

# МОРСКАЯ ВОЙНА

1650 В ВЕК ПАРУСА 1815

*Сражения великих адмиралов*



БРАЙАН ТАНСТОЛЛ

BRIAN TUNSTALL



NAVAL WARFARE  
IN THE AGE OF SAIL

THE EVOLUTION OF FIGHTING TACTICS

1650-1815

CONWAY MARITIME PRESS

БРАЙАН ТАНСТОЛЛ

# МОРСКАЯ ВОЙНА

в век паруса

1650–1815

*Сражения великих адмиралов*



**ЭКСМО**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
Москва  
2005

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)  
Т 18

BRIAN TUNSTALL

Edited by  
DR NICHOLAS TRACY

NAVAL WARFARE  
in the AGE of SAIL

The Evolution of Fighting Tactics  
1650—1815

**Танстолл Б.**

Т 18 Морская война в век паруса. 1650—1815. Сражения великих адмиралов / Пер. с англ. — М.: Изд-во Эксмо, 2005. — 448 с., ил. — (Энциклопедия военной истории).

ISBN 5-699-08512-2

Фундаментальная работа известного специалиста в области военно-морской истории Брайана Танстолла «Морская война в век паруса. 1650—1815 гг. Сражения великих адмиралов» посвящена эволюции военно-морской тактики от голландских войн XVII века до конца Первой империи в 1815 г. В книге рассматривается весь тот период, когда парусные флоты безраздельно господствовали на морских просторах.

Автор анализирует военно-морскую тактику и стратегию и описывает ход знаменитых сражений.

Издание содержит интереснейший иллюстративный материал: многочисленные портреты, достоверные изображения морских битв, а также 150 планов и схем.

Работу Танстолла можно с полным основанием назвать непревзойденным исследованием в области военно-морского искусства XVII — начала XIX века. Издание представляет несомненный интерес как для знатоков, так и для широкого круга читателей.

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)

© BRIAN TUNSTALL.

With © NICHOLAS TRACY 1990

Публикуется с разрешения Conway Maritime Press,  
an imprint of Chrysalis Books Ltd (Великобритания)

© ООО «Издательство «Эксмо», 2005

ISBN 5-699-08512-2

# Содержание

## БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА:

Уильям Катберт Брайан Танстолл . . . . .	7
ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА . . . . .	9
ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА . . . . .	13
ПРИМЕЧАНИЯ К СХЕМАМ . . . . .	14

## ВВЕДЕНИЕ

Искусство адмирала . . . . .	15
Английские и французские сигналы . . . . .	30
Капитан флота . . . . .	32

## ГЛАВА ПЕРВАЯ

Развитие линейной тактики в Англии . . . . .	35
Краткое изложение инструкций герцога Нортумберленда 1636 года . . . . .	39
Развитие морской тактики в ходе Первой англо-голландской войны . . . . .	43
Тактика английского флота во Второй англо-голландской войне . . . . .	50
Кампания 1666 года . . . . .	57
Третья англо-голландская война 1672—1673 гг. . . . .	63
Сражения при Схооневелде и Текселе . . . . .	67
Первая книга инструкций . . . . .	73
Инструкции Нарборо . . . . .	77
Инструкции Дартмута . . . . .	78
Рукописи Морской библиотеки . . . . .	79

## ГЛАВА ВТОРАЯ

Тактика становится наукой . . . . .	86
Первоначальные английские инструкции по навигации и бою . . . . .	89
Сражения при Бэнтри-Бэй и Бичи-Хэд . . . . .	92
Дополнения Рассела 1691 г. . . . .	96
Сражение при Барфлёре . . . . .	96
Книга сигналов Турвилля 1691—1693 гг. . . . .	98
Действия против конвоя в Смирну . . . . .	100
Отец Поль Гост . . . . .	101
Переиздание инструкции Рука 1702 г. . . . .	108
Инструкции по навигации и бою для флота Ее Величества . . . . .	109
Морское сражение у Малаги . . . . .	111
Морское сражение у Марбеллы . . . . .	113
Сражение у мыса Пассаро . . . . .	114
Реорганизация строя линии баталии . . . . .	116
Брандеры . . . . .	121
Первые книги сигналов . . . . .	123
Тактика конвоев . . . . .	125

## ГЛАВА ТРЕТЬЯ

Дополнительные английские сигналы . . . . .	132
---	-----

## Дополнительные боевые инструкции

адмирала Вернона . . . . .	133
Сигнальная книга Миллена . . . . .	138
Бой у Тулона . . . . .	139
Военные суды . . . . .	147
Развитие тактических представлений после Тулонского сражения . . . . .	152
Пейтон и Ла Бурдоннэ . . . . .	154
Первое сражение у мыса Финистерре . . . . .	155
Дополнительные инструкции по ведению боя 1747 г. . . . .	160
Второе сражение у мыса Финистерре . . . . .	162
Дополнительные сигналы и инструкции 1748 года . . . . .	164
Строй пеленга . . . . .	164
Новые сигналы Ноулса . . . . .	165
Ноулс и Реджо . . . . .	167

## ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

Семилетняя война . . . . .	171
Английские дополнительные сигналы и инструкции во время Семилетней войны . . . . .	172
Французские сигналы и инструкции . . . . .	176
Сражение у острова Менорка . . . . .	177
Приказы и сигналы Ла Клю 1757 г. . . . .	180
Сигналы д'Аше 1758—1759 гг. . . . .	181
Покок и д'Аше . . . . .	182
Сражение в бухте Лагос . . . . .	183
Сигналы маркиза де Конфлана 1759 г. . . . .	186
Сражение в заливе Киберон . . . . .	187
Дополнительные сигналы 1760—1762 гг. . . . .	189
Адмиральские сигналы и инструкции, не имеющие даты . . . . .	191

## ГЛАВА ПЯТАЯ

Развитие систем сигнализации в период после Семилетней войны . . . . .	192
Тактическая система Мороба . . . . .	193
Бурд де Вильуэ и Ла Бурдоннэ . . . . .	198
Публикация в Англии французских исследований по тактике . . . . .	201
Британские маневры 1768 года . . . . .	204
Дополнения лорда Хау . . . . .	205
«Сигналы и инструкции», изданные Адмиралтейством . . . . .	206
Система сигнализации Павильона . . . . .	208
Хау в Северной Америке в 1776—1778 гг. . . . .	211
Сигналы, разработанные Ноулсом-младшим . . . . .	217

Сигналы, разработанные в 1780 г. Уильямом Диксоном .....	224
<b>ГЛАВА ШЕСТАЯ</b>	
<b>Вопросы тактики во времена американской Войны за независимость:</b>	
проверка новых систем .....	225
Сигналы Кеппеля, 1778 г. ....	225
Сигналы д'Орвилье 1778 г. ....	226
Сражение при Уэссане .....	229
Военные суды, прошедшие в Англии в 1779 г. ....	237
Франко-испанский флот в 1779 г. ....	239
Кемпенфелт и Флот Канала .....	244
Тактические реформы Кемпенфелта .....	248
Книги сигналов Кемпенфелта .....	252
Размеры и цвет сигнальных флагов и вымпелов .....	258
Сражение на Доггер-Банке .....	259
Кемпенфелт и де Гишен .....	260
Освобождение Гибралтара адмиралом Хау .....	261
Последние книги сигналов Кемпенфелта .....	262
Проекты сигнальных систем, имеющих второстепенное значение .....	267
<b>ГЛАВА СЕДЬМАЯ</b>	
<b>Тактика в Войне за независимость Соединенных Штатов Америки:</b>	
прогресс старой системы .....	269
Байрон и д'Эстэн .....	277
Сражение у острова Мартиника .....	282
Мнение де Гишена .....	285
Майская стычка .....	286
Реакция Родни .....	286
Арбутнот и де Туш .....	288
Инструкции и сигналы де Грасса .....	290
Худ и де Грасс .....	292
Сражение в Чесапикской бухте .....	293
Отклики по поводу сражения .....	297
Худ и де Грасс у острова Сент-Киттс .....	301
Морской бой у острова Святых .....	304
Сэр Чарльз Дуглас .....	309
Факты по де Грассу .....	311
Сюффрен и Хьюз .....	313
Джон Клерк из Элдина .....	318
<b>ГЛАВА ВОСЬМАЯ</b>	
<b>Тактическое искусство времен французских революционных войн .....</b>	
Система сигналов адмирала Филиппа Пэттона 1787 г. ....	326
«Предложение по сигналам» 1788 г. ....	328
Лорд Хау и сэр Роджер Кертис, 1788—1789 гг. ....	329
Числовая система сигналов, предложенная Хау в 1790 году .....	331
Лорд Худ и Джон Макартур в 1791—1793 гг. ....	335
Дополнительные инструкции, выпущенные Хау в 1793 году .....	338
«Краткое изложение недостатков существующих морских сигналов» .....	339
Тактика французов после Войны за независимость Америки .....	339
«Тактика и сигналы...» .....	340
Виконт де Гренье, 1787 г. ....	342
Тактика и сигналы д'Амблемона, 1788 г. ....	345
Славное 1-го июня .....	345
Тактика Хау после сражения «Славного 1-го июня» .....	354
Отступление Корнуоллиса .....	355
Ричард Холл Гауэр .....	356
Нельсон и Готэм в 1795 г. ....	357
Джон Джервис в 1795—1799 гг. ....	358
Сражение у мыса Сент-Винсент .....	363
«Система морской тактики» 1797 г. ....	367
Сражение у Кэмпердауна .....	367
Сражение на Ниле .....	371
Первая Сигнальная книга Адмиралтейства 1799 г. ....	377
Сражение при Копенгагене .....	383
<b>ГЛАВА ДЕВЯТАЯ</b>	
<b>Развитие тактики морского сражения в период Наполеоновских войн .....</b>	
Испанская «Книга сигналов» 1804 года .....	391
Телеграф Хьюма Попхэма 1800—1812 гг. ....	397
Соумарез и Морено .....	402
Вильнев и Калдер .....	403
Трафальгарское морское сражение .....	405
Сравнение тактических планов противников .....	407
Подготовка к сражению .....	410
Атака Нельсона .....	416
Стракэн и Дюмануар .....	419
Дакворт и Лессеж .....	420
Британские меморандумы по тактике .....	421
Адмиралтейство принимает систему Попхэма .....	424
Книги сигналов, выпущенные в 1816 г. ....	427
Тактика и сигналы, использованные французами в конце войны .....	429
«Трактат» Деларуврэ 1815 г. ....	429
Французская книга сигналов 1819 г. ....	430
Новая система сигналов адмирала Рэйпера .....	432
<b>Послесловие переводчика .....</b>	<b>433</b>
На семи ветрах. О румбах и сторонах света .....	435
Какими они были .....	437
Каким оружием они сражались .....	438
Кто вел их в бой .....	440
<b>Краткий морской словарь .....</b>	<b>446</b>

## Уильям Катберт Брайан Танстолл

**П**редлагаемая вниманию читателя книга, написанная известным исследователем, представляет собой заметный вклад в изучение истории морского флота. Ее автор — Брайан Танстолл (Brian Tunstall) — после окончания колледжа Св. Джона в Кембридже преподавал в школе Онлд и Королевском морском колледже в Гринвиче. Во время Второй мировой войны он работал военно-морским экспертом на Би-би-си. В конце своей карьеры он работал старшим преподавателем Лондонской школы экономики.

Брайан Танстолл приобрел репутацию известного историка военно-морского флота. Будучи зятем сэра Джулиана Корбетта, Танстолл собрал, сохранил и обработал его архивы. По поручению Морского исторического общества он редактировал трехтомное издание работ адмирала Джорджа Бинга, в котором был опубликован написанный Танстоллом весьма содержательный и реалистичный обзор жизни и деятельности адмирала. По удачному выражению одного из рецензентов опубликованной биографии адмирала Бинга, «Танстолл очень легко справился с тяжелой исследовательской работой, связанной с написанием биографии». Перу Танстолла принадлежит также описание жизни и деятельности Старшего Питта, в котором он одним из первых попытался ответственно использовать психологический подход к изучению биографий. Большую часть 1930-х годов Танстолл был почетным секретарем Морского исторического общества. В это же время он публикует замечательную книгу под названием «Реальности истории флота», всполошившую военно-морской истеблишмент и, без сомнения, послужившую одной из причин того, что в конце 1930-х Танстолл покинул Королевский морской колледж.

После войны Танстолл публикует три выдающиеся главы в «Кембриджской истории Британской империи». Целое поколение выпускников выросло на его лекциях по проблемам международных отношений, а также проблемам национальной политики в области военно-морских сил. Он был великолепным преподавателем, умевшим неуклонно и в то же время ненавязчиво подталкивать своих учеников к поискам новых знаний. Можно говорить о том, что сила его разума была под стать неортодоксальности, с которой он пользовался результатами своих размышлений.

Работы Танстолла по сигнализации на флоте базируются на работах Корбетта и являются их непосредственным продолжением. Он сумел не только тщательно систематизировать все, что было написано его тестем в этой области, но и внести свою лепту в изучение этой проблемы. Он стремился установить местонахождение книг, содержащих перечень сигналов на флоте, в результате чего в конце своей жизни он мог с уверенностью сказать, где каждая из них находится. Содержание этих книг, работы Корбетта и собственные знания по истории флота в



целом помогли Танстоллу, когда он приступил к изучению изменений в тактике, произошедших с 1654 г. Им были пересмотрены традиционные подходы к исследованию этой проблемы. Не пренебрегая подходом, основанным еще Корбеттом, Танстолл тем не менее попытался взглянуть на происходившие изменения прагматично, рассматривая борьбу между различными способами использования сигналов на флоте как составную часть общей политики в военно-морской области, преследующей общенациональные цели. Не будет преувеличением сказать, что написанная им книга необратимо изменила мир. Он считал, что соотношение военно-морской стратегии (включая тактику) и государственной политики в этой области не может быть правильно оценено без учета исчерпывающих знаний о том значении, которое имеет для разработки тактики на флоте использование морских сигналов.

Сказанное выше позволяет говорить о важности данной работы, а также о том, что значение вклада автора в научное исследование истории флота трудно переоценить.

ДОН ШУРМАН

# Предисловие автора

Первые шаги по пути систематического изучения тактики Британского флота были предприняты Джулианом Корбеттом (Julian Corbett) в 1905 году. В этот год — год столетия Трафальгурской битвы — по поручению Морского исторического общества Корбетт выступил редактором сборника документов под названием «*Инструкции по ведению боя, 1530—1816*». Собрание этих документов было призвано впервые продемонстрировать истоки и развитие тактики на флоте в период со времен раннего Тюдора и до 1816 года, когда была опубликована «*Книга сигналов*». До момента опубликования названного сборника ни историки, ни морские офицеры не признавали того, что тактика на море имела свою продолжительную историю, которая может быть прослежена и изучена.

Вслед за публикацией «*Инструкций...*» свет увидели многие не известные до этого документы, что привело к тому, что в 1908 г. под редакцией Корбетта печатается второй том под названием «*Сигналы и инструкции, 1776—1794*». В этот том вошли очень ценные как рукописные, так и напечатанные ранее документы, содержащие наставления по кораблевождению, наставления по ведению боя, меморандумы по тактике, книги сигналов, а также проекты новых систем сигнализации на флоте, разработанные адмиралом сэром Томасом Грэйвзом (Graves) в ходе Войны за независимость Америки. Грэйвз принадлежал к известной на флоте семье и во время этой войны был относительно молодым человеком. Оставленные им документы помогают проследить ход важных изменений в тактике британского флота, имевших место в этот период. Позднее он был вторым флагманом Нельсона в сражении при Копенгагене (1801 г.). Умер Грэйвз в 1814 г. Его наследники совершили патриотический поступок, передав его архивы в Королевский институт объединенной службы (Royal United Service Institution). Однако лишь немногие из его документов оказались на полках библиотеки — основная часть архива была свалена в кучу и осталась несистематизированной. Эти документы были заново открыты сэром Джоном Лоутоном (Laughton), чьи оригинальные исследования истории Британского и Французского флота, начавшиеся задолго до этого, подвигли капитана А.Т. Мэхэна (A.T. Mahan) начать работу над книгой, которая затем была опубликована под названием «*Влияние морской силы на историю*»<sup>1</sup>.

Два вышеназванных тома документов, опубликованные под редакцией Корбетта и с его обширными комментариями, стали для исследователей основным источником материалов, с помощью которых можно было проследить связь между деятельностью таких флотоводцев, как Блэйк (Blake), Джеймс, герцог Йоркский (James Duke of York), Монк (Monck), принц Руперт (Rupert), Рук (Rooke), Вернон (Vernon), Энсон (Anson), Хук (Hawke) и Родни (Rodney), с дея-

<sup>1</sup> Русский перевод книги опубликован в 2002 г.: Мэхэн А.Т. — Влияние морской силы на историю, 1660—1783. М.: ООО «Изд-во АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2002. (Прим. перев.)

тельностью Худа (Hood), Хау (Howe), Сент-Винсента (St. Vincent) и Нельсона. В своих комментариях Корбетт обратил внимание на различия, существовавшие между идеями, изложенными этими адмиралами в написанных ими трактатах, и тем, как эти идеи претворялись в реальных сражениях. Он продемонстрировал также наличие связи между традиционными и новаторскими подходами к тактике ведения морского боя, что позволило читателю уловить интеллектуальные мотивы, направлявшие деятельность Хау, Худа и Кемпенфелта (Kempenfelt) в этой области. Однако издание этого двухтомника не претендовало ни на что другое, кроме как служить источником материалов для дальнейшего исследования. Другими словами, их нельзя рассматривать в качестве пособия по истории развития тактики Британского флота. Попытки рассматривать комментарии редактора изолированно от основного текста и использовать их в качестве учебника, игнорируя также при этом появление огромного числа новых источников, могут привести только к заблуждениям, не имеющим ничего общего с подлинно научным исследованием.

Перед своей смертью, наступившей в 1922 г., Корбетт успел собрать новые материалы для переиздания названного двухтомника. После опубликования нового, дополненного издания двухтомника продолжали обнаруживаться все новые и новые материалы, позволяющие, с одной стороны, по-новому взглянуть на работу Корбетта, а с другой — подтверждающие многие его выводы. Более того, блестящее подтверждение получили многие догадки и предположения Корбетта. Появились документы, ранее не известные Корбетту, но существование которых он предсказывал. Вместе с тем в отдельных случаях работа Корбетта нуждалась в серьезном уточнении, в особенности тогда, когда речь шла об установлении авторства или датировке отдельных документов. Значение проделанной Корбеттом работы только возрастает, если вспомнить о том, что современные историки могут, безусловно, опираться на выводы и заключения, сделанные им на основе изучения фактического материала, составляющего менее четверти от ныне известного.

Кроме некоторых важных документов, находящихся в Библиотеке Адмиралтейства, а с 1908 г. — в Королевском институте объединенной службы, основная масса новых материалов в настоящее время сосредоточена в Национальном морском музее в Гринвиче. Здесь, в частности, содержится большое количество документов на французском языке, включая сборники сигналов и инструкций, написанные графом де Турвиллем (de Tourville) в период с 1690 по 1693 гг. Собрание документов, находящихся в Национальном морском музее, отличается не только полнотой и качеством, но и содержится в образцовом порядке. Немалую часть этого собрания составляет объединенный архив Корбетта и Танстолла, включающий документы на французском, испанском, голландском и итальянском языках. В коллекции, собранной капитаном Хилари Мидом (Mead), особый интерес представляют документы, принадлежащие перу Хау, Кемпенфелта и Сент-Винсента. Характеризуя коллекцию музея в целом, можно говорить о том, что количество содержащихся в ней документов более чем в три раза превосходит количество документов, бывших доступными для Корбетта в 1908 г.

После 1908 г. наиболее важный вклад в изучение истории развития тактики британского флота внес адмирал Герберт Ричмонд (Rich-

mond). Хотя поначалу его интересы были связаны с общими стратегическими вопросами, а также политическими и экономическими аспектами ведения войны на море, в книгах «*Флот в войне 1739—1748 гг.*» и «*Флот в Индии в 1763—1783 гг.*», опубликованных соответственно в 1920 и 1931 годах, Ричмонд большое внимание уделял вопросам тактики. Несколькими годами позднее капитан-лейтенант Дж.Х. Оуэн (Owen) провел ценные исследования тактики британского и французского флотов в ходе американской Войны за независимость, используя для этого подлинные судовые журналы. Совсем недавно контр-адмирал А.Х. Тэйлор (Taylor) осуществил реконструкцию целого ряда морских сражений, включая Трафальгарское. Исследователи истории голландских войн многим обязаны Р.К. Андерсону (Anderson), сделавшему мастерские пояснения к текстам голландских и британских инструкций по ведению боя, а также сборникам сигналов и наставлений по тактике. «*История тактики флота в период с 1530 по 1930 гг.*», написанная контр-адмиралом С.С. Робинсоном (Robinson) и Мэри И. Робинсон в 1942 г., является единственной работой подобного рода. К сожалению, однако, ее нельзя считать подлинной историей, поскольку в ней представлены лишь отрывки из опубликованных ранее второстепенных источников.

Во всех работах по истории флота, лишь небольшая часть из которых посвящена вопросам тактики, Корбетт подчеркивал важное значение сигналов на море. Он был первым, кто обратил внимание на то, что, помимо функции передачи боевых приказов, сигналы можно рассматривать как свидетельства тактических идей и планов, которые нельзя обнаружить иначе. В изучении развития техники сигнализации Корбетт пользовался помощью сотрудника библиотеки Адмиралтейства Уильяма Гордона Перрина (Perrin), чья блестящая эрудиция всегда была в распоряжении любого, даже неискушенного исследователя. Написанная в 1922 г. Перрином книга «*Британские флаги*» содержит раздел, посвященный системам сигнализации на флоте, однако при жизни ему так и не удалось написать исчерпывающую работу на эту тему. Вице-адмиралу Ланселоту Холланду (Holland) удалось собрать ценную коллекцию наставлений и сигналов, включающую разработанные графом де Турвиллем, которая находится в Национальном морском музее. Л. Холланд погиб в 1941 г., оставив после себя лишь небольшую опубликованную работу. Капитан Хилари Мид принадлежал к числу тех, чей авторитет в области изучения флагов и средств визуальной связи в целом был признан во всем мире. Принадлежавшая ему коллекция включала в себя книги и рукописи, посвященные сигнализации на море, однако этот предмет никогда не был его единственной специализацией.

Из числа французских историков флота можно назвать Ж. Лакур-Гэе (G. Lacour-Gayet) и Шарля де ла Ронсьера (de la Ronciere). Первое подробное исследование конкретных тактических действий было предпринято полковником Эдуардом Дебрие (Desbriere); его книга под названием «*Морская кампания 1805 года — Трафальгар*» издана в 1907 г. Однако в ней речь идет только о сражениях у мыса Феррол (Ferrol), Трафальгаре и мысе Ортегаль. В 1933 г. Констанс Иствик (Eastwick) не только перевел эту книгу на английский язык, но и заново пересмотрел оригинальные французские, испанские и британские документы того периода, что позволило ему сделать дополне-

ния и уточнения работы Дебрие. Наиболее оригинальной и одновременно провокационной работой по тактике на флоте, написанной французом, можно назвать опубликованную в 1911 г. книгу «*Некоторые соображения о военно-морском флоте XVIII века: от де Ройтера до Сюффрена*», автором которой был капитан Р. Кастекс (Castex). Она явилась результатом подлинно научного исследования и была написана отличным языком. Высокой оценки заслуживает практически все, что говорит автор книги о различиях между теорией и практикой в вопросах тактики, а также этики, лежащей в основе официальных деклараций. К сожалению, однако, книга содержит большое количество преувеличений и целый ряд не подкреплённых доказательствами огульных обобщений.

Вместе с Корбеттом вышеупомянутые авторы внесли заметный вклад в изучение развития теории тактики флота, а также систем сигнализации в ходе военных действий на море, имевших место в XVII, XVIII и начале XIX века. В предлагаемой вниманию читателей книге предпринята попытка не только оценить новые материалы, но и заново осмыслить старые.

## Предисловие редактора

Замечательная книга Брайана Танстола, в которой он завершает работу по анализу изменений тактики на флоте, начатую еще его тестем Джулианом Корбеттом, так и не была опубликована при жизни автора. Причины этого станут очевидны для всякого, кто возьмет на себя труд прочесть рукопись этой книги, хранящуюся в коллекции Национального морского музея. Весьма вероятно, что при ее написании автор испытал на себе влияние причудливого стиля адмирала лорда Хау, сделавшего больше, нежели кто-либо другой, для реформы тактики британского флота. В ходе подготовки рукописи к изданию, происходившей уже после смерти ее автора, редакторская работа над теми ее частями, в которых речь идет о тактических идеях и системах сигнализации, по необходимости была столь велика, что ее фактически можно приравнять к работе соавтора. Целью этой работы было стремление как можно более четко представить читателю ход мысли Танстола. После его смерти были опубликованы важные работы, посвященные различным аспектам истории флота и, в частности, того ее периода, о котором речь идет в книге Танстола, однако это нисколько не умаляет ценность его работы. Очевидно, что подходы исследователей к изучению той или иной проблемы меняются с годами. Исходя из этого, я стремился к тому, чтобы в опубликованном тексте идеи и позиция Танстола были представлены как можно полнее, а также к тому, чтобы они были изложены собственными словами автора.






В отличие от частей, в которых речь идет о реформах тактики, разделы книги, описывающие ход морских сражений, не потребовали существенной редакторской работы. Их ценность особенно велика, поскольку основное внимание в этих описаниях сконцентрировано на важных изменениях в тактике боя, имевших место в ходе этих сражений.

Более половины работ, на которые ссылается Танстолл, включая его собственные рукописи и рукописи, находящиеся сегодня в коллекции Королевского института объединенной службы, на момент написания книги находились в частных коллекциях. В настоящее время части этих коллекций уже не существует. В связи с этим было необходимо выяснить их сегодняшнее местонахождение. В этой работе мне оказали помощь Роджер Моррисс (Morris) из Национального морского музея и сотрудник Библиотеки Адмиралтейства Дэвид Браун (Brown). К сожалению, не все из этих рукописей в настоящее время доступны для широкой публики.

## Примечания к схемам

Схемы, которыми сопровождается текст этой книги, составлены главным образом на основе информации, полученной от автора, а также из таких источников, как схемы сражений из общих работ и оригинальных книг по вопросам тактики. Во всех схемах используются одни и те же символы. Все планы сражений ориентированы на север за исключением тех, где указаны компасные румбы. Символ французского триколора указывает флагманский корабль, хотя, конечно, этот флаг не использовался до Великой французской революции 1789 года.

## Ключ

1. Ветер		12. Английская эскадра	
2. Перемена ветра		13. Эскадра противника	
3. Течения		14. Испанская или голландская эскадра	
4. Земля		15. Английский главнокомандующий	
5. Контур морских глубин		16. Адмирал или командир эскадры	
6. Курс флота		17. Вице-адмирал или командир отряда	
7. Английский корабль		18. Контр-адмирал или командир отряда	
8. Корабль противника (до 1688 г. — голландский, позже — французский)		19. Старший капитан	
9. Голландский или испанский корабль		20. Французский флагшип	
10. Фрегат		21. Голландский или испанский флагшип	
11. Корабль, ведущий огонь			

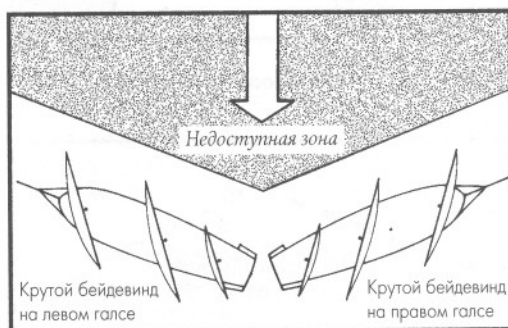
## ВВЕДЕНИЕ

# Искусство адмирала

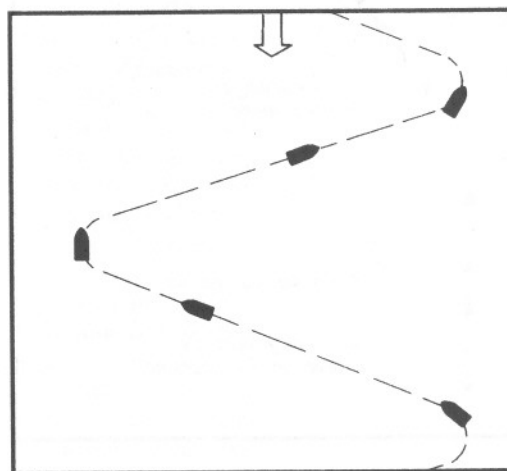
**Т**актическое мастерство — это и есть искусство адмирала. Проявить это искусство во времена парусного флота было непросто. Корабли двигались силой ветра, но мореплаватель не мог провести свой корабль во все стороны горизонта. В его распоряжении было не более 5/8 горизонта, куда он мог направить свое движение. В остальном секторе ему препятствовал встречный ветер. Но в отсутствие ветра было еще хуже — корабль вовсе не мог двигаться. Если корабль идет в крутом бейдевинде, то есть двигается почти против ветра, то его курс не может быть ближе 6 компасных румбов к линии ветра как на левом, так и на правом галсах. Держать же генеральный курс против ветра можно, только прибегнув к маневру лавирования, то есть поочередно переходя с левого галса на правый и обратно в пределах тех же 6 румбов. Даже идя фордевиндом, то есть по ветру, прямо дующему в корму корабля, тоже предпочтительнее идти переменными галсами, так как при ветре с кормы на кораблях с прямыми парусами паруса на задних мачтах (т.е. бизань- и грот-мачты) заслоняют (экранируют) паруса фок-мачты, и они не забирают ветер.

Корабли неприятеля испытывают те же ограничения и трудности. Когда два флота находятся в пределах видимости один другого, то обычно один из них находится на ветре, а другой — под ветром. Наветренный флот может спуститься на подветренный. По-видимому, наветренный флот чаще находится в выигрышном положении, поскольку его адмирал по своей инициативе выбирает, где, когда и как атаковать неприятеля. Маневрирование до начала сражения ведется для того, чтобы удержаться в этом выигрышном положении.

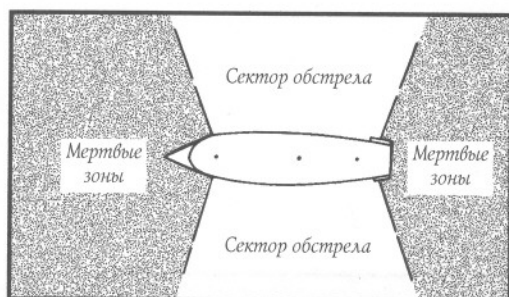
В бою каждый адмирал должен сделать двойной расчет положения своей эскадры относительно противника в зависимости от расстояния, скорости и курса. Учитываются не только ветер и состояние моря в настоящий момент, но также возможные изменения в силе и направлении ветра, а при нахождении вблизи берега влияние приливов и течений. И при отсутствии ветра ситуация может быть



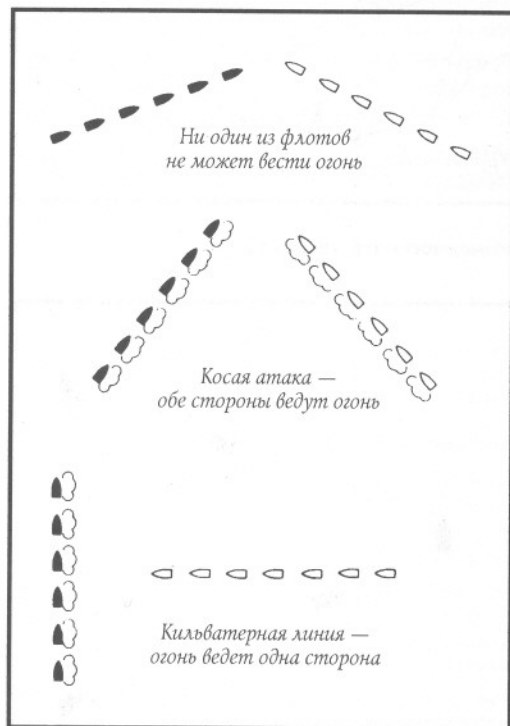
Возможности парусного корабля



Лавирование против ветра



Углы обстрела главного вооружения



Вступление в бой

особенно если его капитаны недостаточно опытни в выполнении таких маневров. Адмирал не может ожидать полной поддержки для проведения атаки от своих капитанов, к которой они не подготовились и недостаточно поняли. Многие зависит от времени обучения совместного действия кораблей в море. Если их строй постепенно меняется или какие-то отряды отделяются для конвойной службы, наблюдения за вражескими портами и мелких операций, то создание эффективной организации невозможно. Это относится особенно к случаю начала войны. Наконец, когда достигнуто общее взаимодействие, допускающее обмен положений кораблей различных флотов и эскадр без какого-либо серьезного ослабления тактической эффективности. Как писал некий анонимный адмирал о сражении, известном под именем «Славное 1-е июня» (1794 г.): «Что оно было первым главным действием, выиг-

различной: эскадра противника находится в организованном строю и задействована в бою полностью или наполовину или же по завершении боя эскадры остаются в виду друг друга. Все зависит от ветра и погоды. Несмотря на то что они могут быть благоприятными, сражение может не состояться или же оба флота не смогут сформировать боевой порядок.

Боевые корабли эпохи паруса с 1660-го до 1815 г. строились прежде всего не для скорости и маневрирования. Это были плавучие крепости, двигавшиеся ветром и парусами, оснащенные двумя мощными батареями пушек по одной с каждого борта и управляемые многочисленным экипажем в зависимости от их размерений и водоизмещений. Они строились из крепкого дерева как для защиты от вражеского огня, так и от силы отката при стрельбе собственных орудий. Корабли могли принимать большое количество провианта, запасов, оборудования и боеприпасов и могли неделями находиться в море и выдерживать штормы и непогоду. Каждый корабль представляет собой самостоятельную боевую единицу значительной силы, способную развить сильный огонь на каждый борт и лишь с незначительным количеством орудий, способных вести огонь по носу или прямо по корме.

Успех на войне зависит от способности адмирала собрать свои корабли в организованный флот, обязанный подчиняться его инструкциям и сигналам. И лишь тогда, когда флот соответствующим образом сформирован, адмирал оказывается в положении, когда он может осуществить против неприятеля такую тактику, которую считает возможной и сулящей успех. Быстрое изменение строя на виду неприятеля бесполезно и даже опасно,

ранным в ходе войны, приведшим ко многим славным результатам, оно же было и последним, поскольку ни одному французскому кораблю не было позволено вернуться в свой порт».

В море каждый капитан должен быть способным вести свой корабль курсом, указанным адмиралом и на требуемом расстоянии, а если необходимо, и от других кораблей по носу или по корме, по левому или по правому борту. Изменение в парусности, выполняемое адмиралом, должно быть немедленно повторено капитанами. С такой поправкой, если это необходимо, чтобы иметь достаточную силу парусов каждого отдельного корабля флота с таковой, как на флагмане. Чем больше флот, тем труднее его контролировать и тем большее время требуется для выполнения эволюции. Сколь эффективно выполняется лавирование против ветра, а также изменение курса по ветру последовательно или «все вдруг», — являются показателем того, насколько высока управляемость и дисциплина каждого отдельного корабля. Для кораблей, идущих в тесном порядке, всегда существует опасность столкновения, особенно если распоряжения адмирала выполняются неточно. Выдерживать место каждого корабля в строю весьма важно, и каждый раз оно должно точно восстанавливаться после лавирования и изменения галсов. Утеря места в строю при сваливании под ветер является наиболее частым случаем. В британском флоте всегда старались идти на семь румбов от ветра, особенно при изменении курса судна, хотя идти под шесть румбов вполне возможно, поскольку это позволяет кораблям, свалившимся под ветер, снова вернуться на свое место в строю. Хорошо тренированные французские эскадры — а до революции таковыми были большинство из них — могли хорошо управляться на курсе шести румбов от ветра. Очень высокая степень совместного опыта необходима для того, чтобы выполнять эти эволюции. Большая ответственность лежит на капитанах кораблей, ведущих эскадру, при каждом переключении галса боевой линии. Вести линию или линии и удержание позиции кораблей в общем является особенно важным и весьма трудно исполнимым, когда корабли идут в линии с определенными интервалами или эшелонам.

Все это искусство контроля за каждым кораблем, входящим в эскадру, необходимо лишь для одной цели — поражения вражеского флота. Маневры не могут никогда быть сами по себе завершением деятельности для адмирала, хотя иногда именно это и наблюдалось во французском флоте. Без сохранения степени парусности эскадра должна быть настороже, особенно если она была рассеяна в течение ночи. Адмирал Томас Мэтьюз не смог победить адмирала Ла Брюйера де Кура вблизи Тулона в 1744 г. в основном по той причине, что его корабли не смогли занять свои места в строю, как это было предшествовавшим вечером. Вице-адмирал Джон Байрон потерпел поражение у Гренады в 1799 году от графа д'Эстэна в основном потому, что его флот был рассеян ночью. Адмирал Огастес Кеппель имел значительное преимущество после боя при Ушане в 1788 году, когда атаковал графа д'Орвилье, не тратя времени на производство сигнала: «Сформировать линию баталии». Это, по-видимому, так, но, если бы он лучше управлял своим флотом в конце дня, ему не пришлось бы выполнять яростную атаку. Лорд Нельсон не имел весь флот вблизи себя, как он желал утром боя при Трафальгаре (21 октября 1805 г.), особенно когда он решил атаковать немедленно. Эта неготовность ни-

когда не одобрялась позже, и считалось, что ему было бы лучше подождать, пока эскадра не сконцентрируется лучше перед атакой. Считалось, что следует избегать ночных атак, пока Нельсон не рискнул сделать это в сражении на Ниле в 1798 г. На обоих флотах были отданы приказы на ночной бой. Поскольку было ясно, что адмиралы готовы на бой ночью при имевшихся обстоятельствах, сильные эскадры воздерживались от ночных боев, так как не могли использовать свою мощь эффективно. Слабые флоты также избегали таких действий, поскольку опасались, что ввяжутся в бой и не смогут из него выйти.

Самым большим упущением адмирала парусного флота является неспособность организовать должную систему разведки. Граф де Грасс рисковал полным поражением, когда был застигнут врасплох при Чесапике в 1781 г. Адмирал Франсуа Брюэй д'Эгийер не смог использовать свои фрегаты для наблюдения за Нельсоном в сражении на Ниле. То есть неэффективная в такой степени разведка в основном является результатом низкой подготовки частных кораблей, которые не могли передавать сигналы адмиралу, как он передавал им. Никакая разведка не может принести большую пользу, если корабли, ее несущие, не могут дать полные и детальные сведения о составе, силе и строе противника, его истинном курсе, предполагаемых намерениях и о количестве парусов, несущих его кораблями. Во французском флоте преобладали более передовые идеи. Нельсон перед Трафальгарским сражением имел великолепную службу разведки, которая использовала изобретенную сэром Хьюмом Попхэмом «телеграфную» систему сигналов.

Даже самая лучшая система сигналов для дозорных фрегат бесполезна, если последние не проявят достаточно смелости и хитрости, чтобы сблизиться с противником, не будучи захваченными в плен. Отсюда следует, как важны профессиональные качества капитанов фрегат, один или два из которых могут быть даже выше некоторых капитанов линейных кораблей.

Часто обсуждался вопрос, не следует ли адмиралу предпочтительнее находиться на фрегате, а не на самом мощном линейном корабле своей эскадры, который по своему назначению должен находиться в самой гуще боя. Так в действительности пытался поступать лорд Хау, а также адмирал Джордж Родни. Одибер Раматюэль обсуждает этот вопрос в своем труде 1802 г. под названием «*Элементарный курс морской тактики*». Другой выгодой является то, что адмирал может сам получать данные разведки вместо того, чтобы основываться на сигналах, посланных ему с разведывательных кораблей. Это указывал Наполеон своему графу де Гантому. Во время сражения такое его нахождение, однако, является двусмысленным, поскольку ему трудно судить о маневрах эскадры, в которых сам непосредственно не участвует. Если его эскадра атакована с наветра, он должен и сам находиться с наветренной стороны своей эскадры; если же он атакован с подветра, то и ему следует быть под ветром, что представляет собой лишнюю невыгоду, так как его обзору будет мешать дым от выстрелов. При легком бризе дым от пушечных выстрелов висит над сражающимися кораблями и мешает адмиралу видеть что-либо позади близко расположенных к нему кораблей. Его эскадра тем не менее может быть растянута по широкому пространству, такому, что обмен сигналами будет затруднен даже без дыма от пушечных выстрелов.

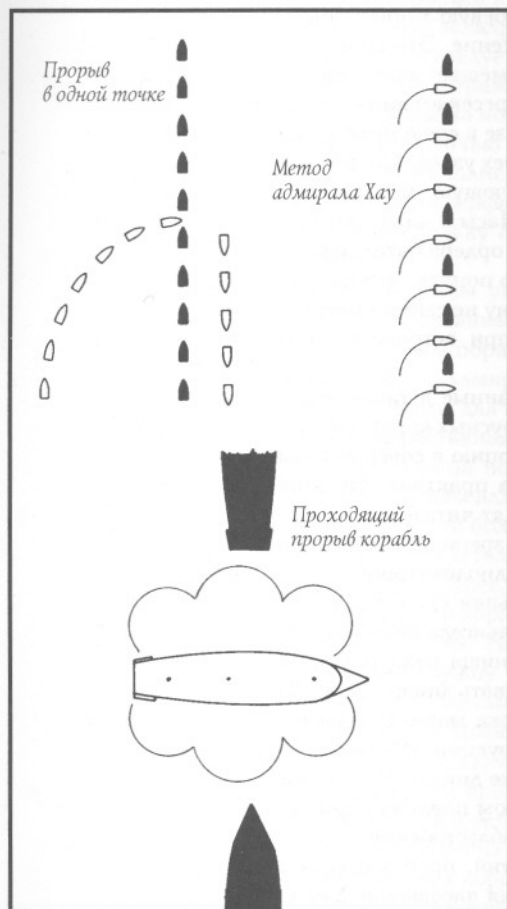
При атаке флота, который уже выстроился в боевую линию, обычно применяется медленное и постепенное сближение. Это способствует атакующим кораблям удерживать свой и не мешает каждому кораблю вести огонь в том случае, когда корабль пересекает линию подхода другого корабля. Даже при устойчивом бризе в свою пользу они могут сближаться со скоростью всего лишь четырех узлов. Современному читателю трудно представить агонизирующую медленность многих морских сражений парусных кораблей. Часы и даже дни могут быть потрачены на составление желательного ордера баталии прежде, чем начать атаку. При таких условиях легко понять, что напряжение адмирала ужасающее и почему Родни и Хау не смогли преследовать противника после решительных побед при острове Святых (1782 г.) и «1-го июня».

Схемы сражений морских кораблей, напечатанные в тактических учебниках или официальных инструкциях для парусных кораблей, показывают, что корабли должны выполнять эволюцию в совершенном построении, хотя это и не всегда достигалось на практике. По этой причине схемы сражений морских кораблей вводят читателя в заблуждение, и он пытается осмысливать их с точки зрения современной техники кораблевождения посредством радио, радиолокаторов.

Даже во времена парусного флота относительная скорость всегда имела большое тактическое значение; часто она зависела не столько от конструкции корабля, сколько от обрастания его днища водорослями и морскими улитками. Прежде чем научились обшивать днище медными листами, свежеччищенное судно только что из дока могло с большим разрывом обогнать корабли такой же конструкции, нуждающиеся после длительного пребывания в море в очистке днища. Появление же паровых кораблей самым решительным образом повлияло на развитие морской тактики в эпоху броненосного кораблестроения.

Никогда невозможно установить время событий, происходящих в бою парусных кораблей. Несмотря на достижения часовщика Джона Харрисона, хронометры так и не появились на кораблях до конца описываемого периода, и даже Британское Адмиралтейство не заботилось о снабжении ими своих кораблей. Некоторые офицеры покупали их по цене до 1000 фунтов, что было чрезвычайно высокой ценой, памятуя о том, что капитан, постоянно находившийся в плавании, получал в год от 246 до 365 фунтов в зависимости от ранга судна. И, хотя в судовом журнале отмечалось время тех или иных эволюций в бою, отдачи и получения сигналов, это была лишь относительная отметка времени в зависимости от частного судового времени. Использовались некоторые приборы для определения расстояния между кораблями в своей линии, но не было дальномеров для определения расстояния до кораблей противника.

Приведение к бою артиллерии парусного корабля было куда как более сложной проблемой, чем на паровых судах. Даже в самых лучших погодных условиях парусный линейный корабль не мог идти прямо на противника, не потеряв возможности вести огонь своих батарей, имевших лишь ограниченный угол обстрела на борт. Тактика боя парусных кораблей требовала приведения кораблей к бою как можно быстрее, при этом подвергая собственные корабли как можно меньшему воздействию вражеского огня. Это можно было осуществить, сближаясь с линией кораблей противника «хвостом на себя» так, что



Прорыв линии

прицельных выстрелов приводили к быстрому повреждению, выведению из строя пушек и поражению артиллеристов. Помимо прочего, такие выстрелы могли проникнуть далеко в глубь корпуса, повредить или сломать основание мачт, затруднить управление кораблем и подачу ядер и пороха из погребов. Выстрелы по ватерлинии и ниже вели к появлению течи, которую судовой плотник и его люди не всегда могли ликвидировать. Британские корабли были настолько валкими, что при крене вода иногда заливалась через орудийные порты так, что несколько «хороших» выстрелов противника могли причинить большой вред и затруднить откачку воды. Одним из наиболее опасных методов атаки в ближнем бою было попеременное изменение угла возвышения и снижения пушек. При этих условиях пушки могли стрелять при меньшем заряде, что приводило к большему количеству обломков на вражеском корабле.

В зависимости от расстояния весь корабль был значительно более легкой целью, чем только один его корпус. В этом случае повреждение впереди корабля замедляло его ход или заставляло его покидать строй. Имелось много способов удержания рей от падения на палубу. Тем не менее корабль спереди был весьма уязвим. Попадания спереди превращали паруса в лохмотья, сбрасывали рей и стены на палубу, сре-

последние не могут ввести в действие свои батареи. При «косом сближении» можно открывать огонь по части вражеских кораблей, хотя они будут представлять собой смещающиеся цели. Это можно выполнить также смелой атакой «головной вперед» на вражескую линию, как это было при Трафальгаре, что уменьшало время нахождения под дальним вражеским огнем.

Если корабли уже вступили в бой, то многое зависело от артиллеристов, которые могли вести огонь, быстро перезаряжая пушки. Эффективные действия артиллерии зависели от выдержки и обучения, в то время как каждое по отдельности из них бесполезно. Это было продемонстрировано в бою один на один между «Чесапиком» и «Шенонном» в 1813 г. Экипаж последнего не только был переполнен высокого воинского духа и наиболее тренированным во всем тогдашнем Королевском флоте. Его капитан Филипп Броук готовил свой экипаж для такого боя более шести лет.

Существовало мнение, что, в то время как британцы стреляли в корпус французских кораблей, французы вели огонь по такелажу и рангоуту. Это в основном верно, хотя адмиралы Эдуард Вернон и Ричард Кемпенфелт полностью подражали французам. В корпус попасть было труднее, но это была решающая цель. Попадание ядра через пушечный порт было весьма опасным, и несколько хороших

зали такелаж. Иногда мачты разламывались целиком и валялись на палубу. Возникла куча из парусов, деревянных частей, обломков такелаж, препятствуя стрельбе из пушек.

Прицеливание по корпусу вражеского корабля с любой дистанции было затруднительным, поскольку цель временами частично скрывалась из виду. Трудно было также определить время залпа. Французы в основном стреляли на выходе из крена ведущего огонь борта.

Боевые потери и боевые повреждения часто были несоизмеримы. В сражении при мысе Сент-Винсент в 1797 г. на всей Британской эскадре было всего убито 73 человека, в то время как только *San Nicolas* потерял 144 человека. В сражении «1-го июня» число убитых на трех захваченных в плен французских кораблях превышало в три раза общее количество убитых на всей английской эскадре. Если артиллеристы одного корабля превосходили таковых на корабле противника, результаты были убедительными, что и было в сражении «1-го июня» с потоплением *Vengeur*, как это описано лейтенантом с корабля *Brunswick*: «Когда *Vengeur* проходил мимо, мы разбили его руль и увидели, как вода тоннами поступает в корпус. *Ramillies* уже ожидал его чуть дальше от нас. Поглядев через кормовой порт, я хорошо разглядел все действия его команды, нацеливавшей свои пушки на французца. Затем последовал ужасающий залп, которого я никогда в своей жизни не видел и не мог поверить. Я полагаю, что каждый выстрел попал в *Vengeur*, и, поскольку залп был произведен с расстояния «пистолетного выстрела», действие его было ужасающим».

Все мачты *Vengeur* упали в результате выстрелов 32-фунтовыми ядрами. Мы ждали, когда корпус корабля противника при качке пойдет вверх, и стреляли ниже ватерлинии. Затем поднимали жерла пушек и стреляли по палубе при крене противника в нашу сторону. Такой переменный огонь мы вели два с половиной часа и своими ядрами срезали его мачты. Противник на огонь не отвечал последние два часа; по-видимому, потому, что его команда занималась откачкой поступающей в корпус воды. Но их усилия спасти свой корабль от затопления успехом не увенчались». «Общая свалка» — это всего лишь слабая попытка вести большое сражение без ближнего тактического контроля. Успехи такой тактики были незначительны. Многие британские адмиралы честно полагали, что хорошая канонада кильватерной колонны кораблей параллельной вражеской линии на весьма близком расстоянии — вполне удовлетворительная форма ведения боя. Выгода, таким образом, остается у флота с лучшими артиллеристами, построенного в идеальную линию. Поврежденные корабли или имеющие течь от ветра и волн, будут пытаться выйти из общей линии. Это легче сделать тем кораблям, которые уваливаются под ветер. В конце концов менее эффективный флот должен выйти из боя. Британские адмиралы, по-видимому, предпочитали бой в линейном строю, поскольку не видели других возможностей сражаться с хорошо обученным французским флотом, также располагавшим свои корабли в правильные линии. Разделение флота и атаки отдельными эскадрами считалось менее эффективным, поскольку вело к рассредоточению кораблей и риску частичного поражения. В любом случае это не лучший способ сосредоточить максимальную мощь огня против неприятеля. Но главная причина в том, что принятие более разработанной формы атаки было затруднительно организовать и выполнить сложные требо-

вания, особенно еще и потому, что британская система сигналов была неудовлетворительна. Проблема осложнялась при повреждении носовой части судна, когда ведущие корабли выходили из строя и не могли держать свое место в линии, тем самым дезорганизуя всю атаку. Но, как гениально объяснил Джон Клерк из Элдина в своем труде «*Очерк тактики морского сражения*» (1790—1797), даже косая атака на вражеский авангард, что часто и осуществлялось, оказалась еще менее удовлетворительной, чем сам бой в линейном строю. Когда встречаются в бою два не равных по силе флота или с недостатком пороха, существует несколько вариантов слабейшему флоту увести свои корабли от кораблей противника, не представляя из себя цели для стрельбы. Поскольку бортовые орудия имеют ограниченные углы обстрела, такой маневр проводился часто. Кораблям выйти необстреленными и построиться в положение для открытия огня нелегко. При этом они подвергаются риску быть пораженными в начале такого маневра, для чего требуется достаточная парусность, чтобы уйти.

И, наконец, последняя форма сражения, могущая привести к каким-либо существенным результатам, — бой на контркурсах, каким было сражение при Уэссане. Такая форма боя часто применялась в англо-голландских войнах, но к концу XVIII столетия была полностью дискредитирована в основном на Королевском флоте. Лучшие результаты достигались в сражениях, когда более сильный флот использовал свое численное превосходство в кораблях и охватывал голову или хвост колонны более слабого флота, обрезая корму или нос и, если возможно, огибая их. Такой маневр включает выход на неподбойную сторону вражеского авангарда или арьергарда и постановку их в два огня, заставляя их вести огонь на оба борта, а это — очень трудная задача, требующая высокой эффективности и присутствия духа. В этом случае корабли, ведущие перекрестный огонь по вражескому кораблю, должны остерегаться обстрела друг друга.

Наиболее сложной формой атаки является концентрация большей части своей эскадры против части кораблей вражеской линии. В этом случае атакующая эскадра, сосредоточив подавляющий огонь, может успеть разгромить атакованную часть вражеского флота, прежде чем неатакованные корабли противника успеют прийти ей на помощь. При таком методе атака на концевые корабли обещает лучшие результаты. Многое зависит, однако, от того, насколько атакующие смогут подойти на близкое расстояние и обрушить свое превосходство огня, не мешая при этом один другому.

Еще более сложным и амбициозным маневром является маневр прорезания линии неприятеля. Теоретически имеется множество возможных вариантов такой атаки. Она может осуществляться с наветра или с подветра, всей эскадрой или ее частью и в любой точке линии противника. Лорд Хау в действительности осуществил с немалым успехом в бою «Славного 1-го июня» особый вариант, а именно: ввел всю свою эскадру в разрыв во вражеской линии. В ходе этого маневра его корабли громили носовые или кормовые части кораблей противника поочередно залпами левого и правого борта. Затем последовала общая свалка. Очевидно, что, прорезая вражескую линию, как атакующая эскадра, так и атакуемая рискуют распаться на две группы. Другими словами, рискуют и атакующий, и атакуемый флот. Предполагается, что атакующий флот имеет превосходство как в огневой мощи,

так и в воинском духе и в общей суматохе ухитряется сохранить свое превосходство как при сохранении своего боевого порядка, так и в общей свалке. Допускается также, что если отрезанные корабли противника заставляют уйти, то прорезающая эскадра обходит еще не тронутую часть вражеской эскадры у ее концевго корабля, даже если маневр прорезания может быть инициирован кораблем из любой части линии строя.

Несмотря на частые приказы, запрещающие преждевременное открытие огня, или еще до того, как такой приказ отдается, бой часто начинается и продолжается на расстоянии тысячи ярдов. Такое случается, когда корабль из атакующей эскадры поражается в свою носовую часть и для того, чтобы защитить себя от обстреливающего вражеского корабля, отворачивает для производства своего бортового залпа. Это в свою очередь может помешать другим своим кораблям и воспрепятствовать их подходу на более ближнюю дистанцию. С другой стороны, существует возможность воспрепятствовать огню других кораблей. Это подчеркивает важность организации огня. Стрельба с дальней дистанции происходит, когда одна эскадра стремится воспрепятствовать другой совершить какой-либо маневр или при попытке сохранить свободу своего маневрирования. «Ближняя дистанция» — это классический термин, который подразумевает бой на расстоянии меньше четверти мили. «Мушкетный выстрел», или «пистолетный выстрел», — термин, употреблявшийся как в английском, так и во французском флоте. Но это тоже неточные выражения. «Мушкетный выстрел» — это расстояние, на котором морские пехотинцы обычно открывают огонь по вражескому кораблю. Но это расстояние сильно меняется в зависимости от обстоятельств. Оно может варьировать от 150 или более ярдов даже при неприцельной стрельбе из мушкетов до 80 ярдов. «Пистолетный выстрел» может означать расстояние от дульного выстрела, скажем, 25 ярдов или меньше, до дальнего пистолетного выстрела до 50 ярдов. В общем, по-видимому, большинство сражений происходило на расстояниях несколько больших, чем сказано выше. Мы знаем, что в сражениях «Славного 1-го июня» при Сент-Винсенте и Трафальгаре противоборствующие корабли касались друг друга. Но, по-видимому, это было исключением. Французы, старавшиеся вести бой на более дальней дистанции, чем британцы, в случае «общей свалки» предпочитали идти на абордаж, будучи уверенными, что в этом они превосходят британцев, чего англичане остерегались.

В «общей свалке», когда корабли оказывались вблизи друг друга без определенного строя, все зависело от выучки артиллеристов и морской практики и того, что англичане называли взаимной поддержкой. Для артиллеристов это означало ведение огня вдоль пушечной палубы и в случае необходимости стрельбой обоими бортами. Если сражение продолжается, то пушки выводятся из строя вражескими выстрелами, а прислуга орудий выбывает убитыми и ранеными. Последующие жертвы происходят от того, что перегретые пушки при откате разрывают двойные канаты для возвращения пушек на позицию стрельбы. Морские пехотинцы и моряки обстреливают противника с бака, квартердека, кормы, а также с марсов. Нарезные пушки, а позднее также каронады устанавливались на верхней палубе и стреляли шрапнелью, «сметая» всех с палубы противника. Абордаж возможен, только когда

оба корабля сцепились, а такое положение очень опасно, если на каком-либо корабле возникает пожар. Взаимный пушечный выстрел иногда продолжался многими часами до тех пор, пока потери среди артиллеристов какого-либо корабля снижали его скорострельность и делали его неспособным продолжать бой.

Морская практика в случае «общей свалки» прежде всего означает попытку обстреливать продольным огнем вражеский корабль, направляя бортовой залп атакующего против вражеского носа или квартердека. Это означает также использование движения с поврежденным такелажом и парусами в более выгодную позицию или вступление в бой с новым противником. Это также необходимо и при взаимной поддержке, когда один корабль приходит на выручку другому, или выход из-под вражеского огня, или постановка своего корабля между вражеским и находящимся в опасности своим кораблем.

Редко бывало, чтобы линейный корабль был потоплен в сражении только артиллерийским огнем. Судьба *Vengeur* в сражении «Славного 1-го июня» — случай исключительный. Корабль может взорваться, если пожар на нем достигнет пороховых погребов. Тяжело поврежденный корабль в конце концов может потонуть от выстрелов ниже ватерлинии в штормовую погоду. Кроме того, подбитый корабль может развалиться на куски просто от стрельбы собственных пушек.

Когда в 1689 г. флоты Англии и Франции начали длинную серию столкновений, закончившуюся в 1815 г., их тактики были весьма схожими. Оба флота использовали кильватерную колонну, в которой каждый корабль шел непосредственно за идущим перед ним. В бою суда противников шли примерно параллельными курсами для возможности развития максимального бортового огня. Французская тактика так же, как и английская, предпочитала курс фордевиндом (по-французски — «как можно ближе к ветру») в предварительном тактическом построении. В то время как английская тактика под влиянием опыта трех англо-голландских войн постепенно развивалась, французская тактика возникла как часть морской экспансии, провозглашенной Жаном Батистом Кольбером (1619—1683) — государственным деятелем и основателем флота короля Людовика XIV. По мере того как французский флот пополнялся хорошо построенными и хорошо вооруженными линейными кораблями, стало возможным и на самом деле было принято линейное построение для боя. Было признано, что такое построение разработано голландцами и англичанами. И настолько быстро французы освоили эту новую тактику, казавшуюся им наилучшей для своих линейных кораблей, что уже в Третьей англо-голландской войне в 1672 г. смогли в союзнический англо-французский флот ввести хорошо обученную и мощную эскадру.

По мере того как реформы Кольбера укреплялись, французская тактика попала под влияние математиков и ученых, оказавших важное влияние на развитие французского флота. Флот Людовика XIV был прямым выражением его королевской воли. Новые корабли представляли собой образцы искусства и науки: искусства — трудами знаменитых скульпторов, архитекторов (резьба и украшение); науки — советы вновь созданной Королевской академии наук. Никогда больше строительство кораблей не доверялось опыту не слишком образованных строителей. Много теоретических трудов было посвящено разработке различных форм корпусов для дальних плаваний в открытом океане;

вопросам устойчивости и плавучести; влиянию давления ветра на паруса различных форм и размеров; вариантам высоты палубы под различными углами к средней линии корабля. Изучив движение каждого корабля в отдельности под действием ветра и течений, было легко перейти к изучению особенностей совместного движения кораблей в эскадрах или флотах, включая и угловые измерения кораблей по отношению друг к другу, и математические проблемы, возникающие при изменениях в построении в зависимости от ветра.

В навигации так же, как и в судостроении, лучшие научные рекомендации давали вновь образованные гидрографическая служба и Парижская обсерватория. Последнее издание книги Жоржа Фурнье «Гидрография — истинное руководство по мореплаванию», впервые опубликованной в 1643 г., представляло собой прекрасный образец тогдашней науки в непосредственном приложении к требованиям мореходства. Когда этот труд появился в виде руководства, математики проявили немалый интерес к командам по действию парусами, приказам в бою и способам взаимной связи между кораблями. На самом деле только французы нуждались в такого рода руководстве, и необходимость эта происходила из труда математика — отца Поля Госта «Искусство морских флотов». Этот труд, однако, был сочтен во французском флоте вредным, поскольку призывал к замене привычных эволюций в бою и отдавал предпочтение оборонительному бою и потребностям обороны. Гост являлся протеже графа де Турвилля и писал под впечатлением неудач французов на море. Без сомнения, для него стремление математически разобрать сложные примеры и преобладающее стремление к оборонительным действиям соответствовало построениям того времени. Среди многих разработок особый интерес представляет многолетнее исследование инструкций по управлению парусами и действиям в бою, сигналам и приказам, отданным Турвиллем в период с 1690-го по 1693 год. Этот труд продемонстрировал значительное превосходство над современными методами английского флота по организации и сигнализированию. Правда, эти инструкции по ведению сражения и боевым сигналам недалеко ушли от идей Джеймса, герцога Йоркского, или принца Руперта.

Доктрина выросла до стратегической по назначению, но хорошо была приспособлена только к оборонительной тактике, к расширению и защите мировой Французской империи, вытекающей из выигранных сражений. Тактика боя и боевые возможности подчинялись далеко идущим стратегическим предприятиям. И не случайно, что такие флотоводцы, как маркиз де Ла Жонквиер, маркиз де Ла Галиссоньер, граф де Бугенвилль, маркиз де Водрей и граф д'Эстэн, сыграли ведущую роль в развитии Французской империи.

Это были элементы, ведущие к развитию французской тактики войны на море, которая, по-видимому, укреплялась со временем и оставалась неизменной вплоть до времен Великой французской революции. В Англии ситуация была совсем другой. Основательный боевой опыт англо-голландских войн приводил как к укреплению линейного построения флотов, так и к развитию особых способов атаки. В случае же датчан величайшим препятствием к развитию тактической эффективности был размер участвующих флотов. При 70—80—90 или даже большем количестве кораблей в линии баталии, поддержанной 20—30 брандерами и множеством вспомогательных судов, представлялось невоз-

можным добиться тактической сплоченности, особенно если учесть, что более 10% линейных кораблей по существу были арендованными торговыми судами. Немного можно было добиться в тактической подготовке, поскольку английский флот базировался в базах, относительно близких к голландским портам и якорным стоянкам. В общем, эта подготовка определялась стремлением сразиться и немедленно уйти в свои базы на ремонт. Хотя и не всегда, но ситуация становилась совсем иной при действиях на больших расстояниях, когда имелась возможность и время превратить небольшой по численности флот в хорошо обученную тактическую единицу. В англо-голландских войсках собственно тактический контроль был невозможен: корабли шли тогда за своими начальниками эскадр или даже за командирами частей эскадры, которые часто действовали совершенно самостоятельно так, что флот стремился рассыпаться на отдельные рассредоточенные и не связанные между собой бои. Тактические сложности были недостижимы, поскольку не был разработан предварительный тактический контроль. Тем не менее совершенно ясно, что задачей английских командиров было разгромить противника, и вся их тактика была не более чем средством достижения этой цели. Так называемые «боевые инструкции» (термин, которым злоупотребляют многие писатели) никогда не существовали отдельным изданием. Они представляли собой просто одну главу в «Парусных и боевых инструкциях для флота Ее (позднее — Его) Величества». Эта книга включает сигналы в дневное время для стоящих на якоре, поднимающих якоря и плавающих, а также соответствующие сигналы для ночного времени; различные огни вместо флагов; руководство для плавания в тумане; указания по ранжированию кораблей «старших» и «младших» капитанов; сигналы по сбору офицеров на совет; инструкции для лоцманов, шкиперов, кичей, смаков и других малых судов, приданных флоту; указания по применению брандеров.

Поначалу мореходные инструкции были весьма примитивными и представляли собой по существу сигналы по управлению флотом в отсутствие противника. Постепенно они стали включать больше деталей и в конце концов составили полный свод для крейсирующих отрядов с указанием способов связи между ними или по формированию боевого порядка. На основании этого мы можем получить картину того, как должен выглядеть большой флот, находящийся в поисках противника и готовый развернуться в линию баталии в соответствии с различными имеющимися способами. Таким образом, сформировался параллельный свод документов боевых рекомендаций. Этот свод стал удобным для объяснения британских тактических неудач между 1704-м и 1781 годами как результата педантизма, формализма и слепой приверженности к боевому порядку в виде кильватерной колонны. Основной причиной дискредитации линейной тактики послужило мнение об оборонительном бое в сражении при Малаге в 1704 г. В распоряжении Роберта Блэйка, принца Руперта и Джеймса, герцога Йоркского, линейная кильватерная колонна представляла собой наилучшее средство для нанесения противнику поражения путем сосредоточения по нему огня максимального количества пушек. Когда адмирал Джордж Рук и его современники и последователи начали подчеркивать оборонительные достоинства кильватерной линии, тех, кто раньше отвечал за развитие ли-

нейной тактики, можно было назвать формалистами. И, наоборот, те, кто обращал меньше внимания на боевой порядок и предпочитал действие независимых эскадр, поначалу считались истинно атакующими бойцами. Важно оценить изменение, имевшее место в структуре линии баталии между 1672-м и 1744 годами и разницу в увеличивающейся пропорции трехпалубных кораблей. Большинство критики было направлено против «послушных» британских адмиралов, которые не решались вступить в «свалку» в противоположность таким решительным людям, как лорд Энсон, адмирал Эдуард Хоок и адмирал Эдуард Боскоуэн, не принимая во внимание, что это требуется для того, чтобы дать бой. Адмирал Джон Джервис — лорд Сент-Винсент сказал: «Я часто говорил вам, что два флота, равные силой и одинаково настроенные довести сражение до конца, не добьются решительного результата, если только один из командующих не совершит ошибку в управлении своей линией баталии».

Общее преследование, столь популярное у авторов захватывающих рассказов, само по себе не является боевым порядком и даже при хорошем управлении может лишь только ускорить разгром. Но и это не делается так быстро, как пытаются уверить нас лихие писатели. При умеренном бризе атакующий флот способен сближаться с противником при скорости 2—3 узла; при этом он в состоянии сохранить свое линейное построение так, что корабли не мешают один другому вести огонь. Какую же скорость могут развить корабли при общем преследовании при таком бризе? Вряд ли больше 6—7 узлов: вот с какой скоростью флот может «броситься» на противника.

Американская война за независимость была высшим моментом в сравнении французской и британской тактик. За исключением случая, когда флотом командовал адмирал Пьер Андрэ де Сюффрен, французский флот никогда не атаковал и не предпринимал таких попыток с 1704 г. Его тактика при встрече с флотом равной силы была в основном оборонительной. И тем не менее французы переигрывали англичан снова и снова. Большая победа Родни у острова Святых произошла уже поздно, чтобы изменить стратегические основы войны. Теперь действия флота зависели от новых неразумных и ненужных разработок сигналов и тактических построений, которые приводили к поражениям еще во время Семилетней войны. В 1763 г. виконт де Морог опубликовал труд *«Тактика морской войны, или Трактат об эволюциях и сигналах»* — весьма объемистый труд, подвергшийся серьезной критике. Его влияние на французский флот было катастрофическим. Даже в 1806 г. французский флот отказался голосованием на всех флотских базах от принятия истинной числовой системы сигнализации. Вместо этого проголосовали за продолжение использования очень сложной системы, предложенной капитаном дю Павильоном в 1776 г. Эта система сохранилась до конца Наполеоновских войн.

Во время Войны за независимость Америки можно было обнаружить расхождение между британскими традиционалистами и реформаторами в вопросах тактики войны на море в форме и содержании дополнительных боевых инструкций и сигналов, выпущенных Адмиралтейством, и между отдельными адмиралами разных эскадр. Это также было видно в способах проведения отдельных сражений. Во многих отношениях форма определяла содержание. Сигналы в виде

слов в конце того, что было длинным набором, никогда не были столь эффективны, как сигналы о немедленных и прямых маневрах, составленные из инструктивных элементов. В чем действительно нуждался британский флот — была простая книга с сигналами об атаке и сражении с противником различными способами. Инструкции были абсолютно необходимы для фиксации того, как определенные боевые маневры должны были выполняться. Но не было необходимости собирать новые сигналы в инструкцию, особенно когда инструкционный элемент был в них включен.

Родни никогда не имел в течение всей своей карьеры сигнальной книги. Его сигналы были включены в печатный текст его инструкции. Под понятием «сигналы Родни» понимались частные сигнальные книги, сделанные офицерами его флота для его личного пользования. Лорд Хау же, наоборот, превозносил важность реформ британской тактики и сигнализации. Он был первым, кто отделил сигналы от тактики и дал своему флоту официальную отпечатанную сигнальную книгу, то есть книгу, сопровождавшуюся объяснениями инструкций и отношением к сигнальным книгам, изданным ранее. Это произошло в 1776 г., когда он командовал североамериканской станцией. В 1782 г. он применил свою новую систему на Флоте Канала (т.е. на флоте Метрополии). В 1790 г. он предложил Королевскому флоту числовую систему сигнализации. Она была изложена в виде отпечатанных походных и боевых инструкций без подписи и даты. Совершенно ясно, что они были созданы Хау и явились важным фактором в действиях на море во время Семилетней и американской войн.

Хау удачно применил свой метод в сражении «Славного 1-го июня». Он попытался с определенным успехом привести в исполнение свой давнишний план разрыва линии противника во многих точках. В то время ему было 68 лет, и он был самым старым британским адмиралом, когда-либо выигравшим сражение. Хау в отличие от Кемпенфелта отказался от сложных разработанных французами систем и способов сигнализации. Тем не менее он не выиграл бы это сражение, если бы французы сами не отказались от попытки его выиграть. И этим он обязан своему противнику — графу Вилларэ де Жуайёзу (de Villaret de Joyeuse), который со своим не слишком обученным флотом ринулся в бой, не опасаясь риска общей свалки.

Тройной успех Хау в тактике, сигнализации и командовании в бою является наиболее выдающимся, тем более что его инструкциями по плаванию и бою длительное время пренебрегали. Когда он давал устные инструкции, результат оказывался плохим или наихудшим. Таким образом, несмотря на многие помехи, ему в основном удалось добиться своего благодаря тому, что он имел величайшее стремление разбить противника.

К сожалению, Кемпенфелту при всем его старании удалось всего лишь более или менее решительно развить первоначальные идеи Хау. Вице-адмиралу Роджеру Кертису (Curtis) — начальнику штаба Хау — удалось обнаружить рукопись в его рабочих документах, касающихся системы сигнализации.

Адмирал Чарльз Генри Ноулс (Knowles) был большим специалистом в вопросах тактики и сигнализации. Его свод сигналов, опубликованный в 1777 г., явился удивительным достижением для офицера всего 23 лет от роду.

После революции эффективность тактики французского флота упала, хотя в противоположность флоту «старого режима» теперь он не пытался непременно избегать ближнего боя. Хотя необходимость в разработке тактики более наступательного характера провозглашалась авторами теоретических трудов.

Начиная с виконта де Гренье (de Grenier) в 1777 г., требования к наступательной тактике были повышены графом д'Амблемоном (d'Amblimont) в 1788 г., Раматюэлем (Ramatuëlle) в 1802 г. и шева-лье Деларуврэ (Delarouvraye) в 1815 г. Последний опубликовал свою книгу под названием «*Delenda est Britannia*». Однако в ней ничего нового не было. Нет никаких доказательств, что труды этих людей оказали какое-либо влияние на военно-морское мышление, к тому же после 1802 г. Это было слишком поздно. Окончательные результаты развития британской тактики и сигнальной системы после выпуска официального труда Адмиралтейства в 1799 г. были собраны в 1816 г. в «*Сигнальной книге Адмиралтейства*». В этой книге система Хау была отставлена в пользу той, которую предложил Попхэм (Popham) в своем труде «*Телеграфные сигналы, или Морской словарь*», оказавшемся весьма полезным самому Нельсону. Этот труд был признан Адмиралтейством и издавался в качестве приложения к «*Сигнальной книге*».

Морская тактика — это обычное выражение тактической доктрины своего времени. Доктрина принимает официальную и систематическую форму в виде руководств и сборников инструкций, по которым офицеры флота учатся и в соответствии с которыми сражаются. Из опыта в других областях мы знаем, что действительная действенность системы не может быть понята только лишь по ссылкам на свод официальных правил. Они не дают полной картины, а их интерпретация зависит от профессиональной практики — «привычек службы». А за этим всегда должна быть философия, чувство, традиция, предубеждение, которые вдохновляют исполнителей системы и управляют их интерпретацией системы. В общем смысле корреляция между официальным мышлением и боевой практикой тем ближе, чем выше воинский дух и боевая эффективность. А тогда, когда поражение и личная дезорганизация снижают воинский дух ниже того состояния, которое ставится в основу теоретических предложений, то тогда характер последних расходится с реальностью. Флоту, находящемуся в состоянии упадка, очень легко заняться изданием или переизданием боевых инструкций, сигналов, описанием способов атак, которые опытные офицеры считают негодными к исполнению.

На деле никакой адмирал не позволит себе игнорировать стратегические аспекты своей боевой тактики. Инструкции, на основе которых он осуществляет свое руководство, определяют часто в деталях стратегические цели, которые он должен преследовать, и в определенной степени способы, которыми он должен стремиться их достичь. Принцы, министры, адмиралы и генералы союзных государств должны быть убеждены в том, что они обеспечены поддержкой коммандантов нейтральных портов. Им следует обещать постоянную защиту торговли фрегатами и предоставлять эскорт для конвоев. Сражаться или не сражаться, а если сражаться, то когда и каким образом, — не зависит напрямую от ветра и наблюдения за движением противника.

## Английские и французские сигналы

Стандартные способы сигнализации были разработаны в английском, голландском и французском флотах задолго до конца XVII столетия и, кроме развития кодов и техники, оставались без изменения и после 1815 г. Сигналы обычно рассматривались как средство, с помощью которого адмирал передает свои приказы на текущий момент и намерения на будущее своим подчиненным флаг-офицерам и капитанам. Они же в свою очередь могут подтвердить или повторить его сигналы, но не более того. Частные суда пользуются ограниченным числом сигналов, которыми могут непосредственно общаться с адмиралом, в виде таких сигналов: «земля в виду»; «виден странный парус», а также сообщениями о поломках или об обнаруженной течи. Они могут, конечно, обмениваться такими же сигналами друг с другом, что в действительности от них и ожидалось. Полным набором сигналов может распоряжаться только адмирал. В более ранние годы в Королевском флоте только он и имел полный набор флагов. Французские частные боевые корабли имели все флаги и повторяли адмиральские сигналы. Адмирал мог выделить один или более репетующих фрегатов с флагами. Они идут в бою около неподбойного борта флагманского корабля, повторяют его сигналы так, чтобы все корабли в строю видели их и не имели помех от идущих впереди или позади мателотов и от порохового дыма в бою. Адмирал имеет также и другие средства общения. Когда нужно обсудить вопросы тактики или особую создавшуюся ситуацию, он может собрать военный совет часто даже и для того, чтобы дать разрешение на неполное исполнение его инструкций. Он может также вызвать к себе на борт своих флаг-офицеров и капитанов для разъяснения им своих намерений. Однако не все адмиралы идут на риск таких совещаний, поскольку могут натолкнуться на контраргументы своих более способных и решительных подчиненных. Адмирал может передавать специальные инструкции с посыльными шлюпками, и обычно каждому кораблю сигналом передается требование выслать свою шлюпку для получения экземпляра инструкции.

Днем на стоянке в порту адмирал может давать сигналы движением парусов и стрельбой из пушек особенно тогда, когда ветер не развевает сигнальные флаги, чтобы они были различимы.

В море же у него больше возможностей. Для общения с флотом целиком, с эскадрами или их подразделениями наилучшим способом является флажная сигнализация. При этом, чтобы привлечь внимание к сигналу, его подъем сопровождается одним или, возможно, двумя пушечными выстрелами. Сигнал определенному кораблю предваряется подъемом опознавательного флага для данного корабля. Приказы отдельным кораблям могут быть посланы шлюпкой, хотя это довольно расточительный способ, поскольку требует, как правило, посылки офицера в ранге не ниже лейтенанта для передачи приказа письменно или устно. И тем не менее в бою приказы часто передаются с офицерами на шлюпках как тогда, когда флот находится на ветре в движении, так и при полном штиле, когда шлюпка может посетить последовательно несколько кораблей. Линейным кораблям, фрегатам, брандерам, вспомогательным судам и шлюпкам, находящимся достаточно близко, приказ может быть передан непосредственно голосом через рупор.

Капитану фрегата, приданного флагманскому кораблю катера, или шкиперу кеча часто поручалось передать устный приказ какому-либо флаг-офицеру или командиру частного судна.

В ходе англо-голландских войн, когда многочисленные флоты растягивались на слишком большое расстояние для того, чтобы понять сигналы, особенно тогда, когда дым от пушечных выстрелов ограничивал видимость, особенно эффективным методом передачи сигналов было использование для этой цели лодок или более крупных судов. И только в XVIII столетии, когда флоты по численности кораблей стали меньше, а техника репетования с помощью фрегатов улучшилась, то адмирал смог значительно успешнее передавать распоряжения с помощью флагов, тем более если он уже вступил в бой. Во время англо-голландских войн кажется сомнительным, что главнокомандующий в ходе боя осуществлял или пытался осуществить достаточно полный контроль над всем своим флотом целиком. Естественно возникает вопрос, в какой полноте боевые инструкции можно выразить с помощью сигнала, имея в виду многие способы сигнализации для различных тактических ситуаций.

Сигнализация в ночных условиях была затруднена и в любом случае могла использоваться для меньшего числа флотских маневров. Поначалу применяли сигналы типа «ваш курс ведет к опасности», «неизвестный парус в виду» и опознавательные сигналы для сбора вместе, подъема или отдачи якоря и т.п. Ночью сигнализация осуществлялась фонарями количеством до четырех, размещенных различным образом в различных местах, а также пушечными выстрелами. Вместо фонарей или вместе с ними применялись фальшфейеры. Последние изготовлялись из смеси пушечного пороха и пшеничной муки в пропорции 1 фунт к шести унциям (8:3). Смесь закладывалась в трубку, свернутую из бумаги. Позднее — в XVIII столетии — использовались синие огни. Они получались из смеси семи фунтов селитры, одного фунта и 12 унций серы и 8 унций аурипигмента.

Ракеты применялись еще в Третьей англо-голландской войне. Во французском флоте их относили к трем типам: *fusees en etoiles*, *fusees en pluie ou fusees en sermentaux*. Они применялись особенно в конце боя, когда сигнальный пушечный выстрел вряд ли бы привлек внимание.

Главной трудностью ночной сигнализации было то, что огни адмирала закрывались парусами его или ближних к нему кораблей. Многие зависело также от огней на каждом корабле, порядка их размещения. К большим недостаткам ночной сигнализации можно отнести то, что тем самым о своем присутствии предупреждался противник. Вернон осознал это и уменьшил количество пушек для ночной сигнализации.

В тумане сигнализация пушечной стрельбой была основным способом. При этом стрельба велась редко, с точными интервалами и в определенной последовательности пушек. При устном обмене сведениями между близкостоящими кораблями как ночью, так и днем использовались переговорные рупоры. Во французском флоте дополнительно применялся метод туманной сигнализации с помощью рожков, барабанов, колоколов, руб, свистков; стрельбой из мушкетов вертлюжных орудий отдельно или одновременно с сигнальными пушечными выстрелами.

В английском, французском, а также и в голландском флотах в ранней системе сигнализации каждый флаг был известен по описанию и не имел ни номера, ни литерного обозначения. Сигнальный флаг обозначал нечто определенное, только будучи помещенным на определенном месте. В английском флоте набор флагов был очень ограничен. Французы были более предприимчивы в основном потому, что имели более разработанную систему инструкций, что в свою очередь требовало большее количество флажных сигналов. В английском флоте позиции для поднятия флажных сигналов находились на топах фок-, грот-, и бизань-мачт; на ноках реев и в вантах фок-мачты; на грот-бакштаге; на ноках реев и вантах грот-мачты; на ноках реев, на вантах и бакштаге бизань-мачты, а также на кормовом флагштоке. Во французском флоте использовалось 11 из этих позиций.

В английском и французском флотах для сигнализации применяли различные флаги. Английские флаги следующие: Королевский Штандарт, Государственный флаг, флаг торговых судов; с горизонтальными белыми, синими, желтыми полосами, с желтыми и белыми косыми полосами; с горизонтальными красными-белыми-синими полосами, синими и белыми, красными и белыми горизонтальными полосами, белые — с красным крестом, синие — с красным крестом, а также красные, белые, синие, желтые вымпелы.

Во французском флоте использовались флаги: красные, белые, синие; белые с красным крестом; с красными и белыми горизонтальными полосами, с белыми и синими горизонтальными полосами; с белыми-красными-белыми горизонтальными; с синими-белыми-синими горизонтальными; белыми-синими-белыми горизонтальными; белыми-синими горизонтальными; белыми-красными горизонтальными полосами, а также белые флаги с синим окаймлением.

В голландском флоте применялись флаги: белый с красным окаймлением, белый с синим крестом, синий с белым крестом; «шахматные» — белый с красным и белый с синим; белый, красный и синий гюйсы; а также красные, белые, синие, белые с красным, белые с синим вымпелы. Помимо различия во флагах, в английском и французском флотах поразному разбирали флажные сигналы. Турвилль разработал свод сигналов *signaux genevaux*, отпечатанный в дополнение к инструкциям. В специальной книге были собраны отпечатанные в цветах и имеющие буквенное обозначение флажные сигналы. В британском флоте в некоторой степени подобная система преобладала до тех пор, пока Рук не убрал сигнальные индексы из «*Походных и боевых инструкций*», оставив детальное объяснение сигналов в тексте самих же инструкций. В результате персональные сигнальные книги составлялись извлечением сигналов из инструкций с несколькими словами объяснений значения, поскольку это было практически необходимо в то время, как во французском флоте это считалось излишеством. К счастью для англичан, использовалось немного флагов и совсем немного сигналов так, что составление книги сигналов по буквенному обозначению было нетрудным.

## Капитан флота

Система начальников штабов на флоте разработана хуже, чем в сухопутных войсках. Еще в самые ранние времена было установлено, что

флаг-капитан при командующем оказывается в очень трудном и ответственном положении. Он должен помогать адмиралу и нести ответственность за состояние адмиральского корабля, который, как правило, был самым крупным и самым сильным во флоте, а потому нуждался в наибольшем внимании. Во время революционных войн вошло в практику назначать дополнительного капитана на адмиральский корабль. Он исполнял обязанности только начальника штаба адмирала и не нес ответственность за состояние корабля. Обычно это был старший офицер с денежным содержанием контр-адмирала.

В 1731 г. было установлено, что так называемый первый капитан флота считался равным контр-адмиралу и принимал участие во всех военных советах.

Не все командующие использовали эту возможность. Некоторые ощущали такую необходимость, другие же — нет, исходя из размера своих флотов. Тем не менее известно много случаев полезного взаимодействия между командующими и их соответствующими начальниками штабов. Наиболее известны такие пары, как Кертис—Хау и Дуглас—Родни. Кемпенфелт в своем письме адмиралу Чарльзу Миддлтону (Middleton) дал живое описание обязанностям и деятельности первого капитана при адмирале Чарльзе Харди (Hardy) и при адмирале Фрэнсисе Гири (Geary). Это были лучшие офицеры своего времени.

В 1747 г. было решено, что эскадра из 15 или 20 британских вместе с союзническими линейными кораблями является минимальной по численности для назначения первого капитана. В 1795 г. положение о 15 британских кораблях было повторено, но ничего не говорилось о составе совместной с союзниками эскадры.

Основной обязанностью первого капитана, по-видимому, была помощь командующему в составлении приказов по плаванию и сражению, а также написание оперативных инструкций. Известно, что Роберт Калдер (Calder) помогал Джону Джервису в составлении важнейших тактических меморандумов, но до какой степени простиралось их взаимодействие, не совсем ясно. Первый капитан также имел отношение к сигнализации, хотя, например, у Джона Макартюра (McArthur) составление сигнальной книги и разработка новых сигналов выполнялись секретарем адмирала. Нельсон никогда не имел первого капитана до Трафальгарского сражения, поскольку он сам еще не был главнокомандующим. В Копенгагенском сражении 1801 г. он использовал капитана Фоли (Foley), на корабле которого он и поднял свой адмиральский флаг, а также капитана Эдуарда Риу (Riou), выбранного, очевидно, в том же случае, хотя до этого они друг друга и не встречали. В утро перед Трафальгарским сражением Нельсон поручил некоторые штабные обязанности командиру фрегата *Euryalus* капитану Блэквуду (Blackwood), включая и право поднимать сигналы от имени адмирала концевым кораблям линии баталии.

По мере возросшей сложности морских операций положение первого капитана приобрело большое значение, а его титул был заменен на капитан флота. По закону от 1806 г., минимальное количество кораблей в эскадре для такого назначения было снижено до 10, а на этот пост назначался офицер в ранге контр-адмирала или

старшего офицера. Он получил право отдавать приказы от имени главнокомандующего всем офицерам, включая флаг-офицеров, старших ему по чину. Но без разрешения адмирала он не должен был «менять временное расположение флота сигналом или другими средствами, пока очевидная необходимость не потребует того».

Во французском флоте функции начальников штабов были такими же, как в британском, и появились приблизительно в одно и то же время. В начале XVIII столетия, по-видимому, было обычным назначать майора к любому флотскому командиру независимо от того, имел ли он должность главнокомандующего или нет. Майор или так называемые помощники майоров занимались сигнальной службой и охраной. Обязанности помощника майора на флоте аналогичны таковым младшего штабного офицера в армии.

В начале Войны за независимость Америки должность штабных офицеров ввиду увеличивающихся размеров французских флотов и дальнейшего развития системы сигнализации стала весьма важной. Павильон, назначенный в 1778 г. в качестве *major d'escadre* к адмиралу д'Орвилье, в основном занимался сигнальной службой. Каждому было бы интересно узнать, какова была доля влияния де Вожиро в качестве *major d'escadre* при де Грассе на французскую тактику в 1781—1782 гг. и какую роль играл Бюэ де ла Шарюльера (*Buer de la Charuliere*) как *major d'escadre* при адмирале де Гишене (*de Guichen*) в 1780 г.

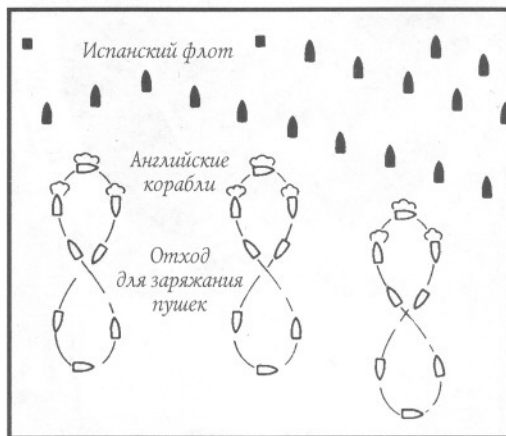
## Развитие линейной тактики в Англии

Довольно мало известно о тактике парусных флотов ведущих морских держав в период с 1500 до 1650 г., хотя о тактике галерного флота написано немало. В основном тактика боя бортовым огнем возникла как следствие одновременного развития кораблестроения и морской артиллерии. Несмотря на очевидную привлекательность бортового огня, эскадры строятся для боя, как если бы они наибольшую наступательную силу имели в направлении носовых частей своих кораблей и их главной задачей являлось единоборство отдельных кораблей, сцепившихся для abordажа. Такой метод все еще считался решающим в бою. Однако в английском флоте постепенно развивалась тенденция уклонения от боя борт о борт, при котором англичанам грозила атака испанской корабельной пехоты. Поэтому неизбежно пришлось развивать тактику боя с оптимальным использованием артиллерии на определенном расстоянии.

Король Испании Филипп II, по-видимому, был хорошо осведомлен о тактике британского флота. Главнокомандующему Непобедимой Армады герцогу Медина Сидония (Medina Sidonia) король писал в 1588 г.: «Вы должны помнить, однако, что стремление противника — сражаться на расстоянии, поскольку он имеет преимущество в артиллерии и других огневых средствах, которыми они хорошо снабжены. Мы же стремимся атаковать и сцепиться с противником, и Вы должны предпринять все усилия к этому. Чтобы предостеречь Вас, Вы получите детальное сообщение о том, как организована вражеская артиллерия, способная вести огонь по корпусам кораблей и топить их».

В соответствии с двумя комплектами приказов, изданными, соответственно, сэром Уолтером Рели (Raleigh) (или от его имени) его двоюродным братом сэром Уильямом Горджисом (Gorges), в которых, вероятно, отражены уроки боя с Непобедимой Армадой или даже более ранних боев, английские корабли должны пытаться подойти к флоту противника с наветренной стороны и атаковать один из флагманских кораблей или другой ведущий корабль с расстояния мушкетного выстрела. Передовой корабль, произведя бортовой залп по подветренному кораблю или кораблям противника, ложится на другой галс, а за ним последовательно или «все вдруг» следуют все корабли эскадры. Когда повернет самый последний английский корабль в линии, ведущий корабль выходит с наветра на другой галс, чтобы снова обстрелять противника, заставляя его «спуститься по ветру, поломать свой

Английская тактика в боях с Непобедимой Армадой



строй и прийти в полное замешательство». Эту эволюцию повторяют снова и снова.

Так, по-видимому, и происходило в сражениях с Непобедимой Армадой: испанские корабли рассеивались, собирались в кучу. При этом английские эскадры атаковали устаревшим строем в линии фронта, опуская в своем движении фигуру восьмерки.

Единственным тактическим уроком из боев с Армадой была попытка применения англичанами восьми брандеров. Это средство уничтожения испанских кораблей успеха не имело, но брандеры определенно вызывали замешательство и даже панику в испанском флоте и приводили к беспорядочному бегству из Кале, потере совместной связи и контроля над кораблями. Это так и не удалось поправить.

В 1625 г. главнокомандующий английским флотом Эдуард Сэсил, виконт Уимблдон (Wimbledon), посланный для захвата Кадиса, издал комплект инструкций строго профессионального духа. Сам он и командиры его эскадр ранее были армейскими офицерами, взятыми из полков, действовавших против испанцев в Нидерландах. Он повторил инструкции Горджиса и Рели об атаке с наветренной стороны, но дополнил это приказами по всему флоту: «Атаковать в разных местах вражеские адмиральские, вице-адмиральские и контр-адмиральские корабли». Свой адмиральский корабль должен быть в авангарде, а не в центре линии. Другие инструкции в деталях описывали тактические построения. Флот разделялся на три эскадры, каждая из девяти кораблей, а эскадра делилась на три части по три корабля. Еще три корабля составляли резерв.

Эскадра голландских союзников также принимала участие в вышеупомянутой экспедиции и должна была идти «по правому борту адмиральского корабля (почетное место) и сохранять свои собственные построения и методы атаки». Вице-адмиральская эскадра шла по левому борту адмиральского корабля (менее почетная позиция). Эскадра же контр-адмирала должна была действовать как общий флотский резерв. Ничего не говорилось о способе ведения сражения, за исключением того, что девять кораблей каждой эскадры должны были разъединиться по три. Если же противник приходил в замешательство, то «эскадра контр-адмирала со всеми своими кораблями должна была преследовать его до уничтожения» (статья 8). Более интересна статья 10: «Если же любой вражеский корабль или корабли будут повреждены или обратятся в бегство, то адмирал любой эскадры, которая окажется вблизи в наиболее удобном положении, должен будет направить определенное количество боеспособных кораблей своей эскадры в погоню для уничтожения или захвата такого поврежденного корабля или кораблей; но никакой корабль не

Сэр Эдуард Сэсил Уимблдон (1572—1638 гг.) — портрет работы Саймона Пасьюса



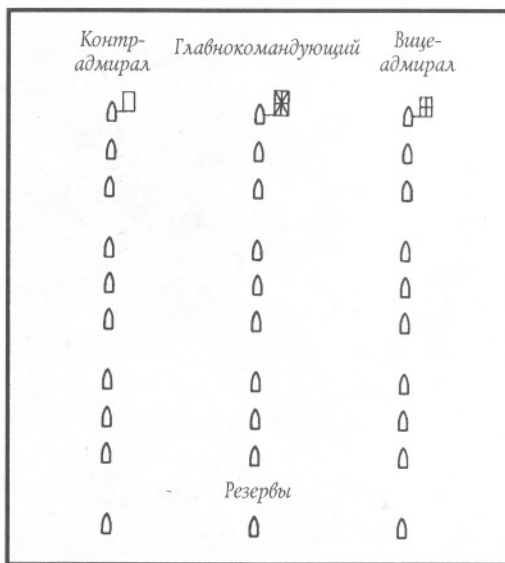
смет осуществлять такую погоню без приказа адмирала или по крайней мере командира эскадры». Эта статья совершенно ясно требует использовать любую слабость противника, но в то же время сдерживает индивидуальные порывы капитанов, стремящихся к грабежу. Когда эти инструкции обсуждались на военном совете лорда Уимблдона, то пришли к мнению, что организовать эскадру «для вышеобозначенной цели весьма трудно и что это может считаться лишь предметом мечтаний». В те времена отмечалось, что собрать большой флот для длительных действий и сражений в море, определив порядок формирования отдельных отрядов, ранг, место в эскадре каждому кораблю, задача не только трудно-выполнимая, но для такого громадного театра военных действий, как океан, почти невозможная. Отсюда возникает небольшое сомнение: «быть или не быть...».

Осенью 1628 г., после убийства герцога Бэкингемского (Buckingham), экспедиция потеряла своего будущего руководителя, была принята попытка направить ее под начальством Роберта Берти — первого герцога Линдси (Bertie Earl of Lindsey) для снятия блокады с осажденного города гугенотов Ля-Рошель. Данные ему инструкции повторяли статью 10 третьего набора инструкций лорда Уимблдона о преследовании противника. К этому было добавлено: «Если противник сбился в кучу или принужден уходить, этим обстоятельством следует воспользоваться и направить эскадру контр-адмирала для доведения дела до конца». Эскадра контр-адмирала, рассматривавшаяся как резерв, теперь получала более важное задание — использовать слабость противника, а не помогать поврежденным или находящимся в тяжелом положении своим кораблям.

Следующий набор инструкций, выданных примерно в то же время и определенно после экспедиций к острову Рэ и к Ля-Рошели, о которых в них и упоминается, предназначены вице-адмиральной эскадре, атакующей противника с наветренной стороны вслед за адмиральной эскадрой. Эскадра контр-адмирала выступает в качестве поддержки любому поврежденному или оказавшемуся в тяжелом положении кораблю. Корабли в зависимости от ситуации должны выдерживать достаточное расстояние между собой. Если же эскадра контр-адмирала окажется ближайшей к противнику и с наветренной стороны, то может начать сражение даже и без приказа адмирала.

Если же корабль или корабли противника окажутся поврежденными и вышедшими из строя, то адмирал любой ближайшей к ним эскадры организует погоню всеми своими силами и посылает достаточное количество своих кораблей для этого, но никогда не предпринимает таких действий без приказа командующего адмирала или по крайней мере начальника своей эскадры.

Инструкции лорда Линдси 1635 г. для флота нанятых частных кораблей устанавливают весьма важный, но не очень прогрессивный принцип, а именно: адмирал, вице-адмирал и контр-адмирал, если



Диспозиция флота по Уимблдону, 1625 г.



Английские корабли (в основном нанятые торговые суда) во время экспедиции на остров Рэ в 1624 г.

возможно, нападают на вражеские флагманские корабли, им противостоящие. Частным кораблям делать это запрещается. Вместо этого они по возможности действуют самостоятельно и, если потребуется, защищают один другого. Интересно, что, во-первых, по-видимому, вовсе отбрасывается идея резерва и, во-вторых, подчеркивается, что флоты сражаются друг против друга в двух кильватерных колоннах.

В 1636 г. сэр Олджернон Перси герцог Нортумберленд (Percy Earl of Northumberland) командовал так называемым «податным флотом» и издал инструкцию, подобную вышеозначенной, но с дополнением, которое называется «Указания для адмиральской эскадры». Были ли другие флаг-офицеры, которые могли формировать свои эскадры, мы не знаем. Последняя статья имела большее практическое значение, чем упомянутые ранее.

Статья 10: «Неопределенность в морском бою такова, что невозможно что-либо определить в инструкции до тех пор, пока мы не вступили в бой. И только тогда выясняются действия неприятеля; часто случается, что один корабль «отбирает ветер» у другого и тот не может привести к ветру или спуститься по ветру; случается много других событий, в которых мы должны предоставить каждому капитану возможность действовать в соответствии с его благоразумием и доблестью».

Эта статья четко разрешает противоречие между необходимостью преследовать поврежденный вражеский корабль и оказать помощь своему поврежденному кораблю. В то же время преследование уходящего неприятеля сдерживается стремлением разбить главное ядро вражеского сопротивления. Тем самым интересы эскадры ставятся выше судьбы отдельных кораблей. По-видимому, это первый настоящий набор английских инструкций для боя. Каждая из десяти этих инструкций относится к тактическому построению и ведению боя. Ниже дается их полный перечень.



Олджернон Перси (1602—1668). Лорд Высокий адмирал — художник неизвестен

## Краткое изложение инструкций герцога Нортумберленда 1636 года

- Статьи 1—3. Собственная эскадра Нортумберленда из 9 кораблей делится поровну между ним, его вице-адмиралом и контр-адмиралом. Каждый командир отряда располагает, кроме того, двумя частными кораблями.
- Статья 4. Корабли должны держаться на определенной дистанции, чтобы не мешать друг другу вести артиллерийский огонь.
- Статья 5. Если адмиральский корабль атакован брандером, то его задний мателот должен прикрыть его от противника, дав ему время избавиться от брандера и погасить пожар на своем собственном корабле.
- Статья 6. Каждый корабль, которому грозит опасность быть захваченным, должен быть выручен своим мателотом, даже если при этом он позволяет уйти атакованному вражескому кораблю.
- Статья 7. Корабль, имеющий повреждение ниже ватерлинии, потерявший мачты и реи или чьи пушки слишком перегре-



Сражение при Габбарде  
2 июня 1653 г. —  
картина Германа  
Витмонта



- ты для того, чтобы вести стрельбу, должен быть выручен своими мателотами, которые при этом обстреляют противника спереди и сзади.
- Статья 8. Вице-адмирал флота должен начать бой при поддержке своих мателотов.
- Статья 9. Никакой корабль не должен пускаться в преследование уходящего корабля противника, «а вступить в бой там, где вы усматриваете наибольшее сопротивление противника, чтобы ослабить силу тех кораблей противника, которые представляют для нас наибольшую опасность».
- Статья 10. Неопределенность в морском бою такова, что невозможно что-либо определить в инструкции до тех пор, пока мы не вступили в бой. И только тогда выясняются действия неприятеля; часто случается, что один корабль «отбирает ветер» у другого и тот не может привести к ветру или спуститься по ветру; случается много других событий, в которых мы должны предоставить каждому капитану возможность действовать в соответствии с его благоразумием и доблестью.

Тем не менее небольшой прогресс в основном в морской тактике имел место. Капитан Нэтэниэл Батлер (Butler) в своей книге «Диалоги», написанной между 1634 и 1643 гг. и впервые опубликованной в 1685 г., подчеркивал полную неясность в вопросах тактики в годы незадолго до гражданской войны. Он писал, что во всех морских сражениях между испанцами, португальцами, французами, голландцами и англичанами после боя у Лепанто «не найдется ни предложений, ни замечаний о способе ведения боя ни от одной из этих сторон». Однако он был готов высказать свою точку зрения и писал, что флот следует разделить на три эскадры. Если флот «насчитывает сто или более кораблей, число этих эскадр следует довести до пяти, предоставив двум дополнительным эскадрам действовать как «крылья авангарда, центра и оставшейся части флота». Каждая же эскадра должна быть разделена на три равные части и дополнена резервом, равным по численности одной трети всей эскадры. Чтобы избежать замешательства и столкновений, «они должны в бою атаковать и разделиться на тройки и пятерки», при этом резервная группа помогает своим поврежденным кораблям. Он предлагал небольшим эскадрам «вступать в бой единым строем с адмиральским кораблем в середине, с передним и задним мателотом адмирала из самых сильных кораблей эскадры». Эти корабли уделяют «особое внимание самым слабым кораблям, спасают и выручают их от всяких случайностей». Большая эскадра должна использовать ту же тактику, если имеется достаточно простора, чтобы «наиболее сильные корабли располагались с наветренной стороны для оказания помощи более слабым кораблям, находящимся у них под ветром. Для малых эскадр он, по-видимому, предпочитал бой старым методом «общей свалки», а для больших флотов групповые действия по тройкам и пятеркам преимущественно в кильватерных колоннах. Брандерам он придавал мало значения, но упоминал об их успешных действиях в 1588 г., поскольку они создавали удобные условия для боя своих кораблей.

## Развитие морской тактики в ходе Первой англо-голландской войны

Английский флот ввязался в первую войну с Голландией, не имея разработанных тактических установок. Считалось лишь, что флот должен быть разделен на три эскадры, каждая со своим адмиралом; эскадры или отдельные корабли на основе приказа помогают друг другу, а все атаки на противника по возможности ведутся с наветренной стороны.

О том, как в действительности происходили первые четыре сражения этой войны, известно мало. В 1648 г., как раз тогда, когда Королевский флот перешел в распоряжение Парламента, «Комитет Адмиралтейства и пяти портов» из представителей Палаты лордов и Палаты общин заявил, что хотел бы издать «более частные директивы» для использования против любого флота, «который, вероятно, мог быть собран и иметь целью напасть или оказать сопротивление или представлять угрозу для парламентского флота».

«Но в настоящее время... Вы можете предоставить вице-адмиралу возможность атаковать корабль вражеского адмирала и по мере своих сил оказать поддержку остальному флоту, если этого потребуют обстоятельства, не растрчивая понапрасну порох и не ведя стрельбу с большого расстояния, пока не сойдется с противником борт к борту».

В этом не было ничего нового. Это были лишь неясные, нереалистичные и по существу просто повторявшие постелизаветинские формы. Новым было то, что Палата лордов и Палата общин создали Комитет с местом пребывания в Лондоне. Ему и было поручено составление инструкций для «флота Открытого моря». В ходе Первой англо-голландской войны английская концепция военно-морских сил и войны на



Генерал моря Роберт Блэйк (1599—1657) — художник неизвестен



Генерал моря Ричард Дин (1610—1653) — художник Роберт Уокер



Адмирал-лейтенант Мартин Харпертсоон Тромп (1597–1653) — портрет работы Яна Левенса



Адмирал сэр Уильям Пенн (1621–1670) — художник Питер Лели

море должна была измениться. В гражданской войне было установлено, что флот больше не следует собирать на средства «корабельной подати». Вместо этого флот становится наиболее важной статьёй государственного бюджета. Из опытных военных Парламент назначал «морских генералов», осуществлявших дисциплинарный и тактический контроль над торговыми судами, включенными в состав флота. Созданная таким образом военная организация стала Королевским флотом Англии.

В феврале 1649 г. командование Парламентским «флотом Открытого моря» было поручено 50-летнему полковнику Роберту Блэйку (Blake), 39-летнему полковнику Ричарду Дину (Deane) и 50-летнему полковнику Эдуарду Попхэму (Popham). По современной терминологии, они были «переведены» из «Армии новой модели» на морскую службу и имели звания морских генералов. Блэйк и Попхэм являлись членами Парламента. Дин впоследствии сражался при Вустере (3 сентября 1651 г.) в чине генерал-майора и командовал «Армией Содружества» в Шотландии. Затем снова вернулся на флот, чтобы встретить свою смерть в сражении при Габбарде в 1653 г. Все трое были исключительно способными людьми и, помимо всего прочего, обладали значительным опытом в коммерции, политике, революционном правлении и в боевых действиях на суше.

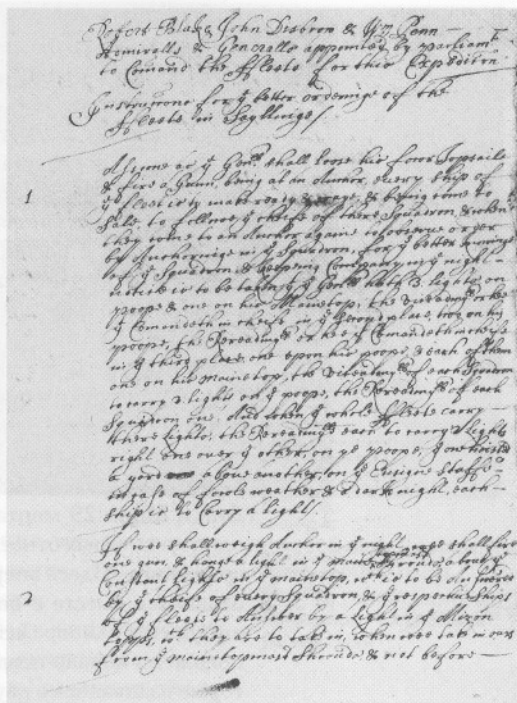
Первое сражение Первой англо-голландской войны произошло 19 мая 1653 г. у Дувра. Английский флот против голландского адмирала Мартина Тромпа (Tromp) повели Блэйк и полковник Неемия Бурн (Bourne). Никаких тактических планов сражения они не имели и в бой пошли скорее за «честь флага».

16 августа Джордж Айскью (Ayscue) — не очень опытный морской командир и голландский вице-адмирал де Ройтер (de Ruyter) имели решительное сражение в Па-де-Кале (англичане называют его просто Канал). В сражении был повторен предыдущий метод атаки — т.е. с наветренной стороны. При этом корабли, атаковавшие противника, прорезав его строй, сами оказываются под ветром и подвергаются аналогичной атаке со стороны противника, оказавшегося теперь на ветре.

Попхэм скончался в 1651 г., и Уильям Пенн (Penn) — настоящий моряк, который

уже отличился своей службой Парламенту против принца Руперта на Средиземном море, теперь был назначен вице-адмиралом при Блэйке. Описание сражения при Кентиш-Нок (Kentish Knock), в котором Блэйк и Пенн схватились с голландским адмиралом де Витом (de Vith) и де Ройтером 28 сентября по старому стилю, читается как морской вариант «Илиады», в котором большое внимание уделено именно этим английским адмиралам. 30 ноября Тромп, отправленный голландскими Генеральными Штатами для проведения конвоя через Канал, разбил Блэйка в коротком бою, начавшемся после полудня и известном как сражение при Дандженессе (Dungeness). Когда же он (Тромп) попытался повторить проводку конвоя домой в начале следующего года, он потерпел жестокое поражение. И лишь его способности флотоводца спасли голландцев от полной катастрофы. Встретив Блэйка и Дина у Портленда 18 февраля 1652 г., он одержал верх, но в последующие два дня, когда его флот проби-вался через Канал к мысу Гри-Нэ, англичане постепенно одержали верх, пробились через голландский флот и набросились на торговые суда конвоя. Гост более 40 лет спустя писал, что Тромп построил свой флот в «ордер отступления» для того, чтобы прикрыть торговые суда конвоя. Никаких других тактических приемов, несмотря на многие отчеты как голландцев, так и англичан, отмечено не было. Тем не менее это сражение является важным в истории развития тактики морской войны, так как Джордж Монк (Monk) — генерал-лейтенант, а в последующем главнокомандующий в Шотландии — фигурирует в нем как равнозначный командир при Блэйке и Дине.

То, что схема сражения в виде кильватерных линий еще не была принята ни той, ни другой стороной, с очевидностью следует из боевых инструкций Пенна (в последующем вице-адмирала флота) для своей эскадры. Инструкции датированы 10 февраля 1652 г., т.е. за 8 дней до того, как английский флот, выйдя из Темзы, вступил в решающее сражение. Инструкции, содержащие 9 статей, подписаны Блэйком, Дином и Монком. За одним исключением они не представляли ничего нового. Эскадры вице-адмирала и контр-адмирала «с адмиралом на каждом крыле» должны «поднять все паруса, которые только могут», образовав строй в линию. Кораблям, поврежденным или подвергающимся опасности затонуть или быть захваченными, должна быть оказана помощь, о чем «флагманский корабль должен специально позаботиться». Кажется, что перед самым сражением у Портленда Блэйк, Дин и Монк, «адмиралы и генералы флота, назначенные Парламентом для этого мероприятия», были проинструктированы Пенном вести бой таким же способом, как и четверть столетия до этого. Таким образом, новые инструкции по принятию линейной тактики не содержали ничего нового. 7-я статья устанавливала, что «командиры



Походная инструкция  
1653 г. Роберта Блэйка

и шкиперы всех малых фрегатов (боевых кораблей), кечей, снэков и т.д. должны находиться с наветренной стороны флота, наблюдать за вражескими брандерами и быть готовыми перехватить их, захватить или сжечь. Если не удастся помешать брандерам атаковать английские корабли, то их следует отбуксировать и уничтожить».

Статья 8 предлагала английским брандерам держаться с наветренной стороны флота; также и противобрандерные суда «должны держаться как можно ближе к своим большим кораблям и действовать в соответствии с распоряжениями командующего». Противобрандерная флотилия считалась особой службой, связанной с повышенной опасностью, и ее успешная деятельность должна вознаграждаться «специальной платой за риск», в отдельных случаях более высокой, чем содержание моряка. Остается непонятным, как эти суда противобрандерной флотилии можно отличить от возможно смешавшихся с ними шлюпок, спущенных для этой цели с больших кораблей.

Когда флот после сражения при Портленде чинил свои поврежденные корабли и был почти готов к выходу в море, генералы Блэйк, Дин и Монк 29 марта 1653 г. издали два новых набора инструкций, один из которых относился к вопросу «наилучшего построения флота в сражении». Здесь впервые инструкции по плаванию и парусному делу оказались вместе с оперативными и боевыми инструкциями и были выпущены одновременно в двух совместных сводах. Тем самым было положено начало позднейшим походным и боевым инструкциям, которые издавались в двух разделах, но с общей тенденцией и в одной обложке. Эти инструкции не включали ничего, кроме того, для чего они были предназначены, без каких-либо дисциплинарных, административных и других правил службы. Без всякого сомнения, их внезапное исчезновение было связано с самыми первыми законами о войне, предложенными Парламентом в следующем декабре. В их 39 статьях содержалось практически все, что вытекало из всех предыдущих адмиральских инструкций.

Порядок и форма инструкций по кораблевождению были простыми и объективными. Из 21 статьи 12 частично или целиком посвящались плаванию ночью, а 16 — исполнительным сигналам. Эти статьи в первую очередь касались плавания флота днем и ночью и немного говорили о том, как подготовить флот для плавания, и совсем ничего о походных построениях флота. Не упоминалось ничего о сигналах по маневрированию или о направлении движения для какой-либо эскадры. Тем не менее появление этого совершенно самостоятельного издания хотя и примитивных по форме инструкций знаменовало собой начало новой эры. В будущем они послужили развитию маневров тактического построения в виду неприятеля.

Боевые инструкции были короче. Из 14 статей лишь одна посвящена действиям ночью, а в восьми речь шла о разных сигналах. Нигде не было сказано, хотя бы в примитивной форме, как управлять флотом в движении, кроме сигналов «образовать авангард» и «так держать». Как же мог адмирал в походе управлять своим флотом как целым? Должны ли корабли каждой эскадры идти вслед за своим флагманом? А как быть в таком случае, если адмирал решит отделить одну из эскадр из своего флота? По-видимому, приказы часто посылались со шлюпкой или окриком с флагманского корабля. Также обычно осуществлялась связь между флагманом и частными судами.

Несмотря на их ограниченность, эти инструкции в двух наборах были поистине революционными не только по форме и содержанию, но и потому, что были изданы исходя из реальных условий. Каждый флаг-офицер и каждый капитан, прочтя эти два документа, знал, что Пенн со своей эскадрой готов выйти в море по приказам генералов в тот же самый день и что весь оставшийся флот выйдет в море очень скоро. Это означало, что в течение нескольких дней практически весь английский флот выйдет в море по новым мореходным инструкциям и что Пенн и остальные могут в любой момент вступить в сражение, следуя боевым инструкциям. Ожидалось, что голландский флот снова выйдет в море, несмотря на то что большинство его кораблей все еще находилось в ремонте. Новое большое сражение до конца лета было неизбежным. Все находилось в зависимости от готовности. Это было совсем не похоже на «странствия» «податного флота».

Что касается авторства этих новых инструкций, то в них чувствуется влияние Монка, впервые вышедшего в море, и, конечно же, Кромвеля. Монк имел боевой опыт на полях сражений в Голландии, участвовал в экспедиции на Кадис в 1625 г., сражался за короля Карла I в Ирландии и попал в плен во время гражданской войны. Блэйк был тяжело ранен в бою в Портленде. Дин, по-видимому, больше интересовался вопросами управления, чем тактики. К заслугам Монка относят его действия по превращению бывших торговых моряков и шкиперов в военных. Монк имел большой опыт артиллериста и быстро осознал важность тактического построения как средства достижения наиболее эффективного артиллерийского огня.

Следующее морское сражение — бой при Габбарде 2—3 июня 1653 г. — было выиграно англичанами. Об этом бое имеется достаточно сведений. Тактика английского флота была другой и лучшей, чем в предыдущих боях. «Наш флот действовал в лучшем порядке, чем раньше», — писал Ричард Лайонс (Lyons) — флаг-капитан генералов Монка и Дина. Анонимный агент разведки писал из Гааги 9 или 19 июня: «Английский флот был на ветру и имел более мощную артиллерию, подавляя голландцев ее огнем. А когда голландцы пытались избавиться от этого невыгодного положения, выйти на ветер и приблизиться к англичанам, те препятствовали этому, используя свое наветренное положение...»

Все дело в том, что англичане, используя свое превосходство в артиллерийском вооружении, препятствовали голландцам схватиться на бордаж. И если это так, то тогда каким образом смогли бы англичане использовать свое преимущество, если бы они не приняли боевого построения в кильватерную линию.

Наилучшим подтверждением тому, что попытка линейного построения все-таки предпринималась, явилось другое письмо из Гааги: «Моему господину Вентворту (Wentwarth), пребывавшему в изгнании в Копенгагене: «Англичане, будучи в наветренном поло-



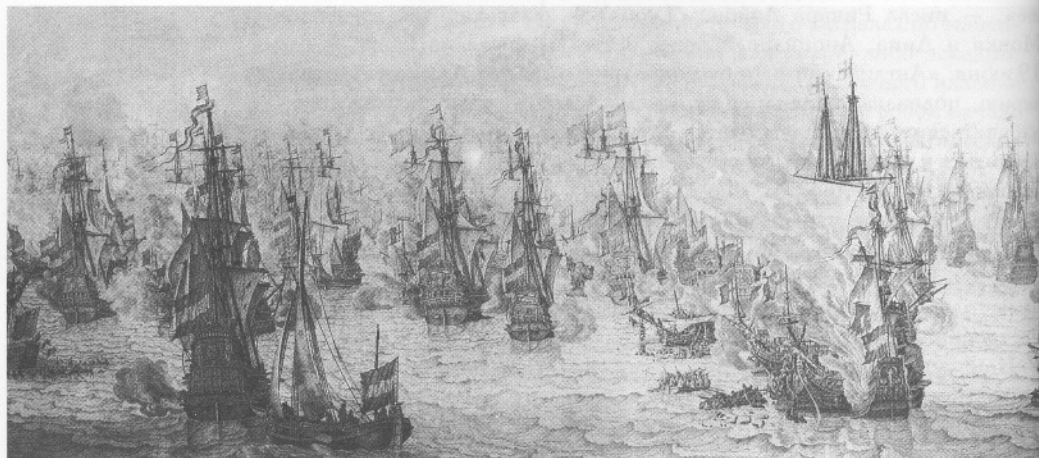
Генерал моря Джордж Монк (1608—1670).  
Первый герцог  
Олбемарл — художник  
Питер Лели

жении, могли производить два пушечных выстрела за полчаса. При этом они удерживались в боевом порядке, представлявшем собой линию на расстоянии полуполета пушечного ядра от голландских кораблей и таким образом громили их целый день, потопив два голландских корабля... На второй день англичане также продолжали бой в строе кильватерной линии и не позволяли голландцам приблизиться для абордажа, удерживая их на дистанции в половину полета ядра, пока не наносили серьезных повреждений голландским кораблям, на которые потом набрасывались для абордажа британские фрегаты, специально подготовленные для этой цели. Так продолжалось до тех пор, пока голландский флот не приблизился к Виенгену и ввиду опасности кораблям сесть на мель в субботу ночью не прекратил бой».

Таким образом, по-видимому, все достаточно ясно. Английские корабли, имея большую осадку, чем голландские, и лучше вооруженные, использовали это свое преимущество и не позволяли голландцам сойтись на абордаж. И когда, наконец, голландский флот приходит в замешательство и беспорядок и многие его корабли становятся беспомощными, на сцену выходят находящиеся до этого в резерве меньшие по размеру корабли — фрегаты. Их задача привлекательна и почетна — захват призов. Похоже, что сражение англичане проводили по заранее построенному плану. Он, по-видимому, и предусматривал линейное построение для боя. Английский флот, поделенный на эскадры или целиком, удерживал голландский флот на почтительном, не позволяющем сойтись на абордаж расстоянии. И на следующий день англичане продолжали сражаться в линейном строю, пока не добились успеха для захвата призов.

Голландцы со своей стороны принимали всяческие усилия для того, чтобы сойтись на абордаж, и в определенной степени тоже применяли строй кильватерной колонны, избегая ведения боя в виде «общей свалки», тогда такой метод был, по-видимому, единственным для захвата поврежденных вражеских кораблей. А когда впоследствии, в конце XVIII столетия, Хау, Нельсон и их соотечественники тоже использовали способ «общей свалки», то они применяли его только для того, чтобы разорвать линию вражеских кораблей и воспрепятствовать их бег-

Сражение  
при Схевенингене  
31 июля 1653 г. —  
картина Виллема  
ван де Фелде-старшего



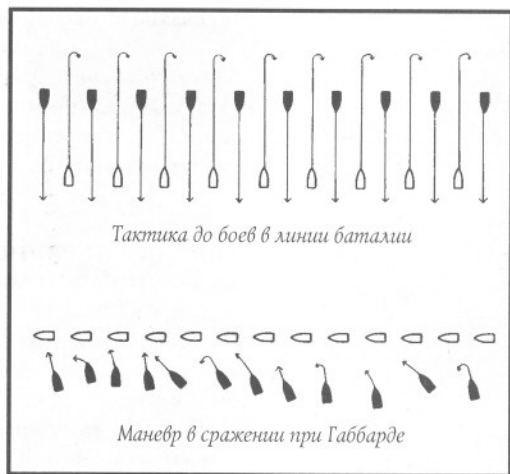
ству. Теперь abordаж уже не считался стандартным методом захвата поврежденных вражеских кораблей, хотя Нельсон блестяще осуществил это в сражении при мысе Сент-Винсент.

Последнее морское сражение Первой англо-голландской войны произошло 31 июля 1653 г. при Схевенингене уже после того, как Дин погиб в сражении при Габбарде. Блэйк принял командование флотом, но через три недели он заболел и умер на берегу. Таким образом, он оказался единственным генералом английского флота; голландским же флотом командовал Тромп, поддержанный Ройтером и де Витом. Сражение стало выдающейся победой для англичан, а Тромп в нем погиб. Имеется немало описаний этого сражения, но ни одно из них не содержит сведений о тактике, примененной в бою. В сообщении капитана Кьюбитта (Cubitt) содержалось следующее: «Мы напали на них и прошли через весь их флот, оставив одну часть с одной, а другую — с другой стороны от нас... Пройдя их строй, снова повернулись на них, а они — на нас, пройдя в непосредственной близости друг от друга. Как только мы разошлись с противником, оба флота снова повернули, причем голландцы находились на ветре. А мы старались удержаться теснее... Мы отрезали часть их флота... Мы снова повернули на них, а они — на нас, и отчаянный бой продолжался... Корабль нашего генерала, а за ним и все остальные корабли в этой последней атаке были в тесном строю...»

Другой очевидец — Теофилус Сэчберелл (Sacheberell) — писал: «Мы атаковали весь их флот, прошли через него и отрезали много их кораблей; они подожгли три или четыре брандера, но, благодарение Богу, нам не повредили. После этого мы повернули на них снова, прошли их строй и также сделали и в третий раз...»

Ни в каком из этих отчетов нет и намека на линейное построение в бою, наоборот, кажется, мы видим возвращение к старой тактике морского боя, когда оба флота проходили друг друга на контркурсах по видимому строю фронта. Затем флот, оказавшийся под ветром, немедленно поворачивал обратно, чтобы пройти вражеский строй, а наветренный флот спускался и быстро оказывался в подветренном положении. Гост спустя 40 лет после события, цитируя французского очевидца, писал, что 28 июля он видел, как голландский флот, «разделенный на три эскадры, идя в фордевинде, атаковал англичан, которые сами в тот же день контратаковали почти в том же числе, построенные в одну линию, растянувшуюся на 4 лье». В этом повествовании, однако, речь шла больше о маневрировании под парусами, чем об имевших место боевых порядках.

И в новых боевых инструкциях, выпущенных Блэйком и Монком в марте 1654 г. совместно с Пенном и генерал-майором Джоном Дисбрау (Disbrowe), нет никакого упоминания о линейной тактике. Они содержали 15 незначительных изменений в терминологии, ни одно из которых не имело никакого отношения к тактике. Несмотря на то что о линейной тактике в этих инструкциях ничего не говорилось и ничего



Старая и новая тактики

не сказано об экспериментах англичан с линейным боевым построением в сражении при Схевенингене, идея все-таки проявилась довольно явственно. С началом Второй англо-голландской войны линейная тактика, по-видимому, была принята как необходимость, и первые указания на новое боевое построение были сформулированы еще до первых столкновений с противником.

## Тактика английского флота во Второй англо-голландской войне

После Реставрации 1660 г. Англия стала могущественной морской державой. Таких военно-морских сил в это время не имела ни одна другая страна. 41-летний принц Руперт (Rupert) — двоюродный брат короля — к тому времени помимо сражений на суше (в Германии, Фландрии и Англии) четыре года участвовал в операциях на море у берегов Ирландии, Португалии, на Средиземном море и в Вест-Индии. 42-летний генерал Монк, ставший теперь герцогом Олбемарлом (Albemarle) и генерал-капитаном сухопутных сил, уже приобрел боевой опыт в сражениях во время Первой англо-голландской войны. 35-летний полковник Эдуард Монтегю (Montagu), рыцарь ордена Подвязки и герцог Сэндвич (Sandwich), имел звание второго морского генерала при Блэйке в 1656 г. 39-летний Уильям Пенн — вице-адмирал флота — был вторым генералом при захвате Ямайки. Он был одним из самых опытных морских офицеров страны. И лишь «Лорд Высокий адмирал» Джеймс, герцог Йоркский, не

имел никакого военно-морского опыта. Тем не менее его личная проницательность и участие на командных постах в сражениях во Франции и Испании позволяли считать его хорошим морским командиром и администратором.

В течение осени 1664 г. английский флот готовился в Портсмуте, и 9 ноября Джеймс прибыл туда, чтобы принять над ним командование. Тремя днями позже он разделил флот на три эскадры, а 16—22 ноября он издал новые сигнальные и боевые инструкции. Инструкции по кораблевождению были точно такими же, как изданные раньше во времена Республики, лишь с небольшим изменением в нумерации и замене слова «адмирал» на «генерал». Введены были дополнительные сигналы по плаванию днем и ночью. «Инструкции по лучшей организации флота Его Величества для боя» состояли из 16 статей почти таких же, как и изданные при Республике. Разница лишь в том, что статьи 2 и 3 ранее были опубликованы под цифрой 3 в «Инструкциях Республики». В них вместо обычных приказов капитанам: «Держать линию» и «Идти в кильватер адмиралу» были требования капитанам: «Держать место и

Эдуард Монтегю (1625—1672).  
Первый герцог  
Сэндвич — художник  
Питер Лели



строй в соответствии с приказами, полученными ими ранее по боевому строю» (статья 2) и «Сражаться с противником в заранее предписанном строю» (статья 3). Совершенно ясно, что порядок, в котором корабли должны держать свое место в линии баталии, должен быть определен до встречи с противником. Было также решено, что ограничение, налагаемое «Инструкциями Республики» по захвату призов, оказалось недостаточно эффективным, чтобы предотвратить нарушения тактического порядка флота в критические моменты. Статья 10 этих инструкций требовала сожжения или потопления их экипажей так, чтобы «наши собственные корабли не были повреждены и чтобы никакие работы по отправлению людей и шлюпок с кораблей не прерывались». Новые боевые инструкции теперь требовали, чтобы «корабли, бросившиеся в погоню за судами противника в течение боя, не оставляли их, не захватывали, не зажигали поврежденные вражеские корабли до тех пор, пока не отпадет необходимость в более важных действиях; они должны ожидать приказы флаг-офицеров для исполнения этого, пока те не сочтут подходящего для этого момента».

Новыми в инструкциях герцога Джеймса были две последние статьи — 15-я и 16-я. В них говорилось о формировании кильватерной линии на левом и на правом галсах. А капитанам запрещалось вести огонь до тех пор, «пока их корабли не придут на расстояние хорошего выстрела». В противном случае им грозил военный суд.

К инструкциям прилагался порядок мест кораблей в эскадрах, что можно считать ранним образцом флотской организации. Хотя герцог Йоркский лишь упомянул об эскадрах, можно предположить, что организация совершенствовалась и дальше, и каждая эскадра в свою очередь разделялась на отряды девятью флаг-офицерами. Реальный боевой порядок также оговаривался, предоставляя каждому кораблю его место в линии. Доказательством этому является то, что 1 февраля 1665 г. Сэндвич вышел из Даунса в море в составе 15 кораблей, то есть в количестве, установленном четырьмя боевыми инструкциями. Они состояли из пяти нумерованных сигналов и статей. Первый сигнал давался для формирования колонн на траверзе с каждой стороны адмиральского корабля «при подобных обстоятельствах». Имелся еще отдельный приказ Джеймса по всему стоящему в Портсмуте флоту. Второй и третий сигналы давались для формирования колонны впереди траверза по левому или правому борту. Четвертый сигнал определял «место каждого корабля в назначенном строю». Пятая статья — это инструкция малым кораблям, которые должны держаться с неподбойной стороны боевой линии и прийти за корму адмирала по данному им сигналу.

Смысл первого сигнала надо понимать так: капитаны, которые не в состоянии занять свое точное положение в линии, должны постарать-



Джеймс, герцог Йоркский (1633—1701) — художник Николас де Ларжийер

ся сделать это в меру своих возможностей. Статья указывает на то, что если капитанам трудно занять свое место в строю, то пусть по крайней мере они оказывают друг другу взаимную помощь. Во время Сэндвича боевое построение было чем-то новым, так как каждому кораблю определялось его место в линии. Капитаны, которым было трудно занять свое место в линии, могли встать в строй так, как они это могут. Лишь много позже капитаны, уверенные в своем профессионализме, могли использовать эту возможность.

Английский флот был на якорной стоянке на Темзе, когда 23 марта 1665 г. герцог Йоркский прибыл туда принять командование. В течение апреля вся боевая организация была пересмотрена. Теперь флот был сведен в три эскадры под командованием герцога Йоркского, принца Руперта и Сэндвича. Был утвержден и боевой распорядок. Из него видно, что принцип поддержки каждого флагмана двумя сильными мателотами принят еще не был. Более того, пять из шести мателотов трех флагманских кораблей оказывались по артиллерийскому вооружению слабее их. Они получали помощь и защиту от более сильных флагманов, нежели сами, и оказывали им поддержку. Действовали они скорее как вспомогательные корабли. То же можно сказать и о мателотах дивизионных, вице- и контр-адмиралов, хотя в этом случае разница в вооружении была не столь значительна. В Белой эскадре принца Руперта его вице- и контр-адмирал шли третьими в строю своих дивизий. В Синей эскадре Сэндвича вице- и контр-адмиральские корабли были вторыми. Это безусловно отражало стремление усилить огневую мощь в оконечностях каждой колонны. Восемью годами позже об этом говорил и адмирал Эдуард Спрэгг (Spragge).

Первого апреля 1665 г. герцог Йоркский издал инструкцию по флоту, очень похожую на прежнюю, республиканскую. А 10 апреля добавил к ней инструкцию «*О наилучшем построении флота Его Величества в бою*». Эти инструкции, по существу, являлись переизданием инструкций от 22 ноября. Но 18 апреля они были усилены десятью «*Дополнительными инструкциями для сражения*». По-видимому, их публикация была предпринята с целью дать флоту лучшее представление о боевых порядках и одновременно установить некоторые весьма простые тактические принципы. Командиров доходчиво инструктировала статья 1: «Стремиться к построению линии баталии и всяческими силами сохранять этот порядок в бою в соответствии с приказом, отданным перед сражением». Статья 4 предписывала кораблям сражаться на расстоянии полукабельтова в «подходящих походных условиях». Статьи 2 и 3 рекомендовали: «...Если флот находится с наветренной от противника стороны, то передовая дивизия направляется на головной корабль противника». Если же флот находится с подветренной стороны, то «командиры стремятся выйти на линию как можно ближе к ветру». Статьи 6 и 8 определяли, что тактическое единство флота не должно нарушаться ни в случае боевых повреждений, ни попытками взять поврежденный вражеский корабль.

Статья 6. «Никакой корабль флота Его Величества не должен преследовать какую-либо незначительную группу вражеских кораблей до тех пор, пока главная часть вражеского флота не будет подавлена или не обратится в бегство».

- Статья 7. «Никакой корабль не направляется в погоню, не получив флажного сигнала на это от адмирала. Все корабли, ушедшие в погоню, должны вернуться к ночи в свои отряды».
- Статья 8. «Поврежденным кораблям, но не подвергающимся опасности затонуть или быть захваченными, оказывают помощь концевые корабли». Остальные же продолжают громить противника, чем и оказывают эффективную помощь пострадавшим кораблям.

В четырех или пяти предыдущих инструкциях сказано, что помощь поврежденному кораблю оказывает ближайший к нему корабль.

Двумя днями позже герцог Йоркский к своим инструкциям добавил «Распоряжение капитанам брандеров, малых фреатов и кечей». Это была лишь пересмотренная инструкция от 29 марта 1652 г., но более детализированная и написанная с использованием более четкой терминологии. Каждому члену экипажа брандера, напавшего на 40-пушечный вражеский корабль и поджегшего его, выплачивалось вознаграждение в 10 фунтов стерлингов, а капитан брандера получал золотую медаль. При уничтожении флагманского корабля противника вознаграждение удваивалось. Те же, кто из экипажей судов противобрандерной флотилии предотвратил поджог корабля Его Величества, 5-го или более высокого ранга, получал 40 шиллингов. Стоимость частных судов, нанятых в качестве брандеров или для охраны от брандеров противника и потерянных в результате боевых действий, возмещалась казначейством флота. Как бы то ни было, но размеры этих премий указывают на серьезную необходимость поднятия боевого духа шкиперов частных судов, заметно упавшего после Реставрации по сравнению с тем, каким он был во времена Республики.

27 апреля и 10 мая, т. е. за четыре дня до сражения при Лоустофте, герцог Йоркский издал дополнительные инструкции с сигналами, приказывающие «всем кораблям вступить в предписанный адмиралом ордер баталии», «другим эскадрам вступить под все паруса, в то время как адмиральский корабль их немного убавляет». Для кораблей в других эскадрах и, наконец, для больших кораблей ранга 4 и выше: «Вступить под все паруса по мере возможности вместе с адмиралом и таким образом составить линию». Командиры другой эскадры повторяют сигналы.

Джулиан Корбетт, а позже и адмирал Ричмонд (Richmond) дали определение приказов, запрещающих преследование отдельных вражеских кораблей, в конце концов включенных в так называемые постоянные походные и боевые инструкции в качестве статьи 21. Это довольно печальный пример формализма, подавляющего личную инициативу капитанов. Адмирал Ричмонд выяснил, как эта обидная статья была воспринята последующими адмиралами. Тогда получается, что первоначальная концепция управления флотом в целях достижения полной победы погрязла в формализме худшего толка, при котором руководство флотом на оборонной территории приоритетом ставит оборону, а не нападение. И такая точка зрения, по-видимому, продержалась в течение длительного периода мира. Однако нет причин осуждать появление этой статьи в первом варианте. Во всяком случае она позволяла организовать флот сравнительно небольшой



Строй фронта в 1665 г.

численности. Но она была совершенно недостаточна для формирования большого флота. Слово формализм можно применить тогда, когда уже существует некий формальный порядок. Нет доказательств того, что обидная статья была написана Джеймсом по советам Пенна. Представление Корбеттом Джеймса и Пенна педантами в противоположность Руперту и Олбемарлу как представителей соперничающей школы сторонников личной инициативы, по-видимому, лишено основания.

Необходимо видеть различие между написанными на бумаге инструкциями и действительными событиями в морской войне. Боевые инструкции адмиралов времен Реставрации являлись скорее советами: те, кто их сочинял, понимали, что применить их в полной мере в разгар сражения маловероятно. Даже идея большого порядка являлась результатом уже усвоенных приемов и сама по себе была образцом тогдашних тактических методов. По словам Герберта Ричмонда Уимблдона (Wimbledon), Линдси (Lindsey) и Нортумберленд проявили мудрую сдержанность, не настаивая на полном запрещении выхода кораблей из строя для преследования групп или отдельных кораблей противника. Тем самым они расписывались в невозможности чем-либо подкрепить этот запрет.

Флот времен Реставрации под руководством способных и прогрессивных командиров только начал постепенно осваивать новые тактические приемы, обратившись к опыту сухопутных военачальников. Фиксированный порядок баталии явился важнейшей разработкой в этой области. Даже самые консервативные капитаны обязаны были неукоснительно его придерживаться. Английские адмиралы знали, сколь опасно допустить превращение регулярного боя в серию отдельных стычек и дуэлей между кораблями. Им было известно искушение добиться славы, схватившись с противником на бордаж. Они также осознавали ненадежный характер некоторых своих капитанов и шкиперов торговых судов, которые больше всего заботились о захвате личных призов.

В 1665 г. из 106 линейных кораблей 19 были арендованными или нанятыми. Многочисленные флоты обеих враждующих сторон было трудно держать сплоченными. Если флот противника начинал распадаться на небольшие группы, а также при повреждениях, неспособности, проявлениях трусости, здравый смысл требовал полной концентрации главных сил для атаки, потопления или повреждения как можно большего количества кораблей и в первую очередь корабля вражеского командующего. В данном случае не может быть никакого сравнения с небольшими, но хорошо обученными эскадрами времен Нельсона.

Какими были морские сражения Второй и Третьей англо-голландских войн? Помимо воспоминаний и записей в журналах флаг-офицеров, свидетельства о тактических достижениях слишком скудны. Начальники Красной, Белой и Синей эскадр диктовали формы сражения, но и они не могли полностью предотвратить собственное «творчество» своих вице- и контр-адмиралов и удерживать их от дробления сил для поединков небольшими отрядами кораблей. Учитывая значительное различие в огневой мощи отдельных так называемых кораблей «линии баталии», неудивительно, что «флагманы» на наиболее сильных кораблях стремились сделатья цетрами сражения. Конечно, сознавалась необходимость взаимодействия и особенно оказания помощи ко-

раблям в тяжелом положении. Понимались также необходимость противодействия движениям ближайших кораблей противника и действий для прикрытия и помощи кораблям другой эскадры. Последнее ставилось выше обеспечения своих кораблей. Все это спустя 130 лет вылилось в понятие «взаимопомощи». Но тогда торжозилось тактической анархией даже более, чем тактическим формализмом.

Тактическая анархия, естественно, снижала эффективность пушечного огня. Контр-адмирал А.Тейлор (Taylor) отметил, что в четырехдневном сражении, произошедшем в следующем году, «флоты в основном сражались при расхождении на контркурсах на расстоянии 200 или более ярдов. Таких галсов в течение трех часов было сделано десять, каждый из них занимал три часа. Английские корабли имели по 40 выстрелов на орудие, и к концу сражения их оставалось меньше десяти. Таким образом, на каждое расхождение приходилось по три выстрела на пушку или по одному выстрелу в час». В дополнение к этим прохождениям вдоль линии вражеских кораблей некоторые группы кораблей или даже целые эскадры прорезали вражеский строй туда и обратно. Но такие маневры, впрочем, в сражениях считались случайными. Понятно, что при этом не могло быть речи о концентрированном огне. Корпуса кораблей хотя и достаточно прочные, но множественные попадания ниже ватерлинии вызывали в них течь. Корабли теряли скорость, маневренность и становились легкой добычей для артиллерии и брандеров. Часто такие корабли выходили из линии и отправлялись на свою базу.

На военном совете 31 мая 1665 г., т. е. за день до того, как был обнаружен голландский флот, Сэндвич предложил вывести торговые суда, которых насчитывалось 24 единицы, из состава боевого флота и составить эскадру с тремя своими флаг-офицерами в качестве командиров. «Таким образом, корабли Королевского флота составят более компактное соединение, занимающее меньшее пространство в море. Оно своей мощью произведет сильнейшее впечатление на противника, сможет оказать больший отпор ему. Меньше будет сказываться малая опытность моряков. Командиры Королевского флота будут полнее и решительнее оказывать помощь друг другу».

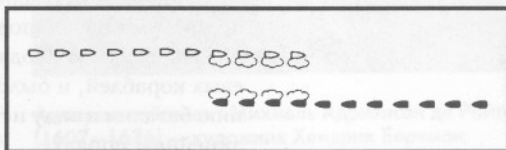
Идея заключалась в том, чтобы освободить линию баталии от нанятых торговых судов и в то же время всю артиллерийскую мощь сосредоточить на королевских кораблях. Идея вполне прогрессивная и понятная морякам. Однако накануне сражения она не была достаточно воспринята.

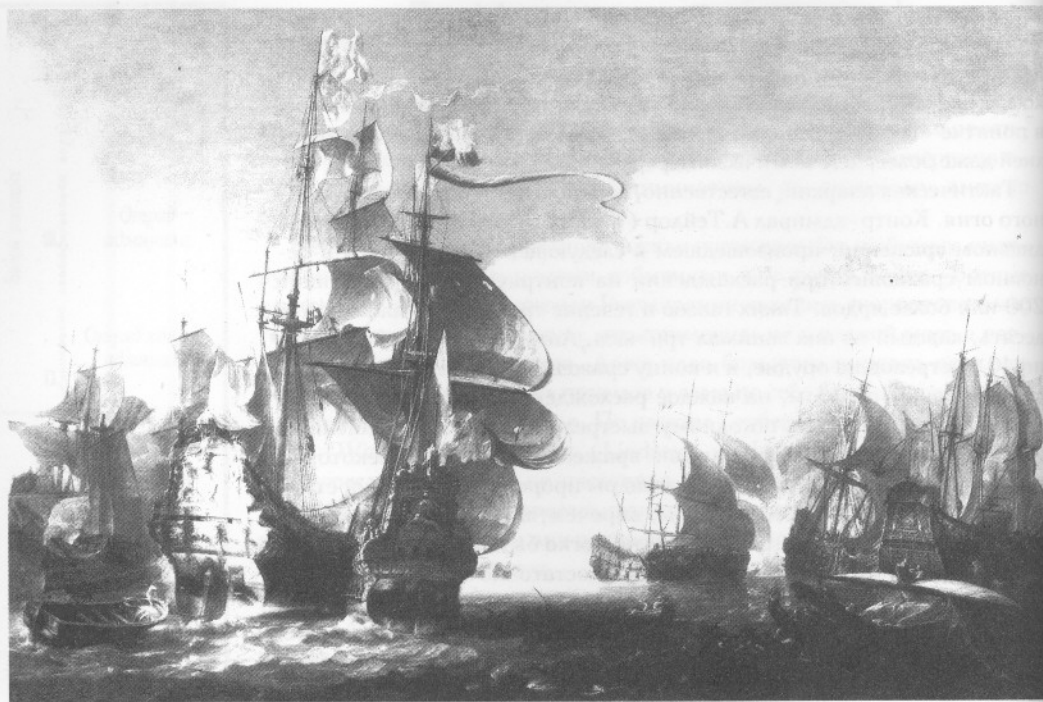
Первое сражение 3 июня 1665 г. у Лоустофта выявило большинство тактических недостатков. Сэндвич писал: «Поскольку наш ордер баталии представлял собой линию, то все корабли имели возможность участвовать в сражении и не мешать своим соседям. Но при приведении к ветру и при попытках выйти из-под обстрела противника многие получали повреждения». Четыре английских графа и виконта были убиты в сражении.

Всего лишь простое перечисление повреждений показало, как далека была действительность от предположений, содержащихся в инструкциях.

Тремя месяцами позже — 29 августа 1669 г. — Сэндвич, бывший тогда командую-

Бой на проходе флотов на контркурсах





Сражение  
при Лоустофте  
3 июня 1665 г. —  
художник Гендрик  
ван Миндерхоут

шим английским флотом, собравшимся в заливе Саутволд, созвал общий военный совет всех капитанов, на котором он пытался убедить присутствовавших в превосходстве англичан в военном и морском деле. Такой вывод он сделал по результатам сражения при Лоустофте. Боевой приказ содержал пять статей:

1. По возможности держать свое место в строю.
2. Если что-то мешает выполнить это, капитаны должны занять любое место в строю бортом к неприятелю.
3. При маневрировании в ходе боя не мешать друг другу, что может привести к поражению.
4. Если не удастся удержаться в строю, то следует избегать ведения огня по противнику через свои корабли.
5. Поскольку наш флот смешанный, то до тех пор, пока не одержана решительная победа, захват призов запрещается.

Приказ по плаванию.

1. Избегать повреждений своих кораблей при маневрировании.
2. Избегать отрыва от своей эскадры, что влечет предание военному суду.
3. Не преследовать противника, если нет приказа адмирала.
4. Идти под такими парусами, чтобы быть готовым к немедленному вступлению в бой.

Сэндвич был реалистом и понимал тщетность грандиозных тактических планов, не поддержанных соответствующим приказом по кораблевождению. Под его командованием находилась армада из 95 боевых кораблей, и было бы совершенно невозможно сформировать линию баталии в виду неприятеля, если бы флот уже не шел в предбоевом линейном порядке.

## Кампания 1666 года

Уход Джеймса, герцога Йоркского, и лорда Сэндвича с командных постов оставил принца Руперта единственным начальником Британского флота. Для кампании 1666 г. в помощь ему был назначен Джордж Монк, герцог Олбемарл. Прежде всего, Руперт повторил обращение Джеймса «по укреплению инициативы капитанов и командиров бригадеров». Вместе с Олбемарлом он издал «Инструкцию по лучшему кораблевождению Флота Его Величества». Это было по существу повторением инструкций по кораблевождению 1653 г. времен Республики с дополнительными статьями для концевых кораблей, а также по плаванию днем и ночью.

В то время принц Руперт выдал дополнительную боевую инструкцию вице-адмиралу Синего флага Спрэггу, получившему этот пост на четвертый день четырехдневного сражения (1—4 июня) после смерти сэра Уильяма Беркли (Berkeley). Вторая статья инструкции гласила: «Все наилучшие корабли стараются сражаться с противником так, чтобы и конечные корабли подоспели вовремя. Когда же вражеские корабли будут задержаны, наши корабли должны принять наилучший строй». Инструкция, естественно, отражала полученный боевой опыт, но Джулиан Корбетт, по-видимому, ошибочно считал, что статья 2 на целое столетие опередила инструкции времен Нельсона о том, как заставить не желающего вести бой противника принять его. Аналогия не верна, поскольку и обстоятельства были разными. Флот Руперта не был однородным; многие его корабли были все еще нанятые торговые суда. Остальные же были весьма посредственными ходоками, плохой или устаревшей конструкции. Слабые ходоки отставали. Даже Нельсон не рискнул бы опрометчиво атаковать де Ройтера.

Первые три дня сражения Олбемарл, имея 54 корабля в линии, вел неравный бой в устье реки Темзы против голландского флота, состоящего из 84 кораблей под командованием де Ройтера с Корнелисом Эвертсеном (Evertsen) старшим и Корнелисом Тромпом в качестве своих вице-адмиралов. Тем временем принц Руперт, взявший 20 из своих лучших кораблей, в западной части Канала сражался



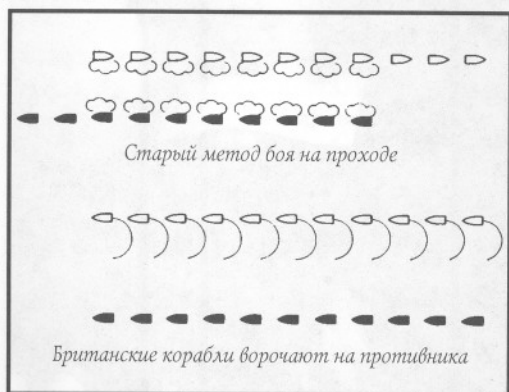
Принц Руперт (1619—1682) — художник Питер Лели



Адмирал-лейтенант Михиель Адриансон де Ройтер (1607—1676) — художник Хендрик Беркман



Адмирал сэр Эдуард Спэргг (умер в 1673 г.)



Первая инструкция  
Джеймса

опиралось на твердый, пусть даже сложный контроль над дисциплиной. Но это превращалось попросту в анархию как следствие пусть и идеальных, но далеких от реальности инструкций, которые никогда не могут быть использованы.

18 июля 1666 г., всего за неделю до события, названного «Сражением в День святого Джеймса» (25 июля), Руперт и Олбемарл издали свои «Дальнейшие боевые инструкции». Они начинались словами:

с французской эскадрой и не участвовал в основном сражении вплоть до его четвертого, то есть последнего, дня.

Второй день боя проходил в виде взаимных прохождений двух линий до тех пор, пока концевые корабли обоих противников не вышли на траверз друг другу и не легли на обратный галс. Отряд Тромпа оказался отрезанным, и де Ройтер вернулся, чтобы оказать ему помощь. Казалось, тут англичане могли воспользоваться своим преимуществом. Однако английские корабли получили значительные повреждения, а голландцы превосходили их числом, и тогда Олбемарл предпочел выйти из боя. Третий день был потрачен англичанами на медленный отход в устье Темзы и накрытие своих поврежденных кораблей в формации, названной «строем отступления». Корабль *Royal Prince*, построенный Финиасом Петтом (Pett) для короля Якова I, сел на мель и был захвачен и сожжен голландцами. В этот вечер Руперт соединился с Олбемарлом, и было решено, что на следующий день Олбемарл возглавит авангард. Теперь противоборствующие флоты имели почти равную силу, и после 12-часового сражения вечерний туман заставил их разойтись.

Несмотря на способности де Ройтера и превосходство, которое голландцы имели в первые три дня сражения, они все-таки никоим образом не добились сокрушительной победы. Англичане потеряли 10, а голландцы — 4 корабля. Обе стороны израсходовали 6 и 5 брандеров соответственно.

После того как англичане отремонтировали свои корабли, их начальники были озабочены своей будущей тактикой. Управление столь многочисленным и неоднородным флотом представляло большие проблемы, поскольку на флоте не проводили предварительных учений. Кроме того, отдельные эскадры и даже отряды кораблей флаг-офицеров пользовались довольно большой независимостью. Это было бы ценным, если бы

«Держать противника с подветра». Далее: «В случае, если мы находимся под ветром у противника и мы выстроились друг против друга, то авангард нашего флота должен привести к ветру, и когда его корабли окажутся на удобном расстоянии от конечных кораблей противника, то он должен задержаться до тех пор, пока вся наша линия не придет на то же расстояние от авангарда противника. И тогда вся наша линия окажется вдоль линии противника, удерживая его под ветром».

Можно считать, что эта статья освобождала флагманов от обычного прохождения вражеской линии, заботясь лишь о том, чтобы начать бой, как только линии противников станут почти параллельными, что дает возможность сравняться по числу сражающихся кораблей. Джеймс попытался выполнить этот маневр в сражении при Лоустофте годом раньше, но задержался с отдачей необходимого приказа и упустил возможность. Но и инструкция Руперта и Олбемарла не содержала нужного для такого маневра приказа.

Хотя назначение статьи вполне понятно, но фраза: «В том случае, когда противник начнет ложиться на обратный галс, то командир нашего авангарда должен ложиться на тот же галс первым» — вызывает определенные трудности в понимании. Что она означает, особенно если ничего специально в ней не говорится о том, что должен делать английский авангард? В инструкции Джеймса 1672 г. это уточнено: «В случае, если противник ложится на обратный галс первым, то первым во Флоте Его Величества на обратный галс ложится командир арьергарда».

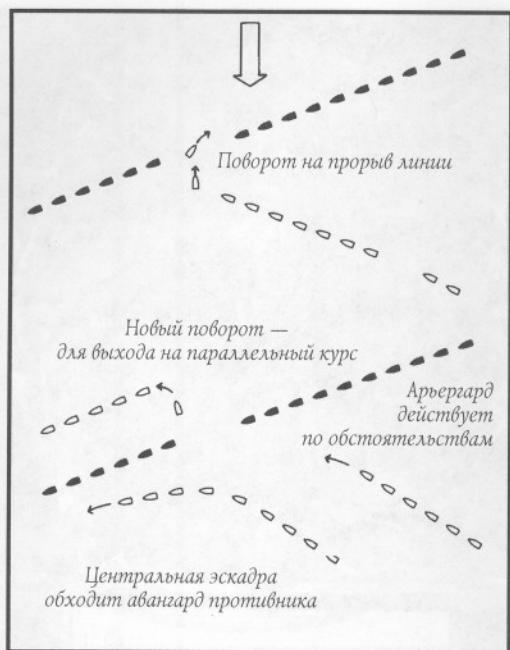
С точки зрения историка, эта статья инструкции считается наиболее важной в английском флоте за весь XVII век за исключением статьи о формировании кильватерной колонны. Статья многократно повторялась и наконец была включена под номером 17 в инструкции по кораблевождению и бою. Статья имела хождение более чем 100 лет, как единственная положительная, так и обязательная для адмирала, вступающего в бой при определенных обстоятельствах. Если ее трактовать строго, то она означает, что при означенных обстоятельствах адмирал не имеет тактического выбора за исключением того, что должен уловить подходящий момент для подъема



Адмирал Корнелис Эвертсен-старший (1600–1666) — картина П. Борзелэра



Адмирал-лейтенант Корнелис ван Тромп (1629–1691) — художник Питер Лели



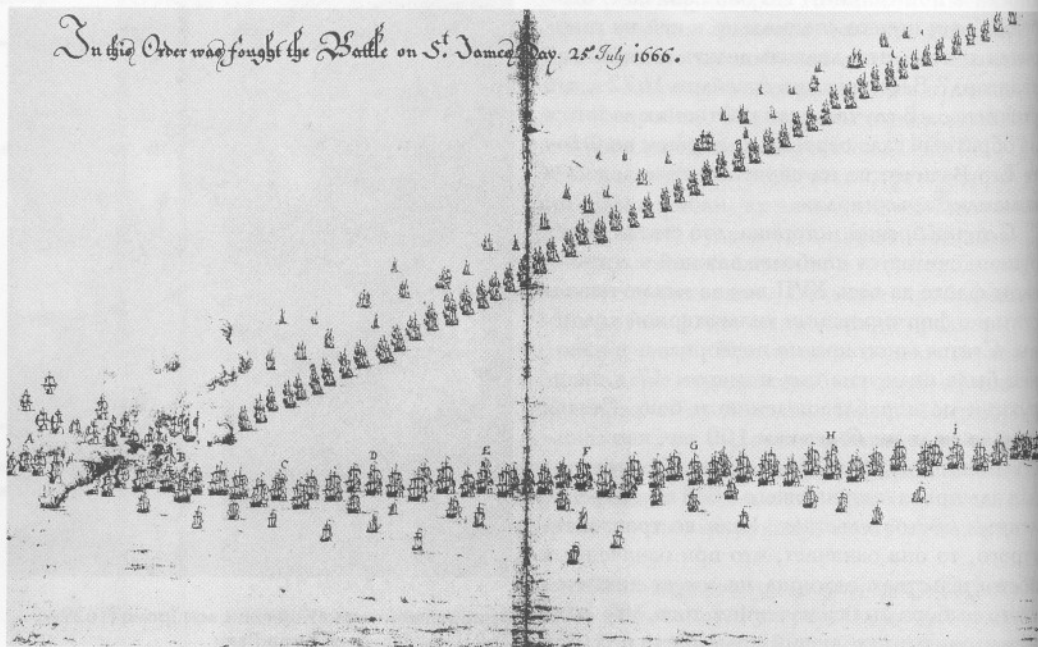
Разделение противника

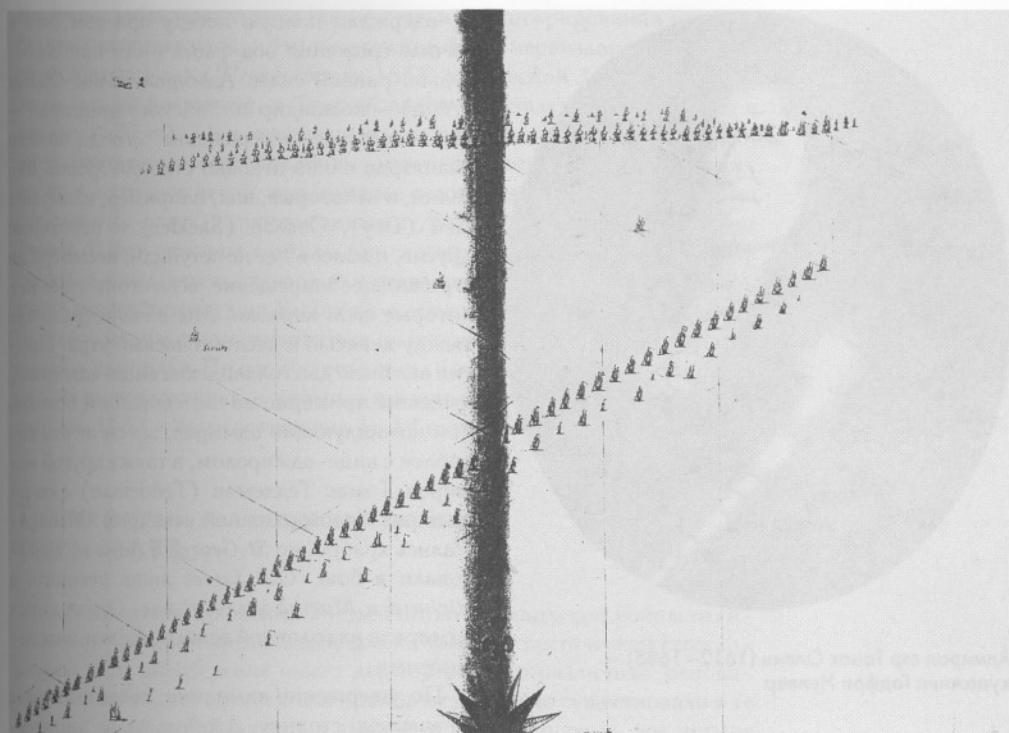
Сражение в День святого Джеймса 25 июля 1666 г. — из «Инструкции по лучшему построению флота».

сигнала своему флоту лечь на тот же галс, что и противник. Вторая статья «Чтобы разделить вражеский флот» гласит: «Когда противник находится с наветра от нас и мы имеем достаточно пространства для маневра, то мы должны привести как возможно к ветру и держаться на этом курсе, пока не усмотрим возможности разделить флот неприятеля. А если авангард нашего флота увидит, что может следовать в кильватер параллельно любой части строя противника, он должен лечь на этот курс, держаться на нем и стараться разделить строй противника. Та эскадра, которая первой прорежет вражеский строй и пройдет на другую его сторону, должна повернуть так, чтобы лечь на первоначальный курс параллельно линии противника. Следующая эскадра должна держаться той определенной части строя противника, спустившись на нее по ветру, или постараться удержать ту его часть, которая находится на ветру».

Происхождение этой инструкции понять не трудно. Принц Руперт показал блестящий образец такого маневра в «Четырехдневном сражении».

Корбетт считает, что «принцип разделения» был провозглашен впервые. Это можно сравнить с известным Меморандумом Нельсона.





Под термином «разделение» Нельсон понимал использование части своего флота («отряд сдерживания») для блокирования оставшейся части вражеского флота, в то время как главные силы англичан нападают и уничтожают ядро флота противника.

Этот маневр предполагал очень близкий боевой контакт отряда сдерживания с отделенной частью флота противника и воспрепятствование (предположительно — авангард) большей части флота противника оказать ему помощь.

Корбетт пишет: «Новые инструкции, по-видимому, скорее предлагали способ выиграть ветер, нежели концентрацию своих сил, причем инициатива осуществления маневра предоставлена на усмотрение ведущего флаг-офицера, а не главнокомандующего». Действительно, в тогдашних обстоятельствах «генерал имеет мало возможности контролировать громадный флот, в котором флаг-офицеры отрядов действуют, как герои Гомера. Они ведут свои собственные бои на расстояниях вне видимости сигналов с корабля главнокомандующего, находящегося на расстоянии пяти или шести миль от себя».

Корбетт считает, что идея разделения флота противника связана со свободным маневром, а не с совместным движением для ближнего боя или общей свалки, как это понималось позже.

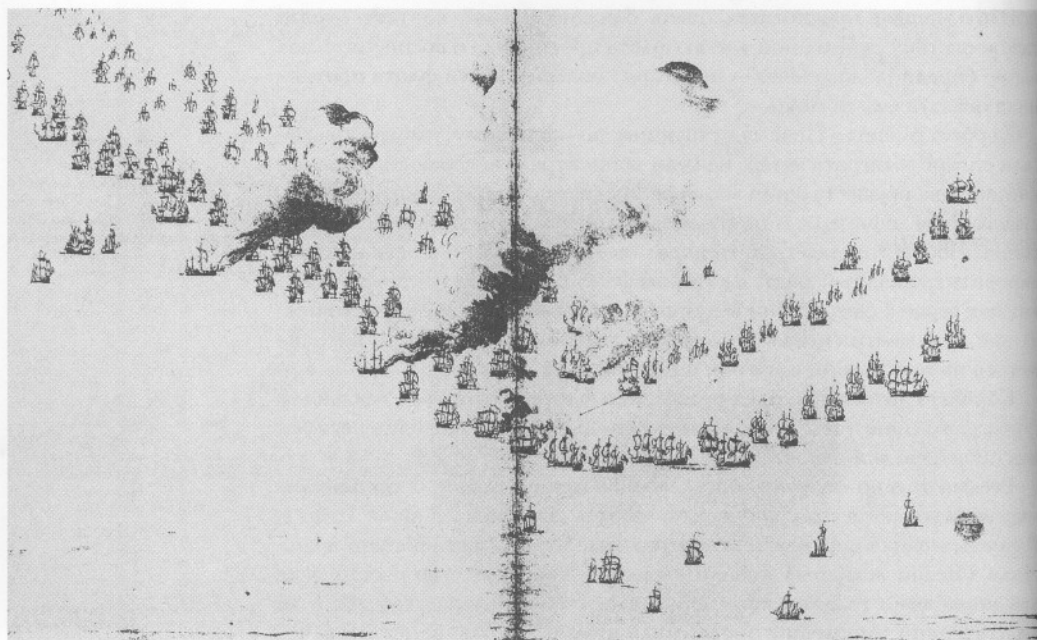
Весьма трудно получить определенное представление о тактических маневрах во время сражения в День святого Джеймса 25 июля 1666 г. В самом начале передовой и центральные отряды английского авангарда (Белой эскадры) начали выявлять превосходство своего огня над кораблями голландского авангарда. Это преимущество так и не было утеряно. Англичане продолжали атаковать голландцев и к вече-

**Английский флот наветре в начале боя в День святого Джеймса 25 июля 1666 г.**



Адмирал сэр Томас Оллин (1612–1685) — художник Годфри Неллер

Окончание сражения в День святого Джеймса 25 июля 1666 г.



ру одержали полную победу при том, что в начале сражения оба флота были приблизительно равной силы. Адмирал Томас Оллин (Allin) — командир английского авангарда — так вспоминал это сражение: «Люди нашего авангарда очень неловко строили линию баталии, а некоторые, как, например, капитаны Дей (Dey), Сэклэр (Sackler) и некоторые другие, и вовсе в нее не вступили, несмотря на строжайшее запрещение, вели огонь через некоторые свои корабли. Мы начали сражение между девятью и десятью часами утра. Против нас было два голландских вице-адмирала, имевших примерно на пять кораблей больше, чем командующий адмирал, затем шесть кораблей с вице-адмиралом, а также другой адмирал Томас Теддеман (Teddeman) (вице-адмирал Белой головной эскадры). Мы сражались храбро, но *St. George* и *Anne* не участвовали в бою, *Old James* лишь немного, а *Richard* и *Martha* ушли от нас. Отряд вице-адмирала из головной эскадры помог нам многим».

По завершении кампании, когда флот стал на зимнюю стоянку, Джеймс издал инструкцию по плаванию, датированную 16 ноября 1666 г. Она слово в слово повторяла двадцать одну статью инструкций Республики (лишь слово «генерал» заменено на «адмирал»).

Впрочем, добавлены четыре новые статьи о маневрировании и корабельных якорных цепях. Эти инструкции были переизданы за подписями Метью Рена (Wren) между 1667-м и весной 1672 г. (скорее всего, в ходе подготовки к Третьей англо-голландской войне, т. е. в начале 1672 г.). Они сопровождалась восемью «дополнительными инструкциями по мореплаванию» вместе с «инструкциями для шкиперов и лоцманов кечей, каботажных судов и смаков (одномачтовых рыболовных судов)», подписанными Джеймсом и визированными Реном. В них описаны сигналы при маневрировании в тумане, пять сигналов о выделении отрядов или отдельных кораблей для преследования неизвестных судов. Была еще и общая инструкция находящимся в море малым судам становиться на якорь с наветренной стороны от корабля адмирала. По окончании войны были изданы новые инструкции по мореплаванию, в которых прежние инструкции времен Республики 1653 г. были сокращены до 14 статей.

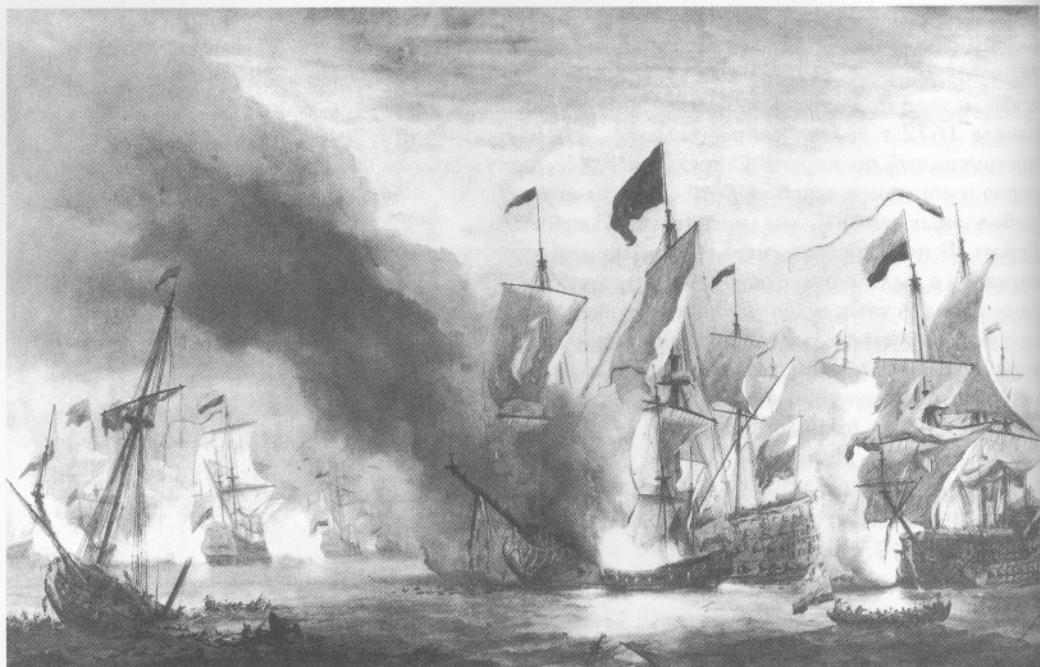
### Третья англо-голландская война 1672—1673 гг.

На первый взгляд, сражения Третьей англо-голландской войны отличались от сражений предыдущей войны большей тактической слаженностью. Это заблуждение имеет два совершенно различных основания. Первое то, что официальные рапорты не только существовали в те времена, но были обнаружены и напечатаны. Второе — все четыре сражения этой войны произошли вплотную к берегу или между берегом и мелями, то есть в условиях, благоприятных для тактического анализа.

Эту войну англичане вели в союзе с Францией, и во всех сражениях участвовали ее корабли и эскадры. Наиболее мощные флагманские корабли превосходили слабейшие в линии суда по мощности артиллерийского огня чуть ли не в три раза. Аналогичное положение было и на флоте голландцев, который превосходил по числу кораблей флот союзников как 82 к 62.

Тактический контроль, как правило, зависит от руководства эскадрами или отрядами. Это не способствовало слаженным одновременным действиям. Главнокомандующий, находясь на своем корабле в середине строя, в пороховом дыму сражения не мог видеть весь свой длинный строй кораблей и управлять ими. Отсюда и возникла необходимость точных инструкций, данных еще до встречи с неприятелем.

Инструкция Джеймса 1672 г. по лучшей организации Флота Его Величества для боя содержала 26 статей. Но это была всего лишь незначительная поправка к выпущенной им же 10 апреля 1665 г. боевой инструкции заодно с дополнительной инструкцией от 18 апреля. В них ничего не говорится о том, как поступать с вражескими кораблями (то, что составляло 10-ю статью инструкций 1665 г.). Статья 6 новой инструкции требует закрыть промежуток, произошедший в результате выхода из строя поврежденного корабля. Она включает статью 3 инструкции Руперта о переносе флага адмирала с поврежденного корабля на другой. Первые 13 статей, равно как и весь текст инструкции от 10 апреля 1665 г., — это всего лишь переиздание инструкции Республики 1653 г. За ними немедленно последовали три «дальней-



Горящий линейный корабль *Royal James* в сражении при Солбее 28 мая 1672 г. — художник Виллем ван де Фелде-младший

шие инструкции по ведению боя», подписанные Джеймсом и визированные Реном, которые, как сказано выше, впервые были изданы Рупертом и Олбемарлом 18 июля 1666 г.

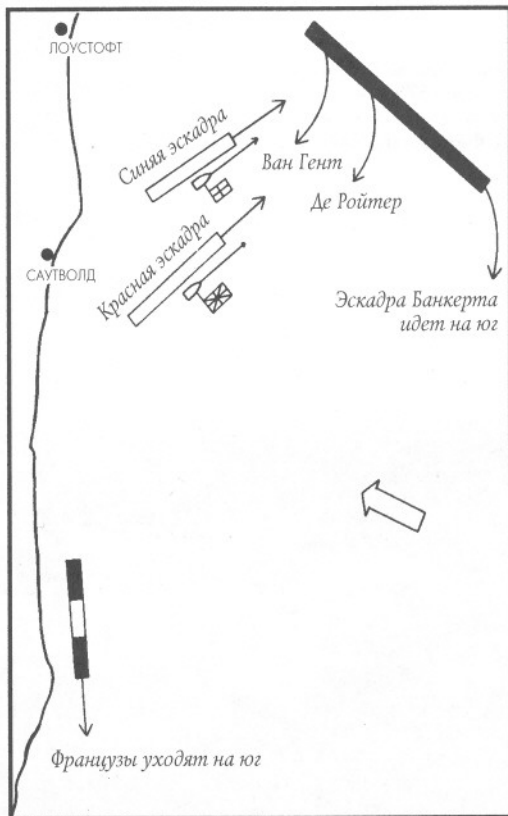
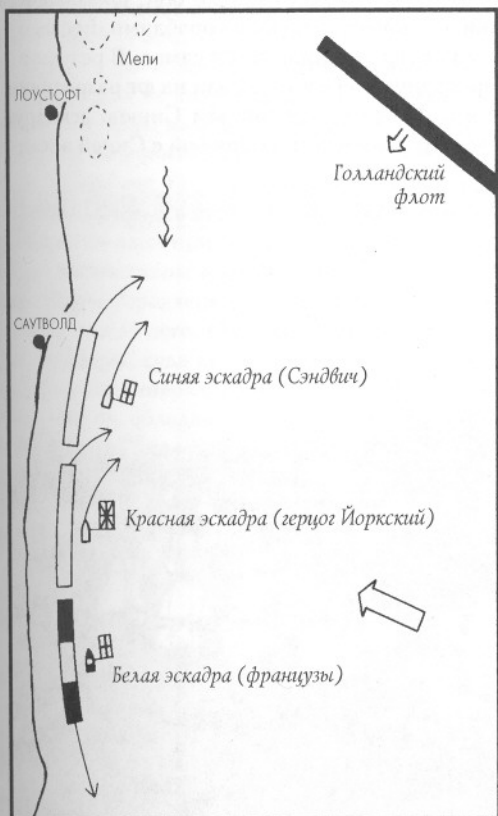
В первом сражении 28 мая 1672 г., происходившем у бухты Саутволд (или Солбей) вблизи побережья Саффэка, союзный флот стал на якорь вдоль берега. Порядок его был таким (с юга на север): Белая эскадра — 30 кораблей адмирала Абраама дю Кена (*du Quesne*), адмирала Жана д'Эстрэ (*d'Estree*), адмирала Трейбуа де Рабеньера (*Treilleboi de Rabesnieres*); Красная эскадра (28 кораблей) — Спрэгг, восстановленный в должности главнокомандующего, Джон Кемпторн (*Kempthorne*), Сэндвич (командующий), Джозеф Джордан (*Jordan*). Когда были замечены приближающиеся с северо-востока голландские корабли, дул легкий бриз с востоко-юго-востока — ESF или ETS. Флот союзников стоял на якорь, образовав прямую, немного вогнутую вдоль берега линию, с флагманским кораблем несколько ближе к ветру, чем остальные.

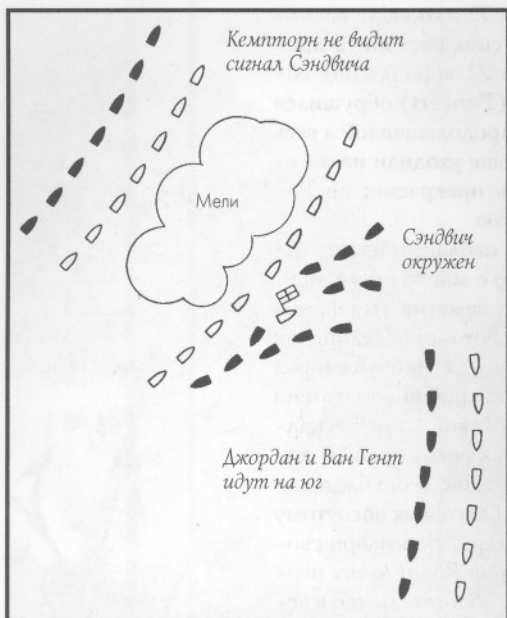
В начале сражения для союзников появление противника стало неожиданностью, и они не были готовы к действиям. Тем не менее Синяя и Красная эскадры, быстро вступив под паруса, пошли на север. Оставшейся частью флота командовал д'Эстрэ, который, заметив, что англичане вступили под паруса, немедленно послал своего начальника штаба запросить у герцога распоряжения по Белой эскадре. Французские корабли расположились слишком близко к песчаным отмелям, и для того, чтобы вступить в кильватер англичанам, точнее — Красной эскадре, — им пришлось бы оказаться под ветром у голландцев. Д'Эстрэ, однако, предпочел взять ближе к ветру и идти на юг, а не в противоположном направлении вслед за английскими эскадрами. Это являлось нарушением приказа герцога, запрещающего такой маневр, по-

скольку у французского адмирала не было выбора. Его корабли располагались беспорядочно, и прежде, чем д'Эстрэ успел построить правильную линию, авангард голландского флота из 21 корабля под командованием вице-адмирала Адриена Банкерта (Bankert) обрушился на него. Между двумя эскадрами завязался бой, продолжавшийся весь день, причем эти сражавшиеся все больше и больше уходили на юг от главного места сражения. Французы сражались прекрасно; де Рабеньер — командир тылового отряда — погиб в бою.

К северу события для англичан развивались неблагоприятно. Де Ройтер выстроил свой флот в кильватерную линию с множеством мелких судов и брандеров в голове колонны. Банкерт, заметив, что французы идут на юг, повел свою эскадру в левый поворот и присоединился к основной части голландского флота. Тем временем вице-адмирал Виллем-Йозеф ван Гент (van Gent) с концевой эскадрой поворотом на левый борт привел к ветру и вступил в бой с английской Синей эскадрой. Вскоре де Ройтер со своим центром, приведя к ветру правым поворотом, обрушился на Красную эскадру англичан. Частично благодаря движению на расходящихся курсах, а частично благодаря вогнутому строю союзников первой бой приняла Синяя эскадра. Благодаря своему более наветренному положению лорд Сэндвич на *Royal James* первым встретил ожесточенную атаку де Ройтера. Это обстоятельство в основном и определило дальнейший характер боя. Голландцы навалились на *Royal James* всеми силами, которые смогли собрать в этом месте.

## Сражение при Солбее



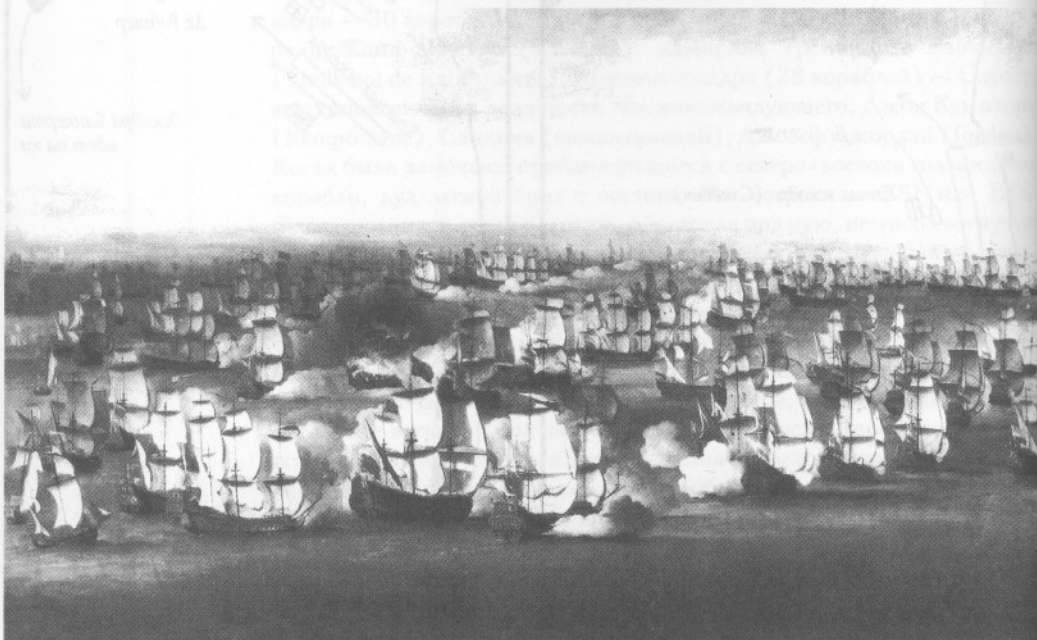


Сражение у Солбей  
(северная фаза)

Сражение при Солбее  
28 мая 1672 г. —  
художник ван  
де Фелде-младший

Сэндвич послал сообщение Джордану, чтобы он вернулся ему на помощь. Джордан уже поворачивал свой отряд, который еще мало был задействован в бою, обходя голландцев с наветренной стороны. Будучи существенно наветреннее голландцев, он держал к югу, сражаясь с эскадрой ван Гента, которая также повернула, но держалась далеко к ветру от Сэндвича, которого она и миновала. Кемпторн с арьергардом Синей эскадры пришел под ветер к Сэндвичу и продолжал поворачивать к северу, одновременно ведя бой с голландской эскадрой, которая противостояла ему с самого начала сражения. Из-за порохового дыма он не мог видеть затруднительное положение Сэндвича. И тогда он послал шлюпку, «чтобы разглядеть, в чем дело».

Тем временем Джеймс на *Prince* под давлением голландского центра оказался несколько с наветренной стороны от остальной части центра Красной эскадры. Поскольку его флаг-капитан, бывший также и начальником штаба, был убит, он был вынужден перенести свой флаг на *St. Michael* и вскоре снова вступил в ожесточенный бой. Оказавшись вблизи Лоустофтской банки, он повернул на юг с кораблями, следовавшими за ним. Вскоре де Ройтер проделал то же самое. В результате две северные эскадры провернули налево и пошли на юг разрозненными группами и отрядами. Джордан все еще вел Синюю эскадру. Ван Гент был убит, и его эскадра, все еще ведущая бой с Синей эскад-



рой, пришла в некоторое замешательство. С кормы подходила английская Красная эскадра, продолжавшая сражаться с де Ройтером. Ветер тем временем отошел к юго-востоку, и это позволило обоим флотам выстроиться прямо вдоль по курсу, который они выбрали утром. Теперь *St. Michael* проходил под ветром горящего *Royal James*. После полудня Джеймс был вынужден снова перенести свой флаг на корабль Спрэгга *London*. Флоты продолжали идти на север, ведя ожесточенный, беспорядочный бой. Джеймс поддерживал связь с ближайшими к нему флаг-офицерами; в остальном же управление осуществлялось в рамках отрядов. К этому времени обе стороны изрядно издохлись и понесли громадные потери. Казалось, что достаточно ничтожных усилий для того, чтобы тому или другому флоту добиться победы или терпеть поражение.

Снова на юге появились Банкерт и д'Эстрэ. Де Ройтер выжидал подходящий момент для объявления общего отступления. У него погиб ван Гент, и он потерял два корабля, около 2000 убитых и раненых. Тем не менее, имея значительно меньшие силы, он нанес союзникам жестокий удар: они также потеряли около 2000 человек, погибли Сэндвич и де Рабеньер. Сгорел 100-пушечный корабль *Royal James*. Сэр Джон Нарборо писал: «Его Королевское Высочество ходил взад и вперед по кораблю и голосом призывал людей к сражению, возбуждая в них боевой дух. Герцог никогда не считал, что достаточно близок к неприятелю. Он обращался к квартирмейстеру, чтобы тот командовал рулевому держать ближе к ветру, предоставляя мне руководить артиллерийским огнем, когда мы достаточно сблизимся с противником. Между 9 и 10 часами сэр Джон Кокс (Сох) был убит, когда находился с герцогом на четвердеке. Было убито и ранено несколько офицеров и матросов, находившихся по обе стороны от герцога.

Когда был убит сэр Джон Кокс, я принял командование кораблем. В то время как Его Королевское Высочество командовал маневрами корабля, стремясь отобрать ветер у противника, я был абсолютно уверен, что ни один принц на Земле не мог бы сравниться с Его Королевским Высочеством в храброй решимости сразить врага, а также в его блестящем управлении и знании навигации, каких не было ни у одного генерала до него. Он чувствовал себя в этих морях лучше, чем многие шкиперы, суда которых сейчас находились вместе с флотом. Он в одном лице: генерал, солдат, лоцман, шкипер, матрос... Можно сказать, что он обладал всеми качествами, которыми мог быть наделен Человек. Не было большей радости, когда страшные залпы проносились над его головой, не задевая его».

Так же примерно тогда говорили о храбрости, опытности и способностях де Ройтера.

## Сражения при Схооневелте и Текселе

Основная задача англо-французов на 1673 г. была достаточно проста: разгромить голландский флот и высадиться в тылу голландских войск, сражавшихся с французами. Сделав это, союзники смогли бы блокировать южные голландские порты и захватить возвращающийся из Восточной Индии их торговый флот. Командование союзников было полностью реорганизовано. Принц Руперт был поставлен как глав-

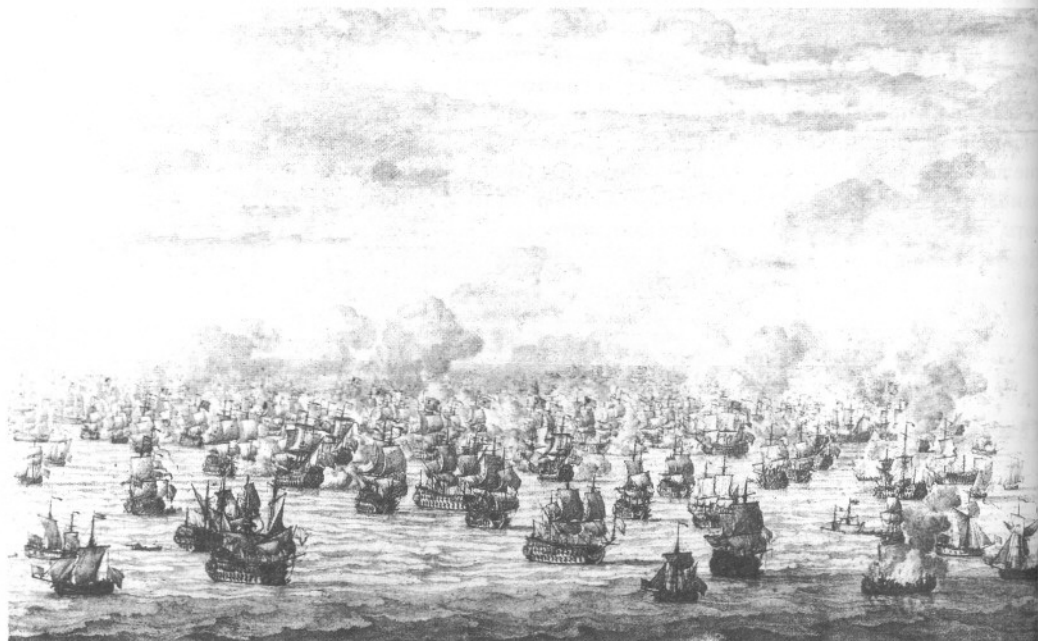
нокомандующий выше Джеймса, но должен был лично вести Красную эскадру; д'Эстрэ с Белой эскадрой был поставлен в центр в основном по той причине, что его капитаны и штурманы, не в пример английским, хуже ориентировались в голландских прибрежных водах.

Спрэгг же с Синей эскадрой занял место в арьергарде. У голландцев, возглавляемых де Ройтером, авангард вел Корнелис Тромп, а арьергард — Банкерт.

Голландский флот находился к северу от Схооневелтской банки на открытом рейде к северу от Остенде, известном как Схооневелтская (Schooneveldt) якорная стоянка. Описывать их строй как имеющий воронкообразную форму было бы не верно, поскольку строй являлся тонкой линией кораблей, расположившихся по краю банки, идущей с северо-востока на юго-запад. Ее южное окончание касалось основания прибрежной отмели, протянувшейся от Флиссингена (Vlissingen) до Валхерена (Volheren). Ни у того, ни у другого не было карт этого района, сделанных тригонометрической съемкой. Голландские карты оказались лучше, но даже и они были ненадежны, поскольку строились на личных наблюдениях лоцманов, шкиперов и рыбаков. Французский флот не имел опыта сражений в Канале.

В первом сражении 28 мая обе стороны надеялись использовать ограниченность акватории. Де Ройтер, сосредоточившись на защищенной якорной стоянке, мог бы использовать свое знание местных вод для того, чтобы заманить союзников на мели, тем самым компенсировать свою меньшую численность. Руперт, стесненный со своим превосходящим по численности флотом в условиях ограниченного пространства, тем не менее надеялся оттеснить голландцев на мель Раан (Raan), послав вперед отряд кораблей, выделенных из всех трех его эскадр и поддержанных брандерами. Ветер, дувший утром с западо-юго-запада, к тому моменту, когда начался бой, сменился на запад-

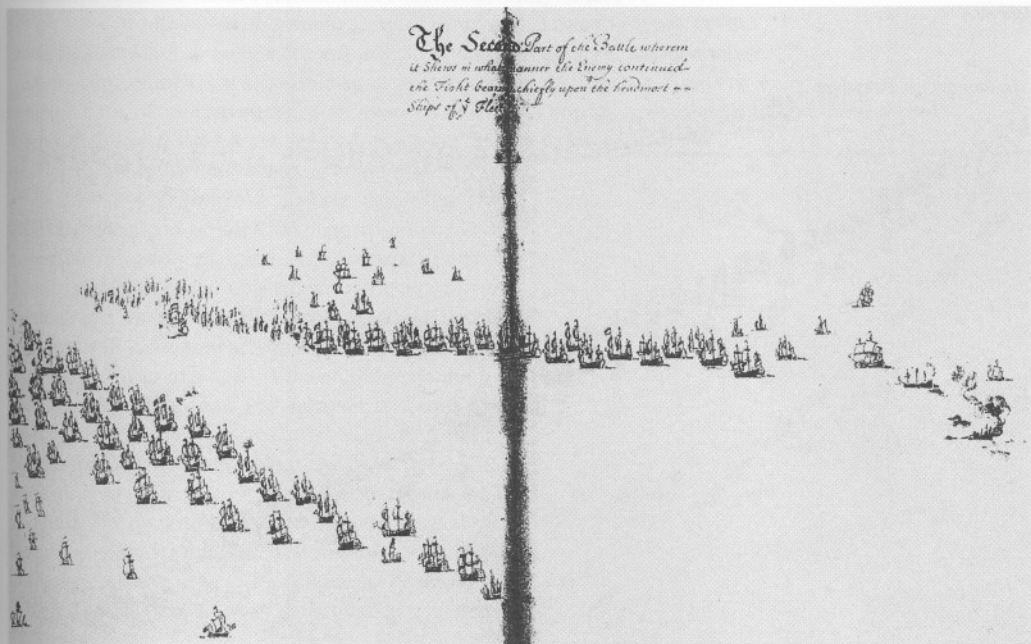
Первое сражение  
при Схооневелте  
28 мая 1673 г. —  
художник  
ван де Фелде-старший



ный -северо-западный и к тому же стих. Союзный флот стоял в открытых водах в линии приблизительно с севера на юг, в порядке: Красная, Белая, Синяя эскадры, причем Красная и Синяя были несколько выдвинуты. Флоты разделяли друг от друга девять миль. Голландский флот стоял почти параллельно флоту союзников: с севера на юг располагались эскадры Тромпа, де Ройтера, Банкерта. Но прежде, чем корабли открыли огонь, план союзников был нарушен: передовой сводный отряд потерпел неудачу, и голландцы вместо того, чтобы отступить к Флиссингену, сформировали боевую линию левым бортом к противнику. Тромп на севере отгеснил корабли передового отряда и вступил в бой с Красной эскадрой Руперта. Белая эскадра французов, оказавшаяся теперь в середине, ввязалась в бой с большей частью арьергарда Банкерта, что поставило Синюю эскадру англичан против концевых кораблей линии голландцев. В это время де Ройтер, встречая лишь слабое сопротивление, стремился прорвать центр союзников. Его удерживали корабли французов, державшихся с наветра. Все это время Руперт и Тромп вели обособленный бой на севере. В конце концов они присоединились к главному сражению на юге, где корабли эскадры обоих противников перемешались. Ни один из кораблей линии баталии у противников потерян не был, а 14 брандеров не принесли никакой пользы.

Второе сражение при Схооневелте произошло 4 июня. Флот союзников теперь расположился в обратном порядке: Синяя, Белая и Красная эскадры с севера на юг. Голландцы же сохранили прежнее построение: Тромп, де Ройтер, Банкерт. Теперь они были на ветре, душем с северо-востока. Руперт решил атаковать, но не смог сообщить об этом д'Эстрэ, и теперь три отряда Красной эскадры врзались в середину Белой эскадры. В это время Тромп вел сражение со Спрэггом. Он старался избежать ближнего боя, что было явно в интересах

Начало второго сражения при Схооневелте 4 июня 1673 г. — из «Инструкции...»



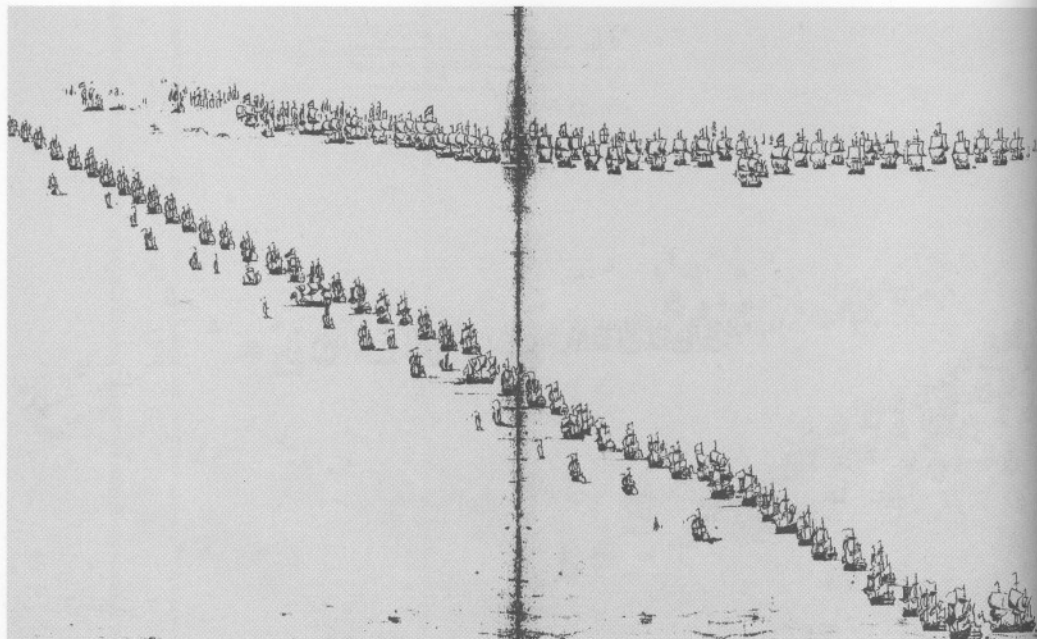
голландцев, опасавшихся, что союзники воспользуются своим численным превосходством. Сражение, в котором ни одна из сторон не имела потерь в кораблях, кончилось тем, что союзники ушли в Нир для ремонта повреждений и пополнения запасов. Таким образом, де Ройтер достиг тактического успеха и, что важнее, на время снял блокаду голландских портов союзников.

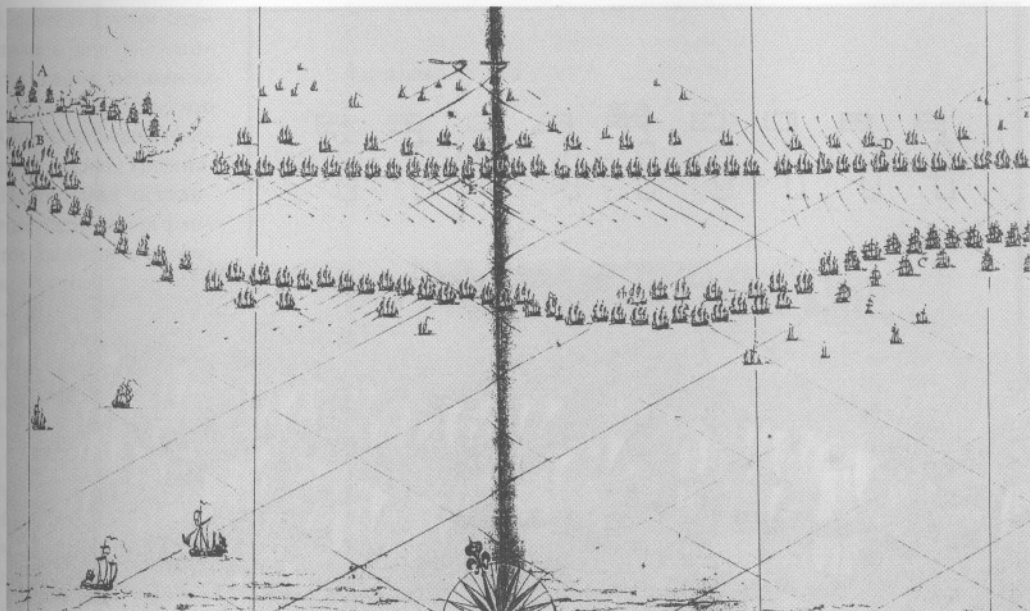
В своем бортовом журнале 1 июня 1673 г. Спрэгг записал, что голландцы атаковали первыми, а союзники из-за плохой разведки были застигнуты в относительном беспорядке. «По этой причине, чтобы предотвратить неожиданное появление противника, вы должны иметь своих разведчиков в море, а свой флот, если позволяет место, держать на ветре в той линии, в которой вы и будете сражаться, и всегда на переходе задерживать этот строй, особенно если вы на ветре». Если имеется достаточный простор в море, эскадры должны идти в кильватерной колонне корабль за кораблем, при этом корабли вице- и контр-адмиралов эскадры идут по правому и левому бортам колонны, соответственно.

В арьергарде или авангарде (отряда какой-либо эскадры) я не поставлю более одного корабля в авангард и арьергард любой эскадры. Я считаю, что они, будучи наиболее опытными моряками, смогут лучше определить время поворота на другой галс, а их корабли, обычно лучшие и сильнейшие в эскадре, будут успешнее действовать, находясь в арьергарде, который всегда может быть легко отрезан».

Это очень интересное заявление, поскольку привлекает особое внимание к разведке и необходимости тактического построения флота, вроде бы и не нужное вне видимости неприятеля, а также к месту вице- и контр-адмиралов в голове и конце, а не в центре соответствующей эскадры. Лишь в том случае, если капитаны кораблей достаточно опытные, разумно корабль флаг-офицера ставить в центр своего

Вторая фаза  
второго сражения  
при Схооневелте  
4 июня 1673 г. —  
из «Инструкции...»





отряда так же, как и самого командующего эскадрой ставить в ее центр. В своем журнале 24 июля 1673 г. Спрэгг отметил:

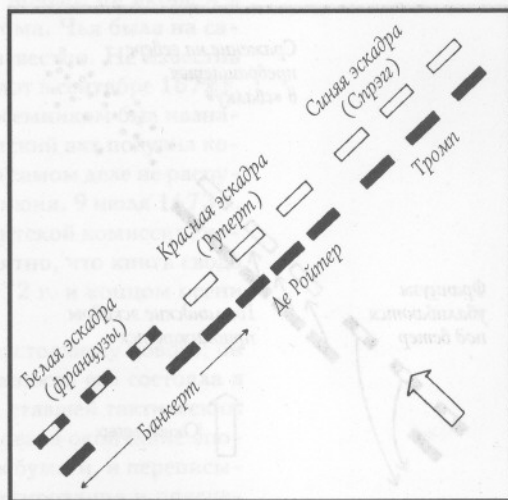
«Руперт занял место в авангарде, французы — в середине. Линия баталии насчитывала 89 линейных кораблей и малых фрегатов, брандеров и тендеров. Линия была настолько длинна, что я не мог видеть сигналы генерал-адмирала. Такое положение было нам непривычно и непонятно и могло иметь для нас печальные последствия... Я не видел никакого смысла такого поведения главнокомандующего».

Это была совершенно справедливая критика. Только в том случае, когда флот поворачивал «все вдруг» на обратный курс, теперь оказавшийся в арьергарде, имел возможность лучше оценить и взвесить тактическую ситуацию, нежели когда его корабль находился в середине строя.

Тактику флота в последнем сражении Третьей англо-голландской войны при Текселе (Texel) понять и объяснить еще труднее, чем тактику в двух предыдущих. В третьем сражении оба флота были еще более многочисленными, чем прежде, — 90 и 60 кораблей, но по суммарной огневой мощи почти равны. На рассвете оба флота оказались вблизи голландского побережья, как раз напротив Гельдера (Helder) и канала Тексель. Сражение велось в открытом море. У голландцев были прежние командиры. Во флоте союзников Белая эскадра д'Эстрэ разместилась в авангарде, Руперт же с Красной эскадрой вернулся на свое ортодоксальное место — в середине линии. Может быть, на него подействовал протест Спрэгга.

**Конец второго сражения при Схооневелте 4 июня 1673 г. — из «Инструкции...»**

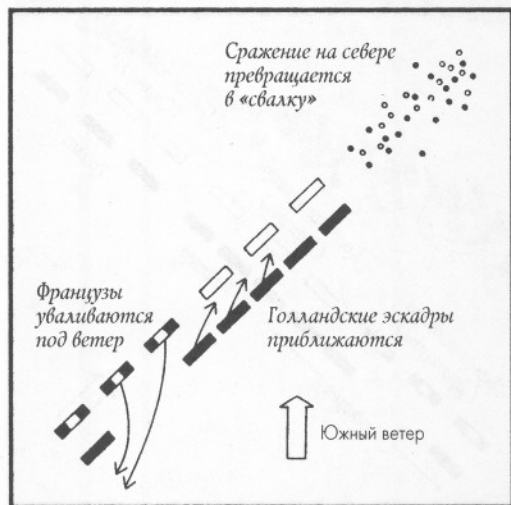
**Сражение при Текселе. Боевой порядок**





**Сражение при Текселе  
11—21 августа 1673 г. —  
художник  
ван де Фелде-старший**

**Сражение при Текселе.  
Развитие боя**



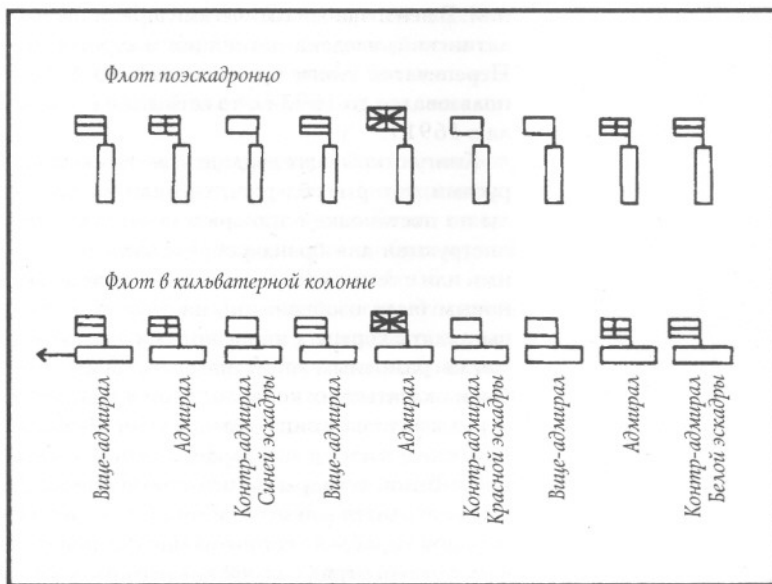
С началом сражения ветер дул с юго-востока, и оба флота двигались на юго-юго-запад. Союзники шли в хорошем строю во главе с Белой эскадрой. Голландцы снова показали высокое мастерство ведения боя, навалившись на передовую эскадру французов. Банкерт имел почти равные силы (голландцы теперь шли в обратном строю) и проигнорировал отряд д'Эстрэ в середине Белой эскадры. Таким образом, центр и арьергард Банкерта и вся центральная эскадра де Ройтера сконцентрировали свои силы на концевом отряде Белой эскадры д'Эстрэ и на всей Красной эскадре англичан. В хвосте Спрэгг схватился с эскадрой Тромпа. Д'Эстрэ усиленно пытался

выйти на ветер Банкерту и в конце концов, когда ветер ушел к югу, ему это удалось. Но к этому времени французы пришли в расстройство, и Банкерт смог уйти под ветер, чтобы помочь де Ройтеру против Руперта. Эти две эскадры продолжали сражаться вместе, идя юго-западным курсом, не обращая внимания на свои соответствующие авангарды. Несомненно, что с появлением большей части эскадры Банкерта английская Красная эскадра попала в тяжелое положение.

В конце концов обе стороны прекратили сражение и легли на курс северо-восток, направившись туда, где еще сражались Спрэгг и Тромп, а де Ройтер оказался на ветре. Французы также оказались с наветра ото всех остальных. Ветер теперь зашел с юго-запада, и

Спрэгг и Тромп очутились вне видимости своих основных сил. Получилось, что Спрэгг поспешил принять вызов Тромпа. Постепенно остальные части обоих флотов оказались слишком далеко к северу, чтобы присоединиться к свалке Спрэгг—Тромп. Оба адмирала уже сменили свои поврежденные корабли, перейдя на другие. При этом Спрэгг был убит. Руперт поднял сигнал по всему флоту: образовать линейный строй за своим флагманским кораблем. Но приказ не был отретирован; д'Эстрэ не повиновался, по-видимому, не поняв приказа. Позже Руперт писал: «С приходом темного времени дня противник остался стоять у своего берега, и я посчитал это за удачу».

Несомненно, сражение выиграли голландцы. Они заставили союзников уйти на свои базы, чем полностью сняли блокаду своих портов.



Походный и боевой порядки 1672—1673 гг.

## Первая книга инструкций

Джеймса, герцога Йоркского, Лорда Верховного адмирала, называют также автором труда, который следует считать первым большим тактическим сборником Королевского флота. Впервые различные типы сигналов и инструкций по флоту днем и ночью, на якоре и в море были собраны воедино в виде солидного тома. Чья была на самом деле идея издать книгу инструкций — не известно. Не известна также и дата ее публикации. Джеймс покинул флот в сентябре 1672 г. и никогда больше флотом не командовал. Его преемником был назначен Руперт, кажется, еще до того, как парламентский акт получил королевскую санкцию 29 марта 1673 г. Джеймс на самом деле не распустил аппарат Лорда Верховного адмирала до 15 июня. 9 июля 1673 г. аппарат адмирала был передан в руки Парламентской комиссии, которую возглавил тот же Руперт. Наиболее вероятно, что книга свода инструкций появилась между началом лета 1672 г. и концом осени 1673 г.

На самом деле свод не содержал ничего по-настоящему нового; он являлся повторением прежних инструкций. Важность его состояла в том, что все было сброшюровано в одной книге, ставшей тактическим руководством Королевского флота. Она знаменовала окончание эпохи инструкций, написанных от руки на обрывках бумаги, и переписывания их в журналы приказов без правки, редактирования и поясне-



строение сохранилось до конца XVIII столетия. Если даже оно и действительно применялось, то вряд ли все ограничивалось только этим порядком построения. Автор инструкции, по-видимому, больше интересовался походным порядком кораблей для каждого отряда, чем построением всего флота.

Следующие четыре инструкции предназначены «Для шкиперов, лоцманов, кечей и снажков, приданных флоту в качестве вспомогательных средств». Затем следовали 24 боевые инструкции. Книга завершалась четырьмя статьями о том, как действовать противобрандерной службе, которые в точности повторяли статьи от 20 июля 1665 г.

Составитель боевых инструкций, по-видимому, старался взять лучшее из статей времен Республики. Хотя книга выпущена под именем герцога Йоркского, нет оснований считать, что он лично производил этот отбор, хотя есть основания считать, что он его одобрил (Fighting Instructions, pp.139—140). То, что книга включала предметный указатель, повысило ее ценность. Каждая страница была пронумерована, а каждый сигнал был проиндексирован под номерами пушек, огней, парусов, флагов, штандартов, гюйсов, сигналов от адмирала, от командиров каждой эскадры и каждого корабля. Очевидно, составитель этого чувствовал, что сделал все возможное, чтобы удовлетворить пользователя. Фактически все эти сложности предоставили возможность стандартизации сигналов на многие годы. Ниже приводится обзор содержания.

INDEX of SIGNALS in the

**AN INDEX**  
OF  
**THE SIGNALS**  
CONTAINED  
In the INSTRUCTIONS for SAYLING.

SIGNALS with One Gun.	
From the Admiral.	
1. The Admiral fires one Gun at a Frigate Ship	13 11
2. The Admiral fires one Gun, and lootes his Fore-top-Sail	13 11
3. One Gun, and a Union Flag, or Ensign, or Standard, or a Red Flag, or a White Flag, or a Blew Flag, put in the Mizen-Shrouds	5 8
4. One Gun, and a Standard, or a White Flag, or a Blew Flag, or a Red Flag, or a Jack coloured with Colours, put on the Ensign-Staff	5 6 8
5. One Gun, and lowers his Main-top-sail without altering his Light	11 15
6. One Gun, and hangs a Light on the Main-top-mast-throwds, above the confuzant Light in the Main-top	9 15
7. One Gun every hour, and takes up his Low-galls	3 4
8. One Gun and two Lights more then usual, of equal distance, one over another, on the Poop	10 22
9. One Gun, and takes in his Ensign, and puts a Pendant on the Staff	7 11
10. One Gun, and takes in his Ensign, and puts a Pendant on the Staff	6 10
11. One Gun, and puts aboard the Union-Flag in the Mizen-Shrouds	5 8
12. One Gun, with an Ensign, or a Standard, or a Red Flag, or a Blew Flag, or a White Flag, in the same place	5 8
13. One Gun, and a Standard, or a White, Red, or Blew Flag, or a Jack coloured on the Ensign-Staff	5 6 8
14. One Gun at a Frigate-ship, standing away from the Admiral, or at Anchor, &c.	11 13
From other Ships.	
15. One Gun, and three Lights one over another in the Main-throwds	8 14
16. One Gun, with a Flag spread from the head of his Top-mast, down the Shrouds, lowering his Top-sail	4 9
17. One Gun, and as many Lights as he can	10 12
SIGNALS with Two Guns.	
From the Admiral.	
18. Two Guns	8 14
19. Two Guns a small distance one from another	10 18
20. Two Guns, and likewise	11 20
21. Two Guns, and lootes his Fore-top-sail	3 4
22. Two Guns, and fires Light one over another in the Main-throwds	8 9 14
23. Two Guns, and hangs a Light in the Main-top-mast-throwds, above the confuzant Light	3 4

From

Pag. 1.

**JAMES**  
Duke of York and Albany,  
EARL OF ULSTER,  
Lord High ADMIRAL  
OF  
England, Scotland & Ireland,  
CONSTABLE of DOVER-CASTLE,  
LORD WARDEN of the CINQUE PORTS,  
And GOVERNOR of PORTSMOUTH, &c.

**INSTRUCTIONS**  
FOR  
The better Ordering His MAJESTIES FLEET  
IN  
**SAYLING.**

INSTR. I.

*As soon as the Admiral shall loose his fore-top-sail, and fire a gun, every Ship in the fleet is to make ready and weigh, and being come to Sail, to follow the Chief of their Squadron.*

*The signal for Weighing by Day.*

I.N.

*Джеймс, герцог Йоркский. Инструкции 1672—1673 годов*

- Статьи 1 и 2 — те же, что и в инструкциях 1653 года.
- Статья 3 — та же, что и статья 2 Руперта и Олбемарла в инструкциях июля 1666 г.: «Разделять флот противника с подветра».
- Статья 4 — та же, что и статья 3 герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г.: «Будучи под ветром, командиры будут стараться выйти на ветер».
- Статья 5 — повторяет статью 8 1653 г.
- Статья 6 — это статья 7 1653 г.: сигнал для действий, будучи с наветра или под ветром от противника, для того, чтобы удерживаться на одной линии с адмиралом. Она требует также, чтобы в случае бегства противника фрегаты должны попытаться захватить их корабли. Более тяжелые корабли должны поддерживать их с тыла.
- Статья 7 — такая же, что и статья Руперта и Олбемарла от 18 июля 1666 г. Об удержании противника с подветренной стороны при подходе к нему с наветра на контркурсе. Новая инструкция выражена более четко. Существенным отличием в ней является необходимость принятия параллельного с противником курса до начала сражения.
- Статья 8 — та же, что и 2-я в инструкциях герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г.: «Будучи на ветре, передовая эскадра должна идти на головные корабли противника».
- Статья 9 — та же, что в инструкциях герцога под номером 15 от 22 ноября 1664 г. о формировании линии баталии.
- Статья 10 — объединяет статьи 9 и 10 инструкции герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г. и содержит сигналы авангарду или арьергарду для перехода первыми на другой галс.
- Статья 11 — та же, что и 9-я из Инструкций Республики: «Идти в кильватер адмиралу».
- Статья 12 — (2-я инструкций герцога Йоркского от 27 апреля 1665 г.): «Другим эскадрам прибавить парусов».
- Статья 13 — (3-я инструкций герцога Йоркского от 22 ноября 1664 г.): «Сражаться в принятом боевом построении».
- Статья 14 — (4-я инструкций герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г.): «Кораблям вести бой на дистанции полкабельтова».
- Статья 15 — (16-я инструкций герцога Йоркского от 22 ноября 1664 г.): «Не открывать огня до прихода на достаточно близкую дистанцию».
- Статья 16 — (1-я инструкций герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г.): «Кораблям не выходить из линии и сохранять предписанный боевой порядок».
- Статья 17 — (6-я инструкций герцога Йоркского): «Не преследовать малые отряды вражеского флота до тех пор, пока не будут повреждены или обращены в бегство корабли его главной части».
- Статья 18 — (11-я из инструкций 1653 г.): «Не стрелять по вражеским кораблям, сцепившимся бортами с каким-либо из наших кораблей».

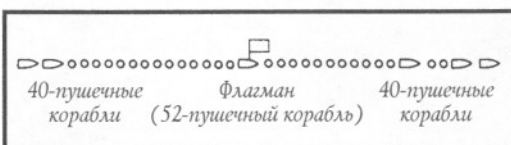
- Статья 19 — «Под страхом смертной казни командирам кораблей запрещается вести стрельбу над любым из наших кораблей».
- Статья 20 — (та же, что и 12-я инструкций 1653 г.): «Для малых кораблей, действующих против вражеских брандеров».
- Статья 21 — (та же, что и 13-я): «Брандерам держаться на ветру», а также о сигнале малым фрегатам: «Держаться за кормой адмирала».
- Статья 22 — (та же, что 8-я герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г.): «Поврежденному кораблю оказывает помощь его мателот». Остальные статьи повторяют 4, 5, 6-ю 1653 г. и статью 3 принца Руперта 1666 г. «о спасении кораблей, оказавшихся в опасности», а также статью 6 герцога Йоркского 1672 г. «о смыкании линии, если корабль флагмана ее покинет, а также о возможности переноса адмиралом флага на другой корабль по его усмотрению».
- Статья 23 — (та же, что и 7-я герцога Йоркского от 10 апреля 1665 г.): «Не устремляться в погоню без сигнала адмирала».
- Статья 24 — (та же, что и 14-я от 1653 г.): «О постановке на якорь ночью и о сигнале отступления без постановки на якорь».

Эти инструкции можно рассматривать, однако, как отражение некоей тактической модели; ими пользовались менее 20 лет. Но они послужили более 100 лет образцом для всех последующих публикаций подобного рода, по крайней мере до нововведений лорда Хау. Грубая и нелогичная, даже в момент ее публикации, эта книга инструкций с годами неизбежно текстуально становилась еще более неуклюжей. Конечно, она отражала консерватизм и рутину в морской практике вплоть до того времени, когда Хау полностью их сломал, давши множество инструкций в форме и по содержанию бывшими не более, чем «объяснениями к его новому своду сигналов». Это и положило конец системе герцога Йоркского. Тем не менее эта книга переиздавалась дважды без каких-либо изменений, слово в слово с оригиналом.

## Инструкции Нарборо

В 1678 г. Джон Нарборо (Narborough) издал боевые наставления для своего относительно небольшого флота, тогда действовавшего в районе острова Занте (Кефалония) в Ионическом море. В его распоряжении было 32 довольно слабо вооруженных корабля, с которыми он и ожидал встречи со значительно более сильным французским флотом. Его флагманский корабль — самый сильный в эскадре, имел на борту 52 пушки. Нарборо поставил его в центр своей боевой линии. Лишь пять других кораблей имели на борту более, чем по 40 пушек; два из них адмирал ставил концевыми в линии и два головными. Пятый был либо в линии, либо по левому борту при плавании параллельными

Строй баталии Нарборо



колоннами. Остальные его корабли имели вооружение от 10 до 30 пушек и в строю размещались произвольно. Статья 2 инструкции Нарборо предписывала параллельный строй колонн и была своего рода предшественницей «строя обхода» Турвилля. В этом случае два крыла флота углом выдвигались вперед, с кораблем, идущим во вершине угла, ближайшего к преследуемому противнику. «Если при встрече с превосходящим по численности противником мы сочтем наиболее удобным для нас вести бой, идя по ветру, а противник последует за нами, я дам каждому командиру предписанное место в строю. Так они будут продолжать движение и бой, стараясь наилучшим способом досаждать противнику, насколько хватит своих сил». Инструкция Нарборо следует считать первым известным дополнением инструкции герцога Йоркского и предвестником будущих инструкций, имеющих силу лишь для определенных командиров флота и отданных адмиралами в период их командования.

## Инструкции Дартмута

В 1688 г. король Яков II назначил Джорджа лорда Дартмута (Dartmouth) командующим флотом, которому предписывалось предотвратить высадку в Англии войск Вильгельма Оранского. Дартмута можно отнести к третьему поколению адмиралов Реставрации, участвовавших во всех сражениях Третьей англо-голландской войны. Им были изданы инструкции, знаменовавшие проявление нового подхода в тактическом мышлении. В них, впрочем, содержалось мало изменений в том, что касалось существа боевых инструкций, но они значительно отличались в формулировках. Статья 3 предписывала командирам (не уточняя, кто они — капитаны кораблей или адмиралы) при бое с подветренной стороны попытаться отделить от строя кораблей противника тот отряд, который окажется под ветром. Статья 5 сопровождалась описанием флажного сигнала о формировании линии баталии, будучи на ветре от противника. В ней сказано: «Каждый корабль или отряд кораблей не должны неукоснительно удерживать свое место в строю, установленное в начале боя, но они должны образовать линию наилучшим образом вместе с адмиралом со всей возможной поспешностью, не обращая внимания на то, какое место они займут в строю». Похоже, что это всего лишь повторение инструкций Сэндвича от 29 августа 1665 г. о том, что линия баталии должна быть собрана, невзирая на трудности полностью вступить в строй.

Статья 6 представляет попытку улучшить проведение атаки с наветренной стороны при подходе к противнику на контркурсе с последующей сменой галса на параллельный с ним.

Статья 6 представляет попытку улучшить проведение атаки с наветренной стороны при подходе к противнику на контркурсе с последующей сменой галса на параллельный с ним.

Джордж Легге  
(1648—1691) —  
художник неизвестен



«Курс менять сразу не следует, но нужно внимательно следить за маневрами адмирала, чтобы привести к бою свой флот в наилучшем порядке и подойти к противнику на выстрел как можно ближе, но не подставлять себя под его бортовой залп».

Это довольно запутанное указание смущало адмиралов, принявших решение атаковать с наветра. Каким образом возможно ввести в бой одновременно весь строй и при этом избежать поражения своих кораблей противником? Как предотвратить поворот своих кораблей, идущих под огнем противника, на параллельный с ним курс, чтобы ответить своим огнем уже на большом отдалении? Две эти трудности никогда не были решены достаточно удовлетворительно. Было ясно, что для громоздких флотов времен последних Стюартов эти столь ценные указания Дартмута могли интерпретироваться командирами отрядов и эскадр по своему усмотрению. Однако это не позволяет несправедливо рассматривать бой в целом как превращение его в ряд отдельных схваток еще до того, как завяжется общее сражение, прежде, чем адмирал вступит в действие или до его сигнала о начале боя.

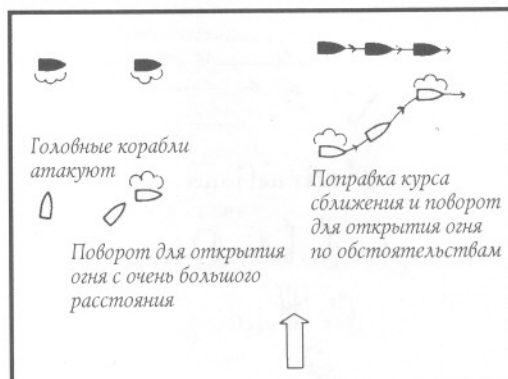
«Каждая эскадра должна наилучшим образом использовать свои преимущества в соответствии с тем боевым построением, которое им было предписано. Ни один корабль не смеет избегать боя с противником до тех пор, пока не будет дан адмиралом сигнал по всей линии о прекращении боя».

## Рукописи Морской библиотеки

Морская библиотека располагает огромной подшивкой рукописей, приписываемых герцогу Йоркскому. Это — боевые распоряжения и инструкции по плаванию. Они, впрочем, не копии тех, что вошли в книгу, изданную в 1672—1673 гг. Датирование рукописей установить трудно, так как слова «Его Величества» и «Их Величеств» встречаются поочередно, а «генерал» — попеременно с «адмирал».

Главный интерес рукописей заключается в пояснениях к боевым инструкциям, а также в акварельных картинках сражений Второй и Третьей англо-голландских войн. Рукопись содержит 33 инструкции по плаванию, написанные на основе первоначальных двадцати пяти. Это сопровождается несколькими включениями и пояснениями явно более поздней датировки. Рисунки и пояснения интересны в силу своей редкости. И все же мы не имеем тогдашних свидетельств развития тактического мышления, кроме тех, что включены в официальный свод инструкций.

В рукописи 20 сигналов отведены плаванию ночью и три — плаванию в тумане. В работе они отделены от сигналов по действиям днем. В ней применен метод книги Рассела 1691 г. и использованы официальные инструкции по плаванию и бою более позднего времени, впрочем, без указания дат. Имеются отдельные списки для сигналов днем, ночью и в тумане, а также индекс самих сигналов, разделенных по ме-



Атака с наветра

Presented to the Admiralty by the Admiralty

By the Admiralty

1712

# Instructions

## For the better Ordering

### his Majesties

#### Fleet :

Ames, Will. Beck, & J. ...

1712

# Signals by which

## the General calls

### the Captain Officers &c.

#### on board his Ship.

1712

**If** soon as the Admiral shall put aboard the Union flag in the Mizzen Mast and five or six, all the Captains in the Fleet are to repair on board the Admiral.

**If** an Ensign be put aboard in y<sup>e</sup> same place, all the Masters of Ships are to repair on Board as aforesaid.

**If** a Standard be put in y<sup>e</sup> same place, then y<sup>e</sup> Captain Officers only are to repair on Board.

**If** a Red flag, then all the Captains of y<sup>e</sup> Admirals Squadron are to repair on Board as aforesaid.

## Instruction 11.

**Obfer.** If it shall please God that the Enemy shall be put to Run, all the Frigates are to make all y<sup>e</sup> best that possibly they can, after them, and to close directly up their Broad side, and <sup>to be ready</sup> to have Opportunity they can of Sinking them on Board, and some Ships which are the heavy Daylens (with some persons appointed to Command them) are to keep in a body in y<sup>e</sup> Rear of the Fleet, that see they may take care of one Enemy's Ship which shall have yielded, and look after y<sup>e</sup> manner of the Prize.

### Instruction 12.

**In** an his Maj<sup>ties</sup> Fleet back y<sup>e</sup> Wind of the Enemy, & that y<sup>e</sup> Enemy stand towards them, & they towards y<sup>e</sup> Enemy then y<sup>e</sup> Van of his Maj<sup>ties</sup> Fleet shall keep the Wind, & when they are come within a convenient distance from y<sup>e</sup> Enemy's Rear, they shall stay until their own whole Line is come up within y<sup>e</sup> same distance from y<sup>e</sup> Enemy's Van, & then their whole Line is to tack every Ship in his own place, & to bear down upon them, & so near as they can fight out endangering their self of the Wind, and to stand along with them, the same Sails aboard still keeping y<sup>e</sup> Enemy to leeward, and not suffering them to tack in their Van. And in case y<sup>e</sup> Enemy tack in y<sup>e</sup> Rear first, he who is in the Rear of their

Master's Fleet is to tack first with as many Ships as he can, or as many as he can of the Enemy, and if all y<sup>e</sup> Enemies Ships tack, the whole Line is to follow, standing along with the same Sails aboard as y<sup>e</sup> Enemy tack.

### Obfer.

In bearing down upon an Enemy when you have the Wind or standing towards them, if they towards you, if it is thin, or your Front is full upon any part of their Ships, which is windward will be the most dangerous, therefore you must add your utmost Endeavour to win that post.

The Fleet should stand in the best advantage or weather, Ships are to engage in a Line and not to run before half past and of y<sup>e</sup> first Engage, the Rear of the Fleet is to be kept from coming into the Rear, when first down to Engage the Fleet, of our Fleet, but not the Enemy's Ships when they are in their Squadron, but like to have been struck.

### Instruction 12.

**If** the Enemy stay to Fight, his Majesties Fleet having the Wind the headmost Squadron of his Majesties Fleet shall steer for the windmost Ship of the Enemy's Fleet and Endeavour all that can be to force them to accept of.

### Obfer.

If any happens that the Squadron of 20, 21, or 22 Ships do meet at some time when the Fleet is full, you are to be followed by the 20, 21, or 22 Ships, & if you do not stand with the Squadron of 20, 21, or 22 Ships.

Инструкция по лучшей организации Флота Его Величества

тому исполнения на пушечные, световые и флажные. Абстракты сигналов, использованные в инструкциях по плаванию и бою, собраны в три столбца с цветными рисунками флагов — слева с указанием места, где они поднимаются, и справа — их значением. По существу — это первая сигнальная книга. Далее в книге находятся боевые распоряжения и сигналы для брандеров. Предусмотрены также отдельные списки по каждому разделу и индексы для сигналов.

Единственным дополнением по тактическим вопросам был совет атаковать вражеский головной корабль в строю.

К статье 7 Руперта и Олбемарла от 18 июля 1666 г. об атаке противника с наветренной стороны добавлено: «Атаковать следует ту часть линии противника, которая ближе к ветру».

«В сражении 1660 г. (Четырехдневное сражение) наши передовые корабли были подбиты за три часа и обращены в бегство. Еще до того, как в бой вступил весь остальной флот. То же самое мы претерпели 4 июня (второе сражение при Схооневелте) от Тромпа и де Ройтера, которые не спустились для боя на весь наш флот, но напали на головные корабли эскадры Спрэгга и разбили их».

Статья 8 гласит: «Если противник готов к бою, то флот Его Величества, имея свою головную эскадру на ветре, должен атаковать головные корабли противника». В книге рукописей добавлено: «...На корабли противника, идущие в крутом бейдевинде, чтобы заставить их свалиться под ветер». Комментарий отмечает: «Может случиться так, что головной корабль вашего строя окажется под ветром; тогда действуйте по инструкции».

Очевидно, автор полагает, что авангард противника должен быть атакован и с наветра. Он считает, что, поскольку атакующие всегда могут ввести в бой «свежие» корабли для поддержки своих лидеров, то у подветренного флота передовые и наветренные корабли могут оказаться изолированными и не смогут поддержать остальных в таком случае. Это может выглядеть наивным и позже было опровергнуто флотоводцами времен американской войны. Но изменения в конструкции кораблей наступающего столетия, без сомнения, улучшили их возможности действовать по ветру. Во всяком случае выражение тактической мысли представляет собой прогресс простой альтернативе прохождения через разрывы в строе вражеской эскадры или просто ведению боя на параллельном курсе. Несомненно, что, как и других флотоводцев того времени, комментатора беспокоил вопрос о трудности сохранения контроля по всему флоту и по отдельным эскадрам. Его также беспокоил вопрос управления в дыму сражения. Исходя из примечаний и рисунков, можно сделать заключение, что их автор был против попыток окружения вражеского авангарда с подветра, хотя это весьма эффективный маневр.

Статья 3 повторяет инструкцию Руперта и Олбемарла от 1666 г. о разделении вражеского флота с подветра, указывая, что это ведет к беспорядку в своем строе.

Статья 5 содержит сигнал: «выиграть ветер у противника», перейдя на другой галс или как-либо иначе. В рукописи добавлено, что корабли, «выигравшие ветер», «должны следить за последующими сигналами командующего, и если их не увидят, то должны атаковать всеми силами передовые корабли противника или помочь своим, находящимся в затруднительном положении от действий неприятеля».

В пояснении написано, что «этого сигнала как раз и недоставало в сражении 11 августа 1673 г. при Текселе. Четвертая эскадра, следовавшая этой инструкции и выигравшая ветер у противника около четырех часов пополудни, держалась на ветре в ожидании другого сигнала, чтобы спуститься на неприятеля, как д'Эстрэ и изложил на военном совете на следующий день. В ожидании этого противник оставил только пять или шесть кораблей для наблюдения за движением французов, а с остальными набросился на наш флот и заставил его отойти».

Статья 6 содержит сигнал: «держаться в кильватер адмиралу, если он с наветра от противника». Дополнительный сигнал давался, когда какой-либо из кораблей Его Величества «выигрывал ветер у неприятеля» и «генерал или адмирал направлял его в ближний бой». Отмечалось, «что в сражении при Солбее Джозеф Джордан был на ветре и держался так в ожидании сигнала или брандеров». Если бы адмирал оказался под ветром от неприятеля, то сигнал предназначался бы кораблям с подветра его самого, чтобы они вступили в линию с ним. В инструкции добавлено, что отступающего противника должны преследовать фрегаты и брать на бордаж, «а тяжелые корабли — оставаться в арьергарде флота» и подбирать людей с гибнущих кораблей и захватывать призы.

«28 мая 1673 г. во время первого боя при Схооневелте контр-адмирал голландского флота Банкерт по сигналу де Ройтера двинулся вперед и сразу же за ним последовал Спрэгг со своей эскадрой. Это отеснило нас под ветер, а де Ройтер смог использовать свое наветренное преимущество. Отпустить из линии даже малый отряд кораблей может привести к опасному положению все остальные, которые продолжают вести бой».

Автор считает, что генерал должен отдавать четкие приказы особенно тогда, когда командир авангардного отряда не в состоянии видеть сигналы своего командира эскадры и тем более главнокомандующего. Первое пояснение предлагает иметь адмиралу большой набор сигналов по своему усмотрению. Предусматривается также «опытным капитанам резервных судов определенными сигналами сообщать командующему о состоянии и местонахождении других отрядов флота. Также суда должны находиться в тех местах, где их могли бы видеть все корабли, а их ответные сигналы также должны быть различимы остальными кораблями». В этом усматривается идея репетитивного фрегата. Но как такой фрегат мог отвечать своему адмиралу без сигнального кода? Таковой появился лишь во время Наполеоновских войн. Кому можно было доверить такое важное дело? Кроме того, что значит «резервный»? То, что взаимный обмен сигналами был признан необходимым, следует из инструкции, вставленной после статьи 4, в которой сказано, что в случае, если противник на ветре, нужно сомкнуть строй своих кораблей. Дополнительная инструкция указывает, что если любой флагманский корабль или эскадра в головной части флота оказывается на ветру от противника, то нужно дать сигнал генералу об общем повороте всего флота. Если генерал его отрепетовал, то этот сигнал становится приказом.

Статьи 9 и 10 — это сигналы вице-адмиралу, идущему по правому крамболу, перейти на траверз, а контр-адмиралу сделать то же по левому борту. Такое перестроение нам кажется неадекватным.

В рукопись добавлен новый сигнал (статья 17): «Если корабль генерала окажется с наветра от противника, то ему следует, идя по ветру, пройти через его линию и присоединиться к всему своему флоту».

Статья 16 касается оказания помощи своим кораблям, оказавшимся в опасности.

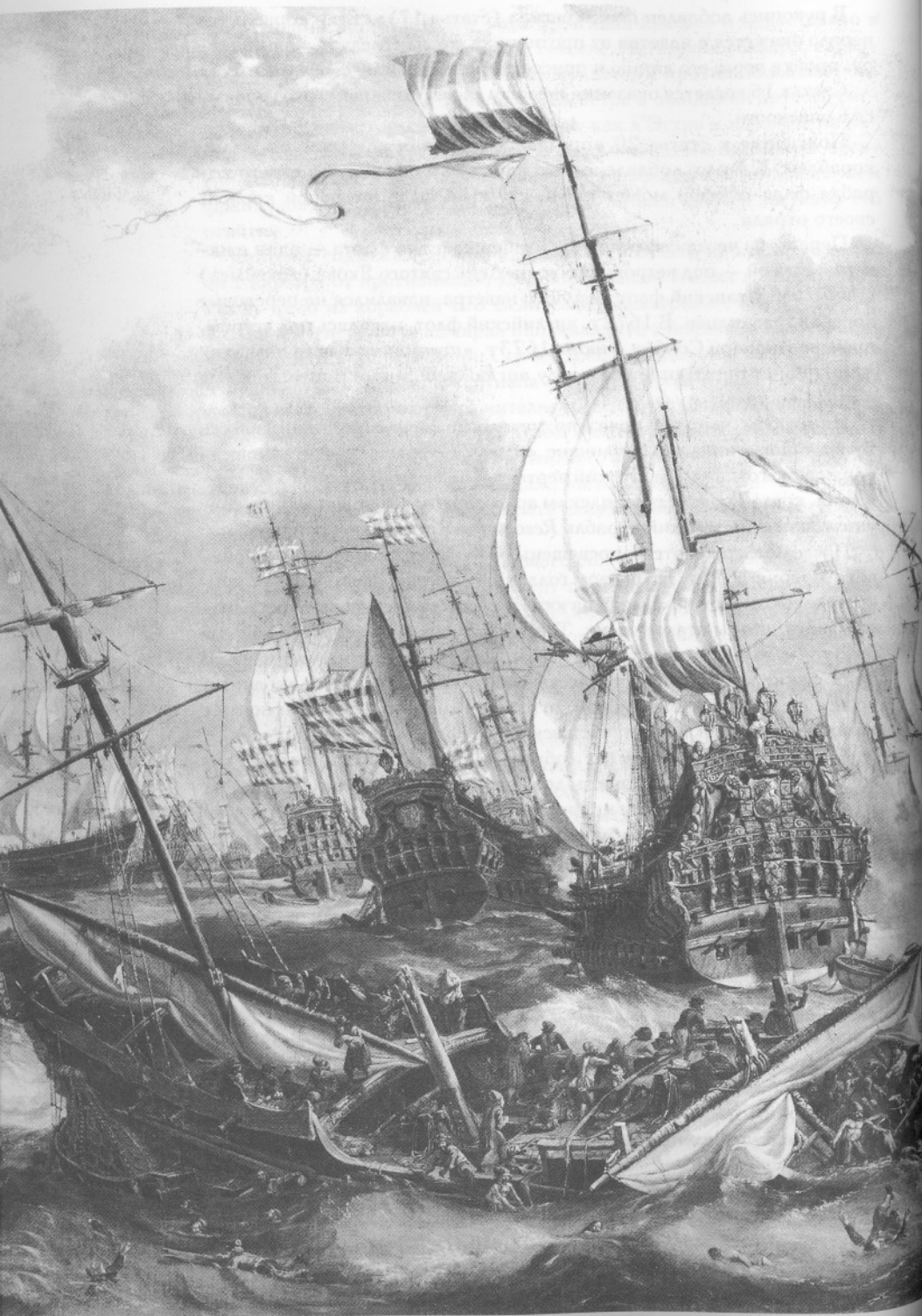
Пояснение к статье 20 определяет действия командиров малых кораблей. К этому добавлено, что в случае повреждения своего корабля флаг-офицер может перенести свой флаг на любой корабль своего отряда.

Первый из чертежей рукописи изображает два флота — один с наветра, другой — под ветром. В бою на День святого Якова (Джеймса) в 1666 г. британский флот, будучи с наветра, навалился на передовые корабли голландцев. В 1672 г. английский флот, находясь под ветром, проиграл бой при Солбее. 4 июня 1673 г. «противник вышел нам в голову и нанес поражение авангарду английской линии и помешал ему помочь «остальному флоту».

На втором чертеже показано начало сражения на День святого Якова с пометкой, что англичане «имели ветер» и поэтому нанесли поражение голландцам. Третий чертеж — последний этап того же сражения, когда Тромп с голландским арьергардом в хорошем строю смог уничтожить английский корабль *Resolution* с помощью брандера.

Последние три чертежа посвящены второму сражению при Схооневелте 4 июня 1673 г. На первом голландцы на ветру, французы — в арьергарде союзников находятся на юге, а голландцы отряжают треть своего флота, чтобы атаковать их. Третий рисунок — завершающая фаза боя, когда голландцы «гонят Белую и Красную эскадры англичан». В примечании к этому рисунку рассказано, как Тромп, будучи «подбит», но тем не менее продолжая бой, оттеснил Спрэгга под ветер и почти с помощью де Ройтера отрезал его эскадру от остального флота.

Коротким заключением из событий всех трех англо-голландских войн оказалась невозможность довести ни одно сражение до решительного завершения. Хотя прорезание вражеской линии теоретически считалось опасным для самих себя, это происходило часто и даже невольно с отделением эскадр друг от друга. Ни один из флотов не пострадал серьезно от маневра прорезания вражеского строя. Не удалось окружить и тем более уничтожить отрезанные корабли противника. Этот маневр мог бы иметь успех, если бы отрезанные отряды были бы слабее тех, кто их отрезал. Более обещающей идеей была бы организация эскадр и отрядов таким образом, чтобы они всегда были готовы прорезать и окружить плохо сформированные группы кораблей неприятеля. Чтобы самим не оказаться отрезанными и обойденными, следует воздействовать на противника мощным бортовым огнем четкой линии баталии. Постепенно теория боя в линии приобрела все более оборонительный характер. Те же, кто пытался придать линейной тактике наступательный характер, начали считаться формалистами. А кто обращал меньше внимания на боевой порядок, предпочитая старый бессистемный метод ведения боя свободных эскадр, стали считаться истинными бойцами нападения.



Линейный корабль  
*Royal Prince* во время  
Четырехдневного  
сражения 1—4 июня  
1666 г. — художник  
Абрахам Сторк

## ГЛАВА ВТОРАЯ

# Тактика становится наукой

**В** последние годы XVII столетия, в период войн Англии и Франции времен Людовика XIV, за которыми последовала «Славная Революция» 1688 г. в Англии, морская тактика развивалась быстро. В 1780 г. Кемпенфелт (Kempenfelt) писал так: «Во Франции во времена правления Людовика XIV было немало талантливых людей, поднявших достижения в своей области на вершину совершенства. Они, в частности, создали могучий военный флот, никогда до этого у них не существовавший, к величайшему удивлению всей Европы. И это — в то время когда морскую торговлю они, в сущности, не вели. Затем они быстро усвоили выгоду, которую могли бы получить, разработав тактику войны на море. Они оценили то, что можно было взять из тактики войны на суше и перенести в тактику войны на море. Они взялись за этот труд и прекрасно его завершили до конца с удивительной быстротой. Они довели до совершенства организацию и маневренность своего флота». По ту сторону Канала в Англии реформа в морском деле стимулировалась прагматизмом и боевым опытом.

**Адмирал Анн-Илларион де Контантэн, граф де Турвилль (1642—1701) — художник Роже Виолле**



В это время, т.е. в последней четверти XVII века, были написаны английские «перманентные» инструкции по кораблевождению и бою, сигналы и инструкции Турвилля, а также появились теоретические исследования Поля Госта о тактических построениях. На практике тактика развивалась реструктурированием боевой линии. В это же время появились и первые сигнальные книги.

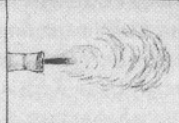

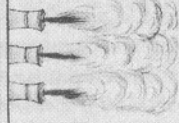



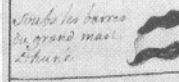
Турвилль дал величайший толчок развитию тактики и сигнализации во время войн конца XVII столетия в основном благодаря тому, что длительное время командовал французским флотом. Анн-Илларион де Контантэн граф де Турвилль родился в 1642 г. и впервые отличился в боях против турок в 1665 г. В Третьей англо-голландской войне в 1672 и в 1673 г. он был командиром корабля в эскадре адмирала д'Эстрэ. Затем он командовал эскадрой во флоте Дюкена, действовавшего в Средиземном море против голландцев и испанцев.

Турвилль сделал для французского флота и в конечном счете вообще для всех флотов то же самое, что сделал маршал Жан Мартинэ (Martinet) для армии. Вклад Турвилля в морскую тактику сделан, в основном, благодаря проведенным им тактическим учениям, пре-

вратившим его очень большой флот в дисциплинированную и управляемую силу, способную из относительно громоздкого порядка принять другой, более организованный строй или линию баталии. По-видимому, он первый флотский командир, издавший подробную инструкцию по сигнализации для большого флота; его целью было упрощение перестроения парусных кораблей из одного порядка в другой. Это, по его мнению, не парадные экзерциции, а серьезные эволюции. Использование им печатных сводов сигналов и приказов по кораблевождению знаменовало существенный прогресс во французском флоте. Подобные практические методы в британском флоте не находили применения еще по крайней мере полстолетия. Любой флот под командованием Турвилля становился высокоопытным как в артиллерийском, так и в морском деле.

Похоже, что как тактик он не стремился к чему-либо новому, даже не стал развивать идеи Руперта и герцога Йоркского. Хотя он и не требовал, чтобы главнокомандующий осуществлял полный контроль над всеми отрядами флота, тем не менее не дал никаких указаний по этому поводу. Его книга сигналов опережала время в том смысле, что использовала традиционную доктрину, что позиция корабля не должна быть жесткой, при этом он оказался первым из великих французских адмиралов, командовавших воистину громадным флотом с таким исключительным успехом в войне с объединенным флотом англичан и голландцев.

Турвилль написал и издал «*Signaux Generaux pour les Vaisseaux de l'Armee du Roy*», отпечатанные на его флагманском корабле «*Conquerant*» 12 мая 1689 г. Это был печатный сборник инструкций, сопровождаемых изложенными словесно сигналами. Впрочем, в конце книги была приведена независимая таблица сигналов. В книгу включены 20 главных сигналов: 7 сигналов по плаванью днем и 13 ночью. 34 «*pour le combat*» (т.е. боевых инструкций), 8 по преследованию и 5 для плаванья в тумане. Лишь три сигнала предназначались для вызова офицеров и никаких сигналов для брандеров (их деятельность освещалась в боевых инструкциях). Эти статьи выглядели лишь немного улучшенными современными им английскими, но значительно лучше сгруппированными, хотя равно консервативными по характеру. Лишь 7 инструкций не требовали никаких сигналов. Наиболее отличались от английских 8 инструкций по преследованию, предназначенные как капитанам частных судов, так и всему флоту. Важное рукописное дополнение на разрозненных листах бумаги, датированное 4 августа 1689 г., устанавливало, что по снятии якоря капитаны должны выйти вперед и занять свои места в линии, обходя лю-

<i>Signaux ou l'on tire du canon.</i>	
	<i>L'artimon borde le port huius Borde pour faire a paviller toutes les bordes</i> 1. 3.
	<i>Il est au a l'ancre et que l'on passe quelques d. au étranger, et que l'on luy tire un coup de canon, se forme pour qu'on v. les plus parés luy tirassent pour l'obliger a venir ou l'envoyer a l'admiral</i> 4. 7.
	<i>Pour faire lever les cables au des plus pres, pour faire venir a l'admiral quelques d. d'artillerie qui passent sans parler.</i> 4. 17.
	<i>au signal tous les cap. des d. et a l'admiral les cap. des frégates et bords</i> 11. 32.
	<i>au signal de l'admiral les officiers d'artillerie</i> 12. 36.
	<i>Pour faire a paviller le grade Blanche et Bleue</i> 2. 9.
	<i>Pour faire a paviller les Mulleux d'obus</i> 3. 15.

Сигналы для стрельбы из «пушек» Турвилля

бые корабли, не повиновавшиеся приказу, в том числе и флагманский корабль. Отдельно изданная книга ночных сигналов датирована 9 июня 1689 г. на борту *Conquerant*. В ней собраны сигналы с применением пушечных выстрелов, огней и ракет.

Инструкции Турвилля на 1690 г. — год его величайшей победы над англо-голландским флотом при Бичи-Хэд — дошли до нас в виде карманной рукописной книги сигналов. Это, по-видимому, старейшее сохранившееся издание карманного формата с пронумерованными сигналами по флоту. По номерам перечислен порядок, в котором следует поднимать флаги. Под каждой позицией сгруппированы различные флажные сигналы. Флаги раскрашены в разные цвета, указано их значение, а также отсылка на страницу и статью в инструкции. К однофлажным сигналам добавлено 85 двухфлажных сигналов. При этом второй флаг поднимается в различных положениях по отношению к первому. По указаниям страниц и статей можно реконструировать сами инструкции за исключением тех, которые не требуют флажных сигналов. Насчитывалось 67 общих инструкций, из которых 5 не требуют флажных сигналов. Инструкции по мореплаванию можно разделить на две серии по 35 и 23. Причем последние относятся к кораблевождению. Девять отдельных сигналов касаются вопросов преследования. Отсылки к ночным и «туманным» сигналам несколько путаны, но совершенно понятны 36 боевых инструкций, для которых не даны сигналы. В боевых инструкциях неприятель упоминается редко, за исключением вступления или выхода из боя, а также обхода (статья 8) и абордажа (статья 33). Конечно, сам Турвилль стремился осуществлять максимальный контроль своих более чем семидесяти кораблей. Он мудро избегал отдачи боевых инструкций, предпочитая обеспечивать различные построения флота и способы их перемещения с одного на другое. Таким образом, он мог располагать свой флот для встречи неприятеля наилучшим образом, исходя из погодных условий, ветра, приливов и береговых ограничений в Ла-Манше и на его западных подходах. Гибкость маневрирования обеспечивала, таким образом, быстроту и точность образования линии баталии. Если таковая сформирована и вступила в бой с противником, то не требуется уже детального тактического контроля. Флот из семидесяти кораблей в кильватерной колонне с интервалами между кораблями в полкабельтова растягивается на пять миль. А при интервалах в один кабельтов в зависимости от длины каждого корабля — на все десять. Теоретические предположения Турвилля и флажные сигналы 1690 г. в таком случае не работают, что и не раз подтверждалось в практике победителя при Бичи-Хэд.

Турвилль издал также в 1690 г. отпечатанный «*Ordres et Signaux Generaux*». Этот труд состоит из 14 отпечатанных чертежей организации похода флота из 84 линейных кораблей и 30 брандеров, собранных в три эскадры. На самом деле, на рисунке показаны 60 линейных кораблей с написанными чернилами на них их именами. Цвета эскадр — белая, белая с синим и синяя. В сомкнутой кильватерной линии кораблей флот ведет корабль, носящий гордое имя *Soleil Royal* («Королевское солнце»). В трех случаях сомкнутый строй кораблей изображен в виде трех параллельных кильватерных линий во главе с кораблями командиров этих эскадр. Белая эскадра главнокомандующего флотом идет в середине. Бело-синяя эскадра идет по правому

борту колонны главнокомандующего, а по левому — Синяя. При движении флота в шести параллельных колоннах каждая эскадра из двух отрядов идет в фордевинд. Три флагманских корабля идут впереди и на равных расстояниях от двух головных кораблей соответствующих пар отрядов. Другим вариантом является построение клином с Белой эскадрой посередине.

Распоряжение Турвилля от 1690 г. по плаванию и сражению содержит необычный абзац, озаглавленный «Порядок отхода в две линии кильватера и строем фронта».

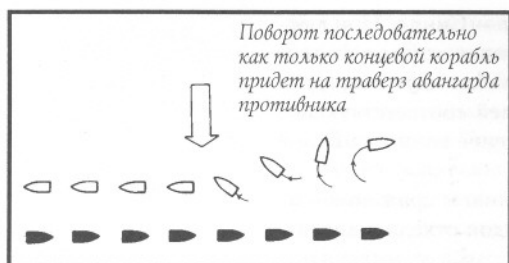
Не в пример обычному построению в виде обратного клина здесь показан флот с эскадрой главнокомандующего из идущих на траверзе друг друга кораблей в середине построения, в то время как две другие эскадры в кильватерных линиях идут непосредственно впереди двух фланговых кораблей центральной колонны. Таким образом, построение напоминает три стороны квадрата с открытой передней стороной.

## Первоначальные английские инструкции по навигации и бою

Правительство Вильяма и Марии официально выпустило новую книгу под названием «*Инструкции по навигации и бою*». Точная дата издания неизвестна. Книга форматом in folio выглядела солидно. Она, впрочем, сохранила расположение разделов, как это было впервые сделано в книге герцога Йоркского 1672—1673 гг. Однако она содержит совершенно новый набор боевых инструкций. Эти инструкции, но с пометками на полях стали официальными боевыми инструкциями Королевского флота восемнадцатого столетия.

Новая книга включает в себя 9 инструкций для постановки и снятия с якоря днем, 7 ночью и 8 в туман, 14 по плаванию днем и 9 ночью. В инструкциях по действию днем замечен прогресс по сравнению с таковыми времен Республики, а их отделение от ночных сигналов уменьшило их число. В новых инструкциях усматривается желание усилить общий контроль над флотом на переходах морем, частично с помощью сигналов, а частично более устойчивым построением, избегая, таким образом, прежний, требующий длительного времени процесс передачи приказа с помощью шлюпки. Упоминаются 18 отдельных сигналов вызова флаг-офицеров, капитанов и офицеров различного ранга на борт флагманского корабля, а также новые инструкции для шкиперов и лоцманов, приписанных к флоту, 27 боевых инструкций, сгруппированных на новой основе, оказались точно такими же, как и изданные вскоре инструкции адмирала Эдуарда Рассела.

В общем, в этих инструкциях видно стремление сосредоточить в руках адмирала большую власть, предоставив ему одновременно больше возможности для проявления тактической инициативы. За исключением статьи 17 остальные оказались далеки от гипотетических случаев, постулированных в прежних инструкциях, и направлены на решение текущих обстоятельств с помощью более точной сигнальной системы. Анонимность этой книги придает ей больший авторитет, чем авторство любого адмирала. Здесь мы больше не встречаемся с инструкциями герцога Йоркского по его флоту или инструкциями Руперта и Олбемарла по их флотам, а с официальными инструкциями по плава-



## Статья 17

гим, как могут скорее, формируют линию так, чтобы вести бой на том же галсе, что и противник». Руперт и Олбемарл прямо указывали: «Вся наша линия строится за арьергардом, легшим на другой галс первым, и приходит на курс, параллельный курсу противника». Новые инструкции ближе к инструкциям герцога Йоркского, чем Руперта и Олбемарла. Важность этой статьи заключается в том, что указывает способ, как при определенных условиях выиграть сражение. Поскольку инструкции стали «адмиралтейскими», то эта статья становится обязательной для всех командующих адмиралов британского флота в различных частях света. Это была интерпретация боевых инструкций, с которыми адмирал Джон Бинг шел в бой с Ла Галиссоньером (La Galissoniere) в 1756 г.

Второе издание этой книги отличается от первого тем, что из нее изъяты двухстраничные планы порядка построения кораблей на переходе. По-видимому, считалось, что эти порядки построения часто меняются и их трудно изобразить на чертеже, а возможно, это было сделано еще и потому, что голландский флот был включен в состав флота Конфедерации. (Прим. перев.: Это надо понимать так, что после Славной Революции 1688 г. на трон Англии вместо изгнанных Стюартов были приглашены Вильгельм и Мария Оранские — голландцы по происхождению. Оранская династия до сих пор правит Нидерландами. Образовалась своего рода Конфедерация Англии и Нидерландов, и, естественно, голландские корабли вошли в состав флота этой Конфедерации.)

Тот факт, что копия первого отпечатка имеет три добавленные боевые инструкции (статьи 28—30), вписанные в рукопись, и то, что эти последние в точности соответствуют тем, которые добавлены адмиралом Эдуардом Расселом к своим печатным инструкциям 1691 г., позволяет считать дату появления нашей рукописи между 1689 и 1691 годами, наиболее вероятно — в 1690 г. Мы знаем, что адмирал Артур Герберт граф Торрингтон в сражении при Бичи-Хэд все еще следовал инструкциям герцога Йоркского из его свода инструкций 1672—1673 гг. Рассел сменил Торрингтона в декабре 1690 г., и его собственные инструкции появились в 1691 г. Похоже, что анонимные инструкции по плаванию и бою написаны на основе опыта сражений при Бэнтри-Бэй (1689 г.) и Бичи-Хэд (1690 г.), где-то в конце лета или осенью 1690 г. Они оставались в силе после того, как их признал Рассел в кампании 1691—1692 гг.

Как долго эта книга пользовалась признанием, мы не знаем. По некоторым включениям в ее текст понятно, еще 12 сентября 1695 г. ею пользовался адмирал Джордж Рук, сменивший Рассела в качестве главнокомандующего флотом на Средиземном море. Это были три

нию и бою, выпущенными анонимно. В них даже не употребляется термин флот «Его, Ее или Их Величеств».

Статья 17 инструкции по бою является новым вариантом статьи 1 Руперта и Олбемарла, повторенной герцогом Йоркским в 1672 г. под номером 8. Теперь в ней говорилось, что когда два флота сравнивали свои строи, то тогда «арьергард нашего флота меняет галс первым и все корабли один за дру-

новые боевые инструкции, упомянутые выше. Книга не утратила своего значения и в последующие годы, и ее можно считать предшественницей сводов XVIII века. Своды Рассела и Рука были лишь их личные и временные переделки.

Итак, свод 1690 г. под простым названием «*Инструкции по навигации и бою*» состоял из следующих сигналов:

- Статья 1 — сигнал к построению кильватерной линии;
- Статья 2 — сигнал к формированию параллельных линий;
- Статья 3 — сигнал Белой эскадре к перемене галса и выигрышу ветра у противника;
- Статья 4 — то же Синей эскадре;
- Статья 5 — то же вице-адмиралам Красной, Белой и Синей эскадр;
- Статья 6 — то же адмиралам арьергарда;
- Статья 7 — адмиралам, оказавшимся на или под ветром от всего флота, вступить в его строй или в кильватер ему;
- Статья 8 — то же, что и статья 7 (часть вторая) инструкции 1653 г.;
- Статья 9 — сигнал авангарду первому лечь на другой галс;
- Статья 10 — то же арьергарду;
- Статья 11 — сигнал всем флагманским кораблям идти в кильватере;
- Статья 12 — сигнал Белой и Синей эскадрам прибавить парусов;
- Статья 13 — сигнал о вступлении в бой;
- Статья 14 — сигнал фрегатам вступить в кильватер флагману;
- Статья 15 — сигнал взять рифы на передних парусах, если линия баталии на ветру; первыми проделать это замыкающим строй кораблям;
- Статья 16 — сигнал прибавить передних парусов (передовым кораблям первыми);
- Статья 17 — новый вариант инструкции №1 Руперта и Олбемарла, скомбинированной с инструкцией герцога Йоркского №8 от 1672 г. на вступление с наветра при сближении с противником на контркурсах;



Адмирал сэр Джордж Рук (1650–1709) — художник Майкл Даль

Томас Герберт (1656–1733), Лорд Высокий адмирал — художник Уильям Уиссинг

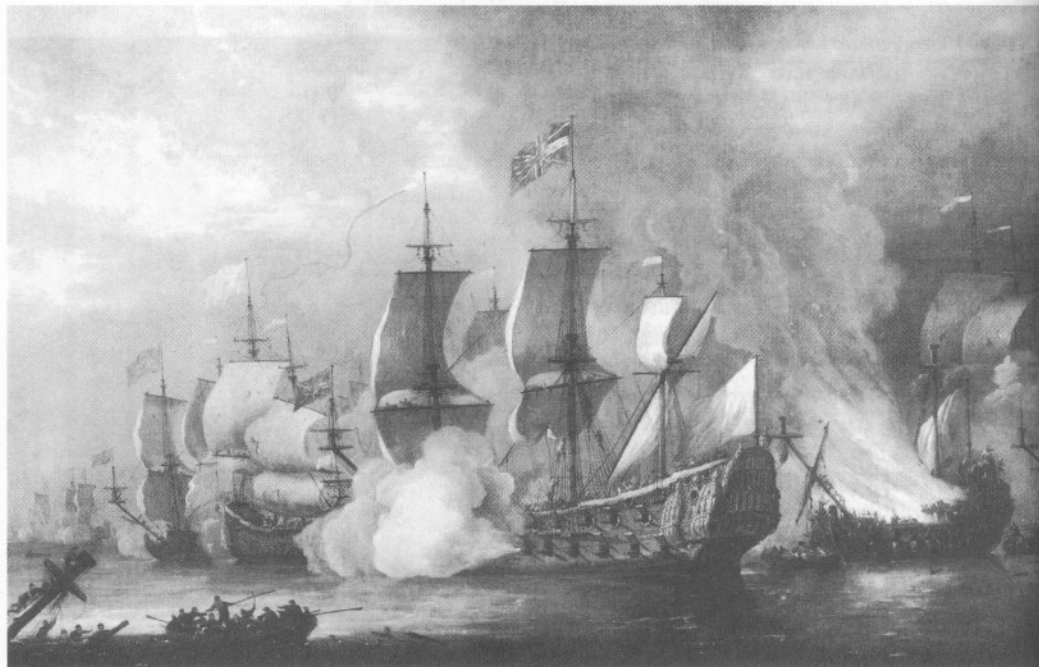


- Статья 18 — «если адмирал и его флот оказались с наветра от противника, то авангард атакует авангард противника»;
- Статья 19 — не стрелять, пока не сблизимся на пистолетный выстрел;
- Статья 20 — не преследовать небольшие отряды противника (как и у герцога Йоркского статья 6 от 1665 г.);
- Статья 21 — сигнал, подаваемый кораблем в опасности. Мателот идет на выручку;
- Статья 22 — сигнал о том, что адмирал или другой флагман в опасности. Флот должен прикрыть его;
- Статья 23 — мателоту прикрыть брешь в строе, ввиду выхода из строя идущего перед ним корабля;
- Статья 24 — если флагманский корабль вышел из строя, адмирал может перейти на борт любого другого корабля своей эскадры;
- Статья 25 — сигнал всему флоту преследовать разбитого противника;
- Статья 26 — сигнал флагману эскадры или отряда на преследование, а также выход на ветер от противника;
- Статья 27 — сигнал прекратить преследование.

### Сражение при Бэнтри-Бэй и Бичи-Хэд

1 мая 1689 г. французский и английский флоты встретились в бою в Бэнтри-Бэй впервые с 1545 г., если, конечно, не считать небольших стычек в прибрежных водах в 1627—1628 гг., когда герцог Бэкин-гем пытался помочь гугенотам, осажденным в Ла-Рошели войсками короля Людовика XIII. Теперь это было первое сражение войны за английское наследство, по существу совпавшей с войной Аугсбургс-

Сражение при Бэнтри-Бэй 1 мая 1689 г. — художник Адриэн ван Дист



кой лиги. Оба флота поддерживали свои наземные силы в Ирландии. Торрингтон (Torrington) со слабым флотом из 18 линейных кораблей, 36 фрегатов и двух бригадеров встретился также со слабым флотом французов, состоявшим из 24 линейных кораблей, 5 фрегатов и 20 бригадеров. Командовал французским флотом вице-адмирал Франсуа-Луи де Руссле, маркиз де Шато-Рено (de Chateau Renauet). Французы оказались в неудобном положении, так как в это время вели высадку на берег своих солдат и снаряжения. Торрингтон увидел французов, будучи под ветром, но сразу же, приняв боевой строй, пошел в атаку, пытаясь выиграть ветер. Победа досталась французам, и это несмотря на то, что их контр-адмирал не смог поддержать своего командующего маркиза Шато-Рено.



Вице-адмирал  
Франсуа-Луи де Руссле,  
маркиз де Шато-Рено  
(1637—1716)

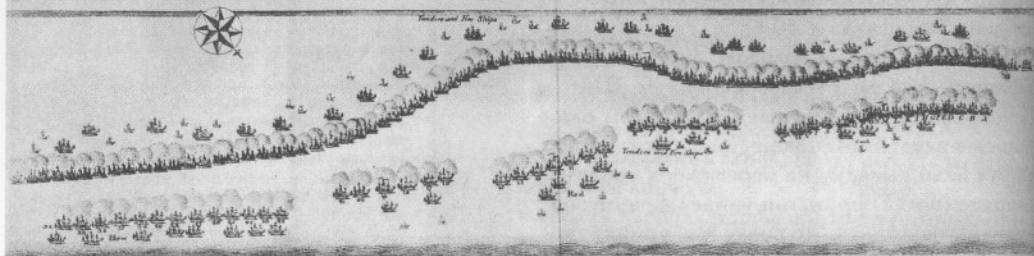
Следующее большое сражение произошло в Ла-Манше вблизи Бичи-Хэд утром 30 июня 1690 г. Дул северо-восточный ветер, и конфедеративный флот двинулся на линию французских кораблей, вытянувшуюся вдоль английского берега правым бортом к неприятелю и держащую курс NNW. Случайно или по замыслу центр французской линии, там, где находился главнокомандующий, склонился несколько под ветер. Турвилль имел 68 кораблей в линии баталии, но лишь 16 из них несли 70 или более пушек. Голландские корабли числом 22 образовали авангард конфедератов. Лишь 6 кораблей имели более 70 орудий. Торрингтон с Красной эскадрой из 21 корабля (из них 15 имели более 70 пушек) составил середину флота. Синяя эскадра Ролфа Делавалля (Delavall) из 13 кораблей (из них не более 9 с 70 или более пушками) шли в арьергарде. В обоих флотах корабли командиров шли в середине соответствующих эскадр, так же как и командиры отрядов среди своих кораблей. Все флагманы (кроме голландца) находились на сильнейших кораблях, однако не все имели поддержку второго по силе корабля своих эскадр и отрядов.

Бой начали голландцы в 9 часов утра, атаковав авангард французов, идя параллельным с ним курсом. В своей оправдательной речи перед Палатой общин Торрингтон сказал: «Около 8 часов утра я приказал поднять сигнал о начале боя, чтобы предотвратить движение голландцев в южном направлении, что следовало из 8-й статьи боевой инструкции. В это время передовые корабли нашего флота должны были идти другим галсом вместе с передовыми кораблями противника». Отсюда видно, что он все еще следовал инструкциям герцога Йоркского 1672 г. или одной из его последующих перепечаток, а не новой анонимной официальной книге. Не использовал он и инструкции лорда Дартмута (Dartmouth) (там эта статья имеет номер 7).

Торрингтон опасался, что его арьергард могут обойти и окружить, а потому не решился идти прямо на флот Турвилля, но напал на тыловую отряд его центральной эскадры. Это позволило английс-

A Prospect of the Late Engagement at Sea between the English and the French Fleets on Monday the thirtieth of June 1696 the wind from N. N. E. to the E. N. E. with an exact List of y<sup>e</sup> English, Dutch & French Ships Engaged by the Order of Torrington's Order & apprehension

FRENCH Fleet	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch
The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English
The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch	The English	The French	The Dutch

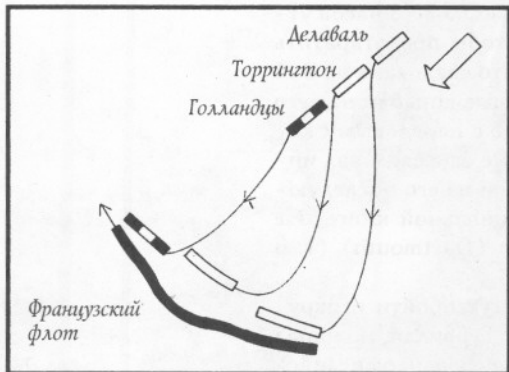


English	Dutch	French	English	Dutch	French	English	Dutch	French	English	Dutch	French
1. The Admiral	1. The Admiral	1. The Admiral	2. The Vice Admiral	2. The Vice Admiral	2. The Vice Admiral	3. The Rear Admiral	3. The Rear Admiral	3. The Rear Admiral	4. The Flagship	4. The Flagship	4. The Flagship
5. The Captain	5. The Captain	5. The Captain	6. The Captain	6. The Captain	6. The Captain	7. The Captain	7. The Captain	7. The Captain	8. The Captain	8. The Captain	8. The Captain

**Сражение при Бичи-Хэд 10 июня 1690 г.**

кой Синей эскадре сравнять длину своей линии с линией французского арьергарда. Другим соображением Торрингтона, впрочем, связанным с предыдущим, было то, что если французы немного отошли от ветра, их арьергард окажется у англичан под ветром. Оставаясь необстрелянными, французы смогут выиграть ветер у центра, а также и у арьергарда конфедератов. Торрингтон напомнил, что, имея меньше кораблей, чем противник, он предпочел оставить разрыв в середине своего строя, нежели допустить перекрытие линий своих кораблей в оконечностях. Вице-адмирал Джон Эшби (командир передового отряда), увидев, что разрыв линии увеличивается, стал сближаться с голландцами. Вскоре за ним последовал и Торрингтон с остальной частью Красной эскадры. А тем временем Делаваль продолжал бой с центральным и замыкающим отрядами французского арьергарда. Когда Торрингтон ввел в действие центральную эскадру, он обнаружил, что ввиду прогиба французского строя под ветер он не может достаточно близко подойти к неприятелю.

**Бой у Бичи-Хэд. Сближение**

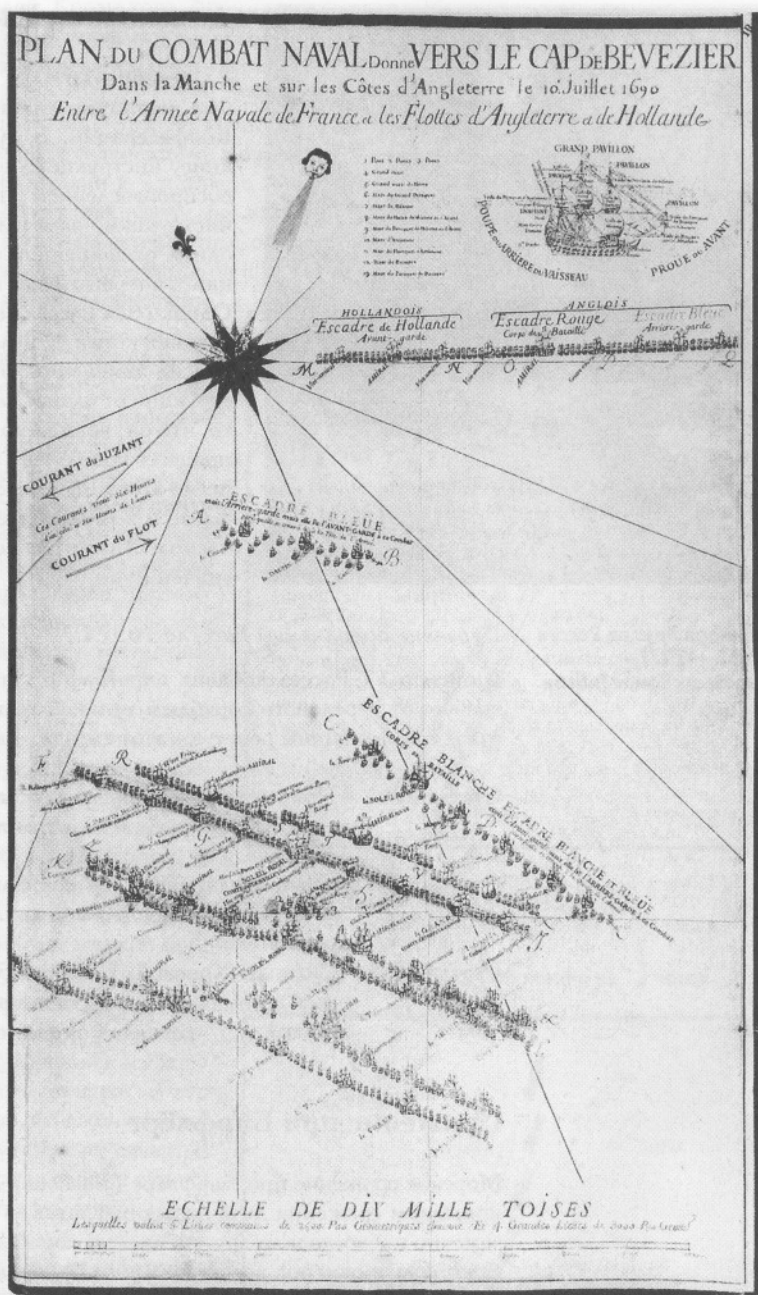


В это время Турвилль, обнаружив, что сопротивление конфедератов слабее ожидаемого, решил использовать свое численное и тактическое превосходство, направив большую часть своей эскадры против Эшби, а сам присоединился к кораблям, сражавшимся с голландцами. Таким образом, авангард французов перекрыл, а затем обошел голландцев с наветра и в конце концов окружил их. Теперь голландцы сражались не только со всей авангардной эскадрой, но и с авангардом и центральными отрядами середины строя французов. Отряд Эшби, находившийся за кормой голландцев, также оказался в тяжелом положении: несколько его кораблей на буксире выводились из линии. Тем временем

Торрингтон пытался выйти вперед, чтобы сравняться с линией Турвилля. Выполняя маневр, он не заметил 11 кораблей французского авангарда с наветра от голландцев, и вскоре его эскадра оказалась также обойдена. Турвилль «четырьмя или пятью кораблями подошел к двум поврежденным голландцам и подверг их жестокому обстрелу».

Кризис сражения наступил с падением ветра. Поврежденные корабли буксировались шлюпками на более безопасные позиции. Ближайшим к нему поврежденным кораблям Торрингтон приказал становиться на якорь. Его флагман был отбуксирован на позицию между ними и французами. Затем весь флот конфедератов стал на якорь с убранными парусами. Французы же продрейфовали перед ним на юго-запад с помощью прилива, который достиг теперь максимума. Турвилль, не сразу поняв, что же на самом деле произошло, продрейфовал на расстояние трех миль вне огня противника и тоже стал на якорь.

Сражение длилось восемь часов. Один небольшой голландский корабль, не сумевший стать на якорь, был потерян. Никаких других потерь в корабельном составе стороны не понесли, хотя многие английские и голландские корабли были сильно повреждены, а 8 или 9 из них позже затонули или были затоплены.



Французский рисунок сражения при Бевезер (Бичи-Хэд)



Адмирал Эдуард Рассел (1653–1727) — художник Томас Гибсон

## Дополнения Рассела 1691 г.

23 декабря 1690 г. адмирал Эдуард Рассел был назначен главнокомандующим флота Конфедерации. В следующем году он издал книгу инструкций, которая являлась точным воспроизведением второго издания прежних инструкций, за исключением трех новых и одной расширенной боевых инструкций. Эта книга впервые несла на титуле имя адмирала. Однако сам Рассел не приложил руки к составлению книги в целом. Имена же тех, кто вносил изменения, не указаны. Издание инструкций от имени Рассела указывает лишь на то, что он, возможно, вносил эти изменения в процессе подготовки книги к изданию. Вскоре после этого Рассел оставил все свои посты на флоте и в Адмиралтействе, а 20 мая 1702 г. членом Адмиралтейской комиссии был назначен Рук.

### *Перечень дополнений Рассела 1691 г.*

В статью 17 Рассел добавил параграф о сигнале, которым адмирал требует от передового корабля в линии баталии изменить парусность. Младшие флагманы репетуют этот сигнал.

Статья 28: «Поврежденный корабль может быть отбуксирован другим идущим перед ним кораблем с разрешения флаг-офицера».

Статья 29: «Сигнал флагманскому кораблю днем: отдать или выбрать якорь». Такой же сигнал на сближение и обход противника.

Статья 30: «Сигналы Красной, Синей и Белой эскадрам: построиться в линию баталии; то же вице и контр-адмиралам эскадр».

## Сражение при Барфлёре

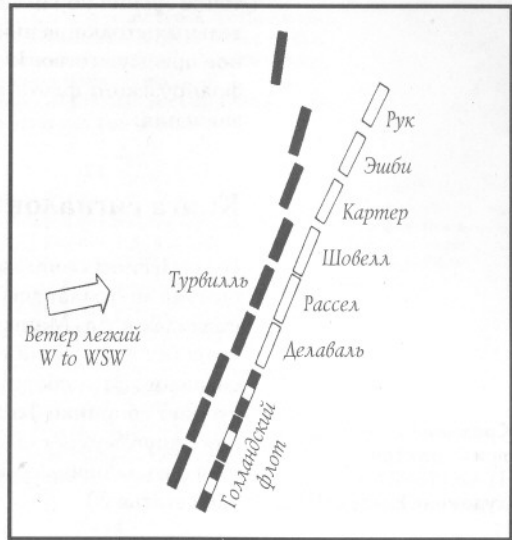
Морское сражение при Барфлёре (Barfleur) 20 мая 1692 г. является примером сражения двух больших флотов, в котором одна из сторон заметно превосходила другую числом кораблей и количеством пушек. Флот союзников под командованием Эдуарда Рассела (позже — граф Орфорд) насчитывал 82 линейных корабля, а также еще до 90 малых кораблей — фрегатов и брандеров. Турвилль имел 44 линейных корабля, из них 8 несли от 90 до 104 пушек на борту. Оба флота выступили в одинаковом строю с командующими и начальниками эскадр на самых крупных кораблях в центре соответствующих соединений. Каждого флагмана поддерживал второй по силе в эскадре корабль. Флаг-офицеры находились в центре отрядов и также имели поддержку второго по силе корабля. У французов это оказалось невозможным ввиду

недостатка больших кораблей. Кроме того, французские эскадры были малочисленными: 14, 15 и 14 кораблей соответственно, так что корабли командиров отрядов оказались очень близко к оконечностям отрядных линий.

В 8 часов утра Рассел построил «неопределенную линию кораблей, растянувшуюся с SSW на NNE с голландцами в авангарде». Французский флот построил линию баталии к 9 часам, а в 10 пошел в атаку. Рассел приказал голландскому авангарду по возможности обойти французов, сменить галс и выйти на ветер от них, отрезав их, таким образом, от Бреста. Синей эскадре в арьергарде он приказал сплотить линию, но этому маневру помешал внезапно стихнувший ветер.

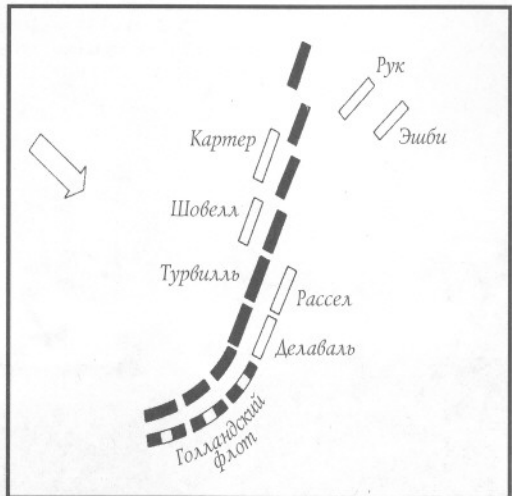
Турвиль, будучи на ветре, атаковал со свойственными ему искусством и смелостью, приказав авангардной эскадре избегать ближнего боя. Этим он пытался предотвратить обход и полное окружение своего флота. Центр же он бросил в ближний бой на центр союзников. В то же время он держал свой арьергард с большими интервалами между кораблями подальше от арьергарда противника. Концевые французские корабли держались вне выстрелов, по-видимому, вследствие приказа избегать обхода.

Оба центра вели жаркий бой, но около 2 часов пополудни Турвиль на своем флагмане *Soleil Royal* был отбуксирован с линии баталии на наветренную сторону. Примерно в 3 часа пополудни бриз с запада-северо-запада возобновился, и вскоре пять кораблей французского авангарда оказались между Турвиллем и англичанами под командованием самого Рассела. Час длился жестокий бой, конец которому положил густой туман, опустившийся к 4 часам. Тем временем Клаудисли Шовелл (Showell) — командир авангардного отряда центральной (Красной) эскадры обошел отряд французского центра. В это время корабль Турвилля во избежание полного окружения шел на буксире на север. В этой ситуации Рассел приказал своему отряду так же следовать на буксире на север. Примерно в 5 час. 30 мин. легкий восточный бриз наполнил его паруса, и он отдал сигнал флоту приступить к преследованию, «пославши всем кораблям вокруг меня сигнал, что противник разбит». В отряде Шовелла слышали стрельбу с западной стороны, все еще прикрытой туманом. Турвиль, видя, что приливным течением его тянет на северо-восток, приказал ближайшим к нему кораблям становиться на якорь. Когда ветер



Сражение у Барфлёра

Сражение у Барфлёра. Положение на 13 часов



снова стих, Шовелл также приказал своим кораблям становиться на якорь, но прежде приливное течение успело отнести их на некоторое расстояние.

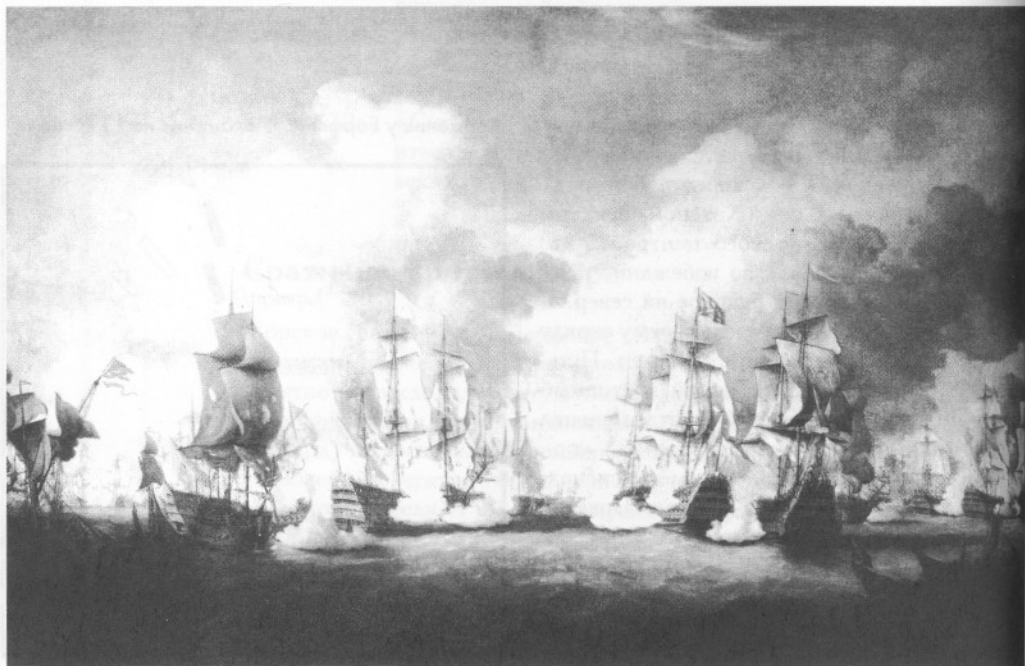
Густой туман и дым от пушечной стрельбы лишил обоих командующих возможности полноценно управлять своими флотами. Рассел приказал ближайшим к нему кораблям преследовать отходящих французов до Бреста. Тут произошла вечерняя беспорядочная стычка между последним отрядом контр-адмирала Картера из концевой (Синей) эскадры и отступающими французами, при этом сам Картер был убит.

Преследование продолжалось и на следующий день. С тактической точки зрения поражение французов было не более чем серией нерешительных столкновений, в которых конфедераты всегда имели численное преимущество. И даже последовавшее за этим уничтожение части французского флота в бухте Ла-Ог не имело никакого тактического значения.

### Книга сигналов Турвилля 1691—1693 гг.

В 1691 г. основная деятельность Турвилля была направлена на подрыв англо-голландской морской торговли и развивалась на западных подходах к Ла-Маншу. Его «*Боевые сигналы*» 1691 г. были напечатаны без нумерации страниц и отдельно от его же общих мореходных сигналов. Этот сборник сигналов содержит 36 статей и во многом повторяет сборники 1689 и 1690 гг., но статьи имеют иную нумерацию и по-другому составлены. Одним из новых интересных сигналов является сигнал начальнику авангарда, устанавливающий его место в центре (статья 3).

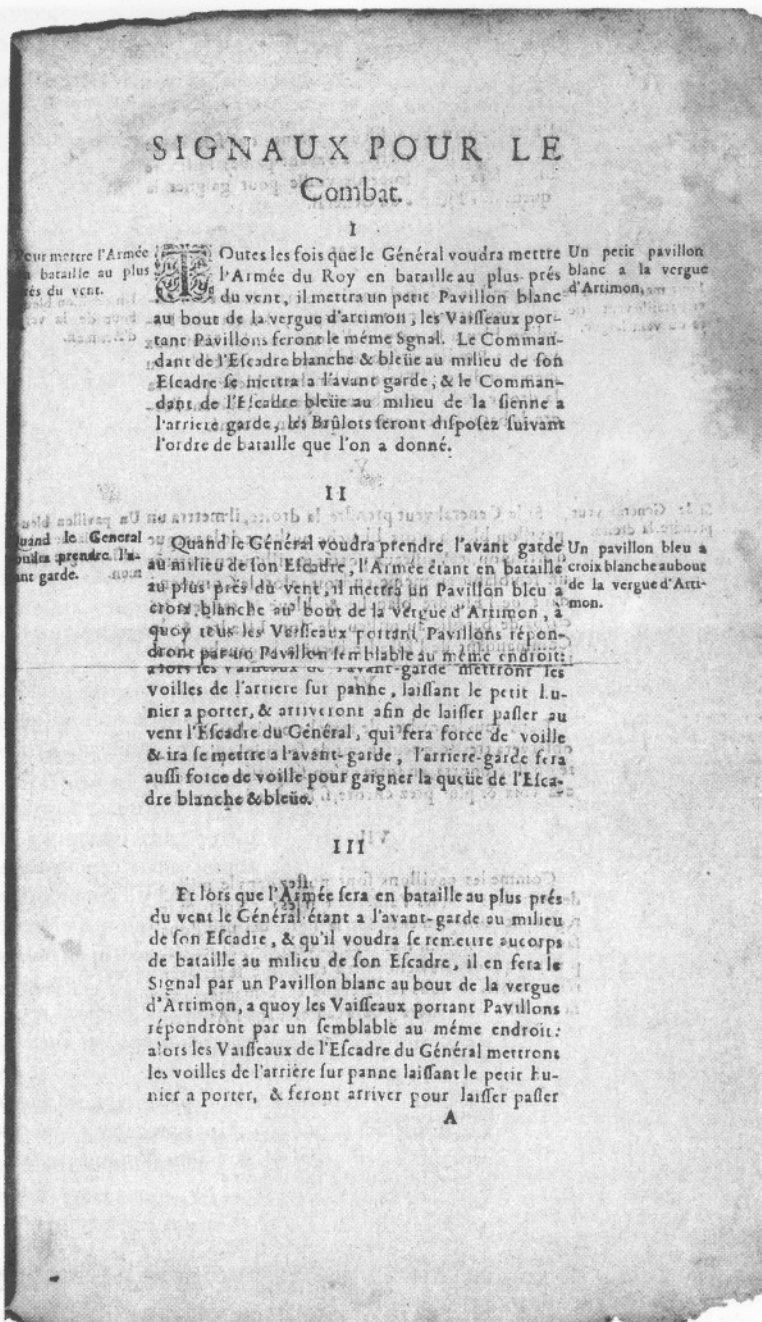
Сражение  
при Барфлёре  
19 мая 1692 г. —  
художник Ричард Пэтон



Государственный Морской музей не имеет среди материалов 1692 г. ничего о поражении Турвилля при Барфлэре и Ла-Гоге. Возможно, это произошло потому, что и его флагман *Soleil Royal*, и *Ambitieux*, на который он позже перенес свой флаг, погибли. Однако сохранилось достаточно много документов по 1693 г.: к этому времени Турвилль оправился от поражений и смог вывести в море 50 линейных кораблей.

В год после Барфлэра Турвилль выпустил новую книгу сигналов, содержащую 229 отдельных статей, значительно более детализированных по сравнению с предыдущими сборниками. Также данный сборник в отличие от всех предшествующих и последующих вплоть до конца Семилетней войны являлся самым полным по охвату распоряжений адмирала. При этом, однако, опущены все сигналы, касающиеся действий тыла, за исключением первого раздела из 50 общих сигналов, при-

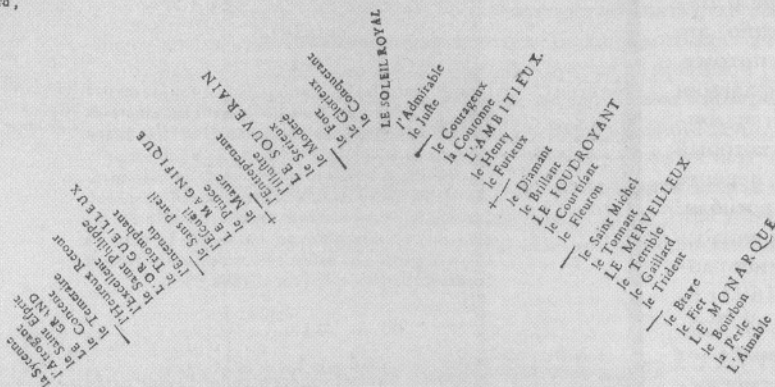
меняемых при стоянке на якоре и на переходе. 14 сигналов посвящены управлению кораблем в зависимости от ветра, 27 сигналов — для плавания в сомкнутом строю. Особое внимание уделяется сохранению правильной позиции в линии. 4 сигнала о плавании с попутным ветром. 21 сигнал — «для всей линии баталии». 20 сигналов по эволюциям в фордевинде и бакштаге. Еще 11 сигналов для



«Боевые сигналы» адмирала Турвилля 1691 г.

### AUTRE ORDRE DE BATAILLE VENT ARRIERE OV LARGVE.

QUAND le Général mettra le Yac à la Vergne d'artimon, à quoy tous les pavillons & les Vaisseaux qui doivent répéter les signaux, répondront par le même signal, l'escadre blanche le Général au milieu le mettra au Corps de bataille, & tous les Vaisseaux de son escadre qui seront à sa droite, en me aussi tous les Vaisseaux de l'escadre qui le trouvera à sa droite, feront tous les uns à l'égard des autres, dans l'air de vent qu'il faut être pour le trouver en ligne dans l'Ordre de bataille au plus près du vent, l'amure à tribord, & les Vaisseaux de l'escadre du Général qui seront à sa gauche, & tous les Vaisseaux de l'escadre qui le trouvera à sa gauche, feront les uns à l'égard des autres, dans l'air de vent qu'il faut être pour le trouver en ligne dans l'Ordre de bataille, l'amure à babord,



#### Один из походных строев адмирала Турвилля на 1693 г.

подъема и спуска флагов, обозначающих номер корабля, которому предназначен сигнал.

Для действий в тумане предназначены 8 сигналов. Seriously усовершенствованные сигналы для действий ночью отнесены к разделам общих сигналов плавания под парусами, специальных и т.д. Всего приведен 51 ночной сигнал.

31 из «боевых сигналов» выглядит тактически ограниченным, осторожными и даже «невоодушевляющим». Но было бы неверно их принижать, не зная, какой цели стремились ими достичь. Следует вспомнить, какого качества был у Турвилля флот. Был ли он достаточно обучен как для понимания, так и для исполнения сигналов? Если можно ответить утвердительно, то эти сигналы следует признать вполне достаточными.

Книга Турвилля «*Signaux de Combat*» 1691 г. содержит 32 статьи. Следующий сборник документов является точным повторением 14 отпечатанных Турвиллем еще в 1690 г. схем порядка построения кораблей на переходе. Однако теперь на них изображено и поименовано лишь 50 кораблей. Но, как следует из списка по якорной стоянке в Бресте за 17 мая, на тот день Турвилль имел в своем распоряжении уже 70 кораблей.

### Действия против конвоя в Смирну

В начале июня 1693 г. громадный конвой приблизительно из 400 английских, голландских, германских, датских и шведских торговых судов покинул Ла-Манш и направился в порты Испании, Португалии и Средиземноморья. Эскорт состоял из 22 английских и голландских кораблей и 8 бомбардирских, брандеров и малых судов. Эскортом командовал Джордж Рук. Англо-голландский флот сопровождал конвой до некоторой точки юго-западнее Уэссана, а затем возвратился в Ла-Манш.

Разведка французов работала хорошо, и Турвилль усилил свою эскадру в Бресте отрядом из 20 кораблей, пришедших из Тулона под командованием младшего д'Эстрэ (d'Estrees). Разведка же Рука оказалась совершенно беспомощной — Рук был захвачен врасплох. 17—18 июня произошло несколько беспорядочных стычек в море, в которых союзники потеряли 2 голландских линейных корабля и более 90 торговых судов.

Секретные инструкции для атаки Смирненского конвоя в печатной форме «даны на борту *Soleil Royal* 29 мая 1693 г. в районе мыса Финистерре». Из этого можно заключить, что на борту флагманского корабля имелся печатный станок. Турвилль ожидал встретить 200 союзных и нейтральных торговых судов, эскортируемых 30—32 линейными кораблями с 70-пушечным адмиральским кораблем, на входе в Средиземное море. В обращении к своим капитанам Турвилль заявил: «Куда более выгодно захватить этот флот, чем выиграть сражение».

На следующий день — 30 мая — Турвилль издал приказ о походе, в котором были поименно перечислены все корабли. Его флот на тот момент состоял из 65 линейных кораблей и 25 брандеров, т.е. снова восстановил свои силы. В боевом приказе, отданном 7 июля сразу же после успешного нападения, перечислялось уже 87 линейных кораблей и 30 брандеров. Приказ о походе и бое от 20 сентября перечислял 70 линейных кораблей, так как часть флота Турвилля уже вернулась в Брест.

## Отец Поль Гост

Величайшим из всех французских теоретиков войны на море был Поль Гост (Paul Hoste), родившийся в Бресте в 1652 г. Он закончил Иезуитский коллеж и, как многие члены ордена иезуитов, стал ведущим специалистом в области математики и естественных наук. У Турвилля он был корабельным священником, а позже был назначен профессором математики в Королевской семинарии в Тулоне. Там он и скончался в 1700 г. в возрасте 48 лет. 12 лет он плавал вместе с д'Эстрэ и Монтемаром (герцогом де Вьенн), а также с Турвиллем. От последнего он перенял много тактических идей. По предложению Турвилля Гост написал первую большую работу по тактике войны на море. Под названием «*Искусство морской войны, или Трактат о морских эволюциях*» она была издана в Лионе в 1697 г. и посвящена Людовику XIV, который щедро вознаграждал Госта. Книга сразу же получила широкое одобрение. В неизменном

Отец Поль Гост  
(1652—1700).  
Обложка книги  
«Искусство морской  
войны» 1697 г.



# TRAITE DES EVOLUTIONS NAVALES.

TROISIE'ME PARTIE.

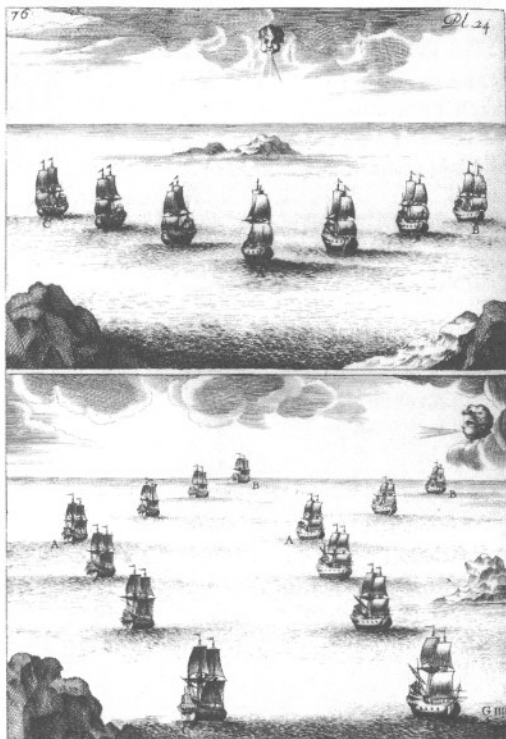
*Rétablir les Ordres quand le vent change.*

EXPLICATION DU SUJET.

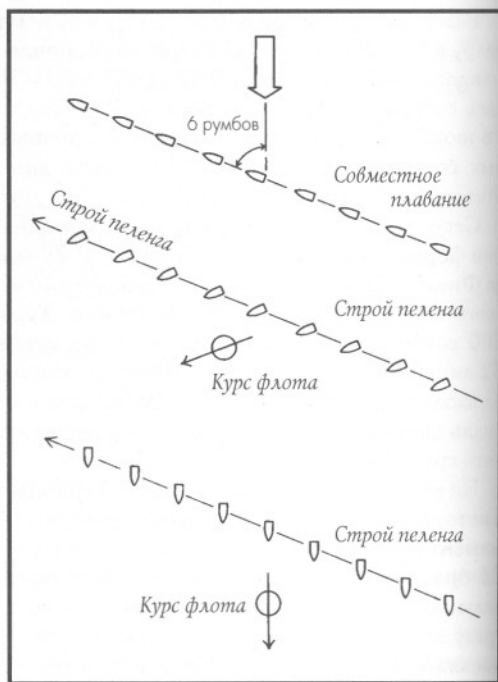


Il est fort ordinaire à la mer d'avoir des changements de vent, & ils font tous capables de mettre le désordre dans une Armée, qui n'est pas bien disciplinée. Les Ordres étant établis par rapport au vent, ils font troublez quand le vent change, & l'Armée se trouveroit dans une terrible confusion, si elle n'avoit pas des règles aisées, pour rétablir l'Ordre que le changement de vent lui a fait perdre. Je sçai qu'en ces rencontres on peut rétablir l'Ordre par les mêmes voyes qu'on le forme, lorsque l'Armée n'en a encore point : mais on voit aisément que ce seroit là une source de fâcheux accidens ; les Escadres se sépareroient, les Vaisseaux s'aborderoient, toute l'Armée demeureroit un temps infini à se ranger : au lieu que si on suit les règles que nous allons donner, le changement de vent ne dérange nullement l'Armée; chaque Vaisseau ne laisse pas de se trouver dans son poste, & un petit mouvement qui se fait d'une manière également exacte & imperceptible, remet l'Armée dans l'Ordre qu'elle avoit perdu. Je ne sçai si je me trompe, quand je me persuade que le bon Ordre d'une Armée exige que le poste & la manœuvre de chaque Vaisseau soient si exactement

O tement



Страница из книги  
Поля Госта «Искусство  
морской войны»



Построение Госта

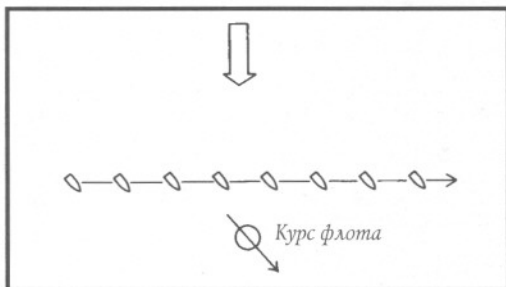
виде она была переиздана в 1724 г. и еще на протяжении 50 лет считалась основным учебником по морской тактике.

Гост взялся описать все важнейшие морские сражения со времен прихода на место галер больших кораблей бортового огня. Описания сопровождалась отчетами, иногда впервые, всех основных действий французов, англичан и голландцев. Гост очень высоко ценил военное искусство Тромпа, де Ройтера, Блейка, принца Руперта и герцога Йоркского. Книга содержала 130 великолепных гравюр, на которых в каждом случае корабли изображались с положением парусного вооружения, соответствующим выполняемому маневру.

В предисловии, датированном 1696 г., Гост утверждает, что без эволюций флот подобен варвару, ведущему войну без боевых построений и знания ее законов, где все зависит от каприза Фортуны и случая. Без эволюций невозможно использовать представляющиеся тактические возможности. «Искусство эволюций» является для флотоводцев не только сводом необходимых действий, но и руководством по использованию появляющихся возможностей.

Система построения боевых и походных порядков Госта базируется на пяти *ordres de marche*. Эти принципы оставались приоритетными на французском флоте до конца эпохи паруса. Первым принципом, которому Гост отдавал особое предпочтение, было формирование компактного (тесно сомкнутого) линейного ордера баталии. Если это не

Второе построение  
Госта



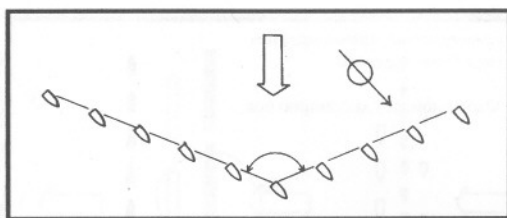
удавалось, то, по мнению Госта, флот, находящийся на ветру, терял преимущество. Флот же, находящийся под ветром, должен стремиться образовать плотный боевой строй, так как только в этом случае он сможет эффективно защитить себя и получить преимущество при внезапном изменении направления ветра или же использовать ошибку противника, которая позволит ему «выиграть ветер».

Гост считал, что сформировать сомкнутый боевой строй, идущий любым галсом, столь же трудно, как и сохранять. Если можно построить корабли так, чтобы проведенная в диаметральной плоскости через их центры линия оказалась идеально прямой, то это и есть сомкнутый боевой строй. Сами корабли по желанию адмирала могут идти в любом направлении, и их ориентация относительно друг друга не обязательно совпадает с их курсом. По команде командующего корабли меняют галс к воображаемой прямой линии и при этом автоматически оказываются в кильватерном строю независимо от того, каким курсом они шли до этого. Другие линии построения получают направление по компасу. Так стали делать в середине XVIII столетия, но принцип взаимоотношения всегда оставался прежним — корабли должны приходить на кильватерную линию с любых курсов.

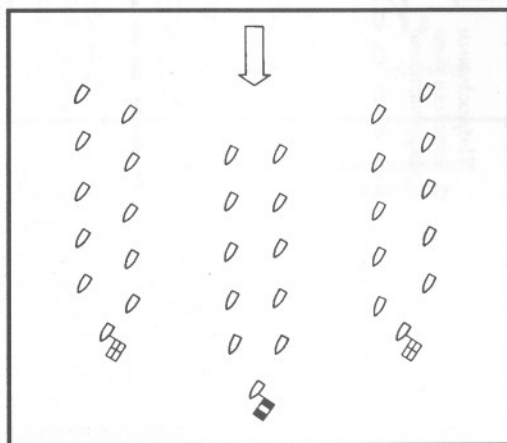
Второе походное построение было известно под термином «перпендикуляр к ветру». Под этим понималось, что прямая линия, проведенная через центры кораблей, составляет прямой угол с направлением ветра. В этом случае курс также не важен, хотя такое построение обычно применялось флотами при движении галвиндом или бакштагом.

Третье построение предназначено для эскадры из двух отрядов кораблей, идущих отдельными кильватерными колоннами. При этом оси колонн пересекаются под углом в 135 градусов так, что биссектриса его совпадает с направлением ветра. Корабль командующего находится на вершине угла, т.е. в наиболее подветренной точке. При движении сомкнутым строем в этой формации корабли ведущего отряда всегда должны образовывать кильватерную линию.

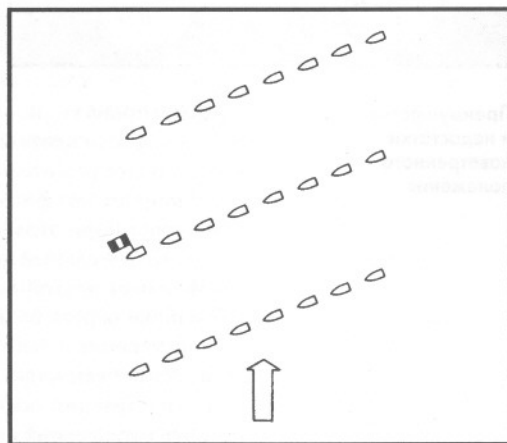
Четвертое построение предусмотрено для авангарда, центра и арьергарда флота. При этом каждый отряд строится в две колонны с кораблями командиров, идущими между и слегка впереди двух передних кораблей в соответствующих парах колонн. Центральная пара ко-



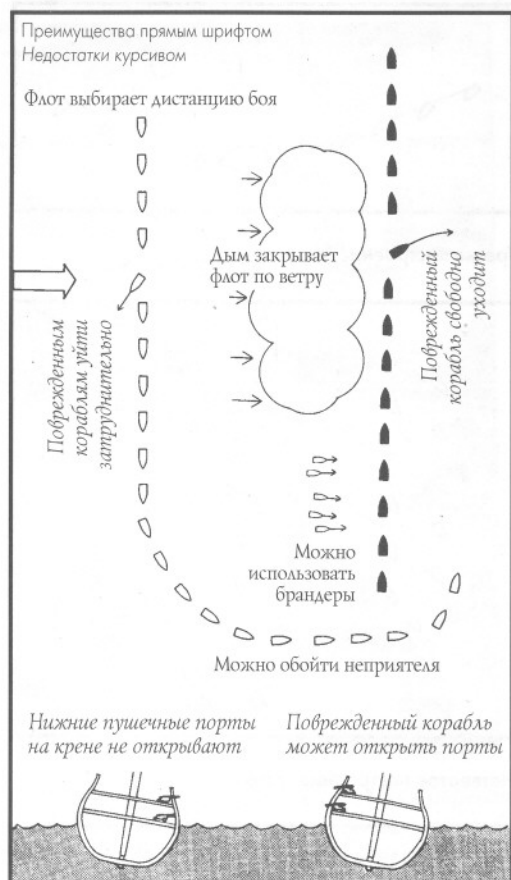
Третье построение Госта



Четвертое построение Госта



Пятое построение Госта



### Преимущества и недостатки наветренного положения

сформулировал одно очень важное обобщение, свою главную аксиому: если два флота длительное время находятся в видимости друг друга, то кто-то более решительный должен начать бой. Далее в книге Гост сам себя поправляет: флоты равной силы могут попытаться избежать столкновения (при этом поясняется, как это сделать, имея ветер или без него). Более слабый флот, застигнутый противником в открытом море, не имеет другой возможности, кроме как сражаться изо всех сил. Вблизи же берега более слабый флот может применять оборонительное построение с использованием подходящих объектов на суше вроде леса, устья реки и пр.

Командующий более сильным флотом может в свою очередь либо послать отряд своих кораблей с целью сковать часть вражеского флота и таким образом навязать противнику общий бой, либо разделить свои силы на три достаточно удаленные друг от друга отряда, чтобы повысить возможность удержания флота противника. В летнее время с длинными днями и короткими ночами форсированные переходы флота, стремящегося избежать столкновения, не приносят желаемого результата. Попытка же с помощью форсирования парусов избежать столкновения ночью может привести лишь к рассредоточению сил.

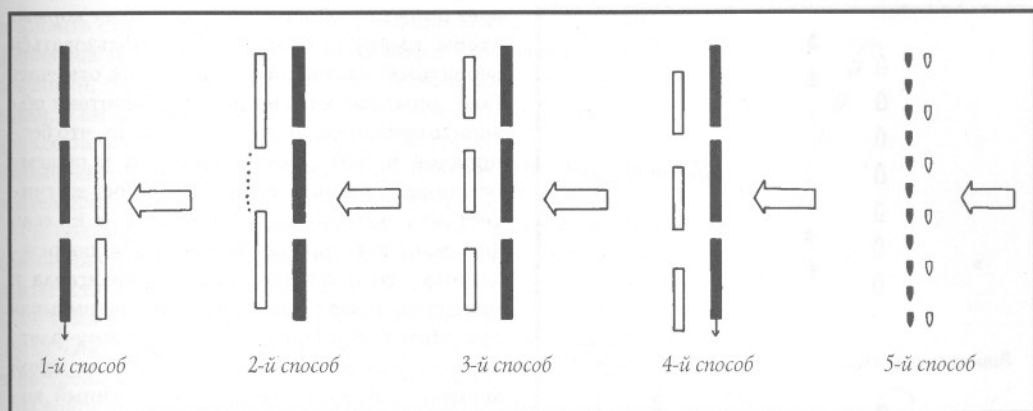
Если флот, стремящийся к сражению, находится с подветренной стороны и не в состоянии «выиграть ветер», он должен придержи-

лонн — адмиральский отряд идет несколько впереди двух других отрядов, идущих по обе стороны от него. В этом построении любой курс фордевинда позволяет удерживать все отряды на одной линии.

Пятое построение предусматривает движение флота в трех параллельных сомкнутых кильватерных колоннах. Адмиральская колонна — посередине. В случае очень большого флота каждая из этих трех колонн может состоять из двух параллельных линий кораблей. Данное построение несколько напоминает четвертое.

Все пять построений хорошо проиллюстрированы схемами.

Эти построения Госта очень сложны. Они выглядят математически выстроенными и носят скорее теоретический и оборонительный характер. Имея весьма малое практическое применение, они важны в качестве учебных и тренировочных пособий, а также как средство дезориентации противника. В следующих главах Гостом даются примеры более практических маневров; в частности как преобразовать строй и восстановить линию баталии при изменении ветра. Вообще Гост не пытался давать более, чем примеры и общие идеи по тактике морского боя. Он предупреждал об опасности быть неожиданно застигнутым на якорной стоянке, как это случилось при Солбей в 1672 г. и Палермо в 1676 г. Он



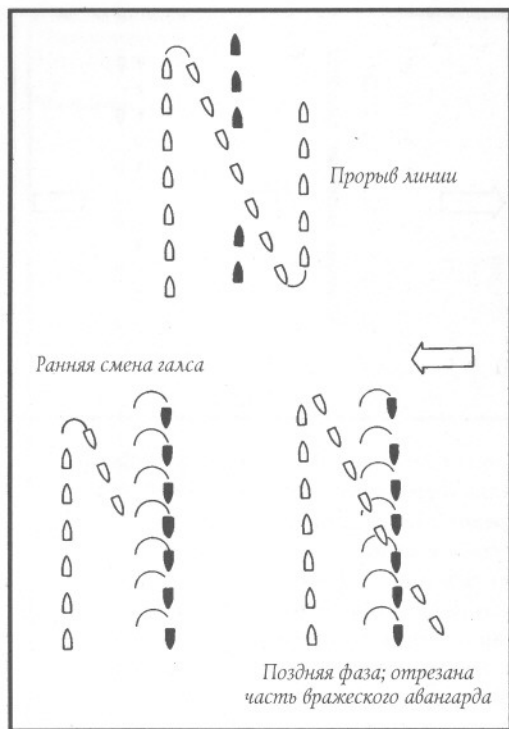
ваться того же курса, что и противник, до тех пор, пока ветер не изменит направления. Именно так и поступил Турвилль в сражении при Бичи-Хэд. Навязать бой, будучи с наветра, в определенном отношении сложнее, так как при этом необходимо сравняться в линии с противником, затем сблизиться, а уж потом переходить в атаку. В противном случае авангард атакующего флота, увлекшись использованием ветра в фордевинде, рискует проскочить авангард противника, тем самым позволив ему избежать решающей схватки. Далее Гост скрупулезно описывает навигационные методы сближения с противником и возможные преимущества при ведении боя как с наветренной, так и с подветренной стороны.

Положение с наветра предоставляет флоту инициативу в сближении, а превосходящему по численности возможность обойти аррьергард противника. Также такое положение облегчает брандерам атаку вражеских кораблей, пытающихся выйти из боя, и позволяет отрезать авангард или аррьергард противника. И наконец, дым от выстрелов и горящие обломки ветер сносит на противника, тем самым затрудняя ему обзор и к тому же снижая опасность возникновения пожаров на своих кораблях.

Преимущества подветренного положения заключаются в том, что при сильном ветре облегчается использование орудий нижнего дека, свободного от захлестывания волнами. Флот противника в наветре не сможет использовать орудия нижнего дека без риска получить воду внутрь корпуса корабля. Поврежденным кораблям подветренного флота легче избежать захвата противником, уйдя под ветер. В то же время поврежденный корабль наветренного флота может выйти из боя только против ветра или же будет снесен ветром на противника. Если командующий подветренным флотом решит выйти из боя, его корабли могут легко это сделать. Адмирал наветренного флота может отступить, только прорезав линию подветренного флота, что может оказаться очень опасным. Такую опасность может снизить только наступление ночи или изменение ветра.

Большинство тактических положений Госта неопределенны и расплывчаты. Так, он советует превосходящему по силе флоту стремиться поставить противника в два огня путем разделения и обхода обеих оконечностей его строя. Находящемуся с наветренной стороны и более сильному флоту легче обойти противника. Будучи с подветра, ему сле-

#### Способы избежать обхода по Госту



### Защита против прорыва линии

ведь он при этом имел больше кораблей, чем противник. К такому же заключению пришел и Джон Клерк из Элдина 80 лет спустя.

Обхода арьергарда можно избежать, если не дать противнику выстроить линию длиннее своей (т.е. не позволить «перекрыть» себя).

Для более слабого и малочисленного флота Гост предлагал пять способов избежать обхода (см. схему). *Первый:* флот в наветренном положении должен вести бой только с центром и арьергардом противника, оставив его авангард без внимания. Если же авангард попытается связаться в бой, то он рискует потерять время и оказаться отрезанным от остального флота. Такой маневр выполнил Торрингтон в сражении при Бичи-Хэд в 1690 г., когда союзный англо-голландский флот уступал по численности флоту Турвилля. *Второй:* флот в подветренном положении увеличивает разрыв между своим авангардом и арьергардом, не позволяя противнику перекрыть себя (т.е. сделать свою линию длиннее). Промежуток же может быть перекрыт от проникновения противника брандерами. *Третий:* создание двух промежутков: между авангардом и центром и между центром и арьергардом. Правда, при этом часть вражеских кораблей оказывается вне досягаемости огня артиллерии, а кроме того, возникает опасность «перекрытия» противником авангарда или арьергарда по отдельности. Избежать этой опасности позволяет расположение наиболее сильных кораблей в голове и в хвосте каждого отряда и постоянное пресечение попыток вражеского арьергарда «перекрыть» свой арьергард. *Четвертый:* каждый отряд атакует противостоящий ему отряд в линии противника, причем так, чтобы, перекрывая «головы» отрядов противника, не дать их замыкающим кораблям перекрыть строй своих кораблей. *Последний способ:*

дует попытаться обойти противника с кормы, чтобы иметь возможность воспользоваться вероятным изменением ветра. Как отмечает Гост, опытные командиры предпочитают обходить вражеский авангард, полагая, что беспорядок в нем должен привести к общему беспорядку во вражеском флоте. Гост же считает это положение ошибочным, т.к. если флагманский корабль оказывается поврежденным, то остальные корабли авангарда и центра поспешат ему на помощь, не вызывая при этом беспорядка. Подветренному флоту осуществить при попытке окружения такой маневр легче, поскольку поврежденный корабль должен просто увалиться под ветер. Если же обход противника осуществляется с тыла, его поврежденные корабли вряд ли смогут избежать захвата либо кораблями, ведущими обход, либо остальными кораблями арьергарда атакующего флота. Поврежденные корабли отряда, совершающего обход, имеют больше возможностей избежать захвата, если они находятся в хвосте, но вряд ли смогут этого избежать при обходе вражеского авангарда. В сражении при Барфлёре в 1692 г. Расселу удалось легко обойти арьергард Турвилля. Но

разрядить строй своих кораблей настолько, чтобы своя линия баталии сравнялась по длине с линией противника. Этот способ наиболее рискованный, поскольку позволяет противнику ввести в бой все свои корабли. Тем не менее он может оказаться полезным в случаях, когда вражеские корабли сами по себе слабее своих. В таких случаях более слабый наветренный флот может направлять усилия своих сильных кораблей против более слабых кораблей противника по выбору.

По большей своей части положения Госта касаются обороны. Много внимания уделяется способам избежать боя. Описание вариантов противодействия обходу занимает больше места, чем сами способы обхода, а вся тема рассматривается исключительно с точки зрения слабейшего флота. Оборонительное мышление Госта проявляется также в принятии подветренного положения флота как основы для тактических примеров.

В конце своего труда Гост обращается к маневру прорыва вражеской линии, который, как он считает, чаще всего применялся в войне с англо-голландцами. Подветренный флот, стремящийся прорвать вражескую линию баталии, должен последовательно ложиться на определенный галс (поворот последовательно). А как только головной корабль пройдет сквозь линию противника, остальные корабли флота снова ложатся на первоначальный курс. Теперь они оказываются с наветра от противника и идут параллельным ему курсом. Оказавшийся под ветром флот отвечает прошедшему через его строй противнику таким же точно маневром. Далее враждующие флоты повторяют этот маневр несколько раз, предоставляя каждой из сторон возможность отрезать, захватить и уничтожить большое число кораблей. Чтобы такой маневр увенчался «счастливым успехом», по мнению Госта, его необходимо выполнять, обладая большим опытом кораблевождения. Так поступил д'Эстрэ в сражении у Текселя в 1673 г., в котором, согласно Госту, французская эскадра прошла сквозь строй Зеландской эскадры и, выиграв ветер, ввергла голландцев в полное расстройство, а затем полностью разбила их.

Чтобы не оказаться отрезанным с подветра флоту, находящемуся на ветру, Гост предлагал совершить поворот «все вдруг» одновременно с началом последовательного поворота подветренного флота. Пусть даже это и будет очень похоже на отступление, но такой маневр дает время наветренному флоту выждать до момента начала прохода кораблей авангарда противника через свою линию, а затем, повернув «все вдруг», поставить корабли прорывающего линию флота в два огня, одновременно отрезая корабли, которые все же успели прорваться.

Гост считал, что опасность от прорыва линии противником невелика и командиры, за исключением особых обстоятельств, не должны совершать какие-либо маневры. Он считал, что при угрозе большой опасности командующий всегда может приказать разорвать линию противника.

Когда во вражеской линии возникает разрыв, достаточный для вступления части флота в бой, во многих случаях предпочтительно воспользоваться этим и войти в разрыв. Если у противника повреждено несколько кораблей, то противостоящие им свои корабли могут собраться и последовательно пройти сквозь вражескую линию и попытаться отрезать его арьергард.

Прорыв линии противника также может оказаться полезным при необходимости спасения своих отрезанных кораблей. Однако в силу особой рискованности этот маневр необходимо выполнять с известной

осторожностью. Отрезанным же кораблям нужно сплотиться и форсировать парусами для скорейшего преодоления наиболее опасной точки, не заботясь о ведении боя с противником. Как только вражеская линия пройдена, кораблям необходимо немедленно сменить свой курс на параллельный противнику, чтобы помешать ему лечь на тот же галс.

«Проекты сигналов Госта» с гравированными таблицами сигнальных флагов были просты и понятны, но могли быть полезны, только если флагманский корабль имел все три мачты неповрежденными. Целиком его система сигналов напоминала турвиллевскую, гораздо лучше проработанную, чем аналогичная английская. Это была настоящая сигнальная система, а не отраженные в сигналах инструкции по бою и навигации.

К английским сигнальным флагам относились Королевский штандарт, гюйс, торговый флаг, а также флаги: одноцветные, включая желтый, двухцветные, двухполосные, три крестовых и отличительные сигналы с желтыми и белыми полосами для брандеров. Гост решил остановиться на 36 сигнальных флагах, дополненных вымпелами и брейд-вымпелами. Раскраска этих флагов была настолько сложной, что их легко можно было спутать друг с другом. Имелось шесть флагов с крестами, шесть одноцветных с каймой, шесть одноцветных с горошинами и шесть одноцветных с зигзагообразными полосами. С другой стороны, использование трехцветных (красный, белый, синий) флагов и определенных типов сигналов потребовало бы строго определенных мест подъема таких флагов.

Сам Гост считал, что трехцветных флагов для всех нужных сигналов потребовалось бы слишком много.

Первым в списке Госта был сигнал, общий для всего флота, эскадры, отряда и отдельного корабля. Сигнал о различных построениях в движении отдавался одним флагом, поднимаемым на бизань-мачте. Сигнал прибавить или убавить парусов, а также об изменении курса и т.п. подавался одним флагом на стеньге грот-мачты. Боевые сигналы, в том числе об abordage или обходе линии противника, подавались одним флагом на стеньге фок-мачты. Однофлажный сигнал о созыве военного совета и т.п. вывешивался на гюйсовом флагштоке. Сигнал приблизиться к флагману давался вымпелом на бизань-мачте. Сигналы, направляемые флагману от командиров эскадр, отрядов или отдельных судов делились на две группы: оперативные, подаваемые одним флагом на гюйсштоке, и административные, поднимаемые на кормовом флагштоке.

## Переиздание инструкции Рука 1702 г.

Когда Рук переиздал инструкции Рассела 1691 г. в июне 1702 г., после кончины короля Вильяма III прошло три месяца. По-видимому, для издания новых инструкций по флоту у королевы Анны не было времени. Руку это удалось только в следующем году. По существу инструкции 1702 г. являлись окончательным вариантом так называемых первоначальных и анонимных инструкций по ведению боя и навигации. В конце концов имя Рука перестали упоминать, и их условно стали называть постоянными инструкциями XVII века. Участие же Рука в составлении этих инструкций лишь ухудшило их. Он не только изъясил корабельную таблицу Рассела, а также оглавление и предметный указатель. Получалось, что офицеры или должны были зазубривать смысл сигналов, или осмысливать их каждый по-своему. Так и произошло.

Все это не могло не оказать сдерживающего влияния на развитие тактики морского боя и к тому же поощряло оборонительную концепцию. Конечно, инструкции Рука, без сомнения, включили в себя все то, что считали полезным герцог Йоркский, принц Руперт и Олбемарл, и являлись результатом коллективного опыта англо-голландских войн и войн за английское наследство. Однако по сути являлись шагом назад в осуществлении эффективного управления флотом.

## Инструкции по навигации и бою для флота Ее Величества

Самое первое издание того, что впоследствии было названо «Постоянными инструкциями по навигации и бою», появилось во время правления королевы Анны Стюарт (1702—1714). Текст из 31 страницы разделен на 10 глав. Боевые и навигационные инструкции помещены вместе. Половина навигационных сигналов относится к постановке и снятию с якоря, еще пять к преследованию противника. Вообще командующий располагал очень небольшим количеством сигналов по управлению флотом в целом. Сигналы о перестроениях касались самых простых из них: перестроение в двойную линию, из линии уступом вперед или уступом назад.

Из 32 сигналов, составляющих боевые инструкции, только 9 с соответствующими сигналами могут считаться по-настоящему обязательными для адмирала и подчиненных ему флаг-офицеров и капитанов.

Статья 17: «Если адмирал обнаружил противника, будучи с наветра, то корабли его авангарда должны прибавить парусов и продвигаться вперед, пока линия их строя не выйдет на траверз вражеского арьергарда, а свой арьергард — на траверз авангарда противника. Если противник, находясь в конце нашей линии, ложится на другой галс первым, то нашим кораблям необходимо одному за другим со всей возможной поспешностью сформировать линию. Если адмирал намерен совершить поворот «все вдруг» и привести свой флот в положение готовности к бою, он поднимает Государственный флаг на флагштоках фок- и бизань-мачт, а также производит выстрел из пушки. Все флагманские корабли флота должны повторить этот сигнал. Если вражеский флот нападает на наш арьергард, корабли числом, равным нападающим, выполняют этот маневр и вступают в бой».

Безусловно, эта статья относится прежде всего к адмиралу, чей флот находится на ветре от противника и готовится повернуть на обратный галс. Тогда он должен суметь выбрать надлежащий момент для поднятия сигнала о переходе на другой галс и совершить этот поворот либо последовательно, начиная с арьергарда, либо же «все вдруг».

Конечно, этот маневр выполняется с наветра и приводит к бою линии против линии без возможности каких-либо вариантов. Исключением может служить лишь встреча двух равных по численности флотов.

Статья 19: «Если адмирал со своим флотом находится на ветре у неприятеля, который сокращает линию баталии, то свой

авангард сближается с авангардом противника и вступает в бой».

Это означает, что если оба флота идут одним и тем же курсом, то адмирал, имеющий ветер, спускается по ветру со своим авангардом на вражеский авангард, чтобы обеспечить бой в линии.

Статья 21: «Ни один из кораблей флота не смеет преследовать даже меньший по числу пушек корабль противника, пока не убедится, что главные силы противника понесли серьезный ущерб или обратились в бегство».

Этот пункт повторяет инструкции герцога Йоркского.

Остальные обязующие статьи представляют небольшой интерес. Из девяти таких статей только статьи 17 и 19 действительно указывают, как вести сражение даже при изменении ситуации. Более того, положения статьи 19 вытекают из положений статьи 17. Так свободен ли адмирал в своих действиях, находясь с подветренной стороны? А если он окажется с наветренной стороны, сможет ли он предпринять какие-либо другие тактические маневры, полагая при этом, что противник не будет ему препятствовать? Ответ заключается в том, что, будучи теоретически достаточно свободным в своих действиях, командующий не обладает достаточным количеством сигналов, чтобы организовать атаку иного рода. Кроме сигналов об изменении курса (как для авангарда, так и для арьергарда) с или без предложения «выиграть ветер» у неприятеля и различных сигналов о построении правильного боевого порядка, в этих статьях нет ничего, что могло бы ему помочь. Когда приходится вступать в бой с заметно уступающим по силе противником, находящимся уже на отходе, адмирал может поднять один или более сигналов на преследование. Такие сигналы подаются одновременно с сигналами по навигации и по вступлению в бой (статья 13). Если же приходится атаковать, не успев сформировать линию строя, адмиралу приходится доверять своим капитанам действовать наилучшим образом при взаимной поддержке по личному разумению. В регулярном бою с примерно равным по силе противником, находящимся под ветром в линии баталии, командующему ничего не остается делать, как обратиться к статье 17.

Из всего этого следует, что тогдашняя тактическая концепция предполагала сражения в двух параллельных кильватерных линиях. Это была уже прочно усвоенная тактика. Заботой ведущих флаг-офицеров было обеспечение флота системой новых сигналов, вероятно, из опасения, что некоторые адмиралы поддадутся искушению провести бесполезные и опасные эксперименты.

Развитие системы, предоставляющей адмиралу возможность большего выбора сигналов, находилось в компетенции Адмиралтейства или Совета Лорда Высокого адмирала. Можно сделать вывод, что боевые адмиралы того времени ввиду недостатка адекватных сигналов испытывали известные неудобства. Торрингтон, Рассел и Рук — люди, которые старались превратить инструкции в удобное руководство, вместе с адмиралами Клаудисли Шовеллом, Стэффордом Фэрборном (Fairborne), Джоном Ликом (Leake) и адмиралом Джорджем Бингом, занимавшими тогда высокие посты, представляли администра-

цию Адмиралтейства в период с 1689 по 1714 г. Гражданские же члены Адмиралтейства совершенно не стремились к расширению сигнальной системы. И хотя в последующие годы неудобства стали нетерпимыми, традиции продолжали тормозить реформы.

Можно рассматривать эти боевые инструкции в основном как руководство для командующего. Однако они были также безусловно обязательны для капитанов и младших офицеров, поскольку они являлись исполнителями, набирающими и поднимающими сигналы.

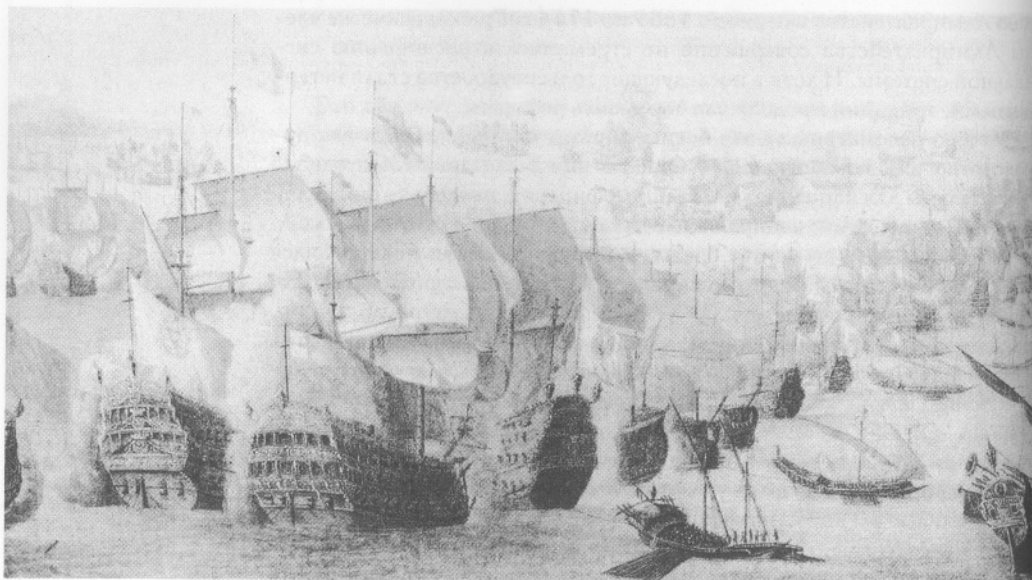
На самом деле авторитет боевых инструкций всегда подкреплялся авторитетом того или иного адмирала, а вовсе не Адмиралтейства. Ни один из экземпляров инструкций не имел никакого значения до тех пор, пока он не был заверен подписью адмирала. Если адмиралы или капитаны предавались военному суду за неудачное руководство или пренебрежение своими обязанностями, определение наказания основывалось на «Законе о войне», а не на «Инструкциях». В любом случае главнокомандующий обязательно делал поправки к статьям в любой инструкции, либо исправляя уже отпечатанный текст, либо издавая дополнительные боевые и походные инструкции. Он также вводил дополнительные сигналы, которые действовали на флоте весь период его командования. Часто вновь назначенный командующий дополнял инструкции своего предшественника необходимыми с его точки зрения статьями. Самая ранняя из известных английских дополнительных инструкций, за исключением инструкции Нарборо (Narborough) 1678 г., датирована 1710 годом. Самые ранние дополнительные сигналы относятся к 1711 году. Сам факт возможности внесения дополнений и изменений говорит о том, что система была достаточно гибкой, а не закостеневшей, как было принято считать. Кроме того, эти инструкции писались боевыми адмиралами для боевых офицеров и оставались в наследство следующим командующим, назначенным Адмиралтейством.

При адмиралах Расселе, Лике, Джордже Бинге, Джоне Дженнингсе, Джоне Норрисе, Энсоне, Боскоуэне, Хау, Чарльзе Сондерсе, Кеппеле и Хооке, состоявших в 1709—1770 гг. членами Адмиралтейства, инструкции нельзя было изложить иначе.

## Морское сражение у Малаги

В сражении у Малаги (24 августа 1704 г.) два могущественных флота громили друг друга целый день, но при этом не проявили никакой тактической инициативы, и ни один корабль в ходе боя не был потоплен. Но это событие, однако, имело большое значение. Стратегически оно определило будущее Гибралтара, который был захвачен союзным флотом (по официальному заявлению) для Карла III — австрийского претендента на испанский престол. Если бы французы смогли отбить Гибралтар для будущего короля Филиппа V в результате сражения у Малаги, Англия лишилась бы базы в Средиземном море, а кроме того, не смогла бы захватить и удержать остров Менорку.

Два флота начали бой у Малаги утром 24 августа 1704 г. в двух параллельных кильватерных линиях, идущих на юг. Силы были равны — по 50 линейных кораблей. Французские корабли были полностью исправны, т.к. только что пришли из Тулона, в то время как корабли союзников провели в море уже шесть месяцев. Кроме того, у них ощуща-

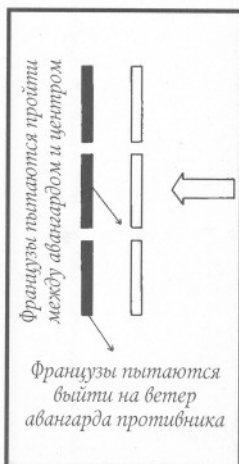


**Сражение у Малаги  
24 августа 1704 г. —  
художник Айзек  
Сейлмейкер**

лась нехватка боеприпасов вследствие слишком щедрого и неразумно-го их расходования при обстреле Гибралтара. Не хватало также 800 моряков, оставленных в крепости Гибралтар в качестве гарнизона. Вдобавок ко всему французский флот оказался между флотом союзников и Гибралтаром. Последние имели лишь то преимущество, что находились на ветру слабого восточного бриза.

Сохранившиеся описания этого сражения неточны, противоречивы и непрофессиональны. Однако несомненно, что авангард французов пытался выиграть ветер у союзников, а французский центр, в свою очередь, пытался пройти между их центром и авангардом. Адмирал Шовелл поначалу попытался усилить свой авангард, а затем и центр. Позже его обвиняли в том, что он не воспользовался отходом французского авангарда.

**Сражение у Малаги**



Обе стороны за время боя не потеряли ни одного корабля, но вследствие тяжелых повреждений многие из них были отбуксированы за линию баталии. То же пришлось сделать и некоторым кораблям союзников, ввиду полного истощения запасов пороха и снарядов. Последующие дни оба флота провели, ремонтируя поврежденные корабли. Когда же ветер отошел к западу, франко-испанский флот вновь занял свою позицию между флотом союзников и Гибралтаром. На военном совете офицеры союзного (т.е. англо-голландского) флота решили уравнять боекомплекты на своих кораблях. Однако днем 26 августа ветер снова отошел к востоку, и франко-испанский флот направился в Тулон.

Биограф адмирала Лика критикует французский метод ведения артиллерийского огня преимущественно по рангоуту и такелажу, что скорее способствует облегчению своего отступления, а не достижению победы. Англичане же, ведя огонь по корпусам вражеских кораблей, наносили их экипажам громадный ущерб. Это была самая ранняя критика французских морских артиллеристов.

Последующие сорок лет, прошедшие без существенных столкновений на море, сделали из сражения у Малаги легенду. Когда началась

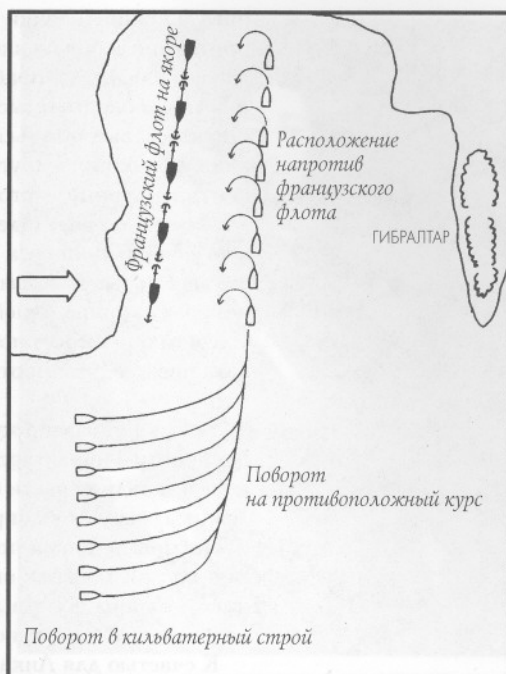
война за австрийское наследство (1739—1748), в британском флоте не было ни одного офицера, кроме Норриса, имевшего хоть какой-либо опыт боевых действий на море до Малаги. Считалось, что бой в кильватерных линиях — наилучший и единственный способ морской войны и что неукоснительное соблюдение линейного строя гарантирует от поражения. Свою линию надо сохранять до конца, а победа придет, если противник потеряет присутствие духа. И лишь только в том случае, когда более сильный флот встречает противника, пытающегося уклониться от боя, следует атаковать немедленно, не формируя линии. Так, кстати, и поступил адмирал Джордж Бинг спустя четырнадцать лет.

С точки же зрения французов, сражение у Малаги подтвердило правильность оборонительной тактики, предложенной Гостом семью годами ранее. Вспоминая о страшном поражении Турвилля при Барфлёре и последующее избиение при Ла-Оге, французские морские офицеры восемнадцатого столетия усмотрели в итогах боя у Малаги очевидный триумф оборонительной тактики.

## Морское сражение у Марбеллы

Каким бы ни было влияние легенды о бое у Малаги на мышление офицеров адмирала Томаса Мэтьюза при Тулоне сорок лет спустя, офицеры, служившие под началом Рука, относились к приемам ведения морского боя иначе. Одним из таких офицеров был Джон Лик (1656—1720), один из самых энергичных и талантливых офицеров того времени. Он командовал англо-голландским флотом, направленным для повторного освобождения Гибралтара. 4 марта 1705 г. он встретился с французским флотом под командованием контр-адмирала Жана Дежана (барона де Пуанти (Pointis), проводившего осаду крепости.

Лик имел в своем распоряжении 23 английских, 4 голландских и 8 португальских кораблей. Его инструкции были следующими: «Если имеются сведения, что противник находится в Гибралтарской бухте, а ветер идет с запада, то следует, находясь в линии, миновать Танжер и достичь долготы мыса Каба-



План Лика по второму освобождению Гибралтара

Адмирал флота сэр Клаудисли Шовелл (1650—1705) — художник Майкл Даль



рита у крайней точки Гибралтара на западной стороне бухты. Если противник стоит на якоре в западной части бухты, он не сможет держаться на ветре. Корабли, идущие правым галсом, как только поравняются с боковым мысом, должны будут быстро прийти к ветру и постараться выдвинуться вперед. Все корабли в кильватерной линии движутся один за другим до тех пор, пока авангард не поравняется с центром французского флота. Как только это произойдет, следует подать сигнал о переходе на другой галс, а затем ведущий корабль должен положить паруса на мачту, то же вслед за ним должны сделать его мателоты. Такой маневр, возможно, принудит противника встать поперек якорных цепей, и его корабли удастся взять на бордаж, прежде чем они смогут поднять якоря. Преимущество следует использовать прежде, чем противник успеет сформировать свою линию баталии».

Вход в Гибралтарскую бухту с западным ветром, который позволял бы пройти Гибралтарский пролив и затем подойти с наветра к стоящим в западной части бухты у испанского берега французским кораблям, вызвал у Лика определенные затруднения.

Четырьмя днями позже «сэр Джон Лик, желая убедиться, что португальские корабли оправдают его ожидания и встанут в общую линию, вытянул флот в линию баталии. Им было отпущено на маневр полчаса, и они с этим справились».

К счастью для Лика, де Пуанти имел в бухте всего пять кораблей в линии. С ними он и встретился 10 мая 1705 г. в бою у Марбеллы. Это был мимолетный бой, не представлявший никакого тактического интереса. Интересно другое, что предпринял бы Лик, встретив более сильного противника.

Приказ Лика о планируемом нападении на Кадис в 1706 г. предусматривал проникновение в его бухту 16 английских и голландских ко-

раблей в строю линии баталии. Его флагманский корабль шел седьмым. Каждый корабль нес баркас с бордажными крючьями для того, чтобы отводить вражеские брандеры и препятствовать галерам атаковать брандеры союзников. В случае обнаружения французских кораблей в гавани брандеры должны были атаковать их первыми. Из этого видно, что тактика боя в линии не являлась основным и единственным способом ведения боя. Как и при Марбелле, в условиях, отличных от таковых в бою при Малаге, Лик предпочел другую тактику, более соответствующую ситуации.

## Сражение у мыса Пассаро

Легкая победа Джорджа Бинга над испанским флотом в Средиземном море в беспорядочном и быстротечном бое у мыса Пассаро 11 августа 1718 г. с тактической точки зрения не представляла интереса. Впрочем, она

Вице-адмирал  
сэр Джон Лик —  
художник Годфри  
Неллер



опровергала мнение об упадке британского тактического искусства в годы после заключения Утрехтского мира.

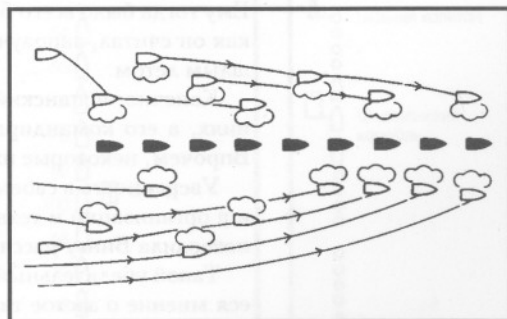
Вступление в бой зависело от того, считать ли испанский флот враждебным или нет. Но испанцы первыми открыли огонь. Инструкции вроде бы предоставляли Бингу обширные возможности, но его положение накануне боя было весьма сложным, и даже незначительная ошибка или недопонимание со стороны части подчиненных могли погубить его карьеру. Взяв на себя всю ответственность, он не собирал военный совет и, по-видимому, разослал всем своим капитанам письменный приказ об атаке и уничтожении кораблей испанцев еще до начала боя. Если это так, то можно считать, что бой был спровоцирован.

По английским и испанским официальным источникам, британцы заметно превосходили испанцев как в численности, так и в артиллерийской мощи кораблей. Бинг имел 21 линейный корабль включая 90- и 80-пушечные, тогда как адмирал дон Антонио Кастеньета (Casteneta) — 18 значительно более слабых линейных кораблей и еще около десяти кораблей, которые могли считаться фрегатами. Накануне вечером Бинг приказал четырем своим наиболее быстроходным линейным кораблям поддерживать в течение ночи постоянный контакт с испанцами. Утром Бинг отправил лейтенанта с приказом главному кораблю вступить в бой с ближайшим испанским кораблем, если тот откроет огонь первым. Так и случилось, когда испанский контр-адмирал маркиз де Мари (Mari) отделился от остального флота и приблизился к берегу. Он имел шесть линейных кораблей, девять фрегатов, несколько галер, брандеров, бомбардирских и вспомогательных судов. Бинг приказывает капитану Джорджу Уолтону (Walton) на *Canterbury* с восемью линейными кораблями начать нападение на испанцев. Тем временем Джордж Кэмок (Samock), ирландский якобит и контр-адмирал испанского флота, самым серьезным образом предостерегавший Кастеньету от принятия боя, ушел с несколькими кораблями и оставил Кастеньету с девятью линейными кораблями против всего флота Бинга.

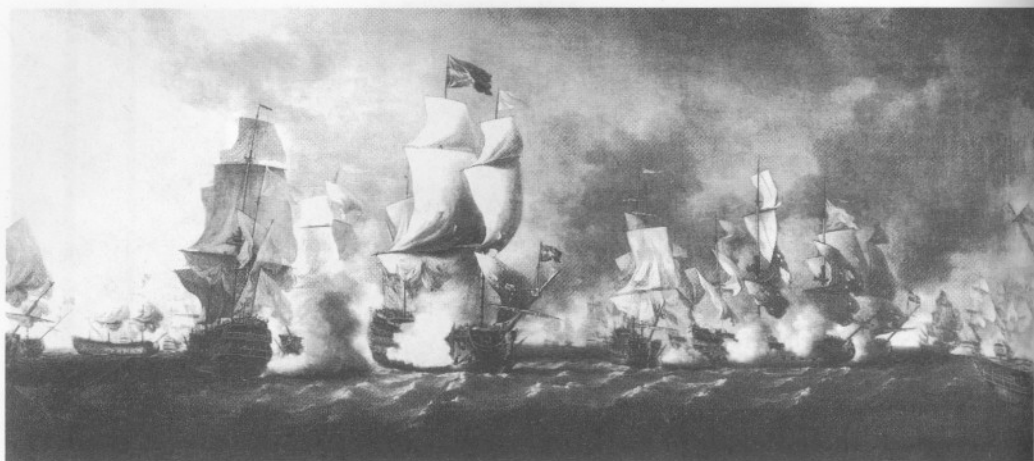
По-видимому, Бинг одновременно отдал сигналы об общей погоне и о вступлении в бой. И постепенно англичане стали одерживать верх. Пока одни английские корабли сражались каждый с противостоящим ему испанским кораблем, остальные навалились на авангард испанской линии, предварительно обстреляв его с кормы. Всего англичане захватили шесть линейных кораблей и фрегат, включая корабли главнокомандующего и второго флагмана. Отличился и Уолтон, взяв два линейных корабля, в том числе корабль младшего флагмана, и три меньших судна. Кроме того, он сжег или заставил самих испанцев сжечь еще семь боевых и вспомога-



Адмирал флота Джордж Бинг (1663–1733) — художник Годфри Неллер



Сражение при мысе Пассаро



Сражение при мысе  
Пассаро 11 августа  
1718 г. — художник  
Ричард Пэтон

тельных судов. Однако Бинг был недоволен, так как имел основательную причину обвинить некоторых своих капитанов в том, что «они, вместо того чтобы нападать на вражеские корабли, равные им по силе, нападали по двое или трое на один и тем позволили многим испанцам уйти». Но победителей не судят. Адмирал отметил командира корабля *Grafton* Николаса Хэддока (Haddock), «проявившего себя отличным офицером и моряком». Командир корабля самого Бинга Ричард Лесток (Lestock), естественно, также удостоился похвалы.

Неудовольствие Бинга относят за счет его горячего темперамента. Ему тогда было всего 55 лет, и он весьма страдал от подагры, которую, как он считал, заполучил во время службы на Балтийском море прошлым летом.

Конечно, испанский флот был слабее английского во всех отношениях, а его командиры оказались с самого начала деморализованы. Впрочем, некоторые их корабли сражались стойко.

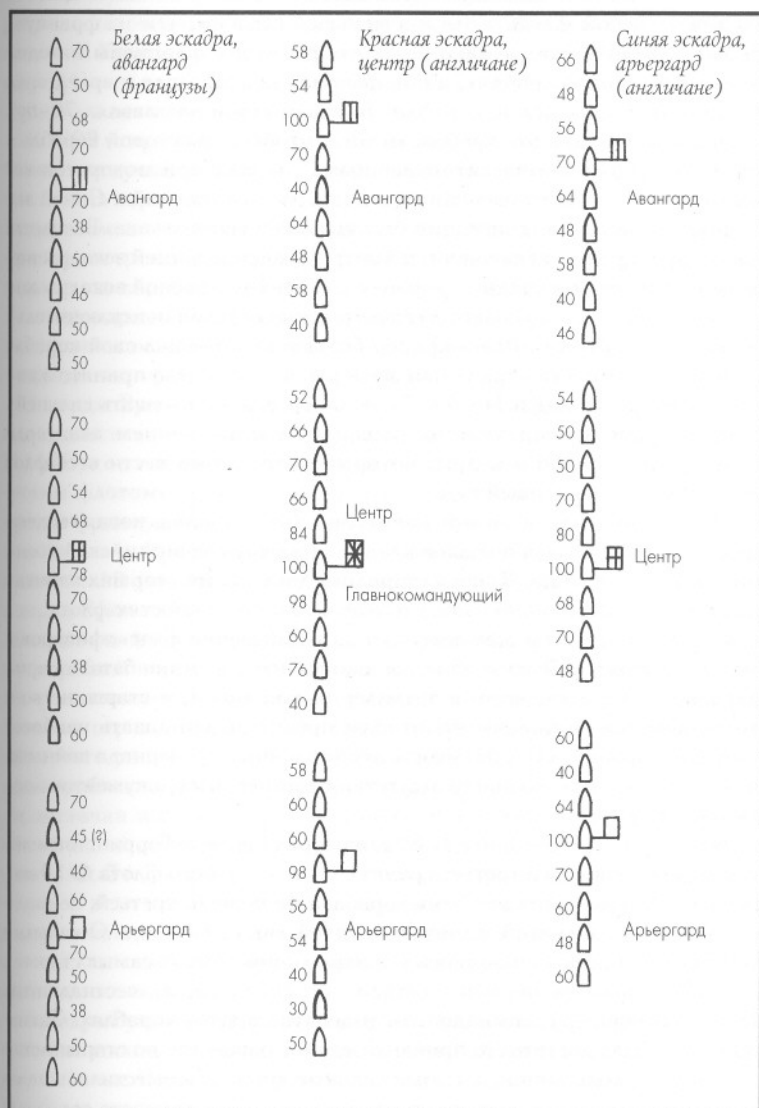
Уверенность в своем превосходстве не только по числу кораблей, но и в организации и технической выучке и, сверх того, в воинском духе позволила Бингу рассчитывать на блистательную победу.

Такой убедительный успех Королевского флота опроверг устоявшееся мнение о застое тактического искусства в Британии начала XVIII века. Почему Бинг решил атаковать частью своих сил концевые корабли строя испанцев, в то время как остальной его флот осуществлял обход с целью нападения на авангард противника? Подобный же маневр спустя много лет позволил Корбетту дать высокую оценку действиям Хоока. С другой стороны, если бы Бинг встретился с французским флотом, более-менее равным по силе, он, конечно же, действовал бы иначе.

## Реорганизация строя линии баталии

Во время Второй англо-голландской войны преобладало мнение, что корабли вице- и контр-адмиралов должны находиться в оконечностях строя их эскадр. Это в известной степени укрепляло эти оконечности, командуящий, как правило, шел на самом сильном корабле. Кроме

того, такая позиция облегчала управление своей эскадрой (а часто и всем флотом) и позволяла командующему наилучшим образом проявить свой опыт и выучку, особенно при переменах галса или поворотах через фордевинд. Когда в соответствии со статьей 6 Инструкции по мореплаванию конечный и самый подветренный корабли начинали маневр по перемене галса, командир концевго корабля оказывался на самой ответственной позиции. По старым правилам, чтобы исключить всякие неточности со стороны командиров концевых и головных кораблей при совместном плавании, кораблю флагмана следовало занимать место вблизи головы или хвоста своего отряда или эскадры. Впрочем, к концу столетия это мнение изменилось: теперь наиболее выгодной позицией вице- и контр-адмиралов стал центр соответствующего отряда или эскадры при поддержке второго по силе корабля.



Боевая линия англо-французов после сражения при Солбее

Боевой порядок эскадры



Тем более что если места в голове и хвосте колонны занимали самые опытные командиры, то находиться там флаг-офицерам не было никакой необходимости. Для новой системы построения флота требовалось достаточное количество кораблей: по одному для каждого флагмана с двумя его мателотами, т.е. по крайней мере по девять для каждой эскадры и по 27 для всего флота. Поскольку не всегда такое количество кораблей было в наличии, допускались некоторые изменения. С совершенствованием конструкции кораблей первого и второго рангов в Королевском флоте, а также и у французов в середине каждого отряда создавалась исключительно высокая плотность оборонительного артиллерийского огня. Отсюда и берет начало оборонительная тенденция в развитии военного кораблестроения.

Вскоре после сражения при Солбее отмечается заметное стремление к преимущественному строительству тяжелых боевых кораблей на Королевском флоте, хотя и в меньшей степени, чем на французском. В Белой эскадре французского флота все флагманы находились на больших кораблях, а при флагманах авангарда и арьергарда были и вторые тяжелые корабли. Каждый строй возглавлял 70-пушечный корабль, а это требовало того, чтобы и хвостовой корабль в строе был тоже семидесятипушечным, так как при повороте «все вдруг» он становился ведущим (головным). В Красной и Синей эскадрах англичан этот принцип был выражен еще сильнее. Все шесть флаг-офицеров за исключением контр-адмирала Синей эскадры находились на самых сильных кораблях. В центре Красной эскадры корабль главнокомандующего и его мателоты составляли исключительно мощную группу. Флаг-офицер больше не помещал свой корабль вблизи оконечности отряда или эскадры, как это было принято в английском флоте еще в 1665 г. Теперь перестали помещать сильнейшие корабли в оконечностях отрядов за исключением авангарда французской Белой эскадры, который должен был вести весь флот при повороте на правый галс.

Во время войны за английское наследство появилась новая тенденция, которая оказала большое влияние на будущее английской военно-морской тактики. Теперь старались двух самых старших капитанов (если не флаг-капитанов) размещать в оконечностях флота, несомненно, в качестве компенсации за размещение флаг-офицеров в середине отрядов. Таким образом, оконечностям линии баталии придавались и превосходство в артиллерийской мощи, и старшинство в командовании. Старшим капитанам предпочитали давать наиболее сильные корабли. Но проследить эту тенденцию до периода войны за испанское наследство ввиду отсутствия достоверных документов достаточно трудно.

В бою при Бэнтри-Бэй в 1689 г. адмирал Герберт Торрингтон имел 7 линейных кораблей третьего ранга в составе слабого флота из 19 кораблей. Он разместил эти семь кораблей на первой, третьей, семнадцатой и девятнадцатой позициях в своей линии баталии. Остальные три с его флагшипом оказались в центре линии. Шесть самых старших капитанов шли на первом, третьем, четырнадцатом, шестнадцатом (старший офицер), семнадцатом и девятнадцатом кораблях. Таким образом, было достигнуто приблизительное равенство по старшинству капитанов вдоль линии, а самые сильные корабли поместились на ее оконечностях.

При Бичи-Хэд в 1690 г. Турвилль поместил шесть из своих девяти флаг-офицеров на кораблях, имевших не менее 70 пушек. Но он не располагал достаточным количеством кораблей первого, второго и третьего рангов, чтобы сформировать действительно сильную группу флаг-офицеров где-либо в своей линии, кроме самого ее центра. Здесь он поместил 98-пушечный *Le Soleil Royal* и еще два 80-пушечных корабля. В английских Красной и Синей эскадрах находились всего по четыре флаг-офицера, но зато все на кораблях первого или второго рангов (т.е. несущие на борту по 100 и 90 пушек) и при сильной поддержке. Голландская Белая эскадра была относительно слабо вооружена: вице-адмирал шел на 82-пушечном корабле при поддержке 92-пушечного, но центр с 60- и 70-пушечными кораблями был явно слаб. Синяя эскадра англичан с одним флаг-офицером имела по одному 70-пушечному кораблю в оконечностях. Однако считать эти корабли достаточно сильными для конечностей любой эскадры, конечно, нельзя. В Красной эскадре ведущий капитан был вторым по старшинству. В Синей же два старших капитана на 70-пушечных кораблях находились в оконечностях колонны.

В 1692 г. при Барфлэре флот Турвилля, хотя и немногочисленный, был все же лучше вооружен, чем раньше. Все его девять флаг-офицеров шли на кораблях первого или второго рангов, а каждый командир эскадры имел в качестве «секунданта» корабль второго ранга. Англичане имели громадное превосходство, а голландская эскадра насчитывала девять кораблей второго и выше ранга. В английских Красной и Белой эскадрах самые старшие офицеры хотя и шли на сильных кораблях, но не в оконечностях своих эскадр, а в большинстве случаев как «секунданты» флагманских кораблей.

Джордж Рук был единственным английским адмиралом, который последовательно отстаивал свое понимание строя линии баталии. В 1679 г. он сменил лорда Беркли на посту командующего союзническим флотом, действовавшим в Ла-Манше и Бискайском заливе против французов. 21 июня он сформировал английскую часть линии баталии. Красная эскадра, оказавшаяся в середине линии, состояла из 18 линейных кораблей, вице-адмиральский отряд имел 8, а отряд Рука — 10 кораблей. Арьергардного отряда не было. Вице-адмиральский отряд состоял из трех кораблей, а отряд Рука из четырех кораблей первого и второго ранга, включая флагманские корабли, расположенные в каждом случае в соответствующих центрах. Каждый отряд вели корабли третьего ранга, а замыкали корабли четвертого ранга. Сравнительно молодые капитаны на менее сильных кораблях шли в оконечностях отрядов. Три отряда Синей эскадры англичан имели соответственно 8, 9 и 9 линейных кораблей. В общей сложности они насчитывали 7 кораблей первого и второго рангов: 2, 3 и 2 в центре каждого отряда. Отряды контр- и вице-адмиралов вели корабли четвертого ранга. Остальные же головные и замыкающие относились к кораблям третьего ранга, как и раньше, причем капитаны головных и замыкающих кораблей оказались сравнительно молодыми.

Эскадра Рука на Балтийском море в 1700 г. была очень небольшой, а именно состояла из 10 линейных кораблей. Сам Рук и его контр-адмирал Томас Гопсон (Hopson) находились на сильнейших кораблях. Наиболее старыми капитанами были флаг-капитаны обоих адмира-

лов и первый капитан самого Рука. Когда же к нему присоединились голландские корабли, Рук изменил боевое построение таким образом, что два капитана, следующие по старшинству, находились в голове и хвосте своих отрядов. Следует заметить, что шведский флот был организован по старинной системе с флаг-офицерами отрядов в оконечностях линии, но после первого или перед последним кораблем в соответствующей колонне. В 1701 г. в соединенном англо-голландском флоте была реализована идея сильного центра. В английских Красной и Синей эскадрах насчитывалось 5 флагманских кораблей, каждый с поддержкой сильного «секунданта». В голландской Белой эскадре три сильнейших корабля были флагманскими. Распределение капитанов по старшинству выяснить не удалось. В 1702 г. в англо-голландском флоте Рук продемонстрировал совершенно другое построение линии баталии. Английские эскадры имели по 90-пушечному на одном и по 80-пушечному кораблю на другом конце линии. Голландцы имели только три корабля второго ранга для своих пяти флагманов. При нападении на испанский «Серебряный флот» в бухте Виго объединенная эскадра имела четыре английских и четыре голландских флаг-офицера.

12 мая 1704 г. в Средиземном море Шовелл построил линию баталии с двумя старшими капитанами в ее оконечностях. Один из них командовал 96-пушечным кораблем. Шовелл имел еще 2 корабля второго ранга: собственный флагшип и свой мателот. В линии баталии 8 июня 1704 г. Шовелл снова поместил своих старших капитанов на оконечностях линии на 80- и 70-пушечных кораблях соответственно. Его флагманским 96-пушечным кораблем командовал капитан Джон Дженнингс (Jennings).

В сражении у Малаги в 1704 г. французская линия была построена по новому порядку. Английский авангард и голландский отряд имели только по два флаг-офицера. Старшие офицеры на 70-пушечных кораблях двух английских эскадр расположились в голове и в хвосте.

Во время действий против якобитов в 1715 г. два старших капитана на 80-пушечных кораблях шли в голове и в хвосте линии. Каждый из трех флаг-офицеров имел 80-пушечный корабль, а еще два 80-пушечных являлись «секундантами» флагманского корабля. Пятый 80-пушечный корабль под командованием третьего старшего офицера предназначался для усиления центра эскадры.

В бою у Тулона Мэтьюз поместил все 13 своих сильных кораблей за исключением одного в центрах трех эскадр. В оконечностях шли 70-пушечные корабли под командованием не самых старших капитанов. По-видимому, Мэтьюз не слишком полагался на своих старших капитанов. А может быть, он хотел укрепить сильнейшими кораблями центры эскадр? Похоже, это наиболее правдоподобное объяснение, почему он не приказал капитану Беркли (Berkeley) на *Revenge* и капитану Куперу (Cooper) на *Stirling Castle* возглавлять флот на любом галсе. Укреплял ли адмирал свой центр для обороны или для атаки, осталось неясным. Кристофер О'Брайен в 1762 г., анализируя ситуацию, склонялся к первому объяснению: если корабли старших офицеров не слишком слабые, то им можно доверить вести флот на любом галсе или же определить в «секундантах» к флаг-офицерам.

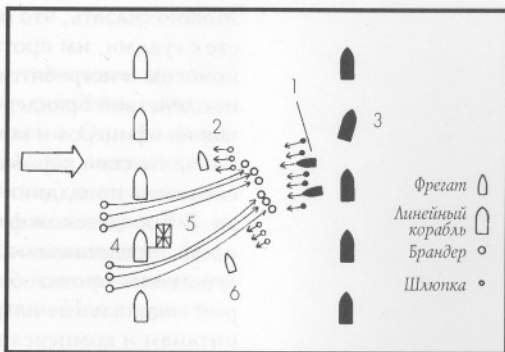
## Брандеры

Использование брандеров возможно двумя способами: против множества скученных судов на якорной стоянке или в открытом море в общем бою. В качестве примеров первого способа можно привести знаменитый «Костер Холмса» при Текселе в 1666 г., уничтожение де Ройгером стоянки флота в Медвее в 1667 г. и атаку Рука на французов при Ла-Гоге в 1692 г. Тактическое применение брандеров в морских акциях зависит прежде всего от достаточности их количества и наличия це-

лей для их атаки, как это произошло в бою при Солбее в 1672 г. Активнее других брандеры использовали голландцы, потому что те имели малую осадку и могли действовать на мелководье.

В бою брандеры идут у неподбойного борта линии кораблей, как правило, вблизи флагшипов адмирала и других флаг-офицеров. Их посылают в атаку тогда, когда какой-нибудь из кораблей противника поврежден, но все еще не покинул линию баталии. Если флот, применяющий брандеры, находится в подветренном положении, то в атаку их буксируют шлюпками. Наветренный флот пропускает брандеры в промежутки между кораблями в линии и посылает их в атаку на поврежденного противника. Брандеры, конечно, готовятся еще до атаки. Внутреннее пространство снаряжается различными горючими материалами, а на палубе размещаются специальные зажигательные средства. Вслед за идущими в атаку брандерами обычно идут одно или несколько малых судов: бригов, кечей, снэков, чтобы снять команду с брандера, как только корабль противника будет подожжен. Иногда несколько добровольцев остаются на борту брандера до последнего момента, чтобы гарантировать его столкновение с кораблем противника, а также чтобы пришпильиться к нему с помощью якорей-кошек. Затем они стараются спастись на шлюпке или вплавь. Команда корабля-жертвы часто впадает в панику и пытается потопить брандер пушечным огнем. Корабельные шлюпки, кечи, снэки и прочие мелкие суда также пытаются или потопить брандер, или, зацепив его якорями-кошками, отбуксировать на чистую воду, захватить или просто изменить его курс. Если даже брандер сцепился со своей жертвой, остается возможность оттащить его прежде, чем пламя перекинется на корабль.

Конечно, нельзя сказать, что использование брандеров было излюбленным приемом атакующих. Однако во время брандерских атак мелкие суда — кечи, снэки и бриги — использовались не только для спасения команд своих брандеров, но и для нападения на такие же мелкие суда противника, пытающиеся перехватить брандер. Таким образом, в эскадренном бою в результате нападения всего одного брандера может образоваться свободное пространство между малыми судами обеих сторон. Атака брандеров всегда являлась неожиданностью, поскольку те обычно скрываются за флагманскими или другими боевыми кораблями в линии, а не в промежутках между ними. Такое положение защищает их от артиллерийского огня и скрывает от наблюдения противником до момента их прохода через линию баталии.



### Бой брандеров

1. Шлюпки и фрегаты пытаются отвести брандеры
2. Шлюпки подбирают команды брандеров
3. Поврежденный корабль, не покинувший линию
4. Флагшип
5. Атака брандеров
6. Фрегат

Можно сказать, что брандеры и сопровождающие их малые суда вместе с судами, им противодействующими, играли ту же роль, что и миноносцы и истребители миноносцев позже, в век парового флота. Успех действий брандеров во многом зависел от храбрости и хладнокровия их офицеров и команд, которые не должны были преждевременно покидать свои корабли даже под угрозой мгновенной смерти от «счастливого» попадания вражеского снаряда, чреватого взрывом брандера. В Королевском флоте времен Реставрации трезво оценивали опасность, представляемую брандерами, и придавали большое значение действиям противобрандерской службы. Отличившихся ждали щедрые специальные награды вплоть до золотых медалей удачливым капитанам и компенсаций родственникам погибших. Со временем система поощрений приняла еще более широкий характер. В частности, этому вопросу посвящена отдельная глава в «Долговременных инструкциях по навигации и бою Королевского флота».

Условием применения брандеров может быть длительная схватка между разнородными флотами, в которой большие корабли ведут артиллерийский бой на ходу в 2—3 узла. Капитан Натаниэл Батлер писал в 1634 г., что применение брандеров не имеет большого значения за исключением действий в узких местах (проливах) и при благоприятных для них ветре, приливе и течении. И это несмотря на их немалые заслуги в разгроме Непобедимой Армады. Тем более что брандеру, замаскированному под обычный боевой корабль, легче подобраться к своей жертве.

Пепис (Pepis) утверждал, что голландцы предлагали англичанам взаимно отказаться от применения брандеров совсем. Однако те, по совету лорда Сэндвича, это предложение отвергли.

Отец Гост в 1697 г. предлагал держать брандеры на походе флота с наветра. В этом положении они были бы больше защищены от нападения, а также смогли бы быстрее выполнять приказы адмирала, не задерживая весь флот. К тому же брандерам было бы легче вернуться к флоту в случае его маневров.

Аналогичного мнения придерживались и на Королевском флоте, где для брандеров существовал специальный сигнальный флаг: белые и желтые диагональные полосы.

После заключения мира в Рисвике в 1697 г. применению брандеров практически пришел конец. Их не применяли в бою у Малаги, хотя обе стороны их имели. Адмирал Вернон надеялся найти им применение в период кампании в Вест-Индии в 1739—1742 гг. Для обеспечения надежного взаимодействия и успешного спасения команд им было отдано большое количество распоряжений командирам брандеров и судов сопровождения. Кроме неудачной попытки галеры *Ант* поджечь *Real Felipe*, брандеры больше не применялись вплоть до эпохи адмирала Хау, который вновь обратил на них пристальное внимание. И хотя в большинстве сражений после 1744 г. подходящих тактических условий для применения брандеров не складывалось, многие английские морские офицеры разделяли мнение Хау о том, что брандеры сохранили большие потенциальные возможности. Кемпенфел предпочитал использовать их в момент завязки сражения, чтобы смутить и расстроить неприятеля независимо от того, был ли поврежден хотя бы один его корабль. Также он неоднократно напоминал о важности взаимодействия брандеров и фрегатов.

## Первые книги сигналов

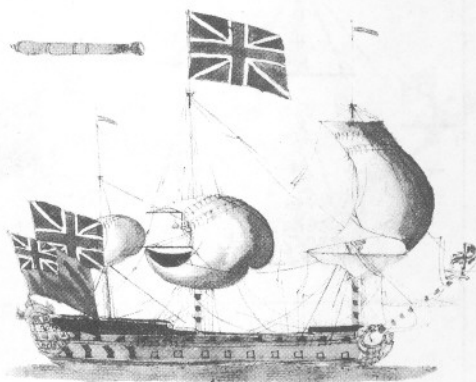
Национальный морской музей располагает тем, что можно назвать самой ранней из сохранившихся английских книг сигналов, датированной 1711 г. и открывающейся дневными сигналами. Она содержит список флажных сигналов и предметный указатель. На каждой странице имеется по два рисунка кораблей (вверху и внизу), несущих в дополнение к гюйсу, кормовому флагу и флагу главнокомандующего на грот-мачте какой-либо сигнал. Порядок сигналов начинается с флагов на топе грот-мачты и далее вниз по ней, затем в таком же порядке идут флаги, расположенные на фок- и бизань-мачтах. Под рисунками дается краткое разъяснение смысла сигнала.

В книге насчитывается 134 дневных сигнала, шесть сигналов на случай тумана, даваемых выстрелами из пушек и 21 ночной сигнал с цветными изображениями фонарей в разных позициях.

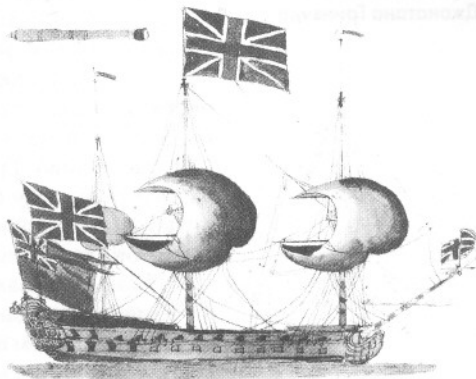
В качестве дополнения даются еще 8 сигналов, «предложенных сэром Джоном Норрисом на *Ranelagh* в 1710 г.», когда он был командующим Средиземноморским флотом. Первые четыре его сигнала были вскоре включены в «*Долговременные инструкции по навигации и бою*» под названием: «*Дополнительные сигналы к 16-й главе «Инструкций по дневной навигации»*». Сюда входят сигналы: взять неприятеля на абордаж, преследовать эскадрой на северо-восток, северо-запад, юго-восток и юго-запад, лечь эскадрой на противоположный галс, флоту или отдельному кораблю преследовать в подветренном направлении, поднять фонари на ноках бизань-мачт в ночном бою.

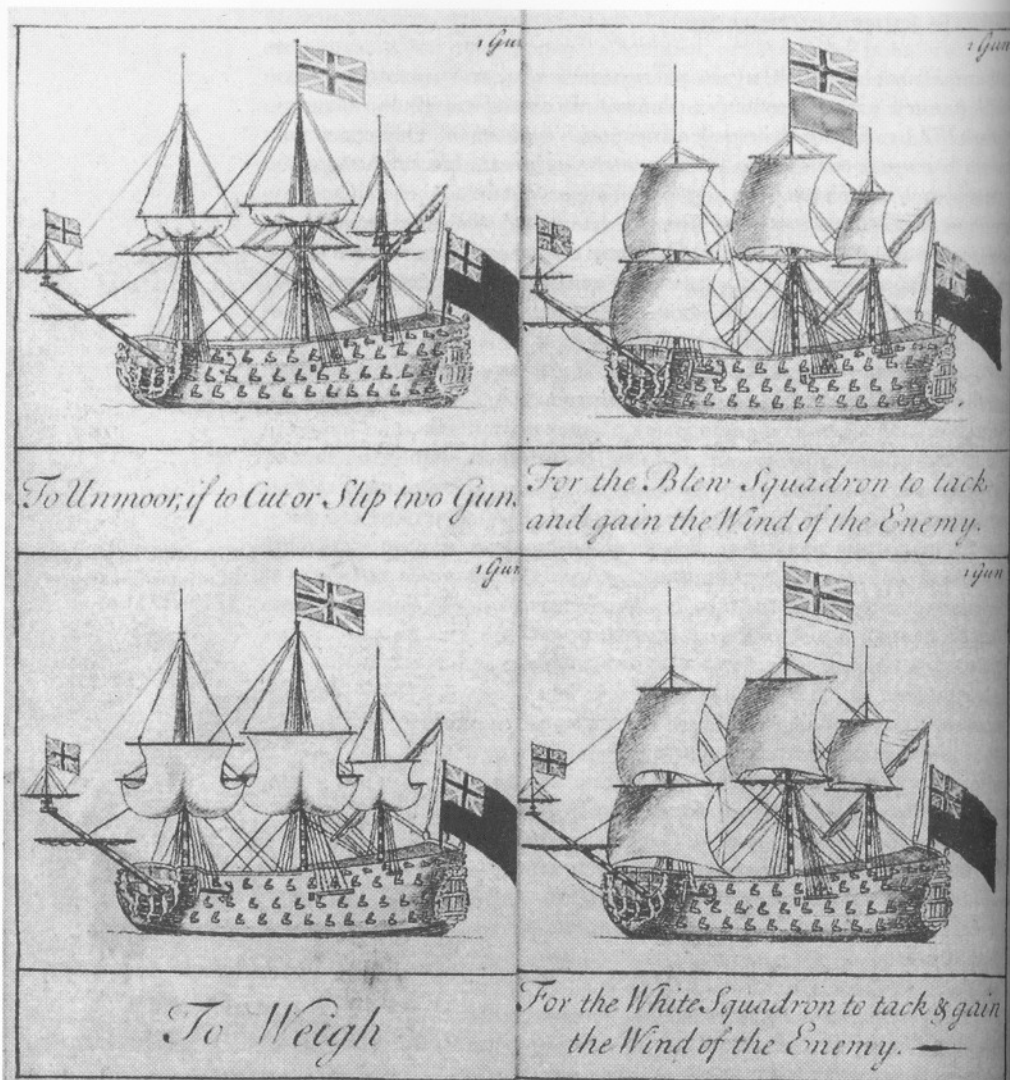
В 1714 г. Джонатан Гринвуд (Greenwood) издал книгу под названием: «*Инструкции по навигации и бою, или Сигналы и как они подаются в Королевском флоте Великобритании*», которую он продавал морским офицерам. На самом деле это был свод сигналов, как и указал Гринвуд в своем посвящении лордам Адмиралтейства, составленный, скорее всего, на основе различных рукописных материалов. В нем говорилось о том, что для скорейшего определения поданного сигнала, следует обратиться к началу книги, где приведены сигналы, поднимаемые на грот-мачте. Далее говорилось о сигналах, поднимаемых на фок- и бизань-мачтах, и фальшфейерах, — сигналах для ночного времени и тумана. Наверху каждой страницы указывалось количество пушечных выстрелов, соответствующих сигналам. Также на каждой странице приводилось по два эскиза боевых кораблей, так что при раскрытой книге видно четыре корабля с поднятыми на них сигналами. Изображения флагов были черно-белыми и раскрашивать их должен был владелец книги самостоятельно.

Страница из рукописи  
«Сигнальной книги»  
1710—1711 гг.



*Ferry Fleet to draw us at the Battle ahead*





Страница из книги  
Джонатана Гринвуда

И хотя Гринвуд предложил несколько своих сигналов, привел сигналы «на преследование» адмирала Джона Норриса, а также нескольких других, неупомянутых адмиралов, книга претендует лишь на роль пособия для быстрого чтения сигналов для офицеров любого ранга. Ее нельзя было с той же легкостью использовать для набора и подачи сигналов.

К сожалению, Гринвуд не получил признания за свою новаторскую работу, поскольку был лицом гражданским, во-первых, и скромным по натуре, во-вторых. Но его книга была настоящим прорывом, предварившим выход следующего печатного свода сигналов 30 лет спустя.

Эту книгу сигналов издал в 1748 г. Миллэн (Millan), бывший, как и Гринвуд, гражданским лицом. В своде содержались сигналы Гринвуда (с указанием авторства), а также ряд сигналов для флагманских кораблей, идущих кильватерным строем или в параллельных линиях.

В период командования Средиземноморским флотом в 1742—1744 гг. адмирал Мэтьюз, несомненно, пользовался сводом Гринвуда. Большое количество сохранившихся экземпляров говорит о популярности книги не только в среде морских офицеров. Другим доказательством популярности такого рода изданий можно считать появление рукописного карманного свода между 1719 и 1721 гг. Данный свод был составлен по тому же принципу, что и свод Гринвуда, но с раскрашенными изображениями флагов, указанием места подъема сигналов и пояснением их значения. Также там имелось некоторое количество полных, ярко раскрашенных изображений кораблей. Свод содержал с некоторыми опущениями и дополнениями (среди последних сигналы Норриса от 1710 г. «взять неприятеля на бордаж» и «лечь на галс, противоположный тому, которым идет адмирал») большинство сигналов из книги Гринвуда, включая новые сигналы самого Гринвуда и шесть сигналов Норриса об организации преследования, впоследствии нашедшие место в издании Миллена.

Однако все это было лишь немногим лучше того, чем располагали французы. Общее количество сигналов, которые мог использовать адмирал, приведенное в *«Инструкциях по навигации и бою»*, не превышало количества аналогичных сигналов Турвилля. И, конечно, карманный свод не шел ни в какое сравнение с французским сводом 1690 г. И это преимущество французов сохранялось вплоть до американской Войны за независимость.

## Тактика конвоев

В отличие от сражений с боевыми флотами военные моряки не видели особой доблести в нападениях на конвои и оценивали результаты войны на море именно с такой точки зрения. Для государства же большее значение имело расстройство морской торговли противника в целом, а не отдельные боевые столкновения. Более того, каждое морское сражение расценивалось как действие против конвоев противника независимо от того, присутствовали при этом торговые суда или нет.

При чтении рекомендаций, опубликованных в 1700 г. Уильямом Маунтейном (Mountain), создается впечатление, что при сочетании личной ловкости, взаимной поддержки и достаточной численности хорошо организованный конвой может не опасаться нападения даже крупных сил привати́ров. Раздел книги Маунтейна, посвященный оборонительным действиям конвоев, очевидно, был написан капитаном Робертом Парком (Park) из Ипсвича в 1701 г. и оставался актуальным еще 74 года спустя. При умелом управлении торговое судно теоретически может предпринять действия, значительно затрудняющие его захват. Существовали способы укрепления и защиты корпуса судна от бордажных партий. Известны способы уклонения от захвата как с наветра, так и с подветра с учетом приливов, течений и отмелей. В дополнение к приемам мореплавания предлагалось, как удержаться вне досягаемости пушек преследующего военного корабля. Даже при близком соприкосновении опытный капитан имел немало возможностей избежать бордажа. Торговое судно вполне может оказаться сильнее одиночного привати́ра и способно успешно защищаться, даже севши на мель.

Теоретически, конвой может успешно вести бой, даже если приватиры проникнут в его строй. Конвои обычно совершали переходы в зависимости от количества судов тремя и более колоннами. Двигаясь компактным строем и используя артиллерию и другое оружие, корабли конвоя прикрывали друг друга, занимая позиции с носа ордера или с румбов, откуда могли бы появиться приватиры.

В действительности конвои (за исключением английских, французских и голландских) были далеко не так хорошо организованы, и тем более их капитаны не были достаточно обучены, чтобы оказать эффективное сопротивление нападавшим. Командиры эскорта знали это и в случае нападения обычно давали сигнал рассредоточиться или отойти в безопасное место. Не существует достаточно подтвержденных сведений о том, что конвои или части конвоев, будучи атакованными, сохранили строй и порядок или оказали организованное сопротивление.

С 1700 г. известно множество сигналов, предназначенных для конвоев. Но эти сигналы редко имели какое-либо тактическое значение как для кораблей эскорта, так и для торговых судов. Книга Маунтгейна, составленная на основе различных источников, служила собранием сигналов для конвоев вплоть до 1790 г. В него входили 20 дневных сигналов, 16 ночных и 8 на случай тумана. Но очень немногие из них касались вопросов управления конвоем, а иные являлись по существу лишь замечаниями.

Сигналы конвою, которыми пользовался адмирал лорд Кейт во время похода к Мысу Доброй Надежды в 1795—1796 гг., были уже значительно сложнее. Одиночные флажные сигналы числом 58 были разбиты на четыре раздела: сигналы адмирала кораблям, в том числе и эскорта, сигналы судам конвоя, сигналы боевых кораблей и судов конвоя адмиралу. Движение конвоя происходило по очень простой схеме, дополняемой различными указаниями по ходу дела.

Особенно сложными в управлении были конвои Британской Ост-Индской компании, поскольку капитаны торговых судов знали восточные моря гораздо лучше, чем командиры кораблей эскорта, и относились к надменным морским офицерам с насмешливым презрением. Иной раз, оскорбленные строгими сигналами и письменными замечаниями, они покидали конвой, рискуя быть захваченными противником. Компания же ничего не могла сделать с капитанами, несмотря на жалобы Адмиралтейства, так как относилась к судовладельцам, у которых служили эти строптивые капитаны, с большим почтением. При такой ситуации эффективность обмена сигналами зависела от взаимной вежливости и такта участников конвоя.

С тактической точки зрения можно говорить о двух способах ведения боя конвоями. Первый представлен в сражении у острова Святых и «Славного 1-го июня», а также у мыса Сент-Винсент и в некоторой степени при Абукире, в которых конвои прямо или косвенно находились в составе флота. Второй может быть проиллюстрирован боем у мыса Финистерре в 1747 г., когда торговые суда, идущие под эскортом боевых кораблей, были атакованы превосходящими силами боевых кораблей противника или приватирами. В первом случае бой проходил на значительном расстоянии от конвоя. Во втором непосредственно с конвоем с уничтожением или спасением торговых судов в ходе боя.

Принципы управления конвоями были общими как для французских конвоев, так и для английских. Командир эскортных сил должен был в первую очередь проводить эффективную разведку впереди по

курсу конвоя, а также на румбах, с которых могло ожидать нападение. В современной терминологии корабли ближнего охранения должны были идти немного впереди и с наветра от наветренной же колонны торговых судов. Малые корабли эскорта двигались между колоннами, поддерживая и корректируя порядок строя, а также наблюдая за сигналами. В ночное время передовые корабли-разведчики должны были двигаться так, чтобы не терять из виду огни корабля командира эскорта. Впрочем, в действительности командиры эскорта часто располагали слишком незначительными силами для осуществления всех необходимых мероприятий. Дополнительные сложности возникали при встрече в точке рандеву с обратным конвоем, идущим без эскорта.

Главной обязанностью командира эскорта была защита конвоя. Эскорт может отразить нападение противника, но не может преследовать его без опасения ослабить охрану своего конвоя. Не допускалось никаких, даже самых соблазнительных захватов, могущих потенциально угрожать безопасности конвоя. Напротив, командир эскорта должен был быть готовым пожертвовать в случае необходимости всеми кораблями эскорта, защищая торговые суда. Это означает, что если командир эскорта считает, что безопасность конвоя обеспечена, то

Страница из труда  
Уильяма Маунтейна

146 *The Seaman's Vade-mecum.*

IX. *Discharge, but get not in the Cannon open; both must be done in your Cloſe-quarters, and on the contrary Side to the Enemy.*

**B**UT if the Enemy fails better than the Ship he attacks, as is evident most Privateers out-go the generality of our Merchant-men, then will they Board him manage all Opposition, in what Place they please, except thwart the Hawſe; which is not to be done but by Accident, or Want of Conduct in the Ship so boarded.

But before he is on Board, the Commander must order all his Guns in the Waſte and upon his Quarter-deck to be discharged without letting them run in; for if they should be loaded when the Enemy enters, and they should traverse any of them Fore and Aft, they would soon level the Bulk-heads with your own Cannon; and if they are run in they are soon loaded; whereas if they are out, and the Tackle-falls moused, or a running and standing Part seized together, their Men will be the more exposed before they can accomplish any such Design; and left under the Covert of your Smoke, or any other favourable Accident, they should get in a Gun, the designed Advantage may prove their Ruin, by leaving in every Gun when you retire to your Cloſe-quarters, a Piece of lighted Match.

And those on the Side from the Enemy when engaged, in the Cloſe-quarters, must not only be discharged, but got in, that the Enemy do not toſt in Hand-Granadoes or Stink-pots, to deſtroy or ſuffocate the Men in those Quarters; and that they should be discharged is necessary, because otherwise an Hand-Granade, Fire-pot, or some such thing may discharge in your Quarters, and do more Damage to your Ship

*The Seaman's Vade-mecum.* 147

Ship than the Enemy; or by carrying away a Port make a Vacancy, where the industrious Enemy may toſt in Showers of Hand-Granadoes; besides, in discharging your Cannon, they run in of themselves, whereas at such a Time the Hands cannot be spared to get them in.

X. *How to act when a Ship comes up your Wake, and lays you aboard upon the Quarter.*

**T**HE Enemy, in his Approach to Board you, comes either up your Wake, upon your Quarter; upon your Broad-side, or lastly upon your Bow.

If the Enemy come up your Wake, ply him briskly with your Chace-Guns loaded with round and Cross bar; and as soon as he is within Pistol-shot, give him your Fore-Chace-Guns loaded with a Double-headed-shot and a Bag of Case-shot; the former may spoil his Masts and Rigging, and the latter deſtroy his Men: Next let your Guns upon the Quarter be ready loaded with double and Case-shot, that as the Enemy range up your Quarter with his Men ready to enter, they may be discharged among them; let likewise your Powder-Tubs be ready, and just as the Enemy is going to share aboard, set fire to the Fuze, hoist it up to the Yard-Arm, and then let it run amain among his Men upon the Decks: If he still persist in his Resolution and board you, let all your Ports be lashed in, lest the Enemy wedge them, which is of ill Consequence, as has been before observed: Keep firing your Blunderbusses out of the Look-holes in the Quarter among his Men, as they stand thick and ready to enter; as soon as he is aboard, spring your Powder Chests upon the Quarter, for then his Men will, mounting your Quarter, be numerous. Let your Men in the Round-houſe be ready with their Small-Arms to give the Enemy a Volley as soon as they come upon your Quarter-Deck,

он может вступить в бой с противником любым удобным ему способом. Если же конвой не имеет возможности отойти на безопасное расстояние, эскорт строится в кильватерную линию между конвоем и атакующими и, продолжая сражение, отходит в линии, параллельной конвою, как можно дальше. Много зависит от того, имеется ли у конвоя достаточно пространства для маневрирования или нет, а также насколько близко он находится от порта своего назначения.

Французские требования к охране конвоев были более строгими. Командир эскорта мог подвергнуться очень суровому наказанию, если он покинет охраняемые суда и они понесут потери.

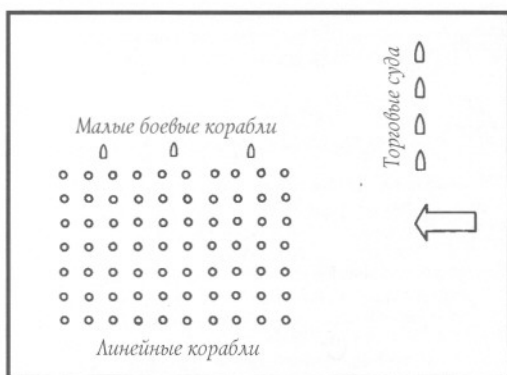
Скорость движения конвоя и эскорта ограничивается самым тихоходным судном. И поскольку скорость обычного торгового судна все же меньше скорости военного корабля, нападающим нетрудно держать конвой в пределах видимости. При этом эскорт, обремененный конвоем, вынужден сражаться в тактически стесненных условиях. Если конвой еще достаточно далек от союзнического или порта назначения, у нападающего есть возможность выждать, занять выгодную позицию, выиграть ветер и затем атаковать конвой. Тем не менее во всех случаях нападения на конвой прежде всего имеет значение наличие у нападающих достаточных для этого сил. Имея превосходство, командир нападающих может сразу же атаковать конвой и, связав боем корабли эскорта, захватить или разграбить суда конвоя. Но даже если эскорт будет разбит или покинет конвой, нужно будет приложить еще немало

сил, чтобы захватить как можно больше торговых судов. Серьезные трудности возникают при дальнейшей доставке захваченных судов в свои порты неповрежденными. Тем более что выделение достаточных по численности призовых команд не всегда возможно.

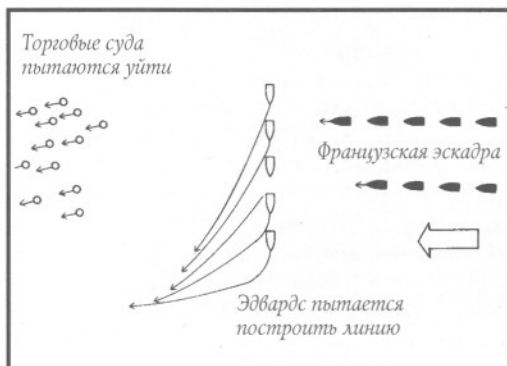
Во время Первой англо-голландской войны все морские сражения прямо или косвенно были связаны с конвоями на переходе или готовящимися к переходу. В длинной череде англо-французских войн, начавшихся в конце семнадцатого столетия, действия на море не ограничивались сравнительно небольшими пространствами вблизи портов враждующих сторон. Успех сопутствовал Турвиллю при перехвате Смирненского конвоя в 1693 г. у мыса Сент-Винсент. Разгром Руком испанского «Серебряного флота» в бухте Виго в 1702 г. также можно с полным основанием отнести к действиям против конвоя.

Наиболее значительное сражение того времени с участием конвоя, ставшее хрестоматийным на последующие пятьдесят лет, произошло 10 октября 1707 г. у мыса Лизард в Ла-Манше. Это был грандиозный разгром Португальского военного конвоя из 130 кораблей и судов Рене Дюгэ-Труэном (Duquau-Trouin) и Клодом Форбэном (Forbin). (На самом деле конвой состоял в основном из

### Построение конвоя



### Разгром Португальского конвоя



английских военных кораблей и торговых судов, а Португальским назывался потому, что шел из Португалии в английские порты). Эс-кортные силы состояли из линейных кораблей: 80-пушечного *Cumberland* (капитан Ричард Эдвардс), *Devonshire* (80 пушек), *Royal Oak* (74 пушки), *Chester* (54 пушки) и *Ruby* (80 пушек). Они были атакованы Дюгг-Труэнном с четырьмя линейными кораблями и двумя фрегатами, за которыми последовал Форбэн с пятью слабыми линейными кораблями и одним фрегатом. Французы атаковали с востока по ветру. Конвой рассеялся к западу, а эскорт занял положение между ним и атакующими, построив кильватерную линию в южном направлении на подветренном галсе. Капитан Эдвардс пытался собрать свою эскадру воедино, повернув на запад. На шлюпке он послал приказ своим кораблям вести бой в кильватерной линии, держась слегка от ветра и поближе друг к другу, чтобы иметь возможность оказать взаимную помощь. Бурное море и быстрый подход французов помешали *Royal Oak* получить приказ. Дело кончилось тем, что *Devonshire* затонул, *Cumberland*, *Chester* и *Ruby* сдались. Ушел лишь *Royal Oak*. 12 транспортов с весьма ценным грузом были захвачены.

Это был подлинный триумф французского оружия. *Cumberland*, *Devonshire* и *Royal Oak* были трехдечными, т.е. высокобортными кораблями, которые трудно взять на abordаж. Французские линейные корабли *Lys* и *Achille* можно было приблизительно сравнивать с английским 70-пушечным кораблем, а *Amazon* — с 50-пушечным. Однако сильное волнение на море не позволило английским трехдечным кораблям ввести в бой артиллерию нижней палубы подветренного борта.

У французов имелось двойное преимущество: 12 кораблей против 5, а также большая численность команд как в abordажных партиях, так и в артиллерийской прислуге. Спустя более пятидесяти лет Кристофер О'Брайен (O'Brian), проводя тактический анализ этого сражения, настаивал на том, что капитану Эдвардсу следовало бы построиться в линию фронта.

Реально исход этого боя нужно оценивать исходя из поставленных целей и достигнутых результатов. Задачей английского эскорта было спасти конвой любой ценой, и они в этом весьма преуспели. Целью французов был захват возможно большего числа торговых судов. Им же удалось взять менее 10% их общего числа. Да, они утопили английский трехпалубный корабль и захватили остальные три, и это был большой успех, но на общем ходе событий он серьезно не отразился.

Когда в феврале 1708 г. Лик готовился сопровождать большой англо-голландский флот торговых судов, идущий в Лиссабон, он поместил в дневное время один эскортный корабль на две лиги впереди себя и второй такой же еще на две лиги дальше. Ночью же — «на видимости огня адмирала». Четыре корабля в линии на подходящих интервалах

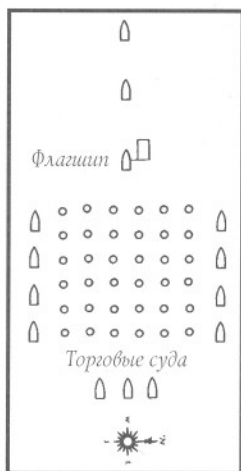


Рене Дюгг-Труэн  
(1673—1736) —  
художник Ларжийер



Клод де Форбэн  
(1656–1733) —  
художник Серджент

Строй конвоя Лика,  
февраль 1708 г.



друг от друга шли на северном фланге конвоя, а еще четыре — в том же построении — на южном. Еще три в строе фронта держались позади конвоя, обеспечивая безопасность с тыла. Ни один корабль не смел покидать строй для преследования без сигнала адмирала — нарушение приказа строго каралось.

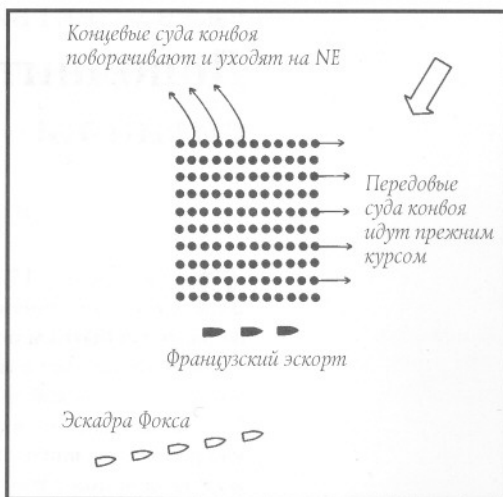
Всему, что касалось конвоев, придавалось огромное значение, и поэтому «Крейсерский и конвойный Акт» 1708 г. очень быстро прошел через Парламент. Супруг королевы Анны принц Георг Датский — в то время лорд Высокий Адмирал Великобритании — издал специальные инструкции для капитанов военных кораблей и шкиперов торговых судов: «для большей безопасности последних, когда они идут под охраной первых». В инструкции насчитывалось 23 дневных и 24 ночных сигнала. Статья 17 требовала от судов, «оказавшихся в опасности быть захваченными, обрезать фалы или каким-либо другим способом повредить свои мачты и паруса и тем воспрепятствовать противнику увести их прежде, чем корабли эскорта придут им на выручку».

Наглядным примером упадка тактического искусства может служить успешное нападение капитана Томаса Фокса (Fox) в 1747 г. на французский конвой, шедший из Сан-Доминго. Ранним утром 20 июня Фокс, крейсировавший со своим отрядом вдоль западного побережья Франции, обнаружил с наветренной стороны огромное скопление судов. Его отряд состоял из двух 70-, двух 60-, одного 50- и одного 40-пушечного корабля, фрегата и брандера. Фокс насчитал у французов более 120 торговых судов в сопровождении трех линейных кораблей командора дю Буа де ла Мотт-Пикэ (La Motte-Picquet). Ветер дул с северо-северо-востока (NNE), корабли и суда обеих сторон шли курсом на юг. Когда рассеялся туман, англичане рассмотрели корабли французского эскорта, лежащие в дрейфе. Те, увидев корабли Фокса, подняли паруса и пошли курсом на румб в сторону от направления ветра под ветер от конвоя. Фокс тоже поставил все паруса. В полдень французы прибавили парусов и пошли держась ближе к ветру. Одновременно де ла Мотт-Пикэ приказал конвою рассредоточиться. Суда задней части конвоя повернули и пошли на северо-запад, в то время как головные суда, оставаясь с наветра от своего эскорта, двинулись на восток. Так закончился первый день. С рассветом 21 июня Фокс обнаружил большую часть конвоя приблизительно в 12 милях к северо-востоку от себя, но кораблей де ла Мотт-Пикэ не увидел и отослал один свой 60-пушечный корабль на их поиски. Постепенно корабли Фокса сблизилась с конвоем, но смогли захватить только одно судно.

22 июня было захвачено еще 13 судов, а 24 сильный юго-западный ветер позволил французским судам укрыться в своем порту, но при этом было потеряно еще 44 из них. Другие четыре судна были перехвачены адмиралом Уорреном (Warren). Таким образом, благодаря непонятному поведению де ла Мотт-Пикэ французы потеряли треть

судов своего конвоя, не сделав ни одного выстрела в их защиту.

Еще один пример неудачных действий командира эскорта показал командор де Тэрнэ (Ternay), отказавшийся вступить в бой с адмиралом Уильямом Корнуоллисом (Cornwallis) 20 июня 1780 г. Де Тэрнэ с одним 80-пушечным, двумя 74- и четырьмя 64-пушечными кораблями эскортировал конвой, перевозивший 6 тысяч солдат в Род-Айленд. Вблизи Монте-Кристо он обнаружил эскадру Корнуоллиса, состоящую из двух 74-, двух 64- и одного 50-пушечного корабля. Де Тэрнэ в виду своего конвоя, идущего в подветренную сторону, привел к ветру кильватерную колонну, чтобы удержать Корнуоллиса, находившегося еще дальше на ветре. Последний же, имея значительно меньшие силы, тем не менее направил свой 60-пушечный корабль *Ruby* в подветренную сторону, благодаря чему французы получили великолепную возможность перехватить его. Также они могли заставить Корнуоллиса выступить на защиту *Ruby*. Когда де Тэрнэ увидел, что Корнуоллис уже готов так поступить, а корабль повернул, чтобы соединиться с основными силами, он прекратил длительную и бесполезную артиллерийскую перестрелку с дальней дистанции и присоединился к своему конвою. Очевидно, он опасался присутствия где-то неподалеку другой британской эскадры, равной или превосходящей по силам его отряд, и вышел из боя со слабым английским отрядом, даже имея все возможности захватить *Ruby*.



Бой с конвоем,  
июнь 1747 г.  
Положение в полдень  
20-го

## ГЛАВА ТРЕТЬЯ

# Дополнительные английские сигналы

**П**ериод между 1714 и 1739 гг. часто рассматривается как время застоя в развитии тактики морской войны. Точнее, это можно отнести к событиям после 1728 г. До этого момента наблюдалась повышенная активность в действиях на море. В связи с Северной войной английский флот регулярно заходил в Балтийское море. На Средиземном море в 1718—1720 гг. велась война с Испанией, тогда как раз и произошло знаменитое сражение у мыса Пассаро. Еще одна короткая война с той же Испанией, сопровождавшаяся блокадой испанских портов в Вест-Индии и неудачной осадой Гибралтара, случилась в 1728 г.

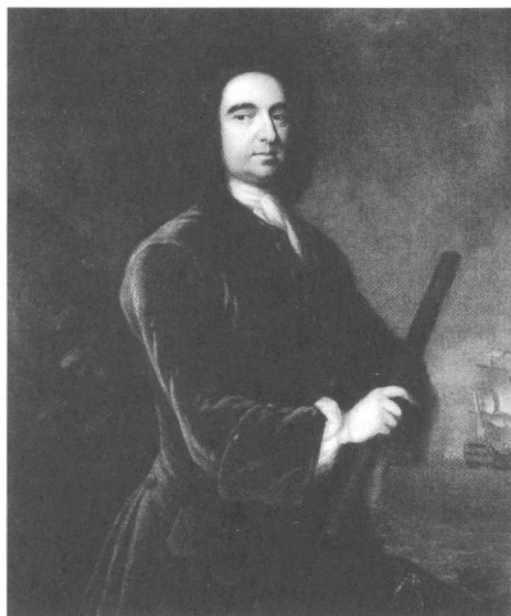
Ни одно из этих событий не привело к существенному пересмотру «Инструкций по навигации и бою», по-видимому, вследствие кратковременности боевых действий. И поэтому за столь немалый промежуток времени для серьезной модернизации системы не набралось достаточно тактического опыта. Тем не менее кое-какая работа по развитию тактики боевых действий на море все же велась.

Главнокомандующие всегда имели возможность издавать дополнительные инструкции и вводить свои сигналы помимо официальных. Однако все эти нововведения применялись только на каком-нибудь конкретном флоте и на определенном морском театре. При каждой смене командования они по большей части отменялись.

Насколько активной была подобная деятельность, сказать трудно. Из записок некоего офицера, опубликованных в 1744 г. при поддержке адмирала Ричарда Лестока, следует: «Наш столь часто применяемый свод сигналов во многих отношениях несовершенен и неэффективен... Наши высокопоставленные морские чины не могут отрицать, что «Инструкции по навигации и бою» могли бы быть улучшены и дополнены. В этом крайне нуждается Королевский флот. Но ничего, кроме добавления нескольких сигналов о преследовании, адмиралом Джоном Норрисом сделано не было».

Дополнительные инструкции о преследовании 1710 г. адмирала Норриса — самые ранние из тех, что сохранились до наших дней. Дополнительные сигналы адмирала Вернона, предложенные им, когда он командовал флотом в Вест-Индии, также имеют большое значение. Таким образом, путем небольших нововведений и осторожного экспе-

Адмирал Эдуард Вернон (1684—1757) — художник Чарльз Филипс



риментирования существующая британская тактическая система получала свежие вливания.

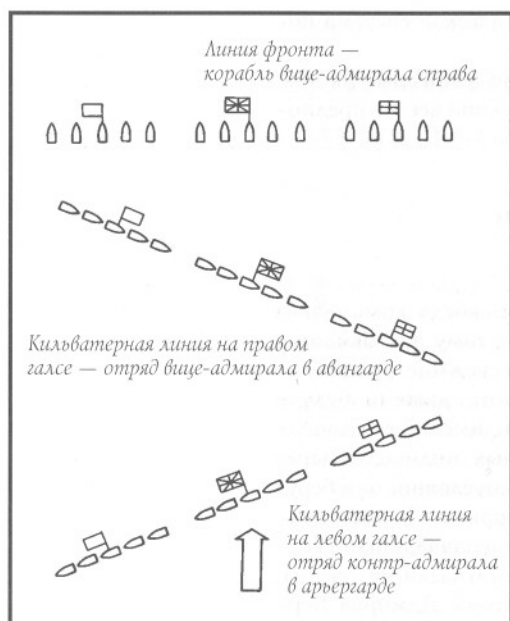
В конце концов Адмиралтейство опубликовало некоторые из них, но многие адмиралы вместо официальных инструкций все же предпочитали временные и местные, но свои собственные.

## Дополнительные боевые инструкции адмирала Вернона

Вернон был высокообразованным человеком и, когда командовал Вест-Индским флотом, в свои 55 лет обладал к тому же завидным здоровьем. Он не только внес много изменений в свод инструкций, но и желал, чтобы они стали общими для всего флота, даже не будучи включенными в издание Адмиралтейства. По-видимому, его дополнения были всего лишь компиляцией различных индивидуальных вставок, оригиналы которых сейчас утрачены. Безусловно, они берут свое начало в инструкциях Рука, Шовелла и Норриса. Их постепенное включение в свод отражало идеи отдельных военачальников, возникающие также постепенно. Стиль, которым они были изложены, полностью соответствовал индивидуальности автора. Адмирал Вернон никогда не избегал предостережений, когда готовил приказы своим капитанам, мудро предвидя их пользу и необходимость. Он критиковал британских моряков за то, что он не видел у них желания изучать тактику. «Наши морские офицеры презирают теорию настолько, что верят только в свою сиюминутную гениальность, не имея ни времени, ни желания заняться ею. Это является большим недостатком, поскольку тактику невозможно заменить решительностью». Хотя Вернон во время своей службы в Вест-Индии и не водил в бой весь флот, он все же внес значительный вклад в развитие британской морской тактики.

Его первая дополнительная инструкция появилась 26 июля 1739 г. во время перехода из Англии. Там говорится, что, если вражеский флот меньше британского, а адмирал хочет выделить из линии несколько своих кораблей, он дает им сигнал желто-белым полосатым флагом, поднимаемым на флагштоке грот-мачты. Корабли, идущие вслед за отделившейся группой, смыкают линию, и если сигнал в этом положении трудно разглядеть, то он должен быть повторен подъемом соответствующего вымпела на вантах. Если же и в этом случае сигнал адмирала не разобран, а сражение уже началось, то отделившиеся корабли должны считать себя резервом при главной эскадре и занять наиболее удобную позицию для оказания помощи любому поврежденному или оказавшемуся в сложном положении под натиском неприятеля кораблю, прежде всего адмиральскому или флагманскому.

Вторая инструкция появилась 8 августа 1739 г. В ней говорится, что адмиральский флаг, поднятый на топе грот-мачты, является сигналом «вступить в ближний бой с противником», а кораблям — «держаться дистанцию в центре линии». Если же сигнал подается каким-либо определенным кораблям, то вместе с ним поднимается их опознавательный вымпел. Оказавшись с подветренной стороны неприятеля, адмирал «поднимает на топе фок-мачты желтый флаг, приказывающий наполнить паруса и выйти на ветер».



Обычное боевое построение

нительных инструкций и сигналов к ... Общим инструкциям». К этому была добавлена новая группа «сигналов при обнаружении кораблей противника ночью» с северо-востока, северо-запада, юго-востока и юго-запада с подтверждающим сигналом от адмирала. Репетирующий корабль должен был дать выстрел из пушки, если прием его сигнала об обнаружении неизвестного корабля не подтверждался адмиралом. При обнаружении более чем одного неизвестного судна, после того как адмирал подтвердит получение этого сигнала, разведывательный корабль подавал сигналы фальшфейерами по числу обнаруженных судов. Также были установлены сигналы адмирала о преследовании неизвестного судна и об отмене этого сигнала. Был определен опознавательный сигнал «при бое с противником ночью», а также сигнал для построения линии баталии, при этом каждому кораблю присваивался свой опознавательный сигнал. Специальный опознавательный сигнал назначался для отдельных кораблей, отделившихся, а затем вновь присоединившихся к эскадре. «Поскольку ночной сигнал из ... Общей инструкции... по причине плохой погоды может оказаться неподходящим для применения, то сигнал для опознания друг друга ночью должен даваться для кораблей с наветра. Огни должны быть подняты там, где они могут быть видны наилучшим образом. Наветренное судно поднимает два огня на одинаковую высоту, а подветренное — три».

Может показаться, что Вернон готовился к проведению ночных операций, которые раньше никогда не проводились даже в родных водах, хотя в Ла-Манше летом продолжительность ночи не превышает четырех часов.

Для нападения на Порто-Белло Вернон издал приказы, составленные по совершенно новому принципу: «Вы должны принять во внимание, что ветер, наиболее нам благоприятствующий, должен привести нас внутрь гавани. Я не изменю мою линию баталии, потребую

На следующий день он представил таблицу сигналов с соответствующими флагами для использования в бою. В ней указывалось также место подъема этих флагов на фор-стеннге, грот-стеннге, бизань-стеннге, а также на гафеле. В таблицу были включены новые сигналы для отдельных кораблей с приказом покинуть линию и вступить в ближний бой с противником. В тот же день он дополнил свой список сигналом о расположении кораблей в линии баталии на расстоянии получили один от другого. Еще один дополнительный сигнал предписывал кораблям сблизиться, чтобы «не потерять компании со своими кораблями ночью». Вернон усовершенствовал систему ночных сигналов, значительно уменьшив количество подаваемых пушечным выстрелом. Сигналы в случае плохой погоды «в условиях нашего плавания, даваемые большим количеством пушек, могут оказаться неподходящими».

По прибытии на Ямайку для захвата Порто-Белло, Вернон издал «несколько допол-

строго ее придерживаться, причем коммодор Браун идет во главе колонны, а все остальные корабли следуют за ним в порядке, соответствующем моему настоящему приказу».

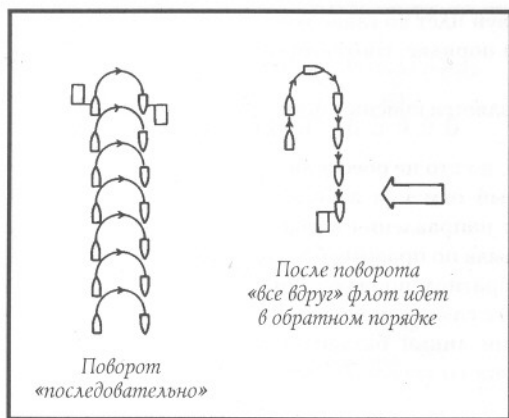
Сигналом для формирования линии баталии является красный флаг на верхушке грот-стенги.

Вернон имел только шесть линейных кораблей, но это не обесценивало радикальный характер его приказа, который отменял зависимость предварительного строя линии баталии от направления ветра. Он отдавал предпочтение построению правого крыла по правому борту. Это не мешало ему построить свою линию в обратном порядке. По приказу «повернуть все вдруг» Вернон стремился с самого начала избежать путаницы и неразберихи при построении линии баталии и обеспечить положение коммодора Чарльза Брауна со своим 70-пучечным линейным кораблем во главе линии.

Такое построение в то время могло бы считаться революционным при той неразберихе, которая возникала между теоретическим и практическим аспектами организации флота. Формально второй флагман всегда считался начальником отряда кораблей, идущего по правому борту всего флота или на правом крыле флота, идущего строем фронта, как это имело бы место в армии на суше с колонной войск в строе уступом вправо. На море второй флагман со своим отрядом кораблей по правому борту всего флота при повороте на правый галс оказывался в авангарде. Формально это определенно предполагает, что если ветер дует в правый борт кораблей флота, идущего строем фронта, то отряд, находящийся с правого борта, должен возглавить поворот на правый галс хотя бы потому, что он на ветру. Если же ветер дует в левый борт, то, очевидно, третий флагман, т.е. начальник левого крыла или отряда, иначе хвоста флота, поведет флот при повороте на левый галс.

Таково формальное положение, которое может стать реальным, когда флот получает сигнал построиться в линию баталии из предварительного свободного строя. Формальная организация может быть также осуществлена на практике при получении флотом сигнала о построении кильватерной линии из беспорядочного расположения кораблей. Но формальная рутина оказывается весьма непрактичной, когда у адмирала не хватает тяжелых кораблей и достаточно опытных подчиненных, способных самостоятельно сформировать авангард и арьергард линии баталии. Это может привести к беспорядку в случае перемены направления ветра или необходимости приводить к ветру на косом к флоту галсе. Приверженность к формальной рутине потребует, кроме того, возложить ответственность за выход в атаку на командиров авангарда и арьергарда.

Несколько позже Вернон издал два приказа в развитие предыдущих. Ими коммодору Брауну поручалось начать атаку Порто-Белло во главе авангарда независимо от того, каким галсом будет идти флот. Инструкции Вернона включали в себя сигналы: «самым наветренным и передовым кораблям первыми менять галс» по сигналу адмиральского флага, поднятого на топе фор-стенги, «концевым и самым подветренным кораблям первыми менять галс» по сигналу адмиральского флага на топе бизань-мачты, «всему флоту поворот все вдруг» по сигналу адмиральским флагом на топах фок- и бизань-мачт. В боевых инструкциях Вернона первые два сигнала репетуются как «авангарду поворачивать первым» и «контр-адмиралу флота поворачивать



### Поворот «все вдруг»

рого флагмана (обычно это авангард) ведет флот правым галсом, а последний корабль третьего флагмана (обычно это арьергард) ведет флот левым галсом.

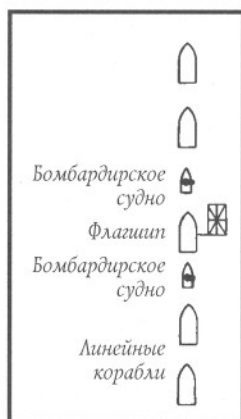
«Когда я даю сигнал в линии баталии первым поворачивать авангарду для того, чтобы отнять ветер у неприятеля, то все корабли поворачивают в струе головного корабля, не теряя дистанции. Но если я меняю курс с целью вступить в бой с неприятелем, я даю сигнал арьергарду флота ворочать первыми и каждый корабль должен идти как можно быстрее за своим мателотом для того, чтобы скорее построиться в линию с наименьшей потерей дистанции», — писал Вернон.

Это совершенно понятное различие. Ворочать авангарду первым — значит идти последовательно, так что авангард им и остается, хотя и на обратном курсе. Но если Вернон хотел вести бой с противником на контркурсах, то он обозначил свое намерение сигналом арьергарду ворочать первыми. «*Princess Amelia* (головной корабль второго флагмана — Чальмера Огла) идет по правому борту, а *Suffolk* (хвостовой корабль третьего флагмана — коммодора Лестока) на левом галсе, и, если я окажусь в необходимости, ввиду различных маневров противника, изменить наш ордер баталии и оставить тех, кто нынче назначен вести корабли на правом галсе, сохранять через поворот оверштаг этот курс: тех же, кто ведет флот на левом галсе, сделать то же самое, как того требует служба, по моему сигналу на изменение галса подъемом голландского флага на флагштоке под адмиральским флагом. Это обычный сигнал для поворота флота на другой курс».

Вернон поместил четыре 80-пушечных корабля в авангард своей линии. По-видимому, это являлось развитием идеи иметь авангардную эскадру, ведущую флот в любое сражение, даже будучи на левом галсе. В этом построении отражено также высокое доверие вице-адмиралу Оглу.

Вернон придавал большое значение разработке системы сигналов. Днем, если позволяла погода, адмирал практиковал построение эскадры в линию баталии, тренируя молодых офицеров. Он также выступал против «беспорядочной пальбы, которая служит лишь ободрению неприятеля вместо того, чтобы подавлять его дух». «Пушки должны быть тщательно нацелены при поддержании строгой дисциплины огня». Большие надежды он возлагал на брандеры и разработал детальные сигналы и приказы для их капитанов. Вернон стремился к

### Бомбардирские суда в боевой линии



тактическому использованию бомбардирских судов в морских операциях (в отличие от бомбардировок побережья). Их капитанам предлагалось снизить угол возвышения их гаубиц и больших мортир «до угла, который вы найдете нужным для повреждения мачт и рангоута вражеских кораблей. Это может принести большую пользу нашим действиям». В бою бомбардирский корабль должен находиться между его флагманским кораблем и передним мателотом. Второе же бомбардирское судно должно идти за кормой флагманского корабля. Вернон считал, что вместо употребления абордажных крючьев и ядер, для повреждения рангоута флагманских кораблей вражеского флота лучше применять бомбардирские суда.

Он был новатором в тактике, остроумным человеком широких взглядов, а также слыл строгим командиром, но доверял своим офицерам и не был надменным и скрытным.

В своем письме к герцогу Ньюкаслу (Newcastle) в 1739 г. сразу же после отплытия из Портсмута в Вест-Индию он привел тактическую схему создания для своих превосходящих по силе противника кораблей, т.н. «резервного отряда». «Я объяснил «им» более подробно в устных приказах, которые я дал вчера, собрав всех капитанов на совещание, на котором я советовался с ними». Далее он писал: «Это делалось потому, что я знал об опытности своих капитанов и доверял их ре-

Страница из «Инструкций» Джона Миллена

Place	A	Sig	G	P	Significa
Foretop m <sup>h</sup> down <sup>d</sup> on Backfly	4	.	.	.	21 V. of Red to tack & gain Wind
Flag Staff Mix <sup>d</sup> top m <sup>h</sup> pend <sup>d</sup> und	5	.	.	.	22 R. A. of Enemy
top m <sup>h</sup> head w <sup>o</sup> before Wind	8	.	.	.	22 Con <sup>d</sup> post & S <sup>t</sup> Staff to Clap by Wind on Starboard Tack
Drak	11	.	.	.	23 All Flag St <sup>o</sup> uncle in f Adm <sup>l</sup> Wake
Fore top m <sup>h</sup> head	13	.	.	.	23 For Battle
Shrouds	4	O	.	.	16 All Cap <sup>l</sup> Ad <sup>l</sup> Sign <sup>l</sup> a West Ensign
Mizen top m <sup>h</sup> head before Wind	9	.	.	.	4 Bring to Starboard Tack
Shrouds Part Ships Signal	16	IS	.	.	6 Part Ship to Chase to Wind
Ensign Staff a Red Pend <sup>d</sup> over it	26	.	.	.	7 To Exercise of Arms & Gr <sup>o</sup> Guns

Place	A	Sig	G	P	Significa
Main-top m <sup>h</sup> head	3	.	.	.	21 A. of Sq <sup>l</sup> to Tack & gain
Foretop m <sup>h</sup> down <sup>d</sup> Backfly	4	.	.	.	21 V. A. of the Wind of
Flag Staff Mix <sup>d</sup> top m <sup>h</sup> pend <sup>d</sup> und	5	.	.	.	22 R. A. of the Enemy
Ensign Staff	12	F	.	.	23 Con <sup>d</sup> post to make more Sail
Mizen Peak	14	.	.	.	23 All Frig. to come und <sup>d</sup> Ad <sup>l</sup> Stem
Flag Staff Foretop m <sup>h</sup> head	28	.	.	.	26 Give over Chase
Mizen Shrouds	5	O	.	.	17 Com <sup>d</sup> Post & all his Captains

**INSTRUCTIONS** p. 25-6.

- 19 Ad<sup>l</sup> having Wind Van to Reer with Enemy Van & engage
- 20 Guns not to Fire till within Blank & Bat over our Ships
- 21 Part of one till Main Body are Disabled or Run
- 22 West Jack or Ensign Ship in distress next to assist
- 23 Ad<sup>l</sup> usual Sig<sup>l</sup> distress Fleet to go between him & the Enemy
- 24 Ships not to go out Line without leave next to Close it Command
- 25 Flag may go on any Ship of his Squad if his is disabled
- 26 Enemy Runs y<sup>e</sup> Fleet to Chase 2 Fore Chase Guns &c.
- 27 Ad<sup>l</sup> would have a Flag Cut or Slip that Flags Signal to Tack &c.
- 28 Fleet in Line Ad<sup>l</sup> Sig<sup>l</sup> rep<sup>d</sup> by all Flags between Adm<sup>l</sup> &
- 29 Division to whom Signal is made

Place	A	Sig	G	P	Significa
Mizen Peak under Flag	3	.	.	.	21 Com <sup>d</sup> Post & Sq <sup>l</sup> to tack & gain Wind of
Foretop m <sup>h</sup> down <sup>d</sup> on Backfly	4	.	.	.	22 R. A. of Enemy
Flag Staff Mix <sup>d</sup> top m <sup>h</sup> pend <sup>d</sup> und	5	.	.	.	22 Con <sup>d</sup> post & S <sup>t</sup> Staff to Clap by Wind on Starboard Tack
Mizen Peak	6	.	.	.	23 All Flag St <sup>o</sup> uncle in f Adm <sup>l</sup> Wake
Mizen Peak and Sign <sup>l</sup> Line	8	.	.	.	22 Ships to seaw <sup>o</sup> to get into Ad <sup>l</sup> Wake
Mizen top m <sup>h</sup> w <sup>o</sup> before Wind	9	.	.	.	22 Con <sup>d</sup> Post to make more Sail
Ensign Staff	12	.	.	.	23 Con <sup>d</sup> Post to make more Sail
Shrouds	6	O	.	.	17 To bring to on Larboard Tack
Mizen top m <sup>h</sup> w <sup>o</sup> before Wind	9	.	.	.	4 To bring to on Larboard Tack
Shrouds Part Ships Sig <sup>l</sup>	16	IS	.	.	6 Part Ships Chase to seaw <sup>o</sup> Cut or Slip

Place	A	Sig	G	P	Significa
Main top m <sup>h</sup> head Union und <sup>d</sup>	1	.	.	.	1 All Ships to come near y <sup>e</sup> Ad <sup>l</sup> before night to prevent losing Com <sup>d</sup>
D <sup>r</sup> & Yellow Pendant over it in f	2	.	.	.	To quit y <sup>e</sup> Station before Morning
Mizen top m <sup>h</sup> Union at Miz. top m <sup>h</sup>	1	.	.	.	W <sup>o</sup> to Leew <sup>o</sup> Ensign to come to close Ensign
and a Blue Pendant in f	1	.	.	.	For Part Ship to keep near y <sup>e</sup> Rear
Mizen Peak und <sup>d</sup> Line Battle Sig <sup>l</sup>	1	.	.	.	Each Ship to keep 1/2 Mile distant
Mizen top m <sup>h</sup> w <sup>o</sup> Sail by w <sup>o</sup> in f	15	.	.	.	23 To brace y <sup>e</sup> h <sup>o</sup> S <sup>t</sup> Mast y <sup>e</sup> R <sup>o</sup> m <sup>h</sup> Staff
Foretop m <sup>h</sup> head	16	F	.	.	23 To fill & hand on y <sup>e</sup> Van fill first
Main top m <sup>h</sup> w <sup>o</sup> m <sup>h</sup> a line of Batt.	18	.	.	.	24 Sh <sup>o</sup> to Van to hoist low for overhaul up
Mizen Peak	14	.	.	.	24 Same Sail y <sup>e</sup> Ad <sup>l</sup> does
Green Wood	12	.	.	.	Flag ahead to keep 2 Leagues
Yellow Pend <sup>d</sup>	12	.	.	.	Ships to be ready to under

RANGE OF CANON	Weight	Feet	Pieces	POUNDS	METAL
S. Julien says that a Ball thrown 600 paces goes 9.10.12.13.14.15.16.17.18.19.20.21.22.23.24.25.26.27.28.29.30.31.32.33.34.35.36.37.38.39.40.41.42.43.44.45.46.47.48.49.50.51.52.53.54.55.56.57.58.59.60.61.62.63.64.65.66.67.68.69.70.71.72.73.74.75.76.77.78.79.80.81.82.83.84.85.86.87.88.89.90.91.92.93.94.95.96.97.98.99.100.101.102.103.104.105.106.107.108.109.110.111.112.113.114.115.116.117.118.119.120.121.122.123.124.125.126.127.128.129.130.131.132.133.134.135.136.137.138.139.140.141.142.143.144.145.146.147.148.149.150.151.152.153.154.155.156.157.158.159.160.161.162.163.164.165.166.167.168.169.170.171.172.173.174.175.176.177.178.179.180.181.182.183.184.185.186.187.188.189.190.191.192.193.194.195.196.197.198.199.200.	33 L	600	8000	1000	1000
Chambers fix of Ball 50	12	450	5000	1000	1000
D. Halley's estimate of Ball 8	400	1500			
for the utmost range	2	150	1500		
Powder about 1/2 Ball in 50 or 60					
Decreased to 1/3 weight					

шительности. Это было моей главной опорой в исполнении повелений Его Величества». Поэтому он был готов дать капитанам свободу инициативы, что видно по заключительным словам его инструкции о резервном отряде. «Если вы не будете в состоянии различить такие сигналы сквозь клубы порохового дыма, я принципиально обращаюсь к вашей мудрости и решительности, когда такая служба предоставлена вашему исполнению».

## Сигнальная книга Миллена

В 1748 г., спустя тридцать четыре года после Гринвуда, Джон Миллен опубликовал «Сигналы для Королевского флота и судов конвоя» — инструкции по бою навигации и т.д. Миллен — издатель и книготорговец — опубликовал большое количество материалов не только по морскому и военному делу, но и по нумизматике, карточным играм, математике, архитектуре.

В его книге сигналам отведена первая часть, занимающая восемь страниц из двадцати двух. Размер книги — 17,5 × 10 см, а толщина — меньше, чем у книги Гринвуда. Это прекрасная книга, спутник офицера в карманном формате. Стоила она 5 шиллингов, а в совместном переплете с «Монетами, весовыми единицами и мерами всех наций» — 8 шиллингов.

Сигналы были скомпонованы по совершенно новой системе. 2, 3 или 4 флага изображались вверху каждой страницы. Флаги имели сплошную нумерацию, начиная с Королевского штандарта (в случае использования его как сигнального), получившего номер 1. В середине и в нижней части каждой страницы номер флага был отпечатан слева. Напротив него были указаны места, на которых данный флаг следует поднимать. Помимо указания места подъема флага имелись четыре колонки: для номера статьи, класса сигнала, количества пушечных выстрелов для этого сигнала, номера страницы, на которой данный сигнал помещен в «Инструкциях по навигации и бою».

И, наконец, в правой части страницы шла колонка с разъяснением значения сигнала. Сам факт того, что Миллен пронумеровал флаги и снабдил их геральдическим ключом, указывает на то, что это был путь к цифровой системе, которая не была официально принята еще полстолетия.

Одним из важнейших нововведений Миллена была классификация сигналов по четырем главным рубрикам: боевые сигналы, сигналы для брандеров, для офицеров и по мореходству. Он также ввел и новую рубрику: дополнительные сигналы. Эти сигналы, разумеется, не имеют отсылки к статьям или страницам, а относятся к тем, которые применял Вернон. В книгу Миллена включены ночные сигналы Вернона, а также два сигнала, которые, впрочем, не упоминались Верноном, но наверняка применялись адмиралом сэром Уильямом Роули (Rowley), когда он наследовал Мэтьюзу в командовании на Средиземном море. Также Миллен включил четыре сигнала, помеченные как гринвудские, взятые из его книги, а также сигналы Норриса об организации преследования.

Как и книга Гринвуда, книга Миллена была предназначена для быстрого чтения сигналов, а не для их подачи. Так же, как и у Гринвуда,

она не дает ответ, являются ли сигналы или хотя бы инструкции, к которым они относятся, секретными. Также ничего не говорится о других инструкциях, которые не предполагают наличия специального сигнала.

## Бой у Тулона

Морской бой у Тулона 11 февраля 1744 г. являл собой величайший образец тактической неразберихи в истории британского флота. Никогда еще Адмиралтейство не сводило вместе двух столь ненавидевших друг друга офицеров, как адмирал Томас Мэтьюз и его второй флагман вице-адмирал Ричард Лесток. Надменность одного спровоцировала ответные действия второго. Никогда еще так много капитанов, храбрых и опытных людей, не действовало в согласии с правилами, приведшими к столь плачевным результатам. Ни разу до этого результаты сражения не разбирались в столь многих военных судах. И никогда еще такое большое количество морских офицеров не загубило временно или навсегда свою карьеру. Никогда еще столь очевидный проступок не сопровождался таким количеством подлогов, лжи и всяческих извращений. Никогда еще злоба не пылала так яростно.

Адмирал Мэтьюз был способным командиром; старался быть твердым и справедливым. Ему сопутствовала удача при выполнении многих трудных задач в Средиземном море и это с небольшими силами при нехватке личного состава и оснащения. В день сражения ему было 67 лет, и он страдал от цистита. Изнуренный службой и раздраженный жалобами со стороны Адмиралтейства, он крепко держался за свою начальственную должность, пока, как он говорил, «не закончится эта сумятица».

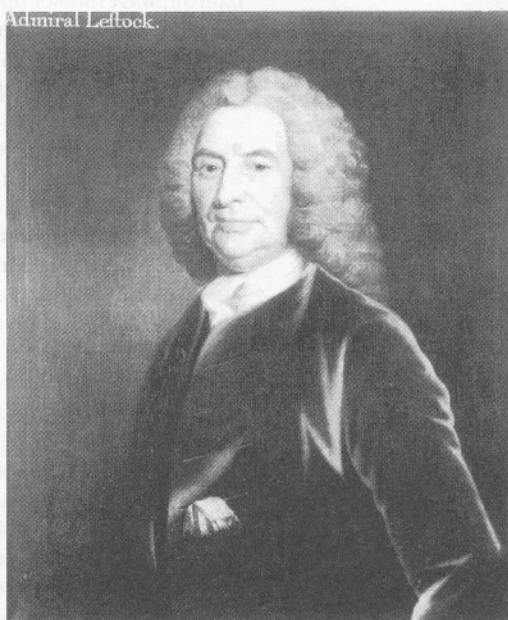
Лесток — его преемник — в свои 64 года считался очень опытным офицером. Контр-адмирал Уильям Раули — третий флагман — достиг 55 лет. Это тоже был достаточно опытный командир. Когда он принял командование, то сразу же ввел свой сигнал, которого у Мэтьюза не было.

С 1729 г. Англия находилась в состоянии войны с Испанией. Средиземноморский флот Мэтьюза блокировал испанскую эскадру, довольно длительное время укрывавшуюся в



Адмирал Томас Мэтьюз (1676—1751) — художник Клод Арнульфи

Адмирал Ричард Лесток (1679—1746) — художник Уолластон





Адмирал сэр Уильям Раули (1690–1768) — художник не известен

англичане откроют огонь по французским кораблям, он отдал бы приказ испанским кораблям вступить в сражение.

Де Кур планировал атаковать английскую эскадру в Йерской бухте. И вот при легком северном бризе 8 февраля 1744 г. объединенный франко-испанский флот попытался выйти из Тулона. Однако ветер не благоприятствовал продвижению на восток в Йерскую бухту. На следующий день испанские корабли еще оставались вблизи берега, и хотя слабый ветер немного отошел от севера к западу, де Кур упустил шанс запереть английский флот в бухте.

Ветер постепенно отошел к юго-западу, препятствуя Мэтьюзу выйти из Йерской бухты, поскольку в этом месте существовало сильное течение. Наконец, 10 февраля де Кур со своим флотом отошел от берега и при легком северо-западном бризе построил кильватерную линию кораблей в направлении на юг. Англичане находились в пределах видимости под ветром. Это было важно, поскольку де Кур, по-видимому, дал понять испанскому коммодору дону Хуану Хозе Наварро (Navarro), что он не позволяет испанским кораблям вступать в бой с подветра.

Французская линия состояла из 16 кораблей, причем сам де Кур шел на 14-м по порядку 74-пушечном корабле *Terrible*. Его мателотами были 74- и 50-пушечный корабли. Во французской эскадре самыми сильными были пять 74-пушечных кораблей. В объединенном флоте флагманский корабль де Кура оказался в центре линии. Испанская эскадра состояла из 12 более слабых кораблей за исключением концевой 80-пушечного и флагманского корабля Наварро — колоссального 114-пушечного *Real Felipe*. Он шел шестым в испанской и двадцать вторым в союзнической линии.

нейтральном порту Тулон. Ожидалось, что Франция окажет помощь Испании и вмешается в военные действия. У Мэтьюза был приказ атаковать французские корабли, если те попытаются выйти в море вместе с испанцами. От него также требовалось предотвратить вторжение испанских войск на территорию британских союзников в Италии, действуя совместно с союзническими сухопутными силами. Кроме этого, он должен был защищать английские деловые интересы вообще и торговые суда в частности, особенно в Вильфранше, и при этом захватывать испанские торговые суда. Для наблюдения за Тулоном он расположил свои корабли на якоре в Йерской бухте в виду французского берега.

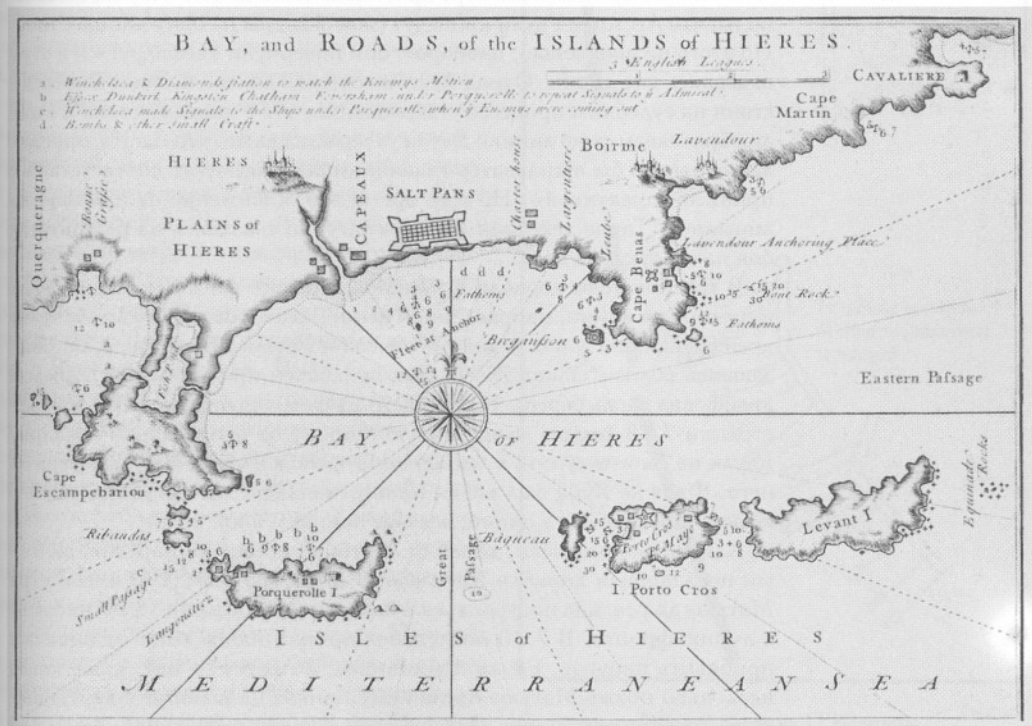
В тулонской гавани со своими кораблями находился 80-летний адмирал Ла Брюйер де Кур (de Court), имевший четко определенную задачу. Он должен был выйти в море с французскими и испанскими кораблями под своим общим командованием. Ему следовало прорвать британскую блокаду с боем, но при этом не открывать огонь первым. Как только

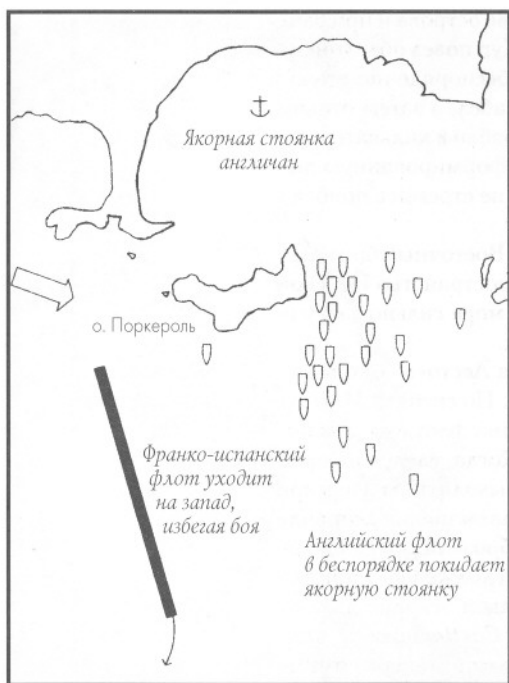
Около полудня, обойдя с востока Поркерольские острова и при благоприятном западно-северо-западном бризе де Кур повел объединенный франко-испанский флот в строе фронта на беспорядочно стоявшие английские корабли. Бриз тем временем ослабел, а затем отошел к востоку, и тогда де Кур, снова построив свои корабли в кильватерную линию, двинулся на юг на левом галсе. Хорошо сформированную линию баталии он вел на небольшой скорости, явно не стремясь приблизить начало боя, но и не пытаясь его избежать.

Флот Мэтьюза все еще пребывал в беспорядке. Восточный бриз, однако, помог ему все же покинуть ограниченное пространство Йерской бухты в западном направлении. Но волнение на море сильно затруднило формирование кильватерной линии баталии.

В соответствии с принятой практикой, эскадра Лестока составляла авангард при старшинстве по отношению к Раули. По сигналу Мэтьюза эскадра Лестока должна была возглавить линию флота на правом галсе, в то время как Раули оставался на левом. Когда, следуя на правом галсе при западном ветре, корабли стали выходить из Йерской бухты, эскадра Лестока повела флот. Его флагманский корабль *Revenge* шел во главе линии. Но при восточном бризе перешел на левый галс. Это означало, что не только отряд Раули должен выдвинуться вперед, но и то, что порядок кораблей в каждой эскадре должен смениться на обратный. Таким образом, *Stirling Castle*, прежде шедший концевым в отряде Раули, а значит, и всего флота, теперь возглавил линию англичан. И наоборот, корабль Лестока *Revenge* оказался самым последним в строю. Неудивительно, что при слабом ветре и сильно волнении флот снова пришел в беспорядок.

Карта Йерской бухты





Сражение у Тулона.  
Первая фаза

нием избежать прямого контакта с английским флотом. В 18 час. 30 мин. наступила темнота, и Мэтьюз дал ночной сигнал всему флоту лечь на правый галс, взяв курс приблизительно на юг. Он рассчитывал на то, что Лесток и Раули приведут свои эскадры на одну линию с ним. Но этого не произошло; наоборот, они повернули «все вдруг» и к утру оказались вне линии. Отряд Лестока остался далеко позади. Впоследствии на судебном процессе утверждалось, что отряды Лестока и Раули образовали свою линию. Раули утверждал даже, что Лесток определенно вышел бы в кильватер главнокомандующему «в соответствии с принятой практикой». Но в то время это объяснение не приняли во внимание. Такие действия Лестока пагубно сказались на результатах боя на следующий день.

В течение ночи корабли франко-испанского флота дрейфовали на юго-запад в линии, направленной на юг, со скоростью большей, чем у дрейфующих на запад эскадр Мэтьюза и Раули. Отряд Лестока, оказавшись вблизи залива Жьен, был подхвачен приливным течением и дрейфовал вдоль берега. На рассвете 11 февраля он находился на расстоянии 7—8 миль в наветренную сторону от центральной эскадры. Раули не смог вступить в линию с Мэтьюзом и тоже был с наветра от него. Флот де Кура был виден на юго-западе и шел на левом галсе с малой парусностью в линии, все еще направленной на юг.

Как только рассвело, корабли Лестока прибавили парусов; за ними последовали корабли Мэтьюза, а затем и Раули. В 6 часов утра Мэтьюз дал сигнал построиться в кильватерную линию, а в 7 часов — в линию фронта. В 7:30 последовал приказ обоим вице-адмиралам прибавить парусов. Раули подчинился, а Лесток — нет, даже когда несколько позже Мэтьюз послал ему приказ на шлюпке с лейтенантом. Другого лейтенанта Мэтьюз посылает с приказом концевым ко-

По-видимому, этот печальный опыт впоследствии, когда он стал командующим флотом, научил Раули применять дополнительный сигнал Вернона: «тому же самому кораблю при переходе на другой галс продолжать возглавлять флот».

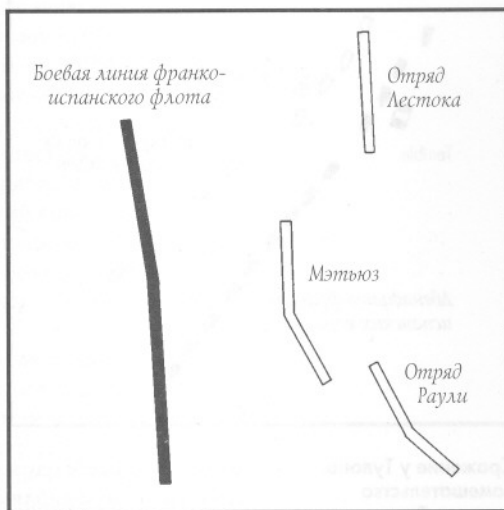
Де Кур вел хорошо сформированную линию. И каковы бы ни были его намерения, инициатива принадлежала ему. Он мог как принять бой, так и уклониться от него. Около трех часов пополудни Мэтьюз, опасаясь, что франко-испанский флот уйдет от него, поднял сигнал перестроиться в линию фронта. Результат оказался разочаровывающим. Хотя ему и удалось подвести свой центр на расстояние четырех миль к противнику, отряд Раули все же остался на расстоянии пяти миль на ветре от французов, а эскадра Лестока растянулась далеко за их кормой с наветренной стороны. Головной корабль Лестока был теперь в трех милях к северо-востоку от концевой корабля эскадры Мэтьюза. При приближении последнего де Кур повернул свои корабли прочь на юго-запад с явным намерением

раблям центральной эскадры уменьшить интервалы. В ответ Лесток не только не проявил намерения выполнить приказ, но напротив — убавил парусов. Раули же, полагая, что Лесток все же прибавит парусов, помедлил с выходом на свое место в строю и оказался еще дальше к востоку с наветра от центра. Примерно в полвосьмого утра Мэтьюз сигналом требует образовать боевую кильватерную линию и сохранять ее до окончания ожидаемого сражения.

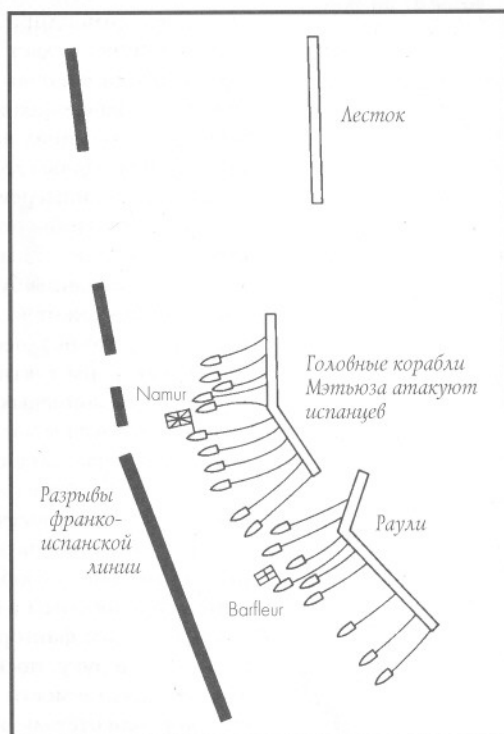
Тем временем де Кур медленно двигался на юг, легко обгоняя Мэтьюза. Когда последний убавил парусов, чтобы позволить концевым кораблям сблизиться с центром, де Кур тоже убавил, тем не менее продолжая двигаться быстрее англичан. А когда корабли Мэтьюза прибавили парусов, франко-испанцы сделали то же самое. Как только англичане начинали приближаться, союзники прибавляли парусов и отходили, сохраняя прежнюю дистанцию в три мили. Корабли де Кура имели очищенные днища и поэтому хорошо управлялись. Это позволяло ему избегать непосредственного контакта с Мэтьюзом и не давало возможности последнему поставить свою линию авангарда к авангарду и центр к центру для начала боя.

Мэтьюз все происходящее хорошо понимал и примерно в 11 утра поднял сигнал вступить в бой, однако через четверть часа отменил его. Свое решение он мотивировал тем, что в данном случае, следуя принятой тактике, невозможно начать ближний бой, не имея свой и вражеский авангард на траверзе друг друга, т. е. не приведя их на один уровень. Раули все еще находился в двух с половиной милях к востоку и на ветру от авангарда союзнического флота, при этом головные корабли его отряда были еще дальше с наветра. Более того, они не сравнялись еще с головными кораблями в линии неприятеля. Было похоже, что, даже форсируя паруса, он не сможет продвинуть свои корабли достаточно вперед, чтобы, повернув на правый галс, атаковать авангард франко-испанцев, выстроив свои корабли попарно с кораблями неприятеля. Даже сближение изогнутой линией не сулило ему особых шансов: в соревновании парусов французы все равно выиграют.

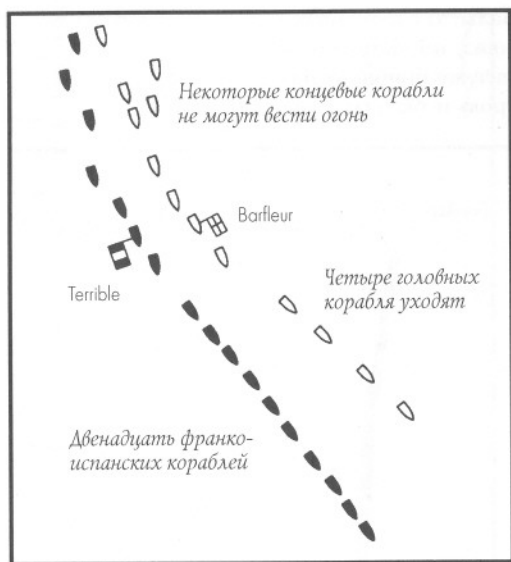
Собственно центральная эскадра Мэтьюза находилась в значительно лучшем порядке, но все же за две мили к ветру от противника и на траверзе концевых кораблей центральной



Сражение у Тулона, на закате 10 февраля



Сражение у Тулона, полдень 11 февраля



**Сражение у Тулона, замешательство в отряде Раули**

абсолютно необходимым для службы Его Величества вступить в бой с теми своими кораблями, которые я смогу собрать, даже если они находятся в таком беспорядочном строю, прежде чем прибудет эскадра из Бреста, которая, по всем моим сведениям, вскоре ожидается». Это звучало как честное признание решительного и предусмотрительного морского командира. С таким настроением примерно в полдень Мэтьюз снова отдает приказ вступить в бой. Он поворачивает свой флагманский корабль на правый галс и ведет за собой всю эскадру в порядке, больше похожем на строй фронта, чем на кильватерную линию. Он напоминал прямой угол, направленный вершиной в сторону противника. Целью для атаки Мэтьюз избрал идущую в хвосте испанскую эскадру, намереваясь по возможности заставить французов убавить паруса, чтобы помочь испанцам и таким образом «ввязаться в общее сражение». Позже Мэтьюз объяснял: «Если французы продолжат отход, испанцы будут обречены, так как отряд Лестока все же догонит и уничтожит их». Это выглядело так, как если бы ему удалось сделать то, что позднее будет считаться одной из самых эффективных и опасных форм тактического сближения с противником: сосредоточение сил на концевых кораблях неприятеля.

Мэтьюз рассчитывал на дезорганизацию в линии испанских кораблей. Де Кур оказался слишком ловким для своих союзников, которые не могли с такой же быстротой прибавлять или убавлять парусов, как французы. Такая выучка неизменно «удивляла и восхищала» англичан. Испанцы теперь отставали и шли вразброд. В их строю между вторым и третьим кораблем образовался разрыв в полмили, а между седьмым и восьмым в одну и три четверти мили. Неизвестно, было ли это решающим фактором в планах Мэтьюза, но отставание испанцев было ему на руку, поскольку их концевые корабли должны были оказаться в досягаемости Лестока. Тем более что эти несчастные испанские корабли отстали от французов настолько, что те уже не смогли бы им помочь, даже если бы де Кур решил лечь на обратный галс и обойти английский авангард.

вражеской эскадры. Отряд Лестока шел далеко-далеко сзади — его головной корабль находился примерно в трех милях от ближайшего к нему замыкающего корабля противника.

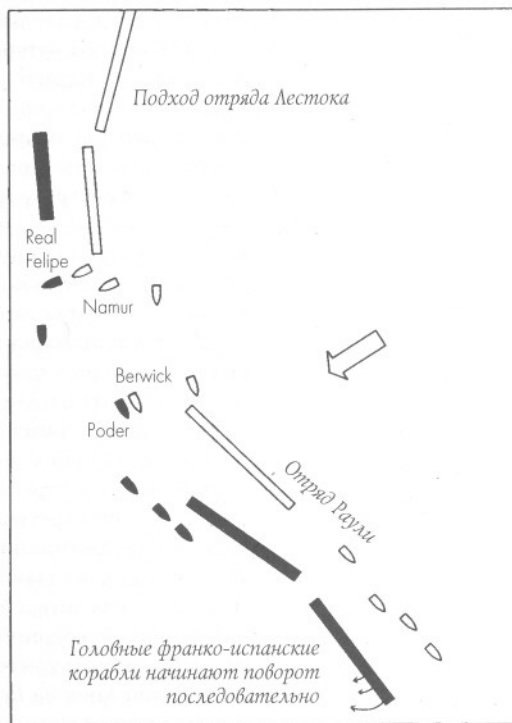
Теперь Мэтьюз начал волноваться. Чем дальше он уходил к югу от французского побережья, тем больше рисковал упустить транспорт с испанскими войсками, шедший из Барселоны в Специю. К тому же он получил сведения о том, что 26 января французский флот вышел из Бреста в море. Ожидалось, что этот флот пройдет в Средиземное море и соединится с флотом де Кура. Соединение с флотом из Бреста давало бы де Куре огромное превосходство над Мэтьюзом. Последний понимал это и стремился как можно скорее вступить в бой. Единственной возможностью этого было нападение на те корабли союзнического флота, которые он сможет настичь в ближайшее время. «Считаю

Мэтьюз принимает решение и поднимает сигнал вступить в бой, держа в то же время сигнал «встать в кильватер». Он прокричал капитану своего заднего мателота *Marlborough*, что он сам будет сражаться с испанским кораблем *Real Felipe*. На это у него было три причины. Первая: *Real Felipe* находился в это время на его правом крамболе на расстоянии приблизительно 2,5 мили так, что он мог, если хотел поскорее вступить в бой, спуститься по ветру курсом на SWW. Вторая: в соответствии с традицией его флагманский корабль должен был схватиться с флагманом противника. А поскольку добраться до флагманского корабля де Кура *Terrible* он не мог, то естественно, противником становился *Real Felipe* — флагманский корабль испанской эскадры. Третья: из чисто практических соображений сражаться с *Real Felipe* при его исключительной артиллерийской мощи лучше было бы сильнейшим английским кораблям в линии Мэтьюза, а это были его адмиральский корабль и мателоты *Norfolk* (80 пушек) и *Marlborough* (90 пушек).

Все это было очевидно Мэтьюзу тогда так же, как и нам сейчас. И хотя он решил принять бой не по правилам, тем не менее продолжал держать сигнал «построиться в кильватерную линию». Командиры с удивлением наблюдали за маневрами своего адмирала, устремившегося на противника и увлекшего за собой большую часть эскадры строем, больше напоминавшим линию фронта. Но, однако, два продолжавших держаться сигнала, рассматриваемых заодно, заставляли думать, что он стремится вступить в бой более или менее в кильватерной линии, слегка выгнутой на правый борт, как будто он хотел тем самым скорее «достать» неприятеля. При сближении в соответствии с таким сигналом для английского флота представлялась наилучшая возможность сразиться с противником по схеме авангард с авангардом, центр с центром и арьергард с арьергардом. Но вследствие разницы скорости хода англичан и французов это было невозможно. Возможное вмешательство французской эскадры, по-видимому, не волновало британских капитанов. Единственно, что их беспокоило, так только то, что их адмирал спускался на противника в линии, которая еще не была построена в кильватер, и его авангард еще не поравнялся с авангардом противника, а центр и арьергард и подавно.

Возник тактический беспорядок: Раули на *Barfleur*, не знавший о намерениях Мэтьюза относительно авангарда, внезапно устремился со своими мателотами на *Terrible*, а за ними двинулись и все остальные корабли его отряда, шедшие позади. Что оставалось делать четырем передовым кораблям английского авангарда? В соответствии со статьей 19 «Боевых инструкций» они должны были вступить в бой с двенадцатью передовыми кораблями вражеской линии, теперь растянувшейся на четыре мили. Сделать это было трудно и опас-

Сражение у Тулона,  
положение на 16 часов  
11 февраля



но. Согласно дополнительной боевой инструкции Мэтьюза они должны были держать ту же дистанцию друг от друга «как корабли, идущие вслед за адмиралом», т.е. его мателоты. И что же случилось? 80-пушечный *Chichester*, шедший вторым за *Barfleur*, подчинился этой дополнительной инструкции и завязал бой со слабым 50-пушечным французским кораблем *Diamant*. Капитаны трех передовых кораблей устремились на находящегося примерно в миле противника. Затем собрались в линию и пошли по ветру, полагая, что их задача в данных обстоятельствах — воспрепятствовать французскому авангарду повернуть и обойти оставшуюся часть английского авангарда и центра. За эту свою инициативу они впоследствии были преданы военному суду и уволены со службы, так же как и командир *Chichester*.

Тем временем корабли французского авангарда оставались вне сражения и вскоре, после небольшой перестрелки с кораблями Раули, последовали за *Terrible*, его мателотами и остальными кораблями французской эскадры. Эти концевые французские корабли несколько увалились в подветренную сторону и легко обошли своих английских противников. В конце отряда Раули на *Barfleur* и два его мателота вместе с еще двумя 50-пушечными кораблями наконец сошлись с двумя французскими кораблями. Потом в бой вступил и подошедший испанский авангард, но ничего «существенного не произошло».

В центре Мэтьюз со своими мателотами и двумя кораблями, шедшими перед ними, вели ближний бой с пятью испанскими оппонентами, жестоко повредив 60-пушечный *Poder* и выбив два мателота Наварро из линии баталии. Пятый корабль испанцев прибавил парусов и попытался соединиться с остальным флотом. *Real Felipe*, хотя и сильно пострадавший, сражался отчаянно и нанес тяжелые повреждения двум английским кораблям *Namur* и *Marlborough*. При беспорядочно валившемся под ветер противнике для англичан появилась блестящая возможность надавить на него и захватить кого-либо в плен. Однако никто из командиров не был готов пойти под ветер адмиралу, который все еще держал сигнал «построиться в кильватерную колонну». Оставшиеся четыре корабля английского центра могли бы также присоединиться к обстрелу *Real Felipe* (лишь один из них смог открыть огонь, другие же оставались вне боя, как и пять испанских кораблей, которые все еще не вступили в действие). Также и корабли британского центра еще не задействованные, имели возможность сконцентрировать свои усилия на приближающихся испанских кораблях. Они видели, что отряд Лестока подходил к ним на помощь. Но кроме *Dorsetshire*, все они оказались бесполезными, держась с наветра и делая лишь слабые попытки вступить в бой с испанцами на дальней дистанции.

Было четыре часа пополудни, когда Лесток подошел со своим отрядом, и его головные корабли открыли с большого расстояния огонь по двум концевым кораблям испанцев. Флагманский корабль Лестока — *Neptune* — шел третьим, делая редкие выстрелы по отходящим испанцам. Он не предпринимал никаких попыток сблизиться и отрезать их. Наоборот, он вел свой отряд прямо по ветру и полностью упустил возможность вступить в бой. Головные французские корабли шли четкой кильватерной колонной впереди английского авангарда примерно в миле под ветром у него.

Капитан Хоок на *Berwick*, шедший вторым за кормой *Barfleur*, был весьма активен в этом бою. Когда сильно пострадавший *Poder*, подняв

все оставшиеся паруса, вышел из боя вокруг *Real Felipe* с намерением присоединиться к французской эскадре, Хоок бросился на него и после двухчасового боя заставил сдаться. Это был единственный захваченный в тот день англичанами корабль. Между *Poder* и *Real Felipe* образовался разрыв в полторы мили. Мэтьюз попытался атаковать испанский флагманский корабль брандером. Но тот не был поддержан кораблями, идущими за *Namur*, и был взорван испанцами всего лишь в нескольких метрах от цели.

Де Кур видел, что за ним следуют только три испанских корабля, и нетрудно было предвидеть, что остальные испанцы легко могут быть захвачены кораблями английских центра и тыла. Где-то между тремя и четырьмя часами пополудни он дает сигнал своему авангарду повернуть последовательно. Три головных корабля сразу же повиновались и начали ворочать к северу при ветре, все еще дувшем с ENE. Три передовых корабля отряда Раули проделали то же самое с целью защитить свой флот от обхода. Остальные французские корабли не увидели сигнала де Кура и шли прежним курсом, а три головных вновь вернулись на свои места в строю, хотя и несколько придерживались к ветру. Затем де Кур поднял сигнал всей французской эскадре повернуть «все вдруг». На этот раз сигнал они увидели и сразу же сделали поворот оверштаг, держась ближе к ветру на правом галсе. Тут и Раули просигналил кораблям своего отряда менять курс. Хотя три его корабля ожидали этот сигнал, их чуть не догнали французы, имевшие превосходство в скорости. Но де Кур не стал тратить на них ни время, ни порох и прошел за их кормой на расстоянии мушкетного выстрела, спустился по ветру и направился выручать испанцев.

Похоже, что желание Мэтьюза «вступить в общее сражение» осуществилось, хотя и не совсем так, как он того поначалу желал. Но французы не медлили и так быстро отбили *Poder*, что Хоок не успел даже снять с него свою призывную команду. Заполнив промежуток между *Poder* и *Real Felipe*, французы восстановили контакт с испанской эскадрой. Мэтьюз не попытался даже снова захватить *Poder*, не попытался он и ввязаться в беспорядочный бой вокруг *Real Felipe*. Учитывая неразбериху в его флоте и повреждения кораблей, он не стал рисковать и затягивать бой до ночи. Вместо этого он просигналил своей эскадре повернуть. По причине сильного волнения на море большая часть кораблей центра должна была поднять паруса и направиться на север с отрядом Лестока впереди и Раули за кормой. Но некоторые корабли центра и авангарда англичан вели перестрелку с кораблями арьергарда испанцев, разойдясь с ними на контркурсах. Наступила ночь, и обе стороны занялись ремонтом поврежденных кораблей.

## Военные суды

Суд, состоявшийся над Мэтьюзом (Mathews), рассмотрел более десятка выдвинутых против него обвинений и вынес решение о том, что он должен был быть уволен со службы за недостойное поведение. Среди наиболее важных из них можно назвать, во-первых, обвинение в том, что он преждевременно поднял сигнал к атаке, хотя флот не был готов к ней и не сформировал боевую линию; во-вторых, в том, что ему не удалось придерживаться курса, следуя которым он мог бы про-

тивопоставить свой авангард и центр авангарду и центру противника, хотя у него и была такая возможность; в-третьих, в том, что он не смог оказать необходимую поддержку *Marlborough*, вступив в бой с *Real Felipe*; наконец, в том, что он не смог эффективно управлять начавшимся сражением. Последнее обвинение особенно касалось тех капитанов, чьи корабли располагались непосредственно за кормой корабля, на котором находился Мэтьюз. Его поведение в дни, последовавшие за сражением, также было подвергнуто осуждению.

На первый взгляд, могло сложиться впечатление, что в сложившейся ситуации предпринятый Мэтьюзом способ атаки был самым лучшим. Однако при этом некоторые капитаны возглавляемой Мэтьюзом эскадры попросту не знали, что им следует делать, а потому сделали очень мало. По иронии судьбы именно из-за того, что корабли испанского арьергарда (все пять из которых должны были быть захвачены) были рассредоточены, озадаченные английские капитаны оказались в положении, когда перед ними не было реальной цели для стрельбы.

Хотя суд и не нашел вины Мэтьюза в том, что сигнал на построение линии продолжал висеть на протяжении всего боя, именно это обстоятельство представляется наиболее важной из допущенных им ошибок. Дело в том, что это являлось нарушением статьи 21 действовавших «*Инструкций по ведению боя*». Если бы Мэтьюз спустил сигнал на построение линии и поднял вместо него сигнал к атаке, то, приблизившись к испанцам, его капитаны имели бы возможность сразиться с ними в «свалке». Другими словами, не был поднят сигнал, приказывающий кораблям приблизиться к противнику с наветренной стороны, хотя позднее Раули (Rowley) и поднял сигнал, приказывающий «кораблям, находящимся с подветренной стороны, вступить в ближний бой», точное значение этого сигнала остается неясным: на грот-мачте был поднят желтый флаг, а на бизань-мачте — государственный флаг (Union).

Во время допроса Лесток (Lestock) был обвинен в том, что его корабли отстали от основных сил, что привело к тяжким последствиям. Однако, несмотря на достаточную обоснованность выдвинутых против него обвинений, он был оправдан по всем пунктам. Речь, произнесенная им в свою защиту, строилась на том, что в своем поведении он строго придерживался буквы существующих инструкций. Однако, по мнению сэра Герберта Ричмонда (Richmond), доказательства, приведенные Лестоком в свою защиту, уступали аргументам обвинения, поскольку были основаны на лжесвидетельствах, фальсификации записей в судовых журналах и т.п. заявлениях, которые должны были быть отвергнуты судом как противоречивые. В связи с этим складывается впечатление, что члены суда по самой своей природе были скорее склонны простить исключительную медлительность, чем исключительную торопливость. В пользу этого говорит и тот факт, что суд не проявил снисхождения в отношении трех капитанов авангарда, проявивших личную инициативу в этом сражении.

С позиций сегодняшнего дня ошибки, допущенные Мэтьюзом, представляются достаточно очевидными. Ни он, ни Лесток не сделали практически ничего для того, чтобы их корабли сформировали кильватерную линию и линию фронта с тем, чтобы затем вместе напасть на противника с наветренной стороны. Отношения между Мэтьюзом и

Лестоком не сложились с самого начала. Как отмечает Битсон (Beatson), Мэтьюз устроил Лестоку публичный разнос во время их первой встречи 9 февраля. Если это имело место на самом деле, то такое поведение Мэтьюза может быть названо непростительным. Нет поэтому ничего удивительного в том, что в последующие дни Лесток был настроен враждебно по отношению к Мэтьюзу. Однако следует отметить, что и его поведение, в свою очередь, не имеет оправданий: личные отношения не должны мешать интересам «службы Его Величества».

Как уже говорилось, одним из обвинений, выдвинутых против Мэтьюза, было обвинение в том, что он пренебрег своим служебным долгом, предписывающим ему «определить сигналы, с помощью которых он смог бы управлять вверенным его командованию флотом, как днем, так и ночью, в интересах службы Его Величества». По мнению обвинения, неисполнение Мэтьюзом своих обязанностей выразилось, в частности, в том, что им не были даны указания относительно ночных сигналов, с помощью которых флоту мог быть отдан приказ построить боевую линию. Вместо этого, говорилось в обвинительном заключении, «февральской ночью, находясь в четырех-шести милях от объединенного флота Франции и Испании, указанный Томас Мэтьюз поднял ночной сигнал остановиться; в соответствии с этим сигналом первой это должна была сделать эскадра под командованием Лестока. Не был, однако, сделан ночной сигнал, приказывающий сначала построить боевую линию, а затем — остановиться и сохранять строй».

В ответ на это Мэтьюз заявил, что он поднял необходимые сигналы, форма передачи которых соответствовала той, которая была получена им от Лика (Leake), адмирала Джеймса Беркли (Berkeley) и Торрингтона (Torrington), т.е. Джорджа Бинга, виконта Торрингтона. Кроме того, продолжал Мэтьюз, если бы в полдень 10 февраля Лесток не сократил количество парусов, то он вполне мог бы догнать корабли центра и к наступлению ночи занять свое место в линии фронта.

На самом деле подлинное значение обвинений против Мэтьюза, а также его ответов на них остается неясным. Из выдвинутых обвинений следует, что, будучи главнокомандующим, Мэтьюз должен был в дополнение к существующим разработать собственные сигналы и инструкции для руководимого им флота. В частности, это относилось к ночным сигналам. Мэтьюз же оспаривал необходимость этого и утверждал, что если бы Лесток вел себя правильно, то не возникло бы никаких проблем.

В этом вопросе суд принял сторону Мэтьюза и согласился с тем, что он не был обязан разрабатывать дополнительные сигналы. Тем не менее он должен был выбрать из числа существующих ночной сигнал, предписывающий построение боевой линии. Поскольку, однако, официально такого сигнала не существовало, то, по мнению суда, он должен был разослать этот приказ с офицерами на лодках, чему благоприятствовала и наблюдавшаяся в ту ночь погода.

В ответ на это Мэтьюз с удивительной прямоотой заявил суду о том, что «в течение предыдущих двух дней и ночей я не имел возможности как следует отдохнуть, а потому испытывал утомление; поэтому после того, как остановил свой корабль (*Natur*), я покинул его палубу с целью дать себе отдых накануне сложного дня. При этом я не мог себе представить, чтобы такой опытный офицер, как контр-адмирал Лес-

ток, нуждался бы в специальном послании, предписывающем ему исполнить свой долг».

Известно, однако, что на самом деле Мэтьюз сделал по крайней мере одно дополнение к «*Инструкциям по ведению боя*», касавшееся текста статьи 1, в которой говорилось о сохранении кораблями своего места в строю во время боя. Вот текст этого дополнения: «Корабли должны соблюдать и сохранять между собой такую же дистанцию, на которой располагаются соседние с кораблем адмирала». Другими словами, дистанция между кораблем адмирала и соседним с ним кораблем должна была, по указанию Мэтьюза, быть определяющей для всех кораблей. Кроме того, Мэтьюзом были разработаны сигналы для флагманских кораблей боевой линии или линии фронта, предписывающие им располагаться на расстоянии одной или двух лиг в стороне от линии. Вполне возможно, что им могли быть разработаны и другие сигналы, что не прибавляет, однако, ясности в вопросе о сигналах. Суть прозвучавших на суде обвинений заключалась в том, что Мэтьюз должен был разработать сигналы, необходимые в конкретной ситуации; необходимость их разработки была очевидна для всех.

Ход процесса над Мэтьюзом — выдвинутые против него обвинения, его ответы на них, контробвинения и, наконец, основанный на противоречивых послылках оправдательный приговор, — все это является иллюстрацией образа мыслей, высмеянного Верноном, который писал: «Со времен Голландских войн нас всегда интересовал вопрос не о том, проявил ли командующий смелость и отвагу, а о том, занимал ли его корабль правильную позицию; кроме того, нас всегда интересовали такие вопросы, как «Что говорил тот или иной командир?», «Была ли правильно построена боевая линия?» и т.п., а также то, каково было значение того или иного сигнала».

Подводя итог, можно сказать, что Мэтьюз обвинял Лестока в том, что тот не смог оказать ему поддержку, а Лесток, в свою очередь, говорил о том, что Мэтьюз проявил поспешность, бросив британский флот в сражение до того, как была сформирована боевая линия, а также о том, что с его стороны было невозможно оказать ему поддержку, поскольку сигнал на построение боевой линии был поднят одновременно с сигналом к атаке.

Основной интерес во всей этой истории связан с вопросами формирования линии боя и методами ведения боя. Что касается линии боя, то в «*Истории Средиземноморского флота*», написанной с симпатией по отношению к Лестоку, можно прочесть следующее безапелляционное утверждение:

«Линия боя является краеугольным камнем ведения сражений на море и используется всеми нациями, претендующими на звание морской державы; это построение выдержало проверку временем и опытом многочисленных сражений, что позволяет говорить о том, что линия боя является лучшей диспозицией на море».

Далее в этой книге утверждается, что «ни соблазн получения преимущества, позволяющего уничтожить противника, ни проявление героизма (если это можно так назвать) не могут служить оправданием неподчинению приказа», выражающемуся в самовольном оставлении своего места в линии боя (статья 24); не может служить таким оправданием и «стремление преследовать небольшую часть вражеского

флота до тех пор, пока его основные силы не уничтожены или не обращены в бегство» (статья 21).

Возникает вопрос: а что, собственно, мешает адмиралу одновременно подать сигнал к «общей погоне» и сигнал к вступлению в бой, как это было сделано позднее, например, Энсоном (Anson) и Хооком (Hawke) во время их сражений у мыса Финистерре? В то время ответу на этот вопрос не было уделено достаточно внимания, однако ответ на него должен заключаться, по-видимому, в том, что в случае, когда противники обладают равными силами и противостоят друг другу в хорошо сформированном строю, то проведение подобных экспериментов следует назвать безрассудством и даже преступлением. В то же время, когда речь идет о бое с более слабым и уже отступающим противником, то «свалка» с ним может рассматриваться не только как оправданный, но и как необходимый способ атаки.

Мэтьюз обвинил Лестока также и в том, что тот не смог повторить сигнал к вступлению в бой; отвечая на это обвинение, Лесток сумел поднять более общие вопросы, нежели те, которые касались общепринятой практики. Во-первых, говорил он, сигнал, требующий немедленного исполнения, не нуждался в повторении другими флаг-офицерами; ничего об этом не говорилось и в соответствующей статье 13 инструкций, хотя в случаях, «когда требовалось повторить сигнал, соответствующая статья содержала подобное требование». Лесток сослался на опыт своего участия в двух генеральных сражениях, ни в одном из которых сигнал к вступлению в бой не был повторен. Так, в сражении у Малаги он «служил лейтенантом у адмирала *Namur* (Шовелла (Shovell), который не повторял этот сигнал; не делал этого никто из других командующих, будь то английских или голландских». Если, продолжал Лесток, Мэтьюз на самом деле рассчитывал на повторение этого сигнала, то у него была возможность сделать соответствующее дополнение к статье инструкций, в которой было написано, что «...открытие огня без сигнала адмирала будет строго наказано». В сражении у Малаги Рук (Rooke) не поднимал сигнал к вступлению в бой до тех пор, пока не приблизился к адмиральскому кораблю французов на расстоянии пушечного выстрела. Исходя из этого, считал Лесток, поведение Мэтьюза, поднявшего сигнал к вступлению в бой в ситуации, когда его флот находился на достаточном удалении от кораблей противника и не был построен в линию боя, может быть охарактеризовано только как предосудительное. Если бы, однако, Мэтьюз спустил сигнал, приказывающий сформировать линию боя, и взамен отдал приказ Рауди «держаться ветер», то тогда вступила бы в силу статья 19, в которой говорилось о том, что «авангард флота адмирала должен сначала лечь на курс, которым следует авангард противника, а затем атаковать его».

В ходе состоявшегося над ним суда Мэтьюзу был задан вопрос: почему перед атакой на *Real Felipe* он не сменил сигнал построить кильватерную линию на сигнал, приказывающий построить линию фронта, как того требовала ситуация? В ответ на это Мэтьюз заявил, что перед атакой он посоветовался с капитаном *Marlborough* Корнуоллом (Cornwall), — убитым в ходе этого сражения, — и они пришли к общему мнению о том, что сигнал на построение линии фронта «будет не столь подходящим, как поднятый до этого сигнал»; далее он утверждал, что если бы он сменил сигнал, то это «неизбежно привело бы к сумятице и беспорядку».

Среди вопросов, обсуждавшихся на суде, интерес представляет и вопрос о необходимости соблюдения места в строю во время сражения. Известно, что Мэтьюз сделал дополнение к статье 1 «*Инструкций по ведению боя*», которое на самом деле являлось не чем иным, как боевым сигналом построить кильватерную линию. Текст дополнения гласил: «Корабли должны соблюдать между собой ту же дистанцию, на которой находятся корабли, следующие за адмиралом». Очевидно, однако, что, несмотря на благие намерения, стоящие за этим дополнением, его трудно было осуществить на деле, особенно тогда, когда флот был достаточно большим по своему составу. В самом деле, как капитан находящегося во главе линии корабля мог судить о том, находится ли его корабль на таком же расстоянии от следующего за ним, как и корабль, следующий за адмиральским кораблем? Очевидно, что лучше было бы разработать специальные сигналы, указывающие конкретную дистанцию между кораблями в линии. Это обстоятельство было взято на вооружение Лестоком, когда он отвергал выдвинутые против него Мэтьюзом обвинения в том, что он не выполнил требования статьи 12, гласящей, что «когда адмирал флота хочет приказывать Белой эскадре поднять все паруса, то он поднимает белый флаг на корме».

Что касается того, что Лесток не смог отрезать корабли испанского арьергарда, то возникает вопрос: почему Мэтьюз не поднял сигнал, предусмотренный статьей 27 и предназначенный для случаев, «когда адмирал приказывает одной из своих эскадр погнаться за противником»? Поскольку был поднят сигнал построить кильватерную линию, Лесток был просто не в состоянии поднять больше парусов. Вместе с тем, как отмечает Герберт Ричмонд, всего за два года до этих событий в своих письмах Лесток высказывал упреки в адрес ряда капитанов, не успевших достаточно быстро присоединиться к бою. Когда один из них — капитан Барнетт (Barnett) — попытался возразить, утверждая, что он обязан был сохранять место в строю своего подразделения, Лесток категорически отверг этот довод, заявив, что долг капитана состоит в том, чтобы как можно быстрее присоединиться к бою. «Состоит ли Ваш долг в том, чтобы наблюдать со стороны за тем, как две трети эскадры жертвуют своими жизнями в бою с противником?» — спросил Лесток. Помимо всего прочего, по замечанию все того же Ричмонда, требования Лестока находились в соответствии с традиционным пониманием долга всех капитанов, заключавшегося в том, чтобы «не отставать от адмирала флота».

Интересное предложение по этому поводу содержится в «*Истории Средиземноморского флота*», где говорится, что во время сражения адмирал должен поднять свой флаг на фрегате, рядом с которым должны находиться лодки, посланные от каждого корабля и «ожидающие приказаний командующего».

## Развитие тактических представлений после Тулонского сражения

Сражение при Тулоне явилось началом целого периода в развитии тактики английского флота, на протяжении которого сменяющие друг друга адмиралы и командующие эскадрами пытались определить наи-

более эффективные методы, с помощью которых можно было бы добиться решающих успехов в результате действий флота. Скандальные события, связанные с этим сражением и повлекшие за собой соответствующие реформы на флоте, явились знаковыми в истории развития тактики британского флота. Именно в результате Тулонского сражения стали возникать идеи по поводу того, что действия флота должны быть как можно более эффективными и быстрыми, исключаящими всякое взаимное недопонимание между командующим и его подчиненными. Так, в основу действий флота Энсоном и Хооком были положены идеи Вернона (Vernon), что заложило основы того курса, который привел к триумфальным победам при Лагосе и в бухте Киберон.

В августе 1744 г. Мэтьюз передал командование британским Средиземноморским флотом Раули; Лесток к тому времени уже покинул флот. Моральное состояние и боевой дух на флоте находились на низком уровне, поскольку целый ряд капитанов и офицеров либо уже были отправлены домой, либо ждали соответствующего приказа; кого-то из них дома ожидал суд, кто-то должен был выступать свидетелем в суде. Можно сказать, что Раули принял вызов, брошенный ему ситуацией. 17 сентября, т. е. спустя месяц после своего назначения командующим, он выпускает «*Наблюдения и инструкции по вступлению в бой с противником*». К «*Наблюдениям...*» прилагались около 50 новых сигналов (являющихся таковыми для Средиземноморского флота), разработанных, предположительно, в то же самое время.

По мнению Раули, высказанному в «*Наблюдениях...*», говорить о достижении решающего успеха в бою можно было только тогда, когда будет пересмотрена традиционная концепция сохранения места в строю. Сославшись на написанную Мэтьюзом дополнительную инструкцию по поводу необходимости сохранения места в строю, Раули высказывает мнение о том, что в процессе формирования линии боя каждый корабль должен занять свое место в строю своего подразделения; при этом на командирах подразделений и эскадр лежит ответственность за то, чтобы их корабли заняли правильную позицию по отношению к центру флота. Далее он предложил новую редакцию статьи 29 (предписывающей кораблям сохранять свое место в строю во время боя), которая гласила, что «в случае, когда корабль подвергается атаке со стороны более сильного противника, соседний с ним корабль должен разорвать линию и направиться ему на помощь». «С этой целью, — пишет он далее, — рядом с каждым кораблем должен находиться снаряженный баркас». Другими словами, в бою взаимная выручка и помощь, по мнению Раули, должны главенствовать над требованиями дисциплины. Атаки брандеров противника должны предотвращаться баркасами, находящимися у кораблей, расположенных непосредственно впереди и позади корабля, подвергнувшегося атаке. Если брандер противника подошел слишком близко к атакованному им кораблю, соседние корабли, находящиеся по носу или по корме от последнего, должны «прикрывать его от огня противника, пока их команды пытаются спасти экипаж подвергнувшегося нападению корабля»; в оказании этой помощи должны также участвовать фрегаты и малые тендеры.

Помимо того, что Раули разрешил при определенных обстоятельствах разрывать линию, он пытался также усовершенствовать осуществление тактического контроля. В этой связи он отдал приказ о том, что

при атаке вражеского брандера флаг-офицер должен был сменить флаг, а следующий за ним по команде офицер «должен был держать свой флаг наготове с тем, чтобы поднять его в момент, когда с ним поворачивается корабль адмирала». Репетующим фрегатам было приказано выстрелами с интервалом в 10 минут привлекать внимание к сигналам, которые могли оказаться не замеченными на частных судах. Кроме того, на полуюте каждого корабля должен был находиться мичман, «наблюдающий и записывающий все сигналы, подаваемые во время боя». За исполнение этого приказа отвечал штурман, который каждые четверть часа должен был отчитываться перед капитаном и заменить мичмана в случае его ранения или смерти в бою.

Разработанные Раули дневные и ночные сигналы, а также сигналы, подаваемые в тумане, повторяли сигналы, включенные Верноном в его «Дополнительные сигналы» и разработанные им в ходе кампании 1739—1742 г. в Вест-Индии. Их использование в кампании на Средиземном море свидетельствует о способностях Раули, продемонстрированных им на посту главнокомандующего. Так, предложенные Раули ночные сигналы могут рассматриваться в качестве предвестников тех сигналов, которые позднее были использованы для ночного боя.

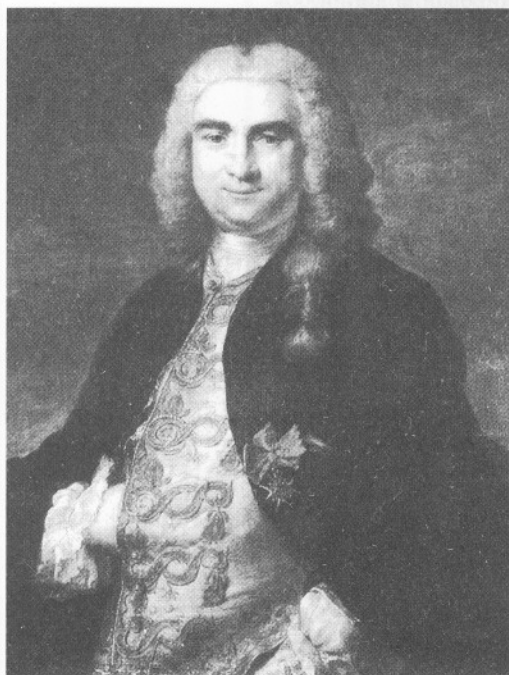
## Пейтон и Ла Бурдоннэ

25 июня 1746 г. у Негапатама состоялось сражение между Британской эскадрой под командованием Эдуарда Пейтона (Peyton) и французской эскадрой, которой командовал Маэ де Ла Бурдоннэ (Mahe de La Bourdonnais); последний был тогда губернатором островов Маврикий и Бурбон и одновременно командовал находившимися в их водах воен-

но-морскими силами Франции. Более того, насколько можно судить, он был первым морским офицером, который разработал и использовал уникальную числовую систему сигналов. К тому времени Пейтон лишь два месяца командовал эскадрой и не имел настоящего боевого опыта.

На рассвете того дня беспорядочно разбросанные корабли Пейтона, следовавшие в направлении SE, заметили французскую эскадру. Пейтон немедленно направился немного южнее, одновременно подняв сигнал своим кораблям построить кильватерную линию. Тем временем французы, направлявшиеся на север, тоже заметили англичан и Ла Бурдоннэ также отдал своим кораблям приказ сформировать кильватерную линию. Особый интерес в этом сражении представляет необычное соотношение сил противников. Сам Пейтон располагался на 60-пушечном *Medway* и под его командой было три 50-пушечных и один 40-пушечный корабль. При этом *Medway* имел течь, и, будучи атакован, мог оказаться в серьезной опасности.

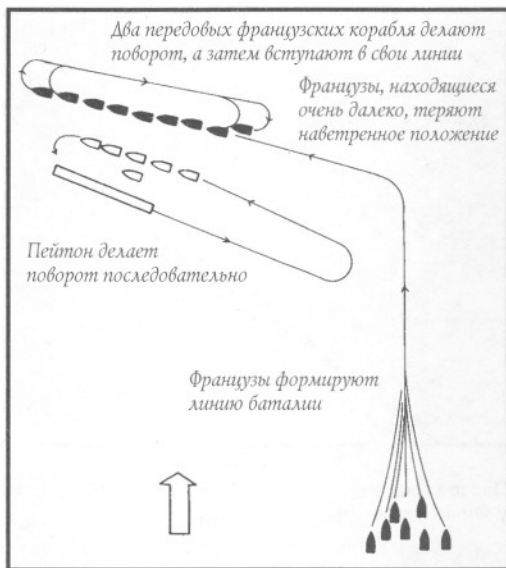
Адмирал  
Бертран Франсуа Маэ  
де Ла Бурдоннэ  
(1699—1753) —  
художник Леполль



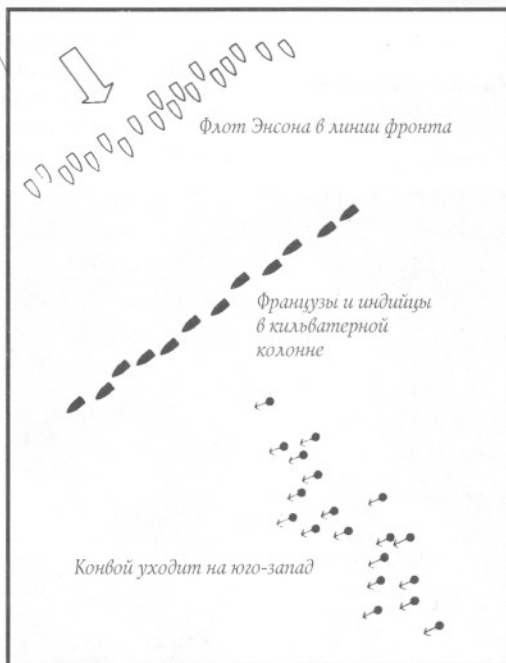
Со своей стороны, Ла Бурдоннэ находился на 70-пушечном *Achille* и командовал эскадрой, состоявшей из восьми кораблей, имевших от 28 до 36 пушек. Другими словами, Ла Бурдоннэ имел значительное превосходство над Пейтоном как в живой силе, так и в вооружении.

Ни один из них не испытал особенного воодушевления от встречи. Эскадра Ла Бурдоннэ находилась настолько далеко к северу, что к тому времени, как она сформировала линию, Пейтон сумел получить преимущество, обойдя ее с юго-запада. *Achille* Ла Бурдоннэ располагался в центре эскадры. Корабли Пейтона последовательно повернули на другой галс, намереваясь атаковать авангард французов (см. схему). Бой начался в 16 час. 30 мин. и закончился к 19 часам тем, что Пейтону удалось рассеять корабли французов.

На утро следующего дня корабли французов все еще были видны к северо-востоку от англичан. Пейтон отдал своей эскадре приказ поставить паруса и сформировать линию боя. Однако, прежде чем бой мог быть возобновлен, ветер стих. Состоявшийся у англичан военный совет вынес решение о том, что следует направиться в Тринкомали с целью ремонта поврежденных кораблей. И хотя Ла Бурдоннэ провозгласил свою победу, он не предпринял попыток возобновить сражение, поскольку располагал только суточным запасом провизии; кроме того, он опасался того, что сильное северное течение может отнести его корабли к Пондишери.



Пейтон и Ла Бурдоннэ

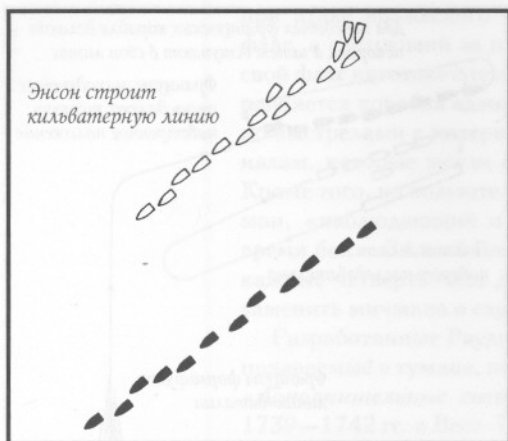


Первое сражение у Финистерре. Сближение

## Первое сражение у мыса Финистерре

Два сражения, состоявшиеся у мыса Финистерре в 1747 г., имеют между собой много общего. В обоих случаях более сильные англичане разбили французов, пытавшихся прикрыть сопровождаемый ими конвой. В обоих случаях разгром явился результатом атаки арьергарда французов, проведенной способом «общей свалки».

Во время первого из этих сражений, состоявшегося 3 мая 1747 г., английский адмирал Джордж Энсон победил в результате того, что сумел хорошо подготовить свою эскадру. За месяц, прошедший после его выхода из Портсмута, он постоянно проводил с ней тренировки, на-



Первое сражение у Финистерре. Утром

Адмирал Джордж Энсон (1697–1762) — художник Джошуа Рейнолдс



французам на расстояние, позволявшее разглядеть детали. Конвой французов двигался курсом SW. Позади него следовал эскорт — около 12 военных кораблей под командованием Маркиза де Ла Жонкьера (de La Jonquiere), которые начали перестраиваться в линию фронта. К 13.00 часам английская эскадра находилась уже в трех милях от французских военных кораблей, уже построившихся к тому моменту в линию фронта и загораживающих путь к конвою (см. схему). Энсон поднял сигнал построиться в линию фронта и вызвал контр-адмирала Питера Уоррена (Warren), бывшего вторым по команде, на борт своего корабля. Учитывая очевидную слабость французов, последний высказался за немедленную «свалку» с ними. Энсон, однако, отверг это предложение и поднял сигнал построить кильватерную линию с тем, чтобы она двигалась почти параллельно французам.

правленные на обучение различным тактическим и боевым приемам, что гарантировало ее постоянную готовность к бою. В ходе этих учений он постоянно использовал сигналы на построение кильватерной линии, линии фронта, открытие огня и т. п. В результате у его подчиненных выработался навык не только однозначного понимания этих сигналов, но и взаимного доверия.

Утром 3 мая корабли англичан, разбросанные на площади около девяти миль и шедшие в некоем подобии кильватерной линии, заметили прямо по курсу перед собой тот самый конвой французов, о котором Энсону докладывала разведка. Он немедленно поднял сигнал «общей погони». К полудню он приблизился к

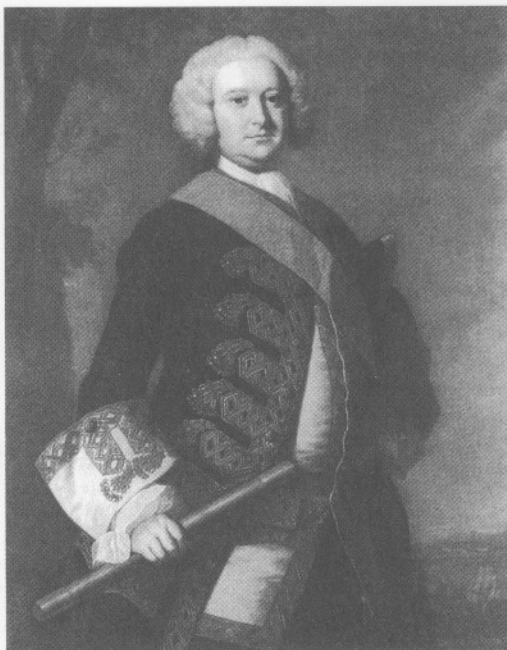
французам. Выполнение этого маневра заняло около двух часов. Около 15 часов Энсон просигналил кораблям своего авангарда, который возглавлял Уоррен, приказ держаться ближе к авангарду французов. Выполняя этот приказ, корабль Уоррена вместе с несколькими другими головными кораблями направились в сторону французов, тем самым разорвав линию и начав преследование противника, вместо того чтобы попытаться окружить его. Не будучи педантом, Энсон, однако, любил точность. Поэтому он немедленно просигналил Уоррену приказ восстановить линию. Это привело к тому, что английские корабли направились к французским курсом, перпендикулярным тому, которым следовали корабли их центра (см. схему).

Все это время корабли Ла Жонкьера лежали в дрейфе, ожидая атаки со стороны англичан. Заставив Энсона осуществить развертывание своих сил, Ла Жонкьер выиграл время, необходимое для того, чтобы сопровождаемый им конвой мог ускользнуть от

англичан. Увидев, что передовой корабль англичан направляется прямо к центру его линии, он спустился по ветру и начал уводить свою эскадру, направляясь вслед за конвоем на SW. Поскольку его эскадра была слабее английской, у него не было ни малейшего желания принять линейный бой, что могло привести к обходу его эскадры противником, а также к немедленной потере наиболее слабых кораблей. В результате очень скоро строй французских кораблей оказался растянутым; они следовали строем, который никак не напоминал обычную кильватерную линию или линию фронта.

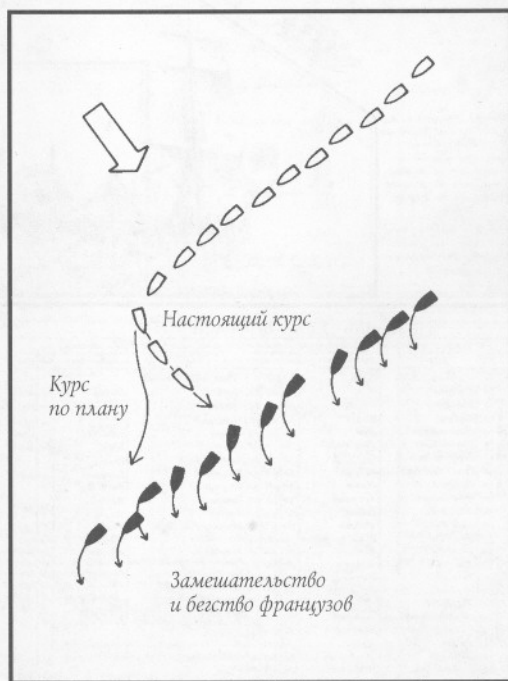
Энсон, со своей стороны, спустил сигнал к построению кильватерной линии боя и поднял одновременно сигнал «общей погони» и сигнал «атаковать противника», что позволило его кораблям приблизиться к кораблям французов, используя имеющееся у них преимущество. При этом неясным остается ответ на вопрос, действовал ли Ла Жонкьер сознательно, когда убавил парусов, дав тем самым Энсону возможность догнать себя? Думается, что это было не так. Как бы то ни было, однако около 16 часов корабли англичан догнали французов и вынудили их принять бой; это явилось доказательством значения скорости передвижения при преследовании противника. Окружив корабли французского арьергарда, английские корабли обрушили на них ураганный огонь, который велся зачастую с нескольких сторон. В результате двухчасового боя замыкающие корабли французов один за другим стали сдаваться противнику.

Передовые корабли англичан стремились нанести как можно больший урон ближайшим кораблям противника и устремлялись дальше, оставляя их за своей кормой; по мере своего приближения к месту боя с ними должны были разбираться более крупные корабли англичан. Энсон был настолько уверен в исходе сражения, что вскоре после его начала отдал двум своим наиболее слабым кораблям и одному шлюпу приказ преследовать французский конвой и следить за ним ночью. К исходу дня Энсону удалось захватить все корабли эскадры Ла Жонкьера; несмотря на то что и его корабли имели повреждения такелажа, он направил три из них преследовать французский конвой, в резуль-



Адмирал сэр Питер Уоррен (1703—1752) — художник Томас Хадсон

#### Первое сражение у Финистерре. Атака англичан







Первое сражение  
у Финистерре.  
Преследование

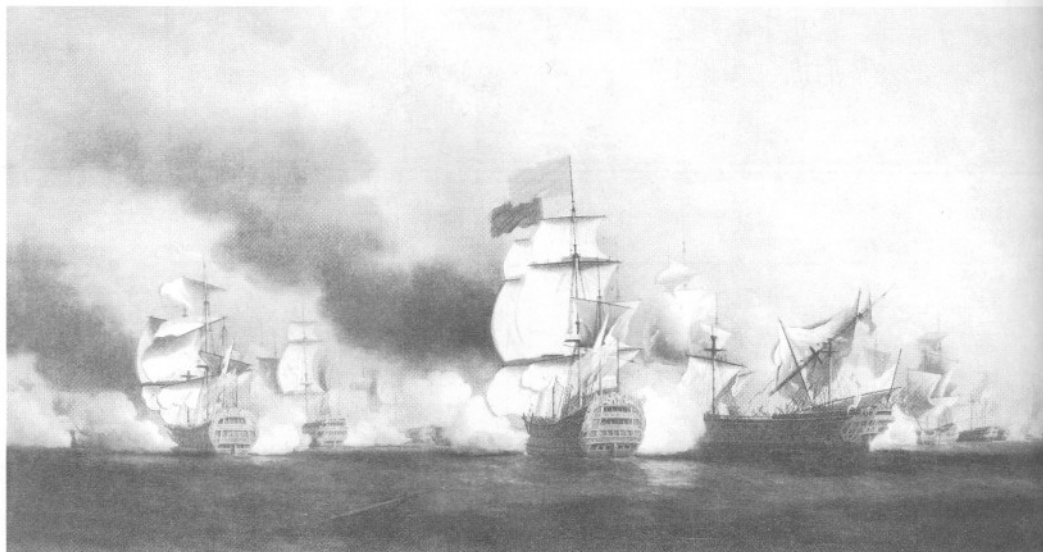
Победа Энсона  
при мысе Финистерре  
3 мая 1747 г. —  
художник С. Скотт

### Дополнительные инструкции по ведению боя 1747 г.

Когда 1 августа 1747 г. страдавший от цинги Питер Уоррен вернулся в Плимут, на посту командующего его сменил вновь назначенный контр-адмирал Эдуард Хоок. 12 августа того же года Хоок выпускает дополнения к боевым инструкциям, имеющие очень важное значение для истории тактики морских сражений. Вполне возможно, что эти дополнения были как-то связаны с именем Энсона; во всяком случае, несомненным является тот факт, что в Морской библиотеке существовали такие дополнения, приписываемые Энсону и датированные 1747-м или даже 1746 годом. Именно их, по-видимому, можно назвать первой публикацией новых дополнений. Кроме того, в Национальном морском музее хранится рукописная книга сигналов, датированная

тате чего 18 из 38 кораблей этого конвоя были захвачены.

Наиболее замечательным в этом сражении был, во-первых, отказ Энсона от поспешных действий в его начале, а во-вторых — быстрота, с которой он принял решение о преследовании отступающего противника. Отдельные корабли эскадры Ла Жонкьера продемонстрировали в ходе боя примеры героизма, однако, утратив строй, а с ним и тактическое единство, они действовали, в основном руководствуясь соображениями самосохранения. То, что некоторые французские корабли продержались достаточно долго, может быть объяснено только относительной силой их вооружения.



19 апреля 1747 г., в которой говорится о том, что именно Энсону принадлежит идея так называемого «чрезвычайного строя», который должен был использоваться при преследовании противника. Известно, что сам Хук выпустил целый ряд отдельных дополнений к инструкциям по ведению боя, но их нельзя сравнивать с их сводом, опубликованным в 1747 г.

Наибольшее значение и важность, несомненно, имеют статьи 8, 9 и 10 этих дополнений. По сути, в этих статьях систематизированы представления о тактике морского боя, использованные Бингом у мыса Пассаро. Так, в соответствии со статьей 8, при столкновении с малочисленным противником «лишние» корабли, возглавляющие или замыкающие линию, должны, не дожидаясь соответствующего сигнала, покинуть свое место в ней и обстрелять продольным огнем корабли авангарда или арьергарда противника. В статье 9 говорится о том, что, преследуя противника, находящиеся ближе других к нему 5 или 7 кораблей должны построить кильватерную линию и «атаковать корабли арьергарда противника, стремясь при этом добраться до его авангарда и ожидая подхода остальных кораблей эскадры». Завершает картину статья 10, предписывающая головному кораблю преследователей стать во главе *ad hoc* боевой линии, ожидая подхода остальных кораблей. Напомню, что эти инструкции были разработаны только на случай столкновения с более слабым противником. Другими словами, эти дополнения не решали проблем, возникающих тогда, когда речь шла о столкновении равных или почти равных по силе флотов.

Ниже приводится краткое содержание остальных статей дополнений к инструкциям по ведению боя, выпущенных в 1747 г.

- Статья 1      Сигнал малым кораблям, предписывающий им оставить свое место в линии и быть готовыми, во-первых, оказать помощь поврежденным кораблям, а во-вторых — (это касается в основном наиболее сильных из их числа) заполнить собой могущий образоваться разрыв в линии. (Положения этой статьи по существу повторяют инструкции Вернона, изложенные в несколько иной форме.)
- Статья 2      Сигнал фрегатам и другим кораблям покинуть свое место в линии и атаковать конвой противника. (По мнению Ричмонда, это новый сигнал. В издании, датированном маем 1748 г., обе эти статьи упоминаются как статьи 1 и 2 дополнений Уоррена к инструкциям по ведению боя.)
- Статья 3      Сигнал к ближнему бою. (Инструкция совпадает с инструкцией Вернона, но для ее передачи использован другой сигнал.)



Адмирал Эдуард Хук  
(1709–1781) —  
художник Фрэнсис  
Коутс

- Статья 4 Сигнал построить боевую кильватерную линию и линию фронта с расстоянием между кораблями, составляющим половину кабельтова, кабельтов или два кабельтова. (Эта инструкция во многом совпадает с инструкциями Мэтьюза, Раули и Бинга.)
- Статья 5 Сигнал передовому кораблю повернуть «право руля», сопровождаемый выстрелами из пушки, обозначающими количество румбов.
- Статья 6 То же самое для команды «лево руля». (Авторство обоих этих сигналов Ричмонд приписывает Энсону.)
- Статья 7 Сигнал флоту, состоящему из двух подразделений, построить две отдельные кильватерные линии с расстоянием между кораблями в линии один или полтора кабельтова между линиями. Сигнал передавался поднятием флага в желто-синюю клетку на бизань-мачте. (Этот сигнал также содержал элемент новизны, хотя похожая инструкция была разработана Гостом.)
- Статья 11 Сигнал, подаваемый кораблям,двигающимся в боевом строю впереди корабля адмирала, с тем чтобы указать им на то, что они слишком оторвались от адмирала; этот сигнал должен быть повторен другими кораблями в случае, если они заметят, что следующий впереди корабль движется на слишком большой дистанции от них.
- Статья 12 Тот же сигнал, но подаваемый кораблям,двигающимся позади.
- Статья 13 Тот же сигнал, подаваемый капитанами кораблям,двигающимся в центре. (Эти три сигнала интересны в том отношении, что с их помощью отдельные капитаны могли самостоятельно корректировать расстояние между кораблями).
- Статья 14 Сигнал брандерам готовить запалы. Во время погони за кораблями противника брандерам надлежало как можно быстрее готовить запалы, не дожидаясь соответствующего сигнала. (Авторство этого сигнала Ричмонд также приписывает Энсону.)
- Статья 15 Сигнал держать наготове снаряженные лодки, которые должны были помогать своим брандерам или перехватывать вражеские. (Хотя Ричмонд считает авторами этой инструкции адмиралов Мартина (Martin) и Энсона, Раули в своих «Наблюдениях...», опубликованных в 1744 г., говорит практически о том же.)

## Второе сражение у мыса Финистерре

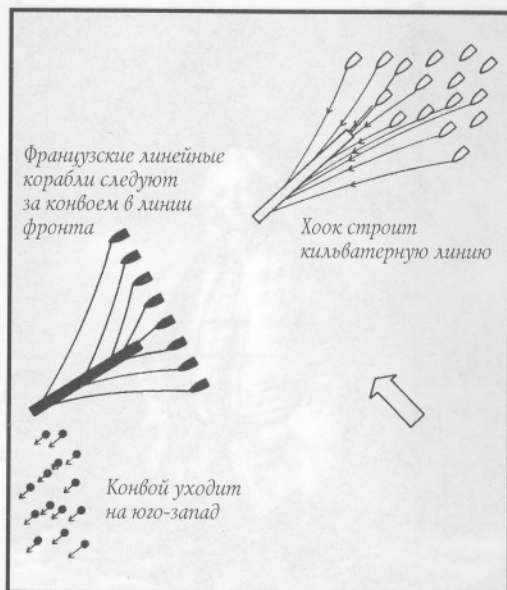
Второе сражение у мыса Финистерре состоялось 14 октября. Утром этого дня английский флот под командованием Хоока заметил большой конвой французов, следующий курсом SW. Конвой прикрывала эскадра, состоящая из восьми линейных кораблей и одного 60-пушечного корабля. Французской эскадрой командовал адмирал де Л'Этрандюр (de l'Etendriere). У Хоока было 15 линейных кораблей, три из которых были слабо вооружены. Заметив французов, он немедлен-

но поднял сигнал «общей погони» и уже через три часа был на расстоянии трех миль от боевых кораблей французов. В этот момент он прекращает погоню и поднимает сигнал построить кильватерную линию с тем, чтобы его корабли могли кратчайшим путем приблизиться к противнику. Выполнение этого маневра заняло около часа.

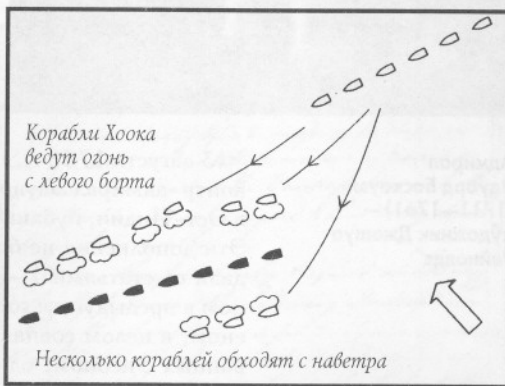
В это время Л'Этрандюэр посылает конвой, сопровождаемый фрегатами и 60-пушечным кораблем, вперед, а своей эскадре отдает приказ построить кильватерную линию (см. схему). По-видимому, он намеревался дать возможность кораблям Хоока поравняться со своими и вступить с ними в бой. Таким образом он хотел спасти сопровождаемый им конвой. При этом, в отличие от Ла Жоньера, он не пытался принять бой на отходе. Около 11 часов Хоок, полагая, что противник намеревается ускользнуть от него, вновь отдает приказ организовать «общую погоню». В результате этого его флот догнал арьергард французов, следуя беспорядочным строем. Корабли арьергарда французов, включая три наиболее слабых, оказались под перекрестным огнем английских кораблей, но сражались великолепно. К 13 час. 30 мин. два замыкающих корабля французов сдались противнику, но два других — 58-пушечный *Neptune* и 74-пушечный *Monarque* — продолжали сопротивляться до 15 час. 30 мин. Тем временем основные силы англичан постепенно приближались к линии французов. Рассказывая об этом сражении, французские источники утверждают, что англичане начали сражение, ведя огонь по мачтам и такелажу французских кораблей, стремясь вывести их из строя, а каждая из французских пушек смогла сделать лишь четыре выстрела.

Началась «свалка». Получивший наименьшие повреждения передовой корабль французов — 74-пушечный *Intrepide* — сменил галс и поспешил на помощь адмиральскому кораблю — 80-пушечному *Tonnant*, получившему серьезные повреждения мачт и такелажа, но продолжавшему сопротивление. Несмотря на организованную за ними погоню, эти два корабля сумели оторваться от преследователей и укрыться в Бресте; все остальные корабли французов сдались англичанам. Конвою французов, однако, удалось спастись, поскольку корабли Хоока были слишком повреждены для того, чтобы преследовать его.

В ходе обоих сражений флот под командованием Энсона и Хоока мог оказаться в тяжелом положении из-за медлительности, с которой их корабли строили линию. Очевидно, что использованная в обоих случаях идея формирования линии по головному кораблю, когда остальные за-



Второе сражение у Финистерре. Погоня



Второе сражение у Финистерре



Адмирал  
Эдуард Боскоуэн  
(1711–1761) —  
художник Джошуа  
Рейнолдс

нимают свое место по мере подхода к нему, не может считаться удачной. Остается также неясным, были ли Энсон или Хоок авторами этой инструкции и соответствующего сигнала.

Думается, что в отличие от Энсона Хоок предпринял больше усилий для того, чтобы осуществлять контроль за ходом сражения, особенно в ходе его заключительной стадии. Именно это обстоятельство позволяет говорить о нем как просто о боевом адмирале, который был озабочен только организацией боя «в свалке».

### Дополнительные сигналы и инструкции 1748 года

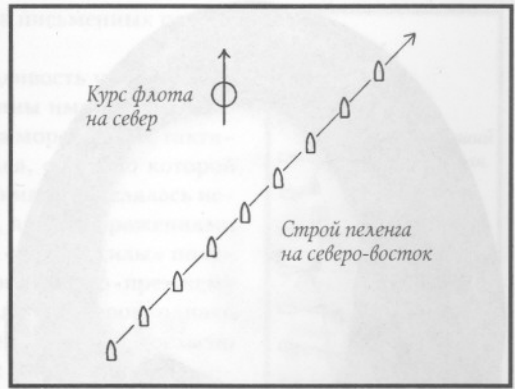
В мае 1748 г. служивший под командой Уоррена капитан Джордж Эджкомб (Edgecumbe) публикует дополнительные сигналы, четыре из которых приписываются Мэтьюзу. Здесь, возможно, впервые упоминается флаг под названием «Синий Питер (The Blue Peter)», который, будучи поднят наверху бизань-мачты, обозначал приказ «построить линию боя по старшинству». Для подачи этих новых сигналов были использованы также такие новые флаги, как флаг в синюю и белую, а также в красную и белую клетку.

3 августа 1748 г., накануне своего отплытия к острову Маврикий, контр-адмирал Эдуард Боскоуэн (Boscawen), командующий флотом в Ост-Индии, публикует дополнения к инструкциям по ведению боя. Эти дополнения не были пронумерованы, однако полностью совпали со статьями 1–3 и 7–10 дополнений, опубликованных Энсоном в предыдущем году. Текст инструкций, опубликованных Боскоуэном, в целом совпадает с текстом статьи 9 дополнений, опубликованных Энсоном, однако между ними есть и весьма существенные расхождения. Это обстоятельство можно рассматривать в качестве подтверждения возникшей позднее гипотезы о том, что несмотря на то, что Боскоуэн был одним из самых успешных адмиралов того периода, он тем не менее не смог достичь тех высот в разработке тактики морского боя, которые были достигнуты Энсоном, Хооком, Мартином и Уорреном.

### Строй пеленга

В ходе войны 1739–1748 гг. Энсон впервые в истории британского флота выпустил дополнение к инструкциям по ведению боя (и соответствующий сигнал), предписывающее построение так называемой «линии пеленга», когда корабли двигаются на четверть румба правее (или левее) друг от друга (см. схему). Эта инструкция (со ссылкой на Энсона) была повторена Хооком в ходе Семилетней войны.

Строй пеленга приобрел особое значение в ходе войны в Америке, однако его построение было связано и с некоторой путаницей, а потому требовало дополнительных разъяснений. Построение такой линии было возможно только при выполнении следующих требований. Во-первых, было необходимо, чтобы все корабли флота одновременно повернули на один и тот же курс. Во-вторых, каждый корабль должен был располагаться правее (или левее) соседнего на одинаковое количество румбов. Если эти требования были соблюдены, то в случае необходимости легко было перестроить корабли в кильватерный строй или строй фронта — для этого они должны были одновременно изменить курс. Чего нельзя было сделать (и этого нельзя было сделать вплоть до наступления эпохи паровых двигателей на флоте), так это изменить азимут движения, сохраняя прежний курс.

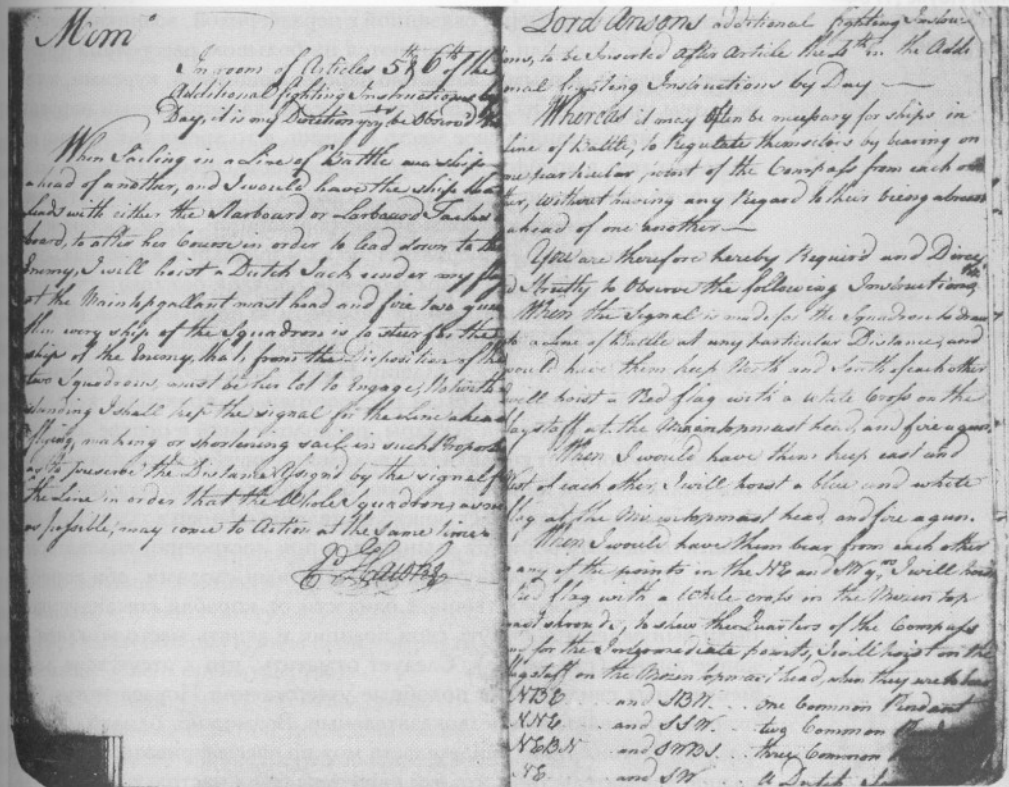


Строй пеленга

### Новые сигналы Ноулса

В 1777 г. адмирал Чарльз Генри Ноулс (Knowles) опубликовал «Сборник новых морских сигналов», в котором также нашли свое от-

Переиздание инструкций адмирала Энсона адмиралом Хооком





Адмирал сэр Чарльз  
Генри Ноулс (1754—  
1831) — художник  
Беэзраапен

ражение и его соображения по поводу тактики, частично заимствованные им от отца — адмирала Чарльза-старшего. Последний был всесторонне развитым человеком, обладающим пытливым умом, и реформатором, однако служба под его командованием была нелегким делом. В своей переписке с Энсоном он, в частности, высказал свои соображения по поводу конструкции кораблей, их оснастки, такелажа и т. п. Следует отметить, что часть этих соображений была высказана им задолго до того, как спустя 40 лет к ним пришел Кемпенфелт.

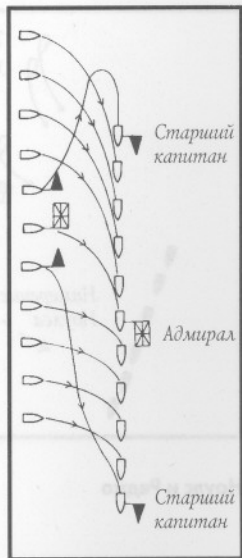
Согласно Ноулсу, при выходе из порта флот, имеющий в своем составе три эскадры, должен соблюдать следующее построение. Корабль главнокомандующего — в центре, корабли второго флагмана — по правому, а третьего флагмана — по левому борту от него. Капитаны каждой из эскадр должны располагаться по старшинству. «Такова, — подчеркивал он, — многолетняя практика». Разъясняя это требование, в предисловии к

упомянутому сборнику Ноулс приводит слова своего отца, говорившего, что зачастую построение линии боя оказывается сопряжено с напрасной тратой времени, связанной с неразберихой, возникающей из-за того, что «корабли располагаются на большом расстоянии друг от друга, следуют разными, зачастую пересекающимися, курсами, а также с тем, что одни из них вынуждены следовать под всеми парусами для того, чтобы занять свое место в линии, в то время как другие вынуждены лечь в дрейф». Если это утверждение справедливо, то до тех пор, пока адмирал не будет готов к тому, чтобы в основу построения линии боя положить соображения субординации, а не соображения оснащённости кораблей пушками и об их мореходных качествах, он не сможет перестроить свой флот в боевой порядок без того, чтобы потратить на это массу драгоценного времени. В написанных в 1830 г. и носящих почти автобиографический характер «Наблюдениях по поводу тактики на море» младший Ноулс пишет, что во времена его молодости по-прежнему была распространена практика, когда корабль старшего капитана эскадры, расположенной в центре, следовал по правому борту от корабля главнокомандующего, а при формировании кильватерной линии он должен был занять место во главе флота. Аналогичным образом следующий по званию офицер должен был следовать по левому борту от адмирала, а при построении кильватерной линии должен был замкнуть линию. Другими словами, оба корабля, следующие в непосредственной близости от корабля командующего, были вынуждены покинуть свои позиции и занять место во главе и в конце линии (см. схему). Следует отметить, что в отсутствие документальных свидетельств подобные утверждения Ноулса могут быть охарактеризованы как бездоказательные. Возможно, однако, что сам факт отсутствия таких свидетельств можно рассматривать как своеобразное доказательство того, что капитаны были настолько осведомле-

ны в вопросах субординации, что не нуждались в письменных распоряжениях на этот счет.

Сказанное лишний раз подтверждает справедливость утверждения о том, что построение флота в три и более колонны имело буквально революционное значение для развития тактики на море. Новые тактические построения, в основе которых лежала идея, согласно которой позиция той или иной эскадры или ее подразделения определялась исключительно ее положением относительно ветра, а не соображениями субординации, привели к тому, что само понятие «боевой силы» получило новое толкование. Старшие по званию офицеры по-прежнему должны были занимать место отсутствующих флаг-офицеров, однако теперь в основу организации флота был положен принцип, согласно которому положение того или иного корабля как боевой единицы определялось не званием его капитана, а его мореходными качествами и огневой мощью.

В связи с этим можно сказать, что мы, возможно, так и не узнаем имя того, кто стал автором подобных революционных изменений, хотя младший Ноулс и высказал в свое время претензии на звание подобного реформатора. Эти претензии представляются не совсем обоснованными, поскольку в вопросе о том, кто внес больший вклад в развитие тактики, достаточно сложно сделать выбор между отцом и сыном. Думается, однако, что вопрос об авторстве имеет второстепенное значение по сравнению с вопросом о том, когда именно на Королевском флоте началось использование тактического построения в колонны.



Переход в кильватерную линию

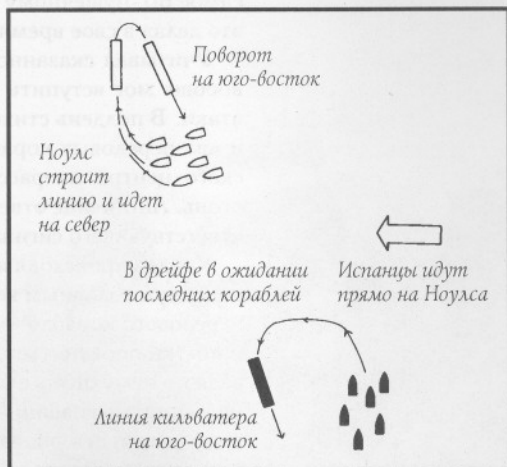
## Ноулс и Реджо

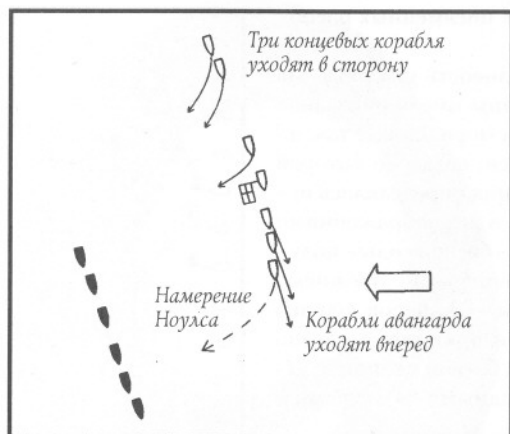
Ранним утром 1 октября 1748 г. адмирал Андрес Реджо (Andres Reggio), командовавший испанской эскадрой, состоящей из шести линейных и одного 36-пушечного корабля и направлявшейся на север при восточном ветре, заметил к северо-западу от себя эскадру Ноулса в составе семи линейных кораблей. Приняв их за конвой и не дожидаясь того, когда его корабли соберутся вместе, Реджо немедленно погнался за ними. Его корабли находились на ветре, а потому он не сомневался в успехе. В свою очередь Ноулс, чьи корабли шли несколько разбросанным порядком, отдал приказ сначала остановиться, а затем повернуть на север и построить кильватерную линию (см. схему). При этом он не пытался ни ускользнуть от испанцев, ни заманить их — его целью было опередить их. Поняв свою ошибку, Реджо и его головные корабли спустились по ветру и направились на помощь трем испанским кораблям, сражавшимся с противником к зюйд-весту; осуществив этот маневр, Реджо потерял всякие шансы вернуть себе бывшее у него преимущество.

В 6 час. 30 мин. утра Ноулс отдал своим кораблям приказ сменить галс последовательно. В результате этого маневра его корабли оказались в позиции, позволяющей им обойти

Новый тактический маневр в октябре 1748 г. — зюйд-весту С. Оуэна

Ноулс и Реджо





### Ноулс и Реджо

ветренной стороны от противника, ожидавшего его атаки. В соответствии с этим намерением, Ноулс поднял сигнал, согласно которому три головных корабля его эскадры (сам он находился на корабле, бывшем четвертым в линии) должны были прекратить следовать курсом, параллельным курсу противника, и вместе атаковать его. Остается неясным, что на самом деле сделали головные корабли, получив такой приказ. Однако к величайшей досаде Ноулса, увидев этот сигнал, три замыкающих корабля его эскадры также продемонстрировали готовность выполнить этот приказ. К тому времени, когда эта ошибка была замечена и исправлена, расстояние между противниками увеличилось и Ноулс уже не мог подать сигнал *Canterbury*, замыкавшему линию, обогнать *Warwick* и атаковать корабль, следующий последним в строю испанцев. Вместо этого Ноулс свернул паруса на своем корабле, в результате чего три его головных корабля пронесли мимо и оказались на существенном расстоянии от него прежде, чем смогли остановиться. В этот момент Реджо, корабль которого также следовал четвертым в строю испанцев, переместился на третью позицию; Ноулс решил сделать то же самое. При этом Реджо приказал своему 36-пушечному кораблю покинуть свое место в линии, а Ноулс приказал сделать то же самое 60-пушечному *Oxford* с тем, чтобы он оставался в резерве, как это делал в свое время Вернон.

Учитывая сказанное, может показаться удивительным, что Ноулс вообще мог вступить в бой, однако Реджо по-прежнему ожидал его атаки. В полдень стихший до этого ветер вновь задул с северо-востока и два передовых корабля англичан приблизились к кораблям испанского центра на расстояние, позволяющее Реджо открыть по ним огонь. Англичане ответили на огонь, хотя и не получили от Ноулса соответствующего сигнала.

Увидев происходящее, Ноулс наконец поднял сигнал, приказывающий двум головным кораблям атаковать противника. Однако капитан передового корабля — *Tilbury* — не увидел этого сигнала и продолжал попытки поравняться с передовым кораблем испанцев, одновременно ведя по нему огонь с расстояния. Когда в отчаянии Ноулс поднял сигнал, приказывавший капитану *Tilbury* вступить в ближний бой, тот не смог разобрать значение этого сигнала и продолжал вести огонь с большого расстояния. Не дождавшись того, чтобы капитан *Tilbury*

испанцев с наветренной стороны, которые в это время, отступая, пытались сформировать линию приблизительно на том же курсе. К 8 час. 30 мин. утра головной корабль эскадры Ноулса находился уже почти в трех милях от замыкающего корабля испанцев. К этому времени линия кораблей Ноулса приняла разреженный характер, хотя в момент смены галса она и была хорошо сформирована. Пять головных кораблей англичан держались довольно близко друг от друга, однако два замыкающих корабля находились приблизительно в миле от них, что объяснялось медлительностью предпоследнего из них — *Warwick*. Ноулс был готов начать бой немедленно, поскольку его корабли теперь были с на-

подчинился обоим приказам адмирала, капитан Дэвид Броди (Brodie), командовавший вторым кораблем в строю — *Strafford*, направил свой корабль прямо на противника. Сам Ноулс и его задний мателот — *Lenox* не вступали в бой до 16 часов. В 16 час. 30 мин. испанский линейный корабль *Conquistador* спустил флаг перед *Strafford*. Пользуясь тем, что англичане не выслали шлюпки с передовым отрядом для захвата *Conquistador*, Реджо заставил его команду снова поднять флаг, стреляя по нему из пушек своего флаг-шипа.

Хотя четыре британских корабля противостояли огню шести испанских, Ноулсу удалось заставить флагшип Реджо выйти из линии; за ним последовали остальные корабли испанцев. Ноулс немедленно поднял сигнал общей погони. Кроме того, он послал капитана своего корабля на шлюпке с приказом каждому британскому кораблю преследовать противника и атаковать его в ближнем бою. В этом приказе говорилось также о том, что каждому ослушавшемуся капитану, «продолжающему вести огонь по противнику с большого расстояния, грозит увольнение со службы». Флагшип Ноулса получил серьезные повреждения рангоута, а потому погоню возглавил *Strafford*.

Следует отметить, что Ноулс был весьма недоволен тем, как вели себя три английских корабля, сопровождавшие его во время погони. Что касается командира *Warwick*, то он вновь неправильно понял поднятый Ноулсом сигнал и не смог вовремя прибыть к месту боя. Заявления его капитана о том, что именно он захватил *Conquistador*, который столкнулся с *Warwick* лишь после того, как вел бой со *Strafford*, буквально взбесили Ноулса. Тем временем находящийся в арьергарде *Canterbury* также подоспел к месту боя. Вступив в него только около 15 часов, он, однако, весьма успешно сражался с противником. Погоня продолжалась и ночью, что было редкостью в то время; опасность ночной погони станет более очевидна, если вспомнить, что она велась

Начало боя Ноулса  
у Гаваны 1 октября  
1748 г. — художник  
С. Скотт



в непосредственной близости от изрезанной береговой линии острова Куба. В конечном итоге около 22 часов англичане были вынуждены отказаться от продолжения боя.

Четыре корабля испанцев добрались до Гаваны. При этом флагманский корабль их контр-адмирала — 74-пушечный *Invincible* чудом избежал захвата, а флагшип Реджо — *Africa* — на следующий день был сожжен собственной командой.

Отзываясь о поведении своих подчиненных в этом бою, Ноулс писал, что все они, за исключением капитана *Strafford* Броди и капитана *Canterbury* Эдуарда Кларка (Clark), подлежат суду военного трибунала. Нет сомнений в том, что и сам он сделал ряд серьезных ошибок, что привело к тому, что и против него были выдвинуты обвинения. Несмотря на характер этих обвинений (справедливых и надуманных), следует отметить, что он не только смог навязать противнику бой, но и выиграть его. Испанские власти были в бешенстве от того, как повел себя Реджо; он был отдан под суд, в ходе которого ему было предъявлено около тридцати различных обвинений. Было также проведено отдельное разбирательство по поводу сожжения *Africa*.

Подводя итоги, следует отметить, что это сражение лишний раз продемонстрировало несовершенство тактики англичан, связанное с тем, что атакующая сторона слишком рано открыла огонь вместо того, чтобы схватиться с противником в ближнем бою. Кроме того, можно не сомневаться в том, что если бы противниками Ноулса были французы, а не испанцы, то его успех был бы весьма проблематичен.

# Семилетняя война

Прогресс в тактике морской войны во время Семилетней войны был на удивление ничтожен, и это несмотря на большие успехи молодых командиров, таких, как Родни, адмирал Огэстес Кеппель (Kerppel), лорд Хау (Howe). Причина этого лежала в самом характере войны. Помимо сражения у Менорки адмирала Бинга в 1756 г. и оборонительных операций Покока в Вест-Индии, единственными настоящими морскими сражениями были бои у Лагоса и Киберона, да и они прошли слишком беспорядочно, не показав истинного проявления тактического мастерства. Реальный триумф войны проистекал из общей слабости Франции и Испании на море. Многочисленные колониальные владения были захвачены без единой полноценной морской операции. Тактические ошибки и неудачи Бинга понятны и предсказуемы. Его стратегические действия и образ мышления оказались тактически не оправданными, а его личная трагедия не имела никакого тактического значения.

По-видимому, нет больше необходимости выяснять, почему вскоре после того, как Рук в 1703 г. выпустил свои инструкции по плаванию и бою, стали появляться дополнительные инструкции. Не нужно задавать тот же вопрос и по поводу сигналов. Ранние частные рукописные книги сигналов периода 1744—1762 гг. неизменно указывали страницы и статьи для каждого сигнала с именами адмиралов, предложивших дополнительные сигналы. Многие из этих дополнительных сигналов использовались последующими адмиралами, которые переиздавали их, как свои собственные. Когда Адмиралтейство в 1756 г. предложило свои дополнения, то имена адмиралов не упоминались.

К концу Семилетней войны накопилось громадное количество сигналов, особенно в частных рукописных сигнальных книгах, для которых не находилось официального подтверждения Адмиралтейства. Эти сигналы, однако, представляли собой разночтение или варианты инструкций или прямых сигналов, входящих в одну или другую из двух адмиралтейских публикаций. Эти сигналы могли быть оперативными или административными. В первую группу входили варианты сигналов: о преследовании, опознавательные, о перемене курса, прибавлении или убавлении парусов, о поддержании определенного расстояния между кораблями в кильватерной линии и в строе фронта, о захвате призов, кораблям конвоя, буксировке кораблей, об обнаружении берегов, подаче звуковых сигналов и движении госпитальных судов. В административную группу сигналов входили: вызов на борт адмиральского корабля офицеров различного ранга; вызов плотников, кузнецов и других специалистов с различных кораблей с их инструментом на борт адмиральского корабля или корабля, нуждающегося в ремонте; о еженедельном пополнении различных припасов. В этом прослеживается стремление дать адмиралам больше контроля и предоставить

им возможность более четко объяснить свои намерения. Боевых инструкций прибавилось не много, за исключением нововведений адмирала Хау, поскольку Адмиралтейство в 1756 г. считало, что их вполне достаточно. Оно официально приняло дополнения адмирала Энсона от 1747 г.

Почти непостижимо, но революция произошла в виде громадного увеличения количества сигналов, употребляемых частными судами, особенно в отношении ответов адмиралу, докладов о неизвестных судах, обнаружении суши, мелей и т.д. Даже книга сигналов Ивэна Сондерса (Saunders) содержала 27 дневных сигналов частным судам, на что требовалось использовать пять флагов и вымпелов. Эти сигналы передавались с одного судна на другое, пока не достигали адмиральского корабля, часто находившегося вне пределов видимости первого отправившего сигнал судна. Благодаря тому, что частным судам была предоставлена инициатива как в организации, преследовании и поисках в репетовании сигналов, частные суда наряду с сигналами адмирала, которым они беспрекословно подчинялись, выработали постепенно и свою собственную систему сигналов. Дальнейшее развитие этой системы поддержал адмирал Хау сигналами фрегатам, назначенным для наблюдения за маневрами неприятеля, пока это не вылилось в высокоэффективную разведывательную службу, которую использовал Нельсон перед сражением при Трафальгаре.

### Английские дополнительные сигналы и инструкции во время Семилетней войны

В преддверии войны 19 июля 1756 г. за два дня до своего отбытия из Спитхеда в командование западной эскадрой адмирал Хоок предложил дополнительные сигналы 12 августа 1755 г. Вице-адмирал Боскоуэн — начальник английской эскадры в Галифаксе — издал свод дополнительных сигналов и боевых инструкций. Как и в своде 1748 г., они не были пронумерованы. Дополнения Боскоуэна по сути представляли таковые Энсона от сентября 1747 г. за исключением статей 5, 6, 14 и 15, но с шестью новыми сигналами о преследовании и с многими сигналами по плаванью. Из дополнений Энсона от 1748 г. Боскоуэн убрал из статьи 9, где говорилось о преследовании имеющейся линии баталии, важные слова: «Попытаться в то же время обойти их (противника) авангард».

Как только началась война, Адмиралтейство издало печатный свод сигналов. Экземпляр, хранящийся в Национальном морском музее, датирован 1757 г., но сам свод был издан все же в марте 1756 г., как раз перед выходом Бинга к Менорке. Сигналы эти являются дальнейшим развитием свода дополнительных сигналов адмирала Раули и других командующих на Средиземном море с 1744 по 1748 г. Соответствующие боевые инструкции слово в слово за ничтожным исключением повторяют инструкции Энсона 1747 г. Опущено в статье 10 слово «остальные» в предложении «и все остальные корабли должны сформировать и упрочить эту линию».

Адмиралтейский сборник строго консервативен, и неудивительно, что адмиралы, а также и капитаны-командиры эскадр продолжали, как и прежде, издавать свои собственные сигналы и инструкции. На-

боры дополнительных сигналов и инструкций Хоока и Боскоуэна явились предшественниками большого потока «дополнений», выпущенных в течение следующих семи лет. 3 мая 1756 г. Боскоуэн, командовавший в то время эскадрой, блокирующей Брест, выпустил длинный нумерованный список сигналов, начиная с первых трех сигналов адмирала Энсона от 1747 г. За ним последовал второй список, включивший номера с 7-го по 13-й сигналы Энсона. Ни Боскоуэн, ни Хоок не готовились идти дальше боевых сигналов, выпущенных за их подписями восемью годами раньше.

23 июня 1756 г. 32-летний капитан Ричард Хау предложил дополнительные сигналы для эскадры из 8 небольших кораблей, крейсирующей у Гранвилля. Эти сигналы, по-видимому, — самые ранние, из выпущенных человеком, взявшимся за реформирование всей сигнальной системы, что оказало длительное влияние на английскую военно-морскую тактику. Тем не менее эти сигналы не ушли далеко от адмиралтейских инструкций, за исключением 16-й статьи адмирала Хау с приказом, касающимся формирования специальной линии кораблей для преследования. Но в этом случае приказ атаковать авангард неприятеля был исключен. Это, по-видимому, могло означать, что у Хау было мало боевых кораблей, и к тому же они были слабы по вооружению.

Рукописная сигнальная книга, использовавшаяся адмиралом Хооком во время Семилетней войны, включала меморандум, по-видимому, записанный в июле 1756 г., когда он заменил Бинга на посту главнокомандующего на Средиземном море. Меморандум можно считать приказом каждому кораблю «идти на корабль противника, который по диспозиции обоих эскадр должен быть его целью, несмотря на то что я буду держать сигнал о построении кильватерной линии, убирая или добавляя парусов, чтобы сохранить неизменную позицию корабля в линии и как можно скорее всем вместе одновременно вступить в бой».

Эта инструкция в форме сигнала с несколько измененным подбором флагов появилась в сигнальной книге, подписанной «Чарльз Хэнби в 15 сентября 1756 г.». Этот сигнал числился как дополнительный 18-й, предложенный адмиралом Генри Осборном, перенявшим его у Хоока, когда он сменил последнего на посту командующего на Средиземном море. Наиболее интересен сигнал 27 из книги Осборна «Для линии отхода». Другая рукописная книга сигналов (без даты) содержала страницу с известным рисунком тринадцати флагов, но без соответствующих им сигналов. Эта страница рукописи известна как «Дополнительные сигнальные цвета адмирала Осборна». В числе флагов шесть четвертных, один крестовый и четыре с горизонтальными полосами. Очень возможно, что Осборн, о котором нам мало известно, был новатором в тактических вопросах и в системе сигналов. Вдохновителем этой деятельности мог быть капитан Огэстес Джон Харви — начальник штаба Осборна на Средиземном море с мая 1757 по август 1758 г. Однако дополнения Хэнби отмечены раньше этого времени.

Книга включает также сигналы, приписываемые адмиралу Темплу Весту (Temple West). Инструкции к сигналам определяют поведение капитанов, захвативших вражеский корабль: никакой корабль не должен задерживаться у своего приза на время дольше, чем потребует шлюпка, чтобы оформить захват, а офицеру повредить приз, если это не было сделано раньше. Захваченное судно должно немедленно уйти,

если нужно, под охраной ближайшего английского корабля. Эта странная инструкция дана Вестом, когда он готовился отплыть во главе секретной экспедиции в январе 1757 г.

Чтобы обратить внимание на дополнительную боевую инструкцию, она издавалась в виде поправки к статье из первоначальных инструкций по плаванию и бою. Так, например, Хоок, используя экземпляр оригинала от 20 октября 1757 г., изменил в рукописи статью 13 о сигнале к бою так, что она теперь читалась: «Каждый корабль флота должен использовать свои предельные возможности для сражения с неприятелем на как можно ближней дистанции и не открывать огня, пока не сойдется с ним на пистолетный выстрел». Отсюда можно было заключить, что обязанность сражаться на самой ближней дистанции отменяет любой другой приказ о сближении с противником. Капитан Огэстес Кеппель в возрасте 31 года, командуя небольшой крейсерской эскадрой у мыса Финистерре в октябре 1756 г., использовал дополнительные сигналы, бывшие по существу инструкциями. Двадцатью годами позже он был все еще энергичным человеком, но слабого здоровья и уже утратившим тактическую инициативу. Статья 1 его инструкций звучала так: «Любой корабль, ушедший в погоню от эскадры не должен ждать сигнала с *Torbay* (74-пушечный флагманский корабль Кеппеля) о вступлении в бой, но начать его, как только окажутся на нужной дистанции, за исключением того случая, когда вражеский корабль окажется равным или превосходящим по силе. В этом случае вы не вступаете в бой, пока мы не соберем силы. Тогда, если никакой сигнал не отдается для линии баталии, то каждый корабль целю выбирает ближайший равный по размеру неприятельский корабль и сражается с ним на возможно близком расстоянии».

В других инструкциях, изданных 18 декабря 1757 г., находилась глава 18, которая гласила: «Если вы когда-либо преследуете большое количество вражеских кораблей и не остановили никакой из них, не взяв на бордаж, и не повредили его, чтобы было легче преследовать, вам лучше сообщить об этом на эскадру».

11 марта 1758 г. Хоок издал печатный адмиральский свод мореходных и боевых инструкций, а 27 мая адмирал Энсон — тогда командовавший Флотом Канала — выпустил его несколько измененный вариант. Разница заключалась в незначительной перестановке дополнительных дневных сигналов. Новый сигнал 3 в инструкциях Энсона требовал от кораблей, если не поступало другого приказа, держаться таким образом, чтобы как можно скорее иметь возможность сформировать линию баталии.

Летом 1758 г. Хау был возведен в ранг коммодора в эскадре, действовавшей совместно с наземными силами у французского побережья. 24 июля он издал печатную книгу под названием «*Дополнительные сигналы и инструкции, применяемые боевыми кораблями*». Выпуск печатной книги офицером, еще не ставшим флагманом, были новшеством. Слова «боевые корабли» также применены впервые, чтобы точно обозначить разницу между военными кораблями и транспортом. Этот термин оставался важным обстоятельством всех последующих книг Хау. Он был, наконец, впервые принят в «*Адмиралтейской сигнальной книге*» 1799 г. и оставался в ней до 1815 г.

В августе и сентябре 1758 г. Энсон временно командовал Флотом Канала. Он выпустил временную боевую инструкцию, которая нако-

нец послужила средством решить дилемму Мэтьюза в сражении при Тулоне: «Если по вступлении в бой с противником я спустил бы сигнал о построении линии баталии, то тогда каждый корабль флота должен использовать наилучшим образом свои возможности захватить или уничтожить те корабли противника, что окажутся на траверзе у них, сойдясь как можно ближе с ними, заставить их покинуть свою линию баталии, не обращая никакого внимания на обстоятельства, которые вытекают для них из моего приказа до того, как он был спущен».

Эта инструкция, по-видимому, позволяла получить более решающие результаты, чем была поправка к статье 13 Хоока, требовавшая вести бой на расстоянии пистолетного выстрела.

13 мая 1759 г. Хоок, командуя Флотом Канала, выпустил новый вариант адмиралтейских инструкций по плаванию и бою с рукописными дополнениями. Растущие запросы флота очевидно требовали расширения инструкций. Другой экземпляр этих же инструкций, датированный 2 июня, имел рукописные дополнения, которые включали инструкцию Энсона кораблям придерживаться компасного курса, держась друг за другом, а также сигнал, датированный 28 мая кораблям, немедленно направившимся на противостоящего противника: «Не обращая внимания на сигнал о построении кильватерной линии, которую я буду держать». 16 июля он издал еще более четкую версию энсоновской инструкции от 30 августа 1758 г.: «...В тот момент когда я подниму сигнал атаковать, я одновременно спущу сигнал о построении кильватерной линии; если при этом вам потребуется продолжать бой с кораблем противника, находящимся непосредственно против вас, то действуйте согласно его позиции, как вам будет удобней потопить или уничтожить его; как только вам это удастся, вы должны прийти на помощь ближайшему кораблю Его Величества, сражающемуся впереди или позади вас, которому это будет необходимо, не забывая, в частности, о 21-й статье Основных печатных боевых инструкций».

Статья 21 требует, чтобы ни один из кораблей флота не преследовал любой небольшой отряд вражеских кораблей до тех пор, пока основная часть кораблей флота неприятеля не будет повреждена или обращена в бегство.

Морская библиотека имеет набор из 20 дополнительных боевых инструкций, включающий 19 сигналов, которые использовал Боскоуэн при Гибралтаре 27 апреля 1759 г., когда командовал Средиземноморским флотом. Инструкции были отпечатаны и в основном представляли собой переиздание его же инструкций от августа 1755 г. По-видимому по этим инструкциям и проводилось сражение при Лагосе. В них опущена энсоновская статья 7 о построении флота в две отдельные линии баталии, хотя она была и включена в инструкции 1755 г. Под номером 9 в ней снова, как и в 1755 г., опущена ключевая фраза Хоока: «Действуйте одновременно против их авангарда». Это доставило ему много неприятностей в сражениях. Хотя инструкции Боскоуэна в основном — это переделка сигналов по крайней мере 12-летней давности, в ней была очень интересная статья под номером 18, позволявшая капитанам выходить из линии в случае необходимости уничтожения поврежденного вражеского корабля, если при этом оба флота были приблизительно равной силы. Корбетт считал, что эта статья была очень рискованной и впоследствии была отменена. По существу,

она была несколько смягченной формой инструкции Энсона, выпущенной годом раньше.

Кроме этой инструкции, в своде не замечается никакого прогресса в тактике. Это видно не только из сравнения со сводом Энсона 1747 г. Но и из того факта, что сигнальная книга Чарльза Хэнби 1756 г. содержала 13 из 19 сигналов Боскоуэна в 1759 г. Эти 13 сигналов книги Хэнби не называются дополнительными, но обычными. Тем не менее Боскоуэн вводит дополнительный сигнал для частных судов, сообщающих адмиралу, сколько боевых кораблей охраняют обнаруженный вражеский конвой. Этот сигнал включен также в сигнальную книгу капитана Генри Мартена — командира корабля *Northumberland* с дополнениями сэра Чарльза Харди от 6 апреля 1758 г. и Боскоуэна.

Хоок во время действий в заливе Киберон включил дополнительно 18 ночных сигналов. Один — для опознания друг друга «при атаке или подходе ко вражеским кораблям». Это косвенным образом указывает на возможность ведения ночных боев.

## Французские сигналы и инструкции

Как и в английском флоте, так и у французов опыт сражения у Малаги продолжал оказывать влияние на их тактическое мышление. Это сражение оправдало учение Госта, так как французы победили в соответствии с его учением. В 1727 г. появилось новое издание «*Искусства морских сражений*», точно того же формата и с точно такими же таблицами. Копии этого труда нашли свое место в библиотеках английских морских офицеров середины и конца восемнадцатого столетия. Имел его и адмирал Джон Бинг. Мнение французских математиков и ученых все еще оказывало влияние на развитие тактических взглядов флота. В 1731 г. член Королевской Академии наук А. Пито опубликовал «*Теорию маневров боевых кораблей*», т. е. еще один трактат устойчивости, плавучести и ветровом давлении. До конца столетия последовали еще много аналогичных работ, в том числе и Пьера Буге.

Хотя Гост и предложил систему сигналов, по-видимому, во время войны за австрийское наследство, французский флот продолжал следовать системе Турвилля. Это и неудивительно, поскольку Гост не опубликовал полностью свою систему, а лишь указал, что она у него имеется. Сигналы, применяемые на эскадре герцога д'Анвилля во время неудачной попытки освободить Луисбург в 1746 г., по-видимому, являлись адаптацией системы Турвилля. Герцог использовал те же флаги, но добавил к ним красный флаг с синими «горошинами».

Сигнальные системы, используемые французскими адмиралами во время Семилетней войны, отличались разнообразием и индивидуальностью. Адмирал Ла Галиссоньер был очень консервативным. Система адмирала графа д'Оше была более сложной. Книга коммодора Ла Клю удачно составлена, за исключением складных таблиц сигналов. Вице-адмирал маркиз де Конфлан имел совсем другую систему: она состояла из отдельных книжек, каждая с подробным объяснением и инструкциями и представляла собой полный сборник сигналов и инструкций, которые применялись позже во время американской Войны за независимость.

В 1754 г. Ла Галиссоньер повел эскадру из 7 кораблей из Тулона на учения. При этом он использовал набор сигналов, разработанных капитаном де Маркизаном. Его 23 флага включали и 22 из 25 флагов Турвилля с добавлением нового белого флага с красным крестом. Книга была пронумерована и строилась обычным образом, т. е. сначала флаги, затем — их место подъема и значение. Насчитывалось всего четыре двухфлажных сигнала, в каждом из которых флаги поднимались на различных местах, а не как единый сигнал. Объяснения, даваемые на странице, позволяли легко найти соответствующую инструкцию по плаванию и бою. Книга содержала 24 прекрасно выполненных цветных схем различных походных и боевых построений. На некоторых из них обозначался и сигнал на флагманском корабле.



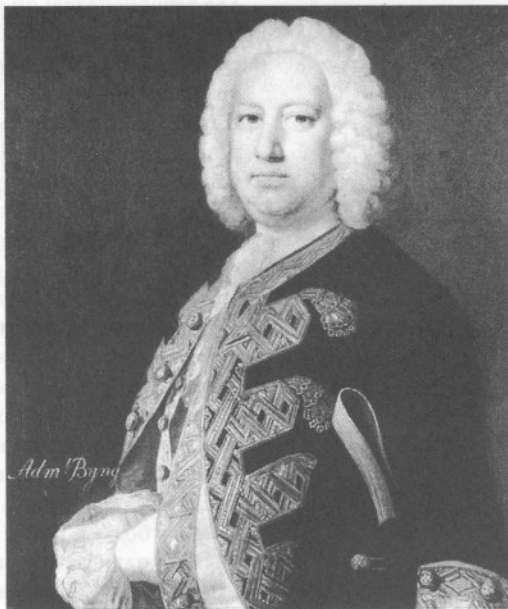
Генерал-лейтенант Роллан-Мишель Баррэн, маркиз де Ла Галиссоньер (1693—1756) — изображение на медали

## Сражение у острова Менорка

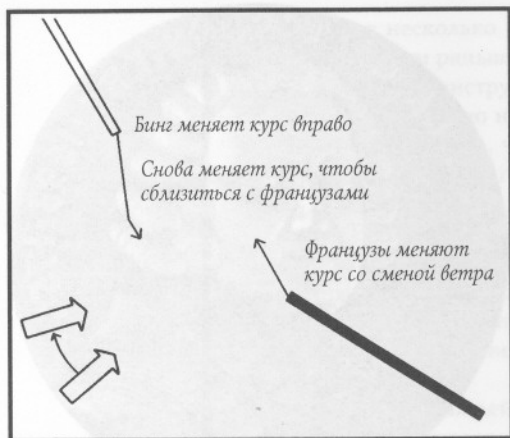
На рассвете 20 мая 1756 г. два флота в кильватерных колоннах медленно сходились на контркурсах. Видимого преимущества ни у одной стороны не было. Когда их разделяло расстояние менее лиги (морская лига равна 5,56 км), ветер отошел на два румба в пользу Бинга, и английский авангард получил возможность выйти на ветер французам, которые попытались уйти вправо. Французский командующий адмирал Ла Галиссоньер (La Galissoniere) не был обременен своими шестьюдесятью годами.

Английский флот использовал появившееся преимущество и привел к ветру. Теперь английская колонна шла расходящимся курсом с французской. Но вскоре Бинг слегка отвернул под ветер так, что теперь противники шли на параллельных курсах один мимо другого.

Бинг приобрел инициативу, но теперь оказался в ситуации, предусмотренной статьей 17 «Боевых инструкций». В соответствии с ней он, бывший на ветре, не имел другой возможности, кроме как повернуть в тот момент, когда голова его колонны поравнялась с арьергардом противника. Иначе можно было опасаться, что французы смогут обойти его строй и выиграть ветер. Бинг мог повернуть двумя способами, либо последовательно, начиная с арьергарда, либо «все вдруг», как это, по-видимому, требовали обстоятельства. Конечно, он мог пренебречь инструкцией и поступить иначе, но при этом ему следовало бы полностью



Адмирал Джон Бинг (1704—1757) — художник Томас Хадсон



### Сражение при Менорке. Сближение

избежать невыгодной атаки по ветру под прямым углом. Несколько минутами позже он отдал приказ ворочать последовательно, начиная с арьергарда. Ла Галиссоньер, по-видимому, иначе истолковал промедление Бинга, считая, что тот намерен атаковать его арьергард. Он приказывает замедлить ход. У Ла Галиссоньера были основания для беспокойства: он имел двенадцать линейных кораблей и два младших флагмана. У Бинга также было двенадцать кораблей в линии, поскольку, желая уравнять шансы противников незадолго до этого приказал выйти из линии тринадцатому 50-пушечному кораблю. Вместо того, чтобы поставить свой флагманский корабль — сильнейший в его эскадре — трехдечный *Ramillies* в центр линии, он вел его четвертым. Впрочем, в его среднем отряде из семи кораблей он оказался как раз в центре. Остальные пять кораблей составили авангард контр-адмирала Темпла Веста (Temple West).

Бинг, увидев, что французы замедлили ход, поспешил ринуться в бой и дал сигнал своим кораблям ворочать одновременно.

Теперь оба флота шли несколько расходящимися курсами. Вскоре французы стали увеличивать скорость. Теперь маневры Бинга следовали статье 19 «Боевых инструкций»: «Если адмирал и его флот находятся на ветре от противника и собраны в линию баталии, авангард адмирала должен сблизиться с авангардом противника и вступить с ним в бой». Предоставленный самому себе английский авангард в конце концов пришел на дистанцию огня французов, и оба флота сошлись в бою.

Этот план атаки был полностью сорван капитаном головного корабля Бинга Томасом Эндрюсом (Andrews). Его корабль *Defiance* шел строго параллельным курсом с противником. Головной корабль французской линии шел немного впереди с правого борта (т. е. на правом крамболе), и Эндрюс решил, что прежде, чем атаковать его, необходимо сблизиться. Идея Бинга о косо́й атаке ему была не понятна, а у адмирала не было подходящего сигнала, чтобы разъяснить свое намерение. Отряд Веста, ставший теперь авангардом, тоже шел параллельным с французами курсом.

Бинг дал сигнал пушечным выстрелом изменить курс на один румб. Он считал, что это лишь общее указание, но Эндрюс понял его как прямой приказ и отвернул точно на один румб. Когда Бинг осознал,

доверять своим капитанам, поскольку действие не по инструкции неизбежно ввело бы их в замешательство. Кроме того, он не нашел нужных сигналов, подходящих к его возможным маневрам. Бинг не был педантом и когда его адъютант, стоявший рядом с ним на квартердеке *Ramillies*, предложил более вольно толковать статью 17 инструкций, Бинг ответил, что «предпочел бы идти в арьергарде линии до общего поворота, поскольку это позволило бы каждому кораблю сблизиться с кораблями противника, выбранными ими как цель на постоянно сходящемся курсе и не подвергаться продольному огню».

В этом случае Бинг повел себя как прямолинейный и разумный тактик, стремящийся

что Эндрюс не понял, что сигнал требует косо́го сближения с противником, он повторил его снова одним пушечным выстрелом. И Эндрюс снова повернул на один румб к неприятелю. Этого было недостаточно, так как до головного французского корабля оставалось больше мили. Вместо того чтобы еще раз повторить прежний сигнал, Бинг поднял сигнал начать бой. По этому сигналу весь его флот повернул вправо и устремился на неприятеля.

Так кончилась попытка Бинга совершить аккуратное сближение. Теперь его корабли попали под полный бортовой залп французов.

Действительно ли Бинг отказался от своего плана — не ясно. Если бы его *Ramillies* шел в центре линии и назначил бы одного из своих капитанов коммодором в противовес с Темплом Вестом, он смог бы лучше управлять своим флотом. Если бы он принял бой на контркурсах, вывел 50-пушечный *Deptford* из линии, *Ramillies* шел бы третьим, и адмирал смог бы лучше контролировать угол атаки. Но его тактический замысел потерпел фиаско.

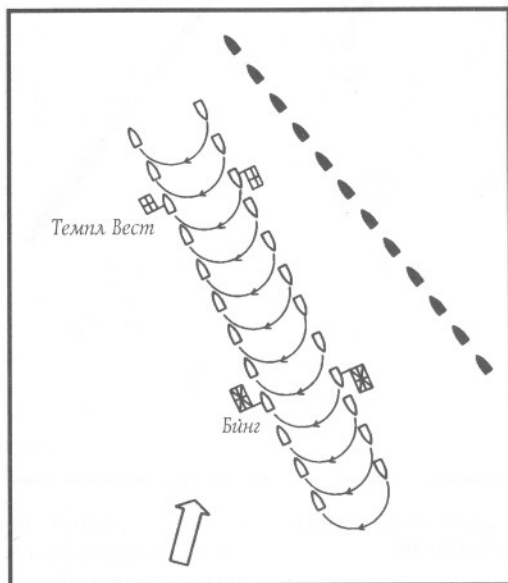
Когда Бинг дал сигнал вступить в бой, его головной корабль находился в миле от головного французского корабля, а *Ramillies* — в двух с половиной милях от своего оппонента. Концевой же английский корабль оказался более чем в трех милях от концевого французского.

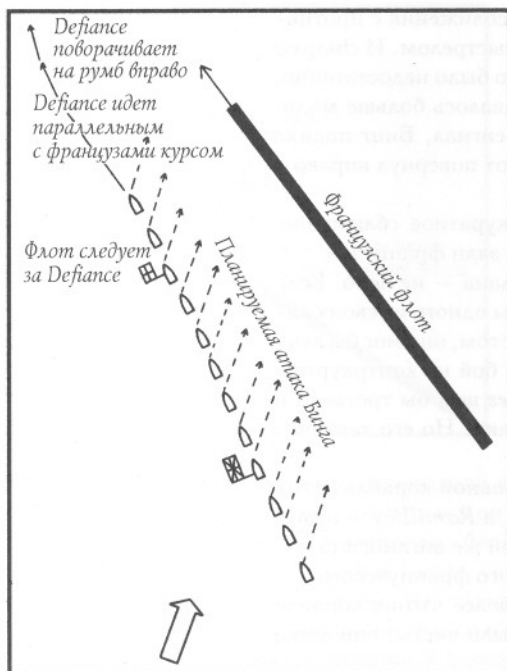
Французы получили все преимущества, тем более что их корабли того же ранга имели больше пушек и их днища были чисты, они легко могли уйти от англичан.

Открыв меткий и сильный огонь по пяти передовым английским кораблям, французский авангард ловко прибавил парусов и держался так, что не давал английским артиллеристам прицелиться. Французы громили противника поочередно, когда английские корабли выходили из поворота последовательно и строились в кильватерную линию. Затем французские корабли все разом стали уходить, создавая видимость своего полного поражения и расстройства. Корабли английского авангарда, имея множество повреждений в такелаже и рангоуте, преследовать не стали.

Затем для Бинга настали неприятности. Было немало интересного в этом сражении как целом, но эта фаза боя продемонстрировала отсутствие здравого смысла в проведении сближения с вражеским флотом по ветру в линии кораблей уступом. Для того чтобы вступить в бой, корабли центра и арьергарда Бинга должны были взять немного налево, иначе при попытке сближения под прямым углом они бы оказались далеко за кормой противника. Следовательно, когда шестой корабль его линии был поврежден и не смог управляться, перед ним образовался разрыв. Идущие за ним корабли остановились. Такая же задержка произошла, когда получил повреждения восьмой корабль в линии. В возникшем беспорядке с трудом удалось избежать столкновений или взаимных обстрелов своих кораблей. Из-за этой задержки *Ramillies* — десятый в линии — в бой не вступил.

Сражение при Менорке.  
Англичане  
поворачивают «все  
вдруг»





Сражение при Менорке

Сражение при Менорке.  
Атака Бинга

каждой странице помещены тексты статей с римской нумерацией. Они начинаются словами: «Когда адмирал...» или «Если адмирал...» отдает приказ с последующим сигналом. Затем следуют необ-

Позже обсуждался вопрос о том, следовало ли капитану седьмого корабля обойти поврежденный *Intrepid*, как того требовала статья 24 «Боевых инструкций»: «Корабль по корме должен закрыть разрыв».

Когда Бингу его флаг-капитан посоветовал отдать приказ ликвидировать беспорядок вблизи его корабля и поспешить в бой, Бинг ответил: «Вы видите, капитан Гардинер, что сигнал по линии не разобран и что я впереди *Princess Louisa* (восьмой в линии) и *Trident* капитана Даррела (девятый в линии). Вы не сочли бы меня адмиралом, если бы я напал на один корабль. Адмиралу Мэтьюзу в свое время не повезло, когда он повел свой флот одновременно, от чего я пытаюсь уклониться».

Педантизм Бинга и его капитанов проявился в сдерживающем сигнале об образовании линии баталии. И пока этот сигнал оставался поднятым, никто не проявил нужной инициативы даже для ликвидации разрыва в линии, как это требовала статья 19 «Боевых инструкций». Если бы Бинг спустил этот сигнал и поднял сигнал о ближнем бое, он смог бы по крайней мере ввести в бой свой *Ramillies* против французского арьергарда, несмотря на то что расстояние до него было велико и французы все время опережали его.

## Приказы и сигналы Ла Клю 1757 г.

Адмирал де Ла Клю (*La Clue Sabran*) командовал арьергардом во флоте Ла Галисоньера в сражении у Менорки, а впоследствии сменил его на посту командующего Тулонским флотом. В 1757 г. он участвовал в ряде операций, приведших к блокаде его флота в нейтральном порту Картахена в Испании адмиралом Осборном и возвращению в Тулон. Его свод «Сигналов и приказов» более или менее равноценен английским «Инструкциям по плаванию и бою» и с отдельными таблицами сигналов. Свод был издан официально, но представлял собственные идеи Ла Клю.

Построение книги простое и ясное. Внизу

ходимые слова инструкции. На левом поле страницы есть короткое название, а на правом — записанный словами сигнал. Свод рассчитывал 240 дневных и 70 ночных сигналов; для каждого дается складная таблица. В нижней левой части страницы показаны семь позиций, в каждой из которых эти сигналы поднимаются. По верху каждой страницы изображены десять разных флагов. Сигналы пронумерованы сериями по страницам. Для каждого сигнала в квадратной рамке пишутся слова и рисунки. В каждом квадрате сверху обозначается номер сигнала с его коротким названием и номером соответствующей статьи инструкций. 86 из 280 квадратов оставлены пустыми для возможных дополнительных сигналов, так как только 194 из 240 статей инструкций требуют отдачи сигналов. В каждом квадрате сверху обозначается номер сигнала с его коротким названием и номером соответствующей статьи инструкций. Сама книга, хотя и большого формата, может быть легко внесена на палубу, этого нельзя сделать со складными таблицами. Следовательно, работать с книгой сигналов можно только в каюте.

Использованы 34 флага и 6 вымпелов по сравнению с 36 флагами, тремя брейд-вымпелами, тремя вымпелами, предложенными Гостом в 1667 г. Количество флагов того же рисунка, хотя и других цветов, уменьшено, но введены флаги нового рисунка. Ла Клю использовал только четыре крестовых флага, четыре флага с каймой и четыре однополосных вместо шести из каждых, как было прежде. Ночные сигналы были упрощены и выражались в огнях на разных позициях в сопровождении или без пушечного выстрела или только пушечными выстрелами. В такой системе сигналов было очень трудно работать, не зная наперед намерений командующего.

## Сигналы д'Аше 1758—1759 гг.

Сигнальная книга адмирала д'Аше (d'Ache), которую он использовал в своих трех сражениях в Ост-Индии против Джорджа Покока, обнаруживали еще большую степень тактической сложности, чем это когда-либо было в сигналах Ла Галиссоньера, Конфлана и Ла Клю. Его двадцать основных приказов включали инструкцию 10, где говорилось, что число парусов, поднятых на адмиральском корабле, не может служить указанием для других кораблей. Когда адмирал убавляет парусов — это удобный момент другим кораблям поправить свою позицию в строю. Если кораблям дается сигнал восстановить место в строю, то всего лишь немного прибавить парусов будет недостаточно, корабли должны для этого поспешить на всех парусах. Если какой-нибудь корабль заметит, что другой, особенно пустившийся в погоню, не видит сигнала адмирала, то в соответствии со статьей 16 он должен репетовать его (предполагается, что все корабли снабжены всеми необходимыми флагами). Статья 18 требует, чтобы ни один корабль не открывал огня по противнику до тех пор, пока адмирал не поднимет соответствующий сигнал. Ни один из кораблей не должен подвергаться большему риску, чем другие, но сходить с противником всем вместе. Если противник разгромлен, то в погоню за ним выделяются лучшие ходоки, которые, впрочем, считаются с маневрами и сигналами адмирала. Несколько сигналов от-



Адмирал  
де Лавалье (1702—1792)  
—  
портрет на фоне Хельс-  
инкского флага

Буква Лавалье  
на 18 августа





Адмирал сэр Джордж Покок (1706—1792) — гравюра из книги Харви «История флота»

носятся к возможности, что адмирал захочет избежать ближнего боя путем отхода в сторону (статья 7) или вступления в вялую перестрелку (статья 8). Статья 11 относится к окружению убегающего противника; статья 24 — об атаке на вражеский аррьергард; статья 26 — о совместном нападении на противника; статья 27 — о сближении на мушкетный выстрел; статья 28 — о взятии на бордаж вражеских кораблей и даже о продолжении боя ночью (статья 29). Флаг-офицерам предписано репетовать сигналы адмирала, а также в случае необходимости проявлять личную инициативу, отдавая приказы своим отрядам.

## Поккок и д'Аше

В 1758—1759 гг. в водах Ост-Индии произошло три сражения между англичанами под командованием Джорджа Покока (Росок) и французами — графа д'Аше. В них было проявлено мало тактического мастерства по разным причинам как внутреннего, так и внешнего характера. Первое сражение произошло 29 апреля 1758 г. при Куддалоре,

иначе — сражение у форта Сэнт-Дэвид. Покок имел пять линейных кораблей и два 50-пушечных корабля, а д'Аше семь кораблей флота Ост-Индской компании, среди которых самым сильным был 60-пушечный. Сражение начал Покок на линию кораблей д'Аше, ожидавшего эту атаку. Поскольку Покок имел меньшее количество кораблей, он решил сосредоточить усилия на авангарде французов, но его замысел потерпел неудачу. Три его ближайших корабля вообще не вступили в бой. Д'Аше после того, как на его флагманском корабле произошел взрыв, а несколько его кораблей не подчинились приказу вступить в бой, начал отход. Покок дал сигнал об общей погоне, но поскольку четыре его головных корабля, которые только и вели бой, были сильно повреждены, что адмирал с наступлением ночи прекратил преследование.

В сражении у Негапатама (иначе — у Карикала) 3 августа 1758 г. Покок смог навязать французам бой в результате перемены ветра в свою пользу. Он имел тот же флот, но на один 50-пушечный корабль меньше. Д'Аше тоже имел на один ост-индский корабль меньше. После жаркого сражения Покок выиграл этот бой. Головной французский корабль потерял бизань-мачту, а флагманский корабль д'Аше, потеряв руль, вышел из линии для ремонта. Два других французских корабля также покинули линию. И тогда д'Аше приказал поднять все паруса и стал уходить. Покок приказал преследовать их, но к ночи французы оказались вне дальности артиллерийского огня, потеряв 850 человек из состава команды, в то время как на кораблях Покока потери составили 200 человек.

В сражении при Пондишери или у Тринкомали (французские и английские источники дают все время разные названия) 10 сентября 1759 г. Покок имел 7 линейных кораблей и два 50-пушечных. У д'Аше насчитывалось четыре правительственных королевских корабля и один 68- и шесть 54-пушечных кораблей компании так, что он имел на борту на 100 пушек больше, чем Покок. Несмотря на это неравенство, Покок сблизился с наветра, в то время как д'Аше ожидал его в стройной кильватерной линии. Покок, подходивший в линии фронта и не ожидая от этого больших преимуществ, решил перестроиться в кильватерную линию на параллельном с французами курсе. Это ему вполне удалось. Его второй флагман — контр-адмирал Чарльз Стивенс напал на французскую эскадру и выбил корабль, идущий перед кораблем д'Аше, из линии. Теперь четыре головных английских корабля оказались против пяти французских со своими 242 пушками против 320 французских (121 против 160 в бортовом залпе). Корабль Покока и два, следующих за ним, атаковали центр французского строя. Однако по причине плохого управления парусами два последних английских корабля слишком поздно вступили в бой. После пятиминутной канонады бой могли продолжить только шесть французских кораблей, но вскоре линию покинули еще два. Д'Аше был тяжело ранен, а его флаг-капитан убит. Три оставшихся французских корабля еще продолжавшие бой, вскоре подняли все паруса и стали уходить. Из всего флота Покока только два концевых корабля смогли броситься в погоню за французскими кораблями. Остальные же английские корабли имели такие серьезные повреждения рангоута и такелажа, что могли лишь только лечь в дрейф. Потери у французов составили 1500, а у англичан — 570.

Д'Аше сохранил свой флот, но ценой больших потерь и тяжелых повреждений кораблей. Если бы Покок не стал применять свои амбициозные методы атаки, он вряд ли бы добился таких успехов в этих трех сражениях, тем более что французы превосходили его численно и в лучшем маневрировании.

## Сражение в бухте Лагос

Сражение у бухты Лагос 18 августа 1759 г. дает мало примеров тактического искусства, но вызывает несколько вопросов, в том числе по сигналам. Французский флот в составе 10 линейных, двух 50-пушечных кораблей и трех фрегатов под командованием адмирала Ла Клю предпринял попытку пройти из Тулона в Брест на Атлантическое побережье Франции. Ночью 17 августа 1759 г. ему удалось миновать Гибралтарский пролив, преследуемый более сильным английским флотом адмирала Боскоуэна (Boscawen). Англичане вышли из Гибралтара без какого-либо порядка. Ла Клю достиг Кадиса, по-видимому, полагая, что его корабли не могут идти в едином строю на своем пути, протяженностью 1700 морских миль. В полночь, проходя Кадис, он имел все корабли при себе. Ветер с востока и несколько к югу благоприятствовал ему, и он гото-

Бухта Лагос.  
Бой 18 августа

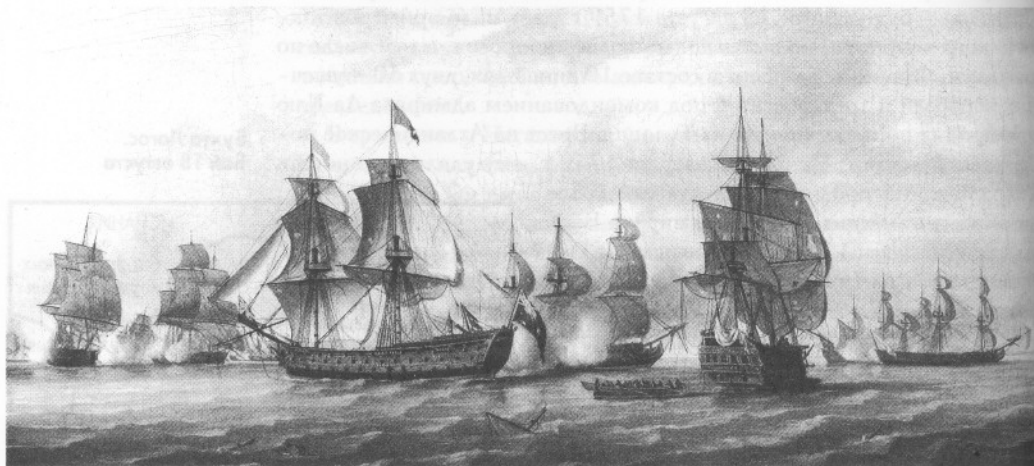


вился идти вокруг мыса Сент-Винсент. Французские источники сомневаются в том, какой сигнал дал Ла Клю, но Корбетт уверяет, что «идти под всеми парусами правым галсом». Из печатной сигнальной книги Ла Клю, выпущенной в 1757 г., видно, что он дал ночной сигнал 27: «Идти правым галсом, как можно ближе к ветру». Этот сигнал был дан фонарями и тремя выстрелами из пушки (или тремя ракетами). Скорее всего, он дал сигнал выстрелами из пушек, а не ракетами, поскольку в последнем случае он бы показал свое место преследующим его английским кораблям. Затем последовал сигнал: «Корабли должны следовать тем же путем, что и адмирал, и не должны показывать никаких огней». В два часа пополудни Ла Клю мог еще пересчитать свои корабли. Но вскоре английские корабли начали догонять французов и открыли огонь по их концевым кораблям. По некоторым французским источникам, Ла Клю убрал свой кормовой фонарь и так шел до рассвета. Тем временем три французских линейных, два 50-пушечных и все три фрегата, включая и корабль капитана де Фабри *Gracieuse*, оторвались от эскадры и направились в Кадис в соответствии с его первоначальным приказом. Несомненно, они не увидели его сигнал.

Приказ «убрать кормовой огонь» можно было понять из его более раннего сигнала. К тому же первая статья свода ночных сигналов адмирала Ла Клю гласит: «Как только адмирал угасит свой кормовой огонь, следует обратить внимание всех остальных кораблей на то, чтобы они сами не выставляли никаких огней». Если бы он дал сигнал 27, то должен был бы погасить все свои огни повсюду, что означало бы сигнал об изменении курса. Из того, что часть кораблей вышла из строя и отправилась в Кадис, можно заключить почти наверняка, что он дал такой сигнал, когда они потеряли контакт не только с самим Ла Клю, но и с кораблями, идущими впереди, которые в соответствии с адмиральскими сигналами погасили свои огни.

Бой на отходе 18 августа произошел, прежде всего, потому, что Ла Клю перепутал английские корабли со своими, ушедшими в Кадис, и потому позволил им приблизиться. Во-вторых, англичане шли на сильном восточном бризе, в то время как французы почти не двигались. Когда Ла Клю наконец опознал приближающийся к его авангар-

Сражение у Лагоса  
18 августа 1759 г. —  
художник Томас Льюни



ду и центру английский флот, он приказал своим кораблям как можно скорее привести к ветру и образовать строй вроде полумесяца. В таком положении все корабли его авангарда и центра своим огнем могли помочь не только своему арьергарду, но и друг другу, чтобы отразить ожидаемую атаку англичан.

Флагманский корабль Боскоуэна после того, как полтора часа сражался с флагманским кораблем Ла Клю, потерял свою бизань-мачту и оба марсея, так что адмирал должен был перенести свой флаг на другой корабль. Впрочем, этот небольшой успех не принес пользы французам. Англичане превосходили их по силе огня, и те знали об этом. Ла Клю поднял сигнал об отступлении при свежающем бризе и оставил свой концевой корабль уже сильно поврежденным и лишенным мачт. Он был захвачен англичанами.

Если бы Ла Клю решился смело атаковать блокирующий Тулон флот Боскоуэна, которому все же пришлось ремонтироваться в Гибралтаре или попытался бы уйти, все могло быть иначе.

Позже Боскоуэна обвиняли в том, что его головные корабли атаковали французский арьергард вместо того, чтобы атаковать противника в строе обратного полумесяца, при котором каждый его корабль проходил бы под прикрытием другого корабля, уже ведшего бой, и выходил бы следующему в голову. Таким образом, все вражеские корабли от авангарда до арьергарда были бы последовательно обойдены. Поскольку он не издал никаких инструкций на этот случай, он мог лишь только приказывать своим головным кораблям по отдельности прибавить парусов. Но в них не содержалось того, что потребовал сейчас Боскоуэн. Речь шла лишь о формировании временной линии баталии для преследования. Во всяком случае — это было лишь повторение инструкций, изданных Хооком в 1747 г. Нечкий анонимный комментатор считал, что Боскоуэну было лучше разделить свой флот на три небольших отряда и окружить вражеские корабли.

Очевидно, что Боскоуэн имел подходящий план для сражения с флотом Ла Клю у Тулона, а не для продолжительного боя вдоль Атлантического побережья Испании и Португалии. Когда же настал критический момент, он был застигнут врасплох: в это время он находился на обеде вместе со своими старшими офицерами и у испанского губернатора города Сан-Роке. Он предварительно не сообщил своим капитанам, что намерен предпринять в предстоящем сражении. А теперь это было уже поздно. Конечно, некоторые из его капитанов вели себя неумело, но Боскоуэн мог бы добавить сигналы о преследовании к тем, которые он позаимствовал у Хоока из его дополнительных инструкций 1747 г. Или же, как позже Нельсон, выработать план сражения и преследования, собрав на совет своих капитанов. Но он этого не сделал, и его капитаны действовали по принятому «обычаю службы». Боскоуэн, конечно, не был новатором и, следуя инструкциям Хоока двенадцатилетней давности, неизбежно встретился с затруднениями.

В течение ночи два французских 74-пушечных корабля были сняты с мели. Один в конце концов дошел до Рошфора, другой — до Канарских островов. Утром было завершено уничтожение четырех кораблей Ла Клю в нейтральных водах побережья бухты Лагос в пределах досягаемости пушек португальских фортов.

## Сигналы маркиза де Конфлана 1759 г.

Они все изложены по единой форме: приказ — в левой части страницы, сигнал — посередине и позиция подъема сигнала — справа. В конце книги на 23 страницах даны тактические схемы. Дневные сигналы Конфлана (Conflans) поднимаются на клотике фок-мачты (сигналы о погоне), бизань-мачты (простые навигационные сигналы), а на кормовом флагштоке — все ненавигационные сигналы. Используются 44 флага и три вымпела.

В инструкциях Конфлана большое внимание уделено тактическим вопросам. Расстояние между кораблями в линии должно составлять полкабельтова, если позволяет погода. В том случае, когда корабль не поврежден, ему запрещается выходить из линии баталии или нарушать строй. Если противник пытается прорвать линию баталии с подветра, то корабли в угрожаемом месте должны сомкнуться так, что противник вынужден будет столкнуться и запутаться снастями. Когда противник превосходит числом, то его авангард следует обойти с наветра или с подветра. Если флот находится на ветре и атака начинается с наветра, то прекрывающиеся корабли французского авангарда должны спуститься под ветер от авангарда противника, а затем последовательно вернуться на свой прежний курс, ставший теперь параллельным линии авангарда противника. Головные корабли убавляют паруса до тех пор, пока не будет сформирована правильная линия. Те же отделившиеся корабли не должны подходить близко к противнику из опасения быть пораженными пушечным огнем с кораблей противника с наветренной стороны. Всего лишь само присутствие отделившегося отряда достаточно для того, чтобы беспокоить противника и позволить отрезать отступление любым его кораблям, уходящим под ветер. Одновременно отделившиеся корабли должны атаковать вражеские фрегаты, брандеры, транспорты, идущие за неподбойным бортом линии противника.

Если же корабли неприятеля находятся на ветре, то Конфлан требовал, чтобы французский авангард прибавил парусов для верного обхода противника с наветра, затем повернул всем вместе и тем самым

перешел на параллельный курс с авангардом противника и атаковал его фрегаты, брандеры и транспорт. Чтобы избежать обхода французского авангарда, он должен атаковать противника, как только они поравняются корабль с кораблем. Для обхода аррьергарда неприятеля с наветренной стороны, надо пройти как можно ближе за его концевым кораблем, затем прибавить парусов, чтобы выйти ему на траверз с его подветренной стороны.

Книга сигналов Конфлана изобилует тактическими сложностями. Сигнал 6, например, требует описать обнаруженного разведчиками противника. Ночной сигнал 6 требует описать обнаруженного разведчиками противника. Ночной сигнал 40 требует подготовиться к ночным действиям, а 41 — начать их.

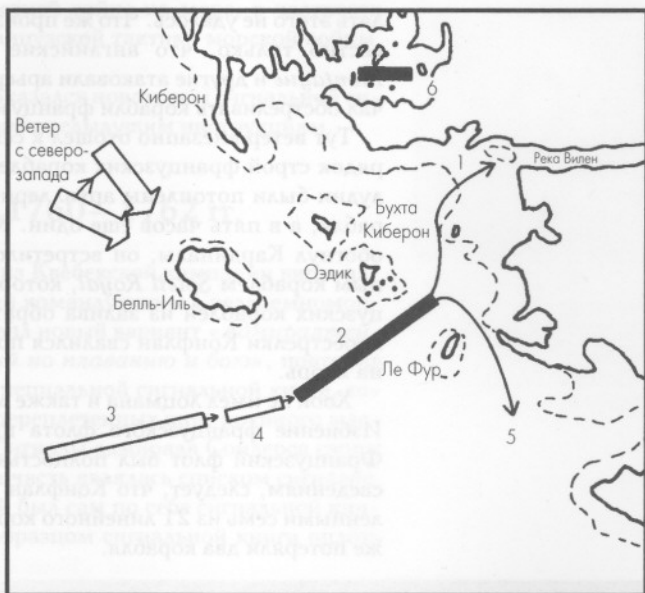
### Метод обхода Конфлана



Конфлан придерживается традиционной системы, где сигнал о движении в кильватерной линии тот же самый, что и вступить в бой, за исключением того случая, когда адмирал должен вести весь флот. Далее следуют приказы о движении двумя или тремя колоннами, а также строем в виде клина. Большое внимание уделено тщательности выполнения маневров и точному удержанию места в строю.

## Сражение в заливе Киберон

Утром 20 ноября 1759 г. дозорный фрегат адмирала Хоока обнаружил корабли французского флота в бухте Киберон. Командовал ими вице-адмирал маркиз де Конфлан. Несколькими днями раньше в Брест, прорвав английскую блокаду порта, прибыли корабли из Вест-Индского флота французов. С ними вместе эскадра Конфлана, блокированная в Бресте, насчитывала 21 линейный корабль. Пользуясь тем, что в связи с ненастной погодой Хоок отвел свои корабли в Торбей, Конфлан решил вырваться из Бреста и соединиться с флотом транспортных кораблей, собравшихся в бухте Морбиган в заливе Киберон. Этот флот предназначался для вторжения на Британские острова. Корабли Конфлана должны были обеспечить транспорт эскорт. Как и тремя месяцами ранее Ла Клю, Конфлан стремился перейти из одного порта в другой, избегая боя с противником. Ему удалось пройти к бухте Морбиган, и тут утром 20 ноября он увидел небольшой отряд английских кораблей под командованием коммодора Роберта Даффа. Дул северо-западный ветер, и Конфлан, решая атаковать отряд Даффа, поднимает сигналы: «сосредоточиться», «приготовиться к бою», «следить за боевыми сигналами» и, наконец, сигнал: «общая атака». Отряд Даффа разделился, и Конфлан послал свои авангард и центр против обеих частей отряда Даффа. Арьергард же он оставил для наблюдения за появившимися вдали кораблями. А это были основные силы Хоока. Уяснив это, Конфлан отменяет атаку, поднимает сигнал «объединиться», «построиться в кильватерную линию» и «приготовиться к бою». Свой корабль он поставил во главе линии и направился ко входу в залив. Ветер — ENE — благоприятствовал ему на этом курсе. По правому борту линии Конфлана находились «четыре мели», а слева — торчащие из воды остроконечные скалы, известные под названием «Кардиналы». Навигационная обстановка была сложной, но адмирал рассчитывал на своих опытных лоцманов. Он решил занять оборонительную позицию в заливе и полагал, что Хоок не посмеет последовать за ним. Но последний решился идти в бухту. Там и произошло сражение. Конфлан пытался обойти Кардиналы и укрыться в бухте, но его арьергарду сле-



### Сражение в бухте Киберон

1. Французские корабли заперты в устье р. Вилен
2. Французский флот
3. Основные силы английского флота
4. Головные английские корабли
5. Восемь французских кораблей уходят в Рошфор
6. Французские транспорты на якоре

дать этого не удалось. Что же произошло затем — мало кто понял. Известно только, что английские корабли *Magnanime*, *Warspite*, *Montague* и другие атаковали арьергард французов, а *Magnanime* начал обстреливать корабли французского центра.

Тут ветер внезапно отошел к северо-западу, что привело в беспорядок строй французских кораблей. Примерно в четыре часа пополудни были потоплены артиллерийским огнем два французских корабля, а в пять часов еще один. Когда корабль Хоока *Royal George* обогнул Кардиналы, он встретился с флагманом Конфлана линейным кораблем *Soleil Royal*, который пытался вывести линию французских кораблей из залива обратно в море. После беспорядочной перестрелки Конфлан свалился под ветер от «четырех мелей» и стал на якорь.

Хоок не имел лоцмана и также дал сигнал: «становиться на якорь». Избиение французского флота продолжилось на следующий день. Французский флот был полностью уничтожен. (По многим другим сведениям, следует, что Конфлан потерял захваченными или потопленными семь из 21 линейного корабля. — *Прим. перев.*). Англичане же потеряли два корабля.

Сражение в бухте  
Киберон 20 ноября  
1759 г. — художник  
Сэррес-старший



Поражение французов в Семилетней войне на море, в частности при Лагосе, изменило характер французской тактики морской войны, и не в лучшую сторону.

Что же касается Хоока, то он не оказался новатором сигнальной системы и в этом бою, а следовал своим предыдущим инструкциям.

### Дополнительные сигналы 1760—1762 гг.

Весной 1760 г. после возвращения из Квебекской кампании вице-адмирал Чарльз Сондерс был назначен командующим Средиземноморским флотом. 12 мая 1760 г. он издал новый вариант «Адмиралтейских дополнительных инструкций по плаванию и бою», повторив их 12 июля. Они были собраны в специальной сигнальной книге, состоявшей из двух частей, отдельно переплетенных книг крупного масштаба. Первая часть называлась «Сигналы адмирала Сондерса своим командирам». По существу, первая часть являлась списком сигналов, собранных во втором томе, который был сам по себе сигнальной книгой. Оба тома оказались лучшим образцом сигнальной книги вплоть





Адмирал  
сэр Чарльз Сондерс  
(1713–1779) —  
художник Джошуа  
Рейнолдс

до появления в 1799 г. первой официальной «Адмиралтейской книги сигналов».

8 марта 1762 г. коммодор Хау для своей эскадры, ведшей дозорную службу вблизи Рошфора на французском побережье, издал печатную книгу «Дополнительные сигналы и инструкции для боевых кораблей». Дополнения состояли из 61 дневного, 15 ночных и 7 сигналов на случай тумана. На каждой странице книги печаталось три колонки: первые две представляли флаги и их позиции, а в третьей давалось объяснение сигнала с присвоенным ему номером.

Впрочем, ничего существенно нового инструкции Хау не представляли. Они были направлены на более эффективное выполнение повседневных задач. Указывалось, что, если необходимо, ночные сигналы давались наименьшим количеством выстрелов из пушек, а при хорошей погоде только лишь сигнальными огнями. Хау специально указал, какие ночные сигналы следует давать пушечными выстрелами.

Тремя неделями позже Хау отдал три боевых приказа. В первом указывалось место его флагманского 74-пушечного линейного корабля в середине первого отряда из пяти кораблей. Два своих 90-пушечных он ставил в арьергард первого отряда и в голову второго.

Второй приказ гласил: «Если я окажусь в бою против корабля вражеского командующего, идущего, как это обычно у французов принято, в середине кильватерной линии, то сам Хау займет пятое место в линии, а свои 90-пушечные корабли поставит третьим и восьмым, считая, что и противник имеет одинаковое число кораблей в линии и что бой сведется к поединку корабль против корабля».

Наконец, последний боевой приказ на случай, если у противника в кильватерной линии окажется больше кораблей, чем в линии английской эскадры. В этом случае боевой приказ повторяет приказ 2, но предполагает, что, если противник насчитывает 14 кораблей в линии баталии, то его 4-й, 6-й, 9-й и 11-й корабли остаются необстрелянными.

Адмирал флота  
Ричард Хау (1726–  
1799) — художник  
Джон Сиглтон



Такая идея атаки всей линии кораблей противника вместо того, чтобы направить свои корабли на ее часть, кажется тактически устаревшей. Впрочем, свою тактическую инициативу он объяснял так: «Если противник превосходит мою эскадру числом своих кораблей, я могу попытаться различными задержками скрыть от неприятеля свои намерения до тех пор, пока позже этим днем у меня не представится лучшей возможности».

Последняя сигнальная книга Хоока во время Семилетней войны, выпущенная в 1762 г., называлась: «Все напечатанные и дополнительные сигналы, употреблявшиеся сэром Эдуардом Хооком». Адмирал использовал для сигналов 24 флага и два вымпела. В них включены уже известные сигналы из «Адмиралтейских дополнительных инструкций по плаванию и бою» 1758 г. Хоок добавил инструкции дневного плавания

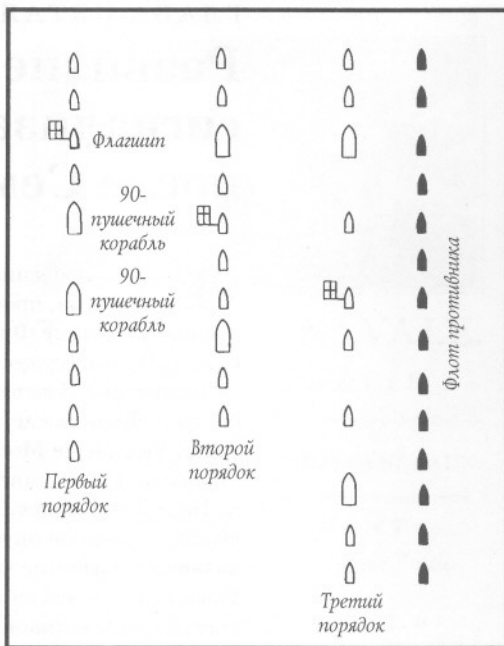
для кораблей, не получивших предписанного места в строю. Они должны были занять его в соответствии со своим рангом, например, мателоты адмирала по носу и корме его корабля. Тем самым определялось более формальное построение при плавании, чем это было принято ранее.

### Адмиральские сигналы и инструкции, не имеющие даты

Морская библиотека располагает несколькими интересными печатными изданиями «Сигналов и инструкций для Флота Его Величества». В них входит 45 боевых инструкций, направленных на достижение решительных результатов британским флотом после неудачи в сражении под Тулоном. Статья 38 указывает, как отдельные корабли могут покинуть линию, чтобы нарушить строй неприятеля, атакая на его авангард или арьергард; как помочь своим поврежденным кораблям, занявши их место в линии.

В 34-й статье указано, что, если адмирал спустил сигнал о сражении в линии, то каждый корабль должен вести бой как можно ближе к кораблям противника и заставлять их покинуть линию, невзирая на «предписанное им место в линии баталии до того, как сигнал был спущен». Эта статья, несомненно, представляет инициативу командирам кораблей, чтобы действовать по обстановке.

Статья 40 — это сигнал о проведении боя как можно ближе на расстоянии полукабельтова или меньше, если позволяет состояние моря. Она также содержит обычное предостережение от ведения огня над своими кораблями. Джулиан Корбетт, впрочем, заметил, что эти инструкции никогда не поступили во флот. Они, безусловно, были слишком прогрессивными, чтобы их выпустило Адмиралтейство. Может быть, они относились к неизвестным инструкциям Хау, однако по стилю и оформлению не напоминают того, что Хау издавал раньше или позже. Может быть, они относятся к командующему, кроме Энсона, Хоока, Боскоузена, Сондерса или Кеппеля. Но, кроме Джорджа Покока, назвать кого-либо трудно. Они не похожи на инструкции Кеппеля 1756 г. А когда Родни плыл на завоевание Мартиники в 1761 г., он использовал новый вариант «Адмиралтейских дополнительных инструкций», но дата и авторство их осталось загадкой.



Три походных порядка Хау

## Развитие систем сигнализации в период после Семилетней войны

Одной из особенностей, характерных для возрождения французского флота, происходившего при морском министре короля Людовика XV Этьене Франсуа (Etienne Francois), графе де Шуазель (de Choiseul), был существенный прогресс в тактике и развитии систем сигнализации. В качестве лидеров в этих направлениях выступили Себастьян Франсуа де Биго, виконт де Морог (Sebastien Francois de Bigot, Vicomte de Morogues) и Жан Франсуа де Шеврон, шевалье дю Павильон (Jean Francois de Chevron, Chevalier du Pavillon). Жак Бурд де Вильюэ (Jacques Bourde de Villehuet) был фигурой меньшего масштаба, однако он опубликовал работу Маэ де Ла Бурдоннэ, предвосхитившего развитие числовой системы сигнализации. И хотя Морог и Павильон преуспели в деле освобождения тактики от влияния гражданских математиков и ученых, они, вслед за Гостом, главное внимание уделяли вопросам маневрирования и перестроения в целом, не учитывая при этом необходимость сигнализации при ведении атакующих действий. И это неудивительно, поскольку так же, как и Ост, писавший свои сочинения под впечатлением от сражений при Барфлёр (Barfleur) и Ла Ог (La Hogue), они писали под впечатлением от битв при Лагосе и в заливе Киберон. Их сочинения также писались под влиянием «Королевского указа», опубликованного 25 марта 1765 г. и носившего характер сугубо теоретического, далекого от реальности уп-

ражнения ума, не оставлявшего флотским капитанам никакой свободы действий. Им предписывалось воевать «спиной к спине», а также «ценой своей жизни главное внимание уделять защите флага Генерала, а не сохранению собственного корабля». Однако когда в 1778 г. Франция вступила в американскую войну, командующий основным французским флотом граф д'Орвилье осуществлял тактический контроль с помощью системы сигналов, разработанной Павильоном, которая, несмотря на всю свою вычурную сложность, намного превосходила все существующие до нее.

Кристофер О'Брайен (O'Bryan) и его брат Луций (Lucius) способствовали распространению французских тактических идей в Англии. Вместе со своим отцом они нашли здесь спрос для книг по мореплаванию и тактике на море. Публикация (возможно, в 1770 г.) лордом Хау новых добавлений к существовавшим инструкциям, явилась вехой в истории разви-

Адмирал Себастьян Франсуа де Биго, виконт де Морог (1706—1781)



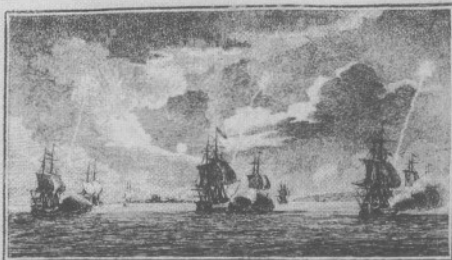
тия тактики в Англии, а также свидетельство-вала о том, что из побед, одержанных в ходе Семилетней войны, были сделаны выводы. Кроме того, Адмиралтейство опубликовало дополнительный том к «Инструкциям по кораблевождению и ведению морского боя», а адмирал Хау в начале американской революции получил возможность усовершенствовать свою тактическую систему.

## Тактическая система Мороба

Как и во времена Госта, вопросы конструкции и гидродинамики кораблей, навигации и определения долготы, гидрографии и открытий на море считались во Франции того времени предметом свободного обсуждения среди математиков, ученых и морских офицеров. Морская наука рассматривалась как область, в которой гражданские лица могли играть весьма активную и плодотворную роль; более того, их деятельность в этой области всячески поощрялась. Виконт де Мороб занимал видное место среди тех, кто составлял сообщество людей, занимающихся морской наукой; он был первым директором основанной в 1752 г. Морской академии. Отрывки из его рукописи под названием «*Морская тактика, или Трактат о маневрировании и системах сигнализации*» в течение ряда лет циркулировали в среде морских офицеров в Бресте, до того как он направил ее на заключение членам специальной комиссии, назначенной Королевской академией наук. Спустя всего месяц со дня подписания унизительного Парижского мира три члена этой комиссии подписали положительный отзыв о работе Мороба, которая была опубликована в том же году в Париже. Книга содержала посвящение Шуазелю — министру, в чьи обязанности входило реформирование флота.

Хотя в некоторых аспектах книга Мороба была построена по образцу работ Госта, которые Мороб характеризует как «довольно редкие» и содержащие «много ненужных маневров», хотя и «превосходные во многих отношениях», она отличалась от работы Госта по своей структуре. Если Гост писал свою работу как эксперт-математик, обладающий интересом к истории предмета, то Мороб в своей книге выступает прежде всего как морской офицер, стремящийся разработать и поставить на службу флоту законченную систему, объединяющую теоретические и практические аспекты тактики и сигнализации и позволяющую эффективно управлять флотом.

Во время сражения в заливе Киберон он командовал 74-пушечным кораблем *Magnifique*. Опыт этого закончившегося катастрофой сражения должен был только усилить существовавшие у него представления в пользу оборонительной тактики. Во введении к своей книге



## TACTIQUE NAVALE.

### SECONDE PARTIE.

### DES SIGNAUX ET ORDRES GÉNÉRAUX.

#### AVERTISSEMENT

*Pour l'intelligence de cette Seconde Partie.*

J'AI prévenu dans l'Introduction qui précède le premier Livre, que de même que je me suis écarté de la manière du P. Hofle, dans la méthode que j'ai suivie dans la Tactique, je me suis aussi écarté de l'usage général dans la manière dont j'ai traité des Ordres & des Signaux; & j'ai donné dans l'Article X, qui termine l'Introduction, une idée suffisante du plan de la seconde Partie relativement aux Signaux. Cependant je cede ici à la demande qu'on m'a faite de faire précéder ce second Livre d'une forte d'analyse qui expose plus en détail la méthode que

M ij

Страница из книги  
Мороба

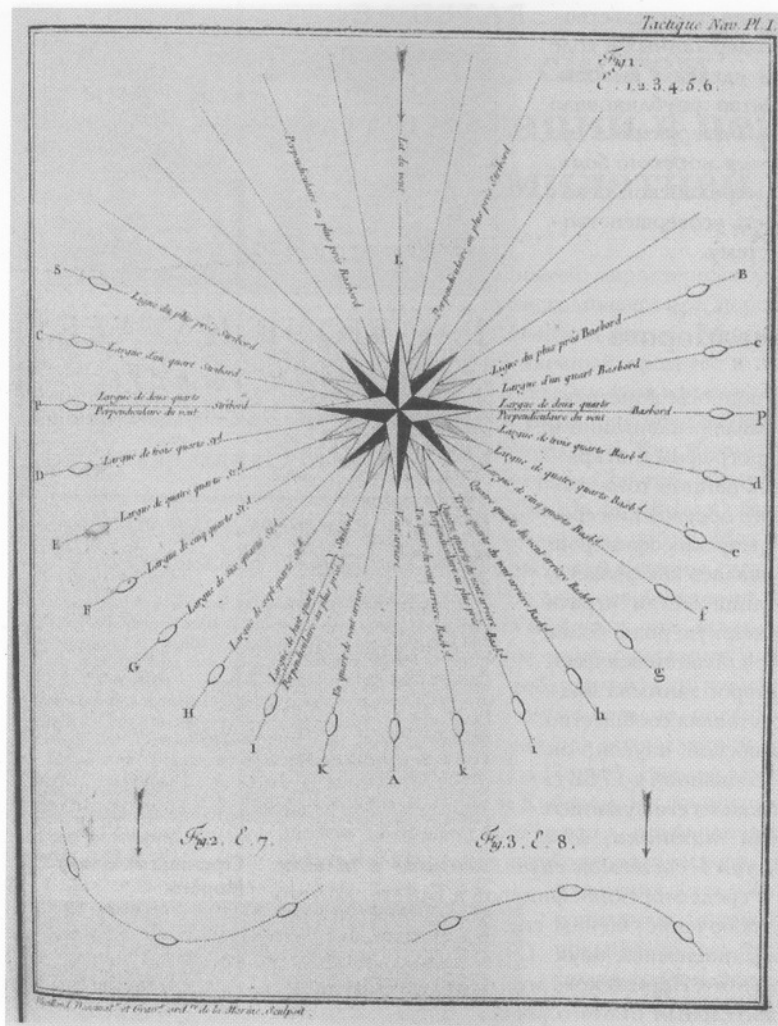


Таблица из книги  
Морога

Морог пишет о том, что решающими факторами в морском сражении являются тактический порядок и дисциплина. Небольшой, но дисциплинированный отряд кораблей, чьи капитаны четко соблюдают строй и готовы в любой момент оказать помощь друг другу, может победить противника, превосходящего его количественно, но менее дисциплинированного, не говоря уже о том, что чем меньше флот, тем проще им управлять. В отличие от сухопутного боя в ходе сражения на море более слабая сторона имеет больше возможностей для того, чтобы ускользнуть от противника и спастись. Сражение в открытом море под руководством Турвилля показало, каким образом недостаток силы можно компенсировать бы-

стротой маневра. Представления Морога о тактике, вне всякого сомнения, были сформированы под влиянием его убеждения в том, что сражения на море не имеют решающего значения для исхода войны. Для Франции XVIII века это было именно так.

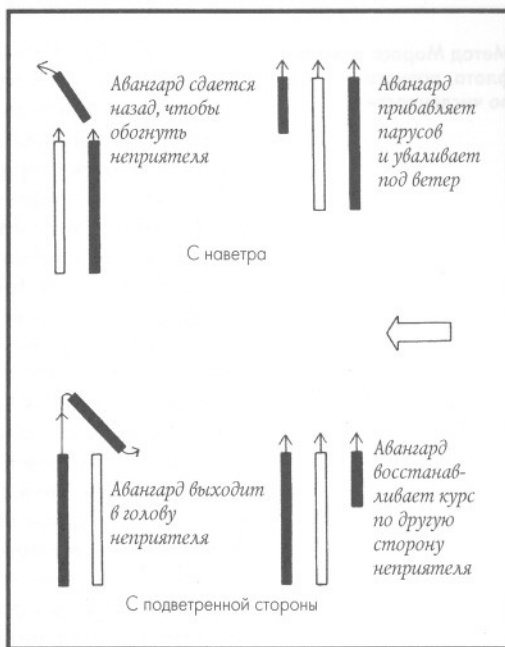
Морог подчеркивал преимущества больших кораблей по сравнению с обычными двухпалубными. Среди этих преимуществ было то, что на таких кораблях можно было разместить большее количество тяжелых орудий, они лучше вели себя при сильном ветре и волнении на море, их труднее было взять на абортаж. У них было больше возможностей, чем у обычных двухпалубных кораблей использовать в шторм пушки, расположенные на нижней палубе. В случае, если условия не позволяли этого сделать, большие корабли обладали тем преимуществом, что могли использовать две батареи орудий, расположенных выше, чем у обыкновенных двухпалубных. Флот, большинство которого составляли большие корабли, мог скорее победить в сражении, даже находясь в численном меньшинстве по сравнению с противником. Небольшим

флотом было легче управлять, особенно в тех случаях, когда его строй был не слишком сомкнут; при хорошей погоде треть кабельтова считалась вполне достаточным расстоянием между кораблями. В случаях, когда расстояние между кораблями было слишком большим, появлялся риск того, что два корабля противника могли одновременно вести огонь по одному кораблю.

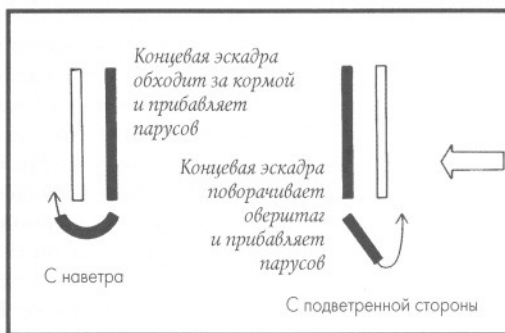
В отличие от чисто академических упражнений Госта Морог предложил более практичное решение вопроса о том, как одержать победу над меньшим по численности противником, которое заключалось в обходе боевого строя его кораблей. Для того чтобы обойти авангард противника с наветренной стороны, передовые корабли должны форсировать паруса с целью выйти впереди авангарда противника. Закончив маневр, они должны перейти на наветренную сторону и, поравнявшись с авангардом противника, лечь на прежний курс; таким образом, передовые корабли противника оказывались под перекрестным огнем. Для того чтобы обогнуть авангард противника с подветренной стороны, передовые корабли должны на правом галсе пересечь линию движения противника; при этом каждый из кораблей должен выпустить залп по авангарду противника. Оказавшись с наветренной стороны по отношению к противнику и на его траверзе, корабли должны продолжать свое движение.

Для того чтобы обойти арьергард противника с наветренной стороны, замыкающие корабли должны форсировать паруса, спуститься по ветру и, обойдя противника, поставить его арьергард между двух огней. Для того чтобы обойти арьергард противника с подветренной стороны, замыкающие корабли должны идти таким галсом, чтобы, обойдя противника с кормы, выйти на ветер. После этого они должны продолжить свое движение до того, как поравняются с арьергардом противника. Так же как и Гост (и по тем же причинам), Морог отдавал предпочтение обходу противника с тыла. В этом случае было легче лишить корабли противника поддержки. Кроме того, этот маневр позволял уменьшить опасность возможного захвата противником своих поврежденных кораблей.

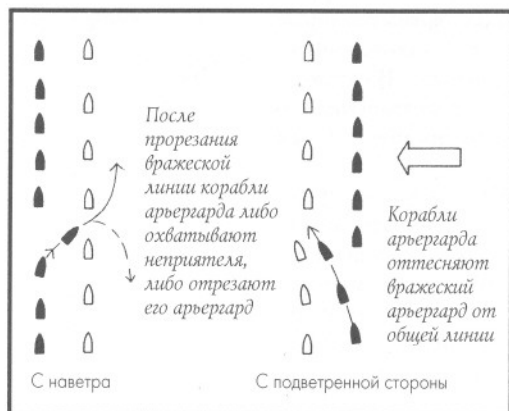
Все эти рассуждения, однако, носили достаточно теоретический характер, поскольку исходили из инертности противника, которой могло и не быть. Тем не менее высказанные Морогом идеи могли быть рекомендованы для применения в конкретном бою. И это отличало их от чисто теоретических рассуждений, основанных на исторических примерах.



Метод охвата авангарда Морого



Метод охвата арьергарда Морого



**Метод Морога охвата флота, равного по численности**

вий со стороны превосходящего по численности противника, Морог предлагает прибегнуть к испытанному средству: расположить отдельные корабли или эскадры таким образом, чтобы избежать опасности отсечения авангарда или арьергарда. Морог также выдвинул идею, согласно которой брандеры должны заполнять пространство между кораблями, в которое мог бы ворваться противник. Большие корабли, по его мысли, следовало располагать в центре и в арьергарде своих эскадр. Морог был вынужден признать, что меньшему по численности флоту будет трудно избежать обхода со стороны противника, находящегося с подветренной стороны. В этом случае, считает Морог, исход сражения будет во многом зависеть от смелости и опыта командования.

Наиболее важной представляется вторая часть книги Морога, озаглавленная «Сигналы и общие команды». Эта часть, состоящая из более чем 200 страниц, содержит команды и соответствующие им сигналы, изложенные в форме инструкций по кораблевождению и инструкций по ведению боя; последние, в свою очередь, содержат более 300 статей, сопровождаемых пояснениями. Именно эта часть и содержит изложение нового тактического мышления, предложенного Морогом и превосходящего традиционные представления в этой области, которыми французский флот руководствовался в ходе Семилетней войны. Хотя к каждой инструкции прилагался список соответствующих сигналов, во второй части содержалась восьмидесятистраничная таблица сигналов, которыми необходимо пользоваться в светлое и темное время суток, а также в тумане. Эту таблицу можно рассматривать как прообраз книги сигналов. Книга снабжена также предметным указателем и большим количеством рисунков и схем, иллюстрирующих содержание обеих ее частей. Каждая из частей содержит множество перекрестных ссылок, позволяющих быстро найти сигнал для того или иного маневра и наоборот. Иллюстрации также содержат ссылки на соответствующее место в тексте.

В отличие от принятой до этого системы сигналов, использовавшей 34 флага и 6 вымпелов, Морог предложил систему, в которой использовались 33 флага, имеющие 6 положений, и 9 вымпелов, находящихся в 12 положениях. В системе Морога флаги и вымпелы имели различную нумерацию. Сигналы для всего флота должны были подниматься на рее крайс-марсеа. Сигналы для передовой, центральной и

Морог предложил еще один прием обхода противника. Когда превосходящий по численности флот движется сомкнутой колной, равной по протяженности строю кораблей противника, он может отрезать арьергард противника с подветренной стороны путем рассеяния его строя своими замыкающими кораблями. Эти корабли могут затем развернуться веером так, чтобы либо продолжить свой курс с наветренной от противника стороны, либо полностью окружить его арьергард. Находясь с наветренной стороны противника, превосходящий флот может проделать аналогичный маневр.

Для того чтобы избежать подобных дейст-

закрывающей эскадр должны были подниматься на стеньгах фок-, грот- и бизань-мачт соответственно; исключение составляли белый с голубым, белый и синий флаги или вымпелы, обозначающие соответственно передовую, центральную и замыкающую эскадры и имеющие отличную от других флагов и вымпелов нумерацию. По соображениям секретности цвета всех флагов, за исключением упомянутых, должны были постоянно меняться, а потому имели только номера.

Как и в системе сигналов, принятой на английском флоте, в системе, предложенной Морогом, каждый флаг имел значение только тогда, когда был поднят в определенном месте. Однако в дополнение к этому Морог присвоил каждому значению свой номер, который соответствовал номеру инструкции, в которой использовался. Этот номер отличался от номера флага, обозначающего его цвет. Эта система номеров сочеталась с основной системой сигналов с тем, чтобы привлечь внимание к определенной статье инструкции или в случаях, когда необходимо было использовать числа, например, при указании координат. Флаги, имеющие номера с 1 по 9 и поднятые на топе фок-мачты, обозначали сотни, на грот-мачте — десятки, а на бизань-мачте — единицы. Нули обозначались отсутствием флагов на топе соответствующей мачты.

В зависимости от обстоятельств сигнал мог иметь несколько значений. В этих случаях он сопровождался выстрелом пушки. Морог разработал также оригинальную систему, дополнявшую «словарь» сигналов пушечными выстрелами. Эта система предусматривала различные интервалы между выстрелами: *медленно*, с интервалом 12—15 секунд, или *подряд* — с интервалом 4—5 секунд. Если при подаче сигнала использовались оба эти метода, то интервал между группами выстрелов должен был составлять 30 секунд. Для подачи каждого из сигналов следовало использовать не более шести орудий. В своей книге Морог приводит отдельную таблицу сигналов, подаваемых с помощью пушек. При этом каждый из этих сигналов имеет ссылку на соответствующий флажный сигнал. Кроме того, каждой группе звуковых сигналов присваивался номер, соотношенный с сигналами, подаваемыми флагами, ночью и в тумане.

Система сигналов, подаваемых ночью, также имела последовательную нумерацию, однако способ передачи этих сигналов был чрезвычайно сложен. В упомянутой выше таблице каждый ночной сигнал имел свой номер, указанный на ее полях. В следующей колонке таблицы напечатаны одна, две или три буквы латинского алфавита от «А» до «Q». Эти буквы выступали в качестве символов, указывающих на количество сигнальных фонарей (от 1 до 5), вывешиваемых на вантах фок-, грот- или бизань-мачты. Таким образом, фонари указывали на номер сигнала. Некоторые из ночных сигналов имели несколько значений, и различия между ними обозначались с помощью звуковых сигналов. Перечень звуковых сигналов содержался в отдельной колонке таблицы, следующей за колонкой с перечнем световых сигналов. В отдельной колонке содержались названия сигналов, а последняя колонка таблицы содержала ссылки на соответствующую статью инструкции. В случаях, когда невозможно было различить соответствующую мачту флагманского корабля, зажигались ракеты, обозначающие соответствующую мачту: *в виде дождя* — для обозначения фок-мачты, *в виде звезд* — грот-мачты и *в виде змеи* — бизань-мачты.

Использование сигналов в тумане носило более ограниченный характер. Тем не менее в этих условиях можно было произвести около двухсот сигналов, подаваемых с помощью рупора, сигнальной трубы, барабана, колокола, дудки, мушкета и поворотного орудия. Некоторые из этих сигналов могли применяться в сочетании с обычными пушечными сигналами; большинство же сигналов, подаваемых в тумане, осуществлялось только с помощью пушек.

Из сказанного видно, что книга Морог носила всеобъемлющий характер как по своей структуре, так и по цели, с которой она была написана; однако это ни в коем случае не означало, что она была проста в использовании. В то время как официальная сигнальная книга французского флота представляла собой небольшой том, объемом чуть более 100 страниц, напечатанных крупным шрифтом, книга Морог представляла собой увесистый том объемом в 480 страниц, включающих в себя 49 рисунков с изображением 133 схем. Следует отметить, что нет подлинных свидетельств того, что она когда-нибудь использовалась в практике кораблевождения, хотя ее влияние было весьма значительным. В 1763 г. она была переиздана в Париже, а в 1779 г. в Амстердаме был издан ее перевод на голландский язык.

Известность и репутацию Морог приобрел в основном благодаря разработанной им системе сигнализации на флоте, а не своим рассуждениям о тактике морского боя. Несмотря на его собственное убеждение в обратном, Морог всего лишь подкрепил лишними доказательствами представление о том, что тактика есть в основном искусство маневрирования и это искусство может вполне заменить собой умение воевать, выдвинутое еще Гостом. Прделанная им работа показала, что лучший контроль маневров и дисциплина на флоте будут в будущем хорошим ответом англичанам, предпочитающим импровизацию в этой области и использующим ограниченную систему сигналов на флоте.

## Бурд де Вилльуэ и Ла Бурдоннэ

В 1756 г. была опубликована книга под названием «*О маневрах кораблей, или Трактат о механике и динамике*». Неудивительно, что ее автором был Пьер Буге (Pierre Bouguer), являвшийся членом Королевской академии наук и одно время работавший гидрографом в портах Круазик и Гавр; он также являлся автором книг по наблюдению за высотой звезд (1729 г.), магнитному склонению (1731 г.), конструкции и движению кораблей (1746 г.), а также книги о форме Земли (1749 г.). Неудивительно также и то, что Бурд де Вилльуэ (Bourde de Villehuet) в своей книге по тактике, опубликованной в 1765 г., с уважением относился к теоретическим идеям своих предшественников, однако его собственная работа была основана на личном опыте моряка.

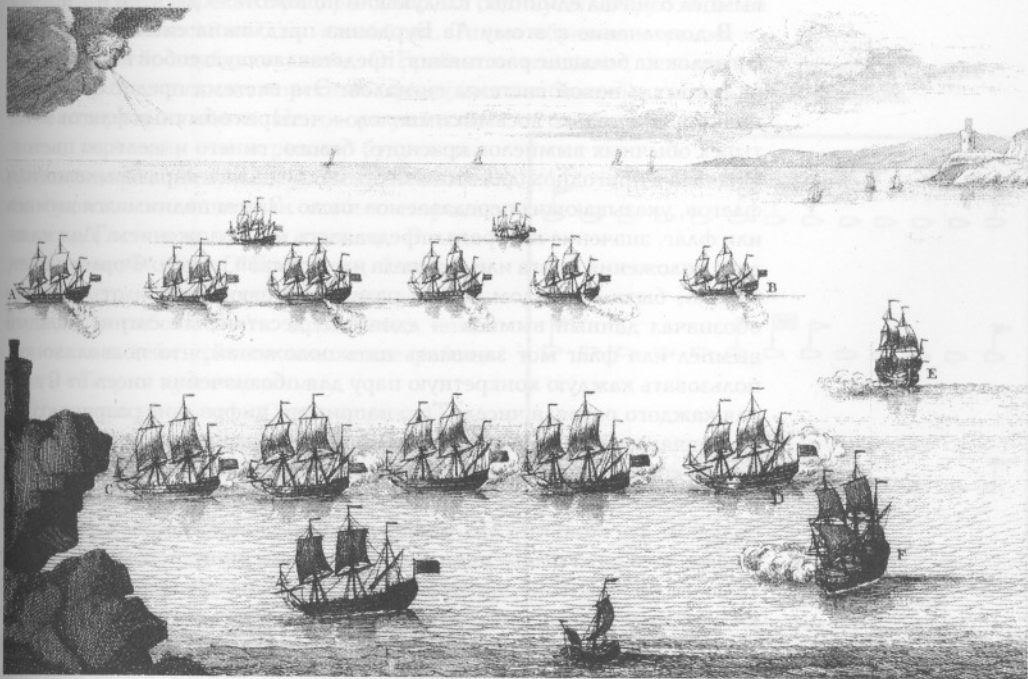
Бурд говорил о себе как о морском офицере, служившем на французском флоте во время кампании в Ост-Индии; свою книгу он назвал «*Искусный полководец, или Эссе о теории и практике управления судном и морском маневрировании*». Книга содержала посвящение Шуазелю и получила весьма положительный отзыв Королевской ака-

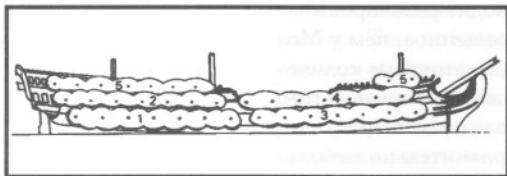
демии наук. С точки зрения историка, она производит разочаровывающее впечатление, поскольку содержит более упрощенное, чем у Морога, изложение идей Госта, не подкрепленное достаточным количеством исторических примеров. Тем не менее можно говорить о том, что ее содержание, безусловно, является более полезным в практическом отношении; кроме того, она была издана сравнительно небольшим форматом. Она содержит теоретическую часть, вслед за которой следуют простые и понятные объяснения того, как следует управлять отдельным кораблем. Бурд далее развивает новые идеи по поводу преследования противника, которые впоследствии были приняты Хау и Кемпенфелтом.

В части III своей книги Бурд пишет о подготовке команды к сражению и дисциплине во время боя. Он, в частности, говорит о необходимости соблюдения тишины, позволяющей услышать тот или иной приказ. Далее следуют ясные и четкие пояснения относительно артиллерийской стрельбы и подготовки к ней; при этом подчеркивается важность произведения бортового залпа первыми, «когда мы находимся вплотную с противником». «Если атакуемое вами судно начало вести огонь издалека, пускай себе палит, вам это не причинит большого вреда», — писал он. Он подчеркивает также важность того, чтобы противник был как можно быстрее подавлен беглым огнем. Кроме того, он очень хорошо описывает подготовку и организацию абордажного боя.

В части IV Бурд обсуждает вопросы перестроения (маневрирования). Рассуждая об относительных преимуществах наветренного положения, он в основном следует идеям, высказанным Гостом, добавляя к ним от себя лишь соображение о том, что наветренное положение дает меньше преимуществ, чем подветренное, хотя последнее таит в себе больше опасностей. Флот не должен принимать сражения,

Страница из книги  
Кристофера О'Брайена





Стрельба плутонгами

когда противник нападает с подветренной стороны, подчеркивает Бурд, «если только не возникают какие-либо чрезвычайные обстоятельства».

Вслед за Гостом и Морогом Бурд предпочитает такой порядок построения кораблей, когда они плывут тремя колоннами борт о

борт; такой строй он называет «конвоем». Он дает также примеры перестроения из этого строя в боевой порядок или строй отхода и наоборот. Довольно пространная часть книги посвящена вопросу восстановления строя при изменении ветра. Только в последней части книги речь заходит о противнике, и здесь автор повторяет рассуждения Госта. Так, в статье 9-й части IV он пишет о том, что флот, нападающий на противника с подветренной стороны в начале боя, должен держаться на прежнем курсе.

В последней части своей книги Бурд останавливается на описании системы сигналов, разработанной и использованной Маэ де Ла Бурдоннэ. Последний был одним из наиболее заслуженных морских офицеров, служивших во время французской кампании в Ост-Индии. Во время войны 1739—1748 гг. он был губернатором островов Маврикий и Бурбон и командовал французским военным флотом в Индийском океане. Описание разработанной Ла Бурдоннэ системы было опубликовано в 1746 г. Эту систему, наконец, можно было назвать подлинно числовой; в ней использовались 10 вымпелов (имеющих номера от 0 до 9), окрашенных в красный, белый, синий и желтый цвета, а также разноцветные. С их помощью можно было передавать тысячи сигналов. Каждый сигнал мог быть передан одним набором флагов и с любой части корабля, наиболее пригодной для этого. Нижний вымпел означал единицы, следующий по высоте — десятки и т.д.

В дополнение к этому Ла Бурдоннэ предложил систему передачи сигналов на большие расстояния, представляющую собой комбинацию из старых и новой системы сигналов. Эта система предполагала использование только восьми символов — четырех обычных флагов и четырех обычных вымпелов красного, белого, синего и желтого цветов. Сначала в пригодном для этого месте поднималась пара вымпелов или флагов, указывающих передаваемое число. Затем поднимался вымпел или флаг, значение которого определялось его положением. Для каждого положения флага или вымпела имелся свой номер. Форма и цвет, однако, были в каждом случае разными в зависимости от того, что обозначал данный вымпел — единицы, десятки или сотни. Каждый вымпел или флаг мог занимать пять положений, что позволяло использовать каждую конкретную пару для обозначения чисел от 0 до 9 для каждого разряда чисел. Так, например, цифра 4 из разряда сотен обозначалась белым вымпелом, цифра 4 из разряда десятков обозначалась красным вымпелом, а простая четверка — желтым флагом. Таким образом, если флаг или вымпел можно было четко разглядеть на большом расстоянии, его значение невозможно было перепутать. Кроме того, что флаг, поднятый в определенном положении, имел только одно значение, предусматривалась еще одно средство проверки, каковым являлось поднятие предварительного сигнала, указывающего на то, что следующий за ним сигнал означает трех-, двух- или однозначное число.

Ла Бурдоннэ был сторонником использования числовой системы сигналов в ночное время суток. Для этого могла быть использована согласованная заранее система с одновременным использованием фонарей и пушечных выстрелов (он, правда, не предложил собственный вариант такой системы). Вместе с тем он говорил о том, что фонари должны подниматься только в одном месте, поскольку вывешивание их в различных местах могло затруднить понимание их значения: часть из них могла быть просто не видна с другого корабля.

## Публикация в Англии французских исследований по тактике

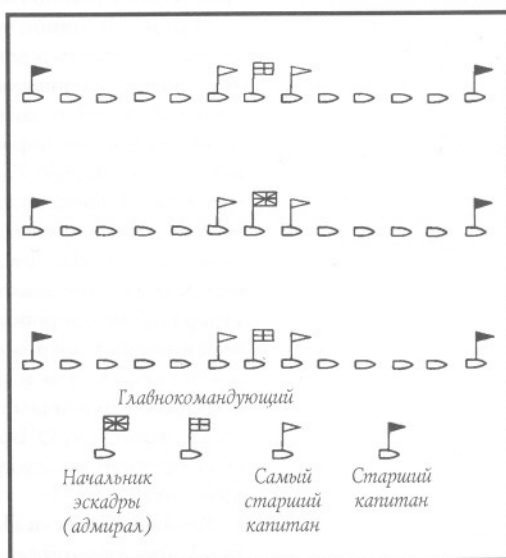
Первая книга на английском языке, посвященная вопросам тактики и названная «*Морские маневры, или Система морской науки*», появилась в 1762 г. Она была опубликована Кристофером О'Брайеном, служившим одно время лейтенантом на английском Королевском флоте. Говорили, что в 1739 г. он поступил на службу (предположительно, мичманом) на российский флот. Он был сыном Кристофера О'Брайена, командовавшего в 1713 г. 60-пушечным кораблем *Rippon* и также поступившего на службу на российский флот в 1739 г. и скончавшегося в 1742 г. Отсюда можно сделать логичный вывод о том, что О'Брайен-старший был автором «*Очерка морской науки*», который его сын включил в текст упомянутой выше книги.

Кроме того, О'Брайен-младший включил в свою книгу перевод отрывков из книги Госта, занявший почти четверть ее объема. Опыт Семилетней войны мог послужить основанием для дискредитации подхода Госта к вопросам тактики, однако нет никаких сомнений в том, что английские морские офицеры сожалели об отсутствии руководства по тактике, написанного по-английски. Таким образом, отрывки из работы Госта, опубликованные О'Брайеном-младшим, возможно, считались британскими морскими офицерами наиболее полезными из

всего содержания книги. Не говоря уже о качестве перевода, эти отрывки, будучи вырванными из контекста, не позволяли читателю судить о сильных или слабых сторонах подхода Госта к вопросам тактики. В издании, предпринятом О'Брайеном, были воспроизведены также и соответствующие иллюстрации из работы Госта. Кроме того, книга включала в себя краткое изложение работы Госта «*Теория судостроения*».

Несмотря на то что «*Очерк морской науки*» написан скучно и многословно, он все же представляет определенный интерес для историков, поскольку в нем нашли свое отражение теория и практика морской науки того времени. Автор книги убежден в том, что наиболее эффективным способом ведения корабельного огня является стрельба «плутонгами», а не полными бортовыми залпами. Сначала огонь должна открывать половина

Походный порядок  
О'Брайена



орудий, расположенных ближе к корме на нижней палубе, затем орудия, расположенные ближе к корме на верхней палубе, а затем носовые орудия нижней и верхней палуб и, наконец, орудия, расположенные на квартердеке и на баке и полубаке. О'Брайен убежден также в том, что в отличие от сухопутного боя во время боя на море корабли должны быть построены так, чтобы основная ударная сила находилась в центре строя. Корабли, выходящие за строй вражеских судов, должны находиться в резерве, а перед кораблем адмирала должен располагаться резервный фрегат. При этом автор отвергает предложение о том, чтобы сам адмирал находился на резервном корабле, сохраняя в то же время свой флаг на корабле, идущем в боевой линии. Рассуждая о специфике морского боя по сравнению со сражением на суше, автор пишет, что нельзя сравнивать ситуацию, в которой находятся флотский адмирал и генерал сухопутной армии.

Когда флот состоит из трех эскадр, идущих под тремя флагами, каждый командир эскадры должен иметь заместителя из числа старших офицеров. Флот, состоящий как минимум из 15 кораблей, следует разделить на три отряда, «поскольку иногда эскадре может быть приказано повернуть на другой галс с тем, чтобы выйти на ветер противнику». Когда флот идет только под двумя флагами, старший по званию офицер должен возглавить один из отрядов с тем, чтобы «строй кораблей принял правильный и завершенный характер», — пишет он далее.

О'Брайен подчеркивает важность проведения разведки. Говоря о вопросах боевого построения, он пишет, что бой должен начинаться в момент, когда корабли противника находятся на расстоянии выстрела в упор (т.е. 300 ярдов), но не ближе — иначе линия баталии будет искривлена. «Кроме всего прочего, — пишет он, — в этом случае вы не сможете видеть линию ваших кораблей целиком, особенно в случае, если эта линия достаточно протяженна: корабли противника будут загораживать вам обзор, что может привести к ошибкам в сигнализации». Не следует считать, что все британские адмиралы рвались в ближний бой или стремились к бою «в свалке» в случае сражения между равными по силе флотами.

Одной из наиболее интересных частей книги является та, где О'Брайен пишет о действиях конвоя; в качестве примера он использует бой, произошедший приблизительно за полвека до выхода его книги. В 1707 г. командор Ричард Эдвардс (Edwards), эскортируя большой конвой кораблей, был атакован и разбит Рене Дюгэ-Труэном (Rene Duguay-Trouin), располагавшим «десятью-двенадцатью кораблями, имевшими на своем борту от 30 до 60 орудий». По мнению О'Брайена, вместо того чтобы лечь в дрейф (что он на самом деле и сделал), Эдвардс должен был отступить строем в линии фронта под малыми парусами, что было бы наилучшей защитой. Далее это утверждение сопровождается целым рядом аргументов. В частности, рассматривая возражение против его точки зрения, заключающееся в утверждении, что в случае отступления корабли противника могли бы, проникнув через строй конвоя, поставить некоторые свои корабли «в два огня», О'Брайен пишет о том, что корабли, нападающие на суда противника с двух сторон, могут повредить огнем мачты и реи друг друга.

Когда в 1763 г. в Париже впервые была опубликована книга Морюга «*Морская тактика*», она не могла не вызвать немедленного инте-

реса в Англии. После подписания в том же году Парижского мира англичане возобновили многочисленные поездки во Францию. В связи с этим возникла настоятельная необходимость в хороших переводах. Вместо этого в 1767 г. появляется анонимный и при этом весьма некачественный перевод упомянутой книги Мороба. Переведены были лишь отрывки оригинального текста; при этом критерии отбора текстов для перевода были неясными и по меньшей мере сомнительными. В результате этого читатель был лишен возможности понять суть разработанной Моробом системы тактики и сигнализации на флоте. Более того, отрывки его идей были опубликованы вперемешку с другими материалами.

Издатель перевода — У. Джонстон (Johnston) — пятью годами ранее издал также перевод книги Госта. Переводчик снабдил текст комментариями, в которых расточал похвалу Хооку, которому и была посвящена книга, а также высказывал критику в адрес Мэтьюза, который по традиции выступал в то время в качестве «мальчика для битья» при обсуждении вопросов тактики. В этом прослеживается также влияние Луциуса О'Брайена — брата Кристофера О'Брайена, командовавшего кораблем *Essex* в битве в заливе Киберон. Говорили, что Луциус также служил на российском флоте в 1739 г. Скончался он в чине контр-адмирала в 1770 или 1771 г. Можно говорить о том, что именно Луций является наиболее вероятным переводчиком, поскольку в тексте книги содержится ссылка на то, что ее автор служил мичманом под командованием Джона Норриса (Norris) на его корабле *Orford* и принимал участие в сражении при Малаге в 1704 г. Слова автора перевода о том, что победа при Лагосе могла быть более полной, сумей передовые корабли британского флота отрезать как можно большее число французских кораблей от их основного боевого строя, указывают также на то, что их автором мог быть кто-то из братьев О'Брайенов, воевавших у мыса Пассаро и в заливе Киберон. Соображения, содержащиеся в той части книги, которая носит название «Некоторые хорошо известные мысли и рассуждения по поводу морских сражений и морской науки», перекликаются с теми, которые содержались в ранее изданных «Очерках морской науки». Предполагается, что автором обоих сочинений является О'Брайен-старший, поскольку в них содержится утверждение о том, что их автор командовал боевым кораблем в сражениях в Средиземноморье в 1718 г., что безусловно верно по отношению к старшему из братьев О'Брайен.

Несмотря на то что перевод из работ Госта и Мороба является достаточно слабым, как «Очерк...», так и «Некоторые хорошо известные мысли...» дают ценную информацию о состоянии тактической мысли того времени. Если допустить, что содержащееся в «Очерке...» описание эпизодов сражений, имевших место более полувека назад, может быть расценено как анахронизм, то становится трудно объяснить переиздание этой работы в 1767 г. Напротив, ее публикация в 1762 г. была встречена с одобрением; и это одобрение объясняется, по-видимому, не столько тем, что в ней содержался перевод работ Госта (как уже говорилось, достаточно слабый), уже знакомых большинству британских морских офицеров, особенно после их второго издания в 1727 г., сколько тем, что в «Очерке...» сохранился материал, имевший безусловную ценность для изучения вопросов тактики морского флота. Кроме того, в комментариях, содер-

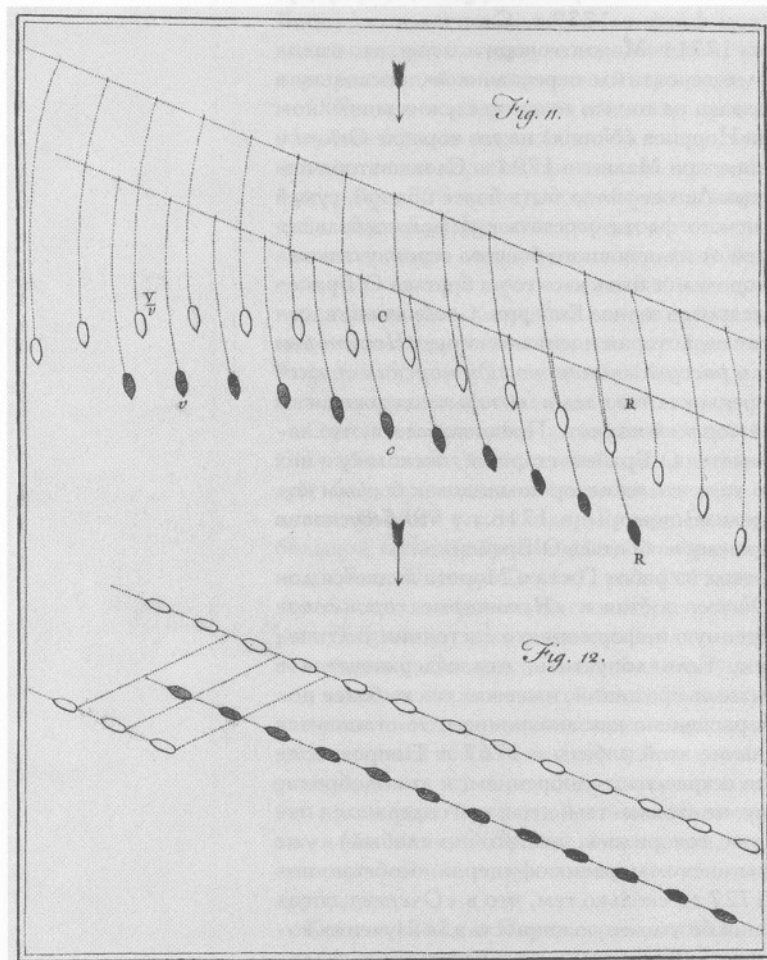
жавшихся в обеих упомянутых выше работах, речь постоянно идет о необходимости дальнейшего совершенствования в области тактики и сигнализации на флоте.

## Британские маневры 1768 года

Летом 1768 г. герцог Кэмберлендский приступил к службе на флоте. Опеку над ним осуществлял капитан (впоследствии адмирал) Сэмюэль Баррингтон (Barrington), под командованием которого находилось пять фрегатов и два военных шлюпа. Мирное затишье того времени Баррингтон использовал для проведения широких маневров в Ла-Манше. Им также были разработаны и выпущены подписанные герцогом меморандумы по вопросам тактики, содержащие дополнительные сигналы для эскадр. Однажды, находясь на борту одного из фрегатов, герцог лично наблюдал за маневрами эскадры Баррингтона.

В меморандуме 3 Баррингтона говорится о маневрах флота по перестроению обычного боевого порядка при атаке арьергарда противника. В

Схема из перевода  
книги *Морога*



не имеющем порядкового номера меморандуме он описывает сигнал, который должен отдаваться эскадре, «разворачивающейся для атаки противника с наветренной стороны». Здесь также описывается сигнал капитану замыкающего строя корабля, подаваемый в случае, когда эскадра «находится с наветренной от противника стороны и он считает, что находится на достаточном удалении от арьергарда противника для того, чтобы повернуть и вести на него концевые корабли». В меморандуме 6 описывается сигнал, подаваемый передовому кораблю выйти на ветер противнику, приводящему к ветру.

Этот пример говорит о том, что Баррингтон разделял аза-

боченность таких адмиралов, как Хау, Кеппель, Родни и Брайен (Вуон), вопросами совершенствования тактики и эффективности сигнализации на флоте, хотя следует подчеркнуть, что не все из них уделяли этим вопросам специальное внимание. Консервативные взгляды этих командиров и их приверженность к боевому построению в линию баталии не обязательно означали, однако, что они не уделяли внимания вопросам совершенствования тактики в мирное время.

Возникла настоятельная необходимость в пересмотре утвержденных Адмиралтейством «*Инструкций по мореплаванию и ведению морского боя*», учитывающих накопленный опыт; однако для того времени это был слишком революционный проект. Истинной причиной многочисленных ошибок и слабостей, содержащихся в этих «*Инструкциях...*», было то, что они приобрели авторитет традиции. Кроме того, их пересмотр мог ввергнуть Адмиралтейство в неприятные дискуссии. В связи с этим новое издание «*Инструкций...*» было выпущено всего лишь меньшим по формату и объему. Дошедший до нас экземпляр этого издания, подписанный: «Джеймс Гамбьер (Gambier), 22 августа 1771 г., борт корабля *Salisbury*», был предназначен Бенджамину Кодвеллу (Cadwell), капитану корабля *Rose*. В этот экземпляр были также вклеены рукописные страницы, подписанные Гамбьером и содержащие описание сигналов, подаваемых днем, ночью и в тумане. Сэр Чарльз Ноулс утверждает, что существовало переиздание этой работы, датированное 1772 г., однако есть основания полагать, что он имел в виду издание 1771 г.

## Дополнения лорда Хау

В период между мартом 1762 г. и июнем 1776 г. лорд Хау закончил рукопись нового издания своей вышедшей в 1762 г. работы, озаглавленной «*Сигналы и инструкции, используемые днем и ночью и публикуемые в дополнение к «Общим инструкциям по мореплаванию и ведению морского боя»*». В ноябре 1770 г. Хау стал командиром эскадры на Средиземноморье, сформированной из-за спора Англии и Испании по поводу Фолклендских островов. Был отдан приказ об оснащении для него корабля *Barfleur*, однако он так никогда и не поднял на этом корабле свой флаг. Очень может быть, что упомянутая выше рукопись была создана им в связи с этим назначением и содержала его самые последние соображения. Хотя название этой работы почти полностью совпадает с названием издания, осуществленного в этот же период времени Адмиралтейством, авторство ее не вызывает сомнения, поскольку в ней содержатся выражения, присущие только Хау. В целом эта работа демонстрирует громадный прогресс в области разработки вопросов тактики; ее содержание намного превосходит все, что было сделано в этой области в ходе Семилетней войны, включая в том числе и собственную работу Хау, опубликованную в 1762 г.

Книга содержит пятьдесят три дополнительных сигнала и инструкции для дневного времени; двадцать один сигнал для ночного времени; восемь сигналов, подаваемых в тумане, и сорок девять «*Дополнительных инструкций по ведению боя, касающихся действий фрегатов*». В ней содержится также таблица флагов и вымпелов с указанием места их подъема. Напротив каждого флага и вы-

мпела расположены две колонки, озаглавленные «Статья» и «Страница», в которые от руки вписаны соответствующие номера. Номера страниц относятся только к инструкциям, а не к прилагаемой книге сигналов. То же самое сделано и в отношении сигнальных огней, поднимаемых ночью: дается номер сигнала, указывается место, на котором он должен быть поднят, содержится ссылка на статью соответствующего наставления и страницу, на которой оно напечатано. Далее дается детальное описание сигналов, подаваемых в тумане, с указанием номера орудий, подающих эти сигналы. Знакомство с книгой позволяет говорить о том, что лорд Хау серьезное внимание уделял вопросам секретности.

Сами по себе сигналы носят традиционный характер: для их подачи используются поднимаемые в определенных положениях 25 флагов и вымпелов, описание которых содержится в соответствующих статьях инструкций. В тексте отсутствуют ссылки на прилагаемую книгу сигналов. Необычно большое количество статей, относящихся к кораблевождению, объясняется включением в текст целого ряда приказов, заимствованных из различных источников и представленных в форме дополнительных сигналов, разработанных конкретными адмиралами. Большое внимание уделяется вопросам соблюдения дистанции во время плавания и изменения направления движения, однако нет ни малейшего намека на вопрос о боевом построении. Дополнительные инструкции по ведению боя, как представляется, весьма напоминают те, что были разработаны Хау в 1775 г., когда он командовал флотом в Северной Америке.

### «Сигналы и инструкции», изданные Адмиралтейством

Кризис, связанный с Фолклендскими островами, мог стать одной из причин публикации Адмиралтейством нового издания официальных инструкций, которое не заменяло ранее существующие, а скорее дополняло их. Самый ранний из известных экземпляров, датированный 7 ноября 1777 г., принадлежал капитану Роберту Дигби (Digby), командовавшему эскадрой, курсирующей у берегов мыса Ортегаль. Текст книги *«Сигналы и инструкции, публикуемые в дополнение к Общим инструкциям по мореплаванию и ведению морского боя»* составлен так же, как и текст предыдущего издания. Однако тот факт, что в *«Дополнениях...»* слово «сигналы» вынесено в начало названия работы, свидетельствует о небольших различиях, существующих между этими двумя работами. В *«Сигналах и инструкциях...»* содержится 44 инструкции по кораблевождению и соответствующих сигналов для дневного времени суток, 10 — для ночного времени и 8 — для использования в тумане; кроме того, эта работа содержит 28 инструкций по ведению боя и соответствующие сигналы, используемые днем и 2 — ночью. Подобно *«Инструкциям по мореплаванию и ведению морского боя»*, опубликованному в XVIII в., последнее издание содержит предметный указатель сигналов, снабженный ссылками на соответствующие статьи инструкций. Этим и исчерпывается содержание последнего издания. Очевидно, что целью издания являлось стремление обобщить все достижения и изменения в области тактики, имев-

шие место со времени Вернона. Хотя с момента опубликования «Дополнений...» более ранняя работа уже не являлась единственным официальным документом в этой области, ее авторитет не ставился под сомнение; более того, новое издание содержало специальные ссылки на предыдущее. Путаница, могущая возникнуть из-за одновременного существования двух официальных документов, по-видимому, не очень волновала членов Коллегии Адмиралтейства, поскольку все описанные в них сигналы были различны. В самом деле, сохраняя искусственное разделение вопросов кораблевождения и ведения морского боя, Коллегия обрекала себя на необходимость издания все новых и новых инструкций.

Новые инструкции по кораблевождению не производят особенного впечатления. Хотя и были разработаны отдельные новые сигналы, используемые во время преследования, многие из сигналов носили квазиадминистративный характер, что может быть объяснено как наследие последней четверти века. В этих инструкциях не содержится никаких новых походных построений.

Новые инструкции по ведению морского боя были также написаны в традиционной манере и включали в себя семь статей, в которых речь шла о линии пеленга, которая теперь называлась «строем на крамболе». По словам Томаса Грэйвза (Graves), преимущества такого боевого построения заключались в том, что «передний корабль всегда сможет обстрелять продольным огнем корабль противника, ведущий бой с его задним мателотом». В некоторых статьях содержится повторение ранее высказанных и общепринятых идей, относящихся еще ко временам Вернона. Вместе с тем статья 18 содержит приказ и соответствующий сигнал, которые Боскоуэн не смог дать во время сражения при Лагосе. В этой статье, по существу, речь идет об усовершенствовании того, о чем писал Хоок в статье 9 своей известной работы:

«Если командующий ведет преследование всей эскадрой, некоторые из кораблей которой оказываются ближе остальных к противнику (причем передовой корабль идет против концевго корабля противника), то следующий минует его под прикрытием его огня и атакует следующий корабль в арьергарде противника. Такой маневр продолжается в последовательном порядке, возникшем при этом, не обращая внимания на старшинство командиров и на установленный порядок боевого строя. В этом случае адмирал поднимает соответствующий сигнал...»

Речь идет о действительном усовершенствовании идеи Хоока, поскольку статья 18 содержит специальный приказ вступающим в бой кораблям использовать в качестве прикрытия корабли, уже вступающие в бой. Другими словами, речь идет о том, что сделал Джордж Бинг еще в 1718 г., когда соответствующий сигнал еще не существовал.

Во всем остальном рассматриваемый документ производит на историка удручающее впечатление. Так, в нем отсутствует упоминание очень важной инструкции Хоока, опубликованной им в 1759 г. и говорящей о необходимости доведения атаки до конца. Отсутствуют также указания на то, что авторы документа были вдохновлены при его создании «Дополнениями...» Хау, опубликованными в марте 1762 г. Ничего не сказано о новых походных формированиях, предназначенных для облегчения и ускорения контроля за маневрами флота; лишь

повторно упоминаются строи фронта и пеленга. И хотя новое издание «*Сигналов и инструкций*», предпринятое Адмиралтейством, содержит в себе отражение работы, проделанной Хооком, в целом можно считать, что оно носит консервативный характер. Следует подчеркнуть, что за единственным исключением, каковым является статья 18, этот документ не содержит в себе ничего, кроме официальных инструкций, использовавшихся на флоте уже более двадцати лет; более того, в нем отсутствует упоминание некоторых из них, которые можно отнести к числу наиболее полезных.

Говоря о структуре документа, следует отметить, что самым плохим в этом отношении является сохранение при его создании старого метода описания того или иного сигнала путем его включения в текст соответствующей инструкции. Поскольку, как уже отмечалось, этот документ был издан в качестве дополнения к ранее существовавшему, такой подход мог считаться вполне логичным. Тем не менее его нельзя назвать иначе как ретроградным, поскольку он не учитывал того обстоятельства, что многие капитаны и адмиралы уже были приучены к использованию дополнительных сигналов, разработанных ими самими, а также то, что вследствие этого существовало большое количество частных сигнальных книг. Еще более серьезный, хотя и по понятным причинам простительный, недостаток рассматриваемого документа был связан с тем, что в нем не была разработана более простая и одновременно более эффективная система сигнализации на флоте. Для того чтобы справиться с требованиями новых инструкций, необходимо было использовать все большее количество новых флагов; в этом был единственный путь сохранения «работоспособности» старой системы сигнализации. Другими словами, для изменения старой системы требовалось полностью переписать ранее существовавшие «*Сигналы и инструкции*», изданные Адмиралтейством.

В так называемых «частных сигнальных книгах» ссылки на различные официальные документы делались по-разному. В одних в таблице сигналов вводилась отдельная колонка, называемая «Книга», со ссылкой на первую из них или более позднюю. В других при ссылках на различные книги использовались соответствующие аббревиатуры: «GSA» для «*Общих и дополнительных инструкций по мореплаванию*», «GF» — для «*Общих инструкций по ведению боя*» и «AF» — для «*Дополнений к боевым инструкциям*». Иногда оба официальных издания публиковались под одной обложкой и имели сплошную нумерацию страниц.













## Система сигнализации Павильона

Будучи принята для использования на французском флоте, цифровая система сигнализации, разработанная Ла Бурдоннэ, могла бы стать большим достижением в области тактики. Однако дю Павильон располагал достаточным авторитетом для того, чтобы вместо этого была принята его система; это и произошло — сначала 4 июня 1773 г. в Рошфоре на заседании Морского совета, состоящего из 14 командующих, а затем 17 марта 1775 г. на заседании того же совета, состоявшемся в Версале. На этот раз в работе заседания участвовали д'Эстен и д'Орвилье. Летом того же года была сформирована так называемая

«летучая эскадра (evolutionary squadron)», в состав которой входил корвет под командованием Павильона. Во время учений этой эскадры и были испытаны разработанные им сигналы. На следующий год была сформирована еще одна подобная эскадра под командованием адмирала Луи Шарля, графа дю Шаффо (du Chaffault), для которого Павильон разработал уже целый набор сигналов. В 1776 г. Павильон публикует разработанную им систему сигналов, и вскоре после этого его назначают начальником штаба при д'Орвиллье; последний всячески поощряет Павильона к дальнейшему совершенствованию системы с целью ее использования на флоте, базировавшемся в Бресте в 1778—1779 гг. Позднее система сигнализации, разработанная Павильоном, была принята адмиралом Люк-Урбэном дю Буэиком, графом де Гишеном (Luc-Urbain du Bouëxic, Comte de Guichen), но не де Грассом (de Grasse).

Книга сигналов включала таблицу с числами, сопровождающимися набором флагов, изображенных сверху и снизу по левой стороне страницы. Числа читались вниз слева направо. Конкретное число передавалось путем поднятия двух флагов, верхний из которых указывал колонку, в которой следовало искать это число, а нижний — строку, в которой оно находилось. Таким образом, значение числа можно было определить с помощью книги сигналов. Таблица, предложенная Павильоном, была разбита на сто пронумерованных квадратов. В его системе сигнализации использовались обычные десять флагов. Этими флагами были:

Сигнал о погоне адмирала Хюка

<i>Mizen Strouds &amp; Pendant at Mizzen Mast</i>		<i>Ships Signal</i>	
		<i>Peak of fore the Mast</i>	
		To Chase in the	SW Quarter
		To Chase in the	SE Quarter
		To Chase in the	NE Quarter
		To Chase in the	NW Quarter
		To Chase to	Windward
		To Chase to	Leeward

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| 1. Государственный флаг       | 2. С белыми и красными горизонтальными полосами |
| 3. Красный                    | 4. Белый  |
| 5. Белый с красным крестом    | 6. Красно-белый и синий                         |
| 7. Белый с красной окантовкой | 8. Голландский гюйс с косыми полосами           |
| 9. Желтый и белый             | 10. В красно-белую клетку                       |

Как и во всех случаях использования подобных таблиц, обращение к ней вносило только путаницу.

С помощью ста сигналов, которые можно было передать, используя эту таблицу, можно было управлять всем флотом, двигающимся в три колонны. Кроме того, с ее помощью можно было сообщить о намерении генерала возвратиться к традиционной системе сигнализации и наоборот — перейти к сигнализации с использованием «большой числовой таблицы».

Такая же таблица и почти те же флаги использовались для передачи сигналов во время учений и во время боя. Шестнадцать квадратов этой таблицы, расположенные в ее левом верхнем углу, могли бы иметь номера: 1—4, 11—14, 21—24 и 31—34; вместо этого для их обозначения использовались следующие шестнадцать букв алфавита: А, В, С, D, E, G, H, I, K, L, M, O, R, S, T, U. Остальная часть таблицы содержала сигналы общего характера, а также обычные сигналы, подаваемые во время боя. В то же время отсутствовал сигнал «прорезать линию противника». Сигналы с 82 по 98 предназначались только для отдельных кораблей и подавались с целью корректировки их позиции в строю.

В каждом из квадратов таблицы, обозначенных буквой алфавита, содержался также один из походных сигналов, завершавшихся сигналом об отходе. К этим сигналам имелись ссылки в отдельной «большой таблице сигналов». С помощью этой таблицы, соответственно, флоту могли быть отданы приказы изменить один из 16 стандартных походных порядков.

На отдельном листке была нарисована таблица сигналов, предложенная Павильоном и использующая десять флагов; квадраты этой таблицы были пронумерованы со 101 до 200. Здесь каждый сигнал состоял из двух частей: верхняя часть, написанная курсивом, означала строй, в котором находился флот в данный момент, а нижняя, напечатанная прямым шрифтом, указывала на требуемое построение. Изменения боевого построения, предусмотренные в этой таблице, носили более детальный характер, нежели те, которые предусматривались в «большой числовой таблице». Новая таблица, использующая сигналы со 101 по 200, включала возможное перестроение как флота в целом, так и отдельных его эскадр, изменения положения эскадр, находящихся на разных галсах, по отношению друг к другу, смену галсов и курсов, приход на те же позиции из кильватерной прямой и обратной линий или из трех колонн и т.д. Сигналы с номерами от 101 до 164 были предназначены для флота, идущего тремя колоннами. Сигналы с номерами от 165 до 200, хотя и совпадающие с сигналами, предусмотренными в «большой числовой таблице», на самом деле относились к другим перестроениям и относились только к построению в три колонны.

Переход от одной таблицы сигналов к другой представлялся достаточно простым: для этого нужно было предварительно поднять соответствующий флаг или вымпел; однако вероятность возникновения путаницы в использовании этих таблиц была достаточно большой. Особенно удивительным было то, что номера сигнальных флагов имели значение только в той или иной конкретной таблице сигналов. В этой связи следует отметить, что передача сигналов, содержащих 300, 500 или даже 900 чисел, могла быть упрощена, если бы для этого использовалась подлинно цифровая система сигнализации.

Хотя предложенная Павильоном система сигнализации и превосходила существующую официальную систему, она оказалась тупиком в развитии сигнализации на флоте. Тем не менее Павильону удалось поднять разработку систем сигнализации на новый уровень, поставив эту работу на математическую основу. Быстрота и точность посылки и чтения сигналов с помощью его системы позволяла более эффективно управлять флотом. А это, в свою очередь, позволяло существенно раздвинуть границы традиционных тактических построений, используемых на флоте. Содержание предложенной Павильоном системы могло быть легко представлено в виде сигнальной книги; проблема, однако, заключалась в том, что движение в направлении этой полу- или даже псевдорекорды, начатой еще Морогом, целью которой было создание подлинно числовой системы сигнализации, ставило французский флот перед необходимостью иметь дело с математическими сложностями, неизбежно возникающими на этом пути. Что же касается британского флота, на котором в то время не были распространены идеи торжества порядка, логики, простоты и здравого смысла, то прорыв в этой области был достигнут частично благодаря умению и настойчивости лорда Хау, а отчасти потому, что перед британским флотом стояла реальная угроза краха всей тактической системы, использующей старую систему сигнализации.

## Хау в Северной Америке в 1776—1778 гг.

12 июля 1776 г. лорд Хау прибыл в Нью-Йорк для того, чтобы принять командование эскадрой британского флота в Северной Америке. За двенадцать дней до этого была принята «Декларация независимости» и американская Война за независимость только началась. В то время Франция еще не принимала в ней участия и Королевский флот Великобритании в одиночку сражался против колонистов. Тем не менее Хау сразу же приступил к подготовке возглавляемого им флота к полномасштабной войне на море. Отданные им в день прибытия на флот инструкции и распоряжения включали важный боевой приказ 17, призывающий капитанов использовать как можно большее число орудий в первом залпе. Помимо общего эффекта от подобных действий, этот приказ решал проблему, возникающую в случаях, когда корабли дрейфовали на таком расстоянии от противника, что подобные действия были невозможны.

В тот же день, 12 июля 1776 г., Хау опубликовал свою «Сигнальную книгу для боевых кораблей». Несмотря на непритязательный вид, эта книга является одним из важнейших документов в истории развития тактики войны на море. В отличие от книги, изданной Адми-

ралтейством, ее можно с уверенностью назвать подлинной сигнальной книгой. Более того, она обладала теми особенностями в оформлении и изложении, которые были характерны для всех последующих работ Хау и по которым их всегда можно было отличить от работ других авторов. Ее название постепенно укоренилось в сознании морских офицеров и со временем было принято Адмиралтейством в качестве названия опубликованной им в 1799 г. официальной сигнальной книги.

Разработанные Хау сигналы предназначались для использования только кораблями возглавляемого им флота. Для подачи этих сигналов по традиции использовались флаги — 23 обычных флаги и 7 треугольных, — которые должны были подниматься в определенном месте.

Вместе с тем эти сигналы содержали и нечто новое. Сигналы к началу атаки, построению линии и др. должны были действовать до тех пор, пока не будут отменены, даже тогда, когда флаги, обозначающие эти сигналы, опускались после подтверждения получения данного сигнала.

«Сигналы могут подаваться без пушечных выстрелов за исключением тех случаев, когда использование двух или более орудий необходимо при подаче данного сигнала, а также тех, когда в силу обстоятельств сигнал без выстрелов может быть не увиден вовремя. В условиях тумана орудия, используемые для подачи сигнала, должны стрелять с одного борта с наветренной стороны», — писал Хау.

В отличие от ранее существовавших «частных сигнальных книг», в которых все виды сигналов поме-

Страница сигнальной  
книги адмирала Хау  
1776 г.

[ 28 ]

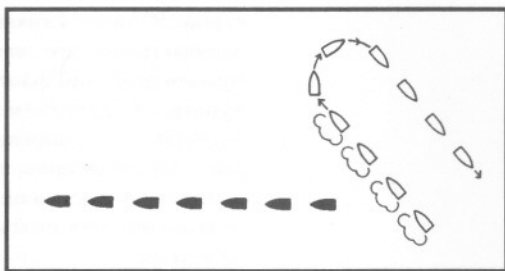
Signal	Pendants	Place.	Instruc.	
			Page	Art.
	<b>Red P E N D A N T,</b>			
1	For all Barges and Pinnaces manned and armed, to repair on Board the Admiral's Ship—	Fore top-mast Head		
	N.B. If meant to Chace on any particular Bearing, the proper Bearing Flag will be shewn at the same Time, at a little Distance beneath the Pendant.			
2	For the Ships of the Fleet to open to a greater Distance from each other, for forming any Evolution when in Line of Battle	Main-top-mast Head		
3	For all Launches, or Longboats, manned and armed, to repair to the Admiral's Ship.—If meant to Chace, the Direction will be signified as by Sig. 1 preceding	Mizen-top-mast Head		
4				
	<b>Yellow P E N D A N T.</b>			
5	To clofe in Line of Battle, back to the Distance before in Appointment, when the preceding Signal 2 was made	Fore-top mast Head		
	<b>Blue Pendant.</b>			
6	For all Flat Boats to assemble onboard the Admiral, or the Ship into which the Signal is made, With, or without the Troops embarked, according to the Circumstances at the time of making this Signal.	Fore Top Mast Head		

щались на одной странице, сигналы, разработанные Хау, были объединены им в отдельные группы. То же самое было сделано еще Сондерсом (Saunders).

В своей сигнальной книге Хау ссылается не на «Инструкции по кораблевождению и ведению боя», выпущенные Адмиралтейством, а на ту или иную статью, опубликованную в прилагаемой к ней книге инструкций. Само название последней — «Инструкции для боевых кораблей, содержащие объяснения сигналов, публикуемых в прилагаемой сигнальной книге», а также ее содержание и манера изложения демонстрируют своеобразную революцию, предпринятую Хау в этой области. Суть этой революции заключалась в том, что, с одной стороны, книга отделяет новую систему сигнализации от ранее существовавших инструкций и делает ее независимой от них, а с другой — содержит новую систему инструкций. В отличие от «Инструкций...», выпущенных Адмиралтейством, а потому носящих официальный характер, книга Хау включает в себя как постоянно действующие приказы, так и приказы, позволяющие лучше понять общие тактические замыслы командующего, а также объяснения того, как должен подаваться тот или иной сигнал, направленный на стандартизацию исполняемых маневров. Реальные сигналы при этом описаны достаточно скупо.

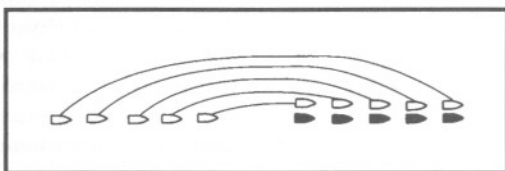
Разработанные Хау инструкции были направлены не против использования боевого строя «в кильватерную линию»; напротив, эти инструкции позволяли характеризовать Хау как сторонника наиболее эффективного использования такого построения. Такой вывод можно сделать, в частности, из содержания статьи 14 разработанных Хау боевых инструкций, в которой он возрождает считавшийся уже устаревшим запрет на преследование кораблей побежденного противника. Требования, чтобы во время боя корабль флаг-офицера располагался напротив корабля адмирала противника, содержащиеся в статьях 10 и 22, также могут быть охарактеризованы как носящие крайне консервативный характер. То же самое можно сказать и о статье 16, содержащей запрет капитанам оставлять свою позицию во время боя без разрешения командующего даже тогда, когда противник «сильно наседает». В то же время можно говорить о том, что мероприятия, предложенные Хау и направленные на сохранение боевого строя, вносили новое в практику судовождения и были разработаны с учетом отличия ведения боевых действий на море от боя на суше.

Так, например, одно из наиболее общих положений, выдвинутых Хау (а именно — инструкция 2), отменяет существовавшую практику, требующую, чтобы младший корабль держался поблизости от старшего, а также содержит приказ капитанам всех кораблей предпринимать любые действия с целью избежания взаимного столкновения кораблей. В статье 1 «Инструкций относительно боевого порядка» содержится требование, согласно которому расположенные в боевой линии корабли должны дать друг другу достаточно места для смены галса, после чего вновь сомкнуть свой



Способ Хау атаки вражеского арьергарда

Порядок преследования 1777 г.



строй. В статье 4 тихоходным кораблям приказывается отстать от более быстрых с тем, чтобы попытками сохранить свои позиции не нарушать действий флота в целом. Статья 9 требует от капитанов «аккуратно и с усердием стремиться к тому, чтобы путем наблюдений и экспериментов определить количество парусов, необходимых для выполнения маневров, диктуемых адмиралом». Кроме того, расположенному напротив адмиральского репетующему фрегату приказывается поднимать столько же парусов, сколько их поднято на корабле адмирала.

Год спустя, 1 июля 1777 г., Хау выпускает «Дополнительные инструкции по подготовке флота к бою, а также по ведению боя». Эта работа дает более полное представление о теоретических представлениях Хау, лежащих в основе выпущенной им «Книги сигналов». Помимо того, что эти «Дополнительные инструкции...» писались Хауком с очевидной целью дать более точные описания форм атакующих действий, содержащихся в предыдущей работе, их основная цель заключалась в повышении искушенности отдельных капитанов в вопросах тактики. В то время ни один флот не был в состоянии разумно освоить эти наставления без проведения в течение нескольких недель (а то и месяцев) совместных учений. В статье 1 утверждается, что поскольку «главной целью правильной диспозиции» при атаке противника является уклонение от вражеского огня и опасности столкновения с собственными кораблями, что может помешать отдельным капитанам «использовать благоприятные обстоятельства в ходе боя, то настоящие инструкции облегчают их действия, позволяя делать отступления от ограничивающих требований и предписаний».

Статья 2 предписывает атаковать противника по всей длине линии с тем, чтобы предотвратить возможный обход авангарда или арьергарда британского флота. В случаях, когда противник обладает превосходящими силами, капитанам, «командующим более сильными кораблями, предписывается игнорировать или обходить более слабые и менее маневренные корабли противника и направить свой первый удар исключительно на выведение из строя более сильных и активных кораблей противника, если это позволяет ситуация».

В статье 7 говорится о том, что в случаях, когда приходится иметь дело с уступающим по численности противником, «лишние» корабли британского авангарда или арьергарда должны покинуть свое место в строю, не дожидаясь соответствующего сигнала, и «совместно с другими кораблями флота напасть на ближайшие корабли противника с целью их уничтожения или оказания помощи собственным кораблям».

В статьях с 3-й по 6-ю говорится о маневрах флота при подготовке к генеральному сражению с противником. Капитанам предписывается ожидать сигнала адмирала к переходу на другой галс, обращенного в зависимости от обстоятельств либо к кораблям, находящимся в арьергарде, либо ко всему флоту. Если часть кораблей арьергарда противника первыми предпринимает такое перестроение, то такое же количество кораблей британского арьергарда должно сделать то же самое. Если же противник предпочитает ожидать атаки, не меняя галса, то прежде, чем его атаковать, «адмирал, скорее всего, предпочтет следовать прежним курсом» до тех пор, пока его авангард не поравняется с авангардом противника, при условии, что его корабли будут находиться на таком расстоянии от противника, которое позволяет избе-

жать «материальных разрушений» в результате его огня. Однако в этой ситуации он может предпочесть атаковать арьергард противника.

Когда будет принято решение о прекращении подобной атаки и переходе к генеральному сражению, то должен быть подан сигнал о соответствующем изменении боевой линии флота. При этом передовой корабль атакует корабль, замыкающий строй противника, следующий за ним корабль следует мимо и атакует следующий корабль противника и т.д. до тех пор, пока бывший замыкающим корабль не атакует передовой корабль противника. Цель этого маневра состояла в том, чтобы передовые корабли не подверглись опасности быть атакованными всем флотом противника во время попытки выйти на траверз его авангарда; последнее предписывалось статьей 19 официальных «*Боевых инструкций*», в которой говорилось, что в случаях, когда «флот, идя на ветре у неприятеля, растянулся в линию баталии, авангард нашего флота должен поравняться с авангардом противника и атаковать его». Похожие тактические идеи были высказаны ранее Баррингтоном и содержались в его третьем меморандуме, опубликованном в 1768 г.

В статье 8 говорится о том, что иногда «бывает необходимо дать кораблям флота свободу маневра для того, чтобы они могли атаковать находящийся напротив корабль противника, не обращая внимания на требования сохранения единой дистанции, курса и другие инструкции, которые обычно следует соблюдать». После подачи соответствующего сигнала капитаны должны «сохранять по мере возможности неизменным курс на избранный ими для атаки корабль противника»; при этом необходимо помнить о возможности столкновений кораблей, чего можно избежать путем «пропорционального увеличения или уменьшения количества парусов». Приблизившись к противнику, капитаны могли самостоятельно принимать решение о том, нападать ли им на противника с наветренной или подветренной стороны, заботясь о том, чтобы не слишком оторваться от основных сил слишком далеко. Рассматриваемое в совокупности с сигналами к атаке авангарда, центра или арьергарда противника, это предписание означало, что капитаны должны идти на корабли противника в тот момент, когда поднят соответствующий сигнал.

В статье 9 речь идет о подготовке кораблей к боевым действиям. Она, в частности, заканчивалась следующей рекомендацией капитанам: «Во время движения... расположить свободных от вахты людей на палубе, по борту, противоположному кораблям противника или (в случае обстрела с суши) его крепости».

Что наиболее всего поражает в этих «*Дополнительных инструкциях...*», так это абсолютная уверенность Хау в мастерстве, инициативности, здравом смысле и самообладании подчиненных ему капитанов. Их нельзя было охарактеризовать иначе как «братьями по оружию». Эти инструкции, не содержащие ни единого намека на высокомерие, столь характерное для большинства адмиралов по отношению к своим подчиненным, характеризуют Хау, полностью доверявшего своим подчиненным, с чисто человеческой стороны.

Перед тем как покинуть флот в Северной Америке и отправиться в Англию, 21 августа 1778 г. Хау пишет еще одну работу — «*Сигналы для фрегатов или боевых кораблей, назначенных для наблюдения за чужим флотом или флотом обнаруженного противника в ноч-*

ное время». Эта работа, которую можно охарактеризовать как сущий вздор, положила начало разработке системы ночной разведки. В результате появилась система, с помощью которой Нельсон осуществлял связь со своей прибрежной эскадрой, ведущей ночное наблюдение за Кадисом накануне Трафальгарской битвы. Корабли, назначенные в ночную разведку, должны были иметь отличительные огни, вывешенные таким образом, чтобы их не мог видеть противник. В их распоряжении было восемь сигналов, обозначающих те или иные передвижения противника. В своих «Наблюдениях» Хау подчеркивает необходимость эффективного использования огней, особенно в случаях, когда противник приближался или удалялся от британского флота. Важность этих инструкций не вызывает сомнений. Они были переизданы в 1782 г., когда Хау принял командование Флотом Канала; в дальнейшем они были неременной составной частью издаваемых им дополнений к инструкциям.

В этой же рукописи содержатся сигналы, подаваемые в тумане, а также числовая таблица сигналов, которой до этого пренебрегали. Сигналы, подаваемые в условиях тумана, должны были производиться выстрелами из пушек, барабанами и колоколами. При подаче сигналов первые выстрелы означали номер страницы в сигнальной книге, а последующие за ними (производимые после паузы) — означали номер сигнала на данной странице. Приведенная схема, однако, не соответствовала написанной Хау книге сигналов, а потому не была принята им.

Приведенная в рукописи таблица числовых сигналов использовала 10 основных флагов и один заменяющий флаг, с помощью которых могло быть передано 100 сигналов. При этом сигналы могли быть подняты в любом месте корабля. Кроме того, в рукописи приводится отдельная таблица флагов. Этими флагами были: Государственный, красный, белый, синий, красно-белый, сине-желтый, голландский гюйс, красный, желтый и голландский вымпелы. Заменяющим был крест Св. Георга или гюйс.

Как и в других случаях использования таблиц, номера вывешиваемых флагов имели лишь косвенное отношение к номеру, обозначаемому ими в таблице, что не могло не сказаться на их использовании. Очевидно, что если речь идет о числовой системе, было бы проще и быстрее использовать десять флагов, имеющих номера от 0 до 9; при этом можно было бы поднимать два флага, номер верхнего из которых обозначал бы десятки, а нижнего — единицы. При этом вымпелы могли бы использоваться для обозначения сотен. Таковой представляется система сигналов, которую следовало бы принять в конечном счете. В связи с этим представляется странным, что такой прогрессивно мыслящий адмирал, каким был Хау, позволил завести себя в тупик.

Содержащееся в рукописи утверждение, что «с помощью этого может быть передан номер любой статьи из книги дневных сигналов», означает, что и дневные сигналы были пронумерованы и могли быть переданы как с помощью чисел, так и с помощью старого метода поднятия флагов в определенном месте. Нет оснований, однако, считать, что упомянутая числовая таблица на самом деле была введена Хау. Упомянутый выше документ мог быть не более чем просто проектом. Чарльз Ноулс утверждал, что в 1777 г., во время службы лейтенантом на флоте в Северной Америке, он передал Хау предложения по новой

схеме сигналов, а позднее, в 1778 г., опубликовал собственную таблицу сигналов. Весьма возможно, что именно с ней и экспериментировал Хау.

Подводя итог, можно сказать, что к концу 1778 г., т.е. к моменту окончания своей службы на флоте в Северной Америке, Хау практически закончил создание системы тактики и сигналов, которую использовал в дальнейшем, командуя Флотом Канала в 1782 г. Насколько можно судить, он сделал это без какой-либо помощи со стороны адмирала Кемпенфелта, который позднее сам оказался вовлеченным в процесс реформирования тактики флота.

В настоящее время в Национальном морском музее Великобритании находится недатированная рукописная копия сигнальной книги, использовавшейся Хау в 1776 г. во время службы на флоте в Северной Америке, а также составленный анонимным автором полный свод числовых сигналов. В своих вступительных замечаниях этот анонимный автор, в частности, пишет:

«Используемые в то время на военном флоте общие сигналы страдали крайним несовершенством предъявляемых к ним требований, особенно это относится к требованиям, определяющим цвета флагов и места их поднятия; в самом деле, сама природа этих сигналов делала дефект непоправимым, поскольку номера используемых флагов могли быть спутаны с номерами их цветов, а номера приказов, обозначаемых тем или иным флагом, делали невозможным вывесить тот или иной сигнал в том месте, откуда он лучше всего был бы виден».

По утверждению этого автора, его собственная система сигналов основана на французском опыте, на сигналах, разработанных Хау во время его пребывания в Америке, а также на собственных «дополнениях к ним». Таковы примеры ранних экспериментов с использованием числовой системы сигналов; сами же по себе сигналы, используемые в то время, не представляют никакого интереса с точки зрения тактики флота.

## Сигналы, разработанные Ноулсом-младшим

В 1777 г. Чарльз Ноулс-младший опубликовал книгу под названием «Сборник сигналов для флота». Он начал службу в 1768 г. на корабле *Venus*, которым командовал Баррингтон, а с 1773 по 1776 г. служил в Вест-Индии под командованием Родни. Позднее, командуя эскадрой в Северной Америке, Хау назначил его третьим лейтенантом на *Chatham*; служба на этом корабле, он принимал участие в войне против американских колонистов. В опубликованной в 1830 г. полуавтобиографической книге «Наблюдения по поводу тактики военно-морского флота» 76-летний Ноулс утверждает, что для Родни он был «как сын». В ноябре 1777 г., находясь на пути в Северную Америку, он слышал от лорда Гастингса (Hastings) слова, поощрявшие его к «изобретению чего-то нового [в области сигнализации], забыв при этом о старых схемах, в том числе и о схеме лорда Хау». Гастингс и Ноулс были в то время молодыми людьми (обоим было по 23 года) и ошибочно считали лорда Хау еще одним «традиционалистом». Ноулс пишет, что год спустя он разработал систему числовых сигналов (system of numerical signals), которую он «по прибытии в Ньюпорт

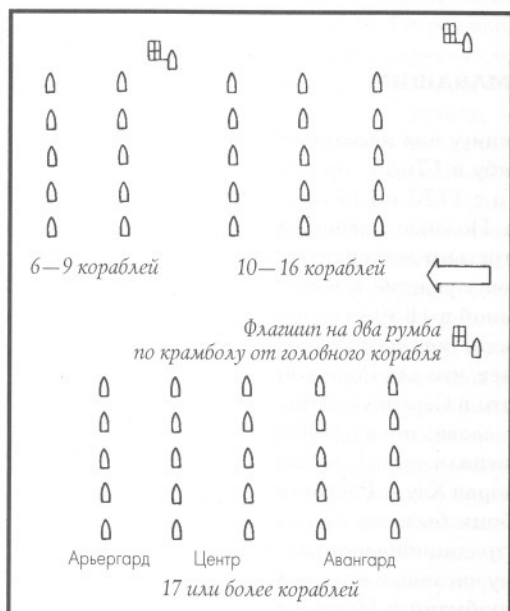
(штат Род-Айленд) передал адмиралу Хау; последний позднее ввел эту систему на Флоте Канала. Из любезности к лорду Хау Чарльз Ноулс не стал публиковать эту систему».

Он также заявляет о том, что по дороге в Англию им была создана таблица сигналов и это открытие было сделано под влиянием вида шахматной доски. В отличие от Хау и Кемпенфелта у Ноулса не было возможности применить свое открытие на практике; разработанные им сигналы и боевые инструкции оставались не более чем проектом. Однако, принимая во внимание активную деятельность Ноулса в качестве морского офицера, было бы неправильно характеризовать его исключительно как теоретика.

Предложенные Ноулсом сигналы были тщательно разработаны для практического использования. Он использовал 10 флагов и один предварительный флаг в красно-белую клетку, поднимаемый в том месте, откуда он был лучше всего виден. Общие сигналы были разделены на 10 классов по 50 сигналов в каждом, обозначаемых одним из десяти флагов, поднимаемых либо на кормовом флагштоке, либо на топе бизань-мачты, либо на гюйсштоке. Номер сигнала в своем классе поднимался на топе одной из мачт. Если одновременно поднималось более одного сигнала, то класс, обозначаемый флагом на корме, должен был быть показан на стеньге бизань-мачты. Когда надо было передать сигнал, имеющий номер более 10, это делалось не с помощью двух флагов, а с помощью выпела, имеющего красный цвет для обозначения чисел, начинающихся с 10, синий — для чисел, начинающихся с 20, желтый — для чисел, начинающихся с 30 и красный, белый и синий — для чисел, начинающихся с 40. Для передачи сигналов общего действия не требовалось вывешивать флаг того или иного класса.

При этом «первый класс [сигналов]» не следует путать с сигналами общего действия, не имеющими класса и включающими сигналы пере-

### Строй флота по Ноулсу



довым или замыкающим кораблям флота или каждой из эскадр прекратить те или иные действия и идти на помощь кораблям, находящимся в центре, арьергарде или авангарде, а также сигналы кораблям резерва делать то же самое. Второй класс сигналов предназначался для осуществления перестроений, смены парусов или якорной стоянки. Третий класс сигналов предназначался для снятия с якоря и отчаливания, а также для смены стоянки. Четвертый класс сигналов предназначался для изменения направления движения как флота в целом, так и отдельными эскадрами. Пятый класс — для совместных или последовательных перестроений. Шестой класс — для лавирования и других целей. Седьмой и восьмой классы сигналов предназначались главным образом для офицеров и штурманов соответственно, а также для корабельных казначеев, боцманов, канониров, плотников и др. и означали приказы произвести ремонт на борту адмиральского корабля, а также приказы взять на борт дерево

и воду. Не было сигналов, отнесенных к девятому и десятому классам, но при этом существовала отдельная «Особая книга дневных сигналов», включающая в себя сигналы преследования и общие сигналы, адресованные частным судам и принимаемые с этих судов; последние передавались с помощью восьми флагов и четырех вымпелов, поднимаемых по-старому — в определенных местах.

Сигналы, подаваемые в ночное время, были разделены на пять классов. Орудийные выстрелы при этом использовались для обозначения того или иного класса сигналов. Первый класс включал в себя сигналы общего контроля и построения. Второй — сигналы, подаваемые с целью маневрирования как всего флота, так и составляющих его эскадр. Третий класс включал в себя сигналы, подаваемые во время боя, и включал в себя, в частности, сигнал 13, предписывающий «всем флотом последовательно прорываться сквозь линию противника». Четвертый и пятый классы также содержали сигналы, подаваемые во время боя, и другие сигналы. Существовало также 18 ночных сигналов для частных кораблей.

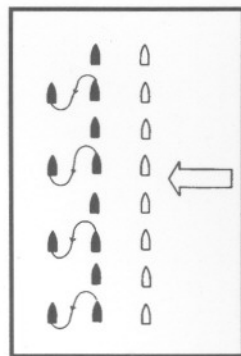
Сигналы в тумане подавались с помощью предварительного выстрела, через двухминутный интервал, после которого следовали ежеминутные выстрелы, обозначающие тот или иной из трех классов сигналов. Затем следовал еще один двухминутный перерыв, после чего следовали частые выстрелы, обозначающие десятки, а затем каждые полминуты должны были раздаваться выстрелы, обозначающие единицы. Так, например, сигнал 1 второго класса предписывал «наступить всем флотом наиболее удобным способом», что, разумеется, могло быть достаточно опасно в условиях тумана.

Каковы бы ни были чисто технические достоинства этих сигналов, а также возможности их тактического применения, книга в целом представляется определенным достижением, осуществленным молодым 24-летним человеком; это не может не удивлять, даже если вспомнить о том, что Нельсон стал капитаном в возрасте двадцати лет. Выделение боевых сигналов в отдельный, не имеющий номера класс, помещенный на первое место, разделение других сигналов по классам, использование французского опыта маневрирования, уделение внимания действиям как всего флота, так и составляющих его эскадр, а также попытка привести ночные сигналы и сигналы, подаваемые в тумане, в соответствие с дневными сигналами — все это позволяет говорить о Ноулсе как о подлинном новаторе.

В 1798 г. Ноулс публикует еще одну книгу сигналов, в сопроводительной записке к которой пишет:

«В качестве идеи эти сигналы были впервые разработаны и опубликованы в 1778 году; затем — в 1780, 1787 и 1794 годах — они были переработаны, но не публиковались до 1798 года, когда были направлены в Адмиралтейство, но так и оставались неопубликованными, хотя копии и были разосланы морским офицерам».

Заявление Ноулса о том, что он якобы придумал таблицу сигналов, подаваемых флагами, под впечатлением от вида шахматной доски, вызывает сомнение. Дело в том, что к тому времени в Англии была хорошо известна французская система сигнализации на флоте. Трудно, однако, даже предположить, как разработанная Ноулсом система сигнализации могла быть воспринята Кемпенфелтом и другими. К тому времени, когда эта система была опубликована в 1798 г., она претер-



Французский способ ухода по Ноулсу

пела множество изменений, направленных на то, чтобы избежать недостатков систем, используемых Кемпенфелтом и Хау. Система, разработанная Ноулсом, давала в распоряжение адмиралов 295 числовых сигналов.

Наибольший интерес, связанный с системой сигнализации, разработанной Ноулсом, представляли тактические идеи, выраженные теми или иными сигналами. Так, например, боевой сигнал 6, который мог быть разработан еще в 1778 г., предписывал: «Каждый корабль, покидающий строй для атаки противника, должен преследовать его с целью захвата или уничтожения». Это приказание является самым бескомпромиссным выражением идеи так называемой «свободной тактики» (*free tactics*), поскольку призывало английские корабли не только к прорыву боевой линии противника, но также к тому, чтобы не обращать внимания на сохранение собственного строя. Очевидно, что расчет при этом делался на то, что в ходе «настоящей свалки» британские корабли будут иметь преимущество. Как показала практика сражений британского флота с деморализованным в тактическом отношении флотом Французской Республики, этот расчет оправдал себя, хотя в других случаях подобная тактика могла оказаться авантюрой. Совершенно очевидно также, что, предлагая подобную тактику боя, Ноулс исходил из того, что французский флот стремился всячески избежать «свалки» и предлагаемая им тактика была единственным оружием против этого.

Более противоречивый характер носили сигналы, имеющие номера 32 и 33. Первый из них гласил: «Прорываться всем вместе сквозь боевую линию противника и нападать на него с другой стороны». Сигнал 33 подавался в ситуации, когда, «будучи на ветре у неприятеля, адмирал стремился прорвать его линию и напасть с подветренной стороны или, будучи под ветром, пройти линию неприятеля и выйти на ветер». В рукописный текст этого сигнала были внесены изменения, после которых он гласил: «Последовательно прорываться через боевую линию противника и нападать на него с другой стороны». Признавая очевидные трудности, связанные с выполнением подобных маневров, Ноулс снабдил этот сигнал следующим дополнением: «NB: Будучи не в состоянии выполнить это предписание, капитаны или другие командиры вольны действовать по обстоятельствам». Из текста сигнала 33 не совсем понятно, что имел в виду Ноулс — прорезание линии противника в кильватерной линии, строем фронта или пеленга, или двумя или более колоннами. Имел ли он в виду, что корабли должны были подчиняться этому сигналу вне зависимости от конкретного местоположения обоих флотов в момент, когда этот сигнал был поднят?

Ночные сигналы, разработанные Ноулсом для адмирала, представляли собой еще более оригинальную систему. Они были разделены на группы и не имели номеров. Эти сигналы подавались с помощью выстрелов одного или более (до четырех) орудий, за которыми следовал пуск ракет «со звездами» или «дождем из огней»; после этого в случае необходимости следовал еще один или два орудийных выстрела. Тридцать ночных сигналов, разработанных для частных судов, должны были подаваться с помощью фонарей (от одного до четырех), «вывешиваемых там, где они хорошо видны», с помощью фальшфейеров, но без использования пушек. В рукописи содержится указание на то, что Ноулс заимствовал свои сигналы из французского руководства *Tactique Navale*.

Написанные Ноулсом «*Инструкции по ведению боя и кораблевождению*» включали в себя пятьдесят пять статей, первые пятнадцать из которых были проиллюстрированы схемами и содержали ссылки на сигналы, приведенные в книгах сигналов. Ноулс утверждал: «Эти *Инструкции* были написаны в 1780 г. и позднее подверглись сокращению, не повлиявшему, однако, на общее их содержание». В первой статье этой работы содержится изложение плана походного порядка параллельными колоннами, имевшего подлинно революционное значение. Согласно этому плану, эскадра, насчитывающая в своем составе от 6 до 9 кораблей, должна была двигаться двумя параллельными колоннами. Если в ее составе находилось от 10 до 16 кораблей, то они должны были двигаться тремя колоннами, а если число кораблей превышало 16, то они должны были двигаться пятью или шестью колоннами. Во всех случаях колонны должны были быть равными по протяженности. Так, если эскадра двигалась четырьмя колоннами, то каждый отряд центра должен был быть равновеликим авангарду или арьергарду в целом. Если же эскадра двигалась пятью колоннами, то каждое подразделение авангарда и центра должно было быть равновеликим арьергарду. Другими словами, в соответствии с этим планом, мощь эскадры определялась исключительно равенством ее подразделений, что представляло собой подлинную революцию в плане построения эскадры. Флагманский корабль должен был располагаться на два румба от траверза наветренного борта головного корабля наветренной эскадры. Дистанция между колоннами не должна была превышать две мили, а расстояние между кораблями, следующими в одной колонне, должно было составлять полмили или меньше. Поразительной при таком порядке построения выглядела небольшая протяженность отдельных колонн, которая позволяла совершать быстрые изменения курса или перестроения, а также развертывание к бою. С другой стороны, расстояние между колоннами и отдельными кораблями в них позволяло осуществлять широкое маневрирование в случае необходимости изменения строя, возникающей из-за внезапной смены ветра или при появлении противника.

В статье 34 Ноулс пишет, что в случае, когда следующий тремя колоннами флот должен совершить перестроение в два «больших» отряда из походного ордера в три колонны, центр строит одну линию по правому борту, а авангард и арьергард образуют другую линию по левому борту. Если же флот следует четырьмя колоннами, то авангард и арьергард по-прежнему должны составлять левое крыло, а правое крыло формируется из двух отрядов центра. Если флот следует пятью колоннами, отряд правого борта эскадры, следующей в авангарде, должен возглавлять левую линию. Если же флот следует шестью колоннами, то отряды правого крыла авангарда должны выстроиться позади отрядов левого крыла центра.

В статье 13 говорится об атакующих действиях в случае, когда флот находится с подветренной стороны от противника и следует одним с ним галсом. При этом британский флот должен двигаться параллельно линии кораблей противника, «но несколько позади от него». Когда адмиральский корабль поднимает голландский гюйс — «там, где он лучше всего виден», — весь флот должен спуститься по ветру противника в линии фронта или пеленга. Приблизившись к противнику на подходящее для атаки расстояние, адмирал спускает сигнал, а «каж-

дый из кораблей флота должен поднять его и атаковать находящийся напротив корабль противника. Не дожидаясь других сигналов, он должен преследовать противника с целью захватить или уничтожить его, не исчезая при этом из вида». Ноулс также добавляет, что «сигнал 29 может быть подан для атаки противника с подветренной стороны кораблям кроме трехдечных, которые должны атаковать с наветра». Особый интерес представляет статья 14, в которой говорится о том, что французский флот может использовать маневр, позволяющий выйти из боя. Сначала нечетные корабли под прикрытием четных выходят из боя, а затем четные корабли выходят из боя под прикрытием огня нечетных кораблей. Ноулс пишет:

«В случае, когда британский флот, находящийся с подветренной стороны от противника, вступает с ним в бой... абсолютно необходимо, чтобы каждый корабль (не дожидаясь соответствующего сигнала) преследовал своего противника с целью его захвата или уничтожения, при этом сохранение боевого строя уже не имеет значения, поскольку исход сражения может быть решен за счет личной отваги...»

Это высказывание Ноулса позволяет охарактеризовать его как одного из наиболее бескомпромиссных противников боевого построения в линию, которые считали этот порядок полезным только при приближении к противнику. То обстоятельство, что французы якобы не использовали на практике описанный Ноулсом маневр, не может рассматриваться как нечто умаляющее значение выдвинутой им идеи. Любой разумный наблюдатель, находящийся на одном из кораблей авангарда флота, возглавляемого Бингом в сражении у острова Менорка, пришел бы к тому же выводу, который был сделан Ноулсом в ходе сражения при Гренаде: что французы все же таки использовали подобную тактику.

В статье 18 Ноулс выступает с более консервативных позиций, требуя от кораблей сохранять боевой строй до тех пор, пока не будет отдан специальный приказ нарушить его. Он пишет: «NB: в случае, если противник обладает значительным преимуществом, то, насколько это позволяют обстоятельства, строй собственных кораблей не должен нарушаться». Содержание рукописного текста статьи 38, а также директивы для кораблей резерва указывают на то, что Ноулс отдавал себе отчет о значении сохранения линии баталии в большинстве ситуаций. Он, в частности, пишет, что, когда речь идет о достаточно большом флоте, имеющем в своем составе 40 или 50 кораблей, наиболее эффективной тактикой действий являются действия на противоположных с противником курсах. Резервы следует использовать не для «обхода» противника, но, скорее, для усиления слабых мест, которые могут образоваться в линии баталии, а также буксировки выведенных из строя кораблей.

В статье 14 Ноулс пишет:

«Посылка нескольких не задействованных в бою кораблей на другую сторону с целью «обхода» вражеской линии, в то время как другие корабли ведут бой с противником с другой стороны, делает первые корабли бесполезными; каждый [вражеский] корабль, находящийся между двумя [нашими], оказывается между двух огней и может получить в таком случае преимущество. Именно поэтому наши корабли всегда должны нападать на противника с одной стороны — подветренной или наветренной».

В статьях 16 и 17 Ноулс выражает убеждение в том, что, находясь в открытом море, флот всегда имеет возможность отбить атаку на корабли своего арьергарда, для чего осуществляется поворот на другой галс или поворот «все вдруг», после которого противник может быть атакован с противоположного направления. Если же противника надо атаковать вблизи берега, в условиях недостатка пространства для маневра, то, по мнению Ноулса, будет целесообразно последовательно атаковать корабли арьергарда противника, сменив боевой порядок на обратный. Если же авангард и центр противника меняют курс с целью поддержать свой арьергард, то «сражение вскоре превратится в простую драку, в которой британцы всегда имели преимущество, о чем свидетельствуют многочисленные примеры».

Ноулс вспоминает, что хотел показать Хау бумаги своего отца, а также собственные «работы по морской тактике». Во время Хау сменил Кеппеля на посту в Адмиралтействе (что, предположительно, произошло в 1782 г.). Хау согласился познакомиться со всеми этими материалами. Передавая их, Ноулс сообщил Хау, что, «по мнению наших капитанов, французы предпочитают избегать ближнего боя», хотя способ навязать ближний бой был предложен Гостом.

«Это было осуществлено лордом Хау в сражении «Славного 1-го июня» в 1794 г., когда каждый корабль преследовал своего противника, не сдерживая при этом рвения экипажей, что было предусмотрено 21-й статьей старых «*Инструкций по мореплаванию и ведению боя*»; боевой строй не должен нарушаться без соответствующего сигнала до тех пор, пока корабли противника не окажутся выведенными из строя или не попытаются уйти. Последние слова лорд Хау заменил на выражение «не окажутся разбиты или не сдадутся», сохранив остальное содержание статьи.

Далее Ноулс пишет, что Хау, «увидев описание этого маневра французов [статья 14 «*Инструкций...*» Ноулса], вычеркнул его [статья 21] из текста собственных «*Инструкций по мореплаванию и ведению боя*». Это, однако, не соответствует действительности. В текст статьи 15 своих «*Инструкций...*», датированных 1782 г., Хау вписал слова «выведены из строя или разбиты», и это выражение сохранялось до тех пор, пока книга, выпущенная Адмиралтейством в 1799 г., не заменила книгу Хау. В книге Адмиралтейства порядок слов был изменен и упомянутое выражение читалось как «разбиты или выведены из строя».

Следует отметить, что Ноулс был фигурой неординарной, а потому многие его заявления способны сбить читателя с толку. Если он на самом деле создал в 1780 г. свои «*Инструкции по мореплаванию и ведению боя*» (у нас нет оснований не верить тому, что в них написано), то уже одно это характеризует его как одного из величайших новаторов в области тактики. Будучи написаны именно в 1780 г., они были способны сделать честь любому морскому офицеру вне зависимости от его звания. Если же вспомнить о том, что они были написаны лейтенантом, которому было только 25—26 лет, то их создание можно назвать своеобразным подвигом. В 1782 г. он создает еще одну замечательную работу под названием «*Книга корабельных приказов и распоряжений*» (на следующий год эта книга была издана и направлена в Адмиралтейство). Им также были разработаны дневные и ночные сигналы для морских конвоев. Ноулс был уволен с морской службы по инва-

лидности, полученной им в сражении при Сент-Винсенте, и, по-видимому, не принимал дальнейшего участия в процессе реформирования тактики британского флота; в 1830 г. в возрасте семидесяти шести лет он опубликовал свой известный памфлет, в котором опроверг утверждение о том, что именно Джон Клерк являлся автором идеи прорыва боевой линии противника, осуществленной Родни в бою у острова Святых.

## Сигналы, разработанные в 1780 г. Уильямом Диксоном

В куче бумаг, сохраненных Томасом Грэйвзом, можно обнаружить четыре сборника сигналов, разработанных Уильямом Диксоном (Dickson), служившим в 1780 г. в Вест-Индии под командой Питера Паркера (Parker), капитана фрегата *Greyhound*. Первый из них является обычной «частной книгой сигналов», написанной в традиционной форме и содержащей добавления, сделанные Паркером. В нем также содержится перечень подлинно числовых сигналов. Для их передачи предполагалось использование десяти флагов, включающих в себя и зеленый флаг, что является единственным известным случаем использования флага подобного цвета. Места подъема флагов — бизань-мачта, фок-мачта и грот-мачта — означали, соответственно единицы, десятки и сотни. В целях сохранения секретности флаги и их комбинации могли изменяться. Эта система была достаточно проста «для понимания человеком со средними способностями». Разработанная Диксоном система ночных сигналов также была числовой; в ней использовались десять комбинаций с огнями, каждая из которых обозначала тот или иной номер. О том, что эта система сигналов была не просто проектом, говорит тот факт, что 7 марта 1780 г. она была передана Диксоном Грэйвзу, командовавшему тогда шлюпом *Savage*. Еще одним доказательством практического использования этих сигналов была запись, говорящая о том, что «за перечнем других сигналов следует обращаться к списку, полученному от контр-адмирала Паркера».

Наконец, был еще один цифровой код (numerical code), имеющий еще более простую форму: десять флагов, пронумерованных от 0 до 9 и поднимаемых в любом месте на корабле; десятки и сотни обозначались поднятием соответственно двух или трех флагов друг над другом. При этом Диксон вновь аккуратно отмечает, что сигналы могут быть легко изменены путем перестановки чисел.

## Вопросы тактики во времена американской Войны за независимость: проверка новых систем

Операции британского и французского флотов, возглавляемых соответственно, адмиралом Огастесом Кеппелем (Kerpel) и графом д'Орвилье (d'Orvilliers), осуществленные в Ла-Манше и Атлантике, представляют те редкие случаи, когда инструкции, сигналы и тактика реального сражения, используемые противоборствующими флотами, могут быть рассмотрены в некоем единстве. Главным событием явилось сражение у острова Уэссан, состоявшееся 27 июля 1778 г. Это сражение продемонстрировало успехи в деле реформирования тактической системы, достигнутые французским флотом после Семилетней войны. С другой стороны, исход этого сражения стимулировал важные изменения в тактике британского флота и используемых им сигналов. После ухода в отставку Кеппеля, возглавивший флот адмирал Кемпенфелт (Kempenfelt) получил возможность осуществить ряд тактических экспериментов, результаты которых постепенно были распространены и на других базах флота. Вступление Франции, а затем и Испании в Войну за независимость в Северной Америке (1775—1783) привело к тому, что «Западная эскадра», или, как ее все чаще стали называть, Флот Канала, стала играть ведущую роль в операциях британского флота, хотя достаточно большие силы по-прежнему направлялись в распоряжение баз, расположенных как в Северной Америке, так и в Вест-Индии. Новые идеи в области тактики и сигнализации, возникающие первоначально на Флоте Канала, распространялись затем на флотах, находящихся в американских водах.

### Сигналы Кеппеля, 1778 г.

Ко времени, когда состоялось сражение при Уэссане, Кеппелю исполнилось 53 года и он заслужил высокую репутацию как боевой капитан, участвовавший в Киберонской экспедиции. Он командовал успешной экспедицией в Сенегал и рейдом на Бель-Иль, а также помогал Пококу (Росок) при захвате Гаваны. В 1778 г., однако, состояние его здоровья ухудшилось; кроме того, в то время его внимание было поглощено политическими проблемами. Другими словами, можно сказать, что он не проявлял особого интереса к вопросам реформирования тактики; вместе с тем следует признать, что, вступая в должность, он был по-своему заинтересован в укреплении боеспособности находящегося под его командой флота. В процессе снаряжения и подготовки флота он создает набросок рукописи, озаглавленной «Сигналы и инструкции, написанные в дополнение к Общим наставлениям по мореплаванию и ведению боя», которая была опубликована им 28 июня 1778 г., т. е. на следующий день после своего возвращения из

Адмирал  
Огастес Кеппель  
(1725—1786) —  
художник Джошуа  
Рейнолдс





Адмирал Луи Гиллуэ,  
граф д'Орвилье  
(1709—1792)

первого плавания. Эту книгу не следует путать с одноименной книгой, опубликованной Адмиралтейством, а также с другими «дополнениями», опубликованными Адмиралтейством в ходе Семилетней войны. Работа Кеппеля представляла собой своеобразную компиляцию из этих книг, содержащую, однако, измененные формулировки отдельных статей. В ней содержалось 24 дневных сигнала, 16 сигналов преследования, 9 ночных сигналов и 5 сигналов, подаваемых в тумане. Восемнадцать инструкций по ведению боя днем, содержащихся в этой книге, напоминают аналогичные инструкции, опубликованные Хооком (Hawke) в 1747 г. и могут рассматриваться как не содержащие в себе ничего нового. Кроме того, книга содержит четыре инструкции по ведению боя ночью.

21 августа, т.е. за два дня до своей отправки в третье плавание, Кеппель направляет капитану корабля *Suffolk* Адаму Данкену (Duncan) (ставшему позднее адмиралом) копию оригинальной работы, в которой первые две статьи инструкций по ведению боя были объединены в одну. По-видимому, Кеппель считал своим долгом командующего издавать руководящие указания своим подчиненным. Тем не менее сэр Чарльз Ноулс (Knowles) утверждает, что существовала еще одна копия компиляции Кеппеля, датированная 1778 г. и обращенная, предположительно, к капитанам кораблей, привлекаемых для военных действий. На самом деле обе эти книги были опубликованы во время сражения при Уэссане. Перечень сигналов, переданных Кеппелем с борта *Victory*, показывает, что 6 из 11 общих сигналов совпадали с сигналами, приведенными в книге «*Общие инструкции по мореплаванию и ведению боя*», а 5 сигналов были разработаны самим Кеппелем.

### Сигналы д'Орвилье 1778 г.

На французской стороне Ла-Манша ситуация выглядела совсем по-другому. В отличие от Кеппеля граф д'Орвилье был свободен от необходимости вести боевые действия в Северной Америке, а потому имел возможность спокойно вести подготовку своего флота; одновременно граф д'Эстэн (d'Estaing) занимался подготовкой другого французского флота к вторжению в американские воды в момент, выбранный французами. Хотя в то время д'Орвилье и был 69-летним ветераном, он служил под командованием Павильона (Pavilion). Система сигналов, которую использовал д'Орвилье в ходе кампании 1778 г., была одной из наиболее совершенных для того времени. Она не полностью совпадала с проектом, разработанным в 1776 г. Павильоном. Совершенно очевидно, однако, что она была разработана на основе этого проекта, а потому разделяла как его сильные, так и слабые стороны.

Система строилась на основе таблицы, каждая ячейка которой была обозначена буквами (от «А» до «Z», за исключением «W»). Для передачи сигналов использовались пять флагов. Шестнадцать ячеек этой таблицы содержали в себе описание стандартных или «примитивных» походных порядков, заканчивающееся объяснением порядка отступления. Поднятие командующим двух флагов означало передачу координат, указывающих флоту порядок следования. Эта таблица должна была быть соотнесена с другой, верхний ряд ячеек которой был обозначен буквами от «А» до «Т», (за исключением «Е», «J», «K» и «P»), а крайний левый ряд — буквами всего алфавита (за исключением «W»). Отдельные ячейки этой таблицы содержали номера статей соответствующих инструкций. Следующий сигнал командующего передавался поднятием двух флагов, указанных в предыдущей таблице, и обозначал ту или иную букву. Эта буква затем могла быть прочитана в левой колонке второй таблицы. Таким образом, с помощью двух букв (первая из которых указывала колонку, а вторая — линию в таблице) капитаны могли обнаружить номер статьи инструкции, которой им следовало повиноваться. Эта статья указывала на походный порядок, который должен был быть сформирован флотом.

Замечательным в этой системе было то, что для передачи сигналов требовалось лишь пять флагов, поднимаемых в различных комбинациях. Вторая таблица содержала меньше колонок, и это объяснялось тем, что буквы, обозначающие колонки во второй таблице, совпадали с буквами, обозначающими в первой таблице тот или иной порядок построения флота; остальные буквы при этом оказывались ненужными. Многие ссылки на пронумерованные статьи инструкций оказывались одинаковыми, поскольку один и тот же походный порядок мог быть сформирован из различных исходных порядков построения флота. Несмотря на кажущуюся сложность использования этой системы сигнализации, следует признать, что с ее помощью д'Орвилье мог легко управлять флотом по своему усмотрению.

Системы сигналов, разработанные д'Орвилье, предоставляли возможность менять курс кораблей в ночное время в соответствии с заранее согласованным планом. Для этого имелись четыре отдельные таблицы сигналов, каждая из которых использовала восемь флагов, управляемых отдельным вымпелом; с их помощью передавалось время, остающееся до момента изменения курса.

Сигналы, предназначенные для частных судов или так называемых «купцов», приведены в отдельной таблице, названной *Signaux Particuliers* и использующей десять флагов; при этом сигналы с 1-го по 40-й должны были подаваться командиром эскадры «купцам», а сигналы, имеющие номера с 41-го по 100-й — с этих судов. Последние описаны очень тщательно и детально. Ячейки этой таблицы были пронумерованы, чего нельзя сказать о флагах.

В следующей таблице — *Signaux de Combat* — также использовались десять флагов; каждая из 100 ее ячеек содержала номер статьи инструкций и ее краткое изложение. Как и во всех остальных случаях, здесь нет и намека на то, чтобы соотнести флаги с номерами статей инструкций. Кроме того, само содержание этих статей нельзя назвать прогрессивным.

Еще одна таблица предназначалась для передачи чисел. В ней также использовались десять флагов. Числа от 1 до 1200 могли быть пе-

Таблица флагов адмирала д'Орville в сражении у Уэссана 1778 г.

ARMEE NAVALE

Commandée par M<sup>le</sup> Le C<sup>te</sup> DORVILLE Lieutenant GENERAL des Armées navales. Commandeur de l'Ordre Royal de mérite. De S<sup>te</sup> Louis En 1778

SIGNAUX DE COMBAT DE L'ARMÉE NAVALE DU ROI EN 1778

Table with 10 columns and 10 rows. Each row contains a flag illustration, a description of the signal in French, and an article number (e.g., Art. 1, Art. 2, etc.).

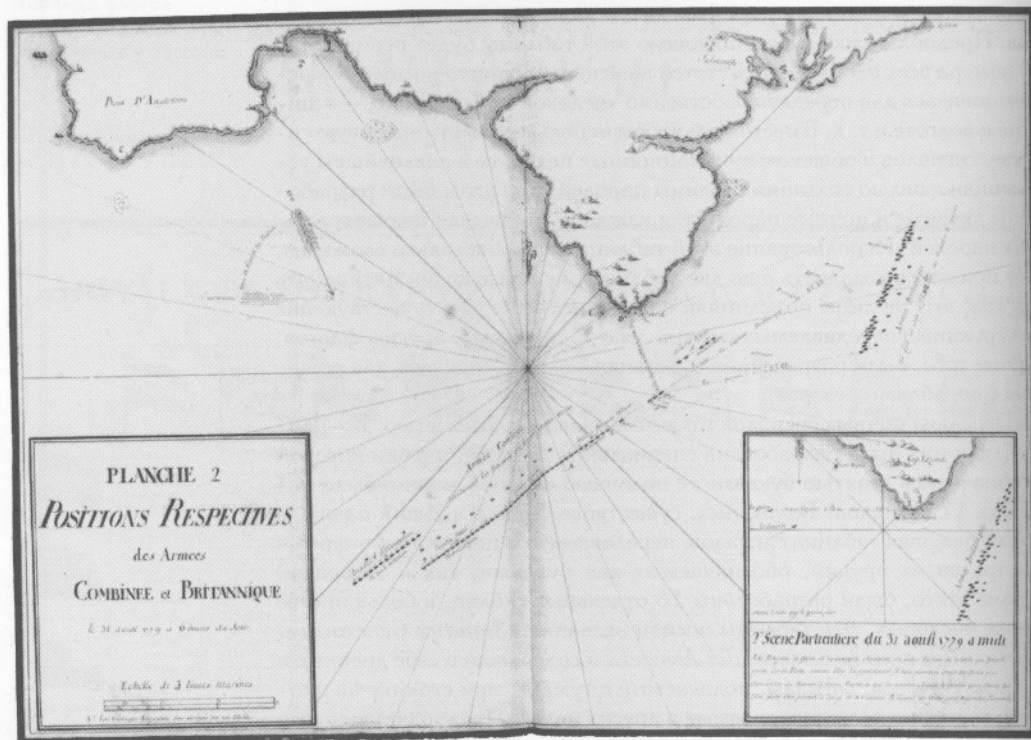
реданы путем поднятия двух флагов и одного или нескольких вымпелов. Предполагалось, что с помощью этой таблицы будет передаваться номера всех необходимых статей и сигналов, однако на деле она использовалась для передачи собственно числовой информации — о широте и долготе и т. д. Вместо того чтобы использовать эту числовую систему сигналов в общекommunikационных целях, ее в дальнейшем усложнили с целью создания таблицы паролей; при этом были разработаны дневные и ночные пароли для каждого дня недели и сотни двойных паролей. Использование этой таблицы стало настолько сложным, что пришлось создавать еще две таблицы, использующие пятнадцать флагов; эти таблицы объединяли в себе многие из уже существующих инструкций, передаваемых теперь уже с помощью других флагов. Кроме того, была разработана отдельная таблица сигналов для общения с кораблями резерва.

Передача ночных сигналов также отличалась сложностью. Во-первых, для них была разработана специальная таблица, ячейки которой обозначались девятью буквами, с помощью которой можно было передать 17 сигналов. Во-вторых, существовал некий «общий план», а также большая таблица сигналов, передаваемых с помощью фонарей и выстрелов из орудий, обозначаемых как буквами, так и цифрами. Кроме этого, были разработаны 16 отдельных таблиц, в большинстве своем числовых. Эти таблицы носили название «*Signaux Generaux et Particuliers pour le Services des Armees*» и содержали в себе дневные и ночные сигналы, сигналы, подаваемые в тумане, при стоянке на якоре, а также сигналы, подаваемые в других целях. Предполагалось, что эти таблицы должны были соотноситься с предыдущими, однако эти отношения были достаточно непонятными.

## Сражение при Уэссане

Несмотря на огромное количество деталей, содержащихся в протоколах двух военно-полевых судов, состоявшихся в Британии после сражения при Уэссане (27 июля 1778 г.), они не позволяют судить о тактических предпочтениях сторон, участвовавших в этом сражении. С другой стороны, объемистый рукописный отчет об операциях французского флота в 1778—1789 гг., составленный лейтенантом д'Антенном (d'Antin), служившим под командой д'Орвилье, включает изложение плана и различных точек зрения на каждую фазу этого сражения. В этих материалах французский флот неизменно предстает как очень хорошо организованный, а британский — напротив — как фантастически неорганизованный; несмотря на свою очевидную предвзятость, однако, эти материалы могут без сомнения рассматриваться как источник полезной и достоверной информации. Дальнейшее описание сражения при Уэссане основано на отчете, составленном д'Антенном, а также на материалах военно-полевых судов над Кеппелем и Пеллисе (Palliser).

Британский флот преследовал французский в течение четырех дней, безуспешно пытаясь навязать ему бой; наконец, на рассвете 27 июля 1778 г. британцы вновь увидели французские корабли. По чисто формальным соображениям можно было не сомневаться, что Кеппель стремился навязать бой французам, а д'Орвилье — не стремился избе-



Положение британского и французского флотов в полдень 31 августа 1779 г.

жать его, поскольку был готов к бою в условиях, дающих ему вполне определенные тактические преимущества.

Поначалу действия флотов являлись повторением предыдущих: находящийся на ветре британский флот преследовал французский, а последний старался держаться на расстоянии. При ветре от SW оба флота двигались почти параллельно друг другу на расстоянии полутора лье друг от друга. Однако если французы двигались кильватерной линией, курсом NW, то корабли англичан двигались более хаотичным порядком на сравнительно большом расстоянии друг от друга. И хотя, как уже говорилось, английские корабли двигались почти параллельно с французскими, на самом деле оба флота следовали сходящимися курсами.

Однако даже на ранней стадии подготовки к сражению английские корабли были не в состоянии построиться в соответствующий боевой порядок. Порядок следования кораблей британского флота был как бы «вывернут наизнанку»: эскадра сэра Роберта Харлэнда (Harland), бывшего вторым командующим, следовала по левому борту от расположенной в центре эскадры Кеппеля, а эскадра, возглавляемая сэром Хью Пеллисером (Palliser), следовала по правому борту от центра; последняя, по словам капитана Джона Джервиса (Jervis), командовавшего *Foudroyant*, двигалась на расстоянии трех миль с подветренной стороны от *Victory*, на борту которого находился Кеппель. Наблюдая это, контр-адмирал Джон Кембл (Campbell), бывший первым капитаном у Кеппеля и действовавший по собственной инициативе, просигналил семи кораблям эскадры Пеллисе и одному кораблю эскадры Харлэнда приказ преследовать противника. В результате оказалось, что, хотя этим кораблям и удалось навестать расстояние, отде-

ляющее их от противника, эскадра Пеллисе в целом оказалась еще более «разомкнутой», чем до этого. Тем не менее, как заявил на суде над Кеппелем лорд Лонгфорд (Longford), капитан одного из кораблей, получивших названный приказ: «Если бы, как это и произошло, ветер не изменился и не был бы отдан приказ о преследовании, то я не думаю, что какая-либо часть Синей эскадры, возглавляемой Пеллисе, вообще могла вступить в бой».

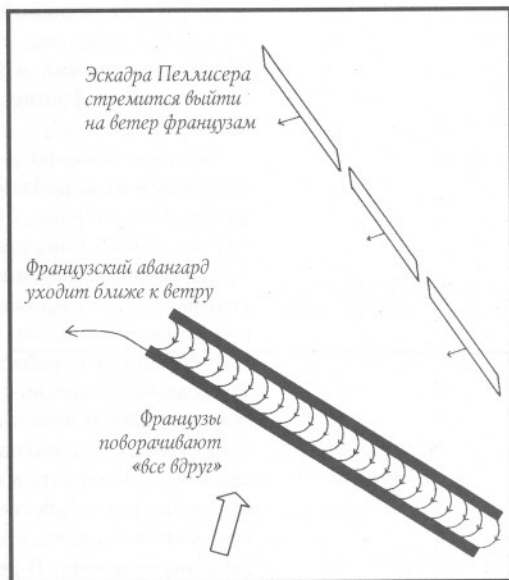
Около 8 утра д'Орвилье просигналил французскому флоту приказ повернуть последовательно через фордевинд последовательно. В результате корабли французов оказались на правом галсе и следовали курсом SW. Согласно диаграммам, приведенным д'Антенном, французские корабли двигались плотным строем, сохраняя боевой порядок, однако теперь их линия оказалась несколько более вытянутой и не такой ровной. В это время ветер отошел на два румба к югу, и корабли французов оказались скрыты от англичан шквалом. Английские корабли продолжали деловито приближаться к французским, стремясь атаковать противника.

Д'Орвилье почувствовал, что противник может осуществить атаку на его аррьергард, поскольку отдельные корабли Синей эскадры Пеллисе находились уже на достаточном расстоянии для того, чтобы обойти его с наветренной стороны. Поэтому где-то между 9 час. 30 мин. и 10 часами он просигналил флоту приказ повернуть на другой галс всем вместе с тем, чтобы вернуться на прежний курс. Затем он отдал приказ своему новому авангарду привести к ветру на четыре румба, в то время как его новый аррьергард занимал свои позиции. После этого он просигналил приказ привести все корабли флота к ветру. Наблюдая за этими маневрами французов со стороны флота англичан, можно было сказать, что они были выполнены недостаточно четко, в результате чего линия французских кораблей потеряла свою стройность.

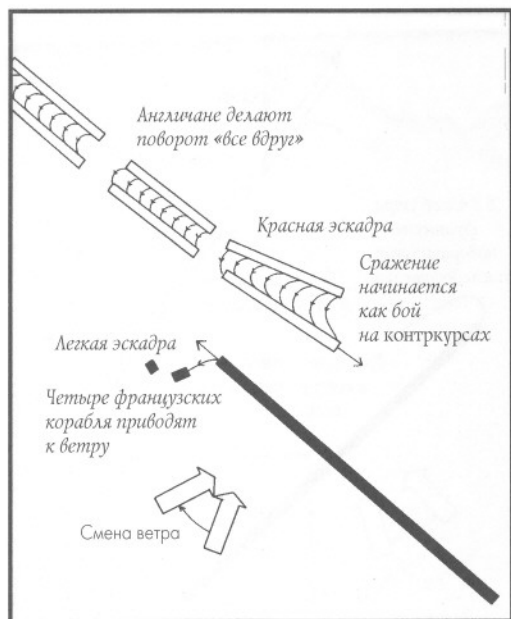
На протяжении всего этого времени английский флот продолжал двигаться в направлении французов, не соблюдая, однако, при этом должного порядка; это объяснялось недостатком времени, которым располагал Кеппель для его создания, если он хотел навязать бой своему противнику. Как заметил сэр Роберт Харлэнд, выступая на суде над Пеллисе: «Преследование французов таким образом, каким мы это делали в тот день,



Сражение при Уэссане. Утро



Сражение при Уэссане до шторма



**Сражение при Уэссане.  
Начало боя**

роны его авангард был прикрыт подвижной эскадрой из трех кораблей. Тем не менее, несколько кораблей англичан располагались с наветренной стороны от авангарда французов, и пришлось заставить их отступить. На суде над Кеппелем капитан *Worcester* Марк Робинсон (Robinson) заявил: «Если бы не ветер, то я смог бы обойти больше половины флота французов, но ветер отошел более чем на 2—3 румба к западу».

Красная эскадра англичан в это время шла на расстоянии около двух миль от кораблей авангарда французов, направляясь к ним под углом. Было 10 час. 30 мин. утра, и Кеппель понимал, что если он хочет вступить в бой, то должен сделать это немедленно, не пытаясь собрать свои корабли и выстроить их в определенный порядок. Он просигналил флоту приказ сменить галс «всем вдруг», в результате чего ему удалось построить свои корабли в некое подобие кильватерной линии справа от кораблей французов и с подветренной от них стороны; впереди оказалась возглавляемая сэром Робертом Харлэндом Красная эскадра. Ветер изменил свое направление на два румба к западу, что было теперь уже выгодно Кеппелю, поскольку давало ему свободу для маневра. Оба флота могли теперь двигаться на контркурсах. Французы, несмотря на частичный отрыв своего авангарда, двигались в относительном порядке, а корабли англичан растянулись в длинную беспорядочную линию. В результате этого при прохождении обоих флотов мимо друг друга в линии англичан образовались составляющие до половины мили разрывы, а отдельные корабли оказались ближе к французским, чем остальные.

Огонь был открыт около 11 утра, а в 11 час. 05 мин. Кеппель дал сигнал к атаке, не отдав предварительно приказа построиться в линию. Это обстоятельство свидетельствует о достаточно свободном отношении к вопросам тактики на британском флоте, где основные надежды связывались с инициативой отдельных командиров. Это получило под-

было смелым, необходимым и допустимым в ходе войны действием; только рискуя, мы могли препятствовать стремлению французов к спасению. За этим последовали другие шаги, имевшие решающее значение, — вступление в контакт с противником и доведение атаки до конца».

Когда спустя полчаса французы вновь появились из шквала на виду англичан, то они оказались уже гораздо ближе к ним. Они вновь следовали курсом NW. Д'Орвилье просигналил кораблям своего авангарда приказ следовать тем же галсом с тем, чтобы не позволить Синей эскадре Кеппеля обойти себя с наветренной стороны. Очевидно, однако, что этот приказ должен был выполняться не всем авангардом одновременно: в то время как четыре передовых корабля последовательно поворачивали на правый борт, остальные должны были следовать прежним курсом. На самом деле, у д'Орвилье не было оснований для беспокойства, поскольку с наветренной сто-

тверждение и в ходе суда над Кеппелем, на котором капитан *Ramillies* Роберт Дигби (*Digby*) заявил следующее: «По моему мнению, боевое построение в линию является отсталым способом. Если бы был поднят соответствующий сигнал, то Красная эскадра должна была бы убавить паруса». Того же мнения придерживался и капитан Сэмюэль Гудолл (*Goodall*), командовавший *Defiance*. В ходе того же суда на вопрос о том, возможна ли была атака, если бы был отдан приказ построить линию, он ответил: «Нет. Адмирал все время пытался навязать французам бой, и делом их совести являлось решение о том, принять ли его. Если бы в то утро адмирал отдал приказ построить боевую линию, то ему не удалось бы вступить с ними в бой».

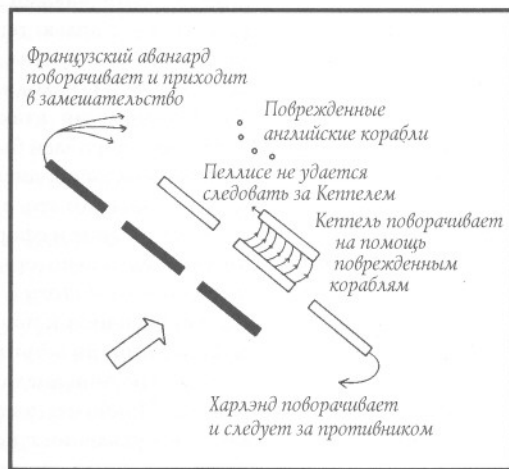
Произшедшее сражение, в ходе которого флоты двигались навстречу друг другу со скоростью 6—8 узлов, а противоборствующие корабли стреляли друг в друга на различных расстояниях, не могло привести к решающим результатам. По свидетельству капитана *Formidable* Джона Бейзли (*Bazely*), процитированному в ходе суда над Кеппелем, в то утро корабль, двигавшийся на всех парусах, мог развить скорость «от семи до девяти узлов». Поскольку оба флота двигались с неполной парусностью, их относительная скорость вряд ли могла превышать восемь узлов.

Сражение носило бессистемный характер. Корабли англичан нападали на противника с различного расстояния и направлений, а разрывы, имевшиеся между некоторыми кораблями их арьергарда, составляли до полумили. Можно говорить поэтому, что в обычных утверждениях англичан о том, что французы предпочитали вести огонь с целью уничтожить мачты и такелаж английских кораблей, есть доля правды. Английские корабли находились с наветренной стороны, а потому в условиях шквалистого ветра имели крен, что затрудняло ведение прицельного огня. О том, что это было действительно так, говорит и тот факт, что многие реи на кораблях англичан были настолько разрушены, что они временно потеряли способность двигаться, хотя их ремонт был организован в течение всего лишь нескольких часов. С английской стороны около 500 человек было убито и ранено, с французской — около 700.

Когда рассеялся дым от выстрелов около тысячи орудий, то д'Орвилль получил лучший, чем Кеппель, обзор. Как только он увидел, что его авангард почти уничтожил арьергард англичан, то просигналил своим кораблям последовательно повернуть через фордевинд, преследовать и атаковать английский арьергард.

Командовавший французским авангардом герцог Шартрский (*Duc de Chartres*) не увидел этого сигнала, а потому подвел свой корабль к корме корабля, на котором находился д'Орвилль, за получением приказов. Получив названный приказ, он попытался выполнить его, но делал это несколько медленно. В конце концов, в целях экономии времени герцог Шартрский первым выполнил этот маневр, после чего всему французскому флоту был дан сигнал последовательно повернуть через фордевинд. В результате из-за путаницы с сигналами и разрушений таке-

#### Сражение при Уэссане после полудня



лажа корабли французского авангарда потеряли первоначальный боевой порядок и оказались почти с подветренной стороны от отступающего арьергарда англичан.

Около 12 час. 30 мин. Роберт Харлэнд по собственной инициативе просигналил кораблям своего авангарда о том, что им необходимо сменить галс и, следуя противоположным курсом, преследовать арьергард французов. Из десяти кораблей, находившихся первоначально под его командованием, у Харлэнда осталось шесть или семь, включая флагшип, на котором он находился. «Голова» каждого из флотов, преследовала «хвост» другого флота. За Харлэндом следовала часть кораблей центра, хотя из-за поломок и разрушений не все корабли его эскадры были в состоянии эффективно маневрировать. К тому времени ветер стих и корабли едва двигались.

Вывавшись на своем флагманском корабле из клубов оставленного выстрелами дыма, Кеппель мог наблюдать за тем, как Харлэнд и часть авангарда англичан проплывают мимо него, следуя встречным курсом с наветренной стороны. Вполне одобряя эти действия, он не мог, однако, повторить их, и в 13 час. 02 мин. он просигналил своему флоту приказ держать ближе к французам, сближаясь с ними на левом галсе. К этому времени он находился на расстоянии чуть более мили от арьергарда французов, но воздержался от смены галса, поскольку это могло привести к неразберихе среди кораблей его собственного центра и тех, которые следовали за ним, выходя из боя. Некоторые из этих кораблей были разбросаны в пространстве, а другие, наоборот, находились слишком близко друг к другу; существовала явная угроза того, что *Victory* мог столкнуться с другими кораблями. То, что он предпочел повернуть через фордевинд, а не следовать в кильватере Харлэнда, объяснялось, во-первых, тем, что этот маневр было проще выполнить поврежденным кораблям его центра и арьергарда, а во-вторых, тем, что это позволяло ему отправиться на помощь по крайней мере четырем из его кораблей, получившим наибольшие повреждения, для чего ему необходимо было уйти на подветренную сторону и пересечь линию наступающих французов.

Однако менее чем через 10 минут сигнал повернуть через фордевинд был спущен, а в 13 час. 26 мин. был спущен и сигнал к атаке. В 13 час. 40 мин. Кеппель поднял сигнал построиться в кильватерную линию с интервалами между кораблями в один кабельтов. Непосредственной его целью теперь было стремление защитить находившиеся с наветренной стороны поврежденные корабли, которые, как он ошибочно полагал, находились в опасности. На самом деле у д'Орвилье не было намерения атаковать эти корабли, поскольку линия его собственных кораблей была несколько изменена. Хотя его флот неуклонно приближался к английскому, он продолжал держаться подветренной стороны. До этого момента, когда французские корабли совершили перестроение и сформировали линию на правом галсе, все выглядело так, будто некоторые из передовых кораблей французов намереваются обойти *Victory* с наветренной стороны, но вскоре они двинулись по направлению к поврежденным английским кораблям, а затем еще дальше, избегая вступления в бой.

В построении английского флота на этом этапе наблюдалась неразбериха. Наиболее поврежденные из его кораблей находились на наибольшем удалении с подветренной стороны. Затем следовали корабль Кеппель и часть его центра и арьергарда, за которыми с наветренной

стороны располагался *Formidable* под командой Пеллисе́ра и остальные корабли арьергарда, не предпринимающие никаких усилий с целью выполнения приказа Кеппеля. Объясняя это в ходе состоявшегося над ним суда, Пеллисе говорил, что его корабль был так расположен по отношению к *Victory*, что поначалу он просто не мог увидеть сигнал, поднятый наверху ее бизань-мачты. По его словам, по этой же причине он не мог видеть и сигнал повернуть через фордевинд. Харлэнд тем временем продолжал преследовать арьергард французов, следуя левым галсом в противоположном направлении. Его эскадра понесла наименьший урон, и большинство ее кораблей находились в строю. В 13 час. 50 мин. Кеппель просигналил фрегату *Proserpine* приказ подойти к корме своего корабля; он послал *Proserpine* к Харлэнду с приказом повернуть фордевинд и занять свое место в арьергарде английской линии. В результате этого маневра Кеппель надеялся «прикрыть арьергард [в случае, если французы попытаются выжать максимум из своей предполагаемой атаки на него] и держать противника под контролем до тех пор, пока вице-адмирал Синей эскадры не займет свою позицию, предписанную ему соответствующим сигналом». К тому времени когда Харлэнд получил этот приказ, он уже выполнял соответствующий маневр, действуя при этом по собственной инициативе.

Поворачивая через фордевинд, Кеппель прошел совсем рядом с Пеллисе, утверждавшим позднее, что корабли его подразделения, включая *Formidable*, имели слишком большие повреждения, потому не могли немедленно выполнить просигнализованный им приказ Кеппеля. Около 15 часов Кеппель во второй раз подает сигнал повернуть фордевинд. В результате он оказался на правом галсе, идя почти параллельно с французами, которые двигались с подветренной стороны и отставали от него почти на две мили. Поврежденным кораблям англичан, дрейфовавшим с подветренной стороны, теперь грозила меньшая опасность. Кеппель был озабочен тем, что Пеллисер продолжал двигаться с наветренной стороны, а потому около 15 час. 15 мин. он просигналил кораблям, двигавшимся с этой стороны, занять место в кильватере адмирала. В 15 час. 30 мин. он просигналил приказ построить боевую линию на расстоянии в один кабельтов, а в 15 час. 45 мин. приказал фрегату *Milford* передать Харлэнду приказ о том, что тот со своим подразделением должен вновь занять свою позицию в авангарде флота. Около 16 час. 30 мин. Кеппель поднимает сигнал, предписывающий кораблям оставить свои позиции, за которым последовали сигналы, обращенные к шести кораблям и привлекающие их внимание к тому, что они продолжают держаться наветренной стороны. Подавать



Капитан Хью Пеллисе (1723—1796) — художник Джордж Дэнс

сигнал *Formidable* с помощью флага, который мог видеть весь флот, означало бы сделать Пеллисе публичный выговор; между тем к Пеллисе следовало обращаться «с деликатностью, что диктовалось его рангом». Исходя из этого около 17 час. 30 мин. Кеппель отдает приказ находящемуся за кормой его корабля фрегату *Fox* передать Пеллисе свои наилучшие пожелания «и сообщить ему, что в целях возобновления атаки он ожидает, что сэр Хью Пеллисе и его подразделение подойдут с наветренной стороны и построятся в его кильватере». Это указание Кеппеля было передано капитану Эдуарду Уиндзору (*Windsor*), командовавшему *Fox*, с помощью рупора; таким же образом тот передал его Пеллисе, который лично подтвердил, что понял полученное сообщение. Впоследствии он утверждал, что не получал этого указания до 19 час. 30 мин. и что в любом случае не был в состоянии выполнить его, поскольку все еще не мог привязать носовой топсель. Между тем французы, двигаясь с наветренной стороны, были уже далеко, а потому с точки зрения тактики дальнейшие действия английского флота имели мало значения.

Несмотря на то что в этом сражении французы понесли большие потери, в его результате они смогли получить больше, чем англичане. Так, они нанесли существенный ущерб английскому флоту, лишив его подвижности; именно это отметил Кемпенфелт, который был членом суда, рассматривавшего дело Пеллисера. Следует отметить, однако, что они не предприняли попыток выжать максимум из полученного преимущества. Беспорядок на английском флоте объяснялся как недостатком соответствующих сигналов, их неправильным пониманием или невозможностью их увидеть, так и огромными потерями времени, когда фрегаты использовались только для того, чтобы передать устный приказ. Несмотря на то, однако, что система сигнализации, используемая на французском флоте, отличалась большим объемом, их способ коммуникации был ненамного лучше. Невозможность одновременно сменить галс, продемонстрированная авангардом д'Орвиле, не позволила ему воспользоваться предоставленной возможностью и обойти английский арьергард. Вопрос, правда, в том, намеревался ли он вообще сделать это.

Перечисляя причины того, почему он не сменил флаг на поврежденном *Formidable*, Пеллисе упомянул, в частности, о том, что это привело бы к потере времени, связанной со сменой «цветов моего сигнала, нужных мне предметов и прислуги».

Так же как и в ходе Тулонского сражения и сражения у Гренады (1779 г.), в начале сражения при Уэссане Кеппель находился в затруднительном положении, поскольку на рассвете того дня его флот не был с ним. Как заметил в ходе суда над Пеллисе адмирал Кэмбл: «Если бы на рассвете 27-го [июля] корабли сэра Хью шли тем же ветром, что и *Victory*, то, я думаю, он должен был оказаться там; он должен был постараться быть настолько же близок к противнику, насколько был близок его командующий». Отсюда следует вывод о том, что только постоянные учения в условиях мирного времени могут дать уверенность адмиралу в том, что с началом войны его флот будет действовать как единое целое. В ходе сражения Кеппель показал себя энергичным и решительным офицером, обладающим наступательным духом; однако, когда речь заходит о тактической дисциплине, можно констатировать, что здесь он, разумеется, уступал своему более старшему по возрасту и более осторожному противнику.

## Военные суды, прошедшие в Англии в 1779 г.

Что касается последующего спора между Кеппелем и Пеллисе, то его суть, как представляется, сводилась к следующему: можно ли говорить, что, не придя достаточно быстро на помощь Кеппелю, Пеллисе проявил себя как жестокий упрямец, или же следует говорить, что его флагшип был настолько поврежден (и капитаны соседних с ним кораблей были настолько несведущи в вопросах тактики), что он не мог выполнить приказ своего командующего.

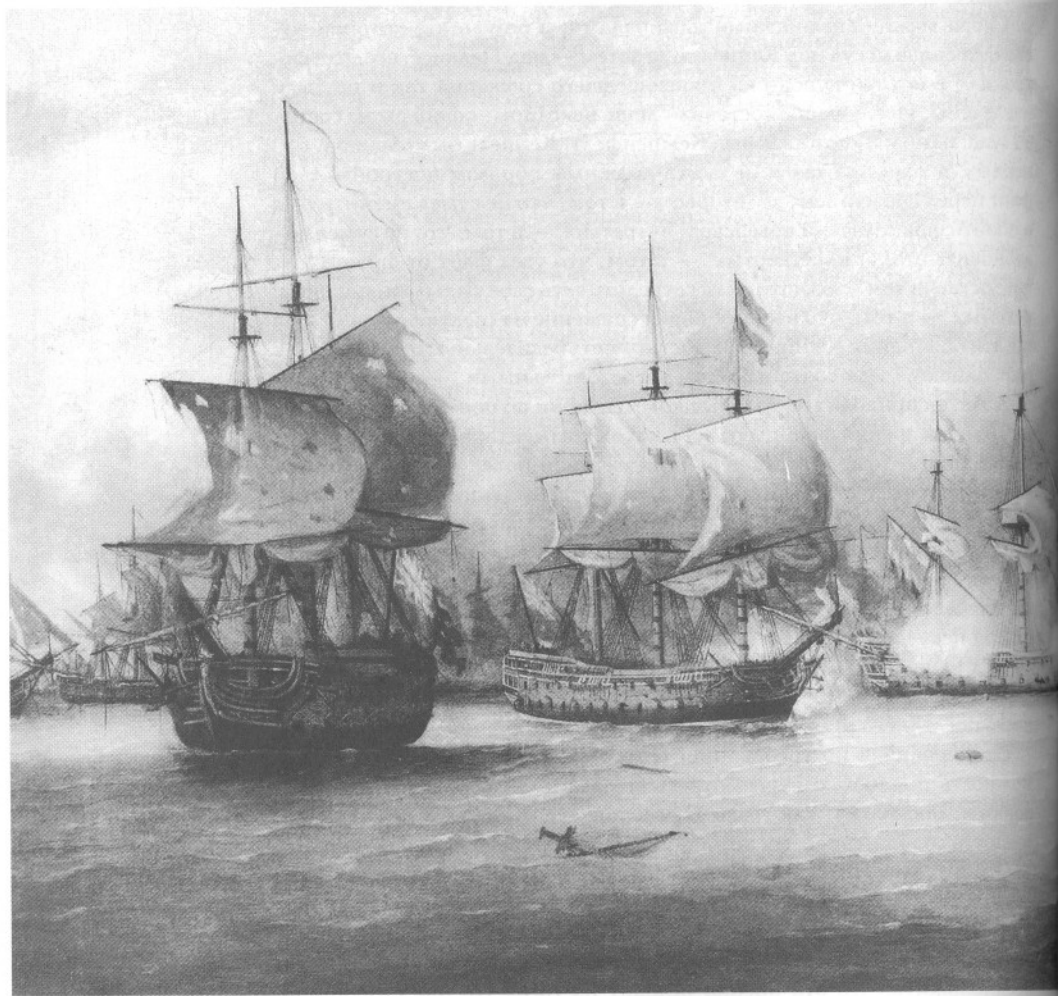
Вся эта история выглядела достаточно нелепо, если не сказать смешно. Поворачивая через фордевинд, центр и арьергард французского флота широко разошлись, а их авангард фактически не сделал ничего для того, чтобы сблизиться с кораблями англичан, приведя свои корабли к ветру. Таким образом, в тот момент, когда Кеппель, приписывая д'Орville наступательные намерения (которые разделял бы сам, окажись на его месте), раздражался по поводу неповоротливости Пеллисе, весь французский флот был уже с подветренной от англичан стороны.

Ссора между английскими адмиралами, в результате которой состоялся сначала суд над Кеппелем, а затем — над Пеллисе, создала ситуацию, в которой уроки из произошедшего сражения так и не были извлечены. Исключение составили лишь некоторые офицеры из состава суда, одним из которых был Кемпенфелт. Кеппель был обвинен, во-первых, в том, что так и не сумел должным образом построить свой флот перед сражением; во-вторых, — в том, что не сумел сменить галс и обойти французский арьергард; в-третьих, — в том, что не сумел возобновить атаку; в-четвертых, — в том, что увел флот от французов, предоставив тем «возможность сосредоточить свои силы»; и, наконец, в-пятых, — в том, что не возобновил сражение на следующий день. На все эти обвинения Кеппель дал достаточно убедительные ответы, которые, однако, были сочтены судом несостоятельными.

Д'Антен приводит подробные комментарии по поводу этих обвинений с точки зрения французов. Суть этих комментариев сводится к утверждению о том, что Кеппель стал жертвой более умелых действий французов; следует признать, что в этом утверждении есть доля истины. По словам д'Анте, действия Кеппеля были достаточно оправданны; в начале сражения его флот находился в беспорядке из-за изменений направления ветра, а затем он утратил инициативу из-за того, что часть его кораблей была существенно повреждена, а также благодаря искусному маневрированию, продемонстрированному кораблями д'Орville. Он также весьма критически отозвался об оборонительных действиях Кеппеля, отражающих, по его мнению, неспособность последнего противостоять лучше организованному противнику.

Состоявшийся по требованию Пеллисе суд над ним дал ему возможность полностью пересмотреть его дело. Он был признан невиновным, поскольку, как гласило решение суда, «на нем лежала обязанность сообщить своему командующему о повреждении *Formidable*. Капитан Джон Инглфилд (*Inglefield*), служивший в то время лейтенантом на *Robust* и выступивший в качестве свидетеля на суде над Пеллисе, позднее характеризовал состоявшееся сражение как «позорное для обеих наций, но в большей степени — для Франции». Можно предположить, что эта оценка исходит из того, что обе стороны не

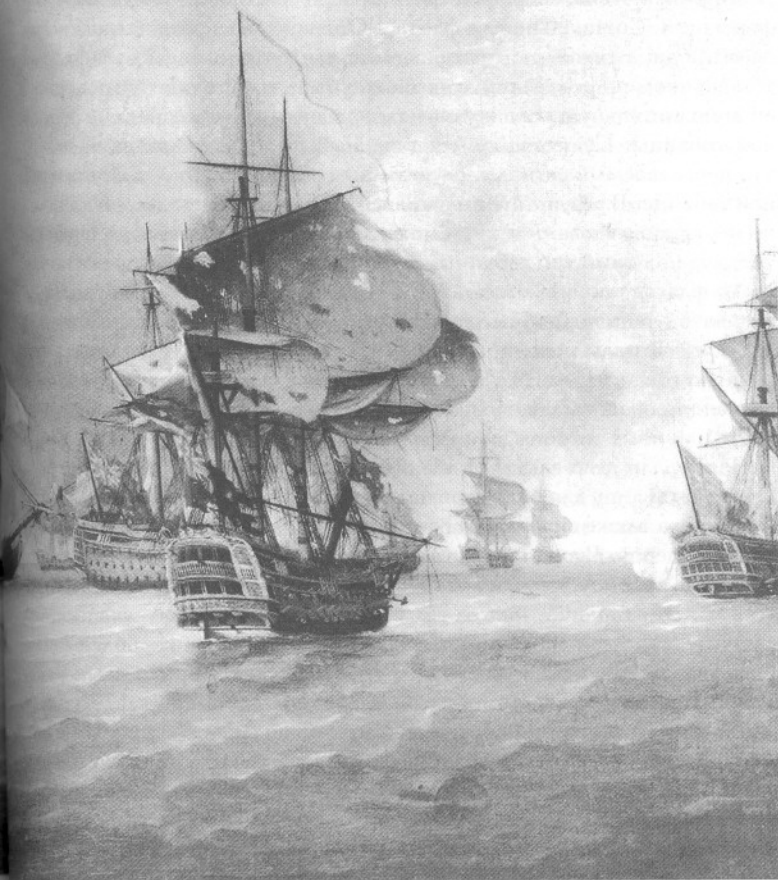
продемонстрировали ни намерения, ни способности устроить настоящую «свалку». Французы, обладавшие в конце сражения большей мобильностью, продемонстрировали абсолютную неспособность воспользоваться своим преимуществом. Впоследствии целый ряд английских исследователей истории Войны за независимость Северной Америки обращал внимание на это очень важное обстоятельство. Английские адмиралы были моложе французских, в конце сражения их силы были истощены, что явилось результатом многочасовых маневров, направленных на лишение инициативы французских ветеранов-командиров; то же самое произошло и с Родни (Rodney) в конце сражения у острова Святых. Высказывая французскую точку зрения на ход упомянутых судов, д'Антен подчеркивает чувство тревоги, охватившее общественность в Англии после выхода в свет мемуаров адмирала Бинга (Bung). При этом он, естественно, уклоняется от критики французского командования, что, впрочем, не исключает того, что в глубине души он сделал весьма определенные выводы по этому поводу.



## Франко-испанский флот в 1779 г.

Объединенный франко-испанский флот, стремившийся в 1779 г. к установлению контроля над Ла-Маншем, насчитывал 28 французских и 18 испанских линейных кораблей, составляющих три эскадры. При этом французский корабль находился во главе и в конце каждой эскадры. Д'Орвилье был главнокомандующим, де Гишен (de Guichen) командовал авангардом, а дон Гастон Мигэль (Gaston Miguel) — арьергардом. Кроме того, командование Объединенного флота включало в себя пятерых французских и четырех испанских флаг-офицеров. Испанский главнокомандующий дон Луис Кордова (Luis Cordova) вместе с двумя другими испанскими адмиралами находился на 110-пушечном корабле *Santissima Trinidad* и командовал отдельной эскадрой, в состав которой входили 16—17 испанских линейных кораблей. Кроме этого, в состав флота входила отдельная легкая эскадра, образованная тремя французскими и двумя испанскими линейными кораблями. Этой эскадрой командовал французский генерал-лейтенант.

Сражение  
на Доггер-Банке  
5 августа 1781 г. —  
художник Томас Льюни



Все говорит о том, что до того момента, как к нему присоединились испанцы, французский флот проводил специальные учения. После объединения союзный флот провел совместные маневры, в которых также приняли участие отдельная и легкая эскадры; следует отметить, что при этом строй этих вспомогательных эскадр был различным и обе они занимали разные позиции. Не говоря уже об общих вопросах командования, д'Орвилье, без сомнения, столкнулся с огромными трудностями в плане эффективности руководства такой огромной и довольно странно организованной армадой кораблей. Возникает вопрос: было ли выделение отдельной эскадры под командованием Кордовы вызвано только испанской гордостью или же причиной этого явилось понимание д'Орвилье того, что он не в состоянии эффективно командовать дополнительным числом испанских кораблей, включенных в его линию, не говоря уже о таком гиганте, как *Santissima Trinidad*?

Можно предположить, что в основе предложенной д'Орвилье в 1779 г. системы сигналов лежит опыт, полученный им в ходе кампании 1778 г. Эта система, названная им «*Общие и частные сигналы для боевых кораблей на якоре и на рейде*», представляла собой таблицу, построенную на 16 флагах. Передаваемые с ее помощью сигналы были разработаны на все случаи пребывания кораблей в гавани, и нет никакого сомнения в том, что эта система способствовала экономии времени и сил, затрачиваемых на передачу приказов или иной информации. Специально для флота д'Орвилье была разработана и еще одна таблица сигналов, передаваемых также с помощью 16 флагов. Новшеством при создании этих таблиц было то, что обе они содержали дополнительную колонку сигналов, вынесенную за пределы основной таблицы. Существовал специальный флаг, указывающий на то, что передаваемый сигнал следует искать в этой колонке, а не в основной таблице. В результате получилась хотя и сокращенная, но довольно неряшливо сделанная система сигналов. Помимо этого, д'Орвилье предложил новый тип таблицы. Верхняя строка этой таблицы включала 16 флагов, а первая колонка — 18; с ее помощью можно было передавать очень подробные приказы по изменению курса, количества парусов, сигналы погони, а также звуковые сигналы и сигналы, говорящие о том, что делать с захваченными призами. Отдельные вымпелы использовались для обозначения эскадры, которой были адресованы те или иные сигналы.

Завершали дело еще две таблицы. Первая представляла собой маленькую таблицу для общих сигналов, передаваемых с помощью одного флага, а также сигналов, передаваемых одним флагом и вымпелом для брандеров. Вторая представляла собой использующую 16 флагов числовую таблицу, ячейки которой были пронумерованы числами от 1 до 256. Эта таблица, насколько можно судить, предназначалась исключительно для передачи номеров кораблей; список кораблей флота (включавший 20 испанских кораблей) и их номеров прилагался. Как и в случае с числовой системой сигналов, использованной в 1778 г., ни один флаг во вновь разработанной системе не имел собственного номера. Кроме того, ни один флаг не был назван той или иной буквой алфавита. В системах сигналов, разработанных в 1778 и 1779 гг., помимо вымпелов использовалось всего только тридцать различных флагов. В итоге многие из этих флагов использовались в разных таблицах, а отдельные таблицы содержали отчасти тот же набор флагов.

Бегло ознакомившись с перечисленными выше таблицами, читатель, вероятно, может прийти к выводу об абсолютной нелогичности этой системы сигналов, а также о том, что с ней невозможно было работать; подобное заключение, однако, было бы неверным. В этой связи следует напомнить о высказываниях Кемпенфелта, завидовавшего мастерству, с которым французы пользовались своей системой сигналов. Приведенное выше описание этой системы на самом деле является описанием ее внутренней структуры и чисто математического соотношения различных частей этой системы. Между тем, в целях практического применения эта система могла быть существенно упрощена и изложена в форме карманной книги сигналов, подобно тому как поступил Павильон со своими знаменитыми таблицами в 1776 г.

Написанная от руки книга сигналов, которая использовалась французским флотом в кампании 1779 г., содержала в себе таблицу, ячейки которой имели ссылки на номер статьи соответствующей инструкции. Содержащаяся в этой книге система сигналов стала впоследствии своеобразным стандартом, используемым на французском флоте. Для передачи основных сигналов в этой системе использовались 16 флагов. Первый разворот книги содержал крупное изображение первого флага, нарисованного вверху левой и правой страниц. Кроме того, на каждой странице была помещена колонка, содержащая более мелкие изображения всех шестнадцати флагов, напротив каждого из которых была сделана ссылка на номер соответствующей статьи инструкции. Вверху следующего разворота было помещено изображение следующего по порядку флага и т. д. Это позволяло легко прочесть тот или иной сигнал — флаг, поднятый вверху, указывал на страницу, на которой он был помещен, а находящийся под ним флаг указывал номер соответствующей статьи инструкции.

В библиотеке расположенного в Гринвиче Морского колледжа находится экземпляр рукописной книги «*Tactique Navale*», которая использовалась французским флотом под командованием д'Орвилье в 1779 г. Она была написана 21 мая 1779 г. на борту *Bretagne* — флагманского корабля д'Орвилье — и подписана Павильоном. На ее обложке содержится упоминание *Bienaimé* — одного из кораблей флота, которым командовал д'Орвилье в 1778—1779 г., — а также написанная другим почерком дата — «1779 год». Надпись под обложкой говорит о том, что книга эта была захвачена на корабле *Ville de Paris* в ходе сражения у острова Святых в 1782 г. Очевидно, однако, что к тому времени ею уже не пользовались, поскольку де Грассе (*de Grasse*) пользовался собственными сигналами. Эта книга не содержит инструкции; более трех четвертей ее содержания посвящено описанию 76 маневров, при проведении которых существование противника просто игнорируется. В ней также приводится таблица сигналов, подаваемых с помощью традиционных 16 флагов. Несмотря на то что, с точки зрения историка, эта книга производит разочаровывающее впечатление, о ее влиянии на современников говорит, в частности, тот факт, что ее перевод на шведский язык был опубликован в Стокгольме в 1787 г.

Испанский флот вступил в войну, вооруженный тактической системой, разработанной Хосе де Масарредо Саласаром (*Jose de Mazarredo Salazar*) и описанной в двух его книгах. Последняя из них была опубликована в Мадриде 1776 г. и содержала посвящение королю Карло-

су III. Несмотря на то что содержание этой книги свидетельствует о влиянии на ее автора, оказанном работами Госта и Морого, она являлась скорее учебным пособием для молодых офицеров, а не исследованием, рассчитанным на морских офицеров вообще, которые, впрочем, также могли читать ее не без пользы для себя. Так же как и французские авторы, Масарредо мало внимания уделяет вопросам боя с противником. В целом его книга написана в довольно изысканной и недогматичной манере.

В своей книге Масарредо выдвинул новую идею, относящуюся к действиям флота, которому угрожает обход со стороны противника. Суть этой идеи заключалась в применении брандеров наветренным флотом, если ему угрожает опасность обхода как метода прикрытия отхода на ветер. Саласар также показал себя новатором в вопросе прорыва линии противника. Он предлагал центру находящегося с наветренной стороны флота осуществлять прорыв центра вражеского флота. В процессе такого прорыва корабли противника будут вынуждены сменить галс, внося тем самым дезорганизацию в свой арьергард и оставив его в изоляции. Авангард же противника в это время будет вынужден оставаться на месте, избегая тем самым опасности оказаться под перекрестным огнем, что также приведет к его полной изоляции от остального флота. Точно такой же маневр может быть осуществлен с подветра, хотя в этом случае арьергард противника будет вынужден подставить себя под огонь кораблей, находящихся в центре и арьергарде атакующего флота. Суть новшества, выдвигаемого Саласаром, заключалась в деталях предлагаемого им маневра, что, в частности, показано на схеме.

В случае осуществления прорыва с наветра выполняющие маневр корабли могли бы уйти под ветер последовательно. Детали такого прорыва остаются неясными, поскольку схема описывает ситуацию, когда противник остается безучастным к происходящему, в результате чего в его линии появляется разрыв.

В случае, когда прорыв осуществляется с подветренной стороны, маневр атакующего флота приобретает более сложные черты, поскольку осуществляющие его корабли должны будут сначала повернуть последовательно, в результате чего последний корабль становится головным. Осуществив прорыв, атакующие корабли вновь должны повернуть с тем, чтобы лечь на курс противника. Как и в первом случае, ситуация, отраженная на схеме, предполагает полную безучастность противника и наличие разрыва в его линии.

Учитывая, однако, тактические установки и методы ведения боя, используемые в то время (в особенности на испанском флоте), трудно представить осуществимость подобных маневров всем флотом. Тем не менее в этом отношении Масарредо в названной работе предстает как оригинальный теоретик. Его книга была исключительно хорошо оформлена и издана. Ее текст содержал ссылки на прилагаемые рисунки и схемы; при этом, правда, в нем отсутствовали ссылки на конкретные страницы. Выдвигаемые в ней тактические новшества и предложения могут служить иллюстрацией огромной пропасти, лежащей между теоретическими изысканиями и реальной практикой мореплавания в то время.

Кроме того, в 1781 г. Масарредо была опубликована еще одна книга сигналов, разработанных специально для флота, возглавляе-

мого Кордовой. Описанная в этой книге система сигналов предназначалась для операций, проводимых испанским флотом у Гибралтара, но есть все основания полагать, что она была сходна с той системой, которую Кордова использовал, присоединившись к флоту д'Орвилля в 1778 г. Одна из книг сигналов, которые использовались испанским флотом во время Семилетней войны, может считаться достаточно слабой в тактическом плане, поскольку из 207 ее глав только 7 содержали упоминание о противнике, была переиздана в 1765 г. Тем не менее можно утверждать, что на испанском флоте во многом разделялись теоретические взгляды, разработанные французскими теоретиками военного дела. В этой связи можно говорить о том, что книга сигналов, опубликованная Масарредо в 1781 г., в определенном отношении представляла собой усовершенствование сигнальной системы, разработанной Павильоном. Подобно последней, эта система сигналов также была числовой, но ее отличала большая простота. В ней использовались таблицы (каждая из которых содержала 20 столбцов и 20 строк), с помощью которых можно было передать 400 сигналов. Используемые флаги были пронумерованы, что позволяло легко заменять один флаг другим.

Таким образом, при передаче и прочтении сигнала отпадала необходимость в обращении от одной таблицы к другой.

Очевидно, что эта книга сигналов предназначалась для совместных действий французского и испанского флотов, поскольку началась со специальных сигналов, предназначенных для обозначения испанских и французских эскадр, отрядов, фрегатов, корпусов и т. д. 400 сигналов, используемых при стоянке на якоре, могли быть использованы не только в целях управления флотом (как это было в системе, разработанной Морогом), но также и при обстреле берегов и высадке десанта, что было необходимо в целях захвата Гибралтара. Двенадцать специальных сигналов, которые, предположительно, должны были подаваться частным судам, предназначались для передачи сведений о передвижениях кораблей. Боевые сигналы передавались с помощью комбинации, состоящей из брейд-вымпелов (т. е. флагов с косицами), других флагов, а также флагов, обозначенных в таблицах. Серия из 400 общих сигналов, опять-таки напомунавших сигналы, разработанные Морогом, предназначалась для управления всем флотом, идущим под парусами. Кроме того, система содержала и новые боевые сигналы. Так, например, сигнал 250 обозначал намерение адмирала, если представится такая возможность, атаковать противника ночью. Сигнал 251 указывал на то, что при наличии неблагоприятной ситуации адмирал не намерен атаковать противника ночью. Сигнал 252 приказывал отдельным кораблям ата-



Тактика Масарредо

ковать противника. Сигналы с номерами от 269 до 270 приказывали передовым кораблям идти в сторону противника с тем, чтобы, если это возможно, приблизиться к его авангарду или арьергарду на расстояние пистолетного выстрела. Сигнал 271 приказывал флоту предотвратить прорыв собственной линии кораблями противника даже путем abordaja. Ночные сигналы, передаваемые с помощью фонарей и пушек, приводились в соответствующей таблице. Система включала в себя также 19 сигналов, подаваемых при стоянке на якоре, а также три отдельных набора из 19 сигналов, используемых при плавании под парусами.

Никто из тех, кто изучил эту книгу, не вправе критиковать испанцев за отсутствие необходимых общих и боевых сигналов, а также за излишнюю усложненность техники их передачи. Хотя используемая испанцами система и была привязана к таблицам, она выгодно отличалась от французской своей простотой.

## Кемпенфелт и Флот Канала

Не будучи никогда главнокомандующим флота, Ричард Кемпенфелт сыграл тем не менее заметную роль в реформировании тактики Королевского флота Англии. Он был сыном шведского полковника, поступившего на службу при королеве Анне и дослужившегося до должности губернатора о. Джерси. Он имел очень высокие отзывы по службе, особенно после его пребывания в должности флаг-капитана под командованием Покока (Pocock) и адмирала Сэмюэля Корниша (Cornish) в Ост-Индии. Несмотря на это, будучи старшим по возрасту, он был младше по званию, чем Кеппель, Хау, Пеллисе, Родни, Байрон (Byron), Баррингтон (Barrington), Раули (Rowley), Грэйвз и Худ (Hood). Одним из последствий ссоры между Кеппелем и Пеллисе было то, что после нее трудно было уговорить кого-то из ведущих флаг-офицеров принять на себя командование Западной эскадрой, получившей затем название Флот Канала. В результате большие силы, сосредоточенные в Ла-Манше в 1779 г. для противостояния объединенному франко-испанскому флоту, в состав которых входило от 35 до 45 линейных кораблей, около 30 фрегатов, брандеров, шлюпов, катеров и бригов, поочередно возглавлялись Чарльзом Харди (Hardy) — 63-летним ветераном, умершим через год после своего назначения, а затем 71-летним Фрэнсисом Гири (Geary), подавшим в отставку через пять месяцев. Его преемник, Джордж Дарби (Darby) — способный и энергичный человек, — в свою очередь, был вынужден подать в отставку после того, как в мае 1782 г. к власти вернулись виги.

В мае 1779 г. Кемпенфелт был назначен на должность капитана флота при Харди — преемнике Кеппеля. В этой должности он продолжал служить и при Гири, несмотря на то что, став контр-адмиралом, получил право на собственный флаг. При Дарби он служил в должности третьего флагмана, а спустя год, получив самостоятельное командование, одержал выдающуюся победу. После отставки Норта (North) Кемпенфелт служил вторым флагманом Западной эскадры сначала под командованием Харрингтона (Harrington), а затем — Хау, став очевидцем смерти последнего в августе 1782 г., когда затонул его корабль *Royal George*.

Весной и летом 1779 г. Флот Канала, несмотря на свои размеры и близость базы снабжения и ремонтной базы, находился в обороне. Вместе с тем французский и испанский флоты, объединившиеся с целью захвата Англии, обладали превосходящими силами. Однако Кемпенфелт не соглашался с тем, что в этой ситуации британский флот должен был действовать осторожно, и высказывался в пользу более агрессивной тактики. Вот что он писал по этому поводу 27 июля 1779 г.: «Флот противника обладает превосходящими силами; поэтому необходимо еще большее умение и сноровка, с помощью которых возможно было бы противостоять замыслам противника, искать слабые места в линии его кораблей; если же обстоятельства не позволяют этого, то необходимо постоянно находиться вблизи противника, доставляя ему тем самым постоянное беспокойство по поводу того, что любые предпринимаемые им действия могут быть связаны с риском и угрозой для него самого; необходимо заставить противника думать только о том, чтобы защититься от вашего нападения».

Рассматривая ситуацию в широком стратегическом плане, можно констатировать, что, уступая в силе объединенному франко-испанскому флоту, британский Флот Канала был, тем не менее, больше, чем это было необходимо. Угроза вторжения на самом деле была невелика, а франко-испанское стратегическое сотрудничество было неэффективно. Между тем, находящийся в Вест-Индии и Северной Америке британский флот продолжал уступать по силе французскому с тем, чтобы поддерживать силы Флота Канала. Вызывает сомнение, однако, что этот флот мог действовать более эффективно в тактическом плане, если в его составе находилось тридцать линейных кораблей. Что бы ни имел в виду Кемпенфелт, говоря о необходимости постоянно беспокоить противника и использовать «слабости его линии», абсолютно ясно, что для того, чтобы более слабый флот мог справиться с этой задачей, он должен был как минимум не уступать противнику в тактическом плане. На самом же деле все было ровно наоборот.

Судя по письмам, направленным Кемпенфелтом инспектору флота Чарльзу Миддлтоу (Middleton), его раздражала не только некомпетентность Чарльза Харди, объясняемая его преклонным возрастом, но и тактическая неэффективность флота в целом, которую можно было объяснить отсутствием выучки. «С огромным трудом, — пишет Кемпенфелт, — мне удается уговорить его маневрировать флотом; он всегда [так] нетерпелив и постоянно [так] спешит повернуть на запад, на север или на юг, что у него просто не хватает времени сформировать линию». Бенджамин Томпсон, граф фон Румфорд (Benjamin Thompson, Count von Rumford), служивший волонтером на корабле Харди летом и осенью 1779 г. и проводивший эксперименты по бал-



Контр-адмирал  
Ричард Кемпенфелт  
(1718–1782) —  
художник Корнелис  
Кетель

листике, написал довольно пространный отчет о своей работе Лорду Джорджу Джермейну (Germain), в котором, в частности, пишет:

«Вы должны знать, что до сих пор мы пытались осуществить всего лишь один простой маневр, а именно — построить боевую линию, в которой корабли располагались бы друг за другом. Однако мы так ни разу и не смогли этого сделать. Требовалось более двух часов для того, чтобы идущие впереди корабли заняли свои позиции, при этом линия получалась кривая, расстояние между кораблями в ней было различным, постоянно возникала неразбериха, и мы были вынуждены прерывать дальнейшее осуществление маневра, сигнализируя кораблям приказ вернуться на свои позиции в походном строю. Каждый раз это происходило по разным причинам, однако при этом я не могу вспомнить ни одного случая, когда при попытке осуществить этот маневр нами не был бы поднят по крайней мере один неверный или противоречивый сигнал».

Томпсон также сообщает о случае, когда Кемпенфелт не мог найти нужный сигнал для того, чтобы отдать приказ на маневрирование подразделением своей эскадры. Когда, наконец, ему указали на соответствующий сигнал в сигнальной книге, то все равно был поднят неверный сигнал. Похожий случай, относящийся к периоду, когда командование флотом перешло к адмиралу Гири, описывается Джоном Барроу (Barrow) в его книге «Жизнь Ричарда, герцога Хау». Он пишет, что, раздраженный попытками Кемпенфелта осуществить маневр всем флотом, «Гири, наконец, потерял терпение, подошел к Кемпенфелту и, положив руки ему на плечи, воскликнул с добродушной серьезностью: «Мой дорогой Кемпи, во имя Всевышнего, сделай мне одолжение — выброси свои сигналы за борт и вывеси только один, который все мы хорошо понимаем, — вступить с врагом врукопашную!»

Будучи, однако, непоколебим в своих намерениях, Кемпенфелт продолжал свои эксперименты по реформированию тактики флота до конца своей жизни. Лучшей иллюстрацией его идей в этой области являются письма, написанные Кемпенфелтом Чарльзу Миддлтону. В письме от 28 апреля 1779 г. он, в частности, пишет:

«Ход этого процесса [над Пеллисером] позволил мне лучше разобраться в действиях нашего флота и флота Франции, имевших место прошлым летом; различное состояние, в котором оказались оба флота, является лучшим подтверждением справедливости того, о чем я все время думал, а именно — что разрушение мачт и такелажа играет важную роль при ведении огня... Вследствие того, что [корабли нашего флота] вели огонь в различных направлениях... их мачты, такелаж и паруса за исключением кораблей Красной эскадры оказались настолько повреждены, что в течение всего вечера того дня они так и не сумели построиться в линию. В противоположность этому французские корабли не получили таких повреждений, а потому не потеряли управляемости... Сила и мощь невозможны без движения и управления... Для меня совершенно ясно, что всю первую половину следующего дня судьба нашего флота целиком зависела от французозов. Не имея возможности помочь или поддержать друг друга, какое сопротивление они были в состоянии оказать, если бы на них напал хорошо организованный противник? Для меня, однако, остается загадкой, почему французы не захотели воспользоваться преимуществами своего положения».

Подобно Хау, Кемпенфелт был сторонником возобновления использования брандеров.

«Не вижу необходимости в том, чтобы прежде, чем использовать брандер, нужно дожидаться момента, когда корабль будет поврежден и потеряет управляемость. Думаю, что наилучшим моментом для использования брандеров является начало сражения; дым от их выстрелов служит надежным укрытием, а кроме того, что может послужить лучше для нанесения урона противнику и приближения его поражения?» — писал он.

Может показаться, что Кемпенфелт выбрал для своих экспериментов неудачное время, но сам он считал, что у него не было другого выбора. В письме Миддлтоу 18 января 1780 г. он пишет: «Убежден, что Вы разделяете со мной удивление по поводу того, что мы, на протяжении многих лет известные как морская держава, до сих пор не разработали правил и наставлений, которыми следовало бы руководствоваться при осуществлении маневрирования, необходимого на флоте. Французы уже давно подали нам пример в этом отношении. У них существует система тактики, которая изучается в их морских академиях и применяется их эскадрами...

В самом деле, было бы напрасной тратой времени приводить аргументы в пользу утверждения о том, что и армия, и флот нуждаются не только в правилах, которыми следует руководствоваться при их передвижении, но и в тактике; без этого армия и флот представляли собой не более чем громоздкую массу, вся сила которой оказывается принесенной в жертву определенной форме и порядку. Чего же, в таком случае, следует ожидать от армии и флота?»

Отзывы, услышанные Кемпенфелтом о французском искусстве судождения, продемонстрированном в сражении при Уэссане, служили подтверждением мысли о том, что преимущества, приобретенные ими за счет тактического умения, не были утрачены из-за ошибок, допущенных в управлении кораблями. По его мнению: «Именно поэтому мы должны немедленно приступить к реформированию тактики нашего флота; необходимо предпринять усилия по поиску людей, способных писать о теме тактики на флоте, им должна быть оказана в этом всяческая поддержка; необходимо также осуществить перевод французских источников в этой области, изучение которых должно стать обязательным предметом в наших морских академиях.

*Однако наиболее эффективным путем проведения подобных реформ на Вашем флоте представляется нахождение человека, который обладал бы качествами, подходящими для проведения этих реформ, и мог бы возглавить командование флотом».*

Кемпенфелт стремился разработать новую систему тактики для большого флота, противостоящего еще более мощному и более организованному в тактическом плане противнику, и хотел, чтобы эта система нашла свое выражение в комбинации сигналов и наставлений; эти сигналы и наставления, по его мысли, должны были быть доведены до сведения морских офицеров. В связи с этим следует заметить, что многие из офицеров относились к различным нововведениям с подозрением или пренебрежением. Самое большее, на что мог рассчитывать Кемпенфелт, было то, что Харди можно было уговорить подписать готовый документ. Потерпев неудачу в ходе многочисленных разговоров с главнокомандующим и другими офицерами и капитанами,

Кемпенфелт был вынужден стремиться к достижению своей цели путем «бомбардировки» флота все новыми наборами сигналов и наставлений, созданными на основе чистой импровизации. Можно констатировать, что никогда еще за всю историю морского флота ни одним человеком не было выпущено столько сигнальных книг и боевых инструкций, сколько это было сделано Кемпенфелтом на протяжении всего лишь двадцати семи месяцев; при этом следует напомнить, что по крайней мере в течение десяти из них главные силы флота находились на зимней стоянке.

## Тактические реформы Кемпенфелта

31 мая 1779 г. Чарльз Харди направил Адаму Данкену — капитану *Monarch* — фолиант, содержание которого составляли переизданные «Инструкции по мореплаванию и ведению боя» и дополнения к ним, выпущенные Адмиралтейством. Хотя по форме эта книга была похожа на книгу сигналов, опубликованную ранее Кеппелем, расположение сигналов в ней было иным; кроме того, в конце книги был опубликован пронумерованный перечень дополнительных боевых инструкций и сигналов. Среди прочих книга содержала, например, следующее высказывание:

«Если в какой-то момент я не понимал, почему головной корабль не сближался со своим оппонентом во вражеской линии, то, хотя я и не мог из-за дальнего расстояния определить точно, на сколько румбов ему следовало повернуть, чтобы привести к ветру, я приказывал ему идти кратчайшим курсом, чтобы он смог заставить противника вступить в бой».

Кто думал об этом? Похожий сигнал из книги Родни мог быть использован с целью разрешения ситуации, в которой оказался капитан Роберт Каркетт (Carkett) в ходе сражения у Мартиники (см. главу 7).

13 мая 1779 г. вице-адмирал Джордж Дарби, командовавший тогда одним из подразделений флота Харди, направил Данкену экземпляр «Дополнений Адмиралтейства», напечатанный в стандартной форме и содержащий указатель. Другими словами, по форме это была книга сигналов, опубликованная Кеппелем годом раньше. В какой степени Дарби действовал при этом от имени Харди (т.е., по сути, от имени Кемпенфелта), остается неясным. (Заметим в скобках, что и Дарби, и Кемпенфелт, и Данкен (будущий лорд Кемпердаун) были членами суда над Пеллисе, который закончился только 5 мая.)

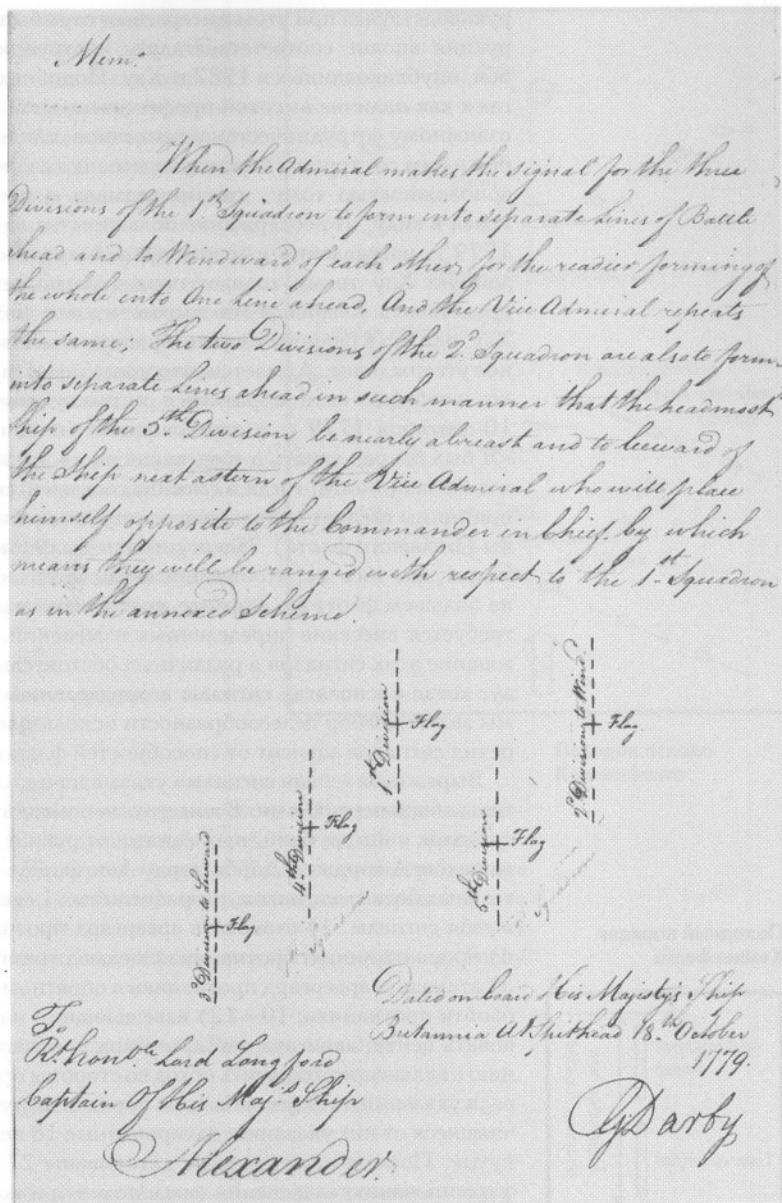
До сих пор Кемпенфелт действовал осторожно, используя инструкции, завещанные флоту Кеппелем. Однако целая коллекция инструкций и сигналов, направленных им капитану *Alexander* лорду Лонгфорду (Longford), дает достаточно полную картину того, что происходило в период с мая по октябрь 1779 г., т.е. тогда, когда кампания подходила к концу. Эта коллекция дает первое, наиболее полное представление о реформах, предложенных Кемпенфелтом.

Статьи с 6-й по 17-ю напечатанных дневных сигналов, а также написанная от руки статья 18 слово в слово повторяют содержание соответствующих статей из опубликованных Хау в 1782 г. «Инструкций по управлению боевыми кораблями...». Главная цель этих статей заключалась в том, чтобы, во-первых, дать командующему возмож-

ность лучше управлять флотом, а вторых — стандартизировать методы осуществления флотом различных эволюций. Особую важность имеет статья 9, предназначенная для кораблей, не сумевших сохранить свое место в линии. Согласно этой статье, эти корабли должны были отстать с тем, чтобы избежать дезорганизации в линии, а образовавшийся в ней разрыв должен был быть заполнен другими кораблями. В этой статье, в частности, говорится: «Капитаны этих кораблей [которые должны были отстать] не должны при этом оказаться в ситуации, когда у них нет возможности отличиться; но у них есть возможность оказать другим существенную помощь путем выдвигания своих кораблей в преимущественное по отношению к противнику положение, который уже атакован другими кораблями флота».

Содержание большинства инструкций по мореплаванию и ведению боя и практически все инструкции по плаванию в условиях тумана совпадали с теми, которые были опубликованы в 1781 г.; другими словами, можно говорить о том, что они на целый год опередили работу, проделанную затем Кемпенфелтом.

Девять инструкций для темного времени суток, имеющих ссылки в стиле Хау, включают в себя статью 9, предназначенную для капитанов, встретившихся с противником ночью. В статье говорится о том, что им надлежит взвесить все обстоятельства и либо «с осторожностью продолжать сближаться с противником, либо приостановить атаку,



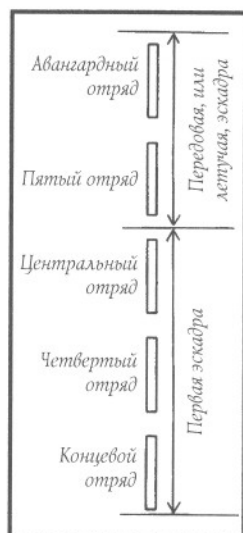
«Дополнительная инструкция» адмирала Дарби 18 октября 1779 г.

руководствуясь при этом интересами службы государству». Эта инструкция вполне соответствует духу инструкций по ведению ночного боя, опубликованных в 1782 г. Хау. Подобные инструкции предполагают как наличие высокой профессиональной выучки и способности к взаимному сотрудничеству у капитанов, так и высокую степень доверия к ним со стороны командующего, что является абсолютной противоположностью тому, что приказывал и к чему стремился Родни. Имея в виду, что содержание большинства из этих опубликованных в 1779 г. наставлений или инструкций превосходит работу, сделанную Хау тремя годами позже, заманчивой выглядит попытка представить Кемпенфелта вдохновителем новаций, осуществленных Хау; однако в равной степени справедливым может оказаться и обратное утверждение. Думается, что последнее утверждение более вероятно, особенно если обратиться к тексту письма, написанного Хау 10 сентября 1779 г. и адресованного, по-видимому, Кемпенфелту: «Я был бы рад узнать о том, какая часть разработанных нами сигналов была принята; тогда я смог бы составить свое мнение о том, какие принципы следует положить в основу движения этой огромной машины (Большого флота). Наши сигналы были утверждены для одной эскадры; для того же, чтобы многие из статей могли быть использованы на большем флоте (т. е. флоте, состоящем из нескольких эскадр), потребуется внесение определенных изменений, учитывающих использование этих сигналов в различных обстоятельствах. Я имел это в виду, когда располагал сигналами в определенном порядке. Однако, как мы знаем, выбор целесообразности использования того или иного перечня сигналов зависит от способностей флаг-офицеров».

Выражение «наши сигналы» указывает на то, что они были разработаны общими усилиями. В конце тома приводится ряд дополнительных сигналов и инструкций, написанных от руки и адресованных вице-адмиралом Джорджем Дарби лорду Лонгфорду. Список из 15 дополнительных боевых сигналов, разработанных 1 сентября 1779 г., включал в себя сигналы: 1) атаковать арьергард противника последовательно; 4) прорвать линию противника с целью отрезать часть его арьергарда; 5) атаковать арьергард противника в обратном порядке в линии; 6–8) обойти противника; 10–12) извещающие о намерении адмирала атаковать центр, авангард или арьергард противника; 13) растянуть линию с целью предотвратить обход со стороны противника. Затем следовали указания по формированию порядка отступления и немного отличавшиеся от них указания, датированные 18 августа, но потом зачеркнутые. Последующие сигналы датированы 27 сентября. Указания по формированию следования эшелонам в три колонны и в пять колонн датированы 18 октября. В конце приводятся указания по формированию строя отхода и последующему формированию из него боевой линии, датированные 22 сентября.

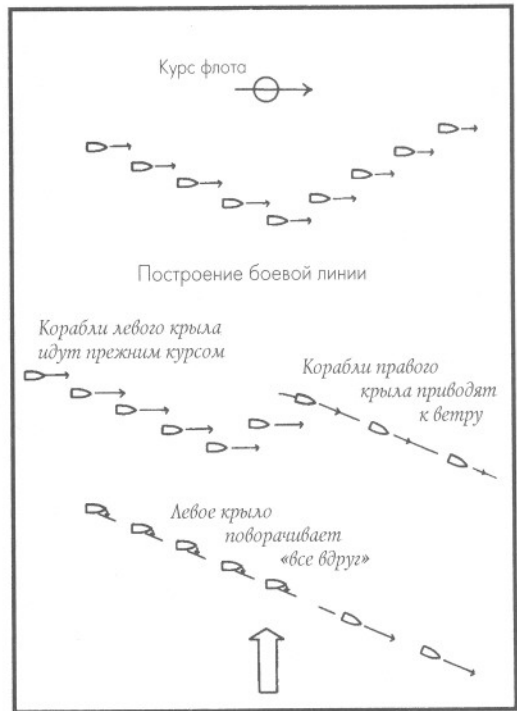
Имея под своей командой 40 линейных кораблей, Кемпенфелт пришел к пониманию, что традиционная схема, включающая авангард, центр и арьергард, оказывается неадекватной для столь большого флота и нуждается в существенных изменениях, особенно с учетом задуманной им тактики ведения наступательного и оборонительного боя. Как это видно из заключительного раздела книги, его идея заключалась в том, чтобы разделить флот на пять отрядов под командованием пяти флаг-офицеров. Центр под командованием Харди вместе с

#### Походный порядок Кемпенфелта



так называемым Четвертым отрядом и арьергардом должны были войти в состав Первой эскадры, которая должна была стать основной ударной силой. Авангард вместе с Пятым отрядом должны были сформировать Вторую эскадру, которую следовало рассматривать как дополнительную, резервную, вспомогательную или «летучую» эскадру. Для каждой эскадры предусматривался свой походный порядок. Меняя строй с кильватерной линии в крутом бейдевинде на линию, идущую полным бакштагом, отряды каждой эскадры, возглавляемые старшими командирами, должны были занять позицию с наветренной по отношению к своей эскадре стороны. Следуя попутным ветром, отряд, возглавляемый старшим командиром, должен был следовать по правому борту других отрядов своей эскадры. Первой эскадре, следующей тремя отдельными кильватерными колоннами, мог быть подан сигнал следовать таким порядком:

- Отряд центра командующего
- Четвертый отряд
- Отряд арьергарда



**Порядок отхода  
Кемпенфелта**

Передовой корабль Четвертого отряда должен был следовать вровень с отрядом центра командующего, а передовой корабль арьергарда — вровень с центром Четвертого отряда. Командирам отрядов мог быть передан сигнал о том, чтобы они заняли позиции в середине, а не во главе своих линий.

Вторая эскадра при этом должна была следовать по правому борту Первой эскадры:

- Первая эскадра*
- Адмирал
  - Четвертый отряд
  - Арьергард

- Вторая эскадра*
- Отряд авангарда
  - Пятый отряд

Вслед за Хау (который, в свою очередь, был последователем адмирала Генри Осборна (Osborn), Кемпенфелт разработал порядок отступления перед «превосходящими силами противника» или после того, «как в результате сражения нашим кораблям был нанесен серьезный урон». Этот порядок мог быть использован также для эскорта конвоя торговых судов. Этот эскорт осуществлялся кораблями, образующими «две стороны тупого угла в 135 градусов; адмиральский корабль при этом должен находиться в вершине этого угла». Для того чтобы из порядка отхода перейти к боевому, передовой корабль должен был повернуть направо, а остальные корабли последовательно повторить этот маневр; в результате этого должна была сформироваться кильватерная линия (см. схему).

Так же как и Хау, Кемпенфелт в своей системе большое внимание уделил сигналам, предназначенным для изменений курса, осуществляемых всем флотом как одновременно, так и последовательно. При этом характерно, что в изложении инструкций и сигналов, предложенных Харди и Кемпенфелтом, вместо слов «вступление в бой» использовалось слово «атака».

В 1780 г. Кемпенфелт разработал еще одно предложение по тактической реорганизации флота; не ясно, правда, удалось ли ему уговорить адмирала Фрэнсиса Гири принять его. Следует отметить, что для флота, в составе которого находилось от 15 до 26 линейных кораблей, организация, предложенная Кемпенфелтом, вполне согласовывалась с традиционной формой построения в три эскадры. В случае, если количество линейных кораблей превышало 26, Кемпенфелт предлагал каждую эскадру разбить на два отряда; если же это количество равнялось или превышало цифру в 45 кораблей, то каждая эскадра, по его мнению, должна была быть разделена на три отряда. Это предложение нашло известное отражение в инструкциях, приложенных к книге сигналов Гири, опубликованной им в 1780 г. В качестве стандартного в ней рассматривалось походное построение трех эскадр в строй фронта, одним из вариантов которого являлся строй, когда каждая из эскадр следовала двумя колоннами. Большой флот мог следовать шестью отдельными кильватерными линиями, состоящими из нескольких кораблей; при этом корабли могли двигаться как в кильватер друг другу, так и парами, эшелонам (*en echelon*).

## Книги сигналов Кемпенфелта

Кемпенфелт пытался придать своим тактическим реформам более ясное выражение путем разработки соответствующих сигналов. Однако на этом пути он столкнулся с серьезными трудностями. Была распространена практика создания частичных дополнений к инструкциям по мореплаванию и боевым инструкциям, которым предназначались соответствующие сигналы; однако разработка и внедрение совершенно новой системы сигнализации выглядела подлинной революцией, поскольку могла повлечь за собой неразбериху и вызвать дезорганизацию во флоте.

Разработанная Кемпенфелтом в 1779 г. книга сигналов, без сомнения, была написана им под влиянием аналогичной книги, опубликованной Хау в 1776 г., однако в отличие от нее книга Кемпенфелта была по-прежнему связана с предыдущими книгами, содержащими инструкции и сигналы. Так, создавая в 1779 г. свою книгу, Кемпенфелт использовал опубликованный вариант книги сигналов, предложенных Кепелем в 1778 г. Книга имела традиционную форму, значение флагов зависело от того места на корабле, где они поднимались; исключение составляло незначительное количество случаев, когда эти флаги должны были подниматься там, откуда они «были лучше видны». В эту книгу вошли все предложенные Кемпенфелтом новые инструкции (включая новый порядок отхода и построение в три дивизиона), каждая из которых сопровождалась соответствующими пояснениями и схемами. В книге Кемпенфелт предложил также использование новых флагов. В то время как предложенная в 1760 г. Сондерсом (Saunders)

система сигнализации использовала 22 флага и 4 вымпела, в системе сигналов на Флоте Канала в 1779 г. использовались 42 флага и 13 вымпелов.

Сейчас трудно судить о том, насколько хорошо Кемпенфелт понимал идеи, предложенные Хау. В своем письме Миддлтону, написанном 17 октября 1779 г., он пишет: «Я уже давно знаком с системой, когда сигналы обозначаются цифрами. Для подачи таких сигналов не требуется большого числа флагов; однако необходимо наличие трех флагов каждого вида, необходимых для передачи чисел, содержащих одну и ту же цифру, например, — 222, 333 и т. д.». Это замечание, однако, вряд ли можно рассматривать как ценное с точки зрения критики числовой системы сигнализации в целом, поскольку для передачи подобных чисел можно использовать отдельный флаг. Далее Кемпенфелт пишет:

«Числовое обозначение сигналов представляется весьма удобным как с точки зрения простоты их понимания теми, кому эти сигналы адресованы, так и теми, кто их составляет. Использование такой системы, однако, вызывает следующие возражения: во-первых, при передаче большинства сигналов вы вынуждены поднимать три флага вместо одного, как это предусматривается существующей системой сигнализации; во-вторых, корабли зачастую могут находиться в позиции, с которой невозможно разглядеть сигнал, поднятый на топе кюйс-стенги бизань-мачты; в-третьих, с находящегося на большом удалении корабля с трудом можно определить цвета двух или трех флагов, а не одного; наконец, в-четвертых, когда речь идет о простых сигналах, то их понимание может определяться просто местом на корабле, где поднимается флаг, а не его цветом».

Что касается второго из этих возражений против использования числовой системы сигналов, то оно представляет собой загадку, поскольку именно невозможность разглядеть сигнал, поднятый на топе кюйс-стенги бизань-мачты, была одним из недостатков традиционной системы сигнализации. Остается предположить, что либо сам Кемпенфелт не был автором этого возражения, либо он не понял сути числовой системы сигналов. В заключение своего письма он пишет:

«Думаю, однако, что все эти замечания могут быть устранены; полагаю также, что числовая система передачи сигналов, т. е. та, которую использовал д'Орвилье в ходе двух последних летних кампаний, намного превосходит любой из используемых нами методов сигнализации. В случае, если мне будет предоставлена такая возможность, то в течение нескольких дней (менее недели) я мог бы разработать систему сигналов, учитывающую сильные и слабые стороны обоих из перечисленных методов».

Возникают вопросы: являлись ли перечисленные возражения его собственными или принадлежали другим лицам? Каким образом они «могли быть устранены»? Нужно ли было предпочесть использование старой системы тому, чтобы связывать себя поисками новой, которые могли привести в никуда?

В письме от 9 июля 1779 г., адресованном лорду Сэндвичу (Sandwich) — Первому Лорду Адмиралтейства, Миддлтон утверждает, что они с Кемпенфелтом пришли к согласию по вопросу о «введении французской системы [сигналов], на флоте, которым командовал сэр Чарльз Харди». «Этот джентльмен [Кемпенфелт] хорошо изучил этот

вопрос, — продолжает Миддлтон, — однако в сложившейся ситуации замена даже очень плохой системы сигналов на ту, с которой большинство офицеров не знакомо, была бы чревата опасностями». В этом письме Миддлтон предлагал также, чтобы Кемпенфелт был отпущен на берег и они вместе с ним и «некоторыми другими морскими офицерами, имена которых я могу назвать, смогли поработать над этой задачей... и предложить систему, которая была бы понятна для всех. Все необходимые для этого материалы находятся у меня под рукой, однако, учитывая мою занятость, было бы безумием предположить, что я смогу справиться с этой задачей в одиночку». Кроме того, Миддлтон предложил, чтобы Кемпенфелта отпустили с флота, которым командовал Харди, и назначили помощником инспектора Морской коллегии (Navy Board) по административной работе. Ни одно из этих предложений, однако, не было принято.

27 мая 1780 г. Гири, командовавший тогда Флотом Канала, направил капитану *Monarch* Адаму Данкену большой фолиант, содержащий «*Инструкции по управлению боевыми кораблями...*» и упомянутую «*Книгу сигналов для боевых кораблей*». Название этой книги полностью совпадает с названием уже упоминавшейся книги Хау. Харди скончался 18 мая 1780 г.; последнее, что он, по-видимому, сделал, был отказ Кемпенфелту в его просьбе разрешить ему провести реорганизацию флота перед предстоящей кампанией. Гири возглавил командование флотом только 24 мая того же года, и не вызывает никакого сомнения то, что он не был готов подписывать что-либо из того, что Кемпенфелт мог предложить ему. Из этого вытекало, что публикация его книги сигналов и инструкций не могла состояться ранее 1781 г., однако направление Данкену датированной и подписанной Гири книги полностью сняло вопрос о публикации книги Кемпенфелта. Издание Кемпенфелтом собственной книги сигналов, в которой он фактически отказывался от того, что было сделано до него в этой области, а также от дополнений, выпущенных Адмиралтейством, позволяет говорить о том, что его поступок носил подлинно революционный характер. Не менее радикальное значение имело и то, что в этой книге нашли свое отражение идеи Хау, поскольку Флот Канала был в то время основным флотом Великобритании и в его составе находились пять флаг-офицеров.

В целом книга была написана в традиционной манере, однако, как и у Хау, сигналы в ней имели сплошную нумерацию. В основном эти сигналы повторяли те, которые использовались в 1779 г., однако среди них были и новые, предназначенные для административных и общих целей; общее число сигналов равнялось 397. Пятьдесят шесть ячеек отводилось для ночных сигналов, при этом сами эти сигналы были описаны с указанием количества фонарей, используемых для их передачи, места их размещения, а также количества пушек и холостых выстрелов, обозначающих тот или иной сигнал; в дополнение к ночным сигналам, подаваемым частным судам, перечислялось 11 сигналов, предназначавшихся для «кораблей, которым было приказано наблюдать за передвижениями противника», что явилось предвосхищением системы ночной разведки, использованной Нельсоном накануне Трафальгарского сражения.

В конце приводилась таблица числовых сигналов, передача которых осуществлялась с помощью 10 флагов; эта таблица напоминала ту, ко-

тору, как считается, разработал Хау 21 августа 1778 г. Между этими таблицами, однако, существовало весьма важное различие. В то время как предложенная в 1778 г. таблица предназначалась только для кораблей, не имевших флагов, использованных Хау в его книге сигналов, таблица 1780 г. предназначалась для использования всеми кораблями. «Намереваясь управлять флотом с помощью числовых сигналов, адмирал должен был поднять [Королевский] Штандарт там, откуда он был лучше виден». Поднятый над Штандартом Государственный флаг (Union flag) указывал на то, что следует вернуться к обычной системе сигналов. Следует ли полагать, что именно таким образом Кемпенфелт пытался ввести подлинно числовую систему сигналов на флоте или же он в самом деле рассматривал использование таблиц (со всеми связанными с этим неудобствами) как некое промежуточное звено между подлинно числовой и старой системами сигналов? Последнее предположение представляется маловероятным; имея в виду многочисленные трудности в различении сигналов с большого расстояния, возникающие на практике, можно предположить, что создание числовых таблиц было направлено на решение именно этой проблемы. Каковы бы ни были основания, которыми руководствовался Кемпенфелт, неясным остается ответ на вопрос о том, почему в своей таблице он использовал красный флаг с белыми полосами, который не был включен в число 27 флагов, используемых при обычной системе?

Рукопись адмирала Хау 1778 г.

Вскоре после появления 27 мая 1780 г. сигналов и инструкций Гири, Кемпенфелт разрабатывает еще одну таблицу для числовых сигналов, в которой также используются 10 флагов. К сожалению, печатный ее вариант был утерян, однако в Морской библиотеке хранится рукописный вариант сигналов и инструкций, содержащий следующую запись: «Совершено 22 августа 1780 г. на борту *Defence* — Джеймс Харди».

*Numbered FLAG.*  
*Added with a Red field,*  
*in the place of that*  
*of George's Cross* } *Summary Table.*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	Union	Red	White	Blue	Half White Half Blue	Half White Half Yellow	Dutch	Red White	Yellow White	White White	
1	Union	1	11	21	31	41	51	61	71	81	91
2	Red	2	12	22	32	42	52	62	72	82	92
3	White	3	13	23	33	43	53	63	73	83	93
4	Blue	4	14	24	34	44	54	64	74	84	94
5	Half White Half Blue	5	15	25	35	45	55	65	75	85	95
6	Half White Half Yellow	6	16	26	36	46	56	66	76	86	96
7	Dutch	7	17	27	37	47	57	67	77	87	97
8	Red White	8	18	28	38	48	58	68	78	88	98
9	Yellow White	9	19	29	39	49	59	69	79	89	99
10	Dutch White	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100

Используемые флаги отличались от тех, которые были включены в книги сигналов Гири и Дарби. Вместе с тем они практически совпадают с теми, которые содержатся в анонимной рукописной копии частной книги сигналов, входящей в состав собрания автора.

В свою очередь, инструкции, содержащиеся только в принадлежащем Джеймсу Харди экземпляре книги, хотя и отличаются неполнотой, но включают в себя большую часть наставлений по ведению боя, содержащихся в книге Гири, а также те, которые были разработаны Кемпенфелтом для Дарби. Кроме того, в состав книги включены некоторые наставления по ведению боя, разработанные Хау в 1776 г., а также дополнения к ним, написанные в 1777 г. В целом можно говорить о том, что во время своей службы на Флоте Канала (1779–1782), разрабатывая наставления по мореплаванию и ведению боя, Кемпенфелт стремился следовать идеям Хау.

11 февраля 1781 г. вице-адмирал Дарби, принявший командование Флотом Канала после отставки Гири, последовавшей в сентябре 1780 г., выпускает *«Книгу сигналов для боевых кораблей, а также ...Инструкции по командованию боевыми кораблями... с приложением пояснений»*. Совершенно ясно, что эти сигналы и инструкции были разработаны Кемпенфелтом; не случайно на принадлежащем Томасу Грэйвзу экземпляре этой книги написано: «Адмирал Кемпенфелт». Тем не менее можно с уверенностью утверждать, что почти во всех аспектах автор этой книги следовал за положениями, содержащимися в книге сигналов и инструкций, разработанной Хау в 1776 г.

Книга представляет собой отпечатанный фолиант, содержащий множество вставок, сделанных от руки. В ней используется значительно меньшее количество флагов и вымпелов (соответственно — 27 и 7), чем это было в ходе летней кампании 1779 г. (соответственно — 42 и 13). Среди цветов флагов преобладали различные комбинации синего и желтого. Структура книги во многом совпадала со структурой аналогичной книги, выпущенной за подписью Гири в 1780 г. Основные сигналы были последовательно пронумерованы. В книге предусматривалось, что в условиях тумана сигналы должны были подаваться с помощью выстрелов из орудий или мушкетов, а также с помощью барабанов и колоколов. Перечисленные в книге 56 ночных сигналов должны были подаваться с помощью фонарей, вывешиваемых, как правило, там, откуда они были «лучше видны», а также с помощью фальшфейеров; в отдельном разделе перечислялись ночные сигналы для частных судов. Существовала также таблица компасных сигналов и таблица для сигналов, обозначающих время. Среди дневных сигналов был сигнал 78, обозначавший: «Достигнув противника с подветренной стороны и следуя при этом контркурсом, надлежит прорвать линию противника с тем, чтобы попытаться отрезать часть его авангарда или арьергарда».

Инструкции, опубликованные вместе с книгой сигналов Дарби, во многом совпадали с теми, которые были опубликованы Гири в мае 1780 г., а также с теми, которые были опубликованы позднее в том же году, но не содержали точной датировки. Как и в случае с книгой сигналов, оформление инструкций во многом совпадало с тем, как это было сделано Хау в 1776 г. В самом деле, самым замечательным в истории развития тактики и сигнализации того времени можно назвать то, какое влияние оказал Хау на деятельность своих последователей в этой области.

В книге сигналов Дарби—Кемпенфелта используется та же таблица числовых сигналов и флаги для их передачи, что и в книге сигналов, опубликованной годом раньше.

В своем письме Миддлону, написанном 9 марта 1781 г., т. е. спустя месяц после опубликования сигналов Дарби, Кемпенфелт пишет: «Каждая статья или приказ, содержащиеся в книге сигналов, должны иметь свой порядковый номер; тогда любой корабль, имеющий 11 отличающихся друг от друга флагов, будет в состоянии передать любой из этих сигналов». Следует заметить, однако, что с помощью только 11 флагов невозможно передать числа, содержащие три одинаковые цифры, такие, например, как 111, 222, и т. д. Далее Кемпенфелт продолжает: «Принято говорить о том, что использование сигналов, к которым все привыкли, связано с известными преимуществами. Это утверждение справедливо для сигналов, используемых ранее нашими адмиралами и представляющих собой хаотичную массу; для того чтобы разобраться в значении каждого из таких сигналов, требовались много времени и соответствующие навыки. Когда же речь идет о сигналах, разработанных по соответствующему плану, то их понимание не требует больших усилий и тренировок; увидев один из таких сигналов, достаточно обратиться к соответствующей статье таблицы, чтобы понять его значение.

Если бы я мог остаться этой зимой на берегу, чего требует и состояние моего здоровья, то, думаю, на основе собственных наблюдений, а также с помощью других лиц я был бы в состоянии предложить подходящие сигналы. План, которому я следовал при разработке этих сигналов, не был никем одобрен, поскольку мне не удалось привлечь к нему внимание ни одного из адмиралов или офицеров. Исходя из этого, а также учитывая большой авторитет Лорда Хау, разрабатывая эти сигналы, я в большой степени опирался на его идеи и методы. Используемые нами ночные сигналы и сигналы, подаваемые в тумане, почти полностью повторяют его сигналы и страдают известными недостатками. Я бы предпочел использование ночных сигналов, разработанных французами, поскольку они превосходят все те, которыми пользовались ранее, однако опасаясь предубежденного отношения к этому со стороны наших адмиралов.

Позднее мне в руки попала схема [французских] сигналов, подаваемых в тумане; она изложена очень ясно и просто, и, когда у меня появится такая возможность, я буду рекомендовать ее использование».

Это письмо можно назвать одним из наиболее известных и загадочных из тех, что когда-либо были написаны по вопросу сигнализации на флоте. В самом деле, знакомство с его содержанием порождает массу вопросов. Считал ли Кемпенфелт, предлагая свою систему сигналов, что он следует в этом отношении за Хау? Рассчитывал ли он на то, что использование авторитета Хау позволит ему утихомирить так называемых «традиционалистов»? Если да, то какими свидетельствами того, что Хау когда-либо высказывался в пользу табличной системы сигналов (за исключением рукописного проекта 1778 г.), мы располагаем? Совершенно очевидно, что в напечатанных им книгах сигналов (за исключением сигналов, предназначенных для частных судов) таких свидетельств нет. Напротив, можно говорить о том, что эта заслуга принадлежит целиком самому Кемпенфелту, который заимствовал свою систему у французов. Тогда возникает вопрос: что же, собственно, от-

казались поддержать «адмиралы и офицеры», упомянутые в письме? Была ли это действительно числовая система сигналов, в которой использовались 10 флагов, имеющих номера от 0 до 9, и вымпелы, предназначенные для обозначения сотен?

Дополнительный свет на взгляды Кемпенфелта на числовую систему сигнализации проливает осуществленный им перевод книги Жака Бурда де Виллеуэ (Jacques Bourde de Villehuet) «*Manoeuvrier*» (первые опубликована в 1765 г., перевод на английский, сделанный де Созейлем (De Sauseuil), появился только в 1788 г.). Этот перевод был послан Миддлтоу около 12 марта 1781 г. Перевод не сопровождался комментарием, но за его отправкой немедленно последовало письмо (от 14 марта 1781 г.). Описывая в нем ночные сигналы, используемые французским флотом, Кемпенфелт отмечал, что, «подобно дневным сигналам, они подаются с помощью двух флагов, один из которых является главным, а другой — второстепенным. В верхней части левой страницы книги сигналов имеется маленькая таблица, в которой перечислены выстрелы и фонари, используемые для обозначения номера флага в большой таблице; так, например, один выстрел и один фонарь обозначают число «1». Флаги в большой таблице указывают на сходство ночных сигналов с дневными; единственным их различием при этом является то, что вместо выстрелов и фонарей используются соответствующие флаги».

Комментируя это положение, Кемпенфелт пишет: «Подобный метод подачи ночных сигналов, безусловно, можно назвать очень простым: с его помощью просто передавать сигналы, просто их понимать, кроме того, он более надежен, чем любой из используемых нами до сих пор методов». Тщательное изучение самих этих сигналов, однако, вызывает удивление по поводу того, как Кемпенфелт — человек, наделенный недюженным интеллектом и способностями, мог написать подобный панегирик. На самом деле эти сигналы не только сложны сами по себе, но их передача связана с использованием флагов, т. е. системы, которую можно назвать тупиковой. При этом следует признать, однако, что принятые в то время на британском флоте ночные сигналы являлись мало пригодными для использования. Тем не менее они вполне могли быть усовершенствованы с использованием средств, намного превосходящих все то, что было разработано в этой области французами. Кемпенфелт, со своей стороны, высказал только одно критическое замечание в адрес этой системы, отметив, что система включает в себя слишком много сигналов, подаваемых с помощью оружейных выстрелов. К преимуществам французской системы ночных сигналов следует, безусловно, отнести то, что она предусматривала вывешивание фонарей не в определенном месте на корабле, а там, откуда «они были лучше видны».

## Размеры и цвет сигнальных флагов и вымпелов

Кемпенфелт давно интересовался размерами и формой сигнальных флагов. Значительное внимание этим вопросам уделяется, в частности, в его переписке с Миддлтоном. Так, в письме от 20 марта 1780 г. Кемпенфелт пишет, что «наибольшее распространение» получили флаги, имеющие 9 ярдов в длину и 5,5 ярдов в ширину. На следующий день он высказывает предложение сократить ширину этих флагов до

5 ярдов, что, по его мнению, упростило бы их изготовление; в письме от 14 октября он предлагает, чтобы на репетующих фрегатах использовались флаги размером 5 на 2 ярда. Однако 19 февраля 1781 г. он меняет свое мнение и предлагает, чтобы размер этих флагов составлял 7 на 5 ярдов, как «наиболее подходящий... для больших кораблей»; в то же время для фрегатов, по его мнению, будет подходящим размер 6 на 4 ярда. Что касается сигнальных вымпелов, то, по мнению Кемпенфелта, на фрегатах их размеры должны были составлять 6 футов в широкой части, 2 фута — в узкой; длина же вымпела должна равняться 45 футам. 2 марта он пишет, что широкая часть этих вымпелов должна составлять 8 или 9 футов, однако затем вновь изменяет свое мнение и предлагает, чтобы размеры сторон вымпела были пропорциональны соотношению 3 к 2. Кемпенфелт считает также, что сигнальные вымпелы не должны иметь косицы, а их размеры должны быть пропорциональны соотношению 3 к 1; основание треугольных флагов должно составлять 14,5 футов, а их длина — 20,5 футов.

Ширина полосок на флагах должна составлять  $1/5$  часть от его ширины. Полосатые флаги должны иметь 7 полос; при этом цвет крайних полос должен быть более темным, чем у остальных. Количество клеток на флагах должно составлять 4 на 3; вымпелы могли иметь 5 на 2 клетки. Вымпелы могли иметь полосы: 5 вертикальных полос, из которых более темный цвет должны были иметь полосы, примыкающие к флагштоку, или 5 — продольных, из которых в более темный цвет должны были быть окрашены крайние полосы с обеих сторон вымпела.

Кемпенфелт считал, что каждый флагшип и каждый репетичный фрегат должны были располагать основным и дублирующим набором флагов; что же касается вымпелов, то их должно было быть по четыре каждого вида. Очевидно, что изготовление такого количества флагов и вымпелов было связано с весьма значительными расходами, что не могло не беспокоить Морскую коллегия, запросившую Адмиралтейство о том, «нельзя ли привести эти требования в соответствие с ограниченными ресурсами».

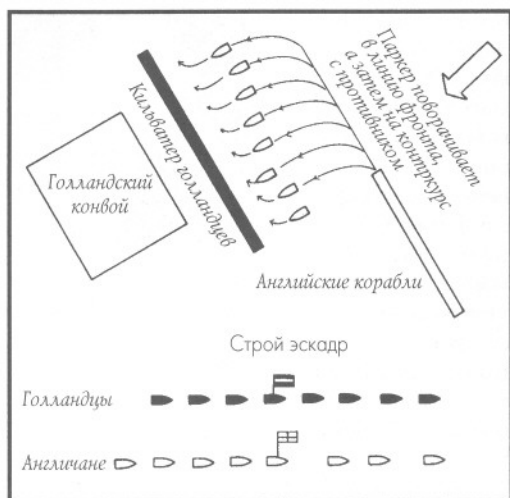


Вице-адмирал  
Гайд-Паркер (1714–  
1782) — художник  
Джордж Ромни

## Сражение на Доггер-Банке

Судя по результатам сражения, проведенного вице-адмиралом Гайд-Паркером (Parker) у Доггер-Банки (Dogger Bank), событиям, связанным с декабрьским противостоянием Кемпенфелта и де Гишена, а также по результатам сражений Хау, в итоге которых в 1782 г. был освобожден Гибралтар, можно констатировать, что поначалу новые тактические идеи оказали весьма незначительное влияние на тех, кто участвовал в этих событиях.

Ранним утром 5 августа 1781 г. Паркер, сопровождавший конвой кораблей, направлявшихся из Балтийского моря в Англию, столкнулся с кораблями контр-адмирала Йохана Арнольда Зутмана (Zoutman), которые, в свою очередь, эскортировали голландский конвой, направлявшийся в Балтийское море. Паркер отдал своему конвою приказ повернуть на запад и двигаться в сторону Англии. В свою очередь, Зутман построил свои корабли в боевую линию, располагавшуюся на расстоянии в один кабельтов по левому борту от кораблей Паркера (см. схему). Паркер, чьи корабли располагались с наветренной



### Бой на Доггер-Банке

Паркер, немедленно просигналил приказ «общей погони». Следует заметить, что ни одна из сторон не располагала сколько-нибудь значительными силами. Так, в распоряжении Паркера было пять линейных кораблей, два из которых были в хорошем состоянии, а остальные были старыми и неповоротливыми. В свою очередь, у Зутмана было семь боевых кораблей, из которых только три являлись линейными. Кроме того, у командиров этих кораблей не было достаточного опыта ведения боевых действий. Вместе с тем его могли поддержать пять фрегатов, располагавшихся с подветренной стороны; они были готовы вести огонь через разрывы, образованные в линии кораблей Зутмана. Вскоре после 6 часов утра Паркер отдал своим кораблям приказ построиться в линию фронта. Находясь на расстоянии в один кабельтов от противника, его построенные таким образом корабли представляли идеальную мишень для огня противника. Несмотря на это, корабли Зутмана не открывали огня до 7 час. 55 мин., давая возможность англичанам развернуться в кильватерную линию, располагавшуюся параллельно. Огонь был открыт только тогда, когда английские корабли приблизились на расстояние, составлявшее «половину дистанции мушкетного выстрела». Если такое поведение голландцев и можно назвать проявлением старомодного рыцарства, то оно, вне всякого сомнения, стоило им победы. Следуя традиции, Паркер настаивал на том, чтобы его флагманский корабль, бывший четвертым в линии, занял позицию напротив корабля Зутмана, бывшего, в свою очередь, пятым в линии голландцев. Второй и третий из семи английских линейных кораблей располагались напротив, соответственно, второго, третьего и четвертого кораблей линии голландцев; таким образом, корабли, замыкающие английскую линию, не имели перед собой реальной цели для стрельбы.

Поняв ошибочность своего маневра, Паркер вскоре отменяет сигнал о построении кильватерной линии и поднимает сигнал вступить в ближний бой, в котором участвовали все корабли. В 10 час. 45 мин. он вновь поднимает сигнал построить линию, а около 11 утра его корабль вместе с тремя другими, находящимися у него за кормой, отворачивают в подветренную сторону. Около 11 час. 45 мин. сражение заканчивается; в его результате корабли с обеих сторон имеют существенные повреждения; один из голландских кораблей затонул той же ночью. Ни одна из сторон не в состоянии возобновить сражение, а оба конвоя остаются невредимыми. Однако если английский конвой достигает цели своего плавания, то голландский отступает к острову Тексель.

### Кемпенфелт и де Гишен

Кемпенфелт получил приказ перехватить французский конвой численностью до 200 кораблей, перевозивший войска и военные припасы. Часть конвоя направлялась в Вест-Индию, а часть — на Восток. Кон-



во Ноулс, — может быть начат отсчет эры улучшений на флоте». По утверждению Барроу (Barrow), по пути из Гибралтара Хау пригласил на борт своего корабля Баррингтона и других капитанов эскадры и обратился к ним с просьбой поочередно (начиная с самого младшего, как об этом говорится в материалах суда) высказать свое мнение по поводу преимуществ, связанных с ведением ночного боя. Все они высказались в пользу такого способа ведения военных действий, за исключением Джервиса. По мнению последнего, ведение боя ночью связано с возможным возникновением неразберихи, в результате которой существует опасность ведения огня по собственным кораблям; кроме того, продолжал Джервис, «такой способ ведения боевых действий лишает британский флот преимуществ, связанных с использованием разработанных Вашим превосходительством дневных сигналов, в то время как ночные сигналы являются весьма несовершенными». Баррингтон, в свою очередь, согласился с мнением Джервиса.

Несмотря на успешный характер операции, Хау был неудовлетворен поведением своих капитанов и флаг-офицеров. Корабли плохо соблюдали свое место в строю, как это случилось, например, в устье пролива, когда корабль контр-адмирала Ричарда Хьюза (Hughes) (не путать с сэром Эдуардом Хьюзом, командующим флотом в Ост-Индии) занял неправильную позицию и направил четыре других корабля из своего отряда по неверному курсу. Более того, у англичан возникали трудности даже с формированием линии в открытом море. И здесь опять виновником оказался Хьюз, просигналивший одному из кораблей своего дивизиона приказ оставить правильно занятую им позицию. Этот приказ был «совершенно справедливо проигнорирован капитаном этого корабля». Совершенно очевидно, что это явилось лишним свидетельством наличия разрыва между теорией и практикой.

## Последние книги сигналов Кемпенфелта

В течение всего 1782 г. до дня своей смерти, последовавшей на борту *Royal George* 29 августа, Кемпенфелт проявлял такую активность, которая делает затруднительной объективную оценку его деятельности. Представляется, что к тому времени он окончательно убедился в том, что наилучшим путем реформирования Королевского флота является копирование французской системы сигнализации. 2 февраля 1782 г. Ричард Бикертон (Bickerton), находясь на борту *Gibraltar* в Спитхедде, направляет капитану лорду Лонгфорду отпечатанный экземпляр книги сигналов и наставлений. Не может быть сомнений в том, что настоящим автором этой книги являлся Кемпенфелт, что подтверждается в том числе и более поздними ее изданиями, содержащими авторитетные свидетельства в пользу этого утверждения. Так, Томас Грэйвз, сделавший копию с наставлений, опубликованных в этой книге, добавил к ней специальную пометку, указывающую на то, что их авторство принадлежит Кемпенфелту. Поскольку экземпляр, выпущенный Бикертонем, объединяет книгу сигналов и книгу инструкций, то можно сделать вывод о том, что и авторство сигналов также принадлежит Кемпенфелту. Полная копия этой книги сигналов и инструкций была сделана в 1784 г. адмиралом Уильямом Пейджем

(Page), который получил печатный ее экземпляр от капитана (ставшего позднее адмиралом) Питера Райнера (Rainier). Пейдж утверждает, что эти книги были выпущены сэром Ричардом Бикертоном для эскадры, направлявшейся в феврале 1782 г. в Индию; характеризуя содержание этих книг, он отмечает, что «по общему признанию, которое никто не ставил под сомнение, эти книги включали в себя компиляцию сделанного ранее и новшеств, предложенных храбрым и весьма одаренным адмиралом Ричардом Кемпенфелтом».

В книге, выпущенной Кемпенфелтом в 1782 г., содержится практически точная копия сигнальной системы, использованной де Грассом. Единственным отличием является то, что система Кемпенфелта основана на использовании 16, а не 18 флагов, как это было в системе де Грасса. В системе Кемпенфелта были предусмотрены сигналы, подаваемые поднятием двух флагов одновременно, верхний из которых указывал на страницу в книге сигналов, а нижний — на соответствующую статью инструкций. Сигналы подавались с помощью тех же флагов, которые использовались Кемпенфелтом в 1779 г.; при этом ни один из них не имел собственного номера. С целью упрощения использования книги сигналов последние были объединены в группы. Как видно из приведенного ниже списка, система включала в себя и новые сигналы, разработанные Хау и Кемпенфелтом.

*Список дополнительных сигналов, разработанных Кемпенфелтом и Хау и включенных в выпущенную Кемпенфелтом в 1782 году книгу сигналов*

- |         |  |
|---------|--|
| 218     | Атаковать арьергард противника последовательно (Хау)   |
| 222     | Авангарду обойти авангард противника (1779 г.)   |
| 223     | Авангарду обойти арьергард противника (1779 г.)  |
| 224     | Арьергарду обойти арьергард противника (1779 г.)   |
| 225     | Определенным кораблям атаковать корабли противника, образующие отдельное соединение (Хау)  |
| 226—230 | Атаковать центр, авангард или арьергард противника   |
| 233     | Указывает головным и концевым кораблям, когда они могут выйти на ветер неприятелю  |
| 234     | Атаковать с кормы под ветер, головному кораблю атаковать концевой корабль неприятеля, всем кораблям выйти последовательно вперед                 |
| 235     | Приблизившись к противнику с подветренной стороны и следуя на контргалсе, прорвать его линию, имея намерение отрезать его авангард или арьергард |
| 236     | Действуя независимо друг от друга, напасть на противостоящие корабли противника (Хау)  |
| 243     | Кораблю авангарда идти тем же галсом, что и неприятель, и атаковать его арьергард с наветра  |
| 244     | Действуя таким же образом, напасть на арьергард противника с подветренной стороны  |
| 245     | Кораблю авангарда следовать курсом, имеющим целью пройти вблизи корабля, замыкающего строй противника  |
| 246     | Действовать также по отношению к передовому кораблю в строю противника   |

247

Кораблю авангарда держаться не ближе, чем это необходимо, имея целью предотвратить возможный обход нашего флота; при этом находиться на расстоянии, необходимом для возможного нападения на противника на контркурсах

Инструкции Кемпенфелта предусматривали четыре походных порядка флота, состоящего из 15 кораблей и трех эскадр (см. схему). Когда эскадрам отдавался приказ следовать двумя линиями, первая часть эскадры должна была сформировать линию по правому борту, а вторая — подветренную линию. При этом расстояние между линиями должно было составлять пять кабельтовых, а расстояние между кораблями в линии — два кабельтова.

Статья 9 наставлений гласит:

«Днем при хорошем ветре корабли центра должны следовать на расстоянии 6 миль от корабля адмирала, но при слабом ветре должны располагаться ближе к нему.

При попутном ветре эти корабли должны располагаться прямо впереди корабля адмирала.

Ночью каждый корабль должен располагаться впереди своей эскадры на расстоянии одной мили.

В их задачу входит наблюдение за проходящими мимо кораблями.

Корабли выполняют эту задачу по очереди (за исключением трехпалубных), начиная с того, которым командует старший капитан в эскадре.

Смена происходит за час до захода солнца» (см. схему).

Инструкции по ведению боя были составлены на основе тех, которые были разработаны Хау, однако включали в себя три важных до-

полнения. Так, суть статей 3 и 12 инструкций сводилась, по всей видимости, к тому, что в условиях ближнего боя адмиралу не обязательно было пытаться обойти противника с наветренной стороны. Напротив, в условиях, когда два флота двигаются противоположными галсами, он должен был быть в постоянной готовности напасть на противника с подветренной стороны. В статье 13 также говорится о бое кораблей, следующих на контркурсах.

Целью этих инструкций, по-видимому, являлось стремление избежать потери контакта с противником. При следовании круче к ветру сохраняется наветренное положение, облегчающее повторную атаку.

Трудно определить дату различных изменений, внесенных Кемпенфелтом в его книгу сигналов; для того чтобы убедиться в этом, достаточно, в частности, обратиться к печатному экземпляру книги сигналов, подписанному: «Джон Л. Росс (John L. Ross), на борту *Ocean*, 2 июня 1782 г.» и направленному лорду Лонгфорду — капитану *Alexander*.

Схема флота по Кемпенфелту

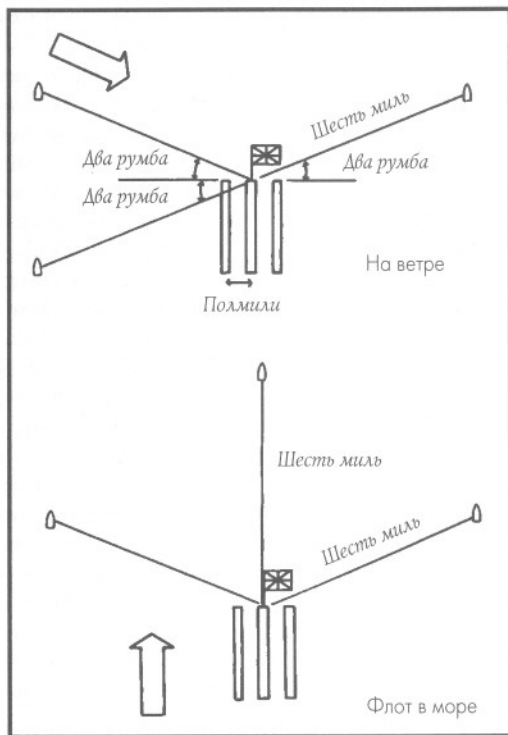
Первый порядок	Второй порядок	Третий порядок	Четвертый порядок
Вторая эскадра	Третья эскадра	Вторая эскадра	Третья эскадра
Первая эскадра	Первая эскадра	Первая эскадра	Первая эскадра
Третья эскадра	Вторая эскадра	Третья эскадра	Вторая эскадра

Очевидно, что эта книга была выпущена контр-адмиралом Джоном Локхартом Россом (Lockhart Ross), командовавшим в 1779 г. Пятым отрядом Флота Канала, а в 1782 г. ставшего во главе одной из его эскадр. Эта книга представляет собой практически полную копию той, которая была выпущена 27 мая 1780 г. за подписью Гири. Однако если в книге Гири красно-белые и желто-синие флаги имеют горизонтальные полосы, то в книге Росса полосы на этих флагах расположены вертикально. В этом отношении книга Росса похожа на книгу сигналов, выпущенную Кемпенфелтом в 1780 г., которая сохранилась только в рукописной копии.

В этой книге, являющейся самой последней из книг сигналов Кемпенфелта, можно увидеть полный отказ от французской системы сигналов и возврат к стандартной системе, которую предпочитал Хау и которая ранее использовалась самим Кемпенфелтом. Книга представляла собой фолиант, изданный в форме, предложенной Хау. Содержащиеся в ней сигналы могут быть названы строго функциональными, включающими в себя сигналы, подаваемые во время якорной стоянки. По сравнению с французской системой, Кемпенфелт включил в свою книгу минимальное количество чисто административных сигналов.

После успешной операции против конвоя, сопровождаемого де Гишеном, Кемпенфелт мог рассчитывать на то, что его назначат командовать одной из эскадр Флота Канала в предстоящей кампании 1782 г. Положение министерства, возглавляемого лордом Нортон (North), однако, становилось все более шатким, а после потери в феврале Менорки министр был вынужден подать в отставку, которая состоялась 20 марта. В результате Кеппель сменил лорда Сэндвича на посту Первого лорда Адмиралтейства. Дарби, бывший членом Коллегии Адмиралтейства, также ушел с поста командующего Флотом Канала. Его сменил лорд Хау, вторым по команде у которого стал Кемпенфелт, поднявший свой флаг на злосчастном *Royal George*. Приказ, отданный Хау Кемпенфелту 30 апреля, гласил: «Во время пребывания на этом посту, Вы должны разработать сигналы и инструкции, которые сочтете необходимыми для эффективного управления подчиненными кораблями». Все зимние месяцы Кемпенфелт работал над выполнением поставленной перед ним задачи и 4 мая (т.е. на следующий день после выхода из Спитхеда) он написал Секретарю Адмиралтейства о том, что «он постоянно пользуется любой возможностью для разработки сигналов и инструкций, необходимых для управления эскадрами, готовящимися к выходу в море».

Имел ли он при этом в виду возглавляемую им эскадру или флот в целом, остается загадкой. До того как Хау возглавил командование Флотом Канала, его численность составляла всего 12 линейных кораб-



Распределение флота по Кемпенфелту

лей. Как бы то ни было, нет сомнений в том, что предшественник Хау — Харрингтон — направил капитану *Fortitude* Джорджу Кеппелу еще одну книгу сигналов, разработанных Кемпенфелтом. То обстоятельство, что эта книга не была датирована, говорит о возможности того, что капитан Кеппел уже имел экземпляр этой книги и посылка еще одного экземпляра могла означать подтверждение ее содержания Баррингтоном при вступлении в командование. Кроме того, в тексте книги имя Баррингтона было стерто, а ниже (собственной рукой Кемпенфелта) было вписано: «Р. Кемпенфелт». Некоторые менее важные наставления, датированные 6 мая 1782 г. и подписанные Кемпенфелтом, были небрежно вставлены им самим. Из этого следует, что вне зависимости от точной даты выпуска этой книги она использовалась самим Кемпенфелтом во время его последнего похода.

Наверху каждой страницы, на которой перечислялись дневные сигналы, был приведен рисунок флага. Среди цветов флагов доминировали сочетания красного и белого, а также синего и желтого. Сохранились также флаги в красно-белую и желто-синюю клетку. Полосы на флагах были расположены вертикально. Дневные сигналы были пронумерованы с номера 46 по 412-й; кроме того, существовало 79 сигналов, не имеющих собственного номера. Хотя и была предпринята попытка сгруппировать похожие сигналы, боевые сигналы были рассредоточены в тексте книги, что объяснялось, как можно предположить, стремлением избежать путаницы. Эти сигналы не содержали ничего нового, являясь повторением сигналов, разработанных Хау в 1776 г. Вместе с тем их нумерация отличалась от той, которая была использована Бикертоном и Пейджем.

Порядки построения включали следующие: «105 — Каждая эскадра следует двумя линиями. Расстояние между кораблями в линии должно составлять 2 кабельтова»; «103 — Каждая эскадра располагается в одну линию, командующие эскадрами адмиралы располагаются на головном корабле. Расстояние между кораблями в линии должно составлять 1—1,5 кабельтова».

Книга включала в себя уже знакомую числовую таблицу сигналов, передаваемых с помощью известных десяти флагов, включая красный флаг с белыми кружками. Необходимость их использования объяснялась тем, что «в определенных ситуациях флотом можно управлять только с помощью сигналов, вывешиваемых в любом месте на корабле».

Можно предположить, что, выдвигая это объяснение, Кемпенфелт тем самым пытался оправдать введение квазичисловой системы сигналов (*quasi-numerical signaling*) в глазах скептически настроенных офицеров. Однако наиболее вероятным представляется вывод о том, что на самом деле он сам не до конца понимал значение числовой системы сигнализации, считая, что числовые сигналы могут быть полезны исключительно тогда, когда флагманский корабль теряет свои мачты или должен послать сигнал кораблям, находящимся на значительном расстоянии.

Заканчивая рассказ о деятельности Кемпенфелта в области реформирования системы сигнализации и тактики британского флота, следует отметить, с одной стороны, безграничную энергию, проявленную им в этом деле, а с другой — его лояльность по отношению к начальству, проявляемую несмотря на то, что многие его начальники были мо-

ложе его. Можно говорить о том, что его деятельность сыграла важную роль в деле реформирования Королевского флота. При этом Кемпенфелт опирался на тактические идеи, выдвинутые Хау, а также частично заимствованные у французов. Одним из примеров, подтверждающих популярность проделанной им работы, является книга сигналов и инструкций, напечатанная издательством «Дуглас и Эйкман (Douglas & Aikman)» в Кингстоне (Ямайка). Она была опубликована 20 января 1783 г., подписана контр-адмиралом Джошуа Роули (Rowley) и предназначалась для капитана *Shrewsbury* Хочкиса (Hotchkys). Тем не менее трудно характеризовать Кемпенфелта как непонятого гения или как человека, чья деятельность хоть в чем-то превосходит работу, проделанную лордом Хау.

## Проекты сигнальных систем, имеющих второстепенное значение

Существует анонимная незаконченная рукопись книги сигналов, относящаяся к временам Кемпенфелта. В ней приводятся таблицы сигналов, подаваемых с помощью 16 флагов. На первой странице рукописи содержится подпись: «Ч[арльз] Ген[ри] Лейн», а на последней — «Ко[пия] Лейт. Дэниэлла».

В таблице 1 перечислены 256 сигналов. В таблице 2 приводятся сигналы с 257-го по 512-й, подаваемые с помощью тех же флагов и вымпелов. Те же флаги используются в таблице сигналов о встречах и таблице паролей.

Как утверждается в рукописи, приведенные в ней ночные сигналы были разработаны «поздним Кемпенфелтом». Описание этих сигналов, а также сигналов, подаваемых в тумане, страдает излишней простотностью. Поскольку перечень приведенных в рукописи сигналов неполон, трудно судить о том, для воплощения каких тактических идей они были предназначены.

В 1787 г. Роберт Лиддел (Liddel), служивший казначеем на Королевском флоте, опубликовал руководство для капитанов и морских офицеров по созданию ими собственных книг сигналов, носящее название «*Новый справочник для моряков, содержащий практическое руководство по ведению морских книг*». Справочник содержал цветные рисунки флагов и вымпелов, использовавшихся как в старой системе, так и в числовой системе, предложенной его анонимным автором. Последняя была разработана таким образом, что, например, флаг 6 и располагавшийся ниже флаг 9 означали число 69.

Опубликованная в 1788 г. книга капитана Томаса Уэста (West), носящая название «*Морские сигналы, разработанные по новому плану*», содержит одну из лучших квазичисловых систем сигналов. В ней использовались 10 флагов (пронумерованных от 0 до 9), первый из которых, в соответствии с французской системой, указывал на страницу в книге сигналов, а второй — на соответствующую статью инструкций. Система предусматривала также использование четырех вымпелов, указывающих на одно из четырех значений того или иного сигнала. Так, например, поднятие флага 2, а затем — флага 3 указывало на вторую страницу книги и содержащуюся на ней статью 3, предусматривающую формирование флотом линии фронта. Если же к

ним добавлялся, например, красный вымпел, то это означало приказ Второму отряду сформировать линию фронта по правому борту. В «Книге I» справочника, состоящей всего из десяти страниц, описывались различные варианты строя. Предварительный сигнал указывал на необходимость обращения к «Книге II», содержащей общие и административные сигналы, а также небольшое количество боевых сигналов. Система сигналов, изложенная в справочнике, не может быть названа подлинно числовой, а дизайн используемых флагов является слишком вычурным.

В 1794 г. была опубликована еще одна книга — *«Сигналы для боевых кораблей, собранные и систематизированные Уильямом Годдардом (Goddard), последним секретарем сэра Томаса Палси (Palsey)»*. В этой книге адмиральские сигналы и сигналы, предназначенные для частных судов, приводятся вместе, и их общее количество составляет 499. Помимо того, что эта книга не содержит ничего нового, в ней отсутствуют изображения флагов. В переиздании этой книги, относящемся к 1807 г., количество сигналов возросло до 1999; в новом издании был добавлен также список кораблей.

## Тактика в Войне за независимость Соединенных Штатов Америки: прогресс старой системы

Сэр Джулиан Корбетт обращает внимание на расхождение линий между нонконформистами в среде офицеров Флота Канала во главе с Кемпенфелтом (впрочем, находившихся под влиянием Хау) и теми, кто пытался хотя бы постепенно разработать новые «Дополнения сигналов и инструкций» к «Общим походным и боевым инструкциям». Эти противоречия, возможно, тогда были не столь заметны, как сейчас, но они указывали на реальное различие в понимании тактики морского боя. В то время казалось, что Хау мог бы создать новую систему морских инструкций и сигналов в североамериканской эскадре английского флота, но после его ухода тактика в этой и Вест-Индской эскадрах продолжала следовать традиционной линии. Результатами явились лишь незначительное дополнение и упорядочение существующей системы сигналов и инструкций. Эти изменения были вырабатаны моряками Флота Канала и могли проникнуть в эскадры Вест-Индии и Северной Америки вместе с офицерами, переведенными туда на службу. Здесь они встречались с упорным консерватизмом, усиленным еще и тем, что тамошние командиры совершенно не понимали, что происходит в водах метрополии.

Родни до конца остался невосприимчивым к новшествам, хотя и приобрел новый опыт и долго находился в Англии в период между двумя Вест-Индскими кампаниями.

Может показаться, что адмиралы Джордж Родни и Сэмюэль Худ, хотя и не относились с презрением к «эволюциям» Флота Канала, но имели свое мнение, как разгромить французский флот. Их идеи основывались на хорошо разработанной форме боя в кильватерной линии баталии и на неуклонном следовании сигналам адмирала, а не на новых подходах к тактике боя. Не в пример началу XIX века, во время Войны за независимость Соединенных Штатов Америки эти нововведения стремились передавать «из рук в руки»: Те же, кто стремился отбросить новые идеи о том, как сходить и вести бой с противником, также пренебрегали и необходимостью реформирования книги сигналов на постоянной и независимой основе. Адмиралы Байрон, Баррингтон, Родни, Худ, Арбутнот провели больше боев, чем моряки Флота Канала. Победу Кемпенфелта в сражении с Гишеном можно было считать шедевром тактики в миниатюре, а помощь Хау при осаде Гибралтара — крупным тактическим шедевром. Но в обоих случаях они не добились успеха в непосредственном бою с флотом противника. Тем не менее контр-адмирал Томас Грэйвз — единственный из адмиралов Флота Канала, получивших затем командный пост и в американских водах, упустил блестящую возможность и потерял тактическую неудачу. Родни был одним из самых непреклонных и невосприимчивых тогдашних тактиков, но он выиграл единственное в этой войне сражение на море у острова Святых. С точки зрения тактики —

это сражение примечательно разве что успешной демонстрацией реформ сэра Чарльза Дугласа в области использования артиллерии.

В Вест-Индии против французов Сюффрэна — признанного великого тактика — героически сражался Эдуард Хьюз, чьи тактические идеи были довольно близки таковым Родни и Худа, даже в глаза не видевшего сигнальной книги Флота Канала.

Но среди офицеров Вест-Индской эскадры отмечались попытки обсудить вопросы тактики. Экземпляр только что отпечатанных «*Адмиралтейских дополнений к сигналам и инструкциям*», выпущенный вице-адмиралом Джоном Байроном 3 марта 1779 г., содержал комментарии по тактическим вопросам, написанные лейтенантом Томасом Грэйвзом. В конце боевых инструкций Грэйвз приписал карандашом: «Нет ничего удивительного в том, что отсутствуют сигналы о прорыве линии баталии вражеских кораблей, что с успехом мог бы проделать наветренный флот, нацелившись на арьергард противника или же на другом галсе отрезать тот же арьергард противника с подветра». И это писал тридцатидвухлетний лейтенант! И написал, что надо делать и как надо делать! Но, как известно, такой маневр тогда считался неподходящим и рассматривался лишь как результат ошибки или нерасторопности адмирала или как некая бессмысленная попытка неприятеля. Во всяком случае этого следовало решительно избегать. И Грэйвз писал об этом, как об обычном мнении английских адмиралов.

«*Походные и боевые инструкции*» адмирала Байрона от 25 октября 1778 г., когда он принял командование североамериканской эскадрой, содержали те же 34 печатные страницы с дополнительными сигналами о преследовании, как и в инструкциях 1703 г. Использование старой книги сигналов было неизбежным, и ее достаточно было дополнить лишь весьма малым числом новых сигналов.

Новые сигналы, утвержденные Адмиралтейством, следовало обязательно внести в книгу того формата с тем же числом страниц, причем каждая страница должна была содержать прежние номера статей, иначе все другие («частные») сигнальные книги оказались бы бесполезными.

Для обеспечения преемственности этим «частным» книгам было важно, чтобы официальная книга, где бы она ни была отпечатана, содержала бы то же количество страниц, а дополнения помещены в конце соответствующих разделов. Она должна была иметь карманный формат. Если же для дополнений не было места на соответствующей странице, их следовало помещать в конце книги независимо от контекста.

По прибытии в Нью-Йорк 17 августа 1779 г. Арбутнот выпустил отпечатанную книгу, по-видимому, написанную его секретарем Уильямом Грином. Она имела то же название, что и новые дополнения «*Адмиралтейских сигналов и боевых инструкций к «Общим печатным походным и боевым инструкциям»*». Но на самом деле это был совершенно другой труд, отпечатанный в официальном формате in folio. На каждой странице этой сигнальной книги печатались три колонки: флаг, место его подъема и значение. В колонке «значение» полностью печаталась соответствующая статья инструкции. Порядок книги строился по приказам, а не по флагам. Основная ценность книги состояла в кратких разъяснениях. Корбетт считал содержание книги исключительно реакционным в том, что касалось боевых инструкций,

особенно потому, что лучшие статьи «Адмиралтейских дополнений сигналов и инструкций» были из нее выпущены. Имелись в виду статьи с 6-й по 11-ю, касающиеся изменения курса, различного построения линии баталии, а также статья 21 о сближении с противником и 22 о сражении с неприятелем на противоположных курсах. Но с другой стороны, книга Арбутнота включала четыре статьи, которых не было в «Адмиралтейской книге».

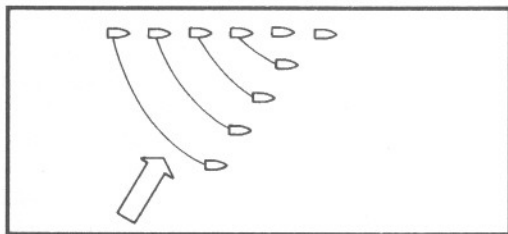
Где-то в 1781 г. Арбутнот издал печатную книгу размера in folio «Дополнительные сигналы для североамериканской эскадры». На ее страницах тоже печатались три колонки в последовательности: значение сигнала, флаги и место подъема флагов. Книга насчитывала 49 статей, включая статью 24 о бое ночью и статью 25 для того же ночного боя «изо всех сил и в упор».

Уходы Байрона с поста командира Вест-Индской эскадры в 1779 г., а Арбутнота с поста командира североамериканской эскадры в 1781 г. знаменовали собой завершение предпоследней попытки развития тактики и сигнальной системы непрерывным дополнением «вечных» «Походных и боевых инструкций». В 1781 г. Родни не выпустил ни одной сигнальной книги. Его так называемые сигналы — это всего лишь рукописные книги сигналов отдельных командиров. Многие из них сохранились.

В сражении у острова Святых в 1782 г. флот Родни не располагал ни одной официальной сигнальной книгой. Но 18 декабря 1779 г. перед первым походом из Англии в Вест-Индию Родни издал для кораблей своей эскадры собственные «Дополнения к сигналам и инструкциям». Двумя днями после прибытия в Грос-Айлет-Бей на острове Сент-Люсия 29 марта 1780 г. он выпустил новый, несколько отличающийся свод сигналов и инструкций. В обоих по сравнению с «Адмиралтейским сводом» было много исключений и дополнений. В них сохранились также незначительные изменения в использовании сигнальных флагов. 15 дополнительных инструкций включали полезные сведения, отсутствующие в «Адмиралтейской книге». Наиболее интересной являлась статья 49, по которой адмиралу следовало «все корабли, имевшие медную обшивку в подводной части корпуса (предназначенную для защиты от обрастания), использовать для дозорной службы». Опыты с медным покрытием велись уже в течение многих лет. А во время Войны за независимость Соединенных Штатов Америки многие как новые, так и старые корабли получили эту обшивку. Это было заметным достижением отдела Адмиралтейства, возглавляемого лордом Сэндвичем. То же самое предпринимали и французы, и лишь испанцы с этим делом отставали.

Родни включил несколько изменений в «Боевые инструкции Адмиралтейства». Он отменил статьи 3, 9, 10 и 11, в которых говорилось о дугообразных и прямоугольных построениях кораблей. В статье 11 описывалось построение в виде обратного ордера таким образом, что «второй корабль обходил головной и т.д. в последовательности, пока самый концевой корабль становился головным» для эскадры в дугообразном или прямоугольном построении. Без сомнения, Родни сам понимал неясность этой инструкции.

Отмененная инструкция



Он отменил также 26-ю статью, в которой говорилось: «При численном превосходстве своего флота над флотом противника «лишние» корабли должны без какого-либо специального сигнала покинуть линию и обстреливать продольным огнем головной или концевой корабль неприятельской линии». Он, по-видимому, имел два основания для такого отделения лишних кораблей. Это было против его принципов — позволять любую инициативу своим капитанам; было трудно осуществимо и никогда не давало хороших результатов.

Четыре дополнительные боевые инструкции Родни содержали весьма оригинальную статью под номером 29 или 71 (в соответствии со сплошной или несплошной пагинацией разных копий). Статья 29 гласит: «Все трехпалубные или более крупные корабли должны покинуть свои места в линии баталии и сформировать авангард или арьергард флота». В этом Корбетт усматривал как непосредственное влияние Морога, так и идеи, впоследствии принятые Нельсоном в сражении при Трафальгаре. Морог не предусматривал никакого сигнала для такого случая. Сам же Родни также никогда не использовал своего собственного сигнала во всех своих больших и малых боевых столкновениях, по-видимому, потому, что никогда не имел более пяти «тяжелых кораблей», имевших 90 или более пушек, разве что только в сражении у острова Святых. В этом сражении он принял традиционный план назначения каждого из трех флагманских кораблей и отведения им места для переднего и заднего мателотов его собственного флагманского корабля, обеспечив таким образом прочность середины линии. Возможно, как и Морог, Родни размышлял о возможном будущем флоте, имевшем достаточное количество трехпалубных частных кораблей. Но даже и исключительно мощный флот Хау из 35 линейных кораблей в сражении «Славного 1-го июня» включал только семь трехпалубных кораблей, из которых шесть были флагманскими кораблями адмиралов — начальников отрядов. Родни писал: «Трехпалубные корабли — это то, что должно поддерживать господство на море, ничто не в состоянии им противодействовать... Я предпочел бы иметь 10 трехпалубных кораблей вместо 18 двухпалубных и отвечал бы головой за их поражение».

Статьи Родни в различных версиях 73 и 74; 31 и 32; 26 и 27 начинались словами: «Когда главнокомандующий намерен атаковать вражеский центр, то он может заслужить славу, как в неудачном бою у острова Мартиника. Атака на вражеский центр может потребовать другого подхода с атакой на вражеский арьергард независимо от ветра и состояния погоды, а также от относительного расположения враждующих флотов, особенно если они сошлись на контркурсах». Любые попытки усложнить тактическое сближение требовали по крайней мере дать своим командирам отрядов и капитанам определенную возможность проявить инициативу, но этому он, не в пример Хау, всячески противился.

Когда адмирал Худ в ноябре 1781 г. временно командовал английским флотом в Вест-Индии, он издал свод сигналов менее полный, чем было у Родни в 1779—1780 гг. или в 1782 г. Он имел всего 37 флажных сигналов вместо сорока. 23 января 1782 г. он выпустил инструкции с сигналами для своей неудавшейся атаки флота де Грасса, стоявшего на якоре на рейде Бастёр на острове Сент-Китс. Он замышлял атаку с наветра, при которой каждый его корабль последовательно

вступал в бой только с первыми тремя кораблями противника, затем обходил их и нападал в той же последовательности своих кораблей на вражеский арьергард.

19 февраля 1782 г. Родни прибыл на Барбадос, чтобы принять командование Вест-Индским флотом. В тот же день он издал свод печатных инструкций, более тщательно разработанных, чем инструкции Арбутнота. Типичным изменением статьи 27 из «Походных и боевых инструкций» 1703 г. было указание: «Никакой корабль или часть флота не смеет менять галс до тех пор, пока не получит соответствующий сигнал или приказ адмирала выполнить это». Статья 31 по формированию линии баталии имеет карандашную поправку самого Родни: «И представить ему (второму флагману в эскадре) вести ее». Это означало, что сигнал о смене галса давался не кораблю, а младшему флагману. По-видимому, такое примечание Родни, по мнению Корбетта, явилось следствием обвинения Кембелла в том, что он не использовал сигнал в его старой форме.

Последняя 32-я статья свода Родни имела длинное рукописное дополнение о том, что сигналы для флота в линии баталии и отретированные должны оставаться в силе даже и после того, как соответствующие сигнальные флаги спущены, до тех пор «пока не последует отменяющий или новый по смыслу сигналы». Тем не менее было добавлено, что сигналы для кораблей, идущих в кильватере, в линии фронта или ведущих бой с противником, должны развеиваться столь долго, сколь главнокомандующий считает необходимым сохранять строй или вести бой. Корбетт усмотрел в этом попытку предотвратить репетование неправильно понятого сигнала Родни об атаке вражеского арьергарда в сражении у острова Мартиника.

В 1782 г. Родни выпустил новый вариант печатных «Дополнений к Адмиралтейским боевым и походным инструкциям». Первые 23 из 31 печатных боевых инструкций были теми же, что и первые 28 «Адмиралтейского свода» за исключением пяти, а именно: статей 24–28, содержащихся в его рукописном дополнении 1779 г. Они относились к разрешению «тяжелым кораблям» покидать линию для того, чтобы сомкнуть боевой строй и подготовиться к атаке авангарда, центра или арьергарда строя противника. Статья 29 содержит сигналы второму или третьему флагману о том, как вести свои отряды (эскадры). В статье 30 даны сигналы авангарду или арьергарду примкнуть к центру, а также запрещающие отдельным кораблям добивать части вражеского флота. В статье 31 детально разъяснено, как отдельные корабли могли бы отделиться от флота, а адмирал сформировать временную кильватерную линию или линию фронта на основе сигналов отдельным кораблям об их временных позициях в строю. Эта последняя статья написана по поручению Родни капитаном Уолтером Юнгом.

Сигнальная книга Родни 1782 г. сопровождалась многочисленными примерами с помощью 40 флагов. Многие из них не полностью доработаны, так что имелось много возможностей составления других сигналов. Но это вряд ли делалось из опасения риска неточно разобратить некоторые сигналы.

20 марта 1782 г., всего за несколько дней до сражения у острова Святых, Родни определил походный порядок своего флота: «Корабль главнокомандующего *Formidable* должен вести центральную эскадру и

Сражение  
в «лунном свете»  
у мыса Сент-Винсент  
16 января 1780 г. —  
художник Фрэнсис  
Холмэн



весь флот. Худ на *Barfleur* во главе арьергарда идет в двух милях с наветренной стороны от *Formidable*, то есть на три румба впереди его наветренного борта».

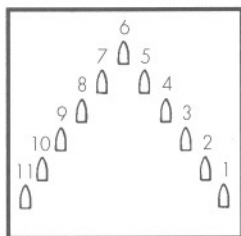
Контр-адмирал Фрэнсис Сэмюэл Дрейк на *Princessa* ведет арьергард «в двух милях под ветром у *Formidable* на его левой раковине». Все эскадры идут в строе клина со своими флагманскими кораблями во главе угла. (Этот строй эскадры приведен на чертеже.)

10 апреля 1782 г. после неудачного боя с де Грассом Родни добавил к своим печатным дополнительным боевым инструкциям статью 32:



«Даже в случае противного ветра или других причин я пошлю свои эскадры в линии баталии атаковать противника... И если я прикажу авангардной или концевой эскадрам занять место в центре, то головной корабль моей эскадры должен тогда вести флот, а головной корабль идущего за ним отряда, как и указывалось раньше, должен идти за мной».

25 апреля, спустя 13 дней после сражения у острова Мартиника, весь английский флот собрался у берегов Гаити, а затем разделился: Худ с большинством кораблей остался стеречь французов у мыса



Походный порядок  
Родни, 20 марта 1782 г.

Франсуа, а Родни захватил призы, а также и сильно поврежденные боевые корабли французов в Порт-Ройале на Ямайке. В тот же день Худ составил список дополнительных сигналов. Там мы найдем следующую инструкцию: «Когда вы сошлись с неприятелем с подветра и на контркурсе, а адмирал требует, чтобы его флот «прорвал линию противника и стремился отрезать часть его авангарда или арьергарда», он должен поднять желто-синий флаг в «шашечку» на топе фок-мачты». Далее следует инструкция: «Когда ваша линия баталии находится на контркурсе с противником или даже вступила с ним в бой, адмирал поднимает флаг с красными и белыми четвертями на носу или то же самое с красным выпелом на брам-стенге бизань-мачты». Те же сигналы внесены в две рукописные сигнальные книги, одна из которых называется «Сигналы Худа 12 января 1782 г.». Дополнения, датированные 27 апреля, включены в обе книги.

Не предусмотрены сигналы для общих маневров при прорыве вражеской линии баталии. Они касались всего лишь тактической ситуации, создавшейся в сражении у острова Святых. Подразумевалось, что адмирал может дать сигнал главному кораблю или любому другому на выполнение маневра в подходящих условиях. Флотам надлежало сходить ближе друг к другу, вытесняя вражеский флот в крутой бейдевинд для того, чтобы в случае необходимости английскому флоту выйти на ветер. Однако ни рукописная сигнальная книга, использованная в действительности коммодором Эдмундом Эффлеком в бою у острова Святых, ни какие-либо так называемые сигналы Родни не содержали никаких этих сигналов. Это означало, что из всех выдающихся адмиралов лишь Родни не имел сигналов на прорыв вражеской линии баталии в то время, когда произошло сражение у острова Святых. Когда же на смену Родни прибыл адмирал Джеймс Пиготт, он был вынужден позаимствовать у Худа его два сигнала на прорыв линии неприятеля для всего своего флота.

Предпринимался ряд попыток улучшить сигнальную систему. В одной из сигнальных книг адмирала Худа 1782 г. в дополнительной левой колонке на каждой странице находился N-сигнал, предназначенный для нумерации сигналов по образцу более ранних сигнальных книг Хау и Кемпенфелта. В то же время в них сохранены традиционное место флажных сигналов и их значение. Это стремление до конца доведено не было, но в том же году в Вест-Индской эскадре применялась книга сигналов с дополнениями Худа и Пиготта с нумерацией их в основном тексте с цветным изображением флагов в конце. Сигнал для прорыва вражеской линии давался желто-синим флагом в «шашечку» и имел номер 11. А сигнал для любого отдельного корабля сделать то же самое давался бело-красным флагом, разделенным на четыре части, и имел номер 243. Он также приписывался Пиготту. Сигнал 24 из дополнительной боевой инструкции для отрядов кораблей, шедших параллельными линиями с уступом, имел в сигнальном журнале номер 265 и находился почти в самом его конце.

Адмирал Роберт Дигби из североамериканской эскадры 5 октября 1782 г. издал сигнальную книгу. Она была написана Джоном Макартуром, позднее ставшим секретарем лорда Худа и биографом Нельсона. В течение трех месяцев она использовалась в опытный порядок небольшой крейсерской эскадрой. Это была хорошо сформулированная печатная книга с буквенным указателем на переднем обрезе страниц

книги с флагами и местом их подъема по старой системе. Она содержала столбцы с расшифровкой значений сигналов. Некоторые из 24 флагов имели необычный дизайн. Например, синий флаг с белым прямоугольником в верхней левой четверти. Затем флаг, деленный по диагонали на синее и желтое поля; белый флаг с красным ромбом и белый флаг с тонкой вертикальной голубой полоской ниже середины. Хотя в основном тексте сигналы не нумерованы, но в книге имеется отдельный указатель сигналов под числами с соответствующей таблицей из десяти флагов, выделенных из серии в 24 флага. Имелась также отдельная числовая таблица для частных судов. Она включала только официальные сигнальные флаги, поскольку только адмирал или старший офицер мог использовать временные своды сигналов. Ничего нового среди основных сигналов не было за исключением единственного сигнала для авангарда флота с приказом прорезать вражескую линию баталии.

## Байрон и д'Эстэн

Сражение вблизи острова Гренада в 1779 г. представляет собой образец беспорядочной атаки английского флота на хорошо выстроенную линию французских кораблей. Но не в пример сражениям у Тулона и вблизи острова Менорка ошибка англичан не являлась следствием педантичной приверженности принципу сражения в кильватерной линии, а скорее полному пренебрежению им. Британский командующий, 56-летний вице-адмирал Джон Байрон, имел репутацию мореплавателя и исследователя. Джон Лоутон сказал о нем так: «Весьма сомнительно, что он (Байрон) когда-либо видел флот, построенный в линию баталии до того, как утром 6 июля 1779 г. он увидел французский флот именно в таком строю».

Его противником был 50-летний Жан-Батист-Шарль-Анри-Эктор-Теодат, граф д'Эстэн. До конца Семилетней войны он был сухопутным офицером, затем произведен в генерал-лейтенанты и после заключения мира был назначен генерал-губернатором Сан-Доминго. Вскоре в результате одной из странных метаморфоз, случившихся во французских вооруженных силах, он стал одновременно начальником военной эскадры в звании вице-адмирала.



Капитан (позже — вице-адмирал) Джон Байрон (1723—1786) — художник Джошуа Рейнолдс

Адмирал Жан-Батист Шарль Анри Эктор Теодат, граф д'Эстэн (1729—1794) — художник Удон



Сражение у Гренады явилось следствием захвата острова д'Эстэном у англичан 4 июля 1779 г. В ночь на 5 июля д'Эстэн забирал свой десант на транспортные суда в заливе Святого Георга под прикрытием своего флота из 24 линейных кораблей. Он ожидал, что Байрон придет с юга атаковать его, и выслал в разведку свои фрегаты. В тот же вечер они сообщили д'Эстэну о приближении кораблей Байрона. Как и ожидалось, они шли вдоль западного берега острова с бризом, дувшим с суши на восток и несколько к северу. Флот д'Эстэна стоял на якоре до последнего момента, поскольку бриз в Джорджтауне был настолько слаб, что имела опасность дрейфа на запад с подветренным течением, если бы он решился выйти в море до рассвета, когда бы бриз стал сильнее. В четыре часа утра, однако, его флот вышел в море по приказу сформировать кильватерную линию, разместив корабли в порядке их скорости под парусами на правом галсе, т. е. д'Эстэн хотел как можно скорее сформировать боевую линию, исходя из обстоятельств, а не по официальному порядку баталии. Но и в этом случае построение оказалось затруднительным.

Тем временем корабли Байрона шли вдоль западного берега острова со становившимся все более свежим предрассветным бризом. Его эскадра состояла из 18 линейных кораблей, вслед за которыми шли транспорты с войсками, предназначенными для отвоевания острова. Их охраняли три линейных корабля под командованием контр-адмирала Джошуа Раули. Хотя Байрон был хорошо осведомлен о присутствии французов и надеялся атаковать их сразу же после рассвета, когда они еще вели бой с крепостью, однако его флот еще не был выстроен для атаки, несмотря на то что присутствующие корабли конвоя не позволяли ему набрать полный ход под парусами. В 5 час. 15 мин. утра он увидел французский флот к югу от себя, по-видимому, находившийся еще в беспорядке. Байрон насчитал всего 15 кораблей во французской линии. И он дает сигнал об общей атаке, рассчитывая захватить французов врасплох. В то же время он дает сигнал Раули покинуть конвой и присоединиться к нему с его двумя кораблями.

Общая атака Байрону не удалась, поскольку он рассредоточил свои корабли вместо того, чтобы собрать их вместе. Известно, что Энсон и Хоок всегда заботились о формировании кильватерной линии баталии до атаки даже слабейшего противника, как это было в боях с французским флотом у мыса Финистерре. Теперь утренний бриз посвежел и позволил ему начать формировать кильватерную линию на правом галсе приблизительно курсом на северо-запад. Байрон еще не разобрался в обстановке и считал, что флот противника слабее, чем был на самом деле. В 6 час. 30 мин. он приказывает «пяти или семи своим ближайшим к противнику кораблям образовать кильватерную линию и атаковать арьергард противника, стараясь в то же время выйти на траверз и его авангард». Таким был и прежний сигнал Хоука в 1747 г. против уходящего флота противника. Но он был совершенно неуместен в данном случае, поскольку арьергард французов был от него по крайней мере на две мили дальше, чем их авангард. Никакой внезапности не получилось, а пять передовых кораблей Байрона подверглись обстрелу многими французскими кораблями прежде, чем они повернули и сразились с авангардом французов на параллельных курсах.

Если бы Байрон атаковал авангард французов, он мог добиться успеха, так как вел бы бой с ближайшими их кораблями, а не с отдаленными. Тогда бы он смог скорее ввести в бой весь свой флот в поддерж-

ку своим пяти головным кораблям. На самом деле он не отдал приказа атаковать вражеский авангард. Ничто не помешало также ему дать приказ: «Общая атака в юго-западном направлении», т. е. прямо на головные французские корабли. Затем следуют приказы «вступить в бой», «ближний бой». С такими флагманами и капитанами, что были во флоте Байрона, это неизбежно привело бы к «общей свалке» с французским авангардом. Вместо этого ему следовало бы отдать приказ своим головным кораблям принять более правое, после приказа вступить в бой.

Осторожнее он мог бы поднять сигнал своим головным кораблям убрать паруса, а потом воспользоваться дополнительным сигналом, который применил Хау в 1762 г.: «Для эскадры, которая вступает в сражение с вражеской линией баталии в строю, в котором она может наиболее удачно с ним сойтись».

Основная ошибка Байрона, по-видимому, заключалась в том, что он не смог сформировать свой флот в выгодный ордер в течение ночи. Каковым был его строй на закате 4 июля? Какие приказы он отдал или какие сигналы поднял сразу же перед самым заходом солнца? Он шел постоянным курсом на юг вдоль берега острова Гренада, ограничивающего его маневр влево. При слабом бризе, а также ввиду необходимости охранять свой конвой, он вряд ли мог сформировать устойчивый ордер кораблей и сохранить его в течение короткой летней ночи.

В пользу Байрона говорит то, что, осознав превосходство противника в числе кораблей, он дал сигнал для ближнего боя и сделал все возможное для этого. Он был поддержан всем флотом. Атака его трех головных кораблей *Sultan* (капитан Ален Гарднер), *Prince of Wales* (вице-адмирал Баррингтон) и *Boyne* (капитан Герберт Соьер) вывела из строя два концевых французских корабля с серьезными повреждениями и большими потерями в людях. Повернув на обратный курс, Соьер и Баррингтон попытались напасть на авангард противника. Гарднер же на *Sultan* увалился под ветер от французских кораблей.

В 8 час. 30 мин. 5 июля Байрон приказывает остальным своим кораблям повернуть через фордевинд в струе головных. Большинство английских кораблей продолжало идти вдоль берега и теперь начало последовательно ворочать через фордевинд и ложиться на параллельный с противником курс на правом галсе. Английский флот теперь шел на контркурсе с французским и пытался выйти на уровень французского авангарда.



Байрон и д'Эстэн. Подход англичан



Байрон и д'Эстэн. Противники сошлись

Три английских корабля были очень далеко от общего строя под ветром. Они шли на юг и оказались под огнем всего французского флота, проходящего мимо них на контркурсе. Спустя час неумолимые Баррингтон и Сойер подошли с юга и прошли между их кораблями и противника, все еще стараясь поравняться с авангардом французов. Тем временем Байрон послал шхуну с приказом этим двум кораблям выйти из линии и преследовать два концевых французских корабля, которые были повреждены с самого начала боя. Попытка не удалась, и шхуна прошла на север с приказом адмиралу Раули на *Suffolk* атаковать головной французский корабль, идущий на север. Раули храбро, с большим искусством выполнил этот приказ, а затем пришел на помощь трем английским кораблям, шедшим далеко под ветром и страдавшим от артиллерийского огня проходящих мимо французских кораблей.

Тем временем капитан Роберт Феншо на *Monmouth* — одном из кораблей, назначенных для охраны конвоя, безо всякого приказа прорезал петлю английской линии и атаковал корабли французского авангарда, но при этом сам сильно пострадал. В 10 часов утра Байрон, осознав, что его атака привела его строй в беспорядок, отменил общее преследование и дал сигнал о формировании кильватерной колонны и о ближнем бое. Поскольку каждый его корабль пытался занять соответствующее ему место в линии баталии, возникла большая задержка в выполнении этого приказа. Одни корабли делали поворот оверштаг, а другие — через фордевинд.

Д'Эстэн теперь оказался в выигрышном положении: за исключением двух поврежденных кораблей все остальные практически не пострадали. У англичан же три корабля были сильно повреждены, а остальные с трудом удерживались на своих позициях, все еще не сформировав собственной линии. Таким образом, французский адмирал имел двадцать два боеспособных линейных корабля против шестнадцати-семнадцати английских. Его авангард обошел английский, а по его правому борту оказался английский конвой из транспортных судов. Д'Эстэн мог бы и далее продолжать громить англичан, а затем заняться и конвоем или же ложной атакой на конвой заставить английский линейный флот вести бой в не выгодных для него условиях.

Двигаясь вперед, Байрон сваливался в крутой бейдевинд, чтобы защитить конвой и избежать охвата своего строя. И в 2 час. 30 мин. он спускает сигнал о ближнем бое. Теперь д'Эстэн избавился от англичан. Линия его кораблей обрела порядок, и он мог выбирать, как ему дальше атаковать противника. Но вместо того, чтобы напасть на Байрона или на конвой, он стал ворочать свои корабли через оверштаг или фордевинд. Затем он лег на юго-восточный курс и пошел к заливу Святого Георга. Вскоре и Байрон отдает приказ о повороте оверштаг и приводит свой флот на тот же курс, что и д'Эстэн, но на приличном расстоянии. Байрон не в состоянии помочь своим трем сильно поврежденным кораблям, поскольку оказался далеко под ветром у них. Они же оказались еще далее под ветром и почти на линии подходящих кораблей французов. Последние свой курс не меняли и, лишь проходя мимо этих трех англичан, жестоко их обстреливали. Бой так и закончился, а англичане не потеряли ни одного корабля. Французам удалось захватить лишь одно транспортное судно англичан.

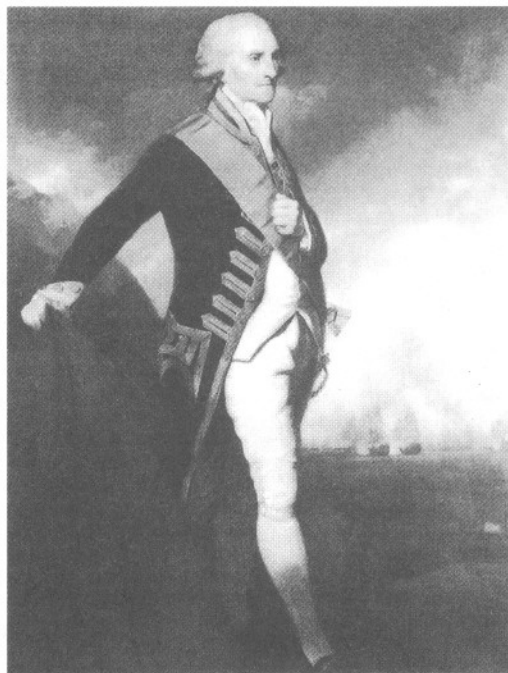
Сюффрен — тогда командир головного корабля эскадры д'Эстэна — резко критиковал своего флагмана за то, что он не использовал полу-

ченное преимущество. По-видимому, д'Эстэн своей главной задачей считал воспрепятствовать Байрону высадить с транспортов английские войска и захватить Джорджтаун, т.е. он больше думал о достижении успеха на земле, а не на море. Если бы он тогда решительно разгромил Байрона, то сражение у острова Святых не состоялось бы. Д'Эстэн также заботился о сохранении своего флота и опасался превосходства английских кораблей по боевым характеристикам.

Джордж Бриджес Родни явился самым противоречивым человеком и как английский военный моряк времен Войны за независимость Соединенных Штатов Америки, так и всей истории тактики и сигнализации британского флота. По многим параметрам он не годился в главнокомандующие на море, будучи нетерпимо презрительным ко всем тем, кого он не любил, а таких было немало. Служить с ним было трудно, даже когда ему было сорок четыре года и здоровье его было в порядке. Сейчас, в шестьдесят два года с пошатнувшимся здоровьем, он бывал то полон энергии, то нерешителен, то недоверчив и мстителен к подчиненным. В водах Вест-Индии он проявил себя как тиран и педант. И тем не менее именно он одержал там большую победу. Он слыл реформатором в области тактики и приверженцем идеи прорыва вражеской линии баталии, но при этом решительно отказался использовать новый сигнал для такого маневра. Когда позволяло состояние его здоровья, он был способен повести большой флот в бой. Ему помогали преданные люди: его секретарь сэр Чарльз Дуглас и капитан Уолтер Юнг, а также его личный врач сэр Гилберт Блейн. Родни хорошо усвоил идеи Мороба и полагал, что бой корабль против корабля при равном их числе дает мало надежды на успех. Чтобы победить, следует, как он считал, сосредоточить большее число своих кораблей против меньшего у противника, оставив остальные его корабли необстрелянными.

По пути из Вест-Индии в Средиземное море через Гибралтарский пролив Родни добился важного тактического успеха. Вскоре после полудня 16 января 1779 г., имея свой могучий флот в хорошем построении, в районе мыса Сент-Винсент он встретился с испанской эскадрой адмирала Хуана де Лангара в составе 11 линейных кораблей и двух фрегатов. Испанцы шли довольно беспорядочным строем. Родни в тот момент страдал от подагры, и командование флотом принял капитан Уолтер Юнг. Он хотел предпринять общую атаку на испанцев, стремясь отрезать их от Кадиса.

Адмирал не согласился и приказал сформировать кильватерную линию на дистанции два кабельтова от противника. Но Юнг стал возражать, считая, что на это уйдет много времени, и предложил атаковать в линии фронта. Адмирал, чувствуя себя нездоровым, ушел к себе в каюту, и Юнг воспользовался этим и не терял времени. Увидев, что испанцы ставят паруса, чтобы уйти, он дает приказ на общую атаку с подветра.



Адмирал Джордж Бриджес, лорд Родни (1719—1792) — художник Джошуа Рейнолдс

Бой длился с четырех часов пополудни далеко за полночь. Из 11 испанских кораблей семь были потоплены, захвачены или разбились о прибрежные скалы. Юнг заявлял, что именно он командовал в бою, однако Гилберт Блейн утверждал, что они делали это вместе. Но именно Родни отвечал за все, и ему досталась слава этой победы. Во всяком случае, кто бы ни командовал в том бою, Юнг или Блейн, дело было весьма необычным, и они имели право на признание их заслуг. Ночной бой в штормовую погоду с сильным прибоем у подветренного берега представлял серьезный риск. Лишь на следующий день англичане осознали, какой опасности быть выброшенными на берег подвергались их корабли.

Позднее в своем письме Юнг резко возражал против общей атаки на равный по численности флот противника, особенно если он построен в кильватерную линию. Для этого случая он предпочитал атаку в строе фронта, если английский флот находится на ветре. Для такого строя он считал оптимальной дистанцией между кораблями один кабельтов.

## Сражение у острова Мартиника

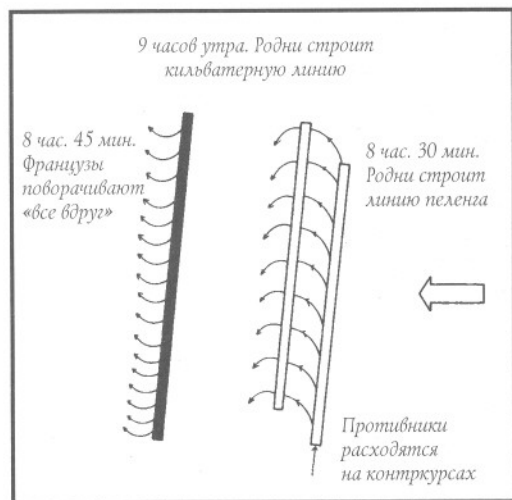
Утром 17 апреля 1780 г. английский флот в составе 21 линейного корабля находился с наветренной стороны от французского флота (23 линейных корабля) на расстоянии 4—5 миль. Ветер дул с востока, и французский командующий адмирал Лю-Юрбэн де Буэси граф де Гишен (1712—1790) построил линию своих кораблей, идущих левым галсом, т. е. на юг. В 4 час. 30 мин. Родни дает сигнал о построении кильватерной колонны на правом галсе. В 6 час. 45 мин. поднимает сигнал в соответствии со статьей 74 своей новой боевой инструкции. Она гласила: «Когда главнокомандующий намерен атаковать арьергард противника, он поднимает сине-желтый флаг на брам-стенгье грот-мачты с белым вымпелом ниже него».

Для атаки авангарда и центра вражеской линии имелся особый сигнал. Родни подчеркивал, что «намерен атаковать арьергард противника всеми своими силами и мой сигнал должны повторить все корабли флота». Именно атаковать арьергард всем флотом. Но в инструкции об этом ничего не сказано. И не сказано, как готовить такую атаку. Таким образом, сигнал Родни — это сигнал о намерении. Тут может быть причина недоразумения. Накануне боя Родни сообщил о своей тактике флаг-офицерам и капитанам и изложил свою дополнительную боевую инструкцию статью за статьей и убедился, что они все поняли.

Спустя 29 лет Гилберт Блейн писал, что все капитаны были проинформированы о плане или устно, или письменно.

Тем временем сигнал был поднят. Родни маневрировал, стремясь скорее добиться успеха. Его следующий сигнал в 7 часов:

### Начало боя у Мартиники



«Кильватерная линия на интервалах один кабельтов». Затем в 8 час. 30 мин.: «Идти курсом N-to-W и S-to-E, держась на расстоянии двух кабельтовых (ветер в это время дул в правый борт). Расстояние в два кабельтова выбрано, чтобы не нарушать строя во избежание возможных столкновений кораблей при следующем изменении курса в ходе сближения с противником.

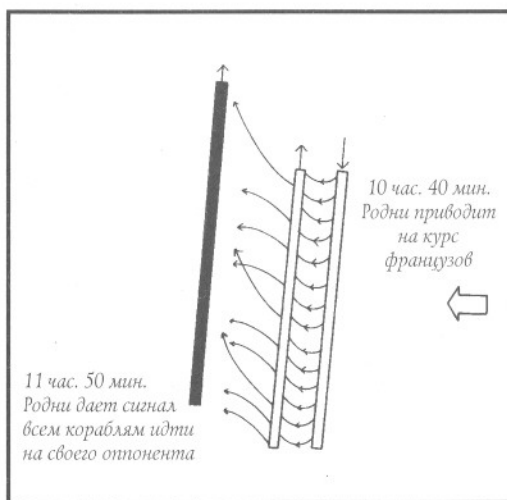
По-видимому, де Гишен разгадал этот план и попытался помешать его исполнению. В 8 час. 45 мин. утра он повернул свой флот на север, таким образом готовя атаку авангард на авангард, что, конечно, противоречило намерению Родни. В 9 час. Родни ответил, подняв сигнал своему флоту: «Держать круче к ветру и образовать кильватерную линию на левом галсе с интервалами между кораблями два кабельтова». Это привело оба флота на контркурс, и в 9 час. 42 мин. сигнал Родни был повторен.

Теперь флоты разделяли друг от друга три мили, и Родни снова оказался в выигрышной позиции в соответствии с его планом. Два головных корабля английского авангарда шли теперь несколько позади траверза хвостового корабля французов на почти параллельном курсе. В 10 час. 10 мин. Родни поднимает сигнал: «Поворот через фордевинд и привести к ветру на правом галсе». Теперь английские корабли шли тем же курсом, что и французские. В 10 час. 18 мин. сигнал был повторен, а в 10 час. 19 мин. поднят сигнал концевому кораблю сделать поворот через фордевинд. В 10 час. 36 мин. Родни поднимает сигнал: «Кильватерная линия с интервалами два кабельтова». К этому времени строй французских кораблей очень растянулся, и казалось, что нужен всего лишь соответствующий маневр, чтобы привести весь английский флот на центр и арьергард французского флота сразу же за их флагманским кораблем. Это означало, что против 12 французских кораблей будут сконцентрированы 20 английских.

В 11 час. утра Родни поднимает сигнал по флоту: «Приготовиться к сражению и перейти на левый галс, тем самым приблизившись к французским кораблям». В 11 час. 28 мин. он приказывает арьергарду примкнуть к центру, а затем в 11 час. 50 мин. следует роковой сигнал из статьи 21 «Дополнительных боевых инструкций»: «Если эскадра идет в кильватерной линии на ветре у противника и главнокомандующий хочет изменить курс для того, чтобы спуститься на него, он поднимает государственный флаг Объединенного Королевства (Union Flag или Union Jack) на топе брам-стенги грот-мачты и дает один выстрел на корабль противника, который по диспозиции соответствует ему по номеру; он должен сражаться с ним, невзирая на то, какой сигнал поднят по кильватерной линии, добавив или убавив парусов в той степени, чтобы сохранить указанные сигналы по линии, интервалы между кораблями для того, чтобы вся эскадра одновременно могла начать ближний бой».

Пятью минутами позже Родни поднимает сигналы: «в бой» и затем «вступить в ближний бой».

#### Бой у Мартиники. Начало боя



К этому моменту головной корабль британского авангарда почти вышел на траверз переднего корабля центра французской линии. Такое положение английский адмирал считал очень благоприятным: он мог направить весь свой флот на центр и арьергард французов, не опасаясь столкновений кораблей, так как французская линия растянулась более чем на восемь миль.

Но не так оценил ситуацию капитан Роберт Каркетт — командир головного корабля. Он полагал, что статья 21 «Дополнительных боевых инструкций» требует, чтобы каждый английский корабль напал на французский корабль соответствующего ему номера в строю кильватера, считая от авангарда.

Капитан не был одинок в своем заблуждении. За ним последовал его задний мателот, и вместе они вразброд пошли на север, стремясь еще до открытия огня выйти и достичь головы французского авангарда, что в конце концов и выполнили. Командир английского авангарда контр-адмирал Гайд-Паркер проделал тот же маневр, но при этом сигналом указал обоим капитанам, что они верно поняли намерение Родни.

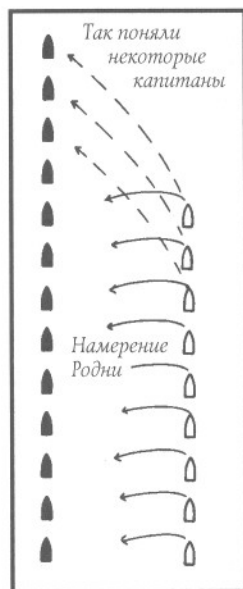
Капитан второго корабля в эскадре центра, *Yarmouth*, обнаружил себя в двух милях от своего переднего и в миле от заднего мателота, но и в полтора милях от ближайшего французского корабля. Этот последний случайно оказался в миле за кормой от переднего мателота *Yarmouth*. Он был совершенно сбит с толку и долго не мог ничего предпринять. Корабли английского авангарда не только проигнорировали сигнал о сосредоточении огня по противнику, но несколько из них вели бессмысленную перестрелку на слишком большом от него расстоянии. Это произошло частично из-за их усилий сократить расстояние до авангарда французов, а также потому, что Гишен дал сигнал своим кораблям прибавить парусов, что еще более растянуло их линию и заставило корабли авангарда англичан проскочить далеко вперед своего центра.

Родни со своим 90-пушечным кораблем *Sandwich* с тремя своими мателотами провел отчаянную атаку на корабли, идущие сразу же за флагманским кораблем Гишена, и теперь прошел сквозь линию французов. Однако Гишен со своими мателотами повернул через фордевинд и полтора часа громил *Sandwich*, а затем отошел. Тем временем между соответствующими кораблями арьергардов обоих противников шел жестокий бой. *Montagu* был сильно поврежден, а его командир убит. Корабли контр-адмирала Джошуа Раули — сына сэра Уильяма — заставили корабли французского арьергарда повернуть и уйти из линии под ветер. Они уже не смогли примкнуть к своему центру. Сражение кончилось вскоре после 4 часов пополудни, и флот Гишена оторвался от англичан и ушел на запад.

Если бы Родни повторил свой сигнал атаковать арьергард врага перед тем, как дать сигнал спуститься по ветру, было бы меньше причин для замешательства. Без сомнения, он осознавал, что должен означать приказ из статьи 12 его дополнительных боевых инструкций: «При движении в кильватерной колонне каждый корабль должен держаться на той же дистанции».

Гайд-Паркер сознавал, что французский авангард должен был каким-то образом постараться избежать обхода. Томас Коллингвуд, державший брейд-вымпел на головном корабле центра, имел ту же точку зрения, которую и отметил в своем журнале: «Отойдите от про-

#### Бой у Мартиники. Непонимание сигнала Родни



тивника, который идет курсом NNW в двух-трех милях от нас». Его противник, по предположению Родни, находился к западу от него и насчитывал около 14 кораблей в своем авангарде, а на самом же деле — всего восемь английских кораблей могли сразиться, но также с восемью французскими.

## Мнение де Гишена

Официальный отчет де Гишена о сражении у острова Мартиника имел прекрасное приложение в виде журнала, который вел постоянный начальник его штаба Бюэр де ла Шарюлье.

Позднее он издал книгу о тактике морской войны. В 7 часов утра де Гишен поднимает сигнал своему флоту сделать поворот оверштаг всем вместе и построить линию баталии так, чтобы выиграть ветер у англичан. Но тут же его отменяет. Это трудно понять. Какой маневр англичан мог бы представить угрозу для него? Даже если допустить, что это была военная хитрость.

Позднее этим же утром, когда французы шли левым галсом и форсировали паруса, чтобы уплотнить свою линию, а английский арьергард шел на траверзе французского центра, де Гишен поднимает сигналы: «Поворот оверштаг все вдруг», «Построиться в кильватер». Его намерением было начать сражение с подветра. В это время британский флот был несколько дальше с левого борта, и де Гишен поднимает сигнал: «Линия баталии в обратном порядке на правом галсе». Затем, когда он увидел, что линия его кораблей слишком растянулась, он приказывает прибавить парусов, сомкнуться и приготовиться к сражению. В 12 час. 30 мин., видя, что его линия баталии слишком растянулась, а английский авангард готов атаковать, Гишен приказывает своему головному кораблю убавить парусов, а остальным, наоборот, — сомкнуть линию. Примерно в 13 час. 15 мин. некоторые корабли авангарда начинают бой, в который вскоре включаются и корабли арьергарда, а в 13 час. 45 мин. и корабли центра.

В 14 час. 20 мин. де Гишен обнаруживает, что Родни намерен повести часть кораблей своего центра сквозь разрыв, образовавшийся в линии французского центра, в результате выхода под ветер поврежденного корабля. И тогда он дает сигнал всему своему флоту совершить поворот через фордевинд «все вдруг» с намерением отрезать флагманский корабль Родни и его мателотов. Но затем Гишен понимает, что ошибся в намерении Родни, и отменяет свой сигнал, который, впрочем, в дыму вряд ли был замечен большинством его кораблей.

Из отчета Гишена следует, что в начале сражения строй французских кораблей был сильно растянут, и, несмотря на сигналы, это положение не могло быть исправлено по крайней мере до тех пор, пока корабли авангарда не вступили в бой. Таким образом, французский отчет подтверждает английскую оценку обстановки. Родни имел блестящую возможность атаковать центр и арьергард французской линии и воспрепятствовать французскому авангарду довольно длительное время принять участие в бою. Можно было бы рассматривать это сражение как миниатюрный вариант сражения у Трафаль-

гара. И если бы Родни повторил сигнал о своем намерении, затем о вступлении в бой и ничего более, он мог бы добиться такой же блестящей победы.

## Майская стычка

С 10 по 21 мая английский и французский флоты были в виду друг друга. Оба флагмана ждали удобных для них ситуаций, чтобы вступить в бой. Французы были на ветру, ежедневно перестреливались с англичанами на большом расстоянии и не шли на сближение. 15 мая все шло как обычно, но тут Родни прибавил парусов и имитировал отход. Французы последовали за ним, но тут ветер изменился в пользу Родни, и он приказал кораблям авангарда повернуть оверштаг и выйти на ветер. Де Гишен моментально повернул свои корабли и лег на тот же курс, что и Родни, но при этом немного опережая его авангард. Родни имел возможность атаковать французский арьергард, если его корабли имели бы хоть какое-то небольшое преимущество в скорости перед французскими: последние были чуть-чуть быстрее, поскольку до того очистили свои днища от обрастания. Родни считал, что «погодные условия позволяют британскому флоту выйти на ветер в тот момент, когда его авангард приблизился к противнику». Он приготовился поднять сигнал: «Выйти круче к ветру». Но в это время ветер мгновенно сменил направление на шесть румбов. Другими словами, Родни был готов атаковать с подветра, но перемена ветра помешала этому. Тогда де Гишен повернул через оверштаг и направил свой авангард на сгущившийся авангард британцев. Три головных английских корабля в это время вели бой с кораблями французского центра, но вынуждены были уйти, и оба флота разошлись на контркурсах. И хотя Родни наверняка имел возможность прорезать линию французского флота, но не попытался. Да и как он мог бы это выполнить, не имея в своем распоряжении соответствующего для такого маневра сигнала?

19 мая оба флота еще раз вступили в перестрелку. Когда они расходились на контркурсах, ветер опять сменился в пользу Родни, так что его авангард мог бы выйти на наветренную сторону французского арьергарда. Однако в соответствии с примечанием, которое он сделал в своем экземпляре проекта Джона Клерка, ясно, что Родни не искал возможности в то время выиграть ветер у французов. В результате лишь английский авангард и французский арьергард провели бой, затем де Гишен привел к ветру и вышел из соприкосновения с противником.

## Реакция Родни

Отчет Родни герцогу Сэндвичу о своем тактическом «фиаско» явился шедевром бранной фразы: «Я легко могу себе представить огорчение Вашего Лордства по поводу трусливого поведения флота, который называет себя британским. Моих упущений было немало, но я публично заявляю, что никакой чин не спасет никого, кто не подчинится моему приказу или сигналу. Я подниму свой флаг на фрегате, с которого будут различимы все сигналы; все должны быть внимательны и готовы вы-

полнить те приказы, которые я сочту необходимыми на службе Его Величеству. Вашему Лордству невозможно постигнуть бесконечную пользу этого решения. Люди, сознающие свое дурное поведение в бою 17 апреля, которые были рады любой возможности повредить моей репутации морского офицера, даже рискуя привести тем самым к поражению британского флота, были этим решением поражены, как громом, и прикрывались абсолютной необходимостью исполнять свой долг. Мой гнев для тех, кто предаст честь своей страны, должен быть страшнее вражеских пушек».

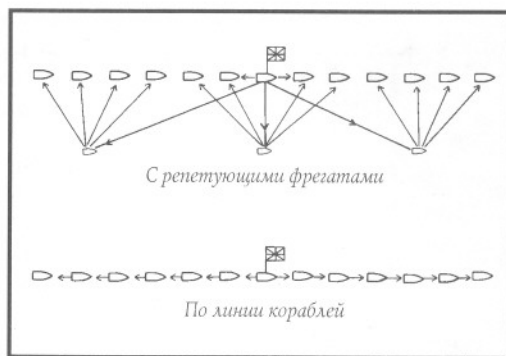
Сам Родни был восхищен тем, как о нем отозвался контр-адмирал Гайд-Паркер: «Он — человек с очень плохим характером, крайне враждебно настроенный по отношению к ни на что не способной администрации. Его храбрость и профессиональное мастерство потерпели неудачу в бою 17 апреля. Он рисковал своей головой из-за очевидного неповиновения сигналам своих капитанов и отчаянной попытки ввести в бой авангард, находившийся на отдалении двух миль от их позиции».

Родни всегда был противоречивой личностью в истории морских войн. Следует признать, что великие флотоводцы часто бывали не очень приятными людьми и что большие способности в стратегии и тактике не всегда идут бок о бок со скромностью, дружелюбием и бескорыстием.

Родни непрестанно обучал свой флот и стремился улучшить его боеготовность. Капитан Уолтер Юнг писал об этом, но без особого восторга.

Во время стычки 15 мая Родни поднял свой флаг на фрегате *Venus* капитана Джона Дугласа. Так он мог лучше наблюдать за действиями своего флота. Юнг же указывал, что тактическое руководство, по существу, было предоставлено ему: «Будучи на борту фрегата, адмирал оказывался вне службы, так как всегда держался под ветром от нашей линии баталии. Если же противник оказывался с наветренной стороны, то адмирал никогда не мог точно судить о нем». Интересны заметки Юнга о сигнальной службе: «Я доставил сигнальные книги сэру Джорджу (Родни), но подозреваю, что он мало обращал на них внимания. Сигнальные флаги все хорошо воспринимались, кроме одного шашечного, который я рекомендовал в книгу не вносить. Флаги могли использоваться во многих обстоятельствах, если все капитаны получают сигнальную книгу уменьшенного формата. Все корабли должны репетовать сигналы адмирала. Никаких извинений капитанам, утверждающим, что они не видели или не разобрали сигналы, быть не может. Следует прекратить практику, когда капитаны изготавливают сигнальные книги для себя, поручая это младшим офицерам, которые при этом расхищали их и лишь немногие из них не делали этого».

Это революционное предложение, которое даже Хау не был готов признать, предоставило бы каждому капитану такие же сигнальные возможности, какие имели флаг-офицеры и капитаны репетующих фрегатов. Сигналы от частных судов адмиралу могли бы оставаться прежними, но каждый капитан имел бы право и обязанность репетовать



Системы связи

вать адмиральские сигналы. Многие капитаны в случае необходимости могли играть роль возможных старших офицеров. Юнг поднимает этот вопрос в своем письме Миддлтону от 31 июля: «Я желал бы каждому капитану — командиру линейного корабля иметь полный набор флагов, чтобы они могли репетовать по линии любые сигналы, как это делается у французов. Я считаю необходимым принять единый официальный код сигналов по всему Флоту Его Величества. Уверен, что это предоставит нашей стране немалые преимущества».

В своем следующем письме от 22 сентября Юнг предлагает важное преобразование в тактике морской войны: «Во всем его (Кемпенфелта) коде я не нахожу упоминания о временной линии баталии, по-моему, совершенно необходимого. Так отряд кораблей может быть выделен из состава всего флота, а отдельные корабли могут быть посланы в погоню». «По нашем приходе в Вест-Индию я хочу предложить Вам на пробу один сигнал. Точнее — это будут фиксированные сигналы по каждому румбу компаса, а также соответствующие им сигналы на ночное время. Я обнаружил, что капитаны сопротивляются этим предложениям. Поэтому я с большим сожалением от своего намерения отказался».

Предлагаемый сигнал «о временной линии баталии» был составлен в виде длинной боевой инструкции. Адмиралу прежде всего, как это требуется, нужно поднять сигналы о формировании линии баталии в строю кильватера или в строю фронта. Затем следует приказ: «Поднять подготовительный флаг». Каждый капитан в свою очередь сигналом сообщает о своем месте в будущем временном строю. Затем поднимается исполнительный сигнал о временной линии баталии, и все капитаны «выходят на свои ранее обозначенные позиции с кораблями командиров отрядов на позициях, предусмотренных для них в регулярной линии баталии». Цель всего этого — предоставить адмиралам возможность построить наиболее выгодную линию баталии при временном выходе из линии некоторых кораблей вместо того, чтобы закрывать промежутки в своей временной линии и тем самым ставить менее опытных капитанов на ключевые позиции, как, например, в любой оконечности линии.

Уолтер Юнг скончался 2 мая 1781 г., но его инструкция до последнего слова была применена Родни 19 февраля 1782 г., в тот день, когда он вернулся в Вест-Индию и принял командование флотом от Худа. Юнг, несомненно, был талантливым морским офицером, обладавшим большим тактом, ведь его должность как флаг-капитана Родни была очень трудной.

## Арбутнот и де Туш

Незначительная в тактическом плане стычка Марриотта Арбутнота (Arbuthnot) и де Туша (des Touches) с полной ясностью показала, какое преимущество могли бы получить французы в бою, благодаря своему превосходному контролю со стороны флагманов за эволюциями своих капитанов и немедленным их подчинением сигналам. Но французы не сумели использовать свое преимущество. Арбутнот, имея во семь линейных кораблей и один 50-пушечный, пытался навязать бой французскому адмиралу с тем же числом кораблей и приблизительно с

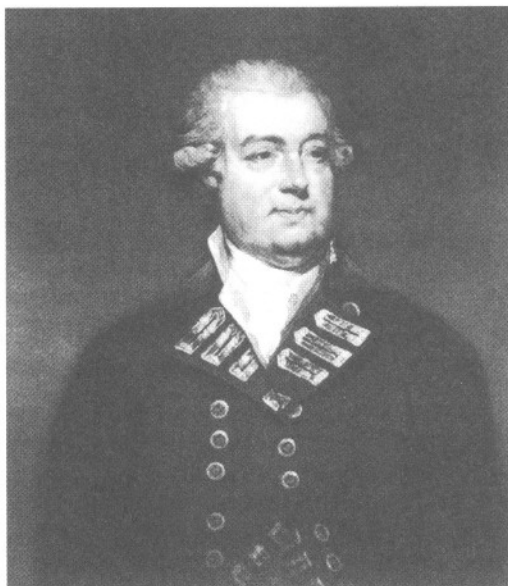
тем же числом орудий помешать тому перевести тысячу солдат из Род-Айленда в Виргинию. Войска были посажены на боевые корабли так, что дело не выглядело, как битва за конвой. Английские корабли имели медную обшивку подводной части корпуса; французы же — нет. Ранним туманным утром 16 марта 1781 г. Арбутнот в виду мыса Генри обнаружил французские корабли. Переменный ветер затруднял действия обоих адмиралов. Расходясь с наветренной стороны на контркурсах с французами, Арбутнот улучил момент и, сделав поворот оверштаг, стал их преследовать. Капитану своего головного корабля Филиппу Косби (Fillip Cosby) он сказал: «Я намерен атаковать с подветренной стороны, поскольку погода весьма неблагоприятна — туман и волна».

В это время корабль Косби шел на расстоянии двух пушечных выстрелов от арьергарда противника. Увидев, что его постепенно обходят, и осознав угрозу своему арьергарду, де Туш последовательно поворачивает через фордевинд, по большой дуге обходит английский флот с носа и ложится на контркурс с подветренной стороны. Тем самым он теряет всякую надежду выиграть ветер. Но де Туш понимает, что при сильном волнении моря он может ввести в действие артиллерию нижних палуб своих кораблей, а англичане сделать этого не могут.

Косби сразу же поворачивает свой корабль *Robust* на тот же галс, каким идут теперь французские корабли, и начинает бой, не ожидая никакого сигнала Арбутнота. Последний решает повернуть по дуге меньшего радиуса, чем это только что сделали французы, так, чтобы оказаться у них на ветре. «Но действия Косби принуждают меня под огнем неприятеля формировать линию; а в это время мой авангард приходит в беспорядок, я спускаюсь по ветру, чтобы восстановить линию, подставляя мой флагманский корабль и его мателоты жестокому обстрелу». Эта цитата из письма Арбутнота лорду Сэндвичу крайне путана и противоречива.

В действительности же корабли де Туша из подветренного положения, ведя огонь по противнику на ветру, наносят большие повреждения двум английским кораблям. Затем французы проходят вперед и громят три последних корабля. Далее де Туш поворачивает свою эскадру последовательно на контркурс с противником и снова громит те же злополучные три английских корабля. Затем французы выходят из боя и возвращаются в Нью-Йорк.

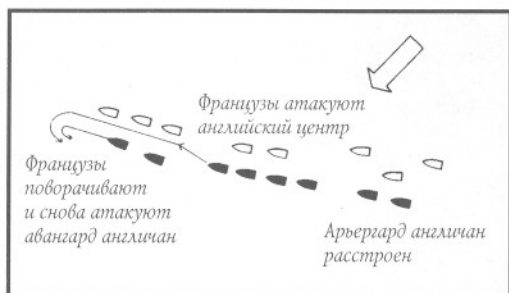
Арбутнот считал, что он выиграл сражение. В своем рапорте он сообщает: «В три часа пополудни французская линия разорвалась, и их корабли, вскоре сделав поворот через фордевинд, пытались восстановить киль-



Адмирал  
Марриотт Арбутнот  
(1711—1794) —  
художник Уильям  
Ходжес

Арбутнот и де Туш



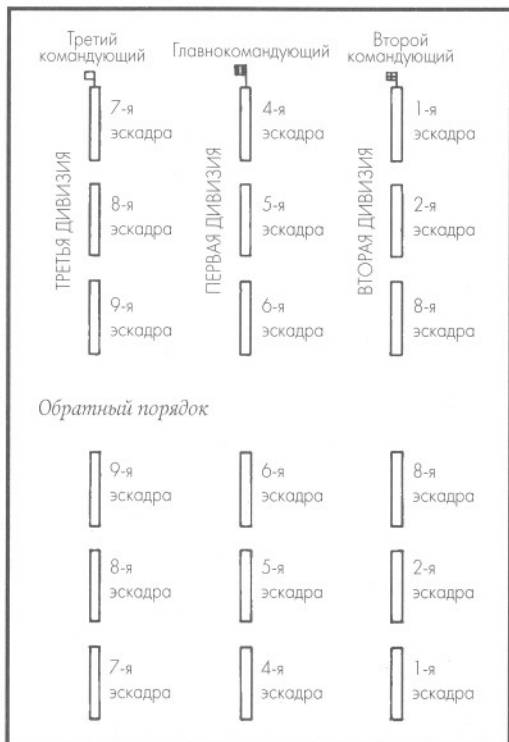


**Арбутнот и де Туш.  
Французы смыкаются**

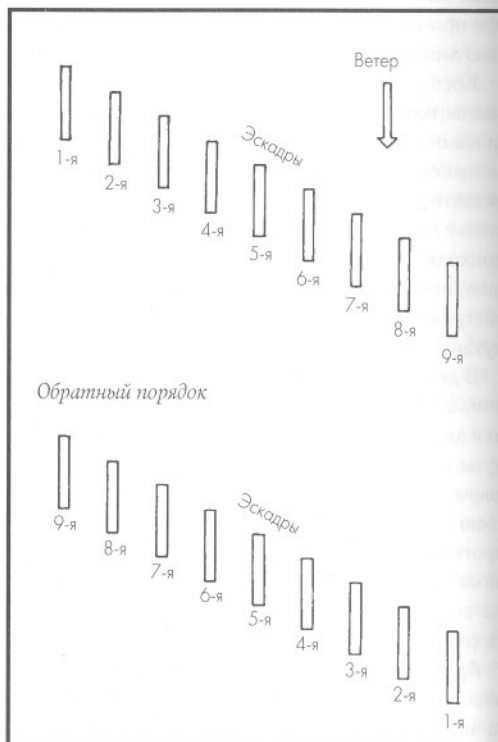
(La Fayette) в Виргинии. Но представляется, что все-таки де Туш выиграл сражение, выведя из строя пять английских кораблей. Тем самым он добился того, что желал.

## Инструкции и сигналы де Грасса

В сигнальной книге французского адмирала де Грасса (Fracois-Joseph de Grasse) 1781 г. ни один из сигнальных флагов не имел номеров. Не имели их и сигналы. В книге постранично дается описание флажной системы, в которой используются 18 флагов в двухфлажных наборах: в них в нижней позиции ставятся лишь 16. Предусмотрен и заменяющий флаг. Всего могут быть набраны 228 сигналов. Однако из этой



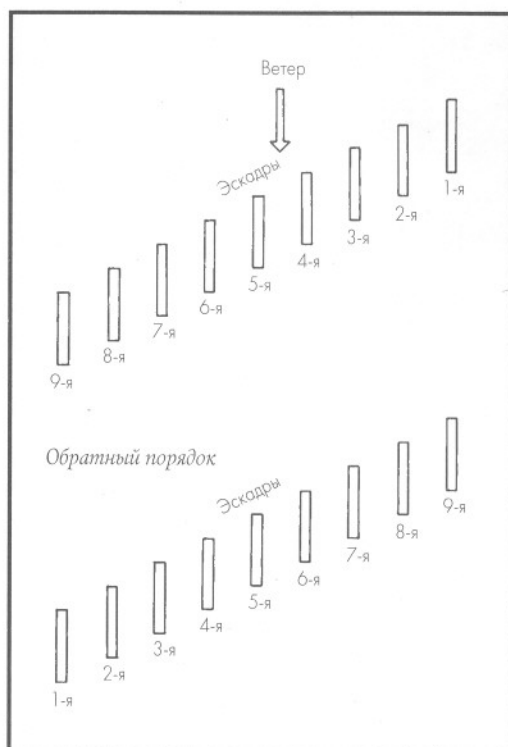
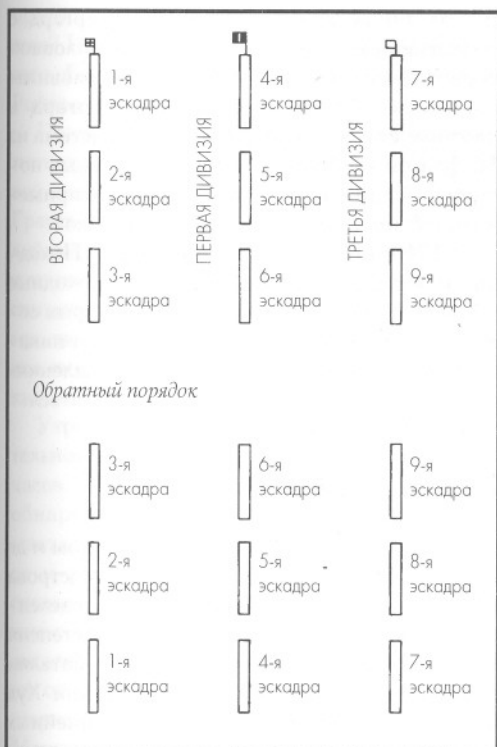
**Походный порядок**



**Строй на правом галсе**

ватерную линию, направившись на юго-восток в сторону океана, то есть прочь от американского берега. Я сожалею, что не смог помешать уходу противника и избежать общего сражения».

Однако во время сражения Арбутнот держал сигнал «образовать линию», но не поднял сигнала о ближнем бое. В то время его действия в Англии считали большой неудачей. Однако ему удалось помешать соединению французского отряда с силами Ла Файетта



Обычный строй с эскадрой второго командующего

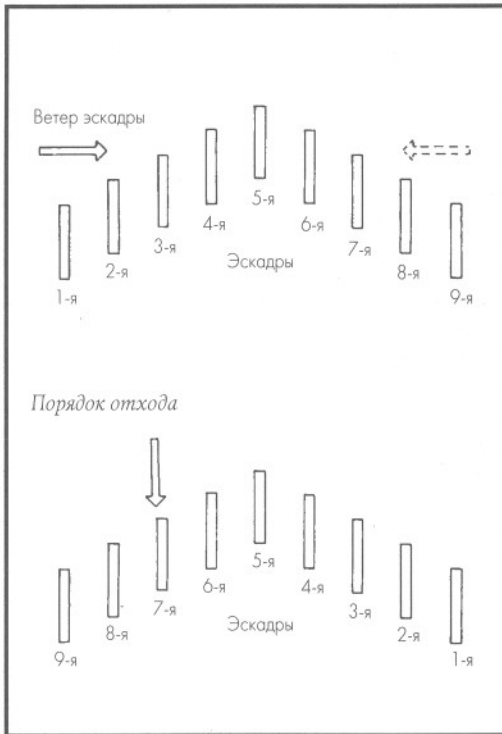
Строй на левом галсе

книги нельзя сделать заключение о каком-либо прогрессе в тактике морской войны по сравнению с идеями Госта и Морога. Не предусмотрено также введение в книгу новых сигналов.

Приложение «Сигналы для приказов» включало таблицу «буквенных» флагов. В сочетании с другой буквенной таблицей можно было подавать сигналы как боевым кораблям, так и торговым судам. Еще одна таблица содержала 28 однофлажных сигналов и выпелов, применяемых в случае обнаружения берега или кораблей неприятеля. Наконец, имелись таблица боевых однофлажных сигналов и таблица сигналов административных.

Превосходила ли сигнальная система де Грасса по скорости набора и разбора сигналов и их различимости таковую Родни? Система де Грасса была логичнее, а использование лучше различимых двухфлажных сигналов позволяло снизить число ошибок при их чтении. Однако Родни, используя большее количество флагов и больше позиций для их подъема, мог набрать и большее число сигналов. Кроме того, английская система использования выпелов вместе с флагами уже тем самым являлась как бы двухфлажной.

Сигналы, которые поднимал де Грасс в бою у острова Мартиника, были в сущности схожими с сигналами Родни, но он использовал лишь 16 флагов для своих общих дневных сигналов. Другая система из 16 флагов четырнадцати разных дизайнов применялась для боевых сигналов. В систему входили сложные сигналы, такие, как «передовым кораблям идти тем же галсом, что и неприятель»; «атаковать его арь-



Строй погони

берегу острова Мартиника. Рано утром 28 апреля один из фрегатов Худа сообщил о появлении сильного французского флота из двадцати линейных кораблей, в числе которых находились три 80-пушечных. Командовал ими граф де Грасс, державший свой флаг на 110-пушечном корабле *Ville de Paris*. Боевые корабли эскортировали конвой из 150 торговых судов. Они огибали юго-западную оконечность острова с наветренной от Худа стороны. Он же со своими кораблями оказался между французским флотом и гаванью Порт-Ройала. Его 18 линейных кораблей имели медное покрытие подводной части. Французский флот превосходил его численностью и количеством пушек. К тому же Худ находился под ветром у французов. На следующее утро 29 апреля было замечено, что французский флот огибает юго-западную оконечность острова. Флоты начали сближение. В то же время четыре французских корабля, запертые в Порт-Ройале, стали из него выходить. Задача де Грасса была не из легких. Хотя он и имел численное превосходство, но должен был привести свой конвой в гавань. При этом нужно было обойти мыс Даймонт и маленький островок вблизи него, Даймонт Рок. Это нужно было сделать на виду исключительно агрессивного флота Худа. Поэтому французский адмирал пошел с 11 час. утра четырехчасовое вялое сражение на большом расстоянии. Временами оба флота шли тем же галсом, временами — на контркурсах.

Худ попытался принудить Грасса к ближнему бою, но он от этого уклонялся. «Я не смог подойти ближе», — вспоминал позднее Худ. Это не совсем ясно. То ли Худ подразумевал, что де Грасс выиграл ветер, или то, что Худ все-таки остерегался вступать в ближний бой с

арьергард по ветру»; «атаковать арьергард с подветренной стороны»; «обойти головной корабль противника с наветра»; «головным кораблям обойти вражеский арьергард в плотном строю». Известна другая система из 16 флагов «Общих эволюций и частных построений для военных кораблей». Ее применяли в основном для походных порядков.

В 1781 г. де Грасс опубликовал «Походные и боевые порядки», где даются походные строи из трех эскадр, каждая из которых состоит из трех отрядов. Однако здесь нет никаких указаний на то, при каких направлениях ветра эти построения должны применяться.

## Худ и де Грасс

Безрезультатное сражение между Худом и де Грассом 29 и 30 апреля 1781 г. у острова Мартиника все же представляет определенный интерес. Оно показало, в какой степени заблаговременное построение линии баталии влияет на ход боя. По приказу Родни Худ блокировал четыре французских линейных корабля в гавани Порт-Ройала на западном

превосходящим по численности противником? И тогда он возвращается к острову Святого Евстафия. Четыре корабля из Порт-Ройала присоединились к флоту де Грасса.

Почти полный штиль помешал обоим противникам в течение ночи сформировать боевой порядок. Утром 30 апреля корабли де Грасса оказались с наветра от Худа. Два английских корабля не могли держать свое место в линии из-за течи в корпусе. У англичан насчитывалось на борту 1500 больных. Поэтому, ввиду нехватки в экипажах, Худ решил, что ему лучше «не стоит вызывать противника на бой».

Утром 1 мая произошло другое незначительное столкновение, длившееся около двух часов. Теперь еще три английских корабля обнаружили значительное повреждение в мачтах, и Худ решил, что «ему лучше убраться и расположиться следующей ночью несколько севернее». Двум из трех кораблей, имеющих течь, Худ, наконец, позволил удалиться: «Поскольку имели множество пробоин от ядер ниже ватерлинии». Командир и старший офицер одного из них были убиты. Можно подумать, что французские моряки были плохими артиллеристами и «никогда еще так много пороха и ядер не было выброшено на ветер». По мнению Худа, 6 из 9 кораблей отряда контр-адмирала Дрейка не в состоянии удерживать свои места в линии в результате повреждений, полученных в перестрелках на дальних расстояниях за истекшие три дня.

По мнению французов — это Худ все время старался выйти из боя. Французы настаивают, что они преследовали английский флот в течение трех дней, хотя и признают, что их атаки не принесли им успеха.

Без сомнения, это был выдающийся успех французского флота в операциях по проводке конвоев. Англичан же обвиняли в том, что они не обнаружили выход де Грасса из Бреста и не оповестили об этом Родни. Поэтому для Худа это было неожиданным.

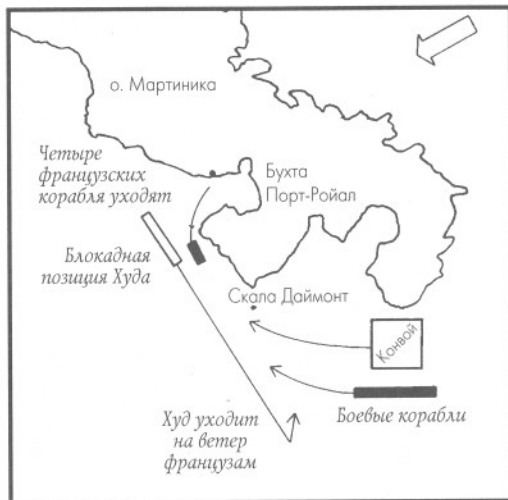
## Сражение в Чесапикской бухте

В июле 1781 г. Арбутнот передал командование английской эскадрой в Северной Америке до прибытия контр-адмирала Роберта Дигби контр-адмиралу Томасу Грэйвзу. Последний получил экземпляр «Дополнений к сигналам и инструкциям» вместе с руко-



Адмирал Сэмюэль Худ (1724—1816) — художник Джеймс Норткот

Худ и де Грасс



писными дополнениями адмирала Арбутнота, датированными маем 1781 г. Он также передал дополнительную инструкцию Арбутнота от 19 августа 1780 г. и другие небольшие инструкции и сигналы, датированные еще 21 августа 1780 г. На следующий день — 7 июля 1781 г. Грэйвз восстановил инструкции Арбутнота по обороне от брандеров, первоначально датированные 5 февраля 1781 г.

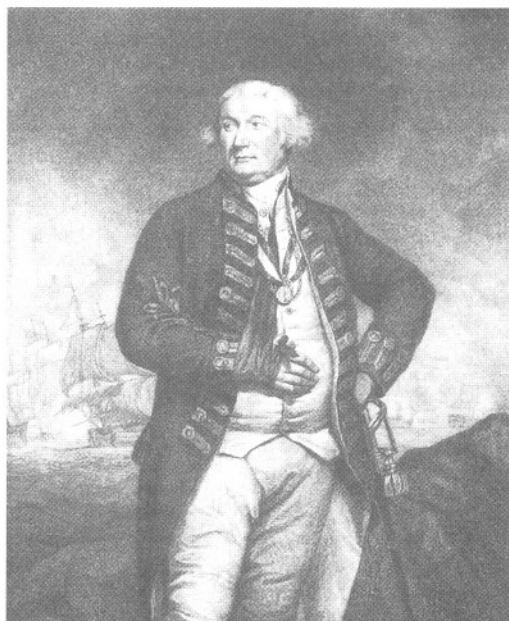
Грэйвз вполне смирился с обскурантизмом Арбутнота и не предпринимал попыток воспринять новые идеи, зарождавшиеся на Флоте Канала. Впрочем, он все же пытался заставить Арбутнота прислушаться к новым веяниям, исходящим от флота метрополии. Себя он, впрочем, рассматривал как временного командующего.

Де Грасс вошел в Чесапикскую бухту 30 августа во главе с сильным флотом из Вест-Индии. Флот сопровождал конвой с 3000 французских солдат из Сан-Доминго с артиллерией и припасами, а также с большой суммой денег, взятых в долг у испанцев в Гаване. В это время армия Корнуоллиса сосредоточивалась у Йорктауна против объединенных сил Рошамбо и Вашингтона. Прибытие де Грасса помогало действиям на суше, а его флот был готов предотвратить любую попытку прибытия помощи английской армии по морю. Кроме того, небольшая французская эскадра под командованием Барраса в Род-Айленде всегда могла присоединиться в Чесапикской бухте к де Грассу.

Тем временем флот Грэйвза в составе 19 линейных кораблей шел из Нью-Йорка на юг. Лишь 5 кораблей были из его эскадры, а остальные 14 являлись частью флота Родни, вышедшей на север из Вест-Индии под командованием Худа и Дрейка. Эти два адмирала были проникнуты особым духом товарищества. 30 августа они достигли Сэнди Хука, т. е. в тот же самый день, когда де Грасс вошел в Чесапикскую бухту. Весь английский флот Грэйвза на следующий день поднял паруса, не оставив времени командирам на обсуждение тактики будущего сражения, боевых инструкций и сигналов. Капитаны Худа и Дрейка были предварительно ознакомлены с дополнительными сигналами, применяемыми ранее в этом году Арбутнотом и подтвержденными Грэйвзом. По-видимому, они не получили разъяснений смысла этих сигналов, так как Грэйвз не издал печатных сопроводительных инструкций.

В 9 час. 30 мин. утра 5 сентября дозорный английский фрегат обнаружил французский флот, стоявший на якоре между мысом Генри на южной стороне Чесапикской бухты и мелью Миддл-Граунд на северной. Дул ветер NNE — весьма благоприятный для Грэйвза. Сильный прибой шел в бухту, и в 10 час. 30 мин. он поднял сигнал готовиться к бою. В 11 час. он смог увидеть французов и, наконец, осознал, что ему противостоит более сильный противник, чем тот, которого он ожидал увидеть под командованием Барраса. Грэйвз поднимает сигнал построиться в киль-

Адмирал Томас Грэйвз  
(1747—1814) —  
художник Джеймс  
Норткот

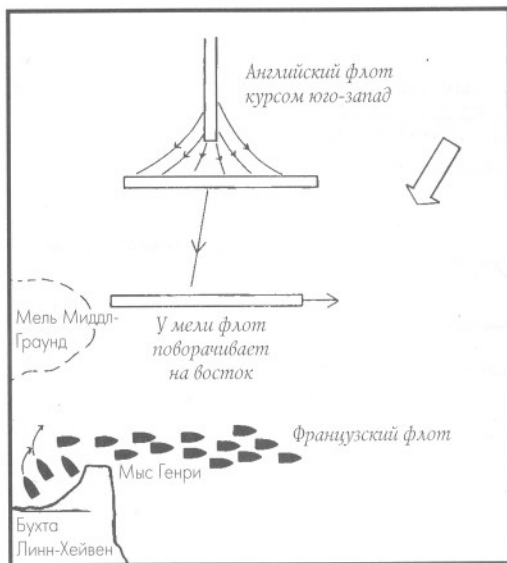


ватерную линию в направлении на юг с интервалами два кабельтова. Де Грасс оказался не в лучшем положении. Его два дозорных фрегата, находившиеся на расстоянии видимости сигнала, своим предупреждением дали ему всего лишь один час на подготовку. И при этом де Грасс посчитал, что к нему подходит флот Барраса. Сам же де Грасс со своим флотом стоял в бухте Линн Хейвен к западу от мыса Генри линией на север в направлении мели Миддл-Граунд. Ветер и прибой были против него. И, кроме того, 2000 человек из его экипажа находились в шлюпках, перевозивших солдат на берег и доставлявших свежую воду на корабли. Действия французов были энергичными, и в 11 час. 30 мин. де Грасс приказывает поднять якоря и выйти в море. Затем следует сигнал о построении кильватерной линии на левом галсе. И в то время как его флот выходил в восточном направлении в море, концевые корабли задержались и несколько раз меняли галс, чтобы обойти мыс Генри. Авангард тоже не успел как следует построиться.

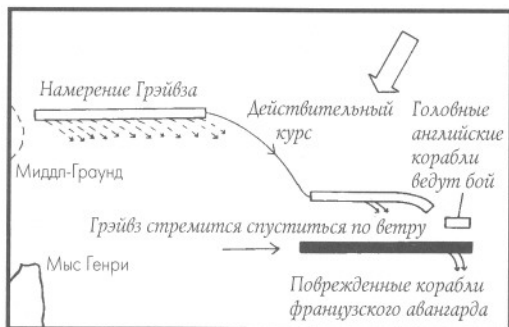
Два флота находились на расстоянии 12 миль друг от друга, когда в 12 час. 45 мин. Грэйвз приказывает построиться в кильватерную линию с интервалами в 1 кабельтов и лечь курсом на юго-запад. Это поставило его флот на почти параллельный и слегка сходящийся с французским курс, ведущий во вход в Чесапикскую бухту. «Моей целью было сойтись на параллельных курсах и атаковать всем вместе. Но мой авангард слишком приблизился к мели, называемой Миддл-Граунд, и оказался в опасности. Поэтому я приказал повернуть всем вместе и пойти тем же галсом, что и неприятель. Затем я решил, что авангард противника продвинулся настолько, что настал момент для успешной атаки, и я отдал соответствующий приказ. Центр и арьергард противника в это время были слишком далеко, чтобы оказать помощь своему авангарду».

Это звучит весьма странно. Почему он ждал того момента, когда французский авангард «продвинулся настолько далеко»? Так медленно и неуклюже двигались французы, что Худ (командовавший тогда английским авангардом) на следующий день писал, что их авангард мог быть атакован сразу же, когда выйдет из бухты Линн Хейвен. Если бы такая атака была проведена, то несколько вражеских кораблей неизбежно были бы уничтожены за 30 минут. И полных полтора часа они оставались бы без помощи арьергарда. Грэйвз захотел провести эту атаку не в парадной форме, а сконцентрировав всю свою мощь на линии французских кораблей. Следуя идеям Хау 1777 г., он не собирался позволить превосходящему по численности противнику обойти его строй. Не готовился он также рисковать общей атакой особенно еще и потому, что многие из его капитанов не имели достаточного опыта. Однако, как видно, Худ все же пошел на риск, так как 14 из его 19 капитанов прошли с ним службу в Вест-Индии.

В 2 час. 30 мин. Грэйвз просигналил «головному кораблю принять больше вправо», чтобы подойти ближе к противнику. Это был 10-й из



Сражение у Чесапика.  
Сближение



### Сражение у Чесапика

бы пополам красный и белый на топе грот-мачты, и капитанов не пришлось бы винить за то, что они на самом деле сделали». Этот приказ весьма напоминает случай с Бингом в сражении у Менорки.

Поняв, что его сигнал истолкован неправильно и план атаки провалился, Грэйвз повторяет свой сигнал дважды. Отдельным кораблям он приказывает держаться на своих местах в строю, а арьергарду прибавить парусов.

В 3 час. 34 мин. он поднимает сигнал 5 из дополнительных боевых инструкций Арбутнота 1779 г.: «Сменить курс на правый борт», а в 3 час. 45 мин. добавил: «Дистанция в линии один кабельтов». Ближился вечер; корабли противника шли медленно, и адмирал поднимает сигнал спуститься на неприятеля и начать бой со своими оппонентами. Затем следует сигнал о ближнем бое, но в 4 час. 11 мин. спускает сигнал о бое в линии, «дабы не спутать его с сигналом о ближнем бое». Тем не менее двенадцатый в линии корабль *Montagu* приводит к ветру и открывает огонь с очень большого расстояния, заставляя идущие за ним корабли центра также привести к ветру, чтобы избежать обгона и не пройти между ним и противником.

В 4 час. 22 мин. Грэйвз поднимает сигнал о построении кильватерной линии и спускает сигнал о ближнем бое. Однако спустя пять минут поднимает сигнал о построении кильватерной линии и вновь сигнал о ближнем бое. Грэйвз пытается идти прямо на противника, но это ему не удается.

Тем временем авангард английской линии едва завязал бой с головными кораблями французского авангарда. Французским кораблям удалось выбить из линии головной английский корабль, но и сами они при этом сильно пострадали. Де Грасс приказывает им уйти под ветер. Однако при этом они подвергаются обстрелу со стороны кормы. Четвертый французский корабль получил серьезные повреждения, а его капитан был убит. Другой корабль оказался в опасности быть захваченным. Всего 11 из 24 французских кораблей вели бой, остальные же оказались далеко под ветром. У англичан бой вели 10 из 19 кораблей, и все они получили серьезные повреждения в такелаже и рангоуте. Среди них был и *Terrible*, получивший течь от сотрясений при стрельбе своих собственных пушек; шестью днями позже он сгорел. В этом бою арьергард англичан практически не действовал. Худ все еще держал сигнал о построении линии баталии и не спускал его. Тут много неясного в объяснениях, но во всяком случае сигнал о ближнем бое все еще развеивался в 5 час. 20 мин., а сигнал о формировании линии — нет, так что в 5 час. 30 мин. английский арьергард пытался пойти на

сближение, но было поздно. В 6 час. 23 мин. Грэйвз, наконец, спускает сигнал о ближнем бое и поднимает сигнал о построении кильватерной линии с интервалом один кабельтов. Можно было видеть уходящий под ветер французский флот. В 6 час. 30 мин. почти на заходе солнца стрельба прекратилась.

Следующие 9 дней флоты маневрировали без каких-либо столкновений, а когда Грэйвз 17 сентября направился к Нью-Йорку, капитуляция Корнуоллиса стала неизбежной.

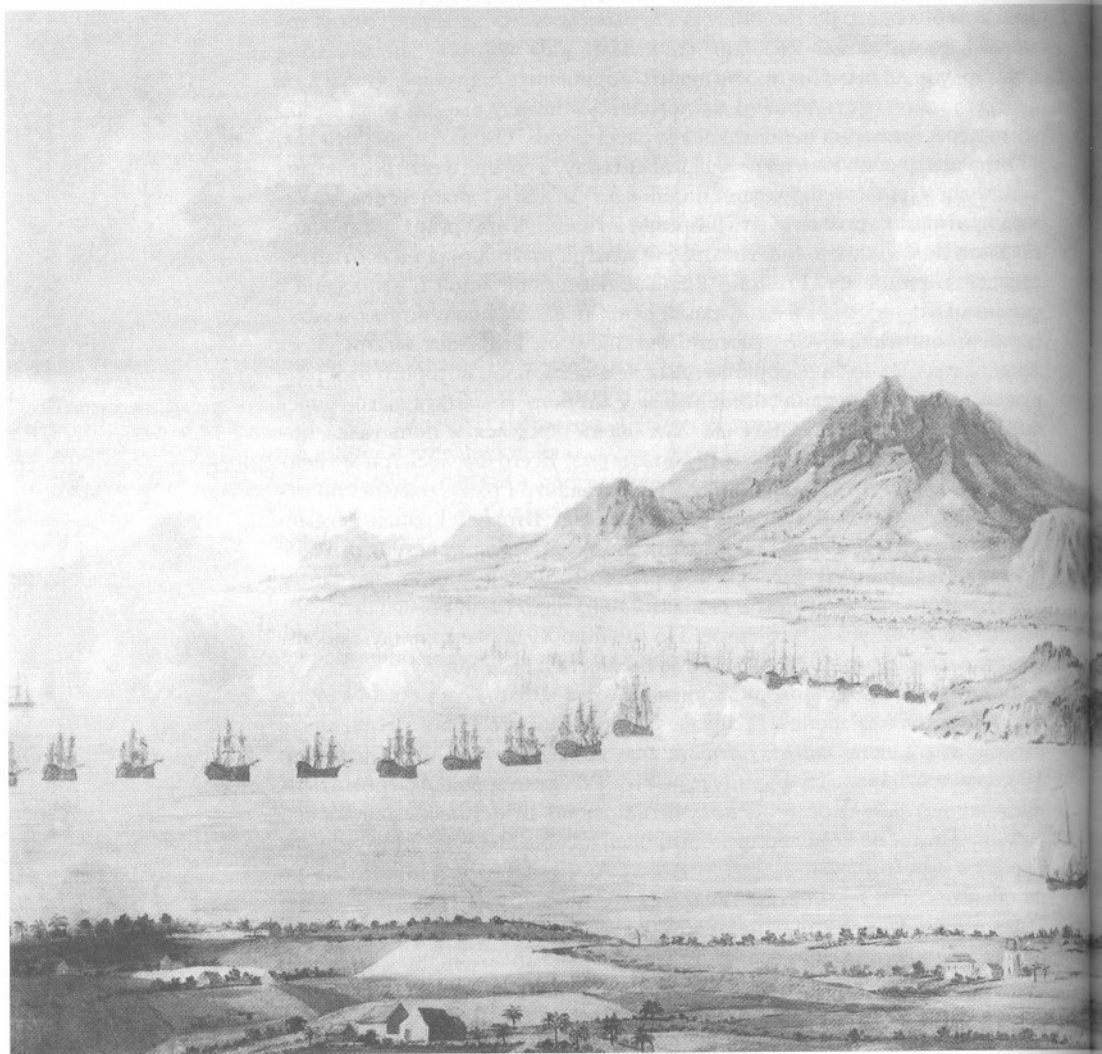
## Отклики по поводу сражения

Грэйвз и де Грасс были весьма недовольны своим тактическим фиаско. Худ же считал себя почти обесчещенным. Он не комментировал, насколько поднимаемые сигналы способствовали проведению желаемой формы, а также не соглашался, что центр и авангард открыли огонь со слишком большого расстояния. И это было достаточно верно. Когда головные французские корабли «показали нам корму», английскому авангарду надо было бы просигналить «прибавить парусов», чтобы дать центру возможность прийти на помощь авангарду вместо того, чтобы вести перестрелку на неподходящем расстоянии. Он разъяснил это так: «Когда центр движется на помощь авангарду, а сигнал о построении линии спущен или командующий поднимает сигнал о ближнем бое, авангард противника должен быть разрезан на части, а арьергард английского флота должен удерживать корабли центра противника на соответствующей дистанции». Реакция Грэйвза была спокойной и выражена в форме меморандума на следующий день, предназначенного всем офицерам и капитанам. Совершенно очевидно он выражал легкий упрек Худу, и так был им и воспринят. Для человека, план которого был разрушен ввиду отсутствия инициативы у второго командующего, упрек был мягким, слишком мягким. Худ очень обиделся и попытался по-другому изложить плачевные результаты боя. Всего имелось три момента, достойных критики. Первое. Худ полагал, что Грэйвз намеренно тянул время и не атаковал де Грасса раньше. Второе. Грэйвз не смог пройти вперед и тем самым позволить своему арьергарду вступить в бой. Третье. Меморандум Грэйвза содержал неопределенное примечание, что кораблям, вступающим в ближний бой, надо было обеспечить свободное поле обстрела. Четвертое. По мнению Худа, меморандум поощрял отдельных капитанов, что могло привести к беспорядку.

Родни, в то время находившийся в Бате в плохом состоянии здоровья, не менял намерений Грэйвза. Он полагал, что Грэйвзу следовало бы сократить свою линию баталии так, чтобы противопоставить свои 19 кораблей 14 или 15 французским и «в ближнем бою разгромить их прежде, чем они смогли бы получить помощь от остальных своих кораблей. Тогда, по всей вероятности, одержал бы полную победу». Сам Грэйвз в своем письме Первому Лорду Адмиралтейства никого лично не обвинял. Он полностью согласился с неудачным сигналом тогда, когда приближался к противнику. При этом он все-таки косвенно сослался и на Худа: «К несчастью, некоторые полагали, что сигнал о формировании линии все еще держался до половины шестого, когда арьергард начал спускаться по ветру; прекрасная возможность была упущена». Сэр Чарльз Миддлтон в своем письме Худу несколько ме-

сяцев спустя утверждал, что личный отчет Грэйвза Сэндвичу «выглядел весьма скромным». «Невзятие Чесапика считалось предпочтительнее, чем бой с превосходящим по силе противником. Это выглядело странным, поскольку целью экспедиции было оказание помощи лорду Корнуоллису. И до тех пор, пока я не получил Вашего отчета, я не мог понять Вашего положения, вследствие которого была потеряна благоприятная возможность. Обстоятельства этих событий были сообщены офицером, вернувшимся из Америки, но они остались вне внимания широкой публики».

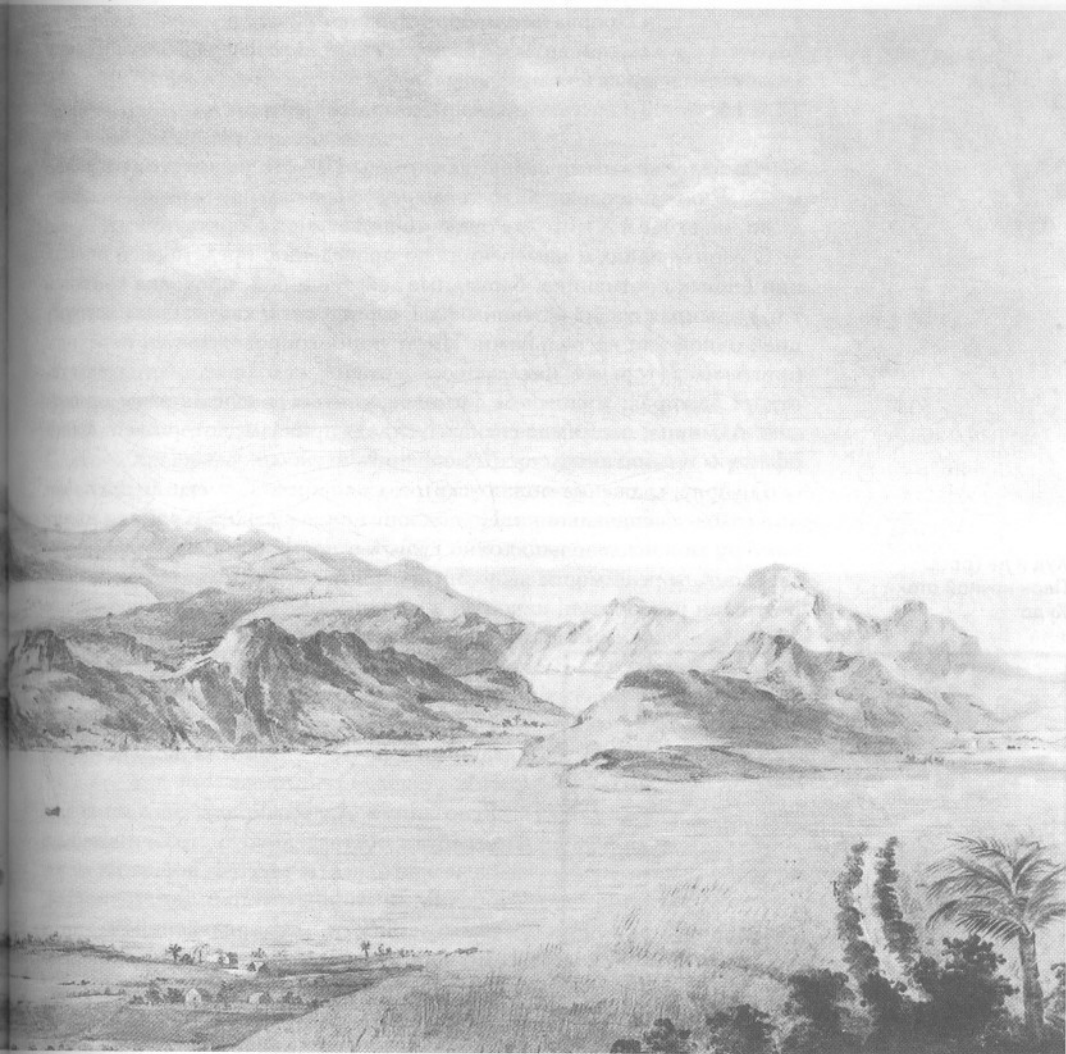
Что было бы, если бы Грэйвз сразу же вошел в Чесапикскую бухту, отрезал бы флот де Грасса от франко-американских сухопутных войск и взял бы в плен французских солдат, все еще остававшихся в Джеймстауне? Или прошел бы прямо в реку Йорк и восстановил коммуникации с Корнуоллисом? Этот вопрос широко обсуждался позже, но известно, поднял ли его Худ в то время или уже после капитуляции



Корнуоллиса. Какова было его критическая позиция во время боя? Многие ли возвратившиеся из Америки офицеры, оказавшись они на месте Грэйвза, были готовы уступить де Грассу без боя, не зная так же, как и Грэйвз, о положении Корнуоллиса?

Новый свет на эти вопросы мог бы пролить набор дополнительных сигналов, назначенных Грэйвзом 15 октября 1784 г., за четыре дня до его повторного появления в Чесапикской бухте со всеми кораблями и войсками, которые ему удалось собрать. Теперь он знал о безнадежном положении Корнуоллиса. Для того чтобы принять командование, при- был контр-адмирал Дигби (Digby), однако по совету старших флотских и войсковых офицеров согласился служить под начальством Грэйвза до конца кампании. Упомянутые сигналы Грэйвза имеют большой стратегический и тактический интерес. Из них следовало, что теперь он был готов рисковать, что за шесть недель до этого считал необоснованным, хотя обстоятельства тогда были для него благоприятнее.

**Бой в бухте Фригейт  
острова Сент-Киттс  
26 января 1782 г.**



Вот эти сигналы:

- |         |   |
|---------|---|
| 1, 2, 3 | авангарду, центру и арьергарду соответственно: «Атаковать авангард, центр и арьергард». |
| 4, 5, 6 | авангарду, центру и арьергарду: «Прорвать линию противника».                            |
| 7, 8, 9 | авангарду, центру, арьергарду: «Отступить».   |

В то время как номера 1—3 и 7—9 относятся к более или менее тактически точным распоряжениям, чем, казалось, было возможно 5 сентября в бою с де Грассом, то номера 4, 5 и 6 вводят новую доктрину Флота Канала, но в более расширенной форме, не ограниченной приказом тогда, «когда свалитесь под ветер от противника на контркурсе».

- |         |   |
|---------|---|
| 10      | «Идти в Хэмптон Роуд».  |
| 11      | «Прорваться к Йорктауну».   |
| 12      | «Становиться на якорь, как только флот выйдет на ветер вражескому флоту». |
| 13 и 14 | То же самое для арьергарда и центра.                                      |

Наиболее важными являются сигналы 10—14, но вместе с сигналами 1—9 они выявляют явное намерение сражаться, если это необходимо, на входе в Хэмптон Роуд и «прорваться к Йорктауну».

О своих планах и намерениях по проведению предстоящей операции (поиск противника, блокадные действия, бой, проводка конвоя и т.п.) адмирал сообщает своим флаг-офицерам и капитанам инструкцией одной или несколькими. Инструкция сопровождается перечнем приказов, которые в надлежащий момент, исходя из обстоятельств, отдает адмирал, и списком сигналов, соответствующих этим приказам. Адмирал, поднимая сигналы, отдает приказы, которые его флаг-офицеры и капитаны должны исполнять неукоснительно.

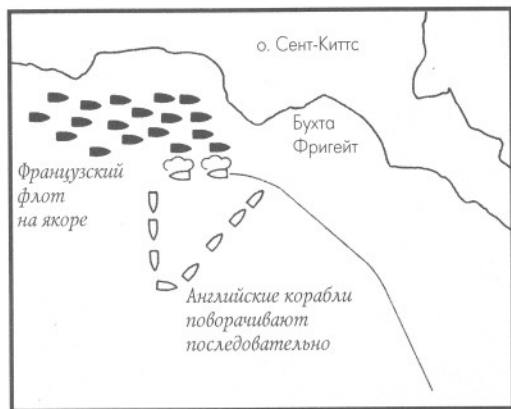
Говорят, сражение можно выиграть или проиграть еще до его начала в голове военачальника. По подбору приказов о бое и т.п., по их характеру можно довольно точно судить о настроении адмирала, о его твердости и решимости выполнить свой план и о том, достаточно ли этот план разработан, каков он в исполнении, четко или расплывчато изложен. То есть какие цели ставит адмирал, хватает ли у него силы духа их осуществить.

Теперь просмотрим инструкции Грэйвза в разных случаях во время его командования английским флотом в Войне за независимость США.

Ясно ли самому адмиралу, чего он хочет, что требуют обстоятельства, стратегические и тактические аспекты ведения войны на море. Свободны ли его инструкции от неточностей, двусмысленности, неопределенности и от возможностей ускользнуть от их исполнения.

Можно наблюдать некоторую неопределенность в системе сигналов, но в общем они направлены на проведение сражения.

Худ и де Грасс.  
План ночной атаки  
Худа



На следующий день — 16 октября Грэйвз предложил еще четыре сигнала, имея в виду избежать новой неудачи в Чесапикском заливе:

1. «Авангарду сблизиться с авангардом противника и вести по возможности самый ближний бой».
2. То же самое по отношению к своему арьергарду и арьергарду противника.
3. «Построить линию баталии параллельно линии противника на самом близком расстоянии».
4. «Такому-то кораблю вести флот в линии или иным строем».

И, наконец, 18 октября, за день до отплытия, Грэйвз переиздал свой «пост-Чесапикский меморандум» от 6 сентября вместе со списком сигналов по управлению флотом в линии баталии. Таким образом, хотя бы на бумаге он сделал все возможное для обеспечения помощи Корнуоллису для того, чтобы избежать неправильного понимания своей тактики и для подготовки маневра прорыва линии баталии противника.

К сожалению, все это было уже поздно. После второго возвращения в Нью-Йорк Грэйвз в третий раз издает свой меморандум, что и вызвало упомянутую выше реакцию Худа.



Худ и де Грасс

## Худ и де Грасс у острова Сент-Киттс

После капитуляции при Йорктауне (остров Святого Христофора) французские войска под прикрытием основных сил флота де Грасса блокировали английский гарнизон на острове Сент-Киттс (остров Святого Христофора). Худ, погрузив на борт своих боевых кораблей небольшой отряд солдат, двинулся на юг на помощь острову. У адмирала было намерение заставить врасплох французские корабли, стоящие на якоре на рассвете 24 января 1782 г. В соответствии с инструкцией Хау о последовательной атаке арьергарда линии противника Худ четко ограничил число атакуемых кораблей тремя.

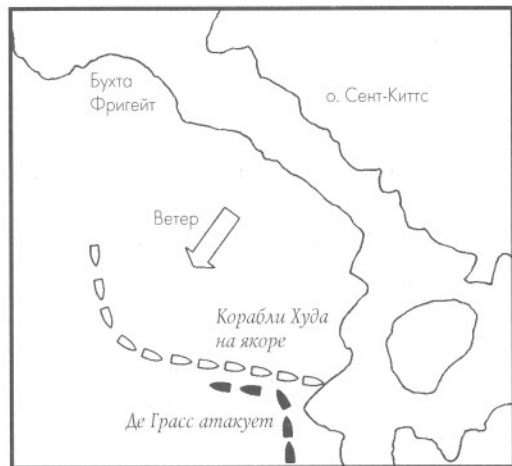
Однако случайное столкновение задержало выход кораблей Худа, и неожиданности для французов не получилось. На рассвете 25 января эскадра Худа находилась все еще в 15 милях к югу, а французская — в 7 к юго-западу от острова Невис. Худ поднял сигнал о построении кильватерной линии на интервалах 1 кабельтов. Но прошло полтора часа прежде, чем флот построился в соответствии с приказом, поднял паруса и вытянулся в направлении на север. Худ намеревался обогнуть западный берег острова Невис, пройти узким проливом между островами Невис и Сент-Киттс, затем, пройдя между берегом и кораблями де Грасса, захватить его якорную стоянку в бухте Фригейт. Однако все это де Грасс мог предвидеть. В его распоряжении было 28 линейных кораблей, в то время как Худ располагал всего двадцатью двумя. На рассвете оба флота оказались на расстоянии семи миль друг от друга. Французы уже построили свою линию баталии и не хотели упустить случая вступить в бой против более слабого флота неприятеля, но де

Грасс упустил время, намереваясь поставить свой флот в большом отдалении к западу от острова Сент-Киттс, в результате чего он оказался слишком далеко под ветром. Тем не менее он направился на юг для того, чтобы атаковать противника, и его медленное, ввиду легкого бриза, приближение позволило Худу сформировать линию баталии.

Как только корабли де Грасса приблизились, Худ сменил курс налево в западном направлении, чтобы сблизиться с ними. Худ в письме Миддлтону от 7 февраля 1782 г. писал: «Если бы исход сражения решил бы судьбу острова, я бы без колебаний атаковал врага. Зная, что можно ожидать от эскадры, которой командуют весьма способные на службу Королю и Отечеству люди. Я им полностью доверял и был совершенно уверен, что они меня не разочаруют». Тем не менее в последний момент Худ изменил свое мнение. Поскольку де Грасс находился под ветром, но достаточно близко, чтобы вступить в бой, он решил проскользнуть между ним и берегом и занять якорную стоянку. Собрал плотный слой своих кораблей, он отдал подробные приказы главному кораблю и «ринулся» на противника.

Все это время де Грасс медленно шел на юго-восток, готовясь к атаке. Его авангард должен был предпринять попытки перехватить Худа и заставить его отвернуть. Де Грасс, полагая, что его авангард зашел вблизи острова Невис, приказывает ему лежать в дрейфе, а несколько позже приказывает продолжить движение тем же курсом, но было уже поздно. Примерно в 10 час. 45 мин. северо-восточный пассат сменил направление на четыре румба к югу. Это заставило де Грасса начать отворот как от эскадры Худа, так и от острова Сент-Киттс. Худ получил больше пространства для маневров. Ветер теперь стал дуть ему в правый борт. Де Грасс ложится на другой галс и идет на север тем же курсом, что и Худ. В два часа пополудни, пройдя три мили до английских кораблей авангарда, ставших на якорь для высадки войск, французские корабли начали их обстреливать. Постепенно авангард де Грасса вступил в бой с английским центром, а его центр завязал бой с английским арьергардом. Англичане не пытались прибавить парусов, поскольку не хотели мешать своим кораблям точно становиться на якорь. Он стремился поскорее поставить на якорь свой головной корабль, как можно ближе к косе, носившей название Зеленый

Худ и де Грасс



мыс (Green Point). Последующие корабли по мере их подхода должны были становиться на якорь по линии направлением на запад в море на мелководье, лежащее у западного берега острова Невис. По расчетам Худа на этом мелководье могли стать на якорь 14 кораблей. Когда же глубина оказывалась больше, остальные корабли последовательно становились на якорь в линию на северо-запад, т. е. к берегу, по мере того как они вновь находили достаточные небольшие глубины для отдачи якорей. Таким образом, английские корабли образовали кривую линию.

Теперь Худ почти мог прервать всякую связь между французским флотом и войсками, осаждавшими английский гарнизон на холме Бримстон. Стоя на шпринге, английс-

кие корабли имели большой угол обстрела всем бортом. В любом случае их было трудно атаковать, тем более что направление ветра приблизительно соответствовало биссектрисе угла, образованного двумя крыльями стоявших на якорях кораблей. Также невозможно было обойти этот строй.

Каждый корабль, за исключением головного, прежде чем стать на якорь, обходил своего переднего мателота; таким образом линия приобрела обратный порядок. И это имело свои преимущества. Построившийся последним арьергард прикрыл авангард и центр. Только концевые корабли Худа попали под жестокий огонь французов. Де Грасс не предпринял попытки снова атаковать концевые корабли, когда они стали на якорь далеко впереди, и в 5 час. 30 мин. первый бой завершился. Потеряв лишь один фрегат, Худ добился полного успеха.

Вечером и ночью Худ сделал перестановку в своей линии, переведя четыре корабля на новое место, чтобы не позволить французам обойти восточный ее фланг. На рассвете английский флот представлял собой прочную линию так, что соседние корабли почти соприкасались кормой и бушпритом. Впрочем, четыре корабля вступили под паруса в попытке исправить свои позиции.

В 8 час. 30 мин. де Грасс атаковал фланг англичан у Зеленого мыса. Французские корабли двигались в западном направлении (т. е. в сторону моря) вдоль английской линии. Корабль де Грасса и его задний мателот, чтобы замедлить скорость, взяли свои паруса на гитовы. Затем они вышли из соприкосновения с противником. Половина флота де Грасса и вовсе не приняла участия в бою.

27 января де Грасс предпринял еще одно нерешительное нападение, затем крейсировал около острова, наблюдая за англичанами.

28 января Худ высадил своих солдат с намерением хоть как-нибудь помочь гарнизону на холме Бримстон. Но их было слишком мало, и их снова вернули на корабли. 30 января де Грасс предпринял неудачную попытку атаковать. И еще две недели его флот находился в пределах видимости английских кораблей.

Тем не менее стратегическая победа досталась французам. Помочь осажденному английскому гарнизону, несмотря на все усилия, Худу не удалось, и 13 февраля он сдался. Адмирал приказывает в 23 часа этого вечера одновременно сниматься с якоря.

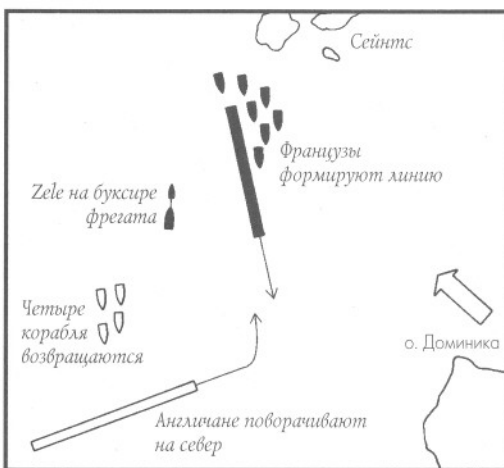
Все корабли оставили на местах своих стоянок буи с горящими лампами. В 21 час с каждого корабля на борт флагманского *Barfleur* явились лейтенанты для сверки часов, и ровно в 23 часа корабли подняли паруса и скрылись в ночи.



### Действия 9 апреля

1. Англичане формируют линию
2. Французы ворочают на север

### Бой 12 апреля



Де Грасс оказался обманутым и узнал о событиях лишь тридцать часов спустя. Опасная операция Худа снятия с якорей и ухода в полной темноте без огней в море прошла великолепно.

## Морской бой у острова Святых

Попытка де Грасса провести большой конвой торговых и транспортных судов, имевших на борту 9000 французских солдат, не удалась. Де Грасс должен был встретиться с испанской эскадрой, также перевозившей солдат для совместного франко-испанского нападения на Ямайку. Как только французские корабли покинули остров Мартиника, их обнаружила и стала преследовать английская эскадра адмирала Родни, вышедшая с острова Сент-Люсия (Saint-Lucia).

На рассвете 9 апреля 1782 г. часть боевых кораблей и большинство торговых судов французов все еще штилили в бухте Принца Руперта на острове Доминика.

Де Грасс с основными силами флота и с транспортом шел, пользуясь легким бризом, в открытом море между северной оконечностью острова Доминика и небольшой группой островов, известных под названием «Святые» (Saints), и находился на две трети расстояния между островами Доминика и Гваделупа.

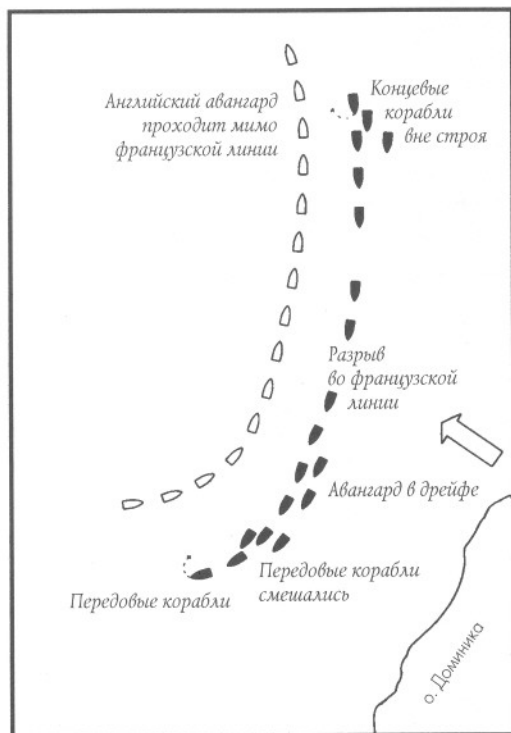
Британский флот штилил на юге, а французский шел на легком бризе, идя левым галсом на юг. Корабли де Грасса шли в кильватерной колонне в обратном порядке. Они находились на ветре между судами своего конвоя и англичанами. Около восьми часов утра авангард Худа

также дождался бриза, и его головные корабли медленно поплыли вперед, в то время как центр Родни и арьергард все еще штилили.

Как только концевая эскадра французов оказалась на траверзе кораблей Худа, де Грасс приказал своему второму флагману маркизу де Водрей (de Vaudreuil) выйти из строя и атаковать авангард англичан. Сам де Грасс продолжал атаковать или по крайней мере угрожать главным силам Родни и одновременно прикрывать уходящий конвой. Водрей увалился под ветер, затем повернул на север и лег на параллельный с Худом курс. К отряду маркиза присоединились три линейных корабля из французского центра, что, по-видимому, и планировал де Грасс. Теперь Водрей имел 14 линейных кораблей против восьми эскадры Худа далеко под ветром и еще трех, все еще штилевших в арьергарде.

Корабли Худа шли медленно, а французские начали обгонять их на большом расстоянии. В 9 час. 45 мин. один из них открыл огонь по головному английскому кораблю. Тот ответил, и в 9 час. 50 мин. Родни, все еще штилевавший, отдал приказ о вступлении в бой.

### Бой 12 апреля



Но в 10 час. 10 мин. стрельба прекратилась, Водрей, пройдя на север, последовательно ворочает на юг и повторяет обстрел. В 11 часов Худ, не желая отделяться от поддерживающих его с востока кораблей, убавляет парусов. В 11 час. 15 мин. Родни сигналом требует восстановить линию.

В 12 час. 14 мин. Водрей снова поворачивает и идет на север, обстреливая флагманский корабль Худа *Barfleur* с малого расстояния и нанося ему существенные повреждения рангоута. В то же время от разрыва собственной пушки пострадал один французский корабль. В 1 час 45 мин. стрельба прекратилась, и Водрей расходится с Худом второй раз, не пытаясь больше атаковать. Тут остальные корабли английского авангарда и центра, медленно двигаясь, обмениваются залпами с французским авангардом и центром.

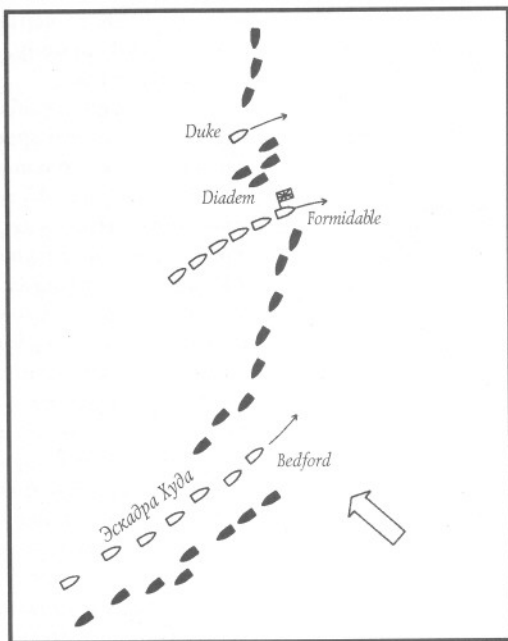
В 14 часов Родни спускает флаг о построении кильватерной линии, а в 15 часов приказывает всему флоту ложиться курсом на юг.

Де Грасс безусловно обеспечил безопасность конвоя, дав ему приказ идти на Гваделупу, что и было сделано. Таким образом он выполнил то, что было ему поручено. Однако и английские, и французские авторы ставили ему в вину то, что он упустил уникальную возможность атаковать восемь головных кораблей Худа по крайней мере двадцатью своими, а остальным поручив удерживать Родни от оказания помощи своему флагману.

12 апреля де Грасс вынужден был снова встретиться в перестрелке с Родни, когда пытался спасти после столкновения предшествующей ночью 74-пушечный линейный корабль *Zelee*, поврежденный в ночном столкновении с флагманским кораблем *Ville de Paris*. *Zelee* был взят фрегатом на буксир и отвезен на Гваделупу. Лишь вмешательство де Грасса спасло корабль от грозящего ему захвата во время буксировки. Он выполнил это, построив кильватерную линию, пошедшую левым галсом на юг.

Дю Павийон — флаг-капитан маркиза Водрея на его флагшипе *Triomphant* говорил, что был настолько смущен сигналом де Грасса, что потребовал дважды его разобрать, прежде чем отрепетовать.

С пассатом, дувшим на восток между островами Доминика и Гваделупа, французы шли левым галсом на SSW и находились на ветре у французского флота. Их линия все еще была не сформирована; некоторые корабли авангарда оказались очень далеко на ветре. Оба сражающихся флота построились в обратном порядке: английскую линию вела арьергардная эскадра Дрейка (*Drake*), а французскую — авангард Бугенвилля (*Bougainville*). Родни имел пять трехпалубных линейных кораблей, и в соответствии с обычной практикой три из них шли под флагами командиров эскадр. Два оставшихся были поставлены мателотами флагманского корабля Родни *Formidable*. Де Грасс распорядился своими самыми сильными кораблями таким же обра-



Бой 12 апреля.  
Прорыв Родни

зом, но свой четвертый трехдечный он отдал четвертому (дополнительному) флагману. Англичане имели 36 линейных кораблей против 30 у французов.

Хотя четыре корабля, отправленные Худом в погоню за *Zelee*, еще не вернулись в строй арьергарда, остальные корабли флота сформировали четкую линию и шли на правом галсе на дистанциях один кабельтов на ENE. В 7 час. 45 мин. французские головные корабли, идя на сходящихся контркурсах, прошли точку их пересечения, и их авангард открыл огонь по ведущему английскому кораблю. Сэр Чарльз Дуглас (*Douglas*) вспоминал: «Мы шли на контркурсах при умеренном ветре, ясной погоде и тихом море, когда флагманский корабль адмирала Дрейка *Marlborough* прорезал французскую линию между шестым и седьмым кораблями, считая от головного. В 7 час. 30 мин. мы вступили в бой на близкой дистанции и были поддержаны точным и метким огнем идущих за нами кораблей» (из письма Дугласа адмиралу на русской службе Сэмюэлю Грейгу).

Родни поднимает сигнал ближнего боя, а для головных кораблей — сменить курс вправо и сблизиться с противником. Его сигнал был соответственно выполнен: каждый корабль привел как можно ближе к ветру. Де Грасс также сменил курс на правый борт и тем самым позволил своему авангарду продолжать бой с английским центром и арьергардом, препятствуя при этом англичанам концентрировать свой огонь по своему арьергарду.

Когда английский авангард начал обходить меньший по численности арьергард французского флота, Дрейк продолжал удерживать курс на север частично для того, чтобы получить большее пространство для выхода на ветер к французам, и частично для того, чтобы дать своим кораблям произвести необходимый ремонт своего рангоута.

В южной части сражения ведущие французские корабли все еще не смогли сформировать строй, и им грозила опасность войти в защищенную от ветра островом Доминика полосу и там заштилеть. Теперь дневной бриз отошел от юга более к востоку и заставил французов еще повернуть вправо в направлении на англичан, что еще больше нарушило их строй.

Де Грасс оказался теперь в очень неудобной позиции. Он пытался исправить это, подняв сигнал всему флоту повернуть «все вдруг» через фордевинд с намерением выйти на параллельный с англичанами курс, держа на север на том же галсе. Таким маневром он избежал опасности заштилеть, а также потерять наветренное положение. Тем самым он мог помешать английскому авангарду выйти ему на ветер. Чтобы исполнить этот приказ в точности, концевой корабль из всех должен был ворочать первым, но его капитан, ведя в это время ближний бой, не рискнул повернуть свой бушприт навстречу бортовому залпу англичан. Поэтому он не подчинился приказу. Точно так же и его второй флагман маркиз де Водрей, теперь шедший в хвосте, не отрепетовал сигнал командующего. В это время он вел бой на расстоянии мушкетного выстрела и считал, что выполнить приказ, не подвергая себя опасности, невозможно. Убедившись, что его сигнал не исполнен, де Грасс снова поднимает сигнал всему флоту: «Держать ближе к ветру». Тем самым он старается избежать замешательства среди кораблей, повернувших и не повернувших. Пытаясь выйти из этого положения, он поднимает сигнал: «Поворачивать последовательно через

фордевинд». Это должно было привести его флот на параллельный с англичанами курс и сравнять свой центр и арьергард с ведущим кораблем, ворушающим первым. Остальные следуют по кривой, образующей букву U. Здесь снова каждый корабль по очереди подвергся бы продольному обстрелу. И на этот раз ведущий капитан отказывается подчиниться и продолжает идти тем же курсом. Вскоре после этого ветер в южной части сражения уходит к юго-востоку, задерживая ведущие французские корабли. Эти препятствия движению вперед приводят корабли к скучиванию и возникновению разрывов в линии. Те, которые еще могут продвигаться, поворачивают вправо, в то время как останowiвшиеся оказываются еще более наветренными.

Родни на своем флагманском корабле *Formidable*, ведя бой последовательно с французским авангардом и центром, теперь сближается с *Diademe* — головным кораблем французского арьергарда, который также подвинулся назад и блокировал движение трех следующих за ним кораблей. Теперь ветер снова отошел к югу, что было очень благоприятным для Родни, и он стал сближаться с французской линией, чтобы пройти образовавшийся в ней разрыв. За ним пошли пять кораблей, каждый из которых по очереди обрушивал залпы правого борта на корму *Glorieux* — концевго корабля французского центра. Тут и передний мателот Родни *Duke*, ведомый своим капитаном Аленом Гарднером (Gardner), проходит в разрыв между тремя французскими кораблями, «столпившимися» вокруг *Diademe*, и оставшимися кораблями французского арьергарда. Флагманский корабль Родни вместе с несколькими другими обошел эту группу кораблей с наветра и открыл по ним огонь левым бортом, сильно повредив четыре из них. Кажется, что прорезание линии французских кораблей произошло случайно. Планировал ли Родни такой маневр, или это было его мгновенное решение, во всяком случае нужно признать, что Чарльз Дуглас давал ему такие советы. Но у Родни это было мгновенным решением. Поле действия было покрыто пороховым дымом, и те капитаны, что последовали за Родни, не знали, что они прорезают французскую линию до тех пор, пока порыв ветра не снес облако дыма, обнаружив французские корабли по левому борту под ветром. Далее в арьергарде произошло то же самое. Коммодор Эдмунд Эффлек (Affleck) на *Bedford* капитана Томаса Грэйвза (Thomas Graves) пошел через другой разрыв французской линии, также, по-видимому, не осознав этого. Но за ним последовал Худ со всей своей арьергардной эскадрой из 12 кораблей. Прорезав французскую линию, корабли Худа обстреляли два головных французских *Cesar* и *Hector* из пушек правого борта в то время, как его пушки левого борта вели огонь по кораблям вокруг флагмана де Грасса.

Можно считать, что два флота прошли друг через друга и поменялись местами и теперь англичане вышли на ветер. По существу их относительное положение стало совсем другим. При прорыве французы утратили свой строй и получили большие повреждения. Гарднер, Родни и пять последовавших за ним кораблей и, наконец, Эффлек со всей английской линией за его кормой могли вести огонь правым бортом в корму французских кораблей, а левым бортом — по группе французских кораблей, пытающихся закрыть разрывы. Когда французы постепенно вышли из общего сражения, они разбились на три отряда со своими поврежденными кораблями, лежащими беззащитными под ветром.

Примерно в 10 час. 30 мин. первая фаза боя почти завершилась. Эскадра Дрейка ушла далеко на север и вышла из боя. Родни прекратил стрельбу много раньше, хотя некоторые корабли центра еще сражались. Их буксировали шлюпки обратно в сторону противника, так как бриз стих. Недалеко отсюда несколько к югу и под ветром лежали сильно поврежденные французские корабли. Еще чуть дальше к югу находились корабли под командованием де Грасса. Бугенвиль с частью кораблей авангарда оказались еще дальше к югу на левом галсе и на ветре у де Грасса. Водрей с арьергардом французов держался к западу и под ветром у Родни и к северо-западу также под ветром у де Грасса. Маркиз уходил на юго-восток подальше от места сражения. Де Грасс пытался собрать линию баталии, по-видимому, на левом галсе под ветер от эскадры Водрея. В этом случае он потерял шанс оказать помощь наиболее пострадавшим кораблям, и он лег на курс общего отхода. Если бы он поднял сигнал о построении линии от своего *Ville de Paris*, Родни бы пришлось действовать с большей осторожностью.

Как только в 9 час. 30 мин. утра Родни прекратил огонь, он попытался восстановить строй, как если бы намеревался вновь возобновить бой. Он поднял сигнал поворот оверштаг, поскольку большая часть флота де Грасса находилась теперь к юго-западу и под ветром у англичан. Очень слабый ветер не позволил Дрейку поменять галс, но он все же повернул свои наименее поврежденные корабли. Родни все же просигналил авангарду повернуть на другой галс и отнять у противника ветер и возобновить бой. В 10 час. 30 мин. Родни спустил сигнал о построении линии и вновь повторил боевой сигнал, а кораблям авангарда прибавить парусов. Но слабый ветер и облака дыма помешали что-либо разглядеть и выполнить. В 12 час. 30 мин. восточный ветер рассеял дым и сделал возможным продолжение боя. Все кроме шести английских кораблей были готовы к этому, Родни требует авангарду примкнуть к центру и вступить в ближний бой.

Французы уходили на северо-запад, и англичане постепенно втянулись в погоню под началом командиров отрядов. Особенно активным был Худ.

После полудня и ранним вечером были захвачены четыре сильно поврежденных французских корабля. Однако Родни не очень настаивал на погоне. Как только зашло солнце, Худ на *Barfleur* сошелся с *Ville de Paris*, который уже сразился с тремя английскими кораблями, флагман де Грасса был обстрелян продольным огнем с носа и спустил свой флаг. Это был величайший триумф Худа. Родни приказывает флоту собраться, но некоторые корабли все еще продолжали преследование и присоединились ко флоту много позже. Худ был в ярости из-за того, что Родни не настаивал на преследовании противника, ввиду риска ночных действий и опасного рассредоточения на следующее утро. По мнению Худа, Родни отказался воспользоваться плодами победы. Чувствовалось, что Родни выдохся нервно и физически. Первый раз за это столетие флоты, расходящиеся на контркурсах, могли так близко сражаться по всей длине своих линий. Этому способствовали как де Грасс, так и Родни. Несомненно, Родни довел боевую эффективность до очень высокого уровня за весьма короткое время. Но и Худу нужно отдать должное, который командовал большей частью флота Вест-Индии после последней кампании Родни. По-видимому, они установили новый образец боевой тактики в линейном строю.

Могли ли французы воспрепятствовать прорезанию своей линии английскими кораблями, если бы ввели в действие свои пушки левого борта быстрее и эффективнее, чем это смогли сделать англичане?

Когда капитан Ален Гарднер вел своего *Duke* сквозь французскую линию, он «получил залпы с трех кораблей в основном арьергарде, снесшие наши мачты и рангоут и превратившие паруса в лохмотья. Они смели все с наших палуб продольным огнем» (из вахтенного журнала капитана). Несколько позже его грот-мачта свалилась на шканцы. Отсюда следует, что пушки левого борта французских кораблей все же действовали эффективно, хотя теоретически можно было ожидать, что *Duke* будет подвергнут страшному обстрелу семи кораблей французского арьергарда. С другой стороны, прекрасные канониры *Duke* смогли успешно действовать батареей левого борта. При прорезании линии неприятеля *Duke* подвергся обстрелу пушек с правого борта кораблей, идущих вслед за *Diademe*.

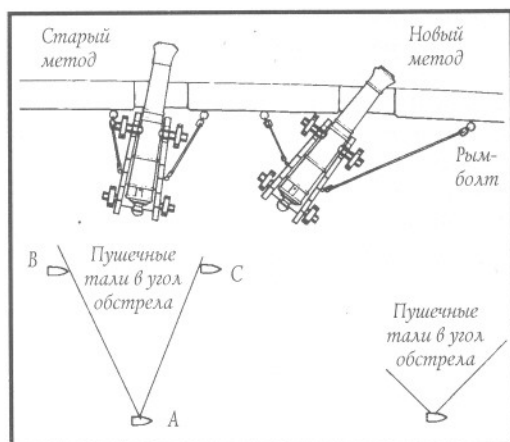
Семь кораблей французского центра впереди *Diademe*, будучи отрезанными от своего авангарда кораблями коммодора Эффлека, могли взять англичан в два огня, обстреливая их пушками левого борта в то время, как корабли авангарда французов вели бы по ним огонь правым бортом. *Ville de Paris* — флагманский корабль де Грасса шел третьим в этой группе. Похоже, что французские корабли сбежали из боя под ветер, оставив поврежденный *Gloriaux* за кормой.

Хотя встреча обоих флотов была неожиданной в смысле расхождения контркурсами, результаты боя для них оказались различными. Отдельные отряды англичан оказались лучше построены для боя. Линия французов была беспорядочной и отнесена ветром назад. И когда французские корабли увалились под ветер, это их не спасло, а, наоборот, способствовало тактическому провалу.

## Сэр Чарльз Дуглас

Помимо более высокого тактического мастерства, британский флот в этом сражении превосходил противника и в артиллерии. Это достигнуто в результате усовершенствований, которые провел Чарльз Дуглас на трех самых сильных кораблях. Обращение с корабельными пушками всегда представляло опасность для самих артиллеристов. Если во время сражения обрывались откатные тали, что нередко и происходило, пушка, сорвавшаяся с креплений, начинала кататься от борта к борту, круша все на своем пути. Известно, что палуба, в том числе и батареяная, почти никогда не находилась в горизонтальном положении. Даже корабль, идущий в бакштаг или в галфвинд, всегда испытывает крен от ветрового давления на паруса. Это наблюдается и на спокойной воде, а тем более при значительном волнении, т. е. корабль испытывает как бортовую, так и килевую качку. Такая беда случилась на скользкой палубе флагманских кораблей Мэтьюза в сражении при Тулоне и Хоока во втором сражении у мыса Финистерре. Дуглас предложил поставить большие стальные пружины на откатных талях. Они гасили откат пушек при выстрелах. Кроме того, в тех же целях под колеса лафета ставились деревянные клинья.

Огонь из запального отверстия и искры из дула пушки при выстреле также представляли опасность в пожарном отношении и людям, и



### Совершенствование в артиллерийской стрельбе

кораблю. Были предложены и использовались в британском флоте оловянные запальные трубки, устраняющие рассыпание пороха при засыпании в запальное отверстие. Их вставляли в отверстие и поджигали горящим запальником. Хоок говорил о них как об «очень пагубной вещи, склонной вылететь и ранить канониров». Дуглас же предложил запальные трубки из гусиных перьев, заполненных хорошо размолотым порохом, смешанным с виноградным спиртом. Дуглас предложил и другой тип запальника: кремниевый затвор, соединенный с запальным шнуром, который и поджигал «гусиные перья».

Опасный выброс искр при выстреле гасился пыжом из шерсти или ваты, помещаемым между порохом и ядром, а также впереди ядра. Чтобы повысить скорострельность пушки и облегчить работу с ними, он предложил применять картузы из фланели, а не из шелка, как обычно. Тем самым в казеннике пушки после выстрела оставалось меньше горящих частиц, и не требовалось столь часто в разгар боя банить ствол.

Все эти нововведения с успехом применялись в сражении у острова Святых.

Дуглас писал: «Гусиные перья позволяли отказаться от частой очистки ствола, пока на борту *Formidable* и *Duke* оставались фланелевые картузы, ни один из кремневых замков не подвел. *Duke* мог вести огонь одновременно двумя бортами, не отмечено ни одного возгорания рассыпанного пороха... использовались смоченные пыжи».

Дадли Поуп (Dudley Pope) обнаружил, что кремневые замки для запальных трубок ввело Адмиралтейство своим письмом еще от 21 октября 1775 г. Оловянные запальные трубки с кремневыми замками уже употреблялись ранее, и это именно их Хоок назвал «опасными вещами». В том же письме Адмиралтейства предлагалось использовать фланелевые картузы вместо шелковых. Однако не следует полагать, что предложения эти были повсеместно приняты и, возможно, что после критики Хоока они были отклонены. Дуглас же снова вернулся к ним.

Но наибольшим достижением Дугласа был его способ увеличения угла обстрела пушек.

К рывам, помещенным как раз посередине между двумя орудиями, крепились тали. С их помощью без ворота и ганушкуга можно было поворачивать стволы на полных четыре румба вперед или назад по ходу корабля. «Я считаю, что способ обеспечения такого угла горизонтальной наводки орудия ранее не был на нашем Флоте».

Это означало, что если ранее корабль должен был идти параллельно кораблю противника и мог вести огонь только под прямым углом к своей продольной линии, то теперь он мог стрелять с обоих бортов под углом 45 градусов в корму или по носу, т. е. общий угол обстрела составил 90 градусов. Оборудованный устройством Дугласа корабль имел возможность обстреливать одновременно две цели с расстояния в четверть мили, находясь в кильватерной линии на дистанции два кабельтова от своих мателотов.

Вот в этом и заключалось огромное техническое и тактическое преимущество кораблей английского Вест-Индского флота.

Дуглас писал, что возможность вести косоприцельный огонь при большей скорострельности позволила английским кораблям поддерживать смертоносный обстрел французских кораблей, проходя их на контркурсе. «На флагманском корабле де Грасса *Ville de Paris* считали себя в безопасности вне линии обстрела английским кораблем *Arrogant*, шедшим на четыре румба от его носа. Французы изумились, получив с *Arrogant* полный бортовой залп... если бы все английские корабли были бы оборудованы, как *Arrogant*, то лишь немногие французские корабли смогли бы уйти. Лейтенант Батлер (Butler) утверждал, что его корабль *Formidable* давал два-три залпа при каждом проходе корабля противника, прежде чем тот успевал навести на англичанина свои орудия».

Лорду Сэндвичу Дуглас сообщил, что Родни очень полагался на преимущество косоприцельного огня своего *Formidable*, имевшего такое же оборудование... он прорезал французскую линию между вторым и третьим мателотом неистового француза (де Грасса) и заставил почти полностью умолкнуть их пушки».

Насколько известно, в этом бою лишь *Formidable*, *Duke* и *Arrogant* получили устройство Дугласа. Их весьма эффективный артиллерийский огонь в немалой степени способствовал поражению и деморализации французов в сражении.

## Факты по де Грассу

В октябре 1782 г. де Грасс опубликовал свой отчет о сражении у острова Доминика с таблицей сигналов, подготовленной его начальником штаба де Вожирос (de Vaugirauld). В 5 час. 45 мин. утра де Грасс поднял сигнал о формировании линии баталии в обратном порядке на левом галсе, а в 6 час. 15 мин. просигналил прибавить парусов. Третья эскадра Бугенвилля возглавила колонну. Де Грасса беспокоила опасность захвата поврежденного линейного корабля *Zele*, и он решил для его спасения вступить в бой. Флоты противников сходились на контркурсах, и французский адмирал намеревался лечь на тот же курс, что и англичане, и напасть на их авангард. Английский флот прекратил преследование и сформировал линию на правом галсе. Когда ветер слегка отошел к востоку, де Грасс смог обойти с наветренной стороны подходящую английскую колонну. Его положение было благоприятным для атаки противника. Однако следовало позаботиться о том, чтобы его авангард не зашел вблизи Доминики, что наверняка бы и случилось, если бы он продолжил идти неизменным курсом. Поэтому в 8 часов утра он отдает приказ об изменении курса вправо на SSW. В этот момент начался бой, и поворот вправо позволил авангарду французов как поддержать соприкосновение с английским флотом, так и отклониться от острова Доминика.

По-видимому, де Грасс решил, что настало время привести свой флот на тот же курс, каким шли англичане, и направить атаку на их авангард, полагая, что центр и арьергард оказать ему помощь не смогут. В 8 час. 15 мин. де Грасс поднимает сигнал «собраться воедино», но он не был выполнен. Теперь он засомневался, стоит ли ему ворочать

оверштаг, когда его корабли уже вели бой, а паруса *Ville de Paris* были настолько изорваны ядрами английских пушек, что корабль не смог сменить галс. Сигнал был повторен, но безрезультатно, и де Грассу пришлось вступить в бой на контркурсе раньше, чем он этого хотел и с меньшим преимуществом, поскольку его третья эскадра Бугенвилля, ведшая флот, оказалась слишком далеко впереди, чтобы оказать помощь.

Вскоре ветер отошел к SSE в пользу англичан. Поняв, что его приказы не исполняются, де Грасс отказался от своего намерения атаковать часть английского флота. Но он все еще считал возможным повернуть свою линию на обратный курс. В этом случае третья эскадра, теперь ставшая концевой, как и полагалось в «естественном строю» (*l'ordre naturel*), могла бы вести бой с той частью английского флота, которая тем временем прошла вторую эскадру и центр и дала возможность второй эскадре и центру провести кратковременный ремонт своих повреждений перед второй атакой.

В 8 час. 45 мин. де Грасс поднимает сигнал всему флоту привести к ветру на левом галсе, а затем всем вместе повернуть через фордевинд. И этот приказ не был исполнен, хотя фрегаты сигнал видели и отрепетовали. Начальник третьей эскадры оставался на прежнем курсе, и авангард продолжал возглавлять флот и без сигнала де Грасса.

Центр и вторая эскадра, все еще шедшая в хвосте, поторопились пройти мимо противника на малой дистанции. *Ville de Paris* с сильно поврежденным рангоутом шел медленнее, чем корабли третьей эскадры. Подходящего сигнала для формирования линии в такой ситуации не нашлось. Третья эскадра вместе с несколькими кораблями центра, следовавшими за ней, оказалась отрезанной от остальных кораблей центра, которые теперь и сами были прорезаны кораблями английского авангарда. Английский авангард продолжал охватывать французский арьергард. Авангард англичан обошел часть кораблей французского центра и третьей эскадры, прорезав линию французов.

Бриз стих, и оба флота заштилели в пороховом дыму, покрывавшем поле сражения. Центр и часть второй эскадры вместе с кораблем де Грасса прекратили стрельбу, но она продолжалась между окруженными кораблями центра и третьей эскадры. Штиль длился три четверти часа, затем бриз рассеял пороховой дым, и сражение возобновилось. В 10 час. 45 мин. де Грасс сигналом подзывает свои фрегаты для репетования; подчинился лишь *Richmond*. Де Грасс увидел, что вторая эскадра Водрея перестроилась и шла на SSW. Остаток центра так же, как и третья эскадра, совершил поворот, чтобы выйти под ветер шести кораблям, все еще следовавшим за *Ville de Paris*. Одним из них был *Glorieux* (по-видимому, сильно поврежденный), и де Грасс приказывает фрегатам взять его на буксир. Под огнем *Richmond* завел буксирный трос, но, когда ветер посвежел и отнес пороховой дым, корабли подверглись обстрелу, и канат был обрублен.

В 13 час. 15 мин. де Грасс, видя, что его сигналам мало кто повинуется, поднимает сигнал всему флоту: «Сформировать правильный строй». Но тут третья эскадра не подчиняется приказу, и французы теряют надежду спасти *Glorieux*. Тем не менее сражение еще не прервано и продолжается. Французский адмирал приказывает сформировать линию баталии в обратном порядке на левом галсе. Третья эскадра, все еще находящаяся в хвосте, получает приказ: «Привести к

ветру все вдруг». Теперь английский авангард обгоняет французский арьергард на таком расстоянии, что если бы приказ де Грасса был исполнен, то английские корабли полностью выйдут из боя. В 13 час. 45 мин. де Грасс приказывает второй эскадре, все еще идущей в хвосте, «убавить парусов». Этому приказу, наконец, подчинились. Третья эскадра не убавила парусов, и вторая, упорядочив свой строй, вышла под ветер кораблю де Грасса. В 14 часов был отрететован сигнал о построении линии в обратном порядке на левом галсе, который был проигнорирован кораблями третьей эскадры и уже отступающими кораблями центра. В 14 час. 45 мин. второй эскадре приказано убавить парусов для того, чтобы сблизиться с флагманом. Приказ исполнен не был даже тогда, когда в 15 час. 07 мин. был отрететован.

В 15 час. 30 мин. адмирал, увидев, что большая часть его флота уходит от противника вместо того, чтобы исполнять его приказы, поднимает сигнал всему флоту привести к ветру «все вдруг» на правом галсе, т. е. лечь на тот курс, которым французы шли при начале сражения. Этим сигналом де Грасс рассчитывал использовать благоприятные возможности бриза и привести свой флот на ветер. И снова третья эскадра и примкнувшие к ней корабли центра не подчинились.

Требовалось, чтобы корабли *Cezar*, *Ardent* и *Hector* не были отрезаны, а *Ville de Paris* восстановил свою позицию в строю. Необходимо было также избежать довольно беспорядочного преследования английскими кораблями, капитаны которых, очевидно, не ожидали решительного сопротивления.

В четыре часа пополудни де Грасс поднимает сигнал всему флоту «сформировать l'ordre naturel» на правом галсе. Вторая эскадра подчинилась приказу. А если бы третья эскадра вместе с присоединившимися к ней несколькими кораблями центра сделала бы то же самое, то удалось бы сформировать линейное построение. К этому моменту *Cezar* был вынужден сдаться, а *Hector* и *Ardent*, которым грозила опасность быть отрезанными, взывали о помощи. Вторая эскадра сделала все возможное, чтобы вывести *Ville de Paris* из боя в то время, как остальные корабли продолжали следовать за его кормой. В 16 час. 15 мин. де Грасс репетует свой сигнал, надеясь, что пример второй эскадры окажет влияние на другие корабли и позволит им выйти на ветер на правом галсе. В 17 час. 45 мин. сигнал был отрететован. Ему снова не подчинились, и отступающие корабли только лишь прибавили парусов. Вторая эскадра теперь оказалась лицом к лицу со всем английским флотом, который уже отказался от преследования и сосредоточил свои усилия на ней. Французы оставили попытку выручить своего флагмана, и *Ville de Paris* оказался окруженным со всех сторон. Поскольку все шлюпки на нем пришли в негодность, де Грасс не смог перенести свой флаг на другой корабль.

## Сюффрен и Хьюз

В водах Ост-Индии в 1782—1783 гг. между французским адмиралом Сюффреном (Pierre Andre, Bailli de Suffren Saint-Tropez) и английским адмиралом Эдуардом Хьюзом (Hughes) произошло четыре сражения. Оба адмирала в своей деятельности испытывали много дополнительных затруднений: корабли с течью и обросшими днищами, не-



Адмирал  
Пьер Андре де Сюффрен  
(1729—1788)

достаток в экипажах, опустошительные заболевания среди моряков, нехватка воды и продовольствия. На принимаемые ими решения большое влияние оказывали стратегические соображения. Немалое значение имели захват или потеря таких городов, как Негапатам, Тринкомали, Куддалор, Батикалоа, Мадрас и Порто-Ново. Отношение с политическим и военным начальством также влияло на подготовку и результаты сражений. Отношение французского руководства с индийскими властителями, такими, как Гайдер-Али и Типпо-Султан, имели высший приоритет. Конкурентная борьба в области политики и торговли двух Ост-Индских компаний — английской и французской всегда давала себя чувствовать. Сущность климата и погодных условий оказывали влияние на снабжение оружием, припасами и провиантом.

Оба адмирала существенно отличались по своему характеру. Сюффрен был известен как человек одаренный, новатор в тактике, небрежно относящийся к своей наружности. Но он был выдающимся воином, способным на большие усилия и решительным в достижении победы над противником.

Его мысли и усилия были направлены на достижение победы Франции в Ост-Индии.

Хьюз — менее яркая фигура, не обладавший искрой тактической оригинальности. Современники считали его человеком скрытным. Он никогда не удивлялся порученным ему заданиям и в точности старался их выполнить: «Лучшим образом, исполняя их на службе Его Величества». Хьюз вовсе не был новатором в тактике. Назвать его простаком, послушным или конформистом — т. е. человеком, который снижал себе своими боевыми подвигами репутацию величайшего тактика своего времени, — было бы совсем неверно. Команда флота на основе давно утвержденных инструкций, он твердо рассчитывал на поддержку и понимание своих капитанов. Это и было его преимуществом, ставшим в конце концов фатальным для мечты Сюффрена об «абсолютной победе». В сражении у Садраса 17 февраля 1782 г. флот Сюффрена находился на ветре и имел численное превосходство над англичанами в линейных кораблях: 12 и 9. Он надеялся разгромить английский арьергард, рассчитывая на большую скорость своих кораблей с медным покрытием днищ и очищенных от обрастания. Догоняя английскую линию с кормы, Сюффрен хотел вести свою линию всего лишь до траверза флагманского корабля Хьюза в центре английской линии и окружить его арьергард. Хьюз, не подозревая о таком намерении, спокойно ожидал французов под ветром в хорошо сформированном строю. Сюффрен отдал как устно, так и письменно совершенно ясные приказы своему второму флагману — капитану Тромлену (Tromelin), предвосхитив знаменитый нельсоновский сигнал: «Выполнить все лучшим образом для достижения победы». Но замы-

сел Сюффрена не удался: пять французских кораблей открыли огонь по концевому английскому кораблю *Exeter*, а три из них попытались обойти его с кормы. Одному из них — *Brilliant* это удалось, но пять концевых французских кораблей вовсе не вступили в бой. Это несмотря на то, что ветер был подходящим для того, чтобы эти корабли свалились под ветер и вступили в бой. Но это было недостаточным для кораблей авангарда Хьюза, еще не начавших бой, чтобы лечь на другой галс и обойти Сюффрена с наветренной стороны. И тут наступившая ночь и шквал прекратили бой. Тем самым Хьюз избежал возможного поражения. Но использовать нерешительность и беспорядочность французской атаки он также не смог.

В сражении при Проведьене (Provedien) 12 апреля 1782 г. Сюффрэн вновь атаковал с наветра, имея 12 линейных кораблей с покрытыми медью днищами против 11 английских. Он предполагал вести бой по-старинному: корабль против корабля — и не планировал сосредоточение огня на какой-то части английской линии. Его довольно яростная атака привела к ожесточенному бою в центре линии, однако арьергард вовсе не вступил в бой. Сосредоточение французского огня на центр англичан выбило поврежденный *Monmouth* из линии. Поскольку флот Хьюза оказался под берегом, он, повернув через фордевинд, в отличном порядке сразился с французами правым бортом. Сюффрен в ответ также лег на другой галс, и бой продолжался на параллельных курсах. Флагманский корабль Сюффрена потерял фортегель и покинул строй. Адмирал же перенес свой флаг на другой корабль. И снова шквал и наступившая ночь прервали бой. Корабли Хьюза стали на якорь, а Сюффрен ушел со своим пострадавшим флагманским кораблем на буксире фрегата и двумя другими кораблями с сильно поврежденным рангоутом.

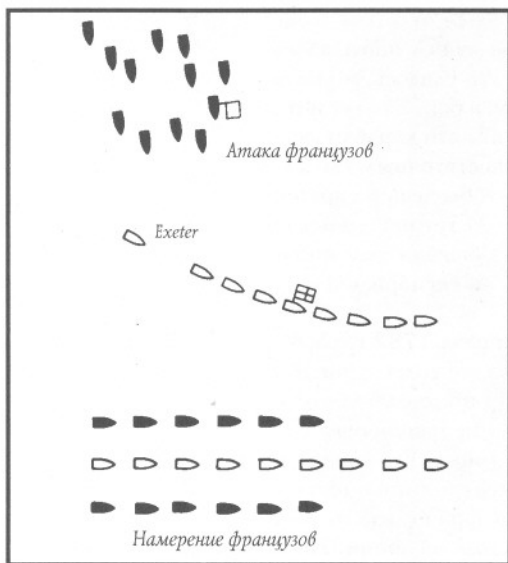
На следующее утро Хьюз поставил свои корабли на шпринг в линии, позволявшей им вести огонь по всем направлениям, откуда могли бы появиться французские корабли. Плотники, кузнецы и такелажники со всех кораблей взялись за ремонт поврежденных *Monmouth*, поставленного на якорь внутри линии.

Оба флота оставались на видимости друг друга целую неделю. Сюффрен также исправил повреждения и предпринимал попытки выманить Хьюза с его неприступной позиции. И когда это ему не удалось, он ушел. Два английских корабля вряд ли годились для боя, благодаря цинге, вспыхнувшей среди их матросов. Хьюзу, спустя неделю после боя, пришлось высадить в Тринкомали до тысячи человек больных.

Накануне сражения при Негапатаме (6 июля 1782 г.) Сюффрен имел 12 линейных кораблей. Но в этот самый день сильный шквал сломал на *Ajax* брам-стенгю, грот- и бизань-мачты. Таким образом, в бой он повел

Адмирал  
сэр Эдуард Хьюз  
(1720—1794) —  
художник Джошуа  
Рейнолдс

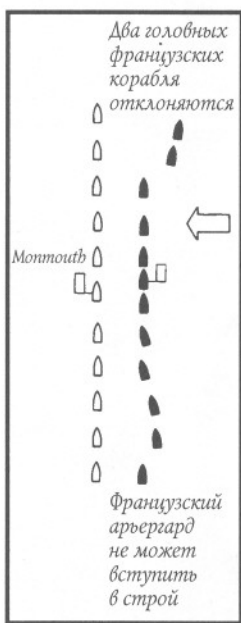




### Бой у Садраса

В предыдущих случаях, дело свелось к бою между флагманскими кораблями и их мателотами. Полтора часа спустя изменение направления ветра и шквал внесли замешательство среди сражающихся. Оба адмирала старались восстановить свои линии, но у французов два корабля лишились мачт, в то время как третий был почти готов сдаться. У англичан три корабля лишились способности управляться. С новой переменной ветра бой закончился. Два флота постепенно разошлись. Бой не был решающим, но английские потери в экипажах вдвое превосходили потери французов.

### Сражение у Проведьена



Бой при Тринкомали 3 сентября 1782 г. Сюффрен начал в наветренном положении и с численным превосходством 15 к 12. К этому времени он заменил многих не удовлетворявших его капитанов на молодых и, по его мнению, — более решительных офицеров. Лишь один его специальный приказ требовал, чтобы два хвостовых корабля сконцентрировали свой артиллерийский огонь по концевому кораблю англичан. Как и Хьюз в предыдущем сражении, Сюффрен считал невозможным удержать свой флот в строгом порядке при сближении с противником в линии пеленга. Не все его корабли могли держать одинаковую скорость при одинаковой парусности. Некоторые отстали, а другие расстроили свою линию. Увидев, что его головной корабль пришел на малую дальность стрельбы и что он не в состоянии выправить свою линию, приказывает тому спуститься прямо на англичан. Он дает сигнал пушечным выстрелом. Но это было понято как общий сигнал сражения. Его начали несколько кораблей стрельбой с дальней дистанции.

Четыре французских корабля громили головной корабль англичан *Exeter* и заставили его выйти из линии под ветер, но захватить его не смогли. Два корабля французского арьергарда отказались подчиниться приказу окружить концевой корабль противника, при этом один из них загорелся и ушел. В центре в течение часа шел ожесточенный бой, к концу которого флагшип Сюффрена и его задний мателот лишились мачт. Пять французских кораблей начали нерешительный бой, несмотря на

11 линейных кораблей против того же числа у Хьюза. Последний стремился сблизиться с французами с наветра и вести бой корабль против корабля. Однако решил вместе со своим задним мателотом атаковать один корабль противника. Сюффрен повернул, чтобы пройти за кормой англичан, и вышел на ветер английской эскадре. Хьюз был почти пойман и также лег на другой галс, начав перестроение из строя пеленга в кильватерную линию. Это привело к некоторой дезорганизации строя. Тем не менее он отдает приказ вступить в бой. Атака была проведена неудачно: два корабля столкнулись. Но он вовремя исправил положение и атаковал головной французский корабль, нанеся ему серьезные повреждения. Четыре концевых английских корабля не смогли сблизиться с пятью кораблями арьергарда противника и вели перестрелку на большом расстоянии. Как и в пре-

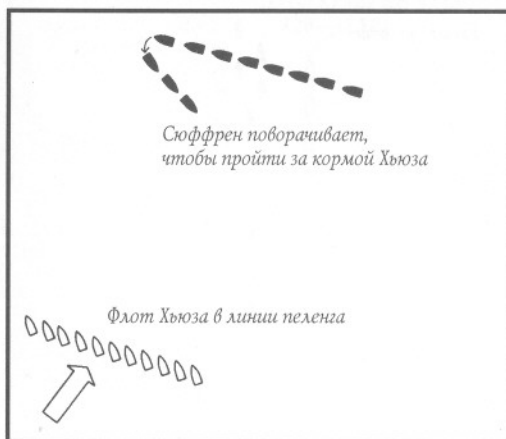
общий сигнал сойтись с врагом на пистолетный выстрел. У англичан три корабля, включая и флагманский, стали неуправляемы, а еще трем грозила опасность затонуть от множества пробоин в корпусе. Так успешно действовали в этом бою французские канониры, которых часто обвиняли, что они стремились стрелять лишь по рангоуту и такелажу.

Теперь Сюффрен приказывает авангарду последовательно повернуть и прийти ему на помощь в центре. Но тут ветер стих, и французам пришлось поворачивать на новый галс с помощью буксирующих шлюпок. При этом они подверглись обстрелу с непобедимого *Exeter*. Ветер меняется, и Хьюз приказывает ворочать через фордевинд. Те из его кораблей, какие могли еще управляться, собираются в хорошую линию, но при повороте получают залпы французов в корму. Сюффрен тем временем задумал повернуть свои еще сохранившие способность маневрировать корабли на другой галс таким образом, что два еще боеспособных отряда обоих флотов легли на параллельный курс. Сохранить упорядоченный строй им не удалось. С наступлением ночи стрельба постепенно стихла, и противники разошлись.

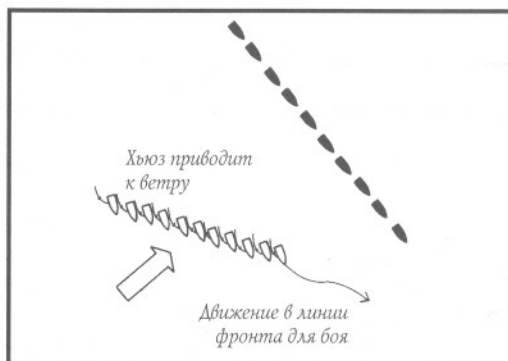
На следующий день ни один из адмиралов не испытывал желание возобновить боевые действия. Хьюз все же выдержал, хотя и получил жестокие повреждения от меньшего числа французских кораблей, с которыми сражался в центре в то время, как по крайней мере пять французских кораблей в бою вовсе не участвовали. По адресу трех из них Сюффрен выразился так: «Плохой, очень плохой, плохой, как всегда». Адмирал был разочарован и чувствовал, что лишился возможности одержать выдающуюся победу.

В сражении у Куддалора — 20 июня 1783 г., — последнем в этой кампании, Хьюз имел численное превосходство над Сюффреном — 18 к 15 линейных кораблей. Но на его кораблях не хватало более трети состава экипажей. Помимо прочего, две тысячи с лишним моряков оказались больными цингой и умирали ежедневно. Флоту не хватало питьевой воды. И получилось так, что у Сюффрена на меньшем числе кораблей служило 8500 человек против 5500 у Хьюза. Два французских корабля имели течь, восемь не имели медного покрытия подводной части корпуса, и почти три года не чистились днища от обрастания. А у Хьюза несколько кораблей доковались незадолго до описанных событий в Бомбее. Таким образом, ни один из адмиралов не имел полностью эффективного флота.

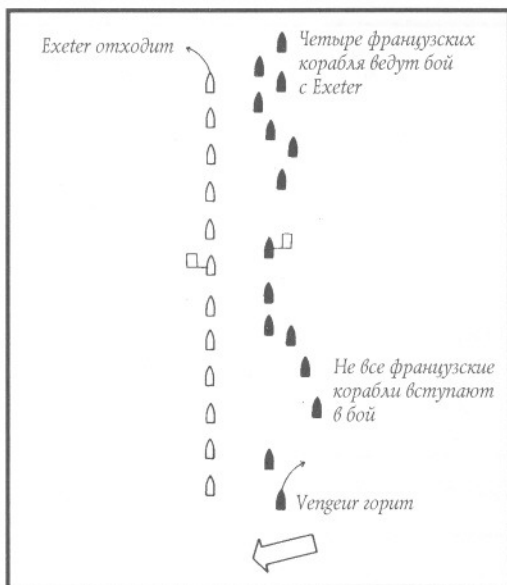
Сюффрен решил повести концентрическую атаку на арьергард английской линии. Тактика более радикальная, чем примененная им в первом бою. Лишь семь его кораблей должны были вести бой в тради-



Сражение у Негапатама. Сближение

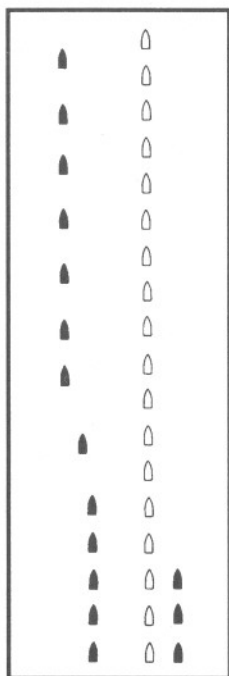


Бой у Негапатама



Сражение у Тринкомали

ра между Англией и Францией.) По этому поводу Сюффрен выразился так: «Это будет в первый и последний раз».

Сражение у Куддалора.  
План Сюффрена

Ожесточенный бой длился два часа и закончился с наступлением темноты. Успеха не добилась ни одна из сторон. И снова ни один из адмиралов не захотел воспользоваться возможностями, представлявшимися в следующие дни. Нехватка кораблей у Сюффрена компенсировалась лучшей артиллерийской стрельбой. Джон Клерк писал, что Сюффрен «дал нам новое не только тем, что заставил сэра Эдуарда Хьюза обратиться к обороне, но, опираясь на свое мастерство моряка, попытался изменить и ввести в практику новый метод атаки с наветра. Он был первым из иностранцев по крайней мере в этом столетии, которому можно поставить в заслугу, что он и выполнил атаку на английскую эскадру». В первом своем сражении 17 декабря Сюффрен придерживался принципа сосредоточения большего числа кораблей против меньшего. По поводу второго сражения Джон Клерк сказал: «Его попытка атаковать авангард противника, также хорошо согласованная с ситуацией, с очевидностью подтверждает, что он был талантливым и инициативным морским офицером».

## Джон Клерк из Элдина

Исследование тактики морского боя времен Войны за независимость Соединенных Штатов удобно завершилась по исследованиям Джона Клерка из Элдина. Клерк известен не только как автор первого полного и оригинального труда по морской тактике, написанного в Англии, но также как человек, предпринявший серьезное изучение тактики самой по себе в некоторой степени в отрыве от корабельных эволюций. Его интерес к данному вопросу возник в результате дружбы с членом Парламента Эдгаром (Edgar). Последний находился на флагманском корабле адмирала Бинга в сражении у Менорки и был с Боскоуэном в

ционном линейном строю и удерживать 13 кораблей центра и авангарда Хьюза подальше от своего арьергарда. Пять 74-пушечных французских кораблей должны атаковать пять концевых кораблей англичан, а три оставшихся должны обойти арьергард Хьюза с подветренной стороны. Таким образом Сюффрен против пяти арьергардных кораблей англичан ставит восемь своих. Но в день сражения Сюффрен, несмотря на то что он выигрывает ветер, полностью меняет свой план и приказывает вести бой в линейном строю. Оказывается, он опасается за свои концевые слабые 40-пушечные корабли, которым предстояло бы вести ближний бой с английскими 74- и 64-пушечными.

В полдень французский флот сближается с английским. В это время Сюффрен, с неохотой подчиняясь королевскому повелению, датированному 6 мая 1782 г., переносит свой флаг на фрегат. (Речь шла о заключении ми-

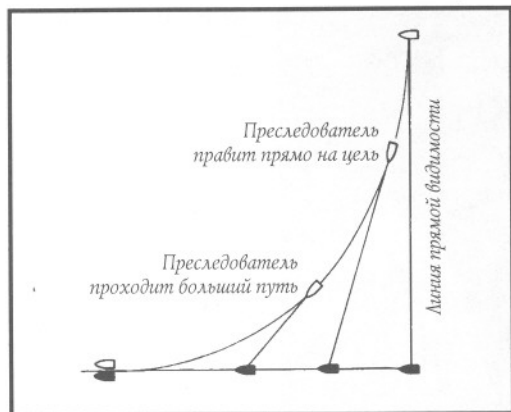


Джон Клерк оф Элдин  
(1728—1812)

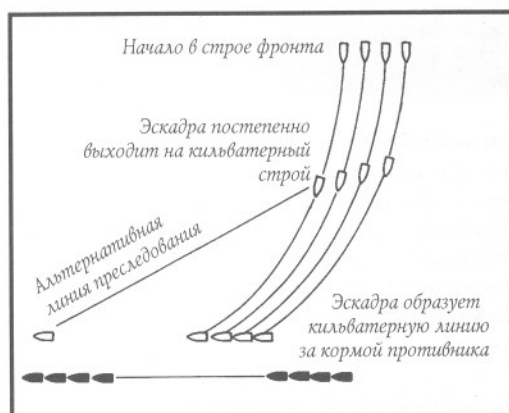
бою в бухте Лагос. Дружба Клерка и Эдгара зародилась в 1770 г., так что ко времени сражения у Уэссана 1 июня 1794 г. (т. е. «Славного 1-го июня») Клерку исполнилось 50 лет. Это был уже известный и признанный гражданский критик, умевший или пытавшийся анализировать тактические аспекты каждого нового сражения, как только получал о нем сведения. К своим исследованиям он подходил систематически, сверяясь с примерами из прошлого. Весьма важным он считал изучение материалов о судебных процессах над адмиралом Кеппелем, Пеллисе, Бингом и Мэтьюзом.

По его мнению, по ним можно установить, были ли те или иные ошибки следствием рутины или попытками своего рода тактического усовершенствования. Когда Клерк установил, что французы неукоснительно избегали атаки с наветренной стороны, он написал: «Есть ли у нас основания считать, что французы разработали и приняли к исполнению некую систему, которую англичане или не обнаружили, или сочли ее недостойной внимания?» В этом он усматривал порочность всей английской системы ведения морского боя. Даже читая его книгу сегодня, чувствуется, как хорошо она аргументирована.

Клерк на самом деле был преуспевающим шотландским торговцем и полным дилетантом как в науке, так и в искусстве. Родные не позволили ему поступить на морскую службу, но он горячо интересовался морской жизнью и кораблями, используя любую возможность посетить порт и побеседовать с морскими офицерами, моряками торгового флота и кораблестроителями. Таким путем он овладел большой массой информации о кораблестроении, навигации и корабельной артиллерии. Он занялся изучением морской тактики, используя модели парусных судов, которые сам и делал. Маленькие модели он носил в кармане и выкладывал их в ходе своих бесед и обсуждений. Он вращался в кругу интеллектуалов Эдинбурга и стремился предложить свои идеи в распоряжение Королевского флота короля Георга Третьего. Он организовал партию выдающихся шотландцев, которые после завер-



Кривая преследования

Линия преследования  
всей эскадрой

шения мятежа якобитов снова смогли слугить Английской Короне. Было не простым совпадением, что в то самое время, когда появилась книга Клерка, в списках флота в большинстве случаев впервые стали упоминаться имена Далримпла (Dalrimple), Роуза (Rose), Дугласа (Douglas), Данкэна (Duncan), Хоупа (Hope), Эфинстона (Elphinstone), Пэттона (Patton), Мери (Murray), Макензи (Mackenzie), Кокрэна (Cochrane) и Карнеги (Carnegie).

Клерк имел определенное преимущество перед своими более знаменитыми французскими предшественниками. Он был не только гражданским человеком, совершенно не обязанным поддерживать какую-либо систему. Не в пример Госту и Макартурпу (McArthur) он не был официально связан с морской службой. В жизни это был богатый, независимый человек, не имевший официальных покровителей и не зависевший в денежном отношении от продажи своих публикаций.

Пятьдесят экземпляров первой части его труда «Очерки по морской тактике» были отпечатаны в 1782 г. и «розданы по рукам». Для продажи книга была переиздана в 1790 г. Единственный экземпляр его сохранился в библиотеке Штабного Колледжа Королевского Флота в Гринвиче. Вторая, третья и четвертая части опубликованы в 1797 г. вместе с репринтом первой части, все еще датированным 1790 г. Все это было сведено в один

том. Все четыре части были переизданы в 1803 г. (Примечание переводчика: в России труд Клерка под названием «Движение флотов» ч. 1—2 издан в 1803 г.) Третье издание появилось в 1827 г. уже после смерти Клерка (1728—1812). В него были внесены примечания Родни, записанные им на полях его личного экземпляра книги 1782 г.

В отличие от Госта и многих его последователей Клерк был занят лишь одним вопросом — поражением противника. Он не обращал внимания ни на маневрирование, ни на порядок плавания. Его труд — это трактат, а не научное исследование. Он не разбирает вопросов обороны и не обсуждает относительные преимущества или недостатки кораблей и флотов, атакующих с наветренной или подветренной стороны.

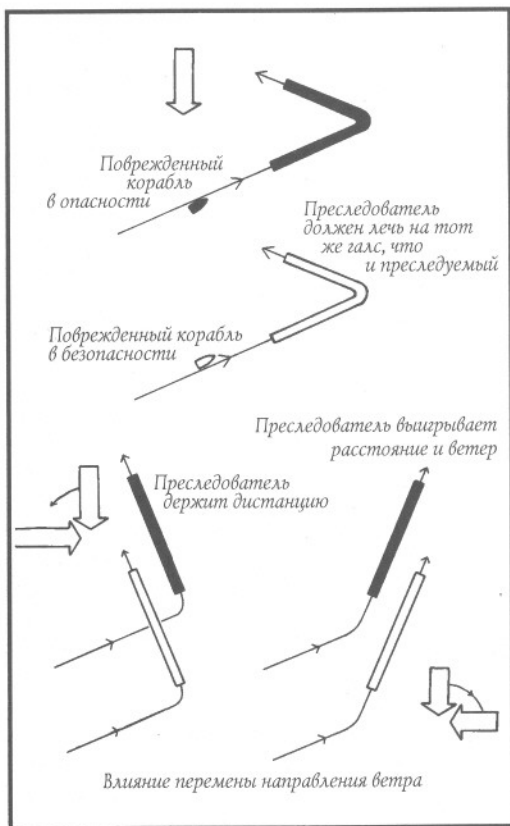
Главная тема его сочинения изложена в первых страницах. Атака с наветра — не лучший способ атаки. Вести ее под прямым углом в строе фронта — значит подвергать атакующие корабли уничтожающему продольному огню. При сближении атакующих под некоторым углом или в кильватерной линии, или в строе пеленга наибольшие повреждения от огня противника получают головные, ведущие корабли. Таким было положение у адмирала Бинга: его строй концевых кораблей пришел бы в расстройство, если бы они немедленно не отвернули. Если бы они пошли под прямым углом к линии неприятеля, то неизбежно под-

верглись смертельному продольному обстрелу. Концевые корабли не смогли бы поддержать свой авангард. Не в пример французским теоретикам, Клерк постоянно напоминал своим читателям, что противник никогда не будет простым наблюдателем различных методов атаки. Он подготовится и сможет уклониться от атаки в кильватерном строе простым отклонением курса и всегда будет стремиться получить наибольшие преимущества.

Взяв в качестве примера первый бой Покока (Росок) с д'Аше (d'Ache) 29 апреля 1758 г., Клерк нарисовал то, что он назвал линейей преследования с наветра. Если атакующие корабли сближаются с противником сходящимся курсом, то каждый из них нацеливается на своего соответствующего оппонента во вражеской линии. Форсируя парусами, можно одновременно привести все корабли на дистанцию мушкетного выстрела. Если же начинать сближение в линии фронта, то следует корректировать свой курс в соответствии с курсом противника, который все время пытается уйти вперед, если даже только с помощью руля. В результате линия сближения принимает вид кривой. При этом длина проходимого пути увеличивается, и постепенно преследователь образует кильватерную линию на параллельном курсе с противником, сближаясь на мушкетный выстрел с неприятелем, но несколько отставая за его кормой, чтобы выйти на траверз и сражаться корабль против корабля, преследователь должен вести обстрел каждого корабля противника по мере прохождения мимо его линии. Под-

ветренный флот, уходя от атаки, формирует новую линию дальше под ветром, вызывая тем самым наветренный флот на повторение атаки. Во всяком случае подветренный флот находится в лучшем положении для оказания помощи своим головным кораблям, подвергающимся натиску противника. Тогда им адмирал дает сигнал спуститься последовательно под ветер. В то же время корабли центра и арьергарда прибавляют парусов, чтобы прикрыть этот отход. В подветренном флоте некоторые корабли могут получить приказ покинуть линию и начать формирование новой линии далее под ветром. Тем временем остальные корабли заполняют линию так, чтобы у противника создавалось мнение о ее нерушимости. Клерк поясняет свои доказательства словами: «Сражение, которое британский флот вел, находясь в наветренном положении, растягивая свою линию баталии с намерением остановить, внести беспорядок или вывести из строя всю линию вражеских кораблей. Вся эта линия, находящаяся под ветром, будет разгромлена раньше, чем сможет достичь положения, с которого будет способна отразить противника. С другой стороны, когда французы преследовали английские корабли, бывшие в беспорядке, не поддержанные и выведенные из строя, прибавили пару-

#### Неудобство ухода под ветер





### Прорыв линии

сов и часто подвергали обстрелу авангард английского флота, сражаясь корабль против корабля по мере последовательного прохождения, формировали линию под ветром, чтобы подготовиться к повторной атаке». В качестве примеров Клерк берет сражение при Менорке, Гренаде, в Чесапикском заливе и у острова Мартиника. Тщательно анализируя каждое сражение с помощью наиболее надежных источников и иллюстрируя свой анализ диаграммами, Клерк легко сделал свой вывод. Он не занимался критикой отдельных адмиралов, но просто показал, что принятый англичанами метод атаки с наветра бесперспективен. В качестве примера Клерк приводит сражение, в котором французы, находясь на ветре, проявили свое нежелание как самим атаковать, так и заставить англичан прибли-

зиться к ним, пока они находились в наветренном положении. Еще примерами послужили две неудачные операции Родни 15 и 19 мая 1780 г., бой Худа и де Грасса 29 апреля 1781 г. и сражение при Уэссане (Ушане). Здесь снова Клерк без труда показал, что французы, находясь с наветренной стороны, не рискнули на решительную атаку. Главная идея Клерка о том, как следует управлять английским флотом, впервые нашла свое отражение в его книге в качестве короткого раздела, названного «Другие примечания», помещенного в конце «Комментариев по сражению при Уэссане». Первоначально этот раздел предназначался для включения в книгу издания 1782 г., но был отставлен, как недостаточно подготовленный.

В случае, когда сближающиеся на контркурсах два флота стремятся выиграть ветер, опаздывающий флот неизбежно свалится под ветер, и флоты разойдутся на противоположных галсах. Клерк согласен, что флот, который «потерял ветер», должен прорезать вражескую линию вместо того, чтобы уйти. Этот маневр более оправдан для прорезаемого флота, нежели для прорезающего. Последний может сохранить свой первоначальный строй и действовать артиллерией обоих бортов. Корабли прорезающего флота могут обстрелять с кормы продольным огнем корабли вражеского центра и арьергарда. Корабли арьергарда придут в замешательство и будут вынуждены увалиться под ветер, поскольку не смогут продолжать движение вперед. «С самого начала у нас было намерение провести опыт, успех которого бы оправдал попытку убедить нас, что риск или повреждение кораблей, принявших такую попытку, был бы найден менее важным, чем любой другой способ атаки». Если подветренный флот не может прорезать линию кораблей, то лучшее, что он может сделать — это обойти вражеский арьергард. Клерк писал, что суд над Мэтьюзом после сражения у Тулона явился причиной того, что Королевский флот не смог оценить значение маневра прорезания вражеской линии. Только те корабли, которые не смогли последовать за атакой Мэтьюза, можно «считать прорывателями вражеской линии». «Следовательно, приговор военного трибунала адмиралу Мэтьюзу можно считать источником многих последующих неудач Королевского флота».

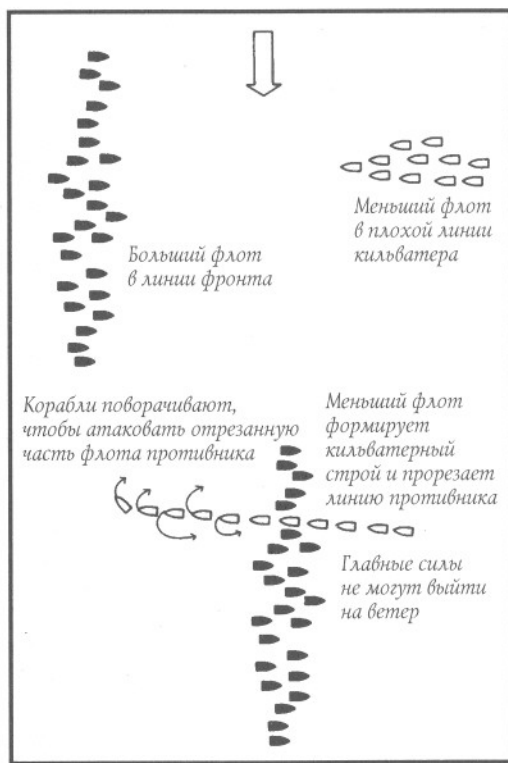
Во второй части труда Клерк развивает свой план атаки с подветренной стороны. Он доказывает, что подветренный флот, решившийся произвести атаку, в конечном счете может выгадать в случае изменения направления ветра. Действительно, корабль подветренного флота, получивший большое повреждение в рангоуте и такелаже, так как нес много парусов, пытаясь держаться ближе к ветру, будет нуждаться в помощи. Следовательно, бой кораблей, проходящих на контркурсах, можно считать невыгодным. Подветренный же флот должен прорезать противника, как только достаточно с ней сблизится.

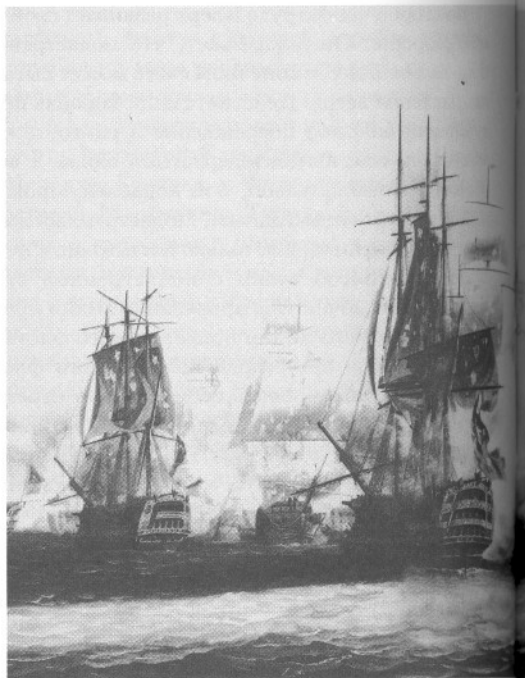
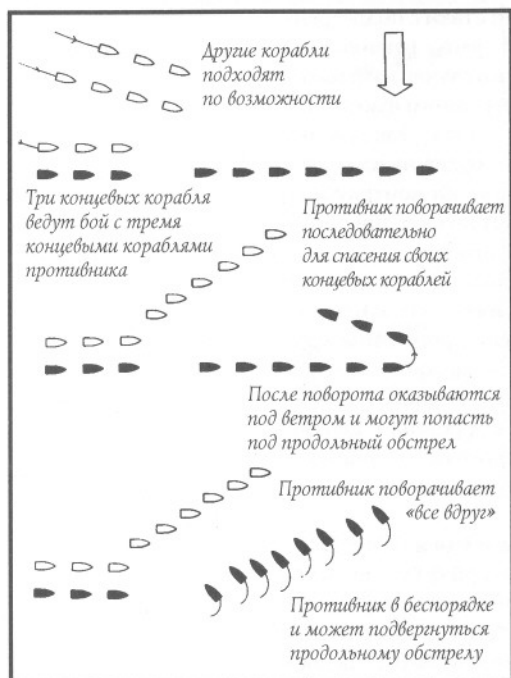
Второй способ атаки с подветренной стороны, предложенный Клерком, заключается в прорезании линии противника пятым или шестым кораблем из линии подветренного флота. Если прорезание проводится вблизи арьергарда наветренного флота, атакующий должен суметь сконцентрировать свои силы на отрезанных кораблях арьергарда вражеского флота. Если линия противника прорезана в центре, то все равно следует заставить арьергард наветренного флота увалиться под ветер. Клерк считает, что прорезать линию противника вблизи его авангарда опасно для атакующего.

В своем замечательном предвидении сражения у мыса Сент-Винсент Клерк описывает ситуацию, при которой большой флот движется в довольно беспорядочной линии фронта в галфвинд. В сумерках и в тумане для того, чтобы удерживать правильный строй, даются сигнальные пушечные выстрелы. Меньший по численности флот, преследуемый пушечными выстрелами, может внезапно оказаться на обратном курсе на уровне центра большого флота. Командир малого флота мог бы немедленно сформировать кильватерную линию и прорваться через линию большого флота. Затем он мог бы повернуть последовательно или «все вдруг», напад на часть большого флота на ветре от него и не позволить его подветренной части вмешаться в бой. Сравнение с боем у мыса Сент-Винсент кажется необычным, но сам победитель — лорд Сент-Винсент (адмирал Джон Джервис) говорил, что вопрос, имел ли Клерк «какую-либо заслугу» в этом деле, сам по себе «вне всякого сомнения».

Адмиралу, решившему атаковать с наветра, Клерк предлагает обратить свои усилия на три концевых корабля арьергарда противника. Отдельные корабли, выделенные для этой задачи, должны быть лучшими ходоками во флоте атакующего. Остальным кораблям, выходящим на ветер от атакующего отряда с целью оказания ему помощи, предпочтительнее подходить свободным строем, нежели в линии кильватера. Клерк доказывает, что гибель трех отрезанных кораблей вражеского арьергарда неизбежна, какие бы усилия ни предприняли для их спасения остальные корабли. При повороте последовательно или «все вдруг» идущие на поддержку корабли атакую-

#### Атака в линии фронта

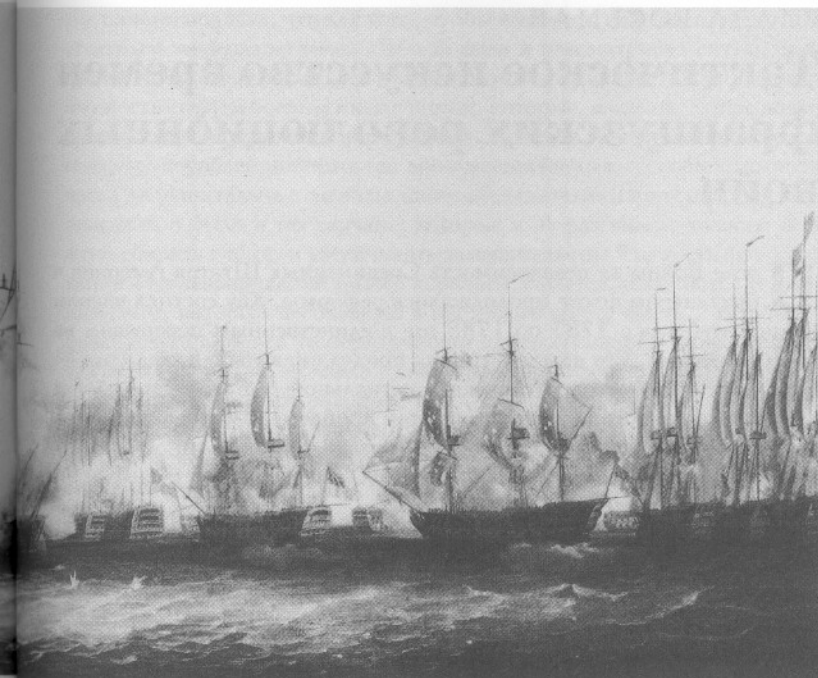




### Атака на три концевых корабля

мого флота на ветре будут подвергнуты продольному артиллерийскому огню. Если они повернут последовательно или «все вдруг», то и атакующие могли бы повернуть так же и обратить подветренный флот в бегство. И три жертвы останутся в клещах атакующего. Тем временем четвертый и пятый концевые корабли могут быть обстреляны и окружены подходящими в беспорядке с наветра атакующими кораблями. Клерк рассматривает различные способы отрезания вражеских арьергардных кораблей. Из них два, признанных адмиралом Хау: атака в последовательности и атака в обратной линии, когда первый корабль атакует концевой корабль противника, а каждый следующий обходит первого с неподбойной стороны.

Вполне вероятно, что флот, арьергардные корабли которого оказались в опасности, может прореагировать значительно быстрее, повернув через фордевинд «все вдруг» прежде, чем атака будет начата. В этом случае те же корабли, оказавшиеся теперь головными во вражеском флоте, идущем в обратном порядке, могут быть решительно атакованы. Подветренный флот может уйти, но наветренный флот все еще будет иметь шанс догнать его арьергард. Клерк рассматривает последствия изменения направления ветра и заключает, что те же три концевых корабля, ведущие жаркий бой, даже при наиболее благоприятном ветре не позволят оставшимся кораблям покинуть их, не ввязавшись в общую свалку. Некоторым возражением всем этим способам отрезания кораблей с подветренной стороны является то, что Клерк никогда не рассматривает решительного противодействия со стороны той части наветренного флота, которая не была отрезана. В общем он не очень уверен в том, что оставшиеся корабли флота, осознавши все трудности, бросятся выручать своих товарищей. На это он дал еще более легкий ответ: «Если корабли наветренного флота все-



Сражение  
при острове Святых  
12 апреля 1782 г.

таки смогут прийти на выручку, то сражение превратится в общую свалку, что в конце концов больше всего желает атакующий». Имеются в виду англичане.

Клерк предпринял подробный анализ силы артиллерийского огня и полученных повреждений флотами, ведущими бой на параллельных контркурсах. Даже при очень малых скоростях прохождения никакой отдельный корабль, по-видимому, не смог бы дать больше одного бортового залпа по любому вражескому кораблю и, наоборот, получить не более одного залпа с корабля противника. При больших скоростях корабли могут держать на прицеле друг друга не более одной минуты и, возможно, не успеют снова зарядить свои пушки прежде, чем следующий корабль противника придет на траверз, т. е. на линию огня.

Клерк придерживался мнения о прорезании вражеской линии как о намеренном тактическом действии, и ничто на должно было бы ему помешать, как это произошло, например, в сражении у острова Святых, когда все три маневра «были случайными и непреднамеренными».

В четвертой части книги, которая была опубликована в 1804 г., Клерк рассматривает ход сражения у острова Святых с большей тщательностью. Случайное прорезание флотом Родни вражеской линии отодвигает все преимущества такого метода, которое будто бы предвидел Клерк. Однако нигде в более ранних своих записках и наблюдениях он никоим образом не утверждал, что Родни, Эффлек или Гарднер, прорезая вражескую линию, были вдохновлены тем, что он писал. Клерк был очень скромным, особенно потому, что не считал себя достаточно образованным. Лишь энтузиазм и пыл его последователей привели к преувеличенному восхвалению его трудов.

## Тактическое искусство времен французских революционных войн

**П**осле Войны за независимость Соединенных Штатов Америки в британском флоте продолжались реформы. Хау состоял членом Адмиралтейства с 1783 по 1788 год с единственным перерывом на восемь месяцев. Его администрация продолжила усилия по дальнейшему развитию методов тактики и сигнальной системы. Эта работа стимулировалась как вниманием к этой проблеме, наблюдавшимся во Франции, так и тревогой по поводу растущей революционной опасности. С такими личностями, как Хау, Худ, Ален Гарднер (Gardner) и Джервис, реформы были неизбежны.

18 мая 1785 г. вице-адмирал Марк Милбэнк (Millbanke), будучи в то время адмиралом порта Плимут, издал свод из 145 сигналов. 27 июня 1786 г. коммодор Ален Гарднер — командир Ямайской эскадры предложил другой свод. В нем вовсе не было боевых сигналов за исключением одного: «Вступить в бой». Не было также сигналов о флотских построениях. Дневные сигналы для частных судов следовали старой системе так же, как и сигналы о вызове офицеров. Сигналы в тумане давались выстрелами из пушки; их число указывало номер колонки в специальной таблице сигналов. Через две минуты снова выстрелами из пушки указывалась строка в этой таблице.

16 октября 1787 г. в Спитхедде лорд Худ издал свод из 90 сигналов по цифровой системе вместе с квадратной таблицей для обозначения номеров.

### Система сигналов адмирала Филиппа Пэттона 1787 г.

Не все английские тактические разработки шли в правильном направлении. Филипп Пэттон (Patton) — весьма способный и многоопытный офицер, пребывавший с 1755 г. все время в море, также выработал новую систему сигналов. Он начал свою работу задолго до 1784 г., и его книга была отпечатана за его счет в 1787 г. События тем временем развивались дальше: Хау начал разрабатывать истинную сигнальную цифровую систему. Пэттон же не пошел дальше поисков компромисса между старой и новой системами; он предложил метод их одновременного применения. В своем письме Чарльзу Миддлтону (Middleton) (позже — лорд Барэм) он отстаивал свою систему и порицал систему Хау и его бывшего флаг-капитана Джона Ливсона Гауэра (Leveson Gower). Похоже, что Пэттон с трудом понимал тогдашние тенденции развития тактической мысли.

Миддлтон, что бы он ни говорил в поощрение Кемпенфелта, был законченным реакционером, ничего не понимавшим в вопросах тактики и никогда не видевшим в жизни ни одного морского сражения.

Он наивно полагал, что для того, чтобы выиграть бой, достаточно быть опытным мореплавателем. «Чем больше я рассматривал ситуацию на флоте, тем больше убеждался в необходимости ограничить Вашу приверженность старым боевым инструкциям, которые, конечно, лучше подходили флотам, сражавшимся на равных. Простые маневры хорошо управляемых кораблей достигаются минимальнейшими способностями: но, когда дополнительные сигналы даются без системы и порядка, что, как я опасуюсь и было в тех случаях, которые я не раз видел, должны всего лишь сбивать с толку и увеличивать замешательство. Легкость формирования и маневрирование линией кораблей, кажется, и являются тем минимумом, который необходимо в настоящее время иметь... Все, чего я боюсь сегодня, — это беспорядочности наших сигналов. Однако если оставаться спящим, то можно и не видеть в этом опасности. А если игнорировать наших командиров, то можно сказать, что их морская практика предоставит им большие преимущества в формировании и управлении линией баталии, как только они начнут это понимать».

Наверное, Джервис не был слишком суров, когда писал с обычной для него страстностью об «этом чертовском парне сэре Чарльзе Миддлтоне, который не нашел ничего лучше, чем компилировать с помощью этого тупого пса Пэттона многотомный идиотский свод сигналов, который и издают современные продавцы».

Время шло, и Пэттон испытывал все большее и большее беспокойство из-за невозможности получить официальное признание. Он оставил надежду разослать экземпляры своей книги «всем адмиралам по списку», ввиду ее дороговизны, но все же распространил некоторое количество вместе с восьмистраничной брошюрой о морских сигналах. Он тщетно искал покровительства своего бывшего товарища по плаванью юного герцога Кларенса. Из его намерения с помощью Адмиралтейства собрать конференцию флаг-офицеров для оценки достоинств предлагаемой им системы сигнализации ничего не вышло.

Труд Пэттона представлял собой громадный, неуклюжий том in folio, весивший 61 фунт (27,8 кг). Он содержал 352 пронумерованные страницы, плюс еще много чистых и без номеров. С ним можно было работать только на большом столе. Его система дневных сигналов использует десять флагов, пронумерованных от 0 до 9, и четыре вымпела, что позволяет составить до 925 сигналов, поделенных на 14 групп. Флаги, поднятые на топе фор-стенги, дают значение единицы, на топе грот-мачты — десятков, а на топе бизань-мачты — сотен. Сигнализация старым методом облегчалась наличием двух способов, отпечатанных на левой и правой стороне каждого разворота двойной страницы. Использование трех типов мачт, а также нок-бизани вместе с одним или двумя из четырех вымпелов, поднятых выше или ниже сигнального флага или обоих вымпелов, помещенных выше или ниже его же, позволяет набрать большое количество сигналов даже с одним флагом. Для групп, обозначаемых самими вымпелами, другой или даже третий вымпел поднимается ниже разъясняющего флага. Во всех группах, кроме трех, Пэттон может набрать 42 сигнала, а во всех, кроме двух групп, приведены по 7 сигналов для каждой страницы. Безо всякого видимого основания Пэттон не указал номера серий. Система Пэттона требовала наличия на каждом корабле флота всех 10 флагов и вымпелов, что позволило бы двусторонний обмен и репетирование сигналов.

Каждой группе сигналов в его книге предшествовал набор общих сигналов, что давало полезную и необходимую кодификацию практической службе. Группа сигналов 4 посвящалась различным маневрам в походном строю: приведение к ветру, повороты оверштаг, повороты через фордевинд и др. Эта группа включала большинство сигналов Кемпенфелта периода 1779—1781 гг. Группа 7, касающаяся построения линии баталии и различных маневров в бою, более или менее совпадала с сигналами Хау и Кемпенфелта. Общая форма и значение сигналов позволяли адмиралам обеспечивать и удерживать гибкий контроль соответствующей позиции в строю и парусные маневры для отдельных кораблей.

Насчитывалось 70 сигналов для действий ночью. Они делились на шесть категорий по 10 сигналов, за исключением третьей категории, состоящей из 20 сигналов от частных кораблей адмиралу. Последний мог поднимать свои сигналы тремя способами. Предлагалось использовать огни для указания номера категории сигналов, а их расположением — номера сигнала в данной категории. Можно было также использовать сигналы только пушечными выстрелами от одного до шести для указания категории, а после некоторой паузы от одного до десяти выстрелов для указания номера сигнала.

Каждый корабль обязан подтвердить прочтение адмиральского сигнала подъемом на ноке бизань-мачты точного числа огней для указания категории, а выстрелами из мушкетов — указать номер сигнала в категории. Если же адмирал отдает свои сигналы только выстрелами из пушек, капитаны кораблей должны ответить точно так же выстрелами из мушкетов. Частные суда для своих сигналов используют три огня для обозначения 20 сигналов из категории 3. Они могут выстрелами из пушек обозначать первые 10, а с помощью фальшфейеров и остальные сигналы. Адмирал подтверждает получение их сигналов, поднимая одиночный огонь на кормовом флагштоке.

Для действий в тумане предусматривались 10 сигналов пушечными выстрелами с подтверждением мушкетными выстрелами.

Комбинация Пэттоном старой и новой систем вряд ли кому-нибудь пришла бы по душе, тем более что на флоте явно отмечалось предпочтение новой системы. Ночные сигналы системы Пэттона сами по себе были путанными и к тому же сопровождались бестолковыми объяснениями. Тактические же сигналы являлись всего лишь отображением идей 1779—1781 гг.

### «Предложение по сигналам» 1788 г.

Не в пример труду Пэттона *«Предложение по сигналам офицера Британского флота, 1788 г.»* (*«An Essay of Signals»*) представляло собой хорошо сброшюрованный том размером 23 на 11,5 см. Автор предлагает истинный цифровой код с использованием десяти прямоугольных, трех треугольных флагов и одного выпела, чем обеспечивается 1051 сигнал, расположенный в алфавитном порядке по первому слову значения сигнала. Флаги поднимаются один над другим на фок-мачте. Однако для дальнейшей сигнализации флаги, означающие сотни, могут быть подняты на бизань-мачте, десятки — на грот-мачте, а единицы — на фок-мачте. Флаг на ноке бизань-мачты означает ты-

сячу. Треугольные флаги являются заменяющимися. Желтый вымпел означает, что номер сигнала должен читаться как число. Особенностью этой сигнальной книги является предлагаемый способ для ночной сигнализации. Это — квадратной формы фонарь; на каждом стекле из четырех его окошек нарисован номер. В условиях тумана предлагаются сигналы выстрелами из пушек. Дается до шести выстрелов с различными временными интервалами между ними вплоть до шести минут. Таким способом можно дать 32 различных сигнала.

В основном это — всего лишь сигнальная книга без каких-либо конструктивных элементов. К ее особенностям можно отнести очень большое количество запрашивающих сигналов, которые требуют определенных цифровых ответов. С их помощью адмирал получает информацию о своих кораблях, о количестве больных и раненых, о географических координатах, о боеприпасах, снабжении и т. п.

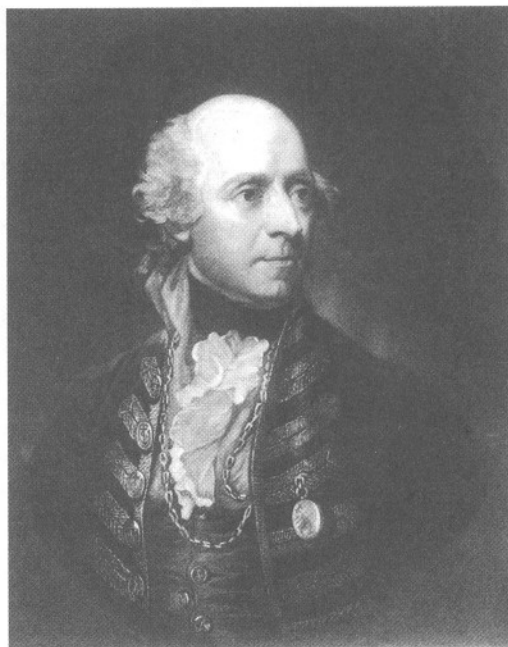
К сожалению, автор испортил впечатление от своего труда дополнительным набором из 32 совершенно невразумительных сигналов в боевой обстановке. Дополнительные однофлажные сигналы были уже ранее предложены Кемпенфелтом. Но наш автор предлагает специальные флаги для применения только в бою. При этом предполагается, что адмирал держит свой флаг на фрегате. Сложный рисунок и расцветка флагов с трудом различимы на расстоянии. Некоторые не только вносят недоразумение, но они еще и слишком вычурны. Тем не менее книга является заметным вкладом в литературу о сигналах, хотя никогда не получила признания и практически не имела ценности.

Национальный морской музей располагает экземпляром рукописи экспериментальной цифровой системы. В соответствии с ней сигналы даются двумя из набора в десять флагов, которые настолько отличаются по расцветке, что их можно поднимать даже в перевернутом виде. Это удваивает возможность выбора сигналов.

Контр-адмирал Джон Ливсон Гауэр, который был первым капитаном в эскадре Хау во время операции по освобождению Гибралтара в 1782 г., а затем принял командование Флотом Канала, в 1788 г. выпустил другой свод цифровых сигналов. Но его система была неудобной, поскольку зависела от восьмисторонней таблицы.

## Лорд Хау и сэр Роджер Кертис, 1788—1789 гг.

Начало сотрудничеству Хау и Роджера Кертиса (Curtis) было положено во время Войны за независимость Америки, когда последний был назначен на должность второго капитана у Хау. Впоследствии Кертис сыграл выдающуюся роль в обороне Гибралтара, а в сражении «Славного 1-го июня» служил уже первым капитаном при Хау.



Вице-адмирал  
сэр Роджер Кертис  
(1746—1816) —  
художник М. Браун

Ничто, однако, не говорит о том, что он обладал опытом в области тактики или когда-либо всерьез занимался вопросами сигнализации на флоте.

В июле 1788 г. Хау вторично оставляет свой пост в Адмиралтействе; приблизительно в то же время Кертис разрабатывает свод новых сигналов и инструкций, который был опубликован в 1789 г. В сентябре 1789 г. рукопись этой книги обсуждалась в ходе переписки между Хау и Кертисом; именно эта переписка отражает их совместную работу.

Невозможно представить, чтобы за всю свою карьеру (в особенности в то время, о котором идет речь) Хау предложил систему сигналов, которая бы по своей ретрогрессивности могла сравниться с системой, предложенной Кертисом. В предложенной последней системе «Сигналов адмирала» использовалась таблица, построенная на 16 флагах, и 10 приложений к ней. Как обычно, номера, присвоенные использованным в таблице флагам, имели лишь косвенное отношение к номеру сигнала. Однако то обстоятельство, что они вообще имели какое-то отношение к номерам сигналов, создавало лишь дополнительные трудности в понимании сигналов. Например, поднятие флага 1 над флагом, имеющим тот же номер, означало сигнал 1, а поднятие флага 5 над флагом 9 означало сигнал 73.

Как уже говорилось, переписка между Хау и Кертисом позволяет судить о ходе их мыслей по поводу тактики морского боя. Например, Кертис предложил сигнал 70, приказывающий флоту открывать огонь по ближайшим кораблям противника; при этом целью такого обстрела должны были быть мачты кораблей противника, а наводить орудия должны были самые опытные артиллеристы. В ответ на это Хау предложил уточнить, «следует ли подчиняться этому приказу *при любых обстоятельствах?*».

Используя метод Хау, Кертис довольно тщательно описывает ночные сигналы. Как известно, в этом вопросе Хау всегда придерживался системы, разработанной им еще в 1776 г. В этой системе ночные сигналы различались по количеству фонарей, по форме, в которой они вывешивались (например, в виде квадрата, треугольника и т. д.), по месту на корабле, в котором они вывешивались, и, наконец, по тому, использовались ли для их передачи пушечные выстрелы или фальшфейеры. В отличие от этого, однако, Кертис не указывал в своей системе того места на корабле, где должен был вывешиваться тот или иной ночной сигнал.

Другими словами, содержание упомянутой переписки позволяет сделать вывод о том, что Кертис не разделял целей, к которым стремился Хау. Более того, вместо того чтобы подпитывать размышления Хау по поводу тактики новыми идеями, он предлагал ему уже давно устаревшие подходы. В этой связи легко понять Хау, который в одном из своих писем неизвестному корреспонденту, датированном 1 октября 1789 г., писал: «Слабость существующей у нас системы тактики флота (если можно говорить о том, что таковая вообще существует) такова, что я не могу с уверенностью сказать, какую из предлагаемых систем следует опубликовать и принять в качестве официальной». Однако на следующий год Хау был назначен командующим Флотом Канады и, образно говоря, «взяв в руки пучок крапивы», предложил флоту по-настоящему числовую систему сигнализации.

## Числовая система сигналов, предложенная Хау в 1790 году

Флот Канала представлял собой внушительную силу: в своем составе он имел 31 линейный корабль. Корабли были разделены на 3 эскадры, каждая из которых, в свою очередь, состояла из двух подразделений. Авангардом командовали адмиралы Сэмюэль Баррингтон (Barrington) и Джервис (Jervis), Хау, Худ (Hood) и Уильям Готэм (Hotham) командовали центром, а Александр Худ и Ричард Бикертон (Bickerton) — арьергардом. Походным порядком флота было следование тремя параллельными колоннами; при этом Хау находился на корабле, возглавлявшем правую колонну.

Написанная Хау и адресованная Флоту Канала *«Книга сигналов для боевых кораблей»* представляет собой последнее его достижение в области тактики и сигнализации на флоте. Это была книга, выхода которой давно с нетерпением ожидали наиболее прогрессивно мыслящие офицеры британского флота. Она была неоднократно переиздана самим Хау, Худом, Джервисом и др. Она служила своеобразным официальным стандартом до тех пор, пока содержащиеся в ней сигналы и инструкции не были включены в официальную *«Книгу сигналов Адмиралтейства»*, впервые опубликованную в 1799 г. и действовавшую вплоть до 1816 г.

В упомянутую книгу Хау включил 12 специальных флагов, предназначенных для передачи особых сигналов. Собственно числовые сигналы описывались в книге с помощью пяти колонок. Первая из них содержала номер сигнала, вторая — его «содержание», третья — его «назначение (signification)», четвертая — номер страницы, на которой помещалась соответствующая инструкция, а пятая — номер соответствующей статьи инструкции. Следует отметить, что многие сигналы были вписаны от руки, что, по-видимому, объяснялось необходимостью соблюдать секретность. Всего в книге перечислено 160 числовых сигналов.

Предложенная Хау числовая система сигнализации заставила Адмиралтейство отдать распоряжение о снабжении кораблей флота соответствующими флагами.

### *Некоторые из новых сигналов, предложенных Хау в его «Книге сигналов для боевых кораблей»*

- Статья 19 «Проходя мимо противника, корабли флота вольны открывать по нему огонь даже тогда, когда не готовы немедленно навязать ему общее сражение».
- Статья 20 «Определенные корабли или подразделения эскадры должны атаковать либо арьергард противника в целом, либо отдельные его корабли».
- Статья 22 «Снять экипажи с захваченных кораблей противника и уничтожить последние с тем, чтобы не дать противнику увести их; после этого присоединиться к основному флоту».
- Статья 40 «Следовать сквозь линию противника в любом направлении [как это предусмотрено сигналом 75, принятым в 1782]» (Корбетт считал, что этот сигнал предназначался «для выполнения абсолютно нового маневра»).

- Статья 41 «Кораблям занять позиции, позволяющие им оказывать взаимную поддержку, после чего атаковать противника».
- Статья 42 «Каждому кораблю флота направиться в сторону противостоящего ему корабля в линии противника».

*Адмиралтейские флаги, предложенные Хау в 1790 году*

1. Красный.
  2. Белый с узкой красной каймой.
  3. Синий с белой вертикальной полосой, расположенной посередине.
  4. Желтый, с узкой черной полоской сверху и внизу.
  5. В белый и красный квадраты.
  6. Бело-синий, разделенный по диагонали.
  7. Флаг с косым крестом.
  8. В желто-голубую вертикальную полоску.
  9. В голубую, белую и красную горизонтальные полосы.
  10. Синий с белым кругом в центре.
  11. Белый.
  12. Белый с голубым крестом.
  13. Красный с белым крестом.
  14. В желто-синюю клетку.
  15. Государственный флаг (Union).
  16. С красно-белыми горизонтальными полосами.
  17. С желто-синими вертикальными полосами.
  18. С бело-синими горизонтальными полосами.
  19. Синий вымпел.
  20. Черно-белый, разделенный горизонтально.
  21. Желтый.
- Размеры флагов:* для больших кораблей — 12 × 14 футов; для фрегатов — 10 × 12 футов.
- Размеры вымпелов:* для больших кораблей — 8 футов в широкой части, 36 футов в длину и 2 и 2/3 фута в узкой части; для фрегатов — 6 футов в широкой части, 27 в длину и 2 фута в узкой части.

Хау испытывал определенные затруднения с сигналами, которые должны были подавать частные суда. Несмотря на то что он всегда стремился услышать мнение своих подчиненных по основным вопросам тактики, он все же оставался автократом, который не мог даже помыслить о том, чтобы частные корабли имели тот же набор флагов и вымпелов, что и адмирал. В результате для передачи сигналов частным кораблям было определено восемь флагов, с помощью которых они могли передавать 68 числовых сигналов. Кроме того, эти корабли располагали собственным набором для сигнализации, состоящим из 12 флагов и 2 вымпелов. Что касается ночных сигналов, то и для адмирала, и для частных кораблей они в основном совпадали с теми, которые были определены книгой сигналов, выпущенной в 1782 г.

К упомянутой выше «Книге сигналов...» прилагались инструкции и разъяснения по ее использованию, также датированные 1790 годом. Копия этих инструкций, подписанная: «Хау, 9 октября 1790 г., борт корабля *Queen Charlotte*, Спитхед», содержится в «Коллекции Мида». Эта книга фактически представляет собой репринт инструкций


Хау, опубликованных им в 1782 г. и в 1776 г. Другими словами, эта книга лишней раз подтверждает мысль о том, что система тактики, с помощью которой Королевский флот Великобритании одержал столько побед в ходе так называемых Наполеоновских войн, была разработана и опубликована еще до начала американской Войны за независимость.

В издании 1790 г. содержится на две инструкции больше, чем в издании 1782 г. (24 вместо 22). Кроме того, последнее издание содержит вставленную от руки инструкцию 25, в которой говорилось о том, что в случае, когда какому-то отряду кораблей приказано атаковать часть флота противника и, выполняя этот приказ, отряд слишком далеко отрывается от

своих основных сил, то ему следует «задерживать продвижение противника» до момента, когда подойдут основные силы флота во главе с адмиралом и появится возможность навязать противнику генеральное сражение. Как видим, в этой инструкции содержатся предпосылки идеи о создании так называемой «передовой эскадры». Инструкции по ведению боя в тумане и ночью остались теми же самыми, что и в предыдущих изданиях.

В том же 1790 г. Хау переиздал выпущенные им ранее «Дополнительные инструкции...». При этом может показаться странным, что Хау не включил дополнения в текст основной книги. Думается, что наиболее вероятной причиной этого было то, что в то время он уже работал над более полным текстом — книгой, носящей название «Дополнительные инструкции для боевых кораблей» и увидевшей свет в 1793 г.

10 июля 1790 г., т. е. в то время, когда возглавляемый им флот все еще находился в Спитхедде, Хау выпускает «Отдельную [печатную]

by PRIVATE SHIPS.				
N <sup>o</sup> of Lights.	How disposed	Place	Guns	Falfe Fires.
5	— equal Height —	Where most easily seen	— / — if requisite	
5	— Ditto —	— Ditto —	2 quick	
5		Where most visible to the Admiral, and as little as possible to the strange Ships.		
<p><i>Given on board His Majesty's Ship the Queen Charlotte at Spithead the 25 July 1790</i></p> <p><i>To The Hon<sup>ble</sup> Keith Stewart</i>  <i>Captain of His Majesty's Ship the Formidable</i></p> <p><i>By Command of the Admiral</i>  <i>Josh. Daries.</i></p>				

Рукописный текст адмирала Хау, 25 июля 1790 г.



Походный строй Хау

них — «О походном порядке» — включал в себя 10 статей и был направлен на регулирование строя кораблей, следующих походным порядком. В статье 1 этой инструкции говорится: «Когда флот следует походным порядком тремя параллельными колоннами, то, в зависимости от направления ветра, второй командующий должен следовать справа или слева от центральной колонны». В статье 2 говорится, что расстояние между колоннами должно составлять от 1,5 до 2 миль, а расстояние между кораблями в колонне — около трех кабельтовых. Статья 3-я предписывает кораблям флота держаться равнение на передовой корабль колонны, следующей с наветренной стороны. При этом адмирал должен следовать на расстоянии трех кабельтовых впереди передового корабля этой колонны. В статье 6 говорилось, что капитаны не должны терять своего места в строю даже тогда, когда это сделает следующий впереди их корабль. Статья 8 приказывает флоту, следующему двумя колоннами, придерживаться тех же предписаний, что и для флота, следующего тремя колоннами. В статье 9 указывается, что фрегаты, брандеры и малые корабли должны следовать справа от основных сил флота, когда он движется по ветру.

24 августа 1790 г., т. е. спустя неделю после отплытия из Торбея, Хау выпускает «Меморандум, содержащий более точные разъяснения относительно намерений адмирала по поводу походного порядка». В этом меморандуме, написанном на основе статей 6 и 7 инструкции «О походном порядке», говорилось о необходимости сохранения кораблями своего места в строю.

Флот возвратился в Спитхед в середине сентября. Накануне следующего, осеннего похода, 19 октября 1790 г. Хау выпускает новый документ относительно походного и боевого порядка флота. В нем речь шла о походном порядке флота, состоящего из 37 кораблей и разделенного на три эскадры, имевшие в своем составе два подразделения. Согласно этому документу, адмирал должен был следовать во главе колонны, следующей справа от основных сил. При формировании боевого порядка, говорилось в документе, Баррингтон (Barrington) должен был возглавить командование авангардом, Александр Худ — арьергардом, а находящийся на борту *Queen Charlotte* адмирал должен был следовать в центре. В тот же день Хау выпускает еще две инструкции, содержание которых учитывало опыт последнего похода. Первая, носящая название «Инструкция по поводу диспозиции флота, следующего подразделениями в походном порядке и обозначаемая черно-белым сигнальным флагом», представляет собой довольно длинный и запутанный документ, в котором говорится о различиях между

инструкцию по поводу сигнала, подаваемого с помощью белого флага с голубым крестом, о котором говорится на с. 9 «Книги сигналов».

В тот же день Хау публикует еще два документа. Что касается первого из них — «Инструкции по формированию боевого порядка», то главной целью содержащейся в нем статьи 1 было обеспечение правильного поведения головных или замыкающих кораблей соответствующих эскадр в условиях, когда флот меняет галс или порядок формирования. Второй из

отдельными подразделениями и эскадрами флота. Во второй инструкции, озаглавленной «*Наблюдение*», Хау делает попытку определить функции и обязанности флаг-офицеров, возглавляющих эскадры и их подразделения.

## Лорд Худ и Джон Макартур в 1791 — 1793 гг.

В декабре 1790 г. Хау было приказано «спустить флаг» в качестве главнокомандующего. Сам он расценил это событие как свое «полное уничтожение как профессионала».

Отныне инициатива в проведении реформ тактики переходила к лорду Худу, который командовал Флотом Канала в течение последующих двух лет. Согласно плану Худа, находясь в Спитхеде, флот должен был образовать две линии: «южную», состоящую из трех подразделений (по 6 кораблей в каждом), которыми командовали Ливсон Гауэр (Gower), адмирал Сэмюэль Гранстон Гудолл (Goodall) и Косби (Cosby), и «северную», также состоящую из трех подразделений, которыми командовали Готэм, вице-адмирал Джонатан Фолкнор (Faulkner) и вице-адмирал Ричард Кинг (King). Сам Худ, находясь на борту *Victory*, должен был располагаться в центре «северной» линии.

Сегодня трудно определить позиции Худа по вопросам тактики или сигнализации. Можно с уверенностью утверждать, что он выступал с критикой Родни, обвиняя последнего, в частности, в том, что тот не стал преследовать французов после сражения у о. Святых. Вместе с тем представляется, что он разделял наиболее общие тактические установки Родни и его требование соблюдения строгой дисциплины на флоте. Сомнительным, однако, представляется утверждение о том, что его интересовали какие-то передовые идеи в области тактики.

Что касается сигнализации, то в этом вопросе он находился под влиянием взглядов своего секретаря — Джона Макартира (McArthur), который с 1782 г. работал над созданием системы сигналов. Эта система была представлена им командующему Североамериканской базой адмиралу Роберту Дигби (Digby). Еще более амбициозным проектом Макартира было создание им в 1790 г. свода сигналов, который был представлен на утверждение герцогу Чатему, бывшему тогда Первым Лордом Адмиралтейства. Последняя система на самом деле представляла собой не более чем адаптированную для английского флота систему сигналов, действующую на французском флоте. В этой системе использовались 12 флагов, описание цветов которых отсутствовало. Сигналы были сведены в четыре таблицы, и их общее число равнялось 600.

В целях секретности предлагалось менять флаги ежемесячно, еженедельно и даже ежедневно.

Оценивая схему, предложенную Макартиром, следует подчеркнуть, что она обладала «врожденными» недостатками, которые в случае ее принятия могли привести только к путанице. Так, например, сигналы, приводимые в каждой из предложенных таблиц, часто повторяли друг друга, а сигналы к атаке вообще упоминались в каждой из этих таблиц.



### Образец маневра Хау

В июле—августе 1792 г. Худ проводил маневры со своей эскадрой. Входящие в состав эскадры 15 кораблей были разделены сначала на две, а затем на три колонны; целью маневров была отработка формирования кильватерной линии при различном ветре.

Следует отметить, что маневры продемонстрировали хорошую выучку офицеров эскадры и их способность взаимодействовать между собой.

7 мая 1793 г., т. е. за две недели до отплытия флота в район Средиземноморья, Худ выпускает *«Книгу сигналов для боевых кораблей»*, содержащую дневные сигналы и сигналы, подаваемые в тумане (ночные сигналы отсутствовали); книга была также подписана Макартуром. Ее название, как видим, полностью совпадало с названием книги, выпущенной Хау в 1790 г., однако она содержала подзаголовок — *«Новое расположение»*. Действительно, в книге Худа был использован буквенный указатель (в виде углублений на страницах книги) для номеров сигналов. Однако более важным новшеством была публикация восьми гравюр с диаграммами, иллюстрирующими значение того или иного сигнала. Поскольку такие иллюстрации были использованы ранее Макартуром, можно с уверенностью утверждать, что именно он настоял на этом полезном нововедении, позволявшем гарантировать единое понимание капитанами значения конкретного сигнала. Там, где это было необходимо, к диаграммам прилагался масштаб. Разумеется, сама идея использования иллюстраций была заимствована у французов, но это не уменьшало ее значения. И это было подтверждено тем, что подобные иллюстрации были включены в текст *«Сигналов Адмиралтейства»*, опубликованных в 1799 г.

В тот же день Худ опубликовал отдельную книгу своих инструкций. Основной целью ее создания было объединение *«Инструкций»* и

Худ, очевидно, намеревался проверить предложенную Макартуром систему сигналов в ходе кампании 1791 г., однако Адмиралтейство не одобрило ее. Каковы бы ни были причины такого решения, оно представляется достаточно основательным. В связи с этим Макартуром была предпринята попытка приспособить систему сигналов, предложенную Хау в 1790 г., к тому, чтобы она могла быть использована Худом. Однако и эта попытка оказалась неудачной.

Макартуром были предложены и новые ночные сигналы, часть из которых была заимствована им, по его собственному выражению, «из рукописей Кемпенфелта, оставшихся до сих пор без внимания».

Выпущенные Худом в 1791 г. и предназначенные для Флота Канала инструкции целиком опирались на работу, сделанную в свое время Хау. Так, в их текст практически полностью вошли написанные Хау *«Дополнительные инструкции»*. Что касается инструкции Хау *«О походном порядке»*, то она была сокращена до 11 статей (последняя из которых была написана от руки).

«Дополнительных инструкций» Хау в одном томе. Существуют, однако, три обстоятельства, указывающие на то, что эта книга явилась плодом совместной работы Худа и Макартура. Так, опубликованная в ней и состоящая из 17 статей инструкция «О походе нарядке» не полностью совпадала с одноименной инструкцией, разработанной Хау.

Еще одним новшеством явилась публикация «Инструкций по управлению флотом при осуществлении главных эволюций». За этим звучавшим совсем как у Хау названием скрывались детальные ссылки на иллюстрации, опубликованные в «Книге сигналов», что устанавливало прямую связь между двумя этими книгами.

Новая форма была также придана изложению 37 «Инструкций... по действиям в бою с противником». Разработанные ранее Хау 26 инструкций и 9 дополнительных инструкций были соединены вместе, а также частично дополнены или переписаны.

Тогда же Худ публикует «Ночные сигналы и инструкции», которые представляют наибольший интерес. В этой книге под одной обложкой объединены ночные сигналы, разработанные Хау в 1790 г., с сокращенным вариантом его же ночных инструкций, изданных тогда же. Другими словами, Худ и Макартур отказались от принципа публикации, принятого Хау, когда сигналы публиковались в одном томе, инструкции — в другом, а дополнительные инструкции — в третьем. Вместо этого было отдано предпочтение тому, чтобы ночные сигналы и инструкции были опубликованы в одной книге. То обстоятельство, что такой принцип публикации помимо ночных сигналов и инструкций был распространен позднее Адмиралтейством на дневные, а также на сигналы и инструкции, предназначенные для условий тумана, говорит о далеко идущих последствиях совместной деятельности Худа и Макартура.

В день Рождества 1793 г., когда флот союзников проводил эвакуацию Тулона, Худ переиздает все три написанных им ранее тома, не внося в их текст никаких изменений. Они продолжали оставаться основным руководством для флота после его отставки, а также использовались в дальнейшем сэром Джоном Джервисом (Jervis).

Вклад Макартура в подготовку текстов названных книг по-прежнему остается неясным, однако логично предположить, что, являясь секретарем адмирала, он не мог не оказывать заметного влияния на Худа. Будучи тесно связан с Худом, Макартур утратил возможность на практике использовать свою систему сигнализации после отставки Худа; он продолжил свою карьеру, служа экономом у адмирала Роберта Мэна (Man), а затем в качестве секретаря Гайда-Паркера (Parker).

Лишившись возможности экспериментировать с предлагаемыми им системами сигналов на практике, Макартур продолжил теоретические изыскания в этой области. Так, в 1799 г. он публикует книгу под названием «Размышления по поводу создания системы универсальных сигналов», в которой касается широкого круга вопросов, связанных с совершенствованием систем сигнализации. В четвертой главе этой книги он предлагает систему дневных сигналов, которая могла быть использована как на море, так и на суше. Предлагаемая им система, однако, может быть охарактеризована как «шаг назад», поскольку сигналы в ней передавались с помощью флагов, вывешиваемых в определенном месте.

В шестой главе он предлагает новую систему передачи ночных сигналов, которая представляет определенный интерес, поскольку на самом деле содержит новизну. Эта система предлагает использование мощных фонарей, вывешиваемых на носу или на корме. Подлинная новизна, однако, заключалась в том, что используемые фонари должны были иметь крышки или чехлы, снятие (или возвращение на место) которых позволяло достаточно быстро передавать сигналы. Следует отметить, что в предлагаемой Макартуром системе ночных сигналов не использовались выстрелы или фальшфейеры.

### Дополнительные инструкции, выпущенные Хау в 1793 году

С началом войны с Францией Хау вновь возглавил командование Флотом Канала и буквально на следующий день после этого он выпустил несколько расширенный вариант своей «Книги сигналов», опубликованной в 1790 г. Как и ранее, некоторые из боевых сигналов были внесены в текст от руки, что, вероятно, было сделано из соображений сохранения секретности, а не потому, что они были разработаны позднее. Эта книга остается руководством для флота в течение всего следующего года и, в частности, во время сражения «Славного 1-го июня», состоявшегося в 1794 г.

5 июля 1793 г. Хау публикует совершенно новую книгу, носящую название «Дополнительные инструкции для боевых кораблей». Преимущество этой книги состояло в том, что она служила дополнением основной книги инструкций, а это позволяло вносить изменения в ее текст, не трогая при этом текст основных инструкций.

Первая и наиболее важная часть книги — «О походном порядке» — состояла из 16 статей. Первые шесть из них представляли собой несколько расширенный вариант аналогичных статей, опубликованных в книге, вышедшей 10 июля 1790 г. В статье 7 содержалось предостережение против потери кораблем позиции вследствие сваливания слишком далеко под ветер или назад. В статье 8 говорилось о необходимости уделять особое внимание передовым кораблям. В статье 9 говорилось о том, как следует правильно осуществлять смену галса всеми кораблями последовательно. В статье 10 содержалось предупреждение о том, что колоннам может быть отдан приказ двигаться на более близком расстоянии друг от друга, чем это предусмотрено статьей 2. Содержание статей 11—13 и 16 во многом совпадало с содержанием статьи 7, опубликованной в издании 1790 г. В статье 14 содержатся инструкции по поводу перехода от походного порядка к боевому. Наконец, в статье 15 содержится приказ флоту быть в постоянной готовности к встрече с противником.

Следует заметить, что, хотя полностью «Дополнительные инструкции...» были опубликованы только летом, их первая часть, по-видимому, появилась раньше. Что касается других частей названной книги, то «Инструкции относительно диспозиции флота, следующего отдельными подразделениями походным порядком» содержали в себе указания по поводу формирования флотом походного строя в три колонны; «Инструкции по формированию боевого порядка»

повторяли аналогичные инструкции, опубликованные Хау в 1790 г. То же самое можно сказать и о «*Дополнительных инструкциях по управлению флотом в процессе подготовки к встрече с противником, а также в ходе его атаки*», хотя в этом случае речь идет о еще более раннем издании 1777 г.; «*Отдельные инструкции относительно сигнального флага*» также повторяли аналогичные инструкции, содержащиеся в издании 1790 г., однако в издании 1793 г. речь шла о флаге другого цвета; содержание «*Инструкций фреатам*», а также «*Наблюдений*» во многом совпадало с аналогичными текстами, опубликованными в 1778 г. и переизданными в 1782 г. Таким образом, как видим, из семи частей, в которых речь шла о вопросах тактики, только первые две содержали элементы новизны.

### **«Краткое изложение недостатков существующих морских сигналов»**

В 1793 г. была опубликована брошюра, носящая название «*Краткое изложение недостатков существующих морских сигналов*» и подписанная «морским офицером». В ней говорилось о недостатках системы сигнализации, существующей на британском флоте, а также о том, что французская система сигнализации была немногим лучше. В числе этих недостатков отмечалось, в частности, большое количество флагов, используемых как в числовой, так и в так называемой «локальной (local)» системах сигнализации. Кроме того, при использовании локальной системы (когда определенный флаг вывешивался в определенном месте на корабле) с корабля, следующего впереди адмиральского, зачастую было просто невозможно разглядеть сигнал, поднятый на бизани адмиральского корабля. Недостатки были связаны также и с использованием одноцветных флагов. Например, желтый и белый флаги трудно было различить, если смотреть на них против солнца, а красный и голубой флаги имели тот недостаток, что, помимо сигнальных, они выполняли функции обозначения той или иной эскадры. Хотя автор и не предлагает собственную систему сигнализации, он говорит о том, что сигналы должны подаваться с помощью двух флагов без использования трудно различимых вымпелов. Следует отметить, что изложение автором своих идей носит в целом достаточно путаный характер, а сама публикация этой брошюры была уже запоздалой, поскольку в то время многие морские офицеры, включая Хау, уже работали над созданием подлинно числовой системы сигнализации на флоте.

### **Тактика французов после Войны за независимость Америки**

Следует отметить, что интерес к новым тактическим идеям, проявляемый в то время на британском флоте, не разделялся французами, которые были удовлетворены как результатами Войны за независимость Америки и битвы при Уэссане, так и исходом последующих сражений. В ходе названной войны так называемый Брестский флот пользовался

системой сигнализации, разработанной Павильоном (Pavilion) для д'Орвилье (d'Orvilliers), а поскольку со временем он стал первым флотом Франции, то используемая им система сигнализации стала применяться и на других театрах военных действий. Так, сигналы, которыми пользовался де Гишен, были заимствованы у Павильона; то же самое можно сказать и о сигналах, используемых де Грассом. Другими словами, можно сказать, что Версальский договор положил конец развитию тактики французского флота, поскольку разработанная Павильоном система сигнализации доказала свою эффективность.

В 1786 г., после подписания Версальского договора, вице-адмирал граф де Мисьесси (de Missiessy) создал книгу сигналов, которые передавались с помощью 20 флагов, 5 корнетов (cornets) и 8 вымпелов; предлагаемая им система также была не чем иным, как дальнейшим совершенствованием системы сигналов, разработанной Павильоном. Правительство Франции создало комиссии на всех морских базах, в задачу которых входила оценка предложенной системы сигналов и, соответственно, определение ее будущего. Все без исключения комиссии высказались в пользу сохранения уже существовавшей системы сигналов на флоте. Думается, что основная причина отказа принять новую, подлинно числовую систему сигналов заключалась в том, что ее использование предполагало поднятие на одном фале сразу трех флагов, что было весьма затруднительно, учитывая размеры сигнальных флагов. Отметим в связи с этим, что несколькими годами позднее англичанам удалось решить эту проблему путем использования вымпела и двух флагов, располагавшихся ниже. Французы также предвидели сложности, связанные с передачей так называемых «компасных сигналов».

### «Тактика и сигналы...»

Отказ от подлинно числовой системы сигнализации явился регрессивным шагом, в результате которого в 1787 г. была опубликована книга под названием «*Тактика и сигналы, передаваемые днем, ночью, а также в тумане*». Впервые она была опубликована в Бресте, а в 1790 г. была переиздана и предназначалась для эскадры, которой командовал Франсуа-Эктор д'Альбер (d'Albert). Именно эта книга явилась основной сигнальной книгой, с которой флот Республики вступил в войну 1793 г.

Следует отметить, что основное содержание названной книги составляли различного рода пояснения, комментарии, рассуждения и пр., что делало ее скорее неким теоретическим трактатом, а не практическим руководством. Она начиналась с определения того, что является тактикой, объяснения значения морских терминов, описания устройства кораблей, а также различных форм организации флота, порядков его построения и т. д. Раздел книги под названием «*Принципы дрейфа*» был написан в стиле Госта. Второй параграф раздела «*Военные маневры*» был посвящен тому, как следует избегать сражения с противником. Излишне большое внимание в книге уделялось вопросам, связанным с абордажем. Прорезание линии противника характеризовалось как «очень сложное и смелое действие и могло быть предпринято только самим генералом, имеющим большой опыт в дан-

ном деле и в распоряжении которого находится хорошо обученная и маневренная армия». Что касается техники передачи сигналов, то они передавались с помощью таблиц, в которых каждый из 19 используемых флагов имел свой номер.

Для того чтобы оценить практическую полезность этой книги, необходимо сначала понять истоки ее появления. По сравнению с сигнальной книгой Морога, которую следовало отвергнуть с самого начала как абсолютно бесполезную, «*Тактика и сигналы...*» представляла собой пример соединения практичности и здравого смысла. Все необходимые действия, включая передачу сигналов, с ее помощью могли быть осуществлены достаточно просто и эффективно. Однако знакомство с ее текстом оставляет впечатление, что многие из перечисленных в ней тактических сигналов вряд ли могли быть использованы на практике. Оказавшись в руках решительного адмирала, стремящегося разгромить противника, они вполне могли продемонстрировать преимущество их использования (скажем, по сравнению с сигналами, используемыми в то время на английском флоте), однако, как мы знаем, ситуация тогда была совсем иной. Если справедливо утверждение, что тактика французского флота того времени определялась положениями названной книги, то в равной степени справедливо утверждение о том, что содержание самой этой книги отражало существующий уровень тактического мышления во Франции, позволявший, зачастую, успешно сражаться с противником, но никогда не приводящий к решительной победе над ним.

В самом начале революционной войны французы обладали одним преимуществом — наличием подлинно боевого духа; именно наличие боевого духа позволило им решительно встретить атаку Хау во время сражения «Славного 1-го июня». Однако со временем этот дух был утрачен адмиралами, которые (в отличие от солдат и матросов) так и не смогли понять, что времена изменились. Морская служба уже не могла пользоваться концепцией «*народного ополчения*». Тем не менее революция предоставила флоту реальный шанс пересмотреть систему сигналов в соответствии с современными требованиями. Имея на вооружении устаревшую тактику, французы оказались в весьма невыгодном для себя положении перед лицом английского флота, чья тактика была усовершенствована в ходе реформ Хау. Так, в отличие от английской системы сигнализации, принятая на французском флоте, не позволяла четко различать приказы и их разъяснения. Отказавшись от подлинно числовой системы сигнализации, командование французского флота тем самым поставило своих капитанов в невыгодное в тактическом отношении положение.

Кто-то, наверное, может возразить, что решение об отказе от подлинно числовой системы сигнализации принималось командованием, представлявшим «старый режим», и что флот Республики был готов принять эту систему на вооружение, но этому препятствовала административная неразбериха того времени. Что касается неразберихи, то она действительно имела место, но несмотря на это у французов было достаточно возможностей осуществить реформы, особенно в ходе перемирия, подписанного в Амьене. Истина, однако, заключается в том, что французский флот сохранил все самое ненужное из системы сигнализации времен «старого режима», не сумев воспользоваться преимуществами времен революции.

В 1798 г. была предпринята попытка снабдить французский флот более современной системой сигнализации. Речь идет о публикации книги под названием «*Общие сигналы, днем, ночью и в тумане, под парусом и на якоре, используемые военно-морским флотом Французской Республики*». Книга, однако, была создана по плану, который был использован еще в ходе Войны за независимость Америки. Приведенные в ней сигналы совпадали с сигналами, опубликованными в 1787 г. в «*Тактике и сигналах...*»; теперь, правда, эти сигналы имели другую нумерацию и были расположены в другом порядке. Еще одним положительным отличием этой книги было то, что в отличие от предыдущей в ней были опущены все вступительные рассуждения.

В 1799 г. было решено опубликовать «*Тактику и сигналы...*» в виде двух отдельных частей. Содержание первой части, носящей название «*Общие сигналы*», в целом совпадало с содержанием предыдущей работы; однако в ней отсутствовали диаграммы, иллюстрировавшие ранее положения статей 1—15 и 28—65. Кроме того, было немного сокращено введение и добавлены новые инструкции для репетюющих фрегатов. Количество флагов возросло с 19 до 20, что, в свою очередь, увеличило количество инструкций с 57 до 77.

Упомянутые выше диаграммы и общее введение были опубликованы во второй части, названной «*Тактика, применяемая военно-морским флотом Французской Республики*». Диаграммы иллюстрировали атаку с наветренной стороны, обход арьергарда противника с наветренной и подветренной стороны, обход авангарда противника с подветренной стороны и прорезание линии противника с подветренной стороны. Сразу же после завершения маневра по обходу или прорезанию линии противника корабли должны были вернуться на первоначальный курс.

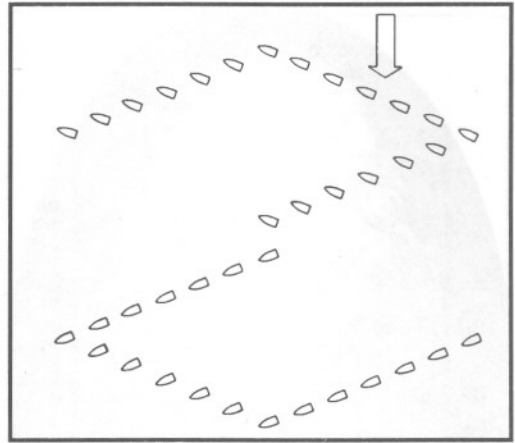
Новое, стереотипное издание «*Общих сигналов*» было предпринято в 1801 г. В 1807 году было осуществлено подобное же переиздание «*Тактики...*».

## Виконт де Гренье, 1787 г.

Поразительным контрастом по сравнению с так называемым «официальным» тактическим мышлением выглядит книга, опубликованная в Париже в 1787 г. виконтом де Гренье (de Grenier). В этой небольшой книге (объемом около 50 страниц), носящей название «*Искусство ведения морской войны, или Морская тактика*», Гренье излагает абсолютно новую систему тактики на море. Основываясь на собственном опыте, автор утверждает, что в тактическом плане фундаментальными являются две цели: во-первых, сконцентрировать свои силы против отдельной части сил противника и разгромить сначала эту часть, не обращая внимания на остальные части сил противника, которые следует разгромить позднее; во-вторых, никогда не подвергать какую-либо часть флота опасности нападения со стороны противника. Комментируя это утверждение, Корбетт пишет, что употребленное Гренье слово «никогда» «имеет действительно фундаментальное значение для тактики морского сражения, поскольку просто и полно выражает ее основную цель». В своей книге Гренье высказывает обвине-

ния в адрес Госта, Морога и Павильона, считая, что их так называемая «тактика» сводилась к перестроению флота из походного порядка в три колонны в кильватерную линию (и обратно).

По мнению Гренье, опыт показывает, что в условиях боя построение флота в сомкнутую кильватерную линию обладает целым рядом недостатков. Малейшее изменение направления ветра, а также неумение сохранять свое место в строю могут привести к разрушению такой линии, не говоря уже об атаке со стороны противника. Совершая необходимые эволюции, связанные с перестроением из походного порядка в боевой, продолжает автор, флот оказывается в наиболее уязвимом положении.



Ромбический строй  
Гренье

С другой стороны, построившись в линию, флот предоставляет противнику возможность сконцентрировать свой удар на какой-то одной из своих частей, как это сделал, например, Хоок (Hawke), атаковавший в заливе Киберон арьергард эскадры под командованием Конфлана (Conflans). Аналогичные атаки были сорваны в сражениях при Уэссане и Гренаде, благодаря умению, продемонстрированному, соответственно, д'Орвилье, Ла Мотт-Пикэ (La Motte-Piquet) и подчиненными им капитанами. Еще один недостаток, связанный с построением в линию боя, заключается, по мнению Гренье, в том, что при этом командующий оказывается не в состоянии оказать помощь вышедшим из строя кораблям без того, чтобы не подвергать опасности другие. Кроме того, располагающийся в середине линии своих кораблей командующий оказывается не в состоянии осуществлять эффективную связь с кораблями, находящимися на концах этой линии. Именно этим, по мнению Гренье, объясняется то, что большинство сражений не заканчивалось решительной победой одной из сторон.

Сама по себе идея атаки с наветренной стороны, считает Гренье, является не чем иным, как наследием, доставшимся нам со времен сражений на галерах, когда попутный ветер помогал гребцам. Когда же речь идет о парусном флоте, то положение на ветре имеет только то преимущество, что позволяет более слабому флоту избежать сражения и отступить; кроме того, в этих условиях дым от выстрелов не задерживается между палубами корабля. Более предпочтительной, считает Гренье, является позиция, когда флот находится с подветренной стороны.

Вместо построения в линию Гренье предлагает «новый боевой порядок», при котором три подразделения флота образуют ромб (см. схему).

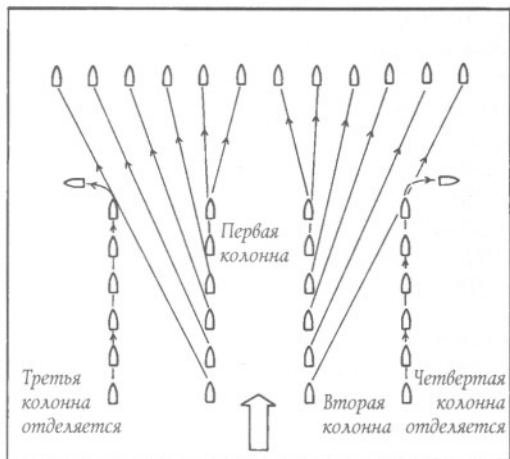
В условиях оборонительного боя построение в виде ромба позволяет различным подразделениям не только оказывать эффективную помощь друг другу, но и ставить противника в затруднительное положение.

Следует подчеркнуть, однако, что Гренье практически ничего не говорит о том, как построение в виде ромба может быть использовано для атаки противника. Другими словами, критикуя Морога за невнимание к атакующей тактике, Гренье сам озабочен вопросами атаки лишь в теоретическом плане: высказываемая им мысль о необходимо-



Клод Франсуа  
граф д'Амблемон  
(1736—1797)

Построение линии  
фронта по ветру  
по д'Амблемону



сти концентрации сил лишь на части флота противника представляется достаточно разумной, неясным, однако, остается ответ на вопрос о том, как при этом может быть использовано построение в виде ромба?

Предпочтение, отдаваемое Гренье подветренной позиции флота, выдает его предпочтение тактике оборонительного боя. В самом деле, построение в виде ромба он рассматривал как построение, дающее более слабому флоту возможность контратаковать более сильного противника. В любом случае, утверждал Гренье, флот, построенный ромбом, не мог быть обойден. Следует отметить, что Гренье был прав, утверждая, что построение в виде ромба облегчает контроль за кораблями: оно позволяет быстрее разбирать сигналы, передаваемые адмиралом, и дает последнему возможность быстрее и эффективнее оценивать ситуацию, в которой находятся наиболее удаленные от него корабли. Приходится вновь констатировать, однако, что за исключением самых общих замечаний, Гренье практически ничего не пишет о преимуществах такого построения при атаке противника.

Можно сказать, что публикация книги Гренье ознаменовала собой определенный этап в развитии взглядов на тактику морского сражения: прежнее стремление к навязыванию противнику «общей свалки» было отброшено и теперь речь шла о том, как наиболее полно воспользоваться плодами победы или свести к минимуму результаты поражения.

Основная заслуга Гренье заключается в том, что его работа посвящена вопросам, связанным с ведением войны на море, а не с проведением морских парадов. Эта работа оказала значительное влияние на голландцев — в ходе сражения у Кэмпердауна в 1797 г. они использовали построение ромбом в качестве походного порядка. Через год после выхода книги Гренье в Париже она была переведена на английский язык французским морским офицером шевалье де Шуазелем (de Sauseuil). В том же 1788 г., в ответ на просьбу Кемпенфелта, Шуазель осуществляет перевод книги де Вильюзэ (Bourde de Villehuet) «Маневры...», впервые опубликованной в 1765 г. Перевод содержал посвящение принцу Уильяму Генри, ставшему позднее королем Уильямом IV.

В предисловии к переводу книги Бурда шевалье Шуазель отмечает, что в работе над ней ему помогал один из английских морских офицеров. Кроме того, продолжает он, в перевод

включены замечания, сделанные другим английским морским офицером, ранее осуществившим перевод книги Бурда для себя.

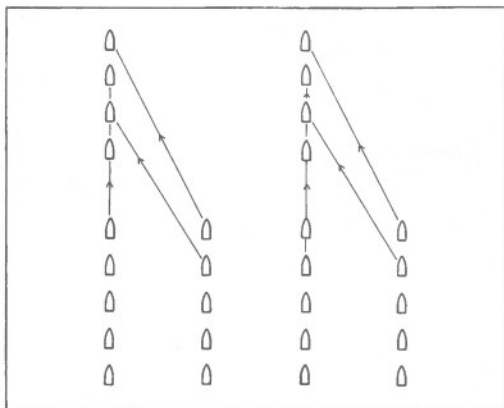
### Тактика и сигналы д'Амблемона, 1788 г.

Через год после публикации книги Гренье граф д'Амблемон (d'Amblimont) публикует свою работу под названием «*Тактика военных действий на море и боевые сигналы*». В ходе сражения при Уэссане д'Амблемон командовал кораблем *Vengeur*, в сражении у Мартиники в 1780 г. — кораблем *Hercule*, а в сражении у острова Святых — кораблем *Brava*. Он был оригинальным мыслителем, раньше Нельсона высказавшим мысль о разделении флота на отдельные подразделения, выполняющие различные тактические задачи.

Д'Амблемон был противником построения флота в три одинаковые колонны, предложив вместо него построение в четыре колонны, из которых только две центральные формировали боевую линию.

По мысли д'Амблемона, при формировании линии фронта две крайние колонны расходились в разные стороны, а две центральные разворачивались в линию (см. схему).

При формировании боевой кильватерной линии возглавить ее должен был головной корабль наветренной колонны; в кильватер за ним должен был следовать головной корабль подветренной колонны и т.д. (см. схему). Крайние колонны представляли собой резерв на случай прикрытия разрывов, могущих образоваться в линии.



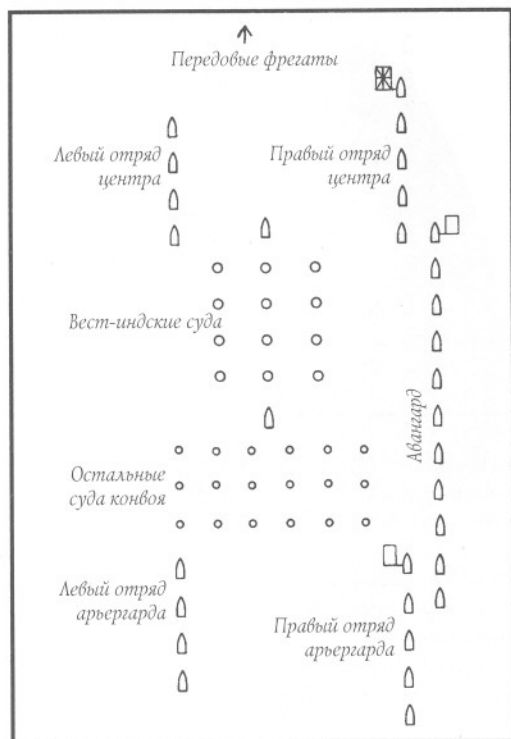
Построение кильватерной линии по д'Амблемону

### Славное 1-е июня

Сражение 1 июня 1794 г. явилось одним из величайших конвойных битв морской истории. Обстановка во Франции требовала благополучного прибытия более сотни транспортных судов из Америки. Командование французского флота планировало использовать Брестскую эскадру для отвлечения сил противника, т. е. англичан, до тех пор, пока конвой благополучно не прибудет во французские порты. На такую рискованную операцию старый режим (королевский), как правило, шел весьма неохотно.

Для англичан сражение Первого июня также было конвойной битвой, которую Хау начал проводкой своего большого конвоя через Ла-Манш, следовавшего в заокеанские владения Англии. Приказ Хау по всему флоту определял эскортирование конвоя до мыса Лизард в построении, представленном на схеме. Правый отряд боевых кораблей шел непосредственно впереди конвоя, а левый отряд — по левому борту судов Ост-Индской компании.

Французский флот состоял из трех эскадр по три отряда в каждой. Флотом командовал контр-адмирал Луи Тома граф де Вилларэ де Жуайёз — исключительно способный морской офицер. Совсем недав-



Эскорт конвоя Хау,  
1794 г.

но — 1 января 1792 г. — он был произведен из лейтенантов в капитаны, но революционный флот нуждался в дворянах, согласившихся служить ему, дисциплинированных и опытных. В мае 1793 г. Жуайёз получил в командование небольшую эскадру, действовавшую у берегов Вандеи, и немедленно занялся повышением ее тактической эффективности и сплоченности.

Вторым флагманом при нем был контр-адмирал Франсуа-Жозеф Бувэ (Bouvet). Он поступил на французский флот в чине лейтенанта в 1786 г., предварительно прослужив в морских силах французской Ост-Индской компании. Третьим флагманом являлся контр-адмирал Жозеф-Мари Нейи (Neily) — простого происхождения 38 лет от роду, он все еще был лейтенантом во времена Революции. Из капитанов Жуайёза трое были произведены из лейтенантов, 11 — из сублейтенантов. Девять ранее плавали капитанами и шкиперами торговых судов, один — из матросов и еще один — бывший боцман. Считалось, что они были исключительно способными людьми, иначе Жуайёз вряд ли назначил бы их на столь ответственные посты.

Флот не пользовался таким расположением революционного правительства, какое имела армия. Флаг-офицеры Королевского флота были казнены, изгнаны либо благоразумно предпочли уйти в отставку. И теперь в морском офицере ценились не его профессиональные качества и опыт, а прежде всего — лояльность по отношению к режиму. В нашем же случае флотилии Жуайёза предстояло действовать в весьма трудных условиях у берегов оплота контрреволюции — Вандеи. Морская практика продолжала считаться фактором наибольшей важности, а политическая и стратегическая направленность никогда не пользовалась большими признаниями и симпатией на флоте Революции и Империи.

С другой стороны, флот лорда Хау был лучшим из тех, с которыми Британия когда-либо начинала войну, хотя ему недоставало тактических знаний и опыта. В нем упорно придерживались тактики боя в кильватерной линии знаменитые или ставшие вскоре знаменитыми адмиралы. Грэйвз и Александр Худ были вторым и третьим флагманами у Хау; их дополняли еще четыре младших флаг-офицера. Каждый из семи адмиралов держал свой флаг на трехдечной линейной корабле; французы же имели всего четыре таких могучих корабля. Вот имена капитанов Хау: Джеймс Гамбьер, Катберт Коллингвуд, Роберт Калдер и Джон Томас Декуорт. Против этой «коллекции талантов» Жуайёз мог предложить своих молодцов, без оглядки рвущихся в бой. Три дня наблюдая за флотом Хау, он обнаружил, что тот сделает попытку прорвать его линию. Французский адмирал предпринимал меры против прорыва весьма хитроумные и частично удавшиеся.

Хау всегда стремился поощрять частную инициативу, предоставляя своим флаг-офицерам и капитанам столько самостоятельности,

сколько соответствовало эффективному действию всего флота. В то же время он требовал четкого сохранения кораблями своего положения в строю, а также быстрого и успешного исполнения всех сложных эволюций и перестроений в линию баталии из походного ордера в три или шесть колонн. Хорошим примером тщательного баланса инициативы и начальственного контроля явились примечания к его дополнительным инструкциям. Там приводится сигнал 166, приказывавший: «Кораблям твердо придерживаться позиций, наиболее подходящих в данное время, не обращая внимания на утвержденный походный порядок». Флаг-офицеры и командиры отрядов тем не менее должны находиться на назначенных им местах по отношению к кораблю командующего и поднимать необходимые для своих отрядов и эскадр сигналы.

Хау разрабатывал способы принудить уклоняющегося противника вступить в бой. Традиционный метод расстановки кораблей, численно превосходящих противника, в линию, атакующую авангард или арьергард, показал себя неэффективным. Во-первых, он мог быть применен, только когда корабли противника оказывались достаточно близко, чтобы их можно было заблаговременно пересчитать. Во-вторых, выбор кораблей для выполнения атаки целиком зависел от галса, на котором в настоящее время шел флот. Д'Орвилье в бою у Уэссана имел легкую эскадру и свел часть испанского флота Кордовы в «обсервационный» отряд. Сомнительно, однако, что тактические функции этих групп соответствовали представлениям Хау относительно своего флота.

Хау разъяснил свой план 20 апреля 1794 г. в письме контр-адмиралу Пасли (Pasley) — командиру передовой эскадры. Его эскадра должна была состоять из четырех 74-пушечных кораблей. Три из них, включая флагшип Пасли, шли в первом отряде авангарда, а четвертый шел концевым всей линии баталии. По сигналу Пасли должен был занять положение вблизи наветренной колонны флота для того, чтобы иметь возможность перехватить любые корабли неприятеля, пересекавшие курс англичан по носу. В присутствии значительных сил противника он должен был снова получать приказы от контр-адмирала, но также сам добиться лучшего положения, если контр-адмирал, «не зная обстоятельств, не может дать Вам совета». Эта эскадра сыграла важную роль в действиях 28 мая.

Какую сигнальную книгу использовал Хау в бою 1 июня, точно не известно. Впрочем, сомнения можно разрешить, просмотрев сигнальную книгу и инструкции, направленные командиру *Bellerophon* — одного из кораблей передовой эскадры, — капитану Уильяму Джонстону Хоупу (Hope) 28 мая 1794 г. Эти инструкции такие же, как и те, что предназначались адмиралу Джорджу Боуэру (Bowyer) в 1795 г. Они включали новую статью 27, в которой говорилось, что в случае «если флот оказался в нечеткой линии баталии, то капитаны кораблей, случайно оказавшихся во главе своих отрядов, должны выполнять обычные функции командиров отрядов. Это — временное построение флота и должность временного командира будет оправданна, если последовательность кораблей в каждой колонне походного ордера будет построена таким же образом. Командиры отрядов не должны ограничивать себя лишь контролем за своим отрядом, но и за всеми кораблями, оказавшимися вне линии и ищущими свое место в ней».



Адмирал  
Луи Тома, граф  
де Вилларэ де Жуайёз  
(1750–1812) —  
художник Дэниэл  
Гарднер

Инструкция иллюстрирует взгляд Хау на роль лидерства в отрядах при осуществлении многих изменений в построении первоначального ордера. «Это напоминает мне, — писал Хау, — муштру старинной пехоты с перестроением рот и батальонов. Интересно, какие права следует давать командирам отрядов корректировки позиций кораблей в отрядах, отличных от их собственных?»

Когда утром 28 мая противники углядели друг друга, ветер дул от SSW и оставался таким до 1 июня. Французы были на ветре в нестройной и двойной линии фронта. Англичане же шли справа в двух колоннах. Четыре линейных корабля адмирала Пасли в качестве передового отряда вышли на ветер. Когда французы начали формировать очень неправильную линию на правом галсе, Хау после искусного маневрирования привел передовой отряд в соприкосновение с французским арьергардом. Для осуществления этого маневра ему потребовалось использовать весь набор числовых сигналов как для всего флота, так и

для отдельных кораблей. Капитан концевой французского корабля 120-пушечного *Revolutionnaire* — единственного трехдечного частного корабля — не оправдал своей грозной силы и не смог отразить нападения англичан. Как только пришла ночь, сильно поврежденный, он столкнулся с 74-пушечным *Audacious*, но не был взят на бордаж. Оба корабля ушли поодиночке и не достигли своих гаваней.

Атака англичан все же была беспорядочной. Фрегаты, выделенные Хау, вели наблюдение за противником всю ночь и не потеряли его до утра 29 мая. В 4 часа Хау поднял сигнал для построения кильватерной боевой линии за адмиральским кораблем «наиболее удобным способом, невзирая на установленные предписания». Теперь оба противника шли на параллельных курсах правым галсом, причем французы оказались с наветренной стороны. Хау решил немедленно вступить в бой и просигналил: «Повернуть последовательно, причем головному и наветренному кораблям первыми» (сигнал 78). Это поставило его авангард под углом к линии французского арьергарда. Затем адмирал поднимает сигнал: «Прорезать линию противника и выйти на ветер» (сигнал 34). Ощувив угрозу своему арьергарду, Жуайёз приказывает идти в последовательный поворот, что придало французскому строю вид петли: их авангард шел сходящимся курсом на англичан, а арьергард продолжал уходить прочь. Головные английские корабли через некоторое время приблизились к арьергарду французов и открыли огонь. Хау сигналом приказывает своим кораблям вести огонь, проходя строй противника, хотя «адмирал еще не имел намерения ввести их в общий бой» (сигнал 28). В этот момент Хау забыл о своих грандиозных планах. В то время как французский авангард стал приближаться с левого борта для того, чтобы прикрыть отступление своего арьергарда, англичане открыли по нему огонь с расстояния приблизительно в три мили, продолжая при этом вести бой с арьергардом

французов. Теперь Хау принимает очень важное решение, впрочем, редко упоминающееся в популярных рассказах об этом сражении. В 11 час. 30 мин. он поднимает сигнал по флоту: «Снова повернуть последовательно через оверштаг», что должно было привести его авангард в соприкосновение с авангардом французов. Пятью минутами позже он отменяет этот сигнал, но снова повторяет его в 12 час. 15 мин. Теперь он намерен прорезать французскую кильватерную линию и выйти с ней на параллельный курс. Видимо, его первый приказ был преждевременным. И когда его головные корабли, наконец, повернули (вместе с *Caesar*, оказавшимся вне линии), они вступили в бой с авангардом и центром противника, проходя его под ветром на контргалсе. При этом не было предпринято попытки прорезать строй противника. Только *Queen Charlotte* — примерно десятый в импровизированной линии и его задние мателоты *Bellerophon* и *Leviathan* прорезали боевую линию противника. *Queen Charlotte* прошел между пятым и шестым кораблями французского арьергарда. Затем эти три корабля атаковали противника с левого борта и легли на параллельный курс с подветренной стороны.

Сражение стало беспорядочным по мере того, как главные силы обоих противников, ведущие бой на контркурсах, снова повернули навстречу друг другу. Когда английские корабли прошли строй французского арьергарда, они повернули и вышли на ветер. И теперь Хау повернул *Queen Charlotte* назад для присоединения к приближающемуся авангарду.

После ожесточенного боя многие корабли противника оказались временно небоеспособными ввиду полученных повреждений. Три французских корабля уходили под ветер и избежали захвата англичанами, благодаря немедленному повороту Жуайёза еще раз. Он прошел между поврежденными кораблями и противником. По-видимому, именно для этого он согласился потерять преимущество своего наветренного положения. Поврежденные корабли смогли повернуть через фордевинд и лечь на другой галс.

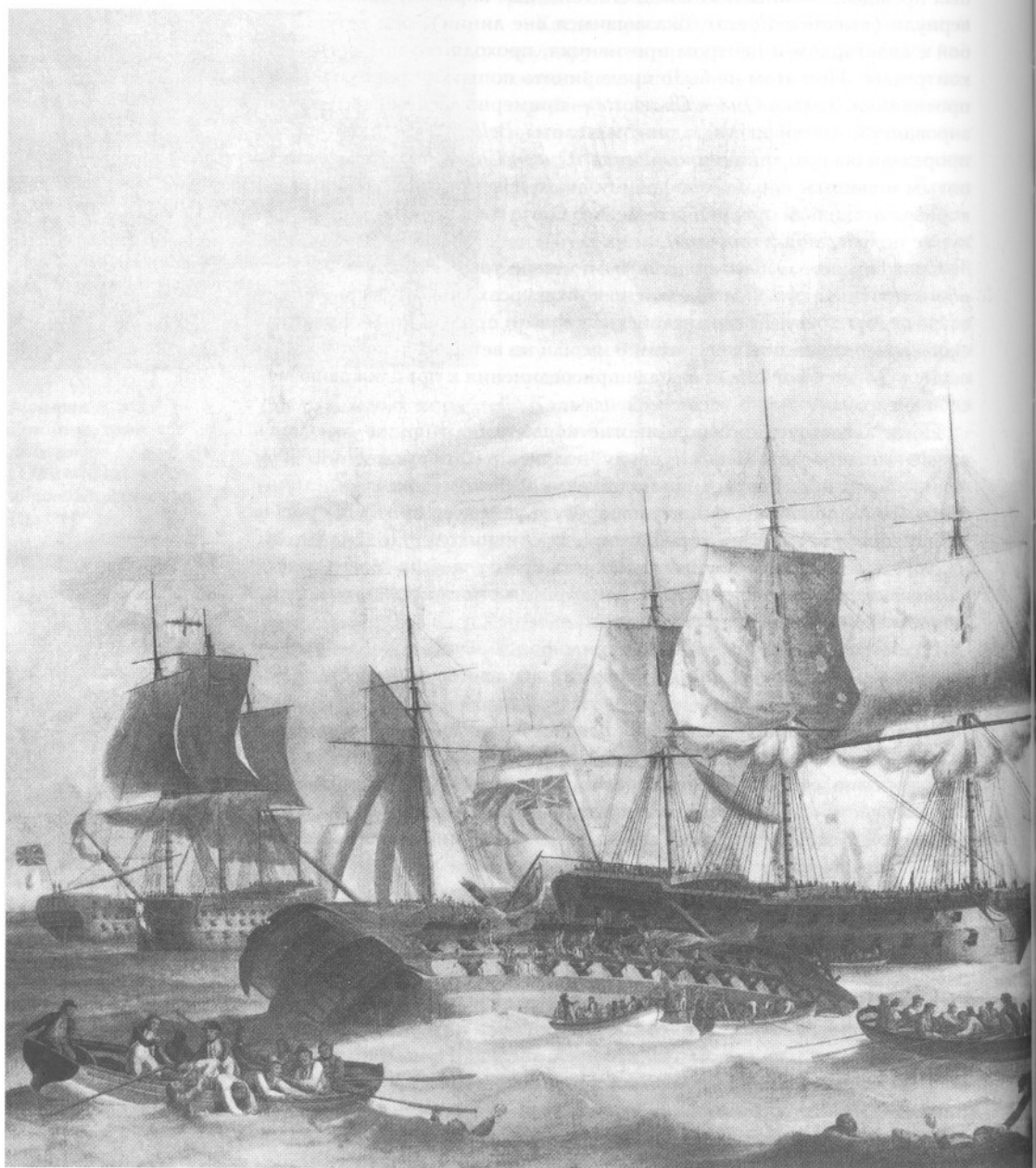
Волнение на море расстроило порядок английских кораблей, и Хау не решился продолжать бой. Теперь, выйдя на ветер, он мог бы не топиться.

30 и в первой половине 31 мая боевым действиям мешал плотный туман. И хотя он рассеялся к полудню, Хау снова решил подождать. Его терпение и сдержанность были характерны для него при ведении боевых действий. Он желал сокрушительной победы, такой, как в Киберонской бухте, но шел к ней другими, зависящими от различных обстоятельств путями.

Утром 3 июня ветер дул от SS to W. Французский флот лежал в дрейфе в пяти милях в подветренной стороне. Хау находился в весьма выгодном положении. Тем не менее, ему потребовалось более пяти часов после его первого общего сигнала, данного в 3 час. 50 мин. утром, чтобы ввести свой авангард в бой. Все это время он потратил на выравнивание своей линии с соответствующими интервалами и затем в линии пеленга на левом галсе пошел вперед. Примерно в 7 час. 30 мин. он сигналом 34 приказал прорезать линию противника, а в 8 час. 30 мин. приказал кораблям независимо вступить в бой каждому со своим оппонентом в линии противника (сигнал 36). По-видимому, здесь возникло некоторое непонимание, частично ввиду второ-

го сигнала, частично из-за неопределенности в разрешающем смысле сигнала 34. Лишь пять кораблей вместе с *Queen Charlotte* смогли прорезать линию противника, подвергнув жестокому продольному огню с носа и кормы французские корабли с левого и правого бортов по мере прохождения между ними.

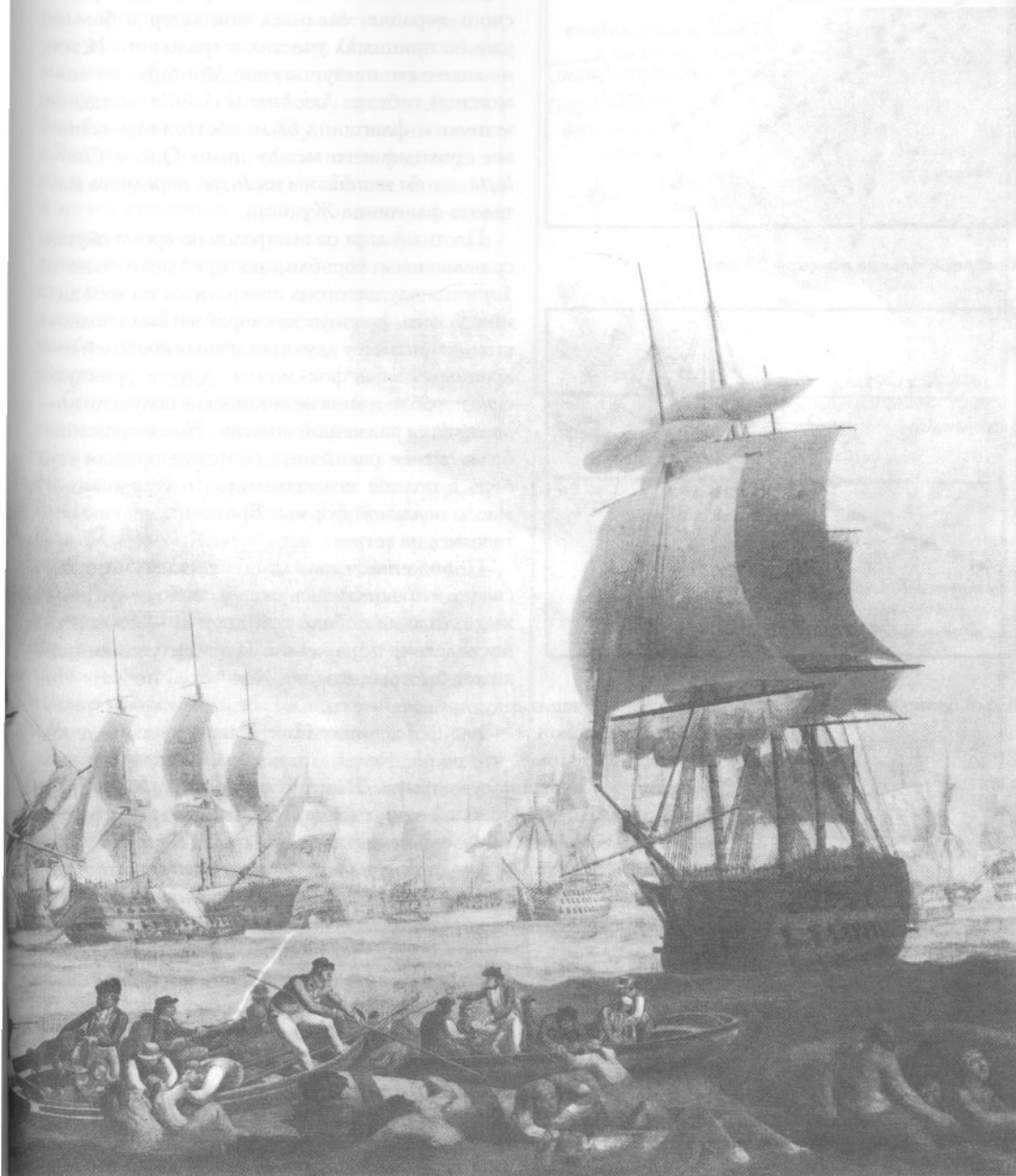
Бой между двумя авангардами начался в 9 час. 30 мин. и длился три с половиной часа, приведя к поражению французов. Большинство английских кораблей смогли сойтись на самое близкое расстояние с

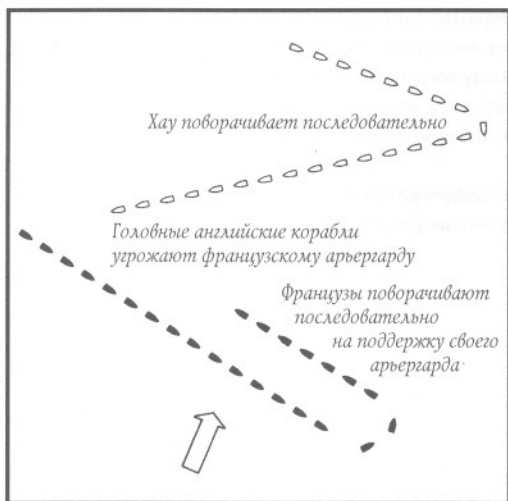


французами, избежав серьезных повреждений от артиллерийского огня противника, ведшегося под большими углами возвышения. Они повернули налево в линию, параллельную французской, и повели уничтожающий огонь. Постепенно сражение распалось на несколько стычек между двумя-тремя кораблями, медленно дрейфовавшими под ветер.

Французские отчеты подтверждают ужасающие повреждения, причиненные их флоту кораблем *Queen Charlotte*. Капитан Гассэн — ко-

Сражение  
1 июня 1794 г. —  
художник Роберт Додд





Предварительные маневры 29 мая



Атака англичан 29 мая

мандир заднего мателота флагманского корабля Жуайёза *Montagne*, поставив свой корабль *Jacobin* вплотную к корме адмиральского флагшипа, чуть было не помешал намерению Хау. Но при этом образовался большой разрыв во французской линии за его кормой, который и пытались заполнить следующие корабли. Получив приказ голосом с *Montagne*, Гассэн, пытаясь «очистить корму» адмиральского корабля, свалился под ветер и больше уже не принимал участия в сражении. И тем не менее его поступок спас *Montagne* от возможной гибели. *Jacobine* и *Achille* — задние мателоты флагшипа были обстреляны залпами проходившего между ними *Queen Charlotte*, затем напавшим на *Juste*, переднего мателота флагшипа Жуайёза.

Плотный дым от выстрелов на время окутал сражавшиеся корабли, но приблизительно в 1 час пополудни огонь прекратился по всей линии. Девять французских кораблей были полностью разбиты, а у двух трехдечных кораблей сохранились лишь фок-мачты. Другие французские корабли и многие английские получили повреждения различной степени. Начав сражение более-менее равными, оба флота пришли теперь в полное замешательство и сгрудились в массы овальной формы. Британцы все еще оставались на ветре.

Положение стало критическим; «общая свалка» прекратилась, и следовало одним позвать «плоды победы», а другим — смягчить последствия поражения. И эту ситуацию, похоже, быстрее осознал Жуайёз, а не Хау. Он

приказал своему авангарду присоединиться к себе, а остальным кораблям сделать поворот через фордевинд. Никто сигналу не подчинился, частично потому, что не разглядел его, а частично потому, что этот маневр трудно было осуществить. В конце концов Жуайёз собрал линию из одиннадцати кораблей в двух милях в подветренной стороне на правом галсе. Таким образом он пытался прикрыть свои поврежденные корабли, которые уходили под ветер подальше от того, что могло считаться арьергардом английского флота. Некоторые корабли шли на буксире фрегатов и корветов.

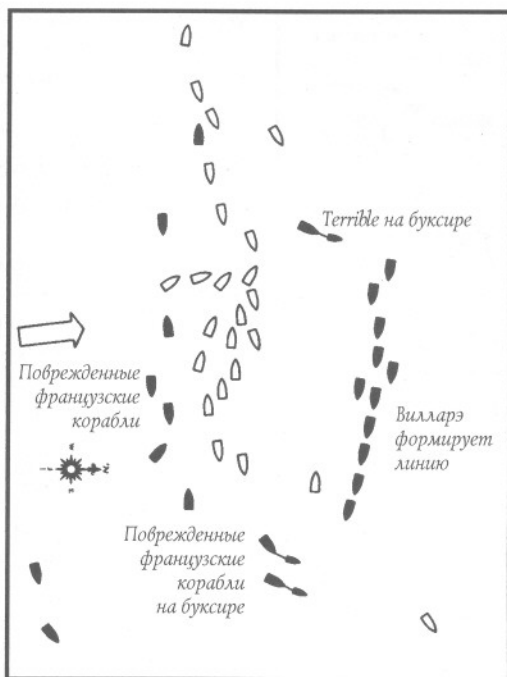
В это время обе стороны занимались исправлением поврежденных, и вновь сформированные в линию французские корабли легли в дрейф. Далее на ветре семь французских кораблей, уже сдавшихся в плен, отрезанные от остальных сил флота, лежали в дрейфе. Один из них — *Vengeur* — утонул прежде, чем был захвачен, но остальные шесть в конце концов были отбуксированы в английские порты. Восемь других французских кораблей с различной степенью повреждений находились в подветренной стороне; некоторые шли на буксире.

В то время как Хау размышлял о погоне, Роджер Кертис советовал ему дать сигнал о сборе флота. Хау согласился и даже отозвал два корабля, которые уже было приступили к захвату еще двух призов. Причина этой предосторожности заключалась в том, что Кертис полагал, что Жуайёз, сформировав свою новую линию баталии из не менее чем 12 кораблей, сможет захватить в свою очередь поврежденные английские корабли, уже увалившиеся под ветер. Опасность была мнимой; Жуайёз теперь действовал только оборонительно. Отказ от преследования был большой ошибкой Хау, но, как и в случае с Родни, — это было следствием физического и нервного истощения. После 5 дней и 4 ночей сражения, преследования, поисков и беспокойства он, наконец, принудил противника к бою и выиграл его. И не покажется удивительным, что в таком состоянии лишь только физическая помощь офицеров штаба удержала его на ногах и не позволила упасть на палубу.

Сражение было великой победой британского флота. Потопление одного и пленение шести французских линейных кораблей, торжественно приведенных в Спитхед, не имело себе равных после Барфлера и Ла-Ога. Победой Хау обязан своему тактическому мастерству, но больше своим артиллеристам и вообще лучше организованному и обученному флоту, нежели имела тогда Франция.

Менее четверти всех английских кораблей смогли прорезать боевую линию французов. Хау не предпринимал попыток сконцентрировать свои силы на какой-либо избранной части французской линии, поскольку противники сошлись слишком близко, а он не стал тратить время на обходящий маневр. Он стремился к общей свалке, как к главной своей задаче. Английские артиллеристы выиграли сражение, и это — тоже заслуга Хау. Когда его поздравляла депутация унтер-офицеров и матросов с *Queen Charlotte*, он ответил со скромностью истинно великого человека: «Нет, нет, я благодарю вас, моих славных парней. Не я, а вы победили».

У Жуайёза также имелись хорошие основания быть удовлетворенным. Он спас конвой (а также, по-видимому, и свою голову) и показал высокую степень тактического мас-



«Первое июня». Пополудни



«Первое июня». Сближение



**«1-е июня».**  
**Атака Queen Charlotte**

терства в бою с величайшим тактиком в Европе. Его умелое и решительное поведение в конце сражения позволило даже при тяжелом поражении избежать катастрофы.

## Тактика Хау после сражения «Славного 1-го июня»

Насколько можно судить, Хау не видел причин менять разработанные им сигналы и инструкции после сражения «Славного 1-го июня». В подтверждение этого можно сослаться на то, что, когда сразу после названного сражения контр-адмирал Уильям Корнуоллис (Cornwallis) присоединился к Флоту Канала, ему были направлены сигнальная книга и дополнительные инструкции, выпущенные Хау в 1793 г.

Присоединение португальской эскадры к Флоту Канала заставило Хау выпустить «Приказы объединенному флоту», датированные 11 августа 1794 г. В соответствии с ними, португальцы должны были сформировать «резервную эскадру» и занять позиции в трех милях с наветренной стороны от «основных сил флота». В задачу этой эскадры входила «атака кораблей арьергарда противника или его отдельных кораблей»; в отсутствие иных приказов главнокомандующего, эта атака должна была осуществляться по усмотрению адмирала португальцев. Очевидно, что все это было сделано Хау по формальным причинам (особенно это касалось термина «объединенный флот»), поскольку на самом деле Хау рассматривал португальскую эскадру в качестве обузы для своего флота.

В ходе осеннего плавания Хау возглавлял флот из 32 линейных кораблей (не считая португальцев). Используемое им обычно боевое построение включало авангард, центр и арьергард, каждый из которых был разбит на два подразделения, которыми командовали флаг-офицеры. Кроме этого, он использовал и другое боевое построение, при котором флот разделялся на два так называемых «больших отряда» — правый и левый. При таком построении центральная эскадра делилась на два подразделения, каждое из которых входило в состав, соответственно, правого и левого больших отрядов флота. При обоих вариантах построения корабль лорда Хау — *Queen Charlotte* — выступал в качестве дополнительного. При следовании походным порядком в три колонны использовалось обычное разделение на три эскадры. При следовании походным порядком эскадры двигались параллельными колоннами. 8 сентября 1794 г., находясь в открытом море, Хау отдал приказ, согласно которому если не он сам возглавляет эскадру центра, то это должен был сделать старший по чину флаг-офицер подразделения. Обычно Хау возглавлял авангард флота.

К концу сентября необходимость откомандировывать корабли для защиты конвоев привела к сокращению количества линейных кораблей флота до 27. Сохранялись оба варианта боевого построения, а при походном порядке в две колонны предусматривалось наличие резервной эскадры, состоящей из четырех линейных кораблей. В результате повреждений, связанных с осенними штормами, количество кораблей возглавляемого Хау флота сократилось до 21. По-прежнему

му сохранялись два варианта боевого построения, однако при втором варианте количество кораблей авангарда и арьергарда было сокращено до шести.

В начале 1795 г. силы флота вновь достигли 37 линейных кораблей, сохранились и прежние варианты его организации. Следует отметить, правда, что вместо резервной эскадры были сформированы две эскадры, состоящие из фрегатов. Именно такую организацию флота использовал Хау тогда, когда он последний раз возглавлял флот.

Когда командование Флотом Канала возглавил Александр Худ, ставший лордом Бридпортом (Bridport), число кораблей флота сократилось сначала до 19, а потом до 18; при этом организация флота уже не предусматривала разделение на эскадры — осталось только деление на правый и левый отряды. В марте (или позднее) число кораблей вновь возросло до 21 и было восстановлено разделение флота на авангард, центр и арьергард. Флагшип Худа — *Royal George* — также был дополнительным.

Весной 1795 г. Хау в последний раз вывел Флот Канала в море, хотя командовал флотом уже лорд Бридпорт. 9 июня он переиздает разработанные Хау сигнальную книгу, книгу инструкций и дополнительных инструкций. 19 октября эти же три книги были изданы вице-адмиралом Корнуоллисом, командовавшим тогда эскадрой арьергарда Флота Канала.

Изучение имеющихся источников позволяет говорить о том, что в 1793—1795 гг. на Флоте Канала наблюдается развитие систем тактики и сигнализации, сравнимое с аналогичными процессами, имевшими место во время Войны за независимость Америки в 1779—1782 гг. Многие свидетельства, однако, носят достаточно противоречивый характер.

Несомненно, однако, то, что новое издание инструкций Хау было осуществлено в 1796 г. Это издание слово в слово повторяет предыдущие; исключение составляет важное добавление к статье 7, в котором говорится о том, что в тумане или ночью флот должен продолжать следовать одним и тем же галсом вне зависимости от изменений ветра.

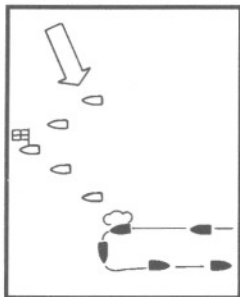
## Отступление Корнуоллиса

Знаменитый бой у Белль-Иля (Belle Ile), состоявшийся 16—17 июня 1795 г., является ярким свидетельством отсутствия тактической инициативы у французов, проявленного ими даже под командованием Вилларэ де Жуайёза. Подобно многим другим французским адмиралам того времени, в ходе этого боя Вилларэ не смог воспользоваться преимуществами своего положения.

16 июня, крейсируя у берегов Бреста и имея под своим командованием 5 линейных кораблей и 2 фрегата, под ветром у себя Кор-

Адмирал  
сэр Уильям Корнуоллис  
(1744—1819) —  
художник Дэниэл  
Гарднер





Отступление  
Корнуоллиса

нуоллис заметил 13 линейных кораблей и 14 фрегатов французов. Благодаря благоприятному ветру Вилларэ де Жуайёз смог разделить свои силы и к утру следующего дня сформировать из них два отряда на обоих флангах британской эскадры. Корнуоллис построил свои корабли клином, по два с каждой стороны; при этом его корабль расположился во главе образовавшегося угла. Такое построение, кстати, с точностью до наоборот повторяло «порядок отступления».

Французы атаковали в течение дня, последовательно нападая на оба фланга англичан; при этом они следовали рекомендациям Хау. В ходе боя один из английских кораблей оказался под угрозой захвата, которая была предотвращена Корнуоллисом, направившим свой корабль на французов. Такое поведение заставило французов предположить, что англичане ожидают подкрепления; это впечатление усиливалось тем, что расположившиеся впереди фрегаты англичан подавали сигналы некоему флоту на горизонте. Никакого флота, однако, там не было, и подаваемые английскими фрегатами сигналы были просто уловкой. К вечеру, однако, на горизонте действительно появились какие-то паруса, которые были приняты французами за паруса английских кораблей, спешивших на помощь эскадре Корнуоллиса. Поверив в это, французы прекратили свои атаки, даже не послав какой-нибудь из своих многочисленных фрегатов на разведку.

Комментируя результаты этого сражения, адмирал Чарльз Экинс (Ekins) отмечал, что «поведение адмирала Корнуоллиса заслуживает самой высокой оценки, поскольку в создавшейся ситуации он проявил себя как смелый воин».

## Ричард Холл Гауэр

Ричард Холл Гауэр (Gower) (1767—1833) был весьма любознательным человеком, служившим в качестве морского офицера в Вест-Индии и в 1802 г. в возрасте 35 лет оставившим службу. Посвятив себя изучению вопросов кораблестроения, он не только разработал проекты новых корабельных корпусов и парусного оснащения, но стал автором целого ряда изобретений в области навигации и механики. В 1793 г. он опубликовал небольшую книгу под названием «Трактат по теории и практике судовождения», в которой дал описание некоторых из сделанных им изобретений. Во втором издании этой книги, опубликованном в 1796 г., он предложил схему морского телеграфа. С помощью его схемы можно было передать до 999 слов, начинающихся с одной буквы.

В третьем издании своей книги, вышедшем в 1808 г., Гауэр утверждает, что предложенная им схема морского телеграфа была создана раньше той, которую предложил Попхэм, что, по-видимому, соответствовало действительности, поскольку первые практические испытания системы Попхэма состоялись не ранее 1800 г. В этом издании Гауэр продолжил совершенствование предложенной им системы сигнализации на флоте. Так, для передачи дневных сигналов он предложил простую числовую систему, построенную на использовании 10 флагов (пронумерованных от 0 до 9), одного заменяющего флага и вымпела желтого цвета. Что касается цветов предложенных им флагов, то они были белыми, красными, красно-белыми и синими. При

этом он исходил из того, что даже флаги, окрашенные в столь контрастные цвета, как красный и синий, не всегда могут быть различимы (особенно на большом расстоянии), а потому цвета предложенных им флагов имели различные сочетания белого и красного, белого и синего. В предложенной им системе вымпел, поднятый выше любого из флагов, означал число 100, а поднятый ниже любого из флагов — число 200.

В качестве альтернативы сигнальным флагам Гауэр предложил использовать наборы сплетенных из ивовых прутьев корзин, имеющих конусовидную или цилиндрическую форму и окрашенных в черный цвет.

Предложенные Гауэром сигналы отличались простотой. Так, «0» означал, что сигнал принят и понят; «1» — что сигнал отменен; сигналы со 2-го по 36-й носили общий характер; сигналы с 37-го по 49-й подавались ежечасно; с 50-го по 81-й — компасные сигналы; с 82-го по 110-й — сигналы, подаваемые частными судами; со 111-го по 145-й — сигналы, подаваемые командующим отдельным судам; со 146-го по 162-й — означали вопросы, адресованные командующим капитанам отдельных судов; со 163-го по 175-й — ответные сигналы; со 176-го по 185-й — сигналы, передаваемые на якорной стоянке; со 186-го по 203-й — боевые сигналы; с 204-го по 232-й — сигналы, означающие смену курса или порядок следования; с 233-го по 247-й — сигналы, обозначающие пароли.

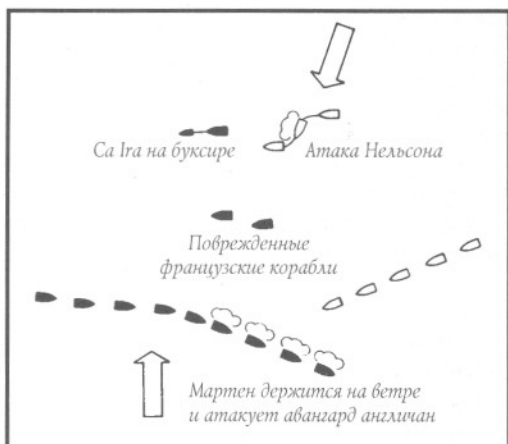
Что касается ночных сигналов, то первые четыре фонаря обозначали числа от 1 до 4; фонарь синего цвета означал число 5; два выстрела означали число 10; три выстрела — число 20; четыре выстрела — число 30. Таким образом, 19 сигналов передавались с помощью двух выстрелов, одного фонаря синего цвета и четырех обычных фонарей. Сигналы, предназначенные для передачи в тумане, должны были передаваться только с помощью выстрелов с различными интервалами.

В заключение отметим, что ни одна из предложенных Гауэром идей не была принята. Не имея прямого выхода на Адмиралтейство, он оставался в безвестности до тех пор, пока не была принята система сигнализации, предложенная Попхэмом. Он часто жаловался на то, что многие его изобретения были использованы без ссылок на него (особенно это касалось тех из них, которые были описаны в упомянутом выше «Трактате...»). Все это позволяет, на первый взгляд, охарактеризовать Гауэра как некоего «изобретателя-одиночку», страдающего манией преследования, однако более справедливой оценкой его деятельности представляется его сравнение с Ла Бурдоннэ (La Bourdonnais).

## Нельсон и Готэм в 1795 г.

Первый опыт в области тактики был приобретен Горацио Нельсоном в 1795 г., во время его службы на Средиземноморском флоте под командованием Уильяма Готэма (Notham). В этом отношении можно сказать, что два его столкновения с французским флотом (исход которых сам по себе не имел важного значения) сыграли большую роль в его формировании как военачальника и человека, стремящегося к абсолютной победе над противником.

13 мая 1795 г. 80-пушечный корабль французов *Ca Ira*, получивший большие разрушения в ходе боя с англичанами, покинул свое ме-



Действия Готэма

смелость и умение, проявленные Нельсоном, «он вновь продемонстрировал свое стремление воспользоваться благоприятной ситуацией в своих целях».

На следующий день бой за поврежденный *Ca Ira*, который теперь находился у 74-пушечного *Censeur*, возобновился. Двум 74-пушечным кораблям англичан было приказано атаковать эти два корабля французов, однако из-за перемены ветра англичане вынуждены были прекратить погоню. К этому времени оба флота, построены в кильватерные линии, начали сближаться на встречных курсах. В целях спасения оторванных от основных сил *Ca Ira* и *Censeur* командующий французов — контр-адмирал Пьер Мартен (Martin) — вынужден был отказаться от борьбы за преимущественное положение относительно ветра. В последний момент, однако, ему удалось поймать ветер и пропустить англичан между собой и двумя кораблями, которые он намеревался спасти. Таким образом, Мартену удалось направить огонь практически всего своего флота против двух передовых кораблей англичан. Как выяснилось, однако, это не было удачным решением. После двухчасового боя *Ca Ira* и *Censeur*, оставленные Мартеном, продолжавшим следовать прежним курсом, были вынуждены капитулировать.

В ходе этого эпизода Нельсон находился на борту третьего в линии англичан корабля, непосредственно за которым следовал корабль Готэма. Именно близость к отступающим кораблям французов и позволила Нельсону организовать их немедленное преследование. Между тем, сам Готэм имел основания отказаться от подобного преследования, поскольку два его передовых корабля имели существенные повреждения мачт, а два других — повреждения парусов и такелажа. Все это прекрасно сознавал Нельсон, но он был сторонником обоснованного риска.

## Джон Джервис в 1795 — 1799 гг.

Джон Джервис (Jervis) однажды заявил: «Покинув свое место в линии [во время Тулонского сражения], Хоок (Hawke) способствовал моей утрате интереса к вопросам тактики». Несмотря на это, однако, у нас есть основания полагать, что Джервис достаточно основательно

сто в линии французского флота. Флот англичан находился в это время в состоянии общей погони, и Нельсон, находившийся на борту *Agamemnon*, начал успешную атаку на *Ca Ira*, который буксировал фрегат французов (см. схему). Нельсону удалось достаточно близко подойти к кораблю французов, повернуть на правый галс и обстрелять с кормы. Хотя *Ca Ira* и ответил огнем своих кормовых орудий, Нельсону в течение двух часов удалось держаться на расстоянии около ста ярдов от него. Однако, когда несколько французских кораблей направились на помощь *Ca Ira*, Нельсон был рад подчиниться сигналу Готэма, приказывающему ему вернуться на свое место. Как отмечает Мэхэн, несмотря на

занимался изучением этих вопросов. В начале войны с Францией он командовал английским флотом, действовавшим в Вест-Индии. Выпущенные им в 1794 г. сигнальная книга, книга инструкций и дополнительных инструкций были составлены им на основе аналогичных работ, опубликованных Хау в 1793 г. В свои работы, однако, он не включил статьи 15—26 из «Боевых инструкций» Хау и статьи 12—13 разработанных им «Ночных инструкций».

Сменив на следующий год Готэма на посту командующего флотом Средиземноморья, он принял на вооружение систему сигналов и тактики, разработанную Худом, и сделал это, вероятно, потому, что она уже была хорошо знакома командирам этого флота. Вместе с тем, однако, он сделал одно важное дополнение к этой системе, выпустив «Секретную инструкцию».

Основное содержание этой инструкции сводилось к указаниям о том, что в случае, если противник располагает преимуществом в положении относительно ветра, английский флот должен уменьшить количество парусов и прорываться через линию кораблей противника с подветренной стороны. После этого корабли должны сменить галс и атаковать корабли противника, оказавшиеся отрезанными от своего

## SECRET

<sup>1</sup>This is on a Supposition that seven or a less Number of the Enemy's Ships are separated to Windward, but should the Number exceed seven, *Our leading Ship is nevertheless to Tack as soon as our Seventh Ship shall have passed thro' the Enemy's Line.*

<sup>2</sup>No 8, 9, 10

<sup>3</sup>Nos 8, 9, 10

<sup>4</sup>No 1, 2 1/2 c

<sup>5</sup>No 17, 16 c

<sup>6</sup>No 14, 13 c

<sup>7</sup>No 8

<sup>8</sup>No 1, 2 1/2 c

<sup>9</sup>No 8, 9 1/2 c

<sup>10</sup>No 17, 16 c

<sup>11</sup>No 8, 9 1/2 c

<sup>12</sup>No 12 c

<sup>13</sup>No 10

<sup>14</sup>No 8, 9 1/2 c

<sup>15</sup>No 9, 8 c

<sup>16</sup>No 8, 9 c

<sup>17</sup>No 7, 6 c

<sup>18</sup>No 8, 9 c

<sup>19</sup>No 8 1/2 c

<sup>20</sup>No 1, 2 c

<sup>21</sup>No 1, 2 c

<sup>22</sup>No 1, 2 c

<sup>23</sup>No 1, 2 c

<sup>24</sup>No 17, 16 c

<sup>25</sup>No 1, 2 c

<sup>26</sup>No 7 1/2 No 1

<sup>27</sup>No 1, 2 c

<sup>28</sup>No 1, 2 c

<sup>29</sup>No 1, 2 c

<sup>30</sup>No 8, 9 c

<sup>31</sup>No 8, 9 c

<sup>32</sup>No 1, 2 c

<sup>33</sup>No 1, 2 c

<sup>34</sup>No 8, 9 c

<sup>35</sup>No 17, 16 c

<sup>36</sup>No 17, 16 c

<sup>37</sup>No 1, 2 c

<sup>38</sup>No 8, 9 c

<sup>39</sup>No 1, 2 c

<sup>40</sup>No 1, 2 c

<sup>41</sup>No 1, 2 c

<sup>42</sup>No 8, 7, 6, 5,

<sup>43</sup>4, 3, 2, 1

<sup>44</sup>No 8, 9, 10, 11,

<sup>45</sup>12, 13, 14,

<sup>46</sup>15, 16, 17

When the Signal 50 is made, the weathermost and headmost Ships are to decrease Sail, and to edge down so as to collect a strong Body of Ships which are to form as they arrive up with each other, and to force thro' the Enemy's Fleet in the Direction, *where they judge the Body of our Fleet can fetch thro'.* When seven Sail (or an equal number of our Ships to that of the Enemy as shall be separated from their Centre & Rear) have passed thro' the Enemy's Fleet, *Our headmost Ship is then to Tack*<sup>1</sup> and a like number of Ships are to Tack (in succession) as there are of the Enemy's Ships so separated, and are to fetch up with, and attack each a Ship of the Enemy's Van, as they are able. The Remainder of our Centre and Rear Ships being intended to act against the Centre and Rear of the Enemy to Leeward.

It is very possible a great part of the Enemy's Centre and Rear may be separated from their Centre and Van, when this Evolution is effected, *And as it is most likely that the nearest of the Enemy's Ships*<sup>2</sup> which our Fleet has weathered *where our Ships first cut thro' must be disabled in our passing, and will be obliged to bear up under the Lee of our Centre*<sup>3</sup> and Sternmost Ships: In order to prevent their rejunction with their Van<sup>4</sup>, the Rear<sup>5</sup> of the Fleet, is either to Tack or Wear, the sternmost Ship first and the rest in succession (according to the Conduct of the Enemy's Van and Centre) when the fourth<sup>6</sup> or fifth from our Rear Ship has nearly advanced up abreast of the Enemy's Ship<sup>7</sup>, where our Ships first cut thro' and weathered; *And should the Enemy's Van*<sup>8</sup> bear up in order to form a Junction with their Centre<sup>9</sup> and Rear stern of our Fleet, *An equal Number of our Rear*<sup>10</sup> Ships (to those of the Enemy's Van who have been cut off from their Centre<sup>11</sup> and Rear, are to Tack, the Rear Ship first and the rest in succession, in order to oppose their Van<sup>12</sup>, and the next<sup>13</sup> Ship of ours to that which last Tacked, is to Wear, and will become our present Van Ship, and she is to attack the headmost Ship of the Enemy's Centre<sup>14</sup> and Rear, and the rest of our Centre<sup>15</sup> and Rear are to Wear in succession, and to attack each her Opponent in the Enemy's Line. But if those Ships of the Enemy's Centre<sup>16</sup> and Rear which have been cut off from their Centre<sup>17</sup> and Van should have Tacked, our Ships are to continue on the same Tack they were at first standing, and each Ship of ours<sup>18</sup> is, in succession, to close with, and engage her Opponent<sup>19</sup> (or the nearest Ship to her at this Time) while our headmost<sup>20</sup> Ships which have passed thro' the Enemy's Fleet, and have Tacked upon the Enemy's Van<sup>21</sup>, are engaging them. The rest of the Fleet are to act in like manner by engaging each her Opponent, as they are then situated, and as they are able so to do.

If the Enemy's Van Ships<sup>22</sup> should Tack after our Van<sup>23</sup> Ships have Tacked, then our Van is to edge under their Lee in succession with a very easy Sail, at the same Time our Rear<sup>24</sup> and Centre are to Wear in succession, and to attack the Enemy's Centre<sup>25</sup> and Rear who are passing under the Lee of our Centre and Rear: *And when the headmost Ships of our Van are nearly closing up with their headmost<sup>26</sup> Ships, they are to engage them as close as possible in passing; and when our headmost Ship<sup>27</sup> has passed their Sternmost<sup>28</sup>, our headmost Ship must wear, and the rest in succession, and attack the Enemy's Van<sup>29</sup> Ships under their Lee in the best manner they are able always keeping in mind that the English Van Ships<sup>30</sup> are ever to keep to Leeward of the Enemy's Van<sup>31</sup> Ships in order to prevent the Enemy from making a rejunction with their Centre<sup>32</sup> and Rear, that have been cut off and are engaged with our Centre<sup>33</sup> and Rear. But should the Enemy's Van<sup>34</sup> Ships Wear after our Van<sup>35</sup> Ships have Tacked, then our Van Ships must lead large force Sail and form stern of our Centre<sup>36</sup> and Rear and engage the Enemy's Rear<sup>37</sup> Centre as they are best able. The Rear<sup>38</sup> of the English Fleet having now tacked in succession, our Line will become reversed, and of Course our present Van<sup>39</sup> will close with the Enemy's Van<sup>40</sup> (who have bore up) and prevent their Van from making a Rejunction with their Centre<sup>41</sup> and Rear taking Care to keep to Leeward of the Enemy's Van<sup>42</sup> as before directed to our former Van<sup>43</sup>, in case the Enemy's Van Ships should have Tacked; And the English Centre<sup>44</sup> and Rear at first our Van will wear in succession, the Sternmost Ship first, and each Ship is to attack her Opponent in the Line of the Enemy's Centre<sup>45</sup> and Rear to Leeward.*

N.B. It is always to be understood by the Fleet, that if in the Execution of any of these Methods of Attack, any Ship should be disabled from fulfilling her part thereof, or from keeping her Station in the prescribed Mode, she is to give place (either by hauling her Wind or bearing up) so as to enable the first Ship stern of her (which is able) to supply her place, and that Ship is to take it with all possible Dispatch. The disabled Ship is to unite with the Main Body of the Fleet, and there to exert her utmost against the Enemy that her Crippled State will allow.

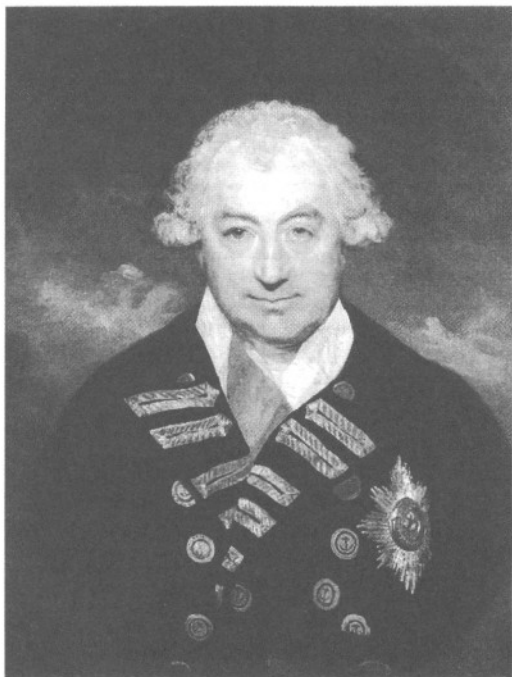
Given on board the *Victory* the  
31st day of January 1796  
[signed] St Vincent

TO

Captain Duckworth  
Commander of His Majesty's  
Ship *Leviathan* [issued to Duckworth in 1798]

By Command of the Admiral  
Geo Purvis  
Exd R C[alder]

«Секретная инструкция»  
Держвиса



Контр-адмирал (позже — адмирал флота) Джон Джервис (1735—1823) — художник Уильям Бичи

центра и арьергарда, тем самым препятствуя их воссоединению. Тем временем корабли английского центра и арьергарда должны были атаковать центр и арьергард противника, стремясь воспрепятствовать их соединению со своим авангардом. Следует отметить, что данная инструкция содержала указания по поводу ответных действий английского флота на все варианты попыток противника восстановить единую линию. В большинстве своем ответные действия англичан согласно этой инструкции должны были зависеть от инициативы каждого капитана.

Представляется, что содержание только «Секретной инструкции» позволяет характеризовать Джервиса как яркого тактика. Кто-то, возможно, возразит против такой характеристики и отметит излишнюю усложненность и умозрительность названной инструкции. Сам Джервис, без сомнения, согласился бы с подобной критикой, сказав, однако, что, разрабатывая ее, он стремился повысить эффективность боевых действий своего флота. Совершенно очевидным является то, что

предлагаемый в инструкции прорыв через линию противника имел целью внесение дезорганизации в его построение; результатом такой дезорганизации должно было стать навязывание противнику боя в общей свалке. Известно при этом, что в таком бое англичане имели существенное преимущество.

Тактические идеи Джервиса были проиллюстрированы семью схемами, предположительно подготовленными для него капитаном Робертом Калдером (Calder), бывшим у Джервиса «Капитаном флота».

На схеме 1 показано, как английский флот, состоящий из 17 построенных в кильватерную линию кораблей, осуществляет прорыв линии кораблей противника. Время создания этой диаграммы остается неясным. Следует отметить также, что ее форма отличается от формы других диаграмм.

На схеме 2 показаны английский и французский флоты, построенные в кильватерную линию и следующие параллельно друг другу на расстоянии 1,5 миль. Расстояние между кораблями каждого из флотов составляет 2 кабельтовых. Предполагается, что французы продолжают следовать первоначальным курсом, а англичане отворачивают на 4,5 румба и атакуют французов.

Схема 3 имеет следующую подпись: «Роберт Калдер, борт *Victory*, 19 августа 1796 г.». На ней показан флот из 30 кораблей, следующий строем фронта, клином и строем отступления.

На схеме 4, подписанной (как и схемы 5—7) «Роб-т Калдер», показано, как английский флот, находящийся с наветренной стороны, атакует французский; последний при этом отворачивает последовательно на четыре румба и отступает.

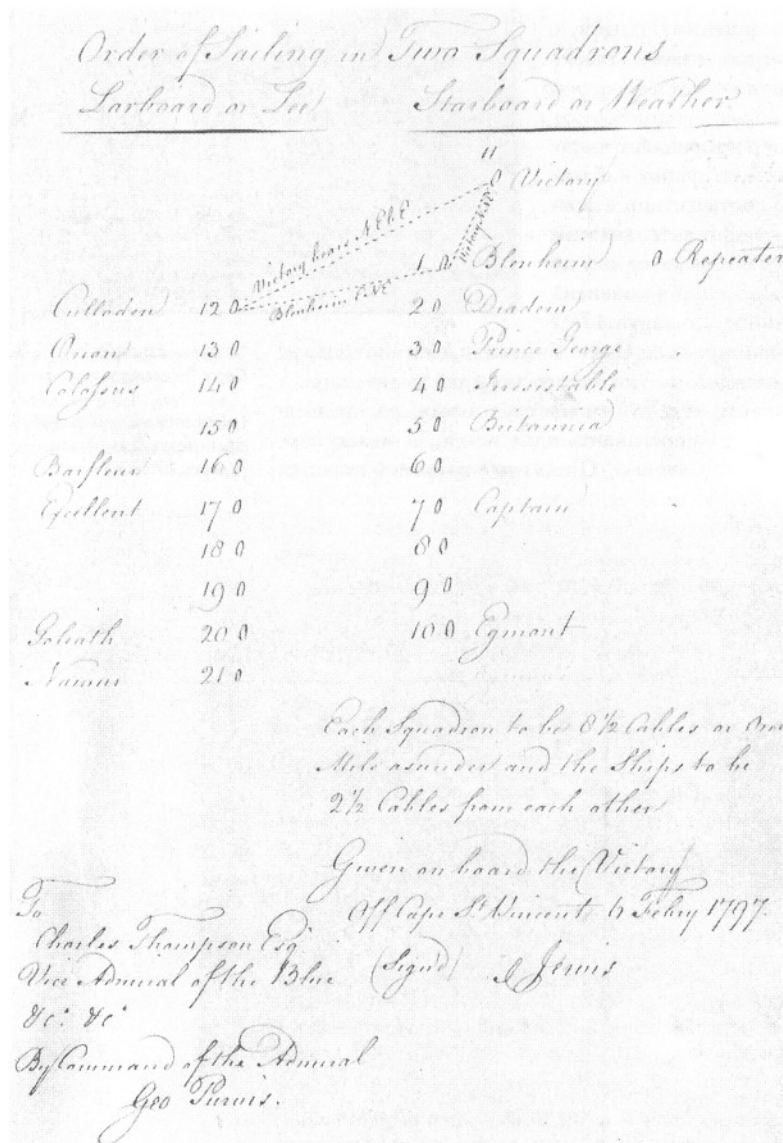
На схеме 5 показана ситуация, возникающая после того, как французский флот отворачивает на четыре румба с целью избежать сражения.



левой колонны должен был следовать рядом со вторым кораблем правой колонны. Аналогичный походный порядок был опубликован Джервисом 12 апреля 1798 г.

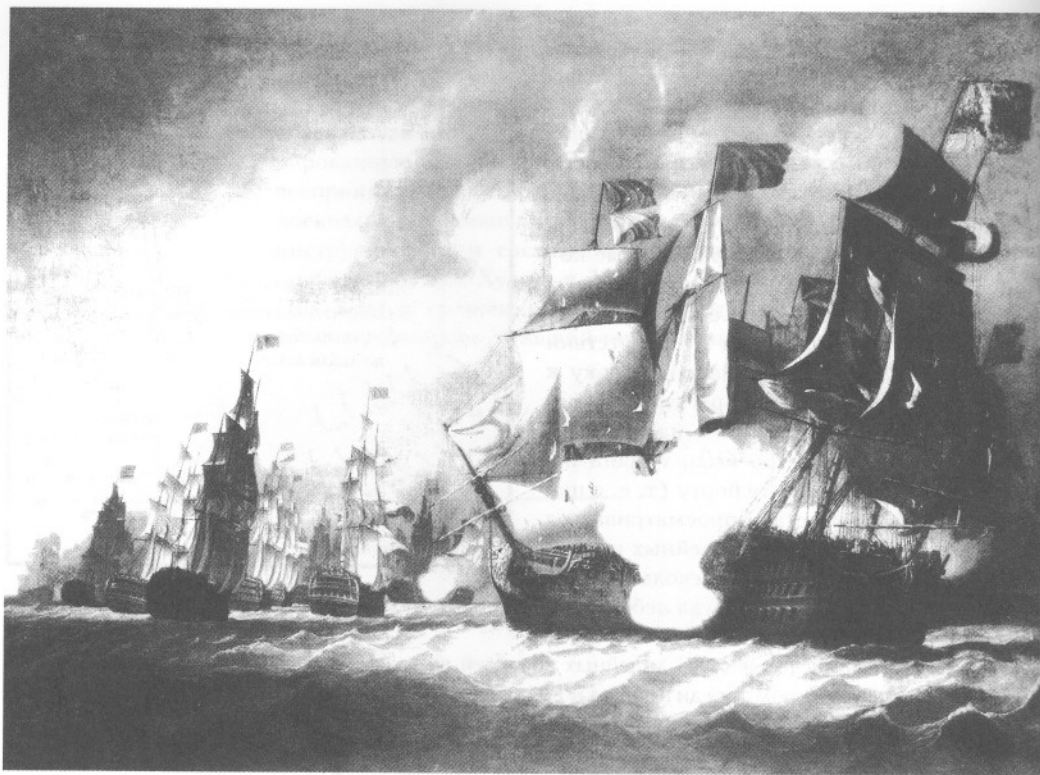
Совершенно очевидно, что идею Джервиса по поводу необходимости прорыва линии противника с подветренной стороны, проиллюстрированную на первой из подготовленных Калдером схем, не следует воспринимать как свидетельство радикальных изменений в тактике, поскольку опубликованные Джервисом в 1798 г. ночные сигналы и инструкции были составлены на основе соответствующих книг, опубликованных Худом в 1793 г. Спустя два дня после победы Нельсона в сражении на Ниле (которое состоялось 3 августа 1798 г.) Джервис, ставший теперь герцогом Сент-Винсентом, вы-

Походный порядок  
адмирала Джервиса  
(19 августа 1796 г.)



пускает еще издание своих инструкций, опубликованных в 1796 г. На самом деле, впервые они были опубликованы в 1795 г., являясь, по существу, копией инструкций, опубликованных адмиралом Аленом Гарднером (Gardner) в 1793 г.

17 декабря 1798 г. герцог Сент-Винсент публикует еще один вариант своих сигналов и инструкций, вступивших в силу 1 января 1799 г. Опубликованные в этом издании дневные сигналы и сигналы, предназначенные для передачи в тумане, напоминали аналогичные сигналы, опубликованные Худом и Макартуром в 1793 г. Отличия заключались в том, что, во-первых, теперь сигналы имели сквозную нумерацию, во-вторых, число сигналов возросло со 162 до 181, в-третьих, таблицы были составлены для 9, а не 8 сигналов и,



*Victory* в бою у мыса Сент-Винсент 14 февраля 1797 г. — художник Роберт Клевли

Когда различные испанские корабли стали сообщать о вражеских кораблях, подходящих со стороны кормы, Кордова мгновенно принял свое, как оказалось позже, судьбоносное решение. Поняв, что идут прочь от неприятеля он, желая оставаться с наветренной стороны, поднимает сигнал сформировать линию баталии на левом галсе «как придется». Для британского флота той же численности и хорошо обученного Джервисом попытка совершить такой маневр внезапно и в туманную погоду, наверное, привела бы по крайней мере ко временному беспорядку. Вряд ли Джервис, Хау или Худ когда-либо пытались его совершить, так как это вело к образованию обратной линии баталии, сопровождаемому общим беспорядком при формировании кильватерной линии на противоположном галсе. Ко всему прочему такой маневр не позволил адмиралу, ведущему флот тремя колоннами, выйти в голову или даже в центр колонн обратного порядка. И в самом деле: все испанские корабли, включая и флагшип Кордовы, остались позади. Три корабля: флагшип адмирала Морено (*Morano*) вместе с 112 и 74-пушечными кораблями не смогли удачно совершить этот поворот и свалились под ветер. Кордова сигнализировал им вернуться и занять свое место в конце линии для того, чтобы избежать встречи с подходящими кораблями англичан.

В 11 час. 31 мин., спустя всего лишь пять минут, как Джервис поднял сигнал с приказом пересечь курс неприятеля, его флагшип *Culloden* открыл огонь по одному из кораблей группы Морено. Все три его корабля отделились от общего строя и направились по ветру к испанскому конвою. Так как английские корабли продолжали идти

прежним курсом, ведя огонь правым бортом, то наветренная эскадра испанцев начала проходить мимо линии англичан на обратном галсе, идя несколько расходящимся с ними курсом на северо-запад.

В 12 час. 08 мин. Джервис отдает приказ флоту ворочать последовательно на обратный курс. Первая цель Джервиса — разделить вражеский флот — была достигнута, и теперь он мог беспрепятственно преследовать отходящих на ветер испанцев.

Тем временем корабли английского арьергарда продолжали обстреливать левым бортом испанский конвой, проходя мимо него.

В 12 час. 15 мин. адмирал повторяет свой сигнал о пересечении курса испанцев, по-видимому, желая, чтобы его концевые корабли оставили с подветренной стороны корабли Морено, а затем проделали поворот последовательно. Если бы они сделали это раньше, то избежали бы отрыва от линии и не подверглись бы, проходя поворот, продольному обстрелу испанских кораблей арьергарда и конвоя.

Морено со своими тремя кораблями попытался решительно вмешаться в бой с подветренной стороны. Ему удалось серьезно повредить пятый корабль в линии англичан *Colossus*, и ему пришлось выйти из линии под ветер. Это вызвало значительную задержку маневра англичан, но в конце концов корабли Морено были остановлены, но все же существенно помешали англичанам преследовать наветренную эскадру испанцев.

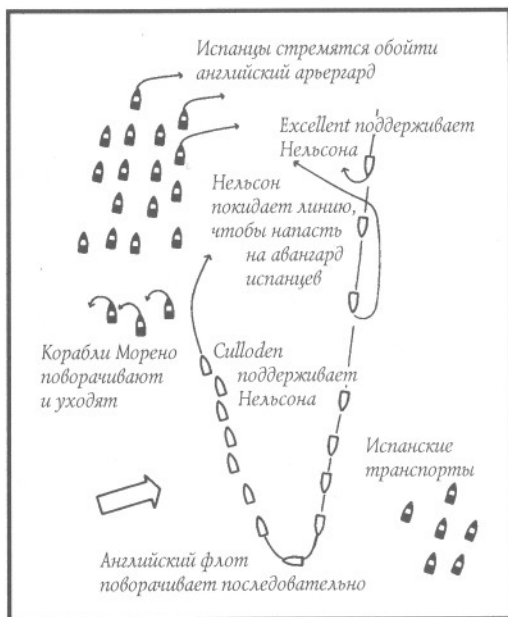
Кордова понял, что, несмотря на первоначальное запоздание, он еще может использовать свое значительное превосходство. Он решил обойти арьергард англичан, повернув корабли своего авангарда на обратный курс. Этот маневр позволил бы ему захватить концевые корабли и фрегаты Джервиса и одновременно спасти от захвата свой конвой, а также выручить три корабля Морено. К сожалению, он не встретил поддержки своих флаг-офицеров и капитанов, несмотря на повторные сигналы и даже окрики. И тем не менее ему удалось сблизиться с английским арьергардом, но не в линии, а в довольно беспорядочном строе.

Джервис видел, что испанцы уходят от него. Причиной тому было опоздание с подачей сигнала на поворот, а также ввиду задержки с поврежденным кораблем *Colossus*. *Culloden*, *Blenheim*, *Prince George* и *Orion* легли на обратный курс и вступили в бой. Головные испанские корабли ушли далеко вперед от них в то время, как остальные сбились в кучу далее к ветру.

Из-за задержки *Colossus* англичане не могли точно выполнять маневр поворота в строгой линии. Отпала необходимость в преследовании далеко ушедшего отряда Морено. Один из его кораблей повернул вправо и обошел арьергард англичан с подветра для того, чтобы присоединиться к кораблям Кордовы. Английские корабли, завершив поворот вправо, атаковали их.

В 12 час. 51 мин. Джервис поднимает свой знаменитый сигнал 41: «Кораблям держать

### Сражение у мыса Сент-Винсент. Бой



нужное для совместной поддержки место и вступить в бой с противником по мере сближения с ним на последовательном повороте».

При довольно расстроенной линии баталии каждый офицер и капитан мог действовать по своему усмотрению. Это, конечно, не означало, что любой из них мог поступать, как ему вздумается. Наоборот, они должны вести бой с противником во вновь образованной линии или ее части, как только им удастся их сформировать.

Разглядел или нет этот сигнал Нельсон, но он его предвидел. Идя на третьем от конца линии корабле, он понял необходимость прорезать строй испанцев. «Понимая, что испанцы приводят к ветру в целях сформирования линии баталии из основной части своего флота и желания уйти от нас, в 1 час 10 минут я приказал линейному кораблю *Captain* пройти между *Diadem* (его мателотом) и *Excellent* (самым концевым в отряде Нельсона). Я вел бой с авангардом испанцев, находящимся под ветром».

Нельсон вступил в жаркий бой с испанским кораблем *Santissima Trinidad*, поддержанным 112-пушечным флагшипом и одним 80-пушечным кораблем. *Excellent* (командир — Коллингвуд) произвел тот же маневр и позднее пошел за *Diadem*.

Тем временем *Culloden*, все еще возглавлявший первоначальную линию, вступил в кильватер *Blenheim* и других головных кораблей. Такая импровизированная линия, или квазилиния, сформировалась вдоль подветренного фланга испанского флота. Дальше к концу строя остальные английские корабли, совершая поворот, строились в линию под ветром испанцев.

Весь этот короткий интервал времени *Captain* сражался, не имея достаточной поддержки кораблей авангарда, которые, пройдя поворот, вступали ему в кильватер.

Адмирал Томас Тэйлор (Taylor) высказал интересное замечание, что эти корабли не просто сражались после поворота на левый галс, но действовали по известному принципу Хау («Дополнительные инструкции» в бою с противником, статья 6): когда головной корабль поворачивается с концевым кораблем противника, то его задний мателот выходит ему в нос и вступает в бой со следующим кораблем противника (т.е. его передним мателотом). Остальные же наши корабли выполняют последовательно тот же маневр».

В результате беспорядочного боя вокруг *Captain* были захвачены четыре испанских корабля и из них два лично Нельсоном. Кордова показал своим морякам образец стойкой обороны: *Santissima Trinidad* был настолько разбит, что по существу должен был бы сдаться, но ему все же удалось уйти.

Кордова заметил, что когда Нельсон сформировал свою импровизированную линию баталии, то десять остальных их кораблей вели огонь по ним в регулярной линии. Этим маневром англичане решили сражение в свою пользу.

*Santissima Trinidad* превратился в развалину. Четыре корабля предлагали ему свою помощь, и двум из них это действительно удалось. «В этом положении бортовой залп англичан в четыре раза превосходил залп испанцев. Я был обойден и отрезан от остальной части своего флота...» Кордова считал, что ему должны были помочь не вступившие в бой корабли авангарда и центра. «Исходя из ситуации, учитывая быстроту и точность стрельбы английских пушек, можно представить, како-

вым было наше состояние в четыре часа пополудни». Вот при таких обстоятельствах англичане добились победы, несмотря на почти двукратное превосходство в количестве пушек в бортовом залпе испанцев, не говоря уже о большем весе металла в этом залпе.

## «Система морской тактики» 1797 г.

Анонимный труд под названием «Сочетание принятой теории с общей практикой, в частности, по отношению к практике в Британском Флоте» был исключительно полезен. Он толково изложен в книге небольшого формата, содержащей известные схемы различных построений колонн и эскадр в каждом маневре.

Глава первая является лишь частичным переводом труда Мороба, так как не включает вопросы тактики в бою. Хорошо показаны схемы плавания под парусом. В конце все же имеются разделы о тактике и бое, списанные у Госта и Бурдэ де Вильуэ (Bourde de Villehuet).

Следующая глава — это сумма и извлечения из того же Вильуэ со специальной ссылкой на его так называемый «порядок конвоирования».

Глава третья относится к «Тактике Британского Флота». Как упомянуто, она скомпилирована из официальных документов «при помощи нескольких опытных офицеров». На двадцати страницах анонимный автор описывает плавание в трех колоннах, в шести колоннах и двух больших отрядах. Приведены также сведения о перемене курса и о переходе из походного строя в линию баталии. Приведены примеры из практики при разных интервалах между кораблями и эскадрами в различных построениях. Говорится также и о правилах, которые требуется соблюдать при изменениях курса и построения. Эта глава по сути аннотация Хау, переписанная более понятным языком. Но в этой главе ничего не говорится ни о бое, ни о мерах безопасности.

## Сражение у Кэмпердауна

Этот бой можно считать сражением Хау в том смысле, что англичане сражались с сигнальной книгой адмирала и по его инструкциям. Голландцы использовали цифровую сигнальную книгу, содержащую 795 сигналов, непревзойденную по простоте порядка расположения сигналов. Голландцы применяли десять пронумерованных от 1 до 10 флагов с вымпелами для обозначения сотен. Каждый соответствующий вымпел приведен на каждой странице с десятью флагами. Флаги для обозначения десятков изображены вверху страницы.

Боевые сигналы предусматривались для любой возможной ситуации. Не в пример французской системе сигналов, голландские целиком направлены на полное уничтожение неприятеля.

*Голландские боевые сигналы 1797 г.*

715 Атаковать неприятельский авангард против ветра с превосходящими силами из самых сильных линейных кораблей;

- легкие корабли поддерживают атаку в строе ромба, перпендикулярном направлению ветра.
- 717 Атаковать вражеский *corps de bataille* против ветра с превосходящими силами из самых сильных линейных кораблей; легкие корабли должны поддерживать свои тяжелые корабли, идущие в голове линии.
- 726 Кораблям авангарда прибавить парусов и атаковать против ветра авангард противника; в то же время корабли центра и арьергарда атакуют с наветра так, чтобы окружить противника.
- 728 Кораблям авангарда прорезать линию противника; остальным же кораблям вступить в бой на параллельном с противником курсе.
- 729 Всем кораблям по отдельности прорезать линию противника.
- 730 Охватить авангард флота противника, стоящего на якоре в порту.
- 735 Флот, сражаясь, отступает.
- 719 Сигнал отрядам или отдельным кораблям прорезать линию противника.
- 741 Адмирал видит свое преимущество и поэтому приказывает всем кораблям прорезать линию противника и поставить его в два огня.
- 744 Корабли, которые окружили неприятеля, присоединяются к флоту.
- 748 Головным кораблям в линии воспрепятствовать противнику обойти против ветра.
- 749 То же для кораблей арьергарда.
- 750 То же в подветренную сторону.
- 752 Противник пытается прорезать нашу линию; кораблям сомкнуться и остановить его.
- 754 Сомкнуться и остановить вражеские корабли, пытающиеся прорезать нашу линию.
- 755 Противник прорезал нашу линию; кораблям сформировать строй ромба в подветренную сторону.

Удивительно то, что слова и термины изложены по-голландски, а специальные маневры в боевых сигналах — по-французски, но не известно, чтобы какие-либо французские выражения встречались в голландских сигналах к началу Войны за независимость Соединенных Штатов Америки. Возможно, они являлись признанием блестящей французской тактики и сигнализации или французским влиянием после Великой французской революции.

Тем не менее текст сигналов проникнут истинно голландским духом. Кажется, что они полностью противоречат сигналам, предложенным Морогом и Павильоном. Их не стоит понимать как национальные и цветастые выражения. Наоборот, их количество и содержание соответствуют истинно наступательному характеру.

В сигнале 715 о формировании строя ромбом отчетливо просматривается влияние Гренье (Grenier). Его книга, впервые опубликованная в 1787 г., была, несомненно, с большим интересом прочитана в Нидерландах.

За исключением незначительного боевого столкновения на Доггер-Банке в 1781 г., голландский флот не участвовал ни в одном полно-



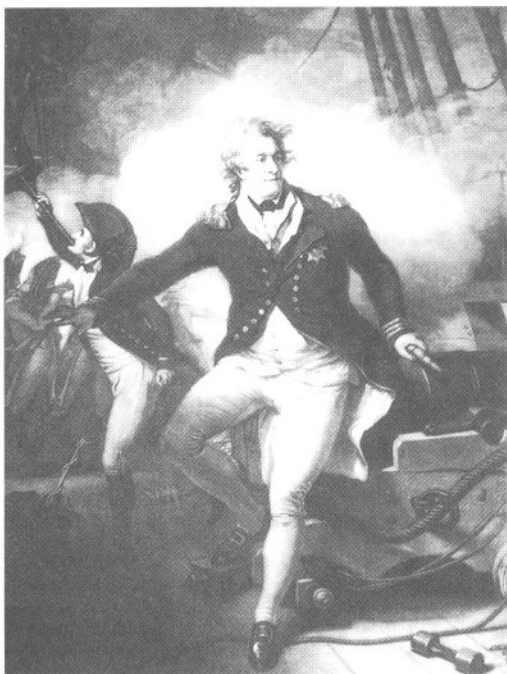
масштабном морском бою со времен сражения у Малаги в 1701 г. Сигналы 1797 г. предназначались, таким образом, флоту, каким Голландия уже не располагала.

Адмирал Ян Виллем де Винтер (de Vinter) вышел из Текселя с пятнадцатью линейными кораблями, весьма слабыми в артиллерийском вооружении. Голландский адмирал не принял никаких серьезных мер, когда узнал о приближении английского флота; он всего лишь построил кильватерную линию на левом галсе. Голландцы шли курсом на северо-восток в виду голландского побережья при ветре, дувшем от NW to N. Линию баталии усиливали три тяжелых фрегата.

Английский адмирал Адам Данкен (Duncan) имел 16 линейных кораблей. Ни в том, ни в другом флоте не оказалось самых мощных трехдечных кораблей. Корабли Данкена были потрепаны после длительного плавания в Северном море, но только что поправили свои повреждения и находились в хорошей боеготовности.

Данкен просигналил своим головным кораблям: «Противник на видимости под ветром» — и немедленно приказал идти в бой. «Вскоре я увидел их, идущих левым галсом. Как только мы приблизились к ним, я приказал убавить парусов. Чуть позже я увидел берег между Кэмпердауном и Эгмонтом милях в девяти в подветренную сторону от неприятеля. Я не стал медлить с атакой и дал сигнал идти на них, прорезать их линию и теснить их под ветер. Каждому моему кораблю сражаться со своим оппонентом в линии не-

Сражение  
у Кэмпердауна  
11 октября 1797 г. —  
художник Филипп Жак  
де Лутербур



Адмирал Адам Данкен  
(1731—1804)

приятеля, с каким они могли быстрее сблизиться. Моим сигналам подчинялись с большой быстротой». «Я отбросил все правила и тактические соображения, но сделать ничего другого не мог — мы были слишком близко к берегу».

Многие авторы считали, что тактика Данкена превзошла маневр Нельсона в сражении у Трафальгара. Это не совсем так. Данкен вел свою «эскадру», как он называл свой флот, двумя отрядами. Шесть кораблей в его отряде и столько же в отряде вице-адмирала Ричарда Онслоу (Onslow). Данкэн сразу понял, что ему надо делать и как можно было бы выполнить. Ему следовало как можно скорее пройти между берегом и голландским флотом. Его корабли шли в двух тесно сформированных группах: к северу его отряд без *Adamant*, отделенного раньше для дозорной службы, а теперь оказавшегося в отряде Онслоу; и отряд Онслоу к югу. Для успешного прорыва вражеской линии каждому кораблю приказали спуститься на своего оппонента в линии гол-

ландцев, но так, чтобы не мешать огню и маневрированию кораблей с флангов. Оценивать атаку Данкена как опрометчивую, особенно если учесть, что скорость его кораблей вряд ли превышала три узла, было бы совершенно неверно. За три часа, начиная с момента сближения флотов до открытия огня, Данкен отдал 30 сигналов. Иными словами, он поднимал новый сигнал каждые шесть минут. В сражении при Уэссане Кеппель за восемь с половиной часов сближения и боя поднял 19 сигналов. Не следует думать, что Данкен был чрезмерно озабочен обеспечением контроля за действиями своих подчиненных. Наоборот, он стремился скорее вступить в бой, а его сигналы относились к уточнению интервалов между кораблями и к приведению линии баталии в порядок, который не нуждался бы в исправлениях в ходе сближения. За исключением общих сигналов и сигналов отдельным кораблям прибавить парусов, остальные сигналы выглядели так:

- |       |  |
|-------|--|
| 11.08 | сигнал 48: «сформировать линию пеленга на правом галсе».   |
| 11.11 | сигнал 81: «привести к ветру всем вместе на правый галс».  |
| 11.17 | сигнал 95: «занять место в линии по подъему вымпела».  |
| 11.30 | сигнал 36: «каждый корабль независимо правит на своего оппонента в линии неприятеля и вступает с ним в бой». |
| 11.35 | сигнал 14: «привести к ветру и прибавить парусов».   |
| 11.40 | сигнал 41: «авангарду вступить в бой с арьергардом противника».  |
| 11.53 | сигнал 34: «прорезать линию противника и вести бой с подветра».  |
| 11.53 | повторяется сигнал 41.   |

Своим сигналом при подходе Данкен ставит подветренный отряд Онслоу в авангард, при этом флагшип Онслоу *Monarch* становится пятым в линии.

Наветренный отряд самого Данкена формирует арьергард. Его флагшип *Venerable* становится вторым, а в общем строю — десятым кораблем в линии.

Когда голландцы оказались на видимости, отряд Онслоу очутился против их арьергарда, а отряд Данкена — против авангарда. Теперь авангардом англичан по существу стал отряд Онслоу, если бы сражение шло между двумя кильватерными линиями с кораблями англичан в обратном порядке, Данкен мог оказаться в неудобной позиции в удалении от своих головных кораблей. Так, собственно, и произошло с адмиралом Бингом в сражении при Менорке.

Лейтенант сигнальной службы Данкена лежал на берегу, болев цингой, и лишь утром дня сражения приступил к своим обязанностям. Получив приказ адмирала поднять сигнал 41, он по ошибке приказал сигнальщику поднять сигнал 39 («авангарду атаковать центр строя неприятеля»). Он сразу же понял свою ошибку и спустил сигнал. Однако сигнал 39 был уже разобран на флагшипе адмирала Онслоу. Он понял это как указание об изменении первоначального плана Данкена в последнюю минуту. В отряде Онслоу возникло замешательство.

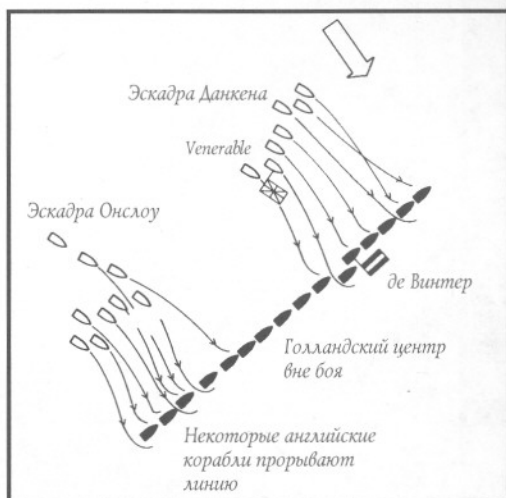
Онслоу вступил в бой в 12 час. 40 мин. пополудни. Его корабли прошли сквозь линию кораблей голландцев и, проходя между ними, подверглись продольному огню с кормы и с носа. Почти половина английских кораблей проделала такой маневр, что привело к возникновению двух беспорядочных боев. Но оказалось, что корабли голландского центра в бой не вступили. Голландские моряки сражались с присущей им храбростью, но английские артиллеристы подавляли их сопротивление. Голландцы могли бы помочь ближайшим кораблям, но противник не позволил им это сделать.

К трем часам пополудни сражение завершилось. Англичане захватили девять кораблей, но два из них позже были отбиты. Сам адмирал де Винтер попал в плен. В ходе сражения оба флота, уваливаясь под ветер, подошли слишком близко к берегу так, что Данкэну с большим трудом удалось уйти в море и увезти свои призы. Если говорить о процентном отношении захваченных кораблей к их общему числу во флоте неприятеля, то сражение при Кэмпердауне можно считать наиболее полной победой британского флота за все время Революционных и Наполеоновских войн за исключением только лишь сражения на Ниле, т. е. при Абукире.

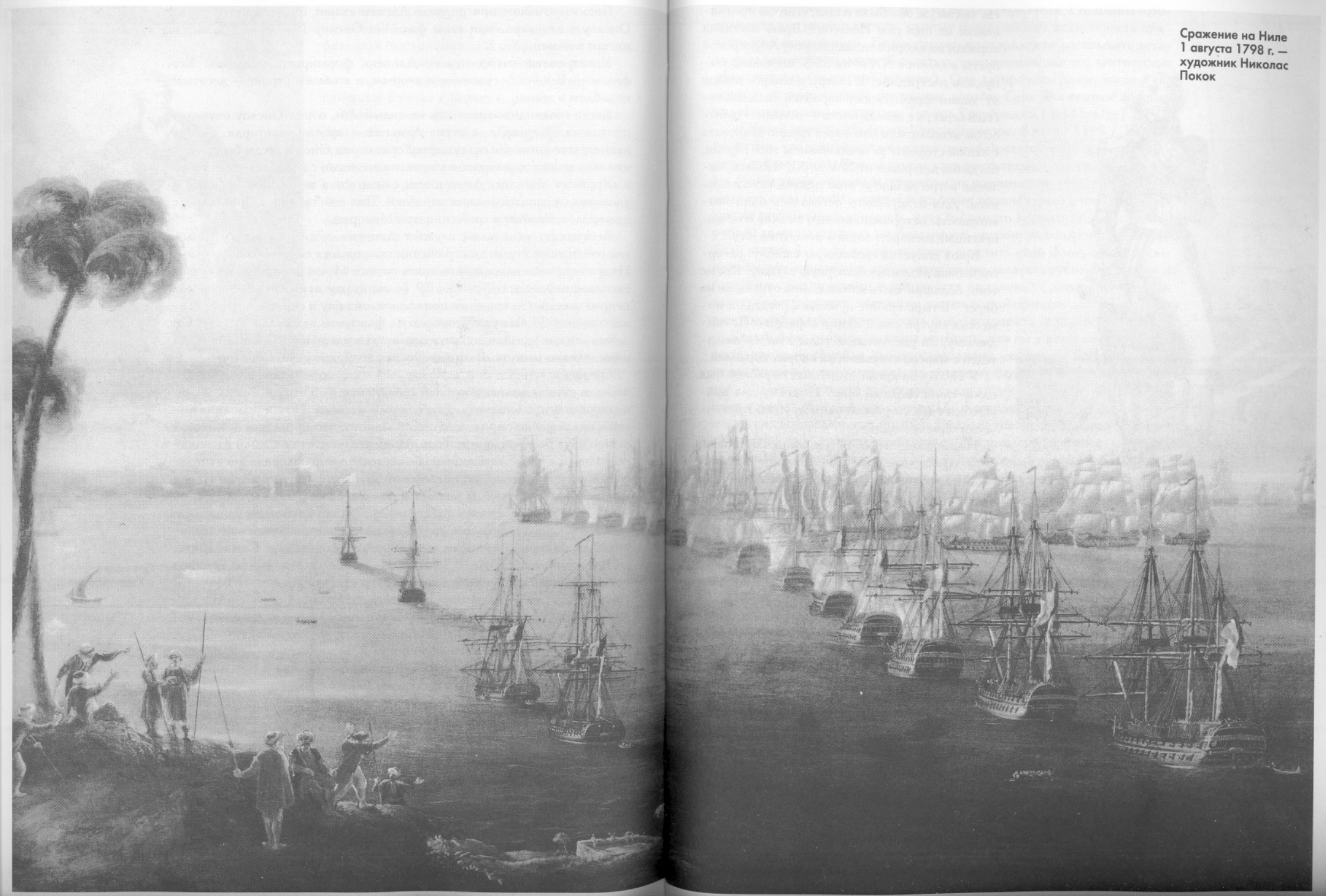
## Сражение на Ниле

Командира французской эскадры адмирала Франсуа Поля Брюэ д'Эгийера (Brueys d'Aigulliers) часто критиковали за то, что в бою на Ниле 1 августа 1798 г. он якобы выбрал для своего флота неудачную позицию.

Сражение у Кэмпердауна



Сражение на Ниле  
1 августа 1798 г. —  
художник Николас  
Покок





Адмирал Франсуа Поль Брюэ (1753—1798) — художник А. Лакоши

было благоразумным решением. Заметив первые два английских корабля, подходивших очень медленно, он решил, что противник намерен отложить бой на следующий день. До полудня это было, по-видимому, так.

Но вскоре англичане, «используя бриз от NNE, стали быстро приближаться».

Используя прилив, французы могли бы поставить свои корабли строем, обеспечивавшим им сокрушительный артиллерийский огонь по любому противнику, рискнувшему сблизиться с ними в кильватерной линии или в строю фронта. За все время боя французские корабли стояли на одном якоре, заведенном с носа. Таким образом, они стояли лишь в слегка искривленной линии по ветру.

Брюэ не отдал ни одного приказа о развороте заякоренных кораблей для развития максимального огня. Он пренебрег опасностью образования больших разрывов в линии кораблей, хотя и мог бы сгруппировать их теснее. Тем не менее он оставил интервалы в три четверти кабельтова. Не позаботился он и о приведении в полную готовность пушечных батарей левого борта. Все эти ошибки и привели к поражению французов.

Эдуард Берри (Berry) в своей известной брошюре писал, что, находясь в море, Нельсон часто собирал своих капитанов на борту своего флагшипа *Vanguard*, чтобы сообщить им о своих планах нападения на неприятеля. «Если он не имел сведений о месте нахождения французов, то он не строил никаких планов... Получив сведения о противнике, тщательно инструктировал своих командиров так, что отпадала необходимость в дополнительных сигналах. Не требовалось также разъяснять

Но так ли уж она была плоха, если бы противником не был сам Нельсон? Брюэ поставил корабли на якорь в западном углу Абукирской бухты в линии с NNW на SSE, несколько выпуклом посередине. К северу и северо-западу от линии французских кораблей был скалистый берег, а с запада и юга — отмели. Их было бы невозможно или очень трудно атаковать с любой стороны за исключением того случая, когда бы ветер шел от NW до SE. Но направление ветра делало и этот подход невозможным. Для атакующего оставалась одна возможность: осторожно пройти мелкие и не нанесенные на карты воды и подойти с юга.

Брюэ допустил громадную ошибку, не организовав надежную дозорную службу. Кроме того, большая часть команд была отпущена на берег. Четыре крайне нужных фрегата он поместил внутри своей линии кораблей. По-видимому, он рассчитывал только на наблюдателей с марсов стоявших на якорах кораблей.

У Нельсона кроме линейных кораблей был один-единственный бриг. Поэтому два враждебных флота узрели один другого практически одновременно.

После длительных обсуждений со своими флаг-офицерами и начальником штаба, Брюэ решил принять бой на якоре. Это, несомненно,

способ его нападения на стоящего на якоре неприятеля. Его планы готовились за два месяца до того, как ему представилась возможность привести их в исполнение». Берри тщательно старался не раскрывать детали нельсоновских планов. К счастью, сохранились два его тактических меморандума (памятные записки). Они датированы днем, когда к его эскадре присоединились посланные лордом Сент-Винсентом корабли под командованием капитана Томаса Траубриджа (Trowbridge).

«Общий приказ. На борту *Vanguard* в море. 8 июня 1798 г. Весьма вероятно, что противник окажется при сближении моей эскадры в нерегулярном строю. В этом случае предпочтительнее атаковать его двумя отдельными отрядами, при этом их командирам строго приказано держать свои корабли в возможно более тесном строю и никоим образом не рисковать отделением, хотя бы одного корабля. Капитаны кораблей должны осознать необходимость сохранения сомкнутого строя. Если же им удалось заставить врага спустить свой флаг, они должны решить, что им следует предпочтительнее делать: срубить ли мачты и бушприты или привести в негодность их пушки. Сдавшийся корабль захватывает офицер с экипажем только одной шлюпки для того, чтобы наши корабли могли продолжать бой и сохранять свои места в строю.

Командиры отрядов должны помнить, что ни в коем случае нельзя выделять свои корабли для преследования уходящего противника до моего разрешающего сигнала, по которому формируется отряд кораблей, поддерживающий надежную связь со мной и действующий, как один корабль. Когда я даю сигнал 16, командиры отрядов должны сами вести свои отдельные отряды. Каждый командир поднимает присвоенный ему треугольный флаг. Например, Джеймс Сомарез (Saumarez) поднимает треугольный флаг белый с красной полосой. Это — флаг второго по старшинству командира. Капитан Траубридж — третий по старшинству — поднимает синий треугольный флаг как командир арьергарда. Красный треугольный флаг поднимает начальник центрального отряда, т. е. я сам как главнокомандующий».

Этот меморандум неверно считали подтверждением того, что Нельсон слишком полагался на благоразумие своих капитанов и предоставлял им свободу действия при всех обстоятельствах. Они получали ее от него лишь для приведения в негодность захваченных вражеских кораблей.

Капитан Берри добавил, что, если бы Нельсон встретил в море французский флот вместе с конвоем с наполеоновскими войсками, он осуществлял бы тот же контроль за своими подчиненными. Он разделил бы свой флот на три отряда... Два из них должны атаковать боевые корабли французов, а третий занялся бы транспортными судами, стараясь потопить или уничтожить их как можно больше.

Второй меморандум Нельсона касается действия против неприятеля, стоящего на якоре, и содержит сигналы об атаке вражеского авангарда.

#### *Общий меморандум на борту Vanguard в море 8 июня 1798 г.*

«Если ветер будет дуть вдоль берега, то я считаю необходимым стать на якорь и сражаться со стоящим на якоре противником. Предлагается всем линейным кораблям приготовить становой якорь с кормы, шпринг и т. д. Смотри сигнал 54 и инструкции к нему (стр. 56 и далее, статья 37 инструкций)».

P.S. Вписано карандашом в книгу сигналов под номером 182. «Если мы будем с наветренной от противника стороны, то я намерен атаковать линию противника от арьергарда до авангарда до тринадцатого корабля или любого числа британских кораблей в линии; каждый корабль должен найти своего оппонента».

183 означает: «Навалиться на арьергард противника всеми силами».

Когда в полдень 1 августа *Alexander* поднял сигнал 23: «Обнаружены неизвестные корабли», эскадра Нельсона была довольно рассредоточена, так как, не имея дозорных фрегатов, приходилось отряжать для разведки и линейные корабли. *Alexander* и *Swiftsure* были посланы осмотреть подходы к Александрии, и оттуда они увидели мачты французских кораблей над низким мысом Абукир.

Получив сообщение от частного судна, что 16 вражеских кораблей стоят на якоре, Нельсон отдал следующие сигналы:

- 9 (кораблям *Alexander* и *Swiftsure*) «Прекратить поиск».
- 53 (общий): «Приготовиться к бою».
- 54 (общий): «Приготовиться, если будет необходимо, к бою на якоре, используя становой якорь с кормы, шпринг и т.п.».
- 45 и 46 (общие, подняты вместе): «Напасть на вражеский центр, напасть на вражеский авангард».
- 31 (общий): «Сформировать кильватерную линию баталии за кормой адмирала».
- 34 (общий): «Изменить курс последовательно на один румб вправо».
- 66 (общий): «Прибавить парусов».
- 5 (с красным вымпелом, общий): «Сблизиться с неприятелем».

Нельсон имел 13 74-пушечных и один 50-пушечный (*Leander*) корабль. Он стремился как можно скорее напасть на французов. Для этого следовало обойти остров Абукир и окружающие его мели, выступающие за мыс. Карт не было, и англичане рисковали оказаться на мели. И действительно: при обходе вокруг мыса сел *Culloden*.

Нельсон рисковал бы и в ночном бою против кораблей, которым достаточно было чуть-чуть повернуть, чтобы обрушить огонь своих пушек на приближающиеся корабли. Английские корабли подходили не очень правильной линией, как бы приглашая французов подвергнуть себя продольному обстрелу с носа, сбить мачты, рангоут и такелаж. Темнота служила на пользу французам: они могли быть уверены, что любой приближающийся к ним корабль — вражеский. Но вместо того, чтобы открыть прицельный огонь с дальнего расстояния и повредить английские корабли, а затем стрелять полными бортовыми залпами на дистанции мушкетного выстрела, они позволили четырем английским кораблям пройти вдоль головных своих кораблей. Пятый же прошел между первым и вторым кораблем французов. Брюэ не воспользовался возможностью поставить свой головной корабль носом прямо против мели. Английские корабли, обошедшие или прошедшие сквозь линию неприятеля, отдали якоря с кормы и открыли неожиданный сильный огонь батареями левого борта.

Флагшип Нельсона и два его задних мателота оказались с внешней стороны линии французов против их третьего, четвертого и пятого ко-

раблей. Стрельба пяти головных их кораблей прекратилась через два часа.

Брюэ допустил еще одну большую ошибку, расставив свои корабли с очень большими интервалами. Это лишило их возможности оказывать взаимную поддержку и не позволило кораблям, стоящим дальше в линии, направить свои пушки на головные английские корабли. Таким образом, французские корабли оказались за дальностью действительного огня и не имели сектора обстрела, чтобы эффективно включиться в бой. Они должны были ждать подходящие английские корабли, а затем вести индивидуальный бой.

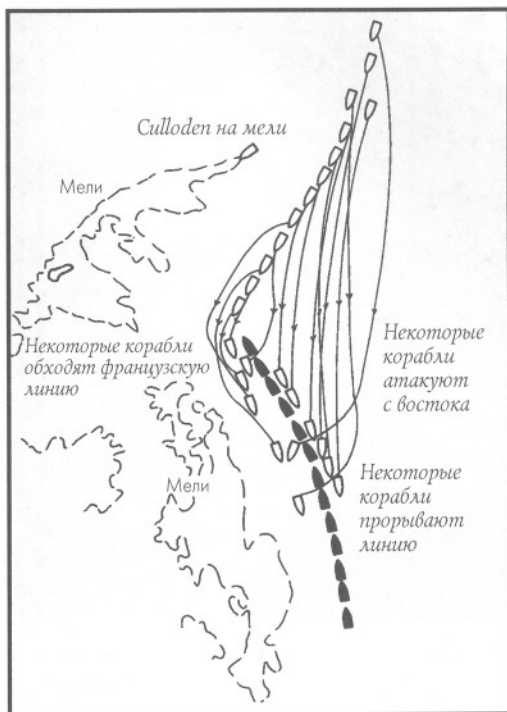
Теперь, когда английские корабли за исключением *Culloden* вступили в бой, уже не было необходимости поддерживать строгую линию баталии. *Bellerophon* в бою со 120-пушечным *Orient* потерял все свои мачты. Затем *Alexander* обошел его с кормы и стал между ним и берегом. По правому его борту вел огонь *Swiftsure*. *People Souverain*, чей становой якорь оборвало ядро, дрейфовал вдоль своего заднего мателота *Franclin*. 50-пушечный *Leander* прошел в широкий интервал и вел продольный огонь одновременно по *Franclin* и *Orient*. С внешней стороны *Defence* и *Swiftsure*, а *Orion* и *Alexander* с другой били по *Orient*. Он загорелся и вскоре взлетел на воздух. Французские корабли, стоявшие в линии за *Orient*, теперь вели бой с английским арьергардом.

В результате боя уцелели два линейных корабля и два фрегата французов. Они смогли уйти. Так завершился величайший после сражений у Барфлера и Ла-Ога разгром французского флота. Далее приведен ставший знаменитым доклад Нельсона лорду Хау. «Я счастлив, что командовал семьей братьев («band of brothers»), а ночь была мне на пользу. Каждый знал свои обязанности. Во время атаки вражеского авангарда и центра ветер дул вдоль их линии, и я смог бросить против немногих кораблей противника те силы, какие я желал. Мои друзья хорошо понимали сигналы (за которые мы принципиально, если не полностью обязаны Вашему Лордству), и мы всегда имели превосходящие противника силы.

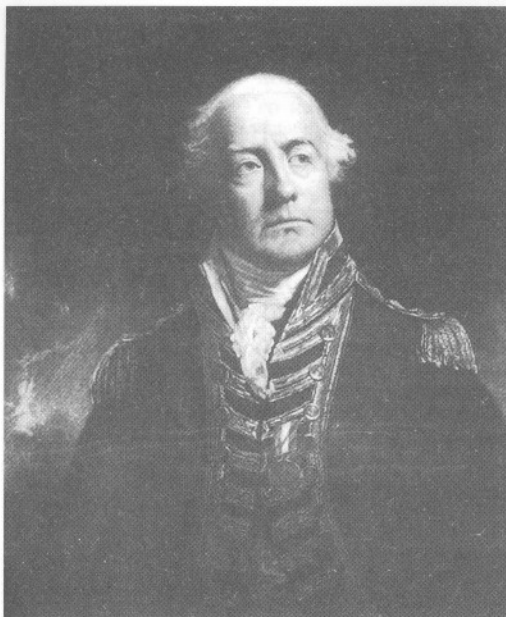
Благодаря Богу я не был ранен и не ослеп. Вне сомнения, ни один офицер не заслужил порицания. К моей чести, я удовлетворен тем, что каждый сделал свое дело наилучшим образом».

## Первая Сигнальная книга Адмиралтейства 1799 г.

С отставкой Хау и Худа не оставалось ни одного старшего адмирала, способного внести новое в тактику и систему сигнализации для флота в целом. Бридпорт (Bridport) — наследник Хау по командованию Флотом Канала — не проявлял инициативы по этим вопросам. Тем не

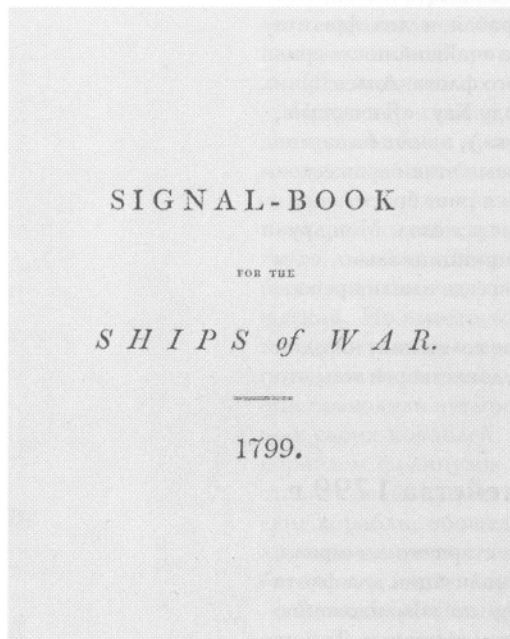


Сражение на Ниле.  
Атака Нельсона



Адмирал  
Джеймс Гамбьер  
(1756—1833) —  
художник Уильям Бичи

Цифровой сигнальный  
код Адмиралтейства  
1799 г.



менее были люди, такие, как Сент-Винсент, Данкен, лорд Кейт и Корнуоллис, стремившиеся к тактическому прогрессу для самих себя. Чины Адмиралтейства понимали, что дальше откладывать официальные действия уже нельзя.

Благодаря влиянию Хау, в 1795 г. старшим членом Адмиралтейства был назначен капитан Джеймс Гамбьер (Gambier). До этого он отличился в сражении «Славного 1-го июня». Теперь он занялся ревизией всей сигнальной системы Флота Его Величества. Свою работу он начал в 1798 г. и завершил в начале следующего года. Вице-адмирал Хью Сеймур (Hugh Seymour), бывший член Адмиралтейства, писал 15 июля 1798 г.: «Я полагаю, что сигналы лорда Хау сейчас в общем вполне понятны и удобны для флота. Но их следует по возможности дополнить. Однако количество флагов следует уменьшить. Нет необходимости снабжать капитанов дивизионными флагами и многими другими, необ-

ходимыми только для адмиралов. Я думаю, что сигналы должны репетоваться всеми кораблями линии баталии. И нужными для этого флагами они должны быть обеспечены».

В 1780 г. капитан Уолтер Янг (Young) обращался с тем же предложением, а Джон Лоутон (Laughton) обсуждал такой вопрос с Гамбьером.

Пересмотр и кодификация сигналов и инструкций требовали специальных знаний не только в области мореплавания. В опубликованных трудах Адмиралтейства принципы Хау по разделению сигналов и инструкций отсутствовали. Теперь сигналы делились на дневные и ночные. Хау всегда предпочитал помещать все сигналы в одну книгу, а инструкции — в другую. Иногда он, впрочем, отступал от своих принципов, выпуская отдельную книгу с дополнительными инструкциями.

Труд, предложенный Адмиралтейством, явился возвращением к прежним ошибкам, что неизбежно привело к затруднениям в деятельности флота.

Новая «Адмиралтейская сигнальная книга для военных кораблей» (сохранено название адмирала Хау) содержит все дневные и на случай тумана сигналы, а также все соответствующие инструкции. Дополнительный том назывался «Ночные сигналы и инструкции по руководству боевыми кораблями» и сохранил лексику Хау.

Каждую книгу обычно подписывали три члена Адмиралтейства и визировал секретарь. Дата первой книги — 13 мая 1799 г.

N°	SIGNIFICATION.	Instruct.	
		Pa.	Art.
31	Take the enemy.		
32	Fire in succession upon the sternmost ships of the enemy, then tack or wear and take stations in the rear of the squadron or division specified (if a part of the fleet is so appointed) until otherwise directed.		
33	Engage the centre of the enemy.		
34	Engage the van, starboard or weather division of the enemy.		
35	Engage the rear, larboard or lee division of the enemy.		

MOR NAVY	Pa.	Art.
36 Engage the enemy on their starboard side if going before the wind, or to windward if by the wind.		40 80 50 100 60 110 70 120 80 130 90 140 100 150 110 160
37 Engage the enemy on their larboard side, or to leeward if by the wind.		120 170 130 180 140 190 150 200 160 210
38 Engage, in preference to others, as far as circumstances will admit, the ships of the nation whose jack is shewn with this signal.		170 220 180 230 190 240 200 250
39 Discontinue the engagement.		200 260 210 270 220 280 230 290 240 300
40 Are you ready to engage the enemy?		250 310 260 320 270 330 280 340 290 350 300 360

*If this be not addressed to particular ships every ship is to answer as her state may require.*

*If an union jack be hoisted over a numeral signal, that signal will then represent the number of a ship on the list of the navy, and if distinguishing pendants be hoisted at the same time, they are to be the signal pendants of that ship, and she is to take the station in the line of battle to which those pendants belong. If, for example, an union jack be hoisted over the signal N° 19, it will represent the number of the Argonaut, which on the list of the navy is 19; and if the distinguishing pendants of the fourth ship in the first division of the van squadron be hoisted at the same time, they are to be the Argonaut's signal, and she is to take her station as the fourth ship in the first division of the van squadron. In disposing of these pendants to the ships of the fleet, several should be left in various parts of the line, that ships which join the fleet, may take stations, and have pendants assigned them, without interfering with those already appropriated.*

*Ships joining the fleet, or coming into a King's port, or passing the signal posts on the coast, are to make themselves known by shewing the signal expressive of their number as above directed.*

*If ships meeting at sea make this signal, after shewing the private signal to each other, it will serve, in some measure, as a corroboration of the same.*

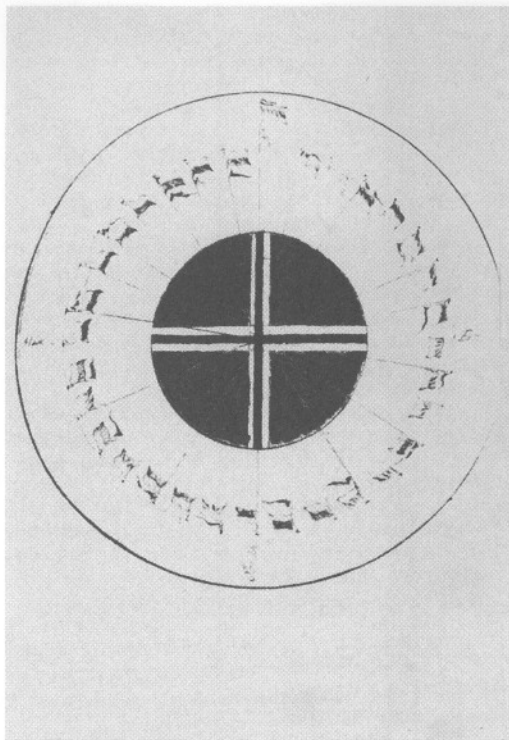
*As private ships will not be furnished with the triangular flags, they are to make the distinguishing signals of other ships, by hoisting those of the van squadron at the fore-top-mast-head; those of the centre squadron at the main-top-mast-head; and those of the rear squadron at the mizen-top-mast-head; briggs are to hoist the signals of the rear squadron at the gaff-end.*

Number of Flag	Figure expressive	REMARKS.
1		The flags are intended to represent the figures placed opposite to them in the annexed table. A flag hoisted alone, or under another flag, is to represent units; when two flags are hoisted, the upper flag is to represent tens; when three are hoisted, the uppermost is to represent hundreds, the next ten, and the lowest units.
2		
3		When the substitute flag is hoisted under other flags, it is to represent the same figure as the flag hoisted above it; when the substitute pendant is hoisted under two flags, it is to represent the same figure as the upper flag of the two. For example, to represent the N° 33, the substitute flag will be hoisted under the flag representing 3, and to represent the N° 203 the cypher flag will be hoisted under the flag representing 3, and the substitute pendant under both.
4		
5		
6		In blowing weather, or when much sail is set, as it may be inconvenient to hoist three flags at the same place, the two upper flags may be hoisted at one part of the ship, and the lowest flag, or the substitute pendant, at any other part.
7		
8		
9		If the Admiral should have reason to believe that the enemy has got possession of these signals, he will make the signal for changing the figures of the flags, and when that has been answered by every ship, he will hoist the numeral flag, two or three at a time, the uppermost flag of those first hoisted is to represent 1; the next below it, 2; and when all the flags have been hoisted, the ninth flag representing the cypher, and the last being the substitute flag. To prevent mistakes, every ship is to hoist the same flags as the Admiral, and in the same order; the flag officers are to be particularly attentive to see this done, and to shew the distinguishing signal of any ship in which they observe a mistake. The figure which, by the new arrangement, each flag is to represent, is to be immediately entered in every ship's signal-book.
Substitute		
Substitute		The flags are always to represent the figures placed opposite to them in the annexed table, in signals made in port, or to the signal posts on shore; or by ships meeting accidentally at sea. But an Admiral may make any other arrangement for the use of the fleet by command, while at sea.

Книга дневных сигналов открывалась предметным указателем сигналов, затем следовал указатель сигналов частным судам. Инструкции и примечания по использованию треугольных флагов, треугольных флагов вместе с вымпелами для указания эскадр, отряда и т.д. были точно такими же, как прежде у Хау. Флаги нумеровались таким же образом, как в его книге сигналов Флота Канала в 1790 г. Имелись пояснения о том, как менять номера флагов, «если у адмирала возникнут подозрения, что противник понимает эти сигналы».

Насчитывалось всего 11 дополнительных флагов для использования их с семью номерными флагами в однофлажных сигналах. Важным

Цифровой сигнальный код Адмиралтейства 1799 г.



Диagramма флагов и указания компасных румбов из «Сигнальной книги» 1799 г.

нововведением было указание о подъеме Государственного флага над цифровым сигналом, соответствующим номеру корабля в списке флота. В книге этот список был представлен.

Главные сигналы адмирала пронумерованы от 11 до 310, причем 278—310 оставались свободными. В начале книги приведены боевые сигналы. Прорезание вражеской линии (сигнал 27) описано словами: «Прорезать линию противника во всех местах, где это возможно и продолжить бой с противоположной стороны». Страница 160 статья 31: «Если флаг поднят на топе фок-мачты — прорезать вражеский авангард; если сигнал поднят на топе грот-мачты — прорезать вражеский центр; сигнал на топе бизань-мачты означает — прорезать вражеский арьергард».

Статья 31 инструкций гласит: «Если сигнал 27 (прорезать вражескую линию) — поднят без красного вымпела и если ему подчиниться, то линия баталии может разрушиться. Если же красный вымпел поднят на топе любой мачты, — флоту при прорезании вражеской линии надлежит сохранять свою линию в очень плотном построении, иначе отрезанные вражеские корабли смогут, пройдя через нашу линию, объединиться снова. Если номерной флаг поднят сразу же после сигнала 27, то он будет означать номер корабля в авангарде или арьергарде противника, который следует атаковать и отрезать. Если какие-либо наши корабли будут не в состоянии прорезать вражескую линию, они должны действовать по обстоятельствам наилучшим образом для разгрома противника».

В книге ничего не говорится о том, находится ли флот на ветре или под ветром, ни о том, идет ли он тем же курсом или контркурсом с противником.

Остальные боевые сигналы не представляли ничего нового. В целом они оказались некоторым расширением и вариантами уже существующих. Следуя строгому распорядку Хау, книга, тем не менее, никоим образом не разъясняла, где должен начинаться определенный тип сигналов. Сигналы частным судам (311—390) хорошо подобраны и сгруппированы. Сигналы с помощью вымпелов и компасные сигналы (указание компасного курса) опять-таки остались прежними.

Реальным новшеством стал пронумерованный список всех кораблей флота. С таким списком адмирал мог бы назвать и корабли, не входящие в его эскадру, которые должны были вскоре к ней присоединиться или просто повстречаться. Список состоял из 757 заполненных номеров и 122 пустых для вписания от руки.

«Общие инструкции по управлению Флотом» состоят из 34 статей. Они собраны и высказаны в духе Хау, хотя в своем большинстве они новые. В них уделено особое внимание мерам по лучшему сохранению места корабля в строю, устранению помех и избеганию столкновений. Они выражены в очень простых терминах и не содержат

специальных примечаний ни по плаванию, ни по бою. 17 «*Инструкций по порядку плавания*» тоже сформулированы в стиле Хау, но лучшим языком. Они проиллюстрированы Макартуром (McArthur) на восьми листах. В них отведено место походным построениям по две, три или шесть колонн с указанием места адмирала. Далее речь идет об интервалах между кораблями в строю, о маневрировании на различных галсах и т.п.

4 «*Инструкции по формированию линии баталии*» также подобны тем, что в «*Дополнительных инструкциях Хау*». Затем следуют 11 «*Инструкций по перестроению из походного порядка в линию баталии*», также проиллюстрированные на двойных листах. Это было уже чем-то совершенно новым. В них предложены способы построения в боевую линию из любых походных строев по две, три и шесть колонн и соответствующие сигналы.

31 «*Инструкция по управлению флотом при подготовке к сражению и в ходе самого сражения*». В них дано определение, что такое боевая линия и ее назначение. Прежде в своих «*Дополнительных инструкциях*» Хау говорил, что линия баталии позволяет «кораблям как можно меньше подвергаться вражескому огню, по сравнению с тем, что встретил бы одиночный корабль».

Новая инструкция 2 гласит, «что корабли лучше смогут помогать и поддерживать друг друга в бою, если они не подвергаются огню превосходящих по численности кораблей противника и если при этом каждый корабль может вести огонь по противнику, не подвергаясь риску попасть под огонь собственных кораблей». Дана небольшая таблица по поднятию и уборке парусов, «следуя за маневрами адмиральского корабля» (инструкция 9).

«Идя на параллельном курсе в бою с противником, каждый наш корабль должен представлять своему заднему мателоту достаточный маневр для предотвращения столкновения» (инструкция 14). Далее говорится, что небольшая группа вражеских кораблей, отбившаяся от общего строя, не должна преследоваться, «если только командующий или другой флаг-офицер противника не находится среди них». Британские корабли вместо этого должны выручать «своих», находящихся в тяжелом положении, но «в то же время, продолжая атаковать основные силы противника» (инструкция 15). Корабли должны вести одновременную атаку, прибавляя или убавляя парусов и избегая столкновения (инструкция 26). «Головной корабль должен остерегаться оказаться отрезанным от своей боевой линии, подвергаясь риску быть захваченным или потопленным» (инструкция 27). Далее следуют 20 инструкций по плаванию в туманную погоду и девять простых инструкций к ним вполне в стиле Хау.

Книга с «*Ночными сигналами*» на 41 странице куда как лучше разработана, чем все, что имелось до тех пор. Она содержит список сигналов от частных судов адмиралу. Дан способ применения световых сигналов огнями числом до четырех фальшфейерами и ракетами, а также пушечными выстрелами. В качестве примера: сигнал 48 подается четырьмя пушечными выстрелами, фальшфейерами или ракетами и тремя огнями. Всего же книга содержит 70 сигналов. В нее включены инструкции по плаванию, боевые инструкции и «*Инструкции по управлению кораблями, назначенными для наблюдения за маневрами вражеского флота ночью*».

Насчитывалось много вариантов сигналов и инструкций адмиралов Хау, Худа и Сент-Винсента, и теперь Адмиралтейство занялось стандартизацией всей этой системы.

В то время Королевский флот насчитывал более 700 кораблей. Флаг-офицеры и капитаны непрерывно менялись, сигнальные книги не раз перепечатывались в последующие три года, но сохраняли одну и ту же дату — 1799 г. Разница между этими изданиями была незначительной, и то скорее типографского характера. Второе и последующие издания получили 12 листов с диаграммами, вставленными в текст инструкций по плаванию. Вписанные от руки примечания сколь угодно важных изменений в тактике не отразили.

В 1803 г. вблизи Тулона французы захватили английскую шхуну, командир которой имел переписанную от руки копию «Сигнальной книги», на что он, впрочем, права не имел. Французы использовали это, устраивая англичанам западни: их корабли, стоящие на якорях, держали опознавательные флаги английского флота. 4 ноября Адмиралтейству пришлось послать всем своим флаг-офицерам приказ сменить номера цифровых и заменяющих флагов. Были запрещены всякие частные копии «Сигнальной книги», а имевшиеся копии велено было сдать.

Новые флаги впервые использовала Средиземноморская эскадра 16 января 1804 г.

В 1804 г. или даже ранее потребовалось дополнить «Дневную сигнальную книгу». Адмиралтейство вставило добавление между дневными сигналами и инструкциями. Эта вставка содержала 82 новых сигнала, поделенных на две части.

Первая часть названа «Сигналы от старших офицеров младшим». К имевшимся ранее сигналам, кончавшимся номером 310, добавлена группа сигналов с номерами 500—506.

Вторая часть — «Сигналы, которые следует добавить к тем, что поднимают частные суда, или к сигналам от младших офицеров к старшим» — содержит дополнительную группу сигналов под номерами 391—417. Однако все это ничего нового и важного не внесло. Сигналы при «рандеву» были добавлены позже и как дополнение изданы в виде отдельной брошюры.

Следующий печальный эпизод имел место в 1807 г., когда шхуна *St. Lucia* была захвачена в водах Вест-Индии французами, получившими при этом весь свод английских сигналов. Сэр Александр Кокрэн (Cochrane) — командующий в регионе — тут же сменил нумерацию цифровых и заменяющих флагов. Но, по-видимому, эта замена дальше Вест-Индской эскадры не ушла, так как прежние флаги остались теми же, что и в полностью новой «Адмиралтейской сигнальной книге» 1808 г. В ней номера сигналов адмирала были продолжены с 310 по 360. Однако номера 318—360 остались невостребованными. Были увеличены также и номера для частных судов до 175 вместо прежних 80. Но и тут последние 68 номеров востребованы не были. Никаких дополнений не было, лишь сигналы при «рандеву» были внесены отдельно.

Можно было ожидать, что действия Нельсона на флоте должны были бы привести к каким-либо дополнениям в «Сигнальной книге» 1808 г. как в отношении самих сигналов, так и боевых инструкций. Однако ничего такого не обнаружено. Адмиралтейство, без сомне-

ния, предпочитало опираться на традиционные взгляды, чем на новые идеи, которые были хороши, когда их выполнял Нельсон, а не кто-либо другой.

В 1811 г. Адмиралтейство выпустило книгу дневных сигналов с измененной нумерацией флагов, хотя никаких новых добавлено не было. Книга о ночных сигналах перепечатана не была.

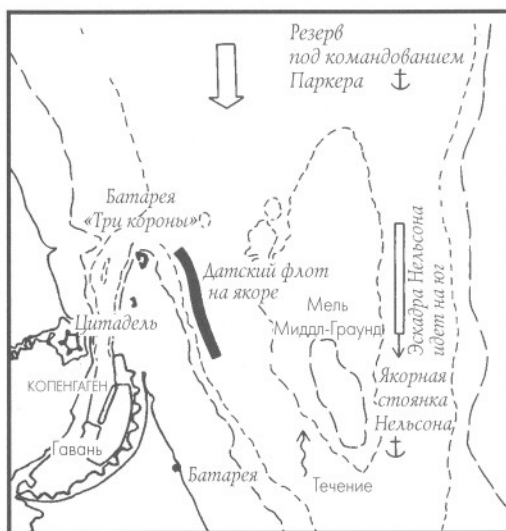
## Сражение при Копенгагене

Датский план защиты Копенгагена в 1801 г. носил чисто оборонительный характер и был направлен всего лишь на защиту города и гавани от обстрела с моря и атаки с суши. С северной стороны подходы к гавани защищали небольшая эскадра блокшифов, а также батарея «Три короны», построенная на сваях на мелководье. Перед самым городом протянулась к югу длинная илистая полоса отмелей, шириной в полмили. В стороне от нее находился навигационный канал шириной также в полмили, но при этом весьма узкий на его южном входе. Северный вход в канал также был затруднен наличием справа небольшой отмели вблизи батареи «Три короны». Дальше за каналом, препятствуя прохождению судов, простиралась мель Миддл-Граунд. Вместо того чтобы поставить блокшифы на входе и выходе канала, датчане прикрыли подход к гавани с севера. Южную же часть оборонительного района защищала линия боевых кораблей и плавучих батарей вдоль его внешнего края. Таким образом, нападающие могли войти в канал через его узкий южный вход, а затем, следуя на север, оказаться под огнем плавучих батарей и блокшифов, поставленных не поперек возможной линии противника, а параллельно ей. Все меры датчан противоречили принципам разумной обороны. Семь датских линейных кораблей без мачт и рангоута и 11 различного типа плавучих батарей растянулись вдоль внешнего края илистого мелководья. В каждой оконечности линии находились по два линейных корабля, а остальные три были равномерно распределены между ними. В интервалах между ко-

раблями стояли плавучие батареи. Рассмотрев диспозицию противника, Нельсон решил атаковать через южный вход в канал. Северный бриз помог бы Нельсону пройти узкий вход в канал и обойти мель Миддл-Граунд с востока. Затем ему нужен был бы южный бриз, чтобы обойти Миддл-Граунд с юга и направиться прямо к строю вражеских кораблей, и если потребовалось бы, обстрелять город и высадить сухопутные войска.

К ночи на 1 апреля 1801 г., используя северный бриз, Нельсону удалось выполнить первую часть своего плана и стать на якорь южнее Миддл-Граунд примерно в миле с четвертью от ближайшего и самого южного датского корабля. Теперь он решает послать шлюпку с капитаном Харди (Hardy) для промера глубины вод. Корабли Нельсона оказались в очень затруднительном положении: ес-

Сражение у Копенгагена. Приближение англичан





ли бы датчане смогли еще вечером 1 апреля поставить свои корабли или плавучие батареи вдоль канала, тогда бы они встретили английские корабли сокрушительным бортовым огнем. Но ничего предпринято не было.

Теперь действия Нельсона зависели от благоприятного южного ветра, который, впрочем, помешал бы остальным кораблям под командованием адмирала Гайд-Паркера (Hyde Parker) поддержать его.

Тем временем на борт своего флагшипа Нельсон приглашает на ужин контр-адмирала Томаса Грэйвза и нескольких капитанов. В 21 час 30 мин. он удаляется в свою каюту, чтобы написать приказ на следующий день. Два офицера — капитаны Томас Фоли (Foley) и Эдуард Риу (Riou) помогают ему. В 23 часа возвращается Харди и докладывает, что датчане не выставили даже часовых на патрульных шлюпках.

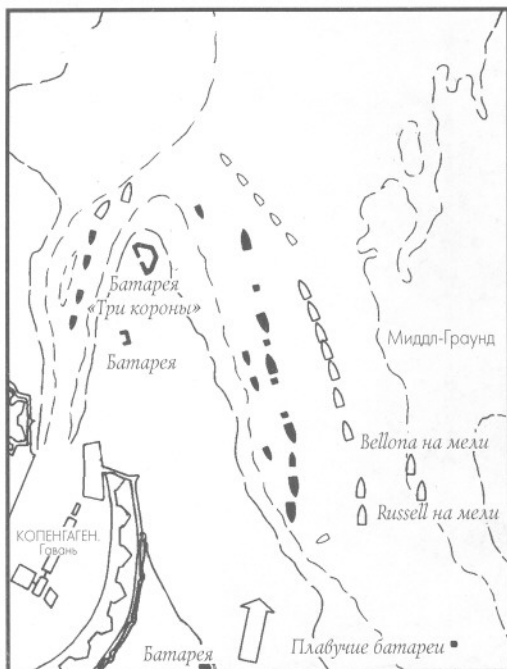
Тем временем шесть клерков переписывают копии приказа и кончат свою работу к шести утра. В 7 час. 37 мин. Нельсон сигналом сообщает всем капитанам, что в 8 часов они получают копии приказов.



Новая «Адмиралтейская книга дневных сигналов», по-видимому, здесь была применена впервые. Этот факт очень важен, поскольку подтверждает, что Нельсон не действовал только по своей инициативе. Его же поспешность в этом бою объясняется тем, что за ночь ветер сменился как раз в нужном ему направлении, т. е. подул от SSE.

Тут возникла некоторая заминка с лоцманами, взятыми на борт английских кораблей, имевшими опыт работы на малых судах в Балтийском море. Но все обошлось. И вот Нельсон приказывает поднять якоря, и его эскадра в кильватерной колонне двинулась вперед. До тех пор пока головной британский корабль его эскадры не поравнялся с самым южным кораблем датчан, англичане ничего предпринять не могли. По плану Нельсона английский корабль, пришедший на траверз датского, бросал якорь, а задний его мателот обходил его с неподбойного борта и вступал в бой со следующим кораблем противника. Нельсон требовал, чтобы в первую очередь были уничтожены два самых южных датских корабля. Фрегаты и некоторые малые корабли должны были поддержи-

Сражение  
у Копенгагена  
2 апреля 1801 г. —  
художник Николас  
Покок



Сражение  
у Копенгагена.  
Атака Нельсона

вать свои линейные корабли. Всем кораблям было приказано встать на шпринг и отдать становые якоря с правого борта. Семь английских бомбардирских судов должны стать на якорь примерно в середине боевой линии и как можно ближе к Миддл-Граунд. Малая осадка позволяла им это сделать. С этой позиции они могли вести огонь над своими линейными кораблями по кораблям, городу и гавани датчан. Были приготовлены плоскодонные шлюпки для высадки десанта против батареи «Три короны». Два последних линейных корабля Нельсона должны были пройти дальше к северу и атаковать батарею «Три короны».

Командиру отрядов фрегатов и шлюпов — капитану Риу было предложено действовать по обстоятельствам и присоединиться к атаке на батарею.

Не все шло гладко по плану, но Нельсон был готов пойти на риск. Линейный корабль *Agamemnon* сел на мель в юго-восточном углу Миддл-Граунд и не смог войти в канал.

*Bellona* и *Russell* слишком отклонились вправо и тоже сели на мель. Тем не менее, они

могли вести огонь по датчанам через разрывы в линии англичан с расстояния всего полмили. Среднее расстояние между двумя вражескими линиями было чуть больше четверти мили (400 м). Атака Риу на батарею «Три короны» встретила решительное сопротивление. Из двух линейных кораблей, которым следовало его поддерживать, *Russell* уже сидел на мели. Встречное течение мешало подойти бомбардирским судам и присоединиться к обстрелу. Риу был убит, когда его корабль по приказу адмирала Гайд-Паркера выходил из боя, а приказ адмирала был: «Прекратить бой». Нельсон же, невзирая на его приказ, продолжал вести бой, используя то, что датские корабли были неподвижны; его же могли поднять якорь и переменить позицию. Таким образом Нельсон мог сигналами менять строй своих кораблей.

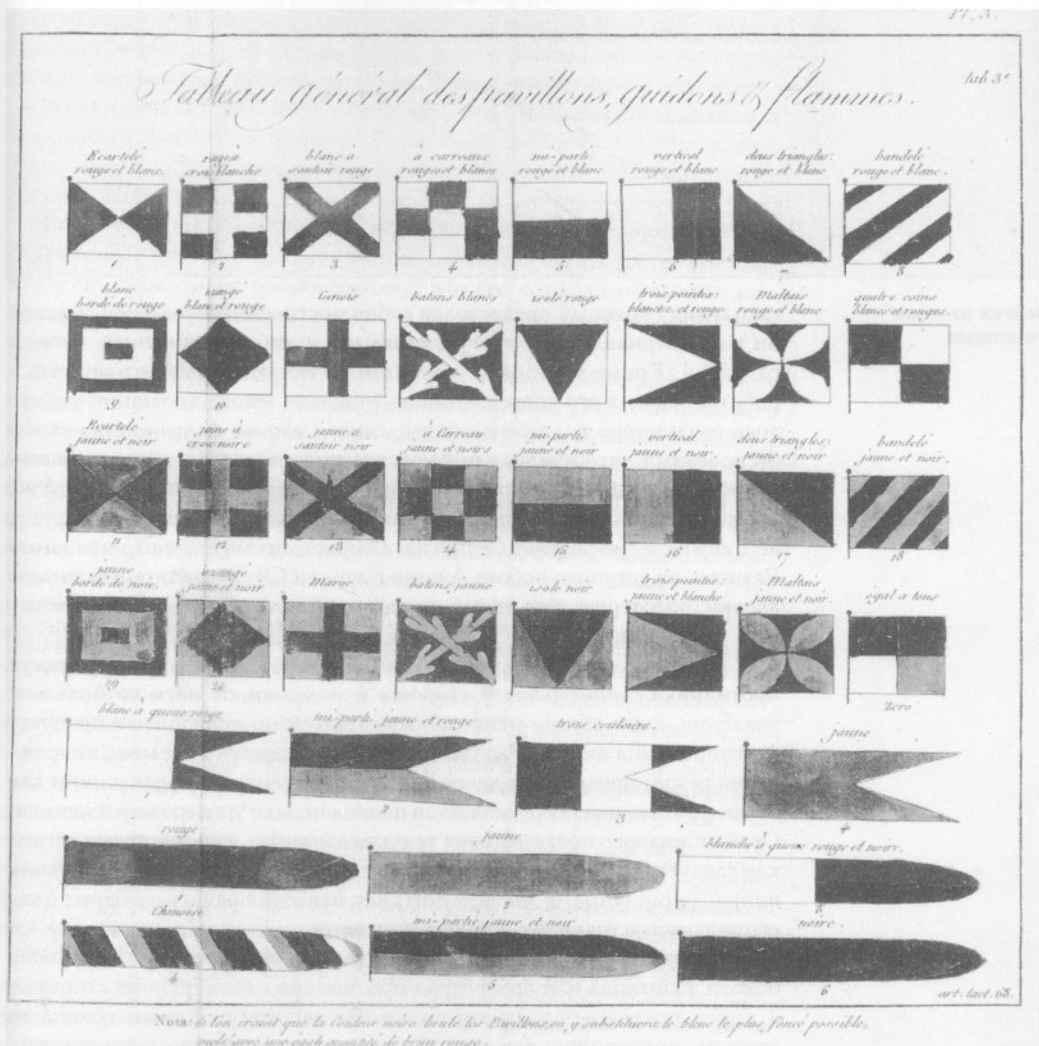
Примерно к двум часам пополудни сражение почти завершилось. Большинство датских кораблей и батарей замолчали. Лишь «Три короны» и несколько поддерживающих кораблей продолжали беспорядочный огонь по трем подходящим с попутным северным ветром кораблям Гайд-Паркера. Некоторые корабли датчан, прекратившие стрельбу и спустившие свои флаги, вновь открыли огонь по подходящим к ним шлюпкам с призовыми командами. Батарея «Три короны» обменивалась выстрелами с английскими кораблями через свои корабли. Это можно было рассматривать как нарушение тогдашних обычаев ведения войны, что заставило Нельсона послать свое знаменитое письмо наследному принцу Дании, из которого следовало, какой опасности он подвергся, если бы подчинился сигналу Гайд-Паркера и попытался бы вывести свои корабли под обстрелом.

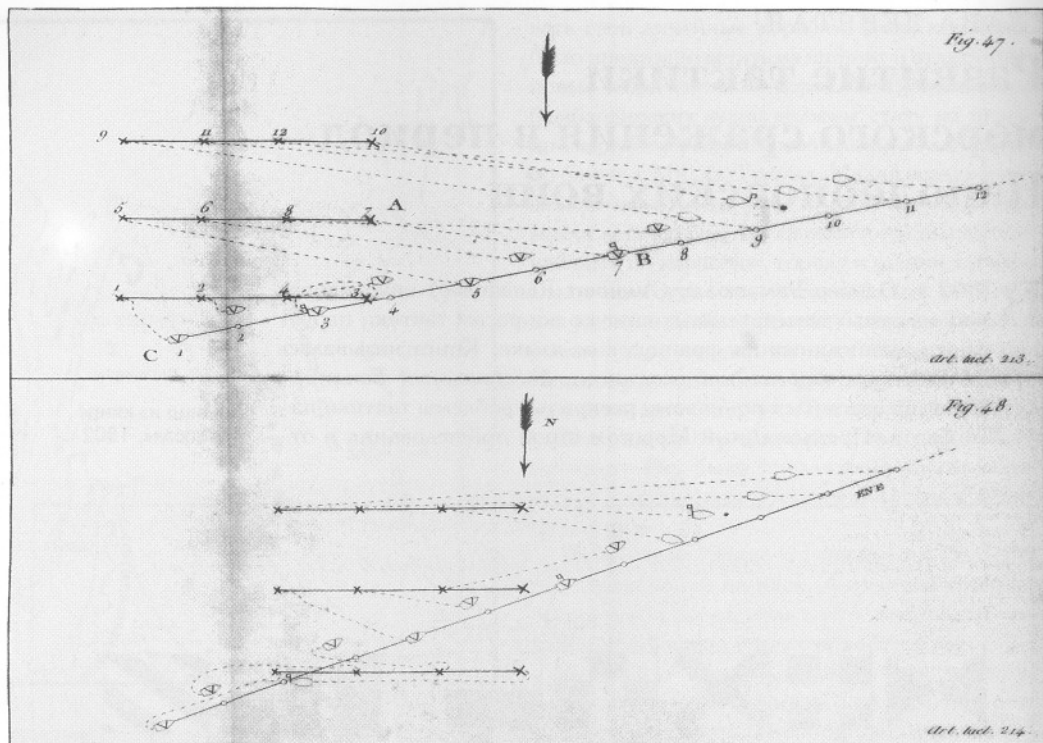
Потери англичан составляли 1000 убитыми и ранеными, датчане потеряли вдвое больше; кроме того, три с половиной тысячи их попали в плен.

# Развитие тактики морского сражения в период Наполеоновских войн

В 1802 г. Одибер Раматюэль (Audibert Ramatuelle) опубликовал одну из самых замечательных книг по вопросам тактики парусного флота, написанных на французском языке. Книга называлась «Начальный курс мореходной тактики, посвященный Бонапарту». Ее автор стремился по-новому раскрыть проблемы тактики парусного флота. Предложенный Морогом строй преследования и от-

Таблица из книги Раматюэля, 1802 г.





Чертеж из книги  
Раматюэля

ступления (который представлял собой построение в виде тупого угла) он рассматривал как «неосуществимый и неблагоприятный во всех случаях». Кроме того, он весьма критически относился к тому, что в работах многих его современников слишком много внимания уделялось различного рода эволюциям, считая это «в большинстве своем бесполезным, что приводило к усложнениям и увеличению числа маневров, которые ничего не давали перед лицом противника». В то же время он оставляет без внимания тактические разработки д'Орвилье, де Гишена и Сюффрена (Suffren). Однако, несмотря на то что книга Раматюэля уступала работе Джона Клерка (Clerk) в вопросах стиля и логики изложения, в то время ни один морской офицер не мог посчитать знакомство с ней бесполезным делом.

Рассуждая о тактике морского боя, Раматюэль говорит, что, атакуя противника с наветренной стороны и находясь от него на большом удалении, флот тем не менее должен тщательно подходить к процессу формирования линии. В случае, если не ожидается перемена направления ветра, продолжает далее Раматюэль, лучшим направлением для атаки противника представляется подход позади траверза противника. Особый интерес представляют те разделы книги, где говорится о том, как следует восстанавливать строй после неблагоприятного изменения направления ветра, а также о том, как извлечь преимущество из благоприятного изменения направления ветра.

В названной книге Раматюэль детально рассматривает проблему обхода авангарда или арьергарда противника с наветренной стороны, а также предлагает различные способы защиты от такого обхода со стороны противника; эти способы включают в себя, в частности, по-

строение фрегатов уступом впереди авангарда, что затрудняет авангарду противника осуществление подобного маневра. Обход, пишет он далее, может быть осуществлен путем сосредоточения тяжелых кораблей в центре эскадры с одновременным использованием наиболее быстрой ходных кораблей и фрегатов для обхода арьергарда противника. В качестве альтернативы флот, находящийся с наветренной стороны от противника, может сконцентрировать свой огонь на наиболее слабых кораблях в линии противника, образуя при этом такие разрывы в собственной линии, которые оставляют наиболее тяжеловооруженные корабли противника без цели для обстрела.

В качестве еще одной возможности для осуществления маневра обхода противника предлагается отказ от атаки и смена галса последовательно. В результате этого оба флота пройдут мимо друг друга на встречных курсах, однако у флота, следующего на ветре, будет возможность пройти строем мимо арьергарда противника и оказаться у него за кормой. В случае, если в качестве контрмеры флот противника повернет через фордевинд, авангард флота, находящегося на ветре, может сменить галс последовательно, а его центр и арьергард, сформировав линию позади него, обстрелять продольным огнем авангард противника. В качестве примера Раматюэль приводит маневр, осуществленный в 1795 г. адмиралом Пьером Мартеном (Martin) против Готэма (Hotham).

В связи с этим Раматюэль утверждает, что план, разработанный д'Орвилем в бою при Уэссане и направленный на обход арьергарда Кеппеля, провалился только потому, что его корабли не смогли разобратить соответствующий сигнал и достаточно быстро выполнить приказ.

Далее в книге приводятся схемы действий, разработанные автором для флота, находящегося с подветренной стороны. Так, если авангарды обоих флотов растянуты и при этом флот, находящийся с подветренной стороны, обладает численным преимуществом, то корабли его центра могут прорезать центр противника. В случае, если разрыв в линии противника оказывается достаточно большим, то этот маневр может быть осуществлен всеми кораблями вместе, а не последовательно. Следует отметить, однако, что предложенные автором схемы действий предполагают численное преимущество перед флотом противника, наличие значительных разрывов в его линии, а также умение быстро управляться с парусами. Кроме того, при разработке этих тактических схем Раматюэль исходил из того, что противник будет проявлять известную самоуспокоенность, что представляется маловероятным и делает эти схемы неосуществимыми на практике.

В подтверждение этого вывода можно сослаться на пример противостояния флотов де Гишена и Родни, свидетельствующий о том, что если флоты находятся на одном галсе и центр флота,двигающегося с наветренной стороны, осуществляет прорыв через разрыв в линии флота,двигающегося с подветренной стороны, то последний оказывается лишенным предпринять немедленные и эффективные контрмеры.

Возвращаясь к разбору возможных действий флотов,двигающихся на встречных курсах, Раматюэль пишет, что находящийся под ветром флот, поставив все паруса, может обойти арьергард противника. Если в ответ на это противник попытается изменить направление своего движения, повернув через фордевинд, то основная часть находящегося



**Тактика Раматюэля.  
Действия наветренного  
флота**

Он, в частности, выступает за разработку специальных сигналов, с помощью которых эскорт, столкнувшийся с угрозой нападения со стороны превосходящего его противника, мог бы отдать конвою приказ разделить на две части; двигаясь в различных направлениях, обе эти части конвоя могут попытаться спастись от захвата противником.

Говоря об атаке флота, находящегося на якорной стоянке, автор приводит пример с захватом *Hannibal* в начале сражения при Альхесирасе. Этот пример, по мнению Раматюэля, говорит о необходимости четкой координации действий атакующих кораблей с береговыми батареями, а также о важной роли брандеров. Наименее эффективным, по его мнению, способом атаки флота, стоящего на якоре, является атака «на всех парусах». В связи с этим он пишет, что успех Нельсона на Ниле объясняется двойной ошибкой, допущенной французским флотом: во-первых, французы слишком близко подпустили англичан к себе, а во-вторых — французские корабли стояли слишком далеко друг от друга. Далее Раматюэль разбирает такие способы атаки флота, стоящего на якоре, как его обстрел нападающим флотом, также стоящим на якоре достаточно близко к противнику, а также абордажный бой, которому автор отдает предпочтение перед другими способами атаки.

Обсуждая вопрос о том, в каком строю следует осуществлять атаку флота, стоящего на якоре, автор пишет, что так называемая «*la prompte ligne*» — это линия, образованная достаточно быстро и «вне зависимости от принятого порядка построения». В то же время построение линии «*par vitesse*» определяется не быстротой кораблей, а расстоянием, существующим между ними при входе в бухту. При этом под «*la ligne de force*» автор понимает построение, при котором тяжелые корабли располагаются во главе линии, а под «*la ligne de contre-force*» — строй, в котором эти корабли замыкают линию.

Следует отметить, что идеи относительно тактики флота Раматюэль высказывает в связи с рассмотрением стратегических вопросов. Так, он утверждает, что сохранение завоеванного имеет большее значение, нежели сам процесс завоевания.

**Тактика Раматюэля.  
Действия подветренного  
флота**



ся под ветром флота, выбравшись на ветер, может оказаться прямо по носу от противника. Тем временем корабли, осуществлявшие обход арьергарда противника, также могут повернуть через фордевинд, в результате чего вновь образованный авангард противника окажется под перекрестным огнем.

В следующей главе своей книги Раматюэль останавливается на действиях флота, сопро-

вождающего конвой. Он, в частности, выступает за разработку специальных сигналов, с помощью которых эскорт, столкнувшийся с угрозой нападения со стороны превосходящего его противника, мог бы отдать конвою приказ разделить на две части; двигаясь в различных направлениях, обе эти части конвоя могут попытаться спастись от захвата противником.

Говоря об атаке флота, находящегося на якорной стоянке, автор приводит пример с захватом *Hannibal* в начале сражения при Альхесирасе. Этот пример, по мнению Раматюэля, говорит о необходимости четкой координации действий атакующих кораблей с береговыми батареями, а также о важной роли брандеров. Наименее эффективным, по его мнению, способом атаки флота, стоящего на якоре, является атака «на всех парусах». В связи с этим он пишет, что успех Нельсона на Ниле объясняется двойной ошибкой, допущенной французским флотом: во-первых, французы слишком близко подпустили англичан к себе, а во-вторых — французские корабли стояли слишком далеко друг от друга. Далее Раматюэль разбирает такие способы атаки флота, стоящего на якоре, как его обстрел нападающим флотом, также стоящим на якоре достаточно близко к противнику, а также абордажный бой, которому автор отдает предпочтение перед другими способами атаки.

Обсуждая вопрос о том, в каком строю следует осуществлять атаку флота, стоящего на якоре, автор пишет, что так называемая «*la prompte ligne*» — это линия, образованная достаточно быстро и «вне зависимости от принятого порядка построения». В то же время построение линии «*par vitesse*» определяется не быстротой кораблей, а расстоянием, существующим между ними при входе в бухту. При этом под «*la ligne de force*» автор понимает построение, при котором тяжелые корабли располагаются во главе линии, а под «*la ligne de contre-force*» — строй, в котором эти корабли замыкают линию.

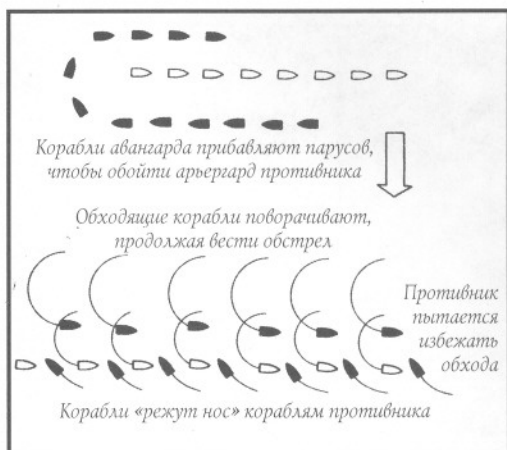
Следует отметить, что идеи относительно тактики флота Раматюэль высказывает в связи с рассмотрением стратегических вопросов. Так, он утверждает, что сохранение завоеванного имеет большее значение, нежели сам процесс завоевания.

Что касается вопроса о системе сигналов, то Раматюэль не останавливается специально на этом вопросе. Вместе с тем в своей книге он высказывает озабоченность тем, чтобы сигнальные флаги имели такой цвет и форму, которые позволяли бы разглядеть их с достаточно большого расстояния. В его системе сигналов (основанной на системе, предложенной Павильоном) используется

26 флагов, в окраске которых (за исключением одного) используются различные комбинации красного, белого, желтого и черного цветов. Сигналы, подаваемые в тумане, он предлагал передавать с помощью барабанов и колоколов.

## Испанская «Книга сигналов» 1804 года

Испанский флот под командой дона Федерико Гравина (Federico Gravina), который вместе с Вильневом участвовал в Трафальгарском сражении, располагал одной из наиболее сложных тактических и сигнальных систем, которые были опубликованы в 1804 г. в отдельной книге. Содержание опубликованных в этой книге схем тактических действий было проиллюстрировано множеством схем. В книге рассматриваются 18 различных способов атакующих действий флота и методов защиты от них. При этом все содержащиеся в ней инструкции проникнуты духом атаки. Этот дух заметен даже в описании методов защиты, среди которых наиболее предпочтительным является контратака. Однако, располагая сведениями об эффективности действий испанского флота того времени, можно утверждать, что эти инструкции не были воплощены на практике.



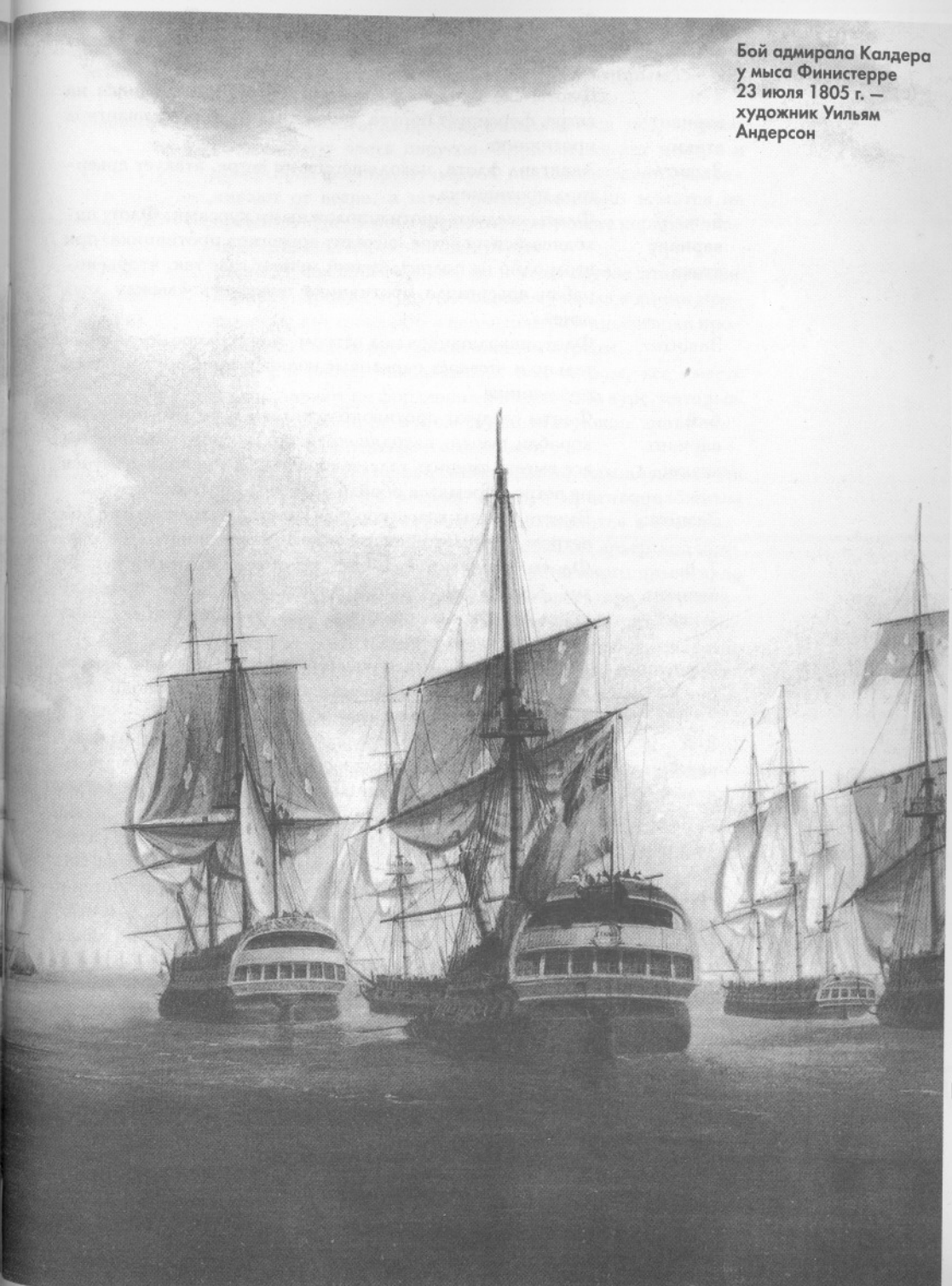
**Тактика Раматюзеля.  
Обход арьергарда**

### Краткое изложение испанских боевых инструкций 1804 года

- |                    |  |
|--------------------|--|
| 1-й вариант атаки: | Флоты двигаются встречными курсами. Сначала флот, находящийся на ветре, меняет курс с тем, чтобы сформировать линию, параллельную линии противника, а затем последовательно обходит его арьергард.   |
| Защита:            | Флот, следующий с подветренной стороны, сначала отворачивает от ветра, а затем вновь уходит под ветер и формирует кильватерную линию.  |
| 2-й вариант атаки: | Флот, находящийся на ветре, «режет нос» кораблям противника, следуя противоположным галсом. Затем флот меняет галс и ложится на прежний курс, отряжая одно из своих подразделений для обхода арьергарда противника.  |
| Защита:            | Флот, находящийся под ветром, последовательно отворачивает от ветра, стремясь избежать того, чтобы противник «подрезал нос» его кораблям. Другим вариантом ответных действий является формирование кильватерной линии на галсе, противоположном тому, которым следует противник. |
| 3-й вариант атаки: | Два флота следуют одним курсом параллельно друг другу; при этом флот, находящийся на ветре, немного опережает противника. Корабли последнего все вместе меняют галс и проходят позади арьергарда противника; при этом авангард обходит корабли противника.                       |



Бой адмирала Калдера  
у мыса Финистерре  
23 июля 1805 г. —  
художник Уильям  
Андерсон



- Защита: Флот, находящийся на ветре, пересекает «Т» противника, образовавшееся при смене последним галса, и уходит под ветер.
- 4-й вариант атаки: Флоты следуют одним курсом. Флот, находящийся на ветре, форсирует паруса, меняет галс и обходит авангард противника.
- Защита: Авангард флота, находящегося на ветре, атакует арьергард противника.
- 5-й вариант атаки: Флоты следуют противоположными курсами. Флот, находящийся на ветре, обходит арьергард противника; при этом одно из подразделений меняет галс так, чтобы корабли арьергарда противника оказались «между двух огней».
- Защита: Флот, находящийся под ветром, меняет курс последовательно и отсекает передовые корабли приближающегося противника.
- 6-й вариант атаки: Флоты следуют противоположными курсами; при этом корабли флота, находящегося под ветром, собираются все вместе сменить галс, а корабли флота, находящегося на ветре, стремятся обойти авангард противника.
- Защита: Вместо смены галса корабли флота, находящегося под ветром, все вместе поворачивают фордевинд.
- 7-й вариант атаки: Флоты сближаются, следуя противоположными курсами. Корабли флота, находящегося на ветре, проходят перед авангардом противника, а затем последовательно выбираются на ветер.
- Защита: Корабли флота, находящегося под ветром, все вместе поворачивают на фордевинд и заставляют корабли противника сменить курс.
- 8-й вариант атаки: Флоты следуют одним курсом. В составе одного из флотов 16 кораблей, в составе другого — 14; численным преимуществом обладает флот, находящийся на ветре. Продвигаясь вперед, авангард флота, находящегося под ветром, отрывается от своего центра и подвергается атаке со стороны четырех кораблей авангарда противника. Корабли с 5-го по 8-й последовательно устремляются в образовавшийся разрыв, а корабли с 9-го по 12-й атакуют центр флота, находящегося под ветром, не давая ему возможности закрыть этот разрыв.
- Защита: Корабли флота, находящегося под ветром, все вместе поворачивают, закрывают образовавшийся разрыв и ложатся на прежний курс. Они могут также все вместе повернуть на фордевинд и восстановить строй, следуя противоположным курсом.
- 9-й вариант атаки: Похожая ситуация, но с разрывом, образовавшимся позади кораблей центра. Корабли центра противника последовательно устремляются в этот разрыв, а корабли арьергарда противника атакуют арьергард флота, находящегося под ветром.
- Защита: Как и в предыдущем варианте, корабли флота, находящегося под ветром, меняют курс и закрывают образовавшийся разрыв.

- 10-й вариант атаки: В линии кораблей флота, находящегося под ветром, существует разрыв. Корабли противника устремляются в этот разрыв, а затем ложатся на курс, которым следует авангард противника.
- Защита: Корабли авангарда флота, находящегося под ветром, сворачивают часть парусов. Корабли же его центра и арьергарда форсируют паруса, последовательно отворачивают от ветра, а затем последовательно ложатся на прежний курс. Таким образом, атакующие корабли оказываются под перекрестным огнем.
- 11-й вариант атаки: Вариант, схожий с 10-м, но в этом случае атакующие корабли, пройдя через имеющийся разрыв в линии противника, выстраиваются вдоль центра и арьергарда противника, следуя противоположным курсом.
- Защита: Корабли флота, находящегося под ветром, все вместе поворачивают на фордевинд и ложатся на курс, которым следует противник; в этом случае атакующие вновь оказываются под перекрестным огнем.
- 12-й вариант атаки: В центре кильватерной линии флота, находящегося на ветре, существует разрыв. Следуя противоположным курсом, корабли противника устремляются в этот разрыв. Затем они последовательно обходят арьергард противника; при этом эскадра их собственного арьергарда меняет курс таким образом, чтобы арьергард противника оказался под перекрестным огнем. В качестве альтернативы корабли флота, находящегося на ветре, прорезав линию противника, все вместе меняют галс и выстраиваются в кильватерную линию на том же курсе, которым следует противник.
- Защита: (а) атакуемый флот меняет галс и уходит;  
(б) корабли, находящиеся впереди и позади имеющегося разрыва, все вместе поворачивают на фордевинд, последовательно меняют галс и формируют две линии, между которыми оказываются корабли атакующего противника;  
(в) тот же самый результат, однако, может быть достигнут более быстро, если корабли авангарда и центра все вместе повернут на фордевинд и выйдут на ветер, а корабли подразделения арьергарда (находящегося позади разрыва) последовательно сменяют галс;  
(г) еще одним вариантом достижения этого же результата является одновременная смена галса кораблями, находящимися впереди и позади разрыва, с последующим поворотом на фордевинд и последовательной сменой галса;  
(е) авангард и центр, сменив галс, отворачивают от ветра и двигаются до тех пор, пока передовой корабль образовавшейся линии не приблизится к противнику. Затем они последовательно выбирают на ветер и формируют линию, параллельную линии противника. Арьергард также меняет галс, последовательно поворачивает на фордевинд и следует параллельно линии противника;

- (f) более простой вариант, при котором каждая часть флота последовательно меняет галс;
- (g) более агрессивное решение вопроса, при котором корабли передового подразделения все вместе поворачивают на фордевинд, ложатся на противоположный курс, а затем последовательно поворачивают на фордевинд. Подразделение арьергарда просто последовательно отворачивает от ветра. В результате оба подразделения окружают авангард противника, следуя противоположными курсами.
- 13-й вариант атаки: Равные по численности флоты следуют параллельно друг другу одним курсом. Арьергардная часть флота, находящегося на ветре, отворачивает от ветра и формирует линию для обстрела арьергарда противника продольным огнем. Затем корабли этой части флота выби-  
раются на ветер и ложатся на прежний курс. Тем временем передовая часть флота приближается к противнику.
- Защита: Корабли флота, находящегося на ветре, форсируют паруса. Таким образом, арьергард избегает атаки со стороны противника, а авангард меняет галс и угрожает отрезать передовую часть флота противника.
- 14-й вариант атаки: Флот, находящийся на ветре, разделяется на две части, одна из которых окружает авангард противника, а другая — его арьергард.
- Защита: Корабли флота, находящегося под ветром, смыкают строй и последовательно отворачивают от ветра. Таким образом, они блокируют возможную атаку противника на свой авангард, а противник не успевает окружить арьергард.
- 15-й вариант атаки: Флот, находящийся под ветром, атакует двумя отдельными подразделениями, приближающимися к противнику на противоположных курсах. Заняв позиции напротив, соответственно, арьергарда и авангарда противника, оба подразделения последовательно поворачивают на фордевинд, ложатся на курс, которым следует противник, и продолжают атаку.
- Защита: Корабли флота, находящегося на ветре, устремляются в прорыв, образовавшийся между двумя подразделениями противника. В качестве альтернативы они могут все вместе повернуть на фордевинд, при этом вновь образованный авангард последовательно поворачивает под ветер, огибая передовые корабли ближайшего подразделения противника.
- 16-й вариант атаки: Схожая ситуация; передовое подразделение флота, находящегося под ветром, проходит напротив арьергарда противника, а затем последовательно поворачивает на фордевинд и становится в кильватере собственного арьергарда.
- Защита: Корабли авангарда флота, находящегося на ветре, последовательно поворачивают на фордевинд и предотвращают атаку противника.
- 17-й вариант атаки: Имеющий численное преимущество флот, находящийся под ветром, обходит арьергард противника, заставляя собственный арьергард сменить галс. Корабли авангарда

также все вместе меняют галс и ложатся на курс, которым следует противник, тесня, но не обходя его авангард. Тем временем центр остается на месте.

**Защита:** Корабли флота, находящегося на ветре, все вместе меняют галс и уходят.

**18-й вариант атаки:** Здесь описаны различные варианты концентрации сил в случае, когда оба флота равны по численности. Подобная концентрация, как правило, достигается за счет образования разрывов в разных частях боевой линии. Соответственно, ответными действиями являются различные варианты предотвращения прорыва противника через образовавшиеся разрывы.



Адмирал дон Федерико Гравина (1756–1806)

Что касается системы сигналов, используемых на испанском флоте, то она ни в чем не уступала французской, а в чем-то и превосходила ее. Таблица общих сигналов строилась на использовании 24 флагов, с помощью которых можно было передать 576 различных сигналов. Первые 24 сигнала передавались с помощью поднятия одного флага, а остальные — поднятием двух флагов. На самом деле, однако, можно было передать и больше, чем 576 сигналов, поскольку многие из них имели несколько значений, имевших соответствующую нумерацию. Например, сигнал 251, приказывающий атаковать одиннадцатый корабль в строю противника, имел следующие дополнительные значения: 1 — сменить галс и следовать противоположному противнику курсом с тем, чтобы атаковать его с наветренной стороны; 2—4 означали приказ одному-трем подразделениям арьергарда атаковать группу отрезанных кораблей противника; наконец, 5 означал приказ сменить курс на обратный. Для передачи сигналов использовались не совсем обычные по форме и расцветке флаги. Среди цветов доминировали сочетания синего с белым или красным; не допускалось сочетание красного и белого. В двух отдельных таблицах приводились 110 ночных сигналов, предназначенных как для кораблей, находящихся на якорной стоянке, так и находящихся в движении; эти сигналы передавались с помощью фонарей и достаточно сложной системы выстрелов, производимых через определенные интервалы времени.

Особый интерес представляет то обстоятельство, что за исключением лишь трех статей в названной книге опубликован практически полный перевод на испанский язык «*Инструкций для боевых кораблей*», написанных Хау. Кроме того, в ней публикуется также перевод большого раздела опубликованной Хау в 1790 г. «*Книги сигналов*». При этом следует отметить, что если перевод «*Инструкций...*» сделан достаточно тщательно, то перевод отрывков из «*Книги сигналов*», по-видимому, в спешке, а потому не всегда точен. Возможно, это объясняется тем, что оригинал находился у переводчика лишь краткое время. Кроме того, в книге содержится краткое изложение работ Гренье (Grenier) и д'Амблемона (d'Amblymont) в области тактики и сигнализации.

## Телеграф Хьюма Попхэма 1800—1812 гг.

За исключением Сиднея Смита (Smith), Хьюм Попхэм (Popham), возможно, является одной из самых противоречивых личностей, служивших на Королевском флоте во времена Нельсона. Все, что связано



Адмирал  
сэр Хьюм Попхэм  
(1762—1820) —  
художник М. Браун

с ним, несет на себе печать необычного. Будучи двадцать первым ребенком в семье, он стал блестящим навигатором и гидрографом. Им был осуществлен ряд впечатляющих и рискованных торговых операций в Китае и Индии; он успешно продвигался по службе, став, по просьбе герцога Йоркского и вопреки желанию Адмиралтейства, капитаном; Парламентские слушания, связанные с его финансовыми делами, а также военные суды над ним, связанные с операцией по освобождению Буэнос-Айреса от Наполеона, — все это сделало Попхэма одновременно одной из самых замечательных и драматичных фигур своего времени, личностью, которая не пользовалась симпатиями таких людей, как Худ и Сент-Винсент. Достаточно сказать, что в посвященной ему статье, опубликованной в «Национальном биографическом словаре», сэр Джон Лоутон (Laughton) не счел нужным подробно остановиться на разработанной Попхэмом системе телеграфа, посвятив ей всего лишь 29 слов. Тем не менее

именно благодаря тому, что эта система была принята Королевским флотом (сначала неофициально, а с 1816 г. — по решению Адмиралтейства), Нельсон оказался в состоянии поддерживать эффективную связь со своими кораблями в ходе Трафальгарского сражения.

Подобно многим другим морским офицерам, Попхэм понимал, что флоту была необходима более эффективная система сигнализации, нежели та, что была разработана и опубликована в 1799 г. Недостатки этой системы были очевидны. Так, передача приказов с помощью шлюпок, посылаемых адмиралом на другие корабли, была связана с тратой драгоценного времени; более того, она была невозможна в условиях плохой погоды или неблагоприятного ветра. Переговоры с помощью рупора были возможны только в условиях, когда корабли находились достаточно близко друг к другу и порывы ветра не заставляли переговоривающихся срывать голос, как это происходило, например, в ходе битвы при Уэссане, когда Кеппель выкрикивал приказы капитанам своих фрегатов, которые, в свою очередь, передавали их Харланду (Harland) и Пеллисе (Palliser). Короче говоря, необходима была совершенно другая система сигнализации, позволяющая, кроме всего прочего, осуществлять эффективную двустороннюю связь. Нужен был совершенно новый морской язык.

Необходимость в разработке нового языка объяснялась и теми постепенными изменениями в ведении войны на море, которые происходили в период Наполеоновских войн. Менялась политико-экономическая ситуация в мире, менялась роль флота, где все большую роль начинали играть небольшие подвижные эскадры. Все это заставляло Королевский флот реагировать на эти изменения с тем, чтобы защитить интересы Великобритании.

Свои первые эксперименты по созданию того, что он назвал «сигнальным телеграфом», Попхэм провел в 1800 г., будучи капитаном *Romney*, стоявшего у Копенгагена. В его обязанности входило тогда

осуществление связи между лордом Уайтвортом (Whitworth), представлявшим Великобританию при королевском дворе Дании, и адмиралом Арчибальдом Диксоном (Dickson), командовавшим эскадрой Северного моря, базирующейся в Эльсиноре. В то время шли переговоры по поводу прав Дании как нейтральной страны, и Диксону было поручено оказать давление на последнюю, что требовало обеспечения и поддержания постоянной, быстрой и эффективной связи между послом и адмиралом. Попхэм предложил решить эту задачу следующим образом. Он разработал пронумерованный список ключевых слов, которые могли передаваться обычным путем, т. е. с помощью поднятия двух-трех сигнальных флагов; при этом использовались флаги, утвержденные Адмиралтейством и имеющие номера от 0 до 9, а также обычные заменяющие их флаги. При этом, однако, использовался и специальный флаг, сигнализирующий, что в дальнейшем будет использоваться сигнальный телеграф. Для начала Попхэм ограничился передачей 998 чисел. Это ограничение, а также то, что он исключил из своей системы числа, содержащие одну и ту же цифру (например, 333, 444 и т. п.), объяснялось стремлением избежать необходимости использования заменяющих флагов. Он также начал нумерацию своих сигналов с номера 26, поскольку первые 25 номеров были использованы им для обозначения букв алфавита (за исключением буквы «J»). С помощью этих чисел он мог буква за буквой передавать слова, которые не были перечислены в его списке; этому должно было предшествовать поднятие вымпела, указывающего на то, что в дальнейшем будут передаваться номера букв алфавита. Что касается самого этого списка слов, то при его составлении число должно было обозначать различные формы и склонения одного и того же слова (например, слово «грузить» обозначало одновременно и «загруженный», «разгруженный», «загрузившийся» и т. д. и т. п.).

По словам Попхэма, разрабатывая свою систему сигнализации, он старался сделать ее независимой от уже существующих систем.

К сожалению, точную дату публикации разработанной Попхэмом системы установить невозможно, однако можно с уверенностью утверждать, что она была опубликована в 1801 г. Публикация содержит посвящение лорду Спенсеру, бывшему тогда Первым Лордом Адмиралтейства, который весьма благосклонно отнесся к публикации.

Издание книги Попхэма, которым пользовался Нельсон, было опубликовано в 1803 г. В этом издании приводился список простых фраз и предложений, названий месяцев, портов, а также якорных стоянок и мысов во всех частях света; каждому из этих выражений и названий соответствовало свое число. Точно так же дело обстояло и с ключевыми словами. Например:

- 2210 — сообщение открыть
- 2211 — не открывать
- 2212 — бланк (пустое)
- 2213 — у вас есть?
- 2214 — у меня есть
- 2215 — я послал

Как уже отмечалось, целью Попхэма являлось дополнение существующей «Книги сигналов», а не ее замена. Разработав свою систему,

он открыл перед адмиралами новые тактические возможности. В качестве иллюстрации можно привести запись от 19 октября 1805 г. из журнала сигналов корабля *Euryalus*:

458 — маленький  
 591 — внешний  
 613 — стойко  
 693 — готов  
 960 — ветер  
 480 — много  
 1719 — остальные  
 1261 — за исключением  
 249 — противник  
 456 — линия

Публикация этой книги в 1803 г. оказалась весьма своевременной, поскольку совпала с возобновлением войны. Она была переиздана меньшим форматом в 1805, 1806 и 1809 г. Успех этой книги был огромен и объяснялся следующими причинами: во-первых, она была написана морским офицером, хорошо знающим порядки и требования морской службы; во-вторых, она была написана с целью решения конкретной практической задачи; наконец, в-третьих, изложенная в ней система сигнализации уже была опробована.

В своей работе Попхэм проявил себя как более одаренный филолог и лексикограф, нежели Макатур (McArthur). Последний заявлял, что разработанная им система «позволяет передать 250 000 сигналов без использования вымпелов, что более чем в два раза превосходит количество слов в английском или любом другом из европейских языков и более чем на 170 000 превышает количество иероглифов, используемых в китайском языке», что, разумеется, не соответствует действительности. Несмотря на то что Попхэм был известным эгоистом, он никогда не допускал подобных высказываний о своих заслугах.

У Попхэма был сотрудник — некий Джон Гудхью (Goodhew), о личности которого почти ничего не известно. В 1806 г. он опубликовал книгу под названием «*Свод сигналов, предназначенных для использования на флоте Его Величества*». В этом своде он использовал только 12 флагов, с помощью которых можно было передать 24 буквы (за исключением «J» и «V»). При этом ни один из флагов не был обозначен числом, т. е. все сигналы передавались только буквами алфавита, что, собственно, и придавало его системе новаторский характер. Система сигнализации, разработанная Гудхью, была опробована Флотом Канала и, судя по всему, была встречена там с одобрением. И все же телеграф Попхэма имел преимущество перед этой системой; во-первых, потому, что давал возможность передать большее количество сигналов, а во-вторых — потому, что Попхэм был опытным моряком и хорошо знал, какие сигналы нужны флоту.

В связи с этим можно отметить, что в 1808 г. Джозеф Конолли (Conolly) опубликовал книгу под названием «*Трактат о телеграфном сообщении днем и ночью*», в котором использовались незаменяемые флаги и два вымпела.

В 1812 г. выходит в свет абсолютно новое издание книги Попхэма «*Сигнальный телеграф, или Морской словарь*», предназначенное для

широкой публики (до нас дошло множество экземпляров этого издания). Это издание включало в себя уже около 6000 простых слов и почти столько же предложений. Кроме того, в нем была опубликована таблица 1500 слогов, предназначенная в основном для передачи фамилий офицеров (например, сочетание L32A, L263 означало «Поп-хэм»). Список, обозначающий географические объекты, включал 1200 названий, в том числе такие, как Кембридж, Париж, Берлин и Рим. Кроме того, были опубликованы отдельные списки названий мест, где можно было пополнить запасы провизии, а также терминология, используемая на флоте. При этом каждый сигнал был обозначен тройким образом: 1) числом, 2) числом и буквой алфавита и 3) только буквой алфавита.

Вот некоторые из примеров, приведенных самим Попхэмом в конце его книги:

- FA1 — есть ли у вас соображения
- 52A — конечно
- 8BF — нет
- K678 — я видел вашу жену в
- 8B9 — понедельник
- K813 — с вами
- 6C3 — семья

Решение Попхэма обозначить сигналы не только буквами, но и цифрами объяснялось чисто техническими соображениями, которые он изложил в предисловии к своей книге. Основным из них было то, что в противном случае ему пришлось бы вводить множество новых флагов. Вместо этого в разработанной им системе он использовал утвержденные Адмиралтейством флаги, имеющие номера с 1 по 9, пять флагов с косицами, обозначающих буквы с «А» до «F», пять брейд-вымпелов, обозначающих буквы с «F» до «K» (за исключением «J»), и четыре вымпела, обозначающих буквы с «L» до «O». Словарь отдельных слов был составлен при помощи двух, трех, четырех и т. д. флагов. Так, флаг 8 обозначал все слова, начинающиеся с букв «M», «N» или «O», а брейд-вымпел «B» обозначал все слова, начинающиеся с буквы «I» до буквы «Z». Например, последовательное поднятие треугольного флажка «H», вымпела «I» и числа «1» (HI, 1) обозначало слово «не-джентльмен-ское».

При передаче предложений ключевыми были флаги с косицами, обозначенные буквами с «C» до «E», и брейд-вымпелы, обозначенные буквами с «F» до «K». Четыре вымпела использовались для передачи другой информации: вымпел «L» предназначался для обозначения слогов, вымпел «M» — географических названий, вымпел «N» — склады пополнения провианта, а вымпел «O» — для обозначения военной терминологии.

В расположенной в Уайтхолле Военно-морской библиотеке хранится рукописный экземпляр «Свода сигналов, рекомендованных сэром Хьюмом Попхэмом и м-ром Гудхью», само название которого подтверждает соавторство Гудхью. В предисловии к рукописи говорится о том, что Джон Гудхью предложил заменить буквы цифрами, а «сэр Попхэм предложил список слов и предложений».

Согласно этой рукописи, дистанционные сигналы должны были передаваться с помощью черных флагов различной формы, поднимаемых

на грот-мачте и фок-мачтах. Несмотря на то что в рукописи говорится, что с помощью предложенной в ней системы можно передать 8778 слов и предложений, а также 924 географических названия, она содержит только две страницы с указанием соответствующих сигналов. К сожалению, нам ничего не известно как о том, когда эта рукопись была написана, так и о том, использовалась ли она на практике.

Моментом завершения Попхэмом работы по созданию своей системы сигнализации, являющейся дополнением к официально утвержденной, можно считать публикацию издания его книги в 1812 г. Издание 1803 г. использовалось на флоте в течение ряда лет и подвергалось критике.

## Сомарез и Морено

5 июля 1801 г. контр-адмирал Джеймс де Сомарез (Saumarez), чей флот участвовал в осаде Кадиса, узнал, что три французских линейных корабля и один фрегат, направлявшиеся из Тулона в Атлантику, задержались у Альхесираса. Он немедленно решил атаковать их своими шестью линейными кораблями. Однако из-за неблагоприятного ветра не смог достаточно близко подойти к французам. Более того, он сам был обстрелян береговой артиллерией испанцев. После пятичасового боя он был вынужден отойти к Гибралтару, оставив противнику один из своих кораблей — *Hannibal*, — получивший большие повреждения.

Между тем французы получили подкрепление в виде шести испанских линейных кораблей, которыми командовал адмирал дон Хуан де Морено (Moreno). 12 июля все девять линейных кораблей в сопровождении нескольких фрегатов и канонерок направлялись в сторону Гибралтарского пролива. Корабли Морено шли строем фронта, а впереди них также строем фронта двигались французы; при этом расстояние между испанскими кораблями позволяло французам вести огонь по своим преследователям. В случае необходимости испанцы и французы были готовы построить кильватерную линию и двигаться либо по направлению к Европе, либо к Африке. Учитывая сильный ветер, дующий в проливе, осуществление такого маневра представлялось достаточно простым делом. Вместе с тем следует отметить, что строй фронта является не самым удачным построением при отступлении и это подтвердилось дальнейшим ходом событий.

Сомарез, в свою очередь, получил подкрепление в виде 74-пушечного *Superb*, которым командовал капитан Ричард Китс (Keats). Напомним, что под командой у Сомареза находились только пять линейных кораблей и один фрегат. Тем не менее вечером

Вице-адмирал  
сэр Джеймс де Сомарез  
(1757–1836) —  
художник Карбоньер



12 июля, заметив противника, он погнался за ним. При этом он приказал Китсу атаковать арьергард противника. Приблизившись к 112-пушечному *Real Carlos*, *Superb* дал по нему бортовой залп. Некоторые из его выстрелов достигли другого корабля испанцев — также 112-пушечного *San Hermenegildo*, находившегося на удалении в четверть мили. Приняв *Real Carlos* за английский корабль, командир последнего дал залп в его сторону; в свою очередь, *Real Carlos* дал ответный залп, а также залп по *Superb*. Когда *Real Carlos* загорелся, *San Hermenegildo* попытался захватить его как противника. Однако огонь охватил и *San Hermenegildo*, и оба корабля продолжали гореть до тех пор, пока не взорвались. По словам Сомареза, «это было жуткое зрелище». Тем временем он и Китс захватили французский *St. Antoine*, а другие три английских корабля препроводили оставшиеся шесть кораблей противника в Кадис.

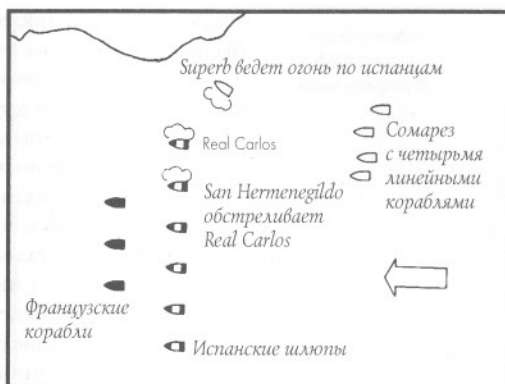
Описывая это сражение, Джон Лоутон восторженно отзываясь о поведении Китса и говорит, что это сражение «не имеет прецедентов в истории флота». Нет сомнений в том, что Нельсон внимательно изучил ход этого сражения при подготовке Трафальгарской битвы, особенно если учесть, что Китс стал одним из его ближайших друзей.

## Вильнев и Калдер

Сражение, которое провел Роберт Калдер (Calder) 23 июля 1805 г., является убедительным подтверждением мысли о том, что при плохой погоде даже самые искусные тактики могут столкнуться с трудностями при осуществлении своих замыслов.

При ветре от WNW Объединенный флот под командованием Вильнева следовал тремя колоннами; при этом испанская эскадра располагалась справа от французской. Еще одна небольшая эскадра двигалась в отдалении и по левому борту от основных сил. Заметив на северо-востоке флот англичан, Вильнев отдал приказ своему флоту перестроиться в кильватерную линию и следовать курсом на север; при этом испанская эскадра под командованием Гравины должна была следовать впереди. Другими словами, первой развертывание в кильватерную линию должна была осуществить эскадра, находящаяся на наибольшем удалении от противника. В то же самое время небольшая эскадра, бывшая в наибольшей близости от англичан, должна была занять позицию позади основных сил, для чего ей необходимо было сначала продвинуться довольно далеко на юг, а потом вновь повернуть на север.

Получив первое сообщение о том, что к юго-западу замечен противник, Калдер просигналил своему флоту приказ построиться в две колонны и двигаться навстречу ему. При этом Калдер намеревался вклиниться своей эскадрой между мысом Феррол и эскадрой Вильнева и атаковать последнюю. В распоряжении Калдера находились два линейных корабля, два фрегата, двигавшихся на расстоянии шести



Сомарез и Морено

миль впереди, а также еще один 74-пушечный корабль. Видимость, бывшая весь день не очень хорошей, к этому времени еще ухудшилась, в результате чего противники, двигавшиеся встречными курсами, практически не видели друг друга. В то время как противников разделяло уже менее десяти миль, туман немного рассеялся и Калдер обнаружил, что противник превосходит его численностью.

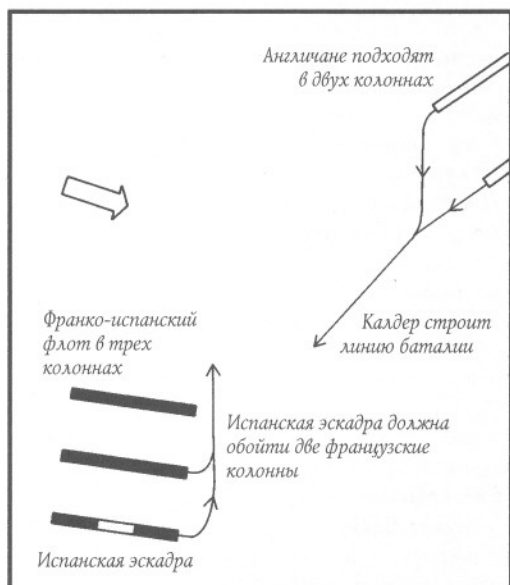
Как отмечал позднее Джулиан Корбетт, ход дальнейших событий продемонстрировал, что «в вопросах тактики Калдер разделял подход Джервиса» и не являлся «сторонником школы Хау—Кемпенфелта». Имея в виду то, что мы знаем сегодня о тактических взглядах Джервиса, подобное утверждение представляется необоснованным. Погодные условия и конкретное соотношение сил противников заставляли их действовать «по ситуации», а не стремиться действовать в соответствии с тактическими постулатами той или иной «школы». Можно предположить, что Калдер не сообщил своему флоту о своих намерениях, желая до последнего момента сохранить за собой свободу изменить планы. Более того, в отличие от Родни, он доверял своим капитанам и был уверен в их способностях действовать наилучшим образом.

Приблизившись к противнику на расстояние восьми миль, Калдер приказал своим передовым кораблям вернуться и построиться в боевую кильватерную линию в направлении SSW. В это время на море вновь опустился туман, а когда через четверть часа он начал рассеиваться, оба флота продолжали двигаться встречными курсами, по-прежнему находясь на таком расстоянии друг от друга, которое не позволяло открыть огонь.

Калдер, очевидно, намеревался атаковать арьергард противника или его центр и арьергард, используя для этого обход или другой маневр; при этом он остерегался атаковать авангард противника. Вильнев, со своей стороны, легко разгадал эти намерения. Он подал своему флоту предварительный сигнал, приказывающий кораблям осуществить последовательный разворот в момент, когда они услышат стрельбу противника, направленную в сторону арьергарда. Заметив этот сигнал, Гравины, находившийся на передовом корабле, сразу же осуществил этот маневр; вслед за ним его повторили и другие корабли. В результате его корабли вклинились между английскими кораблями и замыкающими кораблями Объединенного флота. В результате планы Калдера оказались сорванными: он уже не мог осуществить атаку арьергарда противника.

Туман практически полностью замаскировал маневр, предпринятый Гравиной. Калдер, находившийся на восьмом корабле в линии английского флота, обнаружил, что передовой корабль его эскадры почти поравнялся с кораблями центра французского флота. Французы продолжали двигаться на север, и Калдер просигналил своему флоту приказ сменить галс последовательно. При этом он хотел, чтобы его авангард поравнялся с противником, следуя одним с ним курсом.

### Вильнев и Калдер

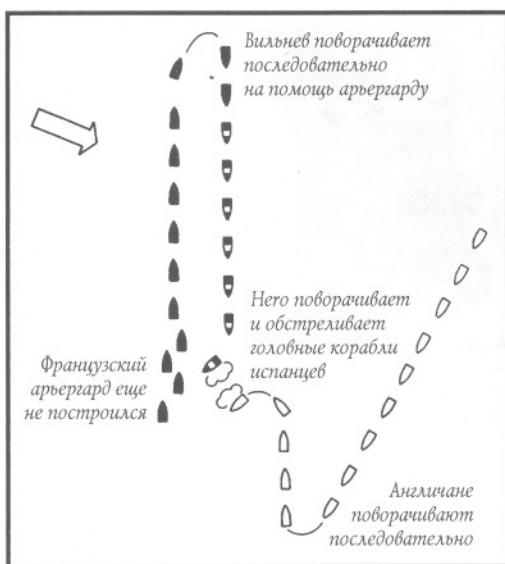


Как только передовой корабль эскадры англичан сменил галс, Калдер просигналил приказ атаковать корабли центра противника. Казалось, что его план осуществляется вполне успешно. Однако, как только передовой корабль англичан — *Hero* — начал приближаться к противнику, из тумана возник флагманский корабль Гравины, двигавшийся встречным курсом. Капитан *Hero* — Алэн Хайд Гарднер (Hyde Gardner), — лишенный из-за тумана возможности видеть корабль Калдера, но знавший о том, что последний был категорически против того, чтобы во время атаки противники следовали встречными курсами, вновь сменил галс с тем, чтобы следовать одним курсом с Гравиной. Последний вел свои корабли на юг, а потому получил с проходящего мимо корабля, на котором находился Вильнев, приказ следовать курсом WSW с тем, чтобы прикрыть арьергард Объединенного флота. В это время английские корабли, двигавшиеся впереди Калдера, последовали вслед за *Hero*, а сам Калдер, когда настала его очередь повторить маневр, вновь поднял сигнал сменить галс. Таким образом, Гравина вступил в бой с четвертым кораблем в линии англичан — *Barfleur*, открыв по нему беспорядочную и неприцельную стрельбу. Корабли английского арьергарда, лишенные из-за тумана возможности видеть противника, а также судить о том, в каком направлении движется их собственный авангард, не имели возможности выполнить оба приказа о смене галса последовательно. В результате они были в разное время атакованы кораблями противника, и некоторые из них понесли тяжелые потери.

Следует отметить, что и на Объединенном флоте царил такая же неразбериха. Несмотря на то что авангард испанской эскадры был практически единственной частью Объединенного флота, которая встретила противника, следуя определенным порядком, в результате ожесточенной атаки англичан он понес потери, вдвое превосходящие потери со стороны противника — два замыкающих корабля в линии испанцев были захвачены англичанами. При этом пятый и шестой корабли из состава арьергарда основных сил Объединенного флота вообще не приняли участия в сражении.

## Трафальгарское морское сражение

Чтобы лучше понять то, что произошло в ходе последнего и самого большого сражения между противоборствующими флотами Франции и Англии, необходимо сначала сказать несколько слов о задачах, стоящих перед обоими главнокомандующими этих флотов. В начале октября 1805 г. Объединенный франко-испанский флот под командованием Вильнева, находившийся на испанской морской базе в Кадисе, получил приказ императора Наполеона доставить войска в Средиземноморье и высадить их в Неаполитанской области. Выполнение именно этого приказа было



Вильнев и Калдер



Адмирал Пьер Шарль  
Жан Батист Сильвестр,  
граф де Вильнев  
(1763—1806)

основной задачей, стоящей перед Вильневым. Он мог отплыть из Кадиса только при благоприятном ветре (т. е. при северо-восточном или юго-восточном ветре); при этом он отдавал себе отчет в том, что при выходе в море он столкнется с флотом Нельсона. Однако в инструкциях, данных Вильневым своим подчиненным, ничего не говорилось о необходимости атаковать британский флот; это обстоятельство позволяет утверждать, что для Вильнева предстоящее сражение являлось лишь препятствием, мешающим исполнению приказа Императора.

Следует отметить, что Вильнев был храбрым человеком, стремившимся выполнить свой долг, однако накануне сражения он испытывал вполне обоснованные опасения, связанные с состоянием кораблей и отсутствием боевого опыта у большинства экипажей. Особенно эти опасения относились к экипажам испанских кораблей. Другими словами, Вильнев отдавал себе отчет в том, что его флот уступает по своим боевым характеристикам флоту Нельсона. Вместе с Вильневым эти опасения разделяли и другие флаг-офицеры и капитаны Объединенного флота, что обнаружилось в ходе заседания военного совета, состоявшегося 8 октября. С другой стороны, можно отметить, что у Вильнева сложились хорошие отношения с адмиралом Гравиной и другими испанскими капитанами. Обстановка на Объединенном флоте характеризовалась отсутствием интриг и взаимных обвинений.

Три соображения сыграли решающую роль в том, что Вильнев решил предпринять то, что полковник Дебрие (Desbriere) назвал «беспользным актом отчаяния». Во-первых, от своих разведчиков в Гибралтаре Вильнев узнал, что Нельсон послал шесть своих линейных кораблей под командованием контр-адмирала Томаса Луиса (Louis) в Гибралтар за запасами воды и провианта. Подобно всем командующим заблокированным флотом, Вильнев ждал удобного случая для того, чтобы вырваться из блокады, и теперь, когда у Нельсона было на шесть кораблей меньше, такой случай, казалось, представился.

Вторым обстоятельством было то, что Вильнев знал (или догадывался) о секретном приказе Императора, в котором говорилось о том, что вице-адмирал Франсуа Розили (Rosily) должен был сменить его на посту главнокомандующего Объединенным флотом. Наконец, третьим обстоятельством было наличие благоприятного ветра.

Между тем Нельсон руководствовался совершенно другими соображениями. Полученные им от Адмиралтейства инструкции предусматривали расширение контроля британского флота над районом Средиземноморья и распространение его до мыса Сент-Винсент на западе; выполнение этих инструкций было напрямую связано с разгромом Объединенного флота, блокированного в Кадисе. Сам же Нельсон понимал стоящие перед ним задачи еще более определенно: он стремился к тому, чтобы не просто одержать победу над противником, а к его полному уничтожению в каче-

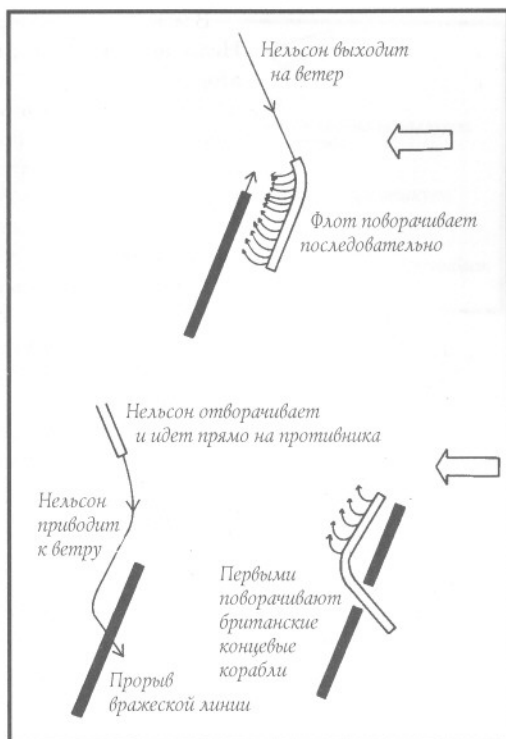
Адмирал  
Горацио Нельсон  
(1758—1805) —  
художник Лемьюэл  
Фрэнсис Эбботт



стве морской силы. По его собственному выражению, он стремился «захватить, потопить или сжечь» каждый корабль противника. За исключением Сюффрена ни один морской офицер в то время не пользовался такими выражениями. Исходя из этого, можно предположить, что накануне сражения мысли Нельсона были целиком посвящены вопросам тактики, с помощью которой можно было бы добиться полного разгрома противника. Предстоящее сражение должно было отличаться от всех тех, в которых ему приходилось до этого участвовать. Так оно и случилось.

Следует отметить, что в XVII—XVIII веках морские офицеры старели быстрее, чем их коллеги на суше. Даже такие обладавшие большой выносливостью люди, как Родни, Хау, Сент-Винсент и Коллингвуд, очень быстро «изнашивались» физически, что происходило либо в результате многочисленных сражений, в которых им пришлось участвовать, либо в результате того, что им приходилось довольно продолжительное время выполнять обязанности командующих, что налагало на них дополнительную ответственность. В связи с этим следует подчеркнуть, что Нельсон, погибший в возрасте сорока семи лет, был самым молодым, если не считать Рассела, британским командующим, одержавшим победу в морском сражении.

Следует подчеркнуть, что флот, которым командовал Нельсон, представлял собой довольно неоднородную группу. Из 27 линейных кораблей только 5 входили ранее в состав Средиземноморского флота, которым он командовал до этого. Что касается капитанов, то только восемь из них служили ранее под началом Нельсона и только четыре, включая его флаг-капитана Харди, участвовали до этого вместе с Нельсоном в погоне за Вильневом. Кроме того, только пять капитанов командовали теми же кораблями, что и в ходе кампании 1803 г.; только пять капитанов ранее командовали линейными кораблями в бою. Разумеется, все они были опытными моряками, способными в случае необходимости служить на любом корабле или эскадре, однако одно дело — выполнять хорошо известные и общепринятые тактические установки и совсем другое — участвовать в разработке и осуществлении новых способов атаки, отличающихся от всего того, что существовало до этого на британском флоте.



Тактика Нельсона

## Сравнение тактических планов противников

Составить представление о тактических планах Нельсона можно на основании четырех источников. Одни из них представляют воспоминания его современников, другие — документы самого Нельсона. Наибольший интерес в этом отношении представляет меморандум, написанный Нельсоном 9 октября 1805 г., т. е. тогда, когда он находился близ Кадиса на борту *Victory*.

В меморандуме нашли свое отражение три основные тактические идеи Нельсона. Речь идет, во-первых, об отдельной роли и ответственности второго по команде; во-вторых, о сосредоточении атаки на арьергарде противника; и, наконец, в-третьих, о тщательной маскировке направления атаки до самого последнего момента. Следует, правда, заметить, что все эти идеи не были чем-то новым. Действительно новой была идея форсировать паруса во время атаки. К этому следует также добавить идею о сочетании быстроты атаки со скрытностью ее направления. Реализация этих идей должна была привести к тому, что противник не только должен был гадать о дальнейших действиях нападающей стороны, но также к тому, что у него оставалось на это достаточно мало времени.

Следует упомянуть, что в названном меморандуме была также изложена идея о том, что возглавить атаку должны были трехпалубные корабли.

Нельсон намеревался атаковать противника, расположив свои корабли следующим боевым порядком:

### Авангард

#### *Первый отряд*

1. 98-пушечный *Temeraire*
2. 100-пушечный *Victory*
3. 98-пушечный *Neptune*
- 4.
- 5.

#### *Второй отряд (шесть кораблей)*

7. 100-пушечный *Britannia*
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.

### Арьергард

#### *Первый отряд (восемь кораблей)*

1. 98-пушечный *Prince*
2. 74-пушечный *Mars*
3. 100-пушечный *Royal Sovereign*
4. 80-пушечный *Tonnant*
5. 74-пушечный *Belleisle*
- 6.
- 7.
- 8.

#### *Второй отряд (семь кораблей)*

9. 98-пушечный *Dreadnought*
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.

Однако, каков был строй, в котором Нельсон атаковал противника на самом деле, до сих пор неизвестно. Можно абсолютно точно утверждать, что в составе авангарда его флота были такие корабли, как *Victory*, *Temeraire*, *Neptune* и, возможно, *Britannia*. Что касается арьергарда, то в его составе точно находились *Royal Sovereign*, *Mars* и *Belleisle*. Кроме того, десятым кораблем был, возможно, *Dreadnought*, а четырнадцатым — *Prince*.

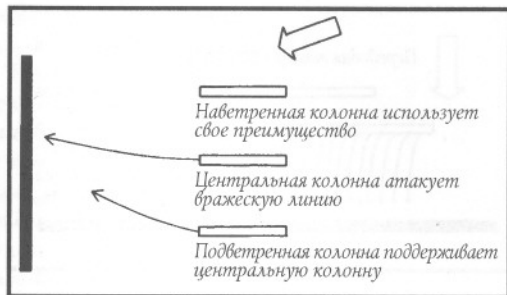
С уверенностью судить о тактических замыслах Нельсона не позволяет фактическое отсутствие у него «начальника штаба». Весь его «штаб» составляли два человека: Джон Скотт (Scott) — его личный секретарь, убитый в ходе сражения, и корабельный священник Александр Джон Скотт, выполнявший обязанности секретаря и переводчика.

В день сражения, однако, обязанности «начальника штаба» выполнял капитан *Euryalus* Генри Блэквуд (Blackwood), обладавший десятилетним боевым стажем. Нельсон поручил ему командование всеми прибрежными силами, включая передовую эскадру и фрегаты. Утром того дня, когда состоялось сражение, он провел три часа на борту *Victory*, совещаясь с Нельсоном, и покинул корабль только тогда, когда он уже находился под огнем противника. По его словам, Нельсон отдал ему приказ использовать фрегаты «в целях полного уничтожения кораблей противника», не заботясь о спасении кораблей и их команд. Этот приказ лишний раз свидетельствует о намерениях Нельсона одержать абсолютную победу.

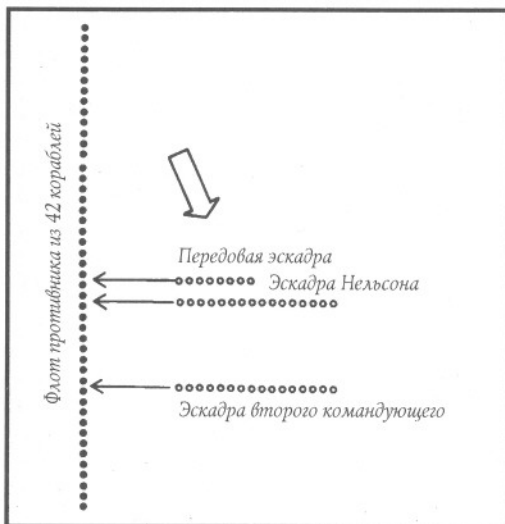
Что касается Вильнева, то его инструкции своему флоту, датированные 21 октября, являются фактическим повторением инструкций, отданных им накануне отплытия из Тулона. В целом эти инструкции носят достаточно общий характер, однако в них содержится параграф, в котором Вильнев фактически предвосхищает действия британского флота в ходе состоявшегося сражения.

Подобная прозорливость Вильнева объясняется не наличием у правительства Франции эффективно работающей разведки, а его собственным опытом: в ходе сражения на Ниле в его руки попала рукопись английского журнала сигналов с захваченной французами шхуны *Redbridge*; возможно, что Вильнев был также знаком с изданным Клерком (Clerk) в 1804 г. «Очерком тактики морского сражения». Удивительно, однако, то, что, сообщив своим флаг-офицерам и капитанам о том, чего им следует ожидать от противника, Вильнев не соизволил ничего сказать о том, как им следует сражаться с этим противником.

Другими словами, тактика французского флота в ходе Трафальгарского сражения была абсолютно непродуктивной. Что же касается тактики испанского флота, то, будучи весьма



План атаки Нельсона



Кадисская записка.  
Атака с подветра



Кадисская записка.  
Атака с наветра

сыграть решающую роль в предстоящем сражении: ее корабли должны были либо прикрывать образовавшиеся разрывы в основной линии Объединенного флота и атаковать прорвавшиеся корабли противника, либо атаковать арьергард британского флота. На самом деле создание этой эскадры объяснялось тем, что Вильнев думал, что располагает численным превосходством над Нельсоном: «лишние» корабли и должны были войти в ее состав. Когда Вильнев обнаружил, что Нельсон располагает 27, а не 21 линейными кораблями, он просто распорядился, чтобы эта эскадра присоединилась к основным силам. Как показало сражение, это распоряжение внесло только неразбериху и оказалось неэффективным.

## Подготовка к сражению

С самого начала блокады Кадиса британский флот вел тщательное наблюдение за тем, что происходило в его порту. Возглавив британский флот, Нельсон использовал с этой целью четыре линейных корабля, четыре фрегата, шхуну и катер. С их помощью он постоянно получал информацию о действиях противника, который, будучи заперт в порту, мог наблюдать за действиями англичан только со стен Сан-Себастьяна.

Следует подчеркнуть, что для осуществления связи со своими кораблями Нельсон использовал не только эффективную систему дневных и ночных сигналов, но и телеграф Попхэма. В отличие от него, Вильнев не имел возможности получать свежую информацию о силе и передвижениях противника до утра того дня, когда произошло сражение. Именно подход к организации разведки накануне сражения является, на наш взгляд, лучшей иллюстрацией различий, существовавших между двумя главнокомандующими.

Отметим, что идея использования так называемой «передовой эскадры» на английском флоте берет свое начало с того дня, когда она была успешно использована Хау против арьергарда французов в ходе так называемой «Операции первого июня». Именно тогда она была взята на вооружение Джервисом, командовавшим Средиземноморским флотом. Суть этой идеи заключалась в том, что в случае, если флот располагал достаточными силами, целесообразным было создание специального отряда, который мог выполнять как наблюдательные функции, так и служить тактическим резервом главнокомандующего. Приняв командование, Нельсон сразу начал создание такой эскадры. Ее окончательная численность составляла восемь быстроходных двухпалубных кораблей. Эту эскадру Нельсон мог использовать

энергичной на бумаге, на практике она также оказалась неэффективной.

Единственным тактическим новшеством Вильнева было создание так называемой «Наблюдательной эскадры», в состав которой входили 12 кораблей, разбитых на два отряда. Командовал этой эскадрой Гравина (Gravina), находившийся на борту 112-пушечного *Principe de Asturias*. По мысли Вильнева, именно эта эскадра должна была

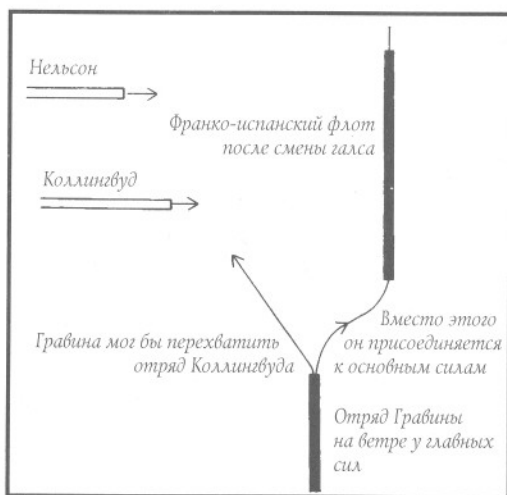
как для поддержки наблюдающих за противником фрегатов, так и для того, чтобы задержать противника до подхода основных сил своего флота. В упомянутом выше «Меморандуме» Нельсон отводит этой эскадре вполне определенную роль: в случае, если противник атакует с подветренной стороны, эта эскадра должна была «отрезать два, три или четыре корабля центра [противника] с тем, чтобы обеспечить захват корабля главнокомандующего». Правда, в «Меморандуме» ничего не говорится о действиях этой эскадры в случае, когда противник атакует с наветренной стороны, однако указывается, что основной задачей такой эскадры является поддержка либо эскадры адмирала, либо эскадры, которой руководит второй по команде. Если бы Нельсон не был вынужден отправить шесть своих кораблей в Гибралтар, то во время сражения в его распоряжении могло бы быть 33 корабля, что позволило бы ему создать передовую эскадру из 8 кораблей. Однако к утру 20 октября в его распоряжении оставалось только 27 кораблей, а потому ему пришлось перераспределить свои силы, вернув все 8 кораблей передовой эскадры в состав тех эскадр, откуда они были взяты; вместе с тем он оставил 3 корабля для осуществления связи со своими фрегатами.

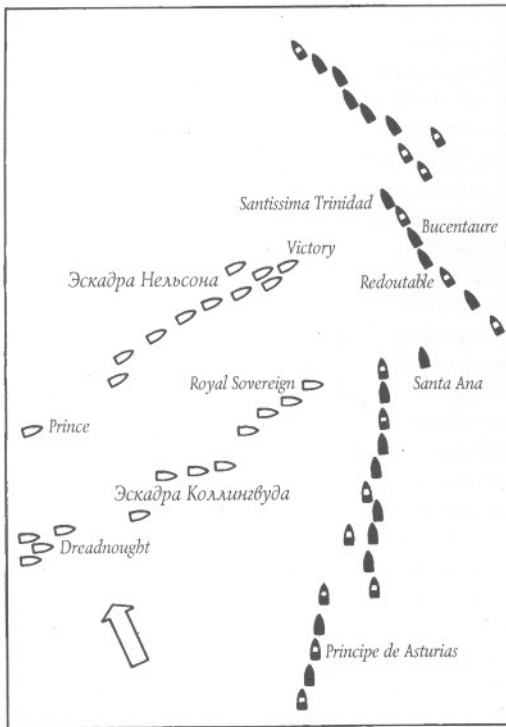
На рассвете 21 октября Объединенный франко-испанский флот находился в некотором беспорядке. Ровно в 6 часов утра Вильнев впервые увидел британский флот, расположившийся с наветренной стороны. В 6 час. 20 мин. он просигналил своему флоту приказ построить боевую кильватерную линию. После этого Гравина приказал своей эскадре занять позицию впереди линии. Из-за слабого ветра, однако, кораблям понадобилось очень много времени для совершения этих маневров, в результате чего им так и не удалось построиться должным образом.

В 7 часов утра Вильнев получил с одного из своих фрегатов сигнал о том, что в их сторону движется флот противника в составе «26 линейных кораблей, 4 фрегатов и 3 корветов». С другого фрегата сообщили, что британский флот движется двумя колоннами в направлении арьергарда и центра Объединенного флота. В своих записках Вильнев отмечает, что англичане «двигались в сторону моего арьергарда, намереваясь, во-первых, атаковать его, а во-вторых, отрезать нам путь к отступлению в Кадис». Как видим, план Нельсона ввести противника в заблуждение относительно своих намерений удался. Следует, правда, заметить, что из-за неблагоприятного ветра флот Нельсона продвигался достаточно медленно, однако его скорость превосходила скорость, с которой двигались корабли Объединенного флота.

Очевидно, что положение Вильнева было незавидным. Погодные условия не позволяли ему ни построить свой флот должным образом, ни спастись бегством. Он находился всего лишь в 12 милях от мыса Трафальгар и опасной близости к отмелям, расположенным вдоль побережья. Если бы он предпринял попытку направиться в сторону Гибралтарского

#### Приближение к Трафальгару. Выбор Гравины





Сражение  
при Трафальгаре.  
Сближение

ла бывший концевым корабль завершит маневр. Затем корабли пойдут по ветру в его струе.

В 10 часов Вильнев поднял сигнал, приказывающий передовому кораблю своего флота выбирать на ветер, а остальным — повторить этот маневр последовательно. Этот приказ был выполнен, однако в результате в центре образовался разрыв между *Santa Ana* и находящимся впереди кораблем.

Теперь Вильнев поднимает сигнал своему новому ведущему кораблю: «Прибавить парусов так, чтобы «очистить» у себя за кормой». Однако, когда флот начал вращать на другой курс, беспорядок в его строю увеличился и корабли сбились в кучу.

Все это время Гравина безуспешно пытался выполнить очень важную задачу, стоящую перед его эскадрой. Как уже говорилось, он получил приказ занять позицию во главе авангарда Объединенного флота. Однако стоящая перед ним задача остается до сих пор не вполне ясной. Согласно распространенной сегодня точке зрения, количество кораблей его эскадры равнялось разнице в количестве кораблей противоборствующих флотов. Предполагалось, что в ходе атаки «корабль против корабля» корабли этой эскадры должны были обойти противника, препятствуя его отступлению. В ходе Трафальгарского сражения для осуществления этого плана была масса возможностей, однако ни Вильнев, ни Гравина, как выяснилось, не были готовы к его осуществлению.

Когда флот союзников начал поворот, Гравина со своим отрядом был с наветренной стороны от первоначального авангарда того флота, когда он еще шел на юг. Повернув свои корабли на север, Гравина

пролива, то у Нельсона появилась бы возможность нанести удар по его арьергарду. Если же он намеревался отступить к Кадису, то в этом случае он должен был действовать молниеносно — в противном случае путь к отступлению был бы отрезан.

Нельсон уже поднял сигнал по флоту: «Держать интервалы между кораблями один кабельтов». Но его линия еще оставалась в беспорядке. Около 8 часов утра Нельсон поднял сигнал: «Повернуть всем вдруг» и держал его примерно четверть часа, прежде чем спустить. Затем был поднят сигнал: «Начать маневр». Концевой корабль должен был начать поворот первым, а за ним как можно быстрее последовать все остальные, стараясь избежать взаимных столкновений. Для осуществления такого маневра от всех кораблей требовалось, чтобы они выходили несколько вперед от следующих за ними. Начав поворачивать, головные корабли (те, что до того были концевыми) должны были отвернуть на 7 румбов от ветра, т.е. приблизительно на NtE. Оставшиеся корабли, двигаясь один за другим, должны были менять свой курс NEtN до тех пор, пока сначала

счел, что ему следует поставить свой отряд в конце того, что теперь стало арьергардом Объединенного флота, вместо того, чтобы действовать независимо и держаться ближе к ветру. Он приказал своей эскадре выйти в кильватер концевой корабля основных сил франко-испанского флота. Тем самым испанский адмирал потерял то преимущество, которое он мог бы иметь, если бы шел несколько дальше к ветру вместо того, чтобы плестись в хвосте флота. Это не входило в намерения Вильнева, и приблизительно между 11 час. 30 мин. и 12 часами он просигналил наблюдательной эскадре приказ: «Держаться к ветру».

Позже Гравина отрепетовал этот сигнал. Если бы этот сигнал был быстро выполнен или если бы Гравина сохранил свою наветренную позицию после поворота всего флота, то сражение могло бы принять другой оборот: либо колонна Коллингвуда была бы в самом начале перехвачена, либо это произошло позже. Но, поскольку названный приказ не был выполнен до конца, очень скоро наблюдательная эскадра стала играть роль арьергарда франко-испанского флота и превратилась в объект атаки колонны Коллингвуда. Можно предположить, что из-за слабого ветра и большого волнения на море Гравине было трудно как выйти на ветер, так и сформировать свою линию баталии. Но и здесь Коллингвуд по своевременному приказу Нельсона мог бы успеть «схватить» отряд Гравины, пока тот находился в беспорядке.

Результатом действий (или отсутствия таковых) Гравины было то, что британские корабли приняли его эскадру за арьергард Объединенного флота, что, собственно говоря, соответствовало действительности. Кроме того, поскольку корабль Вильнева занял позицию в центре основной линии флота, англичанам было трудно определить его реальное местонахождение.

Скопление кораблей противника и их сдвоенная линия явились причиной общего беспорядка и того, что франко-испанские корабли заняли невыгодную позицию, что способствовало предстоящей атаке Нельсона. Как уже говорилось, Вильнев имел представление о возможной форме атаки Нельсона. Поэтому можно допустить, что Вильнев действительно пытался выстроить флот в соответствии со своим предположением, но это предположение оказалось ошибочным. Теоретически считается несомненным, что частично сдвоенная линия ценна как чисто оборонительное построение. Но на практике это — всего лишь одна линия, хотя и довольно сомкнутая. Можно сказать, что эта линия напоминает инициативу Вилларэ де Жуайёза в ходе сражения «Славного 1-го июня».

Только тогда, когда противник уже открыл огонь и было уже поздно, Вильнев предпринял попытку улучшить свое положение. Убедившись в том, что *Victory* направляется в сторону *Bucentaure* или *Santissima Trinidad*, игнорируя франко-испанский авангард, Вильнев поднял сигнал, приказывающий «каждому кораблю, не подвергшемуся атаке противника, предпринять все возможное для вступления в бой». Однако этот приказ носил достаточно общий характер: во-первых, он не был адресован какому-то конкретному кораблю, подразделению или эскадре, а во-вторых, он не содержал точных указаний, что конкретно следовало сделать для этого. Другими словами, отдавая подобный приказ офицерам, которые были не в состоянии выполнить его, Вильнев совершил некий жест, оправдывающий его в собственных

Сражение у мыса  
Трафальгар  
21 октября 1805 г. —  
художник Николас  
Покок





Вице-адмирал  
Катберт Коллингвуд  
(1750–1810) —  
художник Тернер

Корабли арьергарда, казалось, также пытались вступить в струю впереди идущих кораблей и были несколько смещены бризом к юго-западу. Общая длина линии флота при соответствующих интервалах между кораблями должна была составлять 6400 м; на самом же деле она составляла 5000 м.

## Атака Нельсона

В 6 часов утра 21 октября Нельсон впервые увидел флот противника, которого он стремился разгромить со времени вступления в командование английским флотом, т. е. с июля 1803 г. Теперь планы, составляемые им в течение двух лет, должны были пройти проверку. Нельсон немедленно поднял сигнал 72 — «Построиться в две колонны». Хотя в этот момент английские корабли были беспорядочно разбросаны, им все же удалось начать формирование этих колонн.

Каждый английский капитан понимал, что на самом деле этот сигнал означал приказ немедленно начать движение в сторону противника. Даже капитан *Orion* Эдуард Кодрингтон (Codrington), чей корабль входил в состав колонны, возглавляемой самим Нельсоном, который считал, что его корабль все еще входит в состав несуществующей передовой эскадры, а потому считал себя обязанным оказывать поддержку колонне, возглавляемой Коллингвудом (Collingwood), ни минуты не сомневался по поводу значения поднятого сигнала. Следует, однако, отметить, что, несмотря на единство понимания отданного им приказа, английские корабли достаточно медленно смогли выполнить его, что объяснялось неблагоприятным ветром.

После сигнала, означавшего подготовку к сражению, Нельсон поднял сигнал 76, приказывающий флоту двигаться на восток, хотя ко-

глазах. Вместе с тем очевидно, что этот приказ в первую очередь был адресован эскадре Гравины и авангарду, которым командовал Дюмануар (Dumanoir). Остается только удивляться тому, что Вильнев не сумел использовать существующие на французском флоте детальные сигналы для отдачи четких приказов конкретным флаг-офицерам. В отсутствие таких указаний капитаны отдельных кораблей не имели возможности почувствовать личную ответственность за их исполнение, что привело к тому, что можно назвать «тактическим параличом» Объединенного флота.

В итоге всех этих маневров ко времени начала сражения строй кораблей Объединенного флота напоминал по форме полумесяц. При этом корабли его арьергарда были перемешаны с кораблями эскадры Гравины. Следует, правда, заметить, что их строй отличался известным порядком; при этом, однако, три его корабля упали под ветер. Они шли курсом EtN, в то время как авангард шел курсом NtW. Таким образом, они составили «хвост» полумесяца.

рабль, на котором находился Нельсон — *Victory*, — следовал курсом на северо-восток. Первоначальный план Нельсона, согласно которому колонна, возглавляемая Коллингвудом, должна была отрезать испано-французский арьергард, а его собственная колонна должна была атаковать неприятельский центр на уровне 13—14-го корабля, считая от передового корабля авангарда, не мог быть осуществлен: для его осуществления колонны англичан должны были поменяться позициями. Кроме того, англичане не имели в составе своего флота передовой эскадры, которая могла бы оказать поддержку какой-либо из их колонн. Однако, когда Вильнев поднял сигнал, приказывающий Объединенному флоту следовать курсом на север, проблема, стоящая перед англичанами, разрешилась сама собой.

Где-то между 7 и 8 утра Нельсон поднял сигнал 265, приказывающий находящимся в составе его колонны *Britannia*, а также *Princ* и *Dreadnought* из колонны Коллингвуда «занять позиции, которые они считают наиболее благоприятными для себя, не обращая внимания на принятые инструкции».

Между тем колонна под командованием Коллингвуда продолжала следовать курсом, почти параллельным курсу колонны Нельсона и в том порядке, который Комитет Адмиралтейства позднее определил как «неправильная кильватерная линия». При этом сам Коллингвуд, находясь на борту *Royal Sovereign*, возглавлял отряд из 6—7 кораблей.

В своих записках по поводу Трафальгарского сражения контр-адмирал Тэйлор (Taylor) ясно показывает, что в случае, если бы английские корабли, входящие в состав колонны Коллингвуда, выполнили отданный им приказ, то они следовали первоначальным курсом на восток, т. е. тем же курсом, которым следовали *Royal Sovereign* и *Victory*.

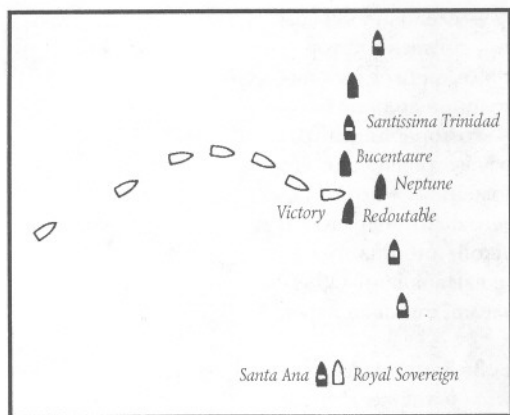
Около полудня сигнальщики *Victory* — флагманского корабля Нельсона — передали его сигнал: «Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг». Спустя полчаса Коллингвуд со своей колонной отсек арьергард союзников. Его корабль значительно опередил корабли своей линии и до их подхода вел бой в окружении с превосходящими силами противника.

Незадолго до восьми утра Нельсон просигналил капитанам своих четырех фрегатов приказ прибыть на борт *Victory*. К этому времени его колонна следовала курсом на центр Объединенного флота. В этом месте его линии образовался разрыв между кораблем *Santa Ana* и четырьмя другими кораблями, следовавшими впереди. Впереди этих кораблей шли 74-пушечный *Redoubtable*, 80-пушечный *Bucentaur*, на котором находился Вильнев, и 120-пушечный *Santissima Trinidad*, на борту которого находился контр-адмирал Бальтазар Сиснерос (Baltasar Cisneros).

Кроме сигналов отдельным кораблям, приказывающих им поднять больше парусов и занять свои позиции, Нельсон не отдал других приказов. В 10.50 час. он «телеграфировал» Коллингвуду следующее: «Намерен отрезать противнику путь к отступлению в Кадис».

Сражение при Трафальгаре. Бой эскадры Коллингвуда





Сражение  
при Трафальгаре.  
Атака колонны Нельсона

ва линии противника? А может быть, это был лишь отвлекающий маневр? Пытаясь ответить на эти вопросы сегодня, мы не можем исключить возможность того, что Нельсон действительно хотел запутать противника.

В этот момент ближайшие корабли Объединенного флота открыли ожесточенный огонь по кораблям англичан, все флаги были подняты, и теперь обнаружилось, что Вильнев находится на борту *Bucentaure*, бывшего двенадцатым в линии. Нельсон немедленно приказал развернуть *Victory* и под шквальным огнем противника направился к нему. Между тем ветер стихал и скорость хода корабля Нельсона едва достигала двух узлов. Наконец, ему удалось прорезать строй противника под кормой *Bucentaure*. За ним поодиночке последовали другие корабли англичан. Таким образом, как и планировал Нельсон, ему удалось навязать противнику сражение в свалке и не допустить того, чтобы авангард противника оказал поддержку кораблям своего центра и арьергарда.

В начале нынешнего века велись споры по поводу правильности тактики, избранной Нельсоном в ходе Трафальгарского сражения. Суть этих споров сводилась к ответу на вопрос, в каком строю шли корабли англичан и насколько он соответствовал положениям «Меморандума», написанного Нельсоном 9 октября? Ответ на этот вопрос был дан полковником Эдуардом Дебрие (Desbriere) в его фундаментальной книге «*Морская кампания 1805 г.: Трафальгар*», опубликованной в 1907 г. К сожалению, эта книга не была переведена на английский язык, хотя Джулиан Корбетт и использовал ее при написании своей книги «*Трафальгарская кампания*», опубликованной в 1910 г. Названные споры продолжались до 1912 г., когда Адмиралтейство создало специальный комитет, призванный «тщательно изучить все обстоятельства и свидетельства, относящиеся к вопросам тактики, использованной Нельсоном в ходе Трафальгарского сражения». Через 15 месяцев комитет опубликовал доклад, выводы которого в целом совпадали с ранее опубликованными выводами Дебрие и Джулиана Корбетта. К этому докладу был приложен список всех сигналов, сделанных англичанами в ходе сражения; этот список был составлен библиотекарем Адмиралтейства и одновременно секретарем комиссии Уильямом Гордоном Перрином (Perrin), который проделал ту же работу для книги Корбетта, вышедшей тремя годами раньше.

Перед Нельсоном открывались следующие варианты дальнейших действий. Во-первых, он мог действовать в соответствии с информацией, переданной им Коллингвуду. При этом, однако, это не обязательно могло привести к захвату корабля главнокомандующего противника. Во-вторых, он мог атаковать *Santissima Trinidad* и быть уверенным в том, что ему удастся захватить по крайней мере флаг-офицера. Не будучи вполне уверен в своем выборе, Нельсон повернул *Victory* слегка лево руля, как будто намеревался атаковать авангард противника. Для чего он это сделал? Пытался ли он обнаружить корабль Вильнева или искал лучшее место для прорыва

Не останавливаясь подробно на изложении этих выводов, отметим, что британский флот никогда не следовал правильным строем в подлинном смысле этого слова, поскольку само понятие «строя» или «построения» подразумевает не только следование в определенном порядке, но и на определенной дистанции, чего не было в том числе и в ходе Трафальгарского сражения. Представляется, однако, что эти обстоятельства не имели большого значения, поскольку главным здесь было как можно быстрее приблизиться к противнику и навязать ему бой.

Триумф британского флота объясняется тем, что в ходе боя проявилось преимущество огневой мощи английских кораблей. Кроме того, английские капитаны проявили себя более искусными в управлении своими кораблями, что позволило им не только оказать друг другу взаимную поддержку, но и вести огонь по противнику с наиболее удобных для себя позиций. Что касается смелости, проявленной противниками в ходе сражения, то здесь трудно отдать предпочтение какой-либо одной из сторон. Команды многих кораблей отказывались сдаваться противнику до тех пор, пока оставался хоть кто-то, способный вести огонь.

В результате сражения Объединенный флот понес жестокие потери. Так, *Redoubtable* потерял убитыми 490 человек своей команды, *Bucentaure* — 197, *Santissima Trinidad* — 216. В ходе сражения были убиты или ранены 26 флаг-офицеров и капитанов флота союзников. Эти цифры говорят сами за себя. Что касается англичан, то команда *Victory* потеряла убитыми 57 человек, включая самого Нельсона; эта цифра потерь была самой большой для кораблей английского флота.

Подводя итог, хочется обратить внимание на следующие соображения. Если бы Нельсон мог представить себе, что, направляя Объединенный флот в сторону Кадиса, Вильнев вовсе не намеревался укрыться в его порту, то, вероятно, у англичан было бы больше времени для того, чтобы сформировать регулярный строй. Более того, если бы оба подразделения английского флота были сформированы должным образом, то разгром противника мог быть еще более полным. Правда, кто-то может возразить на это и сказать, что немедленная атака Нельсоном противника (не смотря на всю медлительность хода его кораблей) лишила Вильнева инициативы. Говоря точнее, эта атака не позволила Вильневу предпринять контрмеры и либо повернуть свой авангард на другой галс, либо направить эскадру Гравины против колонны Коллингвуда. Другими словами, ответ на вопрос о том, что потеряли и что приобрели англичане в результате предпринятых ими действий всегда будет зависеть от личных предпочтений того, кто попытается на него ответить.

## Стракэн и Дюмануар

4 ноября 1805 г. в ходе быстротечного боя Ричард Стракэн (Strachan), командовавший одним 80-пушечным и тремя 74-пушечны-

Стракэн и Дюмануар





Адмирал  
сэр Джон Томас Дакворт  
(1748–1817) —  
художник Уильям Бичи

ми кораблями, поддержанными четырьмя фрегатами, захватил эскадру под командованием контр-адмирала Дюмануара (Dumanoir), состоящую из четырех французских кораблей (один 80-пушечный и три 74-пушечных), спасшихся во время Трафальгарского сражения. Дюмануару пришлось выбросить за борт 20 пушек для того, чтобы оставить свой *Formidable* на плаву. Два передовых британских фрегата, следовавших впереди своей эскадры, приблизились к замыкающим кораблям французов и открыли по ним огонь.

Четвертый из кораблей Стракэна — *Namur* — отстал от остальных, а потому он сообщил капитанам двух других следовавших рядом с ним кораблей о своем намерении атаковать арьергард противника. При этом сам Стракэн находился на 80-пушечном *Caesar*, следовавшем во главе эскадры, а Дюмануар — на втором корабле в линии французов. Таким образом, основной бой развернулся между тремя линейными кораблями

англичан и тремя кораблями, следовавшими в арьергарде французов. Тем временем, вопреки всем принятым нормам и традициям, все четыре английских фрегата присоединились к сражению. Дюмануар просигналил своей эскадре приказ сменить галс последовательно с тем, чтобы ослабить атаку на свой арьергард и попытаться отрезать приближающийся *Namur*. Учитывая то, что противник вел огонь с близкого расстояния, можно говорить о том, что это было довольно смелое решение. Стракэн также попытался сменить галс, что привело к неразберихе. В это время четыре английских фрегата напали с подветренной стороны, что привело к тому, что французы оказались «между двух огней». В результате почти четырехчасового боя все четыре французских корабля сдались. Из 12 находившихся на них мачт уцелели только 2. Потери англичан составили 24 убитых и 116 раненых.

## Дакворт и Лессег

Утром 6 февраля 1806 г., находясь неподалеку от порта Сан-Доминго на борту 74-пушечного корабля *Superb*, которым командовал капитан Ричард Китс (Keats), Джон Дакворт (Duckworth) заметил эскадру французов. В состав его собственной эскадры входили один 80-пушечный, четыре 74-пушечных, один 64-пушечный корабль и 3 фрегата. Контр-адмиралами эскадры были Александр Кокрэн (Cochrane) и Томас Луис (Louis). Готовой к отплытию из порта эскадрой французов командовал вице-адмирал Корантэн Лессег (Leissegues), находившийся на борту 120-пушечного *Imperial*; в состав эскадры входили один 80-пушечный, три 74-пушечных корабля и 3 фрегата. Заметив противника с наветренной стороны, Лессег приказал своим линейным кораблям построить кильватерную линию, вторым в которой должен был стать *Imperial*, а фрегатам — такую же линию со сто-

роны берега. Дакворт, со своей стороны, немедленно поднял сигнал общей погони и при попутном ветре быстро настиг противника. Во время погони он разделил свои силы: 4 корабля, включая корабль Кокрэна, он взял с собой, намереваясь атаковать адмирала французов, а Луису с оставшимися тремя кораблями приказал атаковать французский арьергард.

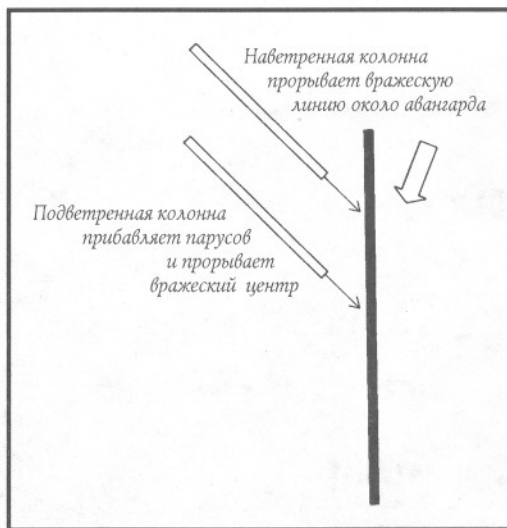
С началом атаки противника, которую возглавил *Superb*, на его палубе начали играть английский гимн — «Боже, храни короля», а Ките приказал вывесить на бизань-мачте портрет Нельсона, где он и оставался на протяжении всего боя, оказавшись в результате забрызганным кровью матросов, убитых поблизости. В результате боя, который англичане провели с большим умением и отвагой, только четырем французским фрегатам удалось спастись бегством; три их линейных корабля были захвачены англичанами, а остальные, включая *Imperial*, были потоплены.

## Британские меморандумы по тактике

Еще задолго до Трафальгара характер военных действий на море начал меняться. Следует, правда, отметить, что с момента возобновления войны в 1803 г. и до ее окончания в 1814 г. Трафальгарское сражение было единственным большим морским сражением. Если не считать упомянутого выше боя между Стракэном и Дюмануаром, а также безоговорочной победы Дакворта у Сан-Доминго, можно говорить о том, что прекратились и случайные столкновения противоборствующих флотов Англии и Франции. Английский флот был занят в основном в операциях, связанных с обстрелом береговых сил противника, атаками его кораблей, находящихся на якорной стоянке, а также ведением наблюдения за противником, блокированным в том или ином порту или заливе. Все это, однако, несколько не умаляло значения дальнейшего развития тактики ведения морского сражения. В связи с этим заслуживают особого внимания три английских документа по тактике морского боя, созданные для осуществления операций, которые фактически так и не состоялись.

В 1807 г., находясь на пути в Балтийское море, адмирал Гамблер (*Gambler*) опубликовал инструкции для своего флота, состоящего из 30 линейных кораблей. Согласно этим инструкциям, походный и боевой порядки были такими же, как и у флота, состоящего из трех эскадр (по 10 кораблей в каждой); в свою очередь, каждая эскадра делилась на два подразделения из пяти кораблей. Сам Гамблер должен был находиться в центре всего флота, а командиры каждого отряда авангарда и арьергарда должны были располагаться таким образом, чтобы находиться во главе своего подразделения тогда, когда соответствующая эскадра возглавляла движение всего флота.

Тактика Коллингвуда — атака с подветра





Бой Дакворта  
у Сан-Доминго  
6 февраля 1806 г. —  
художник Николас  
Покок



Инструкции предусматривали, что дистанция между кораблями должна была составлять два кабельтовых и «могла быть увеличена в зависимости от погодных условий»; нет сомнений, что последнее добавление было сделано в предвидении погодных условий, характерных для Северного моря.

Эффективность этих инструкций так и не была проверена на практике, поскольку, как и в 1801 г., Дания отказалась от столкновения своего флота с английским.

Другим документом является рукопись под названием «Общий порядок», написанная Коллингвудом 23 марта 1808 г. Можно говорить о том, что содержащиеся в ней инструкции носили более детальный характер и в большей степени напоминали идеи, высказанные ранее Нельсоном.

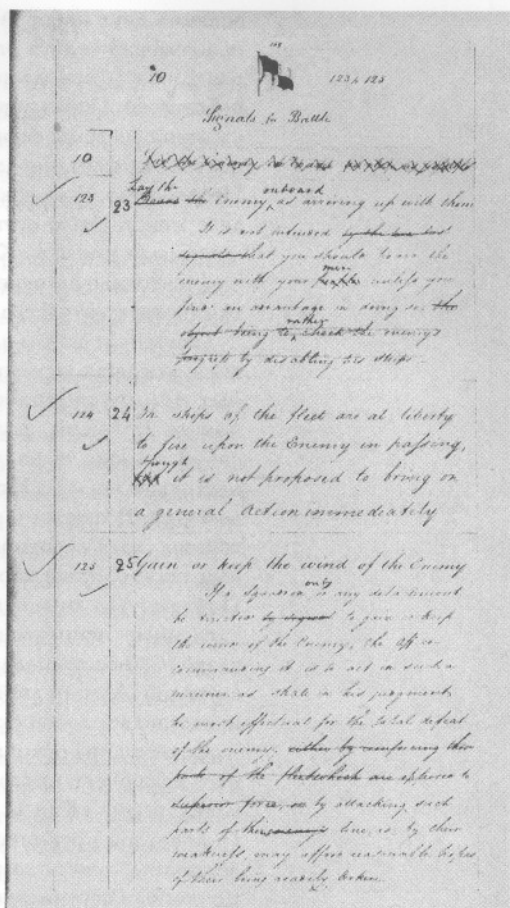
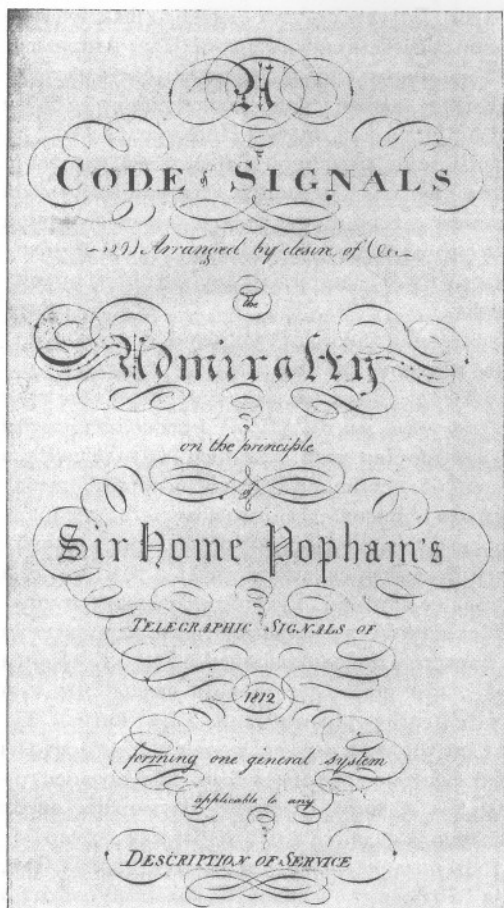
В связи с этим можно сослаться на мнение Корбетта, который считал, что Гамблер и Коллингвуд находились под слишком большим влиянием смелых тактических идей Нельсона, забывая о том, что эти идеи основывались на тактической слабости франко-испанского флота. Этот «дух Нельсона» чувствуется в призывах к быстрой атаке противника, независимости действий каждого отряда и т. п., содержащихся в обоих упомянутых выше документах. Вместе с тем в них не содержится указаний направления концентрации сил флота или направления прорыва линии противника.

Более конструктивный подход к использованию тактических идей Нельсона был осуществлен Александром Кокрейном в его меморандуме под названием «Способы атаки противника с наветренной стороны...». По мнению все того же Корбетта, в этом меморандуме заметно влияние Родни, хотя содержатся идеи, принадлежащие самому Кокрейну (к последним Корбетт относит идею о «перестроении в собственной линии после прорыва линии противника»).

Подводя итог, хочется отметить, что сегодня удивительным представляется стиль, которым написаны названные документы: и Коллингвуд, и Кокрейн (и даже Нельсон) писали довольно объемистые меморандумы по тактике в манере устной речи, т. е. излагая свои мысли довольно хаотично. То обстоятельство, что в этих документах излагались идеи относительно конкретных методов и способов ведения атаки, которые, возможно, нельзя было изложить в виде дополнительных инструкций, не избавляет их авторов от обязанности изложить свои соображения в определенной логической последовательности (например, разбив текст на параграфы и т. д.). В связи с этим подчеркнем, что даже Хау (известный присущими его стилю недостатками) никогда не писал документов, подобных тем, которые были написаны некоторыми из его последователей.

## Адмиралтейство принимает систему Попхэма

23 апреля 1812 г. Адмиралтейством был создан возглавляемый адмиралом Гамблером комитет, который должен был изучить телеграфную систему Попхэма и дать заключение по поводу возможности ее официального одобрения. В состав комитета вошли: адмирал Джеймс Уитшед (Whitshed), адмирал Джон Дакворт (Duckworth), вице-адмирал Джордж Мартин (Martin), контр-адмирал Уильям Джонстон



Хоуп (Johnstone Hope), контр-адмирал Генри Полет (Paulet) и контр-адмирал Генри Готэм (Notham). За исключением Гамблера и Дакворта, возраст членов комитета не превышал пятидесяти лет. При этом только Хоуп был членом Коллегии Адмиралтейства. Состав комитета позволял говорить о том, что в нем были представлены люди, имеющие как боевой опыт, так и опыт административной работы.

Комитету понадобилось всего шесть дней для того, чтобы дать положительное заключение. Это объяснялось тем, что все его члены были хорошо знакомы с системой Попхэма, а потому все дело носило чисто формальный характер. В результате в книге Попхэма «Телеграфные сигналы», опубликованной в 1812 г., появилась вклейка под названием: «Офис Адмиралтейства, 13 сентября 1813 г.», в которой говорилось о том, что эта книга официально одобрена Адмиралтейством для использования капитанами и другими командирами в качестве книги сигналов.

Следует отметить, что в своей работе Попхэм постарался организовать свои сигналы так, чтобы для их передачи использовать как можно больше флагов, ранее утвержденных Адмиралтейством и содержащихся в «Книге сигналов Адмиралтейства, 1811 г.». Тем не менее официальное принятие его системы привело к необходимости исполь-

Титульная страница телеграфных сигналов адмирала Попхэма

зования двух наборов флагов. Более того, это означало фактическое использование двух различных систем сигнализации. Так, например, для флота, руководимого Нельсоном, вполне подходила система, разработанная Попхэмом в 1803 г., однако официальное принятие более сложной системы сигнализации, разработанной Попхэмом в 1812 г., поставило флот перед проблемой, связанной с передачей сигналов. Необходимо было каким-то образом объединить эти системы, что на деле можно было осуществить только путем включения телеграфной системы целиком в «Книгу сигналов Адмиралтейства». Такое включение позволило бы переходить с одной системы на другую путем поднятия соответствующего сигнала.

Основным шагом в направлении такого объединения явилась рукопись, носящая характерное название: «*Свод сигналов, организованных Адмиралтейством на принципах телеграфной системы сэра Хьюма Попхэма, разработанной им в 1812 г., представляющий собой единую систему*». Авторство этой рукописи, находящейся в настоящее время в Морской библиотеке, по-прежнему остается неизвестным. Возможно, она была написана членами комитета Адмиралтейства, хотя некоторые факты свидетельствуют об обратном. Слишком пространственный характер рукописи свидетельствует о том, что сам Попхэм вряд ли мог явиться ее автором. Рукопись содержит многочисленные исправления, сделанные карандашом; эти исправления слово в слово совпадают с текстом опубликованной в 1816 г. «Книги сигналов Адмиралтейства», что позволяет сделать вывод, что она представляет собой окончательный вариант именно этой книги.

Содержание рукописи (как то, что в него включено, так и то, что из него исключено) позволяет судить о ходе мыслей тех, кто позднее готовил текст «Книги сигналов Адмиралтейства». Возможно, автор (или авторы) рукописи получили задание подготовить как можно более полный текст с тем, чтобы позднее кто-то его отредактировал. Так, в рукописи перечисляются 150 боевых сигналов, из которых только 63 вошли в окончательный текст. При этом из этих 63 сигналов вошли в раздел книги, посвященный боевым сигналам, остальные же вошли в другие разделы.

Основной текст рукописи содержит копию письма комитета Адмиралтейства, датированного 29 апреля 1812 г. и подтверждающего официальное принятие телеграфной системы сигналов Попхэма, а также копию письма вице-адмирала Сэмюэля Худа, написанного им 9 января 1814 г. и также содержащего положительный отзыв о системе Попхэма. Текст рукописи содержит также специальное предостережение, направленное против включения в окончательный текст книги материалов, заимствованных из книги сигналов Морога.

Хотя, повторяю, рукопись содержит множество исправлений, из рисунков флагов, расположенных сверху каждой страницы, становится очевидным, что в окончательный текст войдут сигналы, предложенные Попхэмом. Джулиан Корбетт высказывал мнение о том, что отрицательное влияние на работу над рукописью оказал лорд Кейт (Keith) и что это влияние было оказано им через своего бывшего флаг-капитана Грэхэма Мура (Moore), ставшего 24 мая 1816 г. членом Коллегии Адмиралтейства. Однако такое предположение представляется маловероятным, поскольку текст рукописи был подготовлен до того, как Грэхэм Мур вступил в должность члена Коллегии.

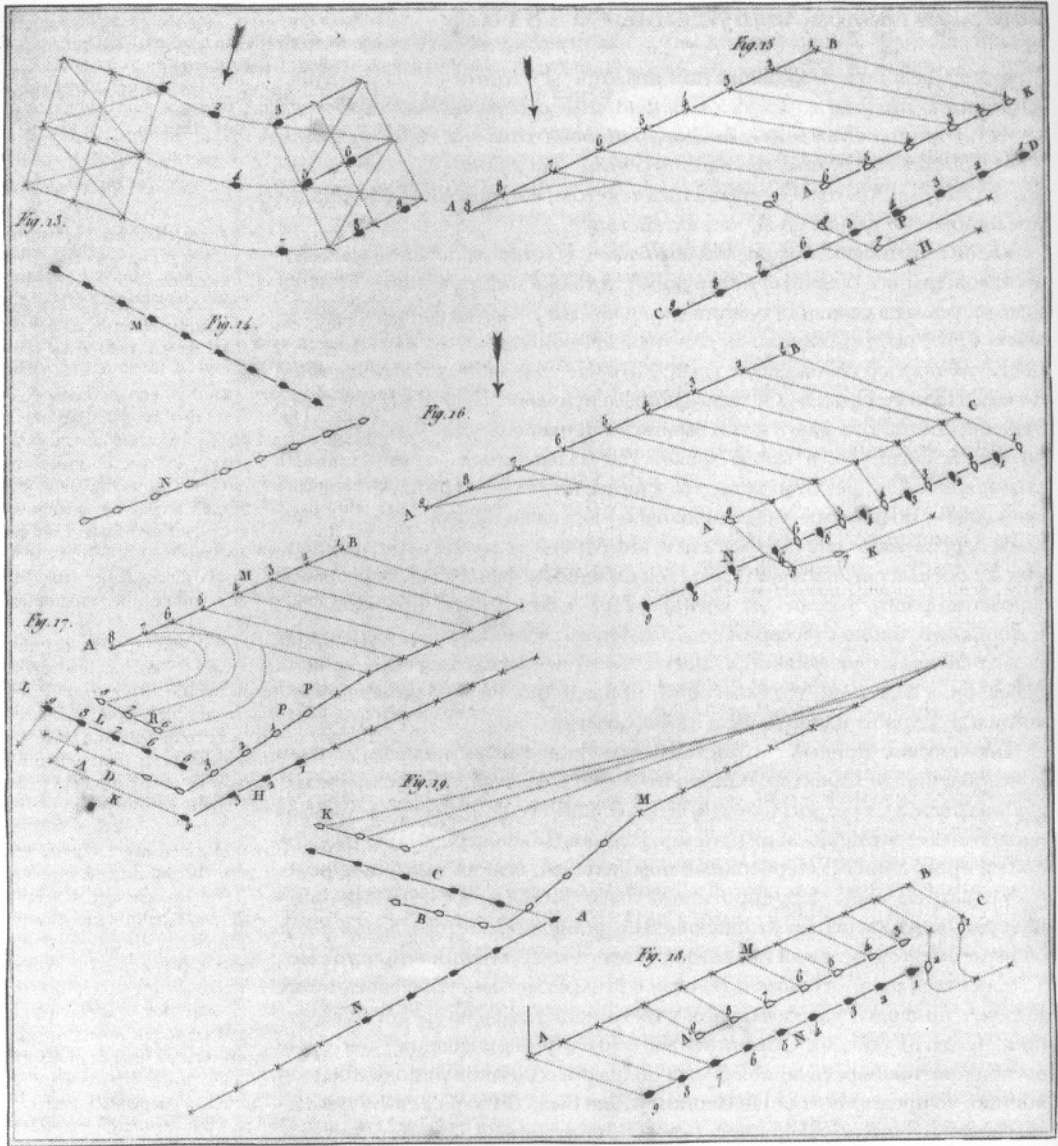
## Книги сигналов, выпущенные в 1816 г.

Рукопись была опубликована под названием «*Книга сигналов и инструкций, предназначенных для флота Его Величества: 1816*». В качестве дополнения к ней был опубликован том, носящий название «*Телеграфные сигналы, предназначенные для флота Его Величества: 1816 г.*». Оба тома открывались текстом, содержащим официальное одобрение Коллегии Адмиралтейства.

«Книга сигналов...» содержала только 216 страниц, на которых были изложены все обычные инструкции, а также инструкции и сигналы, используемые в условиях тумана и ночью. Что касается флагов, вымпелов и т. п., предназначенных для передачи сигналов, то их порядок и цвета полностью совпадают с теми, которые содержатся в выпущенной в 1812 г. книге Попхэма «Телеграфные сигналы». В дополнение к ним перечисляются три флага и три вымпела, предназначенные для передачи общих сигналов, а также девять так называемых «отличительных вымпелов». Следует отметить, что в книге не делается различий между сигналами, подаваемыми адмиралом и частными судами. Боевые сигналы перечисляются в самом начале книги; при этом для передачи первых 19 боевых сигналов используется по одному флагу. Так, например, поднятие флага 9 означает сигнал «Прорезать линию противника». В дополнительном глоссарии содержится объяснение того, с помощью каких сигналов указывается место, в котором следует это делать. (В скобках заметим, что глоссарий, приведенный в оригинальной рукописи, содержит вдвое больше таких объяснений.)

Тактические приемы, представленные новыми сигналами, носили консервативный характер, однако Корбетт, думается, был не прав, когда называл их «ретроградными». В равной степени несправедливым представляется оценка этих приемов как «тактики безрассудных наскоков на противника». Необходимо помнить, что всякая тактика порождает ответные меры. Если противник оказывается не в состоянии организовать контрмеры, то у атакующей стороны появляется возможность обойтись без тщательной подготовки своего наступления и просто смело броситься на противника. В связи с этим отметим, что в своей книге Корбетт приводит высказывания участников Трафальгарского сражения, представляющих Объединенный флот и утверждавших, что «если бы оба противоборствующих флота обладали одинаковой подготовленностью, то предпринятая Нельсоном атака была бы отражена». Другими словами, можно утверждать, что консервативный характер тактики, представленной в «*Книге сигналов...*», объяснялся пониманием того, что тактические приемы, осуществленные Нельсоном в ходе Трафальгарского сражения, были хороши только в конкретных условиях и могли быть осуществлены только самим Нельсоном.

Характеризуя содержание «*Книги сигналов...*», выпущенной Адмиралтейством в 1816 г., следует отметить, что содержащиеся в ней инструкции относительно построения походного порядка (сопровождаемые схемами) практически полностью совпадали с подобными же инструкциями, опубликованными в 1799 г. Что касается инструкций по построению боевой линии, то они уже не сопровождались соответствующими диаграммами, а все объяснения были заимствованы из книг Худа и Макартура. Кроме того, по сравнению с изданием 1799 г., количество боевых инструкций было сокращено с 31 до 19. Сигналы, пода-



Чертеж из книги  
Деларуврэ, 1815 г.

ваемые в тумане, и соответствующие инструкции также в большинстве своем совпадали с теми, которые содержались в издании 1799 г.

То же самое можно сказать и о ночных сигналах и инструкциях. Вместе с тем количество боевых инструкций, предназначенных для ночного боя, было сокращено с 11 до 2. Изменения коснулись в основном метода передачи ночных сигналов. Всего предусматривалось 63 основных сигнала, включая 3 подготовительных. Первые 15 сигналов передавались с помощью только фонарей, вывешиваемых в различных частях судна. Следующие 15 сигналов передавались тем же способом, но с добавлением «одной или более ракет или холостых выстрелов из пушки». Передача следующих 15 сигналов осуществлялась с помощью «одного или более выстрелов из пушки», и, наконец, заключительные

15 сигналов передавались с помощью «одной или более ракет или холостых выстрелов из пушки». Предусматривалось также 19 ночных сигналов, передаваемых на якорной стоянке. Схема их передачи основывалась в основном на использовании фонарей и сокращения использования пушечных выстрелов и ракет.

Что касается второго тома — книги Попхэма «*Телеграфные сигналы...*», то ее содержание целиком основывалось на схеме, впервые опубликованной им в 1812 г. В своей системе Попхэм использовал 9 пронумерованных флагов, 5 брейд-вымпелов, обозначенных буквами с «А» до «Е», 5 брейд-вымпелов, обозначенных буквами с «F» до «K», и 4 вымпела, обозначенных буквами с «L» до «O». При этом цвета этих флагов и вымпелов совпадали с теми, что были использованы Попхэмом в 1812 г. Как и раньше, основная часть сигналов была предназначена для передачи отдельных слов и предложений. Кроме того, в конце книги была помещена система семафорной сигнализации.

Для передачи слова буква за буквой сначала поднимался так называемый «орфографический вымпел» (белый с красным крестом), а за ним последовательно поднимались флаги, обозначающие соответствующие буквы. Так, флаг 1 обозначал букву «А» и т. д.

## Тактика и сигналы, использованные французами в конце войны

В 1813 г. в качестве дополнения к официальной книге сигналов во Франции был опубликован свод телеграфных сигналов, основанных на системе Попхэма и предназначенный для использования на французском флоте. Для их передачи использовались флаги, имеющие номера от 0 до 9, и два вымпела. С их помощью можно было передать 4998 сигналов. В книге был опубликован отдельный список сигналов, обозначающих румбы компаса и время. Несмотря на простоту и эффективность использования, французская система телеграфных сигналов уступала системе Попхэма, поскольку с ее помощью можно было передавать только отдельные слова.

## «Трактат» Деларуврэ 1815 г.

После окончания войны, в результате которой Бонапарт был свергнут и к власти во Франции вновь пришел король, одним из французских морских офицеров наконец-то была опубликована книга, которую так ждали на французском флоте. Речь идет о книге «*Трактат об искусстве морского боя*», написанной лейтенантом французского флота Деларуврэ (Delarouvré). Книга содержала всего восемьдесят шесть страниц, однако ее содержание вполне отражало наступательный дух ее автора. В ней всячески подчеркивалась личная ответственность каждого капитана за исход боя, а также то, что в отличие от боя на суше «поле битвы можно покинуть лишь в случае полной победы над противником, либо когда нет сил больше сражаться». Флот, столкнувшийся с превосходящим его по численности противником, должен был, по мнению автора, продолжать сражение и «с несравненной отвагой купить славный успех».

В своей книге Деларуврэ соглашается с мнением Джона Клерка, осуждавшего атаку противника с наветренной стороны; это не помешало ему, однако, обсудить методы, с помощью которых флот, находящийся с наветренной от противника стороны, мог попытаться прорезать его строй. Следует отметить, что предлагаемые им методы носили достаточно умозрительный характер, поскольку исходили из допущения, что, атакуя противника с наветренной стороны, флот не должен думать об опасности быть разделенным на две группы в результате такой атаки.

На одной из приведенных в книге диаграмм показано, как атакованный с наветренной стороны превосходящим по численности противником флот может отступить под прикрытием дыма, образовавшегося от выстрелов противника.

### Французская книга сигналов 1819 г.

В 1819 г. королевским правительством Франции публикуется официальная «*Книга дневных сигналов для военных кораблей Франции*». Эта книга явилась подтверждением того, что, в частности, в военноморской области вновь пришедшая к власти династия Бурбонов не извлекла для себя никаких уроков из прошедших событий. Так, на первой ее странице содержится утверждение, что разработанная Павильоном система сигналов по-прежнему остается самой лучшей.

Сравнение этой книги и английской «*Книги сигналов...*», опубликованной в 1816 г., позволяет сделать вывод о том, что обе они содержат избыточно большое количество сигналов, многие из которых не могли быть переданы в условиях реального боя. Вместе с тем английская книга, в которой наряду с числовой системой сигналов использовался телеграф Попхэма, носила более прогрессивный характер; французская же оставляет впечатление, что была написана без учета событий, имевших место в ходе так называемых Наполеоновских войн.

Представленные в книге сигналы разделены на три класса, первые два из которых включают в себя компасные сигналы, сигналы для передачи чисел (данных о широте и долготе, номерах эскадр и их подразделений и т. д.). В книге не делается различий между сигналами, передаваемыми в море во время похода, и сигналами, передаваемыми во время якорной стоянки. Вместе с тем следует отметить, что в отличие от предыдущих изданий книга 1819 г. отличается более высоким качеством печати, снабжена указателем, содержащим ссылки на сигналы и соответствующие инструкции. Сами сигналы объединены в четыре сложные таблицы. Для передачи сигналов использованы 20 флагов, 6 треугольных флагов и 8 вымпелов. Что касается их цветов, то первые десять флагов представляют собой различные комбинации красного и белого цветов, а вторые десять — сочетания синего и желтого.

Большинство боевых сигналов вошло в число первых тридцати, передаваемых поднятием одного флага. Сигналы, имеющие номера с 35 по 586, передавались с помощью 24-страничной таблицы; они включали в себя сигналы, говорящие о тактических намерениях адмирала (305—20). Сигналы с номерами от 321 до 335 предназначались для так называемой резервной эскадры. Сигналы с номерами от 375 до 425 были предназначены для передачи сведений о против-

нике. Сигналы с номерами от 587 до 597 включали в себя некоторые из наиболее важных боевых сигналов, которые передавались с помощью поднятия трех флагов; для их передачи использовалась сложная таблица.

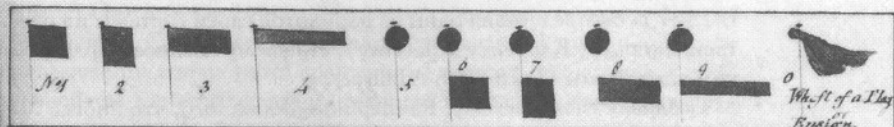
Заканчивается книга большим разделом под названием «Пояснения». В первой части этого раздела речь идет об истории и принципах создания сигналов, а также подчеркивается значение работ Госта и Морога в этой области. Во второй части обсуждаются вопросы такти-

Страница  
из книги сигналов  
Генри Рэйпера, 1827 г.

96

## Distant Signals

to represent Number when Colours fail.



1. is a Numeral Flag.

2. the Substitute Flag.

3. a Short Pendant.

4. the Substitute Pendant.

5. a Ball.

No Substitute is <sup>required, the same number being</sup> a similar symbol shown at another place.

In this system colours denote only the Number of the Signal, and when these fail, the number is expressed by the above numbers, as soon as a Ball is shown to denote that colours are not visible.\*

Tens are to be shown higher than units, and Hundreds still higher than Tens.

The Distant Signals are to be repeated in answer, and if they are repeated wrong, a Ball will be shown to denote that it is mistaken, when the Signal will be shown as before by the corresponding numbers.

Answer

\* See the General View Page 12.

ки, в связи с чем подчеркивается, что наиболее сильной частью корабля являются его борты; из этого делаются различные выводы: в частности, вывод о необходимости концентрации огня именно на бортах корабля противника. Наконец, в части третьей названного раздела выражается одобрение мнения Морога, отрицавшего значение числовой системы сигнализации.

## Новая система сигналов адмирала Рэйпера

В 1828 г. адмирал Генри Рэйпер (Raper) публикует книгу под названием *«Новая система сигнализации, в которой можно обойтись без использования различных цветов флагов»*. Рэйпер (1767—1847) начал морскую службу в возрасте тринадцати лет. Он служил сигнальным лейтенантом у лорда Хау, а также офицером связи на Флоте Канала. В 1815 г. он предложил разработанную им систему сигнализации на утверждение Адмиралтейством, однако, несмотря на все попытки, она так и не была принята в качестве официальной. В 1827 г. он представил один из вариантов своей системы на рассмотрение герцогу Кларенсу (Clarence), ставшему позднее Лордом Высоким адмиралом (Lord High Admiral).

Создавая свою систему, Рэйпер исходил из того, что иногда бывает трудно различить цвет сигнального флага, а это создает известные трудности для чтения того или иного сигнала. Предложенная им система как раз и была направлена на преодоление этих трудностей. В своей системе он использовал 10 флагов размером 12x10 футов, заменяющий флаг прямоугольной формы, который прикреплялся к мачте длинной стороной, 10 вымпелов, заменяющий флаг треугольной формы, небольшой заменяющий вымпел, а также заменяющий вымпел длиной в 27 футов. В обычных условиях все они использовались для передачи официально принятых сигналов. Единственным отличием от официально принятой системы сигналов было то, что в системе Рэйпера сигналы были разделены на 12 классов. В случае, когда возникали затруднения с различением цветов флагов, имелась возможность перейти на систему сигнализации Рэйпера, в которой флаги различались не по цвету, а по форме.

В своей книге Рэйпер приводит следующие примеры использования своей системы сигнализации:

«Корабль, имеющий важное сообщение, приближается к своему флоту и передает свой опознавательный номер с помощью трех вымпелов. При этом с ближайшего к нему корабля трудно различить цвет вымпелов, но по их форме можно судить, что передаваемый сигнал относится к 11-му классу — «Номера кораблей». В рассматриваемом примере номер корабля — 932 — передается с помощью длинного вымпела (обозначающего цифру 9), треугольного флага (обозначающего 3) и прямоугольного флага (обозначающего 2)».

Очевидно, что Рэйперу не удалось добиться официального признания своей системы только потому, что его опередил Попхэм, добившийся до этого официального признания своего телеграфа.

## Послесловие переводчика

Предлагаемая книга Б.Танстола является в своем роде уникальным трудом, относящимся к истории войны на море во время расцвета парусного кораблестроения в XVI—XIX вв. Этот труд, может быть, и не содержит последовательного хронологического изложения боевых действий на море, не всегда даже даются необходимые подробности тех или иных знаменитых сражений. Труд Танстола направлен скорее не на эти моменты, а прежде всего на подготовку и осуществление этих действий, изложенных с дотошной подробностью. Читатель увидит и поймет, сколько умственной работы проделывали способные адмиралы. По существу, они разыгрывали сражение еще до его фактического начала. С подробностями разрабатывались планы и инструкции для каждого конкретного сражения. Танстол подчеркивает, что, помимо общих для всего флота инструкций и приказов Адмиралтейства, адмирал считал необходимым дополнить их своими личными инструкциями. При этом многие адмиралы не останавливались даже перед тем, чтобы пренебречь инструкциями своего высшего начальства. Отсюда, между прочим, следует, что высшее начальство (т. е. в данном случае Английское Адмиралтейство) на протяжении нескольких веков оказалось не в состоянии разработать общие тактические положения для боя. И это несмотря на то, что в Адмиралтейском совете заседали многоопытные и прославленные флотоводцы. Тем больше таланта и искусства требовалось от действующего адмирала. И здесь вдумчивый историк, проанализировав все то, что он прочтет у Танстола о подготовке сражения, об инструкциях и сигналах, Наверное, захочет переоценить похвалы или упреки, адресованные тому или иному историческому лицу. Может быть, покажется, что такой-то адмирал был блестящим теоретиком, но не очень успешным тактиком. Тем не менее его замыслы, выраженные в инструкциях, часто остававшихся в рукописном виде, могли быть использованы другими, более энергичными флотоводцами. Представляется, что адмирал тех времен должен был обладать качествами как начальника штаба, так и боевого командира. И это тем более необходимо, поскольку мы знаем, что штаба в привычном смысле этого слова у адмирала не было. В определенной степени эту роль исполняли писарь с хорошим почерком и сигнальный офицер. Составить свод эффективных и понятных сигналов, а также уметь ими ловко оперировать в бою — это тоже немалое искусство.

Итак, данная книга представляет прекрасный материал для вдумчивого анализирующего историка и для автора, который возьмет на себя труд описать события и тактические принципы ведения войны на море в век паруса.

На русском языке литература по этому вопросу крайне скудна. Можно упомянуть переизданный недавно труд Алфреда Т.Мэхэна «Влияние морской силы на историю» (АСТ, Москва, 2002 г.), а так-

же его еще дореволюционное издание. Интересны также труд Колумба (P.H. Colomb) «Морская война. Ее основные принципы и опыт» (СПб., 1894 г.) и А. Штенцеля «История войны на море в ее важнейших направлениях» (Петроград, 1916—1918).

Автор пишет не только о системе сигнализации, о количестве и качестве инструкций, но также подробно и тщательно излагает труды великих теоретиков тактики войны на море — Поля Госта, Мороба, Клерка, де Гренье и д'Амблемона. О них у нас практически ничего не написано. Мы узнаем также, что некоторые передовые адмиралы глядели далеко в будущее.

Автор для своей книги выбрал исторический период, более или менее совпадающий с так называемой технической революцией капитализма, но он совершенно ничего не говорит о технических средствах ведения войны на море. Впрочем, это и понятно. Он выбрал совершенно другой аспект. Вольно или невольно, может быть, потому, что его труд базируется на материалах, собранных его тестем сэром Джулианом Корбеттом, географические рамки исследований которого не выходят за Атлантический и Индийский океаны. Будучи англичанином и имея в своем распоряжении английские же музейные и архивные материалы, Танстолл оперирует только с фактами и событиями войн на море, которые вела его «старая добрая Англия» со своими традиционными противниками — Францией, Голландией и Испанией. А ведь в европейских водах происходили и другие события: российский флот на Черном и Средиземном морях воевал против турок и даже против французов в союзе с англичанами. Происходили морские сражения и на Балтийском море. Там сражались корабли Дании, Швеции и опять же России. В это море иногда заходили для боевых действий эскадры голландцев во главе с Корнелисом Тромпом и англичан во главе с самим Нельсоном. По этому вопросу можно рекомендовать книгу Кирхгофа «Влияние морской силы в Балтийском море» (СПб., 1908 г.)

Итак, мы повторяем, что книга Танстола — это не совсем история войны на море в век паруса. Конечно, ее неплохо было бы расширить на другие регионы и довести до Афона (1807 г.), Наварина (1827 г.) и Синопа (1853 г.). Ведь в этих боях, кроме русских и турок, сражались также английские и французские корабли.

В чем же заключается ценность и достоинства книги Б.Танстола? Помимо того, что автор показал исключительно важную роль инструкций и системы сигнализации для ведения войны на море, он на многочисленных примерах показал и доказал необходимость для парусных кораблей вести бой в кильватерной линии и оказывать помощь своему товарищу. То есть высказаны важнейшие тактические принципы ведения сражения. Становится ясным, что морской бой тогдашних времен — это действия хорошо организованного, сплоченного и выученного коллектива. Но при этом хорошо продемонстрирована роль личной инициативы отдельных флагманов. Показано также, что рутинная, слепое следование инструкциям и приказам вышестоящего начальства, а также излишний и жесткий контроль со стороны командующего за действиями своих подчиненных в бою ведут к печальным последствиям.

И еще. В военно-морском деле, как, может быть, и в других делах, не стоит пренебрегать так называемыми дилетантами. Ведь Поль Гост, Джон Клерк вовсе и не были профессиональными моряками, а

тем не менее своими идеями и предложениями весьма способствовали становлению искусства адмирала. А великий адмирал Джордж Родни не отверг высокомерно советы Клерка и, несмотря на неодобрение других, прекрасно применил их на практике.

## На семи ветрах. О румбах и сторонах света

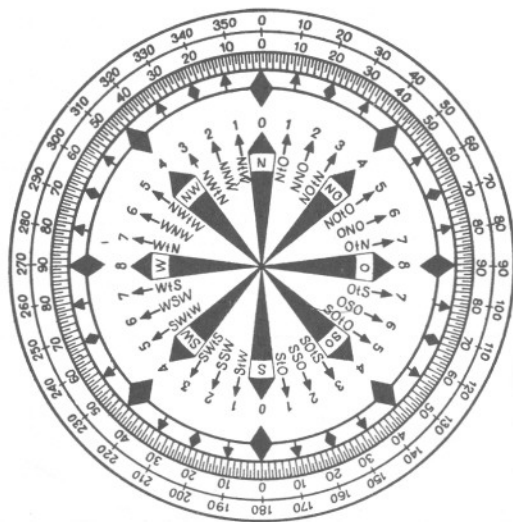
В исторический период, рассматриваемый в книге, а именно: XVII—XVIII вв., основу военных флотов наиболее развитых морских держав — Англии, Франции, Голландии, Испании — составляли линейные корабли. Это были большие парусные суда, пришедшие на смену гребным кораблям — галерам. Теперь, когда у так называемых великих держав заиграли мировые амбиции и их торговые, военные и политические интересы простерлись за моря и океаны, на веслах далеко уйти бы не удалось. Движущим средством заморских океанских кораблей стал парус. В технике точно разделяются понятия двигателя и движителя. Для весельного судна двигатель — руки человека-гребца; движитель — весла. Для парусного судна двигатель — ветер, движитель — паруса.

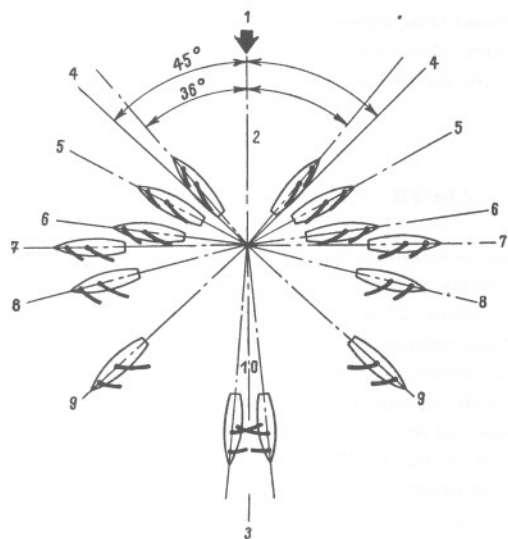
Итак, парусный корабль, гонимый ветром, направляет свой путь туда, куда ему приказано. И это направление движения судна называется курсом. Курс определяется по компасу или по отношению к ветру. Но начнем мы с компасного курса потому, что каким бы ни было направление ветра, корабль должен идти в заданном направлении. Прямая линия, соединяющая порт отправления и порт назначения, называется генеральным курсом. А с какой точностью он удерживается на всем своем протяжении, зависит как от ветра, так и от парусного вооружения судна, от умения шкипера и его помощника — штурмана.

Окружность горизонта можно очертить геометрическими углами, которые составляют 360 градусов. Но уже давно моряки предпочитали другое разбиение картушки компаса, т. е. не в градусах, а в румбах, отсчитываемых от и через главные точки горизонта. Четыре главные точки горизонта это — север, восток, юг, запад. У нас на флоте их называли и продолжают иногда еще называть по-голландски (а точнее — по-немецки): Норд, Ост, Зюйд, Вест. В англоговорящих странах принято другое наименование — North, East, South, West, обозначаемое буквами — N, E, S, W. Они и называются главными румбами и делят истинный горизонт на четыре четверти: северо-восточную, юго-восточную, юго-западную и северо-западную. Направление на север (N) — это направление на географический северный полюс земного шара. Как известно, стрелка магнитного компаса указывает на магнитные полюса земли.

Каждая четверть делится на восемь румбов, каждый из которых имеет свое название и буквенное обозначение. Таким образом, всего румбов — 32 и угол между ними равен

Системы деления горизонта

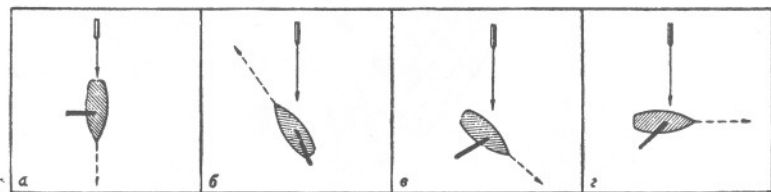




### Курсы судна относительно ветра

- 1 — направление ветра;
- 2 — наветренная сторона;
- 3 — подветренная сторона;
- 4 — крутой бейдевинд;
- 5 — бейдевинд;
- 6 — полный бейдевинд;
- 7 — галфвинд;
- 8 — бакштаг;
- 9 — полный бакштаг;
- 10 — фордевинд

### Положение паруса при различных курсах корабля



11,25 градуса. На приведенной схеме деления горизонта показаны направление и наименование. Современное принятое моряками обозначение выглядит, например, так: NO t N. Это читается по-английски NO-to-N (to — значит к). У нас раньше произносили это на голландский манер: норд-ост-тень-норд.

Теперь о курсе относительно ветра. Угол между направлением ветра и диаметральной плоскостью судна называется курсовым углом ветра или курсом относительно ветра. Направление ветра определяется по той точке горизонта, откуда он приходит, в градусах или румбах, т. е. северный ветер приходит от Норда.

Курс относительно ветра определяется величиной угла между направлением ветра и диаметральной плоскостью судна. Идти против ветра, т. е. под углом 0 градусов, парусное судно, конечно же, не может. Положение судна и парусов, находящихся в линии ветра, называется левентик. Остальные курсы относительно ветра называются: фордевинд (курс, противоположный левентик), галфвинд (или курс в полветра), курс под углом более 90 или менее 180 градусов (т. е. когда ветер дует сзади и сбоку) называется бакштаг (крутой бакштаг в углах от 90 до 135 градусов, полный бакштаг — от 135 до 180 градусов). И, наконец, бейдевинд, — называемый острым курсом. Минимальный острый угол, под которым парусное судно может идти против ветра, называется крутым бейдевиндом, а далее до 90 градусов — полным бейдевиндом. Угол курса крутого бейдевинда зависит от парусного вооружения корабля и его конструкции. Идти прямо против ветра корабль не может и вынужден лавировать, т. е. идти на парусах против ветра переменными галсами, т. е. зигзагами. И эти курсы относительно ветра проиллюстрированы на схеме.

А вот как говорят истинные моряки: с носа дует противный ветер. В остальных случаях судно идет в бейдевинд, в галфвинд, в бакштаг и на фордевинд. Ветра нет, паруса обвисли, и судно лежит в дрейфе. При ветре с правого борта говорят, что судно идет правым галсом, с левого борта — левым галсом.

Дрейфующее судно можно буксировать с помощью гребных судов, например, шлюпок, что не раз и делалось в разных сражениях.

В дрейф можно лечь и намеренно, поставив паруса так, чтобы одни из них вели судно вперед (говорят, судно восходит, приводясь к ветру), другие — назад (судно нисходит). Можно и просто «положить паруса на мачту».

При движении по ветру корабль время от времени меняет галс, то есть совершает поворот. И таких поворотов два вида: поворот оверштаг и поворот через фордевинд. При повороте оверштаг корабль, меняя галс, пересекает линию ветра носом (см. схему). Этот поворот требует мало време-

на.

ни и места, однако при слабом ветре и большом волнении моря может не удастся. При повороте через фордевинд корабль, меняя галс, пересекает линию ветра кормой. Такой поворот занимает много времени и требует соответствующего места, но не всегда удается.

## Какими они были

В XVII веке передовые морские державы обзаводятся сильными флотами и строят специальные корабли для боя. Теперь вооруженные торговые суда уже никоим образом не могут с ними сражаться.

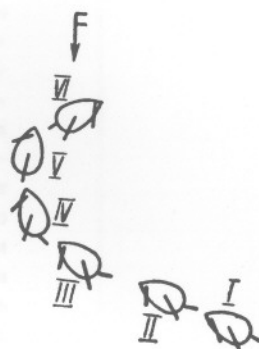
Боевые корабли в XVII веке как в английском, так и в других флотах, делились на пять рангов в зависимости от их вооружения. Корабли 1, 2, 3 рангов, иначе — линейные корабли, имели от 40 до 100 орудий (а иногда, как мы знаем, и больше). Корабли 4—5 рангов (18—40 пушек) просто назывались военными кораблями. Нужно отметить, что пушки калибра менее 60 мм в этот счет не входили. Мы располагаем сведениями о первом, квалифицировавшемся как 100-пушечный трехдечный английский корабль *Royal Sovereign*, построенном в 1637 г. Финиасом Петтом. Он имел при длине 53 м и водоизмещении 1683 т по 40 орудий с каждого борта. И кроме того, по 10 погонных (т. е. — носовых) и ретиральных (т. е. — кормовых) пушек.

Деками назывались батарейные палубы: нижняя — гон-дек, средняя — мидель-дек и верхняя, иначе называвшаяся — квартердек. Вот что находилось на палубах *Royal Sovereign*. На гон-деке — 30 пушек и полупушек; на мидель-деке — 30 кулеврин и полукулеврин и, наконец, на верхней палубе — 36 разных пушек. На квартердеке было 12, а на полудеках (короткие палубы на баке и юте) еще 14 пушек. Если сюда добавить еще 14 пушек для abordажных атак (их называли чистильщиками палуб), то *Royal Sovereign* насчитывал всего 142 орудия.

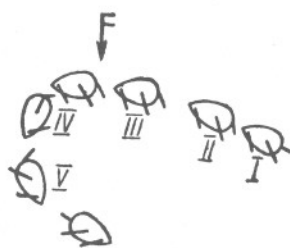
В XVII веке во флотах появились сравнительно легкие быстроходные корабли — фрегаты. Они предназначались для разведки, крейсерских операций в отдаленных от Европы морях, захвата призов и т.п. При линейных кораблях они часто выполняли роль репетующих кораблей и были вооружены 12—20 пушками в одной палубе. Считалось, что их придумали французы, а в Англии первый фрегат *Adventure* построил тот же Петт.

В XVIII веке происходит так называемая техническая революция капитализма. Появляются паровые машины, наблюдается переворот в металлургии, совершенствуется артиллерия, в том числе и корабельная. Все это отразилось и на военном кораблестроении. На основе научных работ в области гидродинамики улучшаются обводы подводной части кораблей, которые к тому же обшиваются медными листами в качестве защиты от обрастания днищ и разрушительного действия морских утчек (древоточцев). В результате повышается скорость кораблей.

Теперь линейные корабли делятся на восемь рангов, фрегаты — на три. К первым трем рангам относятся трехдечные корабли, имевшие 90—120 орудий. С четвертого ранга и ниже были двухдечные корабли с 50—80 пушками. Фрегаты имели 20—50 орудий. Корабли с 1 по 6 ранг имели на нижних палубах самые тяжелые 36-фунтовые пушки калибра 172 мм. На других кораблях ставились 24- и 18-фунтовые. На средних деках размещались 16-фунтовые (127 мм); на верхних



Поворот оверштаг



Поворот через фордевинд

12- (119 мм) или 8-фунтовые (104 мм), а на квартердеках — 6- (97 мм) и 4-фунтовые (81 мм) пушки. На фрегатах ставились 18-, 12- и 8-фунтовые орудия, а на квартердеках 6- и 4-фунтовые. Мы хотим воспользоваться прекрасной книгой профессора Г.Н. Четверухина «История развития корабельной и береговой артиллерии», изданной в 1942 г., ныне ставшей библиографической редкостью. Приведем из нее таблицу вооружения английских военных кораблей в соответствии с приказом Английского Адмиралтейства 1716 г. Для сравнения дадим таблицу вооружения французских кораблей XVIII века (в нее, впрочем, не входит число орудий малого калибра).

Отметим еще один, малоизвестный и забытый, интересный факт. В конце этого века у некоторых военных специалистов возникла идея бронирования кораблей. Первыми ее осуществили в 1782 г. испанцы. Это произошло, когда они с французскими войсками осаждали английскую крепость Гибралтар и снабдили свои плавучие батареи защитными щитами из кожи и железных брусев.

Здесь добавим, что живучесть деревянных боевых кораблей того времени при стрельбе по ним ядрами была велика. Требовалось огромное количество попаданий в корпус, чтобы корабль затонул. Чаше побитые корабли сдавались в плен (спускали свой флаг), или еще реже удачное попадание в кюйт-камеру вызывало взрыв пороха, пожар и гибель. Достаточно редко при удачных действиях брандеров удавалось сжечь вражеский корабль.

В связи с этим еще раз воспользуемся цифрами и приведем статистические данные о нескольких крупных морских сражениях парусных кораблей конца XVIII — начала XIX века.

«Славное 1-е июня» (сражение у Уэссана) 1 июня 1794 г. Противники — англичане и французы. Личный состав флотов 17 240 и 19 760 человек соответственно. Потери англичан — 290 убитых, 858 раненых; французов — всего 5000, не считая пленных. Потери французов — 1 корабль затонул, 6 — сдались. Англичане потерь в кораблях не имели.

Сражение у Кэмпердауна 11 октября 1797 г. Англичане — 8270 человек личного состава. Потери — 203 убитых, 622 раненых. Голландцы — 7150 человек личного состава. 540 убитых, 620 раненых. Сдались 9 кораблей.

Абукир — 1 августа 1789 г. Англичане — 7980 человек личного состава. Убито — 218, ранено — 678. Французы — 9820 человек личного состава; убито и ранено около 3000 человек. 2 корабля погибли, 9 — сдались.

Трафальгар — 21 октября 1805 г. Англичане 16 820 человек личного состава. Убито — 449, ранено — 1241 человек. Французы и испанцы — 21 580 человек личного состава; убито — 3378, ранено — 1150 человек, не считая испанцев. 1 корабль погиб, 17 — сдались.

## Каким оружием они сражались

В своей книге Танстолл почти ничего не говорит о вооружении боевых кораблей XVII—XVIII вв. Лишь однажды он коснулся метода наводки пушек, предложенного Дугласом. Но нет свидетельств, что его предложение было осуществлено на практике, хотя оно разумно и просто. Мы не раз читали, как корабли сходились на дальность мушкетного

или пистолетного выстрела. Да, стреляли друг по другу из мушкетов и пистолетов, ходили на abordаж, применяли брандеры... Но в основном обстреливали друг друга из пушек, сойдясь на расстояние несколько сот метров. Таран применялся в древности (греческие и римские триеры, пентеры и т. д.) или в Средние века (галеры) и теперь ушел в прошлое. Таранить парусному кораблю — себе дороже. Это значит — сцепиться реями и такелажем, сломать бушприт, да еще и возникает невозможность расцепиться. Для решительного боя оставались только пушки. Какими они были, сколько их помещалось на корабле, чем стреляли, как часто и на какое расстояние? Стрелять прямо по носу или по корме мешали паруса, бушприт и прочие части рангоута. Оставалось много погонных или ретирадных пушек было невозможно. Оставалось располагать пушки по бортам да еще в два-три яруса. Следовательно корабль мог развить наибольший огонь с бортов, причем в весьма ограниченном от траверза угле горизонтального обстрела.

В XII веке корабельная артиллерия отличалась от сухопутной. Пушки конструировали исключительно для установки на кораблях с учетом качки, остойчивости корабля, погодных факторов и прочего. Артиллерист-теоретик аббат Фурье различал три типа орудий: пушки, кулеврины и камнеметы.

В XVII веке корабельные пушки изготавливают из бронзы и чугуна, а не из железа, как раньше. Чугун все же не столь прочен, как бронза, и при том же могуществе орудие из чугуна тяжелее бронзового. Бронзу легче отливать, подвергать механической обработке, но чугун дешевле.

Пушечные ядра делали из чугуна, а также ковали из железа, но во второй половине XVII века их стали изготавливать только из чугуна. Появились бомбы — литые пустотелые чугунные шары, снаряженные порохом. Однако стрелять бомбами из длинных пушек было нельзя — они не выдерживали давления пороховых газов при выстреле. Так на флоте появились мортиры и бомбические орудия, а с ними и бомбардирские корабли. В ближнем бою из пушек стреляли картечью.

Орудийный порох состоял из 2—5 частей селитры, 1—2 частей серы и 3/4 частей угля. Для повышения скорострельности его помещали в картузы — холщовые мешки и в таком виде прибойником загоняли в канал пушки.

Начала совершенствоваться прицельная стрельба, появились простейшие прицелы — планки на лафете с визиром. Угол возвышения до 5 градусов придавался орудию с помощью клина. Боковое же отклонение не учитывалось, но вскоре начали учитывать отклонение вследствие запаздывания выстрела.

XVIII век принес новые изменения в корабельной артиллерии. Орудия изготавливали из бронзы холодной обработкой, а из чугуна — отливкой. Появился «артиллерийский металл» — бронза из 90% меди и 10% олова. Цинк увеличивал хрупкость сплава, и его применять не стали. Орудия из такого материала выдерживали до 2000 выстрелов. Чугунные пушки с высверленным каналом 1000—1500 выстрелов.

Калибр орудий выражался в английских фунтах. Наибольшие калибры были 36 (диаметр 172 мм) и 30 фунтов (164 мм). Впрочем, довольно редко встречались калибры 48 и даже 60 фунтов.

Все время стремились повышать и скорострельность и точность стрельбы. Для производства выстрела вместо фитилей придумали «палительные свечи», не боящиеся дождя (что особенно важно при

стрельбе из орудий верхней палубы). «Палительная свеча» — это бумажная трубка с медленно горящим составом (смесь селитры, серы и пороха). Затем придумали «скорострельные трубки» из тростника или гусяного пера с пороховой начинкой. Их вставляли в запальное отверстие вместо засыпания в него пороха и поджигали «палительной свечой».

И наконец, для того, чтобы сократить до минимума время на производство выстрела в 1782 г. в Англии изобрели кремневые замки для воспламенения заряда. Фитили, «свечи», «трубки» теперь оказались ненужными. И когда мы смотрим прекрасный старый фильм «Леди Гамильтон» с технически великолепными сценами Трафальгарского боя, мы понимаем, что постановщики фильма или военные консультанты ошиблись, снабдив канониров пылающими фитилями для поджога запала. На кораблях Нельсона их уже не применяли. Да и у французов также.

В конце XVIII века на кораблях появляются единороги (длинные гаубицы) и карронады. Единороги стреляли на большую дальность. Карронада, наоборот, рассчитана на ведение огня на ближнюю дистанцию. Они имели небольшой вес, устанавливались на открытой палубе и вели навесной огонь.

Английские военные моряки предпочитали вести ближний бой, и карронады подходили для этого как нельзя лучше. Ими стали вооружать небольшие корабли — шлюпы.

Пушки во многих странах отливались 33-фунтовые (170 мм) в 20 калибров длиной и 36-фунтовые (177 мм), а у голландцев 48-фунтовые (190 мм). Но применялись и полупушки 16-фунтовые (127 мм), 18-фунтовые (130 мм) и 24-фунтовые (140 мм). Пушки предназначались для боя на ближних дистанциях, и относительный вес их (вес орудий, выраженный в весе ядра) был 100—150. Снарядами для них служили чугунные ядра и картечь.

Длинные орудия назывались кулевринами и серпантинами и были небольших калибров от одного до 16 фунтов (51—127 мм), а длиной ствола до 50 калибров. Относительный вес крупных кулеврин был 180—190, мелких 238—266. Эти орудия предназначались для боя на дальних дистанциях, а также в качестве погонных и ретирадных.

Промежуточное положение между кулевринами и пушками занимали аспики, фоконы, фальконеты; последние ставились на верхней палубе в надстройках и применялись главным образом при abordage.

Камнеметы (гаубицы и мортиры) — короткие крупнокалиберные орудия с длиной ствола в 6—8 калибров. Они в основном стреляли картечью, состоящей из камней и обломков железа, и применялись при abordage.

В заключение приведем пару таблиц из книги Г.Н. Четверухина по вооружению английских и французских линейных кораблей.

## Кто вел их в бой

*Де Ройтер (Michiel Adriaenzoon de Ruyter)*

Родился 24 марта 1607 г. во Флиссингене. В 11 лет начал плавать на коммерческих судах. В 1635 г. он стал капитаном военного корабля, а в 1641 г. получил чин контр-адмирала. В том же году он отличился во

*Вооружение английских военных судов XVIII в. по приказу английского Адмиралтейства 1716 г. с прибавлением каронад по приказу 1779 г.*

№ п/н	Класс судов			Количество орудий по приказу 1716 г.							
	Ранг	Водоиз- мещение в т	Колич. орудий	Нижний дек		Средний дек		Верхний дек		Шкафут, бак и ют	
				Колич.	Калибр	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр
1	1	1869	100	28	42 фун. — 17,7 см	28	24 фун. — 14,4 см	28	12 фун. — 11,6 см	16	6 фун. — 9,2 см
2	2	1566	90	26	32 « — 16,3 «	26	18 « — 13,1 «	26	9 « — 9,2 «	—	—
3	3	1359	80	26	32 « — 16,3 «	26	12 « — 11,6 «	4	6 « — 9,2 «	—	—
4	3	1128	70	26	24 « — 14,4 «	26	12 « — 11,6 «	—	—	18	6 фун. — 9,2 см
5	4	995	60	24	24 « — 14,4 «	26	9 « — 11,6 «	—	—	10	6 « — 9,2 «
6	4	755	50	22	18 « — 13,1 «	22	9 « — 11,6 «	—	—	6	6 « — 9,2 «
7	5	594	40	20	12 « — 11,6 «	20	6 « — 9,2 «	—	—	—	—
8	5	591	30	10	9 « — 10,7 «	20	6 « — 9,2 «	—	—	—	—
9	6	374	20	20	6 « — 9,2 «	—	—	—	—	—	—

*Продолжение таблицы*

№ п/н	Прибавление каронад по приказу 1779 г.							Всего орудий
	Шкафут		Бак		Ют			
	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр		
1	—	—	2	12 фун. — 11,6 см	8	12 фун. — 11,6 см	110	
2	—	—	4	12 « — 11,6 «	6	12 « — 11,6 «	100	
3	—	—	2	12 « — 11,6 «	6	12 « — 11,6 «	88	
4	—	—	2	12 « — 11,6 «	6	12 « — 11,6 «	78	
5	2	12 фун. — 11,6 см	2	24 « — 14,4 «	6	12 « — 11,6 «	70	
6	2	12 « — 11,6 «	2	24 « — 14,4 «	6	12 « — 11,6 «	60	
7	8	18 « — 13,1 «	2	18 « — 13,1 «	—	—	50	
8	6	18 « — 13,1 «	2	18 « — 13,1 «	—	—	38	
9	6	12 « — 11,6 «	2	12 « — 11,6 «	—	—	28	

*Вооружение французских военных судов XVIII в. (не считая мелкой артиллерии)*

Наименование судна	Нижний дек		Средний дек		Верхний дек		Верхняя палуба	
	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр	Колич.	Калибр
100-пушечный корабль	32	36 фун. — 17,5 см	34	24 фун. — 15,5 см	34	12 фун. — 12,1 см	—	Менее 8 см
64-пушечный корабль	23	24 фун. — 15,5 см	—	—	26	18 фун. — 13,8 см	12	6 фун. — 9,7 см
24-пушечный корабль	—	—	—	—	24	8 фун. — 10,6 см	—	Менее 8 см

время испано-голландской войны. В 1643—1652 гг. снова служит на торговых судах. Во время Первой англо-голландской войны он — командир эскадры и наносит жестокое поражение превосходящему по силе английскому флоту в сражении при Плимуте (28 февраля 1653 г.); участвует в сражениях при Дандженессе в 1652 г. и Портленде 1653 г.

Получил чин вице-адмирала и сражается на Средиземном море с алжирскими пиратами. Позже в войне между Данией и Швецией (1675—1679 гг., так называемая Сконская война) он проводит успешные операции на Балтике, а потом снова возвращается на Средиземное море. Во время Второй англо-голландской войны как командующий флота наносит поражение англичанам в Ла-Манше в так называемом Четырехдневном сражении. В 1667 г. его корабли входят в Темзу и угрожают Лондону. В Третьей англо-голландской войне успешно сражается против союзного англо-французского флота при Солбее и Схооневелте, препятствует высадке войск союзников в Голландии. В бою при Текселе снова наносит поражение союзникам. Во франко-голландской войне (1674—1678) де Ройтер действует в Вест-Индии, а затем командует союзным испано-голландским флотом на Средиземном море и наносит поражение французам в бою при острове Стромболи в 1676 г. (впрочем, французский адмирал Дюкен приписывает победу себе). 22 апреля 1676 г. произошел бой у Аугусты вблизи берегов Сицилии с флотом французского адмирала Дюкэна. Это было 39-е сражение де Ройтера, в котором он был ранен (ядро оторвало ему правую ногу). 29 апреля он скончался в больнице города Сиракузы. За время своей военной карьеры де Ройтер командовал в семи крупных сражениях, шесть из которых он выиграл. Все-таки правильно нужно писать его имя де Ройтер, как это и произносят его соотечественники.

#### *Адмирал Мартин Тромп*

Martin Harpertszoon Tromp родился в Брилле в 1597 г. Еще мальчиком поступил на флот и в возрасте 25 лет был захвачен английским хакпером и пробыл у него в плену 2 года. В 27 лет стал капитаном фрегата. В 1637 г. он уже адмирал. Во время испано-голландской войны 1639 г. дважды разбил испанский флот при Гравелине (бой у Бичи-Хэд) и у Дувра (иначе — бой у Даунса) 21 октября 1639 г. В августе 1652 г. флот Тромпа сильно пострадал от бури в Ла-Манше, а сам Тромп был временно отстранен от командования голландским флотом. Вернувшись на флот, разбил англичан 10 декабря 1652 г. в сражении при Дандженессе (иначе — сражение у Дувра), а в феврале следующего года одержал победу в трехдневном сражении у Портленда. Адмирал Мартин Тромп погиб в сражении у Схевенингена 10 августа 1653 г.

Его сын — Cornelis Tromp (Роттердам 9 сентября 1629 г. — Амстердам 29 мая 1691 г.) воевал в 1645 г. против алжирских пиратов. В начале Второй англо-голландской войны он уже вице-адмирал, спасает голландский флот после Лоустофтского сражения 3 июня 1665 г. Отличился в Четырехдневном сражении 1—4 июня 1666 г. Однако, ввиду нарушения дисциплины был отстранен от должности. В Третьей англо-голландской войне он снова командующий и наносит поражение англичанам при Схооневелте. Во время Сконской войны (1675—1679) с эскадрой отправляется на Балтийское море на помощь датчанам и вместе с ними наносит поражение шведскому флоту при Оланде. После смерти де Ройтера 1 мая 1676 г. становится главнокомандующим голландским флотом.

*Адмирал Турвилль*

Anne-Hilarion de Cotentin de Tourville. Родился в Турвилле 24 ноября 1642 г. Предки его были нормандские рыцари. Морскую службу начал на Мальтийском флоте и в 1656 г. стал членом Мальтийского рыцарского ордена. Участвовал в боях против алжирских (или, как их тогда называли, берберийских) пиратов (под мальтийским или венецианским флагом), командуя захваченным у тех же пиратов кораблем. В 1667 г. поступил на французскую службу, и король Людовик XIV предоставил ему 44-пушечный корабль. Теперь Турвилль сражался против турок, испанцев и голландцев. Отличился в сражении при Солбей и у острова Стромболи 8 января 1672 г., где под началом Дюкена сражался с самим де Ройтером. Участвует в сражении у Аугусты, где де Ройтер получил смертельное ранение, и у Палермо в 1676 г. В 1680 г. Турвилль получает чин вице-адмирала Левантского флота, т. е. французского, действовавшего в восточной части Средиземного моря. Во время войны Аугсбургской лиги (1688—1697) Турвилль, уже главнокомандующий флотом в Ла-Манше, наносит поражение англо-голландскому флоту при Бичи-Хэд, но терпит поражение при Ла-Хоге (иначе — при Барфлере). Становится маршалом Франции; в 1693 г. захватывает большой англо-голландский конвой. В 1694 г. действует на Средиземном море против испанского флота, содействуя французской армии на суше. Вскоре уходит в отставку.

28 мая 1701 г. Турвилль скончался в Париже.

*Адмирал Сюффрен*

Pierre-Andre de Suffren de Saint-Tropez родился в Шато де Сен-Тропе 17 июля 1726 г. Еще в 14 лет поступил на флот, а в следующем году попал в плен к англичанам после неудачного сражения. С 1748 г. действовал на Средиземном море в составе флота Мальтийского ордена, сражаясь с алжирскими пиратами. В составе эскадры д'Эстэна воевал у берегов Северной Америки и Вест-Индии. Был назначен командующим флота в водах Ост-Индии. По дороге туда из Бреста у островов Зеленого Мыса он напал на английский конвой и разгромил его. Он имел задание помочь голландской колонии у мыса Доброй Надежды и защитить ее от захвата англичанами и успешно с ним справился. В 1782 г. он прибыл в воды Индии, получил в командование флот французской Ост-Индской компании.

В течение следующих двух лет он провел несколько успешных сражений с англичанами. Это — сражение у Садраса (17 февраля 1782 г.), Негапатама (6 июля 1782 г.), Проведьена (12 апреля 1782 г.), Тринкомали (3 сентября 1782 г.). В 1783 г. он получил чин генерал-лейтенанта — довольно странный для моряка, но ему пришлось осуществлять также и наземные операции в поддержку Гайдер-Али и Типпо-Султана — правителей индийских государств в их борьбе против Англии. В марте 1784 г. Сюффрэн возвратился во Францию и получил чин вице-адмирала.

Умер Сюффрен 8 декабря 1788 г. в Бресте в должности командующего Атлантическим флотом.

*Адмирал Хау*

Richard Howe родился 8 марта 1721 г. в Лондоне. На флот пришел в 1740 г. и до 1763 г. служил во Флоте Канала. Отличился в сражении в заливе Киберон 20 ноября 1759 г. Семь лет до 1770 г. был членом Адмиралтейства; имел чин контр-адмирала, а в 1770 г. стал вице-адмиралом. Во время Войны за независимость Соединенных Штатов Америки командовал эскадрой. Вместе со своим братом Уильямом Ау вступил в переговоры с колонистами. Однако, не будучи поддержан Первым Лордом Адмиралтейства Сэндвичем, подал в отставку и ушел с флота. В 1782 г. вернулся и принял командование Флотом Канала. Снимает блокаду Гибралтара, которую вели франко-испанские войска. Во время Наполеоновских войн снова командует Флотом Канала. 1 июня 1794 г. одерживает блестящую победу над французским флотом при Уэссане («Славное 1-е июня»). В этом сражении, которое также называется сражение при Финистерре, Хау применил новую тактику, позже подвергнувшуюся суровой критике, однако она себя оправдала, ее стали успешно применять на практике другие английские адмиралы, в том числе и Нельсон. Хау получил титул герцога.

В 1797 г. Хау с помощью переговоров удачно добился прекращения восстания английских моряков флота, стоявшего на Спитхэдском рейде.

Скончался адмирал Хау 5 августа 1799 г. в Лондоне.

*Адмирал Родни*

George Brydges Rodney родился в Лондоне 13 февраля 1718 г. Служил на разных боевых кораблях и как командир *Eagle*. В 1749 г. назначен губернатором Ньюфаундленда, а в 1751 г. избран в Парламент. В Семилетней войне он как командир *Dublin* участвовал в походе на Рошфор.

В 1758 г. под начальством Боскоуэна захватывает Луисбург. В 1759—1760 гг. его эскадра, действуя в Ла-Манше, сорвала попытку вторжения на Британские острова французских войск, собранных в Нормандии. Действуя в Вест-Индии в 1762 г., отобрал у французов острова Мартиника, Сент-Люсия, Гренада и Сент-Винсент. После войны вернулся в Лондон и в 1771 г. получил чин контр-адмирала. До 1774 г. был комендантом Ямайки. В это время растратил и проиграл в карты много денег и испытывал большие финансовые трудности. В 1778 г. стал адмиралом и в следующем году получил командование флотом в Вест-Индии. Нерешительно сражается с адмиралом де Гишеном. В 1780 г. у мыса Финистерре захватывает испанский конвой. Несколькими днями позже разгромил и захватил в плен испанского адмирала дона Хуана де Лангара (de Langar).

В 1781 г. Родни захватывает голландские острова Сент-Эустатиус, Саба и Сент-Маартен. 12 апреля 1782 г. Родни добивается своей величайшей победы у острова Доминика (иначе — бой у Сан-Доминго) и захватывает в плен французского адмирала де Грасса. Эта победа спасла от захвата английскую колонию Ямайку.

Вскоре он возвращается в Англию, получает титул барона и становится пэром.

Умер адмирал Родни в Лондоне 24 мая 1792 г.

*Адмирал Нельсон*

Horatio Nelson родился 29 сентября 1758 г. в Барнэм - Торп. С 12 лет он уже плавает на торговом судне. В 1772 г. участвует в арктической экспедиции на судне *Carcass*, а затем уходит с адмиралом Хьюзом в Индию. Там он и получил тропическую лихорадку. В 1772 г. он получает патент лейтенанта Королевского флота, а в 1781 г. он уже командир фрегата *Albemarl*. Некоторое время он изучает во Франции труды морских теоретиков, после чего на корабле *Boreas* плывет в Вест-Индию.

В 1793 г. Нельсон — командир линейного корабля *Agamemnon* и сражается на Средиземном море под начальством Худа, Готэма и Джервиса. Во время штурма города Кальви на острове Корсика в результате полученного ранения теряет правый глаз. Как командир отряда кораблей отличился в сражении у острова Сент-Винсент (по-испански — Сан-Висенти). За этот подвиг он получил чин контр-адмирала. При неудавшемся нападении в июле 1797 г. на Санта-Крус де Тенерифе лишился правой руки. Джервис поручает Нельсону разведку предполагаемого выхода французского флота во главе с Наполеоном. Наполеону удалось благополучно высадить свои войска в Египте, но Нельсон вскоре обнаруживает стоявшие на якоре в Абукирской бухте французские боевые корабли и почти полностью их уничтожает в бою. Нельсон вмешивается в революционные события в Неаполитанском Королевстве, проявляя при этом нарушение дисциплины.

Его отправляют в отпуск в Англию, но отпуск был недолог, и в 1801 г., получив чин вице-адмирала, отправляется со своей эскадрой на Балтийское море. Там он наносит поражение датчанам в сражении у Копенгагена. В мае 1803 г. Нельсон становится командующим Средиземноморским флотом. После двухлетней погони за французским флотом адмирала Вильнева 21 октября 1805 г. в сражении у мыса Трафальгар наносит полное поражение франко-испанскому флоту, в этот же день, получив смертельное ранение, он умирает.

# Краткий морской словарь

- Бак** — передняя часть судна до фок-мачты.
- Бакштаг** — ветер, дующий сзади траверза шлюпки под углом к ее диаметральной плоскости.
- Брейд-вымпел** — особого вида вымпел, присвоенный командирам соединений малых кораблей.
- Бриз** — ветер на побережье с регулярной сменой направления, возникающий от неадекватного нагревания суши и воды: днем (с 10 часов утра) дует с моря на сушу (морской бриз), а ночью — с суши на море (береговой бриз).
- Бушприт** — горизонтальный или наклонный брус, выступающий с носа парусного судна. Служит для вынесения вперед носовых треугольных парусов (кливеров и стакселей) с целью улучшения маневренных качеств судна и частично для крепления фок-мачты.
- Ванты** — снасти, поддерживающие мачту с бортов.
- Вымпел** — узкий длинный флаг с косицами, показывающий, что находится в кампании; поднимается с началом кампании и спускается с окончанием ее. Выражение «вымпел» также употребляется для обозначения числа кораблей, например эскадра в 15 вымпелов.
- Галс** — короткая снасть для обтягивания паруса вниз. Отдельный курс при лавировке.
- Гафель** — наклонное рангоутное дерево, укрепленное на мачте и служащее для привязывания верхней кромки косого паруса; гафель служит также для подъема кормового флага на ходу и для подъема некоторых сигналов.
- Гик** — горизонтальное рангоутное дерево, упирающееся одним концом в мачту; к нему крепится нижняя кромка парусов.
- Грот** — парус, поднимаемый на второй с носа мачте, которая называется грот-мачтой.
- Гюйс** — флаг, присвоенный крепостям; поднимается также на носу военных кораблей 1-го и 2-го рангов, стоящих на якоре.
- Кабельтов** —  $1/20$  мили, равняется 182,5 м. В море небольшое расстояние принято измерять кабельтовыми.
- Картуз** — мешок из шелковой или холщовой ткани, в который закладывается заряд у орудий крупного калибра.
- Квартердек** — возвышение (от 0,8 до 1 м) верхней палубы парусного судна в кормовой его части.
- Кильватер** — строй кораблей, при котором каждый корабль идет в кильватерной струе своего переднего мателота.
- Кливер** — косой треугольный парус, поднимаемый впереди фок-мачты.
- Клотик** — точечный наконечник, надеваемый на флагшток или топмачты; имеет 2 или 3 шкива для сигнальных флагов.
- Курс** — направление движения корабля. Определяется углом между меридианом и диаметральной плоскостью корабля.

- Лагом** (стать к волне) — стать к волне бортом.
- Лига** (league marine) — 5,56 км.
- Лот** — прибор для измерения глубин.
- Марс** — площадка на топе мачты, на которой часто устанавливаются прожекторы, посты управления артиллерией и т.п.
- Мателот** — соседний корабль в строю.
- Миля** — (Admiralty or nautical mile) — 1852 м.
- Нок** — оконечность горизонтального рангоутного дерева.
- Пеленг** — направление по компасу; определяется углом между направлением на предмет и меридианом.
- Положить руля** — повернуть руль так, чтобы судно изменило курс.
- Полубак** — палубная надстройка над баком.
- Полуют** — палубная надстройка над ютом.
- Привести к ветру** — повернуть шлюпку носом больше навстречу ветру.
- Рангоут** — собирательное название всех деревьев на корабле или шлюпке, служащих для подъема парусов, сигналов или тяжестей.
- Рей** (а не рея, как часто говорят люди, не знакомые с морской терминологией) — рангоутное дерево, подвешенное на середину к мачте или стеньге; служит для подъема парусов или сигналов.
- Репетовать** — повторять сигналы.
- Румб** — 1. Старинное деление катушки компаса; равняется  $11\frac{1}{4}$  градусов. 2. Всякое направление по компасу.
- Спардек** — палубная надстройка над средней частью верхней палубы.
- Спуститься** — повернуть шлюпку так, чтобы угол между диаметральной плоскостью и линией ветра увеличился.
- Становой (якорь)** — якорь, на который всегда становится корабль. Обычно на корабле имеется 2 станových якоря и 1—2 запасных.
- Стеньга** — надставка, служащая продолжением мачты. Такая же надставка на стеньге называется брам-стенгой.
- Такелаж** — общее название всех снастей, принадлежащих рангоуту. Такелаж, служащий для удержания рангоута в надлежащем положении, называется стоячим, а служащий для поворачивания частей рангоута и управления парусами — бегучим.
- Топ** — верхняя оконечность мачты или стеньги.
- Траверз** — направление, перпендикулярное диаметральной плоскости корабля.
- Фальшфейер** — бумажная гильза, начиненная горючим составом; употребляется для сигнализации ночью.
- Фок** — парус, поднимаемый на первой от носа мачте (фок-мачте).
- Шканцы** — самый верх, помост либо палуба в кормовой части парусного корабля, где обычно находились вахтенные и караульные офицеры и где устанавливались компасы.
- Шпринг** — трос растительный или стальной, закрепленный одним концом на корме, а другим соединенный со станovým якорем или его якорной цепью. При помощи шпринга одно судно, стоящее на якоре можно поставить под любым углом к линии ветра в пределах от 0 до 180 градусов.
- Шаг** — снасть для поддержания мачты или стеньги, идущая к носу. Эволюция — передвижение кораблей для перемены направления, перестроение в другой строй и т.п.
- Ют** — кормовая часть верхней палубы.

**Брайан Танстолл**

**МОРСКАЯ ВОЙНА В ВЕК ПАРУСА  
1650—1815  
СРАЖЕНИЯ ВЕЛИКИХ АДМИРАЛОВ**

Ответственный редактор *А. Ефремов*  
Научный редактор *И. Шмелев*  
Дизайн переплета *М. Горбатый*  
Компьютерная графика *А. Машуков*  
Технический редактор *М. Печковская*  
Компьютерная верстка *С. Карлукхин*  
Корректор *Е. Чеплакова*

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

*По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.*

**Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:**  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,  
многоканальный тел. 411-50-74.  
E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:**  
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (095) 411-50-76.  
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.  
[www.eksmo-kanc.ru](http://www.eksmo-kanc.ru) e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве  
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12  
(м. «Сухареvская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.  
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.  
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.  
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16.  
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34  
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:**

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.  
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.  
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.  
Тел. (8312) 72-36-70.  
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 70-40-45/46.  
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.  
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: [sale@eksmo.com.ua](mailto:sale@eksmo.com.ua)

Подписано в печать 18.03.2005  
Формат 70×100 1/16. Гарнитура «Светлана». Печать офсетная. Бум. офс. Усл. печ. л. 36,4.  
Тираж 5000 экз. Заказ 6479.

Отпечатано с готовых диапозитивов издательства  
на ОАО «Тверской полиграфический комбинат»  
170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5. Телефон: (0822) 44-42-15  
Интернет/Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)

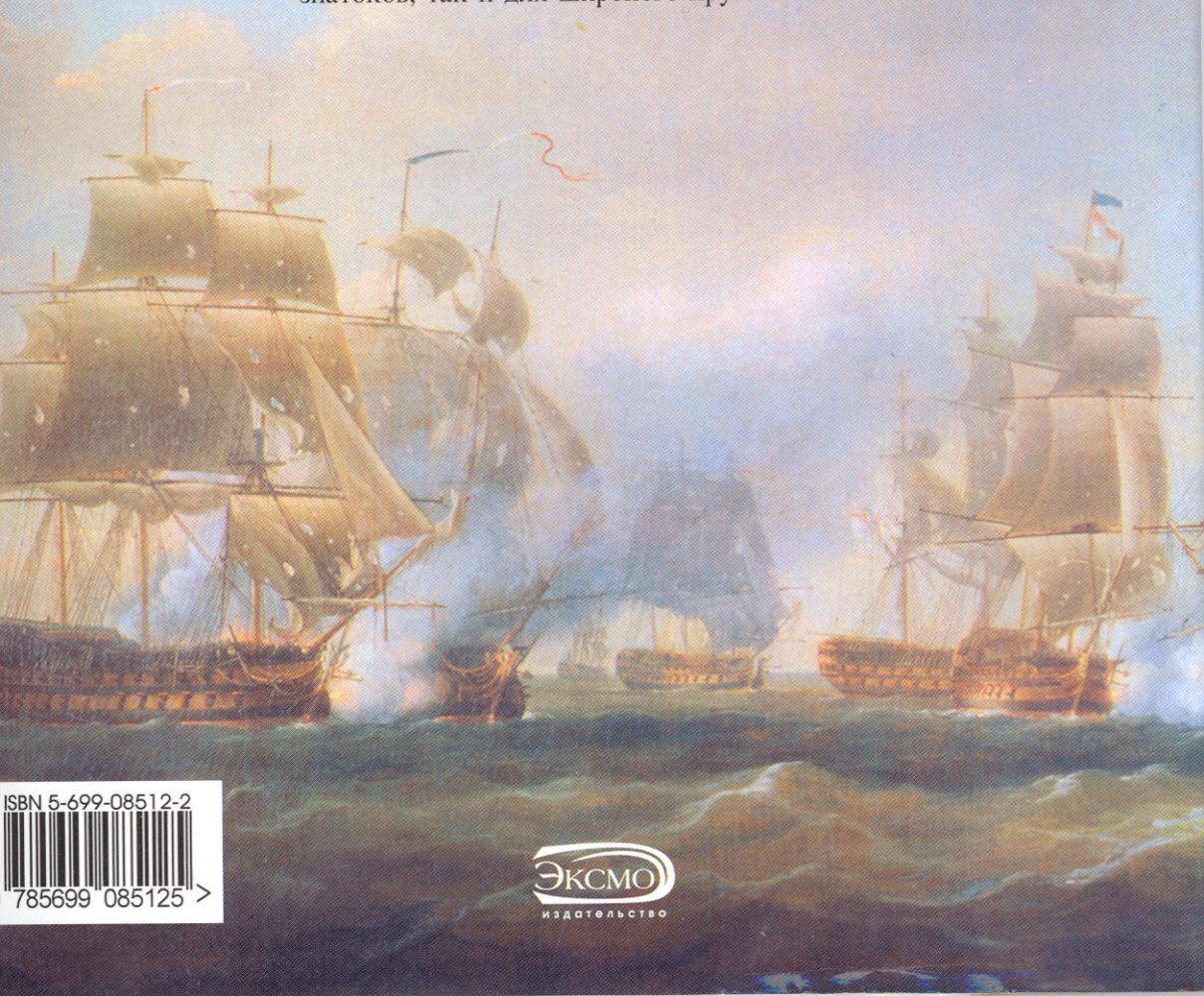


# МОРСКАЯ ВОЙНА в век паруса 1650–1815

Фундаментальная работа известного специалиста в области военно-морской истории Брайана Танстолла «Морская война в век паруса. 1650–1815 гг.» посвящена эволюции военно-морской тактики от Голландских войн XVII века до конца Первой империи в 1815 г. В книге рассматривается весь тот период, когда парусные флоты безраздельно господствовали на морских просторах.

Автор анализирует военно-морскую тактику и стратегию и описывает ход знаменитых сражений. Издание содержит интереснейший иллюстративный материал: многочисленные портреты, достоверные изображения морских битв, а также 150 планов и схем.

Работу Танстолла можно с полным основанием назвать непревзойденным исследованием в области военно-морского искусства XVII–начала XIX века. Издание представляет несомненный интерес как для знатоков, так и для широкого круга читателей.



ISBN 5-699-08512-2



ЭКСМО  
ИЗДАТЕЛЬСТВО