

своего нахождения, погрузившись, приобретаетъ всё преимущества наиболѣе хорошо бронированнаго корабля,

Кромѣ того, погружающемуся кораблю нѣтъ необходимости беспокоиться о преимуществахъ въ ходѣ при встрѣчѣ съ сильнѣйшимъ непріателемъ.

Разсмотримъ теперь величину этихъ преимуществъ погружающагося флота, выразивъ ихъ числами.

Въ настоящее время установленъ болѣе или менѣе постоянный процентъ водоизмѣщенія, который расходуется на бронированіе современнаго непогружающагося корабля.

Этотъ процентъ приблизительно выражается 33% съ незначительными отклоненіями.

Такимъ образомъ броня линейнаго корабля „Генералъ Алексѣевъ“ вѣситъ около 7500 тоннъ. Вотъ какую экономію вѣса даетъ погружающееся судно, не учитывая при этомъ того, что вода бронируетъ судно неизмѣримо лучшей любой брони.

Пусть поэтому не являются неожиданными, тѣ высокіе боевые элементы, коими обладаютъ современные погружающіеся корабли.

Капитанъ Корп. Кораб. инж. ВОХАНОВСКІЙ.

О постройкѣ подводныхъ судовъ большого водоизмѣщенія.

За послѣднее время въ военно-морской литературѣ разбирался вопросъ относительно постройки большихъ подводныхъ кораблей и мнѣнія многихъ на этотъ счетъ сводились къ тому, что постройка хотя и осуществима, но управленіе подобнымъ кораблемъ крайне затруднительно. Въ настоящее время большинство склонно думать, что предѣломъ подводнаго корабля является 1.000 — 1.200 т., свыше котораго подводный корабль, какъ бы теряетъ свои свойства, и имъ управлять становится почти невозможномъ. Надо полагать, что неудачи съ англійскими лодками типа К съ одной стороны, а съ другой такіа статьи, какъ статья кап.-лейт. Фехтера (Марине Рундшау. Декабрь 1922 г.) имѣли большое вліяніе на рѣшеніе вопроса не въ пользу подводныхъ кораблей большого тоннажа. Причины неудачъ съ подв. лодками типа К точно намъ неизвѣстны и поэтому говорить объ этомъ нельзя, но относительно доводовъ кап.-лейт. Фехтера, видимо опытнаго командира, нѣсколько словъ сказать должно. Нельзя согласиться съ доводами, которые приводитъ авторъ въ оправданіе своего взгляда. Дѣло въ томъ, что по его мнѣнію управленіе подводной лодкой малаго тоннажа гораздо легче, главнымъ образомъ потому, что командиръ имѣетъ возможность всегда самъ провѣрять исполненіе приказанія, касающагося погруженія, маневрированія и пр. Но въ дѣйствительности это вѣрно только отчасти и существеннаго значенія не имѣетъ. Дѣйствительно,

если взять, напимѣръ, подвод. лодку типа „Голландъ“ или „Бубнова“, то тотъ, кто плавать и командовать ею долженъ сказать, что управленіе такой лодкой гораздо сложнѣе и труднѣе, чѣмъ тѣмъ же типомъ въ 650 тоннъ. Несмотря на то, что все находится передъ глазами командира (эти лодки безъ переборокъ) и каждое движеніе подчиненнаго онъ можетъ провѣрить, управленіе ею очень трудно изъ-за крайней чувствительности малой лодки. Такъ напр., послѣ того какъ заполнены цистерны главнаго балласта и остается урегулировать необходимую плавучесть пріемомъ нѣсколькихъ литровъ воды, какъ лишніе 3—4 литра могутъ придать лодкѣ отрицательную плавучесть и она камнемъ идетъ на глубину. Въ этомъ случаѣ нужно немедленно продувать сжатымъ воздухомъ цистерну высокаго давленія, чтобы не допустить лодку до предѣльной для ея корпуса глубины. Ходъ и дѣйствіе горизонтальными рулями далеко не всегда могутъ удержатъ лодку малаго тоннажа. Отъ командира маленькой лодки требуется много опыта и умѣнія, чтобы справляться съ успѣхомъ съ вѣрннымъ ему судномъ. Что же касается команды, то она должна быть натренирована до предѣла. Въ лодкѣ малаго тоннажа особенно велика тенденція выскакивать на поверхность послѣ выстрѣла, когда грузъ около тонны выбрасывается изъ ея корпуса; и чтобы удержатъ ее нужно приложить много усилий.

Иначе обстоитъ дѣло съ лодками того же наприм. типа „Голландъ“ съ водоизмѣщеніемъ въ 650 тоннъ. На этихъ лодкахъ въ смыслъ непосредственнаго наблюденія командира обстановка хуже, т. к. лодка раздѣлена на 4 водонепроницаемыхъ отсѣка. Командиръ, находясь въ центральномъ посту, можетъ видѣть только то, что происходитъ на носу у минныхъ аппаратовъ; въ кормѣ же онъ видѣть уже ничего не можетъ, т. к. передъ нимъ 2 переборки. Кромѣ того, во время работы помпъ, электрическаго привода рулей, сжатого воздуха и пр. манипуляцій, самъ командиръ не въ состояніи слышать доклада и все дѣлается черезъ посредство старшаго офицера. Еще меньше непосредственнаго вниманія командиръ можетъ удѣлить происходящему въ лодкѣ во время атаки. Въ этотъ моментъ, строго говоря, всѣмъ организмомъ лодки управляетъ старш. офицеръ, исполняя приказанія командира. Командиръ не отрывается отъ перископа и наблюдаетъ только за вертикальнымъ и горизонтальными рулевыми. Кромѣ того, размѣры такой лодки уже не позволяютъ вести переговоры просто голосомъ, а нужно пользоваться переговорными трубами. Тѣмъ не менѣе управленіе такой лодкой гораздо легче. Благодаря ея меньшей чувствительности, во время погруженія можно болѣе перебрать воды безъ риска пойти на дно, можно скорѣе и съ меньшимъ затрудненіемъ удержатъ ее послѣ выстрѣла и она лучше слушаетъ рули. На такой лодкѣ у командира есть увѣренность въ томъ, что ходъ и рули всегда ему помогутъ, тогда какъ на маленькой — совершенно этой увѣренности нѣтъ.

Что же касается большихъ лодокъ въ 1000 тоннъ подъ водой какъ типъ „Кашалотъ“ или „Барсъ“ (послѣдній типъ около 900 тон.),

то управление ими еще легче, благодаря малой чувствительности къ перемѣщенію грузовъ, но конечно не въ 2-3 тонны.

Даже при залповой стрѣльбѣ минами, лодки этихъ типовъ мало реагируетъ и ихъ совершенно легко удержатъ на нужной глубинѣ, не прибѣгая къ какимъ либо сложнымъ маневрамъ. Опытъ войны даетъ возможность утверждать, что на большихъ лодкахъ нѣтъ крайней необходимости производить дифферентовку (предварительное погруженіе въ порту) безъ чего не мыслимо управиться на маленькой лодкѣ. Вслѣдствіе малой чувствительности большихъ лодокъ и возможности примѣнять болѣе грубыя мѣры погруженіе легче и скорѣе, чѣмъ на малыхъ. Изъ опыта можно сказать, что погруженіе на большой лодкѣ въ 8-10 разъ быстрѣе; при чемъ длина большихъ лодокъ въ 3-4 раза больше, а водоизмѣщеніе въ 8-10 разъ. Что же касается личного состава, то нервная система какъ командира, такъ и команды большого подводнаго корабля напряжена гораздо менѣе чѣмъ на маломъ, гдѣ вниманіе состава должно быть доведено до предѣла.

Говорить о централизаціи средствъ погруженія и вообще управленія подводнаго корабля не приходится — это очень полезно. Несмотря на то, что на большихъ лодкахъ централизація достигнута неполностью, а въ малыхъ наоборотъ — все въ рукахъ командира, управленіе послѣдними, какъ указано выше, всетаки значительно труднѣе. Слѣдовательно этотъ доводъ автора не выдерживаетъ критики.

Теперь, что касается средствъ связи, то на лодкахъ въ 650-700 т., таковыми были главнымъ образомъ переговорныя трубы, которыя вполнѣ удовлетворяли необходимымъ требованіямъ и главное были надежны, хотя длина лодки была около 230 футъ. При этой связи командиръ всегда прекрасно зналъ исправно ли дѣйствуютъ механизмы или нѣтъ. Единственно что является желательнымъ это по возможности уменьшеніе шума работающихъ при погруженіи или всплываніи помпъ, которые мѣшаютъ переговорамъ.

Выше было указано каково различіе въ размѣрахъ между лодкой въ 100 и 1000 тоннъ. Скачокъ былъ во всѣхъ отношеніяхъ огромный, но результаты были великолѣпные. Переходъ отъ 1000 тоннъ лодки къ подводному кораблю въ 6000-7000 тоннъ будетъ менѣе рѣзкій, и нѣтъ основанія предполагать, что подобное увеличеніе трудноосуществимо. Непонятнымъ кажется также и тотъ доводъ автора, что на подводномъ крейсере командиръ не можетъ быть увѣренъ въ дѣйствиіи, напр. помпъ, приводъ которыхъ находится въ центральномъ посту. Для этой цѣли имѣется амперметръ, который показываетъ нагрузку или просто пробный кранъ. Наконецъ глубомѣръ и дифференциометръ всегда является главнымъ средствомъ распознанія положенія, въ которомъ находится корабль, по крайней мѣрѣ и по настоящее время. Что же касается повѣрки передъ погруженіемъ, то срокъ въ полтора часа, указанный авторомъ, надо считать слишкомъ большимъ. Во время войны полное погруженіе 1000 тонн. лодки занимало полторы-двѣ минуты, безъ особой тороп-

ливости, а если принять во вниманіе уже заполненный главный балласть, какъ это обычно и было во время войны, то срокъ погруженія былъ менѣе минуты. У насъ бывали случаи, напр. при внезапной атакѣ гидроплана, лодки погружались въ 45 секундъ. Конечно это возможно только въ томъ случаѣ, когда всѣ люки за исключеніемъ рубочнаго, задраены и на мостикѣ одинъ, два человѣка, какъ это и должно быть въ морѣ.

Всякій подводный корабль во время войны долженъ быть всегда готовъ къ погруженію и никакихъ предварительныхъ дѣйствій и повѣрокъ быть не должно. Неудачи съ подводными крейсерами у нѣмцевъ надо отнести не только къ ихъ конструктивнымъ недостаткамъ, сколько къ личному составу этихъ крейсеровъ. Старый кадровый и опытный составъ погибъ въ своей большей части, а новый былъ мало опытенъ и тренированъ. Любой корабль въ настоящее время можно построить гораздо скорѣе, чѣмъ получить опытный личный составъ, который требуетъ годы обученія и пребыванія въ морѣ, особенно для подводныхъ лодокъ. Статья капитанъ-лейтенанта Фехтера, сущность которой сводится къ тому, что: „построить подводный линейный корабль можно, но не имѣетъ смысла“, имѣетъ совершенно другое значеніе — повліять на умы и пріостановить вообще дальнѣйшее развитіе подводнаго корабля. Конечно это въ интересахъ Германіи, которая надолго лишена возможности строить подв. корабли, и Англии, для которой мировое господство на морѣ, при хорошемъ подводномъ флотѣ другихъ державъ, будетъ пріятнымъ воспоминаніемъ славнаго прошлаго.

Не лишнимъ считаю напомнить сейчасъ, что всего только въ 1907-10 годахъ въ нашей морской литературѣ, людьми нелишенными авторитета въ военно-морскомъ дѣлѣ, писалось, что подводная лодка неспособна будетъ даже самостоятельно плавать и поэтому особеннаго вниманія на нее обращать не слѣдуетъ. Прошло 6-7 лѣтъ только и подводная лодка оказалась гораздо автономнѣе въ морѣ любого изъ типовъ надводныхъ кораблей. Опытъ послѣдней войны даетъ право утверждать и настойчиво, что типъ подводнаго корабля долженъ совершенствоваться во что бы то не стало.

Кап. 2 р. МОНАСТЫРЕВЪ.

Краткій очеркъ военныхъ дѣйствій на Черномъ морѣ.

(По личнымъ воспоминаніямъ).

Съ объявленіемъ войны въ августѣ 1914 г. обстановка на Черномъ морѣ сложилась слѣдующимъ образомъ. Турція еще не была врагомъ, но были признаки того, что она можетъ стать на сторону нашихъ противниковъ, поэтому командующій флотомъ, вице-адмиралъ Эбергардъ, подготавливалъ флотъ, который къ этому времени состоялъ изъ слѣдующихъ кораблей: бригада линейныхъ кораблей