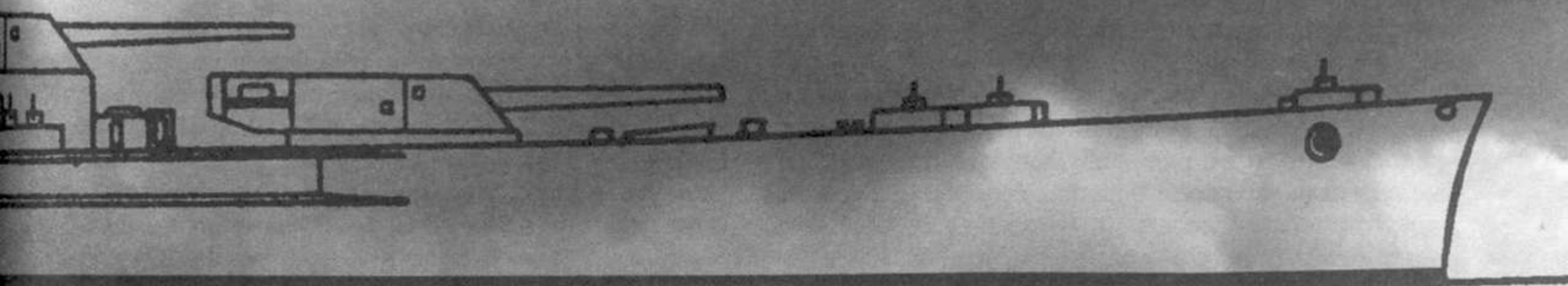
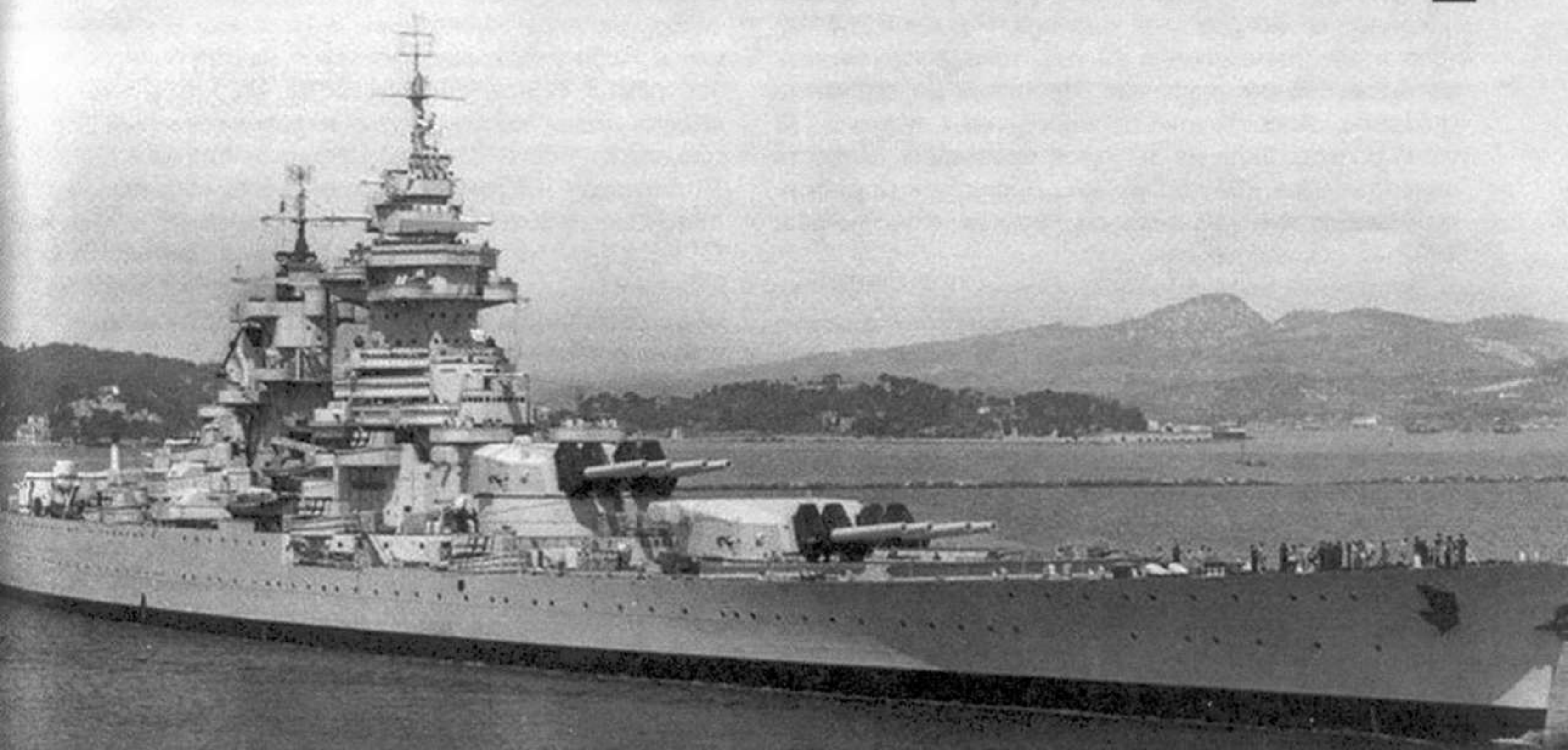


[Вернуться к оглавлению](#)

# СТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ МОРЕЙ



**ЧАСТЬ  
4**





## ЧАСТЬ IV

### СТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ МОРЕЙ

#### *Попытки ограничения линейного флота*

Развитие линейных кораблей и крейсеров происходило очень быстрыми темпами. При этом увеличение их размеров, мощности механизмов, усиление бронирования и артиллерии настолько увеличило стоимость, что лишь немногие державы могли позволить себе роскошь обладания такими кораблями. В годы Первой мировой войны большинство стран отказалось от достройки уже начатых дредноутов и сверхдредноутов из-за нехватки финансовых средств, производственных мощностей и материальных ресурсов.

Лишь США и Япония, значительно обогатившиеся на военных поставках и транспортных перевозках, продолжали осуществлять обширные судостроительные программы. В свою очередь, соперничество этих двух держав за господство в Тихоокеанском регионе и на рынках Китая угрожало вековой гегемонии Британской империи. Поэтому последняя тоже была вынуждена принять программу строительства новых гигантских линейных крейсеров и кораблей.

Вскоре после окончания Первой мировой войны военно-политическое руководство США начало разворачивать свои планы с истинно американским размахом. В 1920—21 гг. состоялась закладка шести линкоров типа «South Dakota» — самых больших в мире. Их водоизмещение (47 тыс. тонн) превышало водоизмещение английского «Hood» (44,7 тыс. тонн), а мощь вооружения (двенадцать 406-мм пушек) вообще не имела аналогов нигде в мире.

Одновременно было начато строительство шести линейных крейсеров типа «Lexington» длиной 266 метров и водоизмещением 49 тыс. тонн, вооруженных восемью 406-мм орудиями. Несмотря на огромные габариты, скорость этих бронированных чудовищ (33 узла) должна была на 10 узлов превышать скорость линкоров типа «South Dakota». Проектная мощность турбоэлектрической силовой установки составляла 180 тыс. лошадиных сил!

Англичане приняли вызов. Осенью 1921 года они приступили к строительству так называемых «линейных крейсеров проекта 1921 года». Эти монстры, длиной 260 метров и водоизмещением 53 тыс. тонн, были вооружены девятью 406-мм орудиями, защищены 14-дюймовой броней и рассчитаны на скорость 32 узла. В 1922 году планировалась закладка четырех аналогичных по водоизмещению и компоновке линкоров,

менее быстроходных, зато вооруженных 457-мм пушками. А за ними должны были последовать еще 4 гиганта с 508-мм пушками!

Но первую скрипку в гонке морских вооружений стала играть Япония. Самозатопление кайзеровского флота в Скапа-Флоу в 1919 г. вывело японцев на третье место в мире после Великобритании и США. Однако Страна Восходящего Солнца не собиралась долго оставаться третьей.

В 1920—21 гг. ее флот пополнился двумя самыми быстроходными и сильными линкорами в мире — «Nagato» и «Mutsu». Однако уже через 6—10 лет они стали бы вполне рядовыми кораблями по сравнению с восьмеркой линейных кораблей новой программы «8 + 8». В 1920 г. были заложены головные в первой серии из четырех единиц «Tosa» и «Kaga» водоизмещением 44,2 тыс. тонн, вооруженные десятью 406-мм орудиями. Их бронирование оставалось на уровне «Nagato», зато скорость возросла до 27 узлов. Закладка еще двух таких же кораблей намечалась на 1922 год.

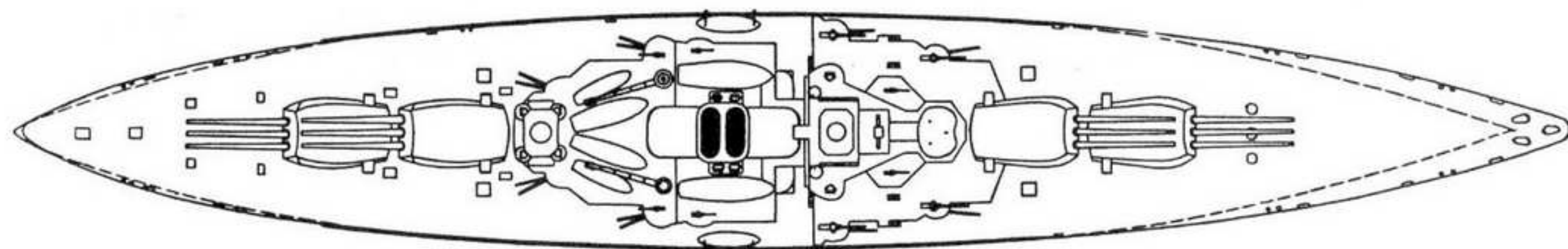
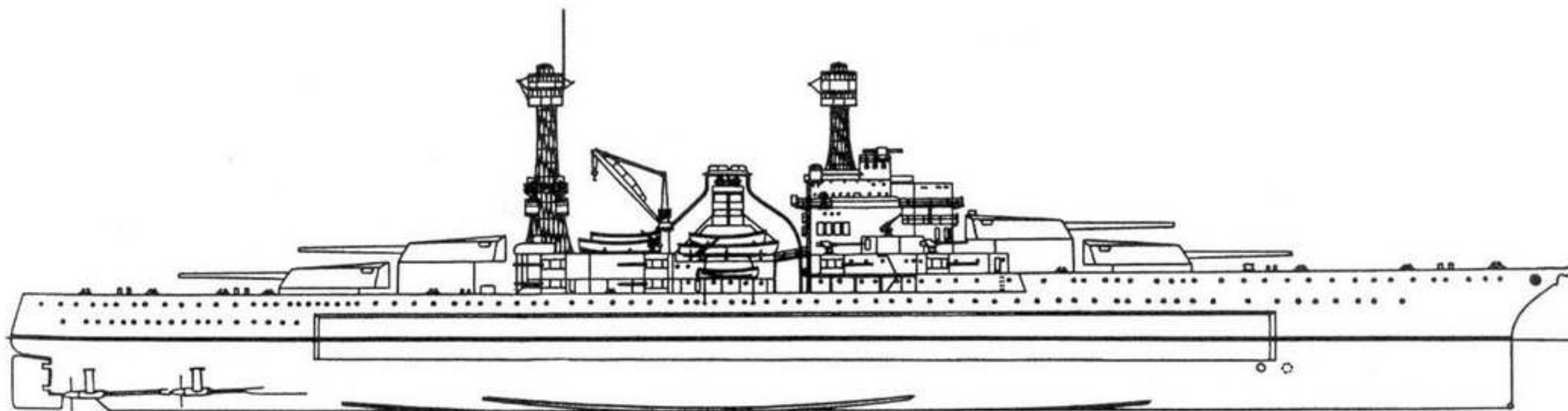
В дополнение к ним в 1920—21 гг. были заложены 4 линейных крейсера (Akagi, Amagi, Atago, Takao), превосходившие могущественный «Hood». Они были похожи на линкоры типа «Tosa». Отличия заключались в большем водоизмещении (47 тыс. тонн), скорости хода (30 узлов против 26,5), бронировании (тут преимущество было за линкорами).

В 1923—24 гг. планировалась закладка четырех линкоров водоизмещением 48,5 тыс. тонн, которые имели бы 8 орудий калибра 457 мм и развивали скорость 28 узлов.

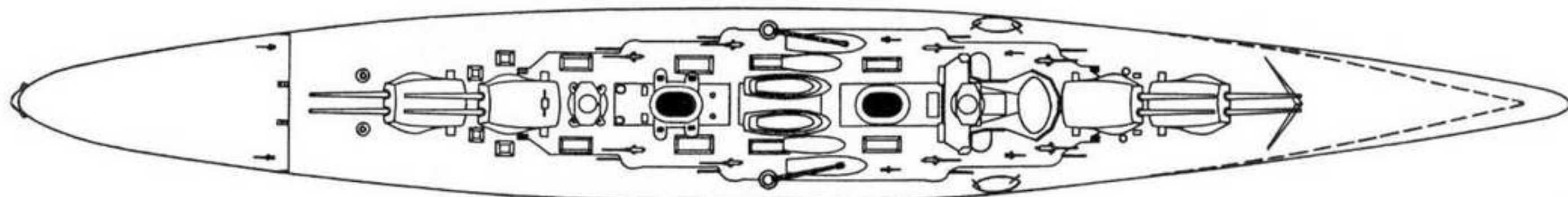
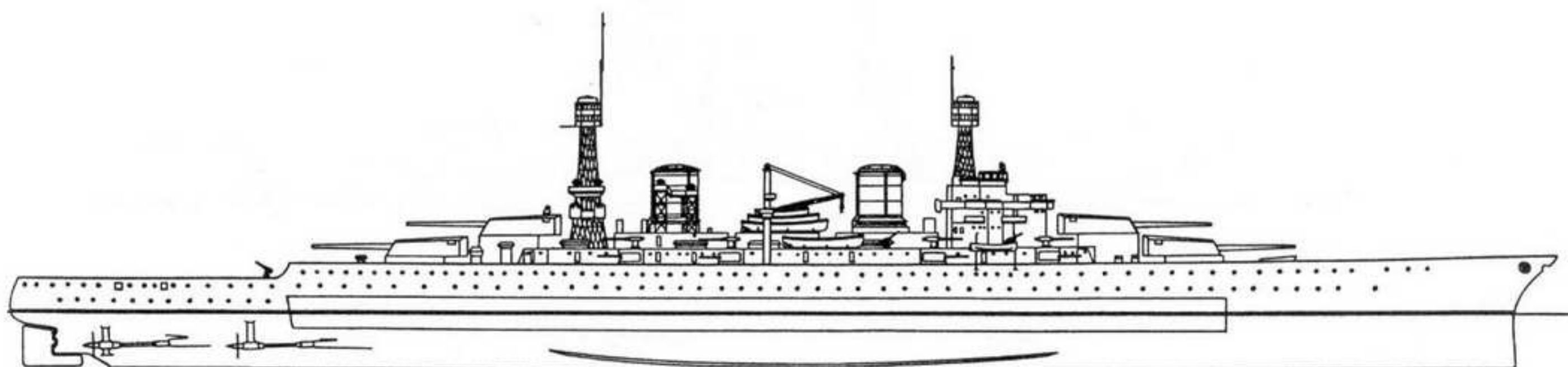
Верфи фирм «Мицубиси» в Нагасаки и «Кавасаки» в Кобэ продемонстрировали высокую скорость постройки. В ноябре и декабре 1921 г. «Tosa» и «Kaga» сошли на воду. После выполнения своей программы к началу 1931 года Япония имела бы в строю 10 линкоров и 8 линейных крейсеров, вооруженных 16-дюймовыми и 18-дюймовыми орудиями!

Если бы эти корабли (американские, британские и японские) вступили в строй, то практически все их предшественники на всех флотах оказались бы морально устаревшими — настолько они уступали им по боевым качествам.

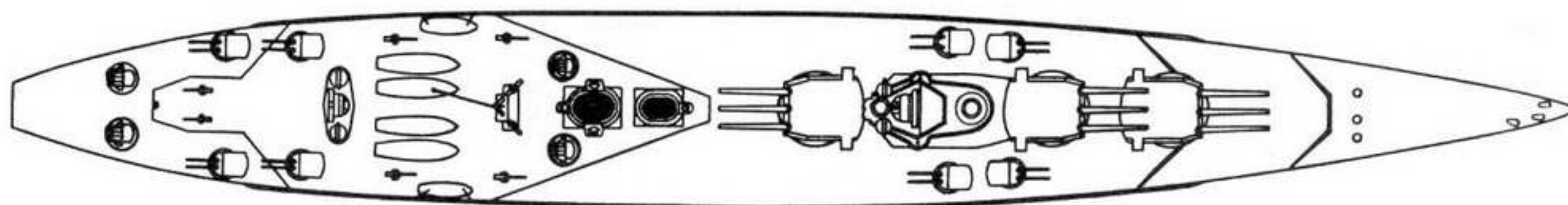
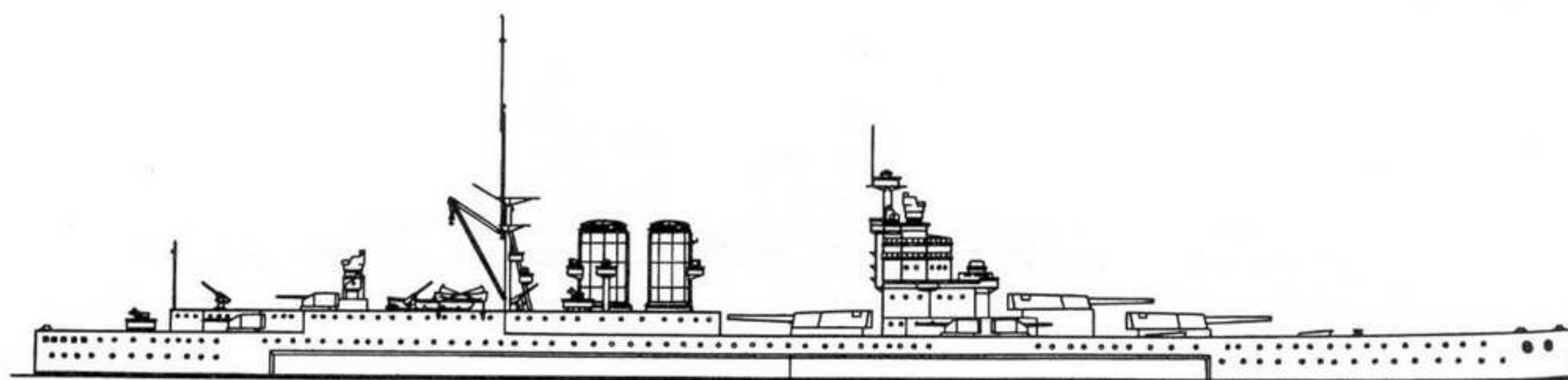
Даже такие грандиозные проекты к тому времени технически были осуществимы, чего нельзя сказать об экономике. Остальные морские державы, измотанные войной, из последних сил готовились к новому



«South Dakota» (1920 г.)



«Lexington» (1920 г.)



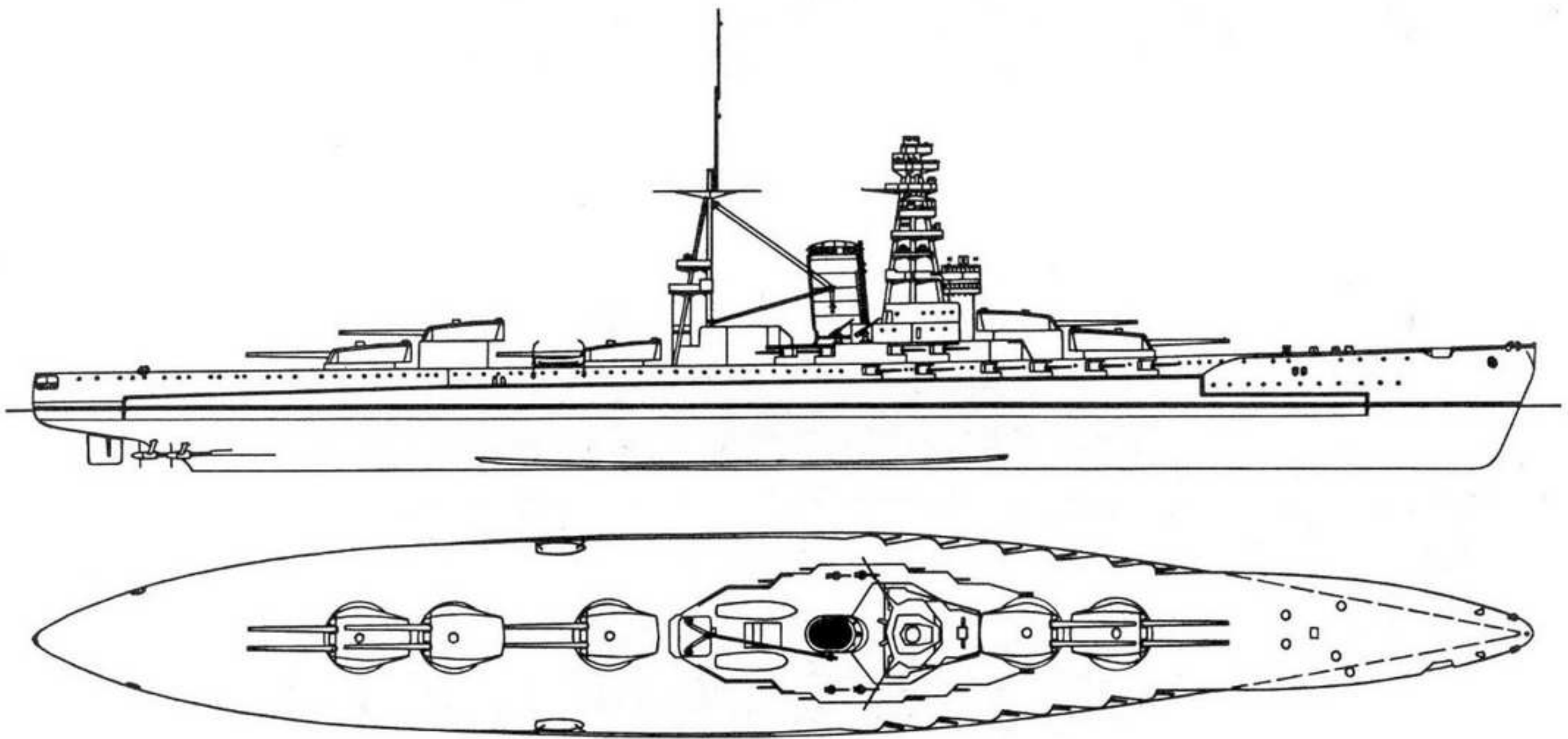
Британский линейный крейсер проекта 1921 г.

скачку вооружений. Здравый смысл подсказывал, что подобное соревнование может привести к полной разрухе, более сильной, чем «мировая мясорубка». Внутривойсковое и экономическое положение всех стран-победительниц, кроме США и Японии, оставляло желать много лучшего. Поэтому возникла идея международной конференции по ограничению морских вооружений, проблемам Дальнего Востока и Тихоокеанского бассейна.

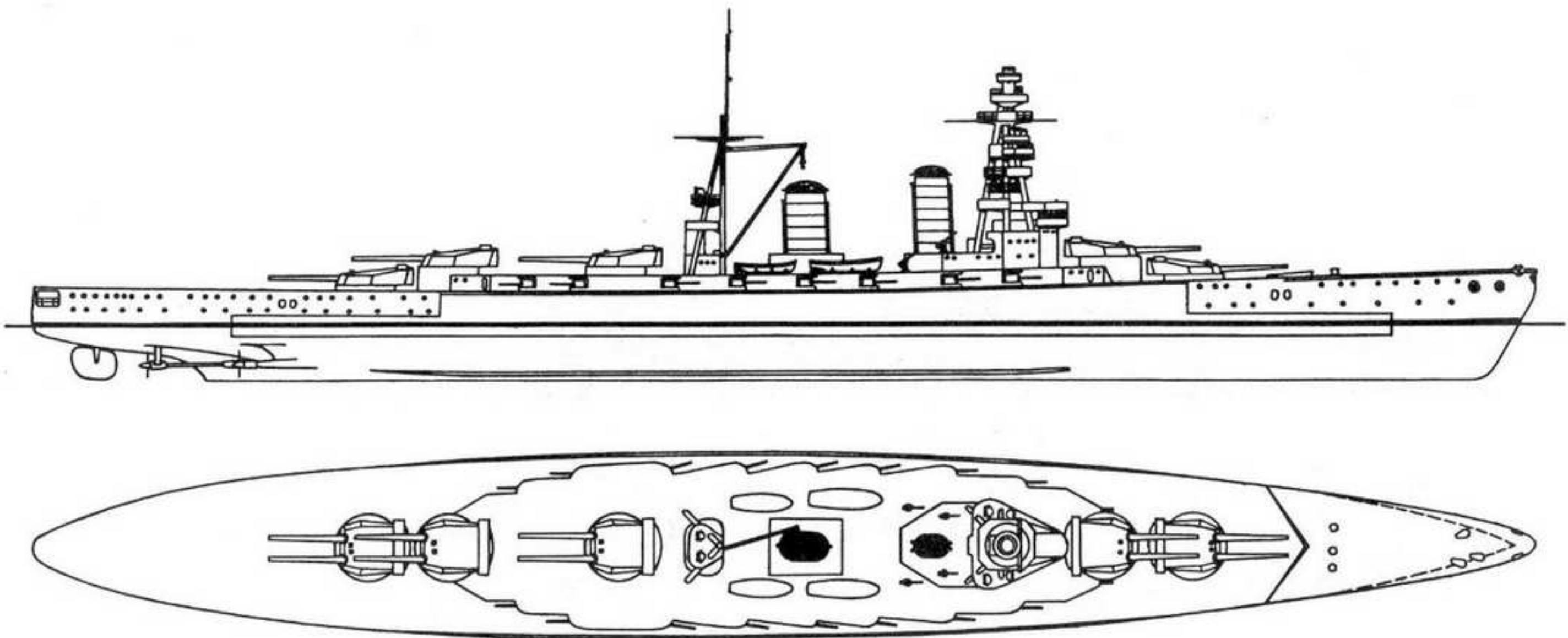
В работе конференции, открывшейся в Вашингтоне 12 ноября 1921 г., участвовали представители пяти «великих» морских держав (США, Великобритании, Японии, Италии, Франции), а также еще четыре страны (Португалия, Голландия, Бельгия и Китай).

При этом конкретные цели каждой из стран-участниц были различными, но все они рассчитывали на получение для себя определенных выгод и преимуществ.

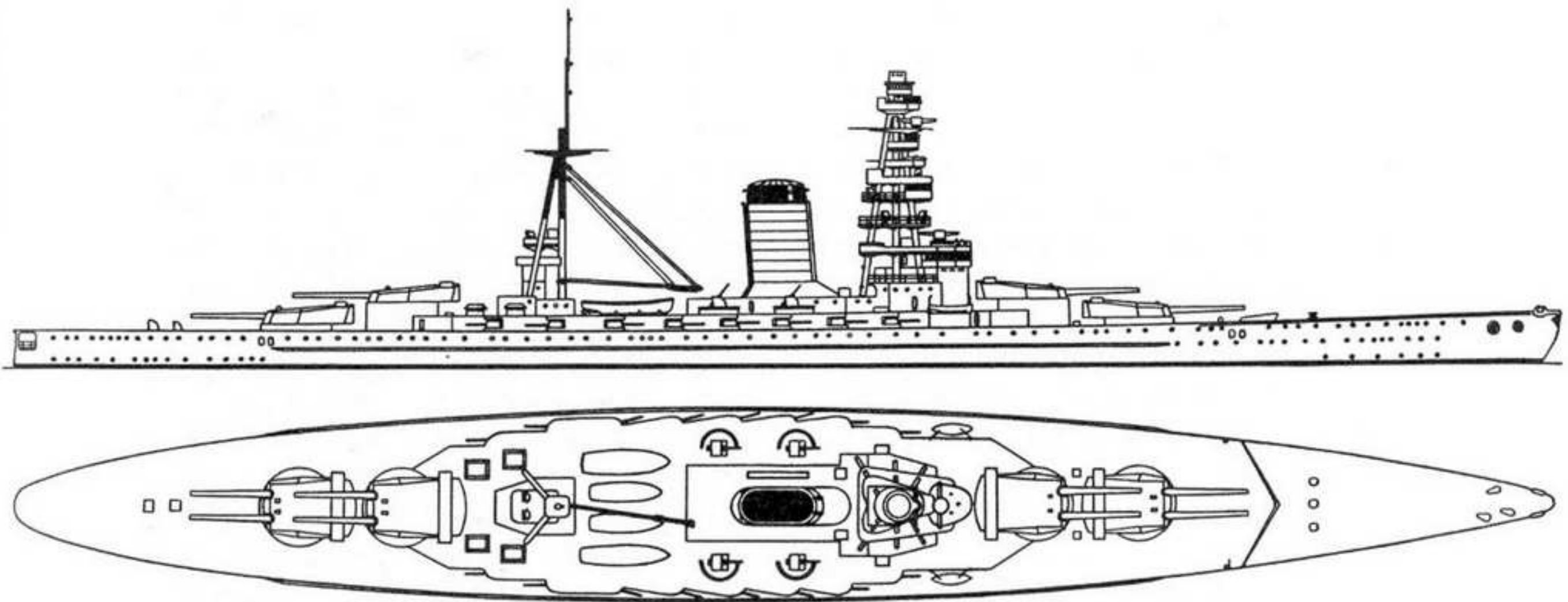
Американский подход к проблеме морского разоружения заключался в следующем. Во-первых, предлагалось исходить из «существующей мощи флотов» стран, принявших участие в конференции — а флот США на тот момент являлся вторым в мире и стремился занять первое место. Во-вторых, предусматривался взаимный десятилетний мораторий на строительство новых линейных кораблей и линейных крейсеров. В-третьих, предлагалось установить соотношение линейных флотов США, Англии и Японии в пропорции 5 : 5 : 3. Японцы пытались возражать, но



«Tosa» (1920 г.)



«Amagi» (1920 г.)



Японский линкор проекта 1922 г.

американский госсекретарь заявил, что в противном случае Соединенные Штаты будут закладывать по четыре корабля в ответ на каждый японский. Японцы чувствовали себя глубоко уязвленными. Однако противостоят двум сильнейшим государствам планеты они не могли.

После почти трехмесячных дебатов 6 февраля 1922 г. был подписан договор, который устанавливал предельный тоннаж линейных флотов: для США и Великобритании — по 525 тысяч тонн, для Японии — 315 тысяч тонн, для Франции и Италии — по 175 тысяч тонн. Срок службы каждого линкора определялся в 20 лет, по истечении которого можно было заменить его новым. Но такую замену запрещалось осуществлять раньше 1931 г. Кроме того, определялось максимальное стандартное водоизмещение (35000 тонн) и предельный калибр орудий (406 мм) для новых линкоров.

Вашингтонский договор вступил в силу 17 августа 1923 г. и действовал до 31 декабря 1936 г. Принятые «правила игры» резко изменили ситуацию: обширная программа строительства линейных кораблей и линейных крейсеров была заморожена, почти все они пошли на слом (только два в США и два в Японии достроили в качестве авианосцев).

В 1930 г. Лондонская морская конференция продлила мораторий в отношении строительства линкоров еще на шесть лет. При этом в соглашение была включена статья, предусматривавшая отказ от принятых договоренностей в том случае, если не подписавшие его государства приступят к широкомасштабному военно-морскому строительству.

19 декабря 1934 г. Япония заявила о своем выходе из Вашингтонского договора и высказала убеждение, что по окончании срока Лондонского пакта она не вступит больше ни в какие соглашения, если только они не будут строиться на принципиально новой основе. Это заявление последовало вслед за отказом США и Великобритании согласиться с признани-

ем «равенства Японии», которая не хотела мириться со своим третьим местом в мировой таблице о рангах.

Вторая Лондонская конференция (декабрь 1935—февраль 1936 гг.) стала последней попыткой обеспечить международно-правовое разрешение комплекса проблем военно-морского строительства. Германия незадолго до ее начала денонсировала Версальские ограничения 1919 г., а двухстороннее соглашение с Англией (1935 г.) позволяло ей увеличить свой флот по общему тоннажу в четыре раза и сравнить его с французским. Италия отказалась участвовать в работе конференции, японская делегация демонстративно покинула зал заседаний.

Тем не менее, 25 марта 1936 г. США, Великобритания и Франция подписали второй Лондонский морской договор. Он затрагивал лишь некоторые качественные ограничения и предусматривал взаимный обмен информацией о новых морских вооружениях. В частности, конференция ограничила максимальный калибр орудий 14-ю дюймами. Инициатива исходила от англичан: они не хотели допустить превращения новых линкоров в сверхмощных монстров, слишком обременительных для бюджета Великобритании.

Однако в договоре было предусмотрено множество уловок, позволявших обойти установленные пределы, а статья 24 прямо гласила, что в случае участия какой-либо из договаривающихся сторон в войне, она может производить морские вооружения в зависимости от своих потребностей, при этом другие стороны «будут рассматривать сложившуюся ситуацию». Фактически эта формула перечеркивала то небольшое, что было достигнуто на конференции.

### **Новые линкоры**

Десятилетние кораблестроительные «каникулы» по идее должны были оставить без работы специалистов в области брони и крупнокалиберной артиллерии. Однако заочное соревнование продолжалось на



Чтобы нейтрализовать возникшую угрозу, французы в 1931—34 гг. начали строительство линейных крейсеров «Strasbourg» и «Dunkerque», которые были сильнее и быстрее «карманных линкоров». В ответ на это немцы в 1934 г. заложили линейные крейсера «Scharnhorst» и «Gneisenau», которые по своим тактико-техническим данным превосходили французские корабли. Тогда французы в 1935—36 гг. приступили к строительству двух мощных линкоров типа «Richelieu», на которые немцы ответили закладкой в 1936 г. своих «Tirpitz» и «Bismarck».

Немецко-французское соревнование захватило и другие страны. Италия, обеспокоенная ростом французского флота, начала строить в 1934 г. «Littorio» и «Vittorio Veneto». Великобритания не могла спокойно смотреть на стремительное возрождение германского флота и в 1937 г. заложила сразу пять линкоров типа «King George V».

Американцы в 1937—38 г. заложили два линкора типа «North Carolina», японцы одновременно с ними — два огромных линкора типа «Yamato». Даже в СССР, несмотря на слабую судостроительную базу, в 1938—39 гг. приступили к строительству трех линкоров типа «Советский Союз».

## Бронирование

Проекты новых линкоров создавались в условиях жестких весовых ограничений, поэтому при разработке бронирования приходилось использовать принципиально новые инженерные решения.

Прежде всего, несколько тонких броневых палуб, характерных для прежних дредноутов, заменили одной толстой. Эксперименты показали, что эффективность однослойной защиты выше, чем многослойной. Затем принялись за бортовую броню. С увеличением дистанции боя неуязвимым становился такой бортовой пояс, верхняя кромка которого отклонялась наружу. Такое новшество, впервые примененное на линейном крейсере «Hood», на малых и средних дистанциях давало лишь небольшое преимущество, однако на дальних дистанциях (свыше 20 км) сопротивление наклонных плит снарядам оказывалось в 1,3—1,5 раза больше, чем аналогичных вертикальных.

Другим интересным решением явилось внутреннее раз-

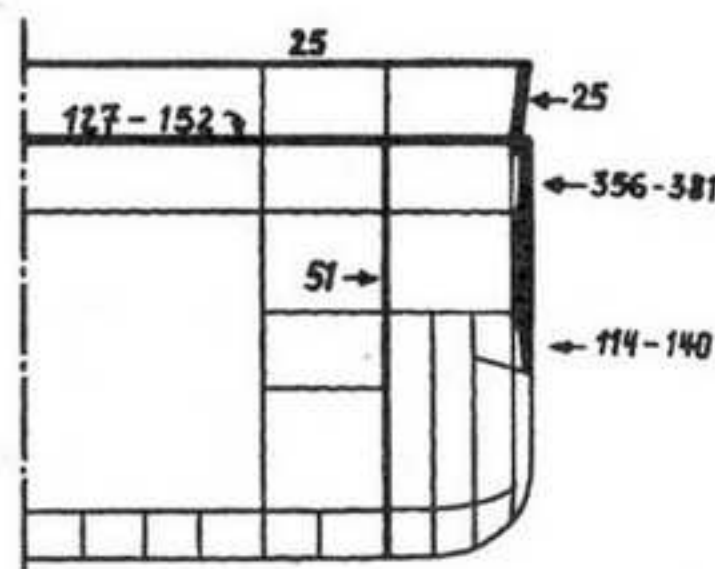
мещение бортовой брони. Пояс, наклонный либо прямой, располагался на некотором удалении от борта, выполненного из броневой стали толщиной 30—70 мм. Внешняя обшивка «обезглавливала» бронебойные снаряды. Тем самым их пробивающая способность снижалась на 15—20%. Кроме того, если обшивка и основная броня находились на небольшом расстоянии друг от друга, то первая препятствовала развороту снаряда к прямому углу, как бы фиксируя его заднюю часть.

Эта «маленькая хитрость» (разнесенная броня) присутствовала в проектах большинства новых линкоров. Но при этом у одних (британский «Nelson», французские «Dunkerque» и «Richelieu», американские «North Carolina», японский «Yamato») главный броневой пояс был установлен под наклоном, у других наклон отсутствовал. Так, немецкие конструкторы на «Scharnhorst» и «Bismarck» установили обычный наружный пояс без наклона, повторявший форму борта. То же самое сделали на своих новейших линкорах британцы и американцы.

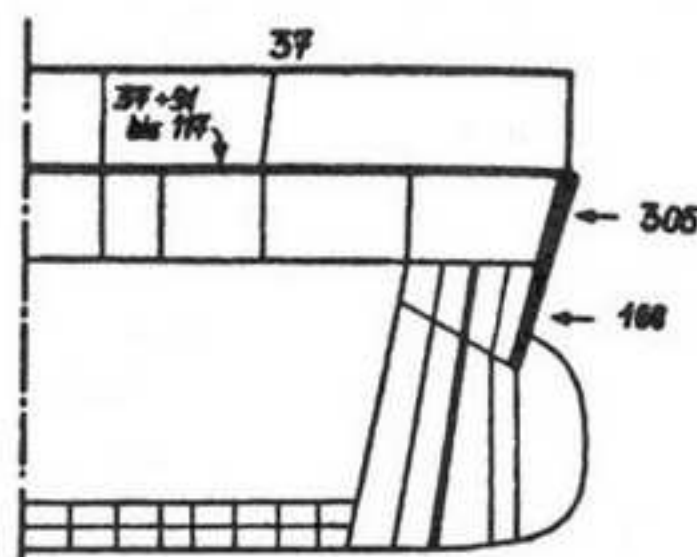
Подобное «ретроградство» тоже имело свой резон. Не говоря о чисто производственных проблемах, новые схемы с внутренней броней оставляли незащищенную обшивку, подверженную воздействию осколков. В результате защита не пропускала их в машины и погреба, но позволяла кораблю набрать немало воды во внешние отсеки, что сказывалось на его устойчивости и ходовых качествах, а также требовало ремонта в доке после каждого боя.

Не меньше разногласий наблюдалось в вопросах горизонтального бронирования. Хотя во всех странах единодушно приняли систему защиты с мощной броневой палубой, высота последней над ватерлинией заметно различалась. Высокое расположение палубы по верхней кромке броневых пояса обеспечивало большой запас плавучести, но снижало остойчивость. В пользу низкой палубы имелись противоположные аргументы. Конструкторам пришлось совмещать несовместимое.

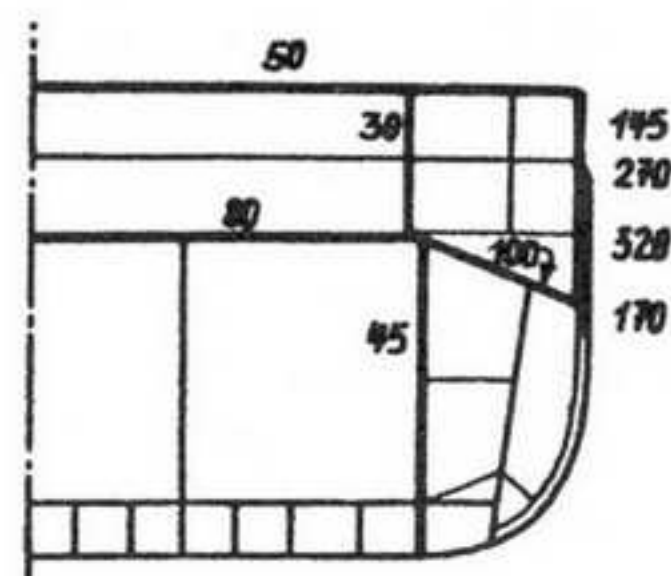
Так, в Германии к главной палубе добавили тонкую верхнюю, полагая, что она заставит сработать взрыватель снаряда или бомбы, вызвав разрыв выше основной преграды. Напротив, французы поместили вто-



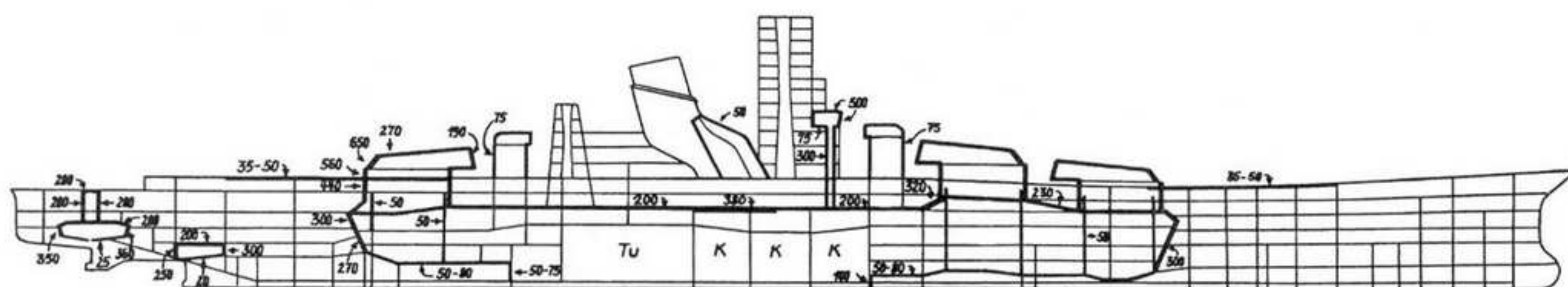
«King George V»



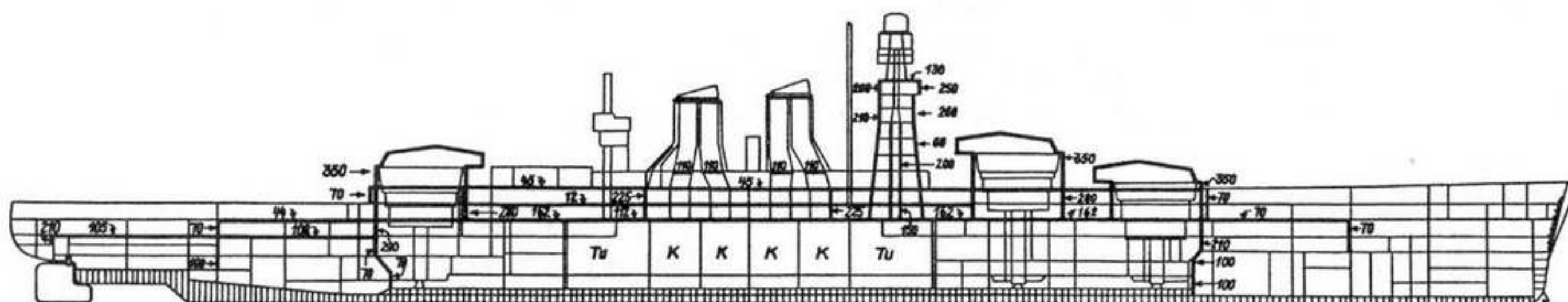
«North Carolina»



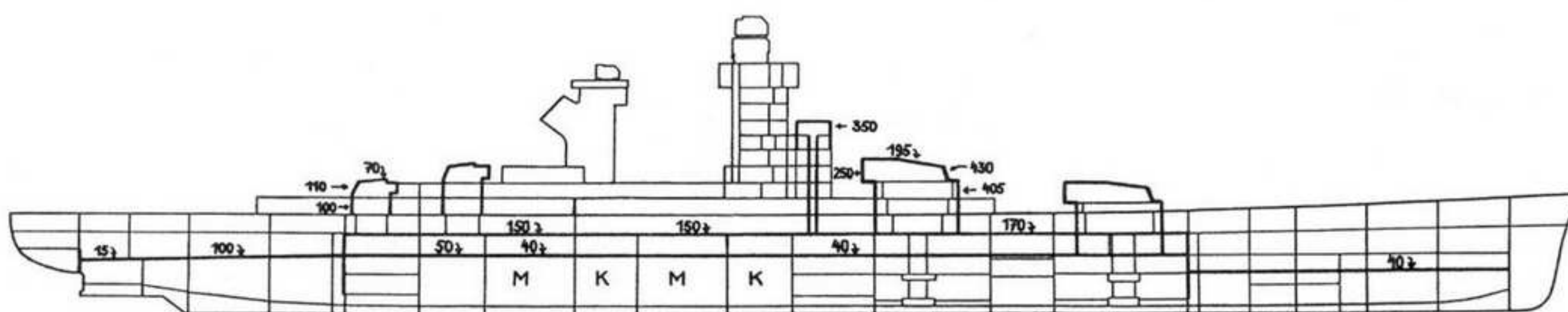
«Bismarck»



«Yamato»



«Vittorio Veneto»



«Richelieu»

рую палубу под главной. В этом случае она служила для отражения осколков и кусков брони, образующихся при разрушении главной броневой палубы. Японцы оставили на «Yamato» только одну горизонтальную палубу, зато максимальной толщины. Американцы постепенно пришли к системе трех палуб: верхней «взводящей», главной и нижней противоосколочной.

Традиционные для дредноутов скосы оставили только немцы, придав им толщину свыше 100 мм при пологом угле наклона, что вместе с поясом обеспечивало на малых дистанциях машинным и котельным отсекам защиту, эквивалентную 700 мм вертикальной брони. Именно этим объяснялась поразительная живучесть линкоров «Bismarck» и «Scharnhorst».

В общем, среди многочисленных систем защиты трудно выбрать оптимальную, поскольку все они стали результатом компромиссов.

Был еще один резерв — улучшение качества самого материала брони. В начале 30-х годов немцам удалось создать новый вариант крупновской брони, официально так и называвшейся — «новая крупновская» (или броня «Вотан»). Ее сопротивляемость бронейным снарядам повысилась по сравнению с

броневыми плитами, употреблявшимися в Первую мировую войну, примерно на четверть.

Английские «крупновские» плиты, установленные на линкорах типа «King George V», имели сопротивление в 1,3—1,4 раза выше, чем «крупновская» броня 1914 года. Американцы тщательно изучили «Вотан» и создали свой вариант однородной брони, значительно превосходивший германский. Удачные варианты разработали французы и итальянцы.

Хуже пришлось японцам. Будучи отрезанными от современных технологий, они взяли за образец для подражания броневые плиты, поставленные им фирмой «Виккерс» еще в 1917 году, и воспроизвели технологию их производства. Кроме того, в 30-е годы США и Англия всячески препятствовали поставкам в Японию стратегического металла — никеля. Японским металлургам пришлось немало помучаться в поисках замены. В итоге их самые современные линкоры типа «Yamato» получили броневую защиту далеко не лучшего качества.

31 декабря 1936 года истекли все ограничения количественных параметров военных флотов. Это сняло последнее формальное препятствие на пути к расширению гонки морских вооружений. Год спустя



распался 2-й Лондонский договор, так как непрерывный рост военной мощи Японии и милитаризация Германии заставили Англию и США перевооружаться настолько быстро, насколько это было возможно. Впрочем, практически все «лондонские» линкоры и без того превысили отведенный лимит водоизмещения.

В те же годы почти все морские державы сделали попытку еще раз вернуться к идее линейного крейсера. Воспрянувшие духом адмиралы и конструкторы, долгое время вынужденные удовлетворять свои аппетиты крейсерами водоизмещением 10 тысяч тонн, единодушно требовали создания некоего «большого крейсера». По их замыслам, он мог бы легко уничтожать все легкие корабли постройки 20-х и 30-х годов, бороться с вражеской торговлей и защищать свои коммуникации. Вопрос о возможности сражения с линкорами не ставился: последние с их пушками калибра 380—406 мм являлись слишком грозными противниками.

Так появилось третье поколение линейных крейсеров. Удалось построить французский «Dunkerque», германский «Scharnhorst» и американский «Alaska». Был начат постройкой советский «Кронштадт». Остались лишь в чертежах очень похожие друг на друга германский и голландский линейные крейсера, закладка которых намечалась на 1939—40 гг.

## Артиллерия

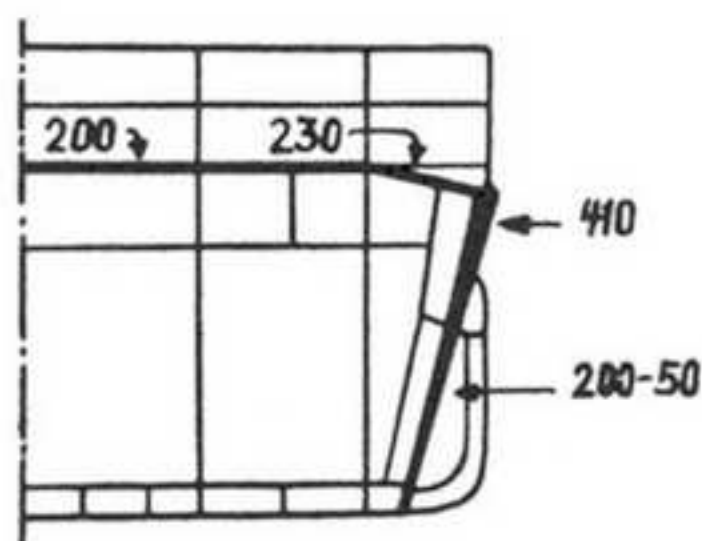
Специалисты в области корабельной артиллерии тоже не сидели без дела. Рост начальной скорости снаряда, доминировавший в начале XX века как главное средство улучшения баллистики, прекратился. Разогрев ствола после нескольких десятков выстрелов приводил к столь значительному увеличению рассеивания, что снаряды уже не попадали в цель. Поэтому их скорость в большинстве стран (кроме Италии и Фран-

ции) начали сокращать, одновременно увеличивая массу.

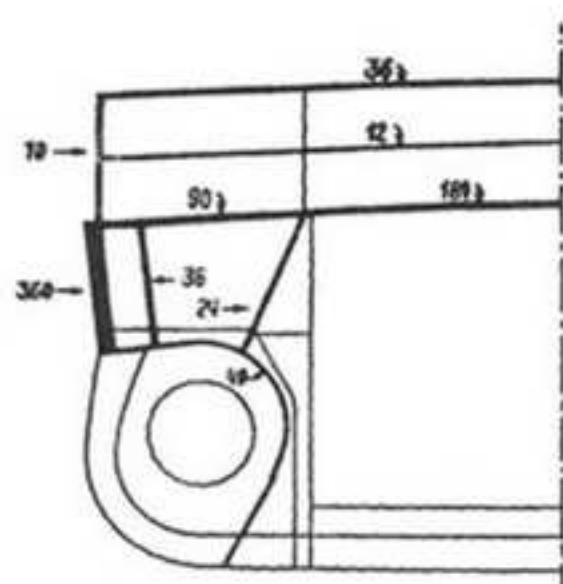
Старт этому процессу еще раньше дала Россия, создавшая после Цусимы для 12-дюймовок своих дредноутов «чемодан» весом 471 кг (на четверть тяжелее стандартного английского). Англичане и американцы применили идею утяжеленного снаряда к более крупным калибрам. Так, американские 406-мм снаряды, разработанные незадолго до Второй мировой войны, своей массой превосходили аналоги 20-х годов почти на треть.

Увеличение дистанции боя заставило обратить особое внимание на форму снаряда. Если в годы Первой мировой войны снаряд внешне напоминал тупоконечную пистолетную пулю, то через двадцать лет он стал похож на остроносую винтовочную. Заднюю часть сделали скошенной, а на головную для улучшения баллистических качеств надели легкий заостренный обтекатель, сминавшийся при ударе о преграду. Изменение формы снаряда позволило при том же весе и начальной скорости увеличить дальность его полета почти на 10%.

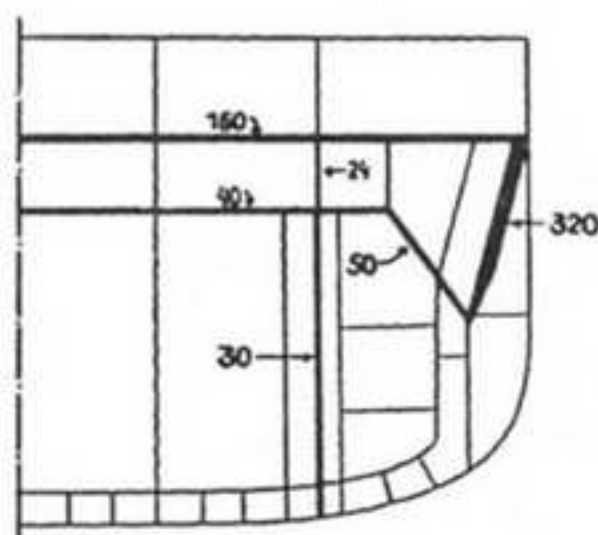
Тем не менее, конструкция боеприпасов в принципе оставалась без изменений. По-прежнему наиболее несовершенным элементом снаряда являлся его взрыватель. В Ютландском бою от трети до поло-



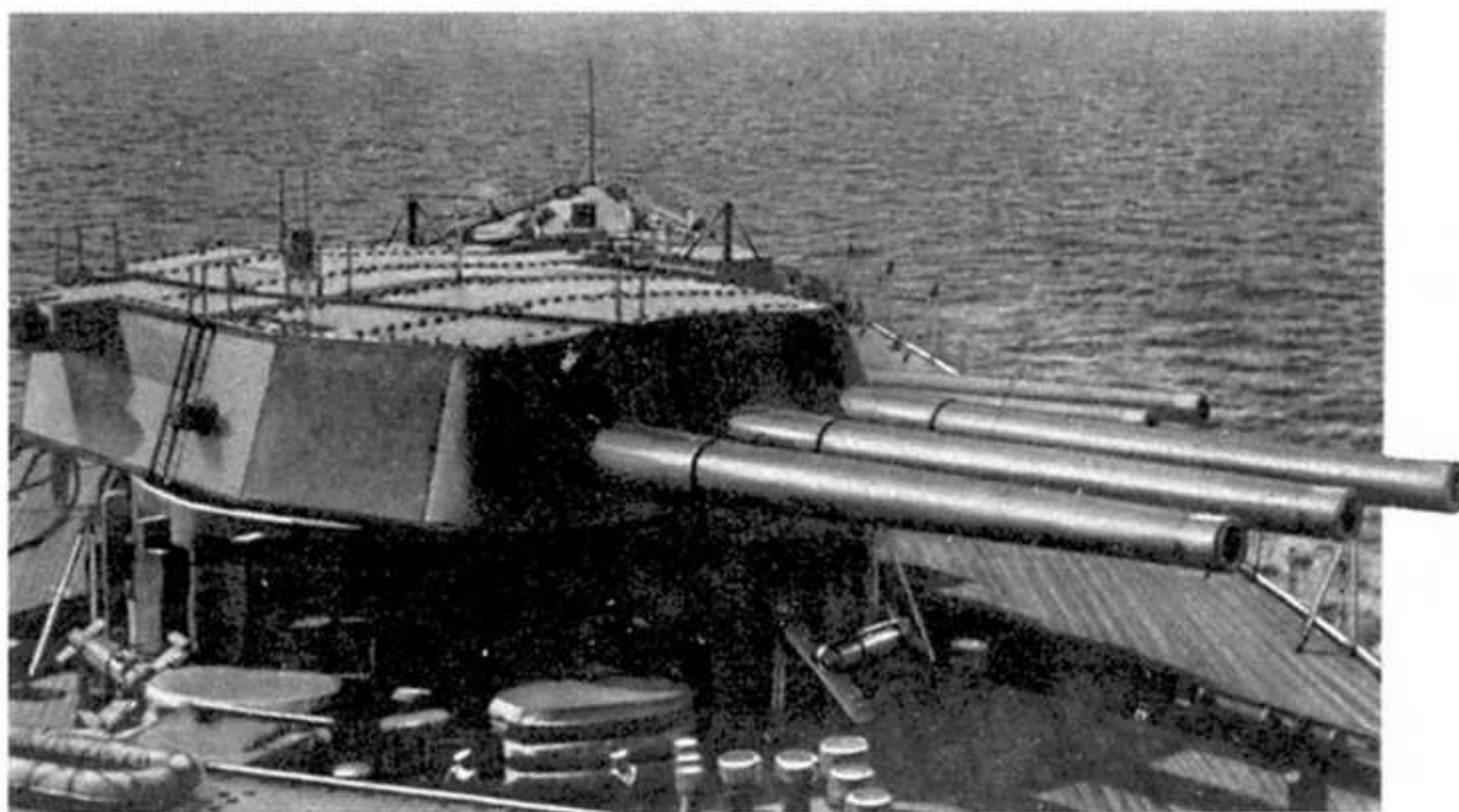
«Yamato»



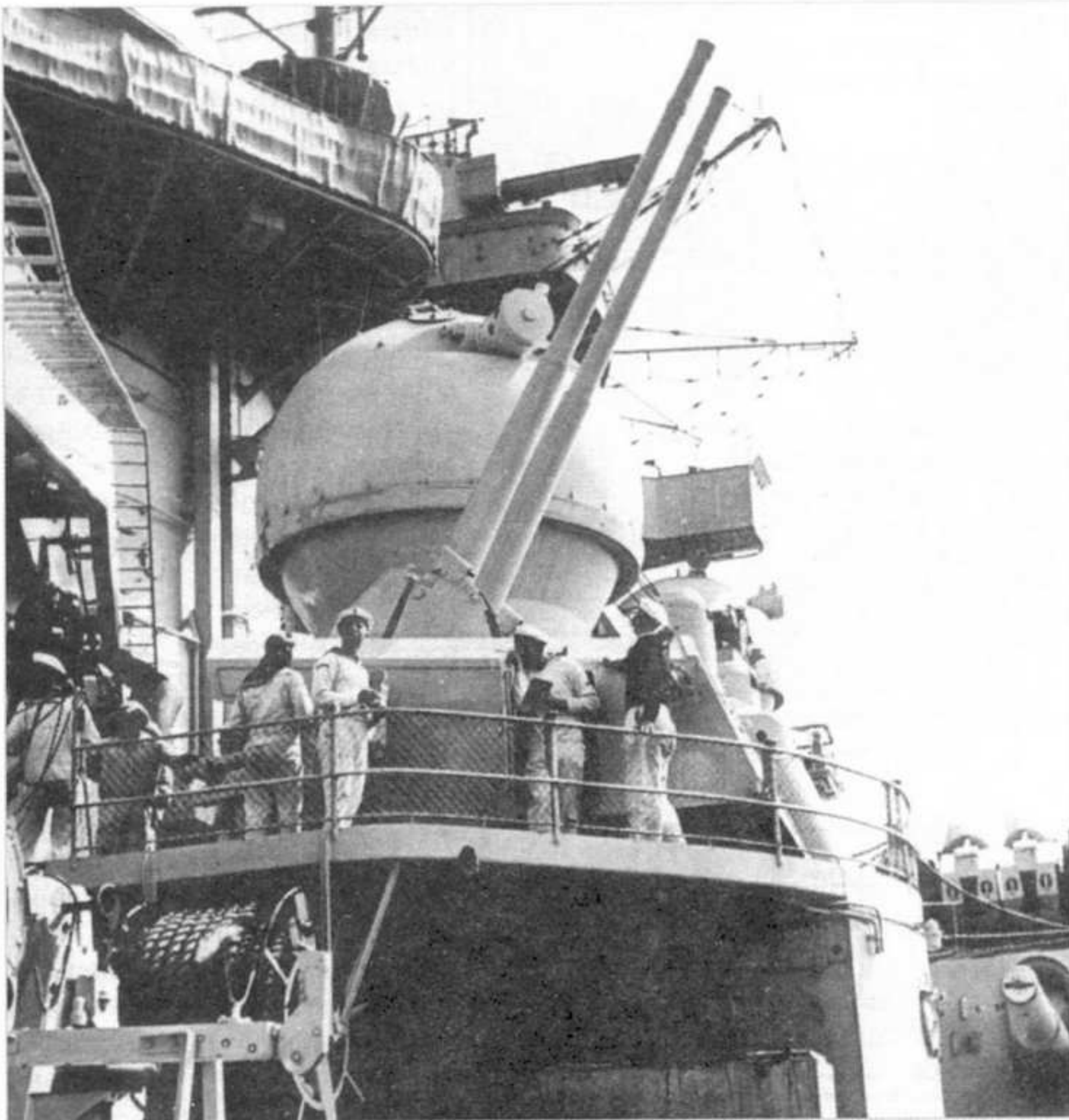
«Vittorio Veneto»



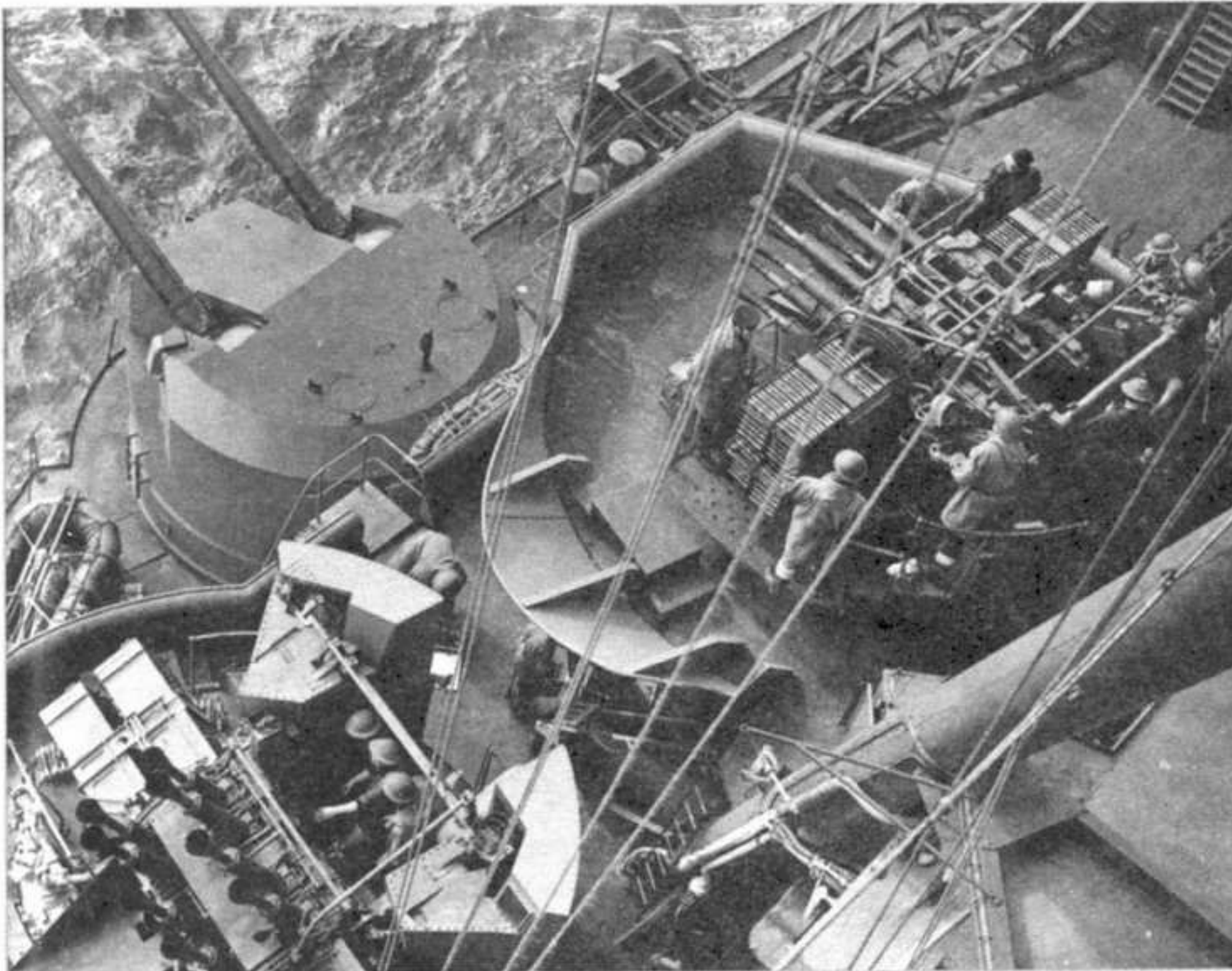
«Richelieu»



Башня 406-мм орудий линкора «Nelson»



105-мм зенитные орудия линкора «Bismarck»



133-мм универсальная и 40-мм зенитные установки британских линкоров

вины английских снарядов при попадании в цель не давали эффективного разрыва! Ко Второй мировой войне англичанам удалось несколько исправить положение, а вот немцы, имевшие в том же Ютландском бою вполне приемлемый показатель разрывов, совершили странный «обратный ход». В 1939—43 гг. у них свыше 50% попаданий не давали разрыва. Так что снаряд линкора «Bismarck», погубивший «Hood», был скорее исключением, чем правилом. Из нескольких снарядов, попавших в «Prince of Wales», взорвались только два.

Японцы поступили еще хуже. Они оставили на вооружении всех своих линкоров и тяжелых крейсеров единственный тип снаряда — бронебойный, снабдив его к тому же взрывателем с огромным замедлением, около 0,1 секунды. Расчет строился на недолетах, которые на средних дистанциях могли поразить корпус противника ниже броневых пояса. Однако расчет этот на деле ни разу не оправдался. Например, американские авианосцы и эсминцы в ходе сражения в заливе Лейте уцелели, «пропустив» сквозь себя невзорвавшиеся японские снаряды в количестве, достаточном для потопления линкора!

Впрочем, в период Второй мировой войны стало ясно, что история соревнования брони и пушки фактически завершилась. Наибольшее значение приобрели не баллистические характеристики орудий, не число стволов и скорострельность, а средства управления огнем. Уникальные электромеханические вычислительные системы, множество оптических приборов для определения дистанции и угла на цель (замененные впоследствии радаром) стали главными компонентами артиллерийского вооружения.

Но полностью защитить хрупкие приборы уже не пред-

ставлялось возможным. После того как на линкоре «Bismarck» вышла из строя система управления огнем, он не смог добиться ни одного попадания в британские корабли. Всего одна торпеда, попавшая в «North Carolina», полностью лишила линкор «зрения» простым сотрясением корпуса. В случае встречи с противником в таком состоянии линкор не имел никаких шансов уцелеть.

Огромное значение приобрела зенитная артиллерия. Война очень быстро показала, что тех «стволов», которые предусмотрели конструкторы даже на самых новых кораблях, вступивших в строй в 1939—41 гг., совершенно недостаточно. Особенно это касалось малокалиберных зенитных автоматов. Подобное упущение пришлось исправлять в ходе боевых действий.

Например, американский «North Carolina» при вступлении в строй в апреле 1941 г. имел 20 универсальных орудий калибра 127 мм и 16 автоматов калибра 28 мм. А в 1944 г. у него было уже 150 автоматов: 96 стволов 40-мм и 54 ствола 20-мм.

Японский «Yamato» при вступлении в строй в декабре 1941 г. осуществлял свою ПВО посредством 12 универсальных 127-мм орудий и 24 автоматов калибра 25-мм. В июле 1944 г. у него было уже 24 универсальных 127-мм орудий и 152 автомата!

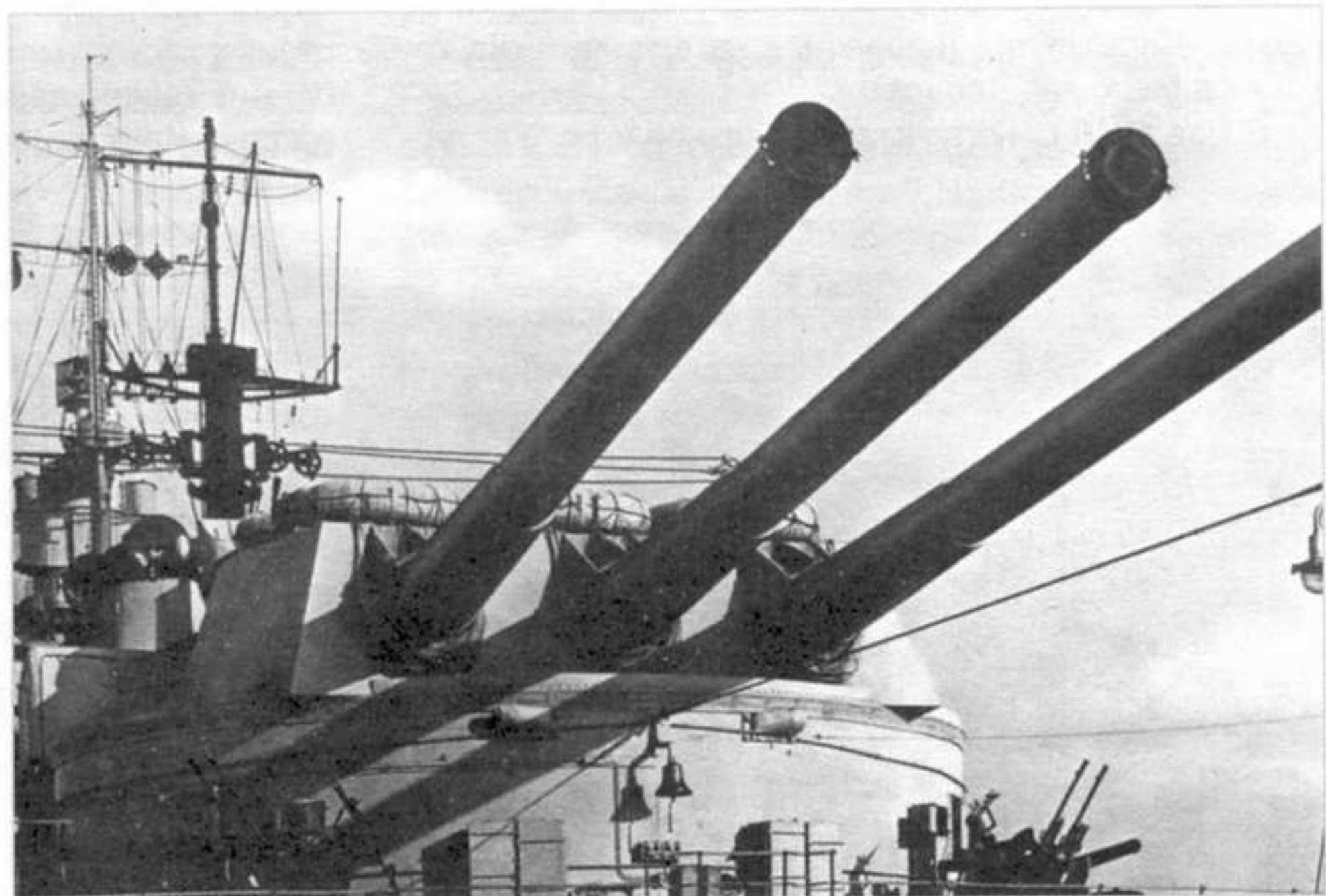
Колоссальный рост зенитного вооружения не был случайным. В результате революционных изменений в тактике морской войны главной ударной силой флотов стали самолеты палубной авиации. После окончания Второй мировой войны линкоры очень быстро сошли со сцены.

Напротив, до ее начала обладание линейным флотом считалось весьма важным и престижным. Поэтому многие страны планировали их строительст-

во, однако реализовать эти планы удалось немногим. Если дредноутами располагали флоты 13 государств, то в 30—40-е годы 28 новых линкоров и линейных крейсеров построили в 1930—45 гг. только шесть стран: 10 в США, 5 в Великобритании, 4 в Германии, 4 во Франции, 3 в Италии, 2 в Японии.



330-мм орудия линейного крейсера «Dunkerque»



381-мм орудия линкора «Vittorio Veneto»

# ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ В СРАЖЕНИЯХ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

## Британские линкоры в боях

В сентябре 1939 г. «Malaya», «Warspite» и «Barham» находились в составе британского Средиземноморского флота. Однако в декабре их перевели в Англию для усиления Флота метрополии.

28 декабря в ходе операции по прикрытию Северного патруля «Barham» атаковала немецкая подлодка U-30. Поврежденный корабль своим ходом прибыл в Ливерпуль и на три месяца встал в док.

«Warspite» и «Valiant» участвовали в Норвежской кампании. Так, 13 апреля 1940 г. линкор «Warspite» совместно с девятью британскими эсминцами потопил на рейде Нарвика пять германских эсминцев. «Valiant» в июне был переведен в Гибралтар, где вошел в состав вновь формируемого соединения «Н» под командованием адмирала Соммервилла. 3 июля в составе этого соединения линкор участвовал в операции «Катапульта» (нападение на французские корабли в Мерс-эль-Кебире).

В мае 1940 г., когда стала реальной угрозой вступ-

противника выйти из боя. В сентябре 1940 г. к этим трем присоединился «Valiant», в ноябре — «Barham». Наконец, 10 мая 1941 г. в Александрию пришел «Queen Elizabeth».

Линкоры широко использовались для охраны конвоев и набеговых операций. Так, 9 февраля 1941 г. линкор «Malaya», линейный крейсер «Renown», авианосец «Arc Royal», крейсер «Sheffield» и 10 эсминцев вошли в Генуэзский залив, нанесли артиллерийские и авиационные удары по Генуе, Ливорно и Специи, потопив пять судов и разрушив береговые сооружения.

Наибольшего боевого успеха достигли «Warspite», «Valiant» и «Barham», расстрелявшие 3 итальянских тяжелых крейсера в ночном бою у мыса Матапан 28 марта 1941 г.

В ходе войны подверглась серьезной проверке броневая и противоминная защита модернизированных дредноутов. Особенно «повезло» в столь своеобразных испытаниях линкору «Warspite». 22 мая 1941 года немецкие авиабомбы серьезно повредили его у острова Крит, в результате чего ему пришлось через

Суэцкий канал и Синапур уйти на капитальный ремонт в Бремертон (США). 16 сентября 1943 г. сверхтяжелая планирующая авиабомба едва не потопила его при высадке союзников на Сицилии. Бомба весом более тонны пробилась насквозь все броневые палубы и взорвалась под днищем корабля, который с трудом отвели на Мальту буксиры.

Линкор «Malaya» 20 марта 1941 г., сопровождая конвой, в 250 милях от Зеленого Мыса получил попадание торпеды от немецкой подлодки U-106, но не погиб. Он прибыл на остров Тринидат, а оттуда перешел на ремонт в США.

Линкор «Barham» погиб 25 ноября 1941 г. в Средиземном море при аналогичной атаке почти мгновенно, поскольку одна

из трех попавших в него торпед с германской подлодки U-331 вызвала взрыв погребов. Вместе с линкором погибли 862 члена экипажа.

Только малая глубина в гавани Александрии спасла от гибели «Queen Elizabeth» и «Valiant» после того, как 19 декабря 1941 г. итальянские морские диверсанты из 10-й флотилии MAS прикрепили к их днищам



Залп главного калибра линкора «Nelson»

ления в войну Италии, «Malaya» и «Warspite» вернулись на свою постоянную базу в Александрии. Вместе с линкором «Royal Sovereign» они несколько раз вступали в перестрелку с итальянскими линейными кораблями — и небезуспешно. 6 июля во время боя у берегов Калабрии «Warspite» попал 381-мм снарядом в итальянский линкор «Giulio Cesare», что заставило

подрывные заряды. Это означало, что даже после всех модернизаций британские линкоры не могли выдержать взрыва одной торпеды, правда, в самом уязвимом месте — под днищем, не защищенном булями.

Зато англичанам удалось скрыть от противника повреждения. Севшие на грунт почти до верхней палубы «Queen Elizabeth» и «Valiant» продолжали стоять на прежнем месте без всякой суеты вокруг. Итальянская разведка не смогла установить факт тяжелых повреждений, поэтому достигнутый перевес в силах итальянский флот так и не использовал. Позже оба линкора отправились на ремонт в США, а затем продолжили войну в составе Дальневосточного флота, уже против Японии.

Линкоры «Rodney» и «Nelson» базировались на Скапа-Флоу. В начальный период войны они сопровождали атлантические конвои и охотились за германскими рейдерами. 4 декабря 1939 г., возвращаясь с операции по прикрытию конвоя HN-5, на входе во временную базу в Лох-Ив «Nelson» подорвался на магнитной мине, установленной подлодкой U-31. Ремонт в Портсмуте длился с января по август.

В январе—марте 1941 г. оба этих линкора приняли участие в неудачной для англичан операции по перехвату германских линейных крейсеров «Scharnhorst» и «Gneisenau», прорвавшихся на атлантические коммуникации. Причем «Rodney» вышел в море, несмотря на течь, открывшуюся в изношенном корпусе, вдобавок поврежденном сильным штормом. Неудовлетворительная работа котлов ограничила скорость его хода до 19,5 узлов. Однако, несмотря на плохое техническое состояние, 27 мая 1941 г. именно орудия «Rodney» поставили финальную точку в полной драматизма охоте на линкор «Bismarck».

В конце июня 1941 г. «Rodney» прибыл в Бостон, где прошел ремонт. Тем не менее, летом 1943 г. стало опять отмечаться поступление воды через разошедшие швы обшивки. Капитальный ремонт неоднократно откладывался, и линкор продолжал нести боевую службу. Так, в августе 1942 г. «Rodney» вместе с «Nelson» принял участие в операции «Пьедестал» — сопровождении большого конвоя на Мальту. В ноябре того же года «Rodney» обеспечивал охрану десантных конвоев на переходе и поддержку войск на берегу во время операции «Факел» — высадки союзников в Северной Африке. Затем, вместе с присоединившимся «Nelson», в составе соединения «Н» они защищали коммуникации в Средиземном море.

В июне 1944 г. «Rodney» поддерживал огнем высадку союзников в Нормандии.

Устаревшие линкоры «Revenge» и «Resolution» в

конце 1939 — начале 1940 гг. сопровождали транспорты с войсками, прибывавшими в Англию из Канады. В июле 1940 г. «Resolution» участвовал в опера-



Линкор «Barham» тонет

ции «Катапульта», а в сентябре — в неудачной попытке помочь силам «Свободной Франции» установить контроль над Дакаром. Во время перестрелки с береговыми батареями 25 сентября 1940 г. линкор подвергся удачной торпедной атаке со стороны французской субмарины «Beveziers». Но подводная защита выдержала, линкор благополучно прошел пол-океана до Портсмута и стал в док на ремонт. «Ramillies» и «Royal Sovereign» в этот период воевали в Средиземном море, сопровождая конвои из Гибралтара в Александрию и защищая конвои от итальянского флота.

После начала войны с Японией 4 линкора типа «R» перебросили в Индийский океан, где в марте 1942 г. они составили ядро Восточного флота — не потому, что могли успешно противостоять японским линкорам типа «Nagato» или «Yamato», просто ничего другого Великобритания в то время не имела возможности выставить. Впрочем, командовавший флотом адмирал Коммервилл успешно уберег «Royal Sovereign» от атак японского авианосного соединения, уничтожившего у берегов Цейлона все британские корабли, которые смог там обнаружить.

Благодаря этому счастливому случаю, линкор «Royal Sovereign» позже побывал в составе советского флота. Переданный в счет репараций от Италии, он 24 августа 1944 г. прибыл в Ваенгу, где поднял военно-морской флаг СССР. Линкор получил название «Архангельск», под которым и плавал три с половиной года (почти все время — на рейде). В феврале 1948 г. он вернулся в Англию, где вскоре пошел на слом, как и все его «братья».

Линейные крейсера «Repulse» и «Renown» начиная с осени 1939 г. входили в состав различных маневренных соединений. Так, они участвовали в операциях у берегов Норвегии, где последний выдержал бой сразу с двумя германскими кораблями своего класса («Scharnhorst» и «Gneisenau»), даже обратил

их в бегство несколькими удачными попаданиями. В общем, «Repulse» повезло: он уцелел во Второй мировой войне и пошел на слом в 1948 г.

По-иному сложилась судьба «Repulse». В начале войны он нес конвойную службу в Северной Атлантике и Северном море. Но когда к концу 1941 г. политическая обстановка на Дальнем Востоке стала внушать английскому правительству опасения, командир «Repulse» получил приказ следовать на Цейлон, встретиться там с новейшим линкором «Prince of Wales» и вместе с ним идти в Сингапур. Однако оба этих корабля потопили самолеты японских авианосцев 10 декабря 1941 г. в ходе Малайской операции.

Линкоры типа «King George V» в основном входили в состав Флота метрополии, их главной задачей являлась охрана трансатлантических и арктических конвоев. После того как в европейских водах не осталось достойного противника, англичане перевели свои линкоры на Дальний Восток для действий против Японии. Туда ушли все 4 «Георга». Но до конца войны этим английским линкорам пришлось ограничиться эскортом авианосцев. Ни одного залпа по японским кораблям они так и не сделали.

## Англичане атакуют французские линкоры

Согласно статье 8-й франко-германского соглашения о прекращении военных действий, заключенного в конце июня 1940 года, французский флот должен был прибыть в пункты, определенные командованием Кригсмарине, и там под контролем немецких, либо итальянских представителей провести разоружение кораблей и демобилизацию команд.

Однако британское правительство опасалось, что флот недавнего союзника может попасть в руки врага. Корабли четвертого по величине флота мира с немецкими командами на борту (или после перехода на сторону Германии французских экипажей) вне всякого сомнения представляли большую угрозу для союзников. И хотя маршал Петэн (глава марионеточного «режима Виши»), а также командующий флотом, адмирал Ф. Дарлан неоднократно заявляли, что ни один корабль не достанется Германии, было весьма сомнительно, что новое французское правительство обладает достаточной силой, чтобы противостоять возможным попыткам немцев захватить флот.

Британское адмиралтейство особенно беспокоила судьба кораблей, находившихся в следующих портах:

— в Мерс-эль-Кебире (2 новых линейных крейсера, 2 старых линкора, 6 эсминцев, авиатранспорт, несколько подводных лодок);

— в Алжире (6 легких крейсеров);

— в Касабланке (новый линкор «Jean Bart»);

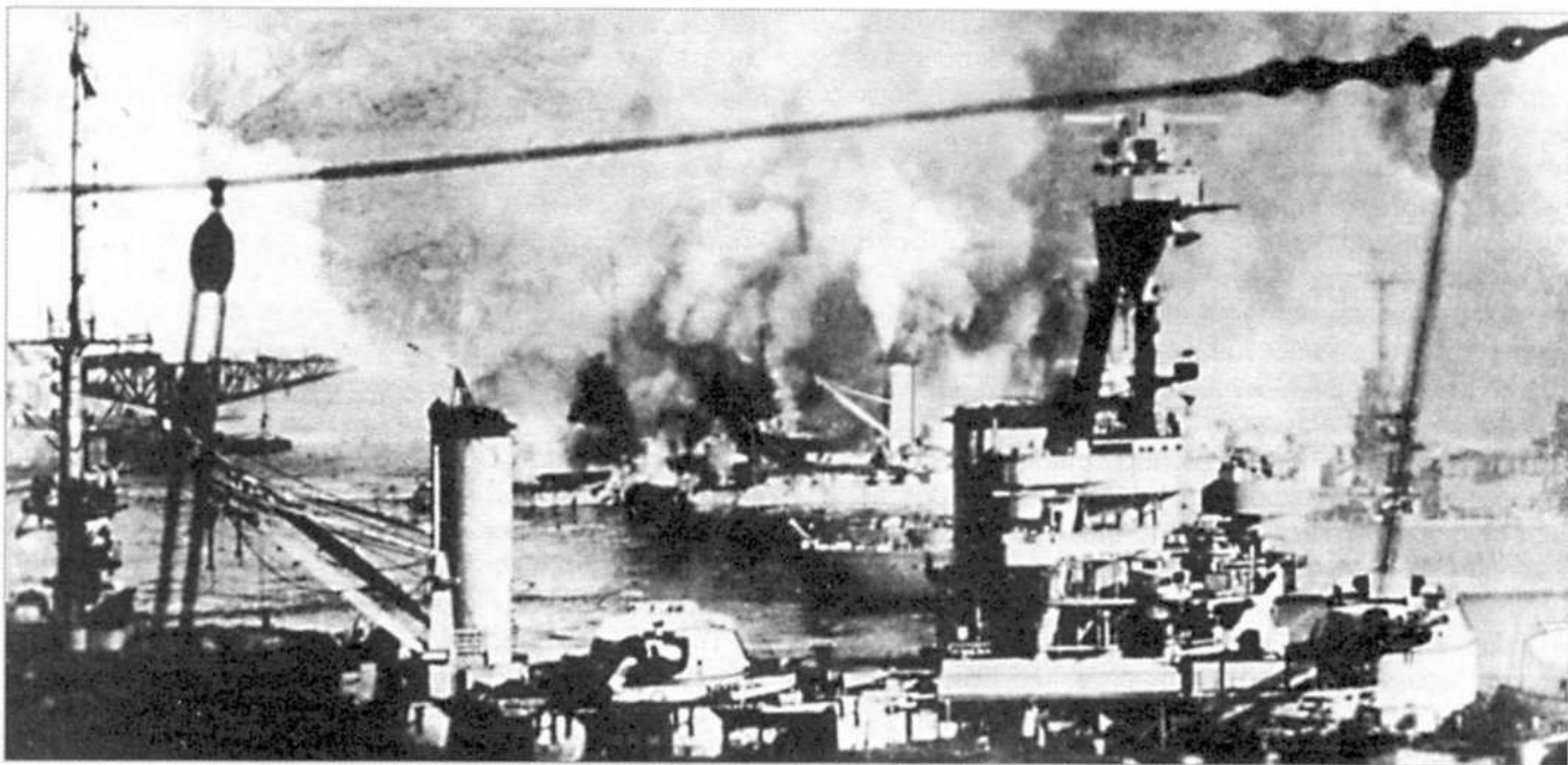
— в Тулоне (4 тяжелых крейсера);

— в Дакаре (новый линкор «Richelieu»);

— на острове Мартиника (авианосец и 2 легких крейсера).

Поразмыслив, британское правительство отважилось пойти на весьма рискованные меры. Сначала оно решило захватить французские корабли, находившиеся в британских портах. Однако выполнение этой акции 3 апреля встретило некоторое сопротивление французских команд. Тогда тех, кто хотел вернуться, выслали во Францию, а все желающие пополнили команды легких и малых кораблей, действовавших в составе сил так называемой «Свободной Франции», под командованием генерала Шарля де Голля.

В порту Александрия команды старого линко-



Французские линкоры под обстрелом в Мерс-эль-Кебире

ра «Lorraine», крейсеров «Duguay-Trouin» и эсминцев согласились временно не покидать свои корабли.

Для того чтобы нейтрализовать самую мощную эскадру, находившуюся в недостроенной военно-морской базе Мерс-эль-Кебир (недалеко от алжирского порта Оран), британское правительство послало туда вице-адмирала Д. Сомервилла во главе эскадры, состоявшей из линкоров «Valiant», «Resolution» и «Hood», авианосца «Ark Royal», двух крейсеров и 11 эсминцев.

3 июля Сомервилл выслал парламентаря к командующему отрядом французских кораблей в Мерс-эль-Кебуре вице-адмиралу М. Жансолю. В ультиматуме британцы требовали, чтобы французские корабли продолжали сражаться на стороне союзников, либо под охраной британских флота проследовали в порты Великобритании для последующей передачи их «Свободной Франции».

Если же французская сторона намерена жестко соблюдать договор с Германией, по которому ее флот не может использоваться против Германии и Италии, им предлагалось перейти в какой-либо французский порт в Вест-Индии и оставаться там до конца войны. В случае отказа британцы настаивали, чтобы команды затопили корабли. Если же будет отвергнуто и это условие, английская эскадра оставляла за собой право использовать все средства, чтобы не допустить захвата французских кораблей врагом.

Срок ультиматума истек в полдень 3 июля 1940 года. Британские самолеты установили минное заграждение, чтобы французские корабли не могли свободно выйти в море. Вице-адмирал Жансоль посчитал поставленные условия унижительными и отклонил их. Тогда около 18 часов вечера заговорили британские пушки.

Флагманский «Dunkerque» выпустил по англичанам сорок 330-мм снарядов, однако сам получил тяжелые повреждения. Попадание одного 381-мм снаряда во вторую башню ГК вызвало пожар, в котором погибла вся прислуга правой полубашни. Другой такой же снаряд, пробив броневую палубу и несколько противоосколочных переборок, взорвался в вентиляторном отсеке, вызвав большие разрушения. Прекратилась подача электроэнергии, вышла из строя система управления огнем ГК, возник пожар в перегрузочном отделении 130-мм снарядов.

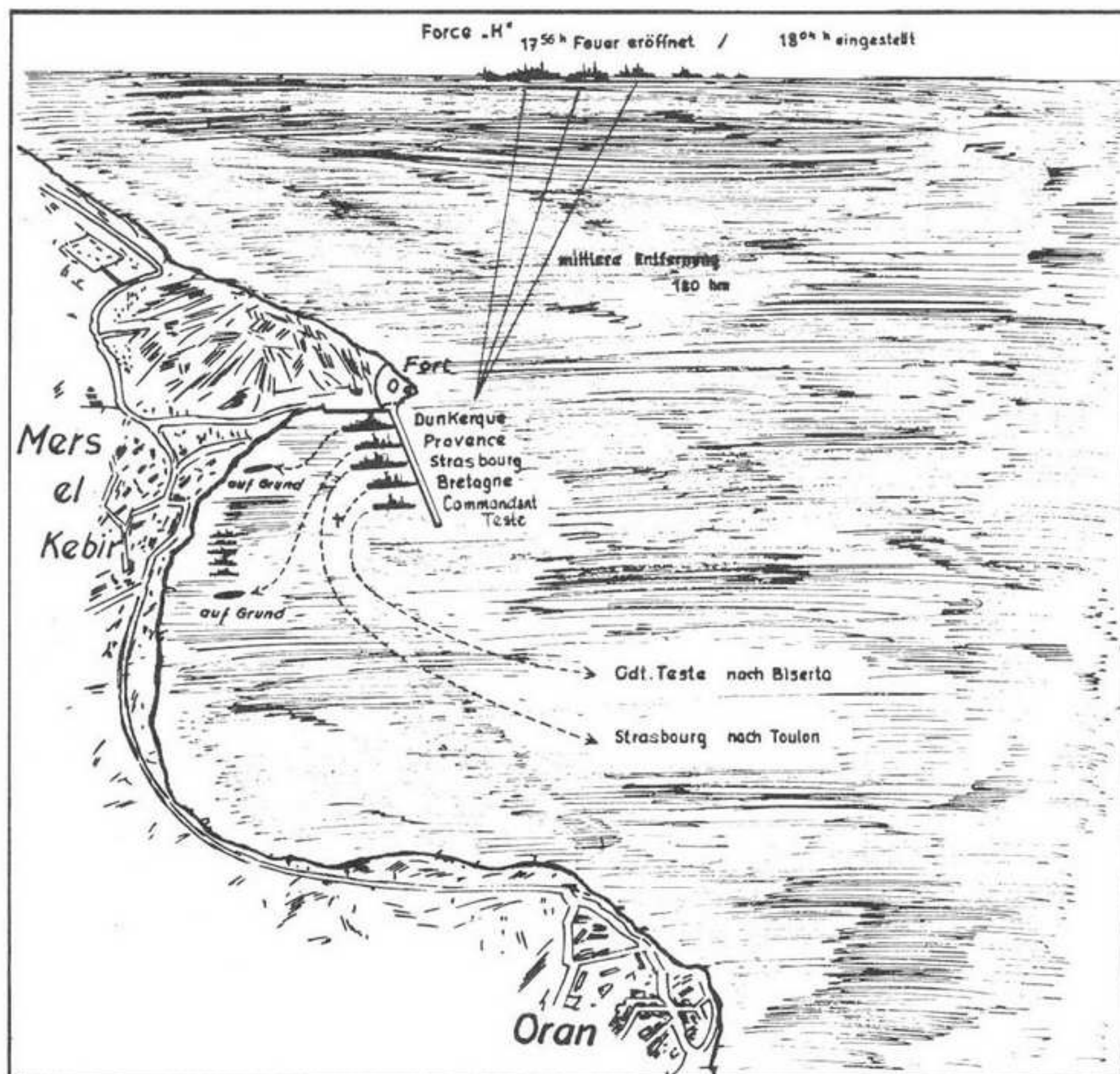


Схема операции «Катапульта» в Мерс-эль-Кебуре

Но самые серьезные последствия вызвало попадание в котельное отделение. 381-мм снаряд подпрыгнул под броневую пояс, пробил тонкие конструкции подводной защиты и взорвался при ударе в противоторпедную переборку. Носовое машинное и два котельных отделения были разрушены, в них возник пожар, оказались перебитыми главный паропровод и кабели электросети.

Адмирал Жансоль приказал посадить корабль на мель. Однако на этом злоключения «Dunkerque» не кончились. Шестого июля его атаковали самолеты-торпедоносцы с авианосца «Ark Royal». Две торпеды поразили стоявший возле борта сторожевик, причем вторая из них попала в уже погружившийся на грунт корабль и вызвала детонацию 42 находившихся на нем глубинных бомб. Сильнейший взрыв буквально разорвал правый борт «Dunkerque» на 40-метровом пространстве.

После 15-минутного артиллерийского сражения сильный взрыв разорвал линкор «Bretagne» (погибли 997 человек). Поврежденный линкор «Provence», чтобы избежать затопления, тоже сел на мель.

Линейному крейсеру «Strasbourg» повезло больше. Вместе с пятью эсминцами он развил полный ход и вырвался из гавани, избежал попаданий тяжелых снарядов, отразил атаки британских самолетов и благополучно прибыл в Тулон.

Всего в этом сражении погибли около 1600 фран-

цузских моряков. Оно на многие годы серьезно осложнило отношения между Францией и Великобританией.

Вступление в строй линкора «Richelieu» 15 июня 1940 г. совпало с первым налетом самолетов Люфтваффе на военно-морскую базу. Немецкое наступление вынудило командование ВМФ срочно загрузить корабль максимально возможным количеством боеприпасов и отправить его за пределы Франции. 23 июня линкор прибыл в Дакар — французскую базу на побережье Западной Африки.

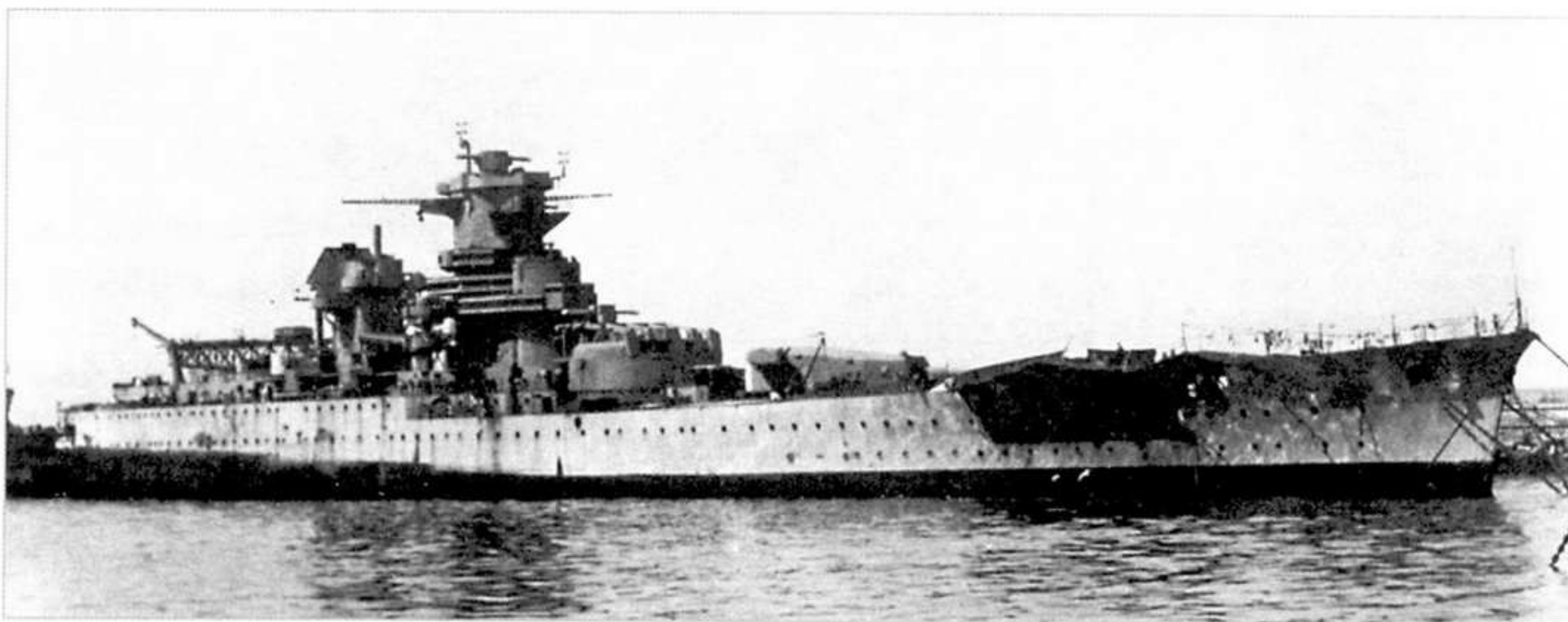
8 июля 1940 г. британская эскадра напала на французские корабли, стоявшие в Дакаре. Торпеда, сброшенная одним из самолетов авианосца «Hermes», взорвалась под днищем линкора и вызвала сильные повреждения. При этом его киль оказался погнутым на протяжении 25 метров, видимо от взрыва торпеды сдетонировали одна или две глубин-

несколько эсминцев, под общим командованием вице-адмирала Д. Каннингхэма.

Ультиматум, высланный французскому гарнизону, был отклонен, поэтому британский флот начал обстрел крепости и стоявших в порту военных кораблей. Плохая видимость сделала безрезультатным огонь корабельной артиллерии, а также бомбардировку самолетами с авианосцев, тем самым перечеркнув планы высадки десанта. В ходе дальнейших действий линкор «Resolution» был поврежден четырьмя снарядами береговых батарей, а затем торпедой французской подводной лодки «Beveziers». В итоге адмирал Каннингхэм 25 сентября отступил.

Как выяснилось позже, вся операция в Дакаре была проведена напрасно, потому что ни немецкие надводные корабли, ни подводные лодки не использовали этот порт в качестве своей базы.

Тем не менее, поврежденный линкор вызывал у



Поврежденный линкор «Jean Bart» в Касабланке

ные бомбы, ранее сброшенные с английского катера рядом с бортом корабля.

Затем открыли огонь британские линкоры. Французский линкор сначала получил повреждения от 381-мм снарядов линкоров «Barham» и «Resolution», а затем на нем произошел взрыв в башне главного калибра, сильно ее разрушивший.

Второе нападение на Дакар состоялось 23—25 сентября. Мотивом для подобных действий послужили опасения по поводу создания баз для немецких рейдеров и подводных лодок в Западной Африке, что угрожало бы безопасности конвоев, идущих вокруг Африки с вооружением для британской армии в Египте. Был принят проект генерала де Голля, который предлагал занять французскую колонию Сенегал совместными силами «Свободной Франции» и Великобритании. Обеспечить охрану десанта из 7 тысяч человек на 3 транспортных судах должен был отряд, включавший линкоры «Barham», «Renown» и «Resolution», авианосец «Ark Royal», 4 крейсера и

англичан опасения. В ноябре 1940 г. президент Рузвельт обратился к главе правительства режима Виши, маршалу Петэну с предложением продать нейтральным на тот момент США находящиеся в Африке небоеспособные линкоры «Jean Bart» и «Richelieu», но получил отказ. Лишь после тулонской трагедии, произошедшей 27 ноября 1942 года, французы согласились отдать один линкор союзникам. 30 января 1943 г. «Richelieu» ушел из Дакара в Нью-Йорк.

Недостроенный линкор «Jean Bart» (77% готовности) 19 июня 1940 г. под бомбами немецких самолетов покинул Сен-Назер и направился в Касабланку, на территорию «французского Марокко». Там достройка продолжалась, к маю 1942 года удалось ввести в строй носовую 380-мм башню. Но 8 ноября американский флот атаковал Касабланку и через три дня захватил город. «Jean Bart», получивший попадания пяти 406-мм снарядов с линкора «Massachusetts» и трех авиабомб, достался американцам в плачевном состоянии. До конца войны он оставался небоеспособным.



## Японские самолеты топят английские линкоры

Жизнь линкора «Prince of Wales», вступившего в строй 3 апреля 1941 года, была недолгой, всего 8 месяцев. В конце 1941 г. его вместе с линейным крейсером «Repulse» отправили в Юго-Восточную Азию, для усиления британского Восточного флота.

7 декабря, примерно за час до нападения на Пёрл-Харбор, японцы неожиданно произвели высадку морского десанта на севере Малайи, захватив город Кота-Бару и расположенный там аэродром. Японские войска, размещенные на территории Таиланда, перешли малайскую границу и совместно с десантом начали наступление с целью захвата этой британской колонии.

В военно-морской базе Сингапур в тот момент под командованием вице-адмирала Томаса Филлипса находилось ядро Восточного флота в составе линкора «Prince of Wales», линейного крейсера «Repulse» и 4 эсминцев. Филлипс правильно оценил японский десант как прямую угрозу Сингапуру и поэтому решил сорвать вторжение, уничтожив десантные суда противника в районе высадки.

Днем 8 декабря (в 17.35) британские корабли вышли из Сингапура, взяв курс на Кота-Бару. Английский командующий рассчитывал прибыть к цели на рассвете 10 декабря и застигнуть японцев врасплох. Корабли шли без авиационного прикрытия. 9 декабря в 15 часов в 300 милях севернее Сингапура британский отряд, проходивший через завесу японских субмарин, обнаружила подлодка I-165. После ее радиограммы все подводные лодки и надводные корабли сил прикрытия Малайской операции, а также самолеты 22-й авиафлотилии 11-го воздушного флота получили приказ перехватить противника.

Как только японские самолеты-разведчики появились над английскими кораблями, адмирал Филлипс, полагая что он обнаружен и скрытность потеряна, решил свернуть операцию и, повернув на юг, напра-

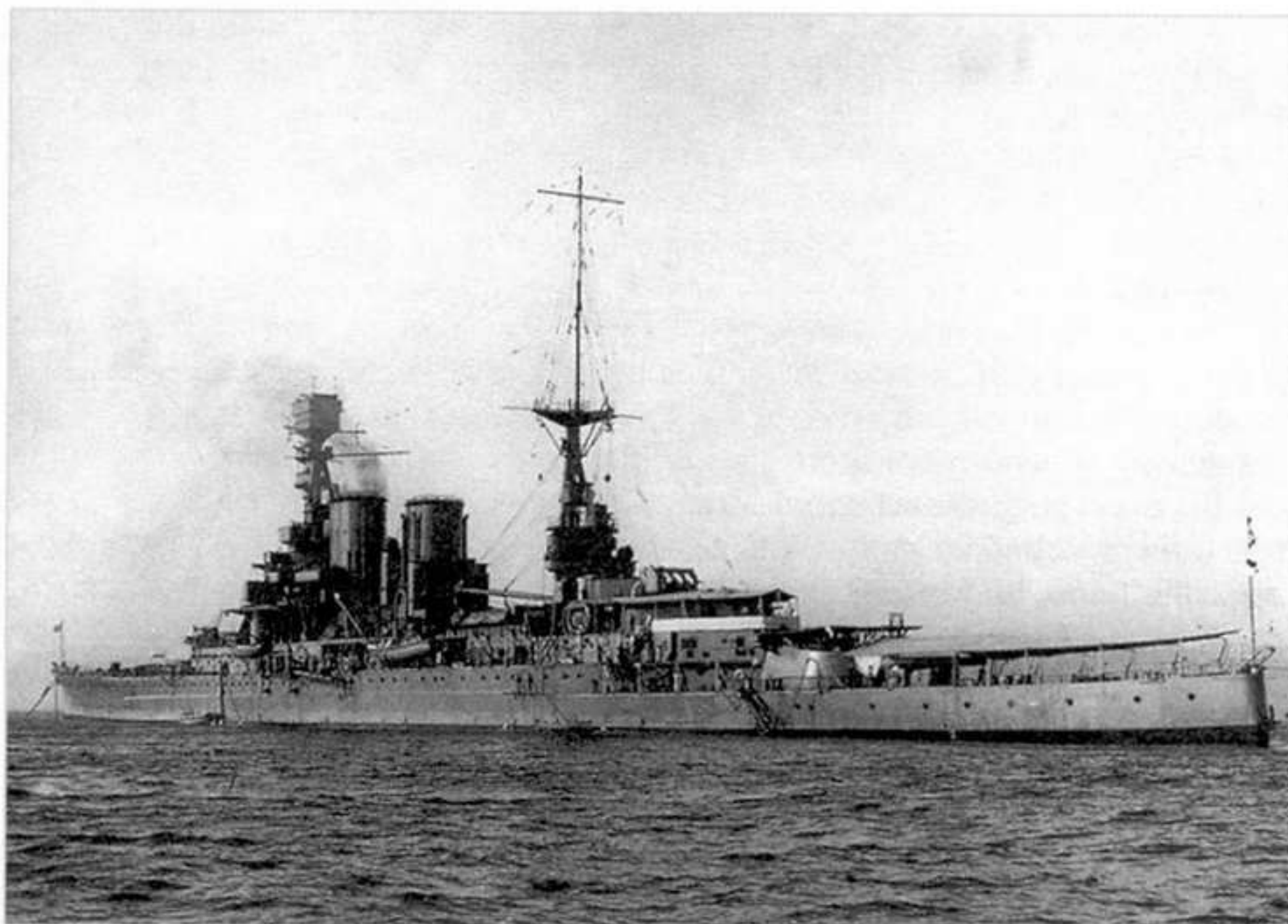
вился обратно в Сингапур. 10 декабря на траверзе города Куантан японская воздушная разведка вновь обнаружила английские корабли и навела на них свою ударную авиацию. С 11.18 до 12.45 сорок пять торпедоносцев и бомбардировщиков авиагрупп «Гензан» и «Каноя», действуя небольшими тактическими группами, произвели ряд последовательных атак.

Главный удар нанесли торпедоносцы, которые заходили с различных направлений, сбрасывая торпе-



Линкор «Prince of Wales»

ды с дистанции 900—1800 метров на высоте около 100 метров. Англичане отражали атаки самолетов зенитной артиллерией. В первую очередь атаке подвергся самый крупный корабль, которым оказался старый и более слабый «Repulse». Но «ветерану удалось уклониться, как минимум, от 15 торпед и 7



Линейный крейсер «Repulse»

бомб. Лишь одна бомба разбила катапульту. К тому времени «Prince of Wales» получил уже три торпеды, которые вывели из строя его рулевое управление и оба левых гребных винта.

«Repulse» изо всех сил пытался прикрыть своего флагмана, однако третья атака стала для него роковой. Торпедоносцы зашли сразу с двух сторон, и попаданий избежать не удалось. Взрыв одной из торпед заклинил рули, крейсер потерял управление, а затем корабль поразили еще четыре торпеды. «Repulse» медленно завалился на борт и исчез под водой.

«Prince of Wales» держался на плаву около часа, затем на нем взорвались артпогреба и он затонул в считанные секунды со всем экипажем. Адмирал Филлипс и командир линкора (Лич) тоже погибли. На линейном крейсере «Repulse» погибли 327 человек, остальных моряков подобрала эсминцы сопровождения.

Известие о гибели этих двух кораблей произвело сильное впечатление на всех флотах мира. Впервые в истории новейшей линейный корабль, находившийся в полной боевой готовности и на ходу в открытом море, не смог защитить себя от атаки с воздуха. Сами японцы тоже были поражены своим успехом: они предполагали, что потеряют треть самолетов, а реально потеряли всего четыре. Этот бой оказал огромное влияние на всю последующую тактику японского флота в войне. Стало ясно, что линкоры перестали быть главной ударной силой флота, их роль перешла к кораблям нового класса — ударным авианосцам.

## «Карманные линкоры» в боях

В 1936—38 гг. германские «броненосцы» принимали участие в гражданской войне в Испании. По решению международного комитета вся акватория вокруг Пиренейского полуострова была разделена на зоны ответственности между Великобританией, Францией, Германией и Италией. Военные корабли этих стран должны были пресекать подвоз военных грузов обеим сторонам (на самом же деле итальянцы и немцы всячески помогали франкистам).

29 мая 1937 г. броненосец «Deutschland», стоявший на рейде острова Ивиса, атаковали два самолета республиканцев, которые добились двух прямых попаданий и одного близкого разрыва у борта. Хотя бомбы были снаряжены всего 50 кг взрывчатки, они причинили кораблю значительный ущерб. Взрывы вызвали большой пожар, уничтоживший гидросамолет, убили 19 моряков и ранили еще 81. После экстренной ликвидации повреждений корабль отправился домой на ремонт и заодно прошел модернизацию.

В конце августа 1939 г. «Deutschland» отправился в рейд в Атлантику вместе с «Admiral Graf Spee». Этот почти трехмесячный поход под командованием капитана цур зее Веннекера закончился практически безрезультатно. Ему удалось потопить всего лишь два транспортных судна (общей вместимостью 6297

тонн) и еще одно судно захватить в качестве приза. Это не окупало даже стоимости израсходованного топлива. 15 ноября «броненосец» вернулся в Киль и по приказу Гитлера был переименован в «Lutzow».

Следующая большая операция — высадка в Норвегии — едва не стала для него последней. «Lutzow» входил в состав группы, предназначенной для захвата столицы страны Осло. 9 апреля 1940 г. он ворвался в Осло-фиорд вслед за тяжелым крейсером «Blucher». На подходе к цели оба германских корабля попали под огонь норвежских береговых батарей. 280-мм снаряд попал в носовую башню броненосца, уничтожив центральное орудие. Еще два попадания в надстройки убили или ранили около 20 членов экипажа и вызвали пожар.

После захвата Осло поврежденный «Lutzow» (Deutschland) получил приказ возвращаться в Германию. На обратном пути 11 апреля он получил торпеду от британской подлодки «Spearfish». Попадание в корму привело к затоплению 4 отсеков (1300 тонн воды). Только близкое расстояние позволило буксирам и тральщикам дотащить корабль в Киль, на что потребовались двое суток. Ремонт в Киле продлился до начала 1941 г. Его усугубил налет английских бомбардировщиков 9 июля 1940 г., когда корабль получил попадание, вызвавшее новые разрушения.

Незадолго до нападения на СССР Гитлер приказал перевести «Lutzow» на Балтику. 13 июня на переходе британские торпедоносцы «Бофорт» атаковали корабль и, несмотря на воздушное прикрытие, добились попадания в середину корпуса. «Lutzow» принял 1000 тонн воды, получив на короткое время крен в 20 градусов. 12-узловым ходом «карманный линкор» вернулся в Киль, где вновь встал на ремонт.

Работы завершились лишь в январе 1942 г. В мае корабль был переброшен в Норвегию для действий против северных конвоев союзников. Однако за следующие полтора года ему так и не удалось принести какой-либо пользы. В итоге «Lutzow» 10 сентября 1943 г. получил приказ возвратиться в Германию. В конце года корабль перевели в Либаву, где он до марта 1944-го проходил очередной ремонт и модернизацию. Теперь его предполагалось использовать для поддержки немецких войск на побережье Рижского залива.

Налеты союзной авиации заставили перевести «Lutzow» и «Admiral Scheer» в Пиллау. В конце января 1945 г. оба «карманных линкора» вновь поддерживали свою армию, но уже в Восточной Пруссии. Конец нацистской Германии был близок, и для больших кораблей просто не оставалось укромных мест. В середине апреля британские «ланкастеры» атаковали находившийся в Свиномюнде «Lutzow» тяжелыми бомбами. Хотя прямых попаданий не было, близкие разрывы привели к постепенному затоплению корпуса. Корабль сел на грунт на мелком месте, продолжая обстреливать части Советской Армии, приближавшиеся к городу, до 3 мая.

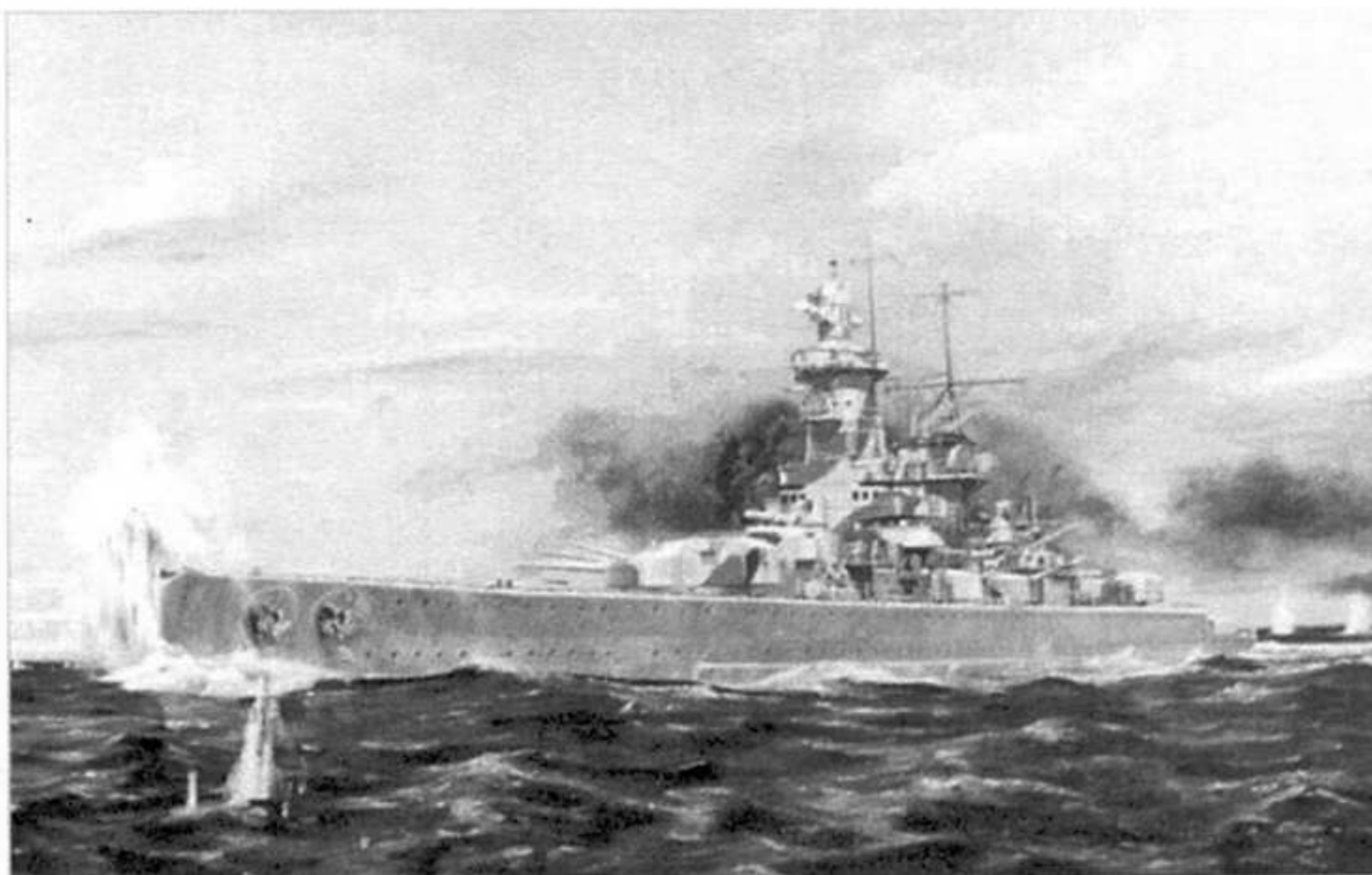
Взорванный командой и полностью выгоревший

корпус весной 1947 г. подняли советские спасатели, однако во время буксировки в Ленинград в сентябре следующего года он затонул в центральной части Балтийского моря.

Боевая карьера «Admiral Graf Spee» была совсем короткой, но наиболее яркой. 16 декабря 1936 г. на нем поднял флаг контр-адмирал фон Фишель, назначенный командующим немецким флотом в испанских водах. Более двух лет прошли в походах.

21 августа 1939 г. под командованием капитана цур зее Лангсдорфа «Admiral Spee» покинул Вильгельмсгафен. Ему удалось незаметно выйти сначала к берегам Норвегии, затем в Атлантику южнее Исландии. Когда 1 сентября началась Вторая мировая война, первый месяц ее прошел для «Spee» в полном молчании. Задержка с использованием рейдеров произошла в связи с тем, что Гитлер все еще надеялся прийти к мирному соглашению с Англией. Только 25 сентября последовал приказ о начале операций.

За два с половиной месяца крейсерства на коммуникациях «карманный линкор», действуя в Южной Атлантике и в Индийском океане, уничтожил 9 судов (50089 брт). Британское командование, узнав о действиях рейдеров, создало для их нейтрализации 9 по-



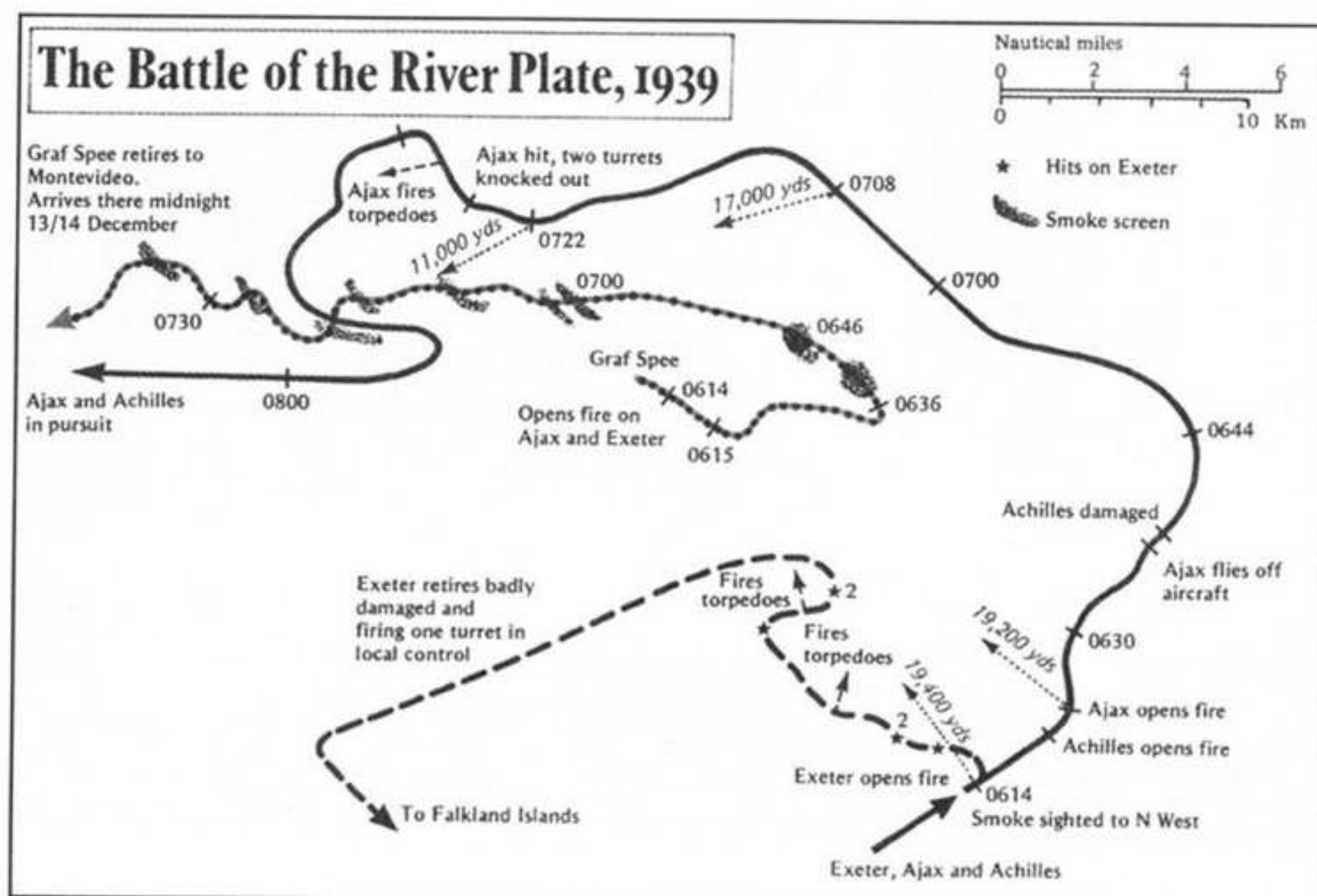
Карманный линкор «Admiral Graf Spee» в бою под Ла-Платой

исковых групп в составе линкоров, авианосцев и крейсеров.

13 декабря 1939 г. одна из таких групп подкараулила «Admiral Spee» у берегов Южной Америки. В ходе полуторачасового боя с тремя британскими крейсерами (тяжелый крейсер «Exeter», легкие крейсера «Ajax» и «Achilles») карманный линкор получил лишь незначительные повреждения, но не смог оторваться от преследования и зашел в нейтральный порт Монтевидео (Уругвай). Положение одинокого рейдера, отделенного от родных берегов тысячами миль,



«Admiral Graf Spee» после взрыва



являлось очень уязвимым. Хотя шансы вырваться из ловушки были достаточно велики, по решению германского командования, основанному на докладе Лангсдорфа (который, в свою очередь, руководствовался ошибочным сообщением своего артиллерийского офицера, принявшего избитый крейсер «Exeter» за линкор) команда взорвала «Admiral Graf Spee» на рейде Монтевидео, в заливе Ла-Плата. Узнав через три дня правду, Лангсдорф пришел в отчаяние от совершенной ошибки и застрелился.

«Admiral Scheer» с конца июля 1936 г. по июнь 1938 г. тоже действовал в испанских водах.

4 сентября 1939 г. он получил серьезные повреждения в результате попадания трех авиабомб во время налета британских бомбардировщиков. Ремонт и крупная модернизация длились до сентября 1940 г.

27 октября «карманный линкор» под командованием капитана цур зее Кранке покинул порт Брюнсбютель и вышел в Атлантику севернее Исландии. 5 ноября «Scheer» атаковал конвой HX-84, потопив прикрывавший его вспомогательный крейсер «Jervis Bay» и 5 торговых судов. Затем Кранке увел свой корабль в Центральную и Южную Атлантику, где его жертвами стали 6 судов союзников. В начале февраля рейдер обогнул мыс Доброй Надежды и уничтожил еще 3 судна в Мозамбикском проливе. 22 февраля «карманный линкор» лег на обратный курс и 1 апреля 1941 г. благополучно вернулся домой. Всего он потопил либо захватил 17 судов (общей вместимостью 113233 тонны). Данный рейд стал наиболее успешным из всех походов «карманных линкоров».

В 1942 г. центр тяжести морских операций Кригсмарине переместился на север, против союзных конвоев в СССР. Вместе с линкором «Tirpitz» и тяжелым крейсером «Prinz Eugen» в феврале «Scheer» прибыл в Тронхейм. Но лишь однажды (5 июля 1942 г.) он участвовал в перехвате конвоев PQ-17 и QP-13. 16—30 августа 1942 г. «Scheer» совершил рейд в

Карское море. Там он потопил пароход «Александр Сибиряков» и два небольших судна в порту Диксон.

В декабре корабль отправился в Германию, на очередной ремонт в Вильгельмсгафен. В начале 1943 г. «Scheer» стал объектом многочисленных, но безуспешных налетов американских тяжелых бомбардировщиков. С конца 1943 г. «Scheer» использовался на Балтике в учебных целях, причем крайне редко выходил в море, лишь 22—24 ноября 1944 г. поддерживал своим огнем немецкие войска, сражавшиеся на острове Эзель (Сааремаа).

Гибель настигла «Admiral Scheer» в Киле. В ночь с 9 на 10 апреля 1945 г. в ходе рейда 600 бомбардировщиков корабль получил 5 прямых попаданий авиабомб. Команда уже не боролась за его спасение, и он повалился на борт прямо у стенки.

## Действия «Scharnhorst» и «Gneisenau»

В сентябре 1939 г. Германия могла противопоставить 22 английским и французским линейным кораблям и линейным крейсерам всего два «11-дюймовых» линейных крейсера «Scharnhorst» и «Gneisenau». Поэтому об эскадренных сражениях не могло быть и речи. Немцам волей-неволей пришлось использовать свои тяжелые корабли в основном как рейдеры для действий на морских коммуникациях.

Первый совместный поход «Scharnhorst» и «Gneisenau» провели в ноябре 1939 г. Итогом его стало потопление английского вспомогательного крейсера «Ravallpindi» — бывшего пассажирского лайнера, во-



Германские корабли у берегов Норвегии (1940 г.)

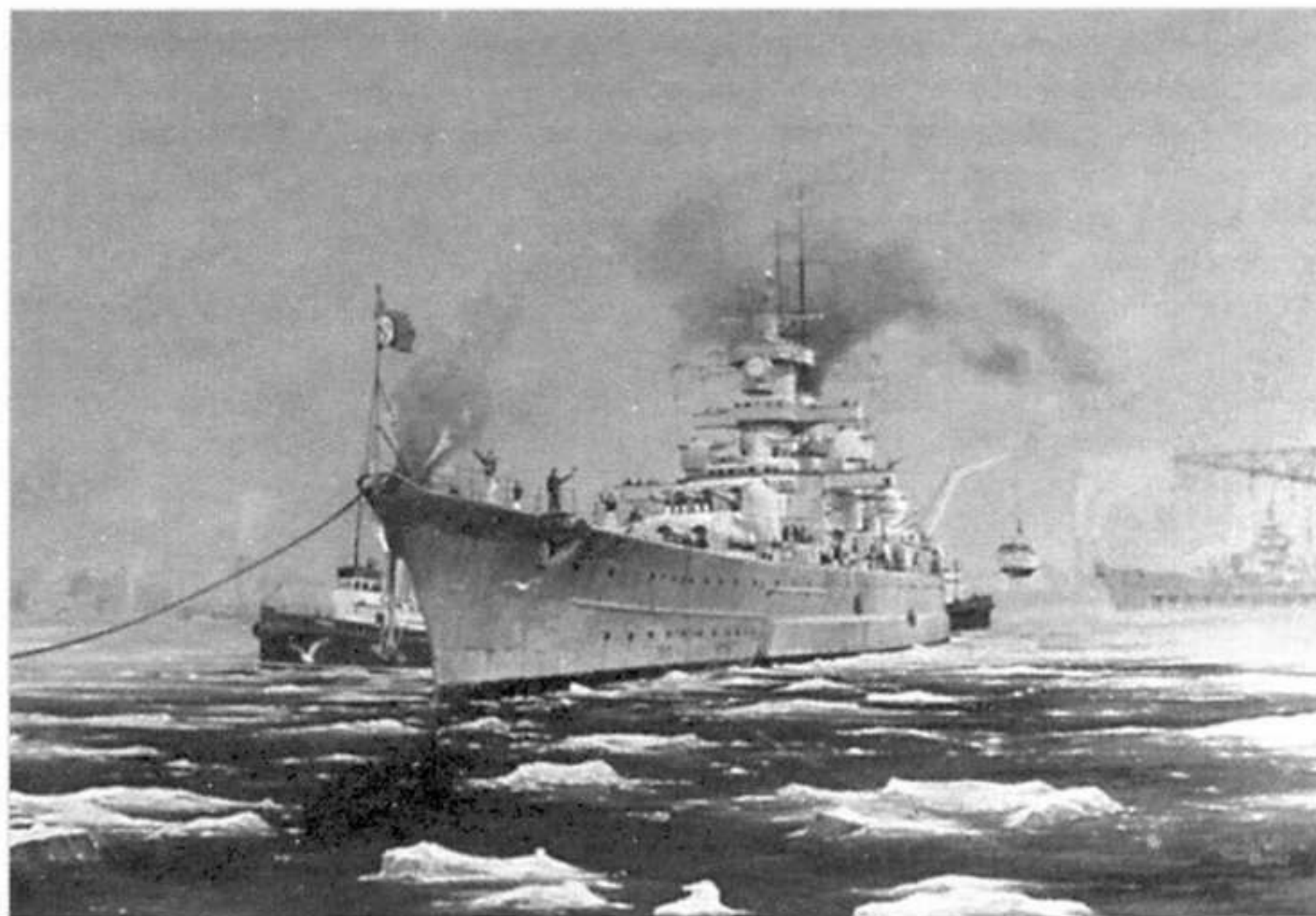
оруженного старыми пушками. Успех был весьма скромным, но пропаганда нацистов преподнесла этот неравный поединок в качестве значительной морской победы.

В апреле 1940 г. оба корабля прикрывали германское вторжение в Норвегию, где впервые вступили в бой с достойным противником — линейным крейсером «Renown». Перестрелка происходила в условиях плохой видимости и продолжалась с перерывами два с половиной часа. «Gneisenau» добился двух попаданий в «англичан», но и сам получил три 381-мм снаряда. Один из них вывел из строя кормовую башню, другой — систему управления огнем орудий главного калибра. В «Scharnhorst» попаданий не было, но его носовая башня тоже вышла из строя из-за повреждений, вызванных очень сильным штормом.

Вскоре в норвежских водах произошел еще один бой. 8 июня «Scharnhorst» и «Gneisenau» случайно обнаружили британский авианосец «Glorious», шедший в сопровождении эсминцев «Ardent» и «Acasta». Используя радар, немцы открыли огонь с дистанции 25 км и быстро добились попаданий, которые повредили полетную палубу и не позволили поднять в воздух самолеты-торпедоносцы. В результате обстрела «Glorious» загорелся, перевернулся и затонул.

Пытаясь спасти авианосец, эсминцы отважно ринулись в самоубийственную атаку. Оба они были расстреляны, но все же одна торпеда эсминца «Acasta» попала в «Scharnhorst». Линейный крейсер принял более 2500 тонн воды и получил крен 5 градусов на правый борт; две артиллерийские башни (кормовая 280-мм и бортовая 150-мм) вышли из строя; скорость хода уменьшилась.

Кстати говоря, результаты первого боевого столкновения линкоров с авианосцами весьма воодушевили адмиралов-консерваторов во всех странах, но ненадолго. Скоро стало ясно, что гибель авианосца под орудийным обстрелом была всего лишь трагической случайностью, исключением из пра-



«Gneisenau» в норвежских водах

вил. Но само по себе уничтожение авианосца явилось большим успехом.

Вскоре после этого (20 июня 1940 г.) «Gneisenau» был торпедирован британской подводной лодкой «Clyde» в районе Тронхейма. Корабль ушел в Киль на ремонт, который продлился с конца июля по декабрь.

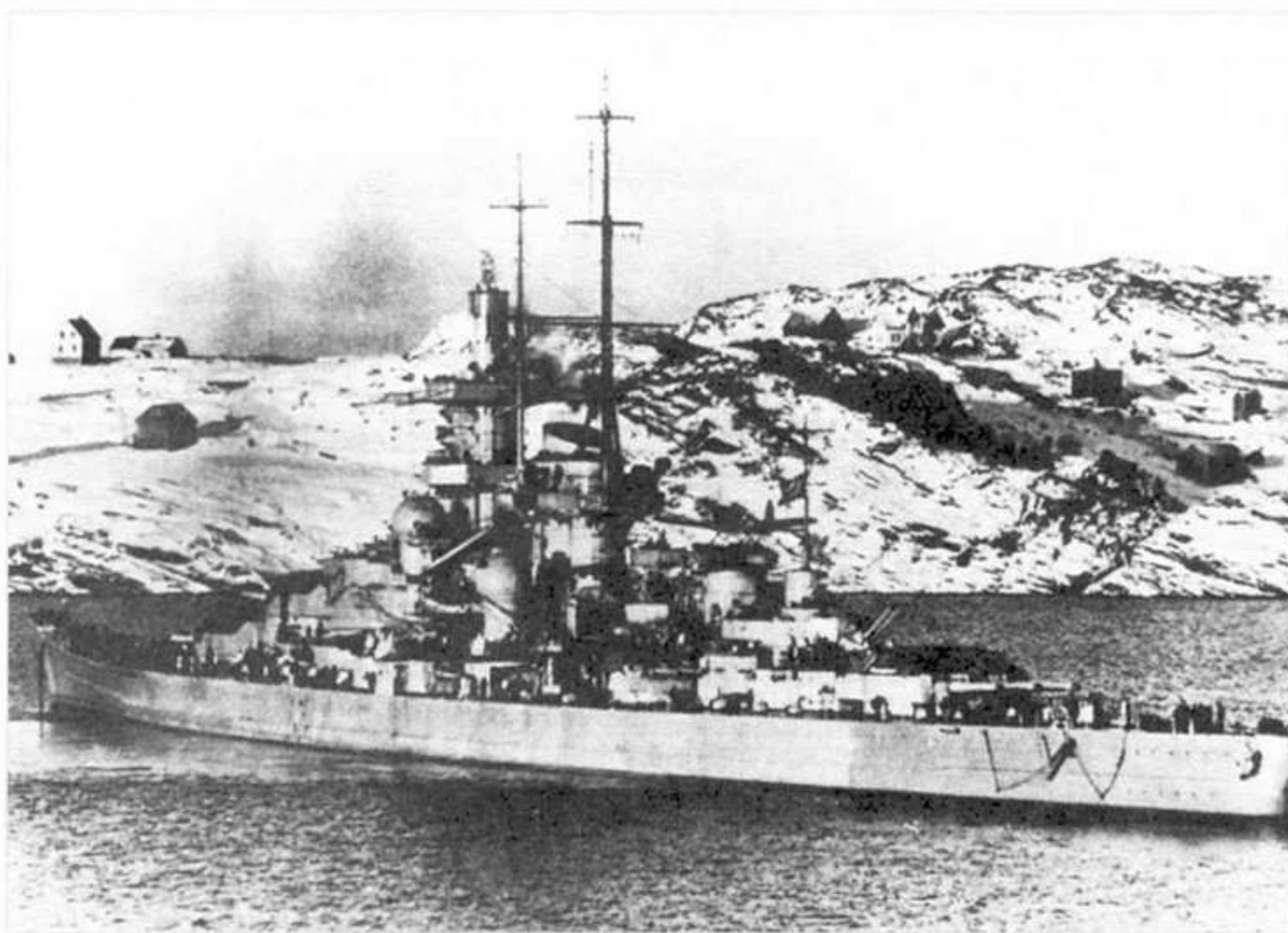
Самым удачным совместным предприятием «Scharnhorst» и «Gneisenau» стал океанский рейд в январе — марте 1941 г. За два месяца корсарских действий в Атлантике они потопили 22 союзных парохода общей грузоподъемностью свыше 115 тысяч тонн



«Scharnhorst» в порту Ла-Палисс

и успешно вернулись в Брест. Это наиболее высокий результат немецких рейдеров за всю войну.

Но затем удача отвернулась от них. Во француз-



«Gneisenau» у норвежского берега (апрель 1940 г.)

ских портах линейные крейсера стали подвергаться воздушным атакам. Так, 24 июля 1941 г. бомбардировщики «Галифакс» добились пяти прямых попада-



Британский крейсер «Norfolk»

ний в «Scharnhorst», стоявший в порту Ла-Паллис. Линкор пришлось ремонтировать в сухом доке в Бресте. «Gneisenau» получил попадание авиационной

торпеды 6 апреля и четыре бомбовых попадания в ночь на 11 апреля. Пришлось им уходить из Франции.

Операция «Цербер» (дерзкий прорыв через Ла-Манш в Германию 11—13 февраля 1942 г.) оказалась последней совместной акцией этих кораблей. В ночь на 27 февраля прибывший в Киль «Gneisenau» был поражен английской 454-кг бронебойной бомбой в районе первой башни главного калибра.

Взрыв вызвал большие разрушения и пожар. 112 моряков погибли, 21 был ранен. Линейный крейсер отбуксировали в Готенгафен (ныне Гдыня) для капитального ремонта.

Ремонт начался 1 июля, при этом планировалось заменить 280-мм орудия на шесть 380-мм в тех же башнях, но в январе 1943 г. все работы на корабле прекратились. Артиллерию с него сняли и отправили на береговые батареи в Голландию и Норвегию. 27 марта 1945 года «Gneisenau» был затоплен для заграждения фарватера на входе в порт Готенгафен.

«Scharnhorst» во время прорыва через Ла Манш подорвался 12 февраля на двух минах. После продолжительного ремонта в Киле (февраль — октябрь 1942 г.) он перешел в Норвегию, где почти все время стоял в фиордах и практически не выходил в море, не считая учений.

26 декабря 1943 г. «Scharnhorst» попытался атаковать союзный конвой JW-55B, но был перехвачен английскими крейсерами. Снаряд крейсера «Norfolk» вывел из строя его радиолокатор, что в условиях полярной ночи привело к фатальным последствиям. Вскоре к крейсерам присоединился линкор «Duke of York» и положение «Scharnhorst» стало безнадежным. Полуразрушенный снарядами рейдер добились торпеды британских эсминцев.

В этом бою в полной мере проявилась эффективность немецкой броневой и противотор-

педной защиты. «Scharnhorst» не утратил боеспособность даже после того, как в него попали 13 снарядов калибра 356 мм, 14 — 152 мм и 4 торпеды. Корабль

затонул только тогда, когда получил еще 10 торпед (!) Англичане подобрали из воды лишь 36 человек, остальные 1803 погибли.

## Охота на линкор «Bismarck» (18–27 мая 1941 г.)

Как известно, германский флот к открытой схватке на море не был готов, поскольку силы союзников намного превосходили его. У Великобритании и Франции вместе были 22 линкора, 8 авианосцев, 83 крейсера, 254 эскадренных миноносца. У немцев находились в строю 2 линейных крейсера, 3 броненосца, 2 тяжелых и 6 легких крейсеров, 37 эсминцев. «Нашему надводному флоту не остается ничего другого, как только продемонстрировать, что он может доблестно умереть», — записал гросс-адмирал Эрих Редер в дневнике.

Кроме того, союзники имели широко разветвленную систему баз и аэродромов. Опираясь на них, англо-французское командование могло осуществлять маневр корабельных группировок в любом направлении, а также бомбить немецкие базы в Вильгельмсгафене, Киле, Куксгафене и других портах.

Поэтому основным содержанием боевых действий в Атлантическом океане стала борьба на коммуникациях. Особенно большое значение атлантические сообщения имели для Великобритании. Перед войной она ввозила около 90% основных видов стратегического сырья и продовольствия. По морю в страну ежегодно доставлялось свыше 68 млн. тонн грузов, каждый день из портов выходили около 2500 судов (!) Общая протяженность английских коммуникаций превышала 80 тысяч миль, обеспечение их безопасности составляло основу всей системы морской обороны Британской империи.

Руководство Германии хорошо понимало, что способность Великобритании вести войну в огромной степени зависит от надежности ее морских сообщений, поэтому нарушение их считалось основной

стратегической задачей германского флота.

В основу немецкого плана ведения боевых действий легла пропагандируемая Редером теория «крейсерской войны». На ее первом этапе главная роль отводилась линейно-крейсерским силам. Немногочисленным в то время подводным лодкам поручалась второстепенная задача: ударами по коммуникациям противника заставить противника отказаться от использования одиночных судов и перейти к системе конвоев, которые подлежали уничтожению



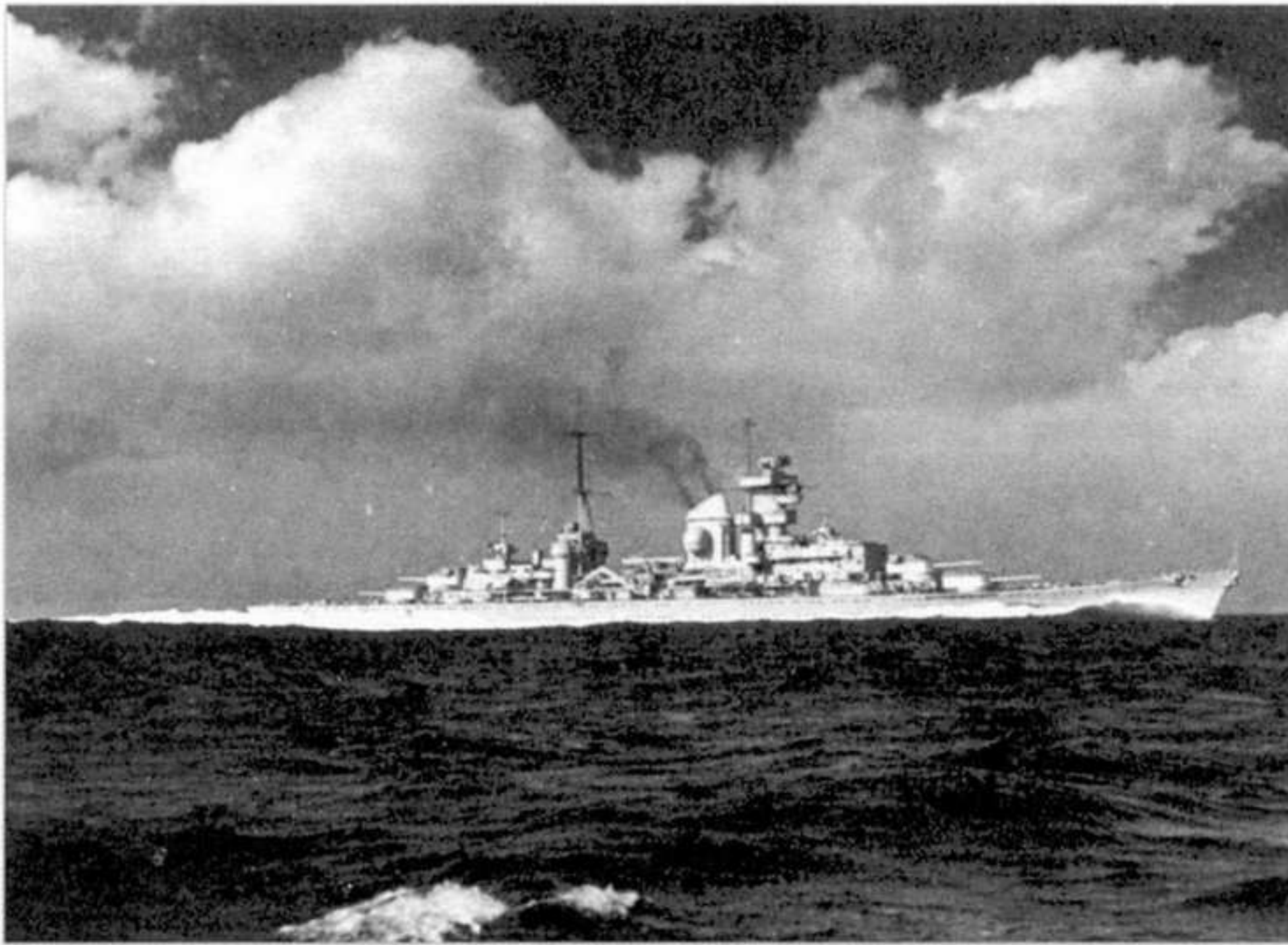
«Bismarck»

крупными надводными кораблями.

В основу тактики использования немецких рейдеров были положены внезапность нападения на одиночные суда (или слабо охраняемые конвои) и регулярная смена районов крейсерства за пределами радиуса действия береговой авиации противника.



«Bismarck» (впереди) и «Prinz Eugen» уходят в рейд



«Prinz Eugen»

Уничтожение вражеских боевых кораблей, даже более слабых, чем рейдеры, разрешалось только в исключительных случаях.

Однако после гибели «Admiral Graf Spee» в Монтевидео в использовании рейдеров наступил длительный перерыв. Это было связано с подготовкой и проведением немцами операции по захвату Норвегии, в которой участвовали почти все силы их флота.

Выход надводных кораблей в Атлантику возобновился только в конце 1940 г. Первым начал действовать «Admiral Scheer». В апреле 1941 г. «Admiral Scheer» вернулся в Киль, потопив или захватив за время крейсерства 17 транспортов. Трижды прорывался в Атлантику тяжелый крейсер «Admiral Hipper»; он уничтожил 9 транспортов (40 тыс. брт). Наконец, в январе—марте 1941 г. совместный рейд совершили линейные крейсера «Scharnhorst» и «Gneisenau». Они потопили 22 союзных парохода (в сумме 115 тыс. брт).

Победы Вермахта обеспечили флот новыми базами в Норвегии и Франции, и на весну 1941 г. гросс-адмирал Редер запланировал крупный рейд. В Балтийском море находились недавно вступившие в строй линкор «Bismarck» и тяжелый крейсер «Prinz Eugen». Гросс-адмирал решил отправить эти корабли в Атлантику, где к ним должны были присоединиться «Scharnhorst» и «Gneisenau». Столь мощная эскадра

совместно с подводными лодками могла полностью парализовать британское судоходство. Для обеспечения операции, получившей название «Учения на Рейне», в море заранее были посланы танкеры и суда снабжения. Одновременно с ними несколько немецких торговых судов, замаскированные под «нейтралов», прочесывали районы движения конвоев, собирая информацию для своих рейдеров и субмарин.

Однако повреждения, которые «Scharnhorst» и «Gneisenau» получили весной, еще не были устранены. Несмотря на это, Редер не хотел отменить операцию, которой предшествовали значительные приготовления. Он приказал линкору «Bismarck» и крейсеру «Prinz Eugen» перейти в норвежский порт Берген.

Там они должны были дожидаться туманной погоды и прорваться в Атлантику обходным путем вокруг Исландии.

Вице-адмирал Гюнтер Лютенс, назначенный командовать соединением, возражал против этого плана. Он предлагал подождать до окончания ремонта «Scharnhorst» и завершения боевой подготовки экипажа линкора «Tirpitz», вступившего в строй 25 февраля 1941 г. Но Редер не хотел медлить, он считал, что этот рейд заставит британцев перебросить часть флота из Средиземного моря в Атлантику, что



«Hood»

ослабит давление на морские коммуникации италогерманских войск в Северной Африке.

18 мая «Bismarck» и «Prinz Eugen» вышли из Готенгафена и направились к датским проливам. Во



время этого перехода их заметил шведский крейсер «Gotland», и вскоре информация о кораблях получила английская разведка. В тот момент на переходе через Атлантику или в готовности к выходу находились 11 конвоев, поэтому немецкие корабли представляли для них весьма серьезную угрозу.

21 мая отряд адмирала Лютенса прибыл в Корсфиорд, недалеко от Бергена. Здесь «Prinz Eugen» доправился топливом. В тот же день корабли вышли в море. На следующий день английский самолет-разведчик установил, что немецких кораблей в Бергене уже нет.

Командующий Флотом метрополии адмирал Тови немедленно вышел в море на перехват. Адмиралтейство выделило для этого все имевшиеся в наличии тяжелые корабли. Чтобы держать под наблюдением возможные пути следования рейдерской группы и иметь возможность нанести удар на любом из маршрутов, Тови пришлось разделить свои силы. В Датском проливе несли дозор тяжелые крейсеры «Suffolk» и «Norfolk» под командованием контр-адмирала Уэйк-Уолкера. Сюда же полным ходом из Скапа-Флоу шел отряд вице-адмирала Холланда в составе линкора «Prince of Wales», линейного крейсера «Hood» и 6 эсминцев. Между Исландией и Фарерскими островами находились три крейсера и тральщики. Сюда же направился сам Тови на линкоре «King George V» с авианосцем «Victorious», линейным крейсером «Repulse», 4 крейсерами и 5 эсминцами.

Вечером 23 мая крейсер «Suffolk» обнаружил в Датском проливе «Bismarck» и «Prinz Eugen». Англичане немедленно укрылись в полосе тумана и стали следить за противником с помощью радара. В течение всей ночи британские крейсера шли вслед за немецкими кораблями, наводя на них по радио силы перехвата.

Утром в 5.35 с флагманского «Hood» увидели врага прямо по носу и передали на «Prince of Wales» — стрелять по линкору «Bismarck», который шел вторым. Через 17 минут англичане с дистанции 12 миль открыли огонь из носовых ба-

шен. Оба немца согласованно обстреливали «Hood», первые залпы которого легли с большим перелетом. Зато уже после второго залпа линкора «Bismarck» на «Hood» вспыхнул пожар. Пытаясь сбить наводку орудий противника и одновременно ввести в действие кормовые башни главного калибра, около 6.00 Холланд приказал своим кораблям отвернуть влево на 20 градусов.

Во время выполнения этого маневра два 380-мм снаряда «Bismarck» попали между второй трубой и грот-мачтой «Hood», пробив все три броневые палубы и взорвались в пороховых погребах. Огромная вспышка пламени охватила линейный крейсер, спустя четыре минуты на его месте остался лишь столб



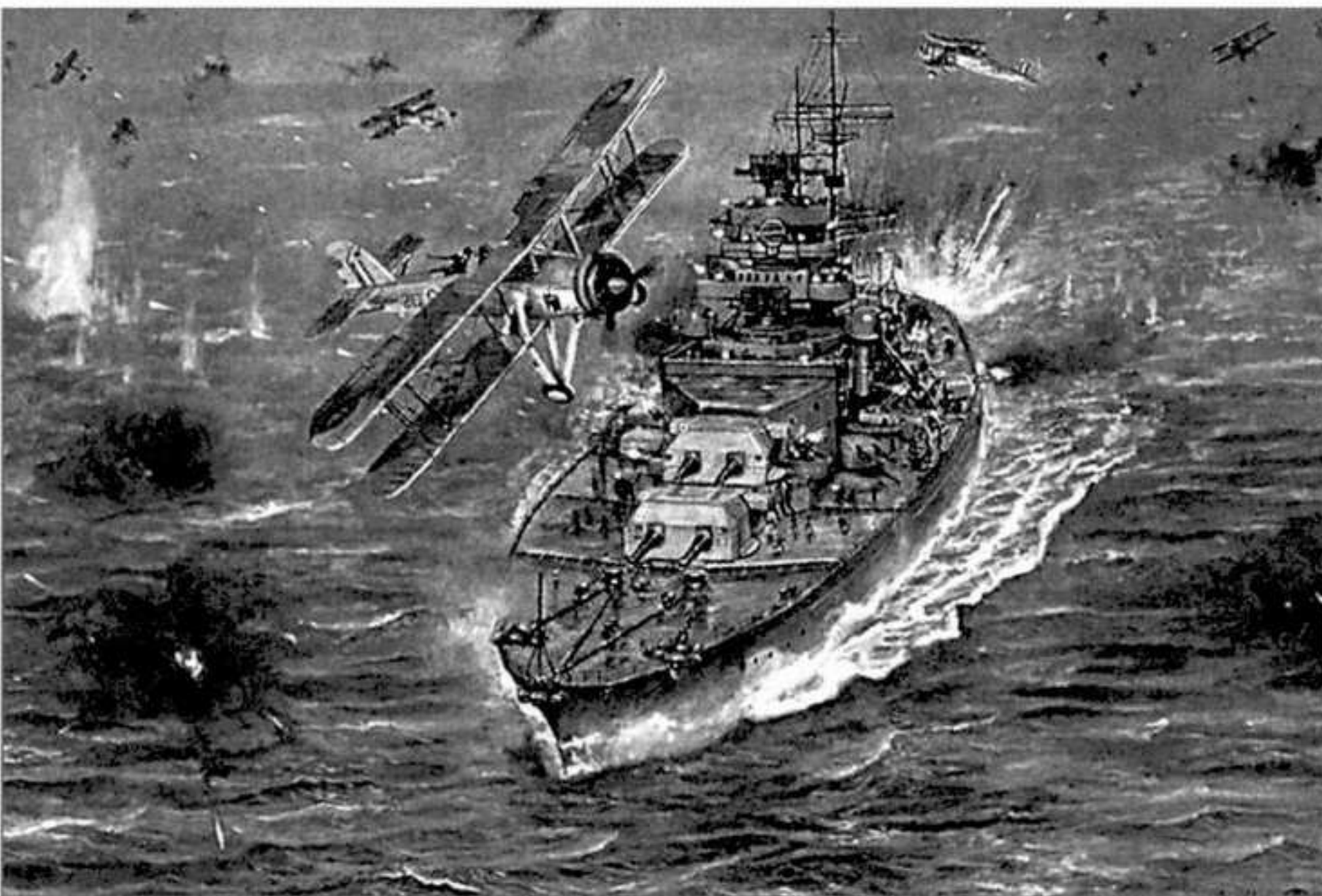
«Hood» за несколько минут до гибели



«Bismarck» ведет огонь по «Hood» (24 мая 1941 г.)

поднимающегося к нему дыма. Из 1419 моряков спасти удалось всего лишь троих.

Теперь картина боя резко изменилась: тактическое превосходство перешло к немецким кораблям. «Bismarck» перенес огонь на «Prince of Wales». Вскоре в английский линкор попали четыре 380-мм снаряда и еще три 203-мм с крейсера «Prinz Eugen». От полученных повреждений вышла из строя носовая



Британские торпедоносцы атакуют «Bismarck»

башня главного калибра, две другие башни не могли стрелять из-за поломок. Чтобы не разделить участь «Hood», командир линкора приказал поставить дымовую завесу и вышел из боя.

В германский линкор попали только два 356-мм снаряда. Один — в носовую часть, он вызвал прием 2,5 тыс. тонн воды, что вызвало некоторый дифферент и снижение скорости хода до 26 узлов. Второй пробил бортовую топливную цистерну. Не опасно, если бы не потеря вытекающего топлива. В результате дальность плавания линкора сократилась настолько, что Лютенс решил отказаться от выхода в Атлантику. Он связался со штабом и получил разрешение отпустить «Prinz Eugen» в самостоятельное плавание, а самому идти в один из французских портов.

Получив известие о гибели флагмана британского флота, адмиралтейство приказало оперативной группе адмирала Со-

мервилла в составе линейного крейсера «Repown» и авианосца «Arc Royal» выйти из Гибралтара на поиск немецкой рейдерской группы. Линейные корабли «Rodney» и «Ramillies» оставили охраняемые ими конвои и тоже включились в охоту. Из Галифакса вышел в Атлантику линкор «Rivenge».

Отряд крейсеров Уэйк-Уолкера в это время продолжал следить за рейдерами. В 18 часов Лютенс внезапно повернул на британские крейсера и заставил их ретироваться. Этот маневр помог «Prinz Eugen» затеряться в Атлантике, он ушел в южном направлении и через десять дней благополучно прибыл в Брест. К рассвету 25 мая «Suffolk» и «Norfolk» потеряли радиолокационный контакт с «Bismarck».

В течение следующих 30 часов англичане не могли обнаружить линкор, несмотря на использование палубной и береговой авиации. Наконец, служба радиоперехвата определила место рейдера. Один офицер из штаба Лютенса нарушил приказ о радиомолчании, так как беспокоился о судьбе сына, сражавшегося в Норвегии. Но из-за ошибки в прокладке пеленгов это место

оказалось значительно севернее района потери контакта. Британское командование решило, что «Bismarck» возвращается на север и направило туда главные силы.

Между тем Лютьенс прошел в 100 милях за кормой соединения Тови и устремился на юго-восток. Разрыв между ним и преследователями неуклонно возрастал. Через сутки линкор должен был войти в зону, где его могла надежно прикрыть немецкая береговая авиация. К тому времени, когда англичане осознали ошибку и переориентировали свои силы, на кораблях Тови запас топлива был на исходе, и адмирал решил вернуться в базу. По его приказанию туда же направился поврежденный «Prince of Wales». Перехватить «Bismarck» могла только оперативная группа Сомервилла, но она не имела для этого необходимой информации.

Лишь утром 26 мая летающая лодка «Каталина» обнаружила немецкий линкор в 690 милях (1278 км) от французского побережья. В адмиралтействе поняли, что догнать рейдер практически невозможно.

Около 21 часа, уже в сумерки, вторая группа самолетов нашла немецкий линкор и поразила его двумя торпедами. Одна попала в броневой пояс, зато другая взорвалась в корме и заклинила рули. Линкор начал описывать циркуляцию. Теперь он мог удерживаться на курсе только маневрируя машинами.

Ночью к идущему за противником «Sheffield» присоединились пять эсминцев под командованием командера Вайена. В течение ночи они предприняли несколько торпедных атак, добившись двух попаданий в «Bismarck». Линкор остановился. До Франции оставалось еще 400 миль (740 км).

Гросс-адмирал Редер старался предпринять все возможное для спасения своего линкора. Он приказал перейти в этот район всем находившимся поблизости подводным лодкам, но те из них, которые успели достичь места событий, уже израсходовали весь



Линкор «King George V»

Оставалось одно — любыми способами уменьшить его ход, а это было под силу только самолетам-торпедоносцам с «Arc Royal».

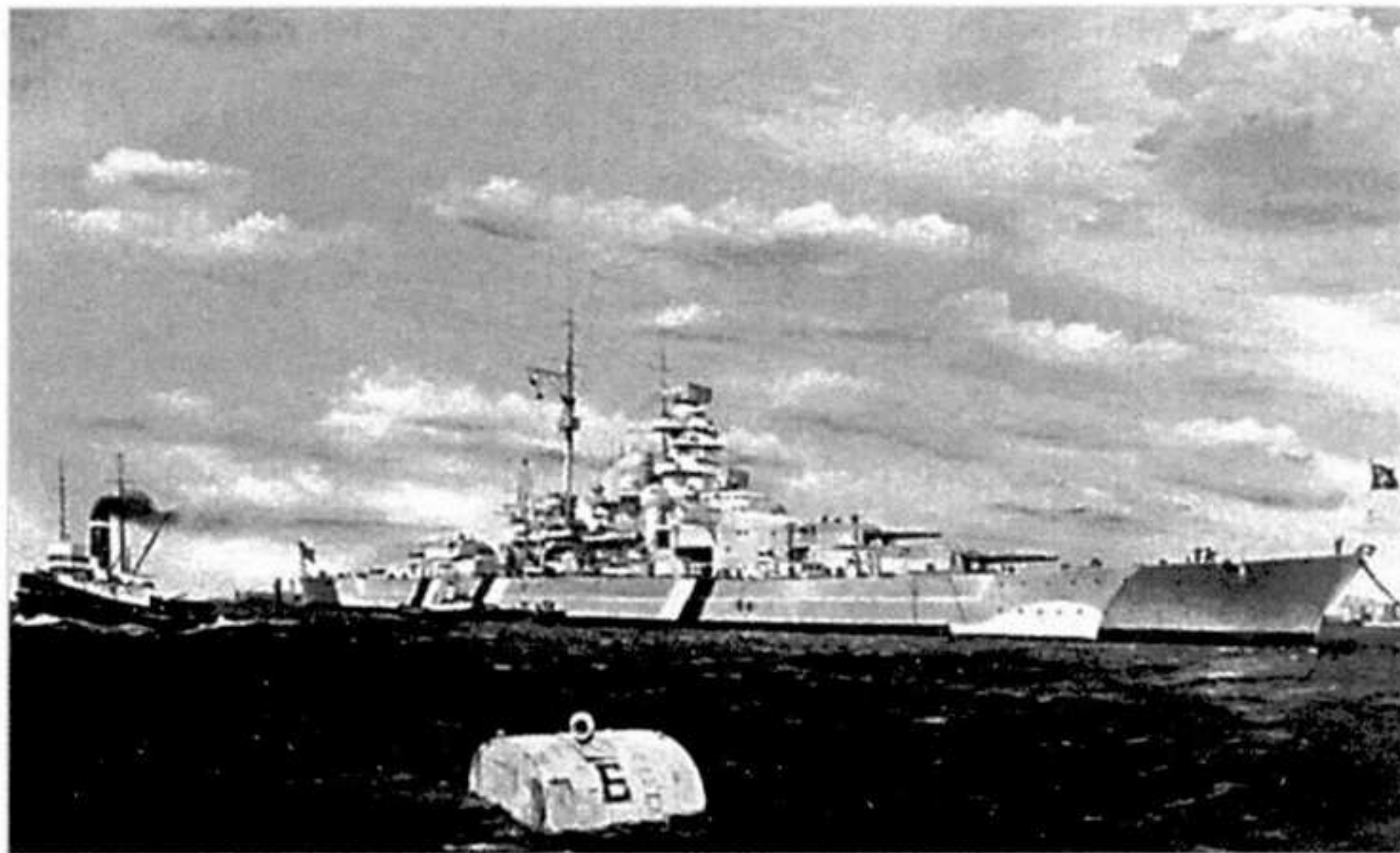
На авианосце тотчас стали готовиться к атаке. Крейсер «Sheffield» полным ходом устремился к противнику, чтобы наводить самолеты с помощью своего радара. Несмотря на ненастье, первые 15 торпедоносцев «Суордфиш» вышли на цель и атаковали... «Sheffield». Только высокое мастерство командира крейсера спасло корабль.

свой боезапас и могли только наблюдать за происходящим. Так, одна субмарина прошла всего в 400 метрах от «Arc Royal», но она еще накануне выпустила последнюю торпеду и потому не могла причинить какой-либо ущерб английскому авианосцу.

Утром на горизонте показались линкоры «King George V» и «Rodney». Они легли на встречный курс и в 8.47 открыли огонь с дистанции 12 миль. Через две минуты начал отвечать «Bismarck». Несмотря на серьезные повреждения, он сохранил боеспособ-

ность и уже третим залпом накрыл «Rodney». Однако превосходство в огневой мощи было на стороне британских кораблей. Вскоре после начала боя на «Bismarck» был поврежден центральный автомат стрельбы, что заметно снизило точность его залпов.

В 10 часов утра, израсходовав боезапас, прекратил огонь главный калибр немецкого линкора, сле-



«Tirpitz» на рейде Тронхейма

дом замолк средний. Приблизившись на дистанцию прямой наводки, «Rodney» своими 406-мм снарядами превратил противника в безнадежную развалину. Однако тот по-прежнему не желал тонуть.

Между тем, запас топлива на британских кораблях снизился до предела, едва обеспечивающего возвращение на базу. Поэтому добить врага поручили крейсеру «Dorsetshire». Германский линкор «горел» весь от кормового мостика, — вспоминал один из участников боя. — Обшивка левого борта раскалилась докрасна и когда ее захлестывали волны, поднимались клубы пара...» Крейсер спокойно пустил две торпеды в правый борт, обошел линкор и всадил еще одну в левый. В эти минуты немецкие моряки открывали кингстоны и закладывали в турбины подрывные заряды. Потом поднимались на верхнюю палубу, чтобы оставить обреченный корабль. Отдав такой приказ, адмирал Лютенс и командир линкора Линдемманн ушли в боевую рубку и заперлись в ней, решив разделить участь корабля. В 10.36 горящий «Bismarck» накренился, перевернулся и затонул.

Крейсер «Dorsetshire» и эсминец «Maori» спасли 110 человек. Они могли спасти намного больше, но в отместку за гибель «Hood» англичане сознательно подобрали лишь некоторых барахтавшихся в воде людей. Еще 5 человек спасли немецкие подлодки. Таким образом, из находившихся на линкоре 2092 человек погибли 1977.

Потеря линкора «Bismarck» положила конец ис-

пользованию немцами крупных боевых кораблей для действий на океанских коммуникациях союзников. Борьбу с судоходством отныне вели подводные лодки и вспомогательные крейсеры. Надводные силы использовались в дальнейшем только в Арктике.

Следует кстати отметить, что гибель «Hood», по мнению английского историка С. Роскилла, еще раз показала, что «ядро флота (линейные силы) должно состоять из современных и отвечающих задачам дня кораблей и что очень легко впасть в заблуждение, будто старые корабли могут заменить новые, которые мы должны были построить, но не построили».

Однотипный с «Bismarck» линкор «Tirpitz» немцы использовали крайне осторожно. Собственно говоря, на его счету тоже всего одна боевая операция — почти безрезультатный поход к Шпицбергену в сентябре 1942 года.

Остальное время он прятался в норвежских фиордах, где его методично бомбила английская авиация. Кроме того, 11 сентября 1943 г. он получил сильнейший удар из-под воды:

британские сверхмалые подводные лодки X-6 и X-7 пробрались в Альтен-фиорд и взорвали под днищем линкора 4 двухтонные мины. Выйти своим ходом в море ему больше не довелось. Немцы отбуксировали кое-как залатанный корабль в Ко-фиорд в районе Тромсё.\*

Там, чтобы обеспечить непотопляемость линкора «Tirpitz», под его днищем соорудили огромный фундамент из валунов, но это не помогло. 16 ноября 1944 года его атаковали 36 британских скоростных бомбардировщиков «Москито», каждый из которых нес одну бомбу массой 5450 кг.

«Tirpitz» получил три прямых попадания: первое — между носовыми башнями главного калибра (бомба пробилла все палубы насквозь, но не взорвалась), второе — почти точно в середину корпуса, а третье в палубу слева от кормового дальномерного поста. Вдобавок к этим разрушениям от нескольких близких взрывов разорвалась обшивка борта, и линкор начал стремительно валиться на левый борт. Крен достиг 60 градусов, несмотря на каменный фундамент. В 9.58 в районе погреба боезапаса 3-й башни ГК раздался сильный взрыв; вслед за этим «Tirpitz» перевернулся вверх килем.

\* С времен войны по страницам отечественных изданий гуляет сказка о том, будто бы подводная лодка советского Северного флота К-21 (командир Н.А. Лунин) торпедировала «Tirpitz» в открытом море 5 июля 1942 г.

## Судьба итальянских линкоров

Италия вступила во Вторую мировую войну 10 июня 1940 г., и в Средиземном море сразу же начались активные боевые действия. Масштабные сражения в Северной Африке вынуждали итальянцев снабжать свои войска и подвозить подкрепления морем, для чего привлекались все силы флота.

В этот период они превосходили противника (англичан) по всем классам кораблей, кроме авианосцев, отсутствие которых в итальянском флоте компенсировало большое число самолетов берегового базирования.

Наличие шести быстроходных линкоров (четырех типа «Cesare» и двух типа «Littorio») давало итальянскому флоту некоторое тактическое преимущество над англичанами и французами. Правильно спланированное эскадренное сражение в это время могло принести итальянцам успех на море, а значит — и в Африке. Однако Муссолини считал, что господство на море можно с меньшими затратами завоевать с помощью авиации. Он хотел сохранить флот до конца войны, который, по его мнению, был близок. Поэтому линкоры использовались достаточно осторожно.

6 июля для дальнего прикрытия большого конвоя, отправившегося из Неаполя в Бенгази, под флагом контр-адмирала И. Кампиони, вышли линкоры «Giulio Cesare», «Conte di Cavour», 6 тяжелых и 8 легких крейсеров, а также 32 эсминца. 9 июля эта эскадра на обратном пути из Бенгази в Таранто встретила у мыса Стило с британским Средиземноморским флотом, который вышел на перехват в составе линкоров «Warspite», «Malaya», «Royal Sovereign», авианосца «Eagle», 6 легких крейсеров и 15 эсминцев.

В 13.30 торпедоносцы «Eagle» атаковали итальянские крейсера, но линкоров они не нашли. Спустя полтора часа итальянские тяжелые крейсера правого фланга обнаружили английские корабли и с дистанции 25 км открыли огонь. Англичане ответили. Вскоре на дистанции около 26 км в бой вступили линкоры. В 15.48 Кампиони, рассчитывая на то, что у англичан только один «Warspite» прошел модернизацию и мог стрелять на такое расстояние, первым приказал открыть огонь.

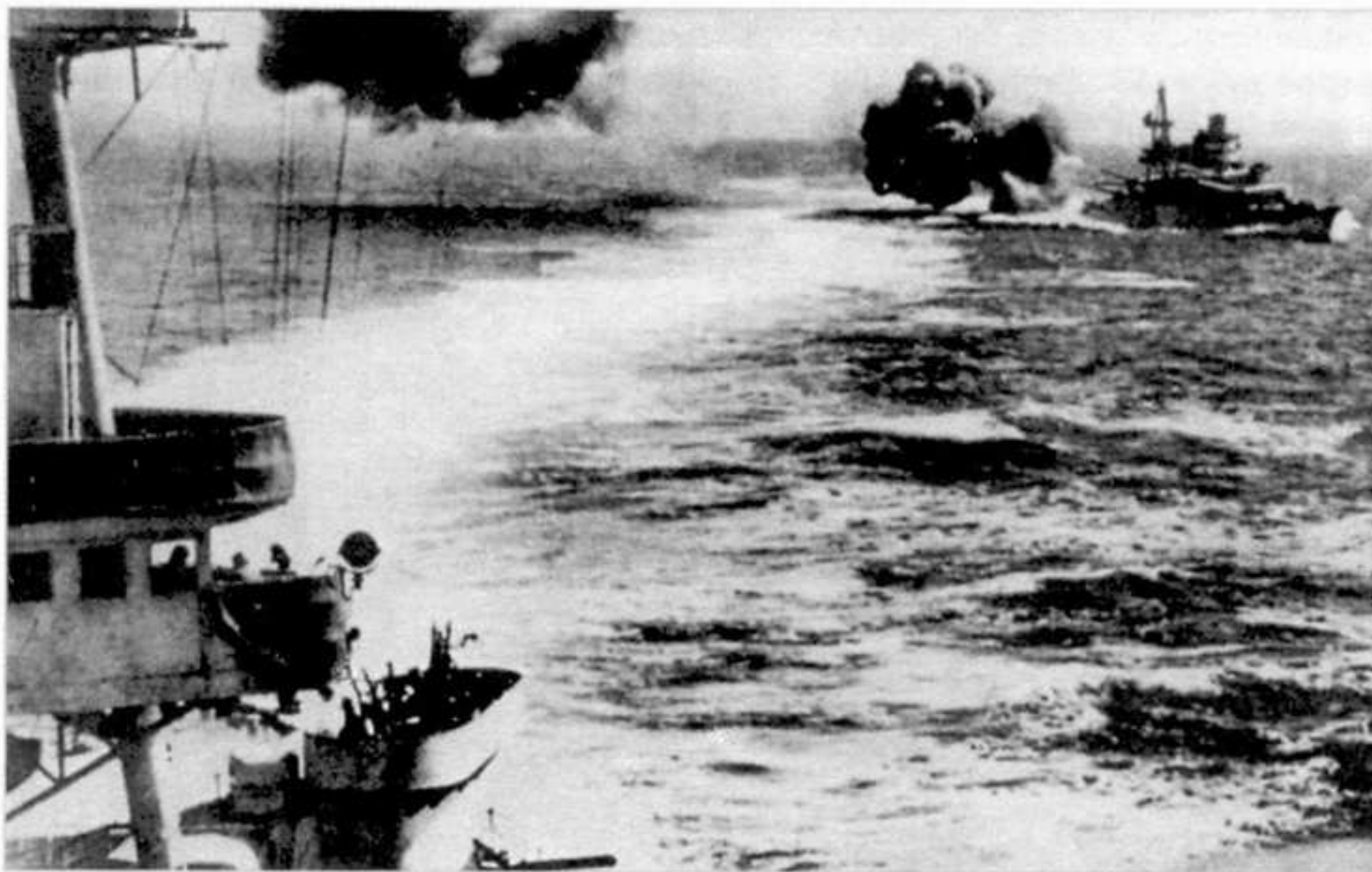
Но ответные залпы раздались уже через пять минут, а в 16.00 снаряд калибра 381 мм с линкора «Warspite» попал в середину корпуса «Cesare», на котором начался пожар внутри корабля. Четыре соседних котла вышли из строя, что вызвало снижение

хода с 26 до 18 узлов. Крейсера поставили вокруг флагмана дымовую завесу, а эсминцы прикрыли его отход. Итальянцы быстро вышли из боя. «Cesare» благополучно прибыл в базу и стал на ремонт: у него была разрушена часть надстройки, требовали починки четыре котла. 115 членов экипажа были убиты или ранены. Англичане потерь не понесли.

Итальянские линкоры и крейсера большей частью стояли на рейде Таранто. Британское командование решило воспользоваться этим обстоятельством и осуществить ночную атаку находившихся там кораблей самолетами палубной авиации.

Хотя в данной операции участвовал всего один авианосец «Illustrious», успех, благодаря внезапности нападения и новизне замысла, превзошел все ожидания. Удар в ночь с 11 на 12 ноября 1940 г. нанесли 20 самолетов-торпедоносцев «Суордфиш». Они сбросили 9 торпед, из которых 5 попали в линейные корабли. «Caio Duilio» и «Littorio» надолго вышли из строя, а «Conte di Cavour» вообще не вступил в строй до конца войны. Потери англичан составили всего лишь два самолета.

Этот налет стал первым в истории морских войн ударом палубной авиации по военно-морской базе. Молодые британские пилоты покончили с притязаниями итальянцев на господство в Средиземноморье. Далеко идущие выводы из происшедшего сделали



«Giulio Cesare» ведет огонь главным калибром

японцы, внимательно наблюдавшие за европейским театром военных действий. Через год они успешно применили новую тактику против американцев и англичан на Тихом океане.

Затонувший «Conte di Cavour» подняли только в июле 1941 г. и на буксире увели ремонтироваться в Триест. Работы продвигались неспешно, до капитуляции Италии в строй он не вошел. 10 сентября 1943 г.

его затопил собственный экипаж, чтобы предотвратить захват бывшими союзниками, а теперь врагами — немцами. Те в очередной раз подняли линкор и даже зачислили его в состав своего флота, но вос-

ров и он затонул до уровня верхней палубы. Но быстро был поднят и через год снова вступил в строй.

Уцелевшие «Giulio Cesare» и «Vittorio Veneto» утром 12 ноября спешно ушли в Неаполь, а затем в

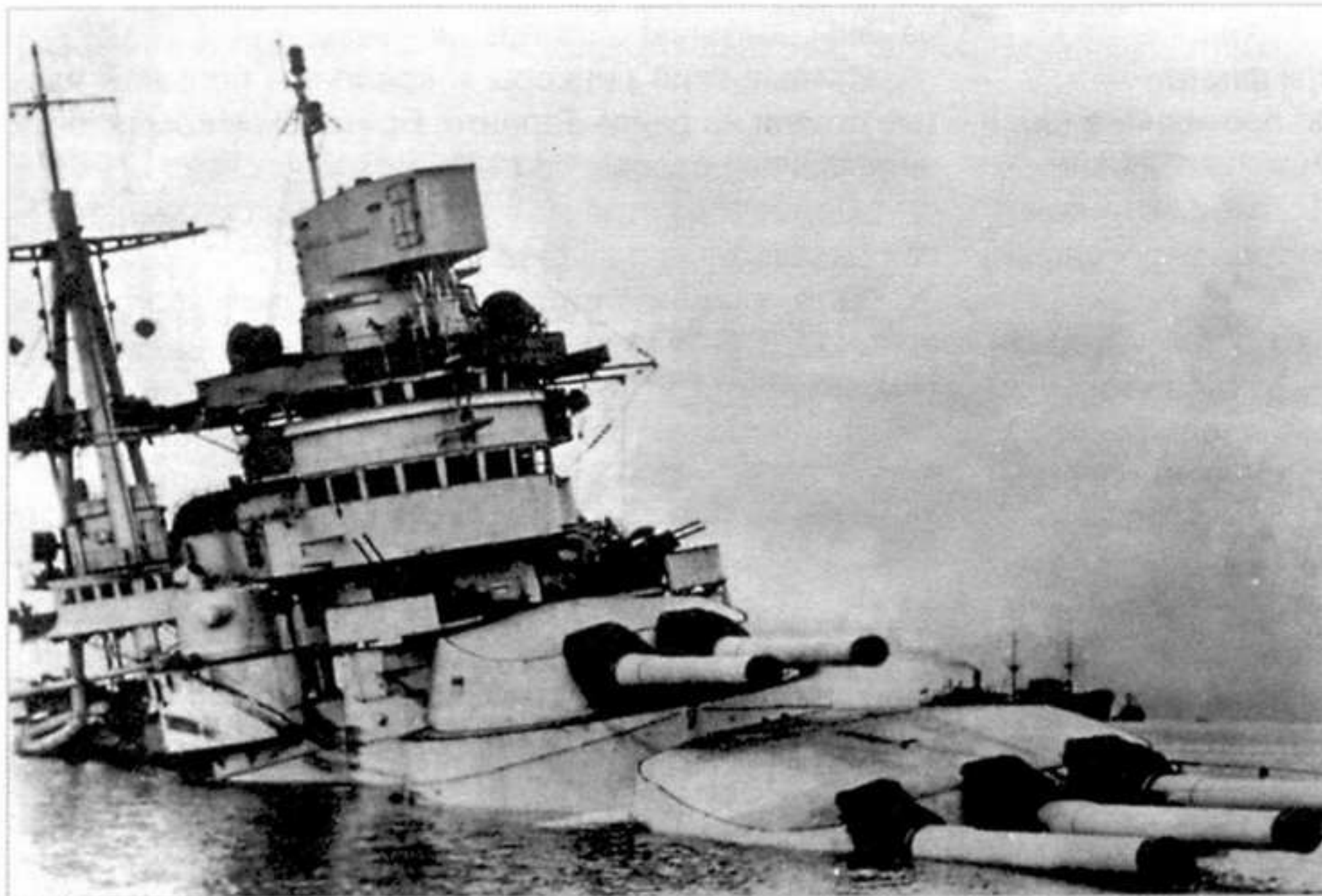
Специю. Итальянцы вели себя по-прежнему пассивно, что позволило англичанам провести еще несколько авианалетов на их базы. После каждой новой бомбардировки итальянские линкоры и крейсера затевали очередное перебазирование, англичане тем временем почти без помех проводили очередную конвой.

В декабре 1940 г. итальянский флот был реорганизован, при этом произошла замена начальника морского штаба и главнокомандующего. Линкоры «Giulio Cesare» и «Andrea Doria» (который вступил в строй после модернизации лишь 26 октября 1940 г.) и флотилия эсминцев образовали 5-ю боевую дивизию. Но на общий характер действий эта реорганизация не повлияла.

Ночью 8—9 января 1941 г. британская авиация с аэродромов Мальты и Греции произвела налет на Неаполь. Стоявший там «Cesare» получил повреждения от близких разрывов трех бомб и ушел в Специю на месячный ремонт. 9 февраля вышедший из Александрии английский флот обстрелял Геную, потопив там пять судов. Новый командующий, вице-адмирал Якино бросил на перехват все наличные силы, включая «Cesare», «Doria» и «Veneto», но безрезультатно.

В ходе операции по захвату Крита (май 1941 г.) «Cesare» и «Doria» стояли в полной готовности к выходу в море в Таранто. Но единственная польза от этого заключалась в том, что англичанам пришлось перебросить 8—10 мая в Александрию еще один свой линкор, «Queen Elizabeth».

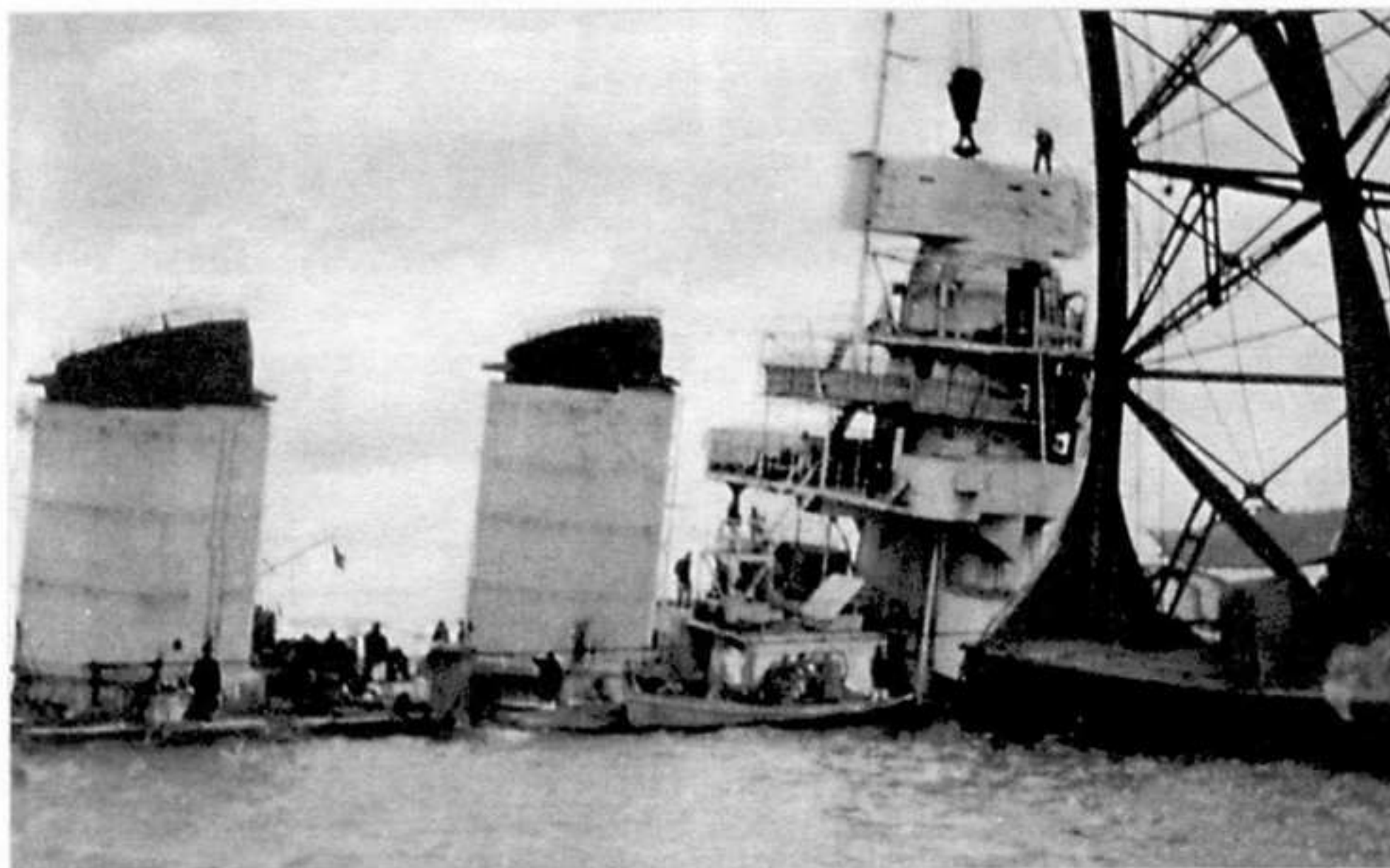
С августа 1941 г. у итальянцев возникли серьезные проблемы с доставкой топлива. В связи с этим к боевым операциям стали привлекать только новые линкоры, да и то лишь «в самых необходимых случаях». В результате «Giulio Cesare» совершил еще два выхода



Затонувший «Caio Duilio»

пользоваться им не смогли. Американские бомбардировщики 15 февраля 1945 г. снова потопили

британская авиация с аэродромов Мальты и Греции произвела налет на Неаполь.



Затонувший «Conte di Cavour»

«Cavour», уже в третий раз с начала войны.

Поврежденному в Таранто «Caio Duilio» повезло больше. Авиационная торпеда, попавшая в линкор, сделала в его борту пробоину размером 11 x 7 мет-

блемы с доставкой топлива. В связи с этим к боевым операциям стали привлекать только новые линкоры, да и то лишь «в самых необходимых случаях». В результате «Giulio Cesare» совершил еще два выхода

на прикрытие конвоев в декабре, а в начале 1942 г. был выведен в резерв. Кроме нехватки топлива сыграло роль и то, что он обладал недостаточной живучестью и, как показал случай с «Savour», мог погибнуть от одного торпедного попадания. Использовать его, с учетом господства союзников в воздухе, стало слишком рискованно. Большую часть экипажа списали на другие корабли. В середине 1942 года та же участь постигла «Doria» и «Duilio». До конца года «Cesare» стоял в Таранто, а в январе 1943 г. перешел в Полу.

После капитуляции Италии все итальянские линкоры в сентябре 1943 г. отправились «в плен» на Мальту. Но в июне 1944 г. англо-американцы вернули три самых старых из них, имевших ограниченную боевую ценность, новому итальянскому правительству.

Судьбу новейших итальянских линкоров тоже нельзя назвать счастливой. Так, «Littorio» получил три торпеды в Таранто и ремонтировался до августа следующего года.

Его брат «Vittorio Veneto» дважды пострадал от торпед. В битве у мыса Матапан 28 марта 1941 г. в него попала торпеда британского торпедоносца «Суордфиш». Ремонт в Таранто длился до августа. После этого боя (31 марта) был отдан приказ, запрещавший линкорам действовать вне зон истребительного прикрытия.

Через три месяца после завершения ремонта, 13 декабря, «Vittorio Veneto» вышел в море для прикрытия конвоя в Северную Африку. На следующий день торпеда британской подводной лодки «Urge» снова отправила линкор в ремонт, занявший весь 1942 год.

В 1943 г. оба линкора стали постоянными мишенями для союзной авиации: англо-американцы боялись их попыток повлиять на действия в Северной Африке. Но бомбардировщики не нанесли им сколько-нибудь серьезных повреждений.

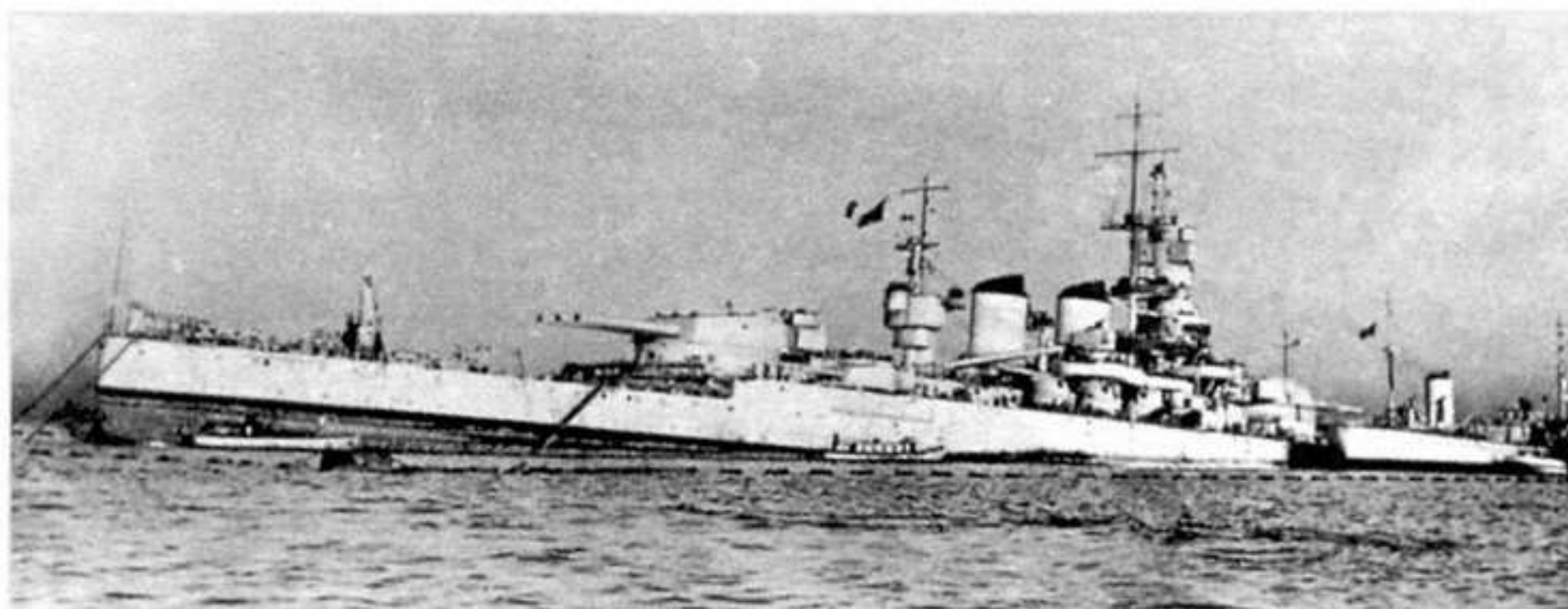
И все же именно авиация сыграла роковую роль в судьбе третьего линкора данного типа — «Roma». В связи с капитуляцией Италии все боеспособные корабли отправились в плен на Мальту. Командующий флотом адмирал Карло Бергамини избрал в качестве флагмана линкор «Roma», который вступил в строй в июне 1942 года и ни разу не участвовал ни в одном бою.

Однако первый же его поход стал последним. 9 сентября у берегов Сардинии эскадру атаковали самолеты бывшего союзника — Германии, применившие новое оружие. Управляемая по радио планирующая бомба SD-1400X, весом свыше тонны, пробилась сквозь борт и палубу «Roma» и взорвалась под днищем. От взрыва сдетонировали носовые погреба (около 700 тонн боезапаса). очевидцы наблюдали

подброшенную взрывом вверх и вращавшуюся в воздухе башню главного калибра весом 1400 тонн! Флагман переломился пополам и пошел ко дну, унося с собой адмирала и 1254 человека команды.

Шедший следующим в строю «Italia» — так переименовали «Littorio» 30 июня 1943 г., — пробилась сквозь носовую часть еще одна такая же бомба, по счастью, разорвавшаяся за противоположным бортом. Бывший «Littorio» благополучно дошел до Мальты, где воссоединился с «Vittorio Veneto».

А 20 февраля 1945 г. авиация союзников потопи-



Поврежденный «Littorio»

ла в Триесте недостроенный линкор «Impero».

Своих «узников» англичане 18 сентября 1943 г. загнали в озеро Амаро в южной части Суэцкого канала. Там оба самых могучих итальянских корабля ржавели до февраля 1946 г., когда их вернули хозяевам. Но вскоре эти корабли снова отняли.

Дело в том, что в соответствии с решением о разделе итальянского флота СССР претендовал на один из двух новых линкоров типа «Littorio». Но в условиях начинавшейся «холодной войны» ни американцы, ни англичане не хотели отдавать потенциальному противнику столь мощный корабль. Они приложили все усилия, чтобы им достались новые линкоры, а товарищу Сталину — престарелый «Giulio Cesare».

По условиям мирного договора «Italia» и «Vittorio Veneto» получили США и Великобритания, правда, с условием немедленной сдачи на слом. Эту обязанность союзники возложили на самих итальянцев, и в 1948—50 гг. красавцы-линкоры, которыми еще недавно гордилась вся страна, превратились в металлолом.

## Успехи «South Dakota»

26 октября 1942 г. стало трудной и одновременно славной датой в истории недавно вступившего в строй (20 марта) линейного корабля флота США «South Dakota».

В тот день самолеты четырех японских авианосцев и с береговых баз атаковали американское соединение в составе этого линкора, авианосцев

«Enterprise» и «Hornet», 6 крейсеров, 14 эсминцев.

Свыше 50-и бомбардировщиков последовательно пикировали на линкор, но «мишень» огрызалась с невиданной ранее мощностью. Новые снаряды с радиолокационными взрывателями наносили нападавшим страшные потери. В тот день зенитчики «South Dakota» установили абсолютный рекорд, сбив 26 самолетов! В сам линкор попала всего одна бомба.

Он успешно прикрыл «Enterprise» и даже спас эскадренный миноносец «Smyth», причем весьма оригинальным способом: когда на эсминце вспыхнул сильный пожар, его удалось погасить, залив корпус высокой волной от кильватерной струи.

Так линкор нового поколения продемонстрировал, что его зенитное вооружение способно самостоятельно справиться с грозным воздушным противником. Урок, который преподала гибель «Prince of Wales» и «Repulse» в декабре 1941 года, пошел американцам на пользу.

Через три недели, 14 ноября 1942 г., у острова Са-во (Соломоновы острова) состоялась артиллерийская дуэль между «South Dakota» и японским линкором «Kirishima». В «японца» попали девять 16-дюймовых снарядов. Он потерял скорость и маневренность, на следующий день его добила авиация.

Но и «South Dakota» заметно пострадал. Правда, его главный противник попал в него всего лишь одним 356-мм снарядом, зато японские крейсера и эсминцы всадили в него 42 снаряда (калибра от 203 до 127 мм) и повредили надстройки. На американском корабле погибли 30 человек.



Один из многих десятков 20-мм зенитных автоматов американского линкора

Ничто не угрожало его плавучести, и все орудия главного калибра остались в полном порядке, однако линкор полностью «ослеп», поскольку из строя вышли основные радиолокационные средства. Американцам пришлось пережить несколько тревожных часов, пока не наступило утро.

Ремонт в Нью-Йорке продолжался до февраля 1943 года. С сентября 1943 г. и до конца войны линкор активно использовался во многих операциях на Тихоокеанском ТВД, в основном, для обстрелов японских позиций на многочисленных островах (Тарава, Макин, Науру, Кваджалейн, Тароа, Холландия, Трук, Понапе и других). 20—25 октября 1944 г. он участвовал в битве в заливе Лейте (Филиппины), завершившейся полным разгромом японского флота.

## Действия линкоров типа «Iowa»

История, как всегда, нарушила исходные теоретические построения. Лучшие американские линкоры типа «Iowa» не участвовали в «настоящих» морских сражениях. Их основной задачей стала артиллерийская поддержка десантов на островах Тихого океана.

Так, 18 марта 1944 г. «Iowa» вместе с «New Jersey» обстреливал береговые позиции японцев на атолле Милли (Маршалловы острова). В этой операции «Iowa» получил два попадания 152-мм снарядов. Затем линкор обеспечивал высадку десантов на острова Сайпан и Тиниан.

С сентября до декабря корабль находился в составе сил, ведущих боевые действия на Филиппинах и островах Палау, после чего ушел в Сан-Франциско на капитальный ремонт, продолжавшийся до 19 января 1945 года.

В зону боевых действий «Iowa» вернулся в апреле, участвовал в операциях в районе островов Окинава и Кюсю. В июле огнем своей артиллерии подавлял береговую оборону японцев на Хоккайдо и Хонсю, а 29 августа вошел в Токийский залив.

«New Jersey» 23 января 1944 г. прибыл к острову Эллис для усиления противовоздушной обороны кораблей Тихоокеанского флота. С этого момента линкор принимал участие во всех операциях против японцев, за исключением периода с апреля по июль 1945 г., когда он находился на ремонте.

«Wisconsin» с октября 1944 года активно действовал в составе амфибийных сил, поддерживая высадку десантов на острова Лусон, Формоза (Тайвань), Иводзима и Окинава.

Линкор «Missouri» начал воевать в январе 1945 г., прибыв для участия в заключительных операциях против Японии на острове Улити.

11 апреля, когда корабль находился в море южнее Кюсю, его атаковали пилоты-смертники. Один ками-



кадзе врезался в правый борт «Missouri», серьезно повредив кормовую башню ГК. От разлившегося авиационного топлива возник пожар, который, впрочем, быстро потушили.

Через пять дней два японских самолета вновь пытались спикировать на линкор. Один из них сбили зенитчики, а второй взорвался на палубе в кормовой части корабля, причинив лишь незначительные повреждения.

В последние месяцы войны «Missouri» участвовал в боевых действиях у острова Окинава.

Линкор «Missouri» вошел в мировую историю тем, что 2 сентября 1945 г. на его борту состоялось подписание акта о капитуляции Японии.

## Боевой путь японских гигантов

Еще в начале войны японские летчики и офицеры с авианосцев шутили, что на свете есть три самые большие и бесполезные вещи: египетские пирамиды, Великая китайская стена и линкор «Yamato».

Эта грустная шутка весьма близка к истине. 12 февраля 1942 г. на «Yamato» поднял свой флаг командующий Объединенным императорским флотом адмирал Исороку Ямамото. Но в сражении за атолл Мидуэй, которое вели самолеты палубной авиации, противники так и не сблизилась на дистанцию артиллерийского боя. Роль «Yamato» свелась к тому, что он являлся центром управления для разбросанных в океане соединений японских кораблей. Потеряв четыре своих авианосца против одного американского, Ямамото отступил. Стало окончательно ясно, что пользы от линкоров очень мало. В результате было принято решение о переделке строившегося однотипного «Shinano» в сверхмощный авианосец.

В августе 1942 года, во время кампании у Соломоновых островов, «Yamato» перешел в бухту острова Трук для поддержки соединений, пытавшихся отбить у американцев Гуадалканал, но участия в боевых действиях опять так и не принял.



Японский самолет-камикадзе атакует «Missouri»

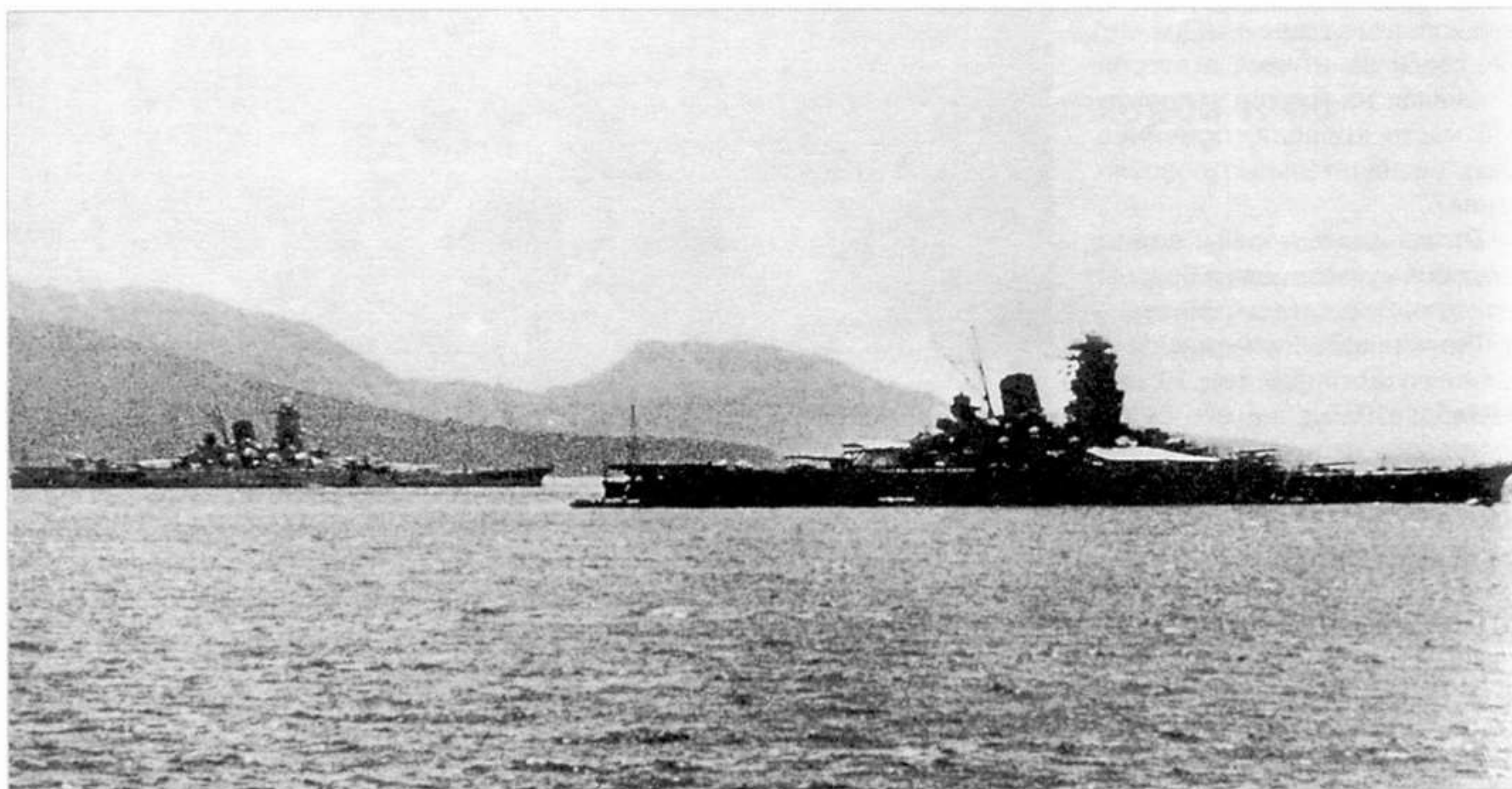
5 августа вступил в строй «Musashi». Он тоже в начале января 1943 г. прибыл на Трук, где соединился со своим «близнецом». После гибели адмирала Ямамото весной 1943 г. в авиационной засаде, «Musashi» стал флагманом нового главнокомандующего Объединенным флотом, адмирала М. Кога. В мае оба линкора вернулись в Курэ, где прошли планово-профилактический ремонт и получили радары типа 21. Затем корабли отправили обратно на Трук.

В декабре 1943 г., во время ожесточенных боев в районе архипелага Бисмарка, японцы решили усилить свои гарнизоны на островах Адмиралтейства и

Новая Ирландия. Войска решили перебросить на линкоре «Yamato». Однако 25 декабря, вскоре после выхода с Трука, «Yamato» был торпедирован американской подводной лодкой «Skate». Торпеда попала в правый борт в районе третьей башни ГК. Через небольшую пробоину в креплении бортовой брони лин-

«Musashi» входили в состав авангардных сил адмирала Курита, но снова не приняли непосредственного участия в бою.

Линкорам довелось встретиться с противником только тогда, когда исход войны уже не вызывал сомнений. Узнав о появлении в заливе Лейте армады



«Musashi» (на переднем плане) и «Yamato»

кор принял 3000 тонн воды и вынужден был вернуться на базу. Затем он отправился в Курэ на ремонт. Заодно корабль прошел модернизацию: с него сняли две бортовые башни 152-мм орудий, смонтировали на их месте еще 4 установки 127-мм универсальных орудий, разместили более сотни новых 25-мм автоматов и новые радары. Работы продолжались до апреля.

В феврале 1944 г. бомбардировки Трука самолетами с авианосцев адмирала Митчера привели к тому, что адмирал Кога решил перенести базу флота дальше на запад, в район острова Палау.

Однако и там японские корабли не чувствовали себя в безопасности. 29 марта «Musashi» получил в носовую часть торпеду с подлодки «Tunny». Повреждения были незначительными, но линкору пришлось уйти в Курэ на 30-дневный ремонт.

10 июня 1944 г. оба японских гиганта снова вышли в море для участия в операциях в западной части Тихого океана. Японцы хотели использовать их для удара по десантным силам противника. План этот не был реализован, оба линкора отозвали с полпути, поскольку стала очевидной неизбежность высадки американцев на остров Сайпан.

В крупном сражении в Филиппинском море, разыгравшемся 19—20 июня 1944 года, «Yamato» и

американских сил вторжения, японское командование решило использовать все силы флота для ее уничтожения. Главная роль в операции отводилась группе вице-адмирала Курита, состоявшей из 5 линкоров, 10 тяжелых и 2 легких крейсеров, 15 эсминцев. Ядро группы составляли «Yamato» и «Musashi».

Курита должен был пройти между Филиппинскими островами через море Сибуйан, а затем через пролив Сан-Бернардино и атаковать силы вторжения с севера. 22 октября 1944 г. соединение Куриты прибыло в Бруней, заправилось топливом и начало движение к Филиппинам для удара по американцам в заливе Лейте.

Однако противник не дал захватить себя врасплох. Рано утром следующего дня, когда японские корабли шли вдоль северо-восточного побережья острова Палаван, две американские субмарины обнаружили соединение Курита, атаковали его и потопили два тяжелых крейсера, тяжело повредив третий. А 24 октября японские корабли стали объектом непрерывных атак самолетов с авианосцев 3-го флота.

Главной целью американских летчиков являлся «Musashi». В течение дня он получил попадания 11 торпед и 20 авиабомб (еще 18 бомб взорвались вблизи бортов) и превратился в потерявшую ход плаваю-

щую развалину. Около 19.30 суперлинкор пошел на дно, унося с собой 1039 офицеров и матросов.

«Yamato» в тот день отделался тремя попаданиями бомб в бак и в район первой башни главного калибра. Повреждения были незначительными.

Ночью американцы потеряли контакт с соединением Куриты, и 25 октября японские линкоры прорвались через пролив Сан-Бернардино к восточной цепи островов. Дорогу в залив Лейте им преградили 6 эскортных авианосцев и 7 эсминцев. Произошло сражение возле острова Самар, в ходе которого 457-мм орудия «Yamato» первый и последний раз вели огонь по противнику. Он выпустил 104 снаряда, потопил американский эскортный авианосец «Gambier Bay» и эсминец «Hall». Затем Курита, не имевший прикрытия с воздуха и полностью дезориентированный в обстановке, приказал отступать. «Yamato» вернулся в бухту Бруней на острове Борнео, но оставался там недолго и 16 ноября направился во Внутреннее море Японии.

После высадки американских сил на Окинаве «Yamato» получил приказ нанести удар по десантным силам противника. Самоубийственный характер предстоявшей операции (без воздушного прикрытия и при огромном преимуществе американцев на море) был очевиден. Подобно самолету-камикадзе, линкор получил горячее на путь только в одну сторону.

6 апреля 1945 г. «Yamato» в сопровождении крейсера и восьми эсминцев вышел в свой последний поход, который оказался очень коротким. Уже через полтора часа после того, как отряд под командованием контр-адмирала Ито покинул базу, его об-

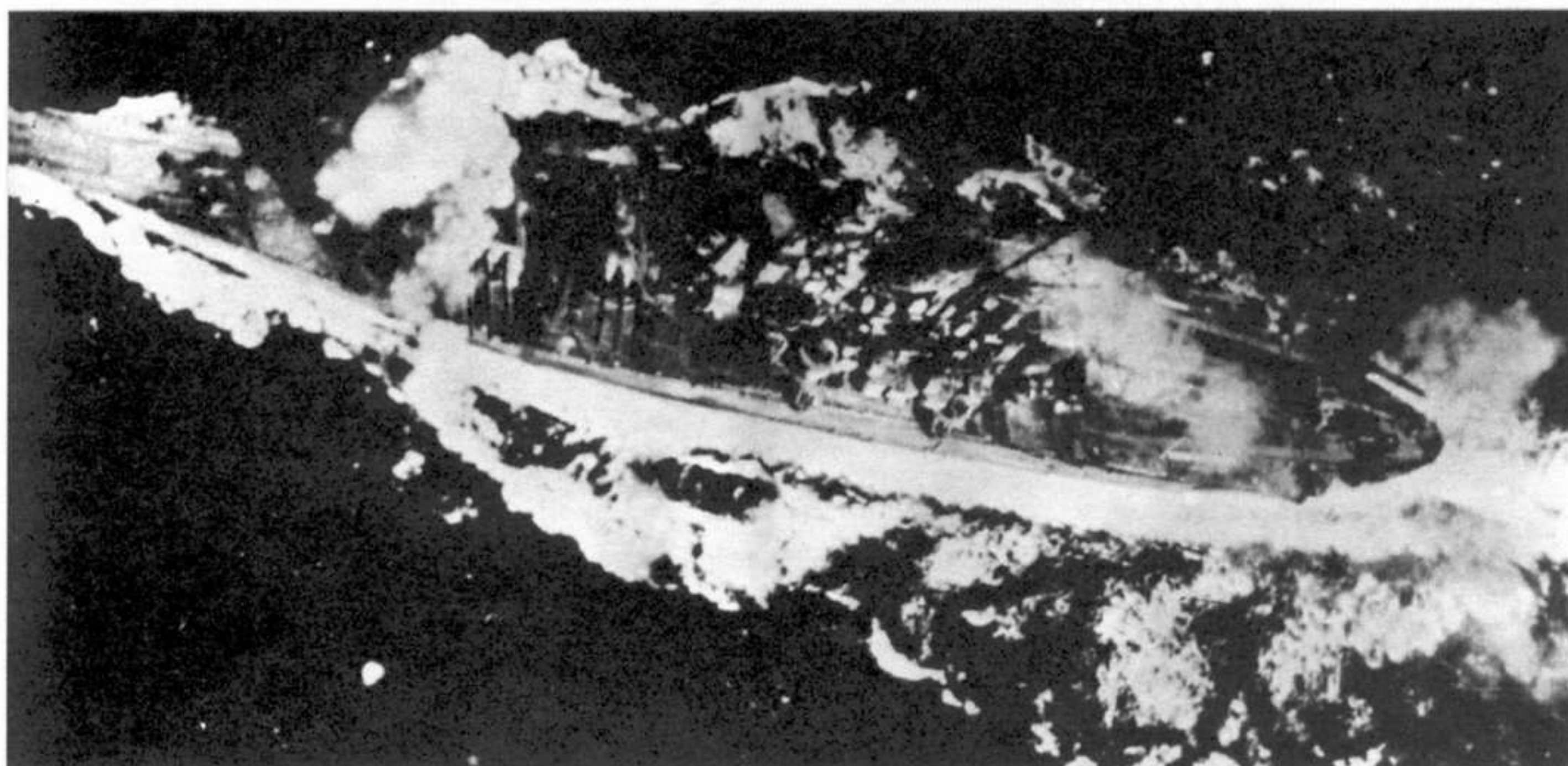
наружили сразу две американские подводные лодки.

На следующее утро, 7 апреля, над кораблями появились самолеты 58-го ударного соединения — главной силы флота США. Американцы решили пропустить соединение дальше к югу и лишь затем нанести уничтожающий удар, для которого были выделены более 400 бомбардировщиков и торпедоносцев. Они настолько были уверены в победе, что передавали сообщения о координатах и курсе японских кораблей открытым текстом.

Атаки начались около полудня. Заполнившим все небо палубным самолетам пришлось выстраиваться в очередь, чтобы сбросить свои бомбы на цель. В 12.41 «Yamato», являвшийся главной целью, получил первое попадание бомбы между мачтой и кормовой башней ГК. В 12.45 у левого борта взорвалась первая торпеда, не причинившая, впрочем, особых повреждений. Но через час буквально за десять минут в линкор попали еще пять торпед. Все пять взорвались в районе мидель-шпангоута левого борта. В 14.17 «Yamato», пораженный 10 торпедами и 23 бомбами, повалился на левый борт.

В этот момент последняя торпеда вызвала детонацию погреба боезапаса главного калибра, где начали рваться 18-дюймовые снаряды. Сильнейший взрыв потряс огромный корпус. Столб дыма поднялся на высоту шести километров, напоминая ядерный «гриб». Вместе с кораблем погибли 2498 моряков. Американцы потеряли только 10 самолетов.

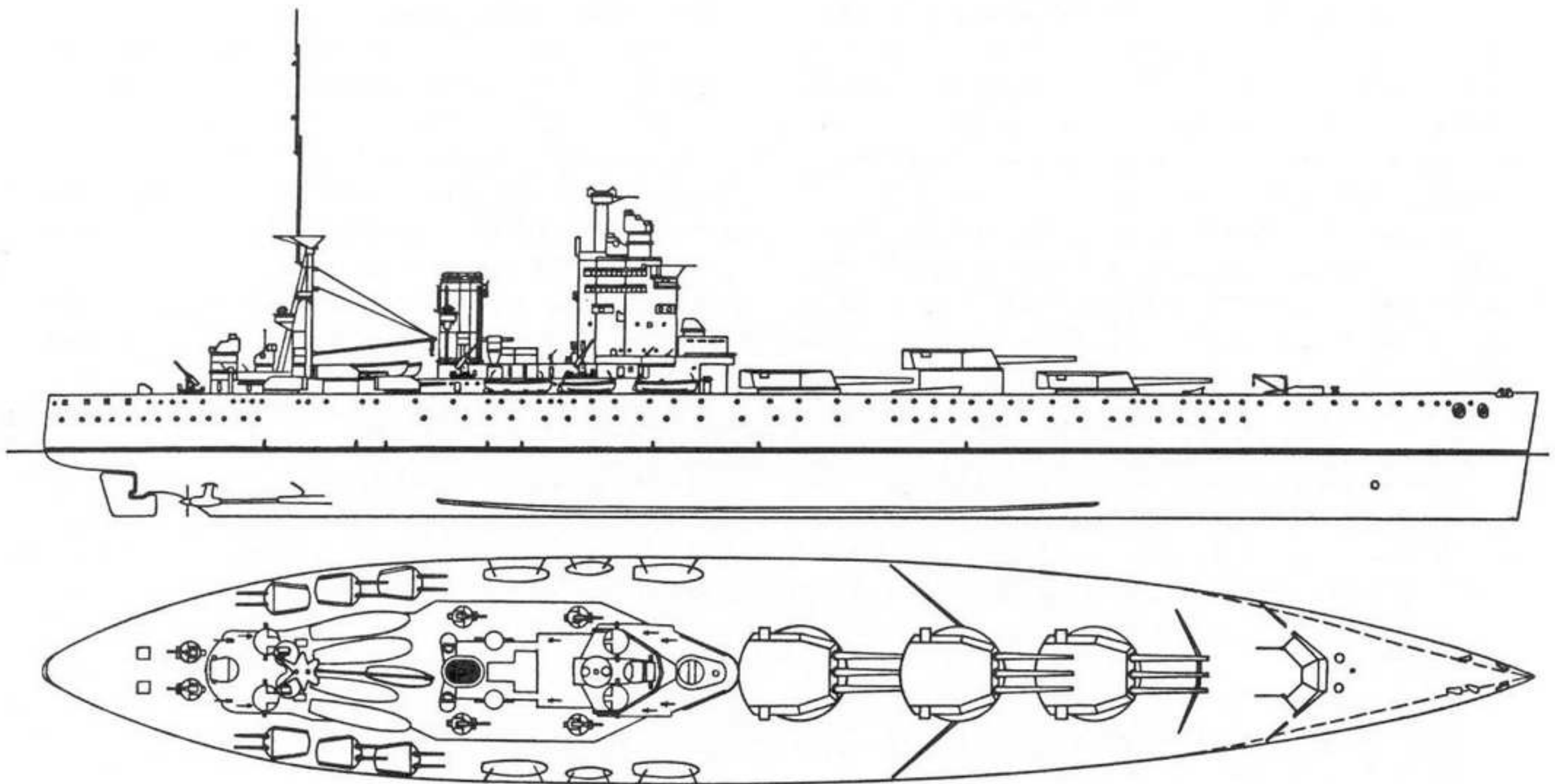
Бесславный конец японских сверхгигантов еще раз и очень наглядно продемонстрировал чрезвычайную уязвимость линейных кораблей от авиации.



Взрыв американской авиабомбы на палубе «Yamato» 24 октября 1944 г.



## Линейные корабли типа «Nelson»



«Nelson» (1930 г.)

«Nelson» — заложен 28.12.1922 (верфь «Armstrong»; Ньюкастл), спущен 2.09.1925, в строю с 10.09.1927 г.

«Rodney» — заложен 28.12.1922 (верфь «Cammell, Laird & Co»; Биркенхэд), спущен 17.12.1925, в строю с 10.11.1927 г.

Водоизмещение 38000 т; размеры 216,4 × 32,3 × 9,1 м. 2 ТЗА Браун-Кёртисс 46000 л.с., 8 котлов Ярроу; скорость 23,5 узла. Запас нефти 4500 т, дальность плавания 5000 миль.

Бронирование: главный пояс 356—330 мм, верхний пояс 229—127 мм, траверзы 305—102 мм, барбеты ГК 381—356 мм, башни ГК 406—178 мм, барбеты СК 25 мм, башни СК 38—25 мм, палубы 160—76 мм, боевая рубка 330—152 мм.

Вооружение: 9—406-мм, 12—152-мм, 6—120-мм орудий; 2—609-мм подводных ТА (сняты в 1938 г.). С 1933 г. 8—40-мм автоматов; с 1937 г.: 16—40-мм и 16 пулеметов. С 1934 г. 1 гидросамолет.

«Nelson» в 1945 г.: 16—40-мм, 65—20-мм автоматов.

«Rodney» в 1944 г.: 8—102-мм зенитных орудий (вместо 120-мм), 48—40-мм автоматов.

Экипаж 1314 человек (в годы войны 1640).

В соответствии с Вашингтонским соглашением 1922 г. США и Япония, полностью «выбравшие» свои нормы тоннажа линкоров, долго не могли строить новые корабли данного класса. Великобритании было разрешено построить два линейных корабля. В результате на свет появились «Nelson» и «Rodney».

Но теперь конструкторам пришлось вместить максимум боевых возможностей в стандартное водоизмещение 35 тысяч тонн. При этом линкоры обязательно должны были получить орудия наибольшего разрешенного калибра 406 мм (16 дюймов). Англичанам удалось решить поставленную задачу отнюдь не худшим образом.

Ограничение водоизмещения при мощном вооружении заставило отказаться от высокой скорости. «Нельсоны» развивали только 23,5 узла (43,4 км/час).

Но одного ограничения массы силовой установки не доставало для обеспечения надежной защиты от снарядов, торпед и авиабомб. Поэтому британские конструкторы пошли на смелое отступление от классической компоновки больших кораблей, расположив всю три башни ГК в носовой части. Башенноподобную надстройку и дымовую трубу они сдвинули в корму,

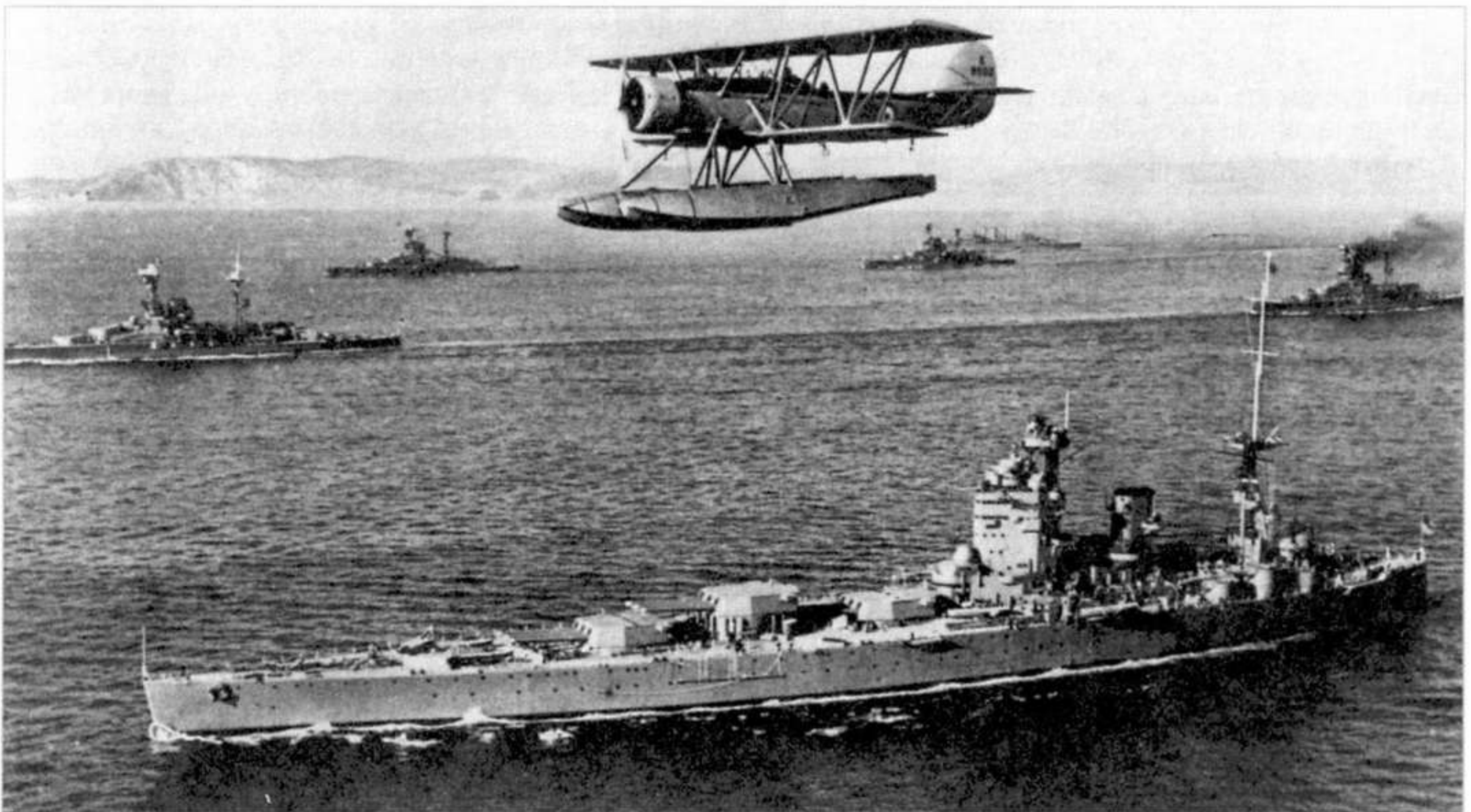


«Nelson» (17 мая 1937 г.)

что придало кораблям оригинальный силуэт. Силовая установка тоже была сдвинута ближе к корме, причем турбины разместили перед котлами, а не после них, как это всегда делалось раньше. Кормовую оконечность заняли шесть башен 6-дюймовой противоминной артиллерии.

Такое расположение вооружения и механизмов позволило заметно сократить протяженность броневой цитадели, и она получила очень сильную защиту. По бокам ее прикрывали 356-мм плиты — наиболее

мощные из когда-либо имевшихся на линкорах. Их эффективность увеличивалась за счет двух дополнительных факторов: во-первых, плиты стояли с наклоном 22 градуса внутрь корпуса; во-вторых, весь пояс располагался на некотором удалении от внешней обшивки. Наклон резко увеличивал сопротивляемость брони при значительных углах падения (именно такие углы стали характерны для возросших дистанций боя), а толстая внешняя обшивка играла роль своеобразного «наждака», устранявшего со снаряда мягкий бро-



«Nelson»

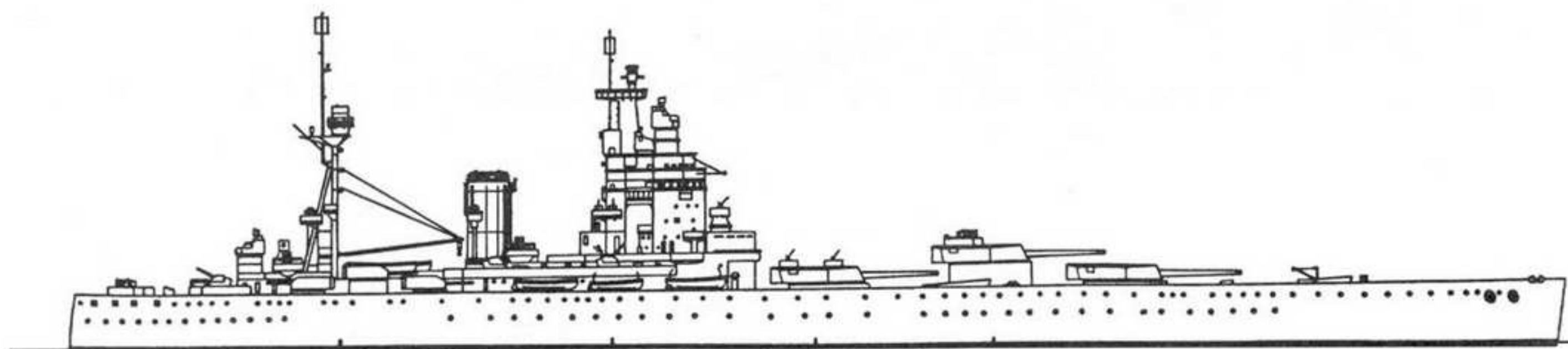
небойный наконечник. В результате снаряд встречался затем с закаленной броней, уже потеряв 10—15% своей пробивной силы. Дополнительной защитой служила подкладка толщиной 127 мм.

Сверху цитадель накрывала броневая палуба. Над погребами и машинами она составляла 160 мм, над котельными отделениями — 76 мм. Наконец, с носа и кормы броневой ящик закрывали 229-мм траверзы.

Противоминную защиту цитадели обеспечивала 38-мм броневая переборка, а пространство между нею и бортом частично заполняли заваренные с обоих концов трубы, которые должны были обеспечить дополнительную плавучесть при затоплении. Теорети-

ступени крейсерского хода, которые позволяли снизить расход пара и увеличить дальность плавания. Пар вырабатывали восемь трехбарабанных водотрубных котлов, размещенные в четырех отделениях. На испытаниях «Rodney» достиг максимальной скорости 23,8 узла при мощности 45614 л.с.

В ходе проектирования и постройки большое внимание уделялось тщательному контролю за весовой нагрузкой, вплоть до замены тиковых брусьев палубного настила более легкими сосновыми. Гладкая палуба с минимальной седловатостью при высоком надводном борте позволила увеличить внутренний объем корпуса и улучшить условия обитаемости.



«Rodney» (1943 г.)

чески такая конструкция ПТЗ позволяла выдержать взрыв подводного заряда массой 454 кг тротила.

Вне цитадели линкор не имел защиты: в носу броня отсутствовала, в корме только рулевой механизм прикрывали сверху и с бортов 152—127 мм плиты. Таким образом, «Nelson» имел бронирование по типу «все или ничего», хотя с заметными усовершенствованиями по отношению к американскому образцу.

Орудия главного калибра имели длину ствола 45 калибров, максимальный угол возвышения 45 градусов и вели огонь снарядами массой 928,7 кг с начальной скоростью 823 м/с. Дальность стрельбы составляла 38,3 км. Трехорудийные башни впервые появились в британском флоте. Они весили 1480 тонн каждая. Для управления стрельбой орудий ГК корабль имел два поста центральной наводки. Дополнительно в каждой башне находился 12,5-метровый дальномер.

Средняя артиллерия размещалась в двухорудийных башнях. Угол возвышения 152-мм орудий составлял 45 градусов, масса снаряда — 45,3 кг, дальность стрельбы — 20,2 км, скорострельность — 7 выст./мин. Для управления стрельбой побортно находились четыре поста с 9,65-м дальномерами.

Зенитные 120-мм орудия обладали значительными секторами обстрела и в целом соответствовали предъявляемым к ним требованиям на момент вступления корабля в строй. Многочисленные зенитные автоматы появились уже в ходе службы.

Стремясь снизить массу силовой установки, на линкорах установили турбины, имевшие специальные

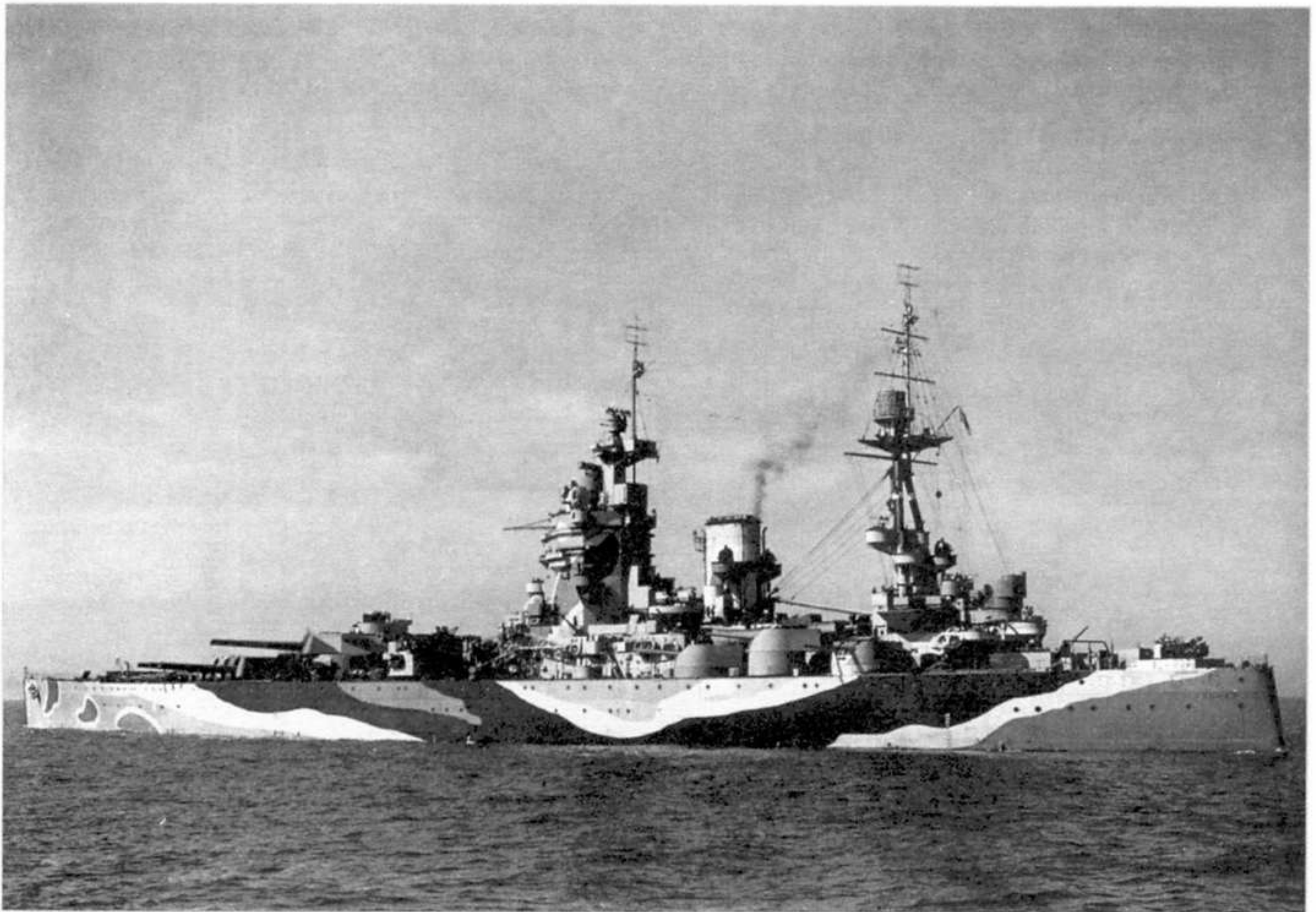
Ценой несомненных достижений стали некоторые тактические неудобства: «нельсоны» не могли вести огонь главным калибром прямо по корме. Формально мертвый угол ограничивался 30 градусами. На деле стрельба на предельных кормовых углах вела к серьезным повреждениям башенноподобной рубки-надстройки, где располагались посты управления кораблем и его боевыми средствами. Напротив, носовые углы практически не прикрывала противоминная и зенитная артиллерия, сосредоточенная в кормовой части. Впрочем, при атаке торпедных сил противника линкор обычно отворачивал от надвигавшихся торпед и мог расстреливать вражеские эсминцы как минимум из шести 6-дюймовых стволов, так что данный недостаток нельзя считать существенным.

В итоге «Nelson» и «Rodney» стали поистине пионерскими кораблями. Новшества в компоновке артиллерии и машин, наклонное и внутреннее расположение бортовой брони, а также другие пионерские решения позже неоднократно использовали в разных комбинациях французы, итальянцы, американцы. Однако сами англичане через 15 лет в проекте новых своих линкоров снова вернулись к более традиционным инженерным схемам.

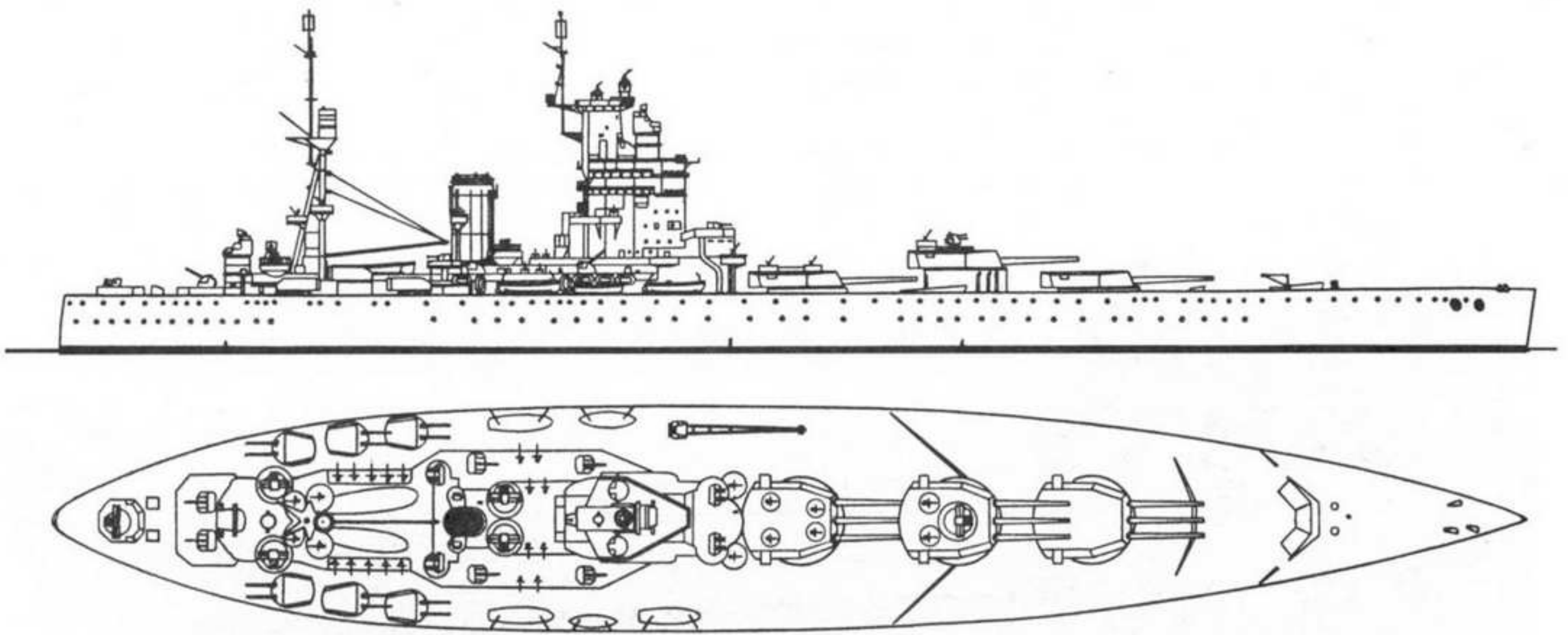
7 декабря 1927 г. линкор «Rodney» вступил в строй в качестве флагмана эскадры Атлантического океана. В ходе службы в предвоенный период корабль подвергался только незначительному дооборудованию. Так, в 1930—31 гг. он получил более совершенную систему управления огнем орудий ГК. В 1936 г.



«Rodney» (1930 г.)



«Rodney» (1942 г.)



«Nelson» (1945 г.)

на крыше третьей башни установили катапульту для гидросамолета, а с левого борта рядом с мостиком — мощный кран. В 1938 г. линкор вооружили радиолокационной установкой типа 79У. «Nelson» прошел модернизацию в 1937 г.

За годы войны на обоих кораблях было значительно усилено зенитное вооружение. При этом к 40-мм зенитным автоматам «пом-пом» добавились 20-мм

«эрликоны». Корабли получили более совершенные РЛС и приборы управления стрельбой.

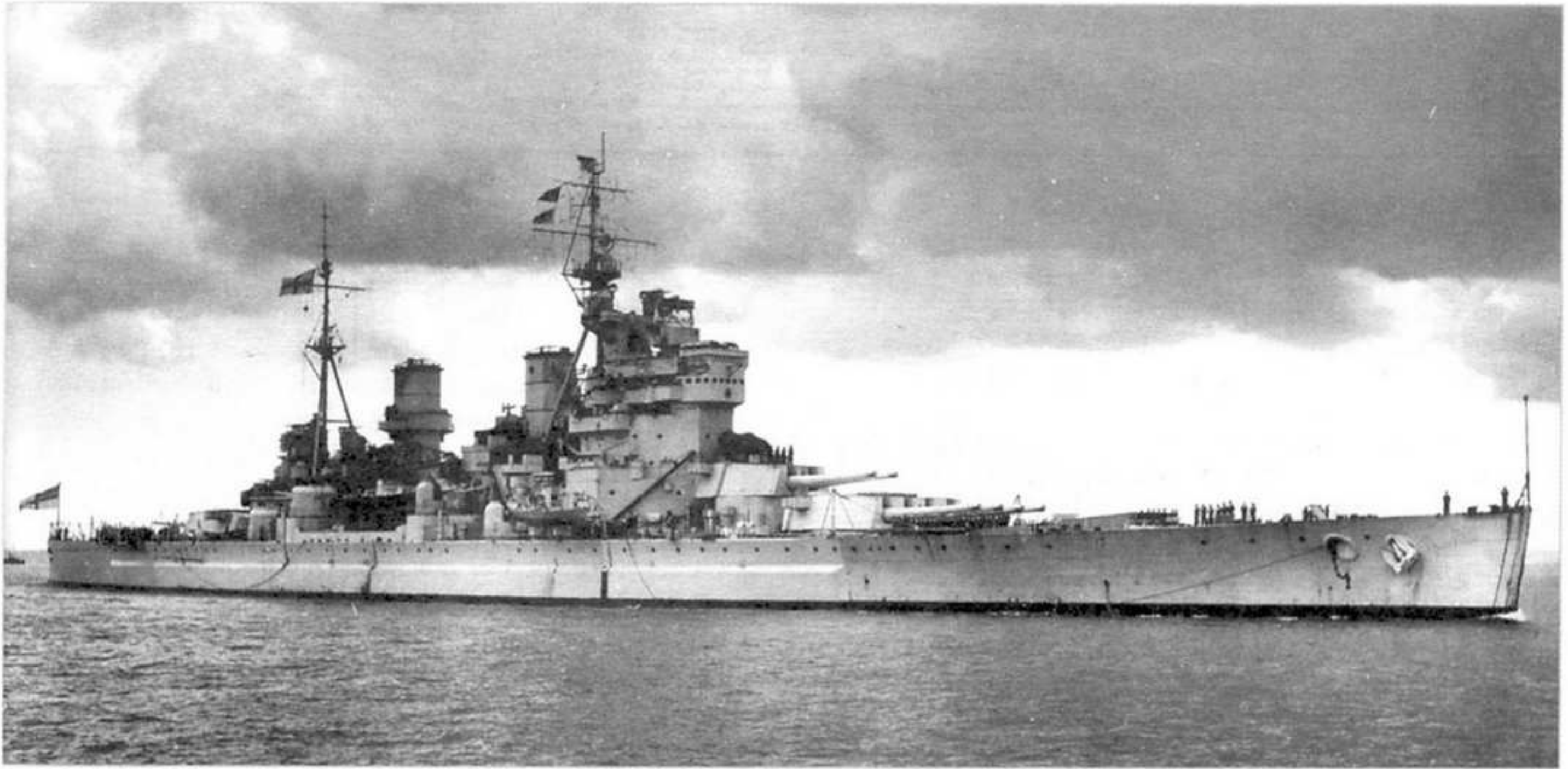
В декабре 1944 г. «Rodney», корпус которого сильно износился, был выведен в резерве. Его продали на слом 26.03.1948 г.

«Nelson» с 08.1946 г. являлся учебным кораблем. Был списан в 02.1948 г. и превращен в корабль-мишень. Продан на слом 18.03.1949 г.



«Rodney» (1944 г.)





«King George V» (1941 г.)

«King George V» — заложен 2.01.1937 (верфь «Vickers»; Барроу), спущен 21.02.1939, в строю с 11.12.1940 гг.

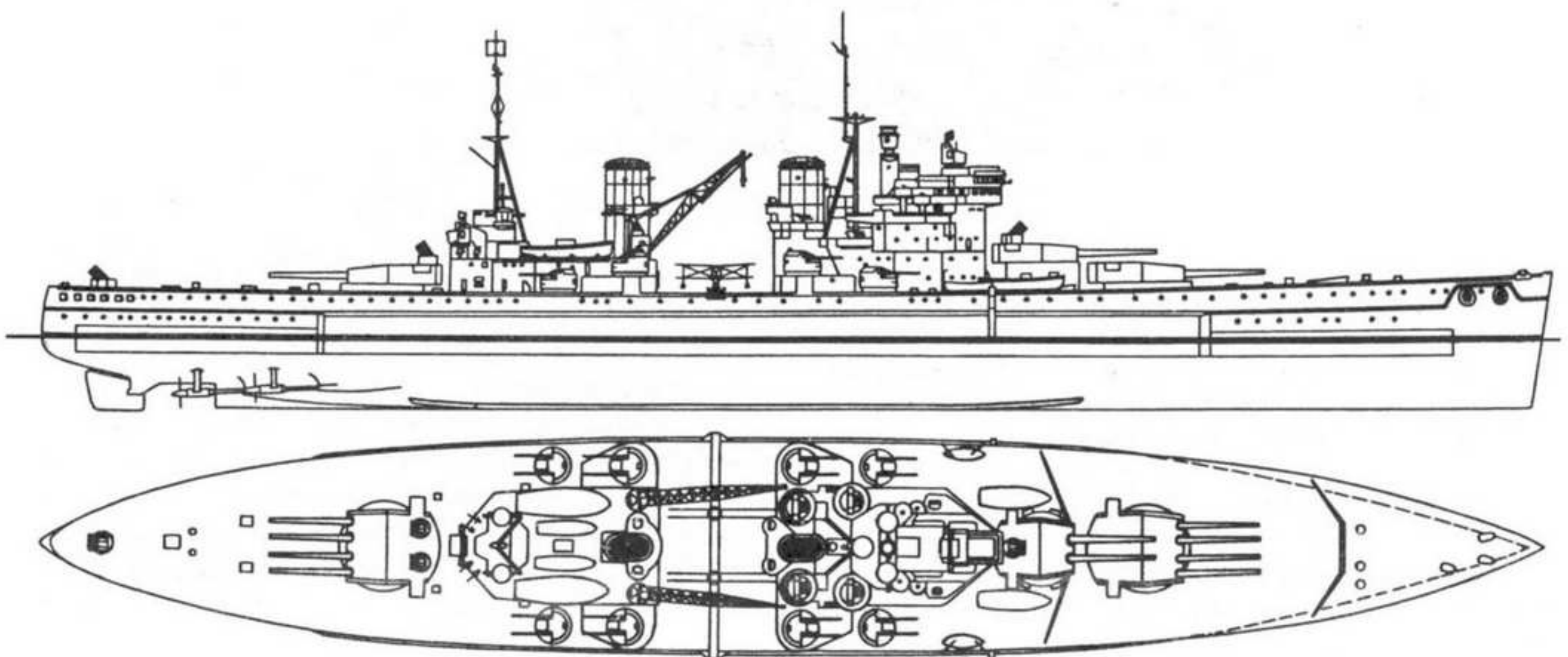
«Prince of Wales» — заложен 2.01.1937 (верфь «Cammell, Laird & Co»; Биркенхэд), спущен 3.05.1939, в строю с 31.03.1941 гг.

«Duke of York» — заложен 5.05.1937 (верфь «John Brown»; Клайдбэнк), спущен 28.02.1940, в строю

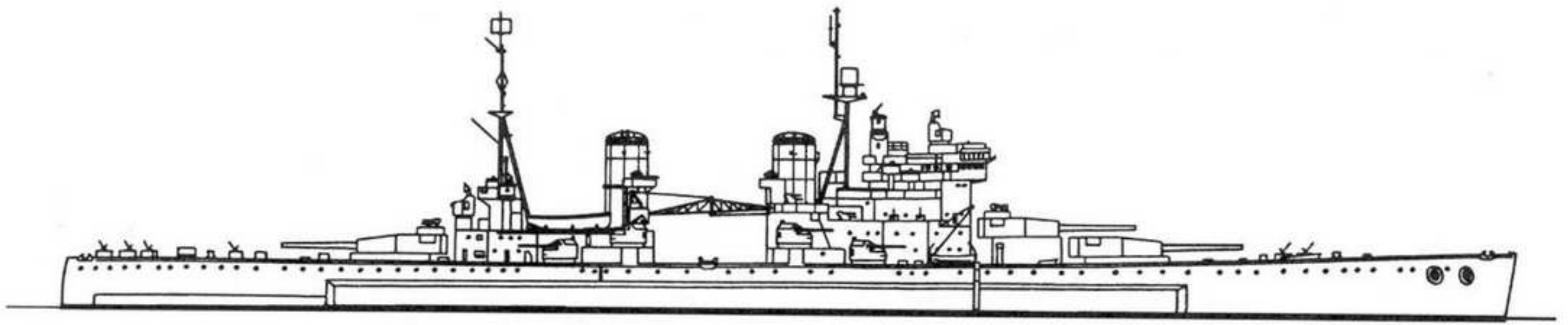
с 4.11.1941 гг.

«Howe» (до 02.1940 г. «Beatty») — заложен 1.06.1937 (верфь «Fairfield»; Глазго), спущен 9.04.1940, в строю с 29.08.1942 гг.

«Anson» (до 02.1940 г. «Jellicoe») — заложен 20.07.1937 (верфь «Swan, Hunter & Richardson»; Ньюкастл), спущен 24.02.1940, в строю с 22.06.1942 гг.



«King George V» (1940 г.)

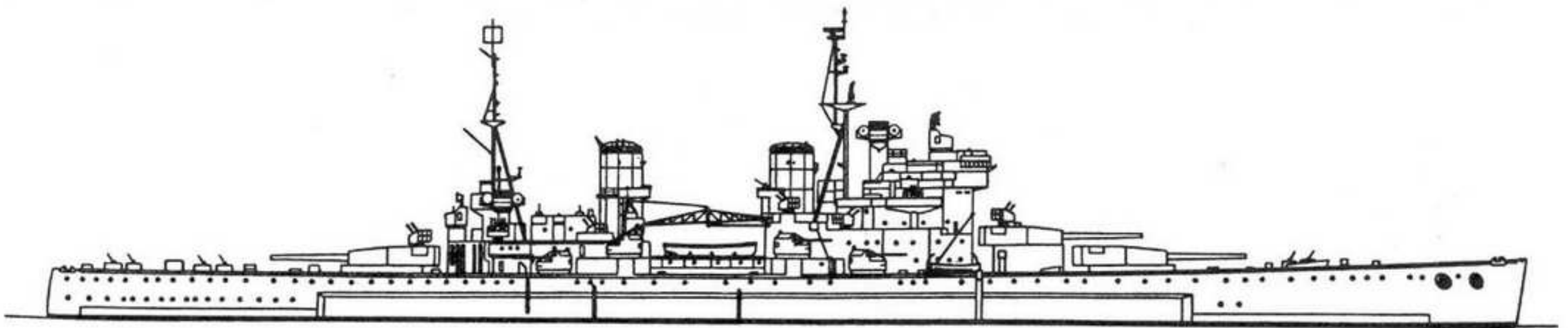


«Duke of York» (1943 г.)

Водоизмещение 44510—45360 т; размеры 227 × 31,4 × 11 м. 4 ТЗА Парсонса 110000 л.с., 8 адмиралтейских котлов; скорость 27,5—29 узлов. Запас нефти 3842 т. Дальность плавания 15000 миль на 10 узлах; 6300 миль на 20 узлах.  
 Бронирование: главный пояс 381—356 мм, верхний пояс 127—25 мм, барбеты 406 мм, башни ГК 406—229 мм, башни СК 25 мм, палубы 152—25 мм, рубка 75 мм.  
 Вооружение: 10—356-мм, 16—133-мм орудий, 32—40-мм автомата (по 8 стволов в установке), 16 пулеметов 12,7-мм (по 4 в установке).

ские» линкоры США и Франции заметно превышали положенные 35 тысяч тонн, а их главный калибр составлял 380—406 мм. Единственным относительно честным участником соглашений осталась Англия.

Но такая щепетильность не лучшим образом сказалась на боевых качествах последней крупной серии британских линейных кораблей типа «King George V». Британские конструкторы в самом деле вооружили свои детища 356-мм пушками. Первоначальный проект был не так уж плох: 12 орудий размещались в трех 4-орудийных башнях — двух в носу и одной в корме.



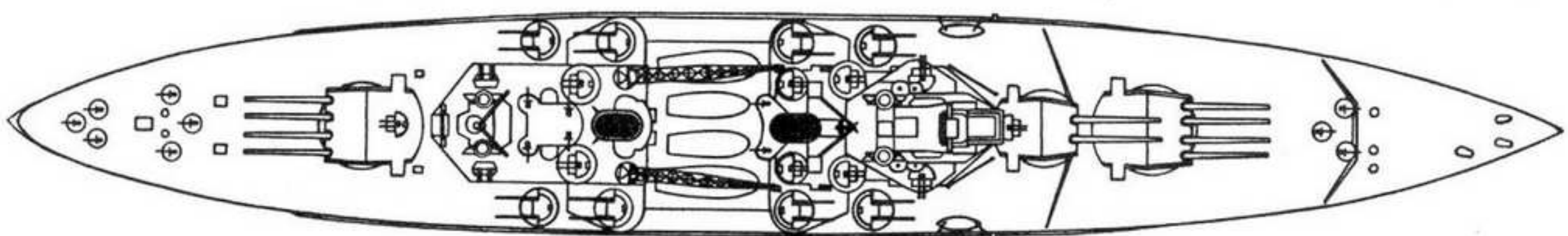
«Anson» (1946 г.)

В 1944 г. «Anson» и «Duke of York» имели 72—40-мм автоматов; «Howe» — 56; «King George V» — 48; только «Prince of Wales» сохранил первоначальные 32. Кроме того, все они получили от 8 до 16 автоматов «Эрликон» калибра 20 мм в одинарных либо спаренных установках.  
 Экипаж 1640 человек.

Вторая Лондонская конференция ограничила, помимо водоизмещения линкоров, еще и максимальный калибр их орудий: он не должен был превышать 14 дюймов (356 мм). Однако во втором соглашении не участвовали Германия, Япония, Италия. «Лондон-

Но многочисленные доработки проекта с целью усиления защиты, а также большой «верхний» вес заставили заменить четырехорудийную возвышенную башню на двухорудийную. В итоге по вооружению «King George V» уступал практически всем зарубежным современникам, имевшим 8—9 более мощных пушек.

Сильное впечатление производила при первом знакомстве вспомогательная артиллерия, представленная шестнадцатью 133-мм универсальными орудиями калибра в двухорудийных башнях. Они планировались под скорострельность 16 выстр./мин. — за счет автоматики. Но на деле зарядание производилось вручную и практическая скорострельность не





«Howe»

превышала 7 выстр./мин. Снаряд весом 36,5 кг оказался слишком тяжелым для унитарного патрона, пришлось использовать раздельное заряжание, да и сам по себе он был слишком «увесистым» для ручных операций. Все это не позволяло вести стрельбу в быстром темпе более чем несколько минут подряд. Следовательно, терялись преимущества полуавтоматического орудия, важные при стрельбе по самолетам.

Положительными моментами являлись значительная досягаемость по дальности и высоте, однако надежное поражение удаленных воздушных целей

близких дистанциях. А как противокорабельные эти орудия в ходе войны практически не использовались.

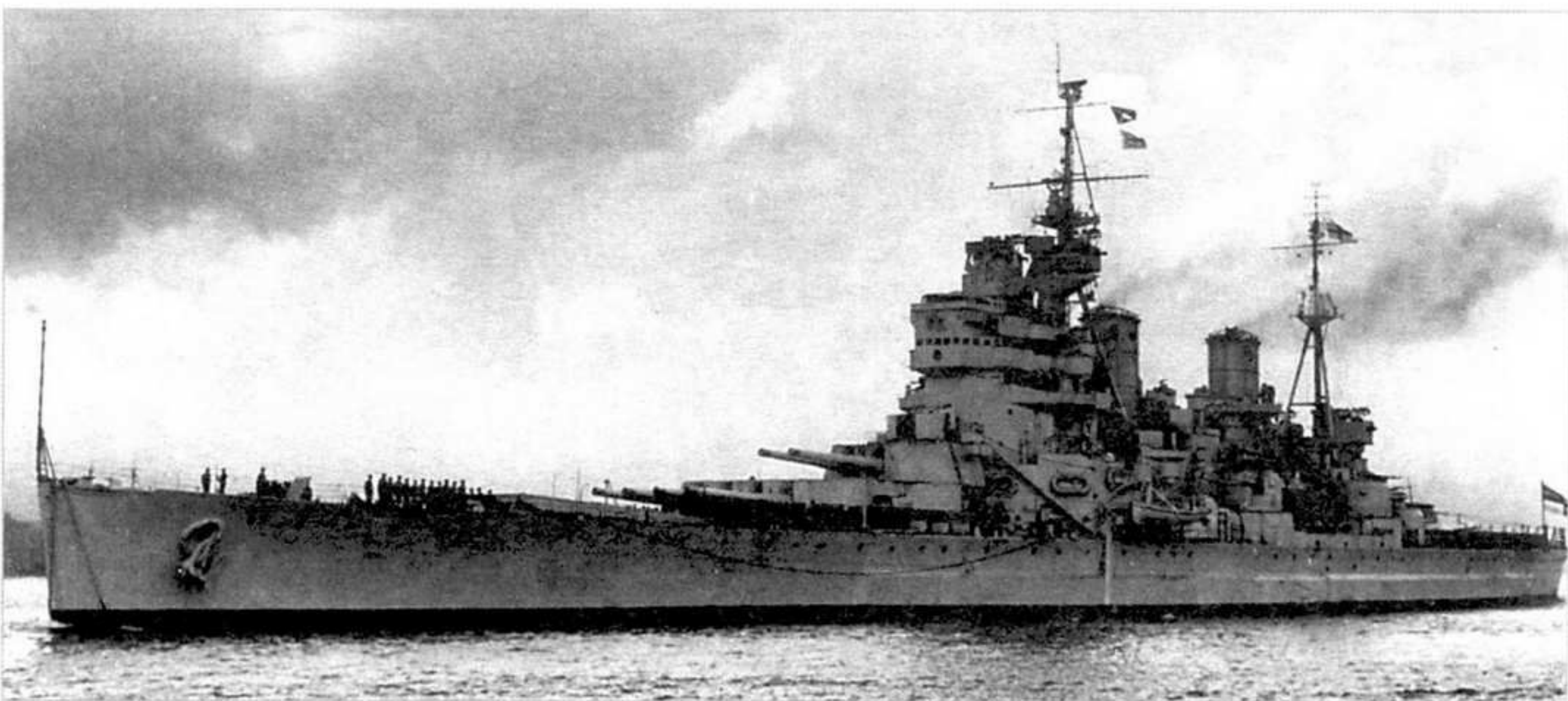
В защите англичане сделали шаг назад по сравнению с «Nelson», отказавшись от наклонного внутреннего пояса и от защиты типа «все или ничего». Правда, сама броня была очень мощной. Помимо центральной цитадели, забронированными были нос и корма, а поверх обширного главного пояса борт прикрывала до верхней палубы дюймовая броня (25 мм), защищавшая от осколков снарядов. Палубная броня осталась примерно той же, что и у «Nelson».



«Prince of Wales» (1941 г.)

прежде всего зависело от качества системы управления огнем и наличия радиолокационных взрывателей. Появление скоростных самолетов сделало 133-мм установки фактически бесполезными, поскольку они просто не успевали следовать за целями, особенно на

Особое внимание конструкторы уделили подводной защите. Мощная 51-мм противоминная переборка в совокупности с несколькими рядами отсеков должна была противостоять подводным взрывам четырех зарядов силой 400 кг тротила каждый.



«Duke of York» (1947 г.)

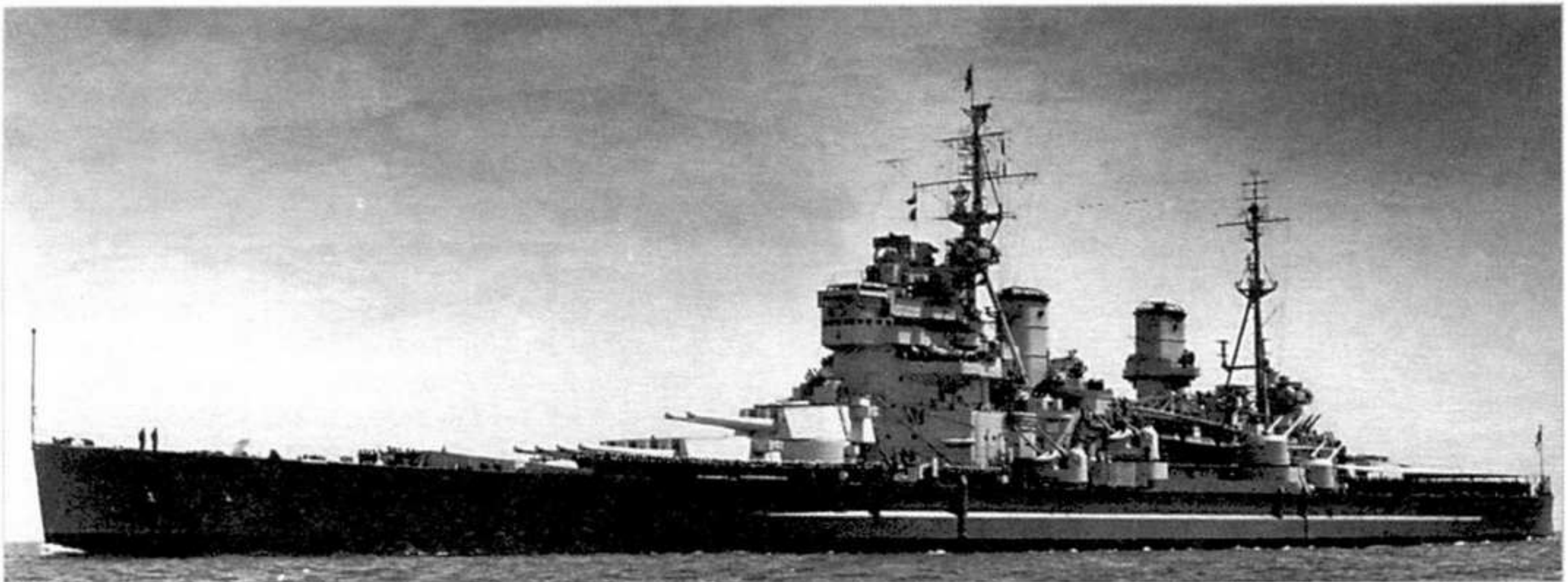


«King George V» (1945 г.)

Система ПТЗ состояла из продольных переборок, образующих три слоя: ближний к борту был пустым и служил для рассеивания начальной силы взрыва; средний заполнялся жидкостью и предназначался для распределения давления взрыва по возможно большей площади и гашения ударной силы обломков обшивки (которые могли пробить главную противоторпедную переборку); внутренний, тоже пустой, «смягчал» действие жидкости из среднего слоя в момент взрыва. Считалось, что он способен предотвратить

легко пустили на дно линкор «Prince of Wales» всего шестью торпедами.

Скорость составила 28 узлов. В сравнении с 30 узлами «Bismarck», 31 узлом «Littorio», 32 узлами «Richelieu», 33 узлами «Iowa» этот показатель выглядел весьма скромно. На «George V» англичане впервые применили блочно-эшелонный принцип расположения элементов энергоустановки. Четыре блока механизмов, каждый из которых работал на свой вал, были полностью независимыми. Они включали: ко-



«Anson» (1946 г.)

гидравлический удар по броневой противоторпедной переборке (ПТП), являвшейся его внутренней стенкой. Дополнял систему четвертый, фильтрационный слой, находившийся за броневой ПТП. Его назначение — прием жидкости, поступающей через небольшие трещины в продольной переборке. Главная броневая переборка имела толщину от 37 до 44 мм.

Однако война показала, что все эти достоинства остались лишь на чертежной бумаге. Японцы очень

тдельное отделение с двумя котлами, турбинное отделение, отсек вспомогательных механизмов. Подача топлива, котельной воды, смазочного масла и других расходных материалов тоже была независимой для каждого блока. Кроме того, котельные и турбинные отделения обоих бортов чередовались в шахматном порядке. Однако выход из строя хотя бы одного главного элемента любого блока приводил к невозможности функционирования блока в целом.

В общем, линкоры типа «King George V» нельзя считать большим достижением британского кораблестроения.

«King George V» 14.06.1950 г. был выведен в резерв. Списан в 1957 г., сдан на слом 20.01.1958 г.

«Prince of Wales» потопили японские самолеты недалеко от Сингапура 10 декабря 1941 г. шестью

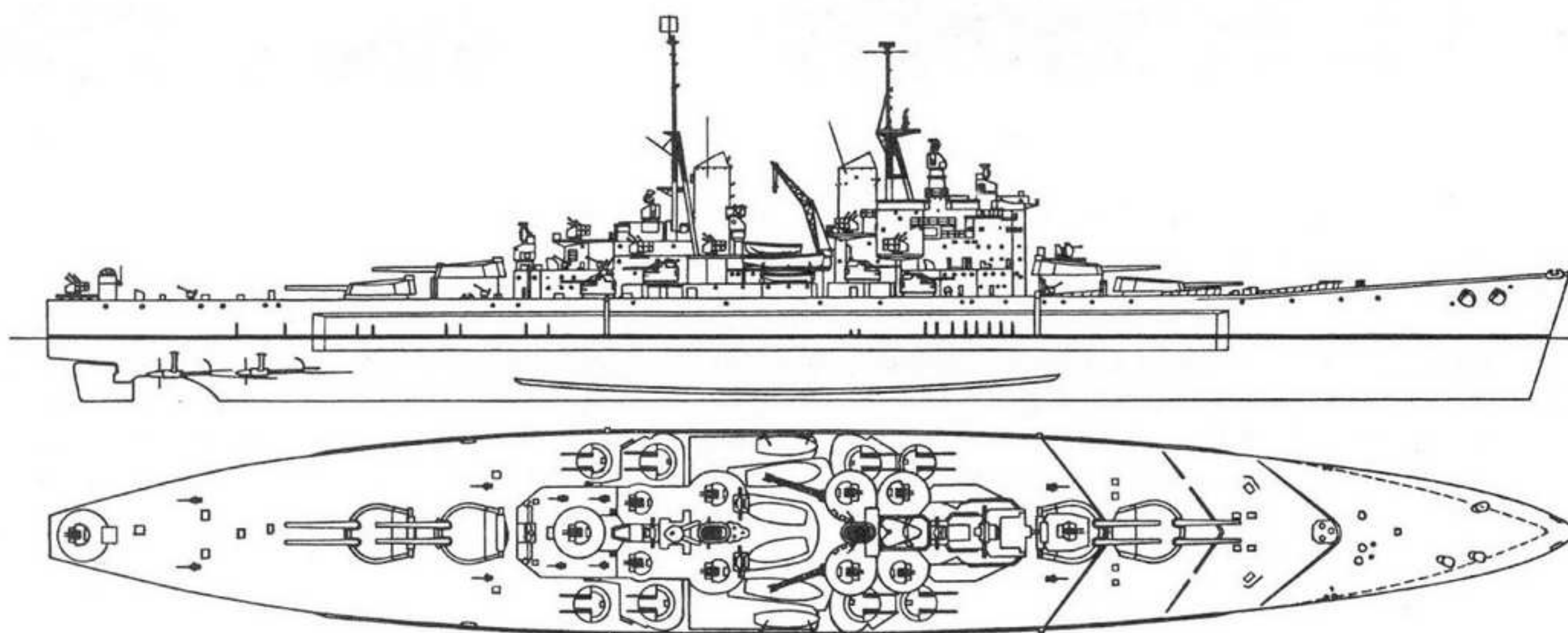
торпедами (погибли 327 членов экипажа).

«Duke of York» выведен в резерв в апреле 1949 г. Списан в 1957 г., сдан на слом 18.02.1958 г.

«Howe» с января 1946 г. учебный корабль. Списан в 1957 г., сдан на слом 2 июня 1958 года.

«Anson» с июля 1946 г. учебный корабль, списан весной 1957 г., сдан на слом 17 декабря 1957 года.

## Линейный корабль «Vanguard»



- Заложен 2.10.1941 (верфь «John Brown»; Клайдбэнк), спущен 30.11.1944, в строю с 25.04.1946 гг.

Водоизмещение 51420 т; размеры 248,3 × 32,9 × 11 м. 4 ТЗА Парсонса 135650 л.с., 8 адмиралтейских котлов; скорость 29,5 узлов. Запас нефти 7000 т, дальность плавания 9000 миль на 20 узлах.

Бронирование: главный пояс 381—343 мм, верхний пояс 356—330 мм, барбеты 406 мм, башни ГК 330—102 мм, башни СК 25 мм, палубы 152—64 мм.

Вооружение: 8—381-мм, 16—133-мм орудий, 74—40-мм автоматов (10 шестиствольных, 1 счетверенный, 10 одинарных установок).

Экипаж 1995 человек (76 офицеров).

К началу 1938 г., когда строительство 5 кораблей типа «King Georger V» шло полным ходом, стало ясно, что условия Лондонского соглашения 1930 г. об ограничении водоизмещения и калибра артиллерии линкоров другие страны соблюдать не будут. Тотчас конструкторы приступили к работе над проектом линкора типа «Lion» полным водоизмещением 47 тысяч тонн. Он должен был нести девять 406-мм орудий нового образца. Первые два линкора («Temeraire» и «Lion») заложили, соответственно, 1 июня и 4 июля 1939 г., а через пару месяцев началась Вторая мировая война.

Строительство линкоров пришлось прервать в связи с огромной потребностью в легких кораблях. В 1944 г. заказ вообще был аннулирован.

Однако британский флот все же получил еще один корабль этого класса. В конце 1941 г., когда война с Японией стала почти неизбежной, а усилить Дальневосточный флот было нечем, адмиралтейство пошло на экспромт. Вместо разработки новых 406-мм орудий решили извлечь со склада хранившиеся там более 25 лет четыре двухорудийные 381-мм башни линейных крейсеров «Glorious» и «Courageous», переоборудованных в авианосцы в 20-е годы. Оставалось только пристроить к этим пушкам корабль.

Англичане думали, что сумеют сделать это быстро, но просчитались. Лишь 30 ноября 1944 г. последний британский линкор «Vanguard» сошел со стапеля. Он также стал последним новым линкором в мире.

Корпус «Vanguard» имел ряд качеств, сделавших его уникальным среди британских линкоров. Впервые, линкор получил наклонный форштевень и заметное повышение борта по направлению к нему.

Спроектированный для скорости 30 узлов, он действительно мог поддерживать полный ход в любую погоду. На верхней палубе имелись три волнореза: вместе с подъемом корпуса у форштевня они сыграли свою роль, корабль оставался «сухим» даже при

очень высокой волне и сильном ветре. Удачные обводы и распределение нагрузки сделали качку плавной и незначительной. В плане мореходности «Vanguard» был лучшим линкором в мире.

Число главных водонепроницаемых переборок достигло 26. В боевых условиях отсеки полностью изолировались друг от друга, и сообщение могло осуществляться только в вертикальном направлении. Общее число водонепроницаемых помещений ниже главной палубы равнялось 1059. Пассивные меры живучести дополняла развитая система откачки воды. Корпус был разделен на шесть секций, каждая из которых обладала своим постом живучести; помимо этого имелся главный пост живучести.

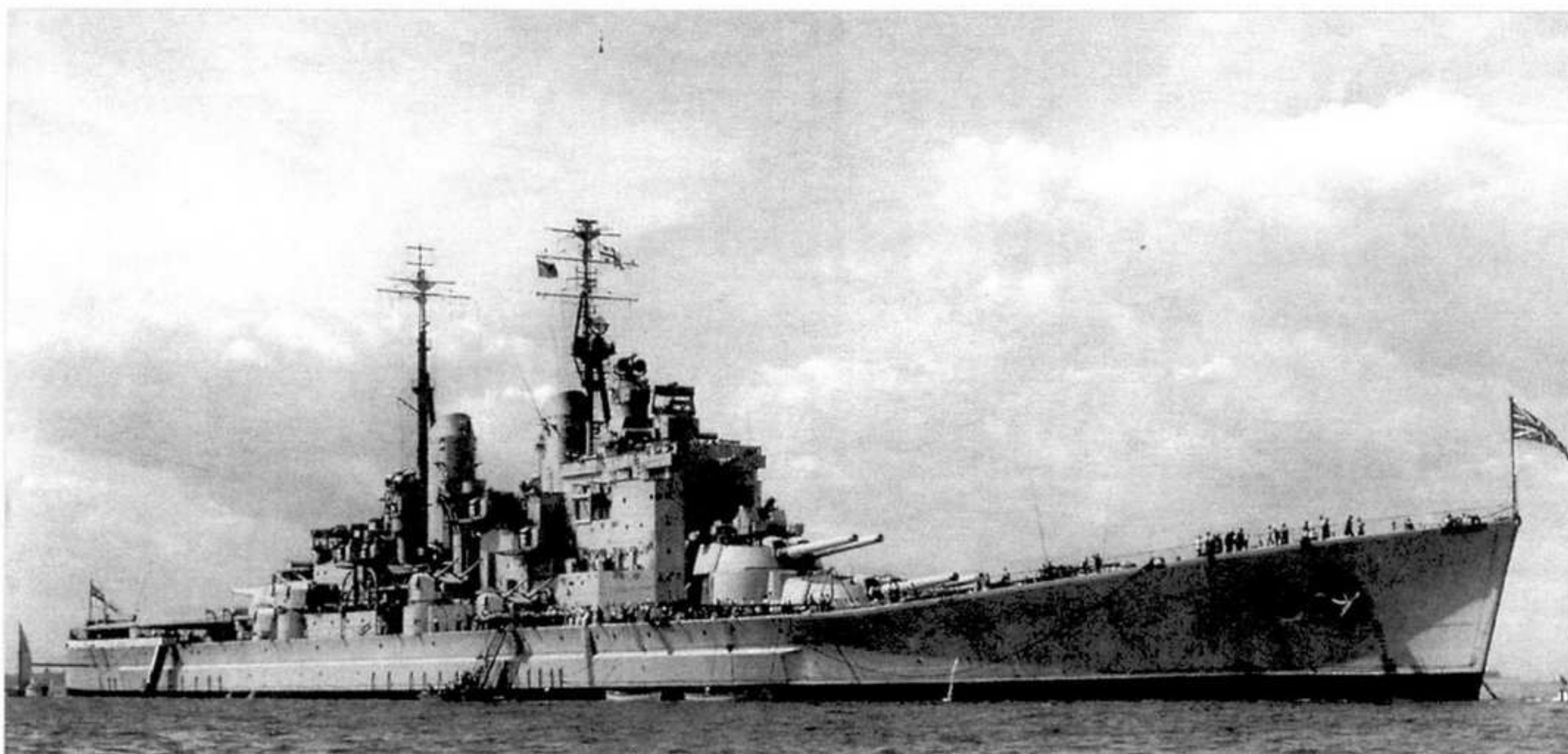
В холодном климате предусматривалось паровое отопление жизненно важных постов и систем, в тропиках работала система кондиционирования воздуха.

Схема бронирования в основном повторяла «George V». Главный пояс длиной 140 метров точно также располагался на внешней обшивке корпуса. Он имел толщину 381 мм в районе погребов, 343 мм в центральной части, и состоял из трех рядов броневых

Горизонтальная защита оконечностей состояла из броневой палубы толщиной 152—64 мм, проходившей по уровню верхней кромки носового и кормового поясов. Заканчивалась палуба броневым траверзом (100 мм). Таким образом, защита оконечностей, особенно горизонтальная, была наиболее продуманной и мощной среди всех современных линкоров.

Противоторпедная защита линкоров типа «George V» потерпела полное фиаско при атаке японской авиацией «Prince of Wales» в Сиамском заливе. Рассчитанная на взрыв 1000 фунтов (454 кг) тротила, она не смогла противостоять вдвое меньшим зарядам японских авиационных торпед. После попадания первых двух торпед линкор практически вышел из строя, а шести попаданий хватило, чтобы послать его на дно.

Специалисты отметили недостаточную высоту продольных переборок, доходивших только до уровня нижней палубы, плохое крепление их к корпусным конструкциям в верхней части, возможность затопления помещений через верхнюю часть ПТЗ, а главное — небольшую (менее 4 м) зону расширения газов. Большие пустые объемы между противоторпед-



плит, расположенных горизонтально. Британцы применили этот архаичный вариант из-за невозможности изготовить плиты высокого качества длиной 7,3 метра (полная высота пояса). Цитадель защищала погреба от 15-дюймовых снарядов начиная с дистанции 75—80 кабельтовых (13,9—14,8 км), а машинно-котельные отделения с 85—90 кабельтовых (15,7—16,6 км).

Броневой пояс в оконечностях назывался «протоосколочным». Он состоял из листов нецементированной брони 51—64 мм, прикрывавших пространство по внешнему борту между нижней и средней палубами. Пояс в носу имел высоту 2,45 м и заканчивался на расстоянии 3,5 м от форштевня.

ной переборкой и наружным бортом приводили к возникновению значительного начального крена, а его ликвидация путем контрзатопления отсеков противоположного борта уменьшала запас плавучести.

Тем не менее, конструкторы сохранили все основные элементы этой системы на «Vanguard». Дело в том, что его проект уже был готов к тому моменту, когда японские торпеды потопили «Prince of Wales». Однако были приняты меры для устранения отмеченных недостатков. Общую ширину ПТЗ увеличили до 4,75 м, продольные противоторпедные переборки продлили вверх на одну палубу (до средней палубы). Это значительно увеличило зону расширения газов

вверх вдоль борта и снизило вероятность разрушения верхней части ПТЗ. Эти меры улучшили подводную защиту, но сами принципы неудачной ПТЗ не позволяют высоко оценить противоминную устойчивость последнего британского линкора.

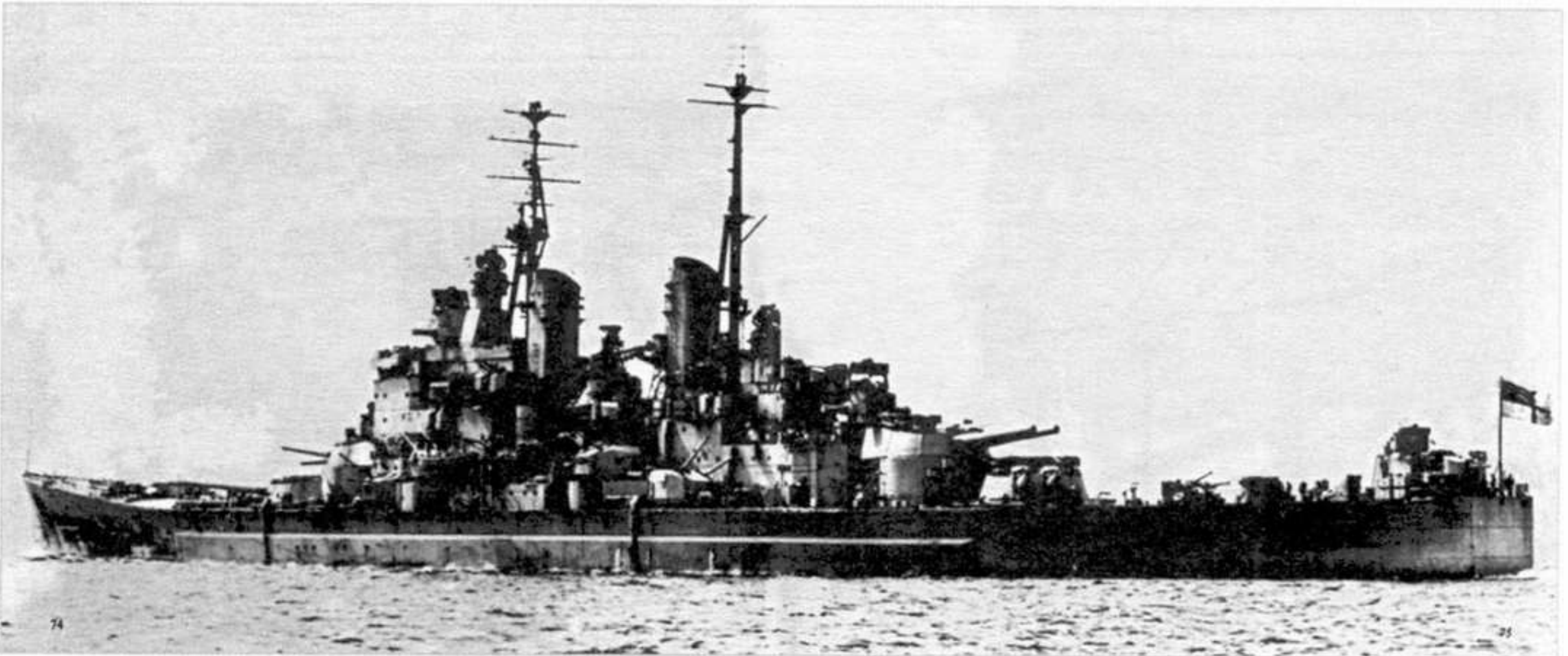
Силовая установка повторяла консервативные уже на момент их создания главные механизмы линкоров типа «King George V». Такое решение обусловило желание затратить на создание несерийного корабля как можно меньше времени и средств. Большое внимание было уделено герметизации турбин и изоляции турбинных отделений. Турбины могли работать даже в полностью затопленных отсеках! На испытаниях корабль развил максимальную скорость 31,57 узла (58,47 км/час) при мощности на валах 135650 л.с. и водоизмещении, близком к стандартному (44500 т).

Возврат к старым орудиям главного калибра, как это ни странно, имел больше положительных моментов, чем отрицательных. Такие башенные установки эксплуатировались уже много лет и составляли по-

личных установках; наиболее популярной была американская четырехствольная Mk.II. Однако англичане разработали вместо нее свой вариант, шестиствольный автомат Mk.VI.

В ходе Второй мировой войны стало ясно, что артиллерийская система — это именно система, а не одна лишь башня с пушками. В Англии и США были созданы совершенные системы управления огнем, включавшие оптические и электронные датчики, аналоговые вычислительные системы. Развитие их шло по линии активного развития радиолокаторов обнаружения и сопровождения, с соединением всех элементов СУАО в единую сеть. Наглядным примером этой тенденции являлся «Vanguard».

Для раннего обнаружения кораблей и самолетов использовался новый комбинированный радар типа 960. Его дополняла РЛС аналогичного назначения типа 277 для обнаружения низколетящих целей. Для целеуказания служил радар типа 293. Навигацию обеспечивали радары типов 268 и 930. Кроме того,



давляющее большинство имевшихся на флоте башен. 381-мм сменных стволов было достаточно на складах. Эти орудия отличали высокая надежность и полное отсутствие отказов.

Начальная скорость снаряда составляла 785 м/с, по бронепробиваемости на дальних дистанциях он почти не уступал 406-мм снаряду «Nelson». Важным новшеством стало дистанционное управление башнями ГК из центрального артиллерийского поста — единственное в британском флоте.

Универсальная артиллерия полностью повторяла вариант, примененный на линкорах типа «George V». Правда, 133-мм орудия, сначала предназначавшиеся для вооружения крейсеров ПВО, оказались не вполне удачными в качестве зенитных.

Зенитные автоматы были представлены производимыми по лицензии в Англии 40-мм автоматами шведской фирмы «Бофорс». Они применялись в раз-

«Vanguard» имел 17 артиллерийских РЛС со стабилизированными антеннами, развитые средства связи и радиопеленгации.

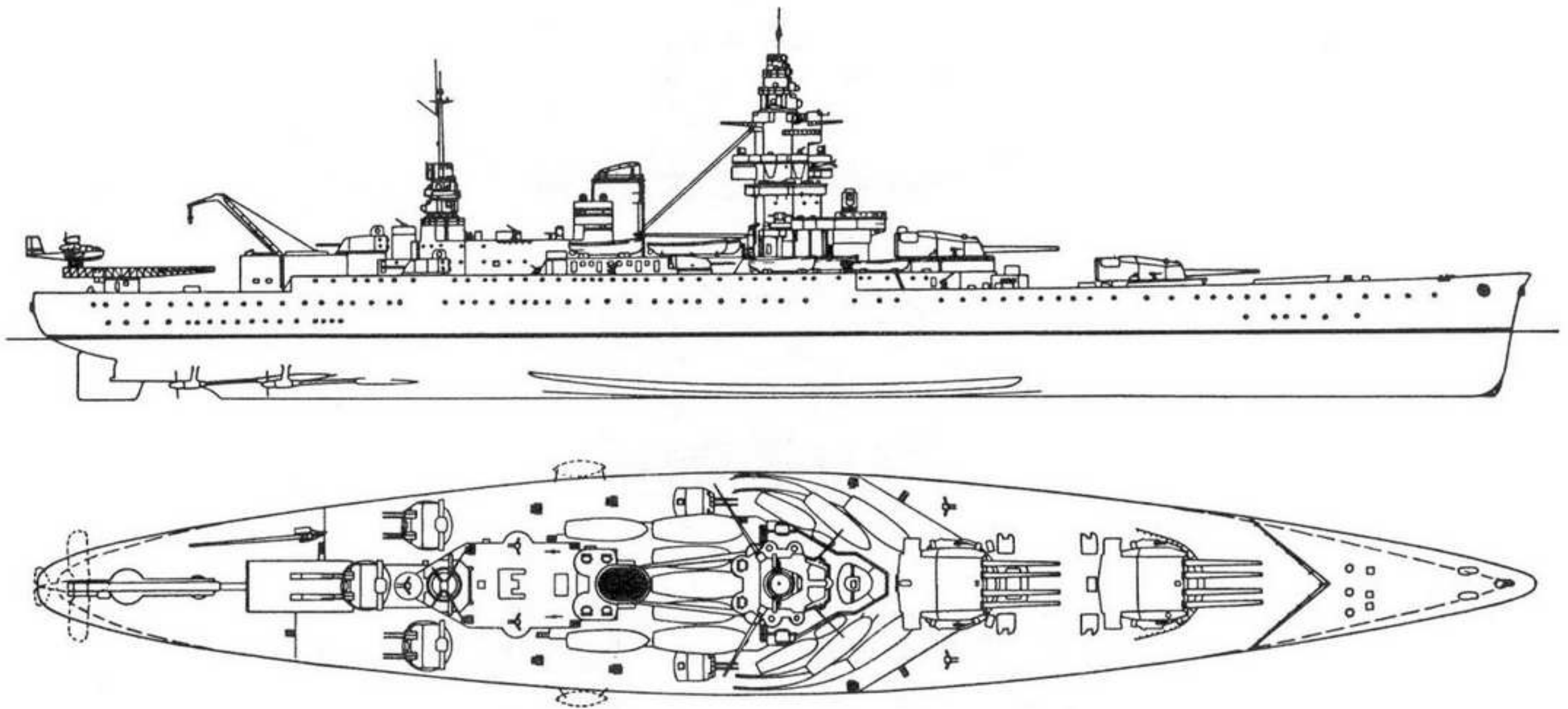
В целом «Vanguard», несмотря на все недочеты, стал лучшим британским линкором. Тот факт, что он быстро устарел, вовсе не свидетельствует об его недостатках. В послевоенном мире не нашлось места линкорам вообще. В корабельной иерархии первое место уже прочно заняли авианосцы.

Его служба протекала в учебных плаваниях и многочисленных парадных мероприятиях. С ноября 1949 года он официально числился учебным кораблем. 5 марта 1956 года был выведен в резерв и переведен в Портсмут, где базировался огромный Резервный флот. «Vanguard» стал флагманом этого «мертвого флота». После четырех лет стоянки на приколе последний британский линкор пошел на слом. Его продали на металлолом 9 августа 1960 года.





## Линейные крейсера типа «Dunkerque»



«Dunkerque» (1937 г.)

«Dunkerque» — заложен 24.12.1932 (верфь ВМФ; Брест), спущен 2.10.1935, в строю с 1.05.1937 гг., «Strasbourg» — заложен 25.11.1934 (верфь «Ateliers & Chantiers de la Loire & Penhoet»; Сен-Назер), спущен 12.12.1936, в строю с 12.1938 гг.

Водоизмещение 35500 т; размеры 214,5 × 31 × 9,6 м. 4 ТЗА 135585 л.с., 6 котлов; скорость 31 узел. Запас нефти 6500 т; дальность плавания 7500 миль на 15 узлах.

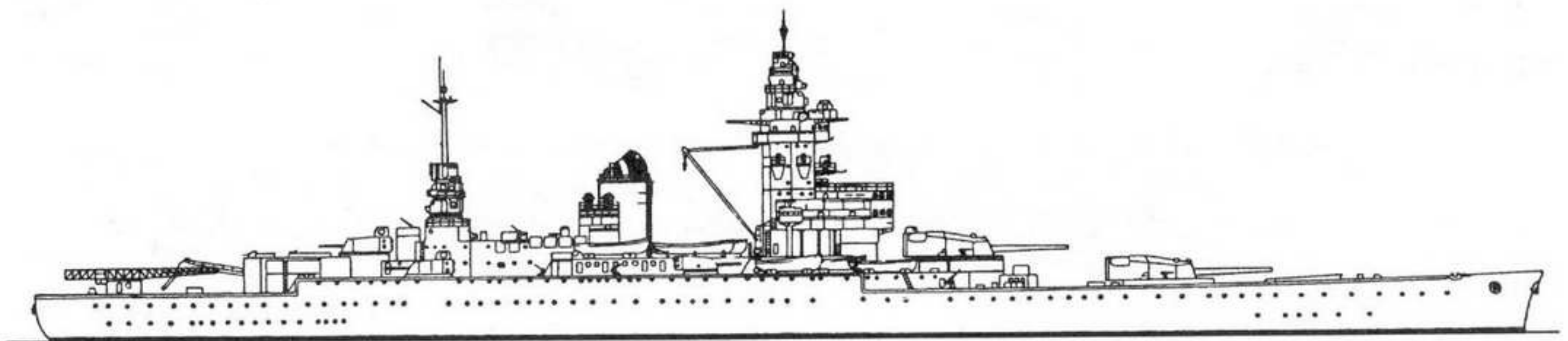
Бронирование: главный пояс 241—195 мм, верхний пояс 228—98 мм, траверзы 228 мм, барбеты 345 мм,

башни ГК 330—150 мм, барбеты СК 120 мм, башни СК 90—80 мм, палубы 130—40 мм, боевая рубка 270—130 мм.

Вооружение: 8—330-мм орудий, 16—130-мм универсальных пушек, 8—37-мм автоматов, 32—13-мм пулемета; 4 гидросамолета.

Экипаж 1381 человек.

В конце 1926 г. командование французского флота заказало своим конструкторам эскизный проект линкора, удовлетворявшего условиям Вашингтонского договора. Оно хотело получить небольшой и недорогой



«Strasbourg» (1939 г.)



Башни главного калибра и носовая надстройка линейного крейсера «Strasbourg»

быстроходный линейный крейсер водоизмещением 17500 тонн, вооруженный восемью 305-мм орудиями.

Однако в связи с началом строительства в Германии «карманного линкора» «Deutschland» (он был заложен в феврале 1929 г.), проектное задание пришлось изменить. Надо было существенно усилить бронирование, чтобы противостоять немецким 280-мм орудиям, а главный калибр увеличить на один дюйм.

Кроме того, в связи с быстрым развитием торпедного оружия потребовалось значительно усилить подводную защиту. Все это привело к росту стандартного водоизмещения до 26500 тонн и некоторому снижению скорости. После долгих споров парламент наконец выделил средства и в декабре 1932 г. в Бресте, в сухом доке Салу, был заложен головной корабль, получивший имя «Dunkerque». Это был первый в мире



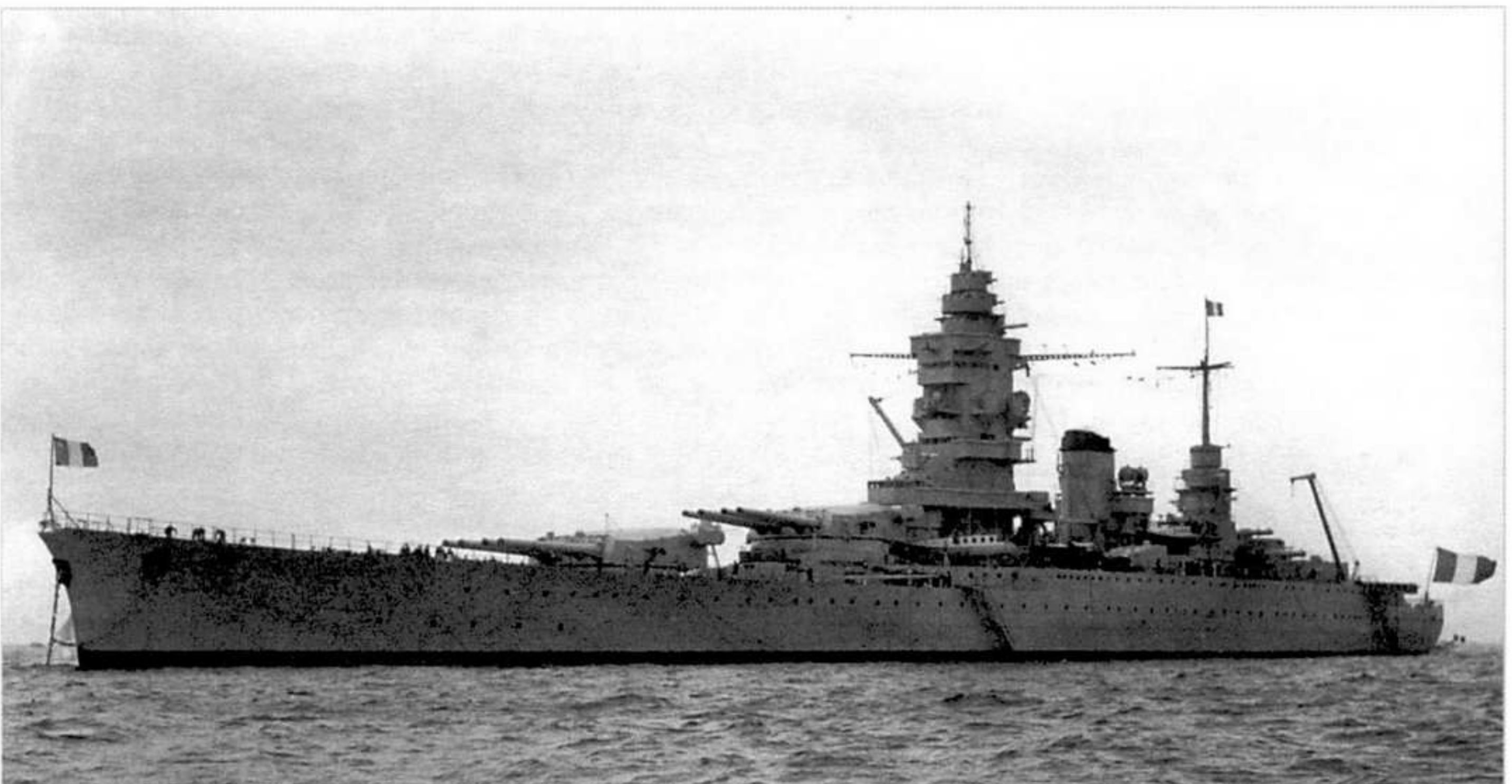
«Strasbourg»

случай постройки крупного боевого корабля в доке.

Использование специальных сталей и широкое применение электросварки позволило снизить массу корпуса до 25% от стандартного водоизмещения, благодаря чему удалось значительно усилить бронирование.

Стапельный период (до заполнения дока водой) занял 33 месяца, достройка на плаву — еще 16 месяцев. 1 февраля 1936 г. «Dunkerque» передали флоту, а в апреле провели сдаточные испытания.

Строительство однотипного «Strasbourg» было одо-



«Dunkerque» (1937 г.)

брено в 1934 г., после того, как «дуче» Муссолини официально заявил о закладке линкоров «Littorio» и «Vittorio Veneto». После спуска на воду (точнее, заполнения водой сухого дока) в декабре 1936 г. его для достройки и испытаний перевели в Брест.

«Dunkerque» и «Strasbourg» во французском флоте официально числились линейными кораблями, хотя за границей их обычно называли линейными крейсерами.

Несмотря на жесткое ограничение полного водоизмещения 35-ю тысячами тонн, французам удалось создать отличные корабли, сочетавшие мощное вооружение с хорошей защитой, скоростью и дальностью плавания. Так, новые 330-мм орудия с длиной ствола 52 калибра и углом возвышения 35 градусов могли стрелять 560-кг снарядами на дальность до 41,7 км с интервалом в 22 секунды. Бронебойный снаряд пробивал 300-мм броню начиная с дистанции 28 км.

Размещение этих пушек в четырехорудийных башнях дало ряд преимуществ: во-первых, экономию веса по сравнению с традиционными схемами, во-вторых, позволило более рационально расположить погреба боезапаса и систему управления огнем. Башни были очень сильно бронированы. Внутри броневая переборка разделяла их на две полубашни.

Средний калибр впервые в мире стал универсальным. 130-мм пушки со стволами в 45 калибров также располагались в четырехорудийных башнях. Они имели угол возвышения до 75 градусов и могли стрелять по самолетам. Эти башни тоже были сильно защище-

ны, правда, тяжелая броня замедляла их вращение.

Артиллерийское вооружение было дополнено авиационным. «Dunkerque» стал первым в мире линкором, на котором изначально предусматривались катапульты и бронированный ангар на 4 гидроплана.

Экономия веса, достигнутая за счет четырехорудийных башен главного и среднего калибра, позволила обеспечить довольно внушительную защиту. По принципу своего устройства схема бронирования представляла собой «ящик», образованный двумя броневыми палубами, соединявшими кромки наклонного пояса. Сам пояс был углублен в корпус. Он имел наклон 11,5 градусов наружу. Двухслойная 130-мм верхняя палуба вместе с 40-мм нижней являла собой горизонтальную защиту нового поколения, значительно более мощную, чем у дредноутов периода Первой мировой войны. Общий вес брони составил 11200 тонн, или 42,5% от стандартного водоизмещения.

Подводная защита была рассчитана на то, чтобы выдержать взрыв мины либо торпеды с зарядом ВВ, эквивалентным 300 кг тротила. Она представляла собой три продольные переборки суммарной толщиной от 64 до 84 мм. Крайняя из них отстояла от борта на расстояние от 3,7 до 7 метров. При этом ближние к наружному борту отсеки заполняло изобретенное французами вещество «эбонит мусс», что-то вроде пенистой резины с очень малым удельным весом. Оно предотвращало затопление этих отсеков даже при большом количестве пробоин в подводной части.

Силовая установка отличалась компактностью.



«Strasbourg» (1937 г.)



«Strasbourg» (1939 г.)

Четыре паровые турбины (на «Dunkerque» системы Рато, на «Strasbourg» — Парсонса) работали на четыре гребных вала через одноступенчатый редуктор. Турбины располагались попарно в двух машинных отделениях вместе с четырьмя водотрубными котлами. Еще два котла размещались впереди машинных отделений, в специальном отсеке.

В целом специалисты оценили «Dunkerque» как хорошо сбалансированный и, несомненно, удачный корабль. В его проекте были использованы много новаторских решений, большинство из которых оправдали себя. Однако сражаться на равных он мог лишь с германскими «карманными линкорами» и с линейными крейсерами типа «Scharnhorst». Новым линкорам, вооруженным 380—406-мм орудиями, он сильно уступал. Еще и поэтому корабли данного типа следует считать линейными крейсерами.

«Strasbourg» отличался усиленной броней (толщина пояса увеличилась до 299 мм, башен — до 355 мм, общий вес брони — 44% от стандартного водоизмещения) и чуть меньшей скоростью (на пол-узла).

В мае 1937 г. «Dunkerque» представлял французский флот на морском параде по случаю коронации английского короля Георга V в Спитхэде. В 1938 г. он совершил поход в Вест-Индию и Дакар, а затем вошел

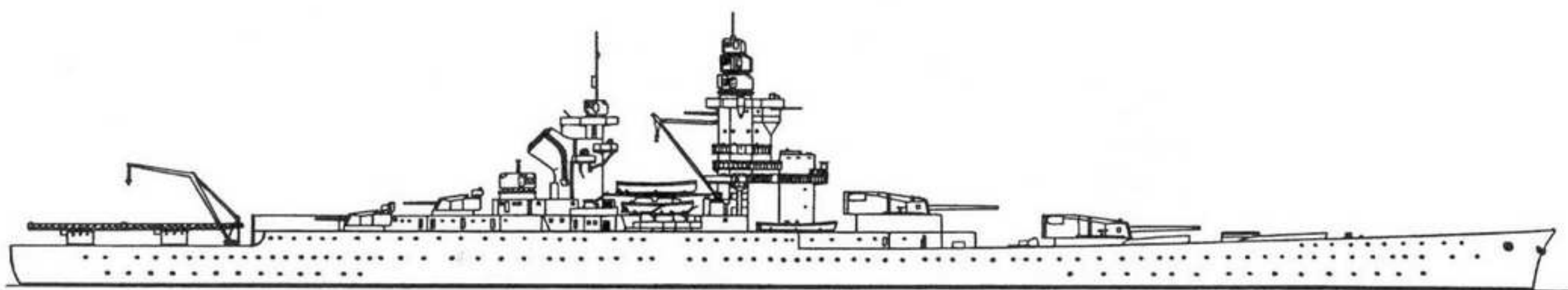
в состав Атлантического флота Франции. В начале 1939 г. к нему присоединился «Strasbourg».

6 июля 1940 г. поврежденный тяжелыми снарядами британских линкоров во время атаки на Мерс-эль-Кебир 3 июля, «Dunkerque» получил торпеду с самолета-торпедоносца и сел на грунт. После ремонта, осуществленного силами команды, 20 февраля 1942 г. он ушел в Тулон. Но 27 ноября того же года нацисты вторглись в южную Францию, и весь флот режима Виши покончил жизнь самоубийством. Среди них были «Dunkerque» (взорванный в сухом доке) и «Strasbourg» (затопленный на рейде). Экипажи взорвали замки орудий, турбины и приборы.

Разрушенный «Dunkerque» в августе 1945 г. был выведен из дока и поставлен на прикол. В 1958 г. его продали на слом за 253 млн. франков.

17 апреля 1943 г. итальянцы подняли «Strasbourg». Но 18 августа 1944 г. он подвергся атаке американской авиации и, получив восемь попаданий авиабомб, вновь сел на грунт. Искалеченный корабль снова подняли через год, в августе 1945 г., и поставили на прикол. В 1951 г. его превратили в опытовое судно для экспериментов с подводными взрывами. В мае 1955 г. «Strasbourg» был продан на слом за 452 млн. франков. Оба корабля разобрали на металл в Тулоне.

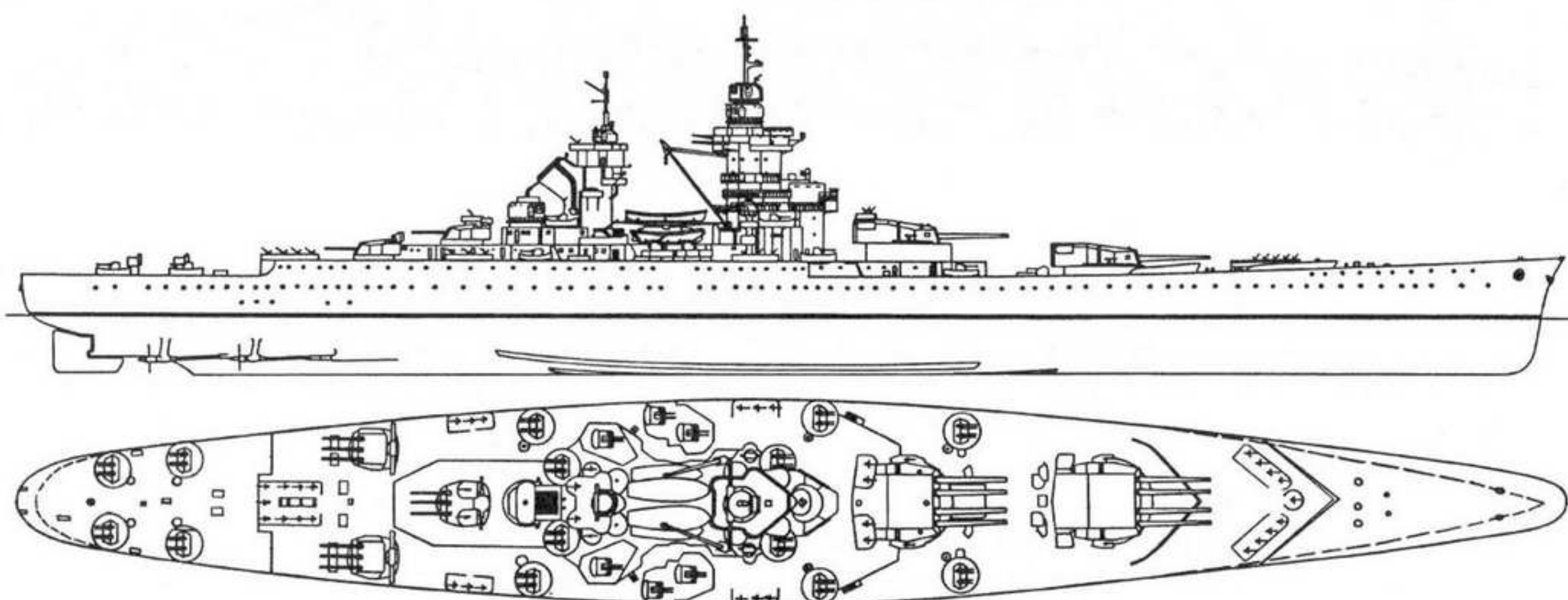
## Линейные корабли типа «Richelieu»



«Richelieu» (1940 г.)

«**Richelieu**» — заложен 22.10.1935 (верфь ВМФ; Брест), спущен 17.01.1939, в строю с 15.06.1940 г.  
«**Jean Bart**» — заложен 12.12.1936 (верфь «Ateliers & Chantiers de la Loire & Penhoet»; Сен-Назер), спущен 6.03.1940, в строю с 1949 г.  
«**Clemenceau**» — заложен 17.01.1939 (верфь ВМФ; Брест). Не достроен.

установили 75—40-мм, 50—20-мм автоматов.  
«Jean Bart» в 1940 г.: 8—380-мм, 9—152-мм, 12—90-мм орудий, 5—37-мм автоматов, 22—13-мм пулемета.  
Состав зенитного вооружения после войны: 24—100-мм, 28—57-мм орудий, 20—13-мм пулеметов.  
Экипаж 1550 человек (позже 2134).



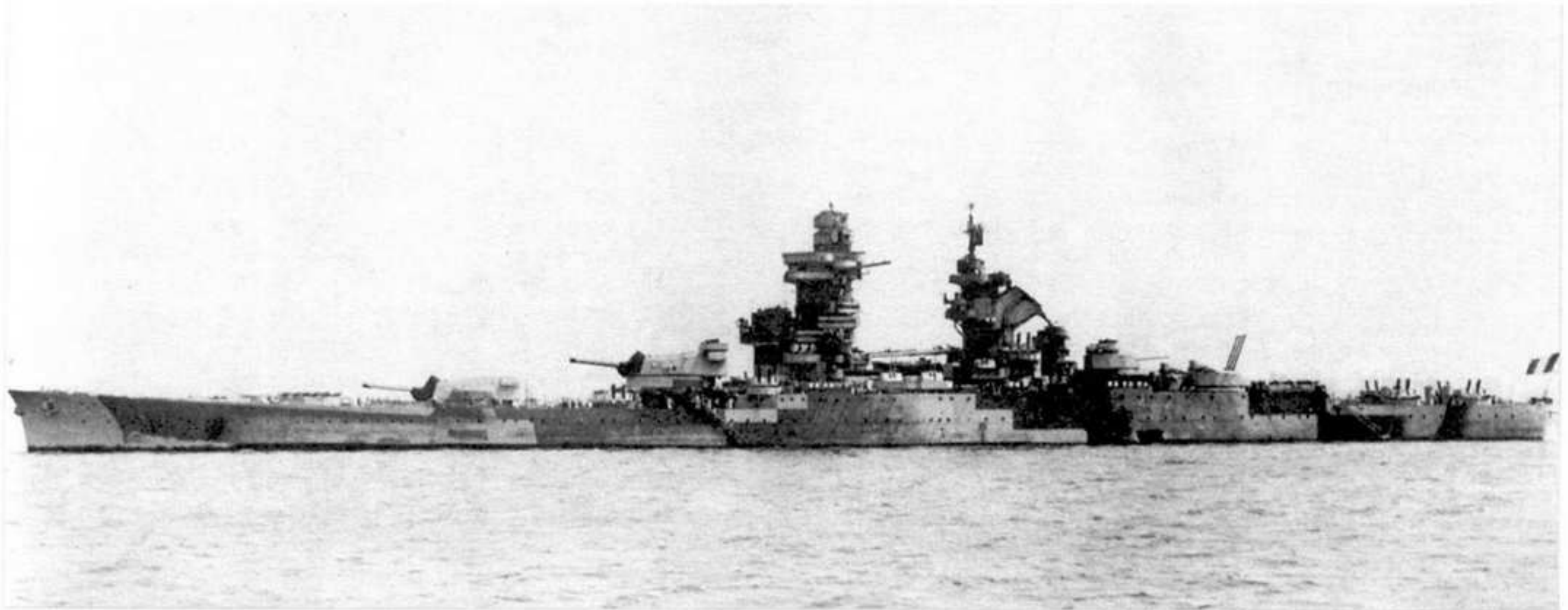
«Richelieu» (1950 г.)

Водоизмещение 47458 т (Richelieu), 49850 т (Jean Bart); размеры 247,8 × 33 × 10,7 м.  
4 ТЗА Парсонса 155000 л.с., 6 котлов, скорость 32 узла. Запас нефти 6500 т; дальность плавания 5500 миль на 18 узлах.  
Бронирование: главный пояс 383—251 мм, верхний пояс 251 мм, барбеты ГК 405 мм, башни 430—195 мм, барбеты СК 100 мм, башни 130—70 мм, палубы 170—40 мм, боевая рубка 340 мм.  
Вооружение по проекту: 8—380-мм, 12—152-мм, 12—100-мм орудий, 8—37-мм автоматов, 24—13-мм пулемета, 2 катапульты, 3 гидросамолета.  
«Richelieu» в 1940 г.: 9—152-мм, 12—100-мм, 16—37-мм. В 1943 г. 37-мм автоматы, катапульты и гидросамолеты демонтированы, вместо них

Линейные корабли типа «Richelieu» создавались в качестве противовеса итальянским линкорам типа «Littorio» и германским типа «Bismarck». По своей конструкции они являлись увеличенными «Dunkerque», получившими более мощную артиллерию и усиленное бронирование.

Орудия главного калибра (380-мм пушки со стволами длиной 45 калибров, т.е. 17 м) снова разместили в четырехорудийных башнях. Они могли стрелять 881-кг снарядами на дальность 37,5 км, и с дистанции 20 км пробивать 380-мм броню.

Средний калибр был увеличен до 152 мм. Впервые в мире столь тяжелые орудия использовались как универсальные, имея угол возвышения 85 градусов.



«Richelieu» (1943 г.)

Правда, их эффективность в качестве зениток оказалась невысока: им не хватало как скорострельности, так и «поворотливости».

Система броневой защиты «Richelieu» была лучшей из всех, когда-либо созданных для линейных кораблей и крейсеров. Она превзошла даже ту, что имели столь мощные корабли как германский «Vis-марск» и японский «Yamato».

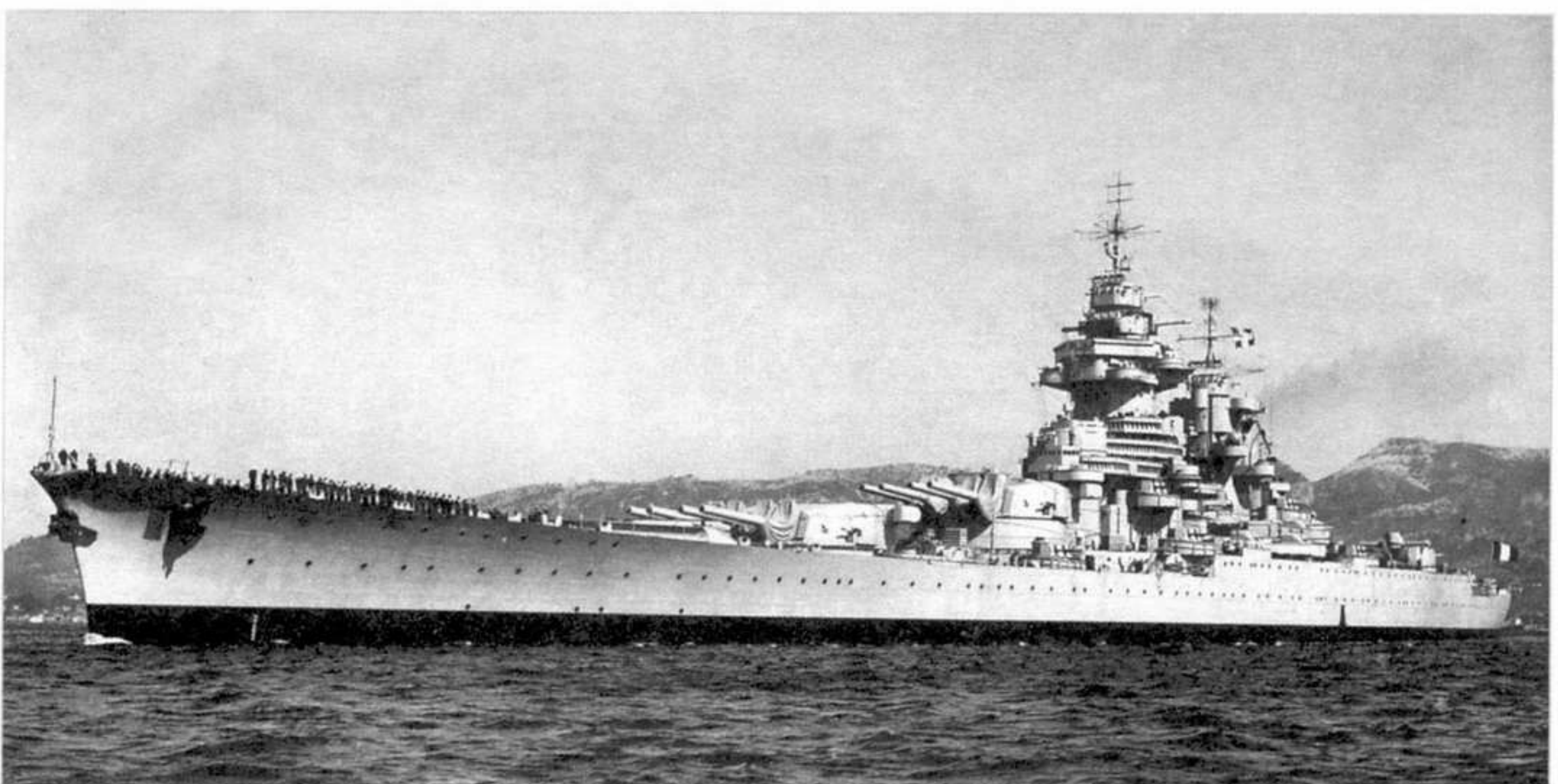
Главный броневой пояс, с наклоном 15,5 градусов, сверху накрывала 170-мм броневая палуба. Ниже располагалась еще одна 40-мм палуба с 50-мм скосами. Горизонтальная броня могла противостоять 500-кг авиабомбе, сброшенной с высоты 4700 метров.

Броню дополняла хорошо продуманная система

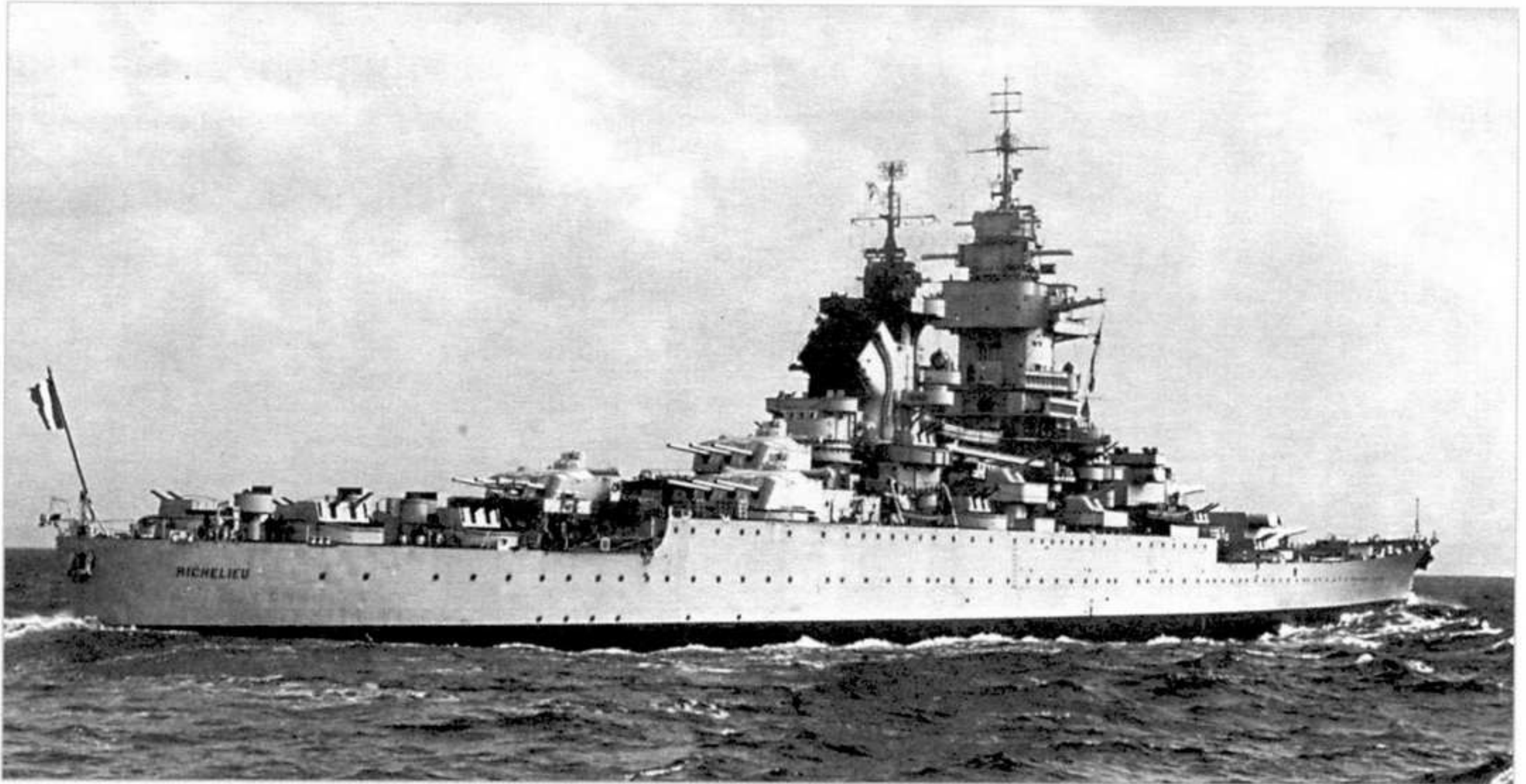
подводной защиты, представлявшая усовершенствованный вариант защиты «Dunkerque». Глубина ее составляла от 4,5 до 7 метров, общая толщина переборок — от 77 до 97 мм. Единственным недостатком было отсутствие нижнего броневых пояса, способного выдержать подводное попадание снаряда.

Компактная силовая установка занимала всего лишь 4 отсека. На испытаниях в 1940 г. «Richelieu» развил прекрасную скорость 32,6 узла (60,3 км/час!).

Весьма оригинальное решение представляла собой дымовая труба. Французы отнеслись к этому элементу корабельной архитектуры очень серьезно. Не желая, чтобы собственный дым закрывал цель и мешал работе дальномеров, они сделали ее отогну-



«Richelieu» (1950-е годы)

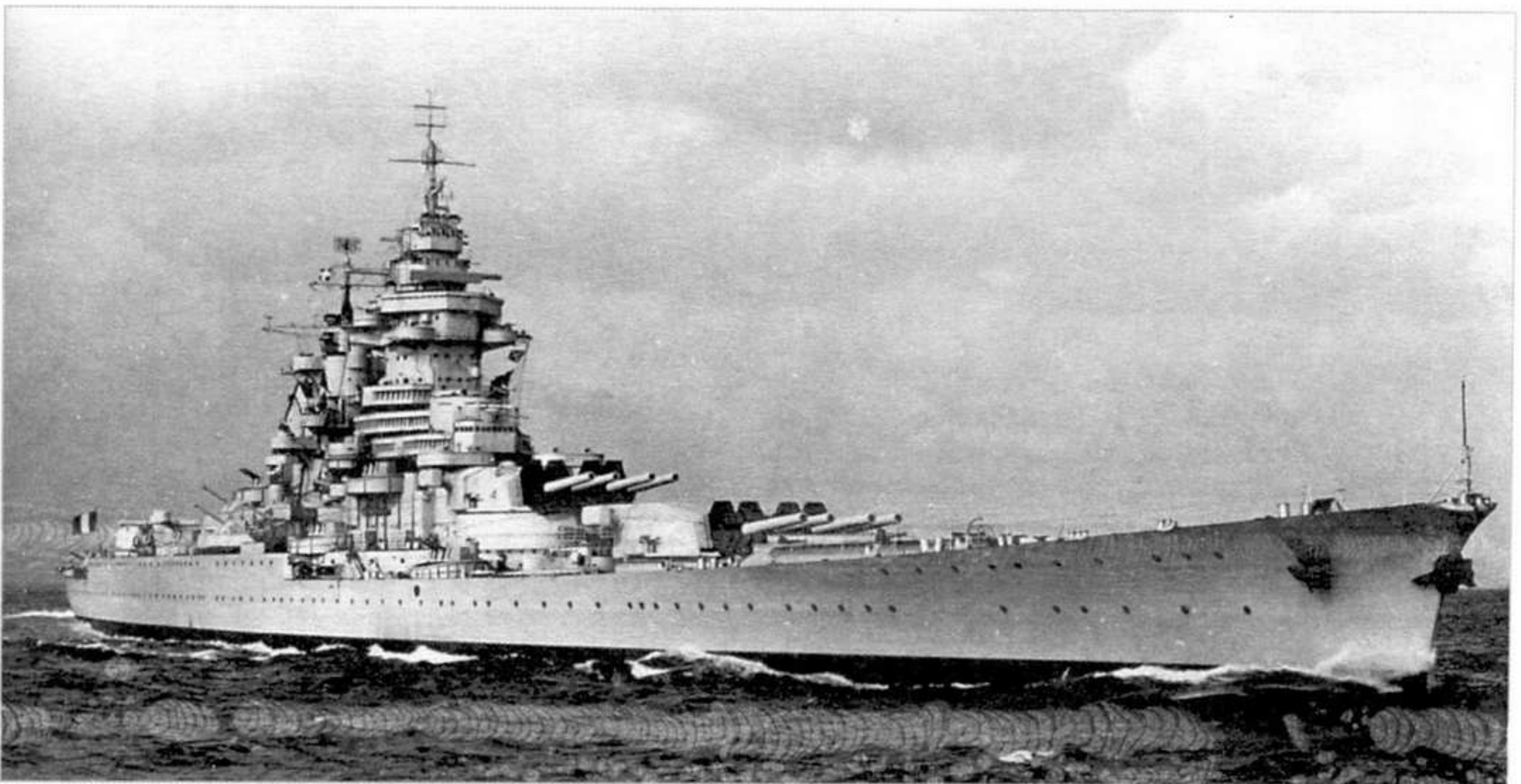


«Richelieu»

той в корму, что придало кораблю неповторимый, легко узнаваемый силуэт.

Французский флот отставал от своих соперников, поэтому приходилось наверстывать упущенное. В октябре 1935 г. в Бресте заложили «Richelieu», в декабре следующего года в Сен-Назере — «Jean Bart». В 1938 г. командование флота заказало еще два линкора этого типа — «Clemenceau» и «Gascogne».

Своей архитектурой и компоновкой они отличались от головного корабля. На «Clemenceau», с целью уменьшения перегрузки, убрали две бортовые башни 152-мм орудий и авиационное вооружение. «Gascogne» вообще иначе сконструировали, из-за чего корабль приобрел иной внешний вид (его башни ГК разнесли по оконечностям). Это было сделано не из-за того, что схема «Dunkerque» и «Richelieu» не оправ-

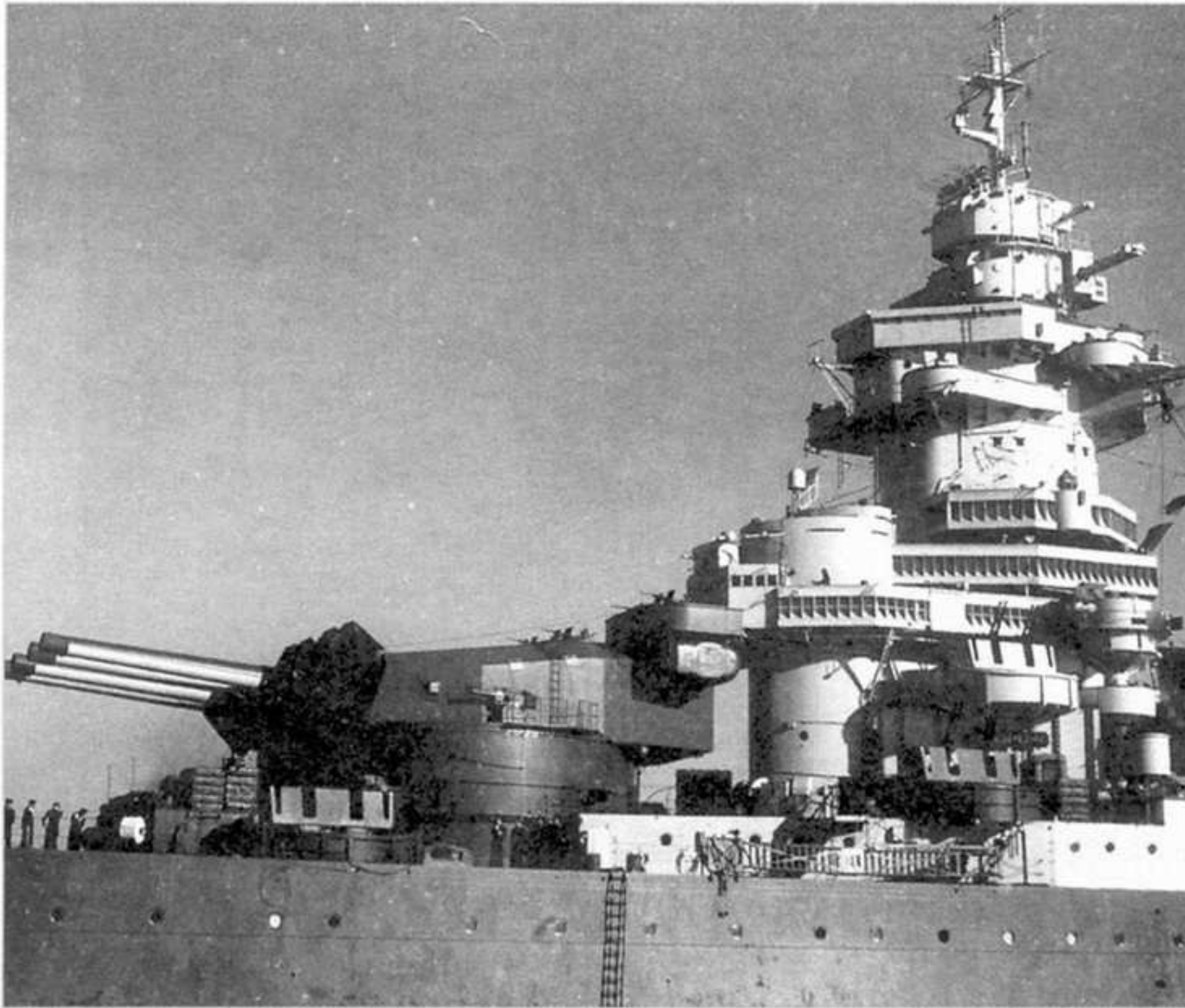


«Richelieu»





«Jean Bart»



Надстройка и башня ГК «Richelieu»

дала себя, а для лучшего размещения артиллерийских установок 152-мм и 100-мм орудий.

Такое изменение потребовало существенной перестройки внутренних помещений: энергетическую установку пришлось сдвинуть на 19,5 метров вперед, а цитадель удлинить на 3,5 метра и одновременно не-

сколько уменьшить бортовую броню. На «Gascogne» снова предусмотрели авиационное вооружение, но самолеты разместили в подпалубном ангаре, как на авианосцах.

В 1940 г. «Richelieu», находившийся в Дакаре, получил повреждения от британской торпеды, сброшенной с самолета (8 июля), и от снарядов британского линкора (23—25 сентября).

15 февраля 1943 г. он пришел на ремонт в Нью-Йорк. В ходе ремонта, занявшего 6 месяцев, корабль основательно модернизировали. Орудия главного калибра рассверлили до 381 мм, чтобы использовать английские снаряды. Два поврежденных орудия заменили снятыми с «Jean Bart». Зенитное вооружение усилили по американскому стандарту, установив 14 счетверенных и 19 одинарных 40-мм «бофорсов», а также 50—20-мм «эрликонов». Позже, в Англии, вместо девяти снятых «эрликонов» добавили еще 11 одноствольных «бофорсов».

В конце войны (апрель 1944 — май 1945) «Richelieu» довелось принять участие в боевых действиях против Японии. Линкор вел огонь по сухопутным целям у берегов Бирмы, Явы, Новой Гвинеи.

«Jean Bart» 19 июня 1940 г., имея 77% готовности,



«Jean Bart» в 50-е годы (с 40—127-мм универсальными орудиями)

ушел из Сен-Назера в Касабланку. 8 ноября 1942 г. он получил там тяжелые повреждения в ходе налета американской авиации.

После войны выдвигались различные проекты восстановления линкора, в частности, предлагалось превратить его в авианосец. Но в итоге решили достроить корабль в первоначальном качестве.

В октябре 1945 г. «Jean Bart» вернулся в Брест. Там на нем перепланировали внутренние помещения, изменили зенитное вооружение, смонтировали радары, усилили противоторпедную защиту за счет установки булей, что увеличило ширину корпуса до 35,5 м. Полное водоизмещение при этом составило 49850 тонн. В январе 1949 г. состоялись ходовые испытания, а в 1951 году линкор вступил в строй. Увы, то было запоздалое рождение.

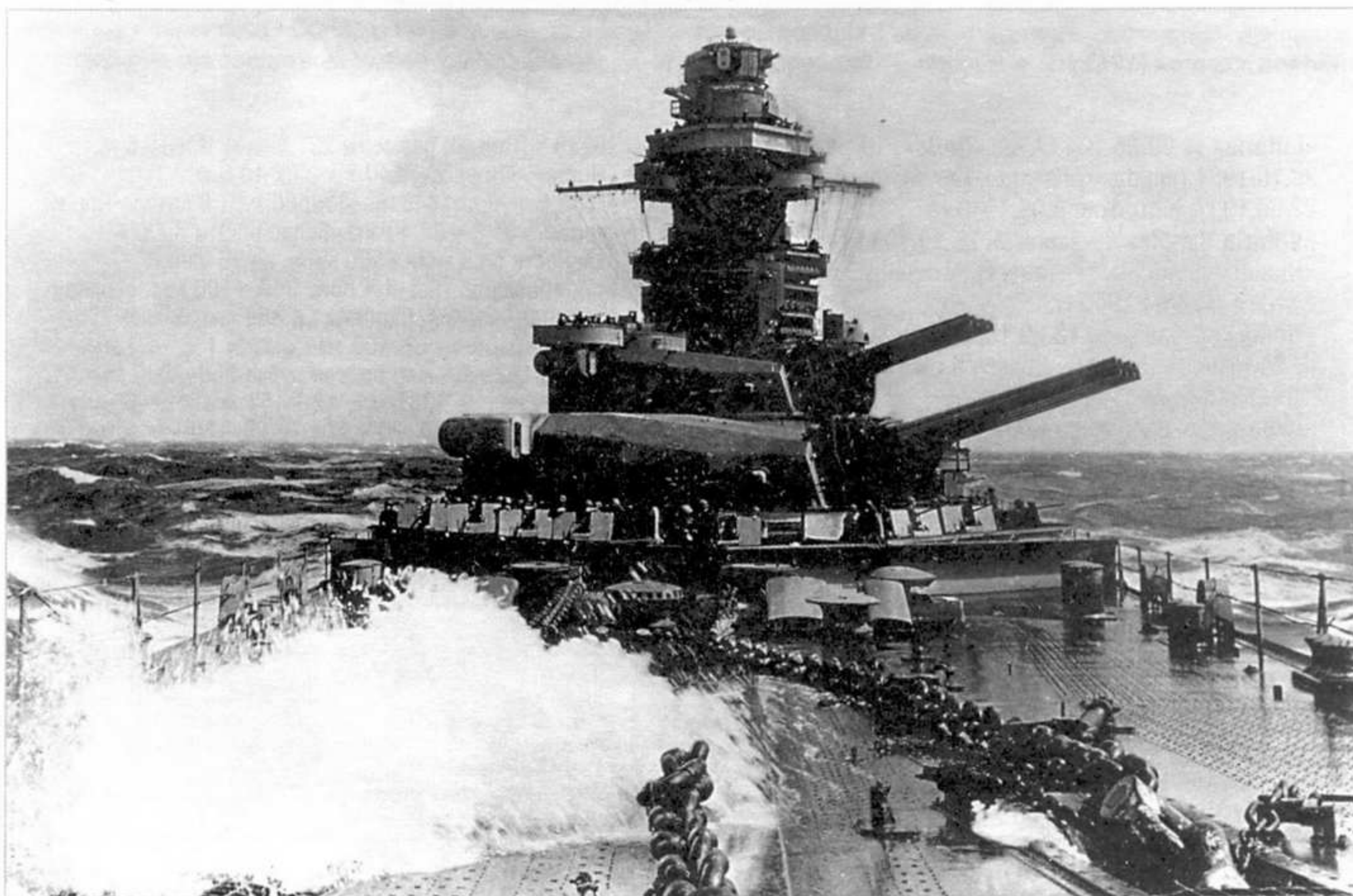
«Richelieu» с 1956 г. находился в резерве. Был списан летом 1965 г., продан на слом в Италию 13.08.1968 г.



«Jean Bart»

«Jean Bart» с лета 1961 г. являлся артиллерийским учебным кораблем-блокшивом. В конце 1968 г. продан на слом японской фирме, разобран в 1969 г.

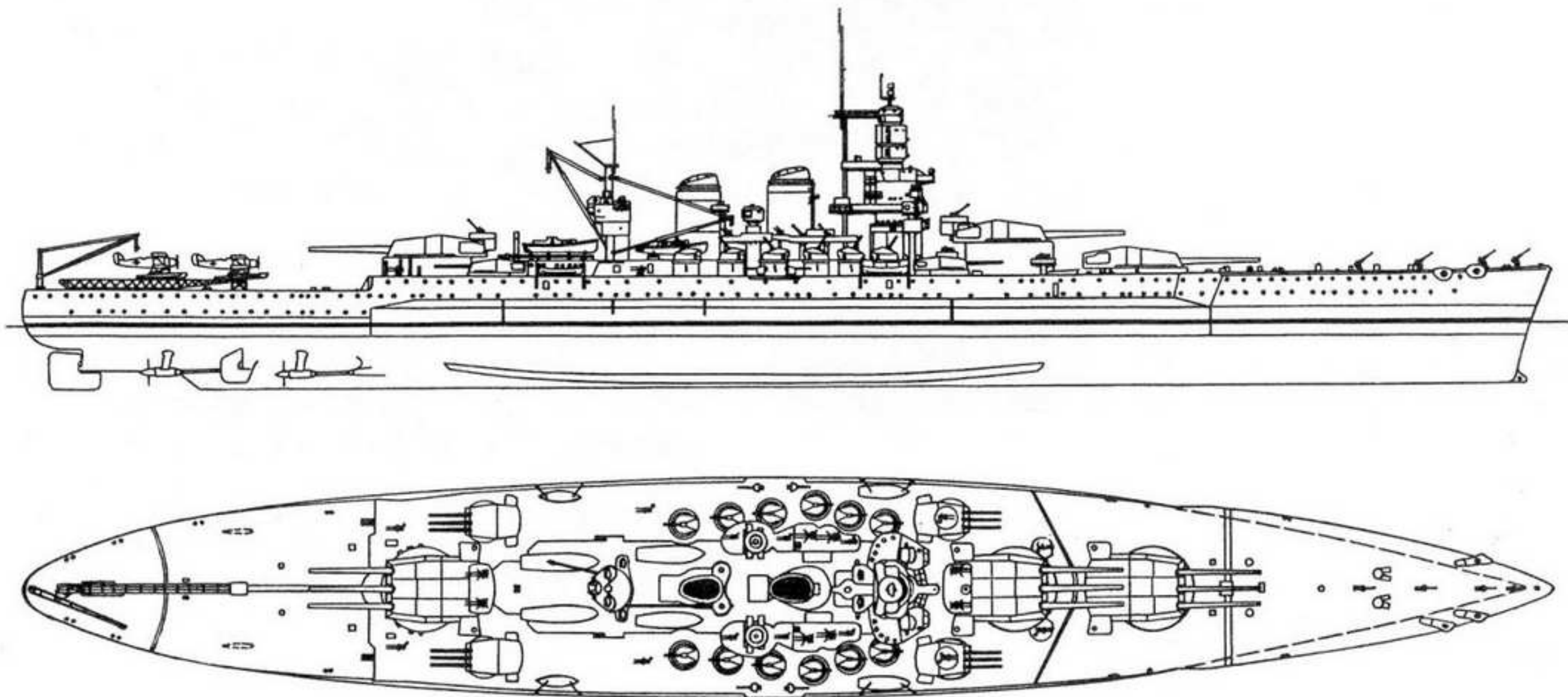
«Clemenceau» к январю 1940 г. имел 10% готовности. Немцы вывели из дока находившуюся там секцию корпуса (130 × 20 × 10 м) и превратили ее в плавбатарей. Этот понтон союзная авиация потопила 27.04.1944 г. Был поднят 23.02.1948 г. и сдан на слом.



«Richelieu» (1943 г.)



## Линейные корабли типа «Littorio»



«Vittorio Veneto» (1943 г.)

«**Littorio**» (с 30.06.1943 г. — «**Italia**») — заложен 28.10.1934 (верфь «Ansaldo»; Генуя), спущен 22.08.1937, в строю с 6.05.1940 гг.

«**Vittorio Veneto**» — заложен 28.10.1934 (верфь «Riuniti dell'Adriatico»; Триест), спущен 25.07.1937, в строю с 28.04.1940 гг.

«**Roma**» — заложен 18.09.1938 (верфь «Riuniti dell'Adriatico»; Триест), спущен 9.06.1940, в строю с 14.06.1942 гг.

«**Impero**» — заложен 14.05.1938 (верфь «Ansaldo»; Генуя), спущен 15.11.1939 г., не достроен.

Водоизмещение 45752 т (Veneto), 45963 т (Littorio),

46215 т (Roma); размеры 237,8 × 32,9 × 10,5 м.

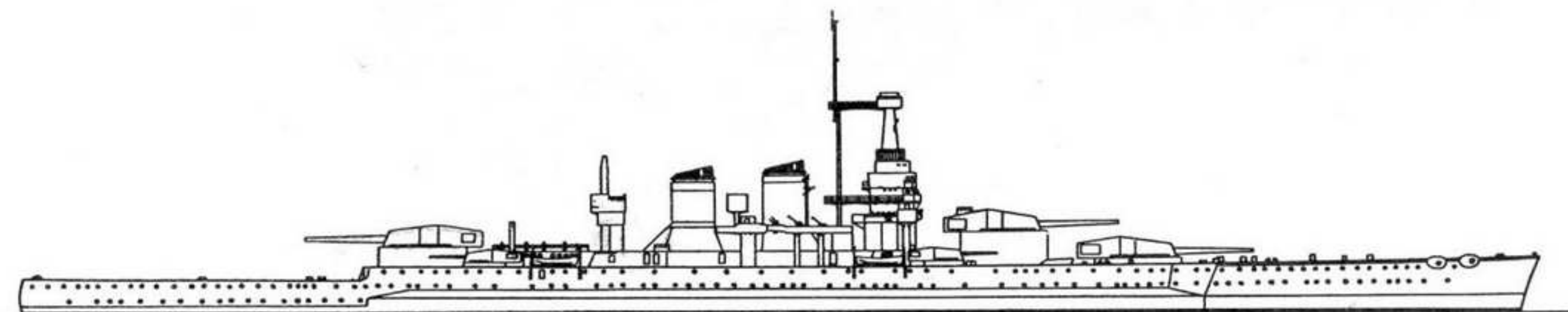
«Roma», «Impero»: 240,7 × 33 × 10,6 м.

4 ТЗА Белуццо 134616—139560 л.с., 8 котлов Ярроу; скорость 31,3—31,4 узла. Запас нефти 4000 т, дальность плавания 4580 миль на 16 узлах.

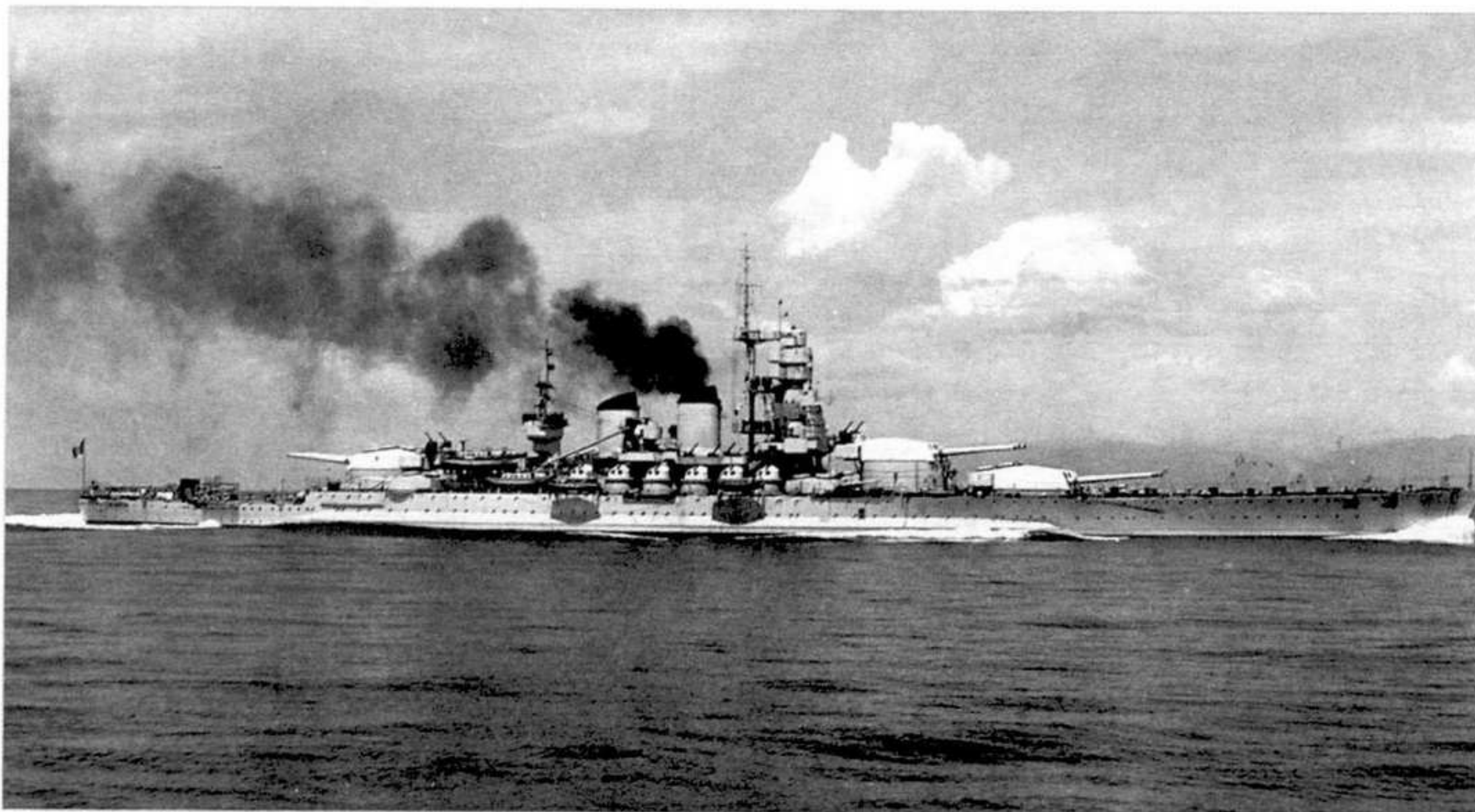
Бронирование: главный пояс 350—100 мм, верхний пояс 100—70 мм, барбеты ГК 350 мм, башни 290—100 мм, барбеты СК 100 мм, башни 135—60 мм, палубы 162—36 мм, боевая рубка 260—200 мм.

Вооружение: 9—381-мм, 12—152-мм, 12—90-мм (зенитных) орудий, 20—37-мм, 20—20-мм автоматов; 1 катапульта, 3 гидросамолета.

Экипаж: 1830 (Veneto), 1872 (Littorio), 1930 (Roma), 1960 (Impero) человек.



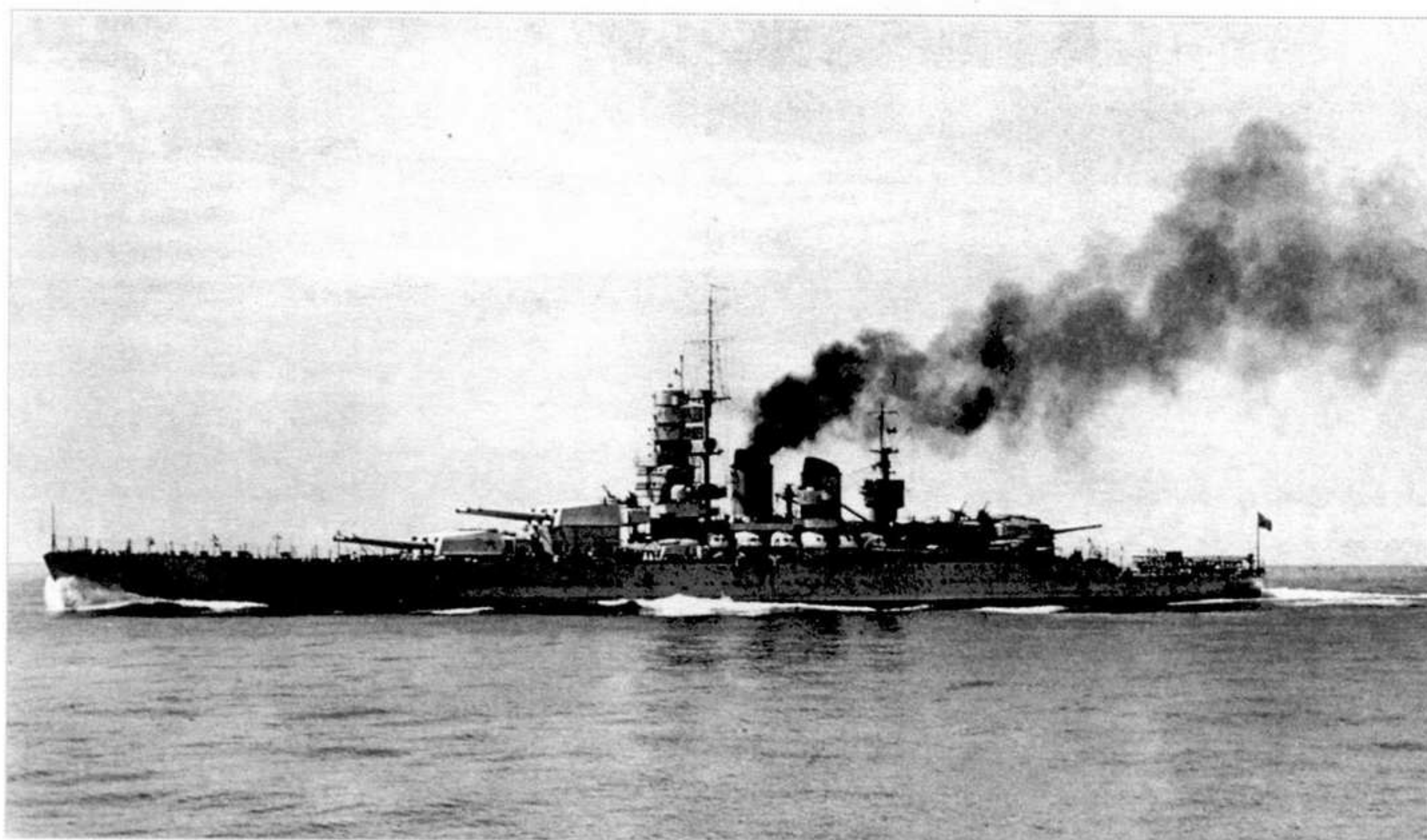
«Littorio» (1940 г.)



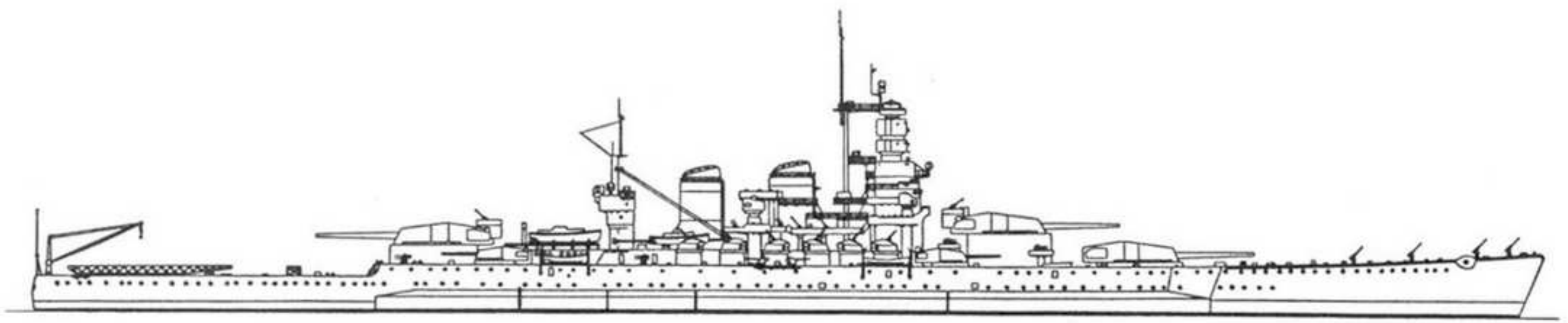
«Vittorio Veneto» (1940 г.)

Пока старые дредноуты типа «Giulio Cesare» проходили модернизацию, а французы строили свои линейные крейсера типа «Dunkerque», итальянские конструкторы под руководством Умберто Пульезе разра-

ботали проект нового линейного корабля. К 1934 году проектирование закончилось, и в октябре того же года на верфях Генуи и Триеста состоялась закладка двух кораблей — первых в мире линкоров нового (и



«Vittorio Veneto» (1942 г.)

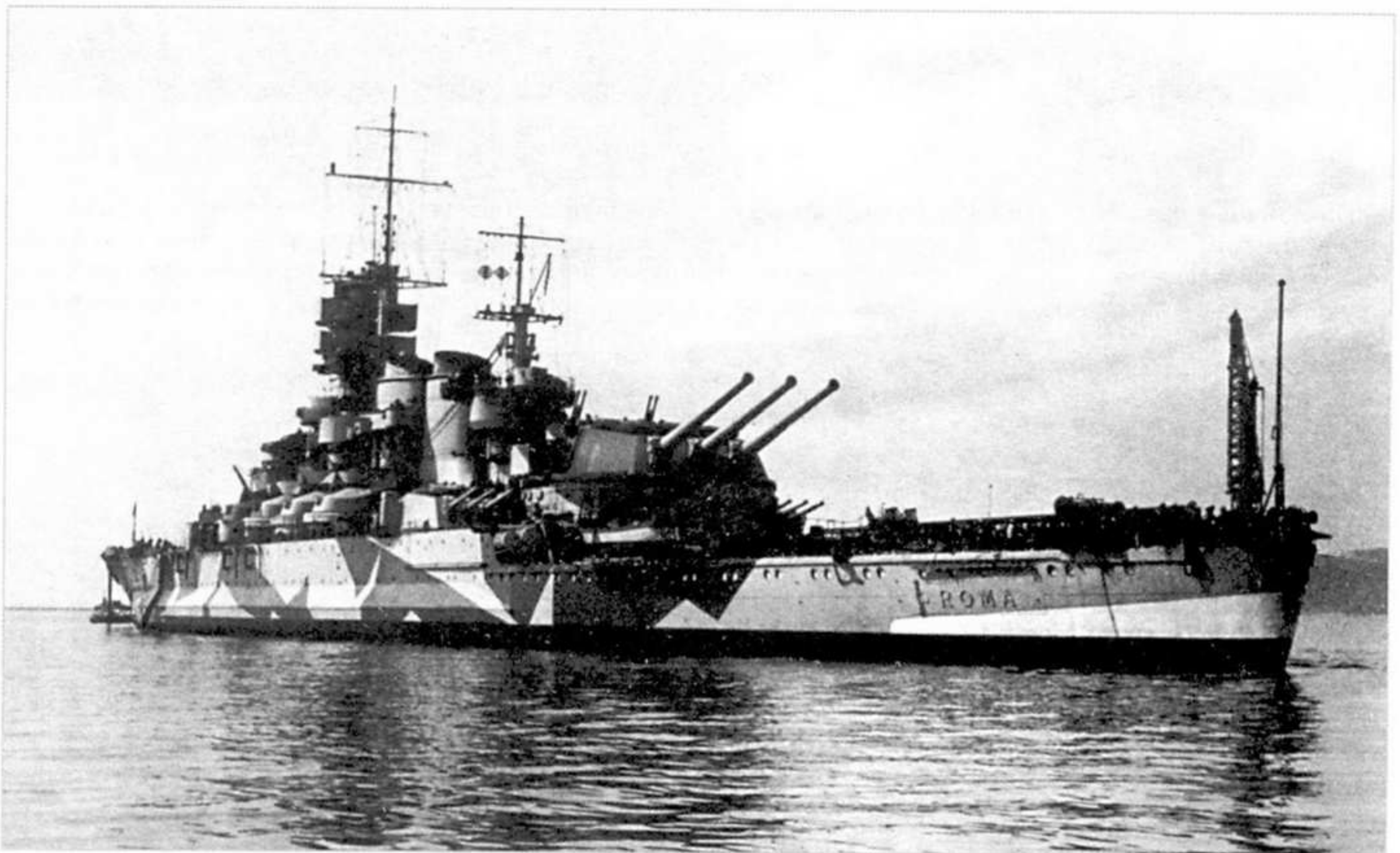


«Roma» (1943 г.)

последнего) поколения. Любопытно, что новый проект представлял собой как бы развитие проекта модернизации старых дредноутов. Во всяком случае, сходство архитектуры и компоновки между теми и другими очень велико. Это были красивые корабли (их так и называли «итальянскими красавцами»), со-

в строй, договорные ограничения изменятся, либо вообще исчезнут.

В итоге проектное стандартное водоизмещение линкоров типа «Littorio» достигло 40 тысяч тонн, а строительная перегрузка добавила еще 1370—1400 тонн. Зато отсутствие лимита водоизмещения поз-



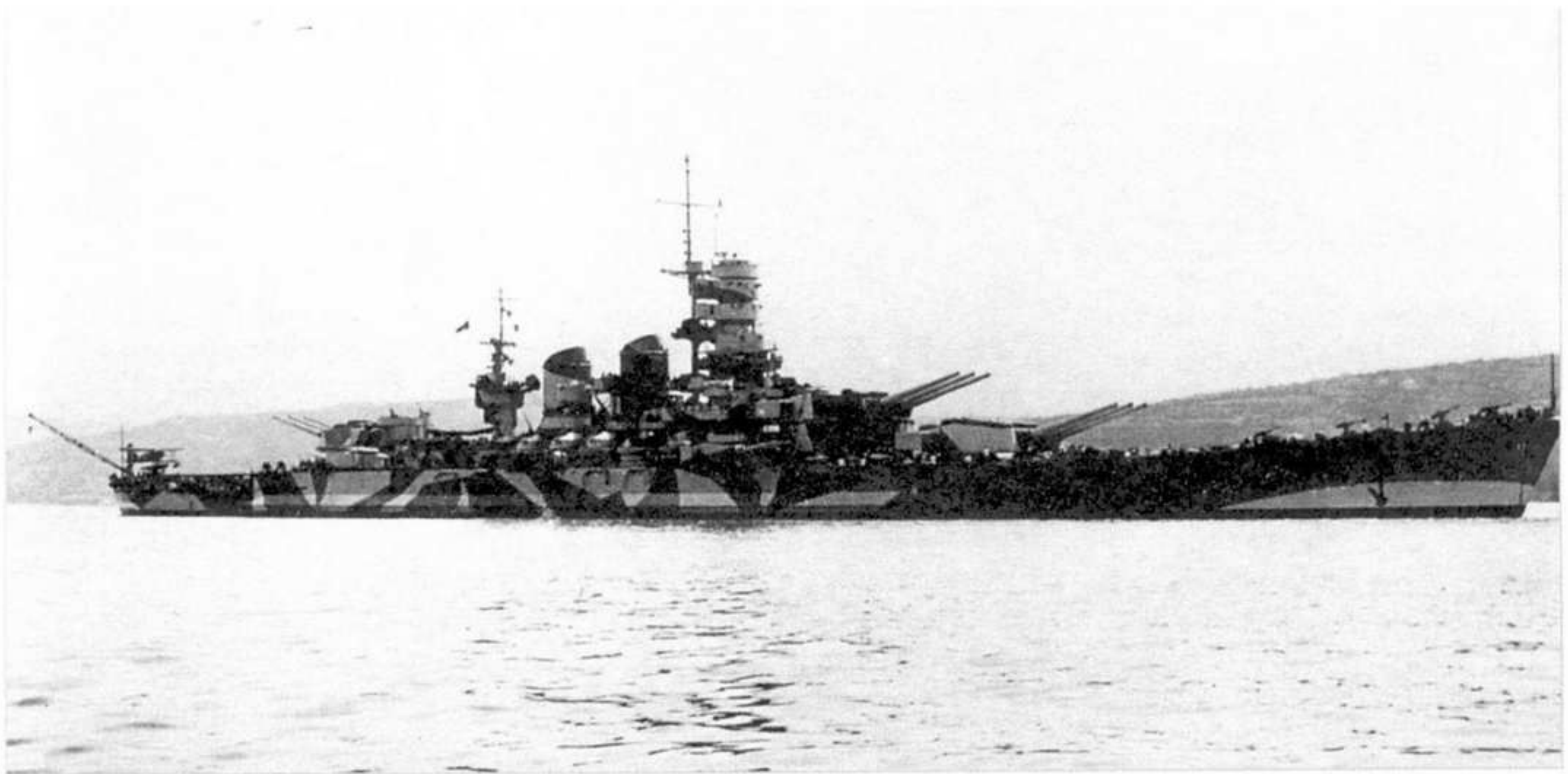
«Roma»

четавшие сильную броневую защиту и большую скорость с мощным вооружением.

Первоначально конструкторы хотели ограничить водоизмещение «договорными» 35 тысячами тонн. Но в ходе проектирования стало ясно, что в этом случае снова придется пожертвовать каким-либо важным боевым элементом: защитой, вооружением или скоростью. Они совершенно правильно предположили, что к тому моменту, когда новые линкоры вступят

вошло обеспечить оптимальное сочетание эксплуатационных и боевых качеств.

Традиционно высокую скорость (31,5 узла, т.е. 58,3 км/час) дополняла неожиданная для «итальянцев» очень хорошая, тщательно продуманная броневая и противоторпедная защита. Главный броневой пояс имел наклон наружу, увеличивавший его эффективность, и состоял из двух слоев. Внешний (70 мм) предназначался для «обезглавливания» наконечников



«Roma»

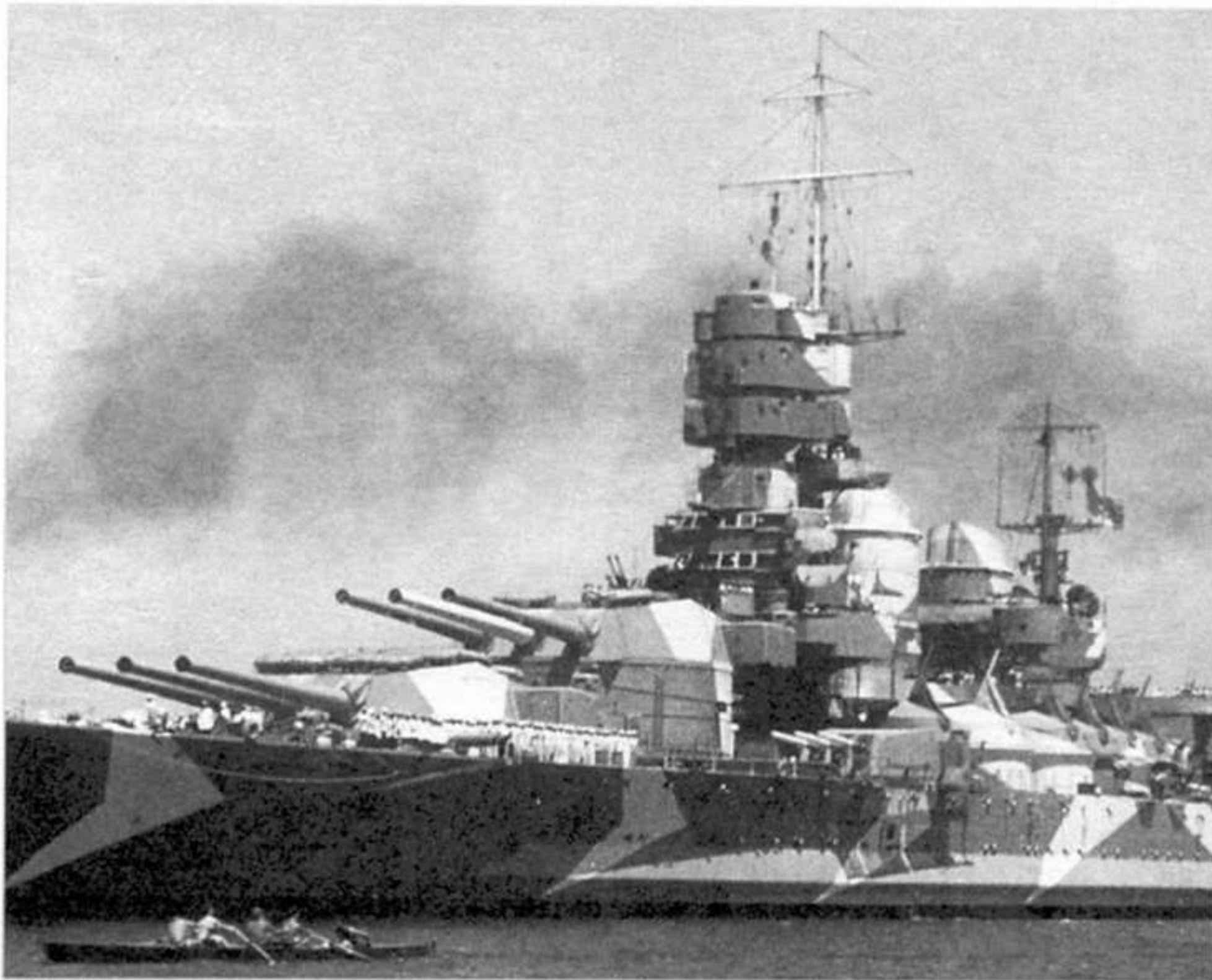
бронейных снарядов, что снижало их пробивную способность примерно на четверть. За ним находились основные плиты толщиной 280 мм, а позади них — наклоненная под тем же углом 36-мм броневая переборка. Но этим дело не кончалось: дальше внутри корпуса располагалась еще одна (24-мм) броневая переборка, имевшая наклон внутрь корабля. По-

павшему в борт снаряду предстояло пробить в сумме 410 мм брони! Выше главного пояса борт прикрывали плиты верхнего пояса толщиной от 70 до 100 мм, тоже способные деформировать бронейный наконечник.

Столь же внушительно выглядела защита сверху: главная броневая палуба над погребами имела толщину 162 мм, над машинами — 110 мм. Верхняя палу-



«Roma»



«Vittorio Veneto»

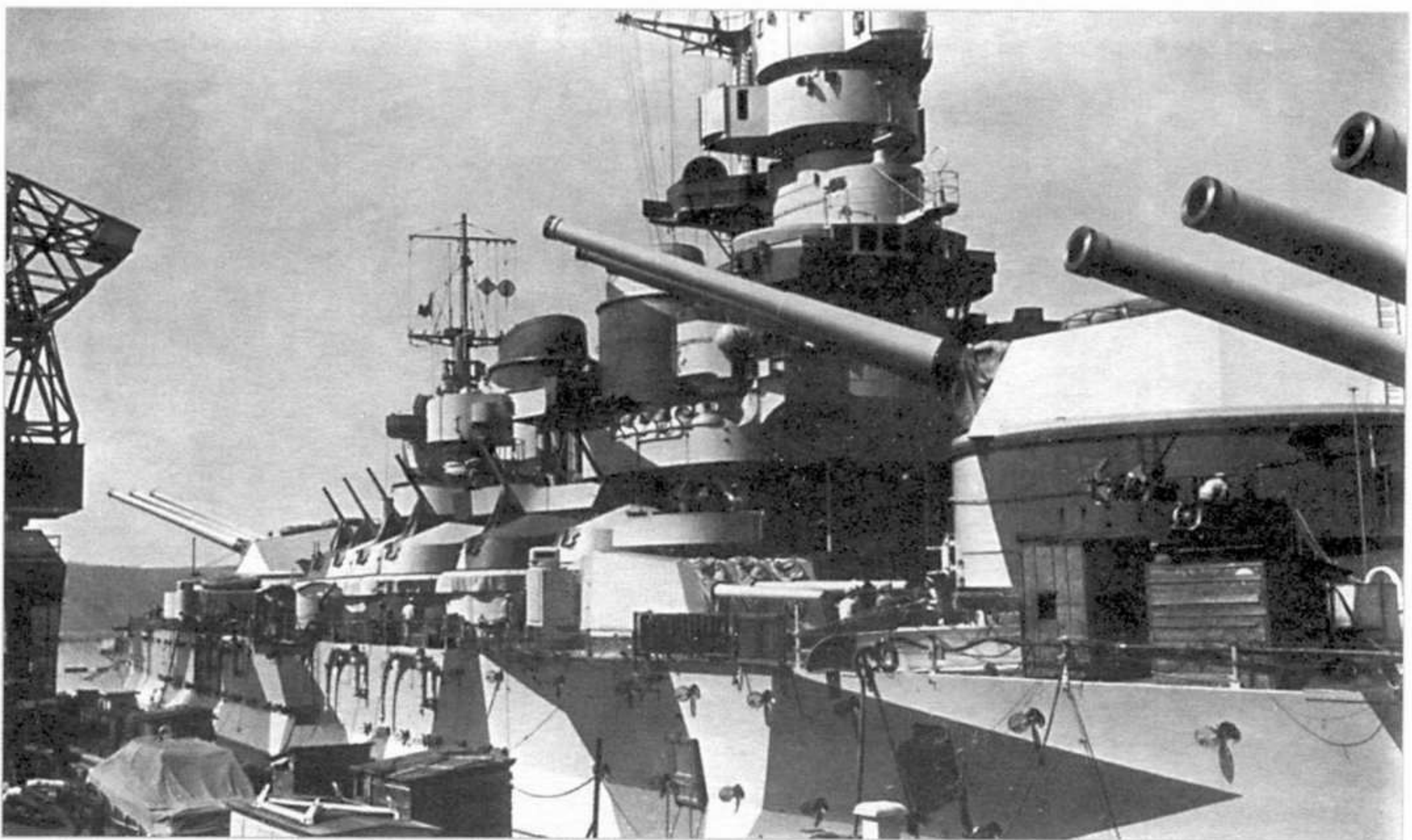
ба была сделана из 36-мм броневых листов. Хорошо были прикрыты башни главного калибра, весившие более полутора тысяч тонн каждая. Хорошую защиту

получили также башни 152-мм орудий: 135-мм броню спереди, 60-мм по бокам, 35-мм сверху.

В качестве подводной защиты, естественно, использовалась излюбленная «труба» Пульезе диаметром почти 4 метра, плюс к ней 40-мм противоторпедная переборка. В общем, корабли типа «Littorio» можно отнести к числу наиболее защищенных линкоров в мире.

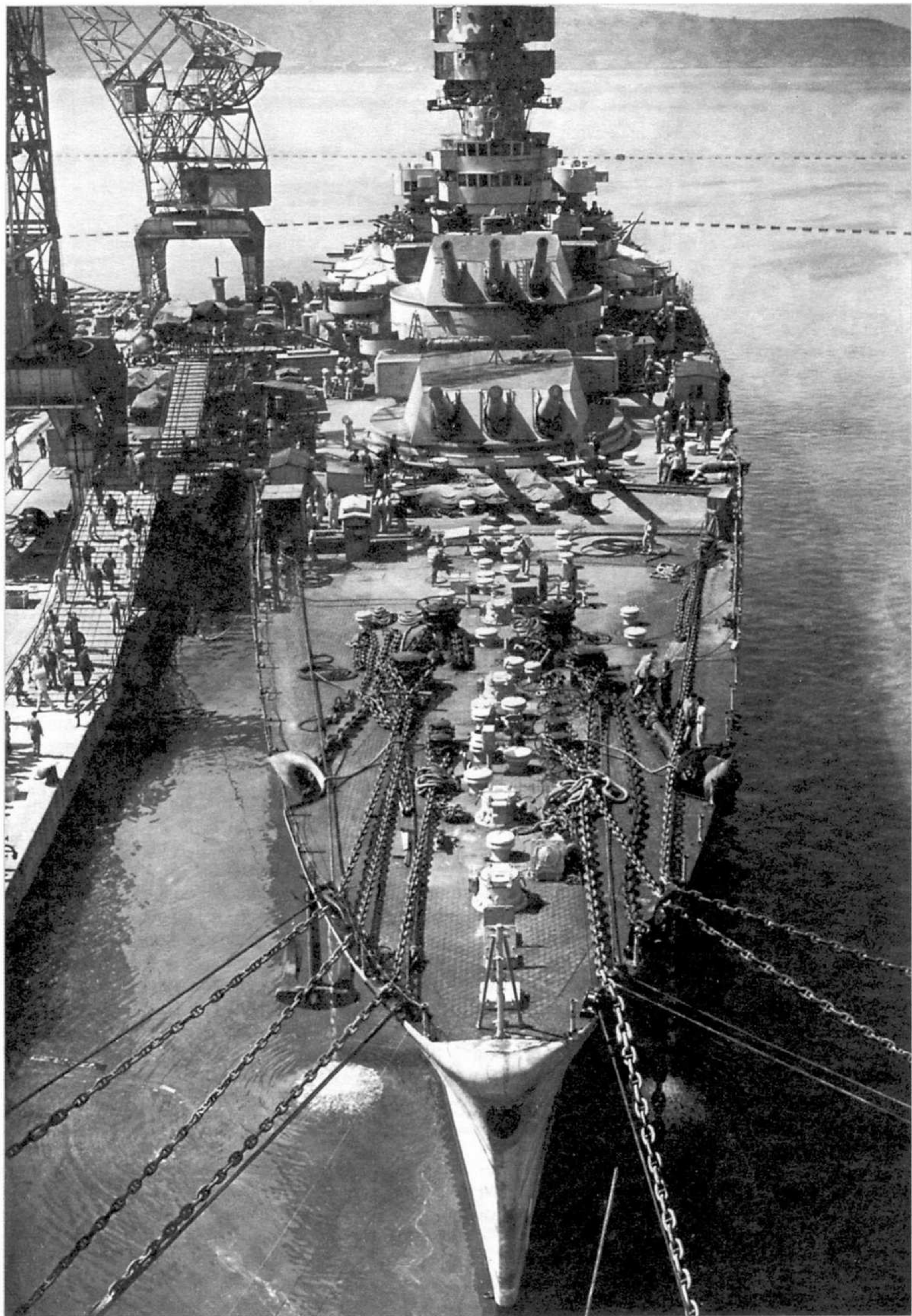
Главный калибр был ограничен 15 дюймами, зато новые орудия обладали очень высокими баллистическими характеристиками. Снаряд весил примерно столько же, сколько у знаменитой английской 15-юймовки, но его начальная скорость достигала 850 м/с. По своей бронепробиваемости орудия «Littorio» превосходили все зарубежные 15-дюймовые, и некоторые 16-дюймовые пушки.

Правда, столь высокие возможности дали и отрицательный побочный эффект. Большая начальная скорость снаряда вызывала сильное выгорание стволов, уже после нескольких десятков выстрелов баллистика ме-

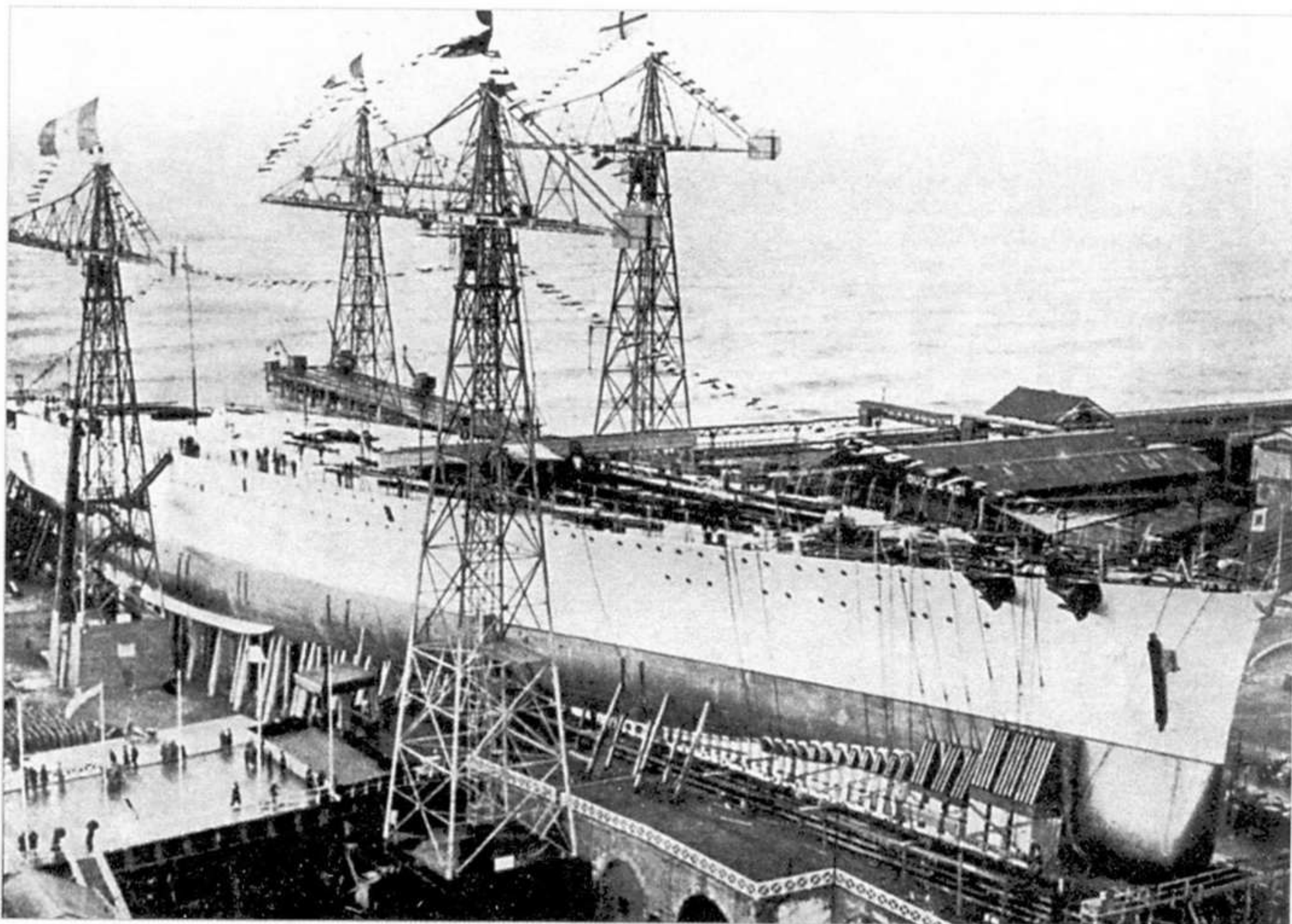


«Roma»





«Roma» (1942 г.)



«Impero» на стапеле в Генуе

нялась, существенно снижая точность стрельбы.

«Littorio» и «Vittorio Veneto» вступили в строй в апреле — мае 1940 года.

Однотипные линкоры «Roma» и «Impero» заложили в 1938 году, всего за год до войны, что пагубно сказалось на их судьбе. «Roma» удалось ввести в строй спустя три года и девять месяцев после закладки, но в боевых действиях он уже не участвовал.

«Impero», который заложили на 4 месяца раньше, чем «Roma», и спустили на воду на 7 месяцев раньше его, так и остался недостроенным. После войны существовал проект перестройки его в авианосец, однако до реализации дело не дошло.

«Vittorio Veneto» в 1940—42 гг. участвовал в нескольких сражениях с англичанами. 28 марта 1941 г. в бою у мыса Матапан он был поврежден торпедой самолета с британского авианосца «Formidable». Ремонт продолжался до августа. 14 декабря 1941 г. был поврежден торпедой британской подводной лодки «Urge».

После капитуляции Италии, 11 сентября 1943 г. прибыл на Мальту, где сдался союзникам. До февраля 1946 г. линкор стоял на приколе в озере Амаро (зона Суэцкого канала). Был сдан на слом 1 февраля 1948 г., разобран на металл в Специи в 1948—50 гг.

«Littorio» (с 30.06.1943 г. «Italia») 12 ноября 1940 г. был поврежден в Таранто тремя торпедами самолетов с британского авианосца «Illustrious». Ремонт продолжался до августа 1941 г.

15 июня 1942 г. получил повреждение от торпеды, сброшенной британским самолетом берегового базирования. Ремонтировался до февраля 1943 года.

9 сентября 1943 г. получил повреждение от германской телеуправляемой авиабомбы SD-1400X. До февраля 1947 г. стоял на приколе в озере Амаро. Был сдан на слом 1 февраля 1948 г., разобран в Специи в 1948—50 гг.

«Roma» был потоплен 9 сентября 1943 г. германской телеуправляемой авиабомбой SD-1400X на пути к Мальте. При этом погибли 1254 человека.

«Impero» 1 июня 1940 г. был переведен из Генуи в Бриндизи (Адриатика) вследствие угрозы со стороны французских бомбардировщиков и достроечные работы прекратились. 22 января 1942 г. корабль отбуксировали в Триест. 8 сентября 1943 г. его захватили там немцы, использовавшие недостроенный линкор как блокшив и плавучую мишень.

Потоплен в гавани американскими бомбардировщиками 20 февраля 1945 г. Поднят в октябре 1947 г. и поставлен на прикол. В 1950 г. сдан на слом.



СССР

## Линейные корабли типа «Советский Союз»

«Советский Союз» — заложен 31.07.1938 (Балтийский завод; Ленинград), спущен в 1949 г., не достроен.

«Советская Украина» — заложен 31.10.1938 (завод им. Андрэ Марти; Николаев), не достроен.

«Советская Белоруссия» — заложен 21.12.1939 (завод № 402; Молотовск), не достроен.

«Советская Россия» — заложен в 1940 г. (завод № 402; Молотовск), не достроен.

Водоизмещение 65150 т; размеры 269,4 × 38,9 × 10,4 м.  
3 ТЗА 201000 л.с., 9 котлов; скорость 28 узлов.  
Дальность плавания 5580 миль на 14 узлах.  
Бронирование: пояс 420—375 мм, траверзы 365—230 мм, башни ГК 495—230 мм, башни СК до 100 мм, палубы 155—25 мм, боевые рубки до 425 мм.  
Вооружение: 9—406-мм, 12—152-мм, 12—100-мм орудий, 40—37-мм автоматов; 4 гидросамолета.  
Экипаж: 1664 человека.

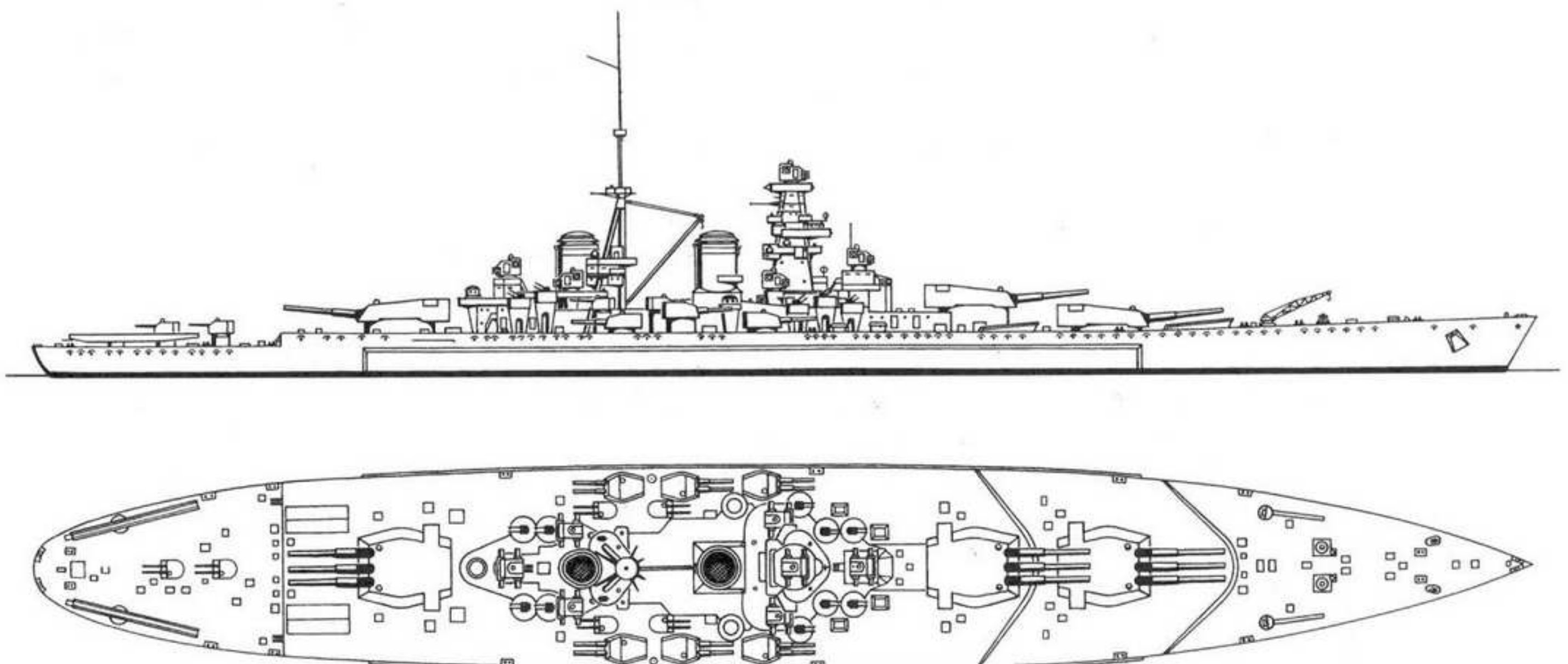
К разработке проекта нового линейного корабля советские конструкторы приступили в начале 30-х годов. Работа шла «со скрипом». В то время в СССР господствовала концепция «малого флота», состоявшего из подводных лодок, сторожевых кораблей, тральщиков и торпедных катеров. Только после резкой смены морской доктрины и принятия программы создания «большого океанского флота» темпы проектных изысканий ускорились.

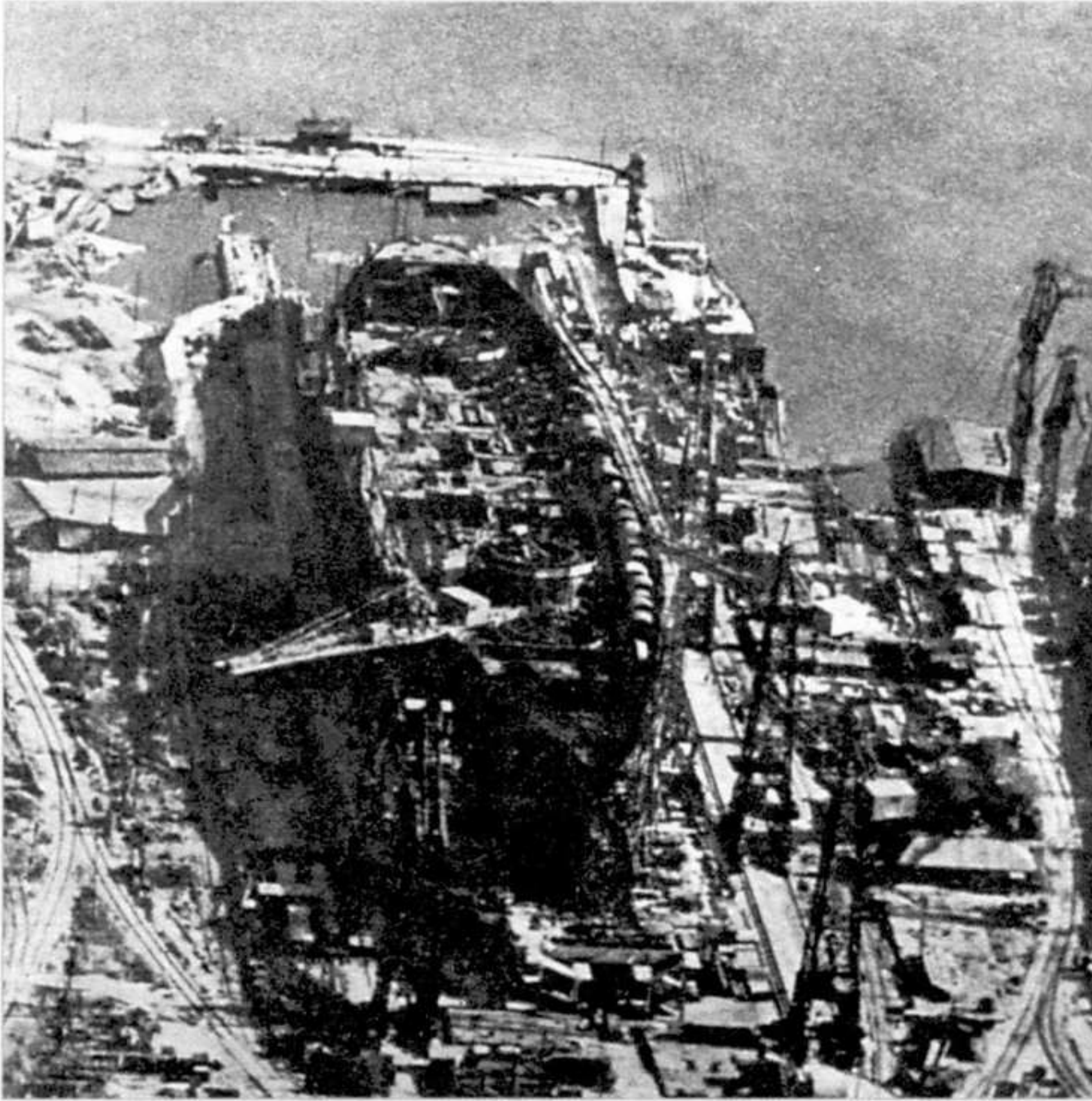
В августе 1936 г., сопоставив характеристики различных вариантов технического задания, Сталин утвердил заказ на проектирование линкоров типа «А» (проект 23) и «Б» (проект 25). От последнего вскоре отказались в пользу тяжелого крейсера проекта 69 (тип «Кронштадт»), зато тип «А» постепенно приобрел облик бронированного морского чудовища, значительно превосходившего своих зарубежных потенциальных противников.

Сталин, питавший (как все диктаторы) слабость к «престижным» кораблям-гигантам, приказал создать самые большие, самые мощные в мире линкоры. Конструкторы, разумеется, не могли ослушаться. Прежде всего, решили не ограничивать водоизмещение. СССР не был связан с «буржуями» никакими международными соглашениями, поэтому уже в техническом проекте стандартное водоизмещение составило 58500 тонн.

Вес брони при этом, без учета вращающихся частей башен, достигал 24 тысячи тонн (41% от водоизмещения). главный броневой пояс толщиной 375 мм (в районе носовых башен 420 мм) крепился с наклоном 5 градусов наружу. Броневые траверзные переборки из цементированной и гомогенной брони имели толщину 365—230 мм, барбетов башен главного калибра 425 мм, броня их лобовой стенки — 495 мм.

Особое внимание в процессе проектирования было уделено горизонтальной защите. Корабль получил





«Советская Украина» на стапеле в Николаеве (1941 г.)

три броневые палубы: 25-мм верхнюю, 155-мм главную, 50-мм противоосколочную.

Противоторпедная защита на участке от 64-го до 153-го шпангоутов была выполнена по системе Пульезе и достигала ширины 8,15 м. В оконечностях применялась защита американского типа. Теоретически корабль оставался на плаву при одновременном попадании двух 533-мм торпед в днище или трех таких торпед в були.

Артиллерийское вооружение линкоров проекта 23 включало в себя девять 406-мм орудий Б-37 с длиной ствола 50 калибров (20,3 м), созданных на заводе «Баррикады». Такая пушка могла стрелять 1105-кг снарядом на дальность 45,6 км. По своим характеристикам она превосходила все зарубежные орудия, за исключением 457-мм пушек «Yamato». Впрочем, последние, имея снаряды большего веса, уступали орудиям Б-37 по дальности стрельбы и скорострельности. Успешные испытания опытного 406-мм орудия завершились в октябре 1940 г. До начала войны завод «Баррикады» успел изготовить 12 таких стволов. Боекомплект предусматривал 100 выстрелов на орудие.

Кроме того, в состав вооружения входили: 12 орудий калибра 152-мм в шести башнях с боекомплектом 170 выстрелов на ствол; 12 зениток 100-мм в спаренных установках и 40—37-мм зенитных автоматов в

четырёхствольных установках.

Авиационное вооружение было представлено четырьмя гидросамолетами КОР-2. Из них два находились в ангаре, один на верхней палубе и один на катапульте.

Главная энергетическая установка — три турбозубчатых агрегата мощностью по 67000 лошадиных сил — была куплена у швейцарской фирмы «Браун Бовери». По проекту она давала скорость 28—29 узлов и дальность плавания 14-узловым ходом свыше 5500 миль.

Первоначально планировалось построить 15 (!) линкоров 23-го проекта: 6 для Тихоокеанского флота, 4 для Балтийского, 3 для Черноморского, 2 для Северного. Но очень быстро выяснилось, что столь «крутая» программа была не под силу отечественной экономике: не хватало ни металла, ни оборудования, ни специалистов, ни денег, ни электроэнергии. В итоге решили ограничиться четырьмя кораблями, да и то строительство четвертого почти сразу же прекратили.

Головной «Советский Союз» был заложен на Балтийском заводе (Ленинград) в июле 1938 г. За ним последовали «Советская Украина» (Николаев), «Советская Белоруссия» и «Советская Россия» (Молотовск, ныне Северодвинск). Спуск головного линкора планировался на лето 1941 г. Считалось, что время от начала его постройки до сдачи флоту составит 60 месяцев. Однако, несмотря на мобилизацию всех сил, строительство очень сильно отставало от графика. К 22 июня 1941 г. наибольшую степень готовности имели первые два корабля, 20% и 18% соответственно. Строительство «Советской Белоруссии» прекратили в октябре 1940 г.

Начало войны с Германией перечеркнуло планы создания «Большого флота». Постановлением правительства от 10 июля 1941 г. строительство линкоров прекратили. Позже броневые плиты «Советского Союза» использовали для сооружения ДОТов под Ленинградом, там же вело огонь по врагу опытное орудие Б-37. «Советскую Украину» захватили немцы, однако применения гигантскому корпусу они не нашли. Уходя с Украины, немцы взорвали его 18 марта 1944 г.

После войны обсуждался вопрос о достройке линкоров по усовершенствованному проекту, но в итоге их разобрали на металл, причем «Советский Союз» в 1949 г. даже спустили на воду, но лишь для того, чтобы освободить стапель.



## ГЕРМАНИЯ

По условиям Версальского договора 1919 года, Германии разрешалось иметь в боевом составе флота только 6 старых броненосцев — 3 типа «Deutschland» («Schlesien», «Schleswig-Holstein», «Hannover») и 3 типа «Braunschweig» («Braunschweig», «Elsass» и «Hessen»). Запрещалось также иметь на кораблях орудия калибра свыше 11 дюймов.

По мнению руководителей Антанты, этого было вполне достаточно Германии для противодействия флотам СССР, Польши, Дании и Швеции на Балтике. С другой стороны, броненосцы Рейхсмарине не могли конкурировать с линкорами стран-победительниц.

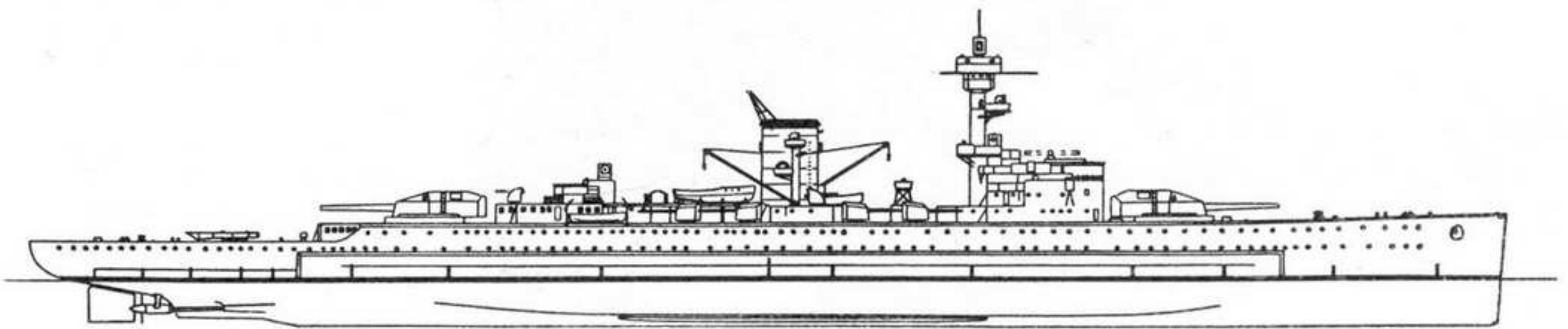
Версальский договор не только фиксировал послевоенное состояние флота, но и предусматривал жесткие меры на будущее. В классе «panzerschiffe» немцам разрешалось иметь в строю только 6 кораблей, водоизмещением не более 10 тысяч тонн. Замена одного корабля другим разрешалась не ранее истечения 20-летнего срока службы первого, считая с мо-

мента спуска. Однако чрезмерная осторожность союзников привела к тому, что в строю остались только очень старые броненосцы, спущенные на воду в 1902—06 гг. Это означало, что уже в 1922 г. Германия могла начать их замену, а к 1926 г. полностью обновить состав своего броненосного флота.

Впрочем, морские эксперты Антанты считали, что в любом случае будет легко парировать постройку новых германских кораблей созданием более мощных своих, ввиду явной невозможности создать в пределах 10 тысяч тонн водоизмещения хорошо защищенный, скоростной и сильно вооруженный корабль.

Однако в 1922 г. мировое военное кораблестроение оказалось в рамках ограничений Вашингтонского договора. В результате побежденные немцы получили редкую возможность для создания боевых кораблей в условиях менее жестких ограничений, чем победители. Так появился необычный во всех отношениях проект кораблей типа «Deutschland».

### «Карманные линкоры» типа «Deutschland»



«Deutschland» (1933 г.)

«**Deutschland**» (с 15.11.1939 г. — «**Lutzow**») — заложен 5.02.1929 (верфь «Deutsche Werke»; Киль), спущен 19.05.1931, в строю с 1.04.1933 гг. Потоплен 16.04.1945 г. в Свинемюнде. Поднят советскими водолазами в сентябре 1947 г., затонул при буксировке в 1948 г.

«**Admiral Scheer**» — заложен 25.06.1931 (верфь ВМФ; Вильгельмсгафен), спущен 1.04.1933, в строю с 12.11.1934 гг.

Потоплен 9.04.1945 г. в Киле. В 1948 г. прямо на месте затопления разобран на металл.

«**Admiral Graf Spee**» — заложен 1.10.1932 (верфь ВМФ; Вильгельмсгафен), спущен 30.06.1934, в строю

с 6.01.1936 гг. Взорван экипажем 17.12.1939 г. Поднят в октябре 1942 г. и более 25 лет являлся блокшивом в порту Монтевидео (Уругвай).

Водоизмещение 15900 т (Deutschland), 16200 т (Scheer, Spee); размеры 186 × 20,6 × 7,3 м. 8 дизель-моторов MAN 56800 л.с.; скорость 28 узлов. Запас топлива 2854 т, дальность плавания 19000 миль на 10 узлах.

Бронирование: пояс 80—60 мм, барбеты 100 мм, башни 140—85 мм, палуба 40 мм, рубка 150 мм. Вооружение: 6—280-мм, 8—152-мм орудий.

Зенитки: «Deutschland» первоначально 3—88-мм; с 1934 г. 6—88-мм, 8—37-мм, 10—20-мм пушек;

«Scheer» и «Spee» — аналогично.

В 1940—44 гг. на «Lutzow» и «Scheer» 88-мм орудия заменили на 105-мм; установили 8/10—37-мм и 28/42—20-мм автоматов.

8—533-мм надводных торпедных аппарата;

1 катапульта, 2 гидросамолета.

Экипаж 926 человек.

Создавая свой «Deutschland», немцы исходили из того, что новый корабль в первую очередь будет использоваться на коммуникациях в качестве рейдера.

Действия в 1914—16 гг. германских легких и вспомогательных крейсеров против британского судостроения наглядно показали, что слабое вооружение не оставляет им шансов при встрече с серьезным противником. Поэтому «Deutschland» должен был быть сильнее любого тяжелого крейсера и быстрее любого линкора.

В германском флоте новые корабли официально классифицировались как броненосцы (panzerschiffe). Фактически это были тяжелые крейсера, но из-за мощной артиллерии главного калибра (280-мм орудия

в сравнении с 203-мм пушками «вашингтонских» крейсеров) англичане называли их «карманными линкорами» (pocket battleships). При весьма ограниченном водоизмещении они получили хорошее вооружение, приличную защиту и огромную дальность плавания.

Разработкой проекта руководил инженер Пауль Прессе. Заказ на «броненосец А» был выдан 17 августа 1928 г., официальная закладка состоялась в следующем году. Достройка на плаву длилась два года.

Будущие «Admiral Scheer» и «Admiral Spee» были заказаны в начале 1931 г. Стапельные работы заняли столько же времени, как на головном корабле, но достройка на плаву происходила вдвое быстрее.

Корпуса «карманных линкоров» создавались с широким применением электросварки, на основе новых технических решений. Наиболее критическим фактором являлся вес, поэтому пришлось предусмотреть все возможные меры для его снижения.

«Deutschland» имел надстройку в виде традиционной для немецкого флота большой трубы, внутри которой проходили кабели связи, ведущие к мостику и

дальномерному посту. С боков и спереди к этой трубе были прикреплены несколько мостиков и рубок. Остальные надстройки свели к минимуму. Такая схема оказалась не слишком удачной. Сильная вибрация от работы дизелей на полном ходу делала бесполезным пост управления огнем на топе. В небольшие надстройки не вместились все помещения, необходимые для управления кораблем и его боевыми частями.

Поэтому на двух следующих кораблях труба уступила место башенноподобной надстройке, перед которой появилась значительная по объему надстройка обычного типа. Однако вибрацию приборов не удалось полностью устранить и в этой конструкции.

В конце концов, ради устранения лишнего «верхнего веса» на «Admiral Scheer» в ходе модернизации 1941 г. установили примерно такую же трубу, как у «Deutschland», но с другим расположением мостиков.

Мореходность «броненосцев» оказалась вполне достаточной для действий в океане, однако почти прямой форштевень и плоская палуба в носовой части приводили к сильному заливанию носовой части при движении против волны в



Башня ГК и надстройка «Deutschland»

свежую погоду. Положение удалось улучшить в ходе модернизации 1944 г., когда форштенвни «Admiral Scheer» и «Lutzow» приобрели характерную «крейсерскую» форму.

Система бронирования является одной из наиболее интересных характеристик этих своеобразных кораблей. Она не имела аналогов среди зарубежных крейсеров. Ее основными элементами являлись наклонный пояс, броневая палуба, верхняя и нижняя броневые переборки.

Броневой пояс имел наклон 12—13,5 градусов нижней кромки вглубь корпуса. На «Deutschland» он состоял из двух слоев плит одинаковой ширины, полностью прикрывавших пространство между верхней платформой и броневой палубой, а также примерно половину межпалубного расстояния между броневой и средней палубой. Верхний слой состоял из 80-мм плит; его нижняя кромка была срезана таким образом, чтобы образовывался плавный переход к нижнему 50-мм слою. Указанную толщину пояс имел между шпангоутами 42—136, прикрывая всю энергетическую установку и часть погребов. Далее в нос и корму толщина верхнего ряда плит уменьшалась до 60 мм на протяжении остальной части хранилищ боезапаса. В носу бронирование борта было чисто символическим (18 мм), в корме составляло 30 мм.

Вниз от броневой палубы до второго дна параллельно поясу шла 45-мм броневая переборка. Выше броневой палубы на расстоянии примерно трети ширины корабля проходила верхняя броневая перебор-

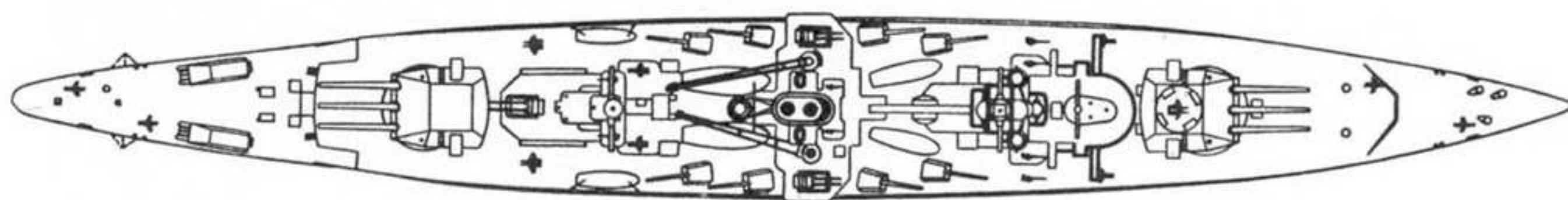
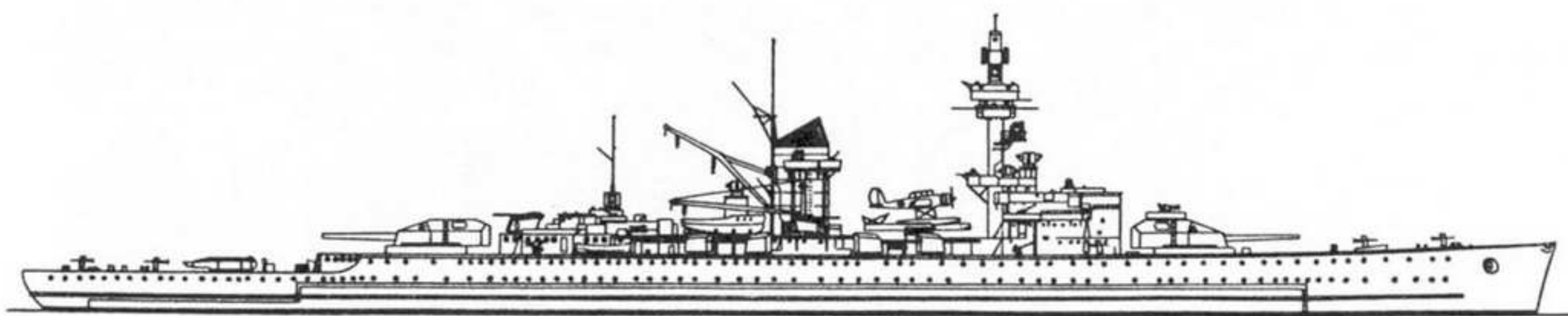


«Deutschland»

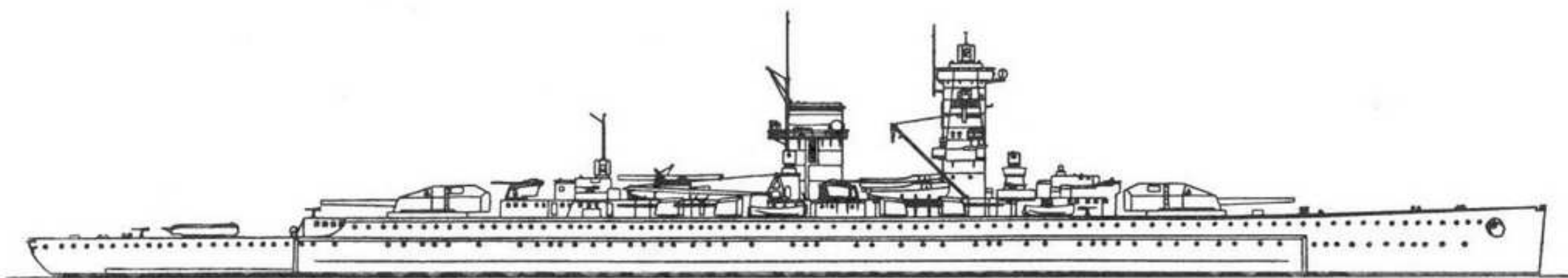
ка (40 мм), располагавшаяся строго вертикально и доходившая до верхней палубы. Главная броневая палуба не опиралась на верхнюю кромку пояса и не имела скосов. Толщина палубы менялась, в зависимости от зоны, в пределах 45—15 мм. Верхняя палуба имела толщину 18 мм на всем протяжении цитадели.

Эта система обеспечивала хорошую для начала 30-х годов защиту, суммарно от 90 до 125 мм брони при комбинации горизонтальных и вертикальных преград. Столь мощной защиты не было ни у одного из «вашигтонских» крейсеров первого поколения, хотя, конечно же, никакого отношения к «линкорам» она не имела, обеспечивая безопасность жизненно важных частей корабля лишь от снарядов калибра до 152 мм.

Хорошую защиту получила артиллерия главного калибра. Башни имели форму сложного многогранника. Большие углы наклона плит обеспечивали доволь-



«Lutzow» (бывший «Deutschland»), 1945 г.

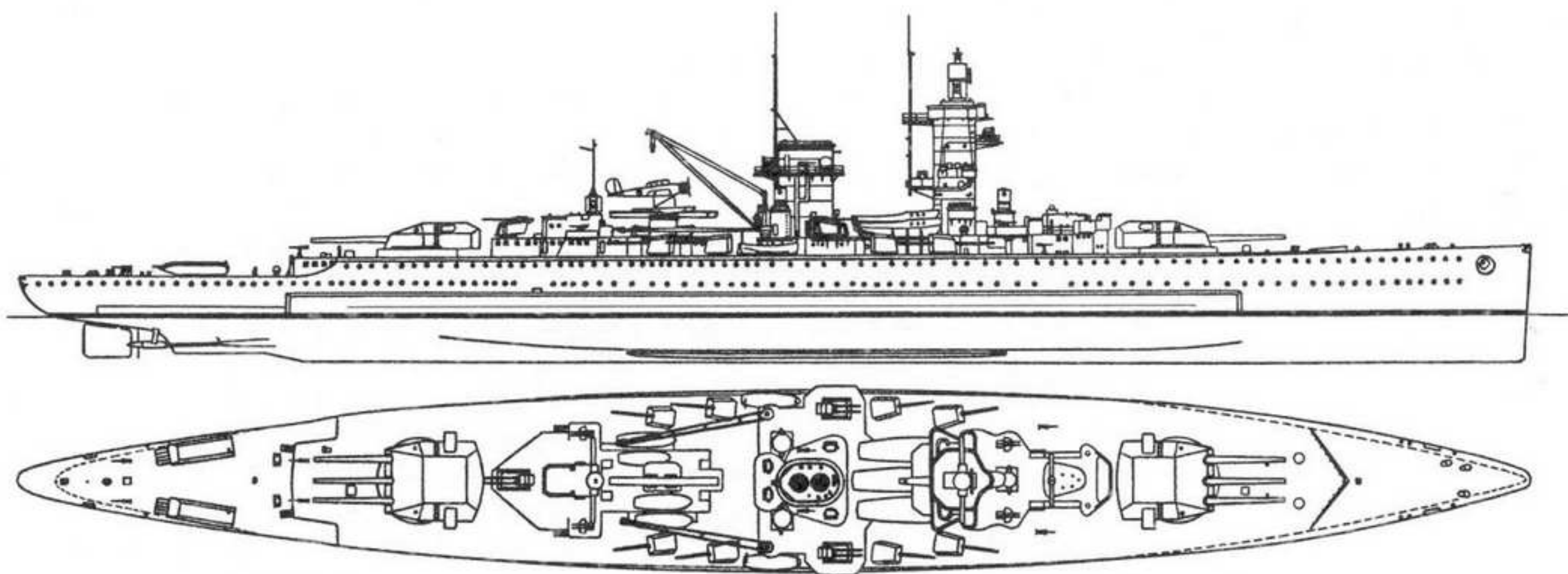


«Admiral Scheer» (1935 г.)

но высокую степень защиты. Лобовая плита равнялась 140 мм, боковые 80—75 мм, крыша 105—85 мм. Все плиты были из крупновской цементированной стали. 150-мм пушки разместили в одноорудийных установках с 10-мм щитами. Броневое прикрытие получили посты управления кораблем и артиллерией.

риантами реализации одной и той же идеи. Наиболее защищенным стал последний, «Admiral Graf Spee». Основной же слабостью такой системы бронирования являлась горизонтальная защита, ахиллесова пята большинства кораблей крейсерского класса.

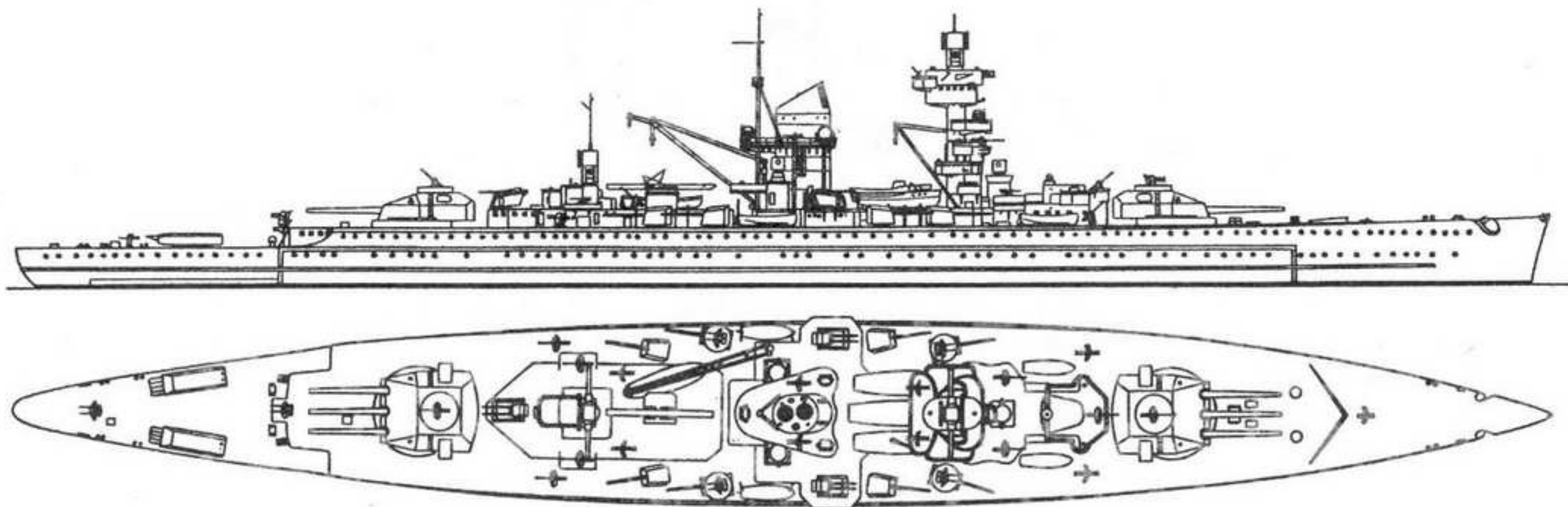
Зато вооружение (две трехорудийные 11-дюймо-



«Admiral Graf Spee» (1939 г.)

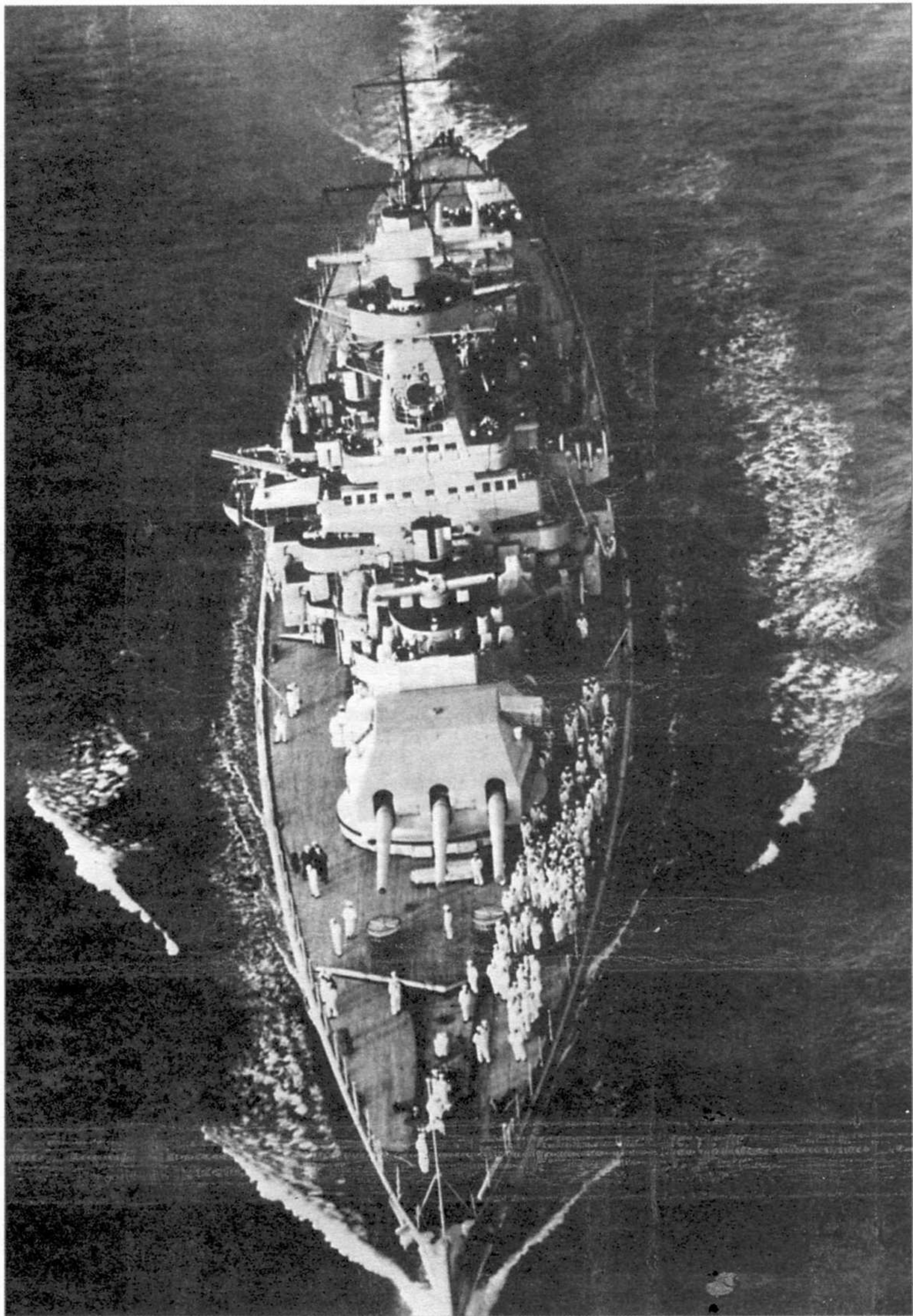
Схема бронирования пересматривалась на каждом последующем корабле серии: изменялась высота пояса, толщина броневых переборок и палуб, корректировалось местное бронирование. В этом смысле «дойчланды» можно считать последовательными ва-

вые башни и восемь 6-дюймовок в качестве среднего калибра) выглядело вполне как у «линкоров». Новая 280-мм пушка, с длиной ствола 54,5 калибра (15,26 м) и углом возвышения 40 градусов, могла стрелять 300-кг снарядами на дальность 230 кабельтовых (42,5 км)!



«Admiral Scheer» (1944 г.)





«Admiral Graf Spee» (1939 г.)

Заряжание осуществлялось при фиксированном угле возвышения 2 градуса. Практическая скорострельность достигала 2 выстр./мин. Несмотря на высокую начальную скорость (910 м/с), живучесть ствола была вполне удовлетворительной — 340 выстрелов полным зарядом. Боезапас составлял 315—360 снарядов на башню. Трехорудийная башенная установка была специально разработана для новых броненосцев. Она имела горизонтальные углы наведения 145 градусов на борт. Общий вес башни составлял около 600 тонн.

15-см орудия с длиной ствола 55 калибров (8,25 м) стреляли 45,3-кг снарядами. Максимальная скорострельность достигала 10 выстр./мин., хотя на практике не превышала 5—7 залпов в минуту. Башенноподобные палубные установки имели большие углы обстрела, но внутри были тесными и неудобными и не защищали прислугу от крупных осколков. Боезапас был явно мал (100 снарядов на ствол).

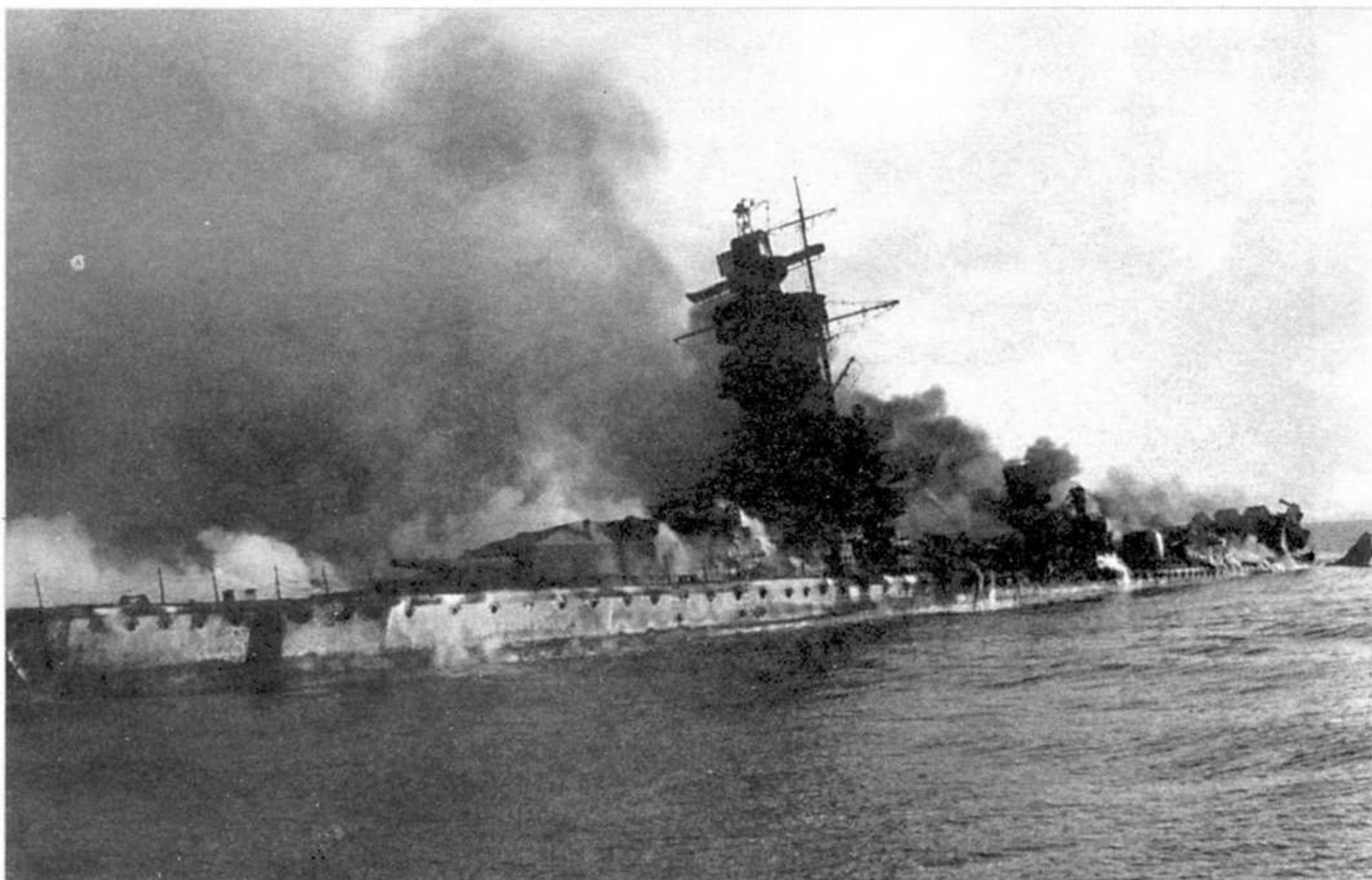
Внешне внушительная, средняя артиллерия играла у «дойчландов» второстепенную роль. Для нее не создали даже отдельный пост управления огнем, что значительно снижало эффективность применения. В крейсерстве 15-см пушки служили для потопления транспортных судов, но это не оправдало выделенные для них вес и место, не говоря уже о сотне людей расчетов орудий и погребов. Предпочтительнее было бы иметь единый универсальный калибр.

Зенитная артиллерия «карманных линкоров» постепенно улучшалась от корабля к кораблю. В момент ввода в строй «Deutschland» имел только три 88-мм зенитки образца 1914 г. В 1934 г. их заменили тремя спаренными новыми 88-мм пушками в установках с силовым приводом, стабилизированных в трех плоскостях. Для стрельбы из такого вполне современного орудия использовались унитарные патроны весом 15 кг с прежним 9-кг снарядом, но значительно увеличенной начальной скоростью — 950 м/с. Однако конструкторы не остановились на достигнутом, заменив позднее 88-мм орудия на более мощные 105-мм.

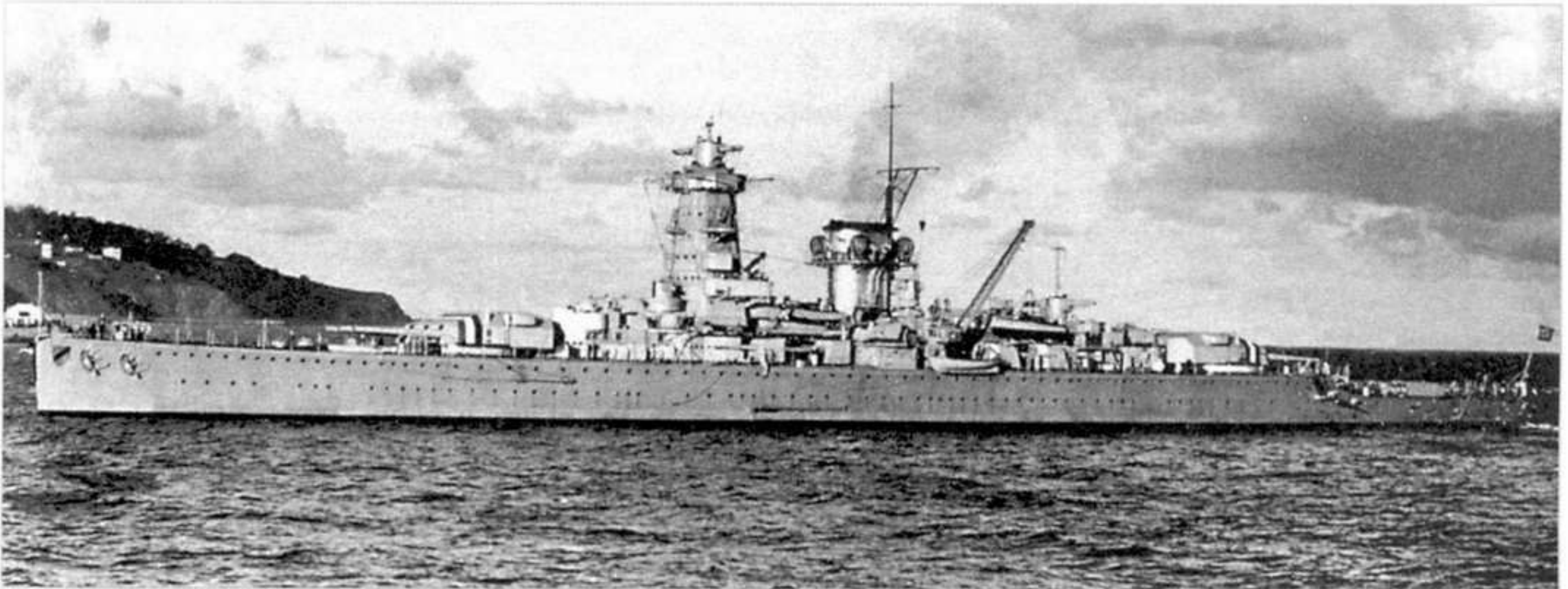
Кроме того, в состав вооружения включили восемь 37-мм автоматов в спаренных установках. Они располагались попарно на крыльях командирского мостика и по бокам от кормового дальномерного поста, имели хорошие углы обстрела. В ходе войны автоматическое зенитное вооружение было значительно усилено.

Торпедное вооружение включало два 4-трубных аппарата, расположенных в кормовой части и прикрытых легкими щитами.

Авиавооружение включало катапульту и два гидросамолета, однако обычно на борту находился лишь один самолет. Сначала использовались поплавковые «He-60», затем их сменили «Ar-196». Самолеты заметно расширяли возможности «карманных линкоров» в качестве рейдеров, позволяя им обнаружи-



«Admiral Graf Spee» после подрыва



«Admiral Scheer»

вать торговые суда и возможных преследователей.

«Линкорный» статус кораблей подчеркивал не только калибр их орудий, но и система управления огнем, необычайно развитая для всего двух башен. Одними из первых они получили радары. Уже в 1937 г. «Deutschland» имел опытный образец локатора FuMG-39, замененный впоследствии более совершенным FuMO-22. «Spee» и «Scheer» сразу были оборудованы такими радарными.

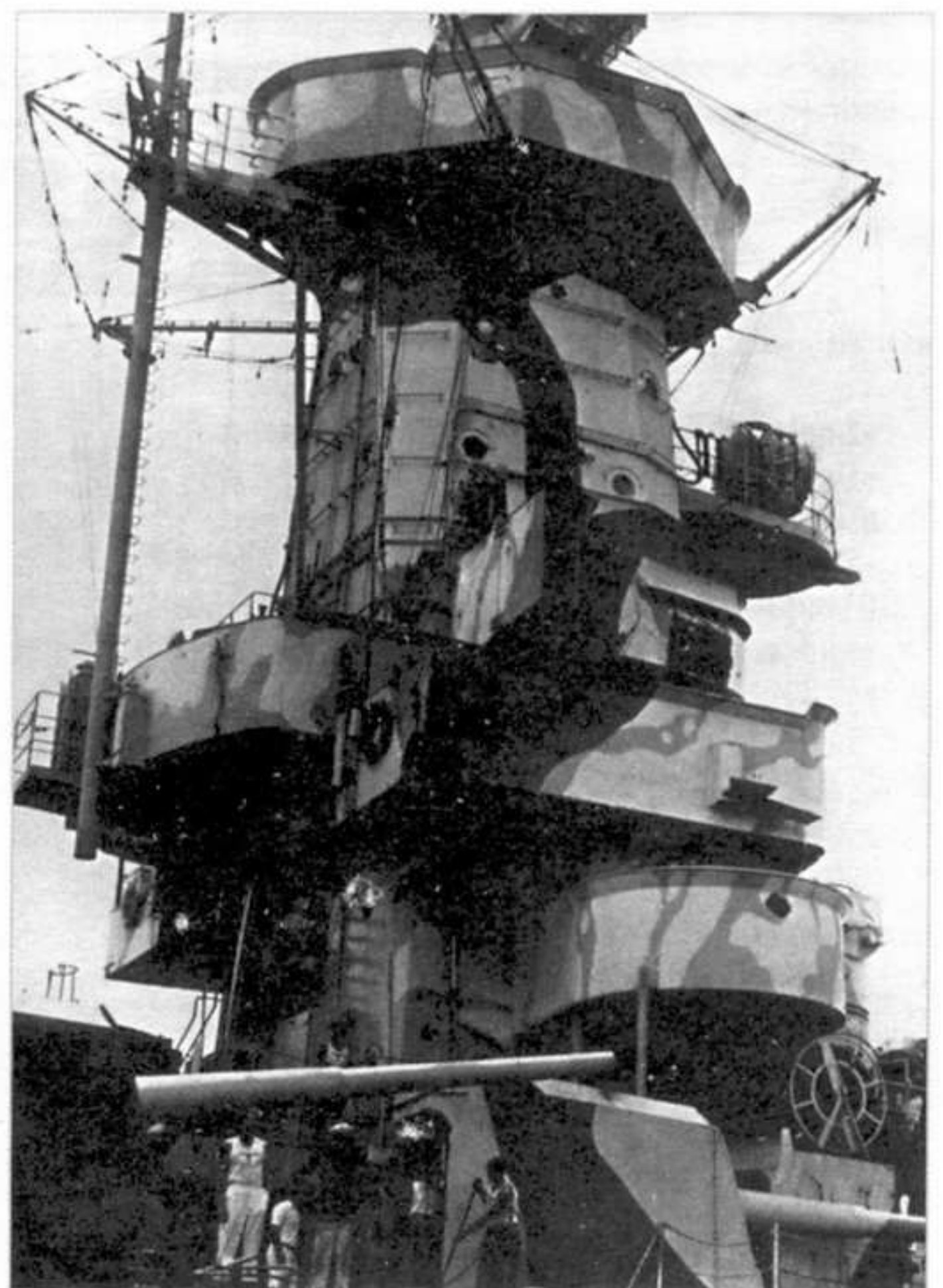
Все три корабля имели одинаковые дизельные установки фирмы MAN. В корпусе силовая установка занимала шесть отсеков, более трети его длины. 8 моторов группировались в четырех отсеках попарно, причем двигатели в носовых отсеках вращали правый вал, а в ближайших к корме — левый. Соединялись они при помощи зубчатых передач и муфт, размещавшихся в отдельных отсеках. Главным достоинством дизельной установки являлась огромная дальность плавания. Еще одно важное преимущество — возможность быстрого набора скорости.

Однако нельзя забывать об отрицательных сторонах «военных теплоходов». Их высокооборотные двигатели производили неимоверный шум, настолько сильный, что на полном ходу у механиков неоднократно текла кровь из ушей, а офицеры в кают-компаниях общались между собой с помощью записок. Но если шум можно отнести к бытовым неудобствам, то значительная вибрация отрицательно сказывалась на боевых качествах — от тряски выходили из строя точные приборы систем управления огнем и связи.

Оценивая проект в целом, можно сказать, что германским конструкторам удалось создать выдающийся боевой корабль. Удачное сочетание очень мощной для сравнительно небольшого водоизмещения артиллерии с достаточно высокой скоростью и неплохой защитой делали его весьма опасным противником для любого крейсера того времени.

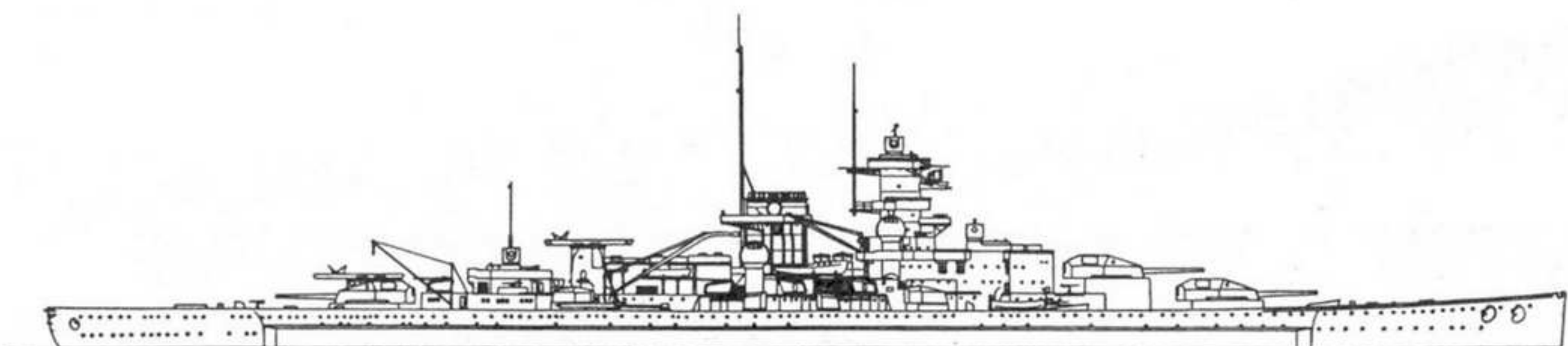
Вступление в строй броненосца «Deutschland» совпало с приходом к власти Гитлера и превратилось в шумную пропагандистскую кампанию, призванную

внушить обывателю, что возрождение германского флота началось с создания «лучших в мире» кораблей. В действительности эти утверждения были далеки от истины. Так, «дойчланды» уступали в скорости «вашингтонским» крейсерам в среднем 4—5 узлов. Кроме того, их полное водоизмещение значительно превышало декларируемые 10 тысяч тонн.

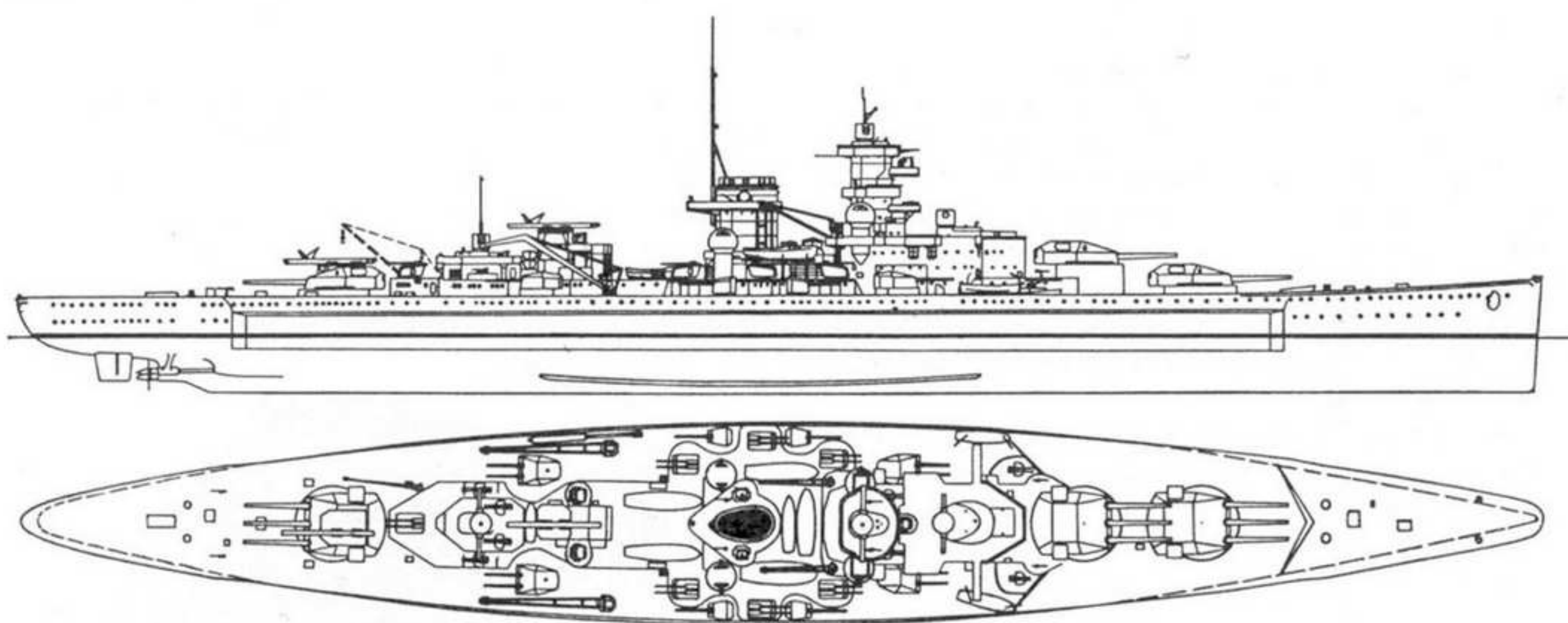


Башенноподобная надстройка «Admiral Graf Spee» (1939 г.)

## Линейные крейсера типа «Gneisenau»



«Scharnhorst» (1939 г.)



«Gneisenau» (1938 г.)

«**Gneisenau**» — заложен в 03.1935 (верфь «Deutsche Werke»; Киль), спущен 8.12.1936, в строю с 21.05.1938 гг.

«**Scharnhorst**» — заложен 16.05.1935 (верфь ВМФ; Вильгельмсгафен), спущен 3.10.1936, в строю с 7.01.1939 гг.

Водоизмещение 38900 т; размеры 235/229,8 × 30 × 9,1/8,2 м.

3 ТЗА 165000 л.с., 12 котлов Вагнера, 3 винта; скорость 31 узел. Запас нефти 6200 т, дальность плавания 10000 миль на 17 узлах.

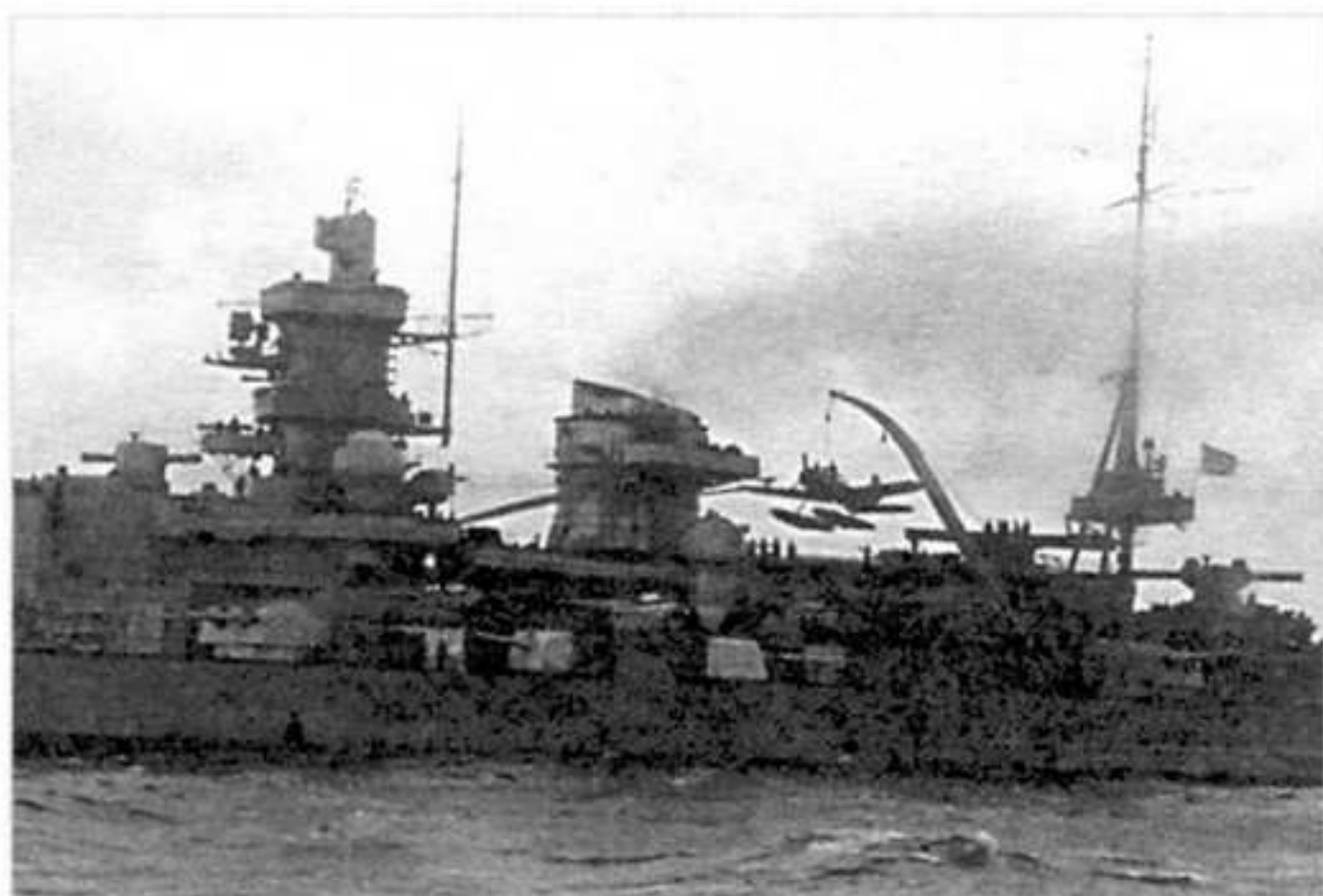
Бронирование: главный пояс 270—170 мм, верхний пояс 200—150 мм, барбеты ГК 350—200 мм, башни ГК 360—150 мм, барбеты СК 150 мм, башни СК 140—50 мм, палубы 50—20 мм, рубки 350 мм (нос.), 100 мм (корм.).

Вооружение: 9—280-мм, 12—150-мм орудий, 14—105-мм зениток, 16—37-мм, 10—20-мм автоматов (с 1941 г. 12, затем 24—20 мм);

6—533-мм ТА (установлены в 1941 г.);

1 катапульта, 4 гидросамолета.

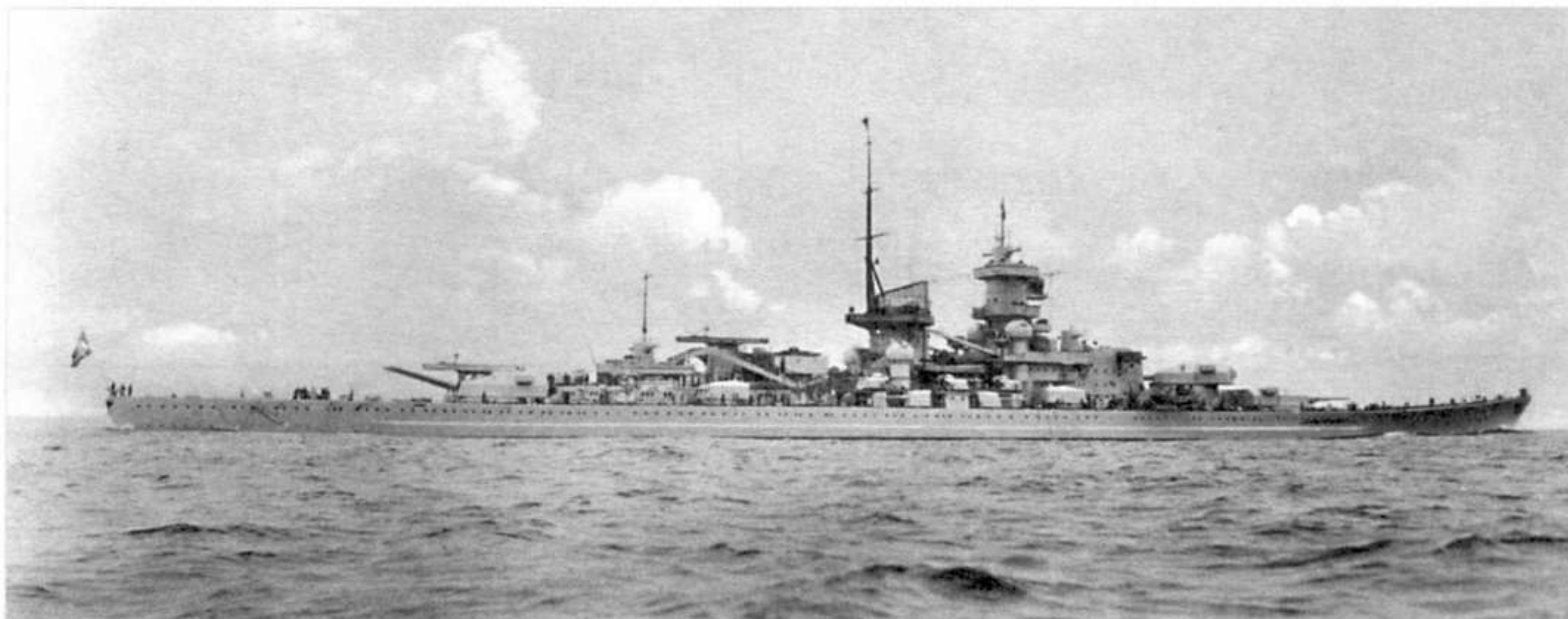
Экипаж 1669/1840 человек.



«Scharnhorst» с гидропланом Ar-196

Поначалу командование германского флота планировало, в полном соответствии с условиями Версальского договора, построить 6 «броненосцев» («карманных линкоров») типа «Deutschland».

Но в 1934 году начались англо-германские переговоры относительно устранения ограничений в области морских вооружений Германии, установлен-



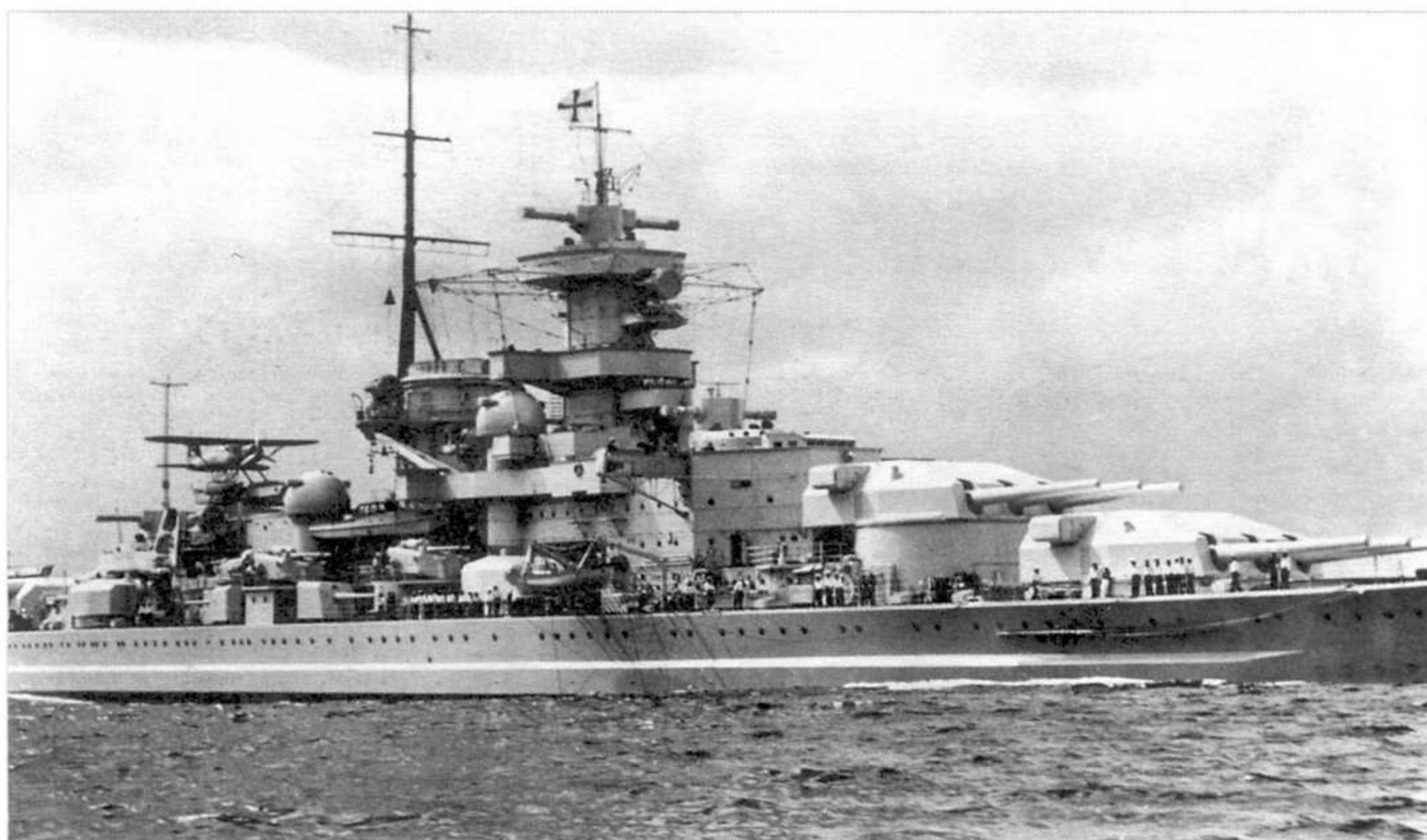
«Gneisenau» (1939 г.)

ных Версальским соглашением 1919 года. В июне 1935 года, в Лондоне, они завершились подписанием соответствующего договора. Этот документ позволял немцам создать флот в объеме 35% водоизмещения от британского. Теперь они могли свободно строить линкоры, линейные крейсера, авианосцы, а также подводные лодки.

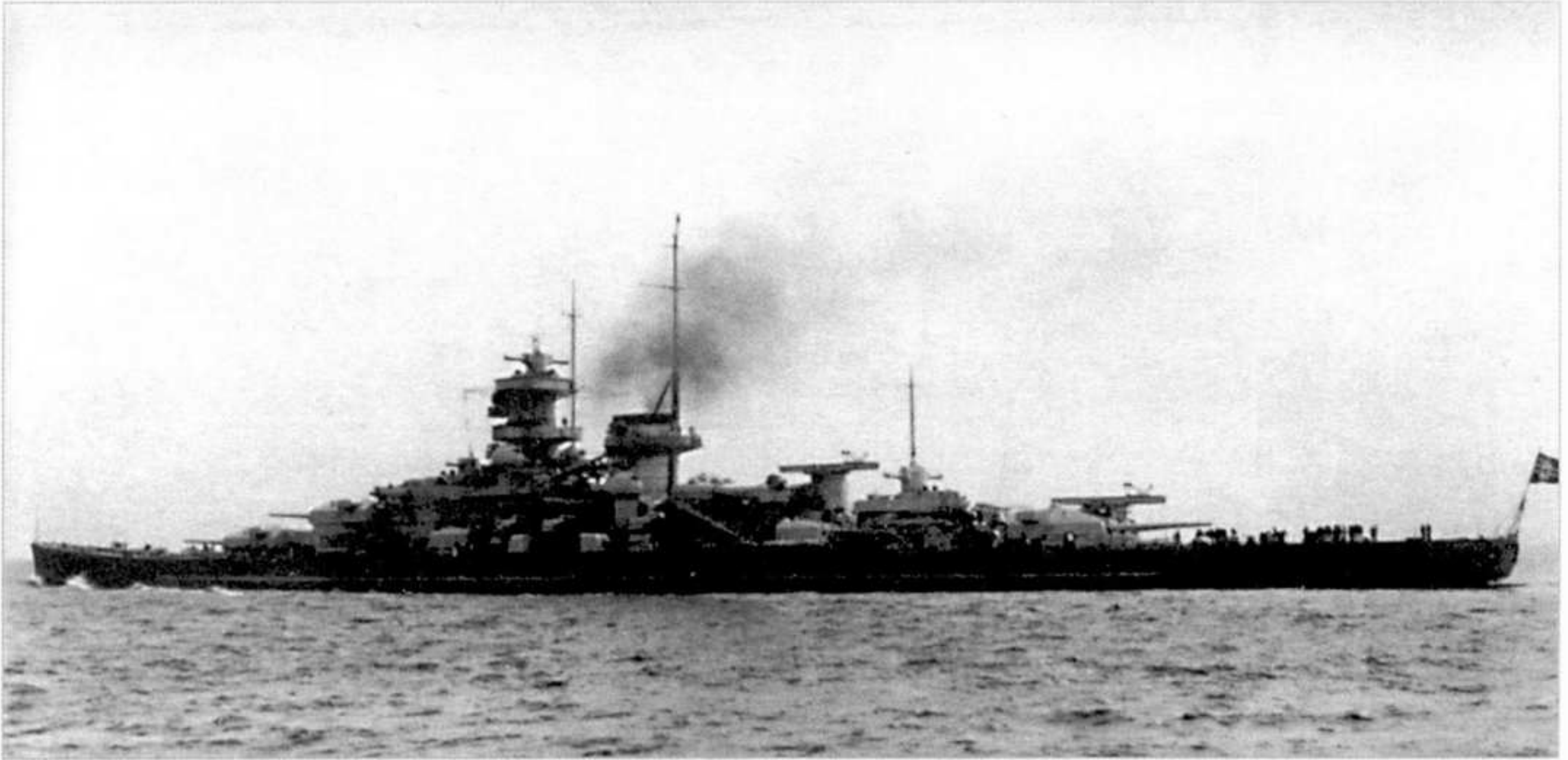
Не сомневаясь в своем дипломатическом успехе, Гитлер еще в 1934 году приказал завершить проектные работы и приступить к строительству двух могу-

чих океанских рейдеров. В том, что война с Великобританией неизбежна, он тоже не сомневался. А единственная возможность поставить Британию на колени, это нарушение ее морских коммуникаций. Первая мировая война показала, что англичан вполне можно победить, если быстроходные крейсера и многочисленные подводные лодки перережут транспортные пути, ведущие к островам.

По совокупности своих тактико-технических характеристик «Scharnhorst» и «Gneisenau» являлись



«Gneisenau» (1938 г.)



«Scharnhorst» (1939 г.)

линейными крейсерами. Но в основу их проекта был взят проект «Deutschland». Корабль получил третью башню ГК и паровые турбозубчатые агрегаты вместо дизель-моторов. Соответственно, увеличились его размеры. От выдающихся предков, линейных крейсе-

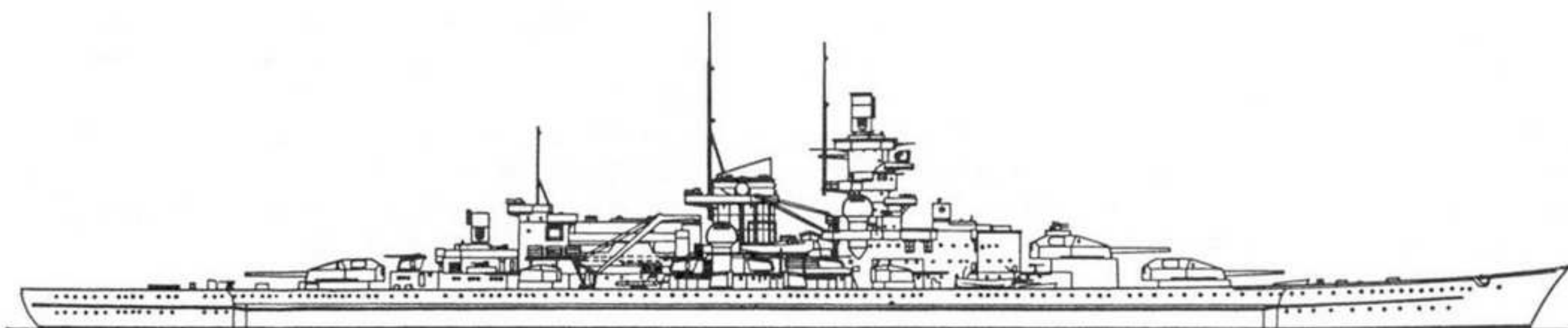
рони крепился снаружи и мог противостоять снарядам калибра 381 мм на дальностях более 11 км. Выше находился дополнительный 200-мм пояс. Броневых палуб было две: 50-мм верхняя и 20-мм нижняя со 105-мм скосами. Общий вес брони достиг рекордной



«Gneisenau» (1938 г.)

ров кайзеровского флота, «Gneisenau» позаимствовал лишь общую схему бронирования. Его броневая защита была поэтому старомодной, зато очень мощной. Вертикальный пояс из 270-мм цементированной

величины — 40,2% от нормального водоизмещения. Противоторпедная защита имела в среднем ширину 5,4 метра и отделялась от корпуса наклонной 45-мм переборкой. Водонепроницаемые переборки делили

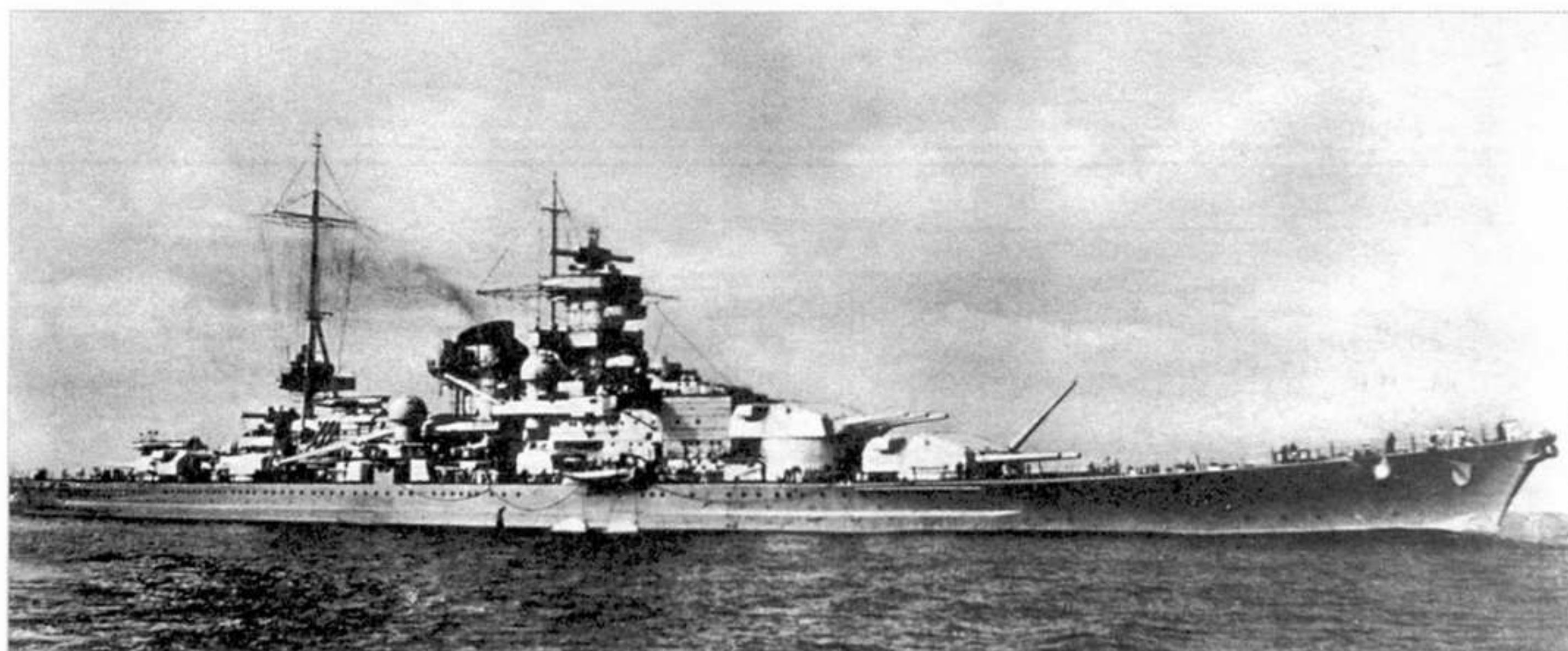


«Gneisenau» (1942 г.)

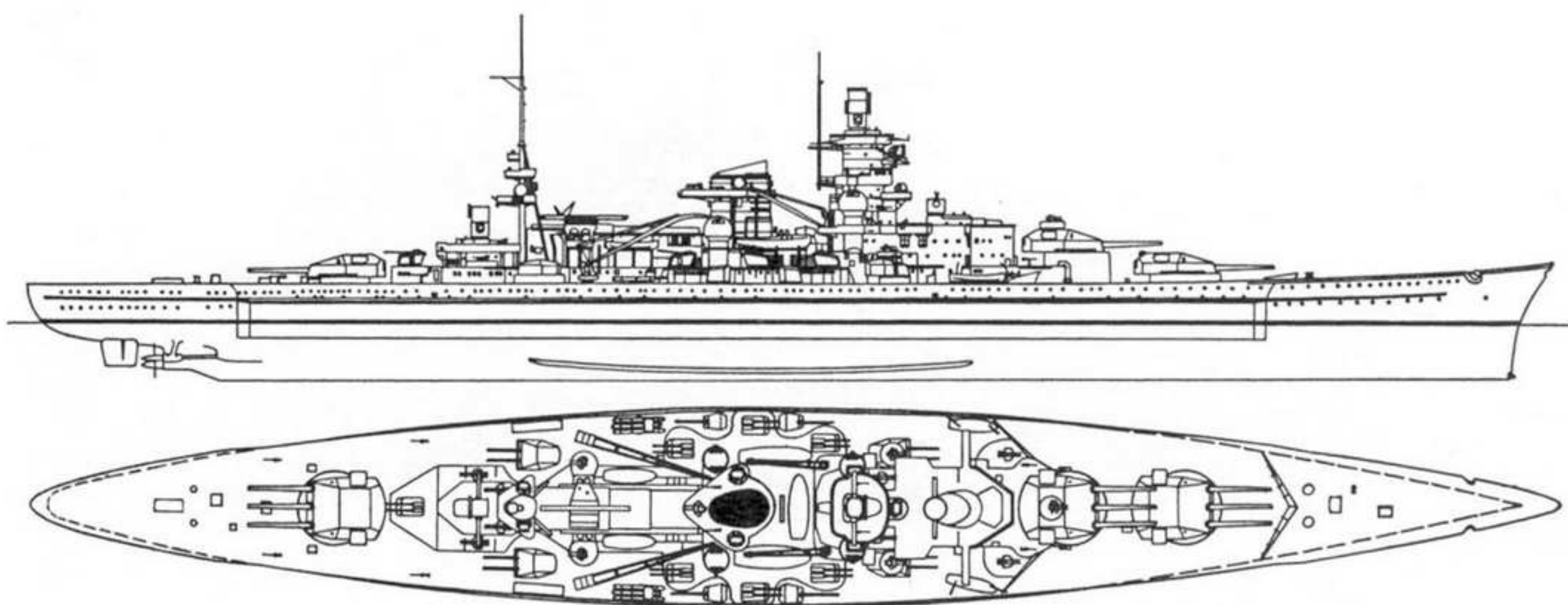
корпус на 21 отсек. Живучесть этих кораблей, как показала война, являлась очень высокой.

Странным выглядит на первый взгляд смешанное размещение средней артиллерии в двухорудийных

башнях и палубных щитовых установках. Но этот факт легко объясняется: последние уже были заказаны для несостоявшихся четвертого и пятого «карманных линкоров», конструкторы просто утилизировали их.



«Scharnhorst» (1943 г.)



«Scharnhorst» (1943 г.)

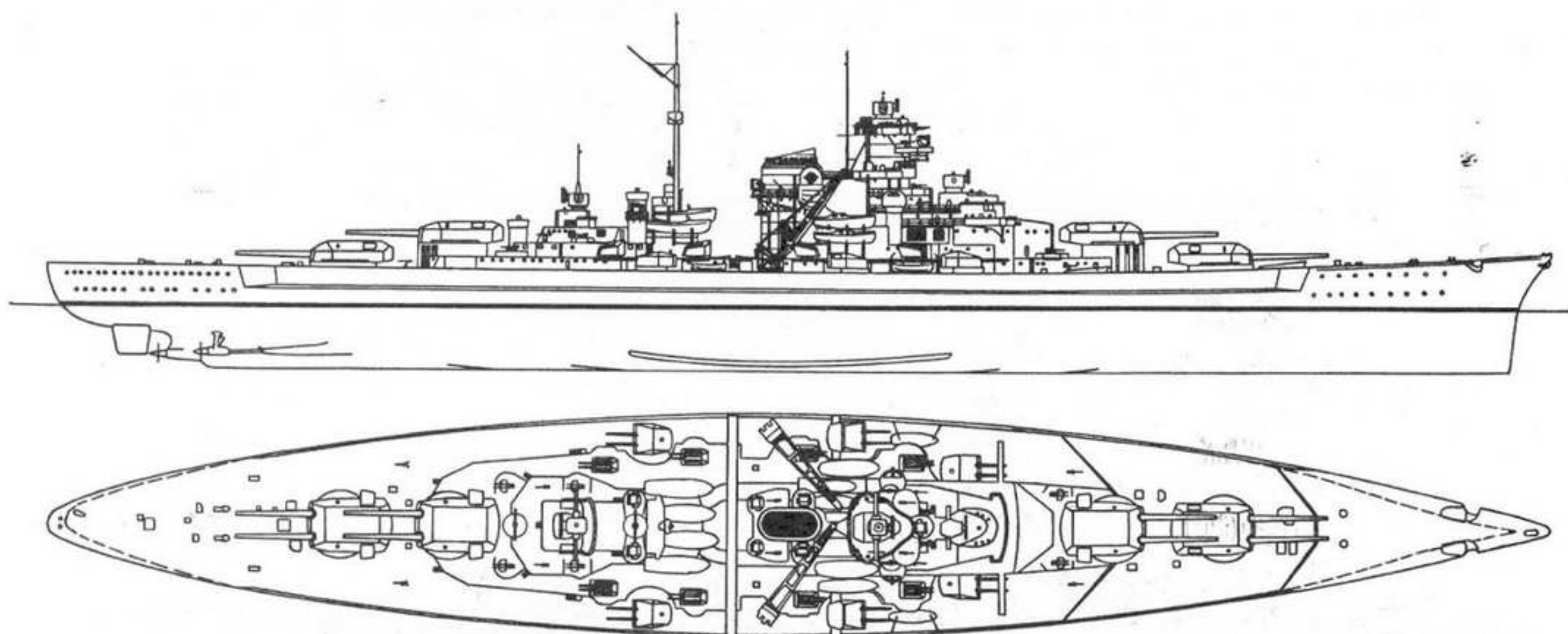
Осенью 1942 г. были начаты работы по изменению состава вооружения. Планировалось установить в башнях ГК вместо трех 280-мм орудий по два 380-мм. Корабли должны были получить мощную универсальную (22—127-мм) и зенитную артиллерию (56—37-мм, 28—20-мм автоматов). Однако уже в январе 1943 года от этих планов пришлось отказаться.

«Scharnhorst» погиб 26 декабря 1943 г. при попыт-

ке атаки северного конвоя JW-55В. Он получил попадания 13 снарядов 356-мм орудий британского линкора «Duke of York», а также 15 торпед британских эсминцев. Вместе с кораблем погибли 1803 человека.

«Gneisenau», поврежденный британской авиацией, был подорван экипажем 27.03.1945 г. в гавани Данцига (ныне Гданьск). Корабль сел на грунт. Разобран поляками на металл в 1947—51 гг.

## Линейные корабли типа «Bismarck»



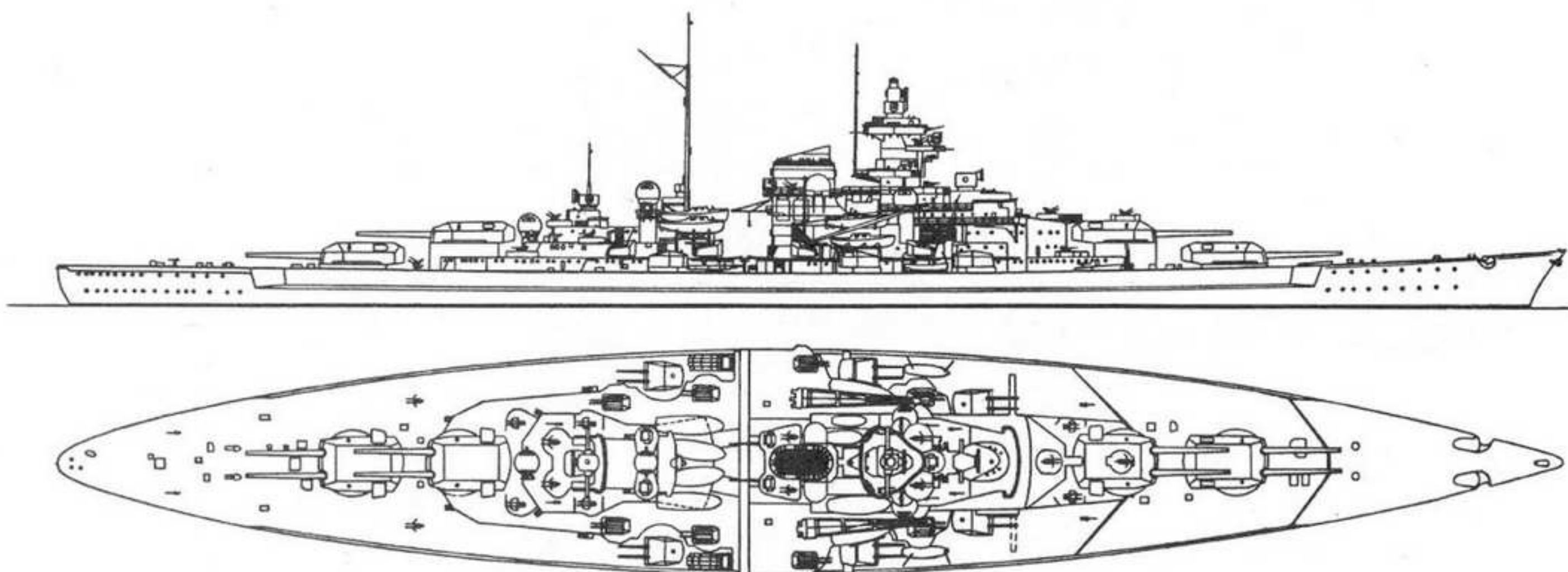
«Bismarck» (1941 г.)

«Bismarck» — заложен 1.07.1936 (верфь «Blohm & Voss»; Гамбург), спущен 14.02.1939, в строю с 24.08.1940 гг. Погиб 27.05.1941.

«Tirpitz» — заложен 26.10.1936 (верфь ВМФ;

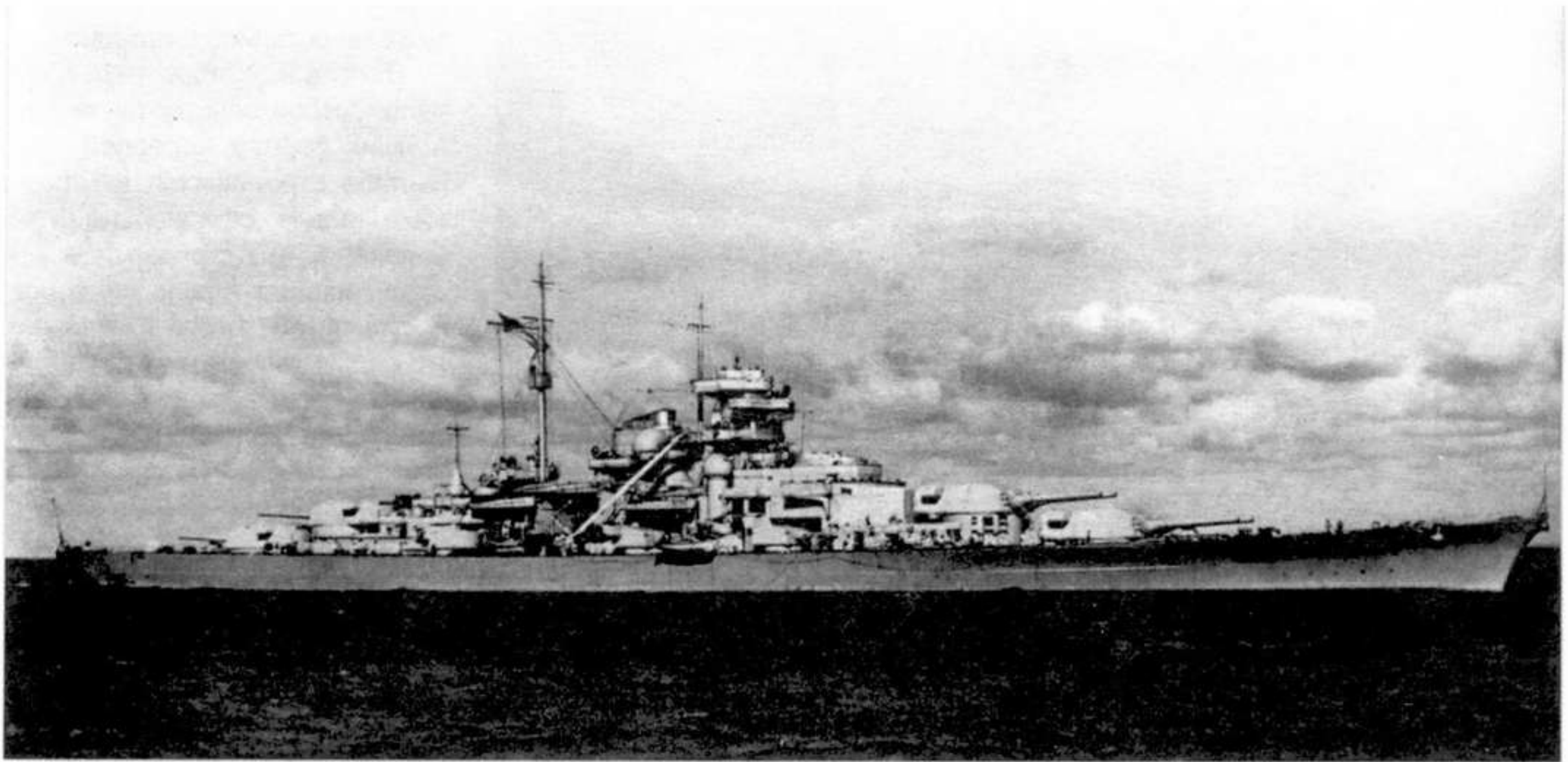
Вильгельмсгафен), спущен 1.04.1939 г., в строю с 25.02.1941 гг. Погиб 12.11.1944 г.

Поднят по частям в 1948—57 гг. и обращен в металлолом.



«Tirpitz» (1944 г.)





«Bismarck» (1941 г.)

Водоизмещение 50900 т (Bismarck), 52600 т (Tirpitz);  
размеры 248 × 36 × 10,2 м.  
3 ТЗА 150170/163000 л.с. (Bismarck/Tirpitz); 12 котлов  
Вагнера, 3 винта, скорость 30,1/30,8 узлов.  
Запас нефти 7775/8640 т, дальность плавания 9280  
миль (Bismarck), 10200 миль (Tirpitz) на 16 узлах.  
Бронирование: главный пояс 320—170 мм, верхний  
пояс 220—45 мм, барбеты ГК 340—220 мм, башни ГК  
360—180 мм, барбеты СК 100 мм, башни СК 100—  
35 мм, палубы 120—50 мм, рубки 350 мм (носовая),  
150 мм (кормовая).

Вооружение: 8—380-мм, 12—150-мм, 16—105-мм  
орудий, 16—37-мм, 12—20-мм автоматов.  
С 1942 г. «Tirpitz» 50—20-мм, 8—533-мм ТА  
1 катапульта, 4 гидросамолета.  
Экипаж 2092/2608 человек.

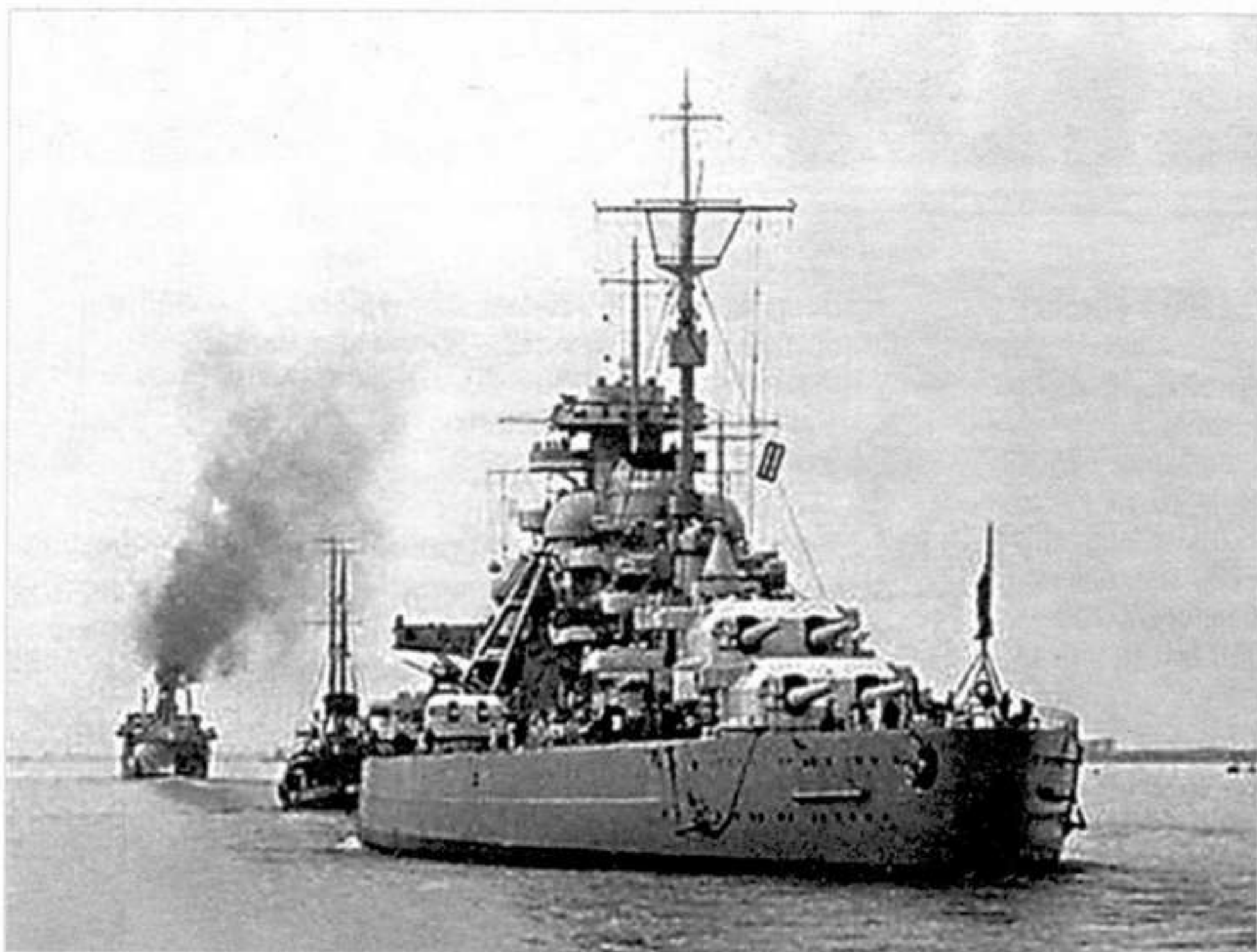
К весне 1935 г. стало ясно, что попытки междуна-  
родного сообщества ограничить гонку морских воору-  
жений потерпели фиаско. Ведущие морские державы  
немедленно приступили к проектированию новых лин-



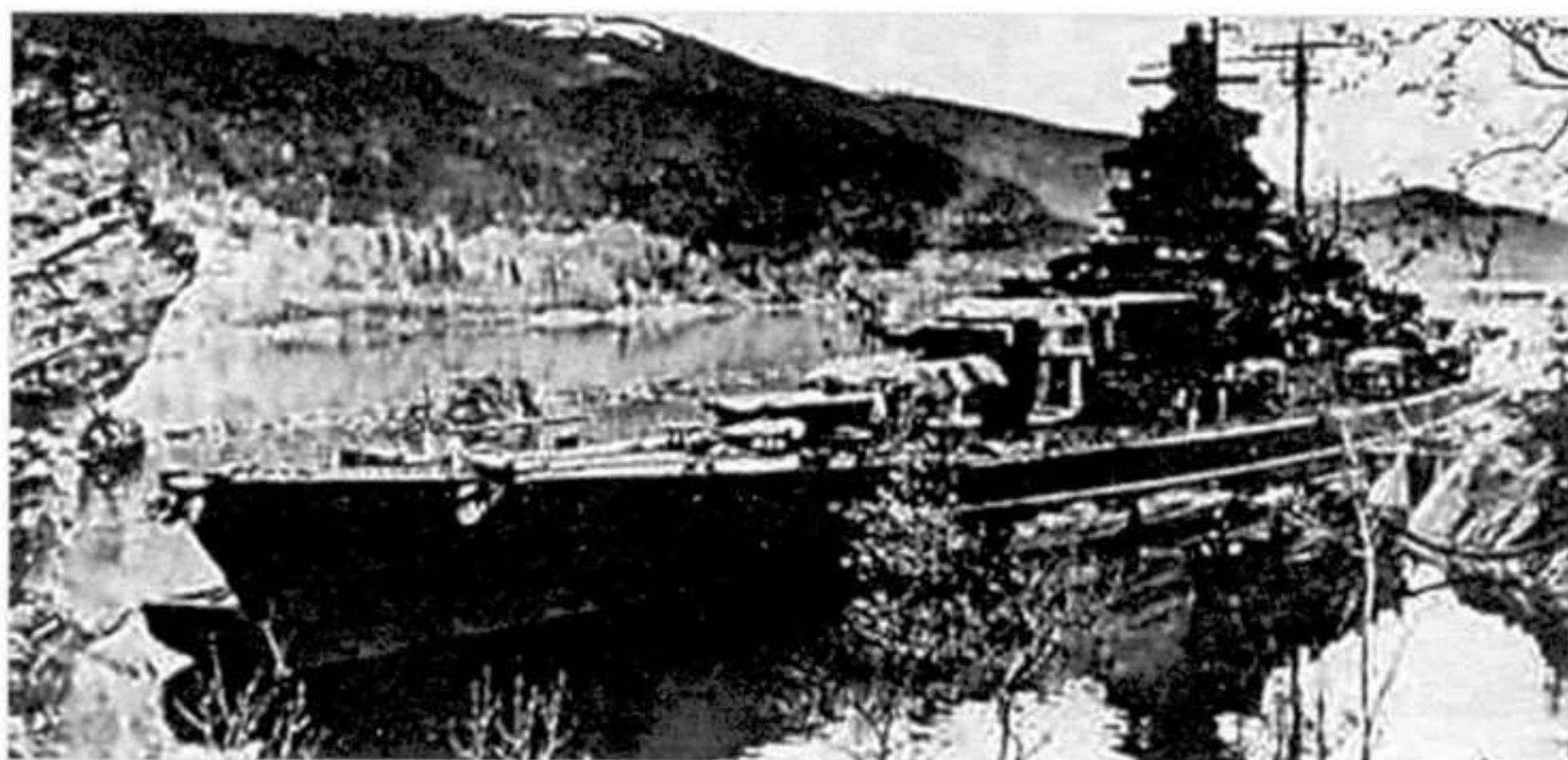
«Bismarck» (1940 г.)



«Bismarck»



«Bismarck»



«Tirpitz»

коров. Немцы, естественно, тоже не остались в стороне.

В июле и октябре 1936 г. началось строительство двух крупнейших боевых кораблей, когда-либо строившихся в Германии. Правда, официально было заявлено, что стандартное водоизмещение новых линкоров составляет 35 тысяч тонн (видимо, не хотелось пугать англичан!), однако в действительности оно превышало 42 тысячи тонн.

Конструктивно «Bismarck» в основном повторял «Gneisenau», принципиально отличаясь от него артиллерией главного калибра. 380-мм пушка образца 1934 г. со стволом в 52 калибра (19,76 м) выстреливала 800-кг снаряды с начальной скоростью 820 м/с. Правда, за счет снижения угла возвышения до 30 градусов дальность, по сравнению с 11-дюймовкой, сократилась до 35,5 км. Впрочем, и это значение считалось избыточным, так как вести бой на таких дистанциях без радиолокатора невозможно, а радиолокаторов тогда еще не было. Боезапас составлял 105 снарядов на ствол.

Бронирование отличалось от «Gneisenau» в основном увеличением высоты главного пояса и утолщением верхнего пояса до 220 мм. При этом относительный вес брони уменьшился до 38,2% от водоизмещения. Противоторпедная защита осталась без изменений.

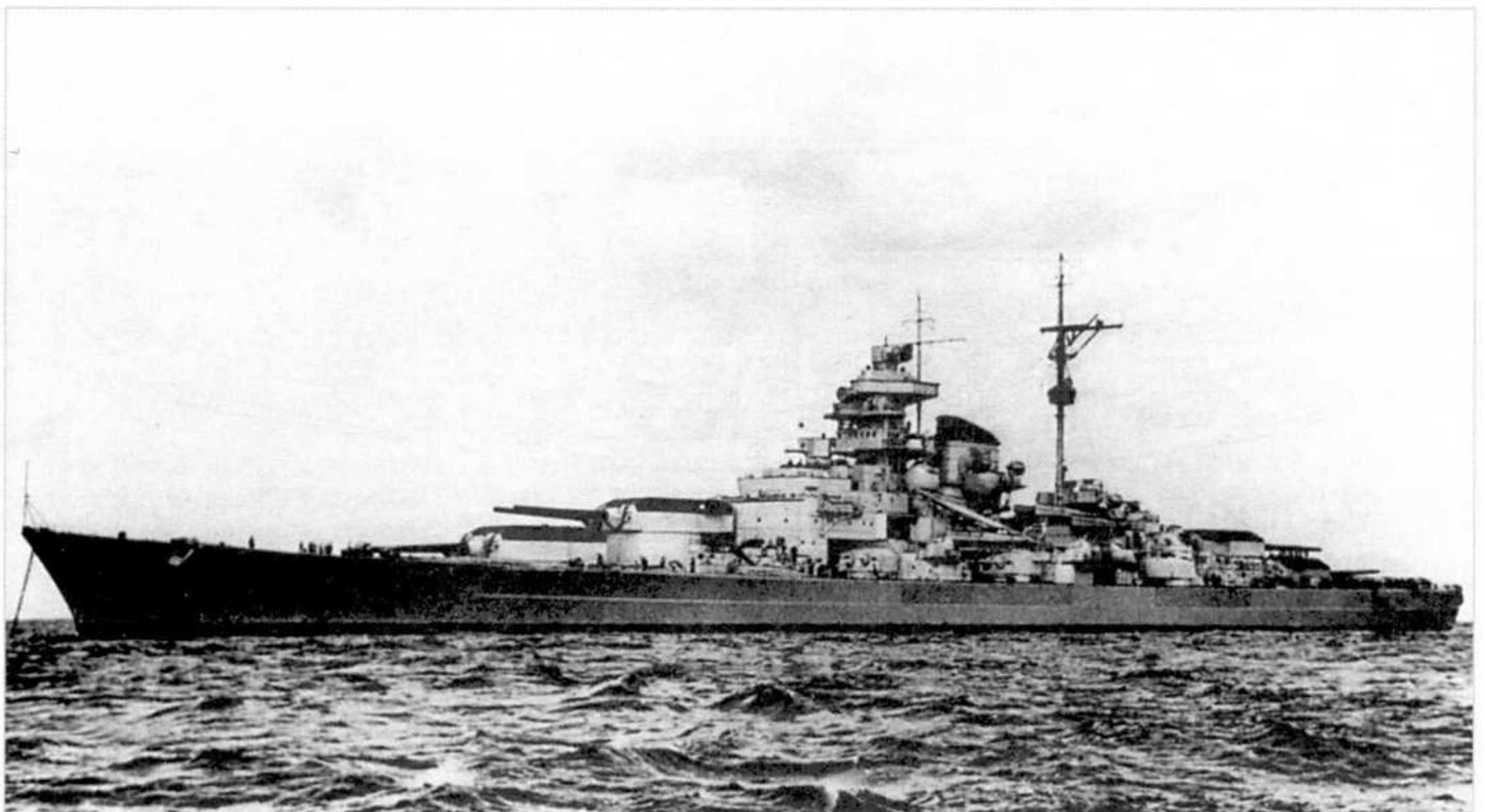
Но даже такие гиганты, как «Bismarck» и «Tirpitz», не могли удовлетворить амбиции фюрера. В начале 1939 г. он утвердил проект линкора типа «Н» полным водоизмещением свыше 62,5 тысяч тонн, вооруженного восемью 406-мм орудиями. Всего предполагалось построить 6 таких кораблей; два из них успели заложить в июле—августе. Однако вспыхнувшая война перечеркнула планы нацистов. Программу строительства крупных надводных кораблей пришлось свернуть.



«Tirpitz» (1941 г.)

Следует отметить, что в популярной литературе «Bismarck» и «Tirpitz» нередко называют самыми мощными линкорами в мире. Причин тому несколько. Во-первых, так заявляла пропаганда нацистов. Во-вторых, ей подыгрывали англичане, дабы оправдать не всегда успешные действия своего многократно превосходящего по силе флота. В-третьих, «рейтинг» линкоров типа «Bismarck» сильно повысила гибель линейного крейсера «Hood», чье бронирование уже не соответствовало требованиям 40-х годов.

В действительности германские линкоры по своему бронированию, вооружению и противоторпедной защите уступали французскому «Richelieu», итальянскому «Littorio», американскому «South Dakota», не говоря уже об японском «Yamato». Слабыми местами «немцев» была недостаточная защищенность рулевого управления (это и погубило «Bismarck», когда английская авиационная торпеда вывела рули из строя), отсутствие универсальных орудий, несовершенство радиолокационных средств.

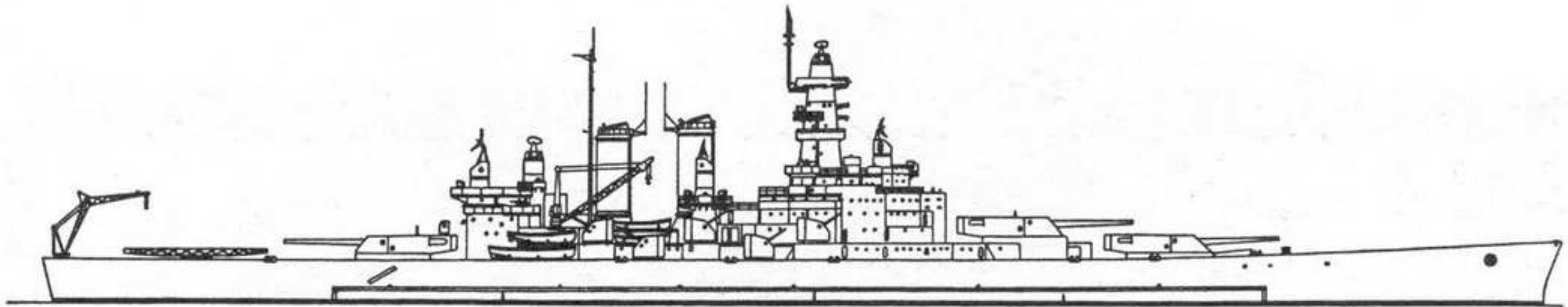


«Tirpitz» (1942 г.)



США

## Линейные корабли типа «North Carolina»

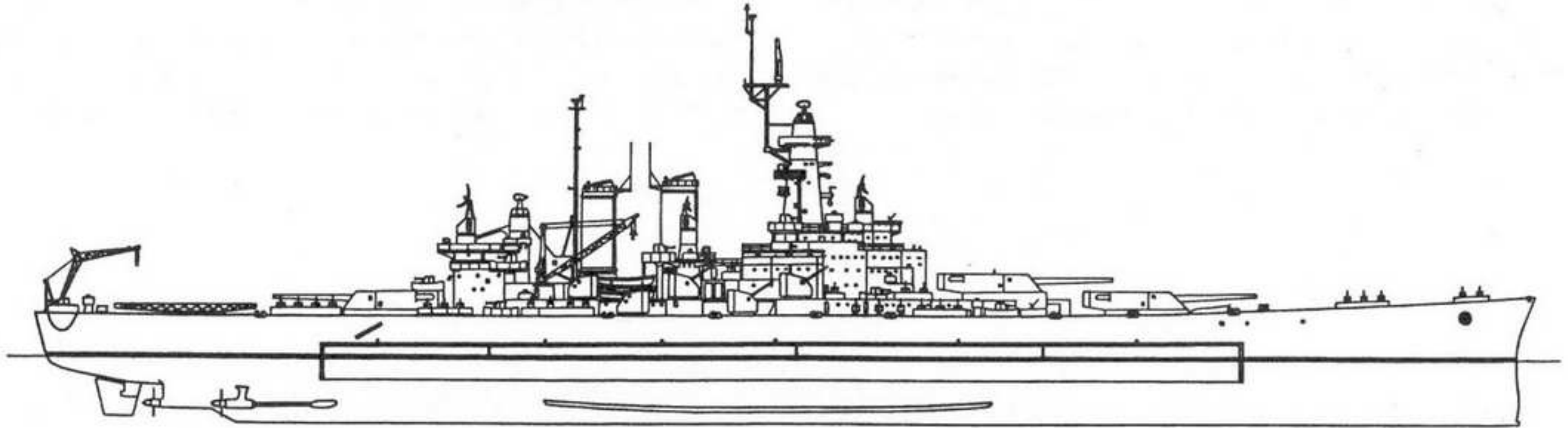


«North Carolina» (1942 г.)

«North Carolina» (BB 55) — заложен 27.10.1937 (верфь ВМФ; Нью-Йорк), спущен 13.06.1940, в строю с 9.04.1941 гг.

«Washington» (BB 56) — заложен 14.06.1938 (верфь ВМФ; Филадельфия), спущен 1.06.1940, в строю с 15.05.1941 гг.

32—28-мм автоматов. С 1943 г. 40—40-мм; с 1944 г. 52—40-мм («North Carolina» — 96), 54—20-мм.  
2 катапульты, 3 гидросамолета.  
Экипаж 2340 человек.



«Washington» (1944 г.)

Водоизмещение 46770/45370 т;  
размеры 222 × 33 × 10,7 м.  
4 ТЗА Дженерал Электрик, 8 котлов Бэбкока;  
121000 л.с.; скорость 28,5 узлов. Запас нефти 6590 т.  
Бронирование: главный пояс 305—168 мм, барбеты  
ГК 406 мм, башни ГК 406—178 мм, палубы 117—  
37 мм, боевая рубка 406—356 мм.  
Вооружение: 9—406-мм, 20—127-мм орудий,

Американские военно-морские теоретики и конструкторы в течение 15 лет «кораблестроительных каникул» спорили о том, каким должен быть новый линейный корабль. Поначалу общее мнение склонялось в пользу 30-узлового линкора, вооруженного девятью 356-мм пушками. Но когда дело дошло до практики, был одобрен проект 28-узлового корабля, имевшего девять 406-мм орудий.

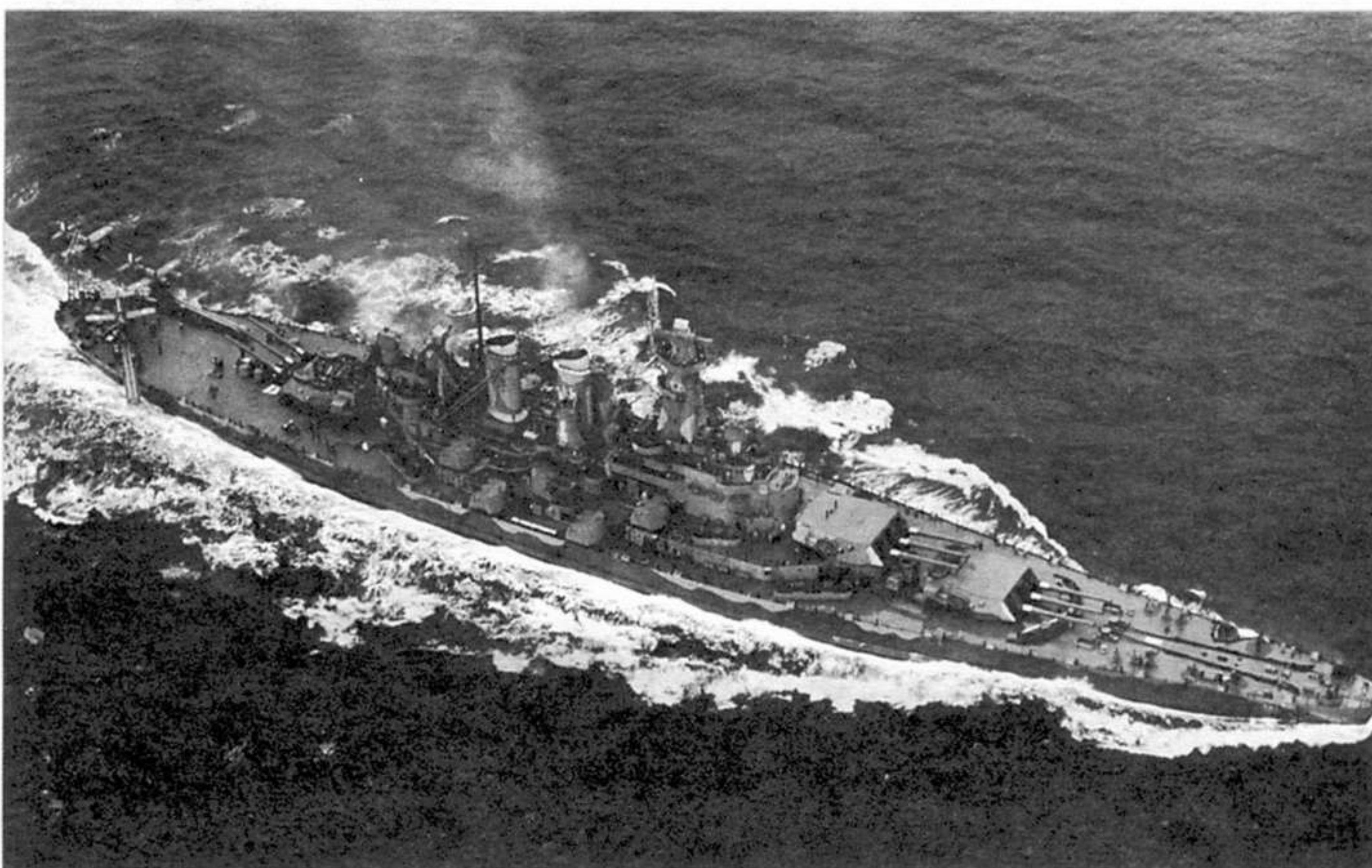
Умеренная мощность силовой установки позволила применить солидную защиту и разместить сильное вооружение. Новый 406-мм снаряд имел невысокую начальную скорость 700 м/с, но огромный вес — 1220 кг. Попадание его сверху в палубу на больших дистанциях могла выдержать только броня японских сверхгигантов типа «Yamato».

Очень мощным являлось зенитное вооружение. Двадцать 5-дюймовых универсальных пушек в небронированных башенных установках, разместившиеся в центральной части корпуса, стали отличительной особенностью всех новых американских линкоров. Их досягаемость по высоте достигала 11,4 км, а скорострельность 30 выстр./мин.

один человек, что имело значение в случае потери электропитания в критический момент боя.

Американцы попытались удержаться в рамках договорных ограничений по водоизмещению. Эти линкоры более чем на треть строились с помощью электросварки — небывало высокий процент для тех времен. Существенно способствовало облегчению корпуса новое расположение энергетической установки, позволившее значительно сузить кормовую, и особенно — носовую часть корабля. В результате все новые американские линкоры имели узкий нос и смещенную к корме наиболее широкую часть корпуса.

Тем не менее, стандартное водоизмещение «вашиingtonов» превысило договорное на три тысячи



«North Carolina»

Планировавшиеся к установке шестнадцать 28-мм автоматов уже в ходе постройки заменили на 32 ствола 40-мм «бофорсов» в счетверенных установках — чрезвычайно удачных систем, производившихся в США по шведской лицензии. Вскоре после вступления линкоров в строй на каждом из них количество 40-мм стволов возросло до 60-и, а «North Carolina» в конце войны мог стрелять уже из 96 стволов.

Столь внушительную батарею дополняло другое удачно выбранное «импортное» оружие: 20-мм швейцарские «эрликоны». В отличие от массивных четырехстволок («бофорсов»), приводимых в движение электромоторами, легкие «эрликоны» мог наводить

тонн. И при этом 305-мм главный пояс не обеспечивал достаточной защиты от 16-дюймовых снарядов. Хотя для увеличения сопротивляемости броня имела наклон в 17 градусов, такой снаряд пробил бы эту броню на любой дистанции до 23,5 км.

В ходе войны линкоры США вели непрерывную борьбу с японскими самолетами. Обеспечивая последнее кольцо защиты вокруг своих авианосцев, они сами нередко становились целями, но ни один из них не получил с воздуха серьезных повреждений. Успеха добилась лишь японская подводная лодка I-15, попавшая торпедой в «North Carolina» 15 сентября 1942 г. в районе Соломоновых островов. На корабле временно



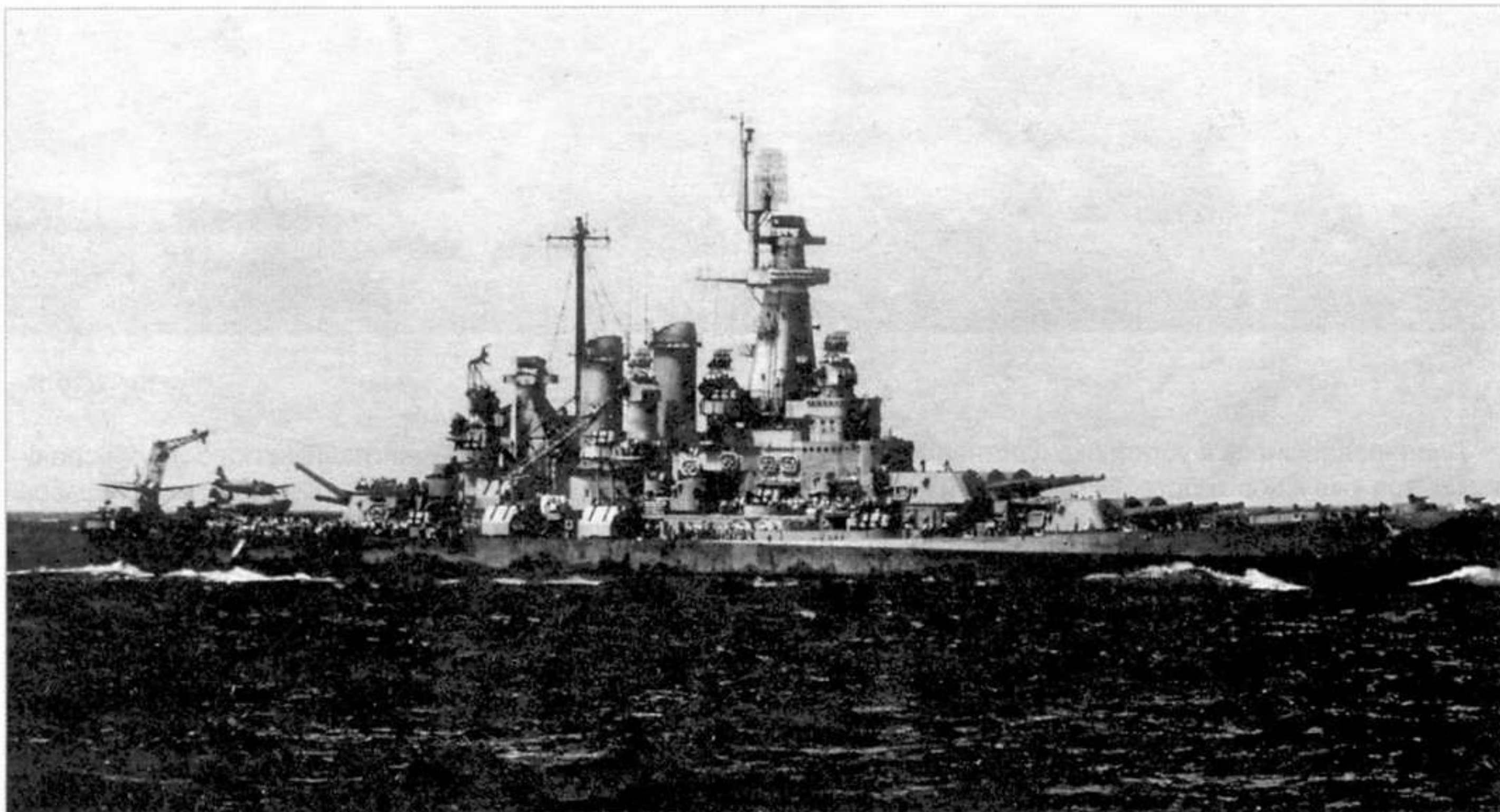
«North Carolina» (1942 г.)

вышли из строя радиоэлектронные средства обнаружения, однако его ходовые качества практически не пострадали.

С 27.06.1947 г. оба линкора находились в резерве.

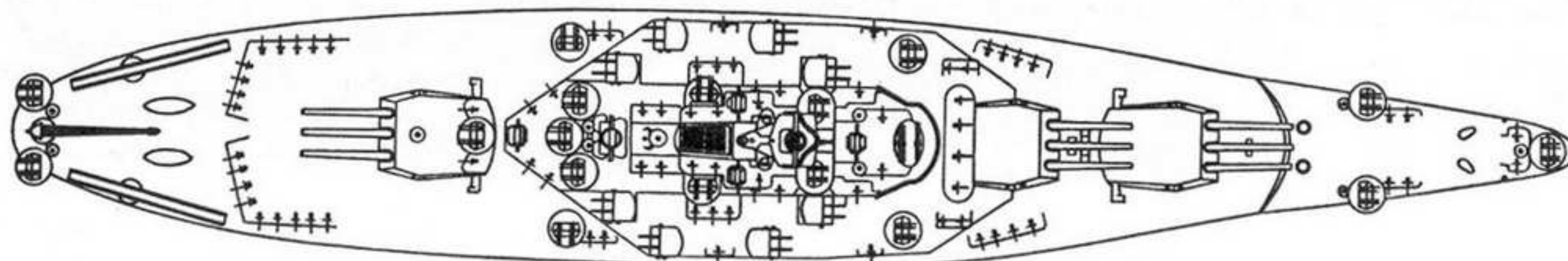
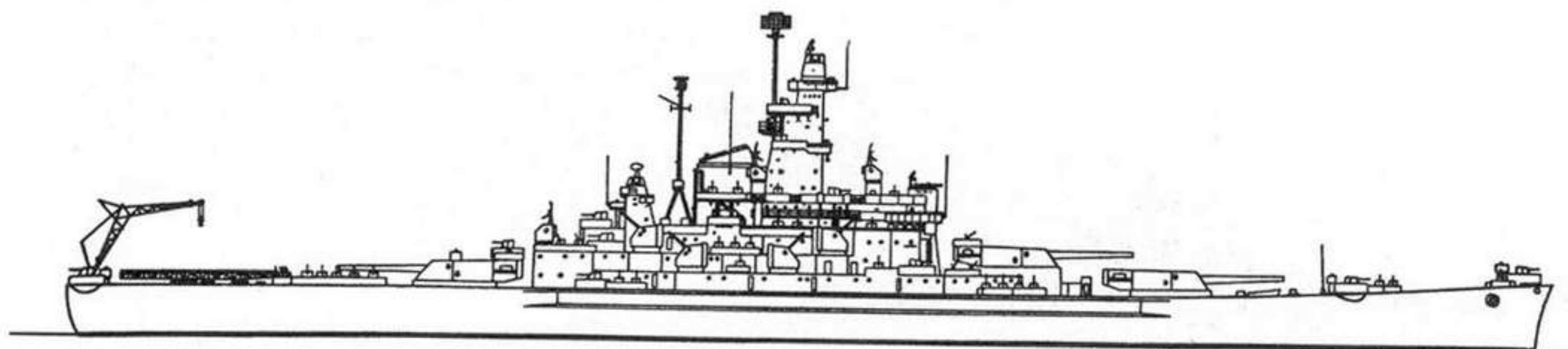
Списаны 1.06.1960 г. «North Carolina» с 1.10.1961 г. превращен в мемориальный музей штата Северная Каролина (порт Уилмингтон).

«Washington» продан на слом 24 мая 1961 года.



«Washington» (1942 г.)

## Линейные корабли типа «South Dakota»



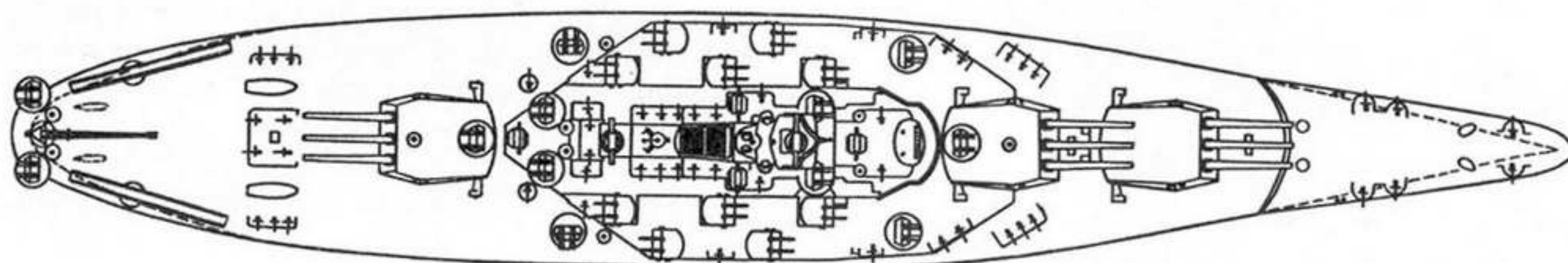
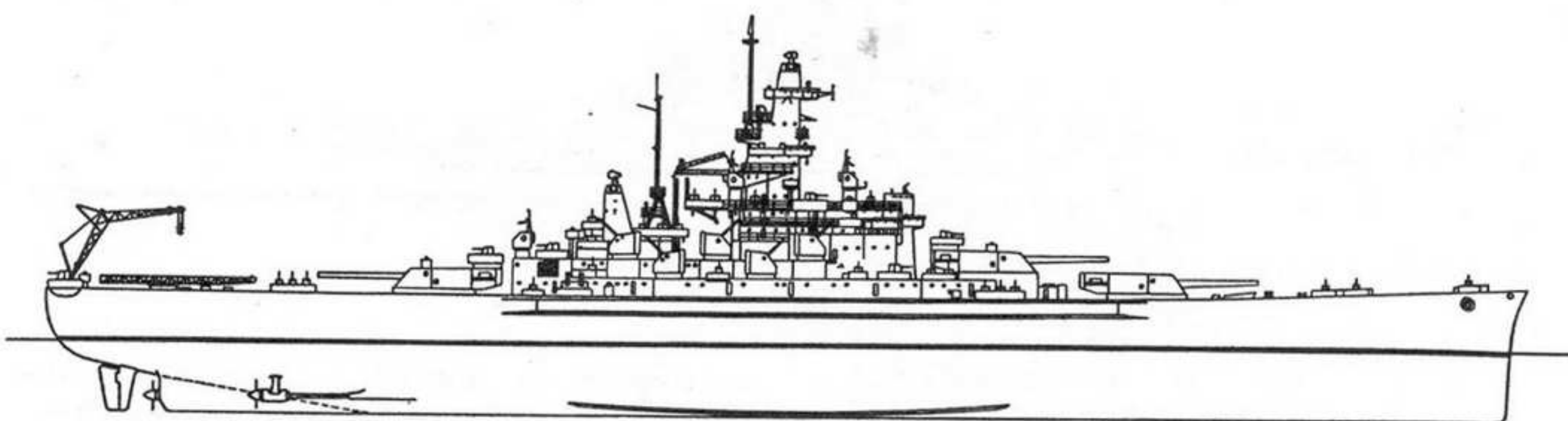
«South Dakota» (1943 г.)

«**South Dakota**» (BB 57) — заложен 5.07.1939 (верфь ВМФ; Нью-Йорк), спущен 7.06.1941, в строю с 2.03.1942 гг.

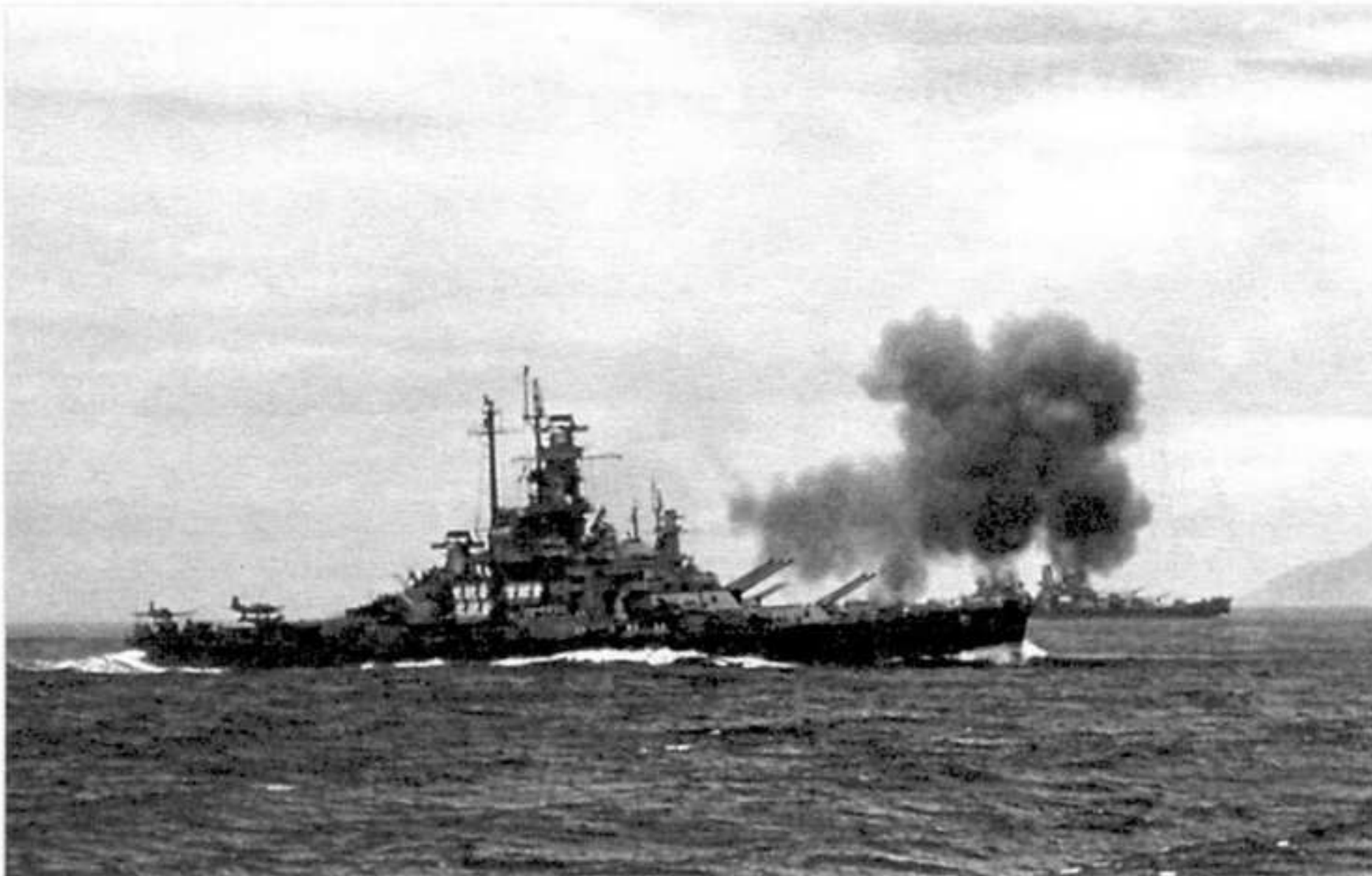
«**Indiana**» (BB 58) — заложен 20.11.1939 (верфь ВМФ; Ньюпорт), спущен 21.11.1941, в строю с 30.04.1942 гг.

«**Massachusetts**» (BB 59) — заложен 20.07.1939 (верфь «Bethlehem»; Квинси), спущен 23.09.1941, в строю с 15.05.1942 гг.

«**Alabama**» (BB 60) — заложен 1.02.1940 (верфь ВМФ; Норфолк), спущен 16.02.1942, в строю с 16.08.1942 гг.



«Alabama» (1943 г.)



«Indiana»

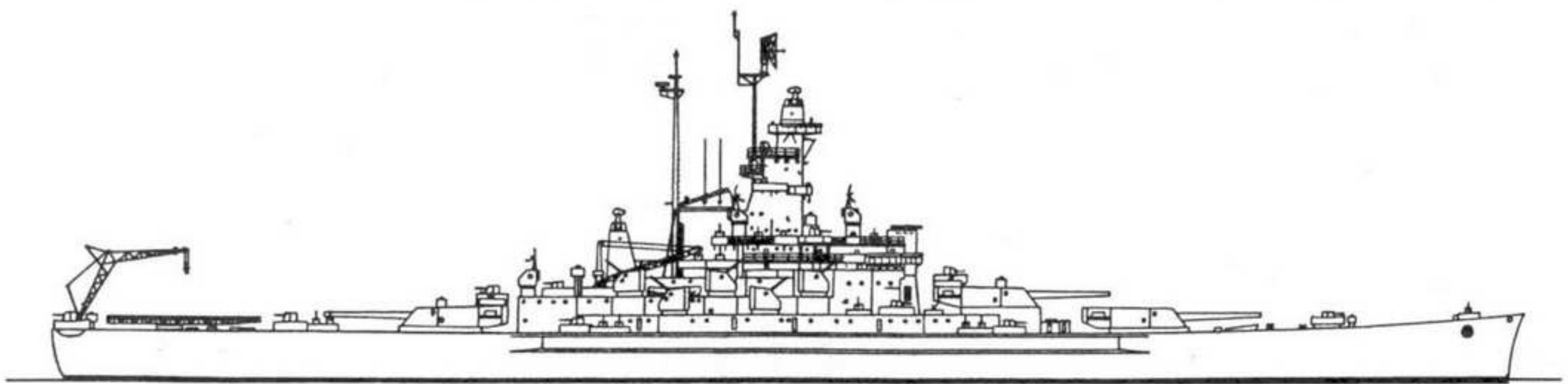
Водоизмещение 44374 т; размеры 207,5 × 33 × 11 м. 4 ТЗА (BB-57, 59 — «Дженерал Электрик»; BB-58, 60 — «Вестингауз») 130000 л.с., 8 котлов (BB-57, 59 — «Бэбкок», BB-58, 60 — «Фостер-Уилер»); скорость 28 узлов. Запас нефти 7340 т, дальность плавания 15000 миль на 12 узлах. Бронирование: главный пояс 310—280 мм, барбетты 439—280 мм, башни ГК 457—184 мм, палубы 147—19 мм, боевая рубка 406 мм.

Корабли этой серии сохранили вооружение своих предшественников (отличаясь лишь числом и расположением зенитных автоматов), зато их броневая защита строилась на иных принципах. Бортовая броня стала лишь немного толще, но угол ее наклона увеличился до 19 градусов, а сам пояс находился внутри корпуса и простирался вниз до самого дна, постепенно переходя в 25-мм противоторпедную переборку.

Внешний борт из 19-мм листов броневой стали предназначался для деформации броневой наконечника. До встречи с броневым поясом снаряду предстояло пробить, помимо борта, еще две тонкие переборки, не способные его

задержать, но достаточные для сдирания остатков броневой колпачка. Главная броневая палуба, прикрывавшая корпус на всю ширину, нависала над главным поясом. Она была усилена и стала частью конструкции корпуса.

Турбины и котлы удалось разместить еще более компактно, сократив общую длину машинных отделений на 17 м. Одновременно пришлось сдвинуть к цен-



«Massachusetts» (1945 г.)

Вооружение: 9—406-мм, 20—127-мм универсальных орудий («South Dakota» — 16), 24—40-мм автомата. С 1943 г. «Alabama» 48—40-мм, 42—20-мм; «Indiana» 32—40-мм, 40—20-мм; «Massachusetts» 64—40-мм, 30—20-мм, «South Dakota» 68—40-мм, 78—20-мм. 2 катапульты, 3 гидросамолета. Экипаж 2257—2354 человека.

Спустя 2 года после закладки линкоров типа «North Carolina» началось строительство 4-х кораблей улучшенного типа «South Dakota». Работы велись ударными темпами: стапельный период занял 23—26 месяцев, достройка на плаву — от 9 до 16 месяцев.

тру корабля все надстройки. В результате профиль «South Dakota» стал напоминать пирамиду, увенчанную высокой башенноподобной надстройкой. Относительно короткий широкий корпус потребовал более мощных машин: чтобы достигнуть тех же 28 узлов, «дакотам» приходилось развивать на 20000 л.с. больше, чем «вашигтонам».

«South Dakota» с февраля 1947 г. находился в резерве. Был списан 1 июня и продан на слом 25 октября 1962 г.

«Indiana» находился в резерве с 11.09.1946 г. Был списан 1.06.1962 г., продан на слом 6 сентября 1963 г.





«South Dakota»

«Massachusetts» был отправлен в резерв в 1947 г. Списан 1.06.1962 г. Превращен в национальный музей штата Массачусетс 15 февраля 1965 г.

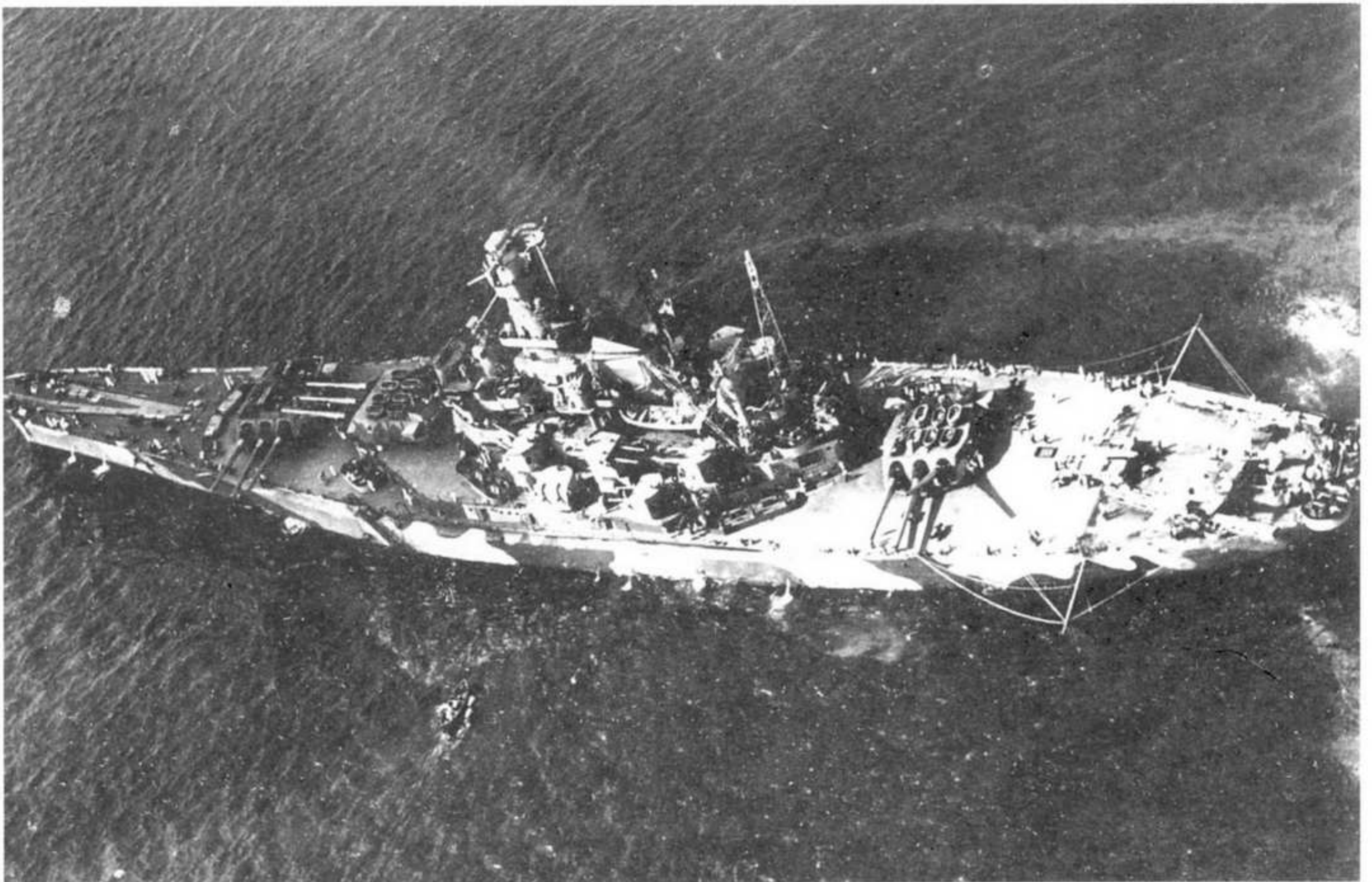
«Alabama» был отправлен в резерв 9.01.1947 г. Списан 1.06.1962 г. Превращен в национальный музей штата Алабама 16 июня 1964 г.



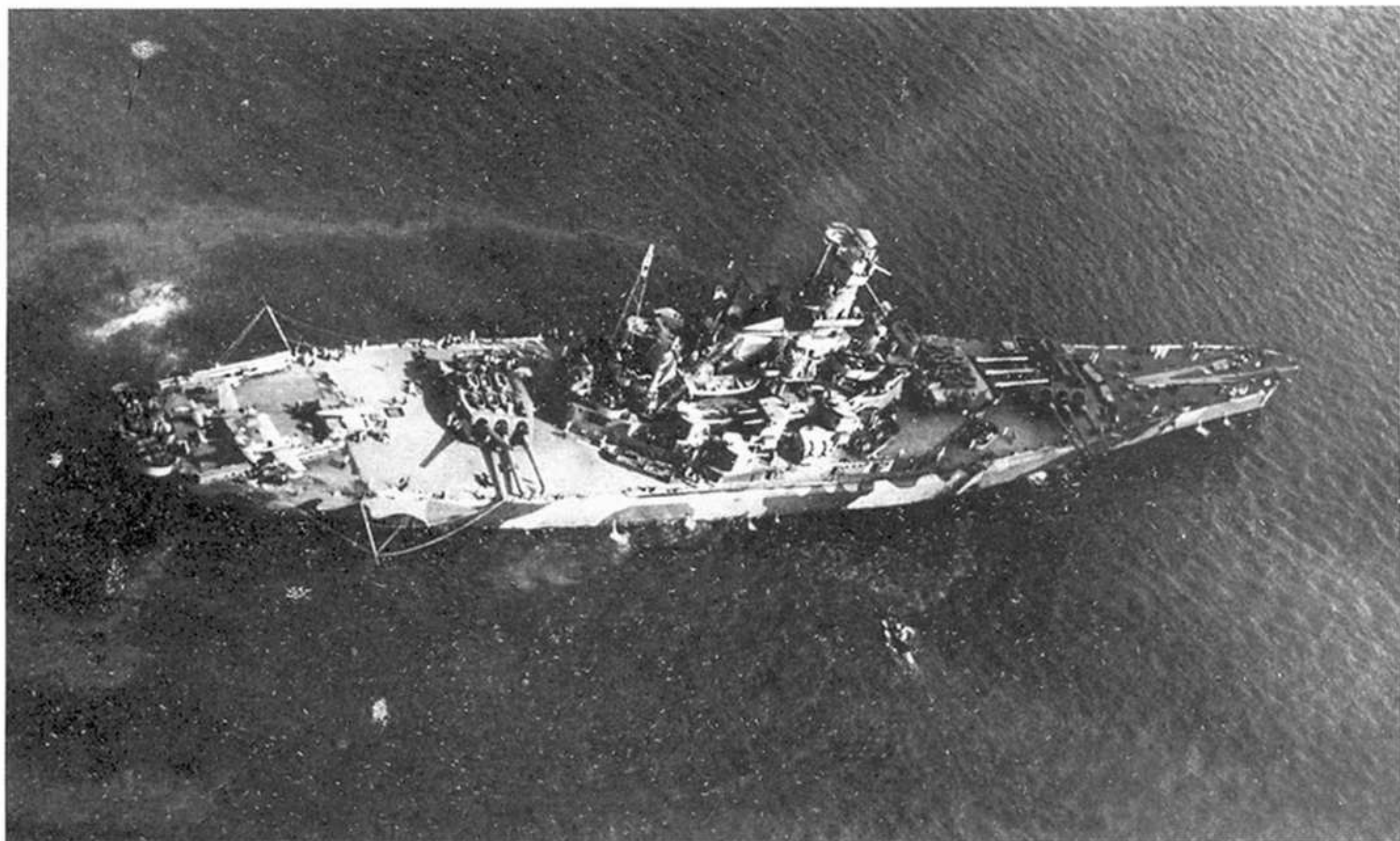
«Alabama»



«Alabama»



«Indiana»



«Indiana»



«Massachusetts» (1943 г.)

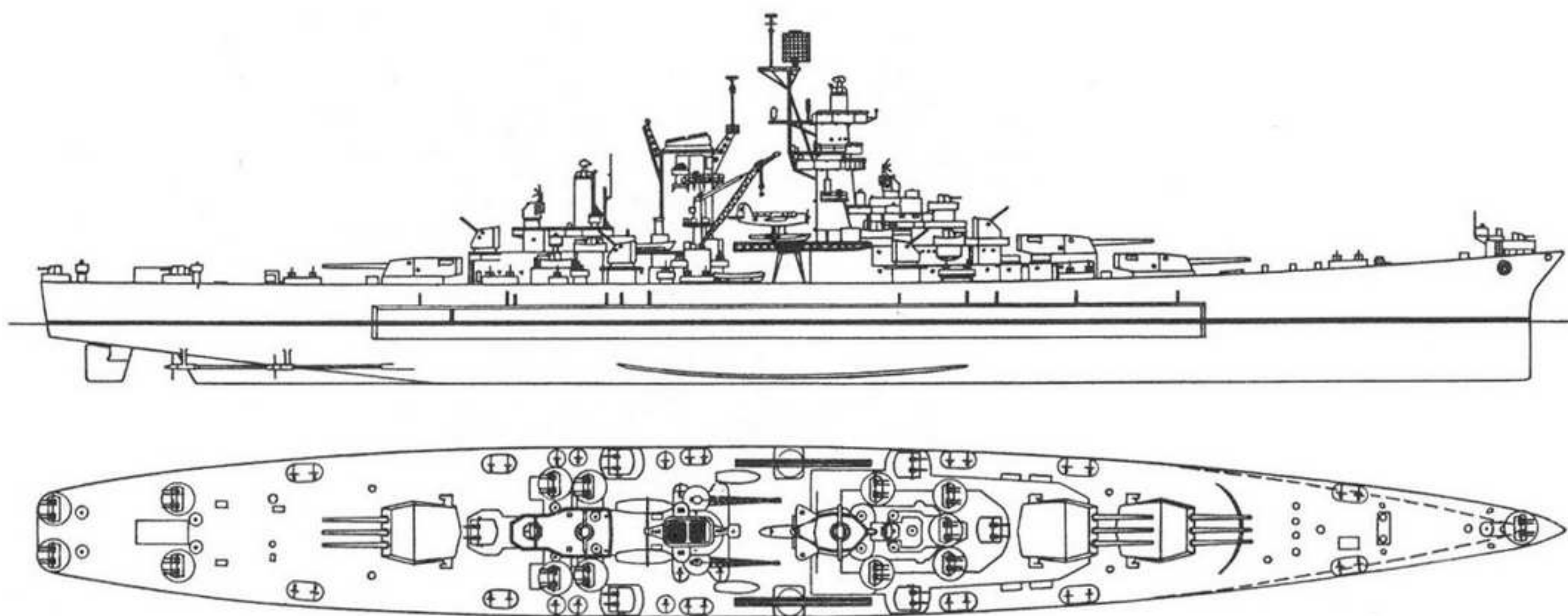


«Indiana»



«Indiana»

## Линейные крейсера типа «Alaska»



«Alaska»

«Alaska» — заложен 17.12.1941 (верфь «New York Shipbuilding»; Кэмден), спущен 15.08.1943, в строю с 17.06.1944 г.

«Guam» — заложен 2.02.1942 (верфь «New York Shipbuilding»; Кэмден), спущен 21.11.1943, в строю с 17.09.1944 г.

«Hawaii» — заложен 20.12.1943 (верфь «New York Shipbuilding»; Кэмден), спущен 11.03.1945 г. — не достроен (к сентябрю 1945 г. готовность 82%).

Водоизмещение 34250 т; размеры 246,6 × 27,7 × 10,4 м.  
4 ТЗА Джeneral ЭлекТрик 15000 л.с.; 8 котлов Бэбкока; скорость 33 узла. Запас нефти 3710 т, дальность плавания 11350 миль на 15 узлах.  
Бронирование: пояс 269—229 мм, барбетЫ ГК 330—279 мм, башни ГК 325—127 мм, башни СК 25—19 мм, палубы 95—37 мм, рубка 269—127 мм.  
Вооружение: 9—305-мм, 12—127-мм орудий, 56—40-мм, 34—20-мм автоматов.  
2 катапульты, 4 гидросамолета.  
Экипаж 2250 человек (105 офицеров).

Линейные крейсера типа «Alaska» оказались слишком большими и дорогими для того, чтобы служить как крейсера, но при этом слишком слабыми и уязвимыми для использования в качестве линкоров. Американские специалисты сами считали, что они «были самыми бесполезными среди больших кораблей, построенных в эпоху Второй мировой войны».

Командование ВМФ США сильно опасалось японских тяжелых крейсеров, превышавших американские как по своей силе, так и по общей их численности. В качестве противовеса требовался «истребитель крейсеров» — корабль, способный без труда уничтожить любой «вашингтонский» крейсер. В 1939—40 гг.

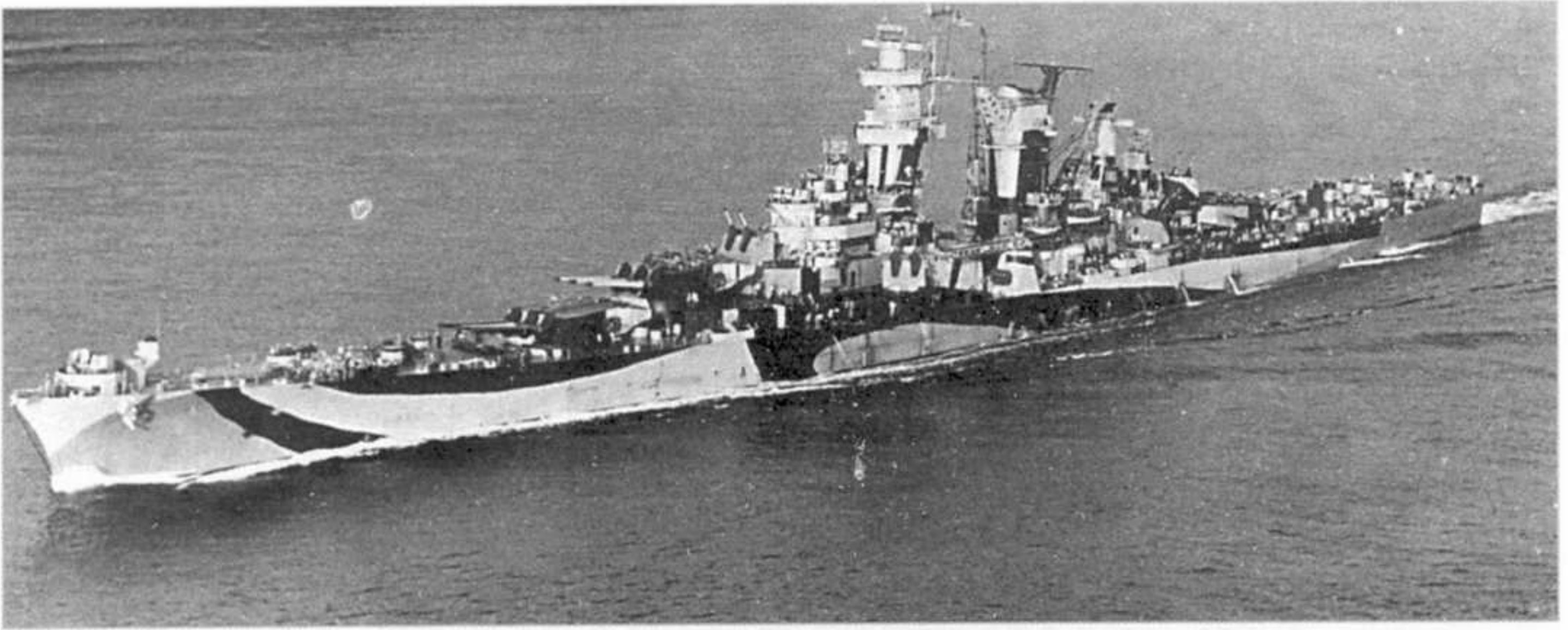
были составлены эскизные проекты будущего «большого крейсера», вооруженного 305-мм орудиями. Окончательный вариант утвердили летом 1941 г., и началась постройка серии новых кораблей. Стапельный период первых двух в точном соответствии с графиком занял 21 месяц. Еще через 10 месяцев они вступили в строй.

Крейсер «Hawaii» заложили через месяц после спуска на воду «Guam». Его постройка шла медленнее, но все же этот корабль успел сойти на воду в марте 1945 г. Однако вскоре после окончания войны строительство прекратили. Его законсервировали 17 февраля 1947 г. Однотипные «Samoa», «Puerto Rico» и «Philippines» вообще не закладывали. Заказ отменили 24 июня 1943 г.

Обводы, необычные для тяжелых кораблей (узкий нос, узкая корма с транцем), ранее встречались лишь у эсминцев. Это было сделано для увеличения скорости. Форштевень возвышался на 9,5 метров над ватерлинией, предотвращая заливание носовой оконечности. Борт постепенно понижался к корме, где его высота была почти вдвое меньше, чем в носу, — 5,2 метров. Корабли обладали хорошей мореходностью, за исключением бортовой качки: ее размах был слишком велик.

Рулевая рубка оказалась тесной и неудобной, рулевой не видел нос своего корабля из-за слишком высокого противоосколочного экрана вокруг открытого мостика. В свою очередь, командир лишился обзора кормовой зоны.

Новая 12-дюймовая пушка была специально разработана для линейных крейсеров. Ее тяжелый броненбойный снаряд, весивший 517 кг, имел относительно небольшую начальную скорость, что позволи-



«Alaska»

ло получить наилучшую бронепробиваемость по сравнению с любыми другими 305-мм орудиями. Каждое орудие находилось в отдельной люльке и имело независимую подачу снарядов и зарядов. Горизонтальные углы обстрела всех башен (вес одной 934 т) равнялись 300 градусам, максимальный угол возвышения — 45.

Залп мог производиться каждые 20 секунд. Подача боезапаса включала две ступени: заряды сначала поступали из погреба в верхнее подбашенное отделение, оттуда второй элеватор поднимал их уже непо-

средственно к орудью. Специальные механизмы блокировки не допускали одновременного открывания более чем одного люка в цепи подачи, так что пламя пожара в башне не могло проникнуть в погреб.

Универсальная артиллерия состояла из 127-мм орудий Mk.12 с длиной ствола 38 калибров — весьма удачной модели, ставившейся почти на все боевые суда США более 20 лет подряд (и до сих пор имеющейся на многих кораблях в Азии и Латинской Америке). Управление их огнем осуществлялось из двух борто-



«Guam»

вых постов. Автоматическая зенитная артиллерия была представлена четырехствольными «бофорсами» и одинарными «эрликонами».

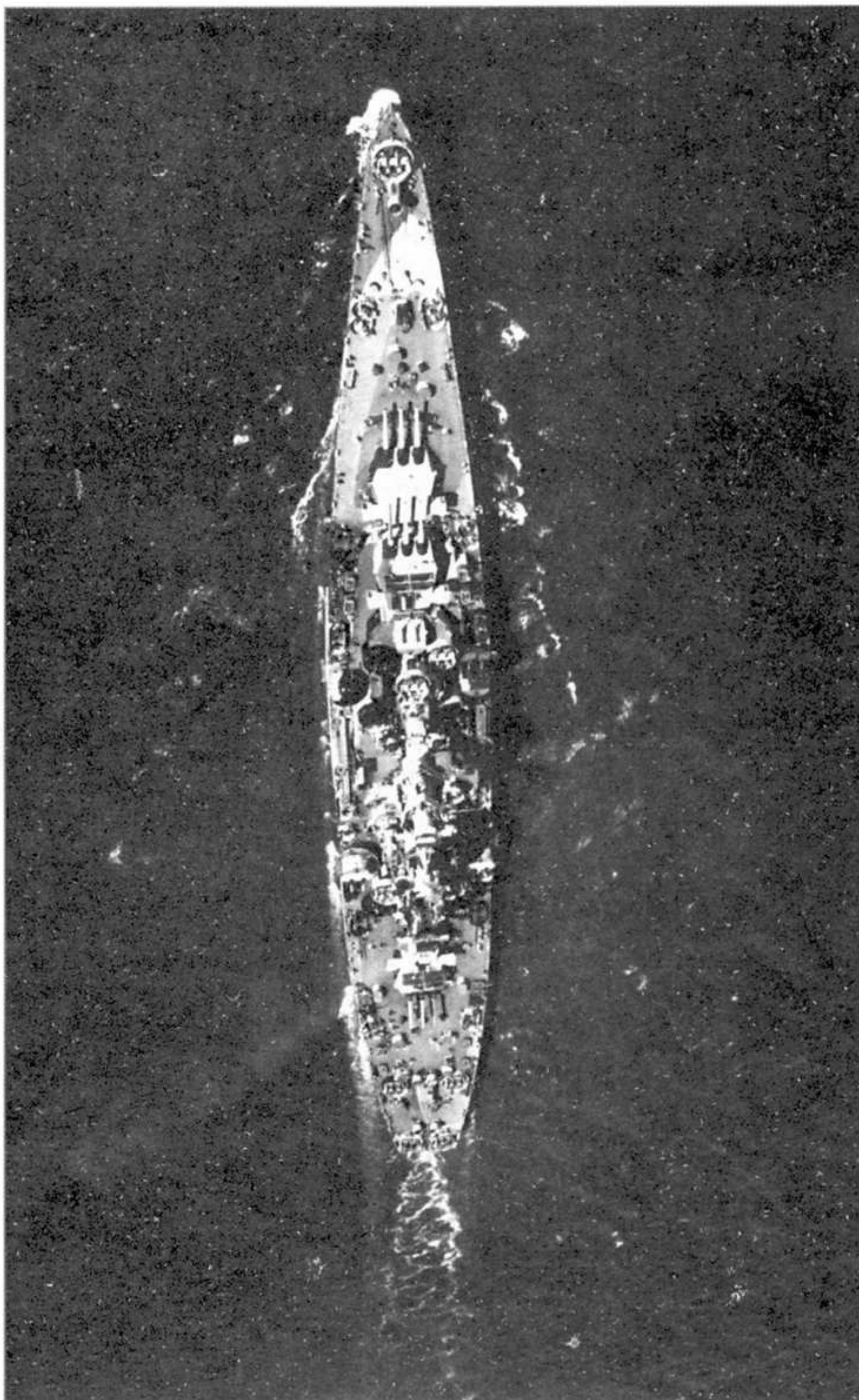
Бронирование ограничено защищало от 11—12-дюймовых снарядов, но не от 14—16-дюймовых орудий главного калибра новых линкоров. Броневая защита, выполненная по традиционной схеме «все или ничего», состояла из цитадели, прикрытой с бортов 269-мм поясом, утончавшимся к нижней кромке до 127 мм. Наклон плит в 10 градусов делал эту защиту эквивалентной 12 дюймам вертикальной брони.

Горизонтальное бронирование предусматривалось на двух уровнях. Главная броневая палуба (37 мм) простиралась по всей длине цитадели и играла роль противоосколочной. Основной являлась расположенная по верхней кромке пояса вторая палуба. Она состояла из двух слоев: 25-мм был одинаковым на всем протяжении цитадели, второй имел толщину 71 мм над машинно-котельными отделениями и усиливался до 95 мм над погребами ГК. Приводы рулей были заключены в бронированную коробку с 270-мм стенками и 37-мм крышей.

Бросается в глаза слабость броневой защиты — достаточно сравнить ее с бронированием столь же быстроходного «Scharnhorst» или более сильно вооруженного «Strasbourg».

Самым слабым местом являлась подводная защита. «Большие крейсера» не имели никаких специальных средств защиты от подводных взрывов, кроме конструктивного разделения продольными переборками узкого пространства вдоль борта на два отсека (внешний, заполненный жидкостью, и пустой внутренний). Со стороны днища единственным прикрытием являлось междудонное пространство (1,22 м), заполненное топливом или забортной водой.

Корабли не имели нижнего броневых пояса, а также противоторпедной броневой переборки. Их вполне могла потопить всего одна 610-мм японская торпеда.



«Alaska»

Основным достоинством «алясок» можно считать артиллерию главного калибра. Небольшой калибр орудий компенсировали хорошие весовые и баллистические характеристики снарядов.

В январе 1945 г. оба линейных крейсера были включены в состав основной боевой силы 5-го флота Соединенных Штатов — 58-го оперативного соединения. Боевое крещение они прошли во время битвы за

Окиनावу. 58-му соединению пришлось выдержать там массированные атаки японской авиации, включая многочисленные налеты «камикадзе».

После войны «большие крейсера», бесполезные в мирных условиях и дорогие в эксплуатации, оставались в составе действующего флота всего полтора года. 17 февраля 1947 г. их поставили на консервацию.

В середине 1958 г. изучалась возможность переделки «Аляски» в большой ракетный крейсер. Для

ПЛО. Вооружение дополняло современное электронное оборудование. Но стоимость этого проекта составила 160 млн. долларов, поэтому от него отказались.

1 июня 1960 г. «Alaska» и «Guam» исключили из состава флота. 24 мая 1961 г. их продали на слом.

Недостроенный крейсер «Hawaii» стоял у заводского причала. В сентябре 1946 г. его начали переоборудовать в корабль-ракетоносец. Однако 16 апреля 1947 г. было решено прекратить эти работы.



«Guam»

этого предполагалось снять все орудия и установить вместо них две спаренные установки зенитных ракет дальнего действия «Талос», две спаренные установки ракет среднего действия «Тартар», один контейнер противолодочных ракет-торпед «Асрок», а также площадку для запуска самолета-снаряда «Регулус-II». Предусматривалась также площадка для вертолетов

В 1952 г. возник план перестройки лишнего брони и артиллерии линейного крейсера «Hawaii» в корабль управления, начиненный различной электронной аппаратурой.

Но 9.09.1954 г. командование ВМФ отказалось и от этого проекта. Корабль списали 9 июня 1958 г., а 15 апреля 1959 г. продали на слом.

## Линейные корабли типа «Iowa»

«Iowa» (BB 61) — заложен 27.06.1940 (верфь ВМФ; Нью-Йорк), спущен 27.08.1942, в строю с 22.02.1943 г. Находится в резерве.

«New Jersey» (BB 62) — заложен 16.09.1940 (верфь ВМФ; Филадельфия), спущен 7.12.1942, в строю с 23.05.1943 г. Списан в 1999 г.

«Missouri» (BB 63) — заложен 6.01.1941 (верфь ВМФ; Нью-Йорк), спущен 29.01.1944, в строю с 11.06.1944 г. Списан в 1995 г.

«Wisconsin» (BB 64) — заложен 25.01.1941 (верфь ВМФ; Филадельфия), спущен 7.12.1943, в строю с 16.04.1944 г. Находится в резерве.

«Illinois» (BB 65) — заложен 15.01.1945 г. (верфь ВМФ; Филадельфия), не достроен.

«Kentucky» (BB 66) — заложен 6.12.1944 (верфь

ВМФ; Филадельфия), спущен 20.01.1950 г., не достроен.

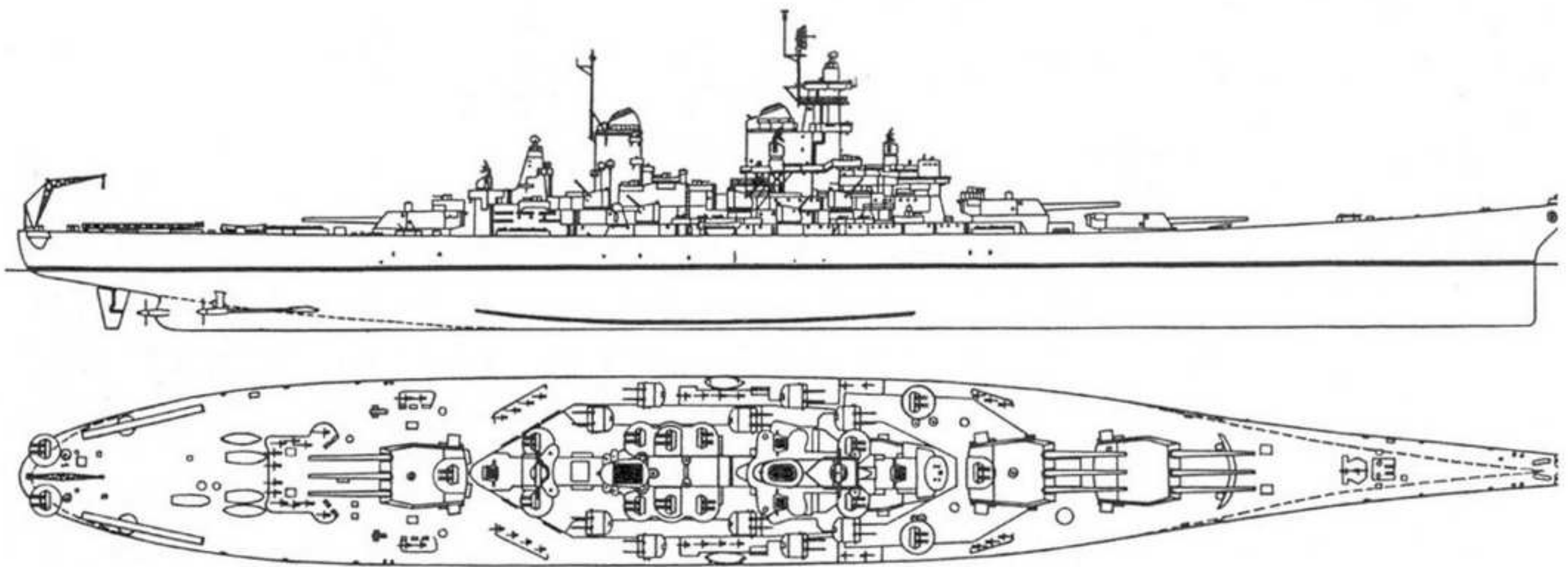
Водоизмещение 57450—57600 т; размеры 270,5 × 33 × 11 м. 4 ТЗА Вестингауз (BB-61, 63 — Джeneral Электрик) 212000 л.с., 8 котлов Бэбкока; скорость 33 узла. Запас топлива 7250 т, дальность плавания 15000 миль на 12 узлах.

Бронирование: главный пояс 310—216 мм, барбеты 439—280 мм, башни 432—184 мм, палубы 142—19 мм, боевая рубка 445—406 мм.

Вооружение: 9—406-мм, 20—127-мм орудий. «Iowa» 60—40-мм; «New Jersey» 64—40-мм; «Missouri», «Wisconsin» 80—40-мм, 49—20-мм автоматов. 2 катапульты, 4 гидросамолета.

Экипаж 2753—2978 человек.





«Missouri» (1945 г.)

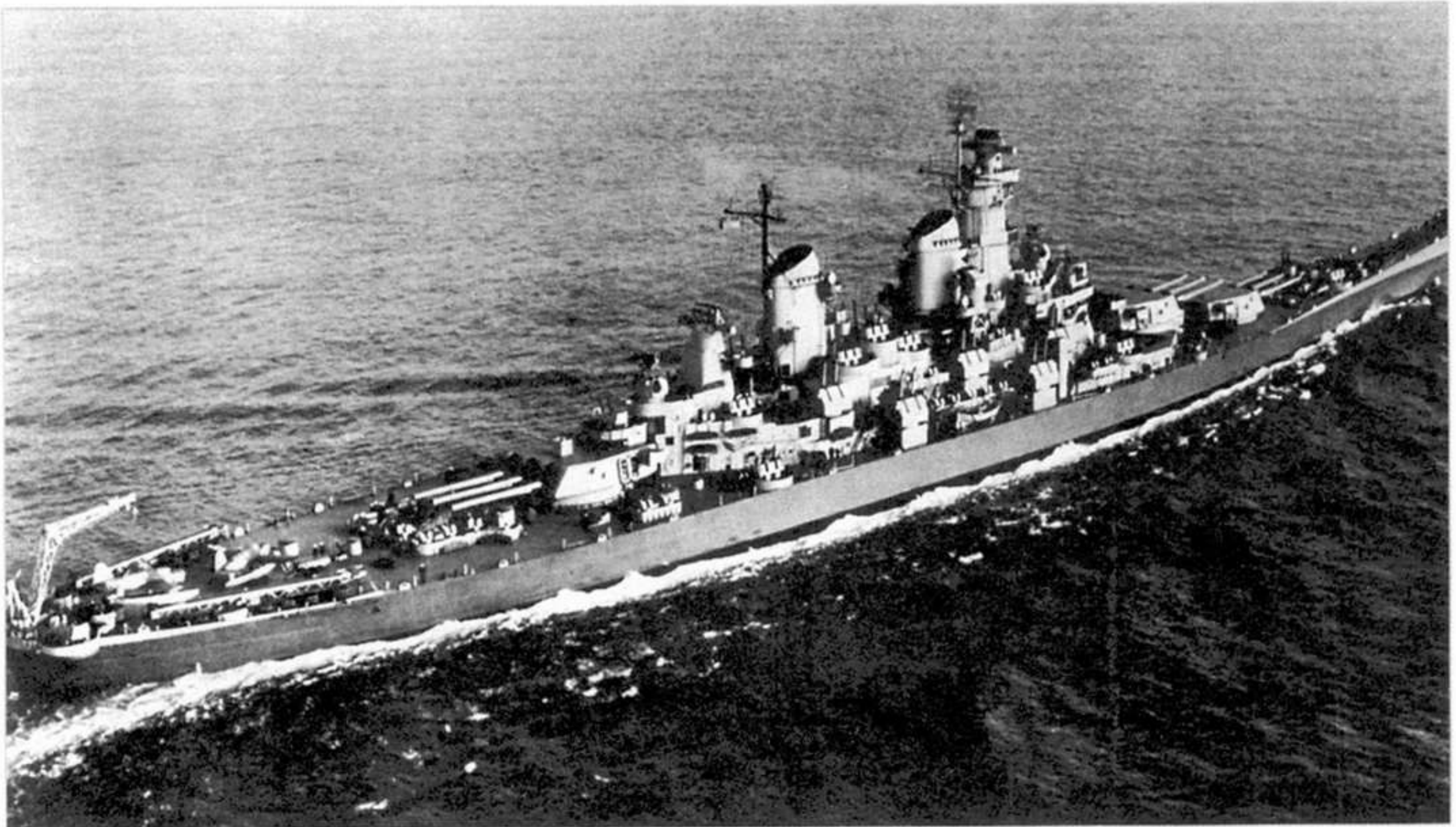
В 1936 г., когда проектирование линкоров типа «North Carolina» было в самом разгаре, второй Лондонский договор увеличил предел водоизмещения кораблей этого класса до 45000 тонн. Адмиралы немедленно выдали соответствующее задание конструкторам, и в результате спустя четыре года состоялась закладка первых двух линкоров типа «Iowa».

Их постройка стала своего рода триумфом для судостроительной промышленности США. В самом деле, две огромные машины по 57000 тонн вступили в строй через 32 месяца после начала строительства —

великолепный результат, непревзойденный ни в одной стране мира.

Но, к сожалению, похвалу кораблестроителям вряд ли можно распространить на проектировщиков. Они все «лишние» 10 тысяч тонн в основном истратили на достижение высокой скорости.

Общая компоновка быстроходных линкоров сильно напоминала «North Carolina». От внутреннего броневых пояса решили отказаться в пользу традиционного внешнего, сохранив ту же толщину, что у «South Dakota», но убрав наклон. В результате по бортовой



«Iowa»



«Iowa» в Панамском канале

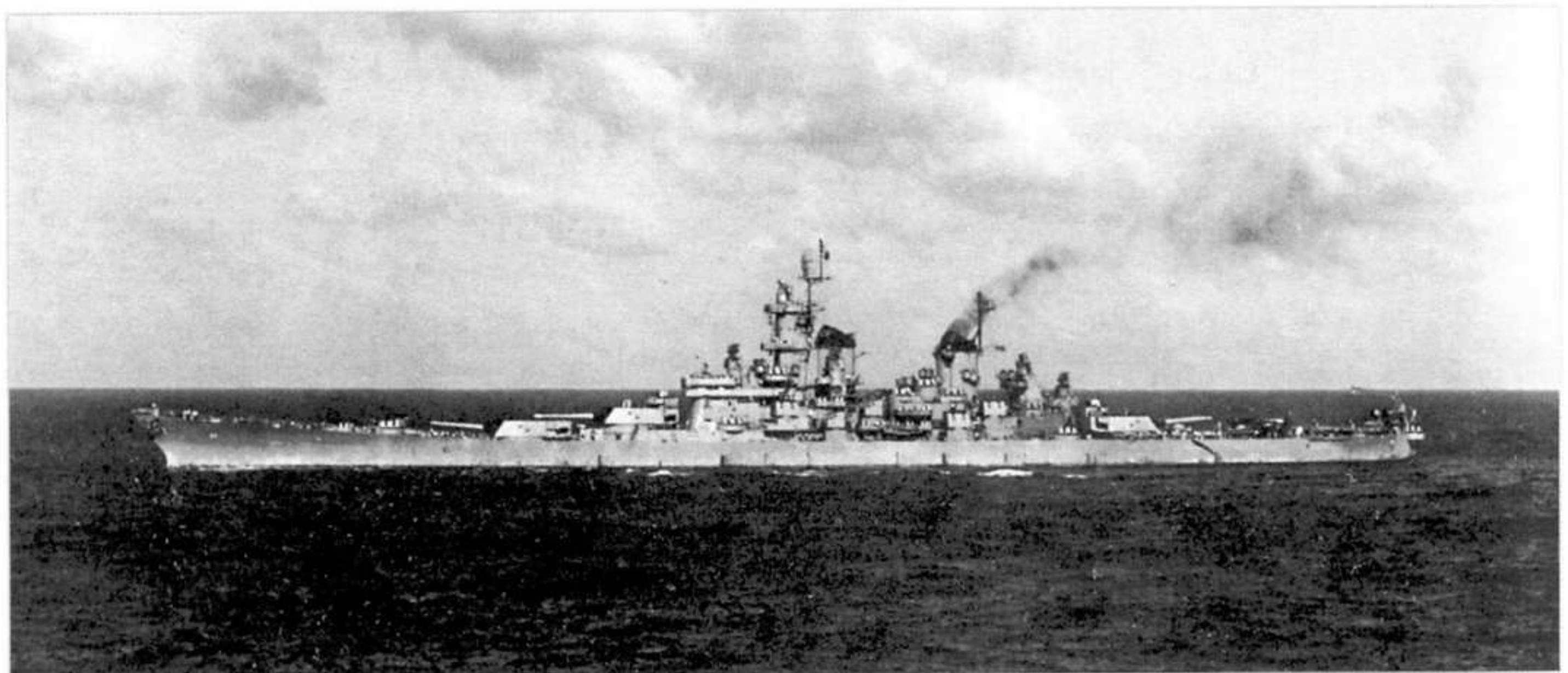
защите линкоры типа «Iowa» оказались наиболее слабыми среди всех новейших линкоров. Видимо, желая сохранить столь обескураживающий факт в тайне, американцы упорно приводили искаженные данные по бронированию. Во всех справочниках 50-х, 60-х и даже 70-х гг. «айовам» приписывался внушительный пояс в 457—406 мм, в полтора раза превышавший реальность. Лишь горизонтальная защита в самом деле была мощной, превышая в сумме 203 мм.

Главный 310-мм броневой пояс простирался на всю длину корпуса. В нижней части он уменьшался до 40 мм. Верхняя броневая палуба имела толщину 38 мм. На уровне верхней кромки главного броневоего пояса располагалась вторая палуба, состоявшая из двух слоев брони, разделенных воздушным простран-

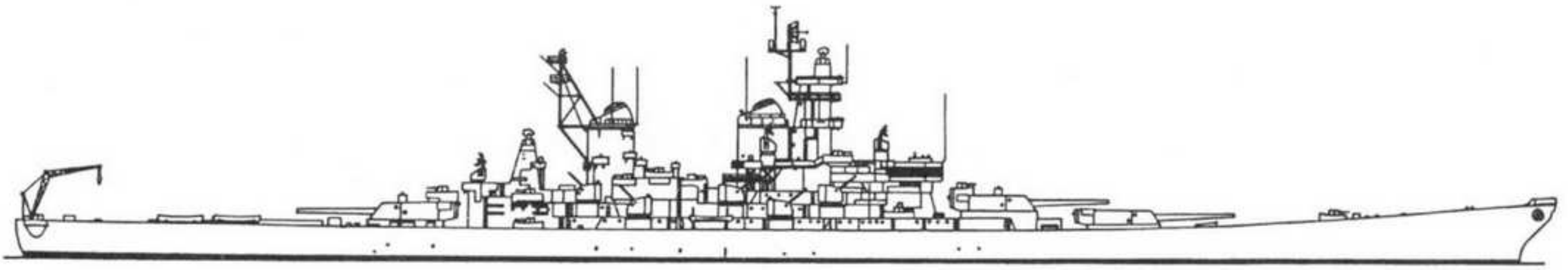
ством. Верхний слой 142 мм, нижний 19 мм. В районе машинных и котельных отделений под второй палубой имелась 16-мм противоосколочная палуба. Самая нижняя, третья палуба имела толщину в районе энергоустановки от 13 до 16 мм, а в районе артиллерийских погребов — 25 мм.

Барбеты и башни ГК, а также боевая рубка имели вполне приемлемое бронирование.

Подводная защита в принципе повторяла схему предыдущих двух типов, да и глубина ее не изменилась, поскольку общая ширина корабля осталась прежней. В общем, единственное, в чем «Iowa» не имел себе равных, — это скорость. Американцам удалось создать самый быстроходный линкор в мире, который не отставал от авианосцев и мог догнать любой



«Missouri» (1946 г.)



«New Jersey» (1945 г.)

тяжелый корабль противника. Но его вооружение и защита остались на прежнем уровне, тогда как стоимость превысила 100 млн. долларов — на четверть больше, чем «South Dakota».

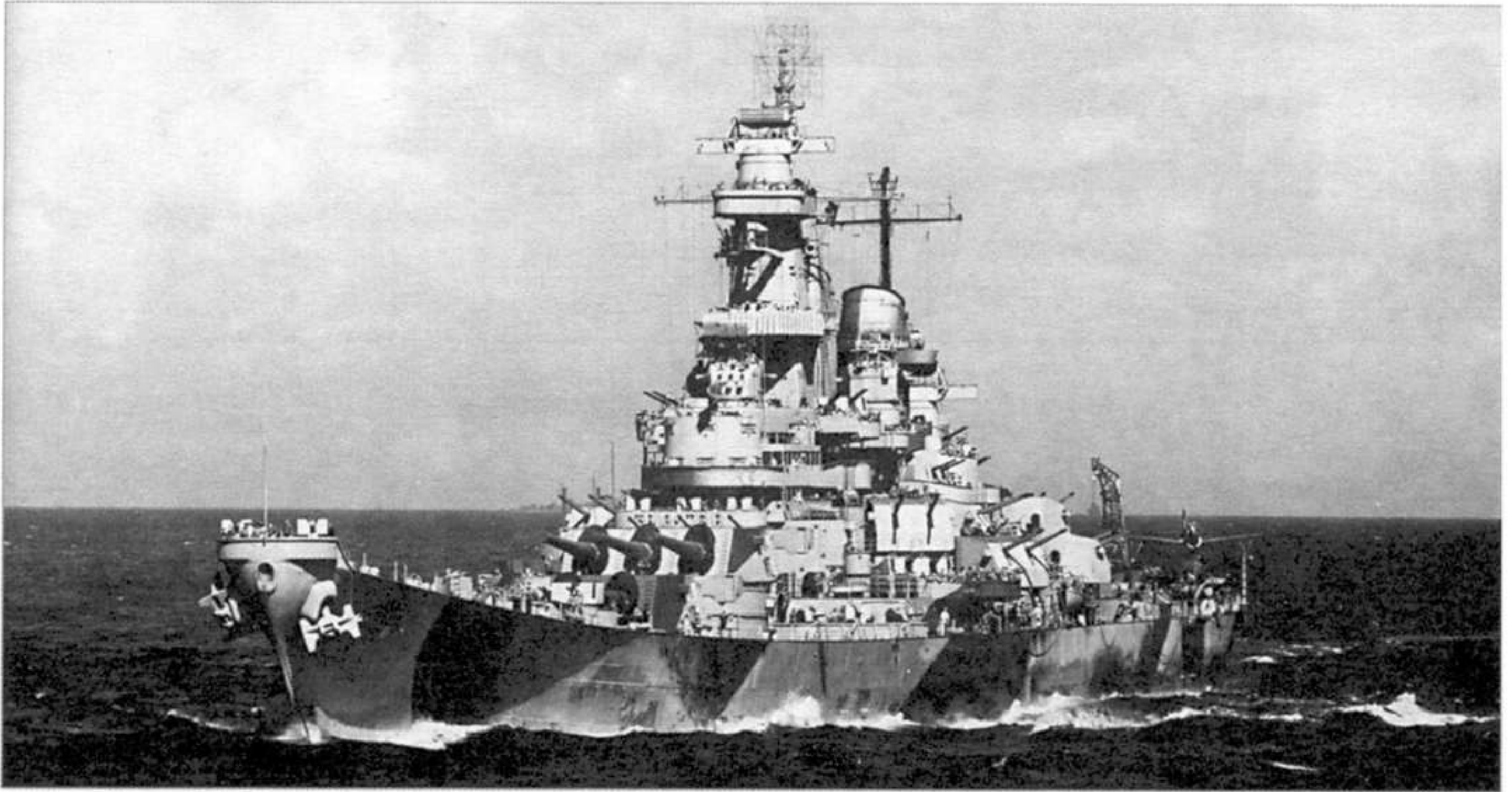
Главная артиллерия линкора была представлена 406-мм орудиями (50 калибров) Mk.7. При максимальном угле возвышения 45 градусов и массе снарядов 1225 кг предельная дальность стрельбы достигла

38720 м. Снаряд мог пробить 600-мм поясную броню с дистанции 9144 м, а 324-мм броню — с дистанции 27432 м. Скорострельность составляла 3 выстр./мин.

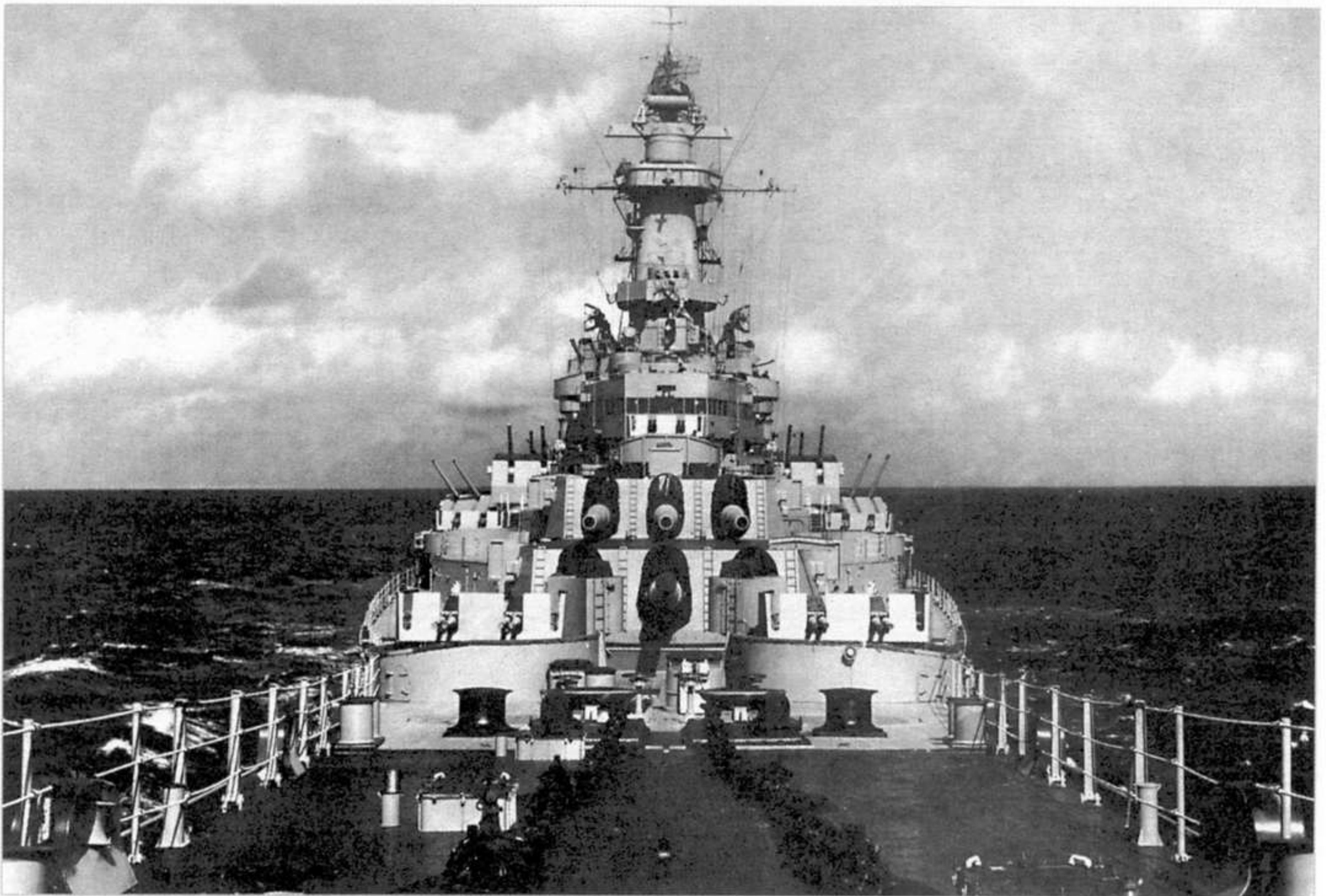
В качестве универсальной артиллерии были установлены 127-мм орудия (38 калибров), которые размещались в спаренных башенных установках. Башни разместили таким образом, чтобы четыре могли вести огонь в носовых и кормовых курсовых углах, а шесть



«New Jersey»



«Iowa»



«Wisconsin»

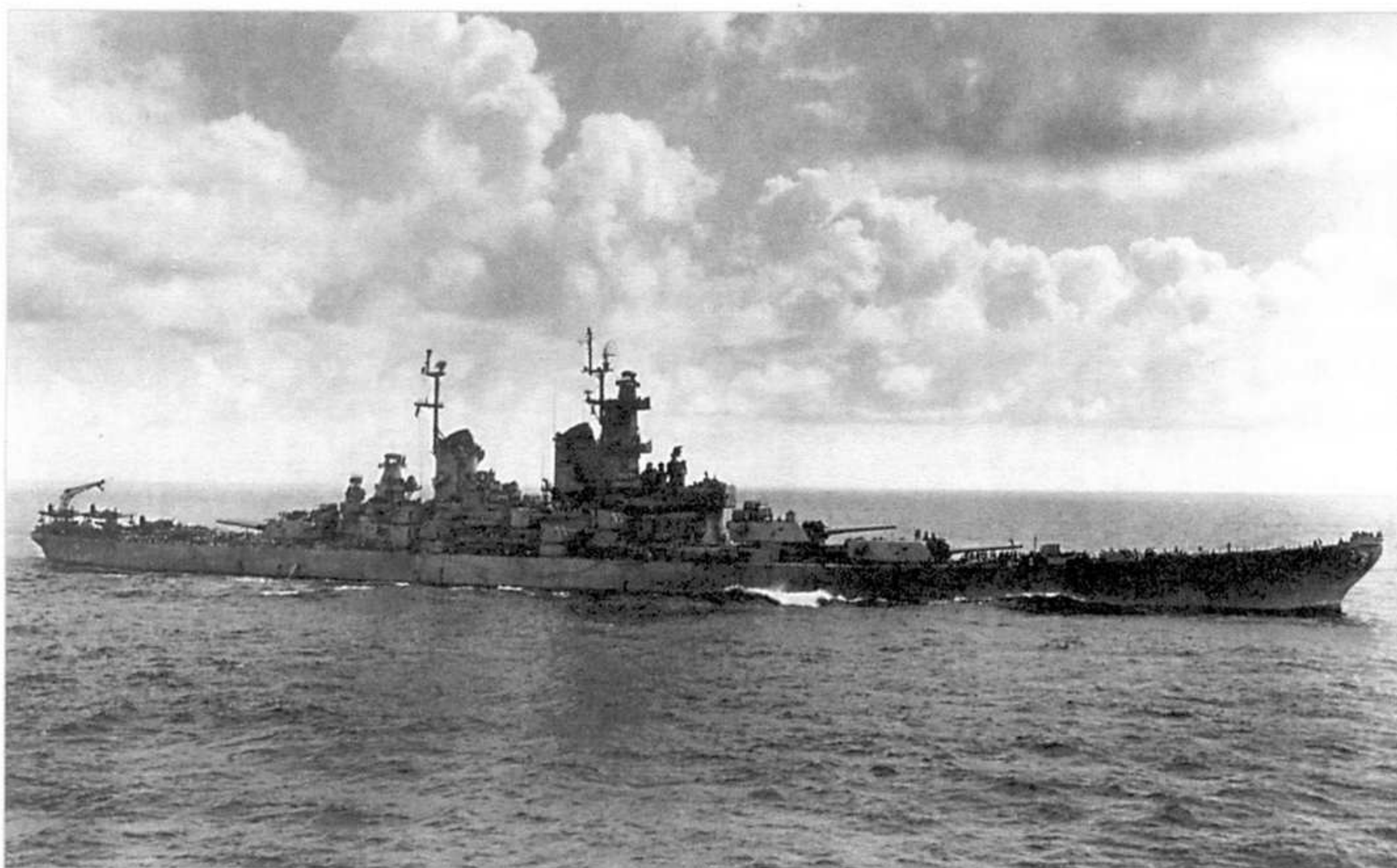
по траверзу. Максимальный угол возвышения составлял 85 градусов, дальность стрельбы — 16070 м.

Зенитную артиллерию представляли 40-мм автоматы «Бофорс» и 20-мм «эрликоны». Количество автоматов на кораблях серии неоднократно менялось.

Гладкопалубный корпус корабля разделялся на 32 отсека, с двойным дном, где располагались топливные цистерны. Горизонтальными перекрытиями являлись три палубы и десять платформ. Эшелонное расположение машинно-котельных отделений определило архитектуру надстройки. Новые линкоры имели две дымовые трубы, по обеим сторонам от которых

Узкая носовая оконечность способствовала быстрому ходу, но только при относительно спокойном море. В свежую погоду на полной скорости нос сильно зарывался в воду, делая «мокрым» полкорпуса. Не помогал высоко вздернутый форштевень, не допускавший, кстати, ведение огня в носовом секторе из передних башен на малых и средних дистанциях.

Конечно, намечавшиеся в жертвы «айовам» японские линейные крейсера типа «Kongo» действительно при встрече не имели никаких шансов на спасение, но в бою с суперлинкорами типа «Yamato» американцы, в свою очередь, однозначно бы проиграли.



«Wisconsin» (1947 г.)

находились 6 установок 40-мм зенитных автоматов.

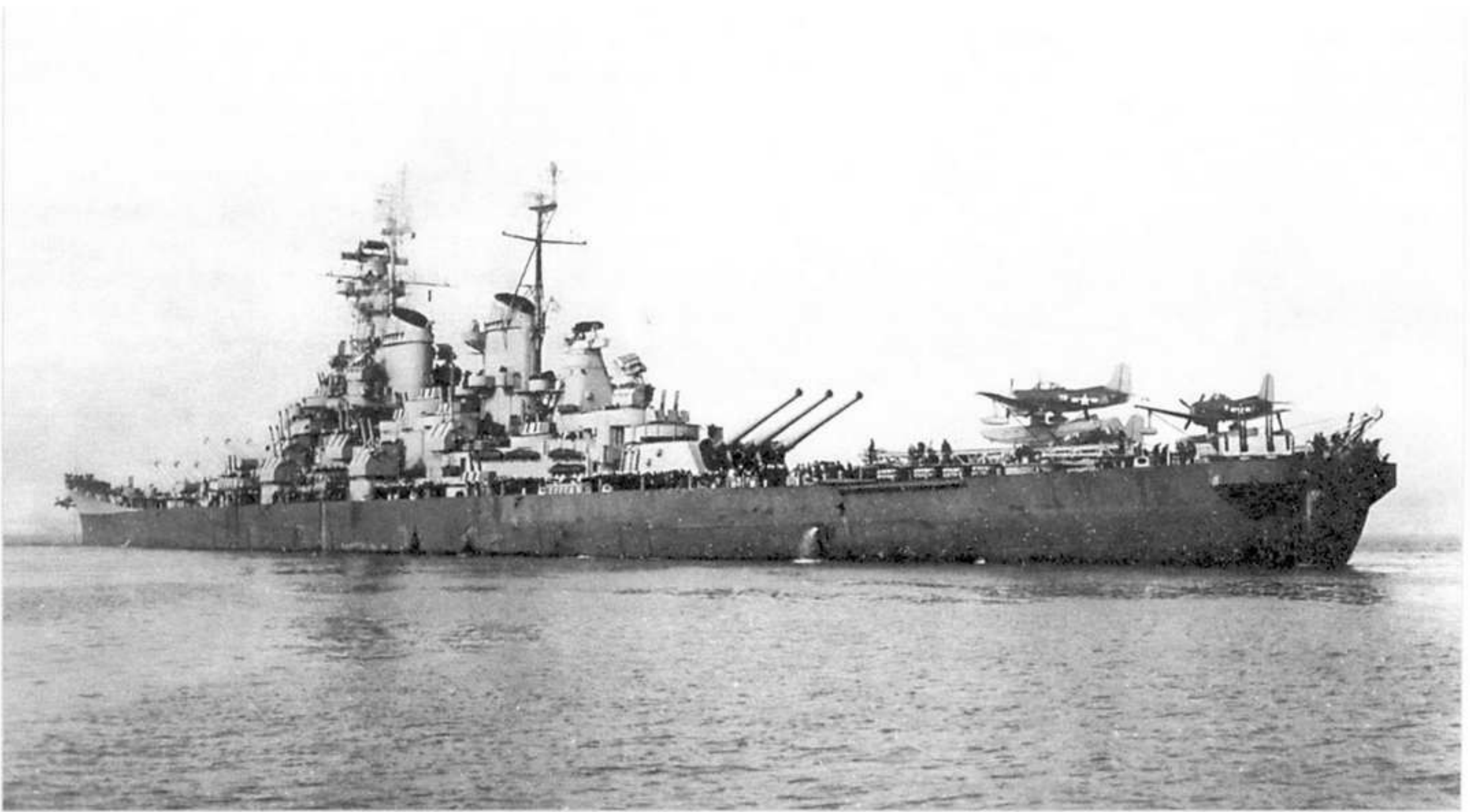
Каждый турбозубчатый агрегат состоял из турбины переднего хода мощностью 53000 л.с. и турбины заднего хода мощностью 11000 л.с. Обе турбины располагались в отдельных корпусах и через зубчатую передачу соединялись с линией вала. Суммарная мощность на валу по турбинам переднего хода достигала 212000 л.с., по турбинам заднего хода 44000 л.с., что позволяло развивать скорость 33 узла (60 км/час).

Восемь котлов трехбарабанного типа располагались в четырех котельных отделениях, каждое из которых разделялось на два водонепроницаемых отсека. Наружные валы вращали четырехлопастные винты, внутренние — пятилопастные. Электроэнергию вырабатывали 8 турбогенераторов мощностью по 1250 кВт каждый и 2 дизель-генератора по 250 кВт.

Пятый корабль («Illinois») так и остался на стапеле. Работы шли медленно, 12 августа 1945 г. их вообще остановили (при готовности 22%). Вскоре заказ аннулировали, но корпус разобрали только в 1958 г.

Последний корабль серии («Kentucky») строился долго, работы на нем прерывались дважды. Впервые постройку остановили 17 февраля 1947 г. 17 августа 1948 г. строительство вновь возобновилось и продолжалось до 23 января 1950 г. К тому времени готовность составила 69%. Потом работы прекратили, линкор вывели из дока, и еще восемь лет он стоял у заводского пирса. 6 сентября 1958 г. недостроенный корабль списали, в 1959 г. его разобрали. Секции корпуса были использованы для постройки двух кораблей управления («Sacramento» и «Camden»).

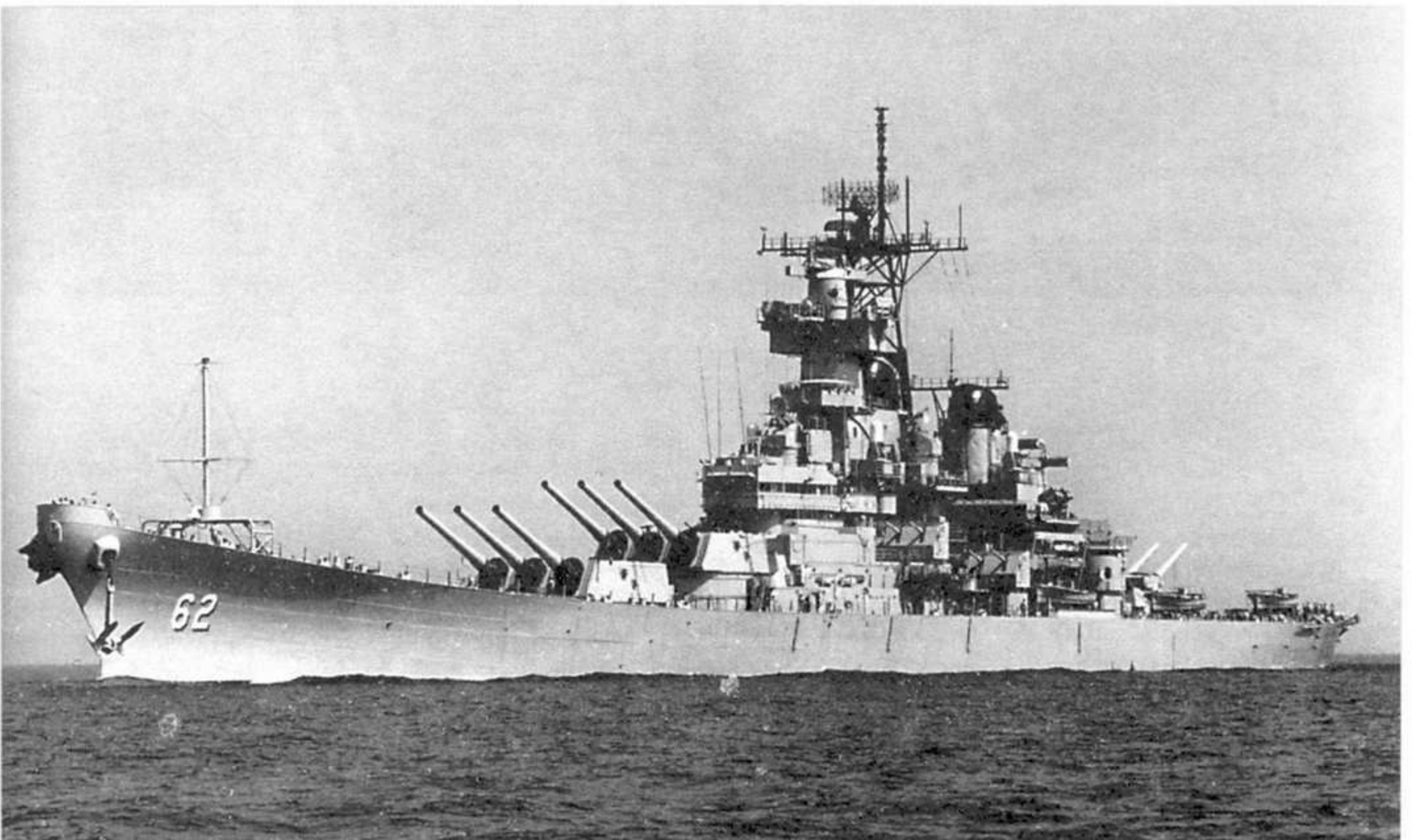
В 1949 г. все построенные корабли типа «Iowa» на-



«Iowa»

ходились в резерве, но вскоре вновь началась активная служба. Линкоры вели огонь главным калибром

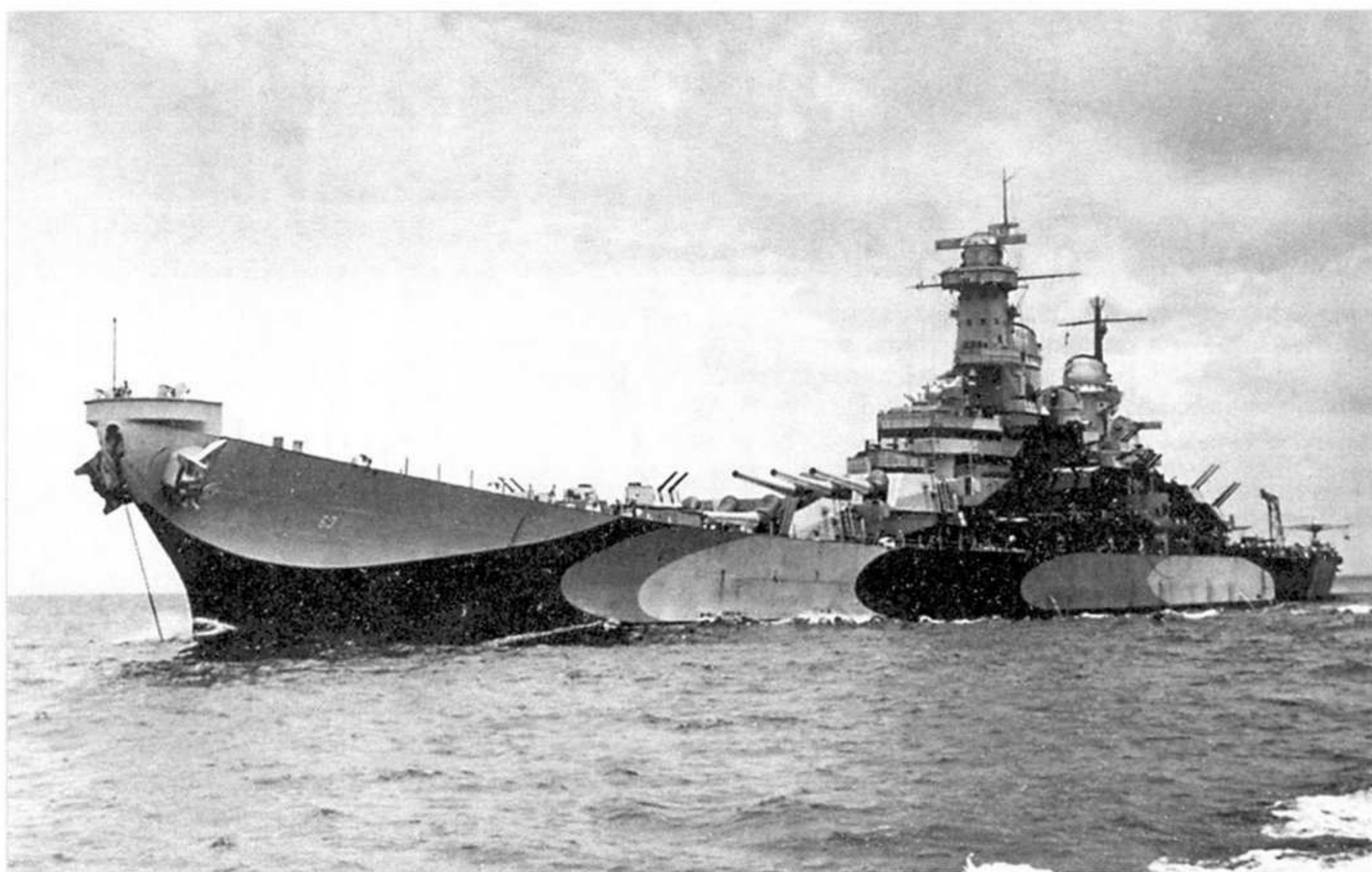
по береговым позициям во время войны в Корее в 1950—52 гг. Первым в корейские воды в сентябре



«New Jersey» (80-е годы)



«Missouri» (1944 г.)



«Missouri» (1944 г.)

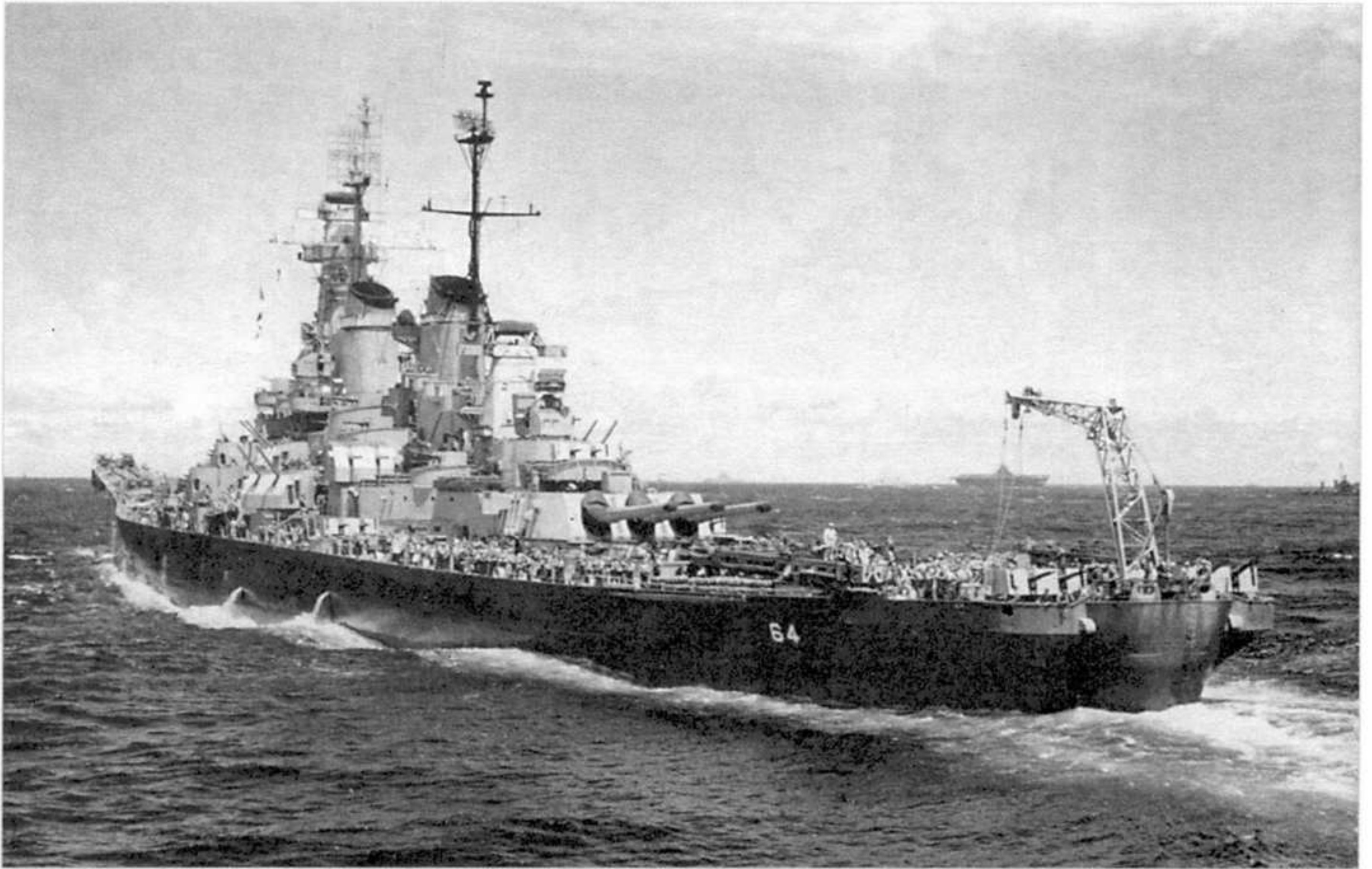
1950 г. отправился «Missouri», эта «командировка» затянулась до апреля 1953 г.

В начале 1951 г. в состав действующего флота вернулись «Wisconsin», «Iowa» и «New Jersey», они тоже приняли активное участие в боевых действиях. Так, в течение февраля-марта 1952 г. «Wisconsin» 43 раза вел обстрел береговых объектов, выпустив при этом 977 снарядов главного калибра. Средняя дальность стрельбы составила 30 км. Огонь производился, как правило, одиночными выстрелами и тщательно кор-

ректировался. Опыт этой войны показал, что 406-мм орудия линейных кораблей были самыми эффективными из всех орудий американских войск.

По соображениям экономии все «айовы» в 1953—1956 гг. снова отправили в резерв, а затем поставили на консервацию, однако их еще ждала впереди новая боевая карьера.

«New Jersey» с 30 сентября 1968 г. начал обстреливать побережье Вьетнама и делал это (с перерывами) до июня 1969 г. Применение линкора во Вьетнаме



«Wisconsin»



«Wisconsin» (1957 г.)



было вызвано необходимостью активной огневой поддержки сухопутных войск и морской пехоты, так как оказалось, что эти задачи не могут эффективно решать другие силы.

Кроме того, широкое применение крупнокалиберной артиллерии надводных кораблей осуществлялось для компенсации сокращения боевых вылетов авиации в периоды мусонных дождей, а также для уменьшения ее потерь от средств ПВО противника.

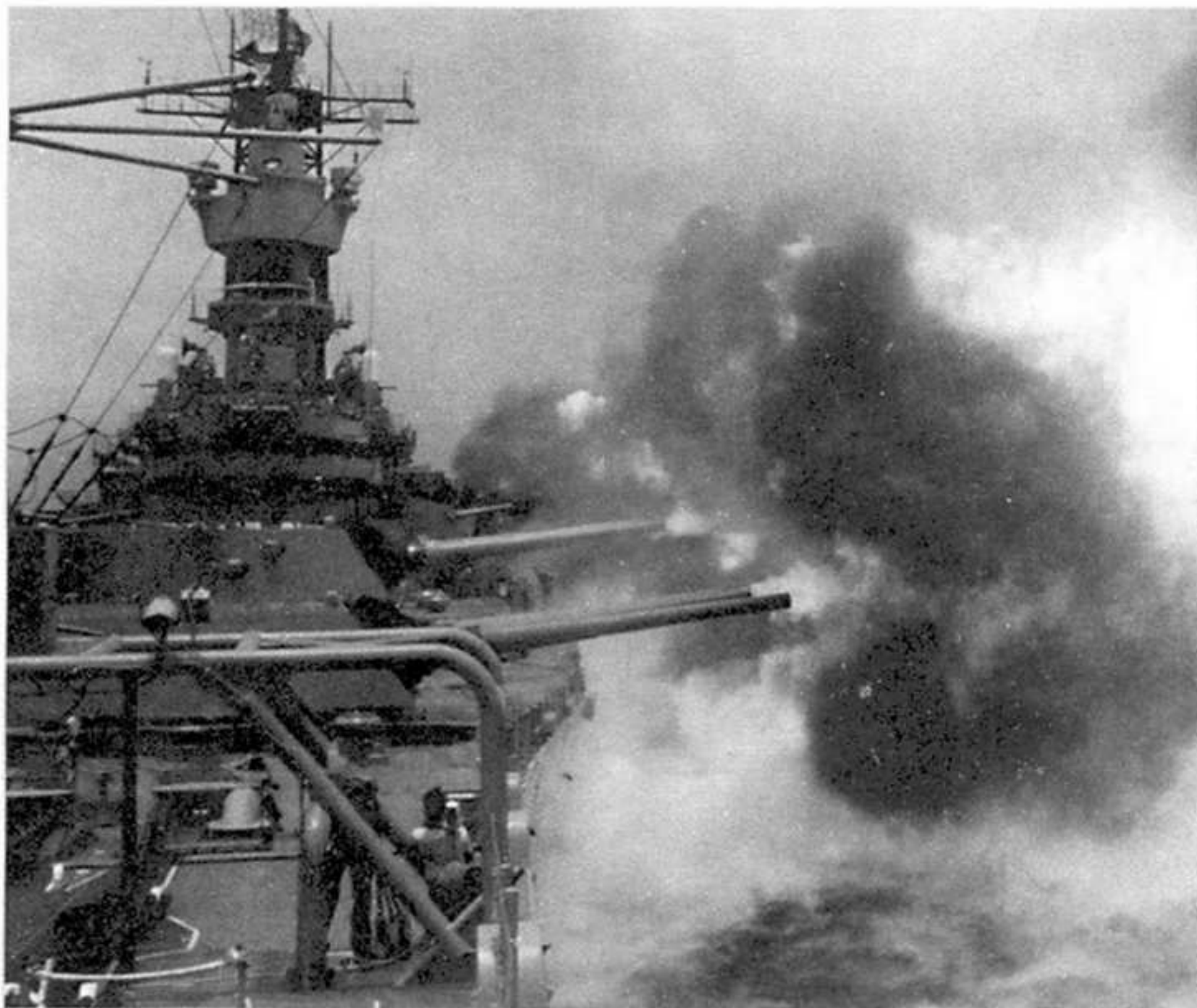
Стрельба производилась в основном по площадям и без корректировки. Огонь главного калибра «New Jersey» в то время сравнивался с мощностью бомбовых ударов 50 самолетов-штурмовиков. За шесть месяцев он выполнил 434 стрельбы по берегу орудиями калибров 406 и 127 мм. Командование ВМФ США, оценивая действия линкора в этой войне, отмечало, что его способность действовать в любых погодных условиях, большая точность и эффективность огня по поражению защищенных целей выдвинули корабль на первое место по сравнению с полевой артиллерией и авиацией.

Другие корабли серии по различным причинам тогда в строй не вводились. «Iowa» не имел современных электронных средств управления огнем; «Wisconsin» требовался серьезный восстановительный ремонт после произошедшего на нем пожара; «Missouri» имел ограничения в скорости.

«New Jersey» получил новую систему управления огнем; устаревшие 40-мм автоматы заменили тридцать 76-мм скорострельных зениток; в кормовой части корабля оборудовали вертолетную площадку. С войны он вернулся 5 мая 1969 г. и 17 декабря был выведен в резерв.

В 1981 г. конгресс США санкционировал выделение средств для расконсервации и модернизации линейных кораблей. Теперь «ветераны» должны были стать носителями высокоточного оружия. В июле 1981—феврале 1983 гг. «New Jersey» получил 8 четырехконтейнерных пусковых установок крылатых ракет «Томагавк», 4 четырехконтейнерные ПУ противокорабельных ракет «Гарпун», четыре 20-мм зенитных арткомплекса Mk.15 «Вулкан-Фаланкс», новые радиолокационные станции, системы связи, управления оружием и радиоэлектронной борьбы. Количество 127-мм башенных установок сократилось до шести.

До 1988 г. подобную модернизацию прошли все «айовы». Линкоры, как выяснилось в ходе англо-аргентинского конфликта, обладали еще одним достоин-



Залп главного калибра «Iowa» (1952 г.)

ством, отсутствовавшим у новейших кораблей — бронированием, которое делало их практически неуязвимыми для противокорабельных крылатых ракет.

Таким образом, модернизированные линкоры оказались идеальными боевыми машинами локальных войн. Они обладали надежной защитой, их артиллерия во многих случаях была значительно эффективнее дорогостоящих ракет. До середины 90-х гг. «айовы» несли активную службу в составе ВМФ США и успешно применялись для огневой поддержки в вооруженных конфликтах, поддерживали десанты, осуществляли политические миссии.

Так, в январе 1991 г. во время операции по освобождению Кувейта американский флот впервые применил крылатые ракеты «Томагавк» морского базирования. Из 114 таких ракет, обрушившихся в течение первых четырнадцати часов войны на Ирак, несколько десятков были запущены с линкоров «Missouri» и «Wisconsin».

Американцы планировали еще одну модернизацию своих линкоров. Однако от этих планов пришлось отказаться. Три линкора вывели в резерв; «Missouri» в 1995 г. встал на вечную стоянку в Пёрл-Харборе. В начале 1999 г. списали «New Jersey».

В настоящее время в резерве ВМФ остаются законсервированные линкоры «Iowa» и «Wisconsin» (в Ньюпорте и Норфолке). Оба корабля находятся в хорошем состоянии и могут вновь войти в строй в течение 4 месяцев. Сторонники сохранения линкоров в американском конгрессе продолжают субсидировать расходы на их содержание.



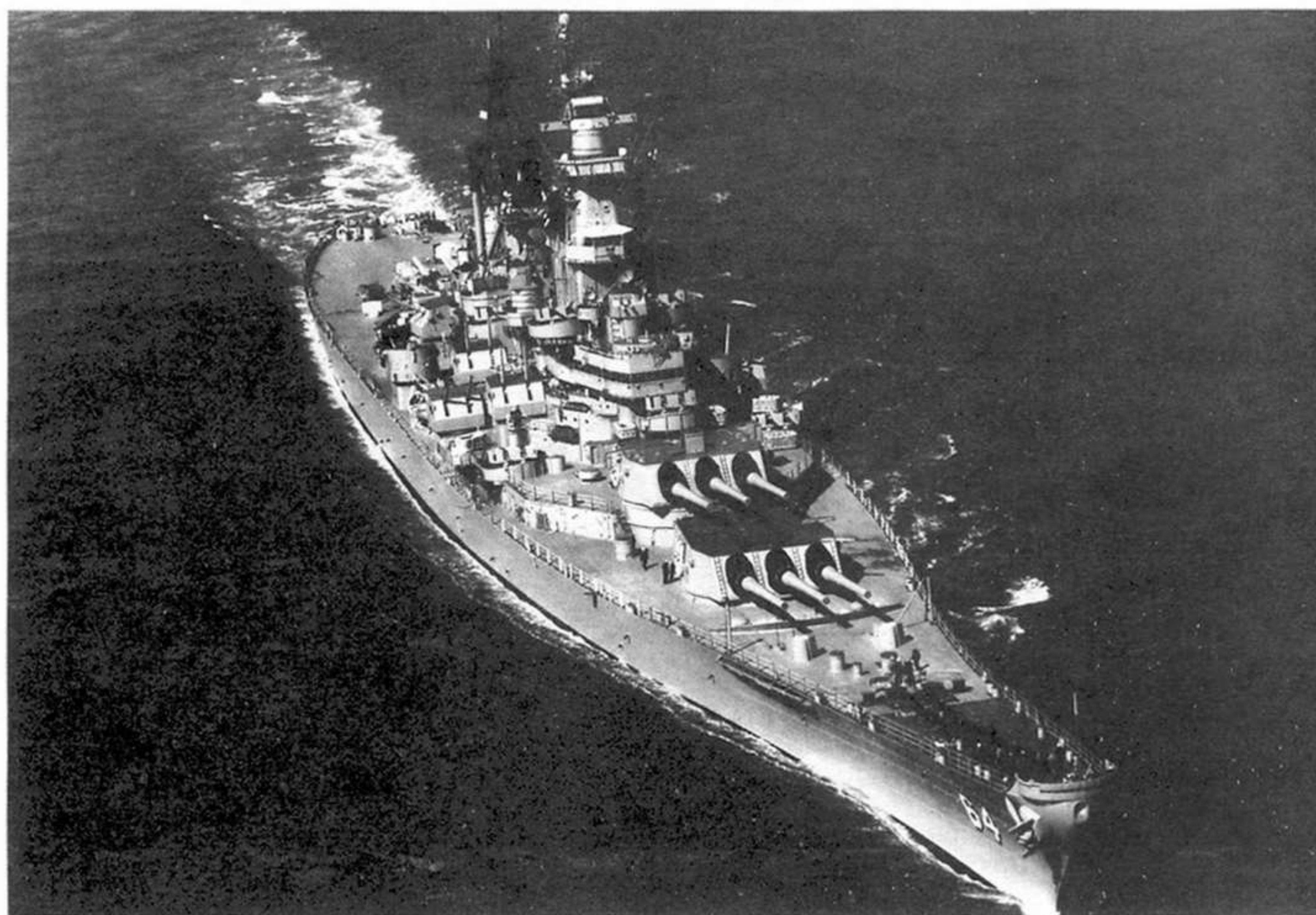
«Missouri» (1986 г.)



«New Jersey» (1969 г.)



«Missouri» и «New Jersey» (1953 г.)



«Wisconsin» (1954 г.)



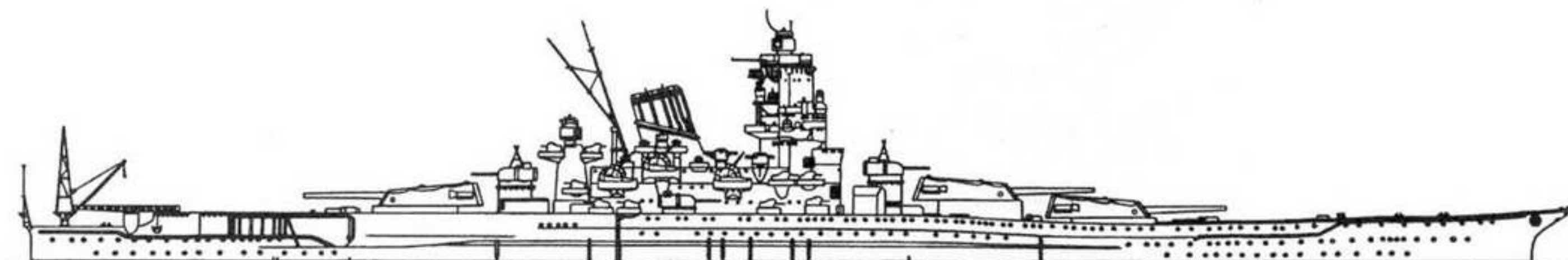
«New Jersey» (1988 г.)



Главный калибр «Iowa» (1986 г.)



## Линейные корабли типа «Yamato»



«Yamato» (1942 г.)

«Yamato» — заложен 4.11.1937 (верфь ВМФ; Курэ), спущен 8.08.1940, в строю с 16.12.1941 г.

«Musashi» — заложен 29.03.1938 (верфь «Мицубиси»; Нагасаки), спущен 1.11.1940, в строю с 5.08.1942 г.

«Shinano» — заложен 4.05.1940 (верфь ВМФ; Ёкоцука), перестроен в авианосец, поднят на воду в доке 11.11.1944 г., сдан флоту 19.11.1944 г.

№ 111 («Owari») — заложен 7.11.1940 г. (верфь ВМФ; Курэ), не достроен.

230 мм, боевая рубка 500—300 мм.

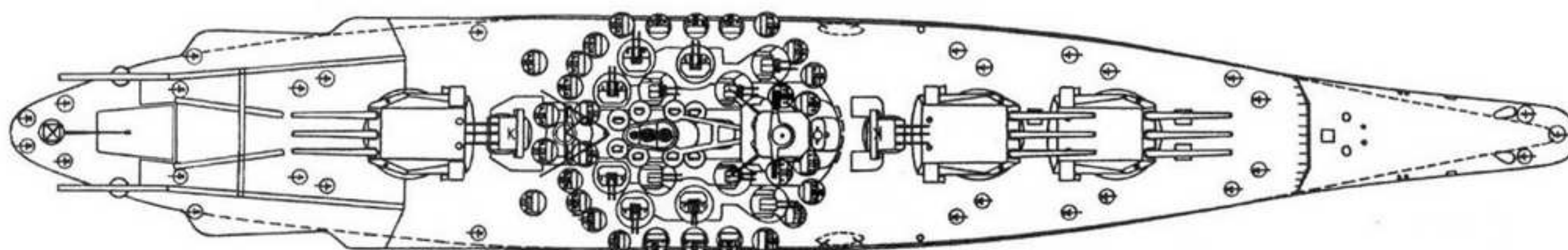
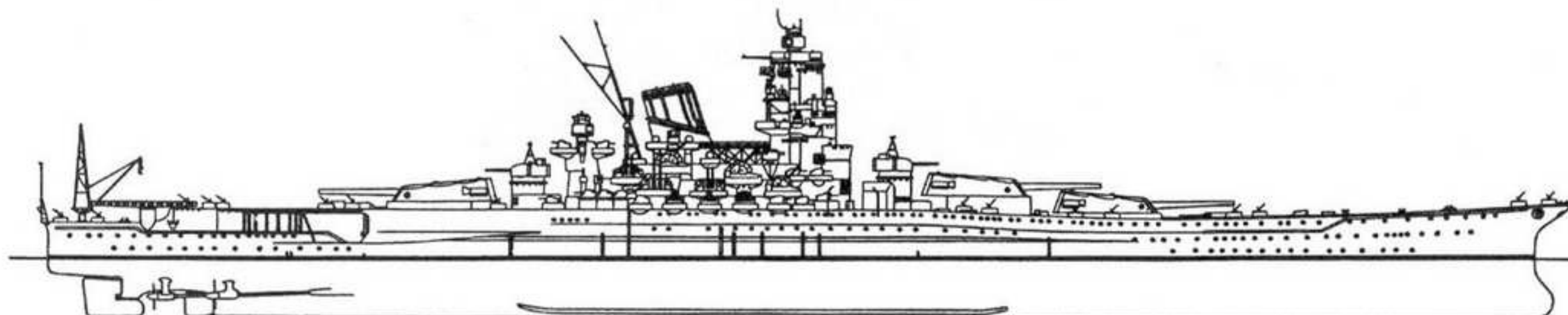
Вооружение: 9—460-мм, 12—152-мм, 12—127-мм орудий, 24—25-мм автомата.

С осени 1943 г. 6—152-мм, 24—127-мм («Musashi» 12—127-мм), 36—25-мм.

В апреле 1944 г. 98—25-мм (Yamato), 130—25-мм (Musashi). В апреле 1945 г. 150—25-мм (Yamato).

2 катапульты, 7 гидросамолетов.

Экипаж 2500 (позже 2767) человек.



«Yamato» (1944 г.)

Водоизмещение 72809 т; размеры 263 × 38,9 × 10,4 м. 4 ТЗА Канпон 153555 л.с., 12 котлов Канпон, 4 винта; скорость 27,4 узла. Запас топлива 6300 т, дальность плавания 12800 миль на 16 узлах, 7200 миль на 27 узлах.

Бронирование: главный пояс 410 мм, верхний пояс 300 мм, барбеты ГК 560 мм, башни ГК 650—250 мм, барбеты СК 75 мм, башни СК 25 мм, палубы 320—

В результате модернизаций 20-х и 30-х годов старые японские линейные корабли, безусловно, стали значительно сильнее, однако основная идея, состоявшая в том, что каждый линкор ВМФ Японии должен превосходить по своей боевой мощи аналогичный корабль вероятного противника, оказалась под угрозой. США и Великобритания в конце 30-х годов приступили к созданию быстроходных мощных линкоров нового



«Yamato» в процессе достройки (1941 г.)

поколения. Требовалось сделать сокрушительный ответный ход.

Проектирование сверхмощного линкора было начато еще в 1934 г. Его водоизмещение планировалось в пределах до 68 тысяч тонн, почти в два раза больше «вашингтонского» лимита. За три года специалисты Бюро военного кораблестроения, во главе с выдающимися конструкторами Фудзимото, Хирага и Фукуда, тщательно проанализировали достоинства и недостатки 23 вариантов компоновки вооружения, бронирования и силовой установки.

В конце 1936 г. Япония отказалась заключить новый морской договор с США и Великобританией, а также объявила о своем выходе из прежних морских соглашений — Вашингтонского (1922 г.) и Лондонского (1930 г.). 27 марта 1937 г. японское правительство официально уведомило правительство Великобритании, что отказывается от ограничения главного калибра линейных кораблей 14 дюймами.

Через полгода после этого, 4 ноября, в сухом доке

государственной верфи в Курэ началась постройка первого сверхлинкора, названного позже «Yamato». Заказ на второй корабль этого типа получил концерн «Мицубиси».

Третий корабль («Shinano») начали строить в мае 1940 г. на военно-морской верфи в Ёкосука. Четвертый линкор (который остался недостроенным) заложили в новом доке верфи ВМФ в Сасэбо.

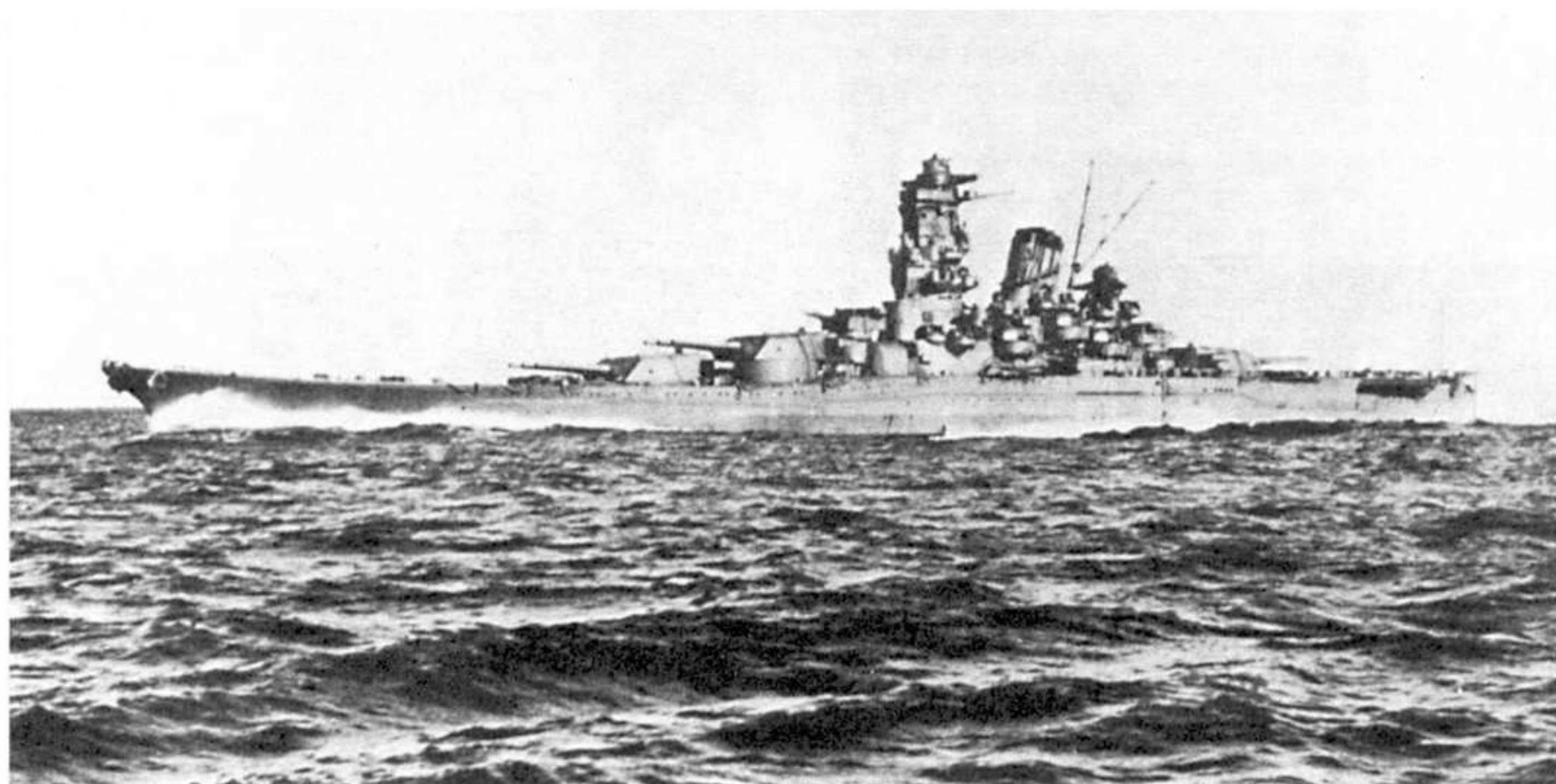
Строительство своих «суперлинкоров» японцы вели в обстановке такой секретности, что за рубежом никто ничего не знал о них: где эти корабли строятся, когда заложены, каковы их тактико-технические данные. Для лучшего укрытия строившихся гигантов от любопытных взглядов шпионов японцы накрыли сухой док в Курэ деревянной крышей, стилизованной под крышу храма. Такую же крышу они построили над доком в Ёкосука. Открытый стапель в Нагасаки, где собирали «Musashi», обнесли со всех сторон высоким забором.

Постройка этих кораблей была не только очень дорогим, но и чрезвычайно трудоемким мероприятием. Так, для перевозки колоссальных башен главного калибра (весом 2600 тонн каждая) было построено специальное судно. Пришлось

также создать сверхмощные краны (поднимавшие конструкции весом более 100 т) и большое количество другого уникального оборудования.

Форма корпуса была продумана идеально. Его обводы (особенно «бульбообразная» носовая оконечность) до минимума снижали сопротивление воды. Четыре паровые турбины мощностью 38385 л.с. каждая, работавшие на четыре вала, позволяли линкорам развивать скорость до 27,46 узлов (50,5 км/час). На полном ходу эти стальные чудовища могли пересечь весь Тихий океан!

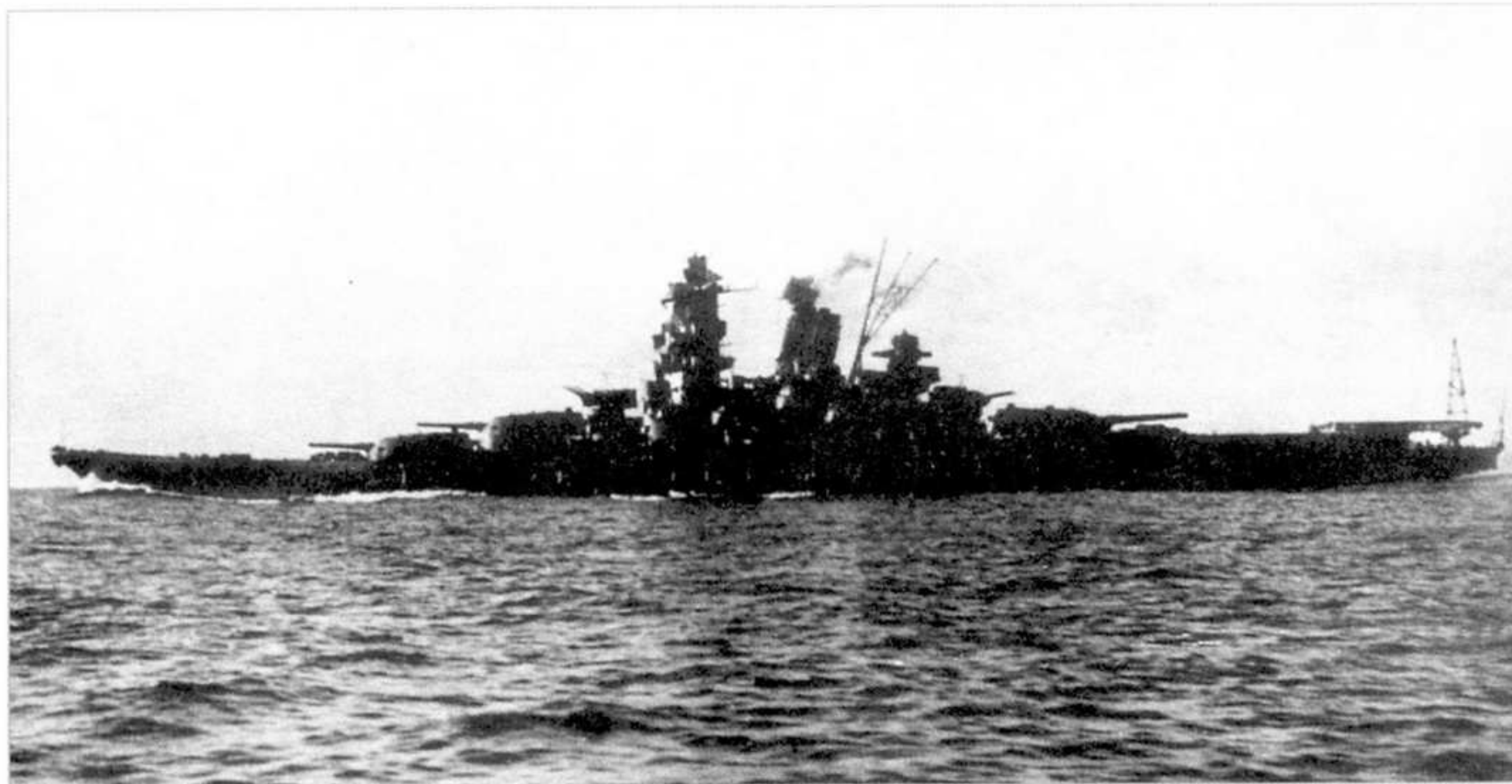
«Yamato» и «Musashi» были самыми большими и самыми сильными в мире артиллерийскими кораблями. Их главное вооружение состояло из 460-мм пушек в трехорудийных башнях. Эти орудия, самые крупные в истории морской артиллерии, стреляли снарядом весом 1460 кг на максимальную дистанцию 22,5 мили (42 км). На дистанции 10 миль (18,5 км) такой снаряд пробивал 533-мм бортовую броню! Что касается горизонтальной брони, то с 15 миль 460-мм



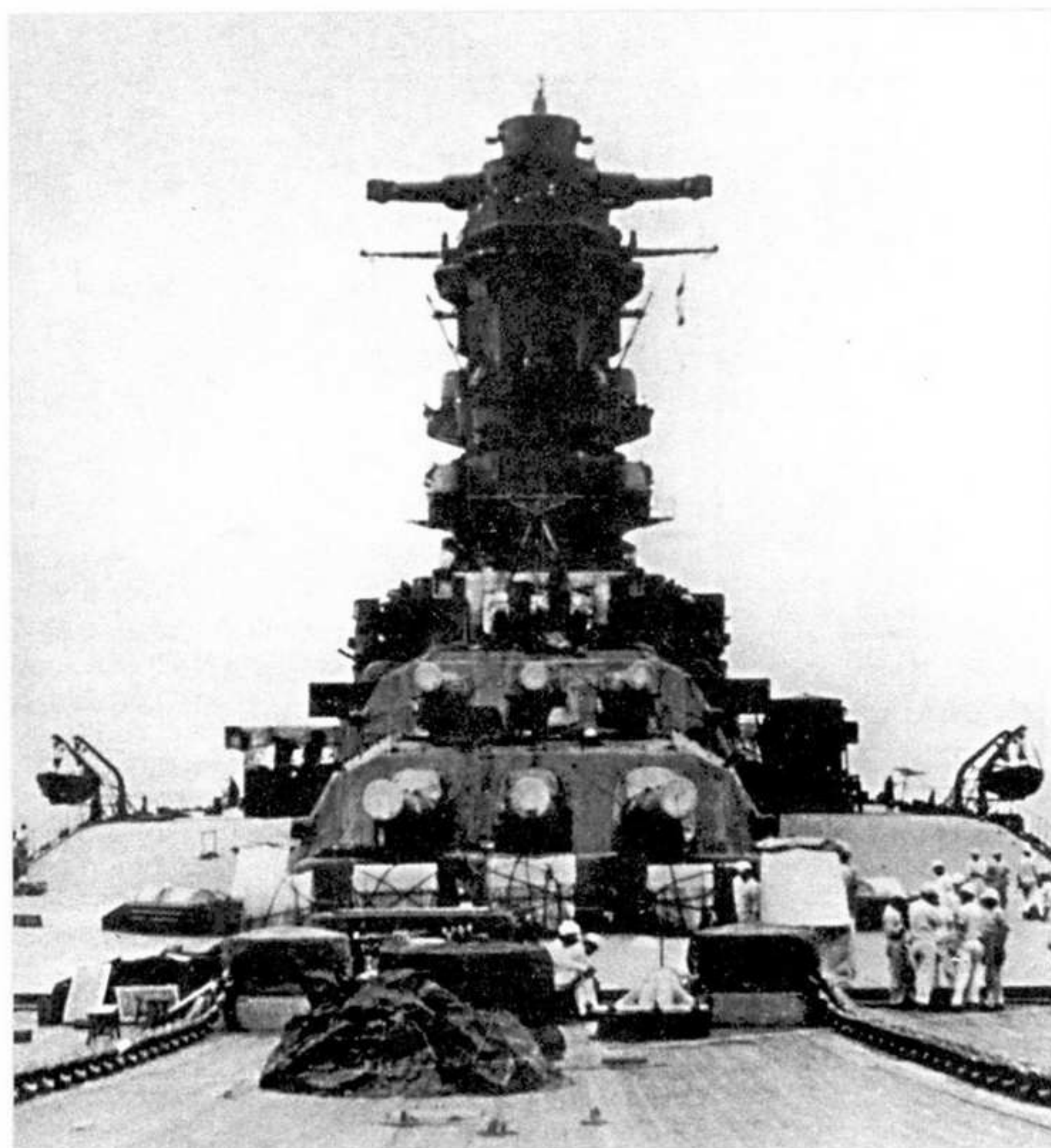
«Yamato» (1942 г.)



«Yamato» на полном ходу



«Yamato» (1942 г.)



На палубе «Musashi» (1943 г.)

бронейные снаряды могли пробить 400-мм броню, которой не было ни у одного корабля в мире.

Каждая башня главного калибра имела свой собственный дальномер с базой 15 метров, а также 10-см телескоп. Оптико-электромеханическая система приборов управления огнем орудий ГК была настолько совершенной, что в светлое время суток она по своим возможностям фактически ничем не уступала американским радиолокаторам.

Вспомогательная артиллерия включала 152-мм орудия в трехорудийных башнях, 127-мм спаренные универсальные пушки и 25-мм трехствольные автоматы (скорострельность 220 выстрелов в минуту).

Кроме того, в подпалубном ангаре находились 7 гидросамолетов типа «F-1M» (самолеты-разведчики).

Бронирование, выполненное по схеме «все или ничего», включало 410-мм наклонный пояс и такие же траверзы, палубу толщиной 230 мм в горизонтальной части и 320 мм на скосах. Даже дно огромной «ко-



робки» защищали 50—80-мм плиты. Лобовая плита башен ГК имела толщину 650 мм — это самая мощная броня, когда либо установленная на боевом корабле. Наклон пояса в 20 градусов еще более увеличивал сопротивляемость. Считалось, что ни один снаряд в мире не может пробить его даже на минимальной дистанции.

Вместе с тем в попытке сделать корабль неуязвимым конструкторы допустили серьезные просчеты. Так, глубина отсеков ПТЗ составляла всего лишь 3 метра, что было совершенно недостаточно. Главную противоторпедную переборку (всего их было три), тоже самую мощную в мире (100—200 мм) с внутренней стороны подпирали мощные двутавровые бимсы. Однако взрыв торпеды просто вдавливал их в находившиеся за ними помещения.

Сосредоточение сверхмощной брони в пределах цитадели привело к тому, что около 2/3 длины корабля остались вообще неприкрытыми. Отсеки за пределами цитадели в бою затоплялись почти автоматически. Так, во время сражения в заливе Лейте 25 октября 1944 г. «Yamato» принял 2000 тонн воды от взрыва на полубаке всего одной фугасной бомбы среднего калибра. Если после такого повреждения носовой части происходило еще и разрушение цитадели, корабль погибал в результате потери остойчивости. Действительно, оба японских суперлинкора опрокинулись и затонули с дифферентом на нос.

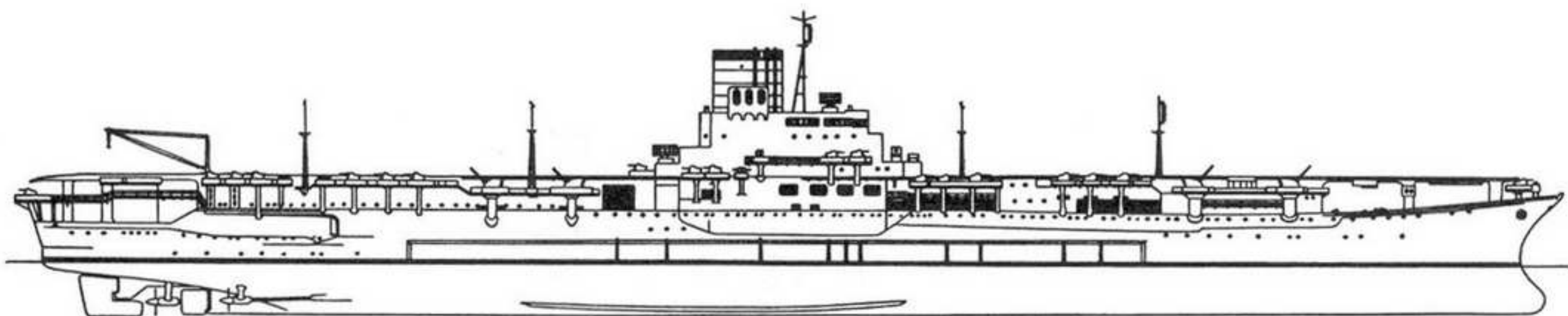
Осенью 1943 г. на обоих кораблях были демонти-

Линкоры типа «Yamato» явились выдающимся достижением японских кораблестроителей, мощными боевыми машинами, чрезвычайно опасными для любого иностранного линкора, включая американские «вашиingtonы» и «айовы». Однако США и Великобритания даже не подозревали о том, насколько силен их враг. Американские эксперты считали, что японцы не пойдут дальше 16-дюймовых пушек и водоизмещения 45 тысяч тонн. Вплоть до 1944 г. американцы вообще не знали о существовании этих двух сверхлинкоров.

Строительство первых двух кораблей шло почти в одинаковом темпе. От дня их закладки до дня спуска на воду прошли 2 года и 7—8 месяцев.

Линкор «Yamato» в июне 1942 г. являлся флагманским кораблем адмирала Ямамото во время сражения за атолл Мидуэй. 24 декабря 1943 г. в районе острова Трук он получил повреждение от торпеды подводной лодки «Scate». 25 октября 1944 г. в районе острова Самар огнем орудий ГК потопил американский эскортный авианосец «Gambier Bay» и 3 эсминца. Погиб 7 апреля 1945 г. южнее острова Кюсю под ударами самолетов американской палубной авиации, получив попадания 10 торпед и 23 тяжелых авиабомб. Погибли 2498 членов экипажа.

«Musashi» 29 марта 1944 г. северо-западнее острова Палау был поврежден торпедой подводной лодки «Tunny». Погиб 24 октября 1944 г. южнее филиппинского острова Лусон в ходе налета американской палубной авиации, получив попадания 11 торпед и 20



«Shinano» (1944 г.)

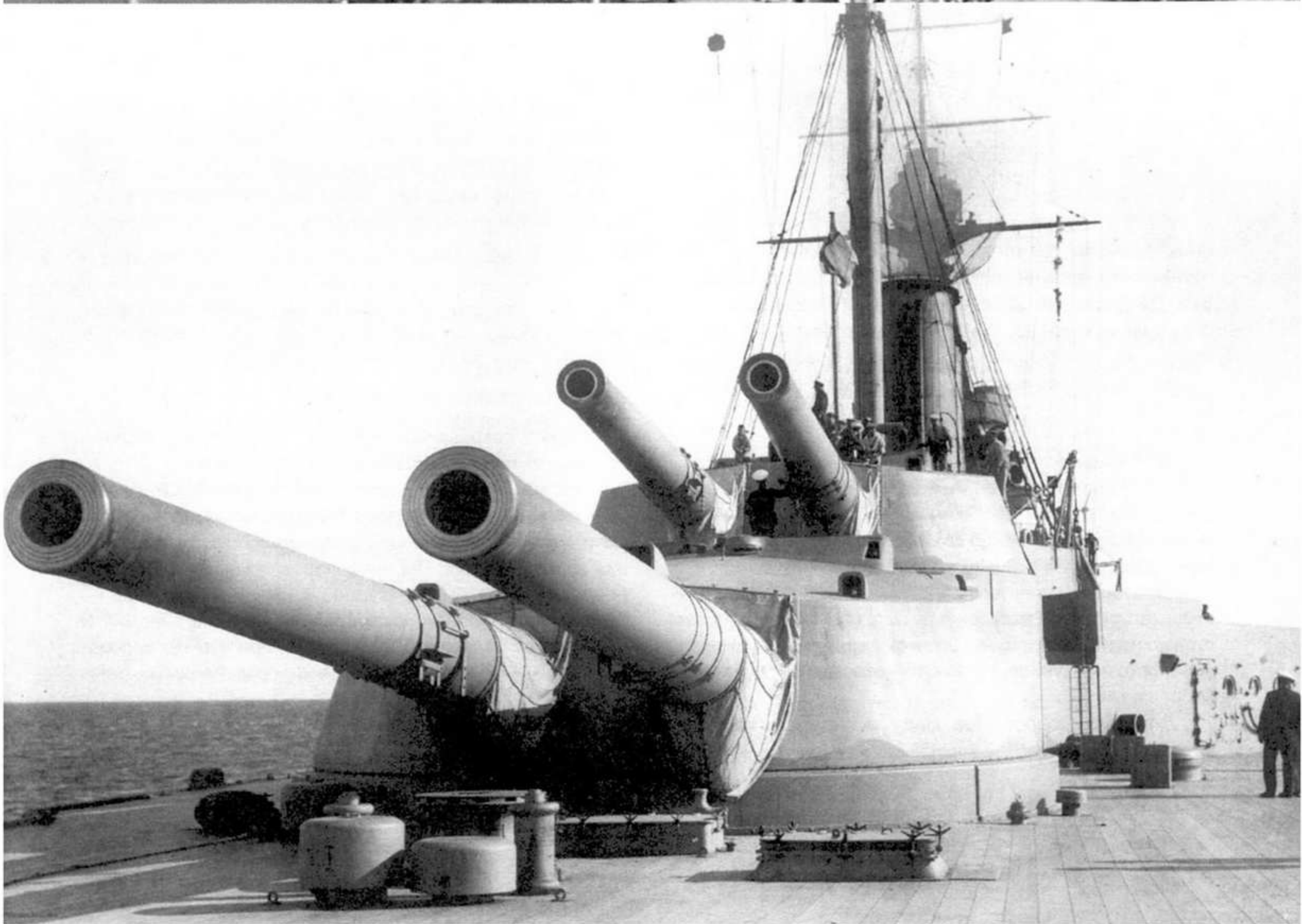
рованы бортовые башни 152-мм орудий. На «Yamato» вместо них установили еще 12 универсальных 127-мм пушек. В отношении «Musashi» это тоже планировалось, однако так и осталось в проекте. Число 25-мм автоматов постепенно увеличилось до 130—150 стволов. Но, несмотря на это, зенитное вооружение осталось слабым и примитивным. Война показала, что управлять зенитным огнем 127-мм пушек без радаров уже невозможно. А 25-мм автоматы, вообще не имевшие центральной наводки, создавали лишь иллюзию защиты. «Польза» от них заключалась, в основном, в том, что они своей стрельбой несколько поднимали настроение экипажа.

авиабомб крупного калибра (еще 18 бомб взорвались рядом в воде).

«Shinano» летом 1942 г., после поражения японцев в битве за Мидуэй, было решено перестроить в сверхтяжелый авианосец. 29 ноября 1944 г., когда заводская команда перегоняла его из Ёкокуки в Кобэ для достройки, был потоплен подводной лодкой «Archerfish». В корабль попали 6 торпед.

Постройка четвертого линкора (под заводским номером 111) была прекращена в декабре 1941 г. (при готовности 30%). Заказ аннулировали в сентябре 1942 г. Металлоконструкции корпуса пошли на строительство авианосцев «Katsuragi» и «Shinyo».

# УКАЗАТЕЛИ





## Послесловие автора

Броненосцы и линейные корабли на каждом из этапов своего существования составляли главную силу флотов, воплощали в себе последние достижения военной техники и судостроительной промышленности, являлись предметом гордости любой нации.

В этой книге впервые в отечественной и мировой литературе представлены линейные корабли и линейные крейсера, мореходные мониторы, эскадренные броненосцы и броненосцы береговой обороны за весь период их истории во всех странах мира.

Данный период занял 90 лет. Начало ему положили французские броненосные плавучие батареи, построенные в 1854 году, последним линейным кораблем стал британский «Vanguard», спущенный на воду в 1944 году.

В общей сложности кораблестроители разных стран спустили на воду около восьмисот пятидесяти бронированных «гигантов морей». Все они (кроме речных мониторов и броненосных канонерских лодок) упомянуты на предыдущих страницах. Правда, нет отдельных статей, посвященных линкорам США типа «South Dakota» и линейным крейсерам типа «Lexington». Это связано с тем, что их строительство было прервано на очень ранней стадии (см. с. 666—667).

Вполне возможно, что некоторые из представленных здесь кораблей вызвали у читателей удивление тем, что они отнесены к броненосцам. Например, британские корветы типа «Favorite», французские корветы типа «Alma». Надо отметить в данной связи, что традиционное понятие «броненосцы» (англ. «ironclads», фр. «cuirasse d'escadre») первые 20—30 лет объединяло боевые единицы разного назначения: эскадренного боя (броненосные корабли), береговой обороны (плавучие батареи, мониторы, броненосцы III и IV ранга, канонерские лодки), крейсерства (фрегаты и корветы). Выделить среди них «настоящие» броненосцы довольно трудно. Различные авторы классифицируют их по-разному, в зависимости от своих пристрастий и вкусов.

Мой замысел заключался в следующем.

Во-первых, представить в одном томе все броненосцы и линкоры мира за все время их существования. Насколько мне известно, до сих пор этого еще никто никогда не делал.

Во-вторых, уделить главное внимание иллюстративным материалам (фотографиям и рисункам), сведя текстовую часть к минимуму. Энциклопедия содержит около 1650 фото и рисунков, многие из которых являются весьма редкими.

В-третьих, сопроводить книгу указателем, помогающим быстро найти любой корабль, интересующий читателя.

Книга построена таким образом, что позволяет проследить внутреннюю логику развития класса броненосных кораблей эскадренного боя и береговой обороны, начиная от момента их появления, через период наивысшего расцвета и до полного исчезновения. При этом наглядно видна преемственность в развитии типов кораблей, сменявших друг друга.

\* \* \*

Основными источниками фактических данных, а также иллюстраций, послужили следующие работы:

Breyer S. *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905—1970*. — München: Lehmanns Verlag, 1970. — 507 s.

Breyer S. *Groskampfschiffe 1905—1970. Band 3*. — München: Bernard & Graefe, 1979. — 176 s.

Greger R. *Schlachtschiffe der Welt*. — Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1993. — 260 p.

Ishiwata K. *All about the World's Dreadnoughts*. — Tokyo: Kaijinsha Co., 1987. — 206 p.

Jackson R. *The World's Great Battleships*. — London: Brown Packaging Ltd., 1996. — 144 p.

Kemp P. *The Oxford Companion to Ships and the Sea (Encyclopedia)*. — London—New York—Melbourne: Oxford University press, 1976. — 972 p.

Marshall C. *The Encyclopedia of Ships*. — Enderby: Blitz Editions, 1995. — 288 p.

Ortzen L. *Guns at Sea: The World's Great Naval Battles*. — New York: Galahad Books, 1976. — 160 p.

Paloczi-Horvath G. *From Monitor to Missile Boat: Coast Defence Ships since 1860*. Annapolis: Naval Institute press, 1996. — 160 p.

Автор выражает благодарность В.В. Бешанову за помощь в сборе фактических данных, И.В. Румянцеву и Ю.Н. Жутяеву за помощь в сборе иллюстраций.

\* \* \*

Смысл сокращений, использованных при описании тактико-технических данных кораблей, таков:

Месяцы обозначены арабскими цифрами (06 – июнь, 07 – июль, 10 – октябрь и т.д.); водоизмещение, как правило, указано полное; скорость – наибольшая, показанная на испытаниях; ПМ – это паровая машина, ПТ – паровая турбина, ТЗА – турбозубчатый агрегат; ТА – торпедные аппараты; размерения – длина, ширина и наибольшая осадка (обычно кормой при полном водоизмещении) – обозначены цифрами, разделенными значком «X».

А.Е. Тарас, 1 марта 2002 г.

## Названия кораблей

(Составили Ю.Ю. Непомнящий и А.Е. Тарас)

Американские броненосцы и линкоры (кроме одного корабля — «Kearsarge») получали названия штатов США. Так называемые «большие» (линейные) крейсера типа «Alaska» именовались по названиям колоний США (Аляска и Гавайи в 40-е годы еще не стали штатами).

Японские броненосцы и линкоры, за исключением линейных крейсеров, несли наименования исто-

рических провинций Японии и крупных гор.

Следует отметить, что распространенные во французском флоте имена прилагательные в качестве названий кораблей употребляются в женском роде («Гремящая», «Молниеносная» и т.д.). Однако в переводе мы даем более привычный для нас аналог мужского рода. Артикль «La» мы, как правило, тоже опускаем.

**Abyssinia** — Абиссиния, старое название Эфиопии;

**Achilles** — Ахилл, легендарный герой поэмы Гомера «Илиада»;

**Adder** — Аддер, гадюка (флам.);

**Admiral Scheer** — Адмирал Рейнхард Шеер (1863—1928), германский адмирал, командующий Флотом Открытого Моря в 1916—1918 гг.

**Amiral Baudin** — Амираль Боден; Ж. Боден, французский адмирал XIX века;

**Amiral Duperre** — Амираль Дюпер; адмирал Виктор Ги Дюпер (1775—1864), французский мореплаватель и морской министр;

**Amiral Trehoir** — Амираль Треуар, французский адмирал XIX века;

**Aegir** — Эгир, морской великан древнегерманского эпоса;

**Affondatore** — Аффондаторе, потопитель (ит.);

**Agamemnon** — Агамемнон, ахейский царь, герой поэмы Гомера «Илиада»;

**Agincourt** — Эйджинкорт (англ.) или Азенкур (фр.), деревня на севере Франции, где 25.10.1415 г., в ходе Столетней войны, английская армия короля Генриха V разгромила французскую под командованием коннетабля Шарля д'Альбре;

**Ajax** — Эйджекс (англ.) Аякс Теламонид, герой поэмы Гомера «Илиада»;

**Akagi** — Акаги, историческая провинция Японии;

**Akbar** — Акбар, великий (хинди);

**Aki** — Аки, одна из провинций Японии;

**Albermarle** — граф Джордж Кеппел Албермарл, английский генерал эпохи Семилетней войны;

**Albion** — Альбион, древнее название Англии;

**Alexandra** — Александра Ольденбургская, дочь датского короля Кристиана IX, супруга престолонаследника Эдуарда, принца Уэльского (впоследствии короля Великобритании) Эдуарда VII;

**Alfonso XIII** — Альфонс XIII (1886 — 1941), король Испании из династии Бурбонов (правил в 1886—1931);

**Alma** — Альяма, река в Крыму, где 20.09.1853 г., в ходе Крымской войны, союзная англо-французская армия (генерал-майор лорд Ф. Раглан, маршал А. де Сент-Арно) в упорном бою нанесла поражение русской армии (адмирал князь А.С. Меншиков);

**Almirante Brown** — Альмиранте Браун, Уильям Браун, вице-адмирал, герой войны за независимость Южной Америки;

**Almirante Cochrane** — лорд Томас Кокрейн (1775—1860), десятый граф Дандональд, английский доброволец, ставший чилийским адмиралом во время войн за независимость Латинской Америки (первая четверть XIX века);

**Almirante Latorre** — Альмиранте Латорре, чилийский адмирал времен Второй Тихоокеанской войны;

**Amagi** — Амаги, историческая провинция Японии;

**(L') Ambuscade** — Амбюскад, несгибаемый (фр.);

**Ammiraglio di Saint Bon** — Аммиральо ди Сен-Бон; граф Симон ди Сен-Бон, вице-адмирал, морской министр Италии с 1873 г., создатель итальянского броненосного флота;

**Anahuac** — Анауак, ацтекское название Мексики;

**Ancona** — Анкона, порт, отбитый в сентябре 1860 г. после недельного штурма у папских войск (командовал генерал Ла Морисьер) пьемонтским флотом (адмирал К. ди Персано) и войсками (генерал Чальдини);

**Andrea Doria** — Андреа Дориа (1466—1560), генуэзский адмирал эпохи Религиозных войн в Европе;

**Anson** — лорд Джордж Энсон (1697—1762), адмирал, британский флотоводец эпохи войны за Австрийское наследство 1740—1748 гг.;

**Aquidaban** — Акидабан, река в Парагвае, где 1 мая

1870 года объединенные войска Аргентины, Бразилии и Уругвая разгромили армию парагвайского диктатора Ф. Лопеса;

**(L') Armide** — Армид, вооруженный (фр.);

**Arpad** — Арпад, первая венгерская королевская династия, правившая с 1000 по 1301 гг.;

**Arminius** — Арминий (древнегерман.), вождь германского племени херусков, разбивший римскую армию Квинтилия Вара в битве в Тевтобургском лесу (9-й год н.э.). Сражение привело к потере Римом владычества над центральной Германией;

**(L') Arrogante** — Аррогант, надменный (фр.);

**Asahi** — Асахи, историческая провинция Японии;

**(L') Audacieuse** — Одасьез, дерзкий (фр.);

**Audacious** — Одейшес, дерзкий (англ.);

**Babenberg** — Бабенберг, династия австрийских маркграфов (976—1156) и герцогов (1156—1246), ветвь рода Виттельсбахов;

**Baden** — Баден, великое герцогство в составе Германской империи;

**Barfleur** — Барфлёр (Ла Хог), место, где 29 мая — 3 июня 1692 г., в ходе войны Аугсбургской лиги, англо-голландский флот адмиралов Э. Рассела и Дж. Рука разгромил французский под командованием адмирала графа де Турвиля;

**Barrozo** — Баррозо, бразильский адмирал середины XIX века;

**Basileus Georgios** — Басилевс Георгиос; Георг I (1845—1913), король Греции с 1863 г., из немецкой династии Шлезвиг-Гольштейн-Зондербург-Глюксбургов;

**Basilissa Olga** — Василисса Ольга; великая княжна Ольга Константиновна Романова (1851—1926), племянница императора Александра II, жена короля Греции Георга I;

**Bayern** — Байерн, т.е. Бавария, королевство в составе Германской империи, «земля» в составе ФРГ;

**Le Bearn** — Беарнь, историческая провинция на юго-западе Франции;

**Belle Isle** — Белл Айл (англ.), Бель-Иль-ан-Мер (фр.), место, где 20 ноября 1759 г., в ходе Семилетней войны, английский флот под командованием адмирала Э. Хоука разгромил французский под командованием маршала де Конфланса;

**Bellerophon** — Беллерофон, герой древнегреческой мифологии, странствовавший на крылатом коне Пегас;

**La Belliqueuse** — Белликёз, воинственный (фр.);

**Benedetto Brin** — Бенедетто Брин (1833—1898), главный кораблестроитель итальянского флота во второй половине XIX века;

**Beowulf** — Беовульф, легендарный воин страны Геатов, герой древнегерманского эпоса;

**Benbow** — Джон Бенбоу (1653—1702), знаменитый британский адмирал XVII века;

**Bismarck** — Отто Эдуард Леопольд фон Шенхаузен, князь Бисмарк (1815—1898), первый имперский канцлер Германии, генерал-фельдмаршал, крупнейший прусский государственный деятель;

**Black Prince** — Блэк Принс (Черный принц), прозвище Эдуарда, принца Уэльского (1330—1376), старшего сына короля Эдуарда III Плантагенета, видного английского полководца эпохи Столетней войны, данное ему по цвету доспехов;

**Blanco Encalada** — Мануэль Бланко Энкалада, бывший испанский морской офицер, чилийский флотоводец эпохи Войн за независимость Латинской Америки (первая четверть XIX века), адмирал;

**Bloedhond** — Блодхонд, гончая (флам.);

**Boscawen** — Эдуард Боскейевен (1711—1761), английский адмирал эпохи Семилетней войны 1757—1763 гг., сражавшийся в Северной Америке с французами;

**Bouvet** — Бувэ Франсуа Жозеф (1753—1832), французский адмирал, участник многих сражений периода 1781—1799 гг.

**Bouvines** — Бувин, селение на северо-востоке Франции, где 27 июля 1214 г. французское войско короля Филиппа II Августа нанесло поражение немецкому под командованием императора Оттона IV Брауншвейг-Вельфского;

**Braunschweig** — Брауншвейг, герцогство и династия в Германской империи;

**Brennus** — Бренн, или Бреннус, вождь галлов, в 387 г. до н.э. впервые в истории захвативший и разграбивший Рим;

**Bretagne** — Бретань, историческая провинция на севере Франции;

**Britannia** — историческое латинское название Британских островов;

**Budapest** — Будапешт, столица венгерской части Австро-Венгрии — королевства Венгерского (Транслейтании);

**Bulwark** — Булварк, оплот (англ.);

**Caesar** — Гай Юлий Цезарь (102—44 гг. до н.э.), выдающийся древнеримский полководец и государственный деятель;

**Cairnan** — Кайман (фр.);

**Caio Duilio** — Кайо Дуилио, или Гай Дуилий, римский флотоводец, разбивший в сентябре 260 г. до Р.Х. (в ходе Первой Пунической войны) главные силы флота Карфагена;

**Caledonia** — Каледония, историческое название

Шотландии на романизованном кельтском языке;

**Camperdown** — Кэмпердаун, место, где в ходе французских революционных войн британский флот адмирала А. Дункана 11 октября 1797 г. разгромил голландский флот под командованием адмирала Я. де Винтера;

**Canopus** — Канопус, название звезды Южного полушария;

**Capitan Pratt** — Артур Пратт, чилийский моряк английского происхождения, герой войны с Перу;

**Captain** — Кэптен, в британском флоте чин капитана 1 ранга, либо титул командира корабля;

**Carnot** — Лазарь-Николя Карно (1753—1823), выдающийся французский ученый, государственный и военный деятель, создатель новой военной тактики, развитой впоследствии Наполеоном Бонапартом;

**Castelfidardo** — Кастельфидардо, город в Италии, где 18 сентября 1860 г., во время войн за независимость Италии, армия Пьемонта под командованием генерала Чальдини разгромила войска папы римского (генерал Ла Морисьер);

**Centurion** — Центурион, название в честь флагманского корабля английского адмирала Дж. Энсона в кругосветном плавании 1740—1744 гг.;

**Cerberus** — Цербер, в древнегреческой мифологии трехглавый пес-сторож царства мертвых;

**Charlemagne** — Шарлемань, т.е. Карл Великий (748—814), король франков с 768 г., первый император Запада с 800 г. (из династии Каролингов), выдающийся государственный и военный деятель Средневековья;

**Charles Martel** — Шарль Мартель, или Карл Мартелл, по прозвищу «Молот» (ок. 688—741), мажордом и фактический правитель (с 715 г.) франкского королевства, из династии Каролингов. В 732 г. армия франков под его командованием разгромила при Пуатье арабское войско, остановив тем самым вторжение арабов в Европу;

**Chen Yuen** — Чэнь Юань, вечный мир (кит.);

**Clemenceau** — Жорж Клемансо (1841—1929), французский государственный деятель и политик, премьер-министр;

**Colbert** — Жан Батист Кольбер (1619—1683), маркиз де Сенели, министр финансов Франции, видный государственный деятель эпохи Людовика XIV; положил начало строительству мощного флота.

**Collingwood** — барон Коллингвуд Катберт (1748—1810), британский адмирал XVIII века;

**Colossus** — Колоссус, колосс (англ.);

**Commonwealth** — Коммонвелф, содружество (англ.). Имеется в виду Содружество Великобритании и ее доминионов;

**Condorcet** — маркиз Жан Антуан Николя Кондорсэ (1743—1794), выдающийся философ-просветитель и политический деятель эпохи Великой Французской революции, позже казненный по приговору Революционного трибунала;

**Congreve** — Конгрев, британский военный инженер, создатель пороховых раке, широко применявшихся в первой половине XIX века;

**Conqueror** — Конкерор, завоеватель (англ.);

**Constitucion** — Конститусьон, конституция (исп.);

**Conte di Cavour** — Конте ди Кавур, граф Камилло Бенцо ди Кавур (1810—1861), премьер-министр Пьемонта, один из крупнейших деятелей объединения Италии;

**Cornwallis** — Уильям Корнуоллис (1744—1819), британский адмирал, сподвижник Нельсона;

**Cortenaer** — Кортенер, голландский адмирал эпохи англо-голландских войн. Погиб в сражении при Лоустофте 3 июня 1665 г.;

**Courageous** — Корейджес, отважный (англ.);

**Courbet** — Курбэ, Амадей-Анатоль-Проспер Курбэ (1827—1885), французский адмирал, руководивший экспедициями с целью покорения Индокитая и китайского побережья в 1883—1885 гг.;

**(La) Couronne** — Корона (фр.);

**Cristoforo Colombo** — Кристофоро Колумбо, или Христофор Колумб (1451—1506), испанский мореплаватель (по происхождению итальянский еврей), первооткрыватель Америки;

**Custoza** — Кустоца, селение в Ломбардии к юго-западу от Вероны, где австрийские войска дважды (25 июля 1848 и 24 июня 1866 гг.) разгромили, соответственно, сардинскую (пьемонтскую) и итальянскую армии;

**Cyclops** — Циклоп, мифический одноглазый великан из поэмы Гомера «Одиссея»;

**Dandolo** — Энрико Дандоло (ок. 1108—1205), дож Венеции (правил с 1192 г.), инициатор Четвертого крестового похода и завоевания Константинополя в 1204 г.;

**Danmark** — Даннмарк, т.е. Дания (дат.);

**Dante Alighieri** — Данте Алигьери (1265—1321), великий итальянский поэт эпохи Возрождения;

**Danton** — Жорж-Жак Дантон (1759—1794), один из лидеров Великой Французской революции, впоследствии казненный по приговору Революционного трибунала;

**Defence** — Дифенс, защита (англ.);

**Deodoro** — Мануэль Деодору ду Фонсека, бразильский маршал, свергнувший в 1889 г. последнего императора Бразилии Педру II и возглавивший первое республиканское правительство;

**De Ruyter** — Михель Адриензон де Рейтер, или Рюй-

- тер (1606—1676), выдающийся голландский флотоводец эпохи англо-голландских войн, лейтенант-адмирал-генерал. Погиб в сражении с французским флотом у Мессины 22.04.1676 г.;
- Derflinger** — барон Георг фон Дерфлингер, бранденбургско-прусский фельдмаршал, разгромивший шведскую армию при Фербеллине 28.06.1675 г. Его потомок, Фридрих фон Дерфлингер — один из главных организаторов антифранцузского партизанского движения в Пруссии в 1813 г.;
- Deutschland** — Дойчлянд, т.е. Германия (нем.);
- (La) Devastation** — Девастейшн (англ.), Девастасьон (фр.), опустошение;
- De Zeven Provinciën** — Де Зевен Провинсиен, т.е. «Семь провинций», объединившиеся в составе Республики Соединенных Провинций (ныне Нидерланды), в 1581 г.;
- Diderot** — Дени Дидро (1713—1784), выдающийся французский философ-просветитель;
- Dominion** — Доминион, с конца XIX — начала XX веков британское владение с собственным правительством и парламентом (Канада, Австралия, Новая Зеландия, Южно-Африканский Союз);
- Draak** — Драак, дракон (флам.);
- Drache** — Драхе, дракон (нем.);
- Dreadnought** — Дредноут, неустрашимый (англ.);
- Duke of York** — Дюк оф Йорк, Герцог Йоркский, титул второго по очереди наследника английского престола (после принца Уэльского);
- Du Guesclin** — Бертран дю Геклен, знаменитый рыцарь XIV века, французский полководец эпохи Столетней войны, коннетабль Франции (умер в 1380 г.);
- Duncan** — Адам Дункан (1731—1804), виконт, адмирал, британский флотоводец эпохи французских революционных войн;
- Duquesne** — маркиз Абрахам Дюкень (1610—1688), французский адмирал середины XVII века, сражавшийся с испанцами, генуэзцами и голландцами;
- Edinburg** — Эдинбург, историческая столица Шотландии;
- Eidsvold** — Эйдсволд, город в Норвегии, где 17 мая 1814 года была принята конституция, провозгласившая независимость страны от Швеции;
- Elsass** — Эльзас, французская провинция, перешедшая к Пруссии в 1871 г. после поражения Франции во франко-прусской войне 1870—1871 гг. и возвращенная французам в 1919 г.;
- Emmanuele Filiberto** — Эммануэле Филиберто Савойский, герцог д'Аоста (1869—1931), двоюродный брат короля Италии Виктора-Эммануила III;
- Emperor of India** — Эмперор оф Индия (англ.), Император Индии, один из титулов британских королей в 1910—1948 гг.;
- Empress of India** — Эмпресс оф Индия (англ.), Императрица Индии, один из титулов британской королевы Виктории в 1876—1901 гг.;
- Erebus** — Эреб, божество мрака в древнегреческой и римской мифологии;
- Erin** — Эрин, мифическая ирландская королева, а также древнее поэтическое гэльское название Ирландии;
- Erzherzog Albrecht** — Эрцгерцог Альбрехт, из династии Габсбургов, австрийский фельдмаршал, под командованием которого австрийцы в 1866 г. разгромили под Кустоца итальянскую армию короля Виктора Эммануила II;
- Erzherzog Ferdinand Max** — Фердинанд Максимилиан, эрцгерцог из династии Габсбургов;
- Erzherzog Friedrich** — Фридрих Карл Иосиф, эрцгерцог из династии Габсбургов;
- Erzherzog Franz Ferdinand** — Франц Фердинанд д'Эсте (1863—1914), эрцгерцог из династии Габсбургов, племянник императора Франца Иосифа I, престолонаследник с 1896 года, фельдмаршал. Его убийство в Сараево 28 июня 1914 г. стало поводом для начала Первой мировой войны;
- Erzherzog Karl** — Карл-Франц-Иосиф (1887—1922), эрцгерцог из династии Габсбургов, племянник Франца-Фердинанда, престолонаследник с 1914 г., фельдмаршал, последний император Австрии и король Венгрии Карл I (правил в 1916—1918 гг.);
- Espana** — Эспанья, т.е. Испания (испан.);
- Etna** — Этна, вулкан на острове Сицилия;
- Exmouth** — Эдвард Пелью, лорд Эксмут (1757—1833), адмирал, британский флотоводец эпохи наполеоновских войн;
- Evertsen** — Эвертзен, голландский род, давший плеяду выдающихся моряков. Наиболее прославились среди них четыре адмирала: Ян (1600—1666), Корнелис-старший (1610—1666), Корнелис-младший (1628—1679), Корнелис-самый младший (1642—1706);
- La Flanare** — Фландр, или Фландрия, провинция на северо-востоке Франции;
- Floriano** — маршал Флориану Пейхото, второй президент Бразилии после Деодору;
- (La) Formidable** — Формидейбл (англ.), Формидабль (фр.), грозный;
- Formidabile** — Формидабиле, грозный (ит.);
- (La) Foudroyante** — Фудройян, молниеносный, поражающий (фр.);
- (La) France** — Франс, т.е. Франция;

- Francesco Caracciolo** — принц Франческо Караччоло (1732—1799), неаполитанский адмирал, участник войны за американскую независимость в 1775—1782 гг., а также преследователь алжирских пиратов. Повешен на рее корабля «Минерва» по приказу адмирала Нельсона после захвата Неаполя;
- Francesco Morosini** — Франческо Морозини, венецианский генерал эпохи венецианско-турецких войн конца XVII века;
- Friedland** — Фридланд, город в прусской части Польши, где в ходе наполеоновских войн 14 июня 1807 г. русская армия генерала графа Л.Л. Беннигсена была разбита французской под командованием императора Наполеона I;
- Friedrich der Grosse** — Фридрих дер Гроссе, Фридрих II Великий (1712—1786), король Пруссии в 1740—1786 гг., из династии Гогенцоллернов, полководец эпохи Семилетней войны;
- Friedrich Karl** — Фридрих Карл Прусский, принц из династии Гогенцоллернов, полководец времен австро-пруско-датской (1864), австро-пруской (1866) и франко-пруской (1870—1871) войн;
- Frithyof** — Фритъоф, герой древнегерманского эпоса;
- Fuji** — вулкан Фудзи, национальный символ Японии;
- (La) Fulminante** — Фюльминант, молниеносный (фр.);
- (La) Furieuse** — Фюрьёз, яростный (фр.);
- Furious** — Фьюриес, яростный (англ.);
- Furst Bismarck** — Фюрст, т.е. князь (нем.), см. Bismarck;
- Fury** — Фьюри, ярость (англ.);
- Fuso** — Фусо, историческая провинция Японии;
- Galissonniere** — Галисоньер Ролан-Мишель (1693—1756), маркиз, лейтенант-генерал, губернатор французской Канады в 1745—1749 гг., командующий французским Средиземноморским флотом в 1750—1756 гг.
- Ganges** — Гэнджес (англ.), великая река Ганг в Индии;
- Gascogne** — Гасконь, историческая провинция на юге Франции;
- Gaulois** — Голау, т.е. галл (фр.);
- Ghienne** — Гиень, историческая область на юге Франции;
- Giulio Cesare** — Джулио Чезаре, т.е. Юлий Цезарь (ит.);
- (La) Gloire** — Глуар, слава (фр.);
- Glorious** — Глориес, славный (англ.);
- Glory** — Глори, слава (англ.);
- Gneisenau** — Август-Вильгельм-Антон фон Гнейзенау (1760—1831), прусский фельдмаршал, один из реформаторов национальных вооруженных сил в эпоху наполеоновских войн;
- Goliath** — Голиаф, библейский великан, убитый Давидом;
- Gorgon** — Медуза-Горгона, чудовище древнегреческой мифологии, имевшее облик безобразной женщины с бронзовыми руками и змеями вместо волос, обращавшее своим взглядом в камень;
- Gota** — Гот (шв.); названия однотипных кораблей «Svea» и «Gota» — обращение к традиционному титулу шведского монарха, обозначающему «король шведов и готов»;
- Graf Spee** — граф Максимилиан фон Шпее (1861—1914), германский вице-адмирал, разгромивший английскую эскадру в районе чилийской бухты Коронель 1 ноября 1914 г. Погиб в бою у Фолклендских островов 8 декабря 1914 г.;
- Grosser Kurfurst** — Гроссер Курфюрст, т.е. «Великий курфюрст» — Фридрих Вильгельм Великий (1620—1688), курфюрст Пруссии в 1640—1688 гг., из династии Гогенцоллернов;
- Guerriera** — Герира, воительница (ит.);
- Gustaf V** — Густав V Адольф (1858—1950), король Швеции из династии Бернадотов. Правил с 1907 г.;
- Haai** — Хаай, акула (флам.);
- Habsburg** — Габсбург, династия штирийских герцогов, императоров Священной Римской империи (1438—1806), австрийских императоров (1804—1918);
- Hagen** — Хаген из Тронеге, герой-воитель древнегерманского эпоса;
- Haireddin Barbarossa** — Хайреддин «Барбаросса» (Рыжебородый) (ок. 1483—1546), пират, затем адмирал флота Османской империи и правитель Туниса;
- Hannibal** — Ганнибал Барка (246—183 до н.э.), великий полководец эпохи Пунических войн, предводитель войск Карфагена;
- Hannover** — Ганновер, королевство на севере Германии, присоединенное к Пруссии в 1866 г.;
- Hansa** — Ганза, торговый морской союз средневековых северогерманских городов во главе с городом Любек (XIV—XVII века);
- Harald Haarfagre** — Харальд I Прекрасноволосый, один из первых королей Норвегии. Правил около 886—930 гг.;
- Haruna** — Харуна, историческая провинция Японии;
- Hatsuse** — Хацусе, историческая провинция Японии;
- Hecate** — Хикейт (англ.), т.е. Геката, древнегреческая богиня мрака;
- Hector** — Гектор, легендарный воин, герой поэмы Гомера «Илиада»;
- Heiligerlee** — Хейлигерлее, монастырь Св. Льва (флам.), возле которого 23 мая 1568 г. голландские лесные гёзы (партизаны) принца Людвиг Нассауского разгромили испанское войско графа Аремберга;



- Hejmdal** — Хеймдаль, страж богов в древнегерманском эпосе;
- Helgoland** — Гельголанд, остров в Северном море, где 9 мая 1864 г. в ходе германо-датской войны датский флот адмирала Свенсона нанес поражение австро-прусской эскадре. В Германии считается боевым крещением «нового флота» Пруссии;
- Henry IV** — Анри IV (1553 — 1610), Генрих, король Наварры (правил с 1572) и Франции (с 1589), основатель династии Бурбонов на французском троне, павший от ножа религиозного фанатика;
- Hercules** — Геркулес, или Геракл, герой древнегреческой и римской мифологии;
- Herluf Trolle** — Херлуф Тrolле (1516—1565), главнокомандующий датским флотом в 1563—1565 гг., отличился в ряде сражений со шведами в 1559—1565 гг., умер от ран, полученных в бою.
- Hero** — Хироу (англ.), герой ;
- (La) Heroine** — Эроинь (фр.), героиня;
- Hertog Hendrik** — Хертог Хендрик, герцог Генрих-Владимир-Альберт-Эрнст Мекленбург-Шверинский, принц Нидерландский (1876—1934), супруг голландской королевы Вильгельмины;
- Hessen** — Гессен, великое герцогство в составе Германской империи;
- Hibernia** — Иберния, историческое наименование Ирландии на латинизированном кельтском языке;
- Hiei (Hiyei)** — историческая провинция Японии;
- Hizen** — Хидзэн, одна из провинций Японии;
- Hildebrand** — Гильдебранд, воин короля Дитриха Бернского, герой древнегерманского эпоса;
- Hindenburg** — граф Пауль фон Гинденбург (1847—1934), германский фельдмаршал, полководец периода Первой мировой войны, президент Германии в 1925—1933 гг.;
- Hindustan** — Хиндастан, т.е. Индостан, Индия (хинди);
- Noche** — Луи-Лазарь Ош (1768—1797), выдающийся французский генерал периода революционных войн конца XVIII века;
- Hood** — британский род, давший Королевскому флоту ряд выдающихся моряков. Среди них наиболее знаменитые: адмирал Сэмюэл Худ (1724—1816), флотоводец эпохи войны за независимость США и французских революционных войн; его брат Александр (1726—1814); Александр (1758—1798), кэптен; его брат Сэмюэл (1762—1814), вице-адмирал; Хорас (1870—1916), контр-адмирал;
- Horm** — Горм Старый, первый король Ютландии (Дании). Правил в 930—936 годах;
- Hotspur** — Хотспэр (Горячая шпора), прозвище лорда Генри Перси, графа Нортумберлендского, сражавшегося против французов и шотландцев, затем руководившего восстанием против английского короля Генриха IV и погибшего в битве при Шрэсбери 21 июля 1403 г.;
- Howe** — лорд Ричард Хау (1726—1799), адмирал, британский флотоводец эпохи войны за независимость США и Французских революционных войн;
- Huascar** — Уаскар, индейский вождь в Перу, руководитель восстания против испанцев в конце XVII века;
- Hydra** — Лернейская Гидра, девятиглавый змей древнегреческой мифологии, убитый Гераклом;
- Hyena** — Гиена (флам.);
- Hyuga** — Хюга, одна из провинций Японии;
- Illustrious** — Илластриес, прославленный (англ.);
- Ilmarinen** — Ильмаринен, легендарный кузнец, герой карело-финского эпоса;
- (L') Implacable** — Имплекейбл (англ.), Эмплакабль (фр.), непримиримый;
- (L') Impregnable** — Эмпреньябль, непоколебимый (фр.);
- Indefatigable** — Индефэтигейбл, неутомимый (англ.);
- Independencia** — Индепенденсия, независимость (исп., порт.);
- Indomitable** — Индомитейбл, неукротимый (англ.);
- (L') Indomptable** — Эндомтабль, неукротимый (фр.);
- Indus** — Индус (хинди);
- Inflexible** — Инфлексибл, несгибаемый (англ.);
- (L') Invincible** — Инвинсибл (англ.), Энвенсибль (фр.), непобедимый;
- Iron Duke** — Айрон Дюк (Железный герцог), прозвище Артура Уэлсли, герцога Веллингтона (1769—1852), фельдмаршала, английского полководца эпохи наполеоновских войн;
- Irresistible** — Иррезистибл, неудержимый (англ.);
- Ise** — Исэ, одна из провинций Японии;
- Jaime I** — Хайме (Яков) I «Завоеватель», король Арагона (правил в 1213—1276 гг.);
- Jakob van Heemeskerck** — Якоб ван Хеескерк (1567—1607), голландский моряк и путешественник, один из героев войны с Испанией за независимость Нидерландов. Погиб в бою под Гибралтаром 25 апреля 1607 г., где он разгромил испанскую эскадру;
- Javary** — Жавари, крупная река в Бразилии, приток Амазонки;
- Jaureguiberry** — Жорегиберри Жан Бернар (1815—1887), французский адмирал, участник Крымской и Франко-прусской войн, морской министр в 1879—1880 гг.
- Jean Bart** — Жан Бар (1651—1702), французский капер и флотоводец. Родом из Сен-Мало, из семьи рыбака, в молодости был пиратом.

Впоследствии командовал эскадрой;

- Jemmappe** — Жеммап, город в австрийских Нидерландах (Бельгия), где в ходе французских революционных войн в ноябре 1792 г. французская армия генерала Ш. Дюмурье разгромила австрийскую армию герцога Альберта Саксен-Тешенского;
- Jena** — Йена, город в Пруссии, где 14 октября 1806 г. французская армия императора Наполеона I разгромила прусскую под командованием князя Ф. Гогенлоэ;
- Juan de Austria** — Хуан Австрийский, принц из династии Габсбургов, испанский полководец эпохи венецианско-турецких войн (середина XVII века);
- Jupiter** — Джупитер (англ.) Юпитер-громовержец, верховный бог древнеримского пантеона;
- Justice** — Жюстис, справедливость (фр.);
- Kaga** — Кага, провинция в Японии;
- Kaiser** — Кайзер, т.е. император (нем.);
- Kaiser Barbarossa** — Фридрих I Барбаросса (Рыжебородый), король Германии с 1152 г., император Священной Римской империи с 1155 г., из династии Штауфенов. Погиб в Малой Азии в 1190 г. во время Третьего крестового похода;
- Kaiser Friedrich III** — Кайзер Фридрих Ш (1831—1888), император Германии и король Пруссии, из династии Гогенцоллернов, умерший вскоре после вступления на престол;
- Kaiser Karl der Grosse** — Кайзер Карл дер Гроссе, т.е. Карл Великий (см. Charlemagne);
- Kaiser Max** — Макс Максимилиан I (1832—1867), австрийский эрцгерцог из династии Габсбургов, брат Франца-Иосифа I, император Мексики в 1864—1867 гг. Расстрелян мексиканскими революционерами,
- Kaiser Wilhelm II** — Кайзер Вильгельм II (1859—1941), император Германии и король Пруссии из династии Гогенцоллернов (правил в 1888—1918 гг.);
- Kaiser Wilhelm der Grosse** — Кайзер Вильгельм I Великий (1797—1888), король Пруссии с 1861 г., первый император объединенной Германии (с 1871 года), из династии Гогенцоллернов;
- Kaiserin** — Кайзерин, императрица (нем.);
- Kawachi** — Кавати, одна из провинций Японии;
- Kii** — Ки, одна из провинций Японии;
- Kilkis** — Килкис, город на севере Греции, где во время Балканских войн 1911—1913 гг. происходили ожесточенные сражения;
- King Edward VII** — Кинг Эдвард (Эдуард VII) (1841—1910), король Великобритании, первый из правящей ныне Саксен-Кобург-Готской династии (Виндзорской). Правил с 1901 г.;
- King George V** — Кинг Джордж (Георг V) (1865—1936),

король Великобритании из Саксен-Кобург-Готской династии (в 1917 г. переименована в Виндзорскую). Правил с 1910 г.;

- Kirishima** — Кирисима;
- Kongo** — Алмаэ (яп.);
- Konig** — Кёниг, т.е. король (нем.);
- Konig Albert** — Кёниг Альберт, король Вюртемберга с 1864 г., один из активных участников франко-прусской войны 1870—1871 гг.;
- Konig Wilhelm** — Кёниг Вильгельм I Гогенцоллерн (1797—1888), король Пруссии с 1861 г. (см. Kaiser Vilhelm der Grosse);
- Koningin Regentes** — Конингин Регентес, королева-регент Эмма Вильгельмина Вальдек-Пирмонт (1858—1934), жена короля Нидерландов Виллема III. В 1890—1898 гг. была регентом при своей дочери, малолетней королеве Вильгельмине I;
- Kortenaer** — Кортенер, голландский адмирал, флотоводец эпохи англо-голландских войн. Погиб в сражении при Лоустофте 3 июня 1665 г.;
- Kronprinz** — Кронпринц, наследный принц (нем.), эквивалент русского термина «цесаревич»;
- Kronprinz Erzherzog Rudolf** — Рудольф Габсбург, престолонаследник Австро-Венгрии, сын императора Франца-Иосифа I. Покончил с собой в 1889 г., запутавшись в «любовном треугольнике»;
- Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie** — Стефания Бельгийская (1864—1945), дочь бельгийского короля Леопольда II, жена австрийского престолонаследника Рудольфа, покончившего с собой;
- Kronprinz Wilhelm** — Вильгельм Гогенцоллерн (1882—1951), наследный принц Пруссии и Германии до 1918 г., сын кайзера Вильгельма II;
- Kurfurst Friedrich Wilhelm** — см. Grosser Kurfurst;
- Languedoc** — Лангедок, историческая провинция на юге Франции;
- Lave** — Лава (фр.);
- Lemnos** — Лемнос, греческий остров в Эгейском море,
- Leonardo da Vinci** — Леонардо да Винчи (1452—1519), великий итальянский художник, ученый и инженер эпохи Возрождения;
- Lepanto** — Лепанто, город в Греции (ныне Навпактос), возле которого 7 октября 1571 г. флот «Священной лиги» (Венеция, Испания, Папское государство, Мальта, Генуя, Сицилия) под командованием дона Хуана Австрийского полностью разгромил турецкий флот Али-Паши. Одно из величайших морских сражений в истории человечества.
- Libertad** — Либертад, свобода (исп.);
- Liberte** — Либертэ, свобода (фр.);

- Lion** — Лайон, лев (англ.);
- Lissa** — Лисса (ныне Вис), остров в Адриатическом море, у которого 20 июля 1866 г. австрийский флот адмирала Тегетгофа разгромил итальянский флот адмирала К. ди Персано;
- Littorio** — Литторо, ликтор, в Древнем Риме почетный страж высших магистратов;
- Lord Clive** — лорд Роберт Клайв, английский полководец эпохи Семилетней войны 1756—1763 гг., сражавшийся с французами в Индии;
- Lord Nelson** — виконт Горацио Нельсон (1758—1805), британский вице-адмирал, великий флотоводец эпохи наполеоновских войн. Погиб в Трафальгарской битве 21 октября 1805 г.;
- Lorraine** — Лоррэн, т.е. Лотарингия, историческая провинция на западе Франции;
- Lothringen** — Лотринген, или Лотарингия, немецкое название провинции, отторгнутой Пруссией у Франции в 1871 г. вместе с Эльзасом;
- Luipaard** — Луипаард, леопард (флам.);
- Lutzow** — барон Адольф-Фрайхер фон Лютцов, прусский офицер, организатор партизанского антифранцузского движения в Германии в 1813 г.;
- Maarten Harpertszoon Tromp** — Мартин Харпертзон Тромп (1597—1653), адмирал, выдающийся голландский флотоводец эпохи англо-голландских войн. Погиб в сражении с английским флотом у острова Тексел 2 июня 1653 г.;
- Macksnsen** — Август фон Макензен (1849—1945), германский генерал-фельдмаршал, выдающийся полководец периода Первой мировой войны;
- Magenta** — Мажента, город в Ломбардии, где в ходе австро-итало-французской войны 4 июня 1859 г. французский корпус генерала М. Мак-Магона разгромил австрийскую армию фельдмаршала Дьюлаи,
- Magnificent** — Магнифишент, великолепный (англ.);
- Majestic** — Маджестик, величественный (англ.);
- Malaya** — Малайя, британская колния в Юго-восточной Азии (ныне Малайзия);
- Mananime** — Мананим, историческая провинция Франции;
- Marengo** — Маренго, селение в Италии, где 14 июня 1800 г. армия Первого консула Франции Наполеона Бонапарта разгромила австрийскую армию фельдмаршала М. Меласа;
- Markgraf** — Маркграф (нем.), эквивалент русского термина «удельный князь»;
- Marlborough** — Джон Черчилль, герцог Малборо (1650—1722), выдающийся английский военачальник эпохи войны за Испанское наследство;
- Mars** — Марс, древнеримский бог войны;
- Massena** — Андрэ Массена (1758—1817), маршал Франции, полководец эпохи революционных и наполеоновских войн;
- Matador** — Матадор (флам.);
- Mecklenburg** — Мекленбург, герцогство в составе Германской империи;
- Messina** — Мессина, порт в Италии, где 2 октября 1284 года сицилийский флот адмирала Руджеро ди Лаурия разгромил французский флот короля Карла I Анжуйского;
- Mikasa** — Микаса, историческая провинция Японии;
- Minas Gerais** — Минас-Жераис, штат в Бразилии;
- Minotaur** — Минотавр, персонаж древнегреческой мифологии, человек с головой быка, живший в Лабиринте на Крите, которого убил герой Тесей;
- Mirabeau** — граф Онуэ Габриэль-Рикети де Мирабо (1749—1791), видный французский политический деятель, одно из главных действующих лиц Великой Французской революции;
- Monarch** — Монарх (англ., нем.);
- Montagu** — лорд Эдвард Монтегю, граф Сэндвич (1625—1672), адмирал, британский флотоводец эпохи англо-голландских войн XVII века. Погиб 28 мая 1672 г. в битве при Соул-бей;
- Moreno** — Мариано Морено (1778—1811), один из вождей борьбы за освобождение Южной Америки от испанского владычества, глава первого правительства независимой Аргентины,
- Musashi** — Мусаси, одна из провинций Японии;
- Mutsu** — Муцу, одна из провинций Японии, а также гора на острове Хонсю;
- Nagato** — Нагато, одна из провинций Японии;
- Napoli** — Наполи, т.е. Неаполь (ит.);
- Nassau** — Нассау, одна из провинций Пруссии на северо-западе Германии;
- Nelson** — см. Lord Nelson;
- Neptune** — Нептун, древнеримский бог моря;
- New Ironsides** — Нью Айронсайдс (Новый Железнодорожный), название в честь прославленного парусного фрегата ВМФ США «Ironsides», сражавшегося в англо-американскую войну 1812 г.;
- New Zealand** — Нью-Зиланд, т.е. Новая Зеландия (англ.);
- Niels Juel** — Нильс Юэль, датский адмирал, разгромивший шведский флот при Ясмунде (1676) и Копенгагене (1677);
- Nile** — Найл, т.е. река Нил в Египте, в устье которой 1 августа 1798 г. британская эскадра контр-адмирала Г. Нельсона разгромила французскую вице-адмирала Ф. Брюэса (сражение известно также под названием Абукирского);
- Njord** — Ньёрд, один из героев скандинавской мифологии, победитель чудовищного змея;

- Norge** — Норве, т.е. Норвегия (норвеж.);
- Normandie** — Нормандия, историческая область на севере Франции;
- Northumberland** — Нортумберленд, графство на севере Англии;
- Numancia** — Нумансия, город в Испании, где в V веке вестготы разбили армию вандалов и свевов.
- (L') Ocean** — Оушн (англ.), Океань (фр.), океан;
- Oden, Odin** — Один, верховный бог в скандинавской и древнегерманской мифологии (шв.);
- Oldenburg** — Ольденбург, великое герцогство в составе Германской империи;
- (L') Opiniatre** — Опиниатр, убежденный (фр.);
- Orion** — Орион, великан в древнегреческой мифологии, сын бога морей Посейдона;
- Oscar II** — Оскар II (1829—1907), король Швеции в 1872—1907 гг., из династии Бернадотов;
- Ostfriesland** — Остфрисланд, Восточная Фрисландия, историческая область на северо-западе Германии, владение Пруссии;
- Owari** — Овари, одна из провинций Японии;
- Palestro** — Палестро, город в Италии, возле которого 30 мая 1859 г. пьемонтская армия генерала Чальдини разгромила австрийскую армию генерала Штадиона;
- Patrie** — Патри, отечество (фр.);
- Paixhans** — Анри Пексан, французский инженер, изобретатель бомбического орудия, стрелявшего бомбами (фугасными снарядами);
- Pelayo** — Пелайо, вождь вестготов (?—737), основавший королевство Астурия (правил с 718 г.) и начавший Реконкису — борьбу за освобождение Испании от владычества мусульман;
- Penelope** — Пенелопа, персонаж древнегреческой мифологии, жена Одиссея;
- Piet Hein** — Пит Хейн, голландский капер, затем — адмирал, сражавшийся с испанцами и португальцами в начале XVII века;
- Pommern** — Поммерн, или Померания, историческая область в составе Пруссии;
- Posen** — Позен, герцогство Позенское (ныне Познаньское воеводство в Польше), до 1918 г. входившее в состав Пруссии;
- Preussen** — Пройссен, т.е. Пруссия, королевство и центр Германской империи;
- Prince Albert** — Алберт (Альберт), принц Саксен-Кобург-Готский (1819—1861), муж британской королевы Виктории;
- Prince Consort** — Принс Консорт (принц-консорт), титул супруга царствующей королевы, не имеющего королевского титула (имеется в виду упомянутый муж королевы Виктории принц Альберт);
- Prince George** — Принс Джордж, т.е. Георг, принц Гессен-Дармштадтский, английский морской офицер, захвативший у Испании 24 июля 1704 г. крепость Гибралтар;
- Prince of Wales** — Принс оф Уэлс, Принц Уэльский, титул наследника английского престола с 1301 г.;
- Princess Royal** — Принсесс Ройял, принцесса-королева (цесаревна), титул Виктории, дочери короля Георга V (умерла в 1965 году);
- Principe Amedeo** — Принчипе Амедео, принц Амедео Савойский, герцог д'Аоста (1845—1890), брат итальянского короля Умберто I, король Испании в 1871—1873 гг.;
- Principe di Carignano** — Принчипе ди Кариньяно, принц Кариньянский, титул князя Томмазо Франческо (1596—1656), основателя Кариньянской линии Савойской династии, чьи представители в 1831—1861 гг. были королями Пьемонта (Сардинии), а в 1861—1946 гг. королями Италии;
- Prinz Adalbert** — принц Адальберт Гогенцоллерн, родственник короля Пруссии Вильгельма I;
- Prinz Eitel Friedrich** — принц Эйтель-Фридрих Гогенцоллерн, родственник императора Германии Вильгельма II, адмирал;
- Prinz Eugen** — Ойген, или Евгений, принц Савойский (1663—1736), знаменитый австрийский полководец эпохи войн за Испанское наследство и австро-турецкой, генералиссимус;
- Prinz Hendrick** — Принц Хендрик, Виллем-Фредерик-Генрих Нассауский, принц Нидерландский, младший сын голландского короля Виллема II;
- Prinzregent Luitpold** — Луитпольд, принц из династии Виттельсбахов, регент Баварии при недееспособном короле Людвиге II в 1862—86 гг.;
- Protectrise** — Защищающий (фр.);
- Provence** — Прованс, историческая область на юге Франции;
- Queen** — Куин, королева (англ.);
- Queen Elizabeth** — Куин Элизбет, Елизавета I (1533—1603), английская королева в 1558—1603 гг., из династии Тюдоров;
- Queen Mary** — Куин Мэри, королева Мария (1867—1953), английская королева, супруга Георга V;
- Radetzky** — Йозеф Радецкий (1766—1858), австрийский фельдмаршал, под командованием которого австрийские войска разгромили итальянскую армию при Кустоце и Новаре в 1848 и 1849 гг.;
- Ranger** — Рейнджер, странник, название флагманского корабля американского капера адмирала Пола Джонса (1747—1792), героя войны за независимость США;
- Re d'Italia** — Ре д'Италия, король Италии (ит.);
- Re di Portogallo** — Ре ди Португалло, король Португа-

- лии (ит.). Имеется в виду португальский король Луиш I из династии Кобург-Браганса, зять итальянского короля Виктора-Эммануила II (правил в 1838—1889 гг.);
- Re Umberto** — Умберто I (1844—1900), король Италии из Савойско-Кариньянской династии. Правил с 1878 г., был убит террористом-анархистом;
- (La) Redoutable** — Редутейбл (англ.), Редутабль (фр.), устрашающий;
- (Le) Refugeon** — Рефюжан, дающий пристанище (фр.);
- Regina Elena** — Реджина Елена, королева Елена Черногорская (1873—1952), дочь черногорского князя Николы I и жена короля Италии Виктора-Эммануила III;
- Regina Margherita** — Реджина Маргерита, королева Маргарита Генуэзская (1851—1926), жена короля Италии Умберто I;
- Regina Maria Pia** — Реджина Мария Пия Савойская (1847—1911), дочь итальянского короля Виктора-Эммануила II и жена Луиша I, короля Португалии;
- Renown** — Ринаун, известность (англ.);
- Republique** — Републик, республика (фр.);
- Repulse** — Рипалс, отпор (англ.);
- Requin** — Рекен, акула (фр.);
- Resistance** — Резистенс, сопротивление (англ.);
- Resolution** — Резолюшн, решимость (англ.);
- Revanche** — Реванш, месть (фр.);
- Revenge** — Ривендж, месть (англ.);
- Rheinland** — Райнланд, прирейнские провинции Пруссии;
- Riachuelo** — Риачуэло, место, где в ходе Парагвайской войны, 11 июня 1865 г., бразильский флот вице-адмирала Тамандаре разгромил парагвайский;
- Richelieu** — Арман Жан дю Плесси, кардинал де Ришелье (1585—1642), премьер-министр Франции и генералиссимус французской армии, крупный государственный и военный деятель;
- Rio de Janeiro** — Рио-де-Жанейро, прежняя столица Бразилии;
- Rivadavia** — Бернардино Ривадавия (1780—1845), один из вождей борьбы за освобождение Южной Америки от испанского владычества, затем — президент Аргентины;
- Rochambeau** — граф Жан-Батист де Рошамбо, генерал-лейтенант, командующий французской армией в Америке, сражавшейся против англичан в эпоху войны за независимость США;
- Rodney** — Джордж Брайджес Родни (1719—1792), адмирал, британский флотоводец эпохи Семилетней войны;
- Rolf Krake** — Рольф (Хрольф) Краке, один из самых известных скандинавских конунгов;
- Roma** — Рома, т.е. Рим (лат., ит.);
- Royal Alfred** — Ройял Алфред, король Альфред Великий, саксонский король Уэссекса (871—899);
- Royal Oak** — Ройял Оук, королевский дуб, один из древних поэтических символов английской государственности;
- Royal Sovereign** — Ройял Соверин, «король-суверен», один из титулов британского монарха;
- Ruggiero di Lauria** — Руджеро ди Лаурия, арагонский и сицилийский адмирал конца XIII века (умер в 1305 г.), сражавшийся с арабами и французами;
- Rupert** — принц Руперт Стюарт, племянник английского короля Карла I, британский полководец и флотоводец эпохи Гражданской и англо-голландских войн (умер в 1682 г.);
- Russell** — Эдвард Рассел (1653—1727), адмирал, британский флотоводец эпохи войны Аугсбургской лиги 1688—1697 гг.;
- Sachsen** — Заксен, т.е. Саксония, королевство в составе Германской империи;
- Sagami** — Сагами, одна из провинций Японии;
- Sagunto** — Сагунто, крепость в Испании, в течение месяца (23 сентября — 26 октября 1811 г.) героически отбивавшая атаки французского корпуса маршала Сульта;
- Saint Louis** — Сен Луи, Людовик IX Святой (1214—1270), французский король (с 1226 г.) из династии Капетингов, полководец, инициатор и главный участник Седьмого и Восьмого крестовых походов. В 1287 г. причислен к лику святых;
- Saint Vincent** — мыс Святого Винсента у западного побережья Испании, где 16 января 1780 г. адмирал Джордж Родни разгромил адмирала Хуана де Лангара; 14 февраля 1797 г. адмирал Джон Джервис разгромил адмирала Хосе де Кордова;
- Salamander** — Саламандра, мифическое существо, живущее в огне (нем.);
- Salamis** — Саламис, или Саламин, остров в Эгейском море, у которого в 480 г. до н.э. греческий флот Эврибиада разгромил персидский под командованием царя Ксеркса;
- San Martino** — Сан Мартино, Святой Мартин, покровитель итальянской Савойской династии;
- Sans Pareil** — Сан Парей, несравненный, бесподобный (фр.);
- Sao Paulo** — Сан-Паулу (порт.), Святой Павел, название штата и крупнейшего города Бразилии;
- Sardegna** — Сарденья, т.е. Сардиния (ит.);
- Satsuma** — Сацума, одна из провинций Японии;
- Saturn** — Сатурн, бог древнеримского пантеона, покровитель земледелия;
- Savoy** — Савоя, провинция на юго-востоке Франции;

- Saygon** — Сайгон, город во Вьетнаме, где франко-испанский отряд (1000 человек) успешно выдержал осаду 50-тысячной вьетнамо-китайской армии с марта 1860 по февраль 1861 гг.;
- Scharnhorst** — Герхард-Иоганн-Давид Шарнхорст (1755—1813), прусский генерал, военный министр и начальник Генерального штаба, реформатор вооруженных сил в эпоху наполеоновских войн и крупный военный теоретик;
- Schlesien** — Шлезия, т.е. Силезия, историческая область в составе Пруссии (ныне область в Польше);
- Schleswig-Holstem** — Шлезвиг-Гольштейн, герцогство, отторгнутое Пруссией у Дании в 1864 г.;
- Schorpienen** — Схорпионен, скорпион (флам.);
- Schwaben** — Швабен, т.е. Швабия, одно из старейших герцогств средневековой Германии;
- Scorpion** — Скорпион (англ.);
- Settsu** — Сэцу, одна из провинций Японии;
- Shikishima** — Сикисима, остров у берегов Хонсю;
- Shinano** — Синано, одна из провинций Японии;
- Siegfrid** — Зигфрид, сын Сигемунда, короля Нидерландов, герой древнегерманского эпоса;
- Solferino** — Сольферино, город в Ломбардии, где 24 июня 1859 г., в ходе австро-франко-итальянской войны, союзная армия императора Наполеона III и пьемонтского короля Виктора Эммануила II разгромила австрийскую (император Франц Иосиф I);
- Stier** — Стир, бык (флам.);
- Suffren** — Пьер-Андре де Сюффрен (1726—1788), французский адмирал, сражавшийся с англичанами в эпоху войны за независимость США;
- Sultan** — Султан (англ.);
- Superb** — Сьюперб, превосходный (англ.);
- (La) Surveillante** — Сюрвейянт, надзирающий (фр.);
- Suwo** — Суво, одна из провинций Японии;
- Sverige** — Сверье, т.е. Швеция (шв.);
- Swea** — Свеа, швед (шв.);
- Swiftsure** — Свифтшур, надежный (англ.);
- Szent Istvan** — Сцент Иштван, т.е. Стефан I Святой (ок. 970—1038), князь (с 997) и первый венгерский король (с 1000) из династии Арпадов. Ввел в стране христианство;
- Takao** — Такао, гора на острове Хонсю;
- Tegetthoff** — Вильгельм, граф фон Тегетгоф (1827—1871), австрийский адмирал, под командованием которого австрийцы в 1866 г. разгромили итальянский флот возле острова Лисса;
- Temeraire** — Темерер, смелый (англ., поэтич.);
- (La) Terrible** — Террибль, ужасный (фр.);
- Terribile** — Террибиле, ужасный (ит.);
- Terror** — Террор, ужас (англ.);
- Tetuan** — Тетуан, город в Марокко, взятый 7 февраля 1860 г. после ожесточенного штурма испанской армией маршала О'Доннела в ходе испано-марокканской войны;
- Thor** — Тор, один из главных богов германо-скандинавской мифологии, бог грома, бури и плодородия;
- Thule** — Туле (Фуле), в античной географии остров у Полярного круга к северу от Британии, в переносном значении «край света»;
- Thunder** — Тандер, гром (англ.);
- Thunderer** — Тандерер, громовержец (англ.);
- Thunderbolt** — Тандерболт, удар грома (англ.);
- Thuringen** — Тюринген, т.е. Тюрингия, одна из древнейших исторических областей в Германии;
- Tiger** — Тайгер, тигр (англ.);
- Tiiger** — Тигер, тигр (флам.);
- Ting Yuen** — Дин Юань, божественный мир (кит.);
- Tirpitz** — Альфред фон Тирпиц (1849—1930), гросс-адмирал, создатель броненосного флота Германии;
- (La) Tonnante** — Гремящий (фр.);
- Tordenskjold** — Педер Торденскьёлд, или Торденшельд (1691—1720), датский адмирал эпохи Северной войны;
- Tosa** — Тоса, провинция в Японии;
- Trafalgar** — Трафальгар, мыс на Атлантическом побережье Испании, возле которого 21 октября 1805 г. британский флот адмирала Нельсона разгромил франко-испанский под командованием вице-адмирала П. де Вильнева;
- (Le) Trident** — Тридан, трезубец, символ Нептуна и морской мощи (фр.);
- Triumph** — Трайумф, т.е. триумф (англ.);
- Trusty** — Трасти, верный (англ.);
- Turgut Reiss** — Торгут-рейс (умер в 1565 г.), правитель Кайруана, один из главных османских полководцев эпохи турецких завоеваний;
- Vainamoinen** — Вяйнемейнен, герой карело-финского эпоса, сын владычицы морей Илматар;
- (La) Valeurieuse** — Валерьёз, отважный (фр.);
- Valiant** — Вэлиент, доблестный (англ.);
- Valmi** — Вальми, город на западе Франции, где 20 сентября 1792 г., в ходе французских революционных войн, французская армия генералов Ш. Дюмурье и Ф. Келлермана вынудила к отступлению австро-прусскую армию герцога Карла Брауншвейгского;
- Valparaiso** — Вальпараисо, главный порт Чили;
- Vanguard** — Вэнгард, авангард (англ.);
- Varese** — Варезе, городок в Италии, где 25 мая 1859 г., в ходе австро-франко-итальянской войны, от-

- ряд Джузеппе Гарибальди нанес поражение австрийской бригаде генерала Урбана;
- Vasa** — Ваза, династия королей Швеции (1523—1654) и Польши (1587—1668);
- Vasco da Gama** — Васко да Гама (1469 — 1524), великий португальский мореплаватель, впервые проложивший морской путь из Европы в Индию;
- Vauban** — маркиз Себастьян ле Претр де Вобан (1633—1707), маршал Франции, выдающийся военный деятель, основоположник новой теории фортификации;
- Venerable** — Венерейбл, внушающий почтение (англ.);
- Vengeance** — Вендженс, мщение (англ.);
- (La) Verite** — Верите, истина (фр.);
- Vergniaud** — Пьер-Викторьен Верньо (1753—1793), один из видных деятелей эпохи Французской революции, впоследствии казненный по приговору Революционного трибунала;
- Victoria** — Виктория (1819 — 1901), английская королева из Ганноверской династии. Ее правление в 1837—1901 гг. считается периодом наивысшего расцвета и могущества Британской империи;
- (La) Victoreuse** — Викторьез, победоносный (фр.);
- Victorious** — Викториес, победоносный (англ.);
- Viribus Unitis** — Вирибус Унитис (латин.), т.е. «Объединенными усилиями», девиз, аллегорически отображавший сущность двуединой австро-венгерской монархии;
- Vitoria** — Витория, городок в Испании, где 21.06.1813 г. англо-испанская армия герцога А. Веллингтона разгромила французскую армию короля Жозефа Бонапарта и генерала Ж. Журдена, изгнав французов из Испании;
- Vittorio Emanuele** — Витторио Эммануэле, т.е. Виктор-Эммануил II (1869—1947), король Италии в 1900—1946 гг., из Савойско-Кариньянской династии;
- Vittorio Veneto** — «Победа над венедами», победа древнего Рима над италийским племенем венетов. Эта победа обеспечила Риму главенство на Апеннинском полуострове;
- Voltaire** — Вольтер (или Франсуа Мари Аруэ; 1694—1778), величайший французский философ XVIII века;
- Warrior** — Уорриор, воин (англ.);
- Warspite** — Уорспайт, боевая ярость (англ., поэтич.);
- Weissenburg** — Вайсенбург, деревня в Эльзасе, где 4 августа 1870 г. авангард 3-й прусской армии кронпринца Фридриха-Вильгельма разбил французскую дивизию генерала А. Дуэ из состава Эльзасской армии;
- Wesp** — Весп, оса (флам.);
- Westfalen** — Вестфален, или Вестфалия, прусская провинция на западе Германии;
- Wettin** — Веттин, династия курфюрстов (с XV в.) и королей (1806—1918) Саксонии;
- Wien** — Вин, т.е. Вена, столица Австрии и Австро-Венгерской империи;
- Wittelsbach** — Виттельсбах, династия герцогов (с 1180), курфюрстов (с 1329) и королей (1805—1918) Баварии);
- Worth** — Вёрт, деревня в Эльзасе, где 6.08.1870 г. 3-я прусская армия кронпринца Фридриха-Вильгельма разбила основные силы французской Эльзасской армии маршала М. Мак-Магона;
- Wurtemberg** — Вюртемберг, королевство в составе Германской империи;
- Yamashiro** — Ямасиро, одна из провинций Японии;
- Yamato** — Ямато, древнее название Японии;
- Yashima** — Ясима, одна из провинций Японии;
- York** — Йорк, один из главных городов Англии, давший название средневековой герцогской и королевской династии.
- Zahringen** — Церинген, средневековая династия в Германской империи;
- Zaragoza** — Сарагоса, город в Испании, восставший испанский гарнизон которого дважды (в июне—августе 1808 и декабре 1808 — феврале 1809 гг.) героически отражал атаки французов. 21 февраля 1809 г. город был взят штурмом, почти всего его защитники погибли в бою;
- Zealandia** — стилизованное латинизированное название Новой Зеландии;
- Zealous** — Зилес, усердный (англ.);
- Zrinyi** — венгерский граф Миклош Зриньи (Микола Шубич Зриньски), бан Хорватии, герой австро-турецких войн XVI века, погибший 6 сентября 1566 г. при штурме турками города Сигетвар.

[Вернуться к оглавлению](#)

