



ПЕРВАЯ РУССКАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

ПЕРВАЯ БОЕВАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА РУССКОГО ФЛОТА - ПОДВОДНЫЙ МИНОНОСЕЦ "ДЕЛЬФИН"

- В самом конце XIX века появились мощные предпосылки для усовершенствования подводных лодок - были созданы первые образцы двигателей внутреннего сгорания, освоено изготовление электродвигателей и аккумуляторов, налажено производство торпед, называвшихся в то время "самодвижущимися минами Уайтхеда".
- Во Франции, США, Италии, Германии приступило к работе большое количество инженеров, осознавших, что подводная лодка может стать серьезным элементом государственной обороны, а, может быть, даже и нападения.

- Наиболее успешно работы по созданию подводных лодок велись в США фирмой Holland Torpedo Boat Company (ныне Electric Boat Division of General Dynamics), опережавшей другие фирмы. При визите в США в 1900 г. Главного инспектора кораблестроения России Н. Кутейникова состоялись предварительные переговоры о возможности постройки подводных лодок этой фирмой и для России. Почувствовав подлинную заинтересованность, фирма Holland, решила резко повысить цены, довести число заказываемых ПЛ до 10 единиц, и... сделка не состоялась. Н. Е. Кутейников, проанализировав тщательно собранные русскими морскими агентами в США и Франции материалы по подводным лодкам Голланда, Густава Зеде ("Plunger", "Adder", "Gymnote", "Narval" и др.), пришел к выводу о возможности создания подводных лодок русскими кораблестроителями. По его предложению в 1900 году и началось профессиональное проектирование русских боевых подводных лодок.

- Забегаая вперед, следует отдать должное Ивану Григорьевичу Бубнову - конструктору 32 построенных русских подводных лодок, 4-х недостроенных и 10-ти предполагавшихся к постройке после конкурса 1916 года, которого по праву можно считать главным или генеральным конструктором дореволюционных подводных сил России и Михаилу Николаевичу Беклемишеву - воспитателю первых поколений русских подводников. Вклад этих двух человек в создание русского подводного флота поистине неоценим.
- Рассмотрев публикации в американских журналах и полагаясь на опытность русских инженеров-кораблестроителей, Морское ведомство 19 декабря 1900 г. создало комиссию для проектирования подводных судов в составе:
 - старший помощник судостроителя Иван Григорьевич Бубнов
 - старший инженер-механик Иван Семенович Горюнов
 - лейтенант Михаил Николаевич Беклемишев



И.Е.Кутейников



И.Г.Бубнов

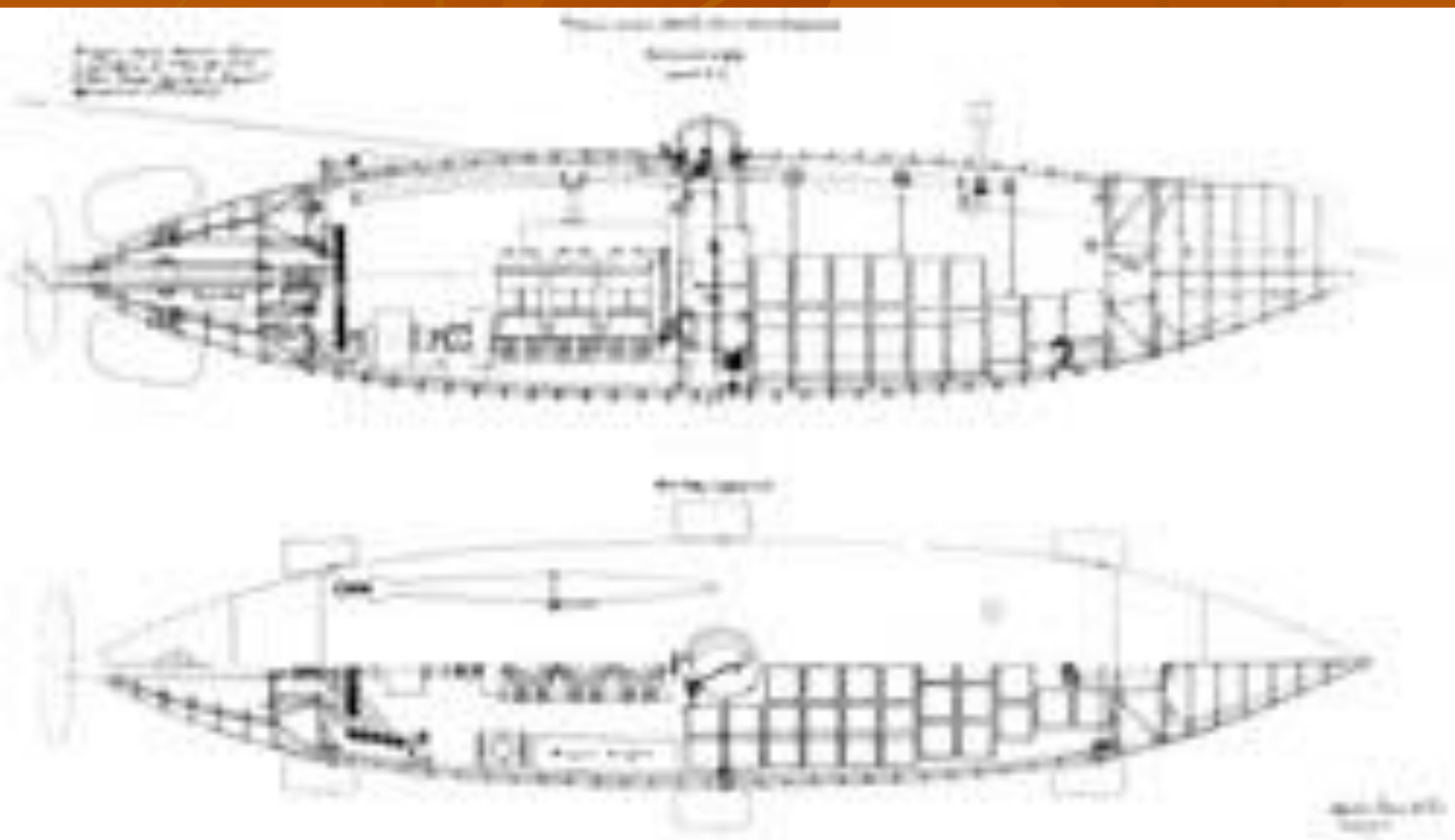


М.Н.Беклемишев

- Комиссия, получившая отдельную секретную комнату в помещении Опытового судостроительного бассейна, приступила к работе и 3 мая 1901 года представила проект "миноносца № 113" (класса подводных лодок в Военно-морском флоте России еще не существовало). 5 июля проект был утвержден, а несколько дней спустя Санкт-Петербургскому Балтийскому заводу уже был выдан заказ на постройку. Строителем "миноносца № 113" назначили И. Г. Бубнова.
- В основу создания подводной лодки были положены следующие соображения:
 1. Принцип наименьших затрат, исходя из которого водоизмещение подводной лодки должно было быть минимальным.
 2. Надводная скорость лодки должна быть достаточной для нападения на суда, проходящие мимо нее, либо стоящие на якоре, либодвигающиеся у входа в гавань малым ходом.
- Составление рабочих чертежей было поручено (под руководством комиссии) конструкторскому бюро Балтийского завода, которое несколько позже было преобразовано в отдел подводного плавания ("Подала"). Сменив последовательно ряд названий и претерпев многочисленные преобразования, это старейшее подводное бюро существует и в настоящее время - это Центральное конструкторское бюро морской техники "Рубин". Комиссия была привлечена в "Подпла" к разработке деталей и руководству при постройке лодки.

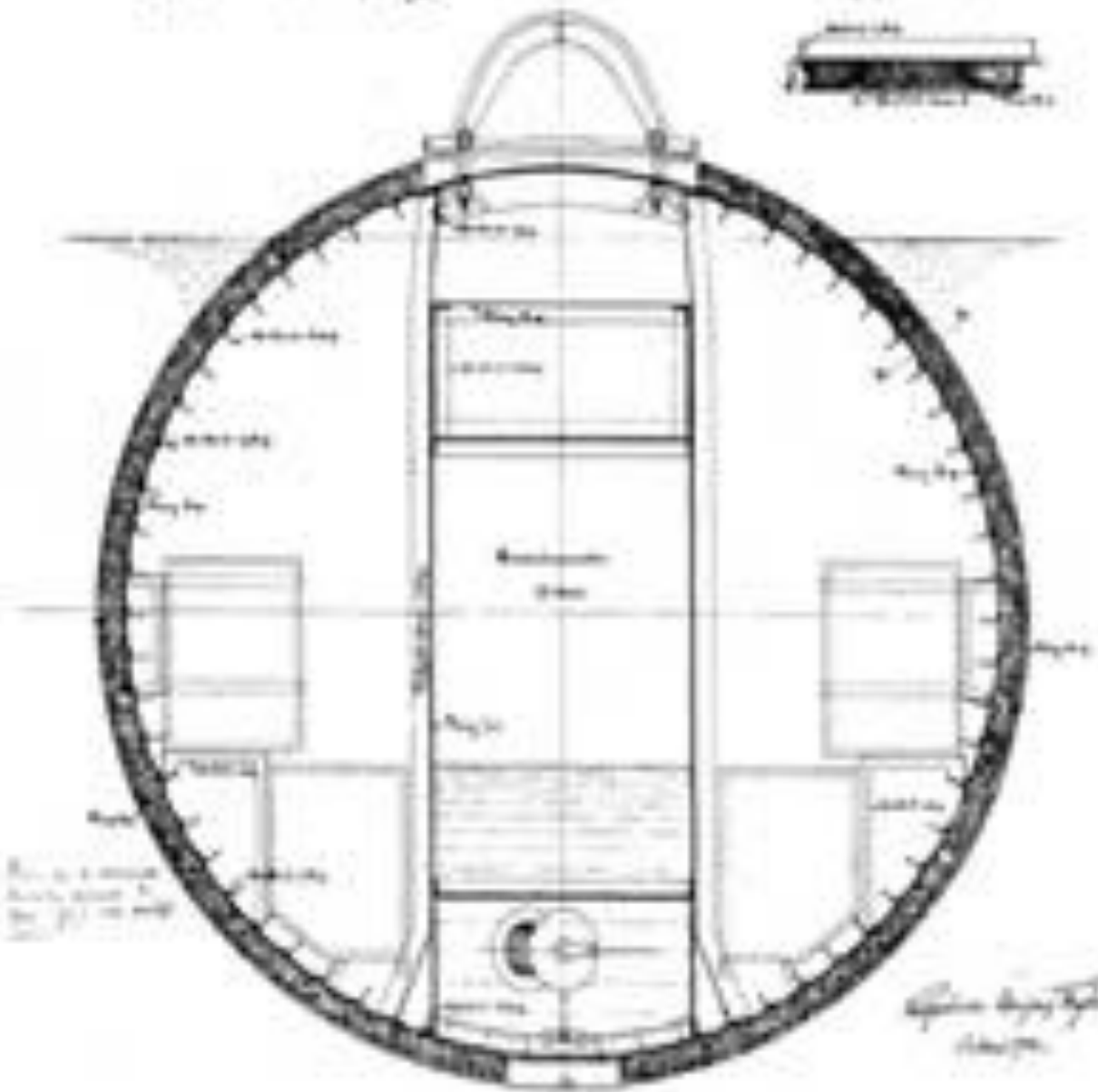
- Инженер-механик И. С. Горюнов не смог более принимать участие в работах и его сменил инженер-механик Долголенко. Общество Путиловского завода поставило листовую и профильную сталь, Обуховский сталелитейный завод - воздушные баллоны, основное корабельное оборудование изготавливал сам Балтийский завод. Бензиновый мотор, конструкции русского по происхождению инженера Луцкого, заказали фирме Даймлер, где он работал главным инженером (с его же помощью М. Н. Беклемишев побывал в США на одной из подводных лодок фирмы Holland). Аккумуляторы и электромоторы заказали во Франции.
- Клепанный корпус имел в сечении круглую форму по всей длине, его подкрепляли 32 наружных шпангоута и 8 внутренних стрингеров по пазам обшивки. Наружные шпангоуты составлялись из двух половин, соединявшихся посредством кузнечной сварки, усиливавшейся клепаной накладкой. Поперечных водонепроницаемых переборок и отсеков предусмотрено не было.

- Снаружи прочный корпус был обшит досками из лиственницы, в районе миделя была приклепана прочная цилиндрическая рубка, имевшая входной люк с крышкой, в носовой части корпуса располагался прямоугольный люк для погрузки аккумуляторов и другого оборудования.
- Цистерны главного балласта располагались в оконечностях подводной лодки. Рулевое устройство состояло из вертикального и трех пар горизонтальных рулей, причем средние горизонтальные рули использовались для гашения остаточной положительной плавучести и обычно переключались на постоянный угол. Вооружение состояло из двух наружных (решетчатых) аппаратов Джевецкого и двух торпед образца 1898 года.
- Предполагалось, что после испытаний подводной лодки будет рассмотрена возможность увеличения количества торпедных аппаратов Джевецкого до четырех.



Section of a circular vessel with a flat bottom

- A. Upper part of the vessel
- B. Middle part of the vessel
- C. Lower part of the vessel
- D. Bottom of the vessel
- E. Side of the vessel
- F. Top of the vessel
- G. Bottom of the vessel
- H. Side of the vessel
- I. Top of the vessel
- J. Bottom of the vessel
- K. Side of the vessel
- L. Top of the vessel
- M. Bottom of the vessel
- N. Side of the vessel
- O. Top of the vessel
- P. Bottom of the vessel
- Q. Side of the vessel
- R. Top of the vessel
- S. Bottom of the vessel
- T. Side of the vessel
- U. Top of the vessel
- V. Bottom of the vessel
- W. Side of the vessel
- X. Top of the vessel
- Y. Bottom of the vessel
- Z. Side of the vessel

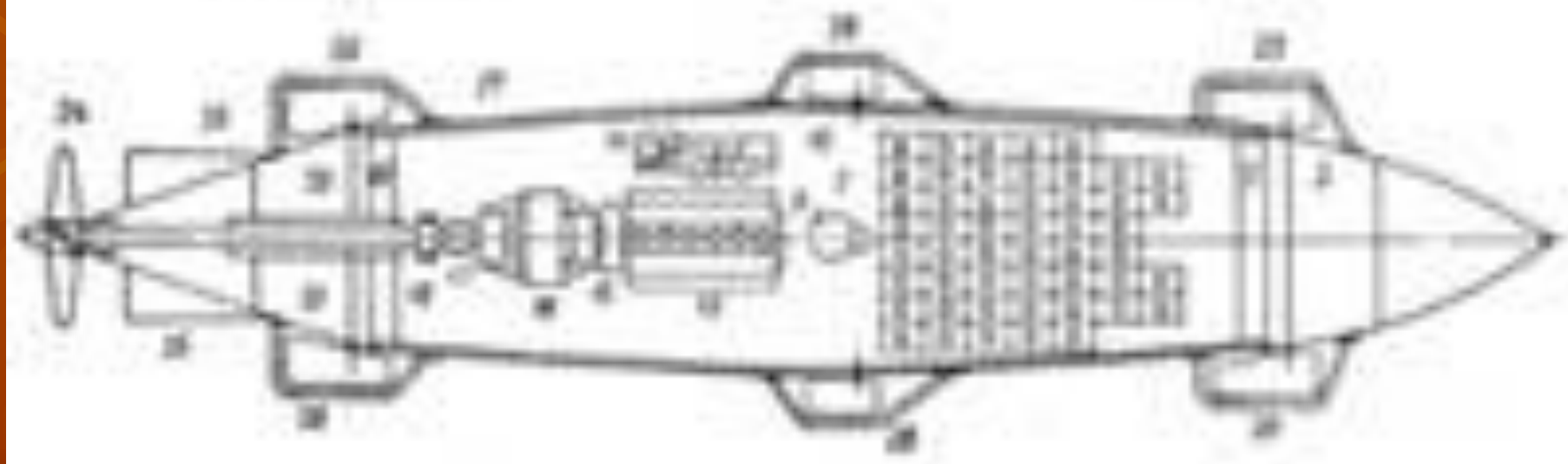
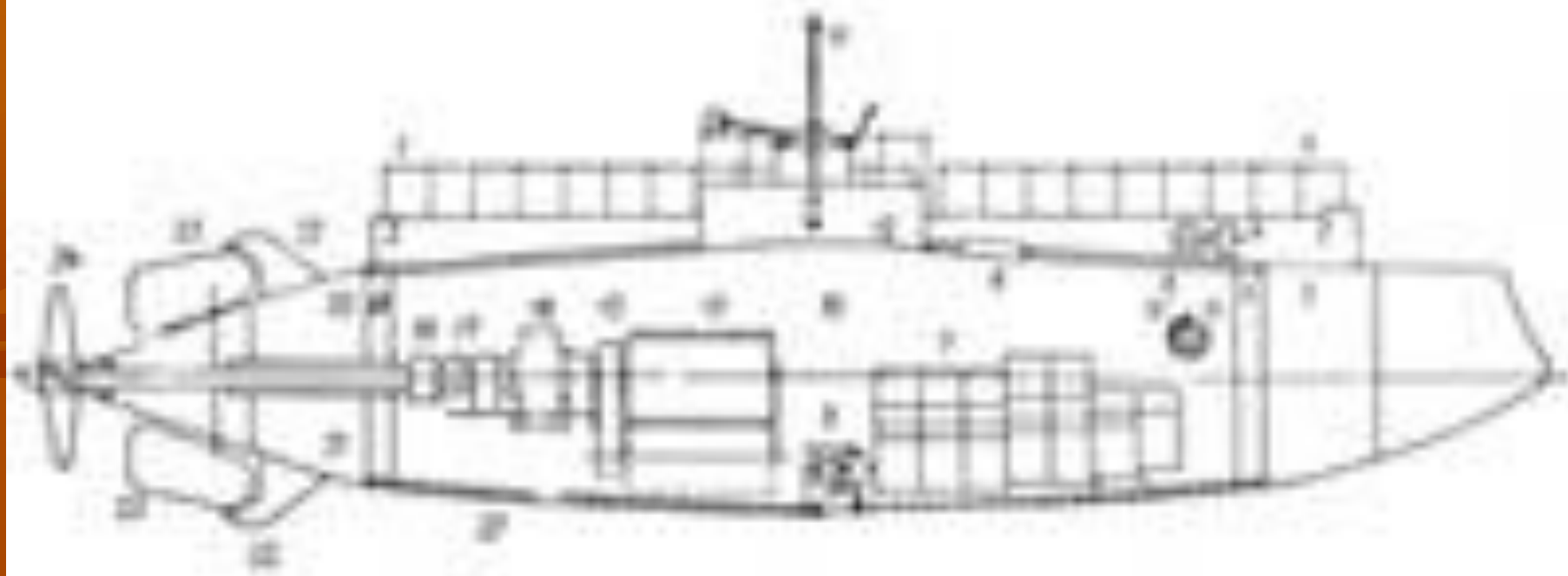


John Bull
1840



- В марте 1902 года "миноносец № 113" был зачислен в списки флота как "миноносец № 150".
- В мае 1903 года ПЛ была спущена на воду и в октябре этого же года были закончены ходовые испытания. Дату окончания испытаний 14 октября 1903 года и принято считать днем рождения подводных сил России. Назначенный ее командиром М. Н. Беклемишев докладывал:
 - возможность подводного плавания при скорости 5 узлов обеспечивается с точностью до 1 фута;
 - скорость по поверхности 8,5 узлов можно увеличить установкой винта с поворотными лопастями;
 - практическая дальность плавания под электромотором определилась в 60 миль при скорости 5,2 узла, причем в течение 4-х дней производилась варка свежей пищи, вентиляция и освещение;
 - возможность зарядания аккумуляторов от мотора практически проверена много раз;
 - не только командование, но даже несколько человек мастеровых, работающих на лодке, переносят подводное плавание спокойно...
- До 11 марта 1906 года подводные лодки России числились в классе миноносцев, 31 мая 1904 года всем русским подводным лодкам-миноносцам по Высочайшему повелению были присвоены имена и "миноносец № 150" стал называться "Дельфин".

- Надо отдать должное тщательности, с которой Беклемишев подбирал экипаж для "Дельфина", - он выбирал "людей технически образованных, здорового сложения, хорошего поведения, некурящих", а также желающих служить на этой подводной лодке.
- Первая и до осени 1904 года единственная русская подводная лодка "Дельфин" стала школьным классом, через который проходили офицеры и матросы, выразившие желание служить на подводных лодках.
- 16 июня 1904 года производились очередные занятия с подводниками у западной стенки Балтийского завода. Врио командира лейтенант Черкасов, 2 офицера и 33 человека команды должны были пробыть 3 часа в подводном положении на глубине ок.7 м (22 фут).
- После команды "наполнить цистерны" крышка рубочного люка была закрыта с опозданием и в лодку хлынул каскад воды. Один из испугавшихся членов команды бросился вверх через полузакрытый люк, застрял в нем, чем увеличил поступление воды. Попытка продуть цистерны не привела к всплытию, т.к. лодка уже почти полностью наполнилась водой. 2 офицера и 10 человек команды сумели открыть люк и выплыть из лодки. Лейтенант Черкасов и 23 нижних чина погибли.







- 18 июня к затонувшей подводной лодке был подведен подъемный кран и лодка была поднята. После ремонта 15 ноября 1904 года ПЛ "Дельфин" была отправлена во Владивосток для участия в русско-японской войне. Первый выход в море (из-за опоздания с присылкой торпед) состоялся 28 февраля 1905 года. "Дельфин" совершил несколько выходов в море, но так и не встретился с японскими кораблями.
- 5 мая 1905 года на "Дельфине" произошла серьезная авария. Для устранения неисправности вертикального руля потребовалось вскрытие горловин кормовых бензиновых цистерн. Людей удалили из лодки и начали вентилировать ее переносными вентиляторами. На следующий день лодку продолжали вентилировать под наблюдением двух вахтенных. В гости к вахтенным пришел знакомый ("земляк") с миноносца и попросил разрешения на осмотр лодки. Вахтенный минер и "земляк" спустились в лодку, после чего произошел взрыв, вахтенный успел выскочить из лодки с сильными ожогами, а его знакомый остался внутри лодки. Последовал второй взрыв, после которого лодка затонула (впоследствии было обнаружено, что в районе кормовых бензиновых цистерн было выбито 29 заклепок прочного корпуса). Вероятной причиной взрыва могла послужить искра от включения рубильника для освещения лодки.

- При подъеме лодки произошел взрыв гремучих газов; лодку притопили, при следующих подъемах взрывы повторились 5 раз. Капитальный ремонт закончился лишь в конце 1905 года, т.е. после окончания войны с Японией.
- 9 декабря 1914 года на ПЛ "Дельфин" произошел еще один взрыв при зарядке аккумуляторов с транспорта "Ксения". Причиной взрыва посчитали искру между электролампочкой и патроном, возникшую при задевании электрика шапкой за лампочку.
- До мая 1916 года лодка была в составе отряда подводных лодок Сибирской флотилии (так назывались в то время морские силы России на Дальнем Востоке). В 1916 году для защиты Кольского залива было решено организовать в Александровске (ныне Мурманск) дивизион подводных лодок особого назначения. В этот отряд должны были войти подводные лодки №1 и №2*), а также "Дельфин" и "Св. Георгий".

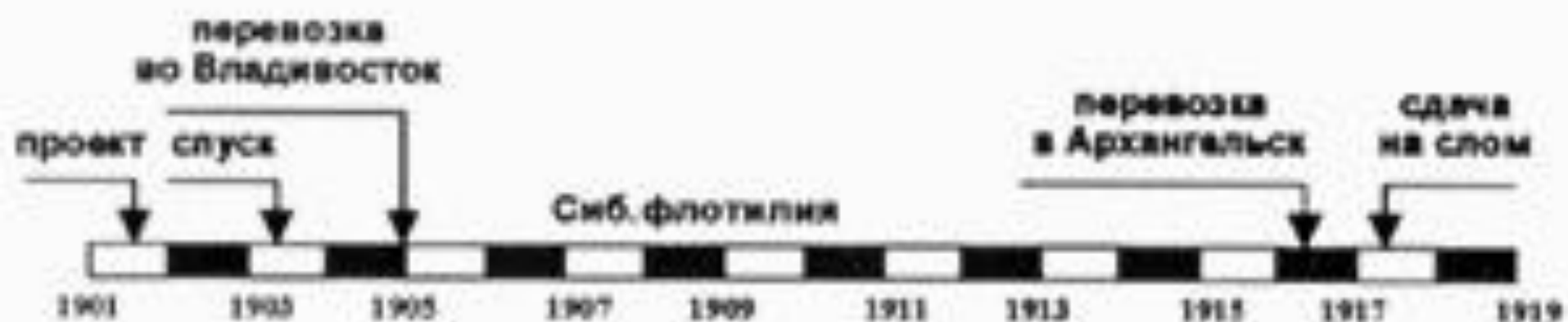






- 23 мая "Дельфин" отправили из Владивостока в Вологду по железной дороге. В Вологде перегрузили на баржу, и которой доставили до Архангельска, откуда на буксире отправили в Александровск.
- В ночь на 26 апреля 1917 года "Дельфин", стоявший рядом с ПЛ №1, был сильно поврежден штормом - швартовы ослабли, служба неслась небрежно, ударами о ПЛ № 1 расшатало сальники рулей, и в "Дельфин" поступило большое количество воды, ПЛ № 1 затонула.
- Учитывая техническое состояние обеих поврежденных лодок, Морской штаб 8 августа 1917 года принял решение лодки не восстанавливать и сдать их к порту, что и было выполнено 10 августа того же года.

Жизненный цикл подводной лодки "Дельфин"



- *)Малые подводные лодки №1, №2 и №3, построенные по проекту 27-В американской фирмы Голланд на Невском заводе, предназначались для защиты морских крепостей.
- **ПОДВОДНЫЕ МИНОНОСЦЫ: боевой дебют**
- *Русские подводные лодки в войне 1904-1905 гг.*
- *ПЁТР БОЖЕНКО*
- Фото предоставил Э. Игнатъев
- *(Второе издание этой статьи - "Техника и вооружение" № 9 2000 г. прим. ВВС)*
- Русско-японская война стала первой в мировой истории, в которой придали участие подводные лодки - новый тип корабля. Отдельные попытки использовать подводные аппараты в военных целях отмечались и ранее, однако только к концу XIX века развитие науки и техники позволило создать полноценную подводную лодку.
- Лодка американского изобретателя Дж.П. Холланда - в русском правописании того времени Голланд - Голланд N9 стала одной из первых удачных конструкций. Флот США принял ее на вооружение 11 апреля 1900 года. Корабли этого типа закупами и строили по лицензии многие страны - Англия, Австро-Венгрия, Швеция, Япония, Голландия и другие. В 1900 году и русское морское ведомство провело переговоры с Голландом о приобретении его лодок. Однако поставленное им условие - купить не менее 10 кораблей оказалось неприемлемым. Сделка не состоялась.

- 19 декабря того же года по представлению Морского технического комитета Русского Императорского флота была назначена комиссия для разработки проекта подводной лодки отечественными силами. По этому проекту в 1903 году построена первая русская боевая подводная лодка "Дельфин" - единственная в составе флота к началу русско-японской войны. Необходимо отметить, что до "Дельфина" в 1901 - 1902 годах в Кронштадтском отделении Балтийского завода по проекту лейтенанта Е.В. Колбасьева построена подводная лодка "Петр Кошка". Этот полуэкспериментальный подводный корабль, оснащенный только электродвигателем, работавшим от аккумуляторных батарей, строился в обстановке строжайшей секретности. Его даже не зачисляли в списки флота, а в документах морского ведомства сведений о нем почти нет. Водоизмещение субмарины составляло 20 тонн, экипаж - 2 человека, вооружение - 2 торпедных аппарата, скорость хода - 6 узлов, дальность плавания - 15 миль. Боевая ценность "Петра Кошки", конечно, была невелика.

- Состояние подводного флота того времени полностью отражает отношение высшего руководства флота к новому типу корабля. В официальную классификацию кораблей и судов Русского Императорского флота, утвержденную 30 декабря 1891 года, класс подводных лодок внесен лишь 6 марта 1906 года, а до этого они числились в разряде миноносцев. Правда, некоторые русские офицеры уже тогда понимали особую силу нового оружия. Вильгельм Карлович Витгефт оценивал подводное оружие. Еще в 1889 году в чине капитана 2 ранга он был направлен в длительную командировку за рубеж для изучения подводного флота и минного оружия. В 1900 году контр-адмирал Витгефт обратился с докладной запиской к командующему морскими силами Тихого океана. Он писал, что хотя подлодки еще не удовлетворительны в боевом отношении, они уже являются оружием, оказывающим сильное нравственное влияние на противника, раз он знает, что такое оружие имеется против него. Витгефт просил в порядке опыта установить на старых лодках Джевецкого с педальным приводом постройки 1881 года торпедные аппараты и прислать их на Дальний Восток. Причем доставку предлагалось осуществить на пароходе Добровольного флота с обязательным заходом в Японию, так, чтобы лодки были замечены японцами. В конце года пароход "Дагмар" доставил "посылку". Расчет адмирала оправдался: в апреле 1904 года у Порт-Артура на минах подорвались броненосцы "Ясима" и "Хацусе", японцы же посчитали, что их атаковали субмарины, и вся эскадра долго и яростно стреляла в воду.

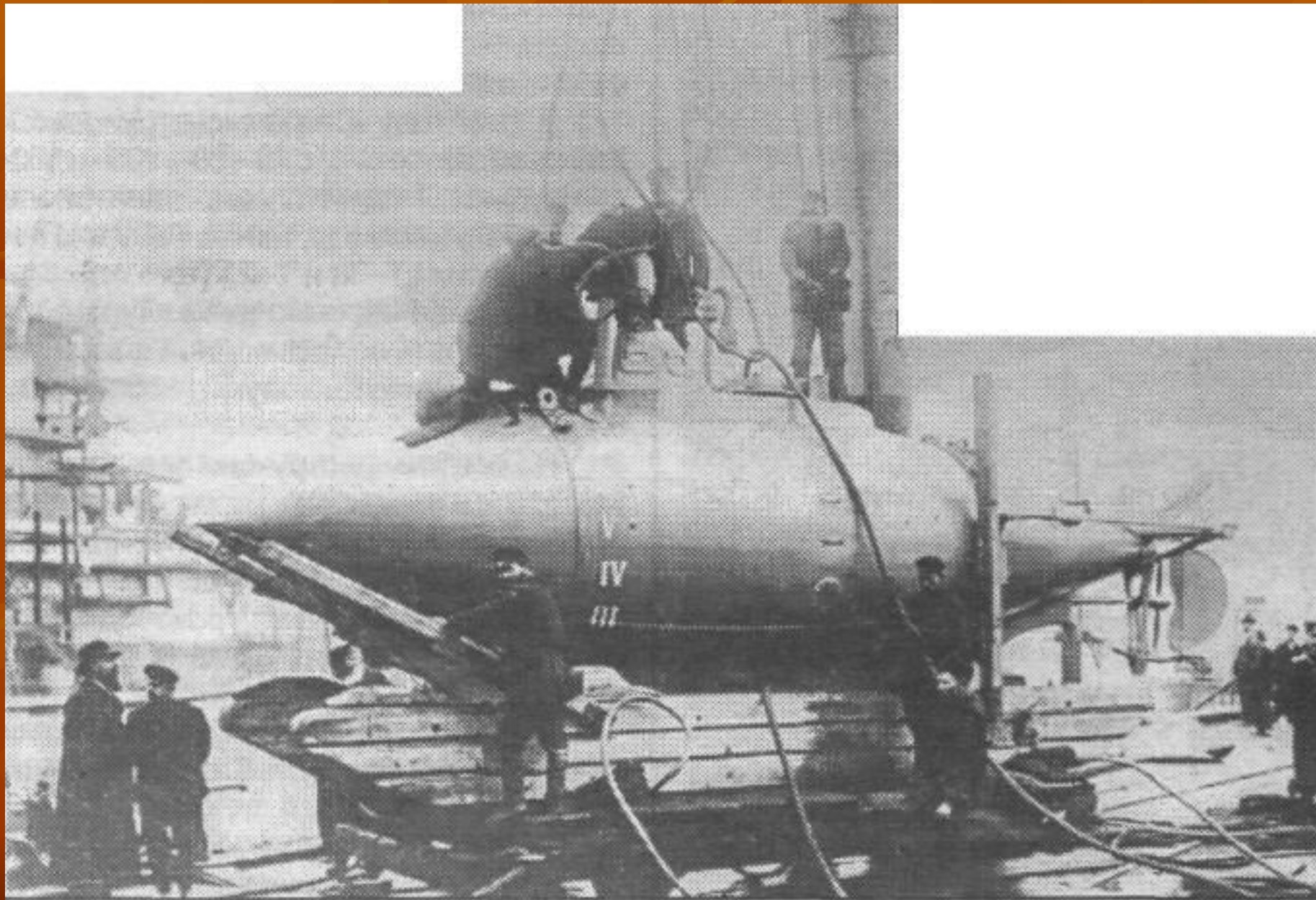
- Японцы знали о наличии подводных лодок в Порт-Артуре. Слухи о них появились и в газетах. Верный своей идее о моральном значении подводного оружия, адмирал Витгефт приказал при подрыве японских броненосцев дать радиограмму, что адмирал благодарит подводные лодки за удачное дело. Конечно, японцы перехватили это сообщение и "приняли к сведению".
- В определенной мере у японцев были основания опасаться русских подводных лодок. В предвидении возможного конфликта с Японией командование русского флота пыталось создать в Порт-Артуре подводные силы. Кроме упомянутой лодки Дзевецкого в крепость была доставлена, вероятно в 1903 году на броненосце "Цесаревич", лодка французского конструктора Т. Губэ (водоизмещение - 10 тонн, экипаж - 3 человека, скорость хода - 5 узлов в течение 6-7 часов, вооружение - 2 торпеды). В первые же дни войны со специальным эшелоном отправился на Дальний Восток начальник рабочего отряда Балтийского завода Н.Н.Кутейников. Он был строителем подводной лодки "Петр Кошка" и, вероятно, в числе прочих грузов по железной дороге следовала тогда и эта субмарина. Она обладала одним очень большим преимуществом - разбиралась на 9 частей, и могла транспортироваться в стандартном вагоне.

- Адмирал С.О.Макаров, как один из инициаторов применения торпедного оружия, хорошо представлял степень подводной угрозы. Приказом от 28 февраля 1904 года он потребовал на каждом корабле нарисовать силуэты подводных лодок в наводном, позиционном положении и под перископом. Были выделены специальные сигнальщики для наблюдения за морем и опознавания лодок. Кораблям вменялось в обязанность стрелять по обнаруженной лодке, а катерам и миноносцам идти на таран.
- При подрыве "Петропавловска" русские моряки, выполняя приказ Макарова, стреляли в воду, надеясь поразить возможного противника. Более того, в бою при Цусиме крейсера "Аврора", "Олег" и госпитальное судно "Орел" заметили следы торпед, в то время как на несколько миль вокруг не было видно ни одного японского корабля. Эти таинственные следы приписали деятельности японских подводных лодок, но они в боях никакого участия не принимали, хотя и были включены к этому времени в состав японского флота.

■

- С началом войны стало ясно, что имей русские хоть одну настоящую боевую подлодку, японцы не смогли бы так спокойно вести тесную блокаду базы.
С другой стороны, имей лодки Япония, ей бы не пришлось посылать в атаку 26 января 1904 года большое число миноносцев, достигших меньшего результата, чем ожидалось.

Подводная лодка "Челим" лейтенанта А.С. Боткина



- СТАТЬИ ВЗЯТЫ С
сайтов: http://www.adfontes.veles.lv/warriors_trad/submarines/delphin.htm СТАТЬИ ВЗЯТЫ С
сайтов: http://www.adfontes.veles.lv/warriors_trad/submarines/delphin.htm
и http://vadimvsvar.narod.ru/ALL_OUT/TiV_OutOther/RuPL0405/RuPL0405001.htm
- igor barabanov6848
12:59, 7 марта