – Водный транспорт [Электронный ресурс]. URL: [www.fleetphoto.ru](http://www.fleetphoto.ru)

[Міністерство оборони України](http://www.mil.gov.ua) – Міністерство оборони України [Электронный ресурс]. URL: [www.mil.gov.ua](http://www.mil.gov.ua)

[Траулер средний рыболовный](http://ua.bizorg.su/suda-rybopromyslovyie-r/p5538013-trauler-sredniy-rybolovnyy-seyner-proekta-502em) – Траулер средний рыболовный [Электронный ресурс]. URL: <http://ua.bizorg.su/suda-rybopromyslovyie-r/p5538013-trauler-sredniy-rybolovnyy-seyner-proekta-502em>

[Флот рыбной промышленности](http://www.soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/vasiliy_yakovenko_r.html) – Флот рыбной промышленности [Электронный ресурс]. URL: [http://www.soviet-trawler.narod.ru/pages\\_r/ussr/vasiliy\\_yakovenko\\_r.html](http://www.soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/vasiliy_yakovenko_r.html)

[Форумы](http://forums.airbase.ru/2019/10/t90154_352--vms-ukrainy-7.html) – Форумы. ВМС Украины [Электронный ресурс]. URL: [http://forums.airbase.ru/2019/10/t90154\\_352--vms-ukrainy-7.html](http://forums.airbase.ru/2019/10/t90154_352--vms-ukrainy-7.html)

### References

[Flot rybnoi promyshlennosti](http://www.soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/vasiliy_yakovenko_r.html) – Flot rybnoi promyshlennosti [Fleet of the fishing industry]. [Elektronnyi resurs]. URL: [http://www.soviet-trawler.narod.ru/pages\\_r/ussr/vasiliy\\_yakovenko\\_r.html](http://www.soviet-trawler.narod.ru/pages_r/ussr/vasiliy_yakovenko_r.html) [in Russian]

[Forumy](http://forums.airbase.ru/2019/10/t90154_352--vms-ukrainy-7.html) – Forumy. VMS Ukrainy [Forums. Ukrainian Navy]. [Elektronnyi resurs]. URL: [http://forums.airbase.ru/2019/10/t90154\\_352--vms-ukrainy-7.html](http://forums.airbase.ru/2019/10/t90154_352--vms-ukrainy-7.html) [in Russian]

[Ministerstvo oboroni Ukraïni](http://www.mil.gov.ua) – Ministerstvo oboroni Ukraïni [Ministry of Defense of Ukraine]. [Elektronnyi resurs]. URL: [www.mil.gov.ua](http://www.mil.gov.ua) [in Ukrainian]

[Trauler srednii rybolovnyi](http://ua.bizorg.su/suda-rybopromyslovyie-r/p5538013-trauler-sredniy-rybolovnyy-seyner-proekta-502em) – Trauler srednii rybolovnyi [Medium fishing trawler]. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://ua.bizorg.su/suda-rybopromyslovyie-r/p5538013-trauler-sredniy-rybolovnyy-seyner-proekta-502em> [in Ukrainian]

[Ukrainian Military Portal](http://www.mil.in.ua) – Ukrainian Military Portal [Elektronnyi resurs]. URL: [www.mil.in.ua](http://www.mil.in.ua) [in Ukrainian]

[Vodnyi transport](http://www.fleetphoto.ru) – Vodnyi transport [Water transport]. [Elektronnyi resurs]. URL: [www.fleetphoto.ru](http://www.fleetphoto.ru) [in Russian]

[ZKR](https://zkr.com.ua/ru/sudostroenie/rybopromyslovyie-suda/722/) – Chastnoe aktsionernoie obshchestvo «Zavod «Kuznitsa na Rybal'skom» [“Kuznitsa na Rybal'skom” plant private joint-stock company]. [Elektronnyi resurs]. URL: <https://zkr.com.ua/ru/sudostroenie/rybopromyslovyie-suda/722/> [in Russian]

## Средний разведывательный корабль «Лагуна» ВМС Украины

Александр Федорович Митрофанов <sup>а, \*</sup>

<sup>а</sup>Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований,  
Вашингтон, США

**Аннотация.** В 2019 году на заводе «Кузница на Рыбальском» был спущен на воду первый разведывательный корабль «Лагуна», созданный на базе рыболовного траулера проекта 502ЭМ. Несколько корпусов судов этого типа находились на территории завода еще с советских времен. Всего было построено 404 судов этого проекта, работающих в нескольких странах мира. Последним вступившим в строй в 2008 году сейнером стал «Poseydon I», постройка аналогичного «Poseydon II» была заморожена и сейчас его достроили как «Лагуну». В работе дается техническое описание судна, составленное по информации открытой печати. В 2019 году судно для достройки перевели в Одессу, где она и комплектуется до настоящего времени.

**Ключевые слова:** ВМС Украины, разведывательный корабль «Лагуна».

---

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [aleksmitr@yahoo.com](mailto:aleksmitr@yahoo.com) (А.Ф. Митрофанов)



Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
Voennyi Sbornik  
Has been issued since 1858.  
E-ISSN: 2409-1707  
2019, 7(2): 80-84

DOI: 10.13187/vs.2019.2.80

[www.ejournal6.com](http://www.ejournal6.com)

## Ukrainian Combat Boats of the Project 58503 "Centaur-LK"

Alexander F. Mitrofanov <sup>a, \*</sup><sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

### Abstract

The article describes the history of design and construction, as well as the main tactical and technical data of the new "Centaur-LK" class fast assault crafts. In 2018, two boats of this type L451 «Malin» and L452 «Stanislav» were launched at the "Kuznitsa na Rybalskom" plant, which were laid down in 2016. In 2019, they were put into operation, another boat was laid down and a contract was signed for the construction of the fourth. In total, Ukraine plans to build six boats of this type. The armed forces of Kazakhstan also showed interest in them.

**Keywords:** Ukrainian Navy, project 58503 "Centaur-LK" class fast assault crafts.

14 и 20 сентября 2018 года на киевском судостроительном заводе «Кузница на Рыбальском» (до 2017 года – «Ленинская кузница») прошли торжественные церемонии спуска на воду двух бронированных десантно-штурмовых катеров проекта 58503 «Кентавр-ЛК» – L451 «Малин» и L452 «Станіслав», заложенных 28 декабря 2016 года.

После достройки и проведения части заводских испытаний, 20 ноября 2018 года оба катера прибыли в Одессу для окончания заводских и проведения государственных испытаний. В испытаниях приняли участие военнослужащие 36-й бригады морской пехоты. Программа заводских испытаний была завершена 4 сентября 2019 года.

Разработка проекта 58181 «Кентавр» велась в 2015 году в инициативном порядке Николаевским исследовательско-проектным центром кораблестроения (укр. – *Дослідно-проектний центр кораблестроення*), главный конструктор проекта – С.В. Кривко.

По словам директора-генерального конструктора центра кораблестроения Александра Жолоба толчок этому дали следующие обстоятельства: «К разработке проекта десантно-штурмового катера нас подтолкнула ситуация, связанная с необходимостью усиления наших Военно-морских сил и способностью обеспечить асимметричный ответ на российскую агрессию. Осенью прошлого (2014 – *прим. автора*) года, когда мы принимали участие в перезакладке бронированных катеров «Гюрза-М» на заводе «Ленинская кузница», у нас родилась идея создать на базе проекта 58155 несколько иной тип катера, который позволил бы в защищенном варианте транспортировать подразделение морской пехоты» (*Жолоб, 2015*).

Новый проект был разработан всего лишь за несколько недель и сразу же заинтересовал ВМС Украины. 24 мая 2016 года был заключен договор на строительство двух первых катеров проекта 58181. Строительство велось на киевском заводе «Ленинская кузница», принадлежавшем президенту Украины П. Порошенко. В ходе постройки в конструкцию катера внесли ряд изменений и проект получил обозначение 58503 «Кентавр-ЛК». При этом водоизмещение возросло с 47 до 53 тонн, а осадка с 1,06 до 1,2 м,

\* Corresponding author

E-mail addresses: [aleksmitr@yahoo.com](mailto:aleksmitr@yahoo.com) (A.F. Mitrofanov)

мореходность увеличилась с 4 до 5 баллов, остальные параметры остались в основном прежними. По заявлению главного конструктора завода Сергея Белозубенко, «Кузница» считает проект 58503 своим собственным проектом.



**Рис. 1.** «Кентавр» во время заводских ходовых испытаний в Одесском заливе

Катера предназначены для несения патрульной службы на реках, озерах и в прибрежных морских районах, высадки десантов и их огневой поддержки, постановки морских мин, обеспечения действий сил спецопераций, перевозки людей и грузов.

#### **Основные ТТХ катеров проекта 58503 «Кентавр-ЛК»**

Водоизмещение полное, т – 53

Грузоподъемность, т – 9,5

Длина наибольшая, м – 24,3

Ширина наибольшая, м – 4,8

Осадка максимальная, м – 1,2

Мореходность, баллов – 5

Автономность, суток – 5

Скорость максимальная, узлов – не менее 40

Дальность плавания (при 11 узлах), миль – 500 (по другим данным – 720)

Дальность плавания (при 30 узлах), миль – 400

Мощность главных двигателей, кВт – 2 x 1400

Вооружение:

1 x 40 ПУ 80-мм НАР;

2 боевых модуля (12,7-мм пулемет, 40-мм автоматический гранатомет в каждом);

50-мм установки постановки пассивных помех;

ПЗРК «Игла»;

возможность постановки морских мин типа ЯМ (4-6 штук).

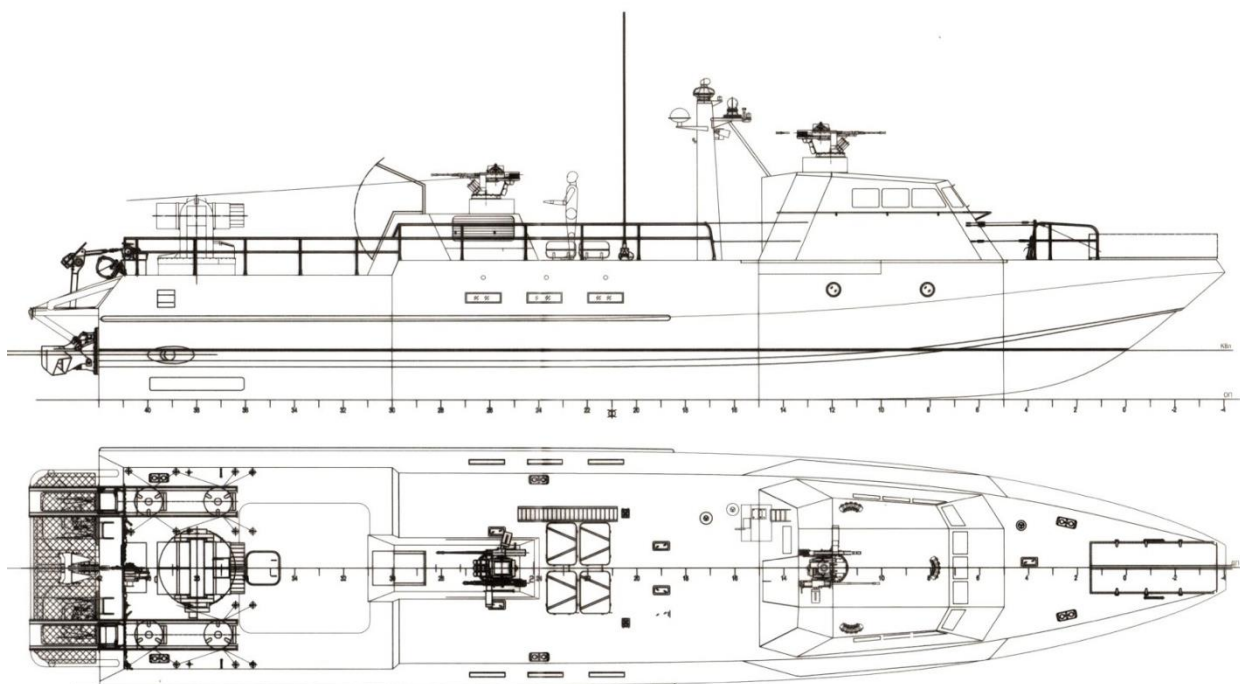
Численность экипажа, чел. – 5

Десант, чел. – 36

Корпус катера стальной, ходовая рубка, моторный отсек и десантное отделение имеют противопульное бронирование толщиной 8-мм. Возможна также установка решетчатых экранов для защиты от РППГ. В носовой части имеется рампа для высадки десанта. Главная силовая установка состоит из двух дизелей фирмы Caterpillar, работающих на два водометных движителя Hamilton Jet (Новая Зеландия).



**Рис. 2.** Церемония спуска на воду головного «Кентавра»



**Рис. 3.** «Кентавр» проекта 58181. Внешний вид

Вооружение катера состоит из двух дистанционно управляемых боевых модулей ОБМ разработки завода «Ленинская кузница», оснащенных пулеметом НСВТ калибра 12,7-мм и 40-мм автоматическим гранатометом УАГ-40. Система управления модуля состоит из электронно-оптической системы наведения производства ГП «Ижумский приборостроительный завод» в составе телекамеры с широким и узким полем обзора, тепловизора и лазерного дальномера, счетчика боекомплекта, механизма поворота башни и блока дистанционного управления (наведение на цель осуществляется оператором с помощью джойстика). Углы горизонтального наведения –  $360^\circ$ , вертикального – от  $-6^\circ$  до  $+50^\circ$ . Скорость наведения до 45 град/с. Модуль оснащен системой стабилизации. Масса модуля 280 кг.



Кроме того, в кормовой части установлена реактивная система залпового огня (два 20-ствольных авиационных блока Б-8 для запуска 80-мм неуправляемых реактивных снарядов С-8 на поворотной платформе). Это мощное ударное оружие с новым боеприпасом, разработанным ГАХК «Артем» из состава ГК «Укроборонпром». Благодаря современной системе управления огнем оказалось возможным осуществлять пуски НУРСов в нескольких режимах, как по наземным (живая сила, бронетехника, укрытия и т.п.), так и по воздушным (БПЛА, вертолеты) целям. Дальность действия по наземным целям составляет до 7000 м, по воздушным – до 4000 м (что значительно превышает максимальную эффективную высоту полета малых дронов). Для повышения эффективности стрельбы предусмотрено оснащение ракет разными видами взрывателей. Так, оснащение РС-80 пучково-осколочной БЧ с программируемым взрывателем позволяет осуществлять подрыв ракеты в воздухе в нескольких метрах от цели. По сравнению с обычным подрывом при ударе о поверхность земли это дает больший эффект, увеличивая поражающий эффект за счет большего количества осколков. Для поражения бронетехники НУРС может оснащаться кумулятивной БЧ.



**Рис. 4.** Элементы вооружения и оборудования катеров

Для постановки дымовой завесы служит танковая термодымовая аппаратура. Над ходовой рубкой установлены три 15-ствольные 50-мм установки типа УППП-20 для постановки пассивных помех в оптическом, ИК и РЛ диапазонах.

Радиоэлектронные средства катеров «Кентавр» состоят из навигационной РЛС фирмы Furuno типа DRS4D-NXT, оптикоэлектронных систем – управления огнем “Sarmat” (разработка киевского НИИ «Квант») и наблюдения за окружающей обстановкой, датчиков предупреждения о лазерном облучении, современных систем радиосвязи (включая спутниковую систему Iridium Pilot) и навигации. Предполагается установка погружных гидроакустических станций “Cerberus” германского производства для обнаружения подводных диверсантов во время стоянки катеров. Эта станция позволяет обнаружить водолаза с аквалангом замкнутого цикла в радиусе до 700 метров и на глубинах от 2 до 50 метров и в автоматическом режиме оповещать оператора. Первоначально планировалось разместить на катерах ГАС «Тронка» украинской разработки, но ее испытания оказались неудачными.

Для нужд экипажа имеются кубрик и камбуз, оборудованные системами вентиляции и отопления. Для размещения экипажа и десанта Николаевским исследовательско-проектным центром кораблестроения разработаны специальные ударо-вибродемпфирующие кресла.

По состоянию на декабрь 2019 года построены 2 катера проекта 58503, заложен один (8 февраля 2019 г.) и подписан контракт на строительство еще одного «Кентавра». В дальнейшем планируется постройка ежегодно 2 катеров (всего 6 единиц). В 2018 году свою заинтересованность в строительстве таких катеров на Уральском заводе «Зенит» выразил Казахстан.

### Литература

- [Думская.net](http://www.dumskaya.net) – Думская.net [Электронный ресурс]. URL: [www.Думская.NET](http://www.dumskaya.net)  
**Жолоб, 2015** – Жолоб А. Оседлать «Кентавра» // Defense Express. 2015. № 6-7.  
 Defense Express – Defense Express [Электронный ресурс]. URL: [https://defence-ua.com/Kentavr, 2018](https://defence-ua.com/Kentavr,2018) – Kentavr // Shipbuilding industry. Spetstechnoexport catalogue 2018. P. 19.  
 LB.ua – LB.ua [Электронный ресурс]. URL: [www.LB.ua](http://www.lb.ua)  
 Na.mil.gov – Na.mil.gov [Электронный ресурс]. URL: <http://na.mil.gov.ua/>  
 Ukrainian Military Pages – Ukrainian Military Pages [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ukrmilitary.com/>  
 Ukrainian Military Portal – Ukrainian Military Portal [Электронный ресурс]. URL: [www.mil.in.ua](http://www.mil.in.ua)

### References

- Defense Express – Defense Express [Elektronnyi resurs]. URL: <https://defence-ua.com/> [in Ukrainian]  
 Dumskaya.net – Dumskaya.net [Электронный ресурс]. URL: [www.Думская.NET](http://www.dumskaya.net) [in Ukrainian]  
 Kentavr, 2018 – Kentavr. *Shipbuilding industry*. Spetstechnoexport catalogue 2018. R. 19.  
 LB.ua – LB.ua [Elektronnyi resurs]. URL: [www.LB.ua](http://www.lb.ua) [in Ukrainian]  
 Na.mil.gov – Na.mil.gov [Elektronnyi resurs]. URL: <http://na.mil.gov.ua/> [in Ukrainian]  
 Ukrainian Military Pages – Ukrainian Military Pages [Elektronnyi resurs]. URL: <https://www.ukrmilitary.com/> [in Ukrainian]  
 Ukrainian Military Portal – Ukrainian Military Portal [Elektronnyi resurs]. URL: [www.mil.in.ua](http://www.mil.in.ua) [in Ukrainian]  
 Zholob, 2015 – Zholob, A. (2015). Osedlat' «Kentavra» [To Ride The "Centaur"]. *Defense Express*. № 6-7. [in Russian]

### Украинские боевые катера проекта 58503 «Кентавр-ЛК»

Александр Федорович Митрофанов <sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup>Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

**Аннотация.** В статье описывается история проектирования и постройки, а также основные тактико-технические данные новых десантно-штурмовых катеров типа «Кентавр-ЛК». В 2018 г. на заводе «Кузница на Рыбальском» спущены на воду два катера этого типа L451 «Малин» и L452 «Станіслав», заложенные в 2016 г. В 2019 г. они были введены в строй, заложен еще один катер и подписан контракт на постройку четвертого. Всего Украина планирует строительство шести катеров этого типа. Интерес к ним проявили также вооруженные силы Казахстана.

**Ключевые слова:** ВМС Украины, десантно-штурмовые катера проекта 58503 «Кентавр-ЛК».

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [aleksmitr@yahoo.com](mailto:aleksmitr@yahoo.com) (А.Ф. Митрофанов)