

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
Предистория	5
Проектирование линкоров и линейных крейсеров	9
Вашингтонская конференция	23
Проектирование «Вашингтонских» линкоров	26
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	30
Корпус и общее расположение	30
Бронирование	32
Конструктивная подводная защита	34
Вооружение	35
Энергетическая установка	47
Прочие системы и оборудование	48
Мореходность и маневренность	49
Модернизации	49
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	56
Постройка, испытания и вступление в строй	56
Символ империи	57
Начало войны	64
Подрыв «Нельсона» на магнитной мине	68
Одинокий «Родней»	69
Норвежская кампания	70
В ожидании вторжения	72
Против рейдеров	74
Бой с «Бисмарком»	78
На Средиземном море	85
Главный калибр десантов	94
Высадка во Франции	103
Ост-Индийский финал	106
После войны	108
ИДЕАЛЬНЫЙ ЛИНКОР ДЛЯ ГРАНД-ФЛИТА	111
Литература и источники	111





Башмаки были непромокаемые: то ли кожу пропитали особым составом, то ли Арахна их заколдовала. Железный Дровосек умело воспользовался этим свойством башмаков. Он приказал отвезти их на Большую реку. Там Мигуны оснастили их палубами, мачтами, парусами, приделали к ним рули, и башмаки обратились в корабли под названиями «Правый» и «Левый». Они вошли в состав флота Фиолетовой страны, и на этих кораблях Мигуны совершали далёкие плавания, перевозили в трюмах грузы. «Правый» и «Левый» отличались большой грузоподъёмностью и маневренностью.

Но самым интересным их качеством оказалось то, что они отгоняли крокодилов, в изобилии водившихся в реке. На деревянные суда чудища нападали нередко, и от них приходилось отбиваться стрелами и копьями. Но, завидев кожаные корабли, крокодилы разбегались кто куда. Наверно, их пугал необычный вид кораблей-башмаков или им не нравился исходящий от них резкий запах.

⟨Волков, «Желтый туман»⟩

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Предистория

«21 ноября 1918 года среди свинцовых волн холодного Северного моря примерно в 40 милях от одинокого острова Мэй, лежащего в устье Фёрт-оф-Форта, разыгралась величественная драма, имеющая огромное историческое значение. ... Германский Флот Открытого Моря шел сдаваться британскому Гранд Флоту. Этот акт безоговорочного повиновения воле победителя стал звездным часом британской морской мощи, увенчавшим три века развития и почти непрерывных побед». Так описывал завершающий акт морского противостояния между Англией и Германией в Первой мировой войне известный английский историк П.Смит. Итак, Англия победила. Флот ее соперницы, бросивший в свое время вызов британской морской мощи, ушел в прошлое... Казалось бы, Англия, обладающая самым большим линейным флотом в мире*, теперь может чувствовать себя на морях абсолютно спокойно. Увы, реальное положение дел было не столь радужно — с учетом находящихся в постройке кораблей превосходство Англии становилось не столь очевидным, и с каждым годом должно было только уменьшаться...

Все дело в том, что имея огромный линейный флот, Англия с определенного момента перестала закладывать новые корабли этого класса — в конце 1918 г. в постройке находился лишь линейный крейсер «Худ». Постройка трех однотипных кораблей — «Энсона», «Хоуа», «Роднея», была приостановлена 9 марта 1917 г. и особых надежд на возобновление работ на них не было — в конце концов, 17 марта 1919 г. заказы на эту тройцу окончательно аннулировали.

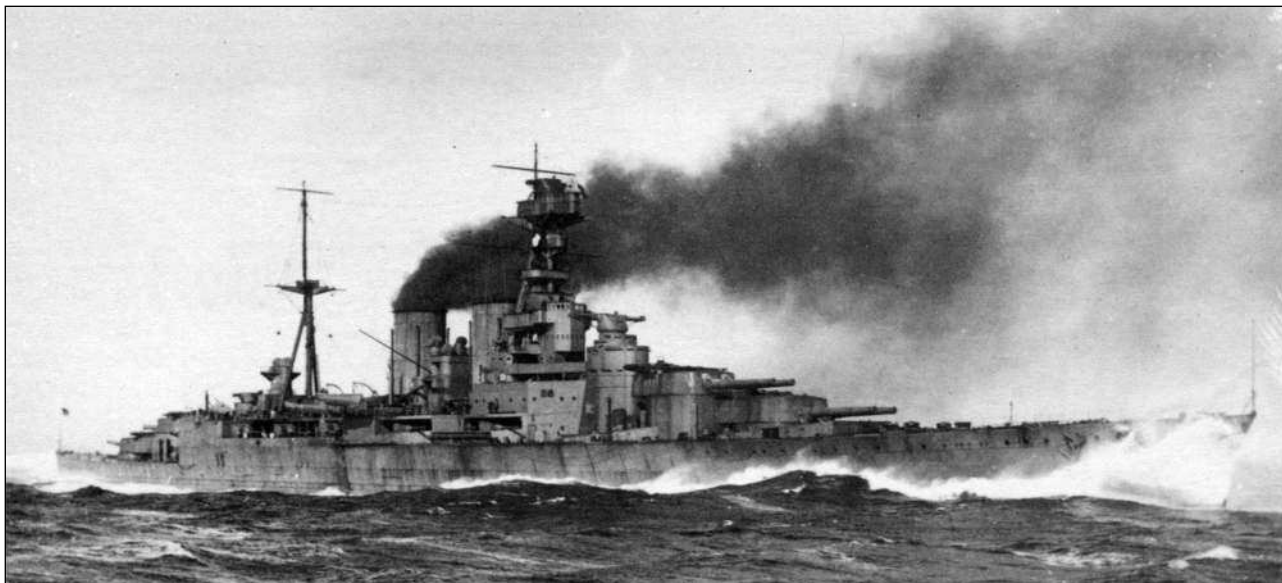
Тем временем Соединенные Штаты и Япония, бывшие союзники, а теперь все более явные соперники Англии, приступили к реализации амбициозных кораблестроительных программ. Если бы они были выполнены, от британского господства на море не осталось бы и следа.

Все началось еще в разгар Первой мировой. В 1916 году Конгресс США одобрил программу строительства для американского флота десяти линкоров и шести линейных крейсеров**. В том же году началось финансирование строительства четырех первых линкоров этой программы — типа «Колорадо», и уже в апреле следующего года состоялась закладка первого из них. Вступление США в войну только приостановило реализацию этой программы, и еще до окончания войны морское министерство начало строить планы о расширении имеющейся программы 1916 года. Уже в октябре 1918 года на рассмотрение Конгресса было выдвинуто

* В ноябре 1918 году Королевский Флот имел неоспоримое преимущество над всеми остальными флотами. В его составе находились 32 линкора и 9 линейных крейсеров, всего 41 корабль. Флоты всех остальных государств насчитывали 49 кораблей (Соединенные Штаты — 15, Япония — 9, Франция — 7, Италия — 5, Россия — 5, Испания — 3, Бразилия — 2, Аргентина — 2 и Турция — 1).

** Предполагалась постройка четырех линкоров типа «Колорадо» (32 800 т, 8-406-мм и 12-127-мм орудий, скорость 21 уз.), шести типа «Саут Дакота» (43 200 т, 12-406-мм и 16-152-мм орудий, скорость 23 уз.) и шести линейных крейсеров типа «Лексингтон» (43 500 т, 8-406-мм и 16-152-мм орудий, скорость 33 уз.). Линкоры типа «Колорадо» были заложены в период с 1917 по 1920 гг., начало постройки линейных крейсеров типа «Лексингтон» было намечено на 1920 г., линкоров типа «Саут Дакота» — на 1921 г.

На с.4: построение команды на палубе «Роднея», 1940 г.



Линейный крейсер «Худ» на испытаниях, март 1920 г.

предложение об удвоении прежней программы, то есть речь шла о постройке дополнительных десяти линкоров и шести линейных крейсеров. В основу доктрины закладывалась возможность на ведение войны с Японией и Великобританией — как порознь, так и одновременно*. Обоснованием возможности подобных конфликтов могла стать растущая роль США в мировой экономике, а это могло привести к ухудшению отношений с Великобританией. К этому нужно добавить столкновение американских и японских интересов в Азии и западной части Тихого океана. Многие американские адмиралы видели в Великобритании наиболее вероятного противника в будущей морской войне**. Однако антианглийские настроения не имели поддержки населения, круг сторонников «большого флота» был довольно узок, и общественное мнение оказалось против большой и дорогостоящей программы. Поэтому нет ничего удивительного в том, что Конгресс не принял Программу 1918 года, оставив в силе приостановленную на время Программу 1916 года. В 1919 году ее финансирование возобновилось в полном объеме.

Япония, встревоженная возможным усилением американского флота, который с некоторого момента рассматривался как потенциальный противник, не осталась безучастной. После принятия американским Конгрессом Программы 1916 года японский Парламент одобрил так называемую программу «8 + 8», рассчитанную на 10 лет и предусматривавшую создание линейного флота из восьми линкоров и восьми линейных крейсеров. К реализации этой программы Япония приступила, не дожидаясь окончания

Первой мировой — в августе 1917 г. был заложен «Нагато», а в июне следующего года — однотипный «Муцу»***. В рамках 1918 финансового года заказали еще два линкора — «Тоса» и «Кага»****, закладка которых состоялась в феврале и июле 1920 г. В 1919 и 1920 гг. были заказаны по два линейных крейсера типа «Амаги» (заложены в 1920 и 1921 гг.)*****.

На последующих кораблях программы японцы предполагали перейти на 457-мм калибр артиллерии*****, что обеспечивало им превосходство над американскими кораблями, проекты которых к этому моменту уже были утверждены и частично находилась в постройке. Выполнение программы «8 — 8» позволяло японскому флоту не только численно сравняться с американским, но и качественно превзойти его.

В то время как США и Япония активно занимались реализацией своих амбициозных программ, британское Адмиралтейство никак не могло определиться с планами относительно своего ответа на американо-японский вызов. Дело в том,

* с учетом англо-японского союзного договора 1902 г.

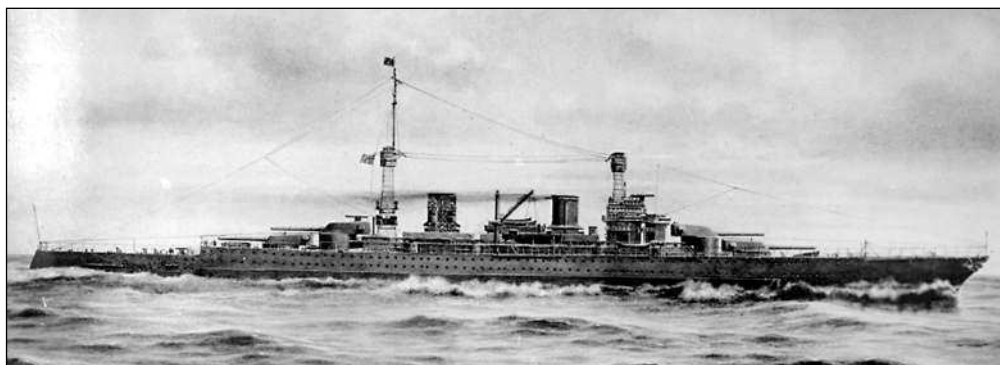
** Среди них был адмирал Уильям С. Бенсон, начальник штаба ВМФ США. В марте 1917 года он заявил адмиралу Симсу: «Не позволяйте англичанам обмануть себя. Это не наша работа — таскать для них каштаны из огня. Вскоре нам придется драться с англичанами, как сейчас с немцами».

*** Водоизмещение 32 700 т, 8 406-мм и 18 140-мм орудий, скорость 26,75 уз.

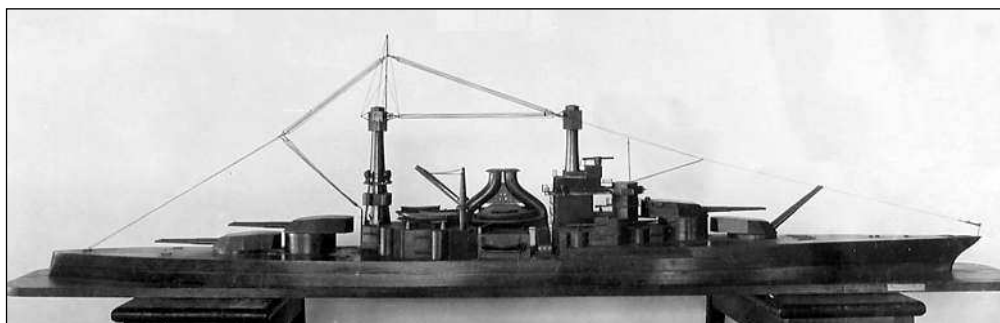
**** Увеличенная версия «Нагато», водоизмещение 38 500 т, 10 406-мм и 20 140-мм орудий, скорость 26,5 уз.

***** Водоизмещение 40 000 т, 10 406-мм и 16 140-мм орудий, скорость 30 уз.

***** Тип «Кии», водоизмещение 41 400 т, 10-456-мм и 16-140-мм орудий, скорость 30 уз.



Корабли Программы 1916 г.: линейный крейсер «Лексингтон» (рисунок) и линкор «Саут Дакота» (модель)



что в стране, только-что закончившей тяжелейшую войну, очень тяжело было убедить налогоплательщиков в необходимости новых трат на усиление и так «самого могучего флота в мире». К тому же, постройке новых линкоров препятствовало не только общественное мнение. Внутри самого Адмиралтейства еще не имелось единого мнения на будущее линкоров. Существовал круг лиц, считавших, что дредноуты оказались слишком уязвимы для подводных и воздушных атак, и именно подводная лодка и самолет станут доминирующим оружием в будущей морской войне. В августе 1919 г. в Адмиралтействе была создана Комиссия по послевоенному развитию, которая должна была заниматься изучением и использованием военного опыта в проектировании и развитии новых боевых кораблей и военно-морских программ, а также определением, что же в будущем станет стержнем флота — останется это место за линкорами или же перейдет к авиации и подводным лодкам. В опубликованном в марте следующего года докладе «Комиссии» линкор был реабилитирован (по крайней мере, в морских кругах) — отмечалось, что «линкоры в будущей войне, несмотря на развитие подводного оружия и авиации, ... не потеряли еще своего бывшего значения»*.

Выводы Комиссии подкрепил Первый морской лорд в т.н. «Объяснительной записке по поводу Морского бюджета 1920/21 года»: «Относительно сохранения

современных типов кораблей надо сделать некоторые технические замечания, относящиеся к дредноутам. Сейчас существует сама себе противоречащая политика, основное содержание которой в том, что дредноуты как класс кораблей потеряли свое бывшее значение и будущее принадлежит подводкам и самолетам. Морской штаб основательно исследовал этот вопрос. Полученные результаты полностью расходятся с этой точкой зрения. Немедленный отказ от дредноутов на основании их иллюзорной замены подводками или самолетами при отсутствии передового опыта выбросит Великобританию из ряда ведущих морских держав...»

Однако победив внутри Адмиралтейства, сторонники строительства новых линкоров проиграли на «внешнем» фронте. В августе 1919 г. правительство Соединенного Королевства приняло так называемое «10-летнее правило», суть которо-

* В плане рекомендаций по типу будущих линкоров, Комиссия отдавала предпочтение кораблям водоизмещением 35 000 т, вооруженным орудиями более мощными, чем 381-мм/42 Mk.I*, в пяти двухорудийных (или четырех трехорудийных) башнях и скоростью хода 23 уз. Вспомогательное вооружение — восемь стволов на борт в легких башнях, установленных линейно-возвышенно на верхней палубе. Для соответствующего такому линкору линейного крейсера число орудий уменьшалось до восьми в четырех башнях, зато скорость возрастала до 33 уз. Одновременно высказывалось пожелание уменьшить размеры в сравнении с «Худом».

го сводилась к следующему: поскольку в течение 10 ближайших лет большой войны в мире не ожидается, бюджеты сухопутных сил, авиации и флота определяются исходя из соображений казначейства. С одной стороны, подобное решение было неизбежно для страны, только что закончившей тяжелейшую войну, и чья экономика находилась на грани коллапса. С другой, финансовые ограничения в межвоенный период имели отрицательные последствия в виде затягивания реализации новых идей и отставания в испытаниях новых систем оружия, особенно это касается морской авиации и противовоздушной обороны кораблей, а также модернизации устаревающих кораблей. В общем «чистая экономика — ничего личного».

«10-летнее правило», вернее его финансовая составляющая, сразу привели к конфликту между правительством и Адмиралтейством. В августе 1919 г. правительство уведомило Адмиралтейство о том, что в 1920/21 финансовом году бюджет флота не должен превышать 60 млн. фунтов стерлингов. Со своей стороны, в октябре 1919 года Адмиралтейство сообщило правительству, что указанной суммы мало, и что когда США завершит свою Программу 1916 года, флот Великобритании потеряет лидирующее положение. В феврале следующего года Адмиралтейство предложило новый проект бюджета 1920/21 финансового года в размере 84 млн. фунтов стерлингов, превысив отве-

денную ему квоту на 40%. И это притом что строительство линкоров пока не предусматривалось. Знаковым событием стало то, что само Адмиралтейство фактически предлагало отказаться от превосходства английского флота над своими соперниками — предлагалось ввести в морскую политику государства понятие «Стандарт равновесия сил», сводившемуся к тому, что будущий британский флот должен был иметь состав, не уступающий по силе флоту любой другой мировой державы. Однако Кабинет без особого воодушевления отнесся к этому предложению, опасаясь, что эта программа будет новым аргументом сторонников «Большого флота» в Конгрессе США. Да и принятие ее означало громадные расходы. Тем не менее, обеспокоенность Адмиралтейства складывающейся ситуацией нельзя было игнорировать, тем более что перспектива потери британским флотом лидирующего положения становилась все очевидней — даже членам Кабинета. В марте 1920 г. бюджет Адмиралтейства в запрошенном размере был принят.

Одновременно с финансовыми баталиями, в Адмиралтействе началось формирование новой военно-морской доктрины. Департамент кораблестроения подготовил проекты новых линкоров и линейных крейсеров и в том же году Адмиралтейство предложило программу финансирования строительства восьми новых кораблей. В 1921 г. предполагалось заложить четыре из них, остальные в 1922-м. Готовность всех восьми кораблей ожидалась в 1924 — 1927 гг.

Увы, достигнутое было согласие между Адмиралтейством и Кабинетом очень скоро дало трещину — согласившись было на увеличение морского бюджета, Правительство по ряду причин довольно быстро отыграло назад, урезав финансирование на будущий год (1921/22) до изначальных 60 млн. Адмиралтейству пришлось выдерживать еще один бой с противниками линкоров — на этот раз из состава Комитета национальной обороны, внутри которого в декабре 1920 г. была организована Комиссия по морским вопросам, в задачи которой вменялось рассмотрение предложений Адмиралтейства по усилению флота. Поскольку большинство в ней составляли «казначейцы», неудивительно, что весной 1921 г. Комиссия пришла к заключению, что дредноуты устарели. Излишне говорить, что это вызвало бурю протестов со стороны моряков. Против выводов «Комиссии» выступили Первый лорд Адмиралтейства Вальтер Лонг, Начальник Морского штаба Дэвид Битти и небезызвестный бывший Первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль. Их протесты

Число дредноутов и линейных крейсеров на конец 1919 г.

	Калибр артиллерии	Британия	США	Япония
Готовы	343 мм	14	—	—
	356 мм	—	9	8
В постройке	381 мм	12	—	—
	381 мм	1	—	—
Планируются	406 мм	—	4	2
	—	—	12	14
ВСЕГО		27	25	24

В таблице не указаны:

— линкоры с 305-мм. артиллерией, как потерявшие свою боевую ценность;

— дредноуты «Erin» и «Canada», которые проектировались для латиноамериканских стран и не вписывались в британские стандарты;

— линейные крейсера «Courageous» и «Glorious», которые предполагалось перестроить в авианосцы.

* * *

На конец 1919 года, как это видно из приведенной таблицы, Великобритания все еще сохраняла численное превосходство, однако не следует забывать, что большинство кораблей были спроектированы еще до войны. Если же брать корабли, проект которых составлялся после Ютланда, то у Англии имелся только достраивающийся «Худ». США и Япония, хотя и уступали в числе готовых кораблей, предусматривали их масштабное строительство, причем часть из них уже была заложена. В довершении всего, английский флот проигрывал в калибре орудий, имея только 381-мм против 406-мм у соперников.

возымели действие и в публикации результатов работы Комиссии было отказано, однако и Адмиралтейство все еще не могло начать строительство новых кораблей. Тем не менее, сторонники линкоров не сдавались — в январе был представлен новый бюджет, финансовые запросы в котором уменьшены не были. Последовавшие споры продлились до марта 1921 года и закончились компромиссом, который в итоге составил чуть меньше 80 млн. фунтов стерлингов. Дополнительно к этой сумме Адмиралтейству удалось таки выхлопотать у Кабинета еще 2,5 млн., предусмотренные для начала работ на вновь

закладываемых кораблях, среди которых, наконец, появились и линкоры. Хотя эта сумма выделялась при условии, что в текущем финансовом году никаких новых средств флотом затребовано не будет, однако уже в августе того же года Адмиралтейство запросило еще 12 млн. фунтов стерлингов, что вызвало резкие возражения в правительстве. Тем не менее, этот конфликт уже не мог повлиять на решение строить первую серию из четырех линейных крейсеров по бюджету 1921/22 финансового года.

Итак, средства нашлись. А что же собирались строить в «туманном Альбионе»?

Проектирование линкоров и линейных крейсеров

Хотя со времени закладки «Худа» прошло почти пять лет, это вовсе не значило, что все это время (1917 — 1921 гг.) конструкторы Департамента кораблестроения сидели без дела. Еще на стадии доработки проекта (1917 — 19 гг.) появлялись различные модификации базового проекта, такие как «Худ» с 12 381-мм/42 орудиями в трехорудийных башнях, или вариант с измененным расположением зарядных и снарядных погребов*.

В 1919 г. Департамент кораблестроения продолжал «развивать» «Худ» — появились проекты линкоров, в которых в корпус многострадального крейсера вписывались двух — и трехорудийные башни с 381-мм/50 или 457-мм/40 орудиями в различной комбинации — самым крупным из вариантов стал 46 000-тонный линкор с 12 381-мм/50 орудиями в трехорудийных башнях и скоростью 26 уз. Поэкспериментировав с сочетанием различного вооружения, в январе 1920 г. в Департаменте взяли за сам корпус, каковой имел с точки зрения конструкторов не самые идеальные формы. И в подготовленных в начале 1920 г. нескольких проектах линейных крейсеров впервые появилась транцевая корма.

Все эксперименты с проектами на базе «Худа» носили чисто академический характер — хотя бы в силу устаревшей схемы защиты этого корабля, довольно мощной, но по сути своей еще «доютландской». В проектах будущих линкоров было необходимо перейти на принципиально новую систему бронирования, основанную на принципе «все или ничего» и впервые примененную американцами на дредноутах типа «Невада». В основу этой системы была положена идея защитить наиболее важные жизненные части корабля (боевые погреба, силовую установку, вооружение) как можно более толстой броней, в то время как остальные участки корпуса корабля оставались неброниро-

ванными. При этом хорошо защищенная «непробиваемая» цитадель должна иметь запас плавучести, обеспечивающий кораблю достаточный запас остойчивости в случае повреждения небронированных, так называемых «мягких» оконечностей.

Именно такая схема бронирования была положена в основу проектов, подготовленных весной 1920 г. с целью определения кораблестроительных элементов линкоров, защита которых способна противостоять самым тяжелым снарядам. В качестве «оселка» использовались британские 457-мм и 381-мм снаряды. На основании детального рассмотрения различных вариантов степени защиты и влияния последней на размеры и скорость, в Адмиралтействе были подготовлены общие требования к будущим линейным кораблям.

Первоначально Адмиралтейство не стало ограничивать конструкторов размерами, справедливо посчитав, что в этом случае не удастся создать достойный ответ на новые японские и американские корабли. Единственное требование, касающееся размеров будущих кораблей определялось величиной имеющихся доков, а также возможностью прохода через Суэцкий и Панамский каналы.

Требования по вооружению определялись положением, согласно которому корабли вероятного противника будут иметь 380-мм поясную броню и 178-мм палубу.

* В проекте «Худа» зарядные погреба находились над снарядными, что по опыту Ютландского сражения было признано опасным. Однако, предложение поменять их местами на «Худе» так и не было реализовано из-за возможной детонации расположенных вблизи двойного дна зарядных погребов в случае подводного взрыва при попадании торпеды или подрыва на mine. Лишь опыты, проведенные в Чатэме в 1919 г. показали маловероятность подобного развития событий. Вносить изменения в почти готовый «Худ» не стали, но альтернативный проект подготовили...

В связи с этим предпочтение отдавалось 457-мм орудью, которое не имело иностранных аналогов по своей мощи, хотя могли рассматриваться 381-мм/50 и 420-мм/45 орудия, которые, правда, существовали пока лишь на бумаге.

В отношении расположения главной артиллерии большинство специалистов склонялось к применению традиционной схемы в четырех двухорудийных башнях, как на кораблях типов «Куин Элизабет» и «Худ» — идеальной в отношении эффективности управления стрельбой. Двухорудийные башни представляли собой простую и надежную конструкцию — удобную в обслуживании и управлении. Однако расчеты показывали, что из-за роста водоизмещения придется пойти на применение трехорудийных башен. Для верности пришлось подготовить чертежи обоих типов башен, что позволило вести разработку проекта линкоров в двух вариантах.

Чтобы получить максимально возможную дальность стрельбы, в проектах новых башен предусматривалось возвышение ствола до угла 40—45 градусов (по сравнению с 20 — 30 в предшествующих проектах).

При выборе противоминного калибра рассматривались 152-мм и 140-мм орудия, но довольно быстро выбор был сделан в пользу первого — более легкий 140-мм снаряд был удобнее при большом числе ручных операций, а поскольку для новых линкоров избрали размещение вспомогательного калибра в башенных установках с высокой степенью механизации это преимущество сводилось на нет. Немаловажным фактором являлось и то обстоятельство, что 152-мм снаряд имел на 30% большее разрушающее воздействие, чем 140-мм.

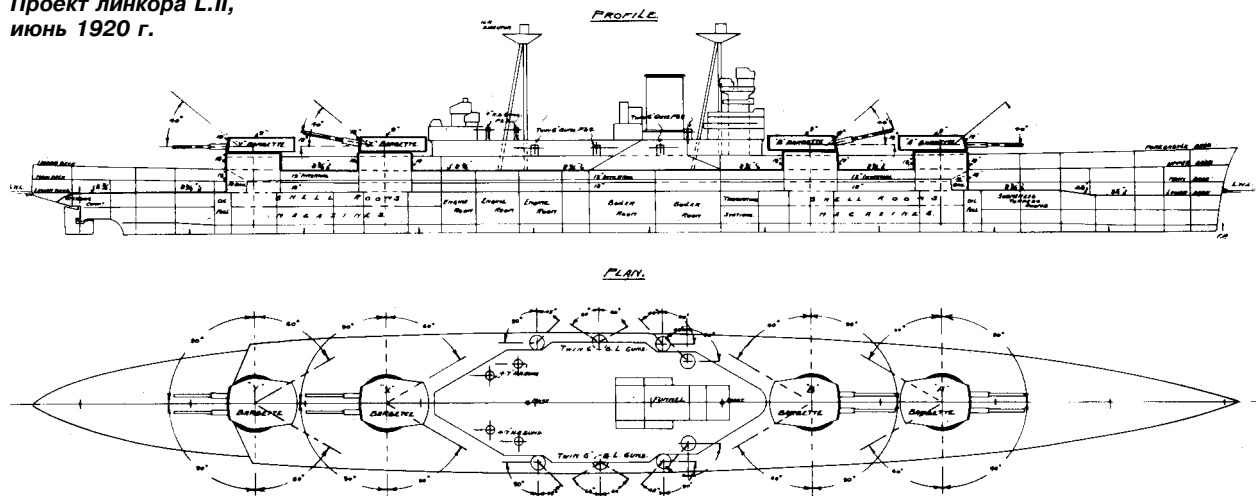
Новые корабли предполагалось оснастить средствами противовоздушной обороны в соответствии с предложениями

Морской Комиссии по вопросам ПВО. В качестве возможных вариантов рассматривались артсистемы четырех различных калибров: 76,2-, 102-, 120- и 140-мм. Поскольку уже в ходе Первой мировой войны 76,2-мм калибр был признан недостаточным для дальнейшей обороны, а 102-мм калибр мог оказаться таким в ближайшей перспективе, основное внимание было уделено на оба более крупных калибра, из которых предпочтение отдали 120-мм.

Как уже упоминалось, в качестве бронирования для новых кораблей избрали схему «все или ничего». В то же время в основу подводной защиты была положена та же конструкция, что и на линейном крейсере «Худ», однако с несколькими важными отличиями. В 1920 г. были проведены два опыта, в которых подводная защита была испытана путем подрыва 227-кг заряда. В первом случае «зона разрушения» была заполнена, как и на «Худе» пустотелыми трубами, во втором — водой. Результаты опыта показали, что, выполняя ту же задачу, вода как «рабочее тело» зоны разрушения менее дорогостоящий способ и вполне пригодный для применения на новых линкорах. Другим результатом этих испытаний было определение необходимой глубины булей, обеспечивающих защиту против взрыва заряда весом 340 кг.

Для будущего линейного флота английское морское командование не планировало кардинального увеличения скорости хода. Хотя в первых проектах линкоров предусматривалась скорость 25 уз., впоследствии ее довольно безболезненно снизили до 23 уз. Более жесткие требования предъявлялись к линейным крейсерам, которые не должны были уступать американским «Лексингтонам» с их 33,25 уз. Поскольку это вызвало довольно значительные трудности, в эскизных проектах

**Проект линкора L.II,
июнь 1920 г.**



новых линейных крейсеров скорость варьировалась от 30 до 33,75 уз.

В отношении дальности плавания требовалось достижение 7000 миль при скорости 16 уз.

Проекты «L.II» и «L.III»

Окончательно требования к линкорам и линейным крейсерам были сформулированы в Адмиралтействе к осени 1920 г., но уже в июне того же года Департамент кораблестроения подготовил первые эскизные проекты линкоров, известные как «L.II» (четыре двухорудийных башни) и «L.III» (три трехорудийных), в которых уже учитывалось большинство вышеперечисленных требований. Эти разработки интересны в первую очередь необычным расположением артиллерии главного калибра — все башни находились линейно на одном уровне, что сулило заметное снижение «верхнего» веса и несколько упрощало управление огнем, так как не приходилось вносить поправок на различную высоту оси орудий. Ослабление погонного и ретирадного огня при этом снижалось незначительно, поскольку при углах возвышения больше 12 градусов внутренние башни могли стрелять вверх оконечных. Другой интересной особенностью этих проектов стало отсутствие бронированной боевой рубки, а также несколько новое по форме сечение миделя. Броневая цитадель длиной почти 150 м формировалась узким (высота всего 2,4 м) 457-мм поясом и броневой палубой (222 мм) со скосами (330-мм), примыкающими к верхней кромке пояса, и 381-мм траверсами, в нос и корму от которых защита сводилась к броневой палубе, а бортовое бронирование отсутствовало. Пояс имел наклон к вертикали 10 градусов, что предопределялось формой корпуса. Противоторпедная защита выполнялась по новой, «водяной» схеме и имела глубину 3,6 м. Корпус «L.II» и «L.III» еще имел некоторую преемственность с «Худом» (по крайней мере, в носовой и кормовой оконечностях).

Проект линкора «L» был признан неудачным — как в силу больших размеров, затрудняющих докование, так и недостатков системы бронирования, главным из которых был слишком узкий броневой пояс по ватерлинии, что грозило потерей остойчивости в бою. Но именно этот проект послужил отправной точкой для последующих работ, приведших к появлению в октябре следующих вариантов...

Проекты «L2», «L3», «K2» и «K3»

В октябре на рассмотрение Совета Адмиралтейства были представлены сразу четыре эскизных проекта — два линейных крейсеров и два — линкоров. Поскольку

Технические данные проектов «L.II» и «L.III»

Проект корабля	»L.II»	«L.III»
Водоизмещение, т	50 750	49 100
Размерения, м:		
длина по конструктивной ватерлинии	259,25	259,25
ширина наибольшая	32,33	32,33
осадка	9,45	9,30
Скорость при проектной осадке, уз.	25	26
Вооружение:		
главный калибр	8 457-мм	9 457-мм
противоминный калибр	16 152-мм	16 152-мм
зенитный калибр	4 120-мм	4 120-мм
Бронирование, мм:		
главный пояс	457	457
траверсы цитадели	381	381
барбеты	457	457
башни главного калибра: лоб/крыша	457/229	457/229
главная палуба (плоская часть)	222	222
главная палуба на скосах	330	330
нижняя палуба в носу	89—140—222	89—140—222
нижняя палуба в корме	222	222
противоторпедная переборка	38	38
Весовые нагрузки, т:		
корпус корабля и судовые системы	18 500	18 100
бронирование и защитные плиты	17 000	17 000
вооружение	8850	8000
механизмы	3350	3560
топливо	1200	1200
общее снаряжение	1000	1000
адмиралтейский резерв	250	240
Всего	50 750	49 100

рассматривавшийся летом проект имел шифр «L», логично было предположить, что последовавшим за ним разработкам присвоят следующие буквы латинского алфавита. И действительно, первоначально проект линкора обозначался как «M», однако на рассмотрение одновременно представлялись проекты как линкоров, так и крейсеров, а каждый из них существовал как в версии с двух-, так и с трехорудийными башнями... Недолго было и запутаться... Англичане не были бы англичанами, если бы и в такой, казалось бы, простой вещи, как присвоение шифров новым проектам, не проявили оригинальность. Было решено, что летний проект «L» будет, так сказать, «нулевым меридианом». Всем последующим проектам линкоров будут присваиваться буквы, следующие за L до Z, а проекты линейных крейсеров «пойдут вверх по алфавиту», т.е. от L к A. Цифрой после буквы было решено обозначать число орудий в башне. Таким образом, представленные в октябре проекты получили индексы «L2» и «L3» — для двух- и трехорудийных вариантов линкоров, и «K2» и «K3» — соответственно для двух- и трехорудийных вариантов линейных крейсеров.

Внешне новые корабли выглядели не столь необычно, как летний проект «L», напоминая силуэтом «Худ» с той разли-