

Дашьян, Александр Владимирович.

Д21 Все линкоры Второй мировой войны / Александр Дашьян, Сергей Пятанин, Сергей Балакин, Максим Токарев. — Москва : Эксмо : Яуза, 2020. — 416 с.

ISBN 978-5-04-110826-7

Самая полная энциклопедия линкоров Второй мировой войны — от карманного «Дойчланда» до титанического «Ямато», от «старика» «Шлейзвиг-Гольштейна», помнившего еще Ютландский бой, до сверхсовременной «Айовы». Исчерпывающая информация обо ВСЕХ без исключения линейных кораблях всех стран, участвовавших в боевых действиях, — не только великих морских держав (Великобритании, США, Японии, Франции, Италии, Третьего Рейха, СССР), но и второстепенных флотов (Аргентины, Бразилии, Турции, Швеции, Чили).

Все о «лебединой песне» Властелина Морей и о том, как Его Величество Линкор был свергнут с престола авианосцами: из 28 линкоров и линейных крейсеров, потопленных в 1939—1945 гг., ровно половина была уничтожена авиацией. И пусть эпоха бронированных гигантов близилась к концу, уходили они со славой, напоследок «громко хлопнув дверью», — чего стоит хотя бы легендарная эпопея «Бисмарк» и «Гирпица» или героическая гибель «Ямато». И крайне символично, что Вторая мировая война, начавшаяся с обстрела Вестерплатте броненосцем «Шлезвиг-Гольштейн», закончилась подписанием японской капитуляции на борту линкора «Миссури»...

УДК 355/359
ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

Титаны восходят на Голгофу	5
Аргентина	15
Бразилия	23
Великобритания	31
Германия	123
Италия	165
СССР	191
США	213
Турция	319
Франция	325
Чили	361
Япония	367
Литература и источники	414



Надстройка немецкого линкора «Гнейзенау», снимок сделан вскоре после вступления в строй

Титаны восходят на Голгофу

Теперь уже прошлый — двадцатый век на море начинался как век броненосцев. Крупные, даже огромные по тем временам корабли, закованные в толстую броню и вооруженные орудиями калибром в треть метра и более, составляли основу боевой мощи флотов. Их исключительное положение представлялось неизбежным, а развитие — обеспеченным на многие десятилетия вперед.

Однако прошло всего полстолетия, или, если измерять время жизнью корабля, составляющей около 20 лет, то всего два с половиной полных поколения, как линейные корабли, наследники броненосцев, уже практически полностью отыграли свою роль. Но до этого они успели пройти длинный и местами извилистый путь развития, завершившийся появлением гигантов, по сравнению с которыми их предки начала века смотрятся только что не катерами.

На этом пути можно отметить несколько главных событий, определивших конечный вид современных линейных кораблей, если понимать под этим определением линкоры последнего поколения, построенные после завершения «кораблестроительных каникул» 30-х годов XX века.

Первым, пожалуй, наиболее известным из этих событий является несомненно появление кораблей с единым главным калибром — дредноутов. Развитие броненосцев в течение двух последних десятилетий XIX века выглядело вполне плавным и закономерным. Их вооружение, состоявшее практически без исключений из четырех крупнокалиберных орудий, преимущественно калибра 280–305 мм, размещенных в двух башенных или барбетных установках, по одной в носу и корме, в сочетании с разнообразным набором пушек среднего калибра. Сложно сказать, какой из калибров являлся главным; скорее можно говорить о том, что один дополнял другой: крупные орудия имели недостаточную скорострельность, но могли пробить солидную броневую защиту броненосцев противника, тогда как скорострельные пушки среднего калибра при высокой огневой производительности не могли поразить жизненные объекты цели, однако при этом весьма эффективно разрушали небронированные части борта и надстройки.

«Броненосная» компоновка не вызвала существенной потребности в увеличении размеров главных единиц флота; начатые постройкой в 1876 году итальянские «Лепанто» и «Италия», казавшиеся в то время при водоизмещении 13 700 т и длине 124,7 м настоящими гигантами, уступали вошедшим в строй уже к концу Русско-японской войны 1904–1905 годов единицам лишь менее 2000 т водоизмещения и около десятка метров длины. Морская мощь держав определялась прежде всего числом однородных боевых единиц, весьма близких по характеристикам в разных странах, сохранявших свою ценность на протяжении как минимум десятка лет.

Единичная попытка создать броненосец с единым калибром — серия из 5 единиц типа «Бранденбург» была предпринята в германском флоте в начале 90-х годов позапрошлого века. Она не произвела сколь-нибудь значительного впечатления в мире, прежде всего вследствие очень скромных характеристик (10 500 т, 16,5 уз., шесть 280-мм, столько же 105-мм и 88-мм орудий), но так же из-за сложности компоновки с расположенной в середине корпуса третьей башни крупного калибра. Кстати, ее орудия, хотя и имели тот же калибр, что и

в концевых установках, являлись укороченными (длина ствола 35 калибров вместо 40), так что, «бранденбурги» едва ли можно называть первыми линейными кораблями с единой тяжелой артиллерией.

Им стал британский «Дредноут», заложенный в конце 1905 года и построенный в рекордный срок — чуть больше года. Помимо в два раза более мощного вооружения, он задал но-



Итальянский барбетный броненосец «Лепанто»



Германский броненосец «Бранденбург»



«Идеальный броненосец для британского флота» итальянского инженера Витторио Куниберти

Английский линкор «Дредноут»



вый стандарт и в эскадренной скорости, которая на 3–4 узла превышала 17–18-узловый «стандарт» броненосцев. Его постройка именно в Англии, наиболее передовой в области кораблестроения державе, и именно в это время, глубоко закономерно. Только развитие кораблестроения в сочетании с прогрессом в корабельной механике позволило Джону Фишеру и его единомышленникам реализовать идеи, бродившие в умах специалистов разных стран и впервые изложенные в печати двумя годами раньше итальянским инженером Витторио Куниберти. Размещение десяти 12-дюймовых орудий потребовало увеличения длины корпуса сразу почти на 30 м, а достижение рекордной для того времени скорости в 21 узел обеспечивалось применением механической установки нового типа – турбинной. Именно так и появился современный линейный корабль; для того, чтобы отличать новый класс главной силы флота от броненосцев, составлявших по численности значительную часть ВМС всех основных морских держав, их обозначали в Британии как «Dreadnoughts» или «Dreadnought Battleships», а в России – как «линейные корабли».

Появление «Дредноута», чье превосходство перед предшественниками являлось очевидным, несмотря на «арьергардные бои» консерваторов*, во многом перевернуло устоявшуюся картину мирового расклада сил на море. Появление нового класса основного боевого корабля дало шанс новым «игрокам». Так, оно положило начало знаменитой «дредноутской гонке», главными участниками которой стали Британия, стремившаяся удержать свои ведущие позиции в Мировом океане, и Германия, ранее практические не составлявшая заметной конкуренции «Ройял Нейви». За несколько лет немцы смогли довести число своих линейных кораблей нового типа до 70% от числа британских. Не остались в стороне и другие государства, также через несколько лет подключившиеся к «соревнованию». За какое-то десятилетие в «клуб обладателей дредноутов» вступили или собирались вступить США, Франция, Италия, Япония, Россия, Австро-Венгрия, Бразилия, Аргентина, Чили, Турция, Греция, Испания. При этом некоторые далекие от претензий на мировое значения страны ухитрились на недолгое время обогнать обладателей более серьезных флотов. К примеру, Бразилия в какой-то момент стала обладательницей одного из наиболее мощных «дредноутских парков» в мире, по крайней мере, формально.

* Довольно показательным примером может служить книжка, выпущенная в России «Обществом ревнителей военных знаний», в которой сравнивались боевые возможности «британца» и отечественного додредноута «Андрей Первозванный», причём во многом в пользу последнего,

Помимо новых возможностей, позволявших любой стране всего за несколько лет догнать или обогнать «традиционного соперника» на море за счет постройки или покупки дредноутов, новый класс принес новые финансовые проблемы. Линкоры теперь стали стоить как минимум вдвое больше, чем ранее. Это не позволяло главным морским державам иметь столь же многочисленные эскадры, как ранее, а малые страны поставило перед выбором «пушки или масло» еще в мирное время.

Тем более, что сам класс претерпевал очень бурное развитие, совпав со стремительным развитием техники в начале XX века. Всего через 5 лет после появления «Дредноута» новые единицы имели водоизмещение на четверть больше и, главное, получили на вооружение новые орудия более крупного калибра – сначала 343 мм, а затем 350–381 мм, имевшие в два и более раза тяжелые снаряды. Орудия начала брать верх над броней, толщину которой приходилось поневоле увеличивать. В результате первые дредноуты попали в то же положение, что и броненосцы десятилетием ранее: они устарели и не могли противостоять в бою своим более новым оппонентам. В состоявшемся в 1916 году Ютландском сражении англичане даже не включили родоначальника класса в состав главных сил Гранд-Флита.

В это бурное для кораблестроения десятилетие произошли два менее заметных события, которые, тем не менее, также определили главные тенденции движения к современному линкору. Первым из них является проектирование в 1910–1911 годах американских супердредноутов «Невада» и «Оклахома». На них конструкторы впервые применили схему защиты «все или ничего», сильно отличавшуюся от схем европейских линкоров, на которых бронирование «размазывалось» по максимально возможной площади, прикрывая весь борт «лоскутами» разной толщины, в зависимости от важности тех объектов, которые находились за плитами. Аналогичным образом поступали и с горизонтальной защитой, состоявшей из двух, трех и даже четырех тонких палуб, расположенных на разном уровне, от полубака или верхней палубы, до главной или нижней, служившей основной броневой. Эта палуба снабжалась скосами, создававшими дополнительную защиту борта при относительно небольших дистанциях боя, одновременно увеличивая боевой запас плавучести за счет поднятия горизонтальной преграды у диаметральной плоскости.

Напротив, новая «американская» схема предусматривала защиту лишь жизненно важных объектов: механической установки, погребов и органов управления кораблем в виде одиночных, но максимально солидных преград. Броневая цита-

дель состоял из 343-мм плит очень большой ширины, точнее, высоты (плиты располагались вертикально) и закрывавшей пояс сверху лишенной сколов 90-мм броневой палубы. Такое решение обеспечивало очень солидный запас плавучести, необходимый линкору с «мягкими» небронированными оконечностями. Очень сильно прикрывались так же орудийные башни, причем их броня была очень рационально дифференцирована – от 457–406-мм лобовых плит и 127-мм крыши до 229–254-мм боковых плит. Еще одним важным отличием стала сразу же включенная в проект подводная защита, для той поры весьма существенная.

Именно эти особенности стали отличительной чертой подавляющего большинства линейных кораблей последнего поколения, строившихся перед и во время 2-й мировой войны и изначально предназначенных для боя на больших дистанциях. Единственной подкачавшей характеристикой оставалась скорость: в водоизмещение 27 500 т просто нельзя было уложить машины с мощностью, обеспечивающей ход более 20 узлов. Прорыв в этом направлении обнаружился в Германии тремя годами ранее. В 1908–1909 годах там были заложены «Мольтке» и «Гебен». Официально числившиеся как «большие» (т.е. линейные) крейсера, они на самом деле представляли собой первые быстроходные линкоры. Действительно, сам класс линейных крейсеров возник не вполне закономерно: первые британские единицы, «Инвинсибл», «Инфлексибл» и «Индомитебл», вооруженные 12-дюймовыми орудиями при совершенно крейсерской защите, задали тон для появления новых поколений явно несбалансированных кораблей, «тонкокожих», сильно



Американский линкор «Невада»

вооруженных и быстроходных. Той же дорогой вначале пошли и немцы: первый их «большой крейсер» нового типа «Фон-дер-Танн» был относительно скромно бронирован, особенно если учесть малую площадь толстых плит пояса. Но на «Мольтке» и «Гебене» германские конструкторы пошли другим путем, обеспечив почти такое же вооружение, как на своих линкорах, и хорошее бронирование при скорости 26–27 узлов (то есть, на 4–6 узлов больше, чем у «обычных» линейных кораблей) за счет более крупных размеров. Через

Немецкий линейный крейсер «Мольтке». Снимок сделан в 1912 г. во время визита в США



Линейный крейсер «Hood», 1920 г.



четверть века именно такая или немного большая скорость стала стандартом линкоров.

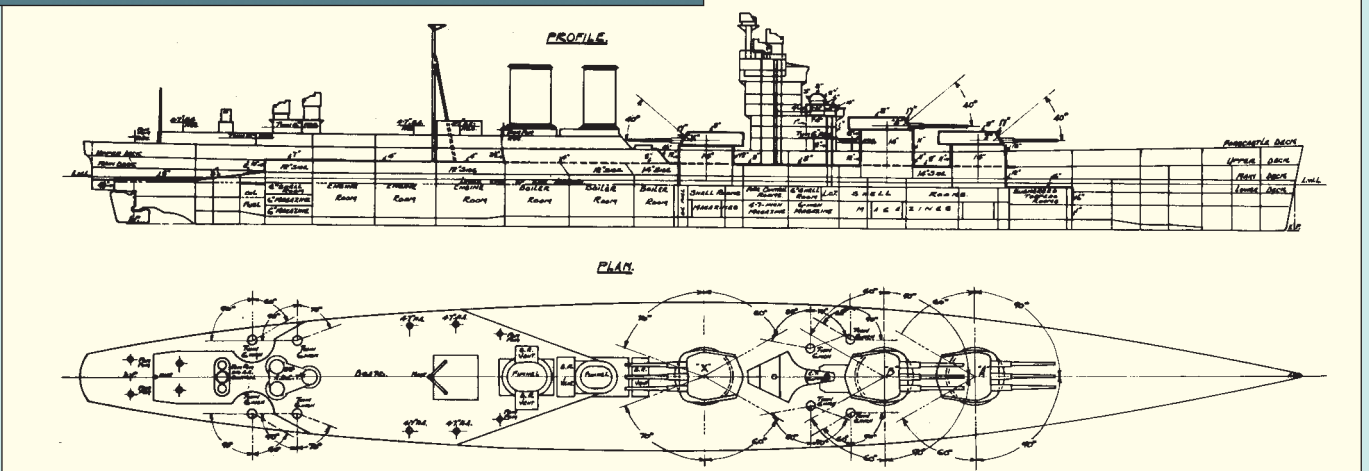
Так всего через несколько лет после появления «Дредноута» образовались те «кирпичики», из которых впоследствии сложился современный линкор. Однако для сочетания всех перечисленных качеств в одном проекте дело пока не дошло: не позволяло развитие техники и нежелание слишком сильно увеличивать размеры корабля. Ведь стоимость линейных единиц продолжала неуклонно расти. Последние предвоенные представители класса уже втрое превосходили по цене старые добрые броненосцы, и это явно не было пределом.

«Великая война» несколько приостановила процесс: словно сговорившись, все основные морские державы прекратили постройку дорогостоящих гигантов, предполагая, что боевые действия не продлятся достаточно долго для того, чтобы огромные «коробки» удалось бы достроить. Единственным существенным исключением стал британский линейный крейсер «Худ». При закладке он получил традиционную для анг-

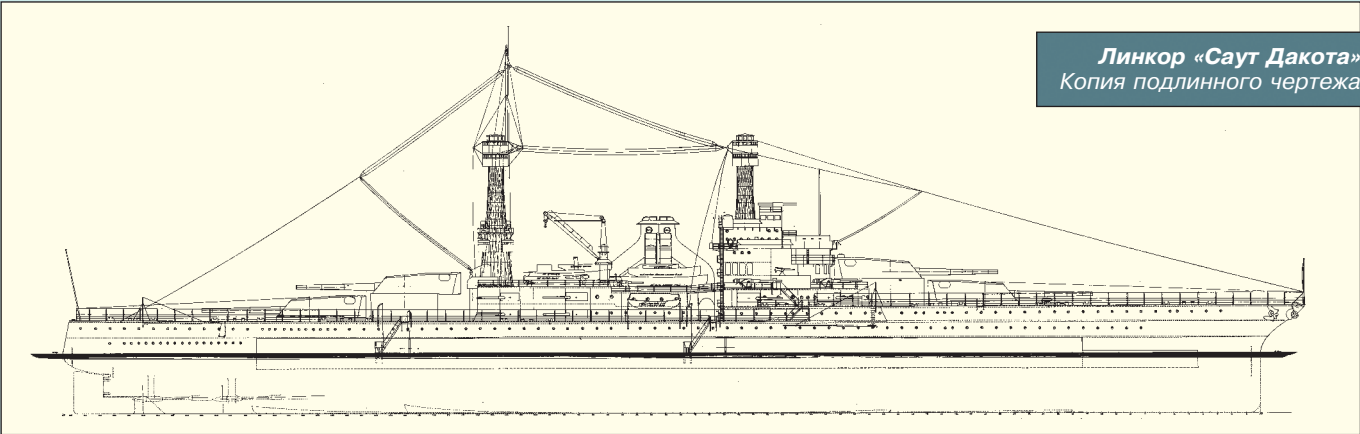
личан весьма скромную броневую защиту, но после Ютландского сражения, где три линейных крейсера «Владычицы морей» пошли ко дну после взрыва погребов, а еще два едва избежали той же участи, проект кардинально изменили. В результате водоизмещение «Худа» подросло почти на четверть и из него получилось некое подобие быстроходного (даже слишком – 32-узловая скорость в то время позволяла догнать любой крейсер) линкора, исключительно за счет роста размеров. И, естественно, стоимости: достроенный после окончания войны, он вышел уже в цену 5–6 броненосцев начала века.

Именно цена стала основной глубинной причиной свертывания «гонки линкорных вооружений». Хотя первоначально ничто такого конца не предвещало. Напротив, окончание войны все усидевшие за столом основные игроки (за вычетом проигравших – Германии и Австро-Венгрии – и впавшей в послереволюционную разруху России) встретили с новыми проектами огромных линейных кораблей. Особенно отлича-

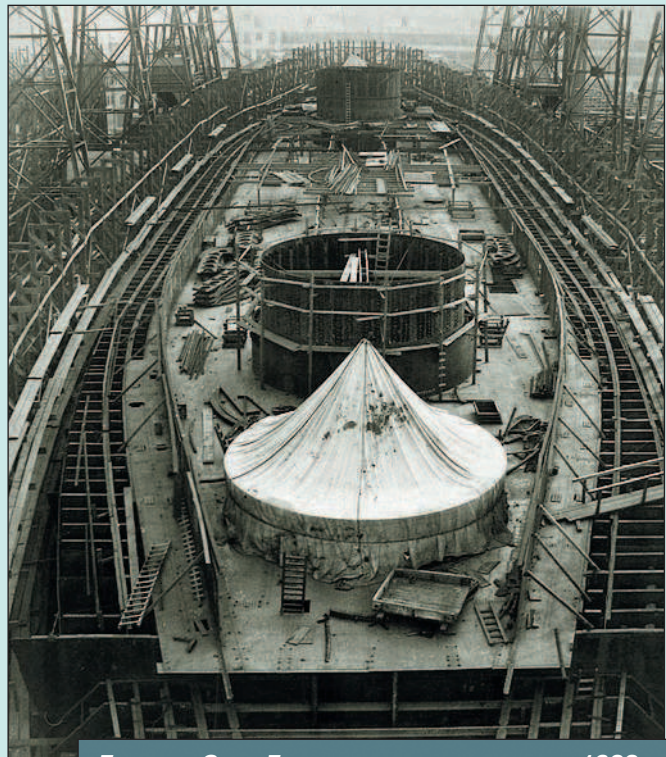
Проект английского линейного крейсера G3, ноябрь 1921 г.



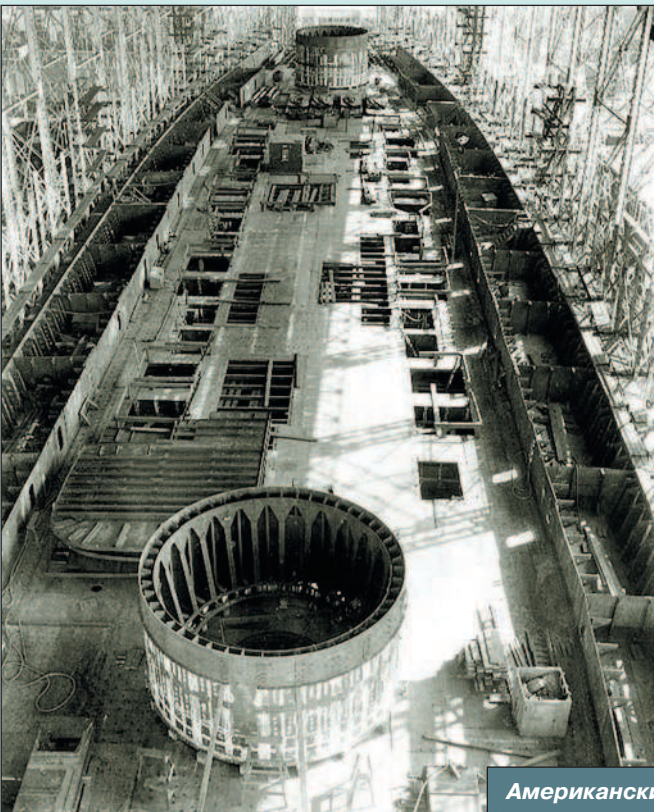
Линкор «Саут Дакота»
Копия подлинного чертежа



лись Соединенные Штаты и Япония. К 1921 году США заложили 16 линкоров и линейных крейсеров общим водоизмещением почти 650 тыс.т, а Япония приступила к постройке 8 единиц на 320 тыс.т и планировала добавить к ним еще такое же число более крупных. На этом фоне притязания Британии выглядели почти скромными: три заложенных в военные годы «худа» решили не достраивать, заменив их четырьмя гигантскими «линейными крейсерами 1921 года» (проект G3) водоизмещением свыше 48 тыс.т. каждый при вооружении из девять 406-мм орудий и скорости 31–32 узла. Как легко заметить, на деле эти потомки «Инвинсибла» (им как раз предполагалось дать имена первенцев класса) являлись быстроходными линкорами, кстати, уже перенявшими типичную схему защиты «все или ничего» (броневой пояс 305–356 мм, палуба до 200 мм, башни до 430 мм). Впрочем, слияние этих родственных классов наблюдалось и в Японии: линкоры типа «Нагато» (33 800 т) и «Кага» (40 000 т) имели скорость 26,5 узлов, а линейные крейсера типа «Амаги» (41 200 т) – около 30, практически столько же, сколько последние из проек-



Линкор «Саут Дакота» на стапеле, март 1922 г.



Американский линейный крейсер «Саратога» на стапеле, март 1922 г.

тировавшихся линкоров программы «8-8» типа «Кии» (42 600 т, 29,75 уз.). Единственным исключением стали США, продолжавшие следовать более традиционному делению на мало-скоростные сильно защищенные линкоры (тип «Саут Дакота», 43 200 т, 23 уз, пояс 343 мм) и быстроходные и совсем плохо прикрытые броней линейные крейсера (тип «Лексингтон» 43 500 т, 33,5 уз, пояс 178 мм). Впрочем, американцы не собирались останавливаться на достигнутом. Военно-морские теоретики подумывали об «окончательном варианте» линкора водоизмещением в 60 и даже 70 тыс.т. И ведущая промышленная держава мира действительно технически вполне могла бы построить такой монстр уже в середине 20-х годов.

Но далеко не всегда технические возможности задают тон в развитии военной техники. Уже строившиеся линейные корабли становились чудовищной гирей на ногах не только для изрядно обескровленных войной европейских держав (а Франция и Италия также оказались вынуждены подумывать о су-



Спуск на воду японского линкора «Тоса»

перлинкорах, чтобы не откатиться в разряд морских держав третьего сорта), но и для их бурно прогрессирующих заокеанских конкурентов. Именно поэтому поимела успех, казалось бы, совершенно обреченная в то время идея ограничения морских вооружений, оформившаяся в ходе Вашингтонской конференции, открывшейся в ноябре 1921 года.

Первоначально предназначавшаяся для разрешения изрядно запутанного клубка тихоокеанских противоречий, в основном связанных с «освоением» Китая, она собрала «все заинтересованные стороны» — страны, имевшие выход к Тихому океану, обладающие колониями в данном регионе или концессиями в Китае, то есть, в реальности, всех главных игроков на поле Мирового океана. В ходе конференции быстро выяснилось, что ключевым вопросом станет как раз проблема линейных кораблей. После долгих и довольно жестких переговоров удалось прийти к довольно-таки радикальному соглашению. В результате три крупнейшие морские державы, США, Британия и Япония, отказывались от 70 крупных надводных кораблей общим водоизмещением 1 878 тыс.т, из ко-



Модель линкора «Кага»

торых свыше миллиона тонн приходилось на строившиеся новые единицы, а остальное — на исключение из списков флотов наиболее устаревших линкоров. Решение получило широчайшую огласку в мире. Так, даже самая солидная газета мира, лондонская «Таймс», не смогла удержаться от хлестких формулировок: «Государственный секретарь Хьюз (американский морской министр, главный инициатор конференции) всего за полчаса пустил ко дну больше линейных кораблей, чем все адмиралы мира на протяжении многих столетий!».

Подписанное пятью державами (включая Францию и Италию) соглашение действительно наносило сокрушительный удар по линкорам. Англии и США разрешалось иметь по 500 тыс.т, Японии — 300 тыс. (Реально окончательные цифры несколько отличались из-за «рокировок» в пользу постройки новых единиц США и Японией и возможности для Британии построить 2 новых корабля с 406-мм артиллерией, за счет дополнительного уничтожения более старых представителей класса.) Франции и Италии предлагалось ограничиться 175 тыс. т каждой; впрочем, средиземноморские державы в тот момент реально не могли использовать даже этот скромный лимит.

Не менее серьезные последствия можно было ожидать и от ограничений на будущее. Оставшиеся в строю линкоры ожидала долгая жизнь, причем принудительно. На 10 лет запрещалась постройка новых единиц, а по истечении 10-летней паузы не разрешалось выводить из строя и заменять новым ни один корабль, прослуживший менее 20 лет. Еще более существенным фактором стали ограничения по размерам: максимально допустимое водоизмещение составляло для линкоров 35 000 т, калибр орудий ограничивался 406 мм. Для того, чтобы страны с разными требованиями к своим боевым единицам в одном классе находились в схожих условиях, пришлось ввести новое понятие — «стандартное водоизмещение», исчисляемое для полностью готового к действиям корабля, но без топлива и резерва воды для котлов.

Вашингтонское соглашение самым решительным образом повлияло на развитие линейных кораблей, зафиксировав картину на долгий срок вперед. Поскольку 10-летние «каникулы» исключали возможность постройки новых линкоров, все страны сосредоточились на модернизации имевшихся. Во всех главных морских державах разрабатывались обширные программы, предусматривающие весь диапазон модернизаций: от скромной замены устаревшего оборудования и легкой артиллерии на новые, до полной перестройки, полную замену механизмов, изменения бронирования со снятием и установкой множества броневых плит, и даже появление новой артиллерии главного калибра. Зачастую внешний облик корабля менялся настолько сильно, что его с трудом можно было узнать рядом с еще не прошедшими работы «систершипами».

Такая система позволяла решать сразу несколько задач. Во-первых (и это главное), обновленные линкоры приобрели заметно улучшенные боевые характеристики. Так, японцам удалось создать однородный и современный по скорости (около 26 узлов) линейный флот; аналогичного результата добились и итальянцы за счет модернизации дредноутов первых поколений — «Дориа» и «Чезаре», казалось бы, уже безнадежно устаревшие. Во-вторых, обеспечивалась хоть какая-то, пусть не полноценная, загрузка судостроительных предприятий, способных строить большие корабли, а также конструкторских бюро. Конечно, все это стоило немалых денег: за счет затрат на модернизации каждая из основных держав могла бы построить 4–5 новых линкоров. Но, все

же, эти затраты не шли ни в какое сравнение с грозившей настоящим разорением неограниченной «линкорной гонкой».

Несомненно отрицательным фактором для развития класса стали ограничения, наложенные на каждую единицу. 35 000 т и вооружение из 406-мм орудий (а никто из ведущих игроков не хотел бы иметь корабли, уступающие соперникам) плохо сочетались с возросшими требованиями к скорости и надлежащей броневой защитой. (Улучшение качества брони «съедалось» аналогичным развитием снарядов.) Первыми с проблемой столкнулись англичане, заложившие в 1922 году разрешенные им 2 единицы, «Нельсон» и «Родней». Несмотря на применение самых современных на тот момент решений по технологии, оборудованию и компоновке, получились не слишком удачно «урезанные» G3 с двухвальной силовой установкой и скоростью, не удовлетворявшей послевоенным требованиям. Позднее, после завершения «линкорных каникул», с аналогичными проблемами пришлось иметь дело всем остальным державам. В связи с этим на последующих военно-морских конференциях, в частности, на состоявшихся в Лондоне в 1930 и 1936 годах, англичане настойчиво предлагали снизить максимально разрешенный калибр до 14 дюймов при сохранении лимита водоизмещения в 35 000 т и, более радикально, до 12 дюймов при водоизмещении до 30 000 т. Однако эти предложения не встретили никакого отклика у тихоокеанских держав, понимавших, что тогда дополнительные проблемы возникнут у них, прежде всего, с обеспечением надлежащей дальности.

Тридцатые годы принесли с собой новый расклад сил в мире. После прихода к власти нацистов на арене вновь появилась активно милитаризующаяся Германия. После недолгой и безуспешной борьбы Британия предпочла заключить сепаратное соглашение, позволявшее хоть как-то подключить активного «соседа» к существующей системе. Германия получила возможность иметь флот, равный по водоизмещению 35% от британского, что в случае линкоров означало более 180 тыс. т, то есть, 5 единиц максимально разрешенного размера. Еще одним новым игроком грозил стать Советский Союз, руководство которого, прежде всего И.В. Сталин, задумывалось о создании океанского флота, естественно, с линейными кораблями. Формально СССР отвергал «буржуазные договоры»,



Итальянский линкор «Джулио Чезаре» до (вверху) и после (внизу) модернизации

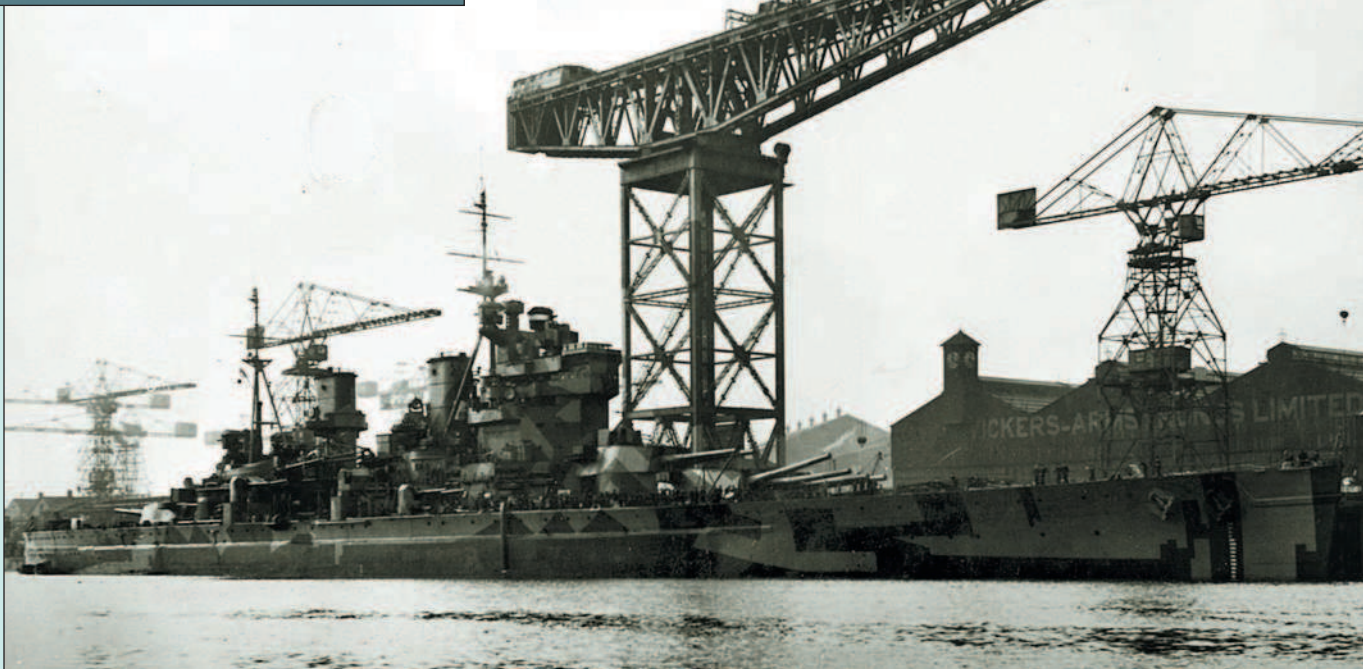


хотя был бы не прочь так же включиться в систему на выгодных для себя условиях. Однако, по сути, «вашингтонско-лондонская система» к середине 30-х уже трещала по всем швам. Например, Япония, чувствующая себя ущемленной соотношением 5:5:3 с Британией и США, уже к 1935 году приняла программу развертывания флота до размера, вдвое превышавшего разрешенный на Лондонской конференции 1930 года. Соединенные Штаты не могли оставить это без внимания; за ними последовала «миролюбивая» Британия. Оживились и средиземноморские державы: Франция не собиралась безучастно наблюдать за постройкой в Германии двух «линейных крейсеров» типа «Шарнхорст» и итальянской программой полной модернизации 4 линкоров; Италия же собиралась до-

Немецкий линкор «Шарнхорст» вскоре после вступления в строй, весна 1939 г.



Английский линкор «Кинг Джордж V» во время достройки, 1939 г.



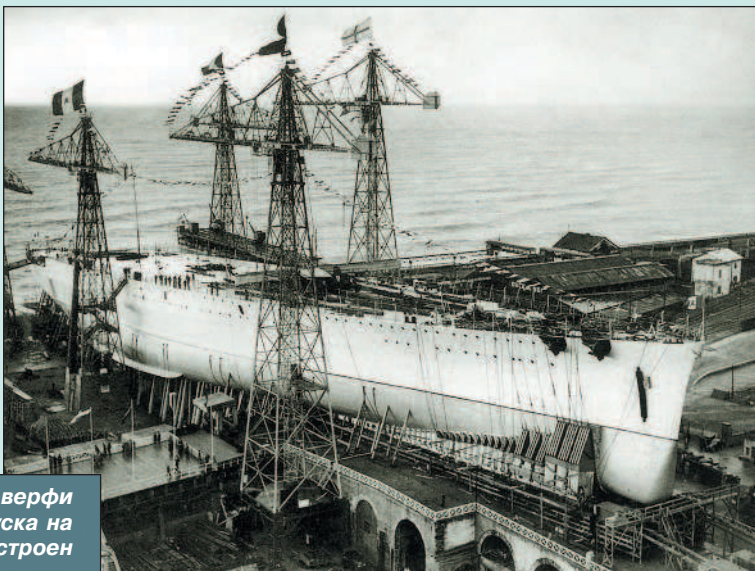
бавить к ним 4 новых единицы максимально разрешенного водоизмещения, полностью обновив тем самым свой флот.

В таких условиях в 1936 году состоялась последняя конференция по ограничению военно-морских вооружений. Понятно, что она практически провалилась. Хотя Великобритании удалось наконец «пробить» снижение максимального калибра до 356 мм, но это оказалось пирровой победой. Японцы отказались подписывать соглашение (по вполне понятным причинам: там уже всюю проектировались линейные корабли, выходящие за рамки договора), за ними последовали итальянцы. В результате под документом оказались подписи лишь представителей США, Британии и Франции, причем Соединенные Штаты отчетливо выразили свое желание воспользоваться «подвижным пределом». Под этим понятием таилась возможность для любого из подписантов увеличить предельное водоизмещение до 45 тыс. т и калибр орудий до 406 мм в случае, если одна из держав, не подписавших соглашение, «выйдет за рамки». Понятно, что подобная оговорка по сути сводила на нет и без того шаткий договор.

Так началась последняя в морской истории «линкорная страда». К проектированию и постройке «лондонских» кораблей с небольшой разницей во времени приступили все основные державы. При этом нарушая договор в меру своего нахальства и умения скрывать сами нарушения. Почти полностью повторялась ситуация, сложившаяся в начале «дредноутской гонки»: новые линейные корабли, заведомо более сильные, чем модернизированные «старички», давали возможность создать конкурентоспособные

линейные силы практически с нуля — любой державе, способной их строить.

Наиболее честными в этой гонке вооружений и амбиций оказались англичане: они действительно приняли 356-мм калибр, оказавшись единственными, кто выполнил условия Лондонского договора. К тому же их линкоры типа «Кинг Джордж V» оказались самыми маленькими со стандартным водоизмещением около 36 700 т — всего на 1700 т больше договорного. Но при этом и самыми слабыми. США, Франция, Италия, Германия, СССР — все нарушили оба предела, и водоизмещения и калибра, начиная от скромных 37 500 т у американских «вашиingtonов» до почти 42 000 т у германского «Бисмарка». Однако в гонке размеров всех опередила Япония, заложив одновременно с англичанами огром-



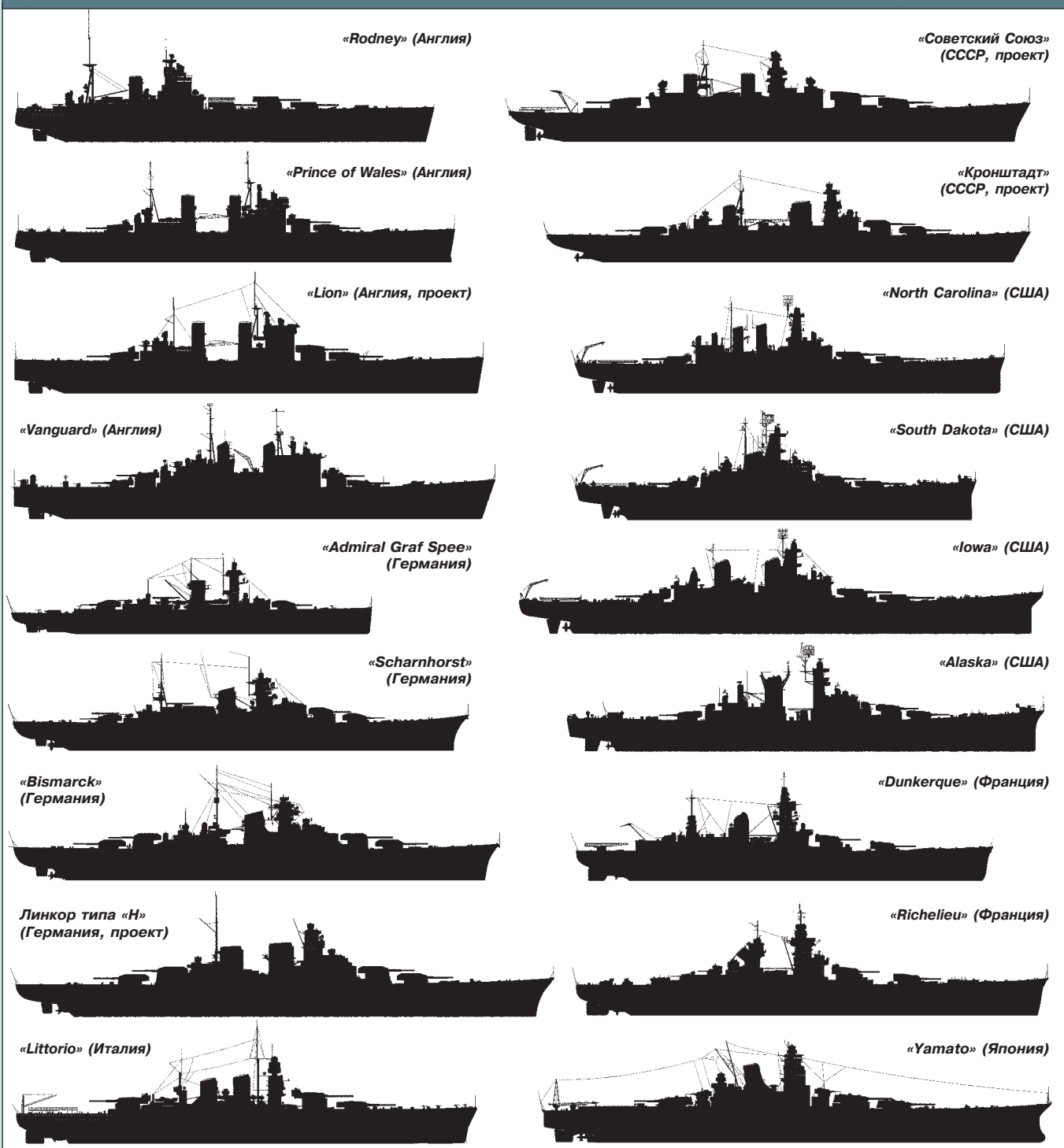
Корпус итальянского линкора «Империо» на верфи «Ансальдо» в Сестри-Поненте незадолго до спуска на воду, ноябрь 1939 г. Этот корабль так и не был достроен

ный «Ямато» водоизмещением свыше 63 000 т с 460-мм орудиями.

Однако мало было составить хороший проект и заложить по нему корабль. В мире уже слишком сильно пахло порохом; наиболее дальновидные специалисты понимали, что далеко не всем из более чем трех десятков гигантов последнего поколения удастся успеть принять участие в боевых действиях. Так и произошло. Все доведенные до поднятия флага «35-тысячники» (смело берем этот термин в кавычки) вошли в строй уже в ходе войны, некоторые, как прекрасные француз-

ские «ришелье» — слишком поздно; «Жан Бар» вообще окончательно был принят только после ее окончания. Несколько линкоров так и не удалось достроить. В этом отношении больше всех пострадал Советский Союз, где все мощные единицы были разобраны на металл захватчиками или самими хозяевами. Аналогичная судьба постигла третий «ришелье» — «Клемансо» и два американских линкора типа «Айова» — «Иллинойс» и «Кентукки». Стоит заметить, что последние принадлежали к серии, созданной на основании пресловутого «подвижного предела», не помешавшего их создателям нару-

Сравнительные размеры договорных и постдоговорных линкоров





Корпус недостроенного американского линкора «Кентукки», 1955 г.

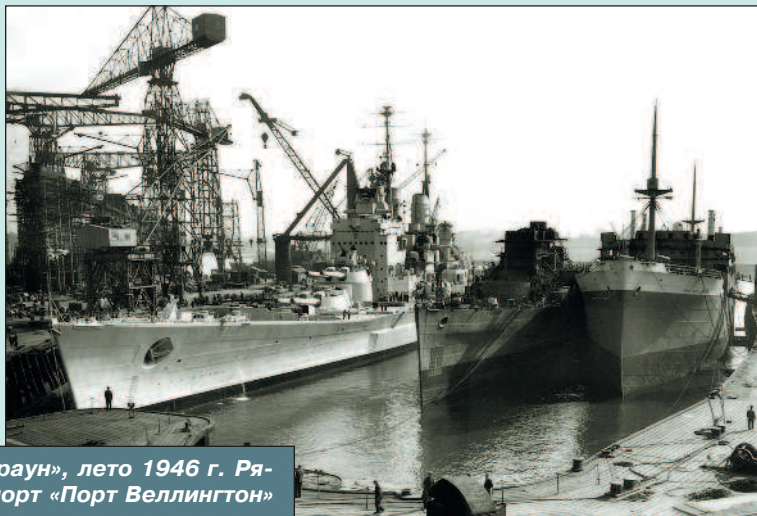
шить и 45-тысячный рубеж. В ходе самой войны был заложен и достроен только один линейный корабль – британский «Вэнгард», вошедший в строй также после ее завершения. По иронии судьбы последний линкор в истории для ускорения постройки вооружили 381-мм орудиями, сохранившимися со времен 1-й мировой войны, но все равно не успели завершить его даже к «Виктори дэй».

Тем не менее, линейные корабли использовались во Второй мировой войне гораздо шире и активнее, чем в Первой. Конечно, было бы странным ожидать линейных боев между ними в традиционном духе: ни одна страна не могла набрать для боя и половины участников Ютланда одновременно и в одной точке земного шара. Даже «Владычице морей» приходилось ограничиваться отрядами из двух-трех линкоров. Выстроить «линию баталии» за всю войну удалось только однажды, американцам в бою в проливе Суригао, где их модернизированные «стариканы» весьма успешно расправились с двумя японскими «одногодками». Но вообще артиллерийские бои между «главными кораблями» оказались довольно результативными. В четырех сражениях английских и немецких линкоров были потоплены 3 корабля: британский «Худ» и германские «Бисмарк» и «Шарнхорст», большей частью или исключительно именно снарядами главного калибра. Бои на Средиземном море оказались нерезультативными в основном благодаря сопернику – итальянцам, которые предпочитали не доводить дело до решительной схватки даже при превосходстве в силах. Вообще можно сказать, что Великобритания использовала свои линкоры наиболее активно среди всех держав. Они действовали на всех океанах, выполняя самые различные задачи, от «ловли» противника до поддержки высадок десанта. Довольно активно действовали и их коллеги из США: именно американские адмиралы рискнули ввести свои новейшие линкоры в «гвадалканальскую мясорубку». То, что эти бои наряду с Суригао оказались единственными, виноват ско-

рее их противник. Япония, обладавшая, пожалуй, наиболее однородным и качественным линейным флотом на момент вступления в войну, решительно использовала только пару линейных крейсеров типа «Конго», «Хиэй» и «Киришима», то есть наиболее слабые единицы из его состава. Желание сохранить более новые и мощные корабли в качестве решающего козыря привело к тому, что все они погибли без особой пользы, в основном от действий авиации.

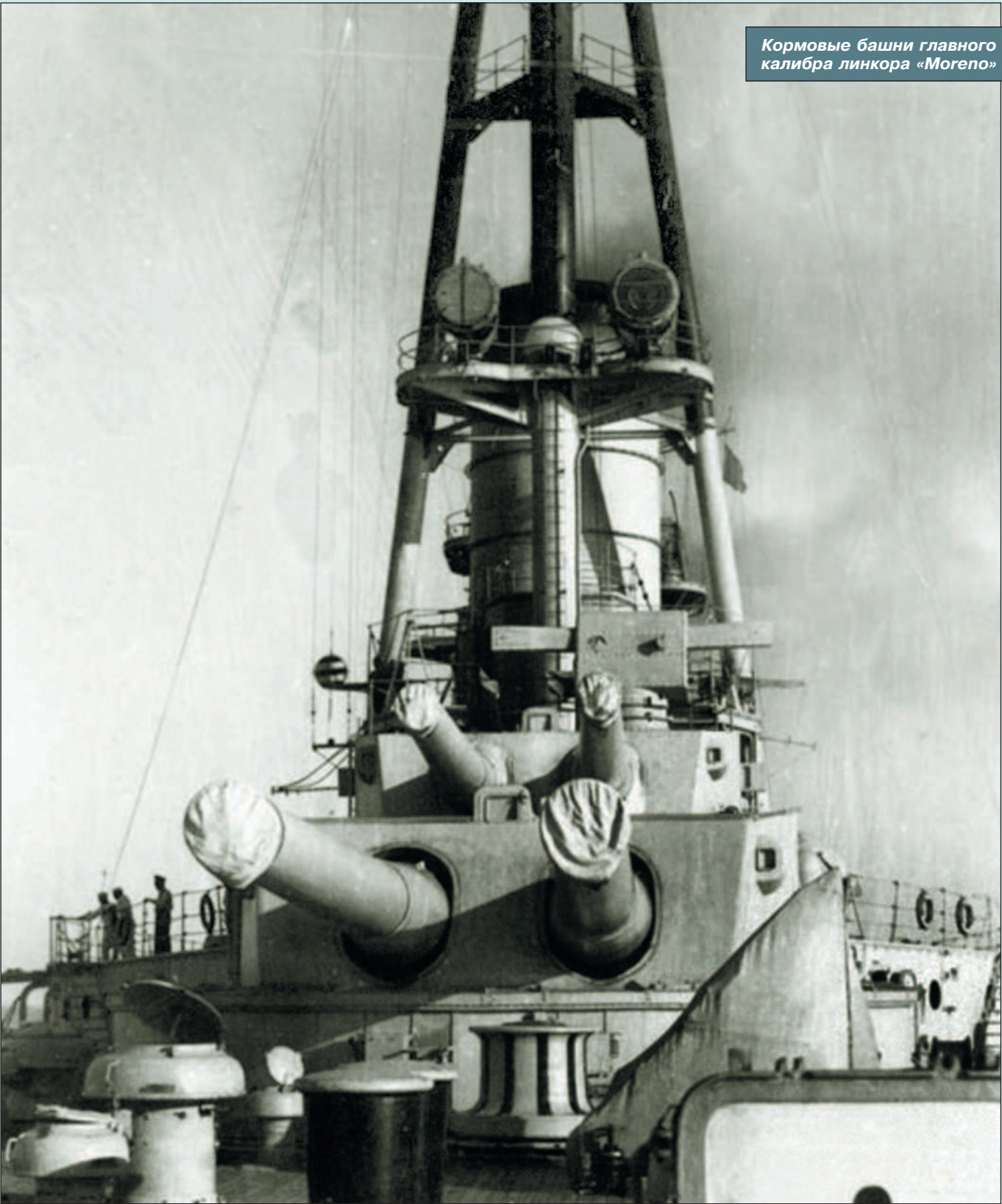
Воздушный противник стал главной причиной гибели линейных кораблей во 2-й мировой войне. Несмотря на многократное усиление зенитной артиллерии (число стволов, способных стрелять по самолетам, в конце войны на некоторых представителях класса приблизилось к полутора сотням!) авиация, как правило, прорывалась к своим целям и наносила им значительные или даже фатальные повреждения. Наиболее эффективным оружием при этом стали торпеды; бомбы не могли причинить слишком серьезных повреждений, в основном не пробивая толстые броневые палубы. Конкурировать с «рыбками» могли лишь германские управляемые планирующие бомбы, которыми удалось потопить линкор «Рома» и сильно повредить два других, хотя масштаб применения этого нового оружия оказался небольшим по сравнению с действиями торпедоносцев.

Именно появление управляемых боеприпасов поставило окончательную точку в истории линейных кораблей. Они становились слишком дорогостоящей игрушкой для того, чтобы быть потопленными управляемой бомбой или ракетой, которую без особого труда можно было снабдить тонной взрывчатого вещества. После войны все страны-владельцы начали интенсивно избавляться от бронированных гигантов. Благо у них практически не осталось реальных противников. Советский Союз не имел своих аналогичных единиц, а с середины 50-х годов вообще культивировал теорию «асимметричного ответа». Так в строю задержались только 4 американских линкора типа «Айова», неоднократно модернизированные и в конце концов сами превратившиеся в носители крылатых ракет. Впрочем, их артиллерия еще немало постреляла по береговым целям в Корее, Вьетнаме и Ливане, расстреливая обширные запасы 406-мм снарядов, оставшихся после мировой войны. Остальные страны лишились такой возможности; между тем, той же Британии явно не помешал бы старый добрый линейный корабль в войне с Аргентиной за Фолкленды, где по берегу приходилось стрелять из немногочисленных стволов современных «универсальных» боевых кораблей. Но к тому времени эпоха линкоров закончилась, как теперь ясно, раз и навсегда.



Английский линкор «Вэнгард» на верфи «Джон Браун», лето 1946 г. Рядом недостроенные крейсер «Тайгер» и транспорт «Порт Веллингтон»

Кормовые башни главного калибра линкора «Moreno»

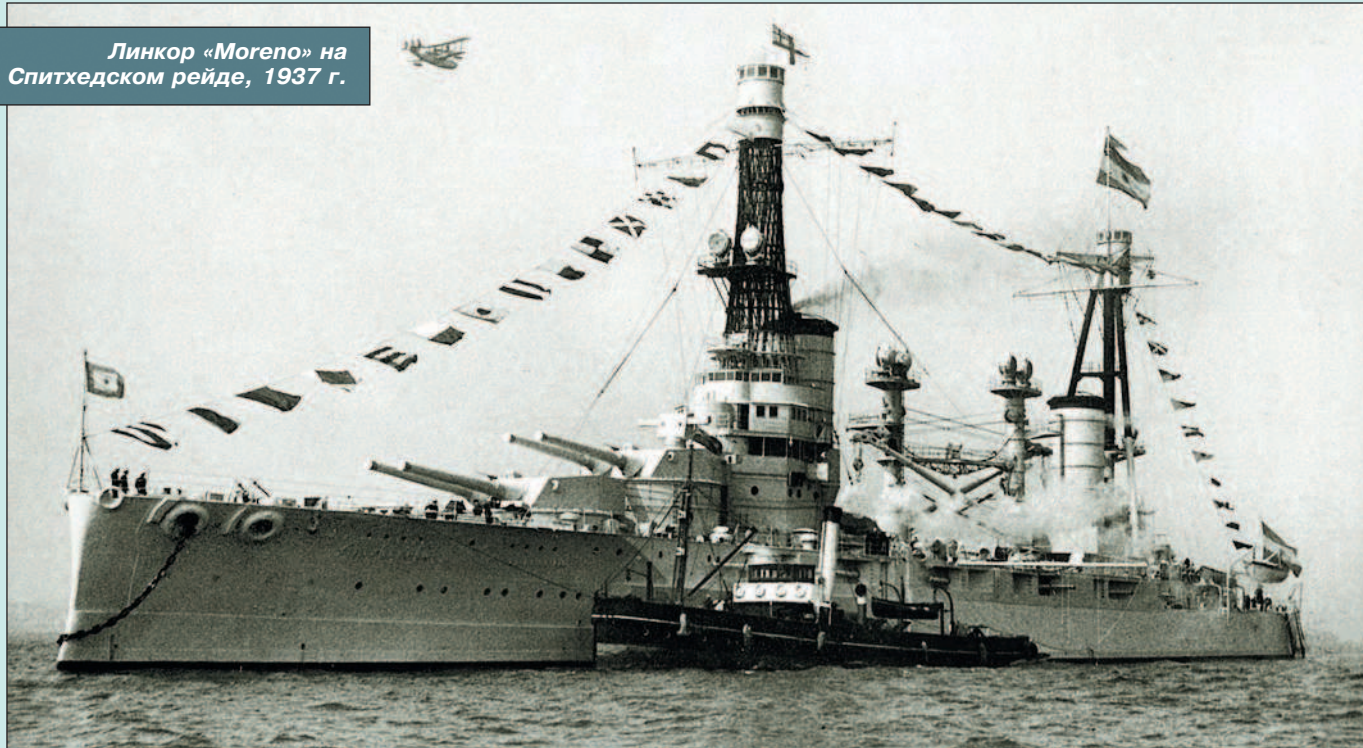


Аргентина



Линкоры типа «Rivadavia»

Линкор «Морено» на Спитхедском рейде, 1937 г.



«Rivadavia»	«Fore River», Куинси	25.5.1910	26.8.1911	27.8.1914	исключен 1.2.1957
«Moreno»	«New York Shipbuilding», Кэмден	9.7.1910	23.9.1911	25.2.1915	исключен 1.10.1956

Проектирование

История появления линкоров «Rivadavia» и «Moreno» восходит к 1908 г. Новость о строительстве в Англии по заказу Бразилии двух дредноутов вызвала серьезное беспокойство в Буэнос-Айресе. Аргентинское правительство утвердило масштабную по меркам страны судостроительную программу, согласно которой предполагалось построить, помимо двух дредноутов (предусматривалось увеличить их число до трех, на случай, если Бразилия закажет третий корабль), 6 эсминцев и 12 миноносцев. Одновременно среди судостроительных фирм Старого и Нового света был объявлен конкурс. Откликнулись 15 фирм из Франции, Германии, Англии, Италии и США.

Рассмотрев полученные проекты, аргентинцы не стали выдавать заказ, а взяв лучшее, на их взгляд, из представленных разработок, скорректировали свои требования и объявили новый конкурс. В итоге победила американская фирма «Fore River», чья цена, 2 214 000 фнт. ст., оказалась на 224 000 фнт. ст. ниже, чем у ближайшего конкурента. Контракт на постройку «Rivadavia» и «Moreno» был подписан 22.1.1910.

История с двойным конкурсом вызвала недовольство ряда участников, поскольку они не без основания полагали, что в этом случае аргентинцы сознательно пошли на нарушение коммерческой тайны (в данном случае — рабочих чертежей и документации). «Интернациональный» характер проекта просматривался и в расположении артиллерии (концевые баш-

Тактико-технические характеристики линкоров «Rivadavia» и «Moreno» по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	нормальное — 28 000 т, полное — 31 000 т
Размеры:	178,3(вл)/181,3х30х8,53 м
Энергетическая установка:	3 ТЗА «Curtis», 18 ПК «Babcock & Wilcox», 39 000 л.с., 3600 т нефти
Скорость	22,5 уз
Дальность плавания:	8500 (10) миль
Бронирование:	главный пояс — 280—254 (оконечности — 127—102) мм, верхний пояс — 203—229 мм, траверсы 254 мм, башни — 305—224—76 мм, барбетты — 305 мм, казематы — 152 мм, палуба — 38+76 мм, рубка — 305 мм, кормовая рубка — 29 мм
Вооружение:	6 x 2 — 305-мм/50, 12 x 1 — 152-мм/50, 4 x 1 — 76-мм, 4 x 1 — 47-мм, 2 x 1 — 533-мм ТА
Экипаж:	1050 чел.