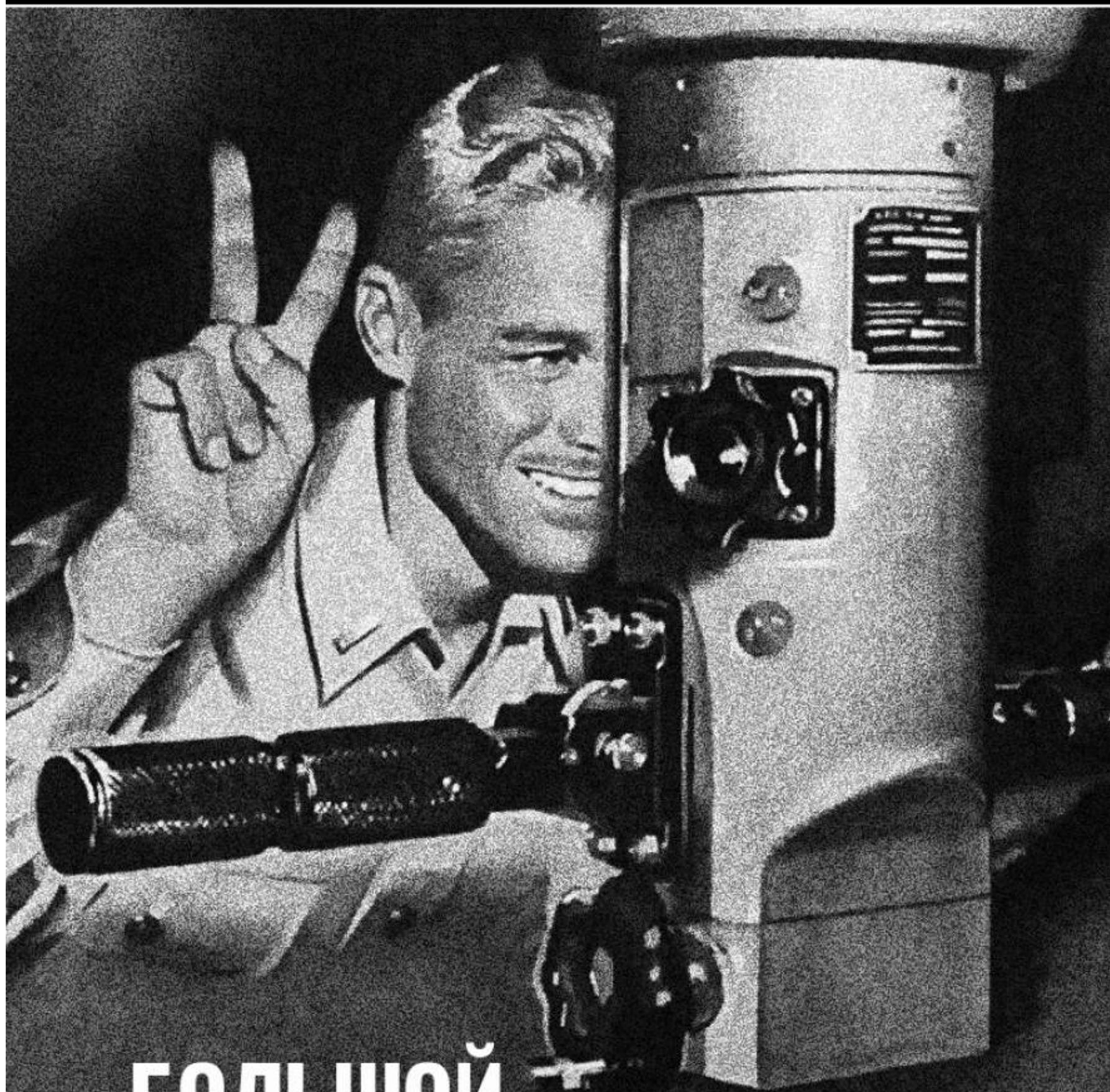


**НИКОЛАЙ КОЛЯДКО**



# **БОЛЬШОЙ ТОРПЕДНЫЙ СКАНДАЛ**

★ «ЖЕЛЕЗО» ТИХООКЕАНСКОЙ ВОЙНЫ ★

Николай Колядко

**Большой торпедный скандал**

«Автор»

2026

**Колядко Н.**

Большой торпедный скандал / Н. Колядко — «Автор», 2026

Целых два года торпеды американских подводных лодок и эсминцев, воевавших с японцами на Тихом океане, имели очень мало шансов поразить корабли и суда противника. Это вошло в историю ВМС США как «Большой торпедный скандал».

© Колядко Н., 2026

© Автор, 2026

## Содержание

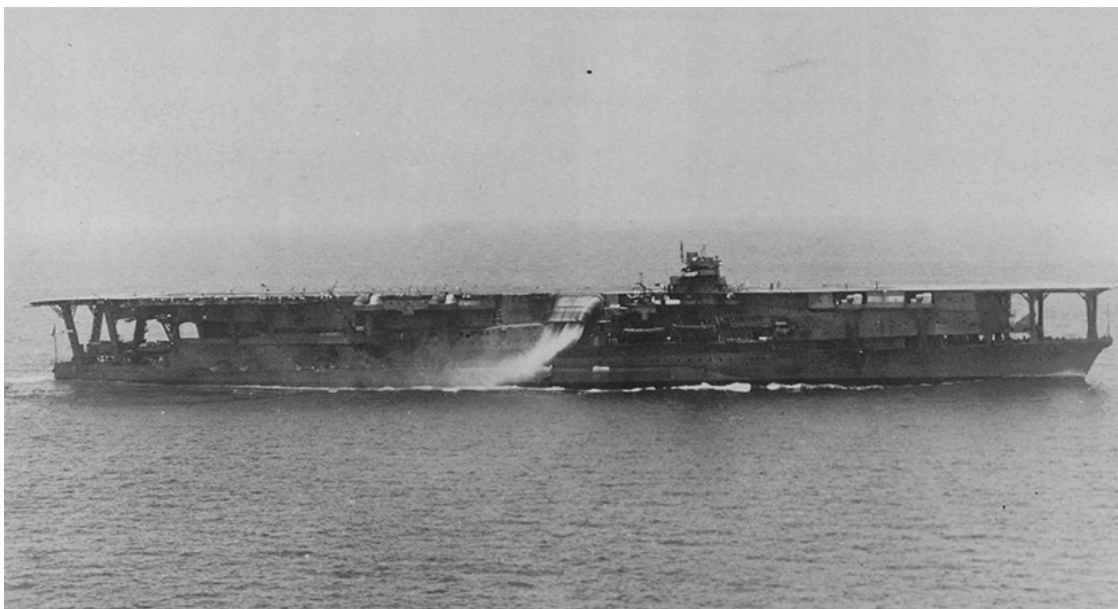
|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Пролог                            | 5  |
| Глава 1. Осознание проблемы       | 8  |
| Глава 2. Проблема глубины хода    | 12 |
| Глава                             | 18 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 19 |

# Большой торпедный скандал

## Пролог

4 июня 1942 года, около 10:25 по времени атолла Мидуэй, три японских авианосца были атакованы американскими пикирующими бомбардировщиками. Попадания их 1000 и 500-фунтовых [454 и 227-кг] фугасных авиабомб вызвали обширные пожары на ангарных палубах кораблей. Спустя три с половиной часа один из них, «Кага», был уже полностью охвачен огнём, все проходы на шлюпочную палубу в корме были отрезаны.

Для японских моряков, проигравших схватку с пожаром на нижней ангарной палубе авианосца, оставался единственный выход – на правый борт корабля, на узкий верхний срез противоторпедного буля, находившийся в пяти метрах над ватерлинией. Вскоре на этом выступе скопилось около двадцати человек, вжавшись спиной в борт, они смотрели на своих товарищей, уже сорвавшихся в воду. Однако передышка оказалась недолгой – в 14:05 раздался крик: «Торпеды на 45 градусов!».



*Японский эскадренный авианосец «Кага».*

Для командира американской подводной лодки SS-168 «Наутилус» капитана 3-го ранга Уильяма Броксмана и девятиности двух его подчинённых это было окончанием долгой и опасной семичасовой охоты. С того момента, как Броксман получил первое сообщение об обнаружении вражеского соединения, лодка уже успела два раза его найти, сблизиться и оказаться внутри ордера. В ходе первой попытки были выпущены две торпеды в направлении японского линкора и одна в направлении эсминца – во второй.

В 10:26, переждав очередную атаку глубинными бомбами эсминцев эскорта, упорный командир «Наутилуса» подвсплыл на перископную глубину и начал уже третье за день сближение с вражескими кораблями, расположение которых выдавали лишь разрывы зенитных снарядов на горизонте. В 12:53 лодка приблизилась на достаточное расстояние, чтобы разглядеть будущую цель – японский авианосец «без внешне заметных повреждений», а также два «крей-

сера» (на самом деле эсминцы типа «Кагэро»), то ли снимающие экипаж корабля, то ли пытающиеся взять его на буксир.

В 13:59, подкравшись малым ходом на дистанцию в 2500 метров, Уильям Броксман начал очередную атаку, на этот раз наверняка, серией из четырёх торпед с интервалами в 30 секунд. Двигатель четвёртой торпеды не запустился, но пенные следы остальных трёх были хорошо видны в перископ. Как отмечалось в рапорте командира «Наутилуса», все пять офицеров, находившихся в рубке, отчётливо видели результаты попаданий: «языки красного пламени, появившиеся от носа и до миделя корабля».

Японские «крейсеры» немедленно развернулись в сторону подлодки и включили сонары, Броксман скомандовал экстренное погружение на 90 метров. Через пять минут над лодкой начали взрываться уже ставшие привычными глубинные бомбы, но экипаж пребывал в приподнятом настроении – как и положено морякам, считавшим свою боевую задачу выполненной.

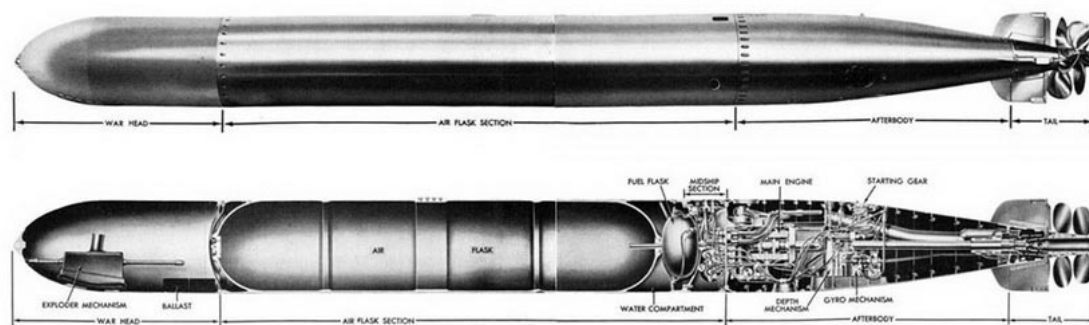


*Американская крейсерская подводная лодка «Наутилус» (SS-168).*

Три торпеды Mark 14 неслись к горящему авианосцу на скорости 46 узлов [85 км/ч], оставляя на поверхности хорошо заметные пенные следы. Одна из них двигалась точно в центр правого борта, казалось, в то самое место, где ютились спасшиеся из горящего ангара «Кага». Находившийся среди них капитан-лейтенант Ёсио Кунисада отдал команду прыгать в воду и пытаться отплыть подальше от корабля. Уже в воде он услышал глухой подводный удар, но шли секунды, а взрыва так и не последовало.

Наконец Кунисада обернулся и увидел удивительную картину: около борта «Кага» мирно покачивался на волнах покрашенный в серо-голубой цвет пятиметровой длины цилиндр. Мощный удар о борт цели оторвал и отправил на дно боевую часть, двигатель заклинило, а увеличившаяся плавучесть вытолкнула безобидный теперь корпус на поверхность. Оказавшиеся рядом японские моряки по-разному реагировали на остатки торпеды – кто-то с проклятиями молотил по ней кулаками, а кто-то просто уцепился за подвернувшийся плавающий предмет, экономя силы. Ёсио Кунисада поплыл обратно к своему кораблю, чтобы тоже воспользоваться экзотическим «спасательным средством», предоставленным противником.

Вспышки на авианосце, принятые офицерами «Наутилуса» за результаты попаданий их торпед, были скорее всего просто совпавшими по времени внутренними взрывами горючего или боеприпасов, вызванными давно бушующими на ангарных палубах авианосца пожарами.



Торпеда Mark 14, основное оружие американских подлодок Второй мировой войны.

Ни капитан-лейтенант Кунисада, ни его подчинённые не знали, что их чудесное спасение было не счастливой случайностью, а скорее закономерностью. Равно как и капитан 3-го ранга Броксман с его подчинёнными, находившиеся в своём первом боевом походе, не отдавали себе отчёта, что в тот день рисковали своими жизнями почти совершенно бессмысленно. Торпеды американских подводных лодок, эсминцев и лёгких крейсеров на тот момент имели исчезающе мало шансов поразить корабли и суда противника.

## Глава 1. Осознание проблемы

Хотя ВМС США уже с первого дня Второй мировой на Тихом океане начали осуществлять то, что принято называть «неограниченной подводной войной», их успехи в этом направлении очень долго оставались весьма скромными. Даже немногочисленные (но достаточно современные) голландские подводные лодки действовали в тот период гораздо эффективней: в течение первого месяца боевых действий они потопили там восемь транспортов и эсминцев, а также повредили ещё четыре транспорта и танкер.

За тот же период времени 27 боеспособных подлодок Азиатского флота США выпустили в общей сложности 96 торпед в 45 атаках, потопив или повредив при этом всего три японских транспорта. Как это выглядело в деталях, можно рассмотреть на примере первого боевого похода (8 декабря 1941 года – 25 января 1942 года, южное побережье Индокитая и Макасарский пролив) крейсерской подводной лодки SS-188 «Сарго» под командованием капитана 3-го ранга Тайрела Джейкобса:

*14.12.1941*

*18:57 – Цель: транспорт; Дистанция 910 м; 1 торпеда; Преждевременное срабатывание взрывателя на 18-й секунде после пуска.*

*24.12.1941*

*12:38 – Цель: транспорт; Дистанция 820 м; 2 торпеды; Попадания: нет.*

*12:39 – Цель: транспорт; Дистанция 1000 м; 1 торпеда; Попадания: нет.*

*12:49 – Цель: транспорт; Дистанция 1650 м; 2 торпеды; Попадания: нет.*

*27.12.1941*

*12:25 – Цель: 2 транспорта; Дистанция 820 м; 2 торпеды; Попадания: нет.*

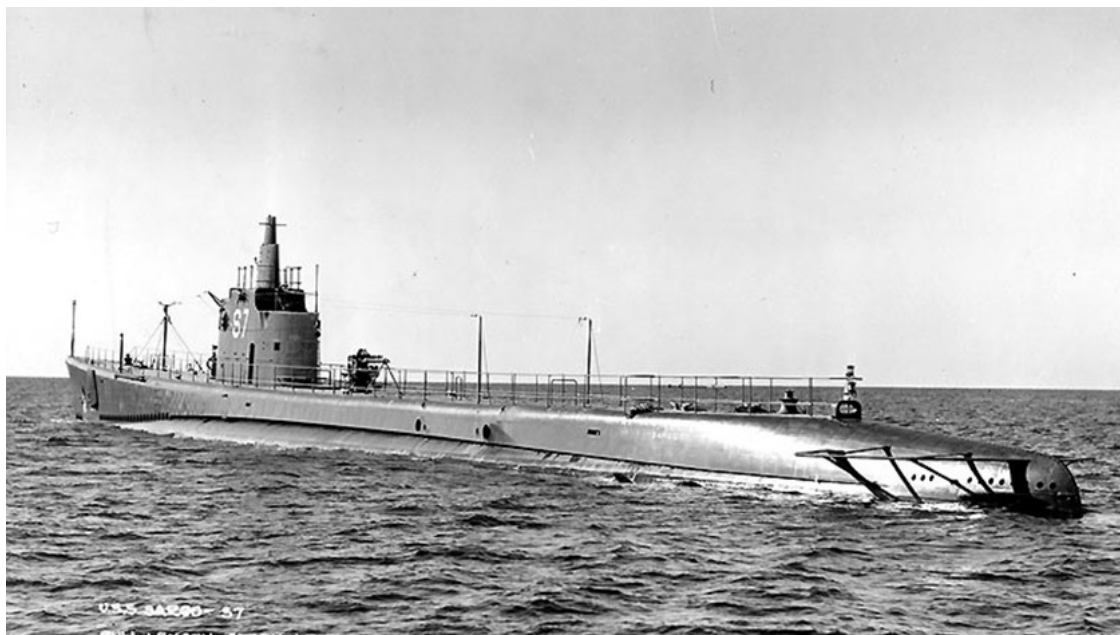
*19:03 – Цель: транспорт; Дистанция 1100 м; 2 торпеды; Попадания: нет.*

*19:09 – Цель: транспорт; Дистанция 910 м; 2 торпеды; Попадания: нет.*

*04.01.1942*

*18:37 – Цель: танкер; Дистанция 1200 м; 1 торпеда; Попадания: нет.*

Все 13 торпед были выпущены в почти полигонных условиях: по тихоходным (9-12 узлов [17-22 км/ч]) целям, идущим постоянным курсом, без противолодочного зигзага, при дневном или вечернем солнечном освещении и с дистанций, которые в случае торпед можно смело охарактеризовать как «в упор». Наведение во всех случаях осуществлялось визуально через перископ, прицельные данные готовились с помощью лучшей на тот момент в мире системы управления торпедным огнём подводных лодок TDC (*Torpedo Data Computer*) Mark 3.



*Крейсерская подводная лодка SS-188 «Сарго» на ходовых испытаниях, 1938 год.*

После преждевременного взрыва первой выпущенной торпеды командир лодки засомневался в надёжности магнитного взрывателя и приказал заблокировать его на оставшихся торпедах, оставив лишь более надёжный контактный. После двух следующих промахов у него появилось подозрение, что торпеды идут ниже выставленной глубины. Джейкобс приказал уменьшить её с принятых для подобных целей четырёх с половиной до трёх метров, а также увеличить количество замеров при определении дистанции до цели, её скорости и курса. Однако и после этого атакованные суда продолжали попросту не замечать запущенных по ним торпед.

Перед пусками последних торпед данные по целям перепроверяли уже десятки раз, а контролировать точность ввода данных в систему управления огнём был поставлен старший помощник, но и это не помогло. После неудачи с последней целью, идущим на девяти узлах [17 км/ч] танкером, данные по которому были многократно проверены и перепроверены, капитан 3-го ранга Джейкобс не выдержал и, нарушив обязательное радиомолчание, вышел в эфир с сообщением об общей ненадёжности торпед Mark 14.

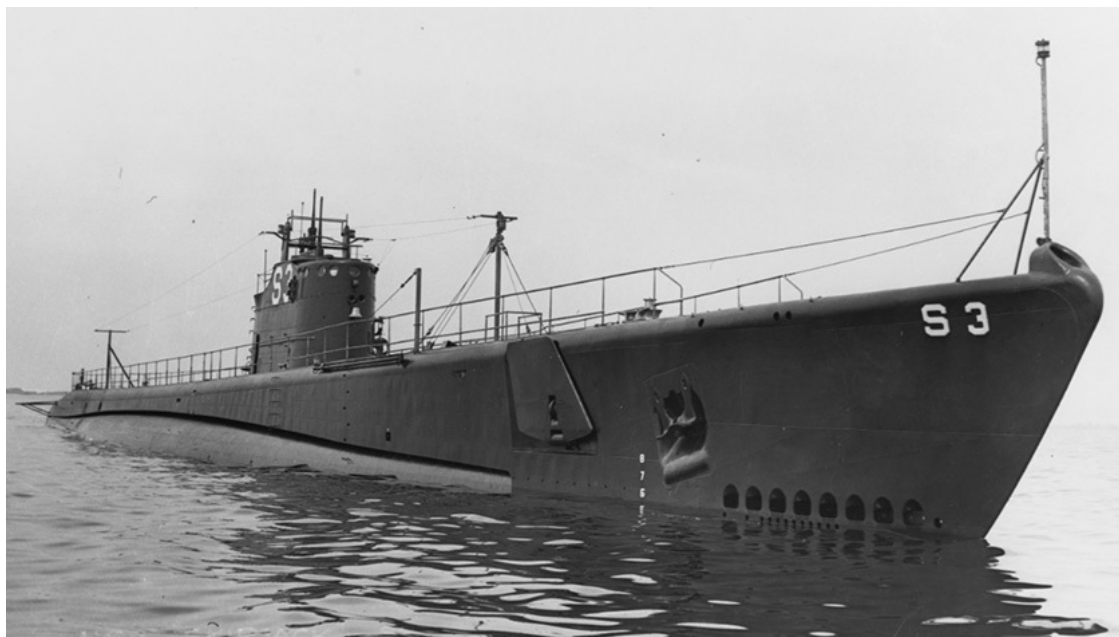
С теми же проблемами столкнулись и другие американские подлодки. Одна за другой они возвращались из боевых походов, и их рапорты, что ложились на стол командованию, содержали одно и то же: преждевременные срабатывания взрывателей и ничем необъяснимые промахи даже при самых идеальных условиях, включая случаи стрельбы по неподвижным целям без упреждения. Командование, как на местах, так и в Вашингтоне, поначалу весьма скептически относилось к подобным сообщениям – в них, прежде всего, видели попытки командиров подлодок найти оправдание собственным ошибкам.

Но информация о нештатном поведении торпед дисциплинировано передавалась по команде и в результате поступала в Управление вооружений ВМС США (*Bureau of Ordnance, BuOrd*). Специалисты данного управления, ответственные за разработку и испытания торпед, поначалу ушли в глухую оборону и тоже обвиняли во всех проблемах самих подводников. Ситуация усугублялась ещё и тем, что Управление вооружений – равно как и Управления по кораблестроению, личному составу и т. д. – обладали достаточной долей автономности. Они *ненаходились* в «цепочке командования» Главкома ВМС США, а подчинялись напрямую Министерству ВМС.

Однако поток рекламаций из боевых подразделений нарастал, и начальник Управления вооружений контр-адмирал Уильям Блэнди был вынужден всё же приказать разработчикам и производителям торпед, Торпедной станции в Ньюпорте, разобраться в этом вопросе. И те вдруг внезапно «вспомнили», что испытания, проведённые ещё до войны, в октябре 1941 года, показали превышение глубины хода на 1,2 метра. В феврале-марте 1942 года они провели повторные испытания, подтвердившие эту цифру. Ошибка была списана на то, что применявшиеся при калибровке испытательные носовые части торпед, с балластом и контрольной аппаратурой, весили почему-то меньше, чем реальные боевые, с зарядом и взрывателем.

В результате о данной «небольшой проблеме» командование подводных сил флотов США было впервые извещено в официальном письме от 30 марта 1942 года. Вместе с тем наличие каких-либо проблем с взрывателями всячески отрицалось. Официальный циркулярный документ Управления вооружений за номером Т-174, регламентирующий установку глубины хода с учётом обнаруженной погрешности и предназначенный уже непосредственно для командиров подлодок, был разослан лишь 29 апреля 1942 года. Война к тому моменту шла уже почти пять месяцев.

Между тем командование на местах продолжало требовать от подводников строгого следования инструкциям, то есть использования главного, как считалось, преимущества торпед Mark 14 – возможности подрыва под незащищённым дном цели посредством магнитного взрывателя. Однако командиры подлодок, убедившиеся в неэффективности магнитных взрывателей, эти требования дружно игнорировали, не отражая этого, впрочем, в своих рапортах. Но даже полный отказ от магнитных взрывателей и уменьшаемые «на глаз» установки глубины хода ситуацию не улучшили.



*Крейсерская подводная лодка SS-184 «Скипджек» на ходовых испытаниях, 1938 г.*

Постепенно капитаны подлодок теряли сдержанность даже в официальных документах. Командир лодки SS-184 «Скипджек» капитан 3-го ранга Джеймс Коу в своём рапорте о третьем боевом походе (14 апреля – 3 июня 1942 года, Южно-китайское море, в ходе похода потоплено три японских транспорта и ещё один серьёзно повреждён) излагал события следующим образом:

13.05.1942

17:59 – Две торпеды выпущены по второй цели с дистанции 730 м. Уверенно наблюдали пенный след от первой, прошедший под кормовой частью цели. Попаданий нет! Эти «рыбы» были выставлены на 3 м, но шли гораздо глубже на дистанции менее 900 м. Цель открыла по нам огонь из носового орудия [...]. Это была горькая пилюля, я теперь мало доверяю этим торпедам. [...]

17.05.1942

05:55:30 – Одна торпеда выпущена по второму транспорту с дистанции 640 м, угол встречи 88° к левому бору, точка прицеливания – мидель. Был настолько уверен в попадании, что задержал пуск второй торпеды. Наблюдали пенный след, прошедший прямо под кормовой частью цели, взрыва не последовало.

05:56:20 – Выпущена вторая торпеда, которая взорвалась в 05:56:45. Эта «рыба» попала в район точки прицеливания под мостиком. [...]

Это заставляет задуматься, а дают ли вообще какие-то преимущества эти попытки выхода на позицию типа «невозможно промахнуться», на дистанцию 450-900 м, какового принципа я всегда старался придерживаться. [...]

Поход в воды противника и обратно длиной в 8500 миль и выход незамеченным на позицию для атаки в 730 м от вражеских кораблей только для того, чтобы обнаружить, что торпеды идут глубже заданного и что более половины из них не взрывается, представляет собою, как мне кажется, не самый удачный способ добывания информации, которая могла бы быть получена в любое утро и на расстоянии всего нескольких миль от торпедной станции, причем в гораздо более безопасных условиях.



Тонущий японский транспорт «Сунко-мару», снимок через перископ подлодки SS-184 «Скипджек»

## Глава 2. Проблема глубины хода

26 мая 1942 года произошло рядовое, казалось бы, событие, ставшее, тем не менее, ключевым во всей истории со злосчастными торпедами. Командующим подводными силами юго-западного сектора Тихого океана, базировавшимися на Брисбен и Фримантл в Австралии, был назначен будущий «Дёниц Тихого океана» контр-адмирал Чарльз Локвуд. В отличие от своего предшественника и коллег, командовавших другими соединениями подлодок, он со всей серьёзностью отнёсся к информации о проблемах с торпедами.

Уже через десять дней после вступления в должность Локвуд отправил Главнокомандующему ВМС США адмиралу Эрнесту Кингу копию цитировавшегося выше рапорта командира подлодки «Скипджек». К документу прилагались примечания, в очередной раз привлекающие внимание Главкома к торпедной проблеме и ненавязчиво намекающие на то, кто занимается её решением, а кто игнорирует:

*«Рапорт наглядно демонстрирует подавленность агрессивного командира подлодки, вызванную неудовлетворительными характеристиками торпед. Боевые подразделения прилагают все усилия для улучшения положения с торпедами, Управление вооружений постоянно информируется о сложившейся ситуации.»*



*Контр-адмирал Чарльз А. Локвуд.*

Возможно, одной из последних капель в чаше терпения контр-адмирала Локвуда стал третий боевой поход подлодки SS-182 «Сэмен» под командованием капитана 3-го ранга Юджина Макиннея. 25 мая 1942 года в ночной атаке ему удалось потопить ремонтное судно «Асахи», 11 441 тонн, шедшее с эскортом эсминцев. Однако спустя три дня торпеды Mark 14 вновь продемонстрировали свою непредсказуемость. На этот раз целью был транспорт поменьше (грузопассажирское судно «Гангэс-мару», 4 382 тонн) и, сблизившись до 900 метров, Макинней решил действовать по той же схеме, что и в предыдущий раз, но сократив количество торпед в залпе до трёх:

*20:35 – Выпущены три торпеды, наблюдалось два попадания в районе миделя спустя минуту после пуска. Судно тонуло недостаточно быстро, поэтому было решено добавить ещё одну торпеду из кормового аппарата. [...] Пуск из ТА 5 с дистанции 640 м. Пуск нормальный, двигатель торпеды слышен, попадания нет. Пуск из ТА 8 с дистанции 680 м. Пуск нормальный, двигатель торпеды слышен, попадания нет. Обе торпеды были выставлены на глубину 3 м.*

*23:00 – Цель затонула.*

*[...] Осадка цели успела увеличиться, и установки глубины хода должны были быть верными, так как одна из торпед, также выставленная на 3 м, перед этим поразила цель. [...] Не могу предложить никаких объяснений двум промахам из кормовых аппаратов.*

Так или иначе, командиры подлодок и офицеры штаба смогли убедить нового командующего, что поскольку никакой надежды на Управление вооружений нет, то стоит попробовать найти решение проблемы собственными силами. В результате контр-адмирал Локвуд санкционировал проведение «неофициальных испытаний» в заливе Френчмэн на юго-западном побережье Австралии.

У местных рыбаков было куплено 150 метров обычной рыболовной сети, и 20 июня 1942 года всё тот же командир SS-184 «Скипджек» капитан 3-го ранга Джеймс Коу с дистанции 780 метров выпустил по ней торпеду, установленную на три метра глубины. Обследование сети показало, что она была пробита в семи с лишним метрах от поверхности.

Испытания продолжили на следующий день, сокращение дистанции до 640 метров привело к тому, что торпеда, установленная на те же три метра пробила сеть на глубине пять с половиной метров. Последний пуск был произведён с той же дистанции с установкой уже на нулевую глубину хода, однако вместо того, чтобы идти по поверхности воды, торпеда встретила сеть на глубине в три с половиной метра.



*Гавань Фримантл в Австралии, главная база подводных сил ВМС США в юго-западном секторе Тихого океана.*

В тот же день информация об этих испытаниях была отправлена в Управление вооружений, а спустя ещё два дня она была дополнена сообщением уже из Пёрл-Харбора – коман-

дующий подводными силами Тихоокеанского флота контр-адмирал Роберт Инглиш докладывал об инциденте во время учебных стрельб. Учебная торпеда, которая должна была пройти под дном эсминца-цели, была по ошибке выпущена с установкой на нулевую глубину. При этом вмятина от попадания учебной головной части была обнаружена не в районе ватерлинии корабля, а почти на три метра ниже.

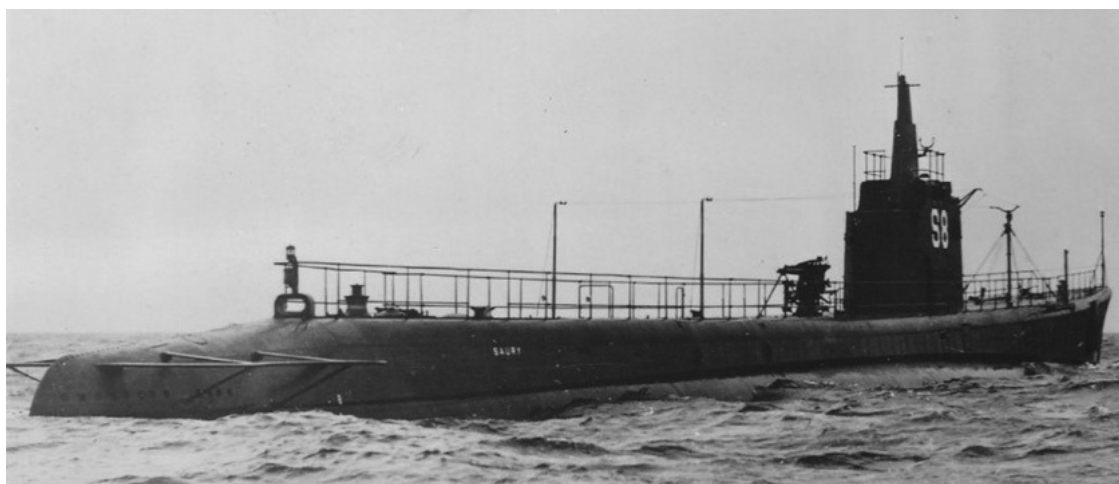
Казалось бы, этих фактов, которые уже никак нельзя было списать на ошибки подводников, было вполне достаточно, чтобы Управление вооружений занялось, наконец, не дежурными отписками, а исправлением выявленных недостатков своей разработки. Однако «Большой торпедный скандал» лишь только начинал разгораться, и до его окончания оставалось ещё очень много времени, очень много бессмысленно потраченных дорогостоящих боеприпасов и упущенных целей, и, что гораздо важнее, тысячи бессмысленно погибших подводников.

Сообщение командующего подводными силами юго-западного сектора Тихого океана контр-адмирала Локвуда о проведённых испытаниях, выявивших несоответствие глубины хода торпед Mark 14 более чем на три метра, было получено Управлением вооружений ВМС США 22 июня 1942 года. Разработчикам данных торпед потребовалась всего неделя на то, чтобы составить достойный ответ.

Суть его сводилась к тому, что поскольку испытания проводились людьми, не имевшими специальной подготовки и без соблюдения должных методик, то их результаты и близко не отражают действительного положения вещей, а посему «не представляют никакого практического интереса». На логичное предложение контр-адмирала Локвуда провести свои испытания уже «по науке» специалисты Торпедной станции в Ньюпорте ответили гордым молчанием.

Однако командующий подводными силами юго-западного сектора не собирался сдаваться и назначил ещё одни «неофициальные испытания» в Австралии. На этот раз к ним были привлечены прикомандированные к его соединению специалисты из Ньюпорта, которые провели тщательную проверку и калибровку торпед в полном соответствии со всеми наставлениями и инструкциями, а вес практических головных частей был подогнан к весу боевых головных частей с точностью до граммов.

Наконец, 18 июля 1942 года подводная лодка SS-189 «Сори» выпустила всё по той же рыболовной сети три торпеды с дистанций от 770 до 820 метров. Результат оказался тем же, что и в предыдущий раз: при выставленной глубине хода три метра торпеды повредили сеть-мишень на глубине шесть с половиной метров. Результаты новых испытаний были сообщены Управлению вооружений ВМС. Управление вооружений ответило очередной отпиской.



*Крейсерская подводная лодка SS-189 «Сори», 1938 год.*

Неизвестно, сколько бы ещё продолжался этот неторопливый обмен письмами и радиogramмами, если бы в дело не вступила «тяжёлая артиллерия» в виде Главкома ВМС США адмирала Эрнеста Кинга, которому удалось, наконец, добиться прямого приказа Министерства флота, предписывающего Управлению вооружений провести испытания глубины хода торпед Mark 14. Спустя неделю, 1 августа 1942 года, на основании уже собственных испытаний, проведённых на Торпедной станции в Ньюпорте, Управление вооружений признало, наконец, наличие проблемы. Более того, разработчикам торпед не составило особого труда выяснить и её причину.

За удержание торпеды на необходимой глубине отвечают горизонтальные рули, связанные с датчиком давления. Сравнительно простая система с обратной связью корректирует угол наклона горизонтальных рулей таким образом, чтобы удерживать торпеду в зоне давления, соответствующего выбранной глубине. При нулевой скорости всё просто, на датчик действует лишь *гидростатическое* давление, пропорциональное глубине погружения.

Но торпеда движется, а в этом случае начинает работать дополнительный фактор, *гидродинамическое* давление у поверхности корпуса, учитывать которое гораздо сложнее, поскольку оно связано со скоростью обтекания, а эта скорость на разных участках поверхности корпуса различна. Соответственно, гидродинамическое давление на различных участках корпуса может становиться либо выше, либо ниже гидростатического.

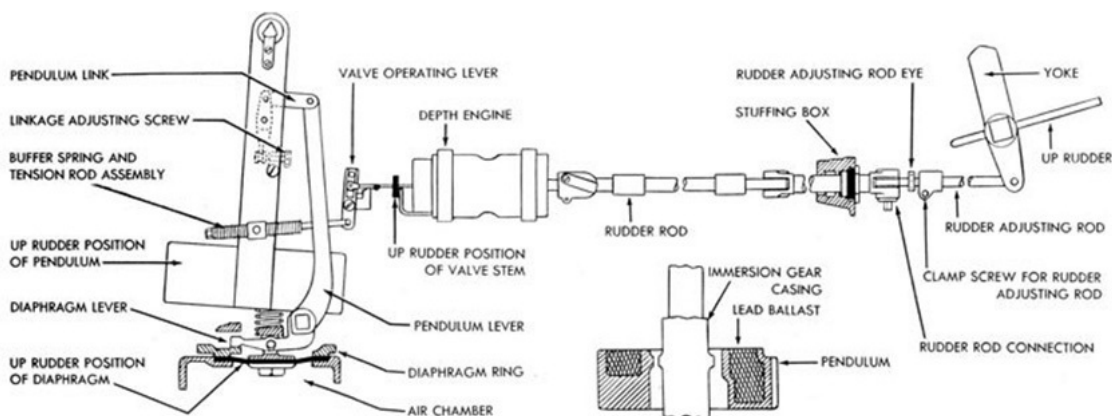


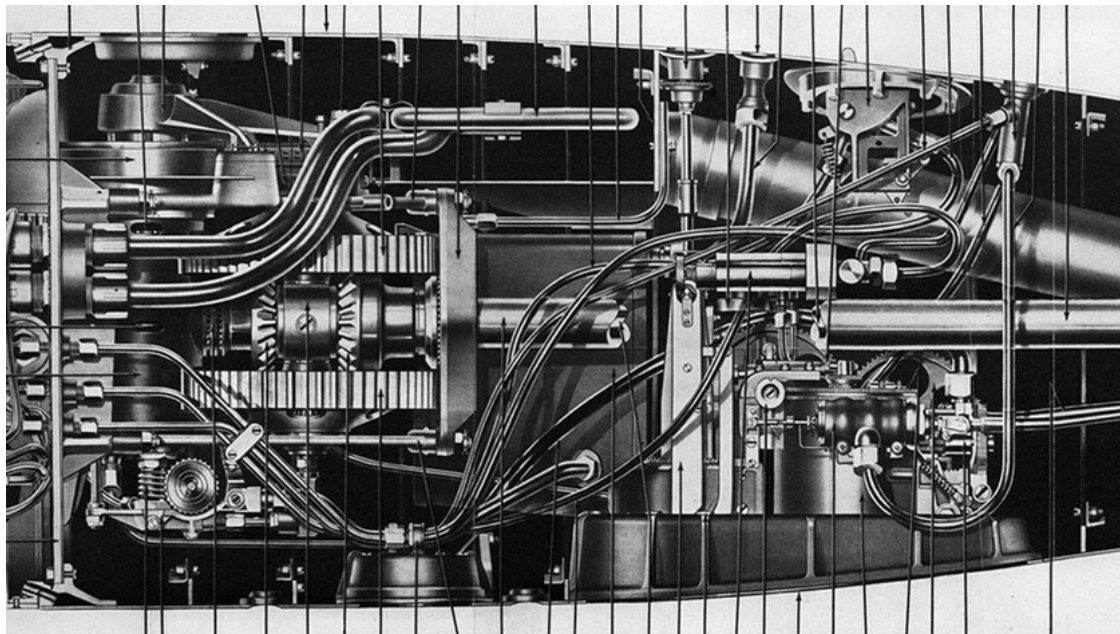
Схема работы системы управления глубиной хода торпед Mark 14.

Система обратной связи между датчиком давления и рулевой машиной горизонтальных рулей была механической, поэтому датчик располагался вблизи этой машины, в конической хвостовой части торпеды (в одном блоке с гироскопом и рулевой машиной рулей направления). Забортная вода поступала в него по каналу, выходящему на поверхность корпуса торпеды *по кратчайшему расстоянию*.

То есть входное отверстие располагалась также в конической хвостовой части, как раз там, где гидродинамическое давление становилось заметно меньше гидростатического. В результате, по мере разгона торпеды датчику начинало «казаться», что он находится ближе к поверхности, чем было на самом деле. Запускалась обратная связь, и рули глубины уводили торпеду ниже.

В случае торпед предыдущего поколения, разработанных ещё во времена Первой Мировой и имевших максимальную скорость в 35 узлов [65 км/ч], разницей между гидростатическим и гидродинамическим давлением ещё можно было пренебречь, и о ней в тот момент даже не задумывались. Не вспомнили об этом и при создании намного более скоростных торпед следующего поколения, оставив на них надёжную и проверенную систему контроля глубины их предшественников. Зачем улучшать то, что и так прекрасно работает?

Однако гидродинамическое давление пропорционально скорости обтекания *в квадрате*, поэтому с увеличением максимальной скорости новых торпед сразу на 11 узлов [20,4 км/ч] разница между гидростатическим и гидродинамическим давлением начала приводить к ошибкам определения глубины, измеряемым уже метрами.



*Компоновка хвостовой части торпеды Mark 14.*

Конечно же, эту проблему можно было выявить ещё на этапе испытаний прототипов, например, тем же примитивным способом с сетью-мишенью, которым воспользовались подчинённые контр-адмирала Локвуда. Однако подобные испытания связаны с риском повреждения или даже потери торпеды, стоимость которой даже в серии составляла более 10 000 тогдашних долларов. Для понимания порядка цен – стоимость в серии всем известного среднего танка М4 «Шерман» составляла около 45 000 долларов.

А на дворе тогда начиналась «Великая депрессия», вызвавшая серьёзные проблемы с финансированием. Поэтому в условиях, когда «не на что было даже покрасить стены в КБ», испытания глубины хода проводились в экономичном режиме, когда данные по глубине брались с самописца, установленного в испытательной носовой части торпеды. Сигнал на этот самописец поступала с собственного датчика давления, заборное отверстие которого находилась сразу за заостренным носом торпеды, где при движении происходит так называемый «срыв потока», и также возникает «карман» пониженного гидродинамического давления. Иными словами, работу одного неправильно работавшего датчика контролировали с помощью другого неправильно работавшего датчика.

Ещё одним слабым местом в испытаниях прототипов было то, что они проводились со специальной «торпедной баржи» оборудованной лишь *надводными* торпедными аппаратами, которые, по понятным причинам, никак не могли создать условий запуска из затопляемых торпедных аппаратов подводных лодок. Это тоже приводило к появлению погрешностей, пусть и не таких серьёзных, как вызванные отсутствием учёта гидродинамического давления.



*УТТ-2 «Испытательная торпедная баржа 2».*

26 августа 1942 года командирам подлодок ВМС США был разослан циркулярный документ, определявший новые установки глубины хода с учётом выявленных погрешностей, однако это было не более чем временное решение. Тем временем получившие чувствительный удар по репутации специалисты Торпедной станции в Ньюпорте развернули бурную деятельность. Ими было проведено более 250 испытательных пусков, причём на этот раз в качестве «платформы» использовалась не торпедная баржа, а проходившие сдаточные испытания подлодки SS-233 «Херринг» и SS-255 «Хэдеу».

К концу осени 1942 года в передовые части начали поступать инструкции и ремонтные комплекты, позволявшие на месте, в условиях торпедных мастерских баз подлодок, исправить ошибку с определением глубины хода имевшихся торпед уже на уровне «железа». Заборное отверстие датчика давления переносилось на поверхность цилиндрической части корпуса, где разница между гидростатическим и гидродинамическим давлением была минимальна.

Модифицированные таким образом торпеды получали дополнительный индекс «А» (например, Mark 14-2A), а следующая модификация, Mark 14-3A, выпускалась уже с этими изменениями. Спустя какой-то год после начала Тихоокеанской войны, первое из «врождённых заболеваний» торпед Mark 14 было, наконец, успешно вылечено.

## Глава

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.