



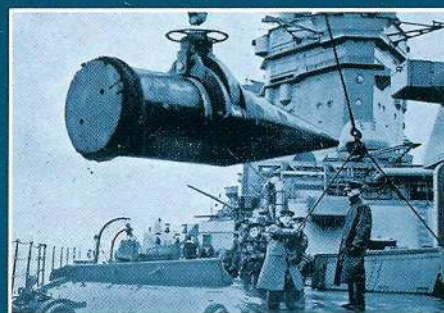
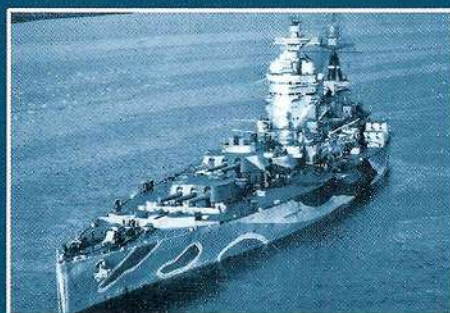
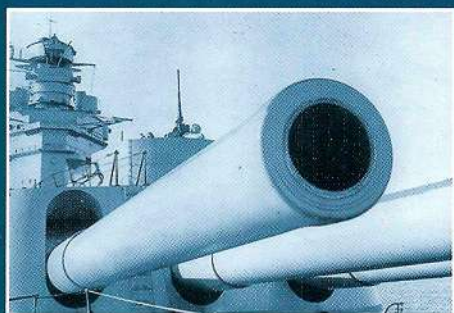
АЛЕКСАНДР ДАШЬЯН

УБИЙЦЫ «БИСМАРКА»

ГЛАВНЫЙ КАЛИБР ФЛОТА ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА



ЛИНКОРЫ «НЕЛЬСОН» И «РОДНЕЙ»



АЛЕКСАНДР ДАШЬЯН

**УБИЙЦЫ
«БИСМАРКА»**

ЛИНКОРЫ «НЕЛЬСОН» и «РОДНЕЙ»

Gerza scan

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«ЭКСМО»
2010

ББК 68.54
Д20

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Автор выражает благодарность В.Кофману, М.Князеву и С.Патянину за оказанную
помощь при подготовке книги

Дашьян А.В.

Д20 Убийцы «Бисмарка». Линкоры «Нельсон» и «Родней». — М.: Коллекция: Яуза: ЭКСМО, 2010. — 112 с.: ил.

ISBN 978-5-699-41247-1

Несуразные, с непривычным, даже режущим глаз силуэтом, эти корабли сложно назвать красавцами, но именно они считались символом морского могущества Великобритании в двадцатые-тридцатые годы минувшего века. И небезосновательно — до начала Второй Мировой «Родней» и «Нельсон» не имели себе равных по огневой мощи и защищенности. Даже после появления линкоров следующего поколения они продолжали оставаться в первой линии — именно орудия «Родней» поставили точку в судьбе немецкого суперлинкора «Бисмарк».

Военная карьера этих кораблей оказалась чрезвычайно насыщенной — с первых дней войны они очень мало времени находились в базах, опровергая расхожее мнение, что линкоры-де воюют «самим фактом своего существования», отстаиваясь на защищенных стоянках. «Родней» и «Нельсон» охотились за германскими рейдерами, сопровождали конвои в Атлантике и Арктике, огнем своих орудий — самых мощных в британском флоте — поддерживали высадку на континент, а «Нельсон» успел повоевать и на Тихом океане...

ББК 68.54



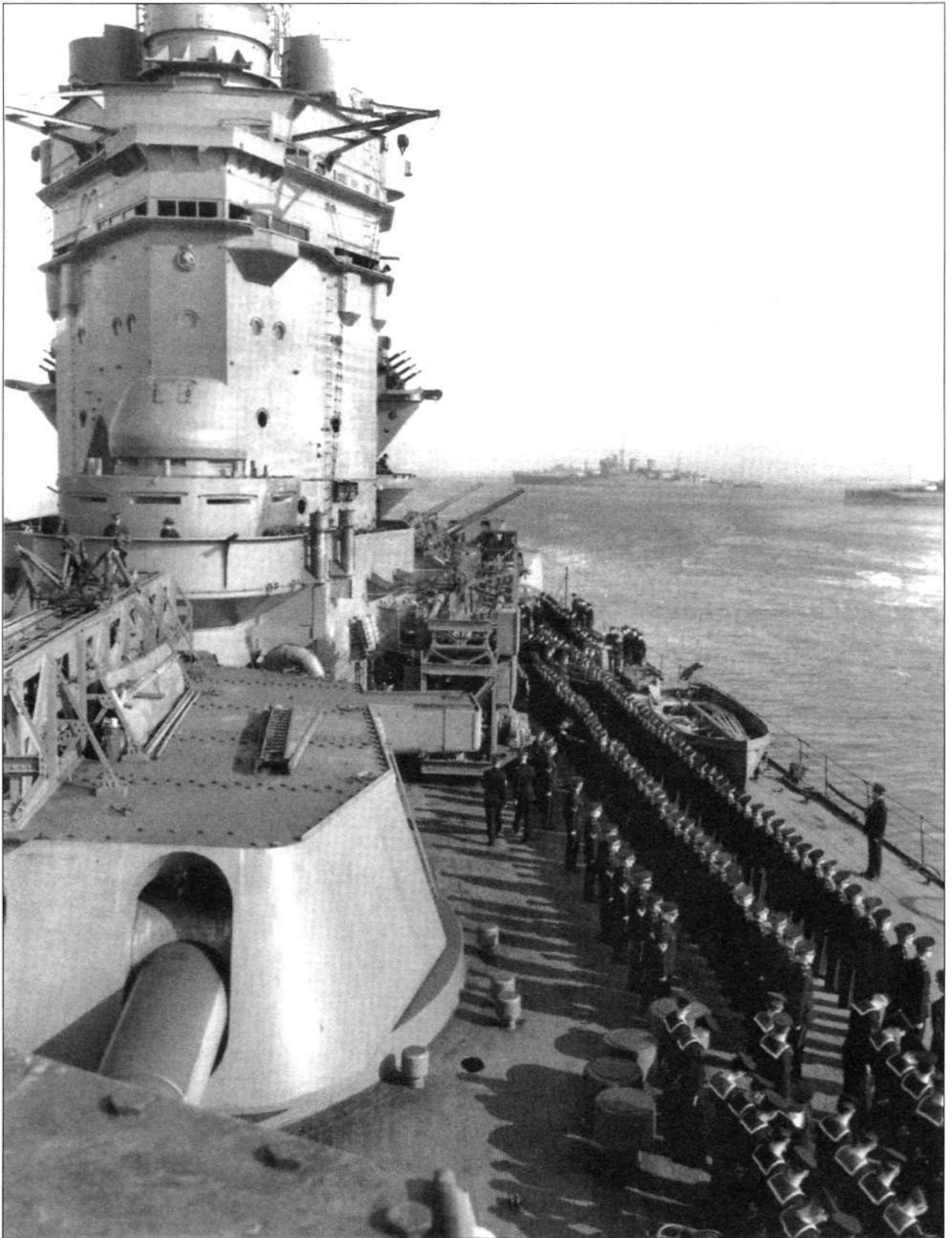
ISBN 978-5-699-41247-1

© А.Дашьян, 2010
© ООО «Издательство «Коллекция», 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2010

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
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 грузоподъемностью 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, увидев кожаные корабли, крокодилы разбегались кто куда. Наверно, их пугал необычный вид кораблей-башмаков или им не нравился исходивший 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 Фэрт-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 троицу окончательно аннулировали.

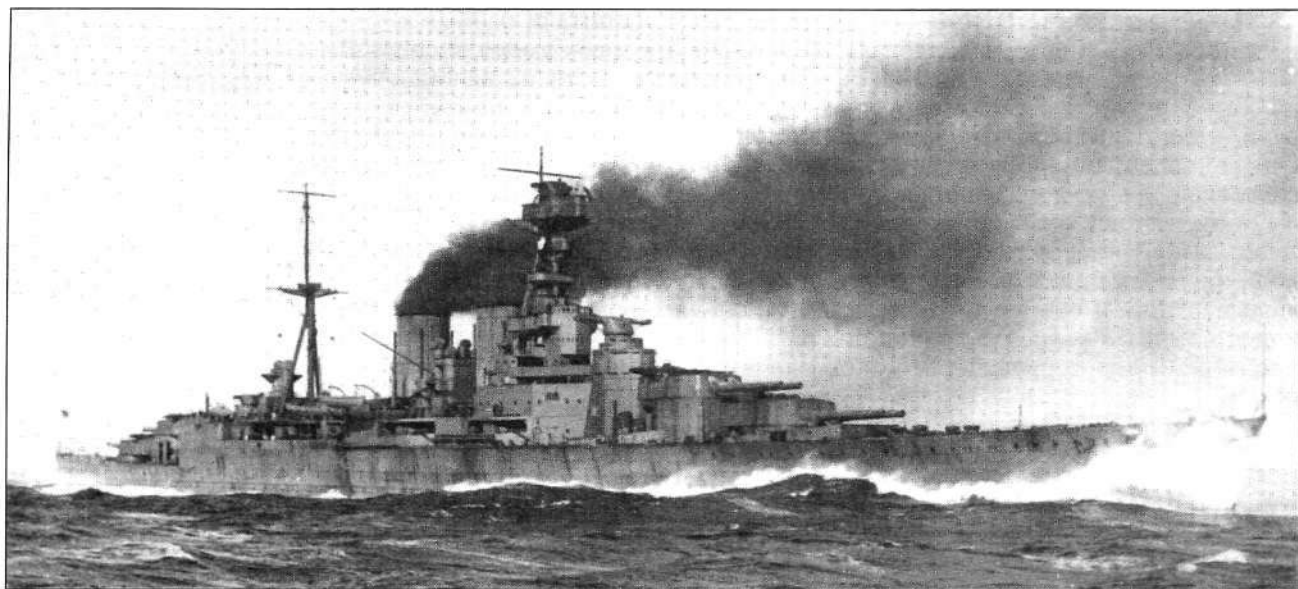
Тем временем Соединенные Штаты и Япония, бывшие союзники, а теперь все более явные соперники Англии, приступили к реализации амбициозных кораблестроительных программ. Если бы они были выполнены, от британского господства на море не осталось бы и следа.

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 года 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.

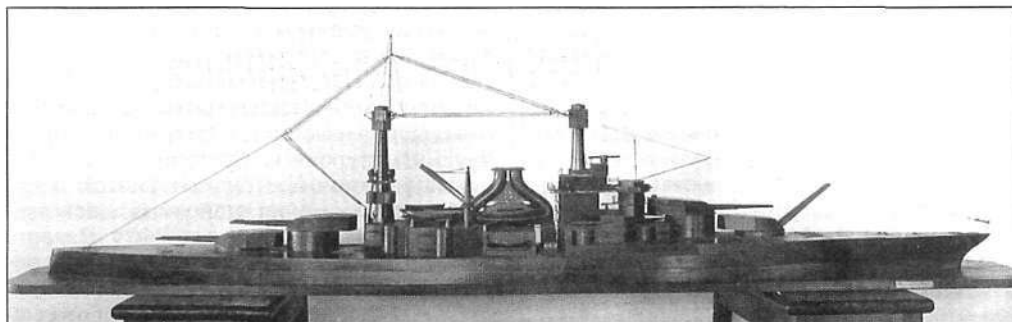
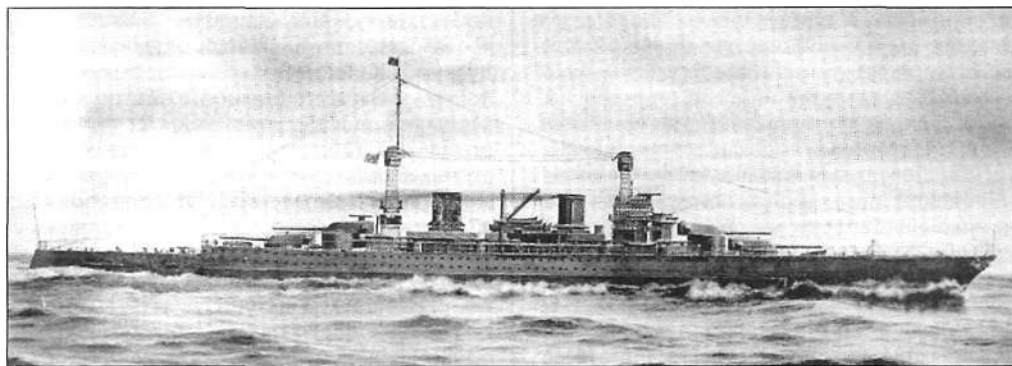
** Среди них был адмирал Уильям С. Бенсон, начальник штаба ВМФ США. В марте 1917 года он заявил адмиралу Симсу: «Не позволяйте англичанам обмануть себя. Это не наша работа — таскать для них каштаны из огня. Вскоре нам придется драться с англичанами, как сейчас с немцами».

*** 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 «Кири», 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 тяжелой войну, очень тяжело было убедить налогоплательщиков в необходимости новых трат на усиление и так «самого могучего флота в мире». К тому же, постройка 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 былое значение и будущее принадлежит подлодкам 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 подлодками 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.1*, 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
	381 мм	12	—	—
В постройке	381 мм	1	—	—
	406 мм	—	4	2
Планируются		—	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 многоствольного 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 взялись 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 трапецевая 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 подготавливали...

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.

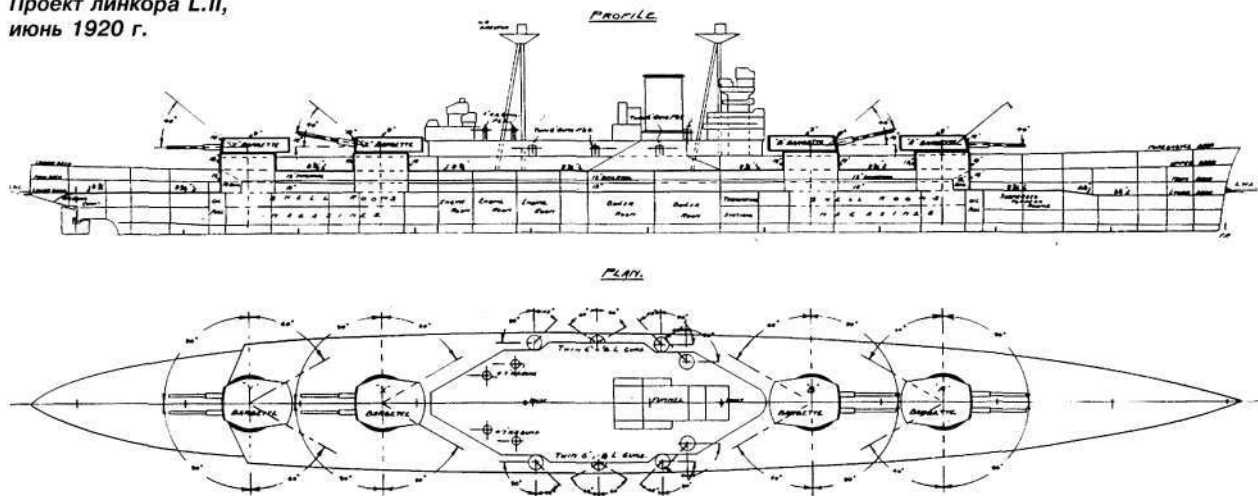
Новые корабли предполагалось оснастить средствами противовоздушной обороны в соответствии с предложениями

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 дальней 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 траверзами, 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
траверзы 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 разни-

цей, что корму пришлось выполнить транцевой, чтобы ограничить наибольшую длину корабля, в противном случае ни один существующий док не смог бы его принять. С транцевой кормой они могли рассчитывать на докование (учитывая только верфи ВМФ) в Росайте и Портсмуте. Кроме того, большая осадка проектируемых кораблей не позволяла проход Суэцким каналом (в то время максимальная допустимая осадка для канала составляла только 9,46 метров). Впрочем, предлагаемые работы по углублению канала могли решить эту проблему.

Важным в сравнении с предшественником новшеством стала конструкция и форма корпуса — в проекте «L» она еще напоминала «Худ», в частности були не были до конца интегрированы в конструкцию корпуса, теперь противоторпедная защита полностью переместилась внутрь, что позволило вернуться к вертикальной поверхности борта — впервые со времен линкоров типа «Ройял Соверен». Хотя аб-

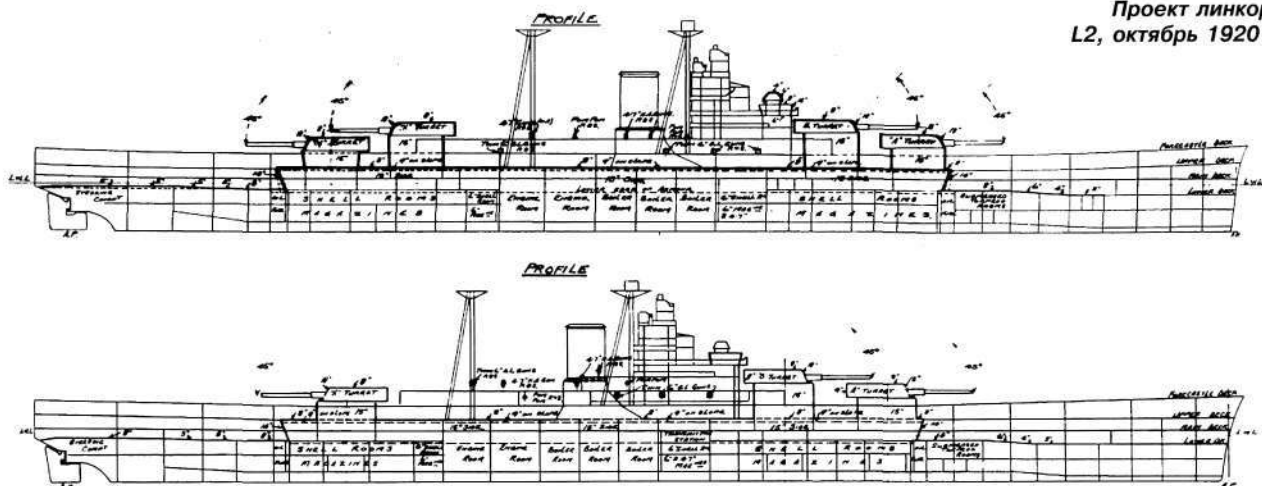
солютная толщина бортового бронирования заметно уменьшилась (особенно на линейных крейсерах), пояс стал заметно выше — 4,73 м, а скосы бронепалубы — более пологими. Длина цитадели варьировалась от 135,6 м у «L3» до 175,3 м — у «K2». Начиная с этих проектов заметным отличием бронирования стал большой угол наклона пояса к вертикали — 25 градусов.

Все четыре проекта представляли собой гладкопалубные корабли. Выбор такой архитектуры обуславливался желанием повысить надводный борт в корме, так как первый опыт плаваний «Худа» показал, что в штормовую погоду и на большой скорости корма постоянно заливалась водой, что затрудняло использование орудийных башен. Кроме того, увеличение высоты борта в корме позволяло получить большие свободные закрытые объемы в кормовой части корпуса и обещало увеличение плавучести в кормовой оконечности.

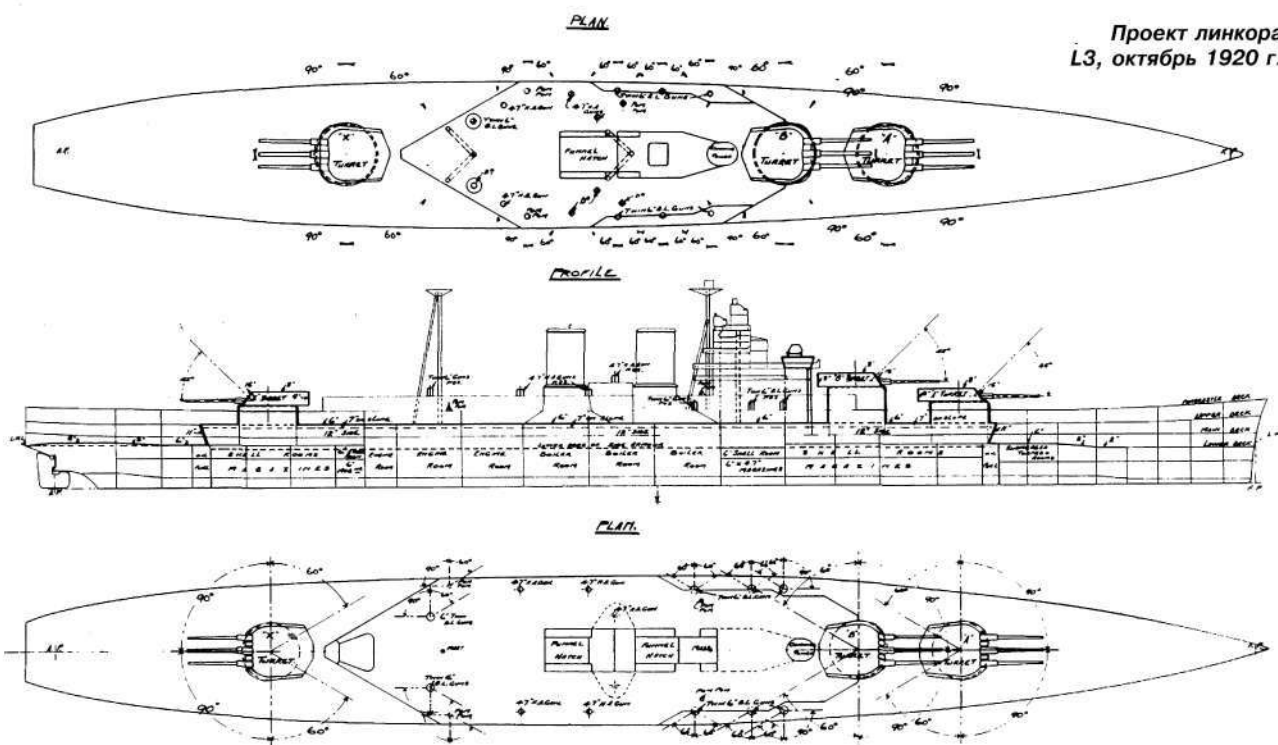
Технические данные проектов «K2», «K3», «L2» и «L3»

Проект корабля	«K2»	«K3»	«L2»	«L3»
Дата проекта	октябрь	октябрь	октябрь	октябрь
Водоизмещение, т	53 100	52 000	52 100	51 100
Размерения, м:				
длина между перпендикулярами	259,25	259,25	251,63	251,63
длина наибольшая	269,93	269,93	262,30	262,30
ширина наибольшая	32,33	32,33	32,33	32,33
осадка носом/кормой	10,06/10,36	9,91/10,19	10,21	10,06
Мощность механизмов (л.с.)	144 000	144 000	70 000	70 000
Скорость при проектной осадке (уз.)	ок. 30	30	25	25
Наибольший запас топлива (т)	5000	5000	5000	5000
Запас топлива при проект. осадке	1200	1200	1200	1200
Вооружение:				
главный калибр	8 457-мм	9 457-мм	8 457-мм	9 457-мм
противоминный калибр	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм
зенитный калибр	6 120-мм	6 120-мм	6 120-мм	6 120-мм
зенитные автоматы	4 Пом-Пом	4 Пом-Пом	4 Пом-Пом	4 Пом-Пом
торпедные аппараты	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ
Бронирование, мм:				
главный пояс	305	305	381	381
траверзы цитадели	280	280	356	356
барбеты	305 и 254	305 и 254	381	381
башни ГК (лоб/бок/крыша)	381/305/203	381/305/203	457/229/203	457/229/203
боевая рубка (стенки/крыша)	254-381/203	254-381/203	381/203	381/203
купол поста УАС	152 и 102	152 и 102	152 и 102	152 и 102
противоторпедная переборка	44,4	44,4	44,4	44,4
главная палуба/скосы	178/152	178/152	203/229	203/229
нижняя палуба в носу	152 — 51	152 — 51	203—51	203—51
нижняя палуба в корме	152—76	152—76	203—127	203—127
Весовые нагрузки, т:				
корпус корабля и судовые системы	18 900	19 150	18 600	18 750
бронирование и защитные плиты	17 310	16 060	18 850	17 800
вооружение	8770	8670	8950	8850
механизмы	5670	5670	3250	3250
топливо	1200	1200	1200	1200
общее снаряжение	1000	1000	1000	1000
адмиралтейский резерв	250	250	250	250
Всего	53 100	52 000	52 100	51 100

Проект линкора
L2, октябрь 1920 г.



Проект линкора
L3, октябрь 1920 г.



В обоих вариантах линкора произошел переход к двухвальной ЭУ, что стало возможно благодаря прогрессу машиностроения — ранее все английские дредноуты были четырехвальными. Благодаря этому ожидалось получить лучшую маневренность.

В процессе работы над проектом «К3» он был довольно существенно модернизирован. Вызвано это было желанием увеличить скорость корабля на 0,5 уз., для чего длину между перпендикулярами увеличили до 260,78 м, ширину — до 34,65 метров, водоизмещение до 52 500 т. В таком виде корабль уже не мог проходить

Суэцким и Панамским каналами (в Панамском канале ширина кораблей ограничивалась 33,55 м). Ни одна военная верфь не могла бы принять эти корабли для докования — теперь это было возможно только в коммерческом доке «Гладстон» в Ливерпуле или в полученном от Германии новом плавучем доке.

Проект «J3»

Следующий проект линейного крейсера «J3» являлся развитием проекта «К3» в сторону уменьшения размеров. Главный калибр был снижен до 381-мм/50, а толщина основной броневой палубы — до

Проект линейного
крейсера К3,
октябрь 1920 г.

Технические данные проекта «J3»

Проект корабля	«J3»
Дата проекта	ноябрь 1920 г.
Водоизмещение, т	43 100
Размерения, м:	
длина между перпендикулярами	247,05
длина наибольшая	262,30
ширина наибольшая	31,72
осадка носом	8,84
осадка кормой	9,14
Мощность механизмов, л.с.	151 000
Скорость при проектной осадке, уз.	32
Наибольший запас топлива, т	5000
Запас топлива при проект. осадке, т	1200
Вооружение:	
главный калибр	9 381-мм
противоминный калибр	12 152-мм
зенитный калибр	6 120-мм
зенитные автоматы	4 Пом-Пом
торпедные аппараты	2 ТТ
Бронирование, мм:	
главный пояс	305
траверзы цитадели	305
барбеты	305
башни главного калибра (лоб/борт/крыша)	381/305/203
боевая рубка (стенки/крыша)	254-381/203
купол поста УАС	152 и 102
главная палуба	102
нижняя палуба в носу	102-51
нижняя палуба в корме	102-51
Весовые нагрузки, т	
корпус корабля и судовые системы	15 640
бронирование и защитные плиты	12 780
вооружение	6740
механизмы	6430
топливо	1200
общее снаряжение	910
адмиралтейский резерв	160
Всего	43 100

102 мм. Эти меры позволили снизить водоизмещение почти на 10 000 т, длина уменьшилась до 247,05 м, при этом отпала необходимость в транцевой корме. Корабль мог приниматься любым доком, пригодным для «Худа», и без проблем проходить Суэцким и Панамским каналами. Общий внешний вид соответствовал проекту «К-3», однако в отношении защиты имелись изменения — були и бортовая броня располагались так же, как на «Худе», а не внутри корпуса, как на «К3». Так же, как и на «Худе», палуба бака не доходила до кормы, однако для обеспечения удобной работы башни «Х» в свежую погоду, ее барбет приподняли до высоты башни «А». По сравнению с проектами типа «К», «J3» являлся шагом назад и был забракован.

Проекты «M2», «M3», «I3», «H3» и «G3»

В ноябре 1920 г. Совет Адмиралтейства рассмотрел очередные проекты — линейного крейсера «I3» и линкора «M3», революционно отличавшиеся от своих предшественников. В этих проектах предус-

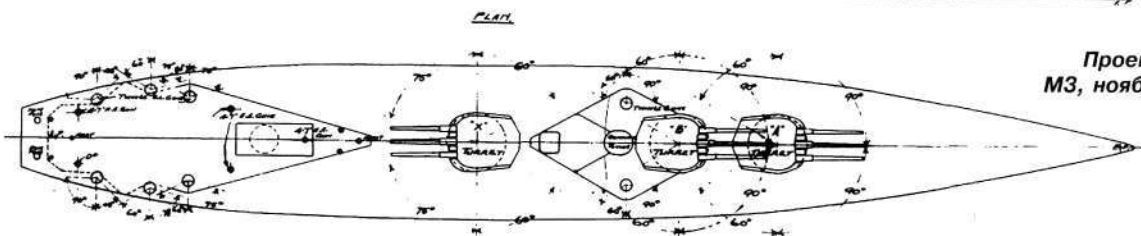
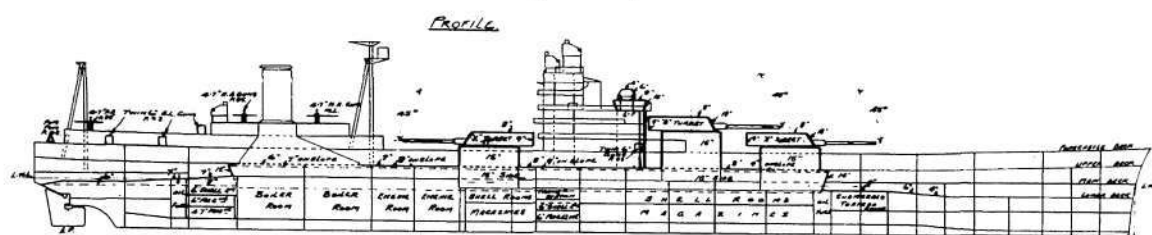
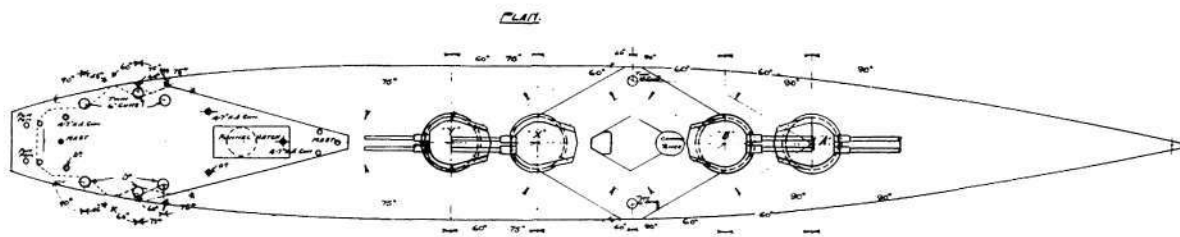
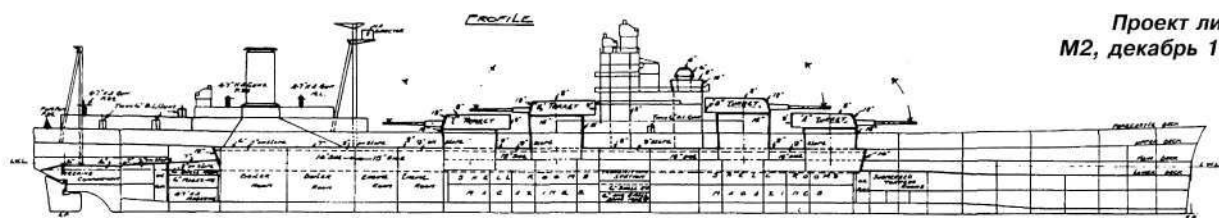
матривалось новое решение проблемы защиты погребов боезапаса за счет размещения зарядных погребов под снаряженными. Подобное решение предлагалось и раньше — в частности такую замену предполагалось выполнить на однотипных с «Худом» кораблях, однако при классической компоновке это вело либо к уменьшению боезапаса, либо к росту размеров — из-за необходимости высвободить достаточно много места вблизи двойного дна под зарядные погреба (занимавшие заметно больший объем по сравнению со снаряженными).

В проектах «I3» и «M3» эту задачу решили не «в лоб», а несколько иначе. Экономия места (и, что немаловажно, веса) достигалась концентрацией всей тяжелой артиллерии в носу корабля, а энергетическая установка сдвигалась в корму. Благодаря этому вся артиллерия располагалась в средней, наиболее широкой части корпуса что позволяло выделить под погреба достаточно большие объемы как по ширине, так и по длине, поэтому их протяженность оказалась не больше, чем на других кораблях. Улучшались условия защиты: длину пояса можно было уменьшить, а для подводной защиты предоставить больше места по ширине корабля.

В проектах «I3» и «M3» третья башня «Х» располагалась между носовой башенно-подобной надстройкой, в которой концентрировались приборы управления огнем, и низкой кормовой, через которую выводились дымовые трубы. Существенным недостатком такого размещения являлась «мертвая» зона в корме корабля, однако конструкторы постарались насколько возможно уменьшить ее, максимально заузив кормовую надстройку. На линейном крейсере он, тем не менее, составлял 40 градусов, а с учетом воздействия дульных газов на надстройки — еще больше. В этом плане проект линкора выгодно отличался тем, что в нем мертвый угол удалось сократить до 30 градусов, причем довольно необычным способом... Котельные отделения на «M3» располагались не перед, а ЗА машинными — решение редкое и в гражданском судостроении (применяется на танкерах), а уж в военном — уникальное. Основной недостаток — довольно длинные гребные валы со всеми вытекающим отсюда последствиями в плане удобства эксплуатации и подверженности повреждению. С другой стороны, при таком размещении машинные отделения находились в широкой части корпуса, что позволяло хорошо обеспечить им достойную подводную защиту.

В плане бронирования «I3» и «M3» значительно уступали своим предшественникам. Так, на «I3» палубное бронирование

Проект линкора
М2, декабрь 1920 г.

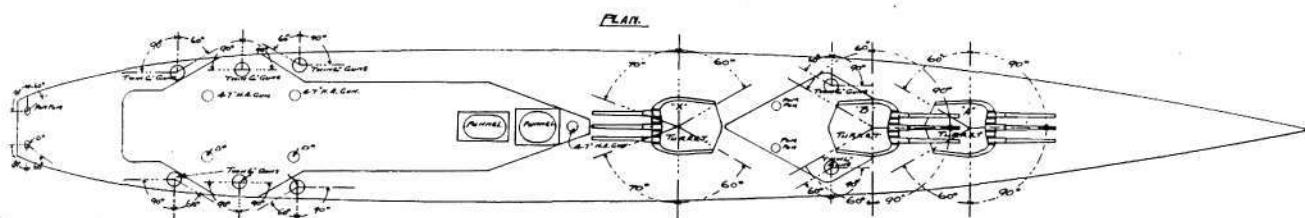
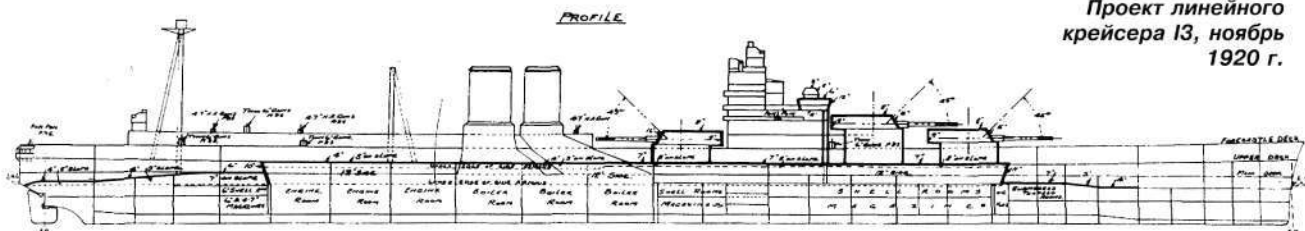


Проект линкора
М3, ноябрь 1920 г.

над механизмами и вне цитадели было несколько ослаблено (хотя над погребам — наоборот усилено). Незначительно уменьшилась (до 4,5 м) высота поса. Все эти меры диктовались требованиями экономии, кроме того, скорость линейного крейсера предполагалась больше, чем у предшест-

венника. Несмотря на принятые меры, водоизмещение «ИЗ» оказалось лишь немного меньше, чем у проекта «КЗ», и он не смог бы доковаться ни в Розайте, ни в Портсмуте. На линкоре меры по экономии дали лучший результат — в сравнении с проектом «ЛЗ» он оказался легче на 5000 т.

Проект линейного
крейсера И3, ноябрь
1920 г.



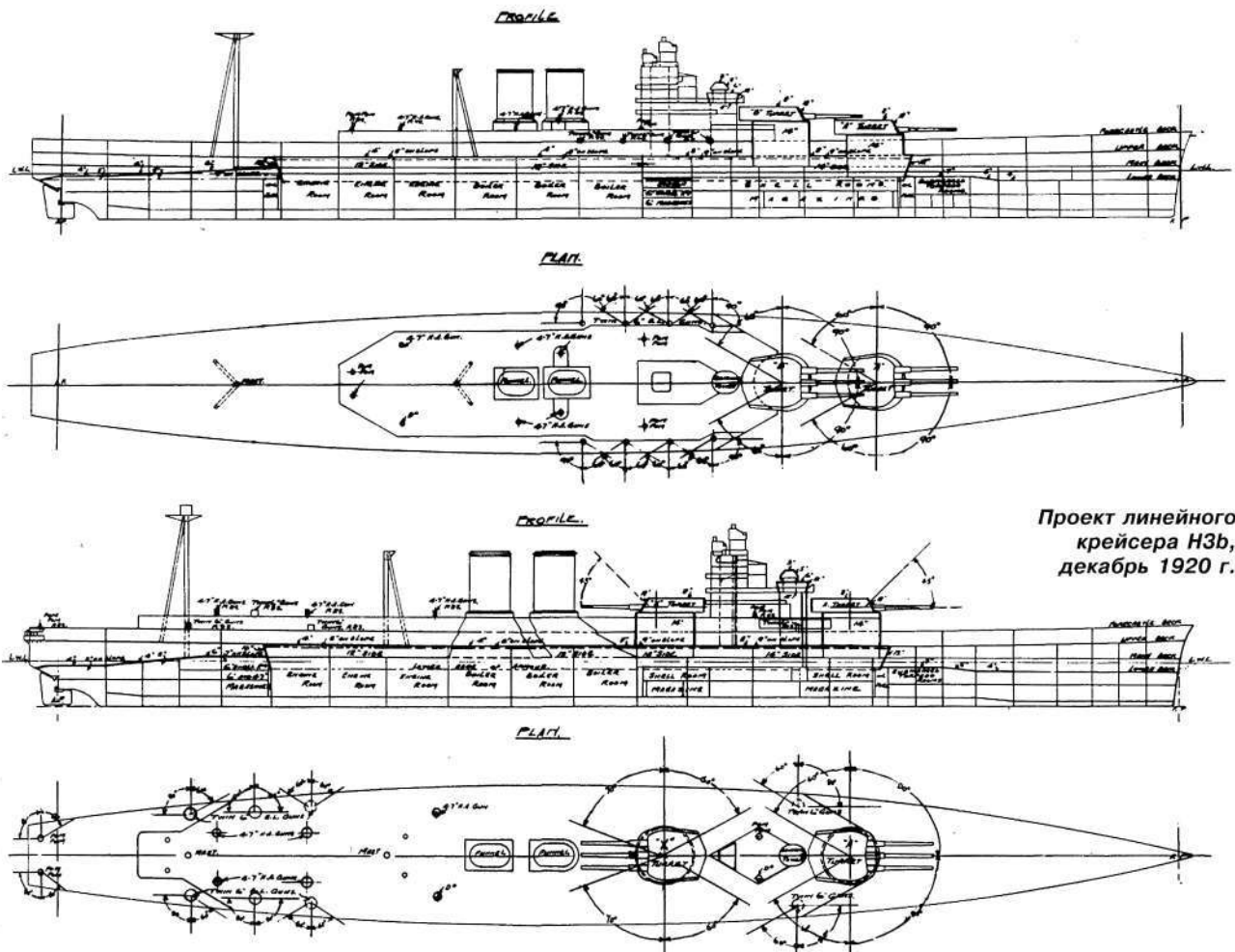
В декабре на рассмотрение поступила двухорудийная версия линкора — проект «М2». Необходимость втиснуть еще одну башню привели к росту водоизмещения, длины и снижению скорости на пол-узла. Проект не имел преимуществ перед своим трехорудийным собратом и для дальнейшей проработки был отобран более компактный «М3». Тем не менее, на одном новшестве, впервые появившемся в проекте «М2», стоит остановиться. Необходимость втиснуть еще одну башню привела к удлинению пояса по ватерлинии. Стремясь уменьшить рост нагрузки, конструктора пошли на применение пояса дифференцированной толщины — 381 мм на протяжении погребов и машин, и на дюйм более тонкий, 356-мм, — в районе котлов.

Остановившись на проекте «М3», Адмиралтейство определилось с линкором. А вот линейный крейсер оставался слишком большим. Адмиралтейство установило жесткий лимит, однако от крупного (457-мм) калибра отказаться не пожела-

ло. Поэтому на трех декабрьских вариантах проекта типа «НЗ» количество стволов главного калибра уменьшили до шести в двух трехорудийных башнях. Этим удалось добиться существенной экономии веса, позволившей не только уменьшить размеры, но и усилить палубную защиту погребов. Скорость варьировалась в пределах 33,25 — 33,75 уз., что наконец-то приближало английские линейные крейсера в этом отношении к американским «Лексингтонам».

В проекте «Н3а» обе орудийные башни устанавливались в носовой части линейно-возвышенно, в проекте «Н3b» обе башни также располагались в носовой части, но вторая из них не возвышалась над первой, а была установлена позади носовой надстройки. Проект отличался также тем, что корпус был увеличен по ширине и водоизмещению. Третий проект «Н3с» внешне не отличался от второго, но орудийные башни были установлены палубой ниже, благодаря чему водоизмещение корабля

Проект линейного крейсера Н3а, декабрь 1920 г.



Проект линейного крейсера Н3b, декабрь 1920 г.

Технические данные проектов «I3», «H3a», «H3b», «H3c», «M3», «M2» и «G3»

Проект корабля	«I3»	«H3a»	«H3b»	«H3c»	«M3»	«M2»	«G3»
Дата проекта	ноябрь	декабрь	декабрь	декабрь	ноябрь	декабрь	декабрь
Водоизмещение, т	51 750	44 500	45 000	43 750	46 000	48 750	46 500
Размерения, м:							
длина между перпендикулярами	271,45	251,63	251,63	251,63	222,70	237,90	251,63
длина наибольшая	282,13	262,30	262,30	262,30	236,38	248,58	262,30
ширина наибольшая	32,94	32,03	32,33	31,7	32,33	32,33	32,33
осадка (носом/кормой)	9,91/10,19	9,91/10,19	9,91/10,19	9,91/10,19	10,06	10,06	9,91/10,19
Мощность механизмов, л.с.	180 000	180 000	180 000	180 000	180 000		
Скорость при проектной осадке, уз.	32,5	33,5	33,25	33,75	23,5	23	33
Наибольший запас топлива (нефти), т	5000	5000	5000	5000			5000
Запас топлива при проектной осадке, т	1200	1200	1200	1200	1100	1100	1200
Вооружение:							
главный калибр	9 457-мм	6 457-мм	6 457-мм	6 457-мм	9 457-мм	8 457-мм	9 420-мм
противоминный калибр	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм	16 152-мм
зенитный калибр	5 120-мм	5 120-мм	5 120-мм	5 120-мм	5 120-мм	5 120-мм	5 120-мм
зенитные автоматы	4 Пом-Пом	4 Пом-Пом	4 Пом-Пом	4 Пом-Пом	2 Пом-Пом	2 Пом-Пом	4 Пом-Пом
торпедные аппараты	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ	2 ТТ
Бронирование, мм							
главный пояс	305	356 — 305	356-305	356-305	381	381	356 — 305
траверзы цитадели	280 — 254	305 -254	305 — 254	305- 254	356 -305	356 -305	305 -254
барбеты	305	356	356	356	381	381	356
башни главного калибра (лоб/бок/крыша)	381/305/203	457/356/203	457/356/203	457/356/203	457/229/203	457/229/203	457/356/203
боевая рубка (стенки/крыша)	305/152	305/152	305/152	305/152	381/203	381/203	305/152
купол поста УАС	127 и 76	127 и 76	127 и 76	127 и 76	152 и 102	152 и 102	127 и 76
главная палуба (на скосах)	127/178-203	на трех	102-127/229-203	на двух	152-203/178-229		51-229
нижняя палуба в носу	178- 102	152-102	152-102	152-102	102-203	102-203	178- 102
нижняя палуба в корме	152-102	152-127	152-127	152-127	152-203	152-203	178-203
Весовые нагрузки, т:							
корпус корабля и судовые системы	19 590	16 250	16 400	15 950	16 700	17 530	16 890
бронирование и защитные плиты	14 600	13 250	13 600	12 800	15 400	17 200	13 350
вооружение	8670	6150	6150	6150	8850	8950	7400
механизмы		6430	6430	6430	2720	2720	6430
топливо	1200	1200	1200	1200	1100	1100	1200
общее снаряжение	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
адмиралтейский резерв	260	220	220	220	230	230	230
Всего	51 750	44 500	45 000	43 750	46 000	48 750	46 500

(при меньшей ширине) оказалось наименьшим из этих трех вариантов. Недостаток всех трех проектов заключался в недостаточном количестве орудий в залпе, что усугублялось низкой скорострельностью орудий столь крупного калибра.

Трехбашенным развитием «H3» стал проект «G3», также разработанный в декабре 1920 года. На нем конструкторы пошли на некоторое уменьшение калибра до 420 мм, но зато сохранили три трехорудийные башни, обеспечивая тем самым кораблю полноценную разбивку залпов. Расположение орудий и внутреннее расположение корабля имело большое сходство с проектом «I3».

Оправдывая понижение калибра, директор Департамента кораблестроения отмечал, что при необходимости можно довольно безболезненно вернуться к 457-мм артиллерии, разместив ее в трех двухорудийных башнях, при этом изменения в эскизном проекте будут минимальны.

Вертикальная защита «G3» практически не отличалась от «H». Главный пояс дли-

ной 155 м на участке погребов (73 м) имел толщину 356 мм и высоту 4,45 м. Далее в корму он становился чуть уже (3,6 м) и тоньше (305 мм). Изменения в горизонтальной защите оказались существенней — если над погребами она соответствовала типу «H» (203 мм в плоскости палубы и 229 мм на скосах), то над машинными отделениями была существенно легче и примерно соответствовала защите крейсера «Худ» (51 мм в плоскости палубы и 76 мм на скосах). Пойти на столь заметное ослабление защиты пришлось из-за возросшего веса вооружения (из-за третьей башни).

13 декабря 1920 г. состоялось рассмотрение проектов «G3» и «H3» Советом Адмиралтейства. Проект «H3» вызвал много нареканий, особенно в отношении вооружения — сокращение числа стволов затрудняло управление стрельбой (из-за неполных залпов) и ограничивало число орудий в круговом обстреле. В результате обсуждения для дальнейшей разработки был отобран проект «G3», однако было высказано пожелание увеличить толщину

брони над механизмами до 76 мм (где был 51 мм) и до 102 мм (где было 76 мм). Также отмечалось, что для транспортировки боезапаса к кормовым 152-мм орудиям из кормовых погребов задействовано слишком много личного состава. В связи с этим обсуждался вопрос о применении трехорудийных башен противоминного калибра, но окончательно все-таки остановились на решении изменить расположение уже имеющихся двухорудийных башен.

Проект «G3 (мод.)»

Департаменту кораблестроения было поручено внедрить эти пожелания и предоставить проект на новое рассмотрение. Для компенсации увеличения толщины палубной брони над машинами предполагалось:

- уменьшить число башен противоминного калибра с восьми до шести (ожидаемая экономия — 100 т). Остальные башни перераспределялись таким образом, чтобы обеспечить достаточно быструю подачу боезапаса без увеличения персонала;

- уменьшить 356-мм пояс по высоте на один фут (305 мм), (ожидаемая экономия — 115 т). При этом углубление броневых поясов ниже проектной ватерлинии будет составлять 1,37 м вместо 1,56 м, а возвышение над ватерлинией 2,79 м — вместо 2,89 м;

- уменьшение толщины плит башенного бронирования: лобовых с 457 мм до 406 мм, боковых — с 356 мм до 305 мм (ожидаемая экономия — 75 т);

- за счет перераспределения брони над погребами (без ослабления защиты) ожидалась экономия еще 125 т.

Несмотря на эти ухищрения, не хватало еще 710 т, и по спецификации водоизмещение увеличивалось с 46 500 до 47 500 т.

После пересмотра проекта в нем произвели дополнительные изменения в отношении бронирования:

- палуба над механизмами стала единой толщины, равной 102 мм;

- коммуникационная шахта боевой рубки, ранее предполагавшая одинаковую толщину на всем протяжении — 203 мм, теперь на некоторых участках снижена до 152 мм.

- участки промежуточной палубы в носу, имевшие толщину 102 мм, утоньшались до 76 мм (участки толщиной 190 мм оставались неизменными);

- участки промежуточной палубы в корме, имевшие толщину 198 мм, утоньшались до 190 мм (участки толщиной 76 мм остались неизменными);

- толщина кормового траверза увеличена с 254 мм до 305 мм.

Внесенные в проект изменения привели к изменению статей весовой нагрузки:

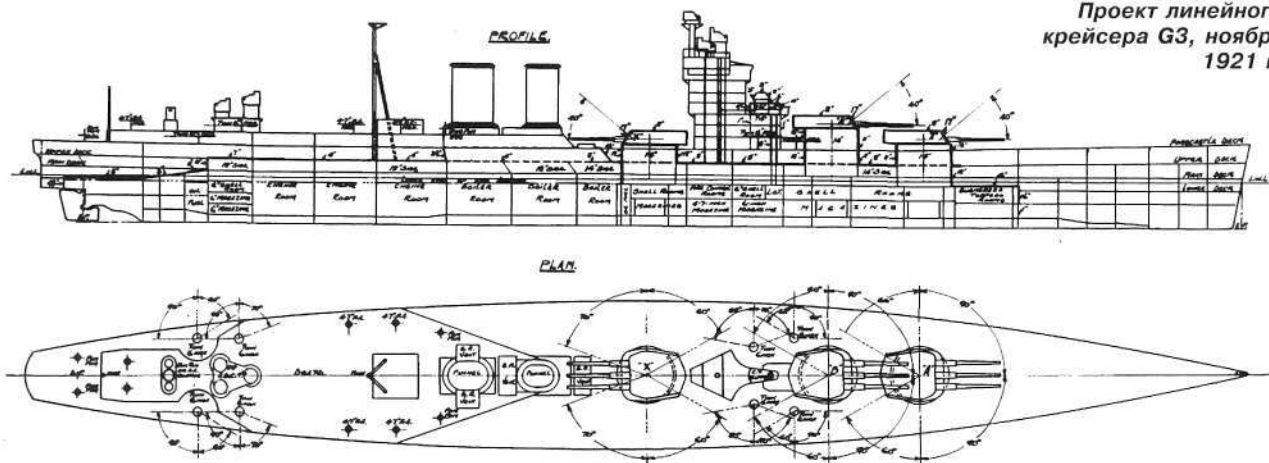
- вооружение уменьшилось до 7300 т (было 7400 т).

- бронирование увеличилось до 14 050 т (было 13 350 т).

- корпус увеличился до 17 290 т (было 16 890 т).

В начале 1921 года проект претерпел очередные изменения — так, в январе калибр главной артиллерии снизили до 406 мм, а 16 февраля последовало решение понизить мощность энергетической установки до 160 000 л.с., что уменьшало скорость до 31—32 уз. Причина последнего изменения заключалась в сомнениях руководителя департамента, главного инженера флота, традиционно находящегося в оппозиции к директору Департамента кораблестроения Д'Эйнкорту, относительно возможности заложенных в проекте 18 паровых котлов (таких же, что стояли на легком крейсере «Эмеральд») развить суммарную мощность 180 000 л.с. По его

Проект линейного
крейсера G3, ноябрь
1921 г.



мнению, требовалось как минимум на три котла больше, что вело к увеличению размеров котельных отделений со всеми вытекающими из этого последствиями. Несмотря на возражения Д'Эйнкорта, состав ЭУ изменили, и теперь в трех котельных отделениях размещались 20 паровых котлов меньшей (8000 л.с. вместо 10 000 л.с.) паропроизводительности.

Полученное снижение общего веса энергетической установки позволило довести число 120-мм зенитных пушек до шести и улучшить броневую защиту — в частности отказать от принятого было снижения толщины броневой палубы и уменьшения высоты броневых пояса — последний теперь имел общую высоту 4,34 м (1,37 м ниже проектной ватерлинии и 2,97 м — выше). По длине цитадель продлевалась в корму и теперь заключала внутри себя погреба противоминной артиллерии. Кормовой траверз было решено оставить той же толщины (254 мм), но установить в оконечностях еще две бронированные переборки — первую (127 мм) перед помещением носового торпедного аппарата, вторую (102 мм) позади помещения рулевых машин. Лобовую броневую плиту башен усилили до 432 мм., а боковые — до 330 мм. Кроме того коммуникационной шахте «вернули» толщину 203 мм на всем протяжении.

Результатом всех изменений было значительное увеличение водоизмещения (до 48 000 т) и уменьшение длины между перпендикулярами до 250,1 м. Несколько изменились статьи нагрузки:

Корпус корабля	17 860 т
Бронирование	14 700 т
Вооружение	7050 т
Механизмы	5950 т
Топливо	1200 т
Общее снаряжение	1000 т
Адмиралтейский резерв	240 т
Всего	48 000 т

Снижение скорости до 31—32 уз. понравилось в Адмиралтействе далеко не всем, но после разъяснений секретаря Первого Морского Лорда контр-адмирала А.Четфилда, изложенных 18 февраля 1921 г. в докладной записке, направленной в Морской штаб, последний не посчитал нужным жертвовать имеющимися достоинствами проекта в пользу довольно незначительного увеличения скорости, и проект в целом был одобрен Адмиралтейством, а Департамент кораблестроения получил задание на детальную разработку проекта.

Довольно серьезным изменением, внесенным в проект на этом этапе, стало уменьшение угла наклона броневых пояса с 25 до 18 градусов и фактическая ликвидация скосов — их угол наклона к

горизонтали сократился до 2,5 градусов, а толщина стала единой. Кроме того, 533-мм торпедные аппараты заменили на 622-мм, в которых использовались новейшие кислородные торпеды. Примерно в это же время предпринимались попытки увеличить стойкость противоторпедной защиты — ставилась задача противостоять взрыву заряда весом 450 кг ТНТ, однако расчеты показали невозможность достичь такого результата без значительного увеличения ширины корпуса (на 1,8 м), что автоматически вело к росту водоизмещения, падению скорости и к проблемам с докованием.

Через шесть месяцев, 12 августа, Адмиралтейство утвердило окончательные спецификации, мидель, теоретический чертеж нового линейного крейсера.

Описание конструкции линейного крейсера проекта «G3»

Вооружение

Главное вооружение линейных крейсеров представляли три трехорудийные башни с 406-мм орудиями с длиной ствола 45 клб. При проектировании новых установок был учтен не только собственный опыт, полученный в ходе боевых действий, но и широко использовались сведения о германских и американских башенных конструкциях. Углы обстрела башен «А» и «В» составляли 300 градусов, а «Х» — по 60 градусов от траверза (допускалось увеличение угла до 70 градусов в корму, но при этом появлялась угроза получения повреждений носовой дымовой трубы дульными газами).

Зарядные и снарядные погреба, зарядные устройства размещались так, чтобы обеспечить 2 выстрела в минуту на ствол. Штатно погреба боезапаса рассчитывались на 80 выстрелов на каждое орудие,

Технические данные проекта «G3» (ноябрь 1921 года)

Весовые нагрузки, т:	
корпус корабля и судовые системы	18 600
бронирование и защитные плиты	14 440
вооружение	
т.ч. главный калибр	6120
средний и зенитный калибр	1040
механизмы	6000
топливо	1200
общее снаряжение	1000
адмиралтейский резерв	
Проектное водоизмещение	48 400
общее снаряжение	320
вооружение: главный калибр	437
средний и зенитный калибр	177
топливо (нефть)	3800
механизмы	775
Боевое водоизмещение	53 909
Вода в расширительных цистернах	2630
Максимальное боевое водоизмещение	56 540

Технические данные проекта «ГЗ» (ноябрь 1921 года)

Размерения, м:	
длина между перпендикулярами	250,10 м
длина наибольшая	261,08 м
длина по КВЛ	259,25 м
ширина наибольшая	32,33 м
осадка (носом/кормой/дифферент):	
проектное водоизмещение 48 400 т	9, 64/10,13/0,5 на корму
боевое водоизмещение 53 909 т	10,77/10,97/0,2 на нос
максимальное боевое 56 540 т	11,30/11,3/0,08 на нос
водоизмещение порожнее 46 200 т	9,47/9,78/0,31 на корму
Энергетическая установка	
Мощность механизмов	4 ТЗА, 20 котлов Ярроу
Скорость при проектной осадке	160 000 л.с.
Наибольший запас нефти	31-32 уз.
Запас угля (вспом. топливо)	5000 т
Экипаж	50 т
Метацентрическая высота:	1716 человек.
проектное водоизмещение 48 400 т	1,72 м
боевое водоизмещение 53 909 т	2,37 м
водоизмещение максимальное боевое 56 540 т	2,59 м
водоизмещение порожнее 46 200 т	1,49 м
Вооружение:	
9 406-мм/45 в трехорудийных башнях; 80 выстрелов на ствол (норм.)/100 выстрелов на ствол (макс.).	
16 152-мм/50 в восьми башнях; 150 выстрелов на ствол (нос. башни), 100 выстрелов на ствол (кор. башни).	
6 120-мм/43 зенитных в одинарных установках; 200 выстрелов на ствол.	
4 зенитных автомата «М» (10-ствольный 2-фунтовый «Пом-пом»); 1225 выстрелов на ствол.	
2 622-мм подводных торпедных аппарата; 16/20 торпед (в мирное/военное время).	
2 самолета.	
Бронирование, мм:	
главный пояс (наклон плит 72 градуса):	
в районе погребов	356
в районе механизмов	305
траверзы цитадели:	
носовой	305 и 127
кормовой	254 и 102
барбеты	356; 330; 305 и 280
башни главного калибра (лоб/бок/крыша)	432/330/203
боевая рубка (бок/лоб/тыл/крыша/пол)	356/254/102/152/102
коммуникационная шахта	203
купол поста УАС	127 и 76
основание ПУАС	152 и 51
мостики и посты УАС СК	25
кожухи дымовых труб:	
с носа	102 и 127
с боков	305; 229; 152; 127 и 102
с кормы	76 и 127
противоминная переборка	44
палубы:	
поверх перегруз. помещений СК	25
палуба бака	25
главная над погребами	203
главная над корм. погребами	178
над механизмами	102
нижняя палуба в носу	152
нижняя палуба в корме	127

максимальная вместимость составляла 116 снарядов и 100 зарядов.

Противоминная артиллерия состояла из шестнадцати 152-мм орудий в восьми двухорудийных башнях, расположенных вне зоны действия ударной волны орудий

главного калибра. Погреба боезапаса рассчитывались на 150 выстрелов для каждого орудия в носовых башнях и по 100 выстрелов на орудие — в кормовых.

Зенитное вооружение кораблей состояло из шести 120-мм зенитных орудий на одинарных лафетах и четырех десятиствольных автоматов «Пом-Пом».

Торпедное вооружение включало в себя два 622-мм подводных аппарата. Позиции аппаратов находились на палубе платформы непосредственно перед снарядным погребом башни «А».

Броневая защита

Внутренний наклонный броневой пояс имел длину 159,1 м и отстоял верхней кромкой от наружной обшивки на 1,2 м. Наибольшей толщины 356 мм он достигал в районе погребов, на протяжении 78,9 м. Далее в корму он утоньшался до 305 мм, доходя до кормовых погребов противоминной артиллерии. В оконечностях пояс замыкался траверзами (носовой 305 мм, кормовой 254 мм), образуя цитадель. В первоначальном варианте траверзы устанавливались с наклоном брони, но в окончательном варианте от этого отказались.

Горизонтальная защита цитадели состояла из одной броневой палубы толщиной 203 мм — над боевыми погребами главного калибра, носовым и средним котельными отделениями, на протяжении последнего последовательно утоньшалась до 172, 152 и 141 мм, 102 мм — над кормовым котельным и машинными отделениями и 178 мм — над погребами противоминного калибра.

Помещения подводных торпедных аппаратов перед цитаделью защищались тонким броневым поясом, продолжающимся от носового траверза в нос, прикрытый 152-мм броневой палубой и замыкающийся 152-мм броневым траверзом.

Рулевая машина, находящаяся вне цитадели в корме, прикрывалась 127-мм броневой палубой и 114-мм траверзом.

Барбеты башен главного калибра прикрывались 356-мм броней, утоньшавшейся до 305 и 280 мм по мере приближения к диаметральной плоскости. Башни имели лобовые плиты толщиной 432 мм, боковые плиты толщиной 330 мм и крышу толщиной 203 мм.

Боевая рубка прикрывалась во фронтальной проекции 356-мм броней. Тылная сторона имела толщину 102 мм, боковые стенки — 254 мм, крыша — 152 мм, пол — 102 мм. Коммуникационная шахта рубки бронировалась вниз до броневой палубы плитами толщиной 203 мм.

Бронированный купол управления огнем защищался по бокам 76-мм плитами, крыша и лобовая часть — 127-мм плитами.

Этот купол имел собственную бронированную коммуникационную шахту, плиты которой вне боевой рубки имели толщину 152-мм, а внутри ее — 51 мм.

Перегрузочные отделения 152-мм башен, основание боевой рубки, мостики, посты управления стрельбой противоминной артиллерии защищались стальными защитными плитами толщиной 25 мм.

Противоторпедная защита

Конструктивная подводная защита была рассчитана на противодействие подводному взрыву заряда, содержащего 340 кг ТНТ, т.е. боевой части стандартной торпеды. Она включала внешнюю камеру расширения, внутреннюю — поглощения и противоторпедную переборку толщиной 44 мм. Общая глубина противоторпедной защиты составляла примерно 4,26 м. Камеры поглощения в качестве «рабочего тела» содержали 2 630 т воды. В мирное время для экономии топлива и облегчения эксплуатации эти камеры предполагалось иметь пустыми.

Для спрямления крена имела специальная система сжатого воздуха, позволяющая продуть отдельные камеры противоторпедной защиты. Согласно расчетам, подобная система позволяла спрямлять корабль после двух торпедных попаданий в течение 15 минут. Дополнительно для выпрямления крена могла быть использована перекачка нефти, для чего предусматривались специальные насосы гораздо большей производительности, чем на «Худе».

Почти на всем протяжении корабля предусматривалось двойное дно глубиной 2,13 м.

Проект «N3»

С начала 1921 г. внимание Адмиралтейства все более концентрировалось на проекте линейного крейсера, что неудивительно, учитывая то обстоятельство, что их постройка должна была начаться на год раньше, чем линкоров. Тем не менее, работы над линкорами проекта «М» продолжались, хотя и в более медленном темпе. Предложения внести принципиальные изменения в проект* в феврале были пресечены Д'Эйнкортом. В апреле рассматривалась возможность повышения стойкости противоторпедной защиты, что бы она могла противостоять взрыву заряда весом 450 кг ТНТ, но как и в случае с проектом «G3» от этой идеи отказались — по тем же причинам — рост водоизмещения и ширины корпуса.

* В январе от фирмы «Виккерс» поступили три варианта проекта линкора, имевшие ряд принципиальных отличий от «M3», в частности в схеме бронирования.

Тем не менее, в проект вносились некоторые второстепенные изменения, в результате которых корабль стал несколько длиннее и крупнее относительно своего первоначального вида. В ноябре 1921 г. несколько переработанный и одобренный в этом виде проект получил обозначение «N3».

Вооружение

457-мм/45 орудие и трехорудийная башня были разработаны фирмой «Армстронг». Снаряд весом 1287 кг имел начальную скорость 823 м/сек. Расположение и углы обстрела башен не отличались от таковых в проекте линейного крейсера «G3». В равной степени это относилось к составу и расположению противоминной и зенитной артиллерии и торпедным аппаратам.

Броневая защита

Внутренний наклонный броневой пояс имел длину 142,6 м и отстоял верхней кромкой от наружной обшивки на 1,2 м. На протяжении 107,5 м он имел толщину 381 мм, прикрывая погреба артиллерии главного калибра и, в отличие от проекта линейного крейсера, часть машинных отделений. Далее в корму его толщина уменьшалась до 343 мм. В оконечностях главный пояс ограничивался броневыми траверсами толщиной 356 мм, а образованная цитадель накрывалась палубой толщиной 203 мм на всем своем протяжении. В носовой части перед цитаделью находились помещения подводных торпедных аппаратов, прикрытые палубой такой же толщины и 229-мм траверзом. Рулевая машина прикрывалась палубой и кормовым траверзом толщиной 152 мм.

В корме примерно такую же функцию выполняла защита помещения рулевых машин, которые прикрывались палубой и переборкой одинаковой толщины 152 мм.

Барбеты главного калибра защищались 381-мм броней. Лобовые плиты башен имели толщину 457 мм, боковые и тыльные — 356 мм, крыша — 203 мм. Стенки боевой рубки защищались 381-мм броней, крыша — 203-мм, а пол — 152-мм. Коммуникационная шахта боевой рубки вплоть до броневой палубы имела 203-мм бронирование.

Поверх боевой рубки находился бронированный купол поста управления стрельбой, защищенный 102-мм броней по бокам и 152-мм — сверху. Этот купол опирался на коммуникационную шахту с броней толщиной 152 мм.

Расположение вертикального прикрытия из стальных защитных плит было в общем аналогично линейным крейсерам, за исключением того, что противоторпедная переборка была толще (51 мм вместо 44 мм).

Технические данные проекта «N3» (ноябрь 1921 года)

Водоизмещение	48 500 т
Размерения:	
длина между перпендикулярами	240,95 м
длина по КВЛ	248,58 м
длина наибольшая	250,10 м
ширина наибольшая	32,33 м
осадка	9,76-10,07 м
Скорость при проектной осадке	23 — 23,5 уз.

Вооружение:
 9 457-мм45 в трехорудийных башнях.
 16 152-мм/50 в восьми башнях.
 6 120-мм/43 зенитных в одинарных установках.
 4 зенитных автомата «М» (10-ствольный 2-фунтовый «Пом-пом»).
 2 622-мм подводных торпедных аппарата.
 2 самолета.

Бронирование, мм:	
главный пояс (наклон плит 72 градуса):	
в районе боепогребов	381
в районе механизмов	343
траверзы цитадели:	
носовой	356 и 28,6
кормовой	356 и 152
барбеты	381
башни главного калибра (лоб/бок и тыл/крыша)	457/356/203
боевая рубка (стенки/крыша/пол)	381/203/152
коммуникационная шахта	203
купол поста УАС	102 и 152
шахта поста УАС	152
противоминная переборка	51
поверх перегруз. помещений СК	25
главная палуба	203
нижняя палуба в носу	203
нижняя палуба в корме	203 и 152

Энергетическая установка

Как уже упоминалась, главная особенность энергетической установки линкоров заключалась в компоновке — машины перед котлами. Кроме того, впервые со вре-

мен «Дредноута» произошел возврат к двухвальной схеме.

Заказ и постройка линейных крейсеров

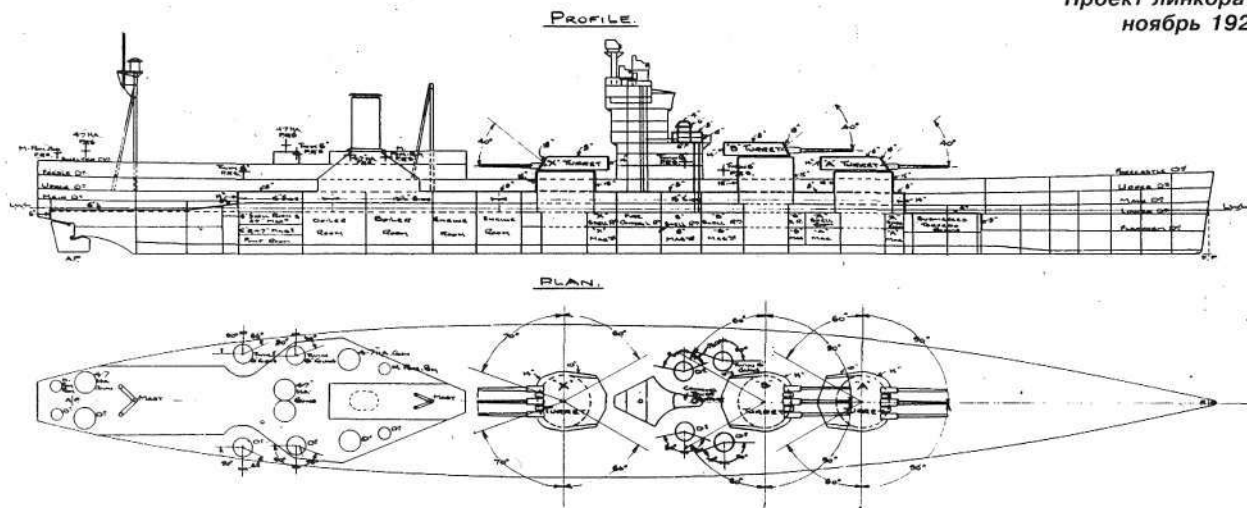
Менее чем через месяц после утверждения окончательных спецификаций и теоретического чертежа нового линейного крейсера, 3 сентября 1921 г. Адмиралтейство разослало приглашение верфям «Виккерс», «Бидмор», «Джон Браун», «Фэйрфилд», «Кэммелл Лэйрд», «Армстронг», «Свон Хантер» и «Харланд энд Вольф» принять участие в тендере на постройку кораблей. Вскоре были получены предварительные сметы на постройку кораблей:

«Бидмор»	3 786 332 фун.ст.
«Джон Браун»	3 879 000 фун.ст.
«Фэйрфилд»	3 900 000 фун.ст.
«Свон Хантер»	3 977 175 фун.ст.

Энергетическая установка для корабля верфи «Свон Хантер» должна была строиться по субконтракту фирмой «Парсонс». Для остальных кораблей силовые установки должны были изготовить сами верфи-строители. После рассмотрения предложений 26 октября 1921 года Адмиралтейство выдало заказы на новые корабли. В открытую печать «просочилась» информация о том, что им будут присвоены имена «Инвинсибл», «Инфлексибл», «Индомитебл» и «Индефатигебл».

Увы, до закладки дело так и не дошло — три недели спустя, 18 ноября, верфи были уведомлены о временной приостановке постройки новых кораблей впредь до особых распоряжений в связи с началом работы Вашингтонской конференции по ограничению морских вооружений. Судьба «G3» решалась по другую сторону Атлантики.

Проект линкора N3,
ноябрь 1921 г.



Вашингтонская конференция

Причины, приведшие к созыву Вашингтонской конференции, выходят за рамки данного повествования, однако на основных побудительных мотивах, толкавших основных игроков на Тихоокеанском театре (Англию, США и Японию) за стол переговоров, остановиться все же придется.

В первую очередь необходимо сказать о мотивах США, с обеспокоенностью смотревших на все возрастающую активность Японии в Китае. Достаточно вспомнить 21 требование, предъявленные японским правительством Китаю, которые фактически превращали эту страну в японскую колонию. Япония не только вытесняла англо-американских конкурентов с китайского рынка, но и проникала уже и на латиноамериканские — японские товары появились в Мексике, на самом пороге США. В довершение всего, по Версальскому миру к Японии отошли бывшие германские владения в Китае — порт Циндао, Шаньдунский полуостров. Последнее обстоятельство (передача Шаньдуна Японии) послужило причиной отказа американского Сената ратифицировать Версальский мир. А в случае конфликта на стороне Японии оказывалась Англия, связанная с ней старым договором о союзе, продлённым в 1911 г. ещё на 10 лет. Срок англо-японского союза истекал в 1921 г. Перед американской дипломатией встала задача добиться расторжения союзного договора Японии с Англией.

С самой Англией у США отношения тоже были далеки от идеальных, причем и здесь главным яблоком раздора оказался Китай, в котором Англия имела «свои интересы», которые были в основном сконцентрированы в районе реки Янцзы и Южном Китае. Неудивительно, что англичане являлись сторонниками раздела страны на «сферы влияния». В противовес Англии Америка выдвигала лозунг «открытых дверей»: он давал возможность США силой экономического давления вытеснить конкурентов и устанавливать в Китае своё руководящее влияние.

Как это не покажется странным, но во взаимоотношениях Англии и Японии после войны также произошло охлаждение. Многолетний союзник, в значительной степени обязанный Англии своим возвышением, превращался в серьёзного соперника: английские промышленники всё с большим раздражением наблюдали проникновение Японии не только в Северный Китай, но и в сферу собственного влияния Англии — в долину Янцзы и Южный Китай. В самой Британской империи уже раздавались голоса против продления англо-японского союза. Противники

союза указывали на опасность усиления конкуренции Японии; с другой стороны, они предостерегали, что англо-японский союз может привести к вооружённому столкновению между Японией и Америкой, в котором Англия будет вынуждена выступить на стороне Японии. На имперской конференции в июле 1921 г. представитель Канады настолько решительно высказывался за расторжение англо-японского союза, что Премьер-министр Ллойд Джордж иронически заметил: «Вы выступаете скорее как гражданин Соединённых Штатов, нежели как гражданин Великобритании».

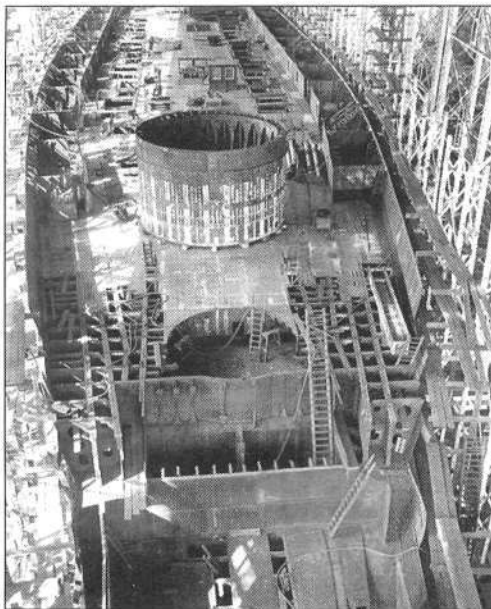
Помимо чисто экономических причин, для США было важно остановить «линкорную» гонку, в которой Америка оказалась в невыгодной ситуации — начав первой, она оказалась в качественном проигрыше — и Япония и Англия строили (или собирались начинать строить) более совершенные корабли, а по целому ряду причин (в основном политических) пойти на увеличение собственной программы 1916 г. США не могли. И американцы нашли выход, которым убили сразу двух зайцев: и цели своей добились, и «миротворцами» прослыли...

Для разрешения клубка тихоокеанских противоречий и «ограничения гонки морских вооружений», 10 июля 1921 г. госсекретарь США (т.е. министр иностранных дел) Ч.Хьюз предложил созвать международную конференцию с участием всех заинтересованных сторон (т.е. стран, имевших выход к Тихому океану, обладающих колониями в данном регионе или концес-

Спуск на воду линкора «Вашингтон»



Линейный крейсер
«Саратога»
на стапеле,
март 1922 г.



Спуск на воду
линкора «Тоса»



сиями в Китае). Предложение сразу же было поддержано Лондоном, так как англичане, недавно прошедшие через войну, были заинтересованы в уменьшении громадных финансовых затрат на строительство флота. Вслед за Англией согласились прислать свои делегации Япония, Франция и Италия*.

После стадии предварительных переговоров и согласований, 12 ноября 1921 г. в Вашингтоне открылась конференция по урегулированию положения в тихоокеанском регионе и ограничению морских вооружений под председательством Ч.Хьюза. Великобританию на конференции представляли бывший премьер-министр А.Бальфур, Первый лорд Адмиралтейства А.Форхэм и британский посол в Вашингтоне О.Геддес. Советниками по морским вооружениям были адмирал Д.Битти, контр-адмирал А.Четфилд и кэптен ранга Б.Домвиль и Ч.Литтл. Вскоре после начала конференции адмирал Битти вернулся в Англию, а его место занял Четфилд.

Характер Вашингтонской конференции задавала вступительная речь президента США Гардинга и выступление председательствующего Хьюза. У американцев уже был готов план, который они и предложили другим участникам. По нему США были готовы отказаться от достройки и пустить на слом 15 из 16 кораблей программы 1916 г. (исключение делалось для почти готового «Мэриленда»), если Великобритания и Япония последуют их примеру и откажутся от реализации своих кораблестроительных программ. Кроме того предлагалось: во-первых, исключить из состава флотов большое число старых кораблей, во-вторых, на 10 лет отказаться от строительства новых кораблей, объявив таким образом «линкорные каникулы». По прошествии этого времени, водоизмещение вновь построенных кораблей не должно было превышать 35 000 т*.

Подводя итог, предложения Хьюза сводились к следующему:

— США: на слом отправляются 15 строящихся кораблей (суммарное водоизмещение 618 000 т) и 15 старых до-дредноутов, всего 30 кораблей (845 700 т). В строю остаются 18 кораблей (500 650 т);

— Британия: отказ от строительства запланированных четырех линейных крейсеров (172 000 т) и разборка 19 старых, всего 23 корабля (583 375 т). В строю остаются 22 корабля (604 450 т);

— Япония: отказ от строительства восьми запланированных и семи заложенных

* Кроме перечисленных стран для участия в конференции приглашались Китай, Нидерланды, Португалия и Бельгия. Советской России в приглашении было отказано.



кораблей (289 100 т) и разборка 10 дредноутов, всего 17 кораблей (448 928 т). В строю остаются 10 кораблей (299 700 т);

— Большое количество кораблей, остающихся у Великобритании, объяснялось их большим сроком службы по сравнению с кораблями США и Японии;

— В дальнейшем соотношение линейных морских сил этих наций должно было относиться как 5:5:3 (США и Великобритания — по 500 000 т, Япония — 300 000 т).

Тем самым три крупнейшие морские державы отказывались от 70 крупных надводных кораблей общим водоизмещением 1 878 000 т. Американцы неплохо просчитали, какой эффект может оказать такое предложение на простого обывателя. Газеты захлебывались от восторга и даже сдержанная консервативная лондонская «Таймс» не поскупилась на лестные эпитеты: «Госсекретарь Хьюз за 35 минут потопил больше линейных кораблей, чем все адмиралы мира на протяжении веков!»

Для специалистов, входивших в состав делегаций, побудительные мотивы США не являлись тайной и особого эффекта на них не произвели. Но поскольку Англия была заинтересована в снижении военных расходов, а предложение США открывало дорогу в этом направлении, британская делегация в целом поддержала инициативу своей бывшей колонии, но не безоговорочно. Наибольшие возражения вызывал пункт, касающийся десятилетнего перерыва в строительстве новых линкоров. Для Англии это означало необходимость изыскания средств на государственные дотации промышленности — иначе страна могла лишиться предприятий, способных строить крупные боевые корабли. Прини-

мая во внимание большой возраст своих кораблей, Бальфур предложил вместо десятилетней строительной паузы постепенную замену кораблей.

Не полностью оказались удовлетворены и японцы. С одной стороны, предложенное американцами «третье место» в мировой таблице о рангах их вполне устраивало, особенно на фоне планируемой «демилитаризации Тихоокеанского региона» и запрета на укрепление американских баз на Филиппинах и Гуаме*. Недовольство японцев вызывало наметившееся англо-американское сотрудничество, проявляющееся в том, что по ряду вопросов их делегации выступали единым фронтом. Еще одним поводом для недовольства, хотя и выглядевшим незначительно на общем фоне, стала необходимость сдачи на слом уже законченного постройкой линкора «Муцу». В случае его сохранения Япония становилась обладательницей сразу двух линкоров с 406-мм артиллерией (у США — один, у Англии — ни одного). Начался торг — японцы предлагали заменить предназначенный к сдаче на слом «Мутсу» на устаревший дредноут «Сетсу». Тем самым общее число сдаваемых этой страной линкоров оставалось неизменным. С таким предложением неожиданно согласились представители США, поскольку «прецедент с «Муцу» позволял им на законных основаниях настаивать на достройке двух линкоров, однотипных «Мэриленду» — находящихся в 80% готовности

Японский линкор «Муцу» — косвенный виновник появления на свет линкоров «Нельсон» и «Родней»

* Кроме того, японцам удалось выторговать увеличение своей доли водоизмещения, отведенного на линкоры с 250 000 т в первоначальном проекте договора до 300 000 т.

«Колорадо» и «Вест Вирджиния». Взамен США обязывалось сдать на слом два старых dreadnought — «Норт Дакота» и «Дэлавер».

Если британская делегация еще готова была примириться с наличием во флотах своих соперников по одному линкору с 406-мм артиллерией, то перспектива столкнуться с двумя японскими и тремя американскими кораблями Англию устроить не могла ни при каких обстоятельствах. Упорство Четфилда не удавалось сломить до тех пор, пока не был достигнут следующий компромисс — в обмен на сохранение Японией «Муцу» и достройкой США «Колорадо» и «Вест Вирджинии» Англия получала возможность построить два новых линейных корабля водоизмещением не более 35 000 т и с орудиями калибра не более 406 мм. После их постройки Англия дополнительно сдает на слом четыре старых линкора (три типа «Кинг Джордж V» и один типа «Орион»).

В результате 10-летние «линкорные каникулы» оказались не столь уж и строгими — право построить два корабля получила Англия, а вскоре возможность построить новые линкоры до истечения срока действия моратория получили Франция и Италия (могли начать строительство с 1927 г.).

Конференция окончилась 6 февраля 1922 г. Итогом полуторамесячной работы стали следующие основные положения:

— расторжение Англо-японский союза 1902 г.;

— 10-летние «линкорные каникулы», за исключением двух линкоров в Англии;

— соотношение сил флотов между США, Великобританией, Японией, Францией и Италией должно составлять 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75;

— по истечении 10-летней паузы никакой линкор не может быть заменен новым, если он моложе 20 лет;

— максимальное допустимое водоизмещение составляет: 35 000 т для линкоров, 33 000 т для авианосцев, 10 000 т для крейсеров. Водоизмещение исчисляется для полностью снаряженного корабля, но без нефти и запаса котельной воды;

— максимальный калибр орудий составляет для линкоров 406 мм, для крейсеров и авианосцев 203 мм;

— в определенных районах Тихого океана запрещалось (за исключением Сингапура) расширение имеющихся укреплений и морских баз.

Как уже упоминалось, строительство линейных крейсеров проекта «G3» было остановлено 18 ноября 1920 года, а заказы были аннулированы 13 февраля 1921 года. Согласно условиям договора англичане могли перестроить два корабля этого проекта в авианосцы, однако для перестройки были избраны легко-линейные крейсера типа «Корейджес».

Проектирование «Вашингтонских» линкоров

В то время как в Вашингтоне дипломаты приступили к работе, в Департаменте кораблестроения напряженно трудились над проектом «N3». Сведения о том, что на конференции максимально возможное водоизмещение будет ограничено настолько, что «N3» окажется «вне закона», по неофициальным каналам уже поступили в Адмиралтейство, но до поры до времени было решено не предпринимать какие-либо действия. Лишь когда на конференции официально были объявлены предложения США о лимите водоизмещения в 35 000 т, Д'Эйнкорт получил задание подготовить проект линейного крейсера, соответствующий этим условиям. Видимо, работы в этом направлении негласно уже велись, поскольку довольно быстро были подготовлены два проекта — «F2» и «F3» (с двухорудийными и трехорудийными башнями соответственно) с 381-мм/50 орудиями главного калибра. 30 ноября эскизы и спецификации представили Адмиралтейству на рассмотрение.

По архитектуре проект представлял собой уменьшенный вариант линейного крейсера «G3» с той разницей, что все три

башни находились перед мостиком. В результате такого размещения боевые погреба сосредотачивались в средней части корпуса, в его наиболее широкой части, и поэтому сокращалась длина броневая пояса, требуемая для прикрытия погребов и механизмов корабля.

Проект «F2» предусматривал среднюю артиллерию из четырех двухорудийных и четырех одноорудийных башен, в проекте «F3» одноорудийные башни отсутствовали, что явилось следствием жестких требований к экономии веса. По тем же причинам в обоих проектах отсутствовали 120-мм зенитные орудия дальнего действия (частично эту функцию должны были решать 152-мм башенные установки с углом возвышения 60 градусов), а все зенитное вооружение ограничивалось 2-фунтовыми автоматическими установками «M».

Жесткие требования привели к тому, что в этих проектах пришлось заметно ослабить бронирование в сравнении с «G3», особенно это касалось «F3». Для определения оптимального варианта защиты оперативно провели натурные испытания (29 ноября), в ходе которых выяснилось,

что необходимо усиление палубной защиты, при этом отмечалось, что таковая даже на «G3» недостаточна против современных снарядов.

Наличие в проекте «F3» трехорудийных башен привело не только к их относительно более легкому бронированию, но и к меньшей скорости. По поводу последнего обстоятельства Д'Энкорт отмечал, что если флот будет по-прежнему настаивать на 30-узловой скорости, департаменту главного инженера флота придется согласиться на работу котлов в форсированном режиме, а также на установку на линкорах механизмов облегченной конструкции (подобных установленным на крейсерах типа «Корейджес» и легких крейсерах типа «Эмеральд»).

В целом, проекты «F» имели слишком много недостатков и были отклонены, как только стало известно, что по итогам Вашингтонской конференции Англия получила возможность построить два линейных корабля с 406-мм вооружением. Создать сбалансированный проект в таком водоизмещении представлялось нереальным (по оценкам Адмиралтейства требовалось как минимум 43 000 т), надо было выбрать — чем жертвовать: скоростью, бронированием или вооружением. Поскольку англичане собирались воспользоваться ограничениями «по максимуму», калибр менее 406 мм не обсуждался. Оставались скорость и броня. В свое время англичане уже ошиблись в выборе, выбрав скорость в ущерб броне, за что им пришлось заплатить при Ютланде гибелью трех линейных крейсеров. Единственно чем оставалось пожертвовать, так это скоростью, тем более что у основных противников она была довольно умеренной — американские «Мериленды» обладали 21-уз. ходом, а японские типа «Нагато» — 23-уз.* Исходя из этого Адмиралтейство решило ограничиться на новых кораблях скоростью 23 уз. и за счет этого усилить бронирование.

17 декабря 1921 г. Д'Энкорт подготовил общие требования к проекту нового линкора.

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ: 35 000 т (стандартное, рассчитанное в соответствии с Вашингтонским соглашением).

ВООРУЖЕНИЕ: Главная артиллерия — девять 406-мм орудий. Противоминный и зенитный калибр еще не определены, однако считалось достаточным иметь двенадцать 152-мм и четыре 120-мм орудий.

БРОНИРОВАНИЕ: Пояс по ватерлинии в районе погребов 356 мм, силовой уста-

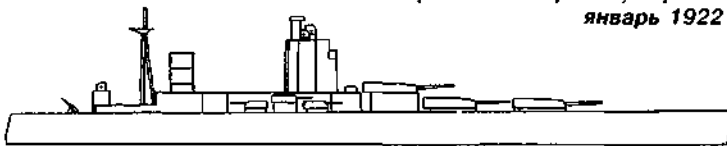
Технические данные проектов «F2» и «F3»

	«F2»	«F3»
Водоизмещение стандартное, т	35 000	35 000
Размерения, м:		
длина между перпендикулярами	219,6	213,5
длина наибольшая	231,8	225,7
ширина максимальная	32,33	32,33
осадка	8,69	8,69
Весовые нагрузки, т:		
корпус корабля	13 500	13 500
броневая защита	10 210	9970
вооружение	4600	5400
машинная установка	4660	4100
запас топлива	1000	1000
снабжение	850	850
адмиралтейский резерв	180	180
Всего	35 000	35 000
Вооружение главное	6 381-мм/50	9 381-мм/50
Противоминный калибр	12 152-мм/50	8 152-мм/50
Зенитное вооружение	4 «Пом-пом»	4 «Пом-пом»
Мощность механизмов, л.с.		96 000
Скорость при стандартном водоизмещении	29,5 уз.	28,5 уз.
Скорость при проектном водоизмещении	30,0 уз.	29,0 уз.
Запас топлива наибольший	4000 т	4000 т
Главный пояс (наклон брони 72 град. от горизонтали)		
в районе боепогребов	330 мм	305 мм
в районе МКО	305 мм	305 мм
Броневые траверзы	280-254-203 мм	254-229-127 мм
Барбеты	330 мм	305 мм
Башни ГК: лобовая плита	406 мм	406 мм
боковые плиты	305 мм	305 мм
задняя плита	229 мм	229 мм
крыша	178 мм	178 мм
Боевая рубка: боковые плиты	305 мм	228,6 мм
плиты крыши	152 мм	152 мм
шахта рубки	152 мм	152 мм
Палуба бака	25,4 мм	25,4 мм
Главная палуба: над погребами	178 мм	178 мм
над МКО	83 мм	83 мм

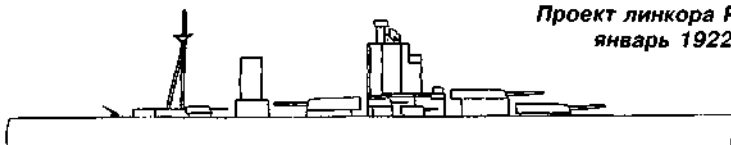
Проект линкора O3,
январь 1922 г.



Проект линкора O3, вариант 3
январь 1922 г.



Проект линкора F3,
январь 1922 г.



* В Англии просто не имели представления о действительной скорости японских линкоров. Реальная скорость «Муцу» и «Нагато» составляла 26 уз.

новки — 330 мм. Барбеты и боевая рубка 381 мм. Кожухи дымовых труб 254 мм. Палуба над погребами 203 мм. Палуба над механизмами 102—127 мм.

ПОДВОДНАЯ ЗАЩИТА: Способная противостоять торпед с 340-кг зарядом.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА: Мощность механизмов 46 000 л.с. Отмечалось, что главный инженер флота возражает против установки менее чем восьми паровых котлов.

ЭЛЕКТРО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА: Разрешалось уменьшить число генераторов до шести, если будет очень трудно, определить место для восьми генераторов.

ОСОБЫЕ ПОЖЕЛАНИЯ: В стремлении удержаться в пределах 35 000-тонного водоизмещения следует все ограничить до минимума.

На основании этих требований были подготовлены два предварительных проекта. Первый из них соответствовал всем указанным требованиям, однако его водоизмещение на 500 т превышало оговорен-

Технические данные проектов линейных кораблей «ОЗ», «РЗ» и «QЗ». (январь 1922 г.) и «ОЗ мод» (февраль 1922 г.).

	«ОЗ»	«ОЗ мод»	«РЗ» и «QЗ»
Водоизмещение стандартное, т	35 000	35 000	35 000
Размерения, м:			
длина между перпендикулярами	204,35	201,3	204,35
длина наибольшая	218,69	216,55	218,69
ширина максимальная	31,72	32,33	31,72
осадка средняя	9,15		9,15
осадка максимальная	10,98		10,98
Вооружение			
главное	9 406-мм/45		9 381-мм/50
противоминный калибр	12 152-мм/50		16 152-мм/50
зенитные орудия	4 120-мм зен.	6 120-мм зен.	4 120-мм зен.
зенитные автоматы	4 «Пом-пома»		4 «Пом-пома»
торпедное оружие	2 622-мм ТА		2 622-мм ТА
Мощность механизмов, л.с.	45 000		45 000
Скорость, уз.	23		23
Запас топлива наибольший, т	3500		3500
Дальность плавания	5000 (16) миль		5000 (16) миль
Бронирование, мм:			
главный пояс (наклон брони 72 град. от горизонтали)			
в районе боепогребов	356		356
в районе МКО	356		254
носовой броневой траверз	305 и 203		305 и 203
кормовой броневой траверз	254 и 102		254 и 102
барбеты	381		381
башни ГК:			
лобовая плита	406	406	406
боковые плиты	305	280	305
задняя плита	229	229	229
крыша	191	159	191
боевая рубка:			
боковые плиты	381	356	381
плиты крыши	178	165	178
шахта рубки	152		152
пост управления огнем ГК	127-76		127-76
пост управления огнем ПМК	51-25	51	51-25
пост управления зенитным огнем	38-25		38-25
главная палуба над боепогребами	191	172	191
главная палуба над механизмами	140	108	140
нижняя палуба	127		127
защита дымовых труб (ср. толщина)	203		203
Экипаж	1500 чел.		1600 чел.
Весовая нагрузка, т:			
корпус корабля	13 400	14 150	13 400
броневая защита	11 100	10 250	11 400
вооружение	6900	6950	6550
машинная установка	2600	2600	2600
запас топлива	0	0	0
снабжение	1000	1050	1050
адмиралтейский резерв	0	0	0
Всего	35 000	35 000	35 000

ные 35 000 т. Второй проект «вписывался» в Вашингтонские рамки, однако это достигалось ценой ряда отступлений от требований — так, предусматривалось только шесть паровых котлов.

19 декабря Д'Эйнкорт рассмотрел предварительные эскизы проекта линкора, как и предложения по снижению водоизмещения, среди которых были:

— уменьшение калибра главной артиллерии до 381 мм/50;

— уменьшение толщины палубной защиты на 25 мм;

— уменьшение веса корпуса корабля за счет применения материалов повышенной прочности и легких сплавов.

Поскольку со стороны Первого морского лорда имелось недвусмысленное указание использовать калибр 406 мм, первое предложение не рассматривалось. А вот с предложением снизить толщину палубы главный кораблестроитель согласился — но только на 12,7 мм. Более осторожно была воспринята идея использования новых материалов — направление считалось перспективным, но требовалось провести еще ряд опытов и исследований. Надо сказать, в конечном итоге наибольший эффект дало именно это направление, в частности использование стали марки «D».

Для достижения требуемой скорости 23 уз. при относительно небольшой мощности на валах необходимо было максимально снизить потери — т.е. обеспечить наиболее возможный КПД как винтов, так и турбин. Для проекта линкора предлагалось три варианта ЭУ:

«А» — двухвальная установка. Механизмы перед котельными отделениями (расположение соответствует проекту «N3»). Восемь котлов. Частота вращения вала на полном ходу 150 оборотов в минуту.

«В» — двухвальная установка. Механизмы за котельными отделениями (расположение соответствует проекту «G3»). Восемь котлов. Частота вращения вала на полном ходу 160 оборотов в минуту.

«С» — четырехвальная турбоэлектрическая установка (большее число валов обуславливалось большими габаритами электромоторов). Частота вращения вала на полном ходу 220 оборотов в минуту.

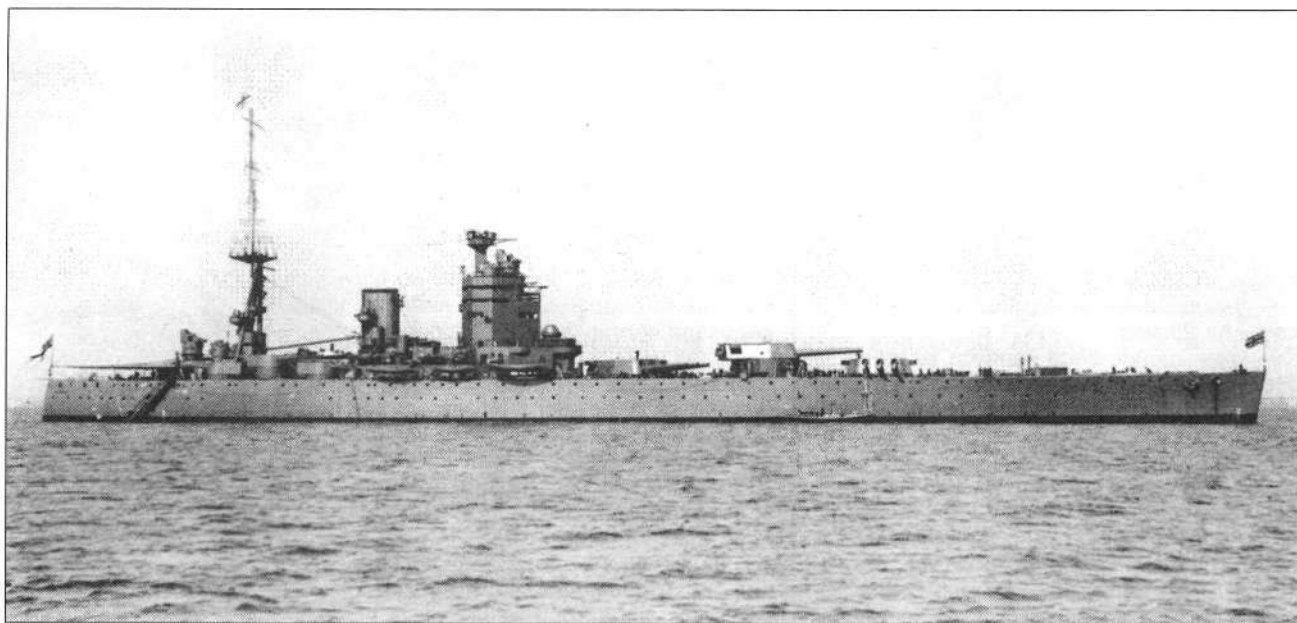
Проект линкора в 35 000 т для представления Совету Адмиралтейства, получивший название «O3» (энергоустановка в трех вариантах), был подготовлен в январе 1922 года, так же, как и два альтернативных с 381-мм артиллерией: «P3» и «Q3».

Альтернативные 381-мм варианты всерьез не рассматривались — для дальнейшей проработки избрали проект «O3» с энергетической установкой по варианту «А». Таким образом, новые линкоры унаследовали черты как «G3» (броня, артиллерия), так и «N3» (скорость, компоновка).

После внесения некоторых изменений (установка двух дополнительных зенитных орудий при некотором снижении толщины броневой палубы) новая спецификация «O3 мод» 6 февраля (в день окончания Вашингтонской конференции) была утверждена Адмиралтейством.

В целую эпопею вылилось проектирование ЭУ. Требовалось во что бы то ни стало уложиться в 2000 т (без учета вспомогательных механизмов) — именно поэтому и был избран вариант «А» как обеспечивающий по предварительным расчетам наибольшую экономию. Однако, по мере продвижения конструкторских работ расчетный вес установки стал расти: с 2000 т в январе до 2030 т в феврале и 2080 т — в мае. Попытки снизить его до первоначальных 2000 т результатов не дали, и в сентябре Адмиралтейство утвердило окончательный проект энергетической установки при ее весе 2054 т. Экономия была достигнута за счет уменьшения веса оборудования и запасных частей, а также оборудования мастерской. Некоторый выигрыш дало использование алюминиевых сплавов.

11 сентября 1922 г. Адмиралтейство утвердило окончательные спецификации и эскизный проект, а 16 октября — строительные чертежи. В тот же день верфям были разосланы приглашения на участие в тендере на постройку новых кораблей. После рассмотрения предложений, 11 ноября Адмиралтейство выбрало предложение верфей «Кэмелл Лэйрд» (1 563 000 фун.ст.) и «Армстронг» (1 479 000 фун.ст.). Официальная выдача заказов состоялась 1 января 1923 года.



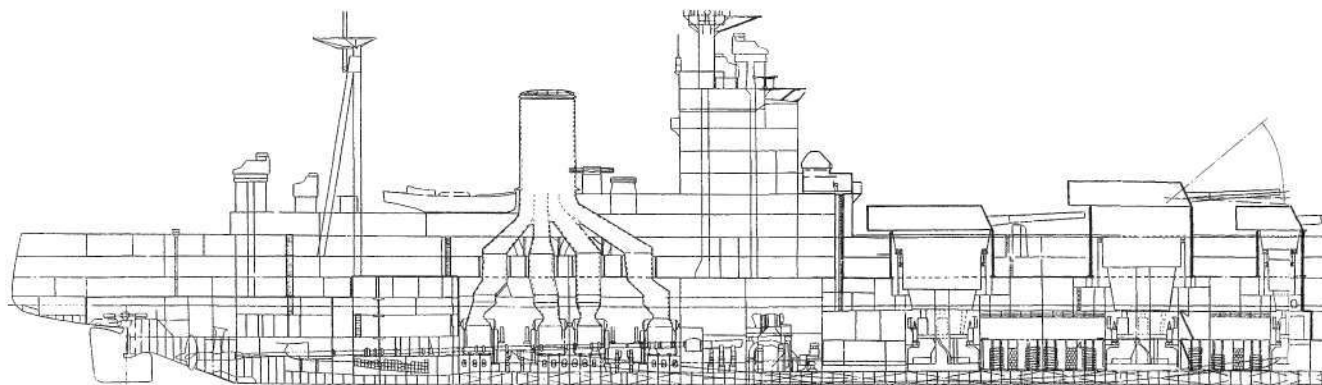
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус и общее расположение

Среди творений Д'Эйнкорта «Нельсон» и «Родней» занимали особое место — и отнюдь не только необычным внешним видом с максимально сдвинутыми в корму надстройками и сосредоточенными в носу башнями ГК. Эти линкоры оказались чуть ли не единственными крупными кораблями, созданными под руководством этого выдающегося конструктора, лишенными характерной «тали» по ватерлинии, образованной развалом бортовых шпангоутов и булями (или как их еще называли бортовыми наделками). Такую «фамильную» черту имели «Рипалс» с «Ринауном», троица легко-линейных «белых слонов», океа-

нские крейсера типа «Хаукинс» и «вашиingtonские» крейсера первой серии. Корпуса же «Нельсонов» имели более традиционные формы и на первый взгляд выделялись лишь тем, что вновь стали гладкопалубными — впервые за полтора десятка лет (любопытно, что последний перед этим перерывом гладкопалубный додредноут также носил имя Нельсона). Однако главная изюминка была именно внутри — речь идет о внутреннем броневом поясе и интегрированной в конструкцию корпуса противоторпедной защите. Еще одной интересной особенностью корпуса стали довольно зауженные оконечности —

Вверху: линкор «Нельсон» вскоре после вступления в строй



концентрация основных грузов в средней трети позволила пойти на такой шаг без ущерба для плавучести.

Сосредоточение основных грузов в средней части корпуса имела еще одну положительную сторону — задача обеспечения продольной прочности корпуса решалась заметно проще, чем, например, на линейном крейсере «Худ» (длина 262 м, высота 15,7 м, соотношение длины к высоте корпуса 16,5/1). В условиях короткого и высокого корпуса «Нельсона» (216 м, 17,3 м, $K=12,5/1$ соответственно), необходимая продольная прочность обеспечивалась не в пример легче (как в прямом, так и в переносном смысле).

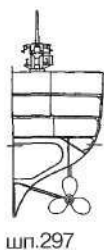
Корпус линкоров имел четыре непрерывных палубы — верхнюю, батарейную (или жилую), главную и нижнюю, причем три верхних палубы простирались на всю ширину корпуса, а нижняя ограничивалась в пределах цитадели продольной противоторпедной переборкой. Помимо палуб в оконечностях имелось две платформы, прерывающиеся в районе машин и котельных отделений.

Ниже главной (броневой) палубы корпус разделялся 22 главными поперечными водонепроницаемыми переборками. В пределах цитадели на некотором расстоянии от противоторпедной шла продольная водонепроницаемая переборка, также доходящая по высоте до броневой палубы. Двойное дно простиралось почти по всей длине корабля, исключая носовые отсеки. В районе машинных и котельных отделений, а также расположения главной и противоминной артиллерии, высота междонного пространства превышала 1,5 м.

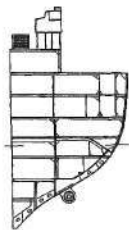
Визитной карточкой «Нельсона» и «Родней» стала массивная башнеподобная восьмигранная надстройка, служившая основанием для дальномерных постов артиллерии главного и противоминного калибров. На ней также располагались зак-

рытые ходовые мостики, прожекторные и компасные площадки, различные приборы визуального наблюдения за воздушной и надводной обстановкой. Она имела 5 палуб (или платформ), считая верхнюю, открытую, на которой размещались посты управления артиллерией. Ее венчала фок-мачта, представлявшая цилиндрическую конструкцию довольно большого диаметра, служащую основанием для площадки поста управления зенитной стрельбой.

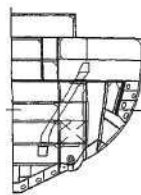
Подобная «башенная» конструкция надстройки позднее применялась практически на всех крупных кораблях британского флота.



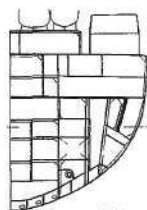
шп.297



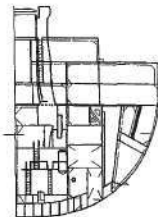
шп.284



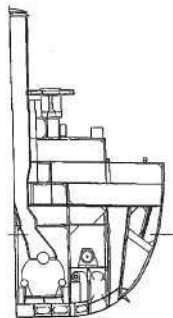
шп.271



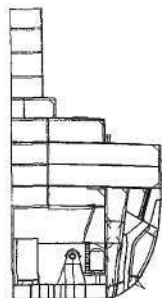
шп.261



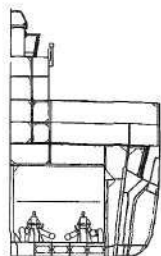
шп.246



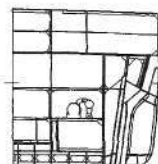
шп.232



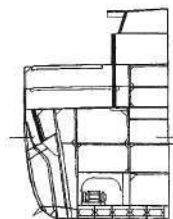
шп.213



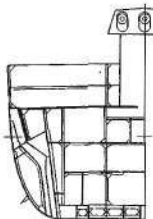
шп.190



шп.178



шп.138

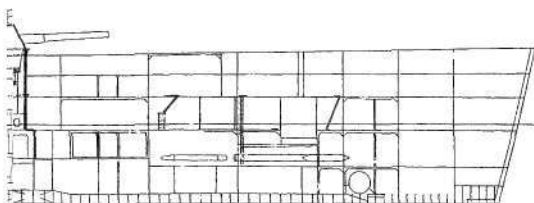


шп.118



шп.46

Продольный разрез линкора «Родней»



**Линкор «Родней»
Сечения по
шпангоутам**

Необходимость уложиться в отведенные договором 35 000 т поставила перед конструкторами задачу всемерной экономии веса — помимо конструктивных решений (к таковым относилась в частности концентрация артиллерии в носовой части и возможность за счет этого сократить размеры броневой цитадели), самое серьезное внимание было обращено на облегчение отдельных механизмов и применение (в местах, где это признавалось возможным) наиболее легких материалов. Одним из наиболее эффективных средств экономии веса стало широкое применение кораблестроительной стали марки D (известной как «Дюколь») вместо традиционной НТ, применявшейся ранее. Сталь D имела временное сопротивление 57,3 — 68,2 кг/мм² по сравнению с 40,3 — 46,5 кг/см² у НТ. Это позволяло уменьшить толщину отдельных профилей и листов без потери прочности изделия в целом. Всего на каждый корабль пошло около 6500 т этой стали, причем не только в качестве конструкционного материала — сталь D использовалась и как противосколочная защита противоминной артиллерии, приборов управления огнем, а также именно из нее выполнялась противоторпедная переборка.

При изготовлении мелких деталей и конструкций, не испытывающих нагрузки, таких как инструментальные ящики, шкафы для продуктов, полки в столовых и т.п., широко использовался алюминий и его сплавы. Выгородки кают и мебель изготовляли не из стали, а из специальным образом обработанной защитным составом огнеустойчивой фанеры. Кроме того,

вместо традиционного палубного настила из тика использовали сосну. Последний опыт, правда, оказался малоудачным, во время штормов сосновый настил срывался с креплений, делая палубу непроходимой.

Результаты «борьбы с лишним весом» оказались впечатляющими. Для «Родней» экономия составила 1600 т, а при постройке «Нельсона» «отыграли» еще больше — 2000 т. Когда в январе 1926 г. была сделана уточненная калькуляция весов «Нельсона» оказалось, что оценочное стандартное водоизмещение составит всего 33 000 т. Это позволило переоборудовать снарядные погреба (число снарядов на ствол возросло с 95 до 100) и увеличить запас пресной воды, после чего оценочное стандартное водоизмещение возросло до 33 600 т (см. таблицу).

	Проект «Nelson» «Rodney» 1923 г.		
Корпус	14 248	13 073	13 167
Вооружение	6869	7308	7308
Снабжение	1047	1172	1172
Защита	10 102	9528	9638
Механизмы	2508	2500	2500
ВСЕГО	34 774	33 580	33 785

После проведения 19 марта 1927 г. кренгования «Нельсона» оказалось, что его водоизмещение меньше расчетного и составляет 33 113 т. Официальное стандартное водоизмещение кораблей, попавшее впоследствии во все корабельные справочники, было принято в 33 500 т для «Нельсона» и 33 900 т — для «Родней».

Бронирование

Схема бронирования линкора «Родней», толщины в мм

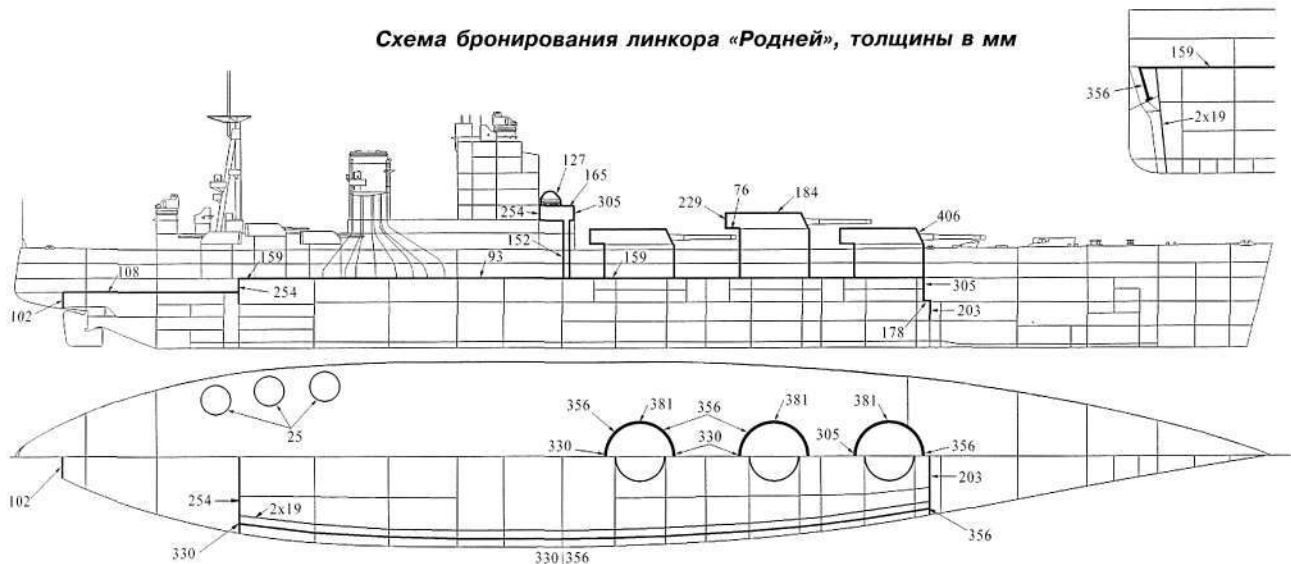


Схема бронирования линкоров типа «Нельсон» практически без изменений перекочевала из проекта «G3», а все отличия заключались в изменении в меньшую сторону толщин элементов защиты, на что пришлось пойти из-за ограниченного водоизмещения новых кораблей. В 1922 г. на дредноуте «Суперб» прошла испытания принятая для проекта «O3» схема броневой защиты, при этом воспроизводились реальные условия попадания снаряда, характерные для артиллерийского боя — т.е. скорость и угол его падения. Выяснилось, что заложенные в проекте 171-мм палуба и 356-мм вертикальный пояс в состоянии выдержать попадание 406-мм снаряда, более того, был сделан вывод, что для большинства возможных случаев боя для защиты погребов и механизмов достаточно даже 108-мм палубы и 330-мм пояса.

Как уже упоминалось, главный броневой пояс высотой 3,96 м помещался внутри корпуса на некотором удалении от обшивки (по верхней кромке 0,7 м, по нижней — 1,6 м) с углом наклона к вертикали 18 градусов. На протяжении погребов беззапаса башен главного калибра и центрального поста (88 — 188 шп.) его толщина составляла 356 мм, далее в корму, в районе отсеков энергетической установки и погребов противоминного калибра (с 188 по 277 шп.) — 330 мм. Плиты пояса укладывались на подкладку из стальных плит толщиной 12,7 мм. Позади пояса стыки плит укреплялись специальными стальными профильными конструкциями. Из-за «удаленного» положения пояса, система его фиксации имела довольно сложную конструкцию. Верхней кромкой он крепился к броневой палубе, нижней опирался на U-образную подушку из литой броневой стали, закрепленную на наклонной (около 30 градусов к горизонтали) палубе, идущей от противоторпедной переборки к внешней обшивке и ограничивающей сверху камеры противоторпедной защиты.

Необходимо отметить, что с конструктивной точки зрения подобная система вертикального бронирования являлась менее удачной, чем традиционная (когда плиты опирались на конструкцию набора корпуса), поскольку для крепления броневых плит приходилось устраивать собственный фундамент, что вело к увеличению общего веса конструкции.

В носу и корме бортовой пояс замыкался траверсами, образуя броневую цитадель. Носовой траверз фактически состоял из двух — одного толщиной 305 мм по 88 шп. между главной (броневой) и нижней палубами, причем в диаметральной плоскости он являлся частью конструкции барбета

башни главного калибра «А». Второй носовой траверз толщиной 203 мм, смещенный в нос на четыре шпации (84 шп.), помещался ниже, между нижней палубой и платформой, соединяя противоминные переборки правого и левого бортов.

Главный кормовой траверз толщиной 254 мм между главной и нижней палубами проходил по 277 шп. и являлся защитой погребов противоминной артиллерии. Еще один, 102-мм траверз между нижней палубой и палубой платформы по 312 шп. защищал рулевое отделение.

К верхней кромке броневых пояса примыкала толстая броневая палуба (в отличие от проекта «G3» она не имела скосов и на всем протяжении была плоской). Над погребными главной и средней артиллерии толщина броневых плит составляла 159 мм, над механизмами и котлами броневые плиты были тоньше — 93 мм. Все плиты укладывались на подкладку толщиной 12,7 мм.

От нижней кромки кормового траверза в корму шла 108-мм броневая палуба (на 12,7-мм подкладке) со скосами, имевшими ту же толщину брони и подкладки. Эта палуба заканчивалась за рулевым отделением уже упоминавшимся 102-мм броневым траверзом.

Имелся также короткий участок броневой палубы (на уровне нижней палубы) в районе носовых траверзов — фактически он прикрывал «ступеньку», образованную смещением на четыре шпации нижнего 203-мм траверза относительно 305-мм верхнего. Толщина этой «ступеньки» составляла 178 мм.

Лобовая плита башни главного калибра толщиной 406 мм (ширина 8,53, высота 3,05 м) располагалась с углом наклона к вертикали 23 градуса. Ширина орудийных амбразур составляла 1,22 м, высота — 2,29 м. Боковые плиты имели толщину 280 (ближе к лобовой плите) и 229 мм (ближе к тыльной), тыльные — 229 мм. В последних имелось 72 вентиляционных отверстия диаметром 114 мм, прикрытых снаружи легкими защитными козырьками из броневой стали. Основание башни, выступающее за пределы барбета, имело толщину 76 мм. Крыша башни состояла из пяти броневых 184-мм плит.

Барбеты башен главного калибра имели внутренний диаметр 11,43 м. Их бронирование выполнялось дифференцированным по толщине — ближе к траверсам толщина плит достигала максимума — 381 мм. Ближе к диаметральной плоскости она последовательно уменьшалась до 356 и 330 мм. Исключение составляла башня «А», у которой сектор барбета в носовой части имел толщину 356 мм, а в кормовой — 305 мм. При кажущейся «лоскутности» подобная

схема бронирования барбетов была вполне оправдана, поскольку позволяла сэкономить на весе бронирования без ущерба защите — утоньшение брони ближе к диаметральной плоскости вполне компенсировалось тем, что при острых курсовых углах цели барбетов перекрывали друг друга.

Как и в случае с бортовой броней, плиты барбетов в нижней части соединялись с броневой палубой с помощью специальных U-образных подушек.

Бронирование боевой рубки лишь незначительно уступало артиллерии ГК и как и в случае барбетов дифференцировалось по толщине — наибольшая толщина приходилась на траверзные сектора — 356 мм, а ближе к диаметральной плоскости уменьшалась до 305 мм (в нос) и 254 мм (в корму). Толщина плит броневой палубы рубки составляла 102 мм, а крыши — 165 мм. Бронированный купол артиллерийского поста, расположенный над крышей рубки, защищался 76-мм, а в лобовой части — 127 мм броней. Коммуникационная шахта, соединявшая боевую рубку с центральным постом, находящим-

ся под броневой палубой, защищалась 152-мм броней.

В состав местного бронирования входила защита кожухов дымовых труб между броневой и батарейной палубами, состоящая из четырех бронированных вертикальных шахт с толщиной плит от 203 до 229 мм.

Все остальное бронирование носило противоосколочный характер и выполнялось из конструкционной стали марки «D» толщиной 25 — 51 мм.

В целом достаточно хорошо защищенные «Нельсон» и «Родней»* все же не смогли избежать критики. Основные претензии к примененной схеме бронирования заключались в следующем:

- полное отсутствие защиты от форштевня до носового траверза;
- узкий броневой пояс;
- слабость защиты установок среднего калибра;
- плохая защита постов управления огнем.

Устранить указанные недостатки предполагалось при последующих модернизациях, на чем остановимся позднее.

Конструктивная подводная защита

Конструктивная защита от подводных взрывов разрабатывалась на основе проекта «G3» и мало отличалась от последней. Она состояла из двух камер — расширения и поглощения, ограничиваясь внутренней противоторпедной переборкой толщиной 38 мм (два слоя 19-мм плит из стали марки «D»), отстоящей от наружного борта на 3,05 м.

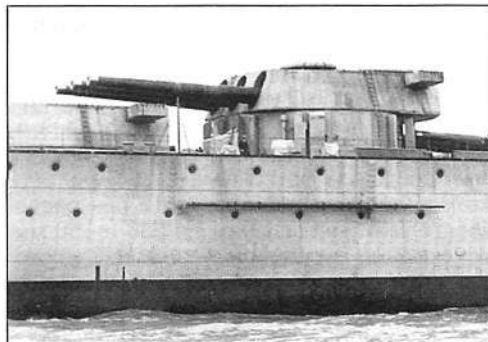
Предусмотренную в проекте «G3» систему по вытеснению воды из камер расширения с помощью сжатого воздуха на «Нельсоне» и «Роднее» разместить не удалось из-за жестких требований по водоизмещению и для сохранения устойчивости в случае боевых повреждений пришлось вернуться к традиционному способу контрзатопления отсеков противоположного борта и перекачки жидких грузов. Как уже указывалось ранее, глуби-

на двойного дна составляла 1,52 м (на «G3» — 2,13 м). Это стало возможным после проведения натурных испытаний, которые подтвердили достаточность этой величины для защиты от взрывов мин под днищем корабля.

Конструкция камер противоторпедной защиты имела ряд особенностей, так связи внутри камер выполнялись по возможности «мягкими», чтобы при взрыве они не передавали ударную нагрузку на «жесткую» противоторпедную переборку. Для еще большего ослабления воздействия взрыва предусматривался отвод образующихся газов через специальные венты (их крышки хорошо видны в районе ватерлинии).

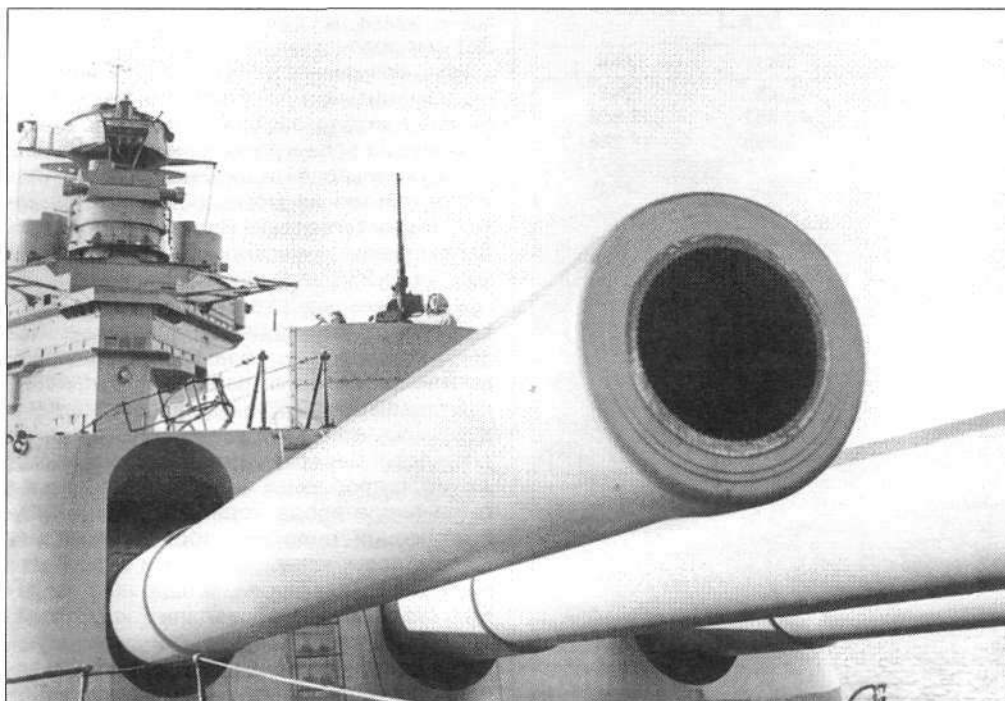
Согласно расчетам при затоплении пустых отсеков камеры расширения корабль принимал 2870 т воды, что увеличивало осадку на 0,558 м, а скорость падала на 0,5 уз.

В мирное время в ходе повседневной службы камеры расширения оставались пустыми, что позволяло экономить на эксплуатационных расходах (за счет меньшей осадки и водоизмещения и, как следствие, меньшего расхода топлива).



«Нельсон». Над ватерлинией видны крышки газоотводных вент

* Общий вес бронирования — 34% от стандартного водоизмещения — для сравнения, на предшествующих по времени постройке английских линкорах типа «Ройал Соверен» этот показатель составлял 31%.



Вооружение

Артиллерия главного калибра

Как уже упоминалось ранее, к работам по 406-мм артсистеме в Англии приступили в январе 1921 г., когда именно этот калибр был выбран для будущих линейных крейсеров. Проект был подготовлен Вулвичским арсеналом и уже 22 августа того же года фирма «Армстронг» получила заказ на орудия и установки для первых двух кораблей.

Для ускорения работ над орудием в качестве опытного использовалось лейнированное до 406-мм калибра 457-мм орудие Mk.I, ранее стоявшее на легко-линейном крейсере «Фьюриес».

406-мм орудия являлись дальнейшим развитием появившихся еще в 1910 г. 343-мм орудий, на основе которых позднее были созданы 381-мм/42 и 457-мм/40 орудия. Все эти артсистемы роднили традиционная для Англии проволочная конструкция ствола* и концепция «тяжелый снаряд — небольшая начальная скорость». Новое же орудие, повторяя предшественников конструктивно, в то же время отличалось концептуально — в нем, по настоянию начальника департамента морских вооружений перешли на «легкий

снаряд — высокая начальная скорость». Дело в том, что во время сравнительных испытаний 343-мм снарядов весом 567 и 635 кг оказалось, что при некоторых углах встречи более тяжелый снаряд (и, соответственно, более длинный) имеет тенденцию к разрушению при проникновении сквозь броню — даже пробив последнюю, он взрывался уже в поврежденном состоянии, что существенно снижало его эффективность. Кроме опытов с 343-мм «тяжелыми» и «легкими» снарядами, в пользу концепции «легкий снаряд — высокая начальная скорость» говорили и итоги экспериментов с 381-мм бронебойными снарядами, в ходе которых выяснилось, что «короткий» снаряд лучше пробивает палубную броню, чем «длинный» — в первую очередь за счет более крутого угла встречи с препятствием.

Все свои соображения на сей счет начальник департамента представил Совету Адмиралтейства в марте 1920 года. Теоретическими преимуществами новой концепции были высокая скорость попадания на короткой дистанции и крутой угол попадания на большой дистанции. Увы, время показало, что эти предположения оказались ошибочными.

То, что с новыми орудиями что-то не в порядке выяснилось уже 15 марта 1926 года, во время испытаний первого изготовленного «Армстронгом» ствола — при стрельбе полными зарядами выяснилось,

* т. е. представлял «сэндвич» из четырех слоев-цилиндров «посаженных по горячему», при этом роль «начинки» в «сэндвиче» играла скрепляющая два внутренних слоя проволока прямоугольного сечения — ее на одно орудие шло порядка 250 км.

Технические данные 406-мм орудия Mk.I

Марка нарезки	Mk.I	Mk.II
Длина ствола, клб.	L/45	L/45
Длина наибольшая, м	18,852	18,852
Длина ствола, м	18,288	18,288
Длина зарядной каморы, м	3,1877*	3,1877
Объем зарядной каморы, дм ³	576,9	576,9
Длина нарезной части, м	14,909*	14,959
Число нарезов	96	80
Крутизна хода нарезов	1/30	1/30
Глубина x ширина нарезов, мм	3,14 x 8,865	3,43 x 9,576
Вес снаряда, кг	929	929
Вес заряда, кг	225,9	224,5
Начальная скорость, м/с	785	797
Скорострельность, выстр./мин.	1,5	1,5
Рабочее давление в канале ствола, кг/см ²	3150	3355
Живучесть ствола при стрельбе полными зарядами	200	250
Вес орудия с затвором, т	108	108
Максимальная дальность стрельбы, км		
броневой MkIV (AP)	35 745	36 375
Фугасный (HE)	37 390	38 120
Угол возвышения/снижения, град.	+40/-3	+40/-3
Скорость горизонтального наведения, град./с	4	4
Скорость вертикального наведения, град./с	10	10
Вес вращающейся части башни, т	1480	1480

* Орудия №3, 4 и 24 носовой башни «А» линкора «Нельсон» имели укороченную зарядную камору (3,0099 м) при том-же объеме, длина нарезной части ствола — 15,047 м.

406-мм снаряды.
«Короткий» (внизу)
и «длинный» (с
баллистическим
наконечником,
справа)



что после каждого нового выстрела начальная скорость снаряда уменьшается на 0,52 м/с, что ясно указывало на очень сильный износ канала ствола. Последующие опыты показали падение точности при стрельбе и тенденцию к разрушению нарезки «...вибрацией короткого корпуса и длинной головки снаряда при его движении по каналу ствола». Расчеты показали, что живучесть составляет лишь 180 выстрелов при стрельбе полными заряда-

ми — почти в два раза меньше, чем у 381-мм артсистемы.

Увы, возможности что-либо кардинально изменить у проектировщиков уже не было — любая задержка с артиллерией неминуемо вела к затягиванию введения в строй «Нельсона» и «Роднея», на что Адмиралтейство не могло пойти ни при каких обстоятельствах. Пришлось обойтись паллиативом — несколько уменьшить вес заряда (с 238 до 225 кг), понизив тем самым начальную скорость снаряда с 828 до 785 м/с. Это принесло некоторые плоды — живучесть ствола возросла до 200 выстрелов полными зарядами, а падение начальной скорости между выстрелами снизилось до 0,35 м/с.

К чести Департамента морских вооружений, о проблемах 406-мм орудий не забыли после ввода кораблей в строй. На протяжении ряда лет предпринимались шаги к повышению живучести и точности их орудий. Так, одним из направлений работ стала попытка создания «тяжелого» 1021-кг снаряда — с тем, чтобы вернуться к испытанной временем концепции, однако финансовые трудности начала 30-х не позволили реализовать эту идею. Возможно, свою роль сыграло то, что к этому времени появилась модификация орудия с новым типом нарезки, известным как Mk.II (после этого исходный тип нарезки



стал именоваться Mk. I). Основное отличие заключалось в уменьшении числа нарезов и изменении их формы. Принятые меры позволили поднять живучесть ствола до 250 выстрелов, и даже несколько увеличить дальность стрельбы.

Впрочем, появление орудий с модифицированной нарезкой вовсе не означало, что их тут же начнут ставить на корабли — перевооружение отложили на будущее, решив совместить с крупным ремонтом или модернизацией. В результате до начала войны новые орудия получил только «Родней», да и то только два — в возвышенной башне «В».

Первоначально в боекомплект 406-мм орудий входили только бронебойные снаряды, а фугасные появились позднее, в 30-х гг. Метательный заряд заключался в шесть шелковых картузов и первоначально содержал кордит MD45, замененный после 1930 г. маркой SC280.

Если орудия «Нельсона» и «Роднея» можно отнести к «традиционным» для английского кораблестроения (в силу проволочной конструкции и преемственности с предшествующими образцами), того же нельзя сказать о непосредственно башенных установках — впервые в английской практике орудия главного калибра располагались в трехорудийных башнях.

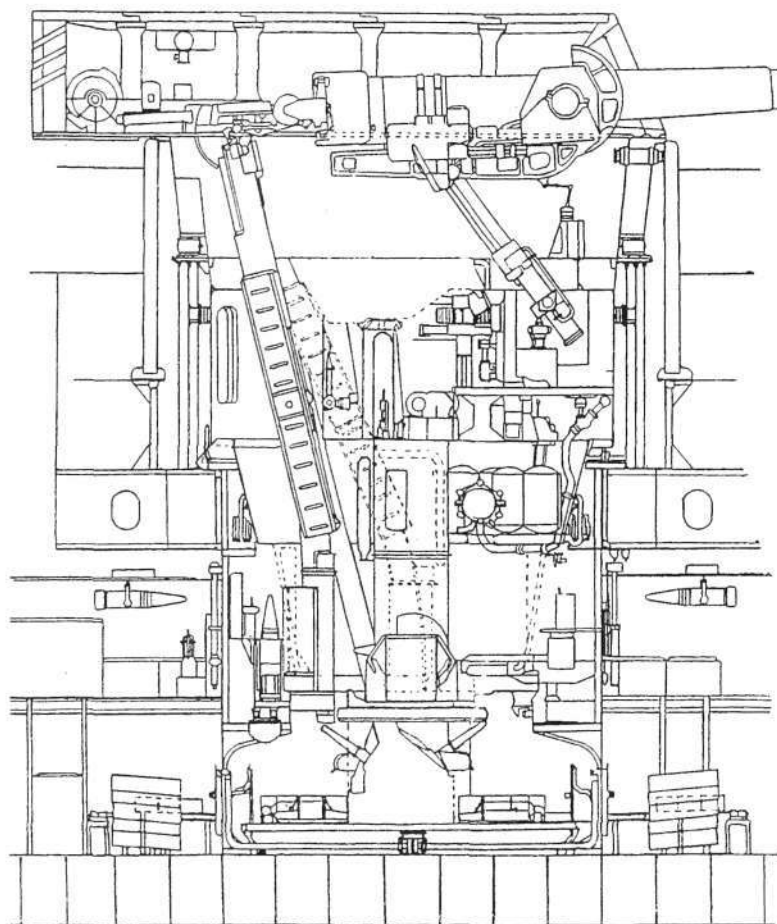
В отличие от всех предшествующих конструкций башен в трехорудийных снаряды и заряды подавались из погребов к орудиям не в горизонтальном, а в вертикальном положении, при помощи толчкового подъемника. Наученные горьким опытом Ютланда, конструкторы предусмотрели ряд мер, направленных на защиту «маршрута» подачи зарядов от погребов до орудия от возможного воздействия открытого огня, кроме того, сам «маршрут» разделялся пламенепроницаемыми заслонками таким образом, чтобы даже в случае воспламенения одного из зарядов это не привело к проникновению огня в зарядные погреба (что во время Ютландского боя и вызвало гибель трех линейных крейсеров). В результате всех этих усовершенствований, как отмечали специалисты, для кордитных зарядов существовало только одно более или менее опасное место — когда он находился в перегрузочном отделении между погребами и подъемниками (а также непосредственно возле орудия).

Еще одним новшеством новых башенных установок стал отказ от использования воды в качестве рабочей жидкости в гидравлической системе в пользу масла. Это позволило перейти к стальным трубопроводам вместо тяжелых толстостенных медных, используемых ранее. Как



Для транспортировки снарядов главного калибра использовались специальные трехколесные тележки (слева и внизу)



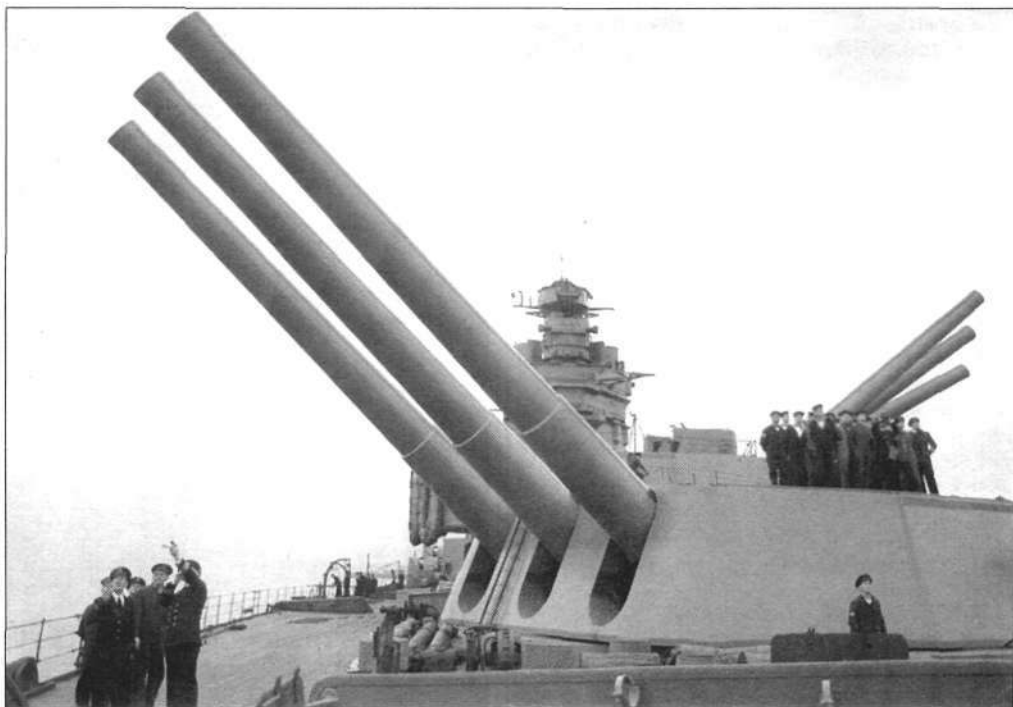


**Продольный разрез
башни главного
калибра линкора
типа «Нельсон»**

следствие — вес и стоимость гидравлической системы заметно снизились.

Заряжание орудий осуществлялось при фиксированном угле возвышения +3 градуса. На первый взгляд, в сравнении с 381-мм башенной установкой, позволявшей заряжать орудия при угле возвышения +20 градусов, это был вынужденный шаг назад. Трехорудийная башня получилась слишком массивной и тяжелой и без попытки втиснуть в нее еще и механизм заряжания при различных углах. С другой стороны, в пользу примененной в конструкции трехорудийных башен «размодернизации» механизма заряжания говорит тот факт, что выигрыш десятка секунд во «всевозвышенных» установках нивелируется при стрельбе на большие дистанции временем полета снаряда к цели (при стрельбе на максимальную дистанцию оно достигало 83 с), заметно превосходящий цикл заряжания орудия как с фиксированным, так и с «всевозвышенным» углом заряжания.

По первоначальным расчетам, скорость заряжания составляла 30 секунд, фактически — около 35 секунд для одного орудия, хотя это мало влияло на скорострельность орудия — темп подачи боезапаса из погребов отставал от скорости заряжания и составлял порядка 50 секунд для одного орудия. Кроме того, на общую скорострельность влияло то обстоятельство, что среднее орудие трехорудийной башни должно было запаздывать с выстрелом на доли секунды во избежание вли-

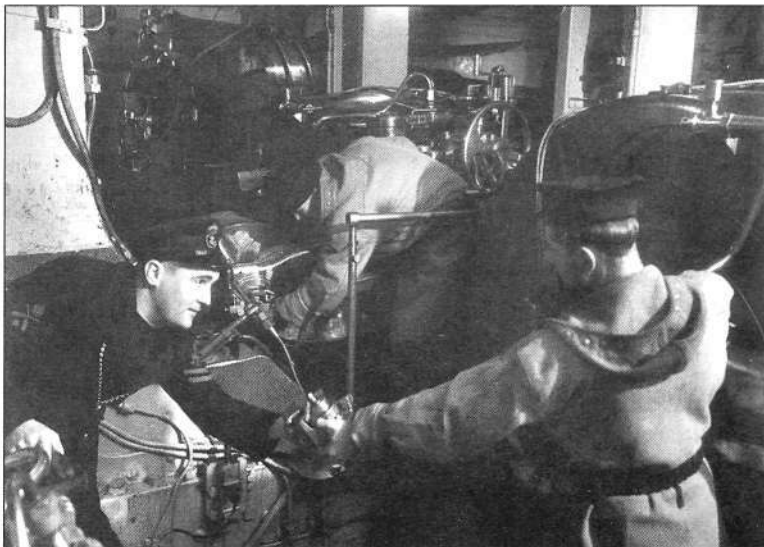
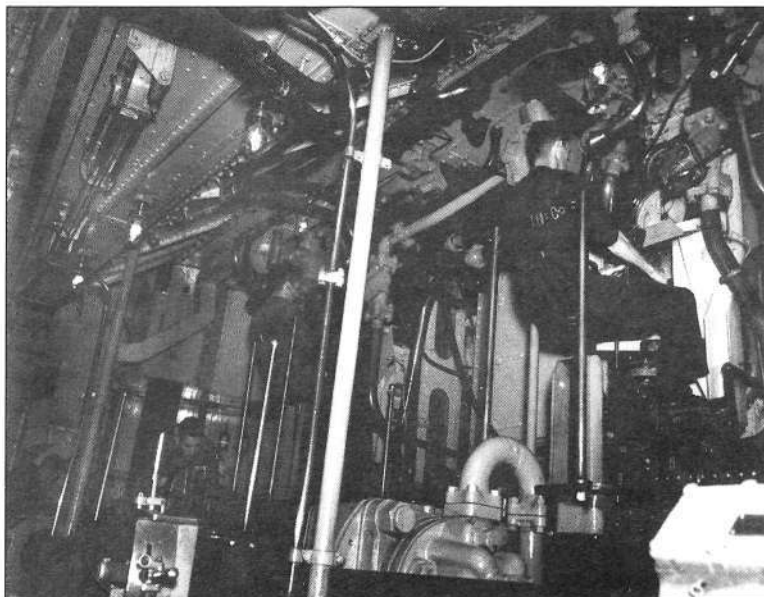


**Орудия линкора
«Родней». Угол
возвышения — 40
градусов. 1940 г.**

яния дульных газов двух крайних орудий. По мнению директора Департамента морских вооружений, без существенной модернизации существенно повысить скорострельность нельзя и лучшее, на что можно рассчитывать, — это 40 секунд для первых четырех выстрелов и 45 секунд — для последующих. Первые годы службы «Нельсона» и «Роднея» подтвердили правильность этого мнения — в период с 1928 по 1933 г. средняя скорострельность 406-мм орудий составляла от 1,9 до 1,53 выстрелов в минуту (для сравнения — для 381-мм орудий этот же показатель составлял от 2,28 до 1,93).

406-мм орудия располагались в трех башнях главного калибра модели Mk.I. Интересно, что при нумерации башен возникли некоторые сложности — в английском флоте им традиционно присваивались буквы алфавита, начальные — «А» и «В» для носовых (в редких случаях, когда имелась третья носовая башня, как например на крейсерах типа «Дидо», ей присваивалось имя «С»), соответственно «Х» и «У» — для кормовых. По логике башни «Нельсонов» должны были получить имена «А», «В» и «С», однако третью башню объявили кормовой и обозначили как «Х». Углы обстрела башен различались — для «А» сектор составлял 298°, для «В» — 330° и для «Х» — 250°.

Трехорудийная башня стала самой тяжелой из когда-либо созданных в Англии артиллерийских установок и неудивительно, что размещение в корпусе корабля такого монстра весом почти полторы тысячи тонн стало непросто конструктивной задачей, и справились с ней далеко не сразу. Так, во время испытаний артиллерийских установок «Роднея» в июле 1927 г. обнаружилось смещение оси башни при ее повороте. Аналогичная ситуация выявилась позже и на «Нельсоне». Происходило это из-за того, что вес башни превысил расчетный, что вело к разрушению опорного погона при вращении башни. На волнении недостаток проявлялся резче. К устранению этого недостатка подошли «комплексно», или административно-конструктивно: ввели ограничение на допустимую скорость вращения башни и изменили конструкцию опорных катков (которые из-за возросшего веса и разрушали опорный погон). Однако оказалось, что этих мероприятий недостаточно. Пришлось «вписывать» в уже имеющуюся конструкцию специальный вертикальный погон с комплектом катков, укрепленных на вращающейся части башни. Работы по приведению башен «в чувство» проводились уже после передачи кораблей флоту с августа 1928 г. по октябрь 1929 г. Решение оказалось удачным, что позволило даже снять вве-

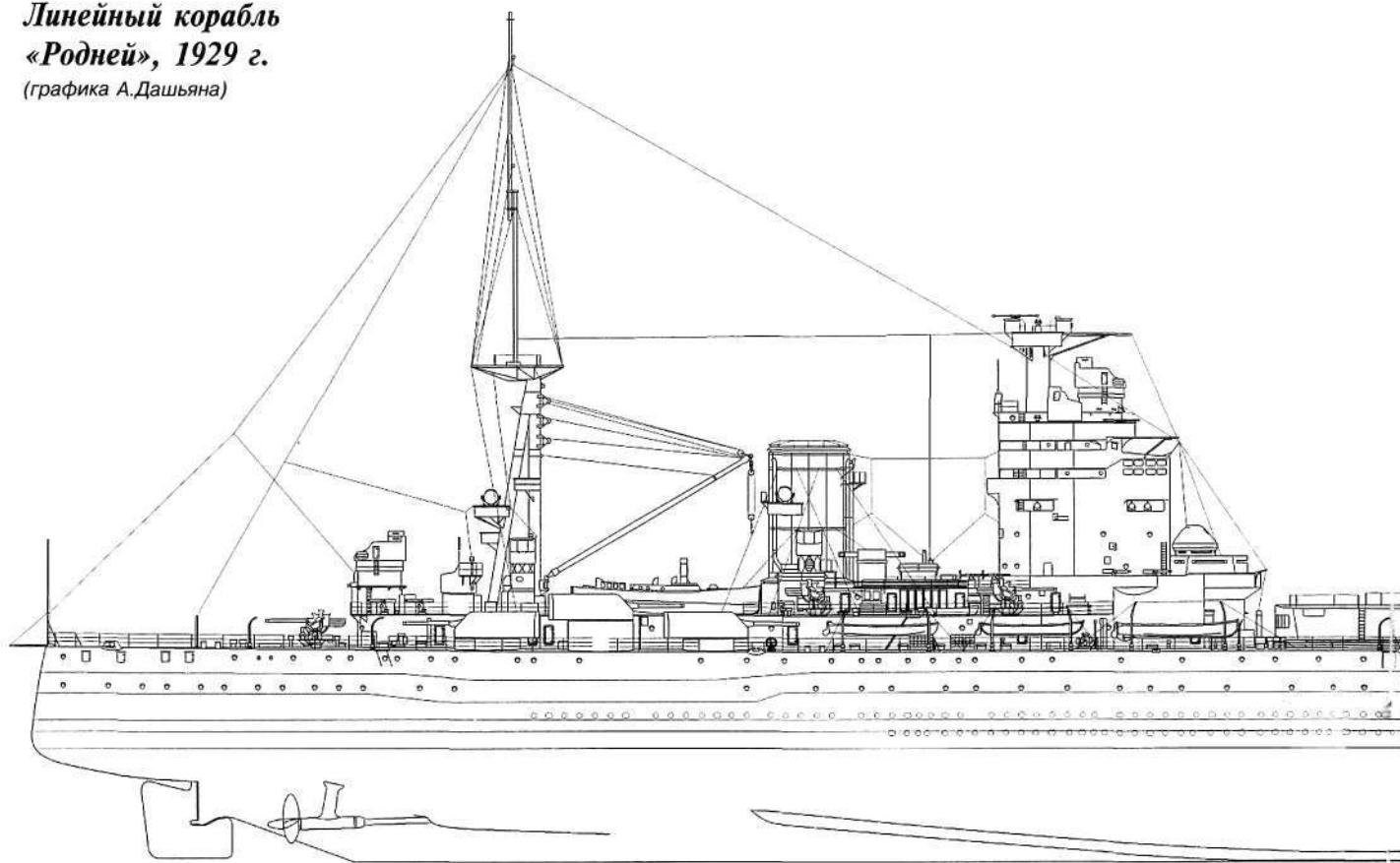


денное ранее ограничение скорости вращения башни.

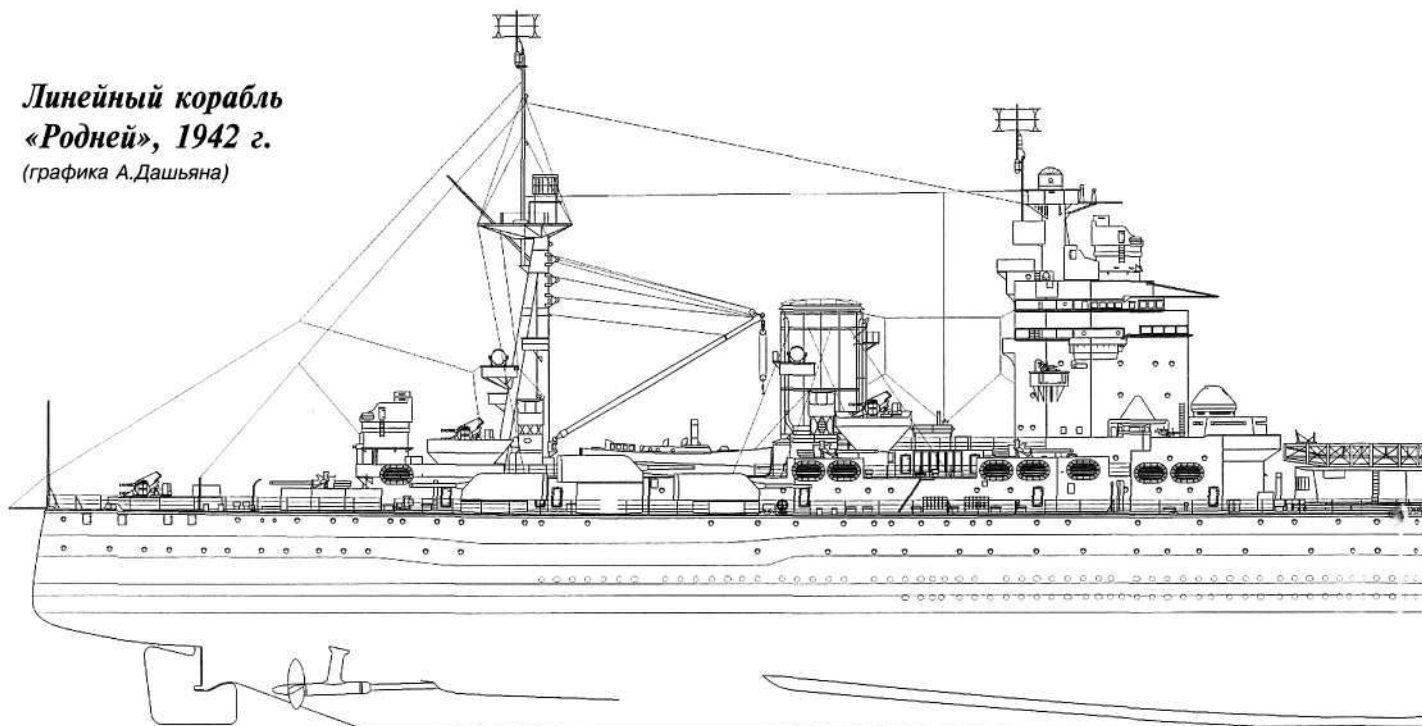
С артиллерийскими установками главного калибра оказалась связана еще одна проблема — в ходе испытаний выяснилось, что воздействие дульных газов 406-мм орудий на корпус и надстройки корабля существенно выше, чем это ожидалось. Так, при стрельбе из башен «А» и «В» прямо по ходу линкора действием этих газов повреждалась часть палубного оборудования, а нахождение личного состава в подпалубных помещениях становилось попросту небезопасным. Похожая картина складывалась при стрельбе башни «Х» на кормовых углах близких к предельным — появлялись повреждения в надстройке, создавались затруднения для находившихся на

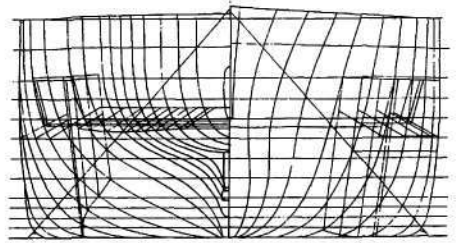
Башня главного калибра «Роднея», взгляд изнутри

**Линейный корабль
«Родней», 1929 г.**
(графика А.Дашьяна)

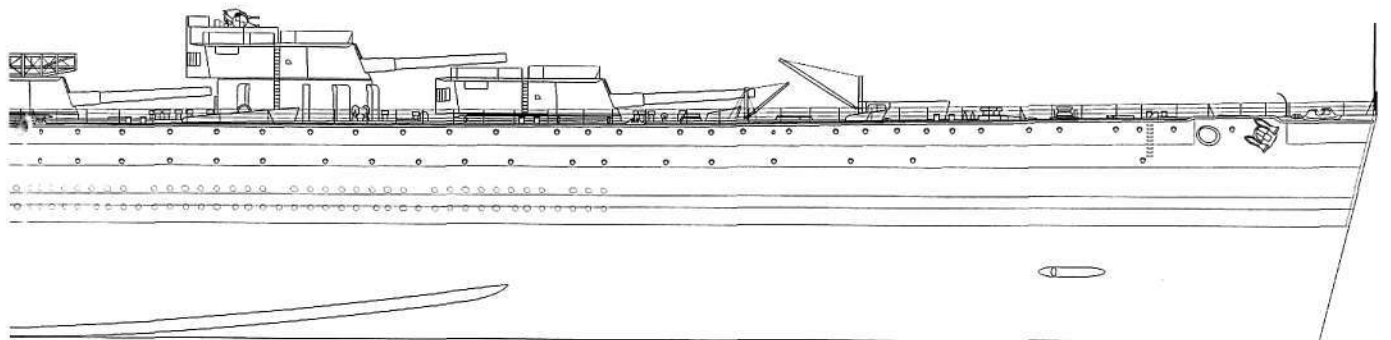
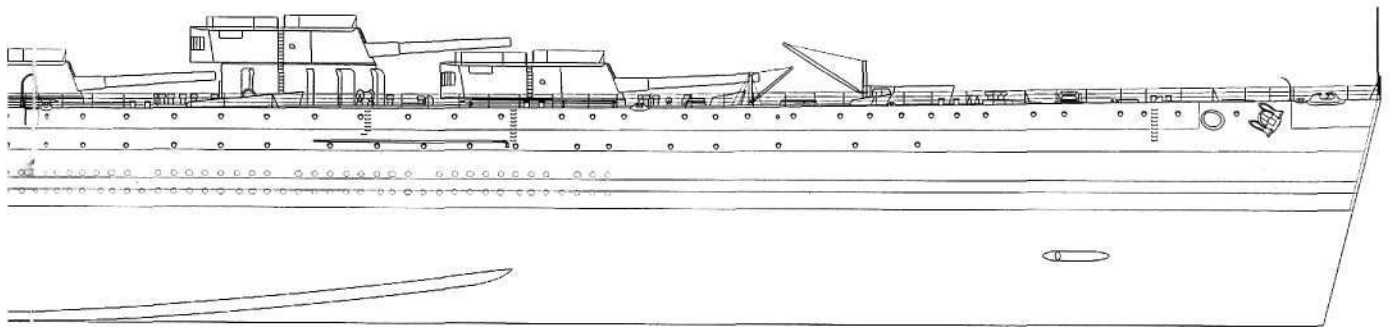


**Линейный корабль
«Родней», 1942 г.**
(графика А.Дашьяна)





Теоретический чертеж корпуса «Роднея»





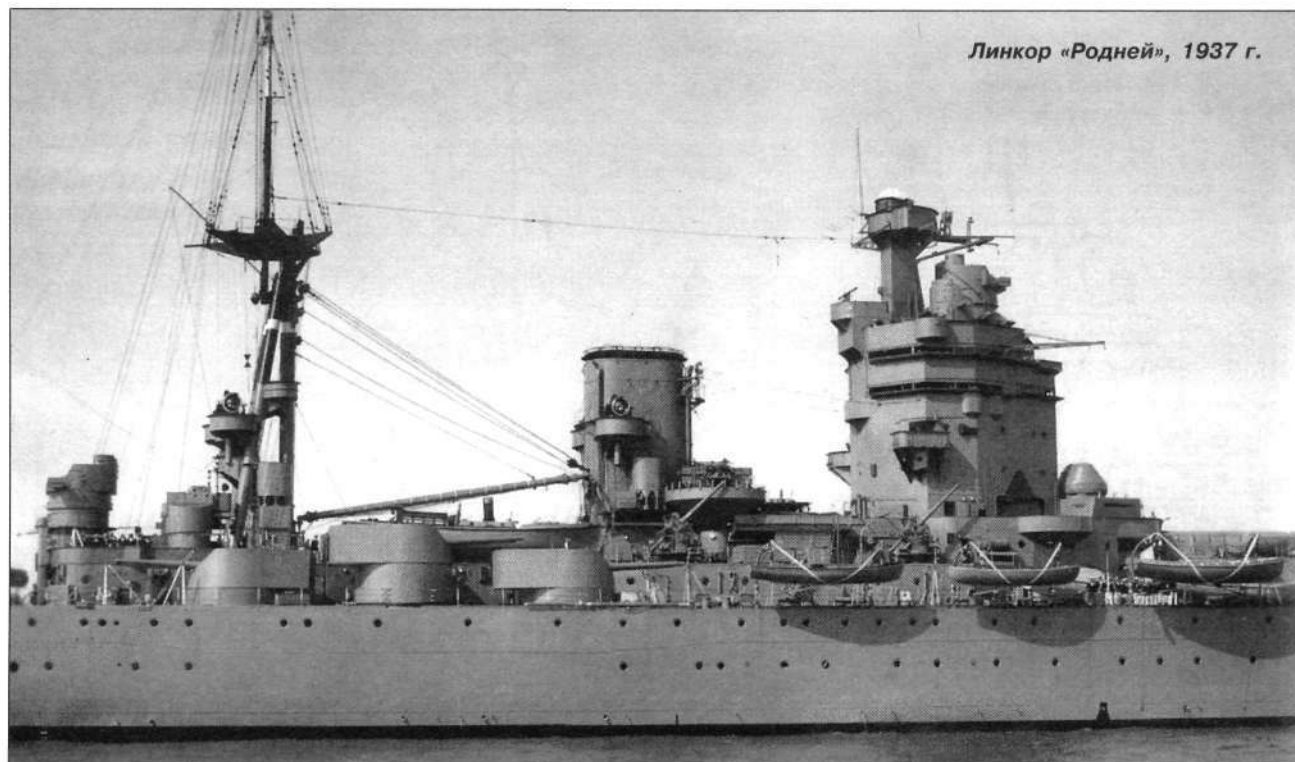
Надстройка линкора типа «Нельсон» до (вверху) и после (справа) мероприятий по обеспечению защиты от дульных газов орудий ГК. На правом фото хорошо видны съемные щиты и газоотбойные экраны

мостики, особенно при стрельбе на большую дистанцию при угле возвышения орудий 40 градусов.

Частичным решением проблемы стало введенное ограничение секторов обстрела башен, а также опробованные на «Роднее» специальные навесные щитки, защищающие открытые участки надстройки и мостика от действия дульных газов. В конце ноября 1930 г. близ Портленда прошли испытания по определению воздействия ударной волны на тех, кто находится в рубке и на мостиках. Принимавший в них участие в качестве «подопытного кролика» адмирал Четфилд так



описывал свои впечатления: «...мы развернули одну башню (имеется в виду башня «X» — прим. автора) назад и подняли одно орудие на предельный угол возвышения. В результате дульный срез ока-



Линкор «Родней», 1937 г.

Противоминная батарея линкора «Нельсон». На переднем плане — пост управления торпедной стрельбой (справа), для транспортировки 152-мм снарядов использовались специальные двухколесные тележки (справа внизу)



зался всего в нескольких футах от мостика. Вместе с тремя другими офицерами я поднялся туда и стал ждать выстрела! Удар был просто ужасным, создалось впечатление, что тебе просто раздавили грудь, но последствия оказались не такими уж страшными. Зато сам мостик, в помещении которого мы находились, пострадал очень сильно. Он был поврежден в нескольких местах, и впоследствии в его конструкцию пришлось внести ряд изменений». Хотя испытания завершились и не совсем удачно, щитки, тем не менее, обеспечивали некоторую защиту и позднее их установили также и на «Нельсоне». Впоследствии был найден более эффективный метод защиты мостиков (вернее тех, кто на них находился) — все открытые участки носовой надстройки снабдили специальными отражающими экранами, а нижний ряд окон компасной площадки заделали.

Артиллерия противоминного калибра

Как и в случае с главным калибром противоминная артиллерия «Нельсон» перекочевала из проекта «G3», лишь общее число сократилось с 16 до 12 152-мм/50 орудий Mk.XXII, размещенных в шести двухорудийных башнях Mk.XVIII. Орудия имели проволочную конструкцию и раздельное заряжание. Поскольку заряд помещался в шелковом картузе, вся система именовалась «казнозарядной»*.

Первоначально башни противоминного калибра предполагалось расположить вблизи надстройки, однако в сентябре 1922 г. их переместили дальше в корму, убрав из зоны действия ударной волны 406-мм орудий при стрельбе на кормовых курсовых углах. Боевые погреба 152-мм боезапаса находились позади машинных отделений, непосредственно под башнями — это существенно облегчало подачу боезапаса.

Проектная скорострельность составляла 7 — 8 выстрелов в минуту, однако лучший результат, полученный в ходе испытаний оказался существенно хуже — 4 выстрела в минуту.

Главным недостатком противоминной артиллерии стало слишком легкое, факти-



Технические данные противоминной и зенитной артиллерии

Калибр	152-мм	120 мм
Марка орудия	Mk.XXII	Mk.VIII
Длина ствола, клб.	L/50	L/40
Длина наибольшая, м	7,866	5,004
Длина ствола, м	7,62	4,8
Объем зарядной камеры, дм ³	28,7	7,4
Длина нарезной части, м	6,491	4,108
Число нарезов	36	38
Крутизна хода нарезов	1/30	1/30
Глубина x ширина нарезов, мм	1,17 x 9,548	0,94 x 6,86
Вес снаряда, кг	45,36	22,7
Вес заряда, кг	14,1	4,2 — 4,9
Начальная скорость, м/с	898	749
Скорострельность, выстр./мин.	5	8 — 12
Рабочее давление в канале ствола, кг/см ²	3150	3230
Живучесть ствола	600	1050 — 1200
Вес орудия с затвором, т	9,175	3,01
Максимальная дальность стрельбы, км	23 590	14 780
		(по высоте 9750)
Угол возвышения/снижения, град.	+60/-5	+90/-5
Скорость горизонтального наведения, град./с	5	10
Скорость вертикального наведения, град./с	8	10
Вес вращающейся части башни, т	76,2	12,56

* Различались «казнозарядные» (BL) и «скорострельные» (QF) орудия. У последних заряд находился в металлической гильзе. Подобное разделение маркировки вело свое начало с 80-х гг. XIX века.

**120-мм зенитные
установки
«Нельсона»**



чески противоосколочное бронирование, что грозило тем, что один или два, даже не очень крупных снаряда, могли вывести из строя всю группу башен одного борта.

Прототип башенной установки проходил испытания в 1926 г. на легком крейсере «Энтерпрайз» типа «Е», на котором две носовые палубные 152-мм установки были заменены башней Mk.XVII. Главным отличием «нельсоновских» Mk.XVIII стал увеличенный до 60 градусов (на прототипе — 40) угол возвышения, что, как тогда считалось, позволяло использовать 152-мм артиллерию для стрельбы по самолетам.

Башни противоминного калибра для «Родней» изготовили на заводе «Виккерс», для «Нельсона» — «Армстронг».

Зенитная артиллерия

Зенитная артиллерия дальнего действия включала шесть 120-мм/40 орудий Mk.VIII в одиночных установках Mk.XII с углом возвышения до 90 градусов. Две такие установки располагались на юте, еще четыре — ярусом выше, на палубе шельтердека. Из-за ограничения водоизмещения пришлось пойти на нарушение рекомендаций Комиссии по ПВО на боевых кораблях, согласно которым цель в любой точке горизонта должна обстреливаться минимум четырьмя орудиями, в то время как на «Нельсоне» и «Роднее» этот минимум снижался до трех, а для некото-



**Помещение
торпедных
аппаратов**



рых секторов — даже двух орудий (носовые сектора).

Орудия имели частично проволочную конструкцию и отличались тем, что в них использовался унитарный выстрел (вес — 34,5 кг).

В качестве вооружения ближней обороны проектом предусматривалось четыре десятиствольных 2-фунтовых автомата «М» (будущие знаменитые «пом-помы»), однако на момент готовности кораблей их еще не существовало, поэтому в качестве временной меры на линкоры установили по восемь одинарных 2-фунтовых «пом-помов» Mk.II. Из них четыре установили по бокам от мостика на платформе боевой рубки, еще четыре — в кормовой части шельтердека.

Торпедные аппараты

«Нельсон» и «Родней» стали последними линейными кораблями британского флота, оснащенными торпедным вооружением. Еще на стадии их проектирования высказывались сомнения в целесообразности подобного расточительства. У противников торпед имелось два весомых аргумента — во-первых, помещения для размещения подводных торпедных аппаратов и запасных торпед занимали в корпусе довольно большой объем, выделить который в условиях жестких ограничений

по водоизмещению было далеко не так просто. Во вторых, сомнению подвергалась сама необходимость такого вида оружия на линкоре — весь опыт Первой мировой показывал ненужность подобного «украшения». Тем не менее, подводные торпедные аппараты сохранили свое место в списке вооружений новых линкоров — и не только в силу традиций (или, проще говоря, инертности мышления) — очень уж необычные торпеды для них были созданы Департаментом вооружений...

Во-первых, торпеда Mk.I имела не стандартный для британского флота 533-мм калибр, а 622-мм (24,5 дюйма), за счет чего вес боевого заряда удалось увеличить почти в полтора раза и довести до 337 кг (против 234 кг у основной британской торпеды времен Первой мировой Mk.IV). Но главная изюминка Mk.I заключалась даже не в этом: в качестве окислителя в ней использовался чистый кислород, а не воздух как ранее — это в разы повысило дальность ее хода. В сравнении все с той же «стандартной» Mk.IV, проходившей на 35 уз. всего 7300 м, новая торпеда при той же скорости «доставала» на 13 700 м. Именно «дальнобойность» новой кислородной торпеды и стала главным козырем сторонников оснащения ими линкоров — ведь максимальная дальность Mk.I составляла 18 300 м, или почти 10 миль — а это уже дистанция артиллерийского боя, и возможность «достать» противника торпедой, или хотя бы затруднить его маневрирование — достаточно весомый аргумент.

Создание кислородных торпед* проходило в обстановке строгой секретности. Именно поэтому установка (а затем и помещение, где она находилась) для снаряжения торпед кислородом получила довольно нейтральное название «Воздушный компрессор №1»**.

Торпедные аппараты на «Нельсоне» и «Роднее» располагались в носовой части корпуса под небольшим углом к диаметральной плоскости. Поскольку угол встречи торпеды с набегающим потоком за счет этого получался небольшим, было решено отказаться от специальной направляющей, обычно использовавшейся в подводных аппаратах для предотвращения повреждения торпеды при выходе из аппарата.

Вес	2585 кг
Длина наибольшая	8,103 м
Вес боевого заряда	337 кг TNT
Дальность действия (при скорости, уз.)	13 700 м (35) 18 300 м (30)

Увы, при реализации интересной задумки с кислородными торпедами выяснилось, что новое оружие оказалось слиш-

ком «неудобным», более того, просто опасным для самого носителя. Снаряженные кислородом торпеды оказались очень огнеопасны, причем обычные средства пожаротушения при этом были попросту бессильны. Именно поэтому от использования «чудо оружия» отказались сперва на «вашиingtonских» крейсерах (с их малозащищенными надводными торпедными аппаратами), а затем и на линкорах. Сами 622-мм торпеды «размодернизировали» для использования традиционной воздушной смеси, после чего их ходовые данные оказались довольно заурядными, сократившись более чем в два раза — так, на 35 уз. торпеда теперь могла пройти только 6400 м.

Приборы управления стрельбой

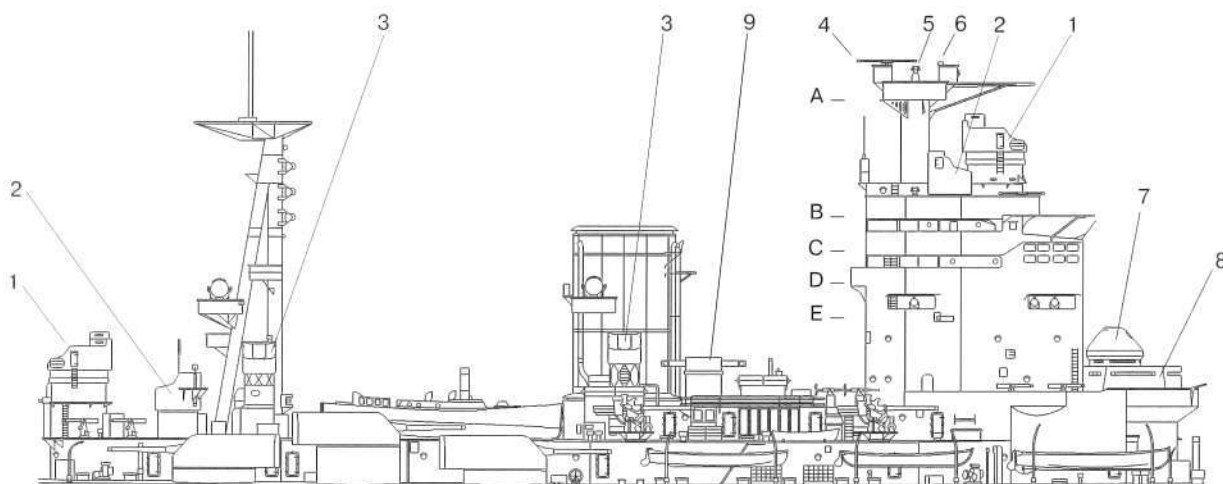
Системы управления огнем главного калибра на «Нельсоне» и «Роднее» включали в себя два командно-дальномерных поста (КДП) на носовой (главный) и кормовой (резервный) надстройках. Оба КДП оснащались 4,57-м дальномерами и визирами и были связаны с центральным артиллерийским постом (ЦАП) и башнями главного калибра посредством новейшей на тот момент передаточной (трансмиссионной) системы «асинхронного»*** типа.

В центральном артиллерийском посту, расположенном под броневой палубой непосредственно за погребами боезапаса размещался «мозг» системы управления огнем — «Адмиралтейский планшет» Mk.I, являвшийся дальнейшим развитием «столика (или планшета) Дрейера» Mk.V. Именно здесь «обсчитывались» все прив-

* Параллельно с 24,5-дюймовой была создана и ее уменьшенная версия для стандартных 21-дюймовых торпедных аппаратов — Mk.VII. Эти торпеды предназначались для новых «вашиingtonских» крейсеров с 203-мм артиллерией.

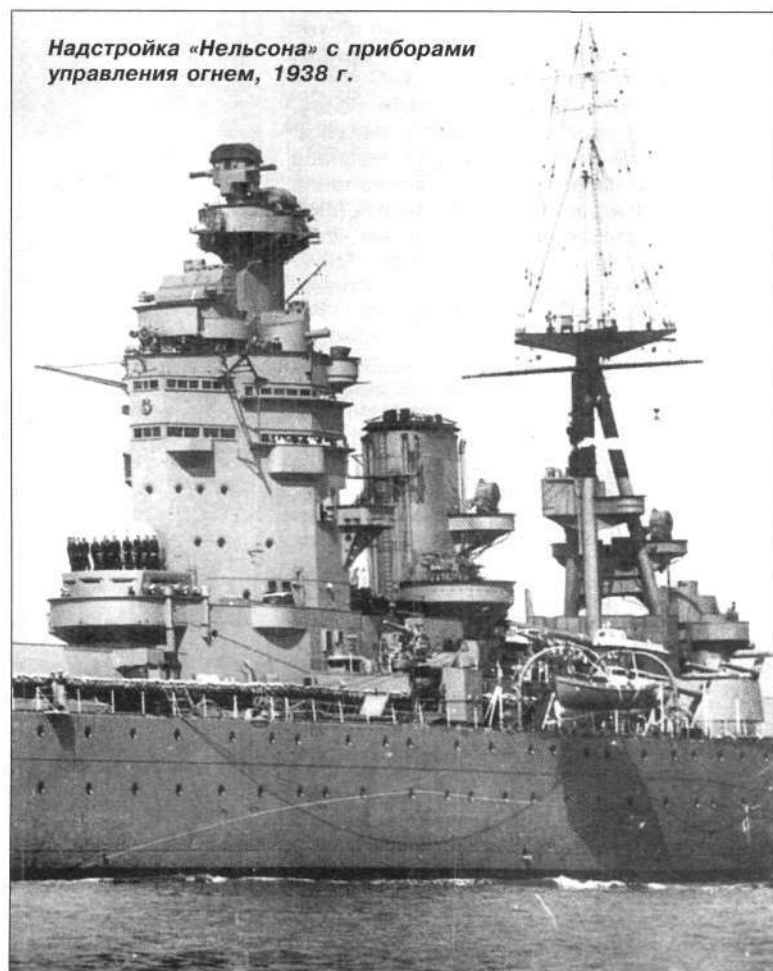
** Несмотря на секретность, побывавшие на новых линкорах японцы легко поняли истинное назначение «Воздушного компрессора» и довольно скоро приступили к созданию собственных кислородных торпед.

*** Система передачи данных «асинхронного» типа пришла на смену системе, известной как «шаг за шагом». Достоинство новой системы заключалось в том, что данные целеуказания можно было одновременно передавать на большее число постов (в системе «шаг за шагом» их число было ограничено), переключение управления с одного поста на другой проходило быстрее и не требовало предварительных настроек. Новая система требовала гораздо меньше времени для приведения в действие, а в случае временного обесточивания могла использоваться сразу после возобновления питания — в то время как системе «шаг за шагом» в подобной ситуации требовалась новая настройка. К недостаткам новой системы можно было отнести дороговизну, а также сложность и меньшую эксплуатационную надежность. Эксплуатация показала, что на высоких скоростях новая система менее точна, чем «шаг за шагом».



Приборы управления огнем линкора «Родней», 1928 г.: 1 — КДП главного калибра с 4,57-м дальномером; 2 — КДП противоминного калибра с 3,65-м дальномером; 3 — пост управления боевым 914-мм прожектором; 4 — 3,65-м зенитный дальномер; 5 — пост управления зенитным огнем; 6 — зенитный вычислительный пост; 7 — вращающийся бронированный пост управления огнем ГК; 8 — боевая рубка; 9 — пост управления торпедной стрельбой.

Уровни надстройки: А — Платформа управления зенитным огнем (зенитная платформа); В — платформа постов управления огнем; С — адмиральский мостик; D — компасная платформа (капитанский мостик); E — платформа прожекторов.



Надстройка «Нельсона» с приборами управления огнем, 1938 г.

ходящие данные о цели и параметрах движения своего корабля.*

Кроме того, имелся резервный пост управления стрельбой во вращающемся бронированном куполе, расположенном поверх носовой боевой рубки, также соединенным системой передачи данных с ЦАП и башнями. В отличие от КДП резервный пост не имел своего дальномера — при его использовании дистанцию до цели в ЦАПе получали из башен, каждая из которых оснащалась 12,5-м дальномером.

Управление стрельбой противоминного калибра осуществлялось с помощью четырех КДП (каждый оснащен 3,65-м дальномером), расположенных «квадратом» — побортно от носовой и кормовой боевых рубок. Как и в случае с главным калибром, передача данных между четырьмя КДП, 152-мм башнями и ЦАП осуществлялась с помощью «асинхронной» системы.

Все КДП (как главного, так и противоминного калибров), а также резервный бронированный пост имели гидравлический силовой привод.

Комплекс приборов управления зенитным огнем размещался особняком — на специальной платформе на топе фок-мачты. По бокам этой платформы размещались два поста управления зенитным огнем. Кроме того, на платформе находились 3,65-м зенитный дальномер и

* Подробное описание процесса обработки данных и выработки параметров стрельбы английских линкоров можно найти в книге этой же серии — «Гибель владыки морей» В.Л.Кофмана, посвященной линейному крейсеру «Худ».

прибор целеуказания 120-мм орудий «Эвершед». Управление зенитным огнем осуществлялось из небольшой рубки, расположенной ниже, на платформе управления огнем, там же находился зенитный вычислительный пост.

Посты управления торпедной стрельбой с двумя 4,57-м дальномерами находились побортно от дымовой трубы, а торпедные визиры — по бокам платформы адмиральского мостика.

Помимо перечисленных, на платформах носовой надстройки имелся еще ряд приборов, косвенно связанных с системами управления огнем:

— два 2,74-м тактических дальмера на платформе постов управления огнем;

— четыре прибора целеуказания «Эвершед» наведения 914-мм боевых прожекторов: два на платформе постов управления огнем и два — на платформе капитанского мостика.

— два прибора целеуказания «Эвершед» при стрельбе осветительными снарядами — на платформе командирского мостика.

— шесть визиров — два на компасной платформе, два на платформе командирского мостика и два на платформе адмиральского мостика.

— шесть визиров — два на компасной платформе, два на платформе командирского мостика и два на платформе адмиральского мостика.

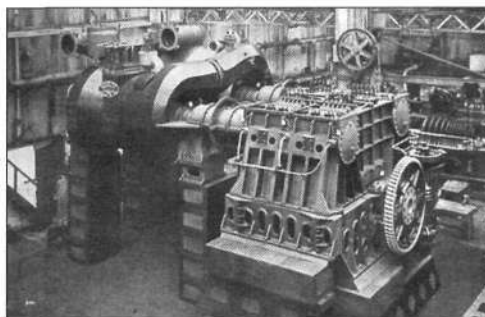
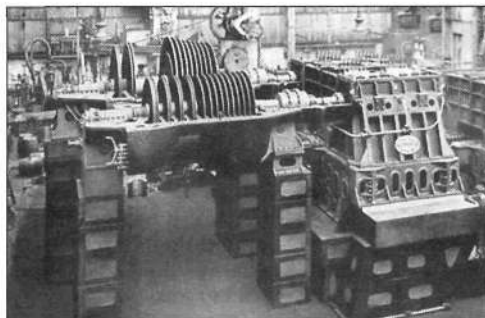
Энергетическая установка

Главные механизмы

Как уже упоминалось ранее, расположение энергетической установки на новых линкорах было довольно необычным — машины перед котельными отделениями. С одной стороны это позволило существенно отодвинуть дымовую трубу от носовой надстройки, однако подобная схема размещения имела и свою отрицательную сторону: заметно увеличилась длина гребных валов, а котельные отделения оказались довольно зажаты по ширине корпуса из-за необходимости «втиснуть» их между валами.

Главные механизмы включали два турбинных агрегата фирмы «Браун-Кертис» суммарной контрактной мощностью 45 000 л.с., работавших каждый на свой гребной вал, каждый из которых вращал винт диаметром 5,03 м и шагом 5,94 м. Машинное отделение (188 — 203 шп.) разделялось в диаметральной плоскости водонепроницаемой переборкой. Каждый из турбинных агрегатов включал в себя турбину высокого давления переднего хода (со ступенями экономичного хода) и турбины низкого давления переднего и заднего хода. Пар подводился к турбинам под давлением 14,1 атм. при температуре перегрева 166°С. Помимо турбин, в машинном отделении помещались холодильник, главные циркуляционные насосы и главные парораспределительные клапаны.

В корму от машинного шло редукторное отделение (или машинное №2, 203 — 215 шп.), так же разделенное в диаметральной плоскости водонепроницаемой переборкой на отделения правого и левого борта. В каждом из них располагался главный редуктор соответствующего борта, вспомогательные механизмы, испарительная и опреснительная установки, вспомогательный холодильник и другое оборудование.



Главный турбозубчатый агрегат «Нельсона» (два снимка слева) и паровые котлы в цехе перед отправкой на верфь (внизу)



Котельные отделения

Пар вырабатывали восемь трехбарабанных водотрубных котлов адмиралтейского типа с перегревом пара. Максимальное рабочее давление составляло около 17,5 атм. Оба котельных отделения (№1 — 215 — 236 шп., №2 — 236 — 257 шп.), как и машинное, делилось продольной переборкой на четыре отсека — по два котла в каждом, причем топки котлов обращены к диаметральной плоскости. Шесть котлов обеспечивали пар для развития мощности по 5800 л.с. каждый, а два котла (кормовые) — по 5100 л.с.

Нормальный запас жидкого топлива составлял 3805 т для «Нельсона» и 3770 т — для «Роднея». Он хранился как в междудонном пространстве под котельным отделением (при этом цистерны служили одним из основных элементов конструк-

ции фундамента котлов). Кроме того, с каждого борта имелось по 6 топливных цистерн, примыкавших к погребам боезапаса 406-мм орудий и машинным отделениям. При необходимости эти цистерны могли быть заполнены водой в качестве балласта. Бортовые топливные цистерны отделялись от противоторпедных переборок так называемыми отсеками плавучести и служили дополнительной защитой для вышеперечисленных помещений. Самая большая топливная цистерна располагалась в районе 172—188 шп., ограничиваясь сверху палубой центрального артиллерийского поста. Топливо подавалось к котлам электронасосами.

Запас дизельного топлива составлял 162 т («Нельсон») и 161 т («Родней»).

Расход топлива на полном ходу достигал 16 т/час, на 16 уз. — 7,5 т/час.

Прочие системы и оборудование

Электроэнергетическая установка

Еще в проекте «прародителя» новых линкоров «G3» предусматривался перевод приводов многих потребителей с паровых на электрические. Эти новшества переключали и в проект «O3», однако из-за ограничений водоизмещения и пространства оказалось невозможным разместить восемь электрогенераторов, ограничившись шестью, каждый из которых имел мощность 300 кВт. Суммарная мощность составляла 1800 кВт при напряжении 220 В. Из шести электрогенераторов четыре приводились в действие паровыми турбинами с зубчатой передачей, два — дизелями. Все генераторы находились на палубе платформы: дизель-генераторы — в специальных водонепроницаемых выгородках с каждого борта в районе котельных отделений, парогенераторы — в бортовых отсеках непосредственно перед машинным отделением и между башнями главного калибра «В» и «Х». Все шесть генераторов были связаны между собой тремя кольцевыми магистралями, обслуживавшими потребителей электроэнергии.

Рефрижераторная система

Рефрижераторная углекислотная установка с электроприводом состояла из семи компрессоров, производительностью по 15 120 ккал/час. Из них пять предназначались для охлаждения зарядных погребов, остальные два обслуживали рефрижераторные камеры, а также служили для приготовления льда.

Якорное устройство

Корабли имели по три бесштоковых станковых якоря типа Бейера весом по 17,5 т, длина якорных цепей — 915 м. Для их

подъема предусматривались два шпиля с приводом от электрогидравлической установки с регулировкой числа оборотов. Замена паровых шпилей позволила устранить длинные трубопроводы свежего и отработанного пара, а также предотвратить нагрев помещений, через которые прокладывались эти трубопроводы.

Рулевое устройство

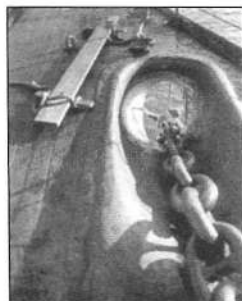
В отличие от предшествующих линкоров типа «Роял Соверен» новые линкоры имели не два, а только один балансирный руль, и повышение живучести обеспечивалось дублированием рулевого привода. Основной — гидравлический, рабочую жидкость которого прокачивали три насоса с приводами от электромоторов. Каждый насос со своим электромотором помещался в изолированном водонепроницаемом отделении. Обычно в действии находилось два насоса, третий — резервный, но для поддержания системы в работоспособном состоянии хватало и одного. На случай полного перерыва подачи электроэнергии, в кормовом машинном отделении имелся запасной насос, работающий от паровой машины.

При работе двух главных насосов рулевой привод на полном ходу обеспечивал полную перекладку руля с одного борта на другой за 30 с.

Система осушения

Водоотливная система «Нельсона» и «Роднея» включала в себя 11 электрических центробежных насосов, каждый производительностью 350 т/час. Насосы могли работать автономно в затопленных помещениях. Для откачивания воды из машинных отделений и из прилегающих к

Якорный клюз «Роднея»



ним бортовых отсеков использовались главные и вспомогательные циркуляционные насосы, также как и девять электрических насосов производительностью 50 т/час каждый.

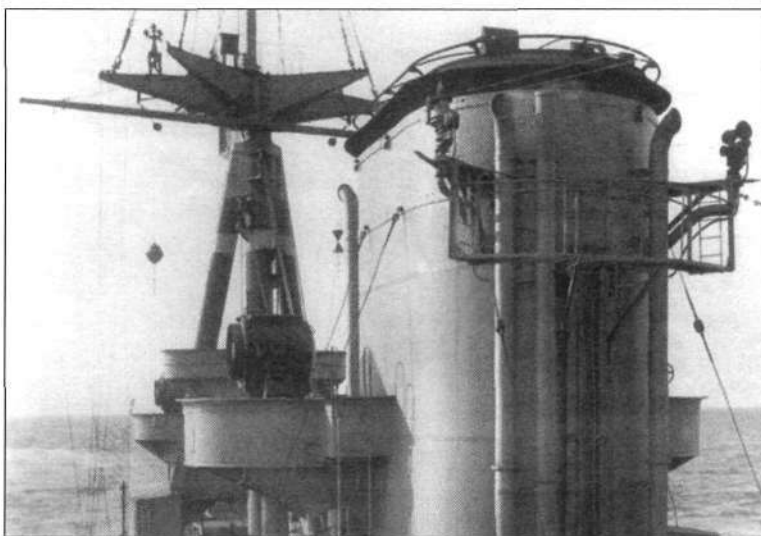
Средства связи и сигнализация

Основные помещения радиосвязи находились ниже броневой палубы. Главная радиорубка — на нижней палубе, прямо под грот-мачтой, радиорубка тактического управления — под боевой рубкой. Кроме того, имела радиорубка на спардеке, под кормовым КДП главного калибра.

Пеленгаторная среднечастотная антенна находилась между трубой и носовой надстройкой.

Четыре боевых 914-мм прожектора размещались на специальных платформах на грот-мачте и дымовой трубе. Каждый из них имел собственный пост управления и обслуживания, находившийся ниже прожектора.

Кроме боевых прожекторов имелось еще шесть сигнальных 457-мм прожекто-



Боевой 914-мм прожектор «Роднея», 1941 г.

ров, расположенных на прожекторной платформе носовой надстройки. Кроме того, на платформе поста управления стрельбой находились две сигнальных лампы «Элдис».

Мореходность и маневренность

В целом мореходность «Нельсона» и «Роднея» всеми, кто на них служил, оценивалась как хорошая — по этому показателю они однозначно превосходили своих предшественников, в первую очередь, благодаря высокому борту. Некоторые неудобства вызывала лишь стремительная бортовая качка — последствия большой метацентрической высоты.

На полном ходу диаметр циркуляции «Нельсона» и «Роднея» составлял порядка трех длин корпуса — всего 613 м. Несмотря на это, по мнению многих служивших на них моряков, маневренные качества кораблей оставляли желать лучшего — в основном из-за большой парусности. Оба «адмирала» слишком медленно реагировали на перекладку руля, слишком легко сбивались с курса под воздействием ветра. Командир одного из них докладывал, что при сильном ветре не считает возможным удержать корабль под контролем на скорости менее 10 уз. В тактическом формуляре линкоров отмечалось: «Маневренность этого корабля ухудшается при скорости менее 7 или 8 уз., а высокий борт в корме создает трудности, особенно, когда командир еще не накопил дос-

таточного опыта в управлении этим кораблем».

Однако известно, что Эндрю Каннингем, будучи командиром «Роднея» в 1929 — 30 гг. констатировал: «...будет ошибкой сказать, что корабль несподручный и трудноуправляемый. При безветрии корабль в любом отношении лучше управлялся, чем линейные корабли типов «Роял Соверен» и «Куин Элизабет», а его маневренность на заднем ходу лучше, чем последних.

«Нельсон» в штормовом море

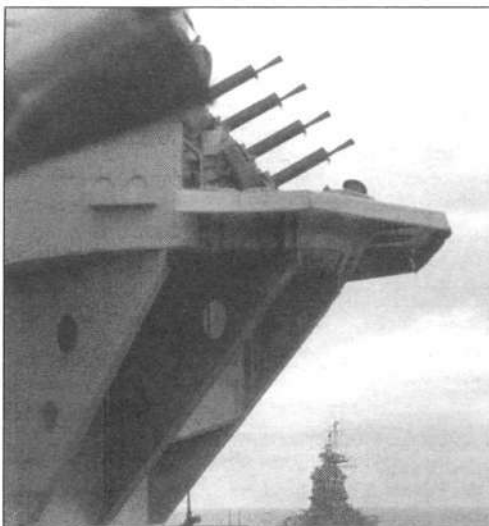


Модернизации

Первые годы службы «Нельсон» и «Родней» практически не модернизировались, а все работы, проводившиеся на кораблях при посещении верфей сводились к

исправлениям выявленных в ходе эксплуатации недостатков. Кроме того, к моменту окончания постройки линкоров оказалось, что часть штатного вооружения и

**12,7-мм
четырёхствольный
пулемет. «Нельсон»,
1940 г.**



оборудования еще не готовы и первые модернизации заключались именно в «доукомплектовании».

В 1930 — 31 гг. на зенитной площадке (на топе фок-мачты) линкоров вместо имеющихся приборов управления огнем 120-мм зениток расположен пост управления огнем зенитных орудий HACS Mk.I.

В 1931 — 32 гг. тактические 2,74-м дальномеры на платформе постов управления огнем сняты, один из них перенесен на крышу рубки управления зенитным огнем («Родней») или на мостик («Нельсон»).

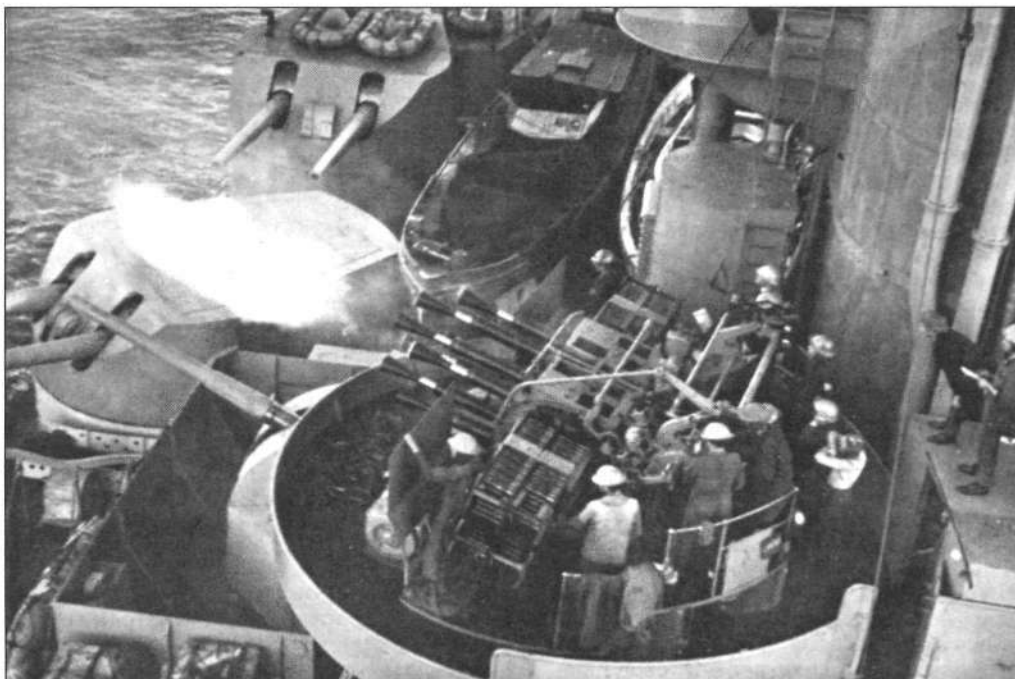
В 1932 — 1933 г. на «Нельсоне» на уровне адмиральского мостика в носовой час-

ти надстройки устроена дополнительная закрытая компасная платформа, ставшая заметным визуальным отличием между двумя линкорами.

В 1932 г. «Родней», а в 1933 — 34 гг. «Нельсон» оснастили восьмиствольным 40-мм «пом-помами» Mk.V, разместив его на месте поста управления торпедной стрельбой правого борта. Одноствольные автоматы при этом с кораблей сняли. На носовой надстройке были оборудованы позиции для приборов управления огнем 40-мм «пом-помов» Mk.I, но сами приборы установили позднее, вместе с «пом-помом» левого борта: на «Роднее» — в 1934 — 35 гг., на «Нельсоне» — в 1936 — 37 гг.

В 1934 — 35 гг. на обоих линкорах в кормовой части носовой надстройки на уровне прожекторной платформы сигнальных прожекторов на спонсонах установили по два четырехствольных 12,7-мм зенитных пулемета типа Mk.I на «Нельсоне» и типа Mk.II — на «Роднее». Тогда же на «Нельсоне» в районе носовой надстройки по левому борту смонтировали кран для подъема гидросамолетов. На «Роднее» аналогичный кран появился в 1936 г., как и пневматическая катапульта на крыше башни «Х», с помощью которой можно было запускать гидросамолет «Сурдфиш» Mk.I.

В начале 1930-х гг. в ходе анализа результатов стрельб по устаревшим кораблям, в Адмиралтействе пришли к выводу о необходимости более глубокого пояса по ватерлинии, поскольку случайно поднырнувший под пояс снаряд мог нанести

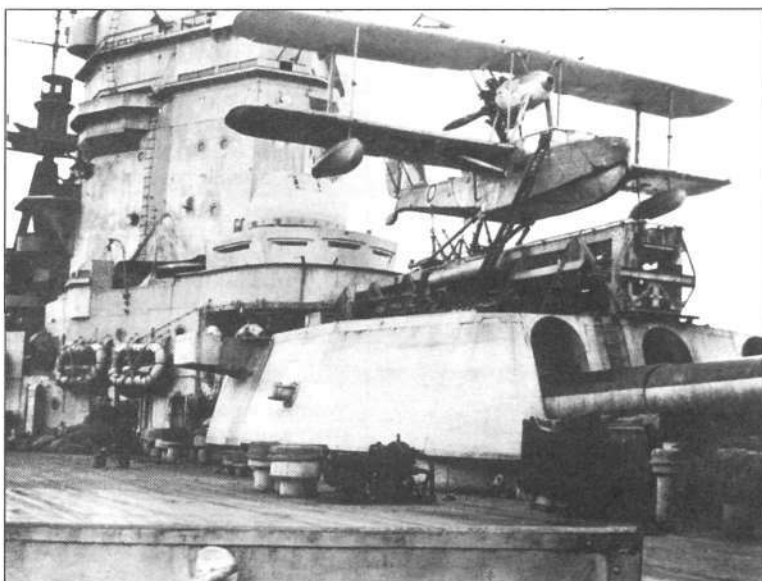


**Восьмиствольный
«пом-пом» «Родней»**

слишком большие разрушения. В 1936 г. руководством флота был поднят вопрос о необходимости модернизации линкоров типа «Нельсон» и обустройства на них специального нижнего пояса, а для защиты «мягкой» носовой оконечности предполагалось настелить броневую палубу в нос от цитадели на уровне нижней палубы. Одновременно с усилением бронирования планировалась замена 152-мм противоминной артиллерии на универсальный 114-мм или 133-мм универсальный калибр в спаренных установках — существовало несколько вариантов такого перевооружения: 6 — 8 x 2 133-мм или 10 x 2 — 114-мм орудий и два восьмиорудийных «пом-пома».

По ряду причин, в первую очередь, из-за загруженности верфей другой работой, к кардинальной модернизации можно было приступить не ранее 1940 г., поэтому в Адмиралтействе решили обойтись капитальным ремонтом кораблей в 1937 — 38 гг. с одновременной установкой дополнительного бронирования. Но и эти планы оказались реализованы лишь частично — уже в декабре 1937 г. усиление бронирования «Роднея» перенесли на более поздний срок, а на «Нельсоне» ограничились установкой в носу броневой палубы, без защиты бортов.

Работы проводились с конца 1937 по январь 1938 г. на верфи в Портсмуте. Усиление бронирования заключалось в следующем: в нос от 305-мм траверза на уровне нижней палубы уложили броневые плиты, толщина которых к носу последовательно уменьшалась, со 102-мм (с 84 по 80 шп.) до 76 мм (с 80 по 9 шп.) и до 63,5 мм (в нос от 9 шп.). По 80 шп. от нижней палубы до нижележащей платформы устроили 102-мм траверз. Кроме того, барбеты башен противоминного калибра разделялись между собой 25-мм



Катапульта на башне «Х» линкора «Родней», 1941 г.

поперечными водонепроницаемыми переборками.

Помимо бронирования, на «Нельсоне» заменили приборы управления огнем зенитной артиллерии — с зенитной платформы демонтировали HACС Mk.I, саму платформу расширили и смонтировали на ней последовательно два HACС Mk.III. Зенитный вычислительный пост перенесли из рубки управления зенитным огнем в помещение под броневой палубой.

В сентябре — ноябре 1938 г. на верфи в Портсмуте прошел последний предвоенный ремонт «Родней», в ходе которого на корабль установили третий восьмиствольный «пом-пом» Mk.VI на юте. Кроме того, линкор оборудовали радиолокационной станцией типа «79У». Ее приемная антенна располагалась на фок-мачте, передающая — на грот-мачте. Рубка РЛС размещалась в кормовой части мостика.

Ремонты «Нельсона» и «Роднея» в 1939 — 1945 гг.

«Нельсон»

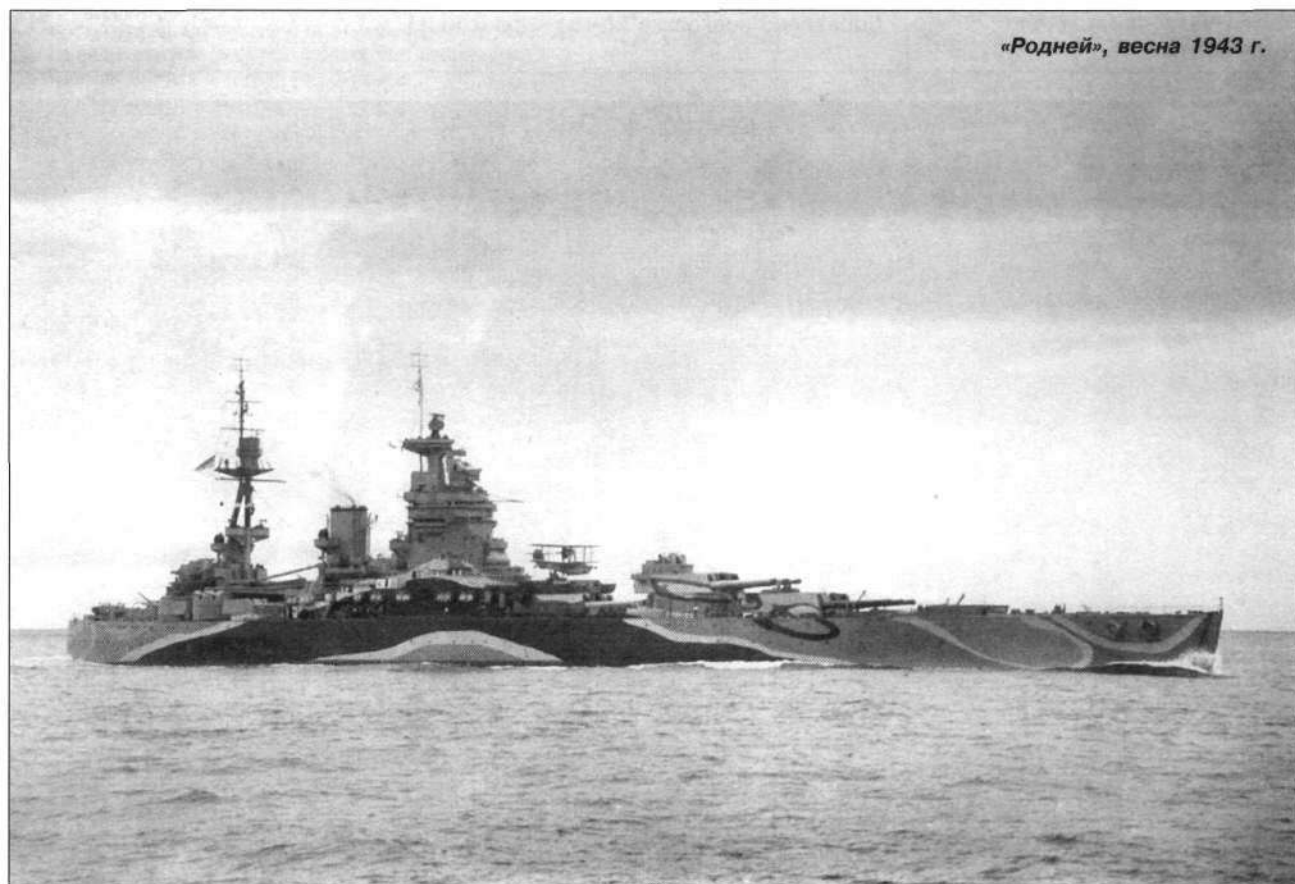
<p>Портсмут 14 января — начало июня 1940 г.</p>	<p>Ремонт повреждений, вызванных подрывом на mine. Установлены три восьмиствольных 40-мм «пом-пома» Mk.V — один на юте и два — на месте демонтированных кормовых КДП 152-мм артиллерии. Установлены четыре пусковые установки 178-мм неуправляемых ракет «UP» Mk.I — две на башни «В» и две — на башни «Х». 120-мм орудия получили защитные щиты. Установлена РЛС типа 281. Ее приемная антенна располагалась на фок-мачте, передающая — на грот-мачте. Рубка РЛС разместилась в кормовой части мостика. Установлен радиопеленгатор типа FM.2, рубка которого располагалась поверх рубки РЛС. Установлено размагничивающее устройство. Полное водоизмещение достигло 43 300 т.</p>
---	--

<p>Росайт конец ноября 1941 г. — март 1942 г.</p>	<p>Ремонт повреждений корпуса, вызванный попаданием торпеды. Торпедные аппараты демонтированы, а помещение приспособлено для иных нужд. У основания носовой надстройки оборудовали закрытые посты наблюдения за подлодками.</p> <p>Сняты все зенитные ракетные пусковые установки Mk.I с крыш башен. Установлены тринадцать одноствольных 20-мм зенитных автоматов «Эрликон».</p> <p>Имевшиеся два поста управления огнем Mk.I автоматов «пом-пом» заменены на Mk.III с интегрированной РЛС типа 282. Кроме того, установлены еще три таких поста (Mk.III) — два на грот-мачте, а третий в кормовой части спардека.</p> <p>Установлены четыре поста управления заградительным огнем с РЛС типа 283 — на кормовой надстройке и побортно позади грот-мачты.</p> <p>Установлен восьмиствольный «пом-пом» Mk.VI на крыше башни «В».</p> <p>Усилено радиоэлектронное вооружение: установлена «противолодочная» РЛС типа 273 — рубка и антенна на марсе грот-мачты. Установлена артиллерийская РЛС типа 284 на КДП главного калибра и две артиллерийских РЛС типа 285 на постах управления зенитным огнем HACCS Mk.III.</p>
<p>Росайт конец августа — 16 октября 1942 г.</p>	<p>Текущий ремонт, изменений в составе вооружения не проводилось.</p>
<p>Девонпорт 30 мая — 7 июня 1943 г.</p>	<p>Корпусные работы.</p>
<p>Росайт 6 ноября — 3 декабря 1943 г.</p>	<p>Сняты 12,7-мм пулеметы. Число одноствольных 20-мм зенитных автоматов «Эрликон» доведено до 41.</p>
<p>Росайт 1 апреля — начало мая 1944 г.</p>	<p>Оснащен постановщиками помех типа 650.</p>
<p>Филадельфия 5 июля 1944 — 14 января 1945 г.</p>	<p>Ремонт повреждений корпуса, вызванный подрывом на mine. Капитальный ремонт ЭУ. На спардеке смонтирована навесная платформа для дополнительных «эрликонов». Снят бронированный купол поста управления стрельбой главного калибра.</p> <p>Оснащен для службы в тропиках.</p> <p>На месте снятого бронированного поста управления огнем ГК смонтирована площадка с двумя счетверенными 40-мм «Бофорс» Mk.II. Еще два таких автомата смонтировали на спардеке. Каждый из четырех автоматов имел индивидуальный пост наведения типа Mk.51.</p> <p>Число одноствольных 20-мм «Эрликонов» возросло до 65 (в апреле четыре из них снято), из-за чего пришлось даже снять часть постов управления огнем «пом-помов».</p> <p>Стандартное водоизмещение 37 000 т, полное 44 054 т.</p>



«Родней»

Ливерпуль 9 — 30 декабря 1939 г.	Ремонт рулевой группы — передняя часть пера руля усилена. Установлено размагничивающее устройство.
Росайт 25 августа — начало сентября 1940 г.	Корпусные работы. Установлены два 20-мм автомата «Эрликон» на крыше башни «В». Установлена РЛС типа «279» (с использованием антенн прежней типа 79У).
Росайт 18 декабря 1940 — начало января 1941 г.	Устранение штормовых повреждений.
Клайд 17 — 22 мая 1941 г.	20-мм «Эрликоны» перенесены с крыши башни к основанию носовой надстройки.
Бостон, США 13 июня — 12 августа 1941 г.	Корпусные работы и ремонт ЭУ. У основания носовой надстройки оборудовали закрытые посты наблюдения за подлодками. Установлены три 40-мм «пом-пома»: два восьмиствольных Mk.V на месте демонтированных кормовых КДП 152-мм артиллерии, и один четырехствольный Mk.VII — на крыше башни «В». Клайд, сентябрь 1941 г. Обновлено и усилено радиоэлектронное вооружение. РЛС типа 279 заменена на тип 281 (антенны расположены аналогично типу 279). Установлена «противолодочная» РЛС типа 271 — рубка и антенна на марсе грот-мачты. Установлена артиллерийская РЛС типа 284 на КДП главного калибра. Установлен радиопеленгатор типа FM.2, рубка которого располагалась поверх рубки РЛС типа 281.



«Родней», весна 1943 г.

<p>Ливерпуль конец февраля — 5 мая 1942 г.</p>	<p>Корпусные работы. Заменены стволы 406-мм орудий. Сняты 12,7-мм пулеметы и посты управления огнем Mk.I автоматов «пом-пом». На освободившемся после демонтажа пулеметов месте установлены два поста управления огнем «пом-помов» Mk.III с интегрированной РЛС типа 282. Еще три таких поста Mk.III установлены: два на грот-мачте, еще один — в кормовой части спардека. Установлены четыре поста управления заградительным огнем с РЛС типа 283 — на кормовой надстройке и побортно позади грот-мачты. РЛС типа 271 заменена на тип 273. Расширена зенитная платформа поста управления зенитками, на поворотной части поста управления зенитным огнем НАСС Mk.I смонтирована антенна РЛС типа 285. Дополнительно установлены семнадцать одиночных 20-мм зенитных автоматов «Эрликон». Стандартное водоизмещение 36 000 т, полное 43 130 т.</p>
<p>Росайт 25 Август — 16 сентября 1942 г.</p>	<p>Корпусные работы, ремонт рулевого привода и ЭУ. Установлены четыре одиночных 20-мм.зенитных автомата «Эрликон».</p>
<p>Девонпорт 7 — 29 мая 1943 г.</p>	<p>Корпусные работы.</p>
<p>Росайт 12 февраля — 27 марта 1944 г.</p>	<p>Корпусные работы. С башни «Х» демонтирована катапульта. 120-мм орудия получили защитные щиты. Общее число одноствольных «Эрликонов» доведено до 56. Оснащен постановщиками помех типа 650.</p>
<p>Плимут конец августа — начало сентября 1944 г.</p>	<p>Корпусные работы. Добавлено несколько 20-мм «Эрликонов».</p>



Технические данные линейных кораблей «Нельсон» и «Родней» (по готовности после испытаний в 1927 году)

Водоизмещение, т:		
проектное		32 800
стандартное	33 313 («Нельсон») 33 730 («Родней»)	
боевое		37 800
максимальное боевое	38 400 («Нельсон») 38 316 («Родней»)	
максимальное боевое с заполненными отсеками ПТЗ		41 500
Размерения, м:		
длина наибольшая	216,55 («Нельсон») 216,61 («Родней»)	
длина между перпендикулярами		201,3
ширина наибольшая		32,33
Увеличение осадки на 1 см при углублении 12,20 м		49,8 т/см
Увеличение осадки на 1 см при углублении 10,68 м		48,9 т/см
Увеличение осадки на 1 см при углублении 9,15 м		47,7 т/см
Увеличение осадки на 1 см при углублении 7,63 м		45,9 т/см
Бронирование, мм:		
пояс по ватерлинии в р-не погребов артиллерии ГК		356
пояс по ватерлинии в р-не механизмов		330
барбеты башен главного калибра		381-305
башни главного калибра (лоб/борта/тыл/крыша)	406/280-229/ 229/184	
боевая рубка (борта/фронтальная часть/тыльная часть/крыша/палуба)	356/305/254/165/102	
коммуникационная шахта боевой рубки		152
пост управления огнем (бронированный) боевой рубки		127 и 76
основание дымовой трубы (бок/фронтальная часть/тыльная часть)	229/203/178	
носовой траверз		305 и 203
кормовой траверз		254 и 102
противоторпедная переборка		38*
орудийные башни противоминной артиллерии		38 — 25*
пост управления огнем (главный)		51*
посты управления огнем противоминной артиллерии		38*
главная палуба (над погребами/над машинами)		159/95
нижняя палуба в корме (со скосами)		108
носовой мостик		25*
перегрузочные отделения противоминной артиллерии		25*
Энергетическая установка		
тип		Два ТЗА «Браун-Кертис»
проектная мощность		45 000 л.с.
паровые котлы	8 водотрубных треугольных адмиралтейского типа (давление 17,5 кг/см ²)	
Электроэнергетическая установка		
	6 электрогенераторов по 300 кВт (4 турбогенератора, 2 дизельгенератора)	
Вооружение:		
3х3 406-мм/45 орудий МК I в башенных установках МК I (к ним девять 6-фунтовых учебных стволов)		
Боезапас: максимальный по проекту (на ствол): 95 бронебойных снарядов с наконечником, 10 учебных; максимальный при вступлении в строй (на ствол): 100 бронебойных снарядов с наконечником, 10 учебных; обычный в мирное время (на ствол): 80 снарядов.		
6х2 152-мм/50 орудий МК XXII в башенных установках МК XVIII (к ним двенадцать 3-фунтовых учебных стволов).		
Боезапас: максимальный по проекту: 168 фугасных и 20 учебных снарядов на ствол, 72 дымовых пристрелочных снаряда на корабль; максимальный по готовности: 135 фугасных снарядов с наконечником на ствол, 15 фугасных снарядов на ствол, 24 учебных снаряда на ствол, 72 дымовых пристрелочных снаряда на корабль; обычный в мирное время: 100 снарядов на ствол.		
6х1 120-мм/43 орудий МК VIII в одноорудийных установках МК XII (к ним шесть 2-фунтовых учебных стволов)		
Боезапас: максимальный по проекту: 211 снарядов на ствол, 20 дымовых пристрелочных снарядов на корабль; максимальный по готовности: 175 фугасных снарядов на ствол, 150 осветительных снарядов на корабль, 20 дымовых трассирующих снарядов на корабль; обычный в мирное время: 100 снарядов на ствол.		
8 х 1 40-мм (2-фунт.) зенитных автоматов «Виккерс» в установках МК II. Боезапас: 1000 снарядов на ствол.		
1 12-фунтовая скорострельная десантная пушка на полевом лафете.		
4х1 47-мм салютных пушки Гочкисс Mk.I		
5х2 7,7-мм пулеметов Льюис в спаренных установках		
4х1 7,7-мм пулеметов Льюис в одиночных установках		
5х1 7,7-мм пулеметов Виккерс в одиночных установках		
2 622-мм подводных торпедных аппарата. Боезапас: 10 торпед типа Mk.I		
4 паравана типа «В. V» (Первоначально применялись параваны типа В.III**)		

* Защита конструкционной сталью повышенной прочности

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Постройки, испытания и вступление в строй

Закладка линкоров произошла в один день — 28 декабря 1922 г. Церемония закладки первых линкоров нового поколения была обставлена с большой торжественностью, что неудивительно — после закладки «Худа» прошло более шести лет. Первоначально темп строительства обоих кораблей практически полностью совпал, но затем «Нельсон» начал понемногу вырываться вперед — 3 сентября 1925 г., напутствуемый своей крестной матерью Марианной Бриджмен, супругой Первого лорда Адмиралтейства, корпус плавно сошел со ступеней в воды Тайна.

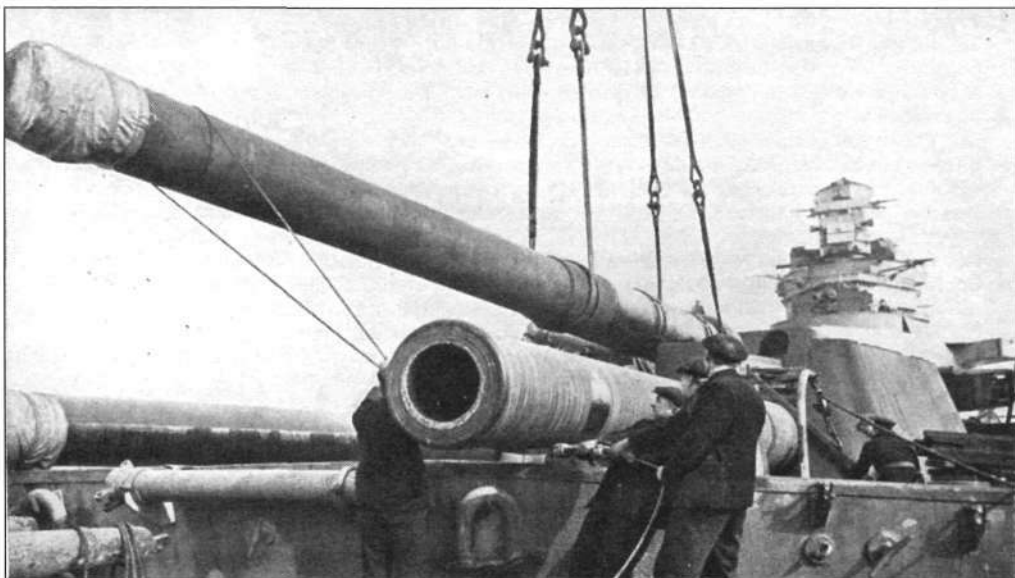
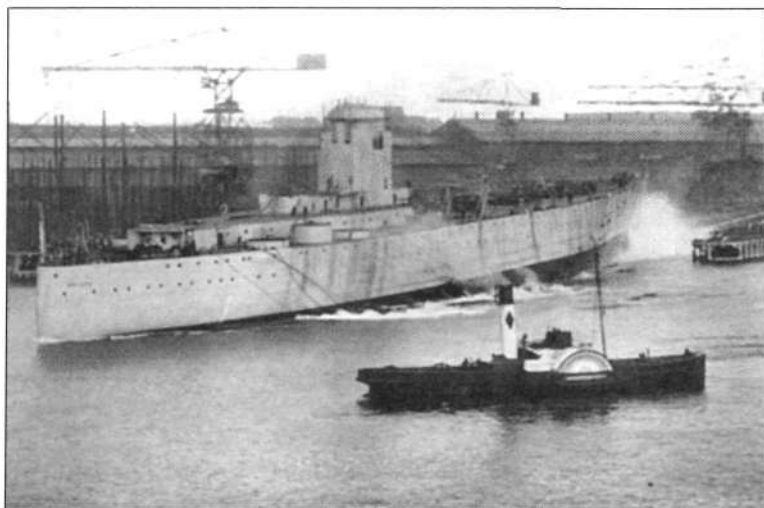
Операция по спуску корабля на воду представляла довольно сложную инже-

нерную задачу: конструктивные особенности крепления броневой палубы требовали установки крупных механизмов и котлов еще на стапеле — до спуска корабля. Вследствие этого нагрузка на стапель от корабля, несущего бортовую и палубную броню при наличии машинных установок (в совокупности около 20 000 т), должна была значительно возрасти. Именно поэтому было решено производить спуск корабля не по двум, а по четырем спусковым полозьям.

Спуск на воду «Роднея» состоялся через три месяца, 17 декабря 1925 г., при большом стечении народа. Крестной матерью «Роднея» стала принцесса Мэри, виконтесса Лэсселльз. Церемония спуска на воду прошла без каких либо неожиданностей — за исключением того, что принцессе только с третьего раза удалось разбить «крестильную» бутылку бургундского. Огромный корпус плавно сошел на воду и помощь пожарной команды, специально приглашенной на случай возгорания насадки спусковых полозьев, не понадобилась.

Весной 1927 г. «Нельсон» приступил к испытаниям. В период с 21 по 28 мая он совершал пробеги на мерной миле. 9 августа первый командир «Нельсона» кэптен Мэйрик принял линкор у представителей верфи и уже 15 числа того же месяца в Портсмуте «Нельсон» вошел в состав Атлантического флота. В день празднования Трафальгарской битвы, 21 октября 1927 г., на его мачте взвился флаг командующего

Спуск на воду линкора «Нельсон», 3 сентября 1925 г.



Монтаж орудий главного калибра «Роднея» в башни

Результаты ходовых испытаний линейного корабля «Нельсон»

Дата	Мощность, л.с.	Оборотов винтов	Скорость уз.	Водоизмещение т
21 мая	6296	83,35	12,61	33 852
	9218	94,96	14,41	33 870
	14 605	110,9	16,83	33 884
	18 662	121,19	18,30	33 913
23 мая	27 492	136,97	20,44	33 873
24 мая	36 920	150,67	22,40	33 624
26 мая	46 031	161,6	23,55	33 636
27 мая	6194	88,72	12,315	37 860
	9223	95,31	14,29	-
	15 197	112,7	17,01	-
	18 742	120,44	18,07	-
	27 402	135,84	20,15	-
27 мая	36 720	149,2	21,66	-
27 мая	45 803	160,3	23,05	37 748

Результаты испытаний линейного корабля «Родней» на мерной миле

Дата	Количество пробегов	Мощность л.с.	Оборотов Винтов	Скорость уз.	Водоизмещение т	Расход нефти т/час
30 августа	4	6590	87,75	13,3	33 765	-
	4	9982	97,94	14,99	33 717	-
	4	14 931	114,4	17,44	33 775	-
	4	18 274	123,1	18,59	33 785	7,4
1 сентября	4	28 030	140,1	21,02	33 660	10,5
2 сентября	4	36 766	153,44	22,66	33 430	14,0
7 сентября	6	45 614	163,0	23,8	33 660	16,0

Линейный корабль «Родней» покидает верфь в Биркенхеде. 26 августа 1927 г.

Атлантическим флотом вице-адмирала Бранда.

Вскоре к «Нельсону» присоединился «Родней». С 13 августа по середину сентября в районе Плимута линкор прошел испытания, после чего вернулся на верфь в Биркенхеде для устранения выявленных дефектов. 9 ноября 1927 г. «Родней» был официально принят флотом и под командованием кэптана Китсона покинул верфь и направился в Плимут. Там линкор приступил к приему предметов снабжения, после чего 7 декабря вошел в состав 2-й линейной эскадры Атлантического флота.



Символ империи

Служба линкоров в составе Атлантического флота в конце 20-х, начале 30-х гг. проходила, в основном, по одинаковому сценарию: весной флот совершал поход на юг, «погреть косточки», часто с посещением портов Испании, Португалии и заходом в Гибралтар и на Мальту. Все это громко называлось «Весенним круизом». Потом следовал поход вокруг Британских островов, иногда оживляемый «балтийским круизом» с посещением портов Скандинавии — Копенгагена, Стокгольма и Осло. В августе проводилась традиционная «неделя флота», когда корабли становились доступны

для посещения обывателями — народ должен был знать, на что идут налоги, и посмотреть «товар лицом». Осенью и зимой корабли, как правило, стояли в местах постоянного базирования, либо проходили текущий ремонт на верфях.

Помимо «круизов» в европейских водах изредка случались и более дальние походы. Так, «Нельсон» и «Родней» несколько раз пересекали Атлантику, совершая плавание по Карибскому бассейну. Во время одного из таких плаваний, весной 1931 г., «Нельсон» даже проходил через Панамский канал в Тихий океан.



**«Родней» вскоре
после вступления в
строй**

Рутинная служба линкоров оказалась прервана в сентябре 1931 г., когда на кораблях Атлантического флота, стоящих в гавани небольшого шотландского городка Инвергордон, произошли события, вошедшие в историю как Инвергордонское восстание. 15 сентября матросы части кораблей, среди которых оказался и оба «адмирала», отказались выходить на запланированные на этот день учения и нести службу, устраивая митинги на палубах и во внутренних помещениях. Дальше всех пошли «бунтовщики» «Родней», которые «позаимствовали» в офицерской кают-кампании рояль, каким-то образом смогли вытащить его на верхнюю палубу и смогли обеспечить митингу музыкальное сопровождение.

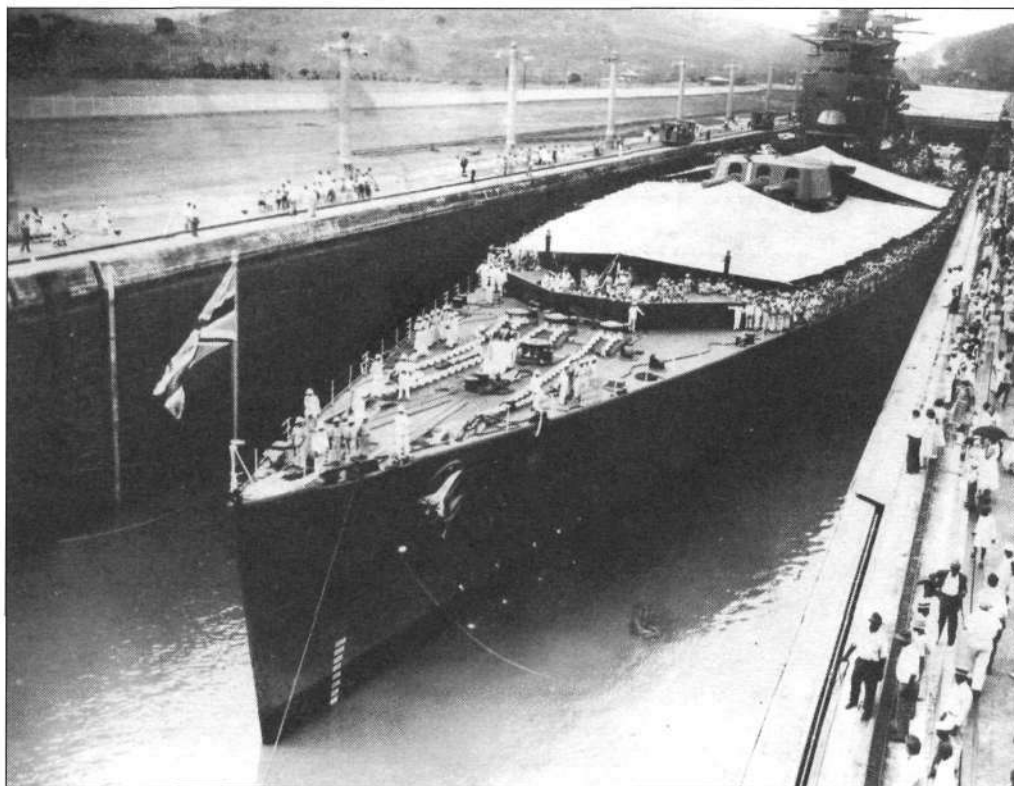
Причиной этого выступления, именуемого волнениями, забастовкой, а иногда и мятежом, стало решение правительства Макдональда в рамках сокращения бюджетных расходов уменьшить оклады содержания примерно на 10% практически всем государственным служащим, в т.ч. снизить жалованье военным морякам. Недостаточно детально проработанное решение Кабинета министров, готовившегося в условиях чрезвычайно тяжелой финансовой ситуации в стране, привело к тому, что некоторые категории военных моряков (старшины и ниже) оказались более задетыми — их оклады, с учетом потери определенных льгот, сокращались не на 10%, как у других, а на 25%. К счастью, офицеры проявляли сдержанность и не

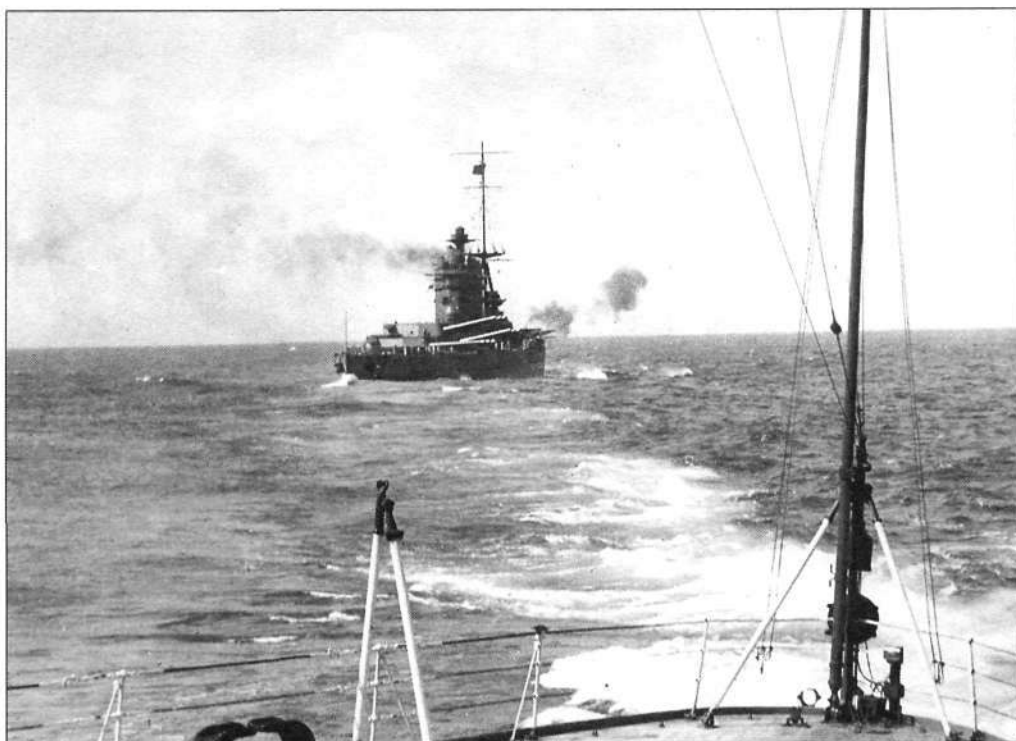


«Родней», 1930 г.

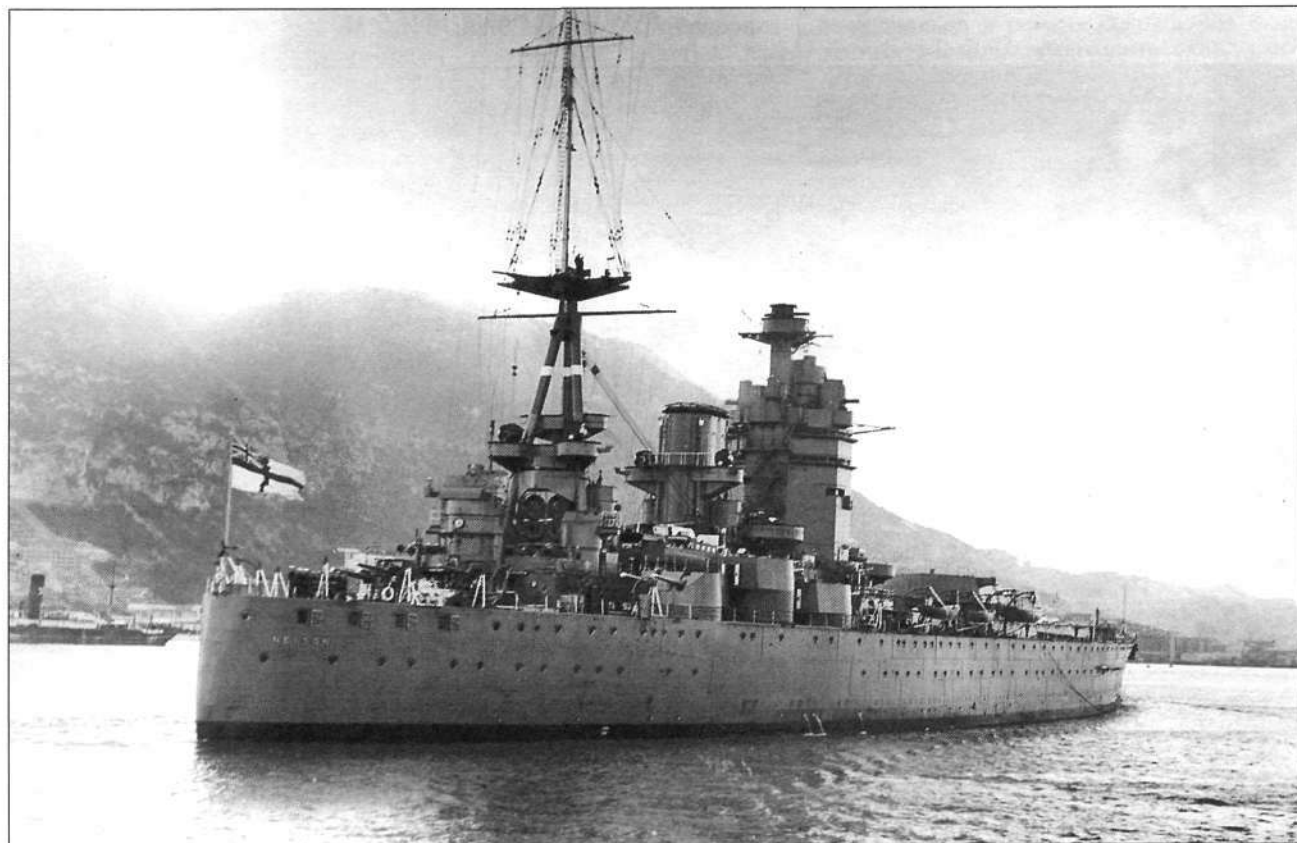


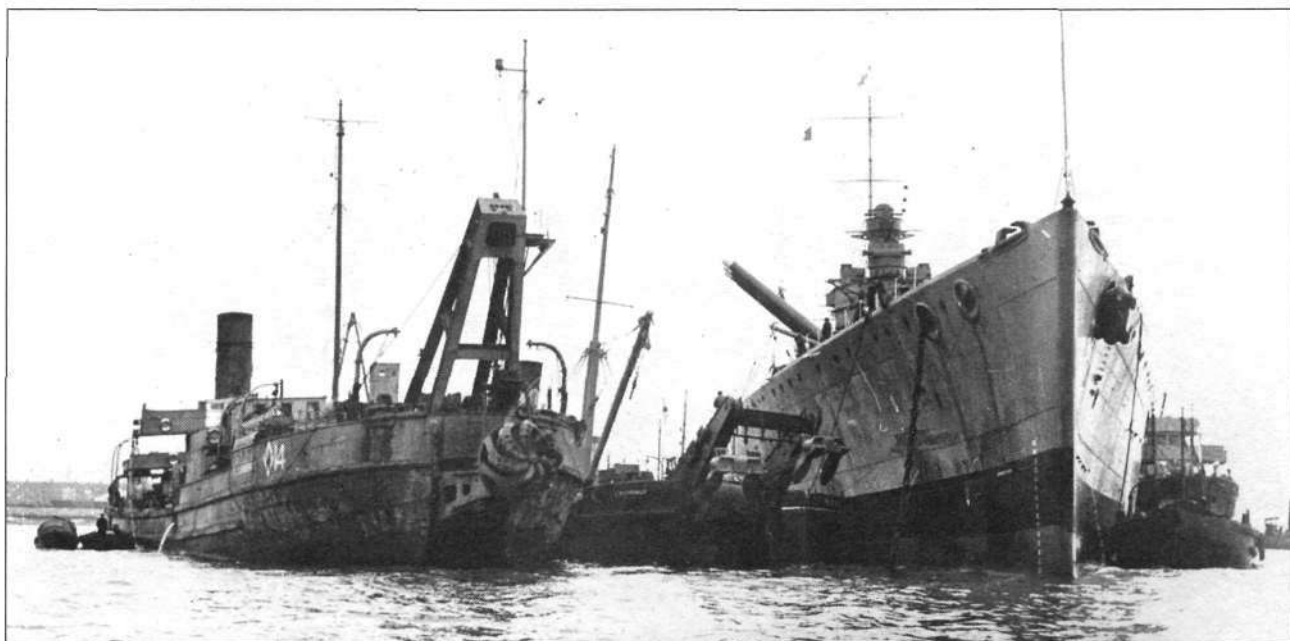
*«Нельсон» в Панамском канале — на пути в Тихий океан, 23 февраля 1931 г. (вверху) и
обратно, 6 марта 1931 г. (внизу)*





*«Нельсон» в Атлантике, 23 марта 1931 г. (вверху)
и 23 января 1932 г. (внизу)*





*«Нельсон» на мели,
19 января 1934 г.*



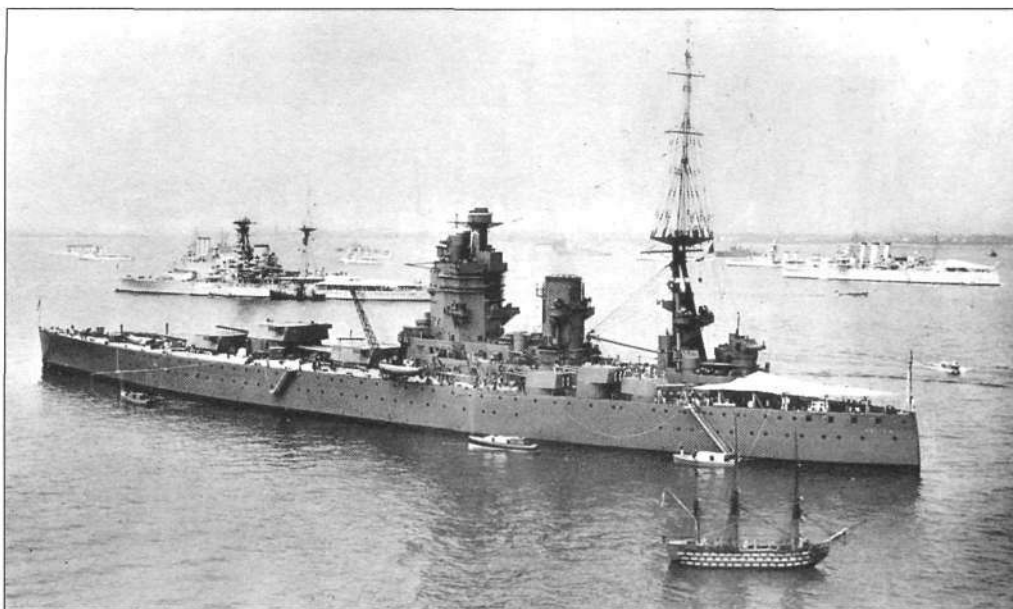
шли на конфликт, понимая несправедливость действий правительства. Такая же сдержанность по отношению к офицерам отмечалась и у матросов. Через два дня после начала восстания, к вечеру 17 сентября, правительство вынуждено было пересмотреть вопрос о жалованье в пользу матросов.

Непосредственно после начала восстания начался очередной цикл обвала на биржах по всему миру, что, вероятно, привело к отмене золотого стандарта в валютном регулировании большинства стран мира, положившему начало завершению Великой депрессии.

Возможно одной из причин того, что экипаж «Роднея» оказался среди зачинщиков беспорядков стала фигура старшего офицера корабля — командера Швидта, отличавшегося большой и даже излишней строгостью. Когда в апреле 1932 г. на корабле сменился командир, которым стал экзептен Дж.Тови, он постарался как можно быстрее заменить непопулярного «старшего» на командера Кука. Это возымело действие и обстановка на борту вскоре стала гораздо спокойнее и «комфортнее».

В начале 1934 г. «Нельсон» умудрился сесть на банку Гамильтон неподалеку от Портсмута, и спасательным буксирам по-

«Нельсон» на спитхедском рейде во время проведения «серебрянного юбилея» 1935 г. На переднем плане копия флагмана Горацио Нельсона «Виктория» в 1/4 натуральной величины



надобилось шесть часов, что бы стянуть корабль с мели. В прессе потом еще какое-то время иронизировали на мистическом совпадении имен — «Нельсон и леди Гамильтон».

После посадки на мель «Нельсон» пришлось отправить на верфь устранять повреждения, и роль флагмана Флота Метрополии (так с 1932 г. стал именоваться Атлантический флот) впервые перешла к «Роднею».

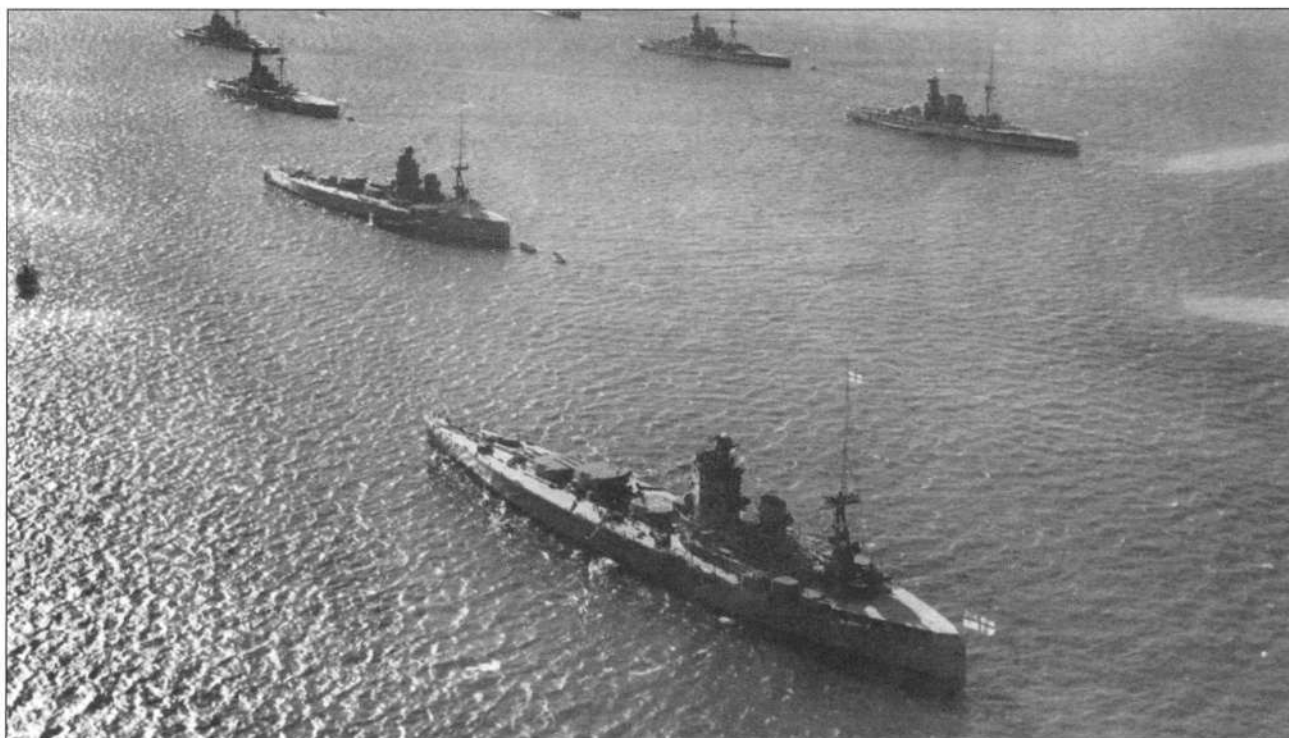
Главным событием следующего, 1935 г., стал первый за 20 лет смотр флота на Спитхедском рейде в середине июля. По-

водом для него стал «серебрянный юбилей» — 25-летие правления короля Георга V. На рейде собралось почти 200 кораблей и естественно не обошлось без двух самых мощных линкоров Британии.

Начало Гражданской войны в Испании внесло изменения в планы кампании Флота Метрополии на 1936 г. — вместо запланированного похода на Карибы корабли взяли курс на Гибралтар, где приняли на борт беженцев. В апреле «адмиралы» вернулись в Англию, чтобы принять участие 14 мая в «Коронационном ревью» — смотре флота по случаю коронации короля Георга VI.



Флот Метрополии и Средиземноморский флот в Гибралтаре, 1938 г.

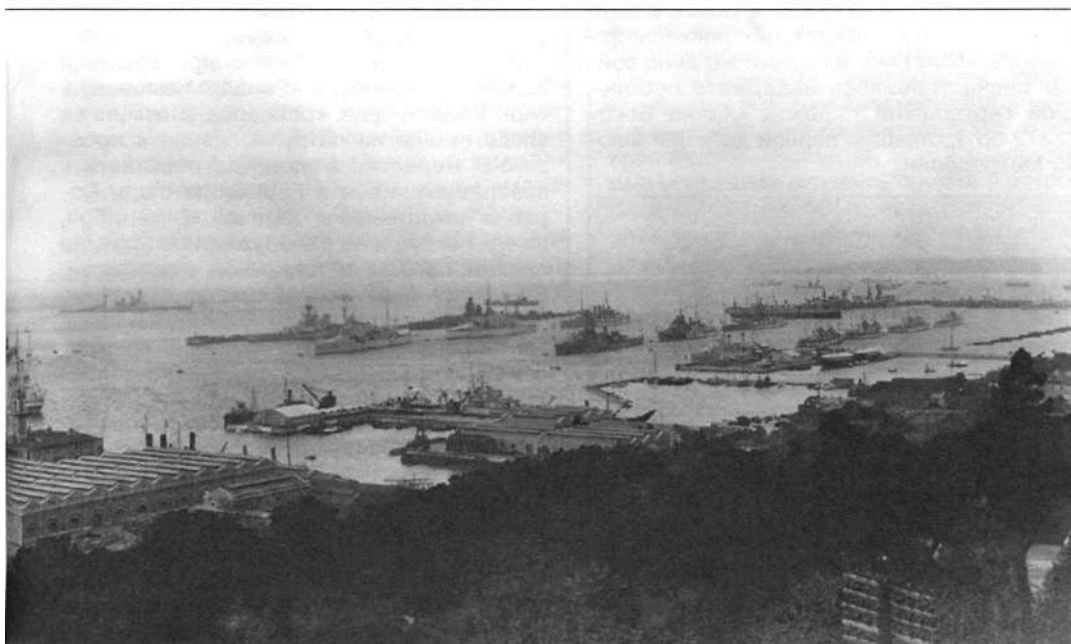


В кампаниях двух следующих лет «Нельсон» и «Родней» довольно часто действовали по отдельности — подходило время плановых ремонтов. И то один, то другой корабль оказывался на верфи. В 1937 г. «Родней» вновь на непродолжительное время стал флагманом Флота Метрополии, заменяя «Нельсона», а в следующем году и сам угодил на верфь,

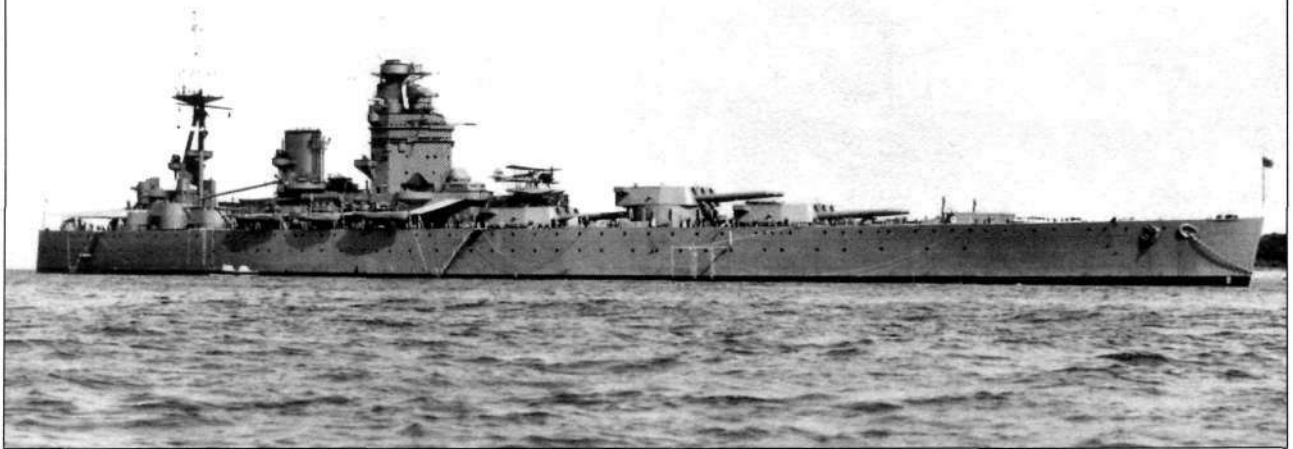
став первым английским линкором, оснащенным новейшим достижением британской радиоэлектроники — радиолокационной станцией типа 79У.

11 августа 1939 г. корабли флота получили приказ следовать в базы военного времени — для Флота Метрополии таковой являлась заброшенная со времен Первой мировой Скапа-Флоу.

«Нельсон» (на переднем плане) и «Родней» в ряду линкоров британского флота в Портсмуте, 1930-е гг.



Начало войны



«Родней» накануне войны

В день, когда Британия и Франция объявили войну Германии, 3 сентября 1939 г., «Нельсон» и «Родней» вместе с остальными тремя кораблями 2-й эскадры линкоров Флота Метрополии («Ройял Соверен», «Ройял Оук» и «Рэмиллис») встретили в море — в 400 милях к западу от Гибридов. Британский флот вышел в море еще 31 августа с целью перекрыть торговые пути в Германию, в частности адмирал Форбс надеялся перехватить лайнер «Бремен», который, как было известно, 30 августа вышел из Нью-Йорка. В походе линкоры сопровождали эсминцы 6-й и 8-й флотилий.

Поймать бывшего обладателя «Голубой ленты» кораблям Форбса не удалось, зато одному из сопровождающих линкоры эсминцев, «Сомали», в первый же день войны посчастливилось задержать небольшой германский пароход «Ханна Боге» (2372 брт), ставший первой добычей Флота Метрополии.

«Родней» и легкий крейсер «Эдинбург». Девонпорт, июль 1939 г.



Проведя в море неделю, утром 6 сентября Флот Метрополии вернулся в Скапа-Флоу на Оркнейских островах у северной оконечности Шотландии. С борта «Нельсона» на берег свезли корабельную реликвию — застекленный футляр с подлинным мундиром Нельсона, в котором он участвовал в Трафальгарском сражении. Война есть война, и рисковать национальной святыней при существовавшем в Англии культе Нельсона не рискнули. Все же оставлять флагман совсем без реликвии, связанной с прославленным адмиралом, посчитали неправильным, и на корабле всю войну сохранялась прядь волос Горацио Нельсона.

Стоянка в базе оказалась недолгой — уже на следующий день, 7 сентября, «Нельсон» и «Родней» в сопровождении линейного крейсера «Рипалс», авианосца «Арк Ройял», двух крейсеров и эсминцев вновь вышли на патрулирование к побережью Норвегии в надежде перехватить возвращающиеся в Германию суда. Корабли находились в море до 12 сентября, но так никого и не обнаружили по причине плохой погоды и неважной видимости. Единственным, достойным упоминания, событием похода стало «обнаружение» 7 сентября эсминцем «Файрдрэйк» вражеской подводной лодки и даже ее «потопление». Сложно сказать, что или кого именно бомбил эсминец, но в тот момент германских подлодок в этом районе не имелось...

Пока флот находился в море, в Адмиралтействе пришли к выводу о том, что база Скапа-Флоу уязвима для воздушных атак германской бомбардировочной авиации и что на период реорганизации ее противовоздушной обороны в качестве

резервного пункта базирования крупных кораблей следует избрать бухту Лох-Ю на северо-западном побережье Шотландии.

«Нельсон» и «Родней» вернулись в Скапа-Флоу после бесплодного похода к берегам Норвегии 12 сентября. В тот же день линкоры впервые разделились — флагманский «Нельсон» с адмиралом Форбсом на борту в сопровождении «Рипалса» отправился инспектировать новую стоянку в Лох-Ю (в целях сохранения секретности именованную Порт-А), куда без происшествий и прибыл на следующий день. Разлука двух «адмиралов» длилась недолго и завершилась 15 сентября, когда «Родней» и линейный крейсер «Худ» также прибыли из Скапа-Флоу обживать новое место.

Надо сказать, что первые недели войны два самых мощных корабля Флота Метрополии не сидели на месте — между 15 и 20 сентября они успели еще по разу «сбегать» в Лох-Ю и обратно, а 21-го вместе с авианосцем «Арк Роял» в очередной раз направились к берегам Норвегии прикрывать легкие силы, которые должны были «нарушать вражеское судоходство», или попросту ловить возвращающиеся в Германию торговые суда. Увы, эта операция, получившая обозначение «SK», закончилась, так толком и не начавшись, после того как 22-го столкнулись эсминцы «Джевелин» и «Джерси». Операцию отменили и корабли вернулись в базы — 23-го «Нельсон» и «Родней» бросили якорь в Скапа-Флоу.

Прошло всего два дня и линкорам опять пришлось выйти в море — утром 25-го в Адмиралтействе получили сигнал бедствия с подводной лодки «Спирфиш», тяжело поврежденной у Хорнс-рифа. Лодка потеряла возможность погрузиться и была вынуждена плестись обратно через все Северное море в надводном положении. На помощь ей из Хамбера отправили крейсера и эсминцы. Тяжелые корабли Флота Метрополии, в том числе «Нельсон» (флаг адмирала Форбса) и «Родней», осуществляли прикрытие спасательной операции. Во второй половине дня британские тяжелые корабли были обнаружены немецкой летающей лодкой, а на следующий день расчетов 120-мм зениток «Нельсона» и «Роднея» довелось в первый раз открыть огонь по самолетам противника во время налета четверки Ju-88. Хотя атака проводилась разрозненно и каждый самолет пикировал самостоятельно, немецким пилотам удалось положить бомбы в непосредственной близости от форштевня «Арк Ройяла» (что послужило основанием для первого из многочисленных заявлений германского министерства пропаганды о потоплении «Арк Ройяла»*)

и «почти» попасть в «Худ» — бомба чиркнула по обшивке, помяла буль и взорвалась уже в воде. Хотя противники разошлись «по нулям», первый в истории налет бомбардировщиков на линейные корабли в открытом море преподнес англичанам несколько неприятных открытий: во-первых, меткость при бомбометании с пикирования оказалась существенно выше, чем до этого считалось, во-вторых, зенитный огонь стандартной линкорной батареи оказался совершенно неэффективен. В своем отчете в Адмиралтейство адмирал Форбс отмечал, что «люди, отвечавшие за управление огнем, оказались совершенно не готовы к бомбометанию с пикирования на больших скоростях».

До 1 октября линкоры стояли в Скапа-Флоу, принимая припасы и топливо, после чего в очередной раз на несколько дней ушли в Лох-Ю, после чего 5-го вернулись в главную базу.

В ночь на 8 октября адмиралу Форбсу стало известно о планирующейся вылазке германского флота. В 13:20 немецкие корабли во главе с линейным крейсером «Гнейзенау» были замечены самолетом «Хадсон» Берегового командования у маяка Листер. Получив эти сведения, Форбс предположил, что это давно ожидаемая попытка прорыва германского флота в Атлантику. Для пресечения подобной угрозы он поспешил задействовать практически все силы Флота Метрополии. Линейные крейсера «Худ» и «Рипалс» вместе с двумя легкими крейсерами и четырьмя эсминцами вышли из Скапа-Флоу, чтобы занять выжидательную позицию северо-западнее мыса Стадландет. Крейсерская эскадра из Хамбера направилась в Скагеррак, чтобы перекрыть пути отхода. Сам Форбс в 18:40 вышел из Скапа-Флоу с «Нельсоном», «Роднеем», авианосцем, легким крейсером и восемью эсминцами в район к северо-востоку от Шетландских островов. Линкор «Ройял Оук» с 2 эсминцами был отправлен охранять пролив у острова Фэр на случай, если немцы попытаются воспользоваться им, чтобы сократить переход.

Весь день 9 сентября Королевский флот искал противника... Увы, Форбс купился на фальшивку. Поход «Гнейзенау» был не более чем наживкой, брошенной Флоту Метрополии, чтобы заманить его под удар самолетов X авиакорпуса. Именно с этой целью «Гнейзенау» (флаг адмирала Бёма), легкий крейсер и девять эсминцев совер-

* Одновременно было заявлено об уничтожении английского военного корабля «Кестрел». Последнее сообщение сильно повеселило англичан, поскольку это название носила береговая база флота под Винчестером.

шали вылазку к южным берегам Норвегии. Вечером 8-го, дождавшись темноты, «Гнейзенау» повернул назад и благополучно вернулся в Киль. К счастью для англичан, немецкая ловушка не сработала — уверенные, что «Гнейзенау» прорывается в Атлантику, англичане искали его далеко от тех мест, где их могли атаковать Люфтваффе. Только крейсера из Хамбера попали под удар, но счастливо избежали попаданий.

После того как провалилась попытка заманить линкоры под удар бомбардировщиков, 10 октября немцы предприняли попытку удара по Скапа-Флоу, но, по счастью, флот еще был в море. Этот налет вынудил Форбса возвращаться не в Скапа-Флоу, а в Лох-Ю. Как оказалось впоследствии, это решение спасло «Нельсона» и «Роднея» от крупных неприятностей...

Плохое состояние обороны главной базы Флота Метрополии скрыть от противника не удалось и Кригсмарине не преминул воспользоваться возможностью поразить «Британского льва» в его логове. В ночь на 14 октября подводная лодка U-47 под командованием Гюнтера Прина проникла в Скапа-Флоу и потопила единственный крупный корабль*, находящийся в базе — линкор «Роял Оук», на котором погибло 833 члена экипажа. Не уведи Форбс флот в Лох-Ю, выбор целей у Прина мог оказаться гораздо богаче, а последствия дерзкого рейда — гораздо печальнее...

Гибель «Роял Оука» вновь выгнала флот в море — Адмиралтейство вполне резонно посчитало, что только вдали от берегов корабли будут в безопасности от воздушной и подводной угрозы, поскольку стоянка в Лох-Ю в плане оснащения была немногим лучше главной базы. 15 октября «Нельсон» и «Родней» в компании «Худа», «Фьюриеса», двух крейсеров и четырех эсминцев направились к Датскому проливу между Исландией и Шотландией

для поддержки Северного патруля, основу которого составляли вспомогательные крейсера, переоборудованные из пассажирских лайнеров. Патрулирование продолжалось неделю, после чего «Нельсон», «Родней» и «Худ» 22-го ненадолго вернулись в Лох-Ю, провели бункировку и вечером того же дня вновь вышли в море — на сей раз для конвоирования в Англию ценного «норвежского» конвоя NV.1, насчитывающего 12 британских транспортов с рудой из Нарвика. Встреча произошла у берегов Норвегии 26 октября, тяжелые корабли прикрывали конвой до Ферт-оф-Форт, после чего 29-го Форбс направил Флот Метрополии в Лох-Ю. На следующий день «Нельсону» и «Роднею» вновь крупно повезло...

К середине октября немцы прознали о «секретной базе» в Лох-Ю и направили четыре подводных лодки в район западнее Оркнейских островов, чтобы при удобном случае перехватить британские корабли. Именно с одной из них и свела судьба «Нельсона», «Роднея» и «Худа» 30 октября. Подводная лодка U-56 (командир — капитан-лейтенант Цан) оказалась в идеальной позиции для атаки и «поднырнув» под эсминцы охранения выпустила три торпеды в «Нельсона»**. Командир лодки слышал удары двух торпед в корпус корабля — но взрыва не последовало. Дефектные взрыватели лодочных торпед стали настоящим бичом Кригсмарине в первые месяцы войны, лишив многих подводников заслуженных побед...

Счастливо избежав встречи с остальными тремя лодками, Флот Метрополии прибыл в Лох-Ю на следующий день. На борт «Нельсона» поднялось высокое начальство — на встречу с командующим Флотом Метрополии Форбсом пожаловали Первый лорд Адмиралтейства У.Черчилль и Первый морской лорд адмирал Д.Паунд. Целью совещания стал вопрос о месте базирования флота в ближайшем

**«Роял Оук»,
потопленный
подводной лодкой
U-47 в Скапа-Флоу
14 октября 1939 г.
Довоенный снимок**



* После неудачной охоты на «Гнейзенау» в Скапа-Флоу, помимо «Роял Оука» ненадолго заходил «Рипалс», позднее ушедший в Росайт. Единственным кораблем крупнее эсминца в Скапа-Флоу в ту ночь кроме «Роял Оука» был авиатранспорт «Пегасус», которого Прин попросту не заметил.

** Вопрос, в кого же все-таки попал Цан, не ясен до сих пор. Встречаются утверждения, что он попал не в «Нельсона», а в «Роднея». Аргументация при этом следующая — именно после последнего октябрьского похода на «Роднея» начали возникать проблемы с рулевым приводом и это могло стать следствием попадания одной из торпед в перо руля. Утверждается также, что при ремонте в Ливерпуле перо руля действительно имело некие повреждения, но вот были ли они нанесены невзорвавшейся торпедой — неясно. В пользу версии говорит и тот факт, что на «Нельсоне» атаку попросту не заметили, а при наблюдении через перископ спутать практически идентичные силуэты двух этих кораблей довольно легко.

будущем — будет это Скапа-Флоу, Лох-Ю или Росайт? Поскольку стратегически наиболее удобным местом оставалась база в Скапа-Флоу, было решено вернуться туда весной, когда будут завершены работы по созданию мощной противолодочной и противовоздушной обороны.

Стоянка в базе вновь оказалась недолгой. Высокие гости посоветовались и уехали, линкоры приняли топливо и утром 2 ноября «Нельсон», «Родней» и «Худ» в сопровождении эсминцев вновь вышли в море. Задача на сей раз была две — во-первых, тяжелые корабли прикрывали отряд легких крейсеров, пытающихся перехватить крадущийся в Германию приз «карманного линкора» «Дойчланд» — бывший американский пароход «Сити оф Флинт». Во-вторых — обеспечить безопасность «норвежского» конвоя ON.1, выходящего из Метила 4 ноября. Благополучно «подстраховав» конвой и охотников на «Сити оф Флинт» (им, напротив, удача не улыбнулась), «Нельсон», «Родней» и «Худ» 9-го пришли в Росайт. Здесь успевшее уже «сплаваться» трио распалось — «Худ» ушел в Плимут на ремонт, а «Нельсон» и «Родней» 12-го вновь отправились патрулировать между Фарерами и Норвегией, осуществляя дальнейшее прикрытие очередных «норвежских» конвоев ON.2/HN.2. Единственное разнообразие в быстро ставшую рутинной патрульную службу внесли проведенные в день выхода артиллерийские учения, в ходе которых впервые с момента объявления войны заговорил главный калибр «Нельсона» и «Родней». Пока по мишеням...

Этот поход, как и предыдущий прошел без приключений — «отпатрулировав», 17-го «адмиралы» ненадолго заскочили в Лох-Ю, а уже 21-го прибыли в Клайд, где на «Роднее» сменился командир — кэптен Э.Сифрет ушел на повышение (в январе получил звание контр-адмирала), а «во владение» вступил кэптен Ф.Далримпль-Гамильтон — человек, под командованием которого в историю корабля была вписана самая яркая страница. Но это в будущем, а пока «Нельсон» и «Родней» спокойно готовились к выходу на очередное патрулирование, когда во второй половине 23-го начался аврал... В 15:51 на «Нельсоне» получили радиogramму со вспомогательного крейсера «Равалпинди» из состава Северного патруля — корабль, патрулирующий между Исландией и Фарерами, сообщал об обнаружении вражеского линейного крейсера. Вскоре последовало уточнение, что это «карманый линкор» «Дойчланд». Поскольку адмирал Форбс ожидал прорыва действующих в Атлантике рейдеров в Германию, в силу немедленно начал приводиться масштабный

план, который должен был помешать немецким кораблям вернуться домой. Хотя Форбс не знал точно, с какими кораблями придется иметь дело, один из них считался по крайней мере карманым линкором. 24 и 25 ноября у берегов Норвегии были развернуты крейсерские патрули, установлен дозор у входа в пролив возле острова Фэр. Подводные лодки и другие легкие корабли вышли из Ферт-оф-Форта. Сам адмирал Форбс в 19:20 вышел из Клайда со всеми кораблями, которые имелись в северной зоне: «Нельсон» и «Родней», тяжелый крейсер, семь эсминцев. В период с 25 по 29 ноября он патрулировал в примерно 120 милях от побережья Норвегии к западу от мыса Стадландет. Другие тяжелые корабли были развернуты исходя из предположения, что немцы могут попытаться прорваться в Атлантику.

Экстренно прервавший ремонт линейный крейсер «Худ» покинул Плимут 25 ноября вместе с французским линейным крейсером «Дюнкерк», чтобы прикрыть северо-западные подходы. «Уорспайт», сопровождавший конвой в Галифакс, был направлен в Датский пролив. Авианосец «Фьюриес» спешно вышел из Галифакса и направился на восток.

На самом деле «Равалпинди» встретил не «карманый линкор», а именно линейный крейсер (как первоначально и сообщал), и не один... Еще 21 ноября германский флот начал довольно смелую операцию по отвлечению английских сил от действующего в Южной Атлантике «карманного линкора» «Адмирал граф Шпее». В море вышли линейные крейсера «Гнейзенау» и «Шарнхорст» под командованием вице-адмирала В. Маршалла с целью «пошуметь» и по возможности потрепать силы Северного патруля. Оба корабля имели радары и прекрасно использовали ухудшение погоды, пройдя между Фарерскими островами и Исландией не замеченными англичанами.

Потопив в скоротечном артиллерийском бою «Равалпинди»*, германские корабли попытались спасти английских моряков, поскольку начинался шторм и шлюпки становились ненадежным убежищем. Они все еще занимались этим, когда в 18:15 были замечены подошедшим легким крейсером «Ньюкасл». После этого немецкий адмирал счел программным минимум выполненной и взял курс на отход.

«Ньюкасл» не был оснащен радаром и потому не смог поддерживать контакт с

* Несмотря на неравенство сил, вспомогательный крейсер смог добиться одного ответного попадания в «Шарнхорст».

немецкими кораблями, которые скрылись в дождевом шквале. 24 и 25 ноября немецкие корабли держались далеко на севере, а, дождавшись ухудшения погоды, 26-го проскочили мимо дозоров британских крейсеров и главных сил Флота Метрополи у мыса Стадландет. К полудню они уже были далеко к югу от линкоров адмирала Форбса, боровшихся в это время со штормом.

«Нельсон» и «Родней» продолжали патрулировать в океане еще два дня. Утром 29-го на «Роднее» начались проблемы с рулевым приводом, вызванные штормовой погодой. Чтобы не искушать судьбу, Форбс отправил «подранка» в Клайд в сопровождении эсминцев «Гурка» и «Кан-

дахар», а сам с «Нельсоном» патрулировал в Северном море до 1 декабря, пока окончательно не стало ясно, что мышеловка не сработала. Хотя операция закончилась, «Нельсон» не спешил в базу — теперь он обеспечивал прикрытие возвращающихся к своим обязанностям вспомогательным крейсерам Северного патруля, находясь севернее Фарер. Эскорт флагмана к этому моменту растаял до четырех эсминцев...

«Расставив» вспомогательные крейсера по местам, Форбс с «Нельсоном» направились в Клайд — на отдых. Поскольку на эсминцах сопровождения требовалось пополнить запасы топлива, было решено по пути «заскочить» в Лох-Ю...

Подрыв «Нельсона» на магнитной мине

В 7:52, когда «Нельсон» 13-уз. ходом втягивался в Лох-Ю, под его носовой оконечностью прогремел подводный взрыв. Флагман адмирала Форбса стал жертвой нового оружия — магнитной мины ТМВ. 18 таких мин были выставлены немецкой подводной лодкой U-31 в ночь на 28 октября — к тому моменту руководство Кригсмарине уже догадалось о существовании в заливе «секретной» базы.

Корабль накренился на правый борт на 3° и осел носом на 11,9 м. Поскольку взрыв произошел незадолго до 8-часового построения, большое число членов экипажа в это время находилось в умывальниках и гальюнах. Керамическая плитка, которой были выложены эти помещения, от сотрясения при взрыве покорила на множество мелких и очень острых осколков. Именно эти осколки и стали «поражающим элементом», причинившим наибольшее число ранений — из 73 человек, получивших ранения при подрыве «Нельсона», большая часть (52, из них девять — тяжело) была поражена именно «керамикой».

Осмотр повреждений показал, что основная их масса сосредоточена в носовой оконечности по правому борту (на протяжении 21 м наружная обшивка оказалась вдавлена внутрь до 1,2 м), поступление воды ограничилось несколькими отсеками. Машины и винторулевая группа не пострадали, а вот главная артиллерия (особенно подбашенное отделение носовой башни «А») получила некоторые повреждения от сотрясения при взрыве. Кроме того, выяснилась неприятнейшая особенность, присущая как «Нельсону», так и «Роднею» — в носовой оконечности имелся ряд отсеков, из которых невозможно было откачать воду стационарными насосами — требовались переносные помпы, число которых на корабле оказалось недостаточным.

В целом, несмотря на подрыв, безопасности корабля ничего особо не угрожало, но в боевых действиях участия он, естественно, принимать уже не мог — требовался серьезный ремонт. Вот только чтобы к нему приступить, корабль надо было сперва «доставить» до верфи, а сделать это, как оказалось, было непросто. Справедливо рассудив, что мина, покалечившая «Нельсона», вряд ли одинока и где то рядом притаились ее сестрицы, Форбс запретил выводить корабль из Лох-Ю, пока не придут тральщики и не очистят фарватер. А вот тральщиков-то как раз и не было — вернее простые тральщики имелись — вот только тралить магнитные мины они не умели...

Пока высокое руководство гадало, как справиться с минами*, «Нельсон» мирно стоял на якоре. Вместе с ним в Лох-Ю бесшумно находился приданный лидер «Фолкнор».

Уже на следующий день после подрыва появились спасатели — в сопровождении эсминца «Эхо» прибыл спасательный буксир «Рэйнджер», чуть позже к нему присоединился еще один — «Дисперсер». 7-го в Лох-Ю на эсминцах «Уорвик» и «Вими» доставили так необходимые переносные помпы.

Борьба с минами легла на патрульные дрейфтеры ОВРа** — и она оказалась отнюдь не бескровной — 23 декабря подорвались и погибли дрейфтеры «Глен Алпин» и «Промотив»... После этого были обнаружены и обезврежены еще пять мин, и только к началу января 1940 г. появилась

* Другим следствием подрыва «Нельсона» стало то, что стоянкой Лох-Ю было запрещено пользоваться и легким крейсерам из состава Северного патруля — по крайней мере, до полной очистки акватории от магнитных мин.

** Охрана водного района

надежда, что от мин удалось избавиться. 4 января «Нельсон» в сопровождении эсминцев «Фолкнор», «Фоксхаунд» и «Импалсив» направился к выходу из Лох-Ю. Чтобы исключить всякую случайность, перед линкором шел «бодигард» — бывший германский пароход «Илсенштейн» — если на пути окажутся незамеченные при тралении мины, он должен был вызвать их детонацию... Обошлось. Выйдя в море,

Одинокий «Родней»

Как уже упоминалось, авария рулевого привода вынудила «Родней» прервать операцию по поимке «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Обследование показало, что кораблю требуется срочный доковый ремонт. Линкор как раз готовился к переходу в Ливерпуль, где для его приема подготовили крупнейший коммерческий док «Гладстон», когда стало известно о подрыве на mine «Нельсона». Переход в Ливерпуль отложили до выяснения характера повреждений флагмана. Когда стало ясно, что последний надолго покинул строй, перечень планируемых работ по исправлению дефектов привода на «Роднее» сократили до минимума — Флот Метрополии не мог одновременно потерять оба своих «самых главных» корабля. По большому счету, только ожидаемое в самое ближайшее время вступление в строй линкора «Вэлиант», закончившего кардинальную модернизацию, позволило «Роднею» ненадолго «отлучиться». 7 декабря в сопровождении трех эсминцев линкор покинул Клайд и два дня спустя, 9-го, прибыл в Ливерпуль. В «Гладстоне» «Родней» быстро подлатали, исправив рулевой привод (как впоследствии выяснилось — не очень качественно) и смонтировав размагничивающее устройство. Поскольку для размещения контура внутри корпуса времени не было, кабели проложили прямо поверх обшивки, защитив коробчатым кожухом.

30 декабря «Родней» в сопровождении двух эсминцев покинул Ливерпуль и в последний день 1939 г. присоединился к Флоту Метрополии в Гриноке. На следующий день, 1 января 1940 г. адмирал Форбс поднял на «Роднее» свой флаг.

В новой роли флагмана «Родней» вывел Флот Метрополии («Рипалс» и восемь эсминцев) в море 4 января. Корабли вели рутинное патрулирование в юго-западной части Северного моря до 10 числа, после чего вернулись в Гринок. На сей раз стоянка оказалась неожиданно долгой — более двух недель. Причиной тому стала плохая погода. В конце января (с 27 по 31) «Родней» и «Рипалс» ходили западнее Шетландских о-вов — на сей раз на уче-

маленький караван взял курс на Портсмут, куда благополучно прибыл 7 января.

Ремонт «Нельсона» на верфи ВМС в Портсмуте (Портсмутское адмиралтейство) продолжался с 14 января до начала июня 1940 г. 8 июня «Нельсон» перешел в Гринок для окончания ремонта, окончательно заверченный 29 числа того же месяца. После этого корабль направился в Скапа-Флоу.

ния, после которых «Родней» опять на две с лишним недели бросил якорь в Гриноке.

Лишь 19 февраля в компании «Худа» и эсминцев «Родней» под флагом Форбса вышел в море для прикрытия очередного «норвежского» конвоя DN.14. Хотя единственным контактом с противником в ходе этого похода стало обнаружение эсминцами в ночь на 22 февраля неприятельской подводной лодки (контакт был довольно быстро утрачен), нахождение Флота Метрополии в море до известной степени расстроило планы немецкого командования... Еще 18 февраля Кригсмарине приступило к проведению операции «Нордмарк» — атаки британских конвоев, следующих в Норвегию и обратно силами линейных крейсеров «Шарнхорст», «Гнейзенау», тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и двух эсминцев. Германские корабли дошли до прохода у Шетландских о-вов, но не встретили ни одного судна. Поиск последних затрудняла невозможность воспользоваться для этого бортовыми гидросамолетами из-за очень холодной штормовой погоды. Когда же командующему операцией адмиралу Маршаллу стало известно о присутствии в море Флота Метрополии, он решил не рисковать и 20 февраля повел свои силы в базу. Английские корабли вернулись в Гринок 24 февраля.

После февральского похода, протекавшего в штормовых условиях, на «Роднее» начались проблемы с обшивкой. Появились протечки в носовой части, вода скапливалась в отсеках под нижней палубой (между шп. 9 и 16). Силами экипажа набор корпуса в этом районе был усилен (приварены дополнительные связи между шангоутами). Это несколько укрепило обшивку, но отсек так и остался негерметичным, так как клепаные швы уже не держали воду.

К началу марта оборона Скапа-Флоу была усилена достаточно, чтобы позволить Флоту Метрополии вернуться туда. Первыми в главную базу 7 марта пришли линкор «Вэлиант» и линейный крейсер «Худ», а на следующий день к Оркнейским о-вам подошли главные силы флота

(«Родней», линейные крейсера «Ринаун» и «Рипалс» вышли из Клайда 7 марта). На борту «Родней» помимо адмирала Форбса находился Первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль, пожелавший лично проинспектировать главную базу после усиления обороны. Сутки корабли находились к западу от островов, ожидая когда протралят фарватер. Не желая терять время, Черчилль перебрался на эсминец «Кимберли» и на сутки обогнал Флот Метрополии, прибыв в Скапа-Флоу 8 марта и обосновавшись на борту «Худа». Форбс со своими кораблями вошел в базу утром 9 марта.

Степень подготовки ПВО базы подверглась проверке уже вечером 16 марта во время налета германской авиации на Скапа-Флоу. «Родней», зенитные орудия которого участвовали в отражении налета, благополучно избежал попаданий и

Норвежская кампания

В 8:48 7 апреля самолеты Бомбардировочного Командования заметили идущие на север немецкие корабли в 20 милях севернее Гельголанда. Летчики считали, что силы противника состоят из линейного крейсера, «карманного линкора», трех крейсеров и 12 эсминцев. Из-за обычной межведомственной неразберихи прошло довольно много времени, пока эта важная информация дошла до адмирала Форбса. Командующий Флота Метрополии предположил, что началась очередная попытка прорыва в Атлантику. Появление крупных сил Кригсмарине могло помешать проводимой в это время операции «Уилфред»* и 7 апреля в 20:15 Форбс на «Роднее» покинул Скапа-Флоу с главными силами («Родней», «Вэлиант», «Рипалс», три крейсера и 10 эсминцев), чтобы занять выжидательную позицию, с которой можно будет перехватить немецкие корабли.

Однако немецкие корабли вышли в море вовсе не для прорыва в Атлантику — началась знаменитая операция «Везерюбунг» по захвату Норвегии и Дании, положившая конец «странной войне». Для перевозки и поддержки войск в операции оказались задействованы практически все имеющиеся корабли Кригсмарине. Были созданы специальные оперативные группы для захвата норвежских портов Нарвик, Тронхейм, Берген, Кристиансунд, Арендаль, Осло и Эгерсунд. Из-за полного отсутствия высадочных средств солдат следовало высаживать в хорошо оборудованных портах, поэтому особое значение приобретал фактор внезапности.

Самой рискованной была высадка в Нарвике, так как он был расположен далеко на севере и опасность контратаки бри-

повреждений от близких разрывов (две бомбы упали довольно близко от кормы), а вот тяжелому крейсеру «Норфолк» не повезло — попавшая в него бомба убила двоих членов команды и нанесла кораблю серьезные повреждения. Кроме того, учебный линкор «Айрон Дюк» получил повреждения от трех близких разрывов. В целом оборона базы оказалась на высоте — заградительным огнем кораблей и береговых батарей был сбит по крайней мере один самолет из числа атакующих.

Три дня спустя, 19 марта, «Родней» в сопровождении «Вэлианта», «Уорспайта» и эсминцев вновь вышел в море для прикрытия проводки очередной пары «норвежских» конвоев HN.20 и ON.21. В Скапа-Флоу флот вернулся 27 марта. До завершения «странной войны» оставалось чуть больше недели...

танских кораблей была особенно высока. Эту группа состояла из 10 эсминцев, которые прикрывали «Шарнхорст» и «Гнейзенау» под командованием адмирала Лютьенса. Попутно линкоры прикрывали и направляющиеся в Тронхейм крейсер «Адмирал Хиппер» и четыре эсминца. Именно эта объединенная группа и была замечена утром 7 апреля английской авиацией. Повторно их удалось обнаружить в 13:42. Ухудшение погоды, переросшей на следующий день в шторм, привело к тому, что вражеские корабли были потеряны.

Вновь обнаружить противника удалось утром следующего дня, когда «Глоуорм», один из эсминцев сопровождения «Ринауна», около 9:00 натолкнулся на немецкое соединение, направляющееся в Тронхейм, — «Хиппер» и 4 эсминца. После короткого боя, в ходе которого британский эсmineц протаранил «Хиппер», «Глоуорм» был потоплен. Короткая и непонятная радиограмма «Глоуорма» была принята кораблями Флота Метрополии и Форбс отправил ему на помощь «Рипалс», крейсер и четыре эсминца.

Следующее столкновение произошло почти сутки спустя, когда следующие на север «Шарнхорст» и «Гнейзенау» 9 апре-

* Операция по минированию шхерных фарватеров в норвежских территориальных водах, по которым следовали немецкие транспорты с железной рудой, была намечена на 8 апреля. В операции должны были участвовать две группы эсминцев. Так как предполагалась враждебная реакция норвежцев, на транспорты были погружены войска, которые согласно плану R-4 планировалось высадить в Нарвике, Бергене и Тронхейме. Для поддержки эсминцев в море была направлена эскадра контр-адмирала Уитворта, состоящая из линейного крейсера «Ринаун» и четырех эсминцев.

ля в 3:37 натолкнулись на шедший практически встречным курсом «Ринаун» и девять эсминцев. В последовавшем бою на больших дистанциях в условиях отвратительной погоды противникам удалось обменяться несколькими попаданиями, которые однако не нанесли особых повреждений ни одной из сторон. В конце концов, после нескольких часов погони, германским кораблям удалось оторваться, уйдя в северном направлении.

Тем временем адмирал Форбс прибыл к берегам южной Норвегии с линкорами «Родней» и «Вэлиант», ожидая встретить немецкую эскадру, которая, как ему сообщали, направляется на север. На помощь Форбсу Адмиралтейство направило линкор «Уорспайт» и авианосец «Арк Ройял». Утром 9 апреля присутствие Флота Метрополии у берегов Норвегии стало известно противнику — «Родней» и «Вэлиант» были обнаружены германской подводной лодкой U-56. Не имея возможности атаковать линкоры, она ограничилась тем, что информировала штаб о встрече. Улучшение погоды позволило немецкой стороне пустить в дело авиацию — в полдень находящиеся в районе Бергена английские корабли подверглись трехчасовому налету бомбардировщиков X корпуса Люфтваффе (участвовало около 90 He-111 и Ju-88). Хотя зенитчикам Флота Метрополии удалось сбить четыре бомбардировщика, потерь избежать не удалось — был потоплен эсминец «Гурка», а в «Родней» попала 500-кг бронебойная бомба.

Несмотря на сам факт попадания, «Роднею» в этот день очень повезло. Угодив в угол позиции носовой 120-мм зенитки левого борта (P1), бомба попала в бронированные кранцы первых выстрелов (к счастью уже пустые), получив при этом повреждения и частично разрушившись, но не утратив при этом кинетическую энергию — пробив палубу, она прошла сквозь деревянный стол, за которым сидели два гардемарина. Это был первый поход, в котором они участвовали и для их же безопасности они с началом налета были отправлены вниз... Гардемаринам, как и «Роднею» повезло — оба выжили, хотя и оказались завалены обломками и получили ранения. А бомба продолжала двигаться вниз, разрушая все на своем пути, пока не врезалась в 102-мм броневую палубу, пробить которую уже не смогла и отрезкошетила в броневой траверз, отскочила от него, вновь уткнулась в броневую палубу и наконец затихла. Возник небольшой пожар, довольно быстро потушенный. Были ранены три гардемарина и семеро низших чинов*, но «Родней» избежал большой беды — в непосредственной близости от места попадания

находился люк в погреба 152-мм боезапаса и он в этот момент был открыт...

Несмотря на это попадание, «Родней» не прервал поход. Пробитые палубы наспех заварили стальными листами и линкор оставался у берегов Норвегии, осуществляя прикрытие легких сил флота во время боев у Нарвика 10 и 13 апреля. Лишь 15-го он взял курс на Скапа-Флоу, куда прибыл 17-го.

А что же вражеские линейные крейсера? Пока британский флот отбивал атаки Люфтваффе, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» находились дальше на севере. Дойдя почти до о-ва Ян-Майен, в ночь на 11 апреля они описали широкую дугу, держа в 60 милях от Шетландских островов, а потом повернули на юг, снова укрываясь в зоне плохой погоды. 12 апреля в полдень они встретили «Хиппер» возле Эгерсунда, тогда как Флот Метрополии находился довольно далеко к северо-западу. Во второй половине дня они вошли в Северное море и взяли курс на Вильгельмсхафен. Хотя немецкая эскадра была снова обнаружена «Хадсоном» Берегового командования когда шла возле юго-западного побережья Норвегии, перехватить ее уже не удавалось.

После десятидневного похода к берегам Норвегии «Родней» надолго обособился в Скапа-Флоу. Техническое состояние временного флагмана Флота Метрополии вызывало все большие опасения — сказывалась интенсивная служба первых месяцев войны, когда корабль практически постоянно находился в море. Ограниченный по объему работ и срокам ремонт в Ливерпуле позволил лишь временно подлатать корабль. О новом ремонте пока можно было лишь мечтать — по крайней мере, до ввода в строй поврежденного в декабре «Нельсона». Не было возможности даже нормально отремонтировать повреждения, причиненные бомбовым попаданием 9 апреля. Корабль мог понадобиться в любой момент, и потому остаток апреля и весь май и начало июня «Родней» простоял в Скапа-Флоу в постоянной готовности выйти в море.

Тем временем военная ситуация в Европе складывалась для союзников все более и более неудачно. Хотя в Норвегии англичанам удалось выбить немцев из некоторых ранее занятых ими мест, катастрофическое развитие событий во Франции предопределило необходимость оставить Норвегию. В начале июня 1940 г. началась эвакуация английского экспедиционного

* Часто встречающаяся в разных источниках информация, что на «Роднее» при попадании бомбы погибло 15 или 18 человек, не подтверждается списком потерь личного состава британского флота.



Германский линейный крейсер «Шарнхорст» ведет огонь по авианосцу «Глориес». 16:38 9 апреля 1940 г.

корпуса из Нарвика. В это же время германский флот, несколько оправившийся после потерь в начале Норвежской кампании, решил на активные действия, отправив 4 июня к побережью Норвегии «Шарнхорст» и «Гнейзенау»*. Немецкая эскадра, так никем и не обнаруженная, к 7 июня достигла широты Харстада. На следующий день немцам стало известно о двух группах британских кораблей, замеченных в море, и командующий эскадрой адмирал Маршалль решил атаковать их.

В это время в море находилось три английских конвоя** с войсками из Норвегии. Кроме того, из Нарвика следовал авианосец «Глориес», перевозивший самолеты двух эскадрилий Королевских ВВС, а так же ряд отдельно идущих транспортов. Защита всех этих кораблей и судов возлагалась на корабли Флота Метрополии, однако по стечению обстоятельств в момент появления на сцене «Шарнхорста» и «Гнейзенау», единственные способные перехватить их британские корабли — ли-

нейные крейсера «Ринаун» и «Рипалс» под командованием адмирала Уитворта — были отправлены в проход между Исландией и Фарерскими о-вами на поиск якобы обнаруженных там германских кораблей. Фактически конвои прикрывали только находящийся в море «Вэлиант» и «Арк Ройял», да стоящий в Скапа-Флоу «Родней».

Большие конвои англичан благополучно миновали германские корабли, но 8 июня немцам удалось перехватить и потопить войсковой транспорт «Орама», танкер и вооруженный траулер, а на следующий день ближе к вечеру «Шарнхорсту» и «Гнейзенау» выпала редкая удача застать врасплох и потопить артиллерийским огнем авианосец «Глориес». Правда один из сопровождающих авианосец эсминцев сумел в ответ добиться торпедного попадания в «Шарнхорст», после чего германские корабли ушли в Тронхейм.

Узнав о присутствии в море вражеских кораблей, Форбс вывел «застоявшийся» «Родней» в 12:45 9 июня в море в сопровождении «Ринауна» (незадолго до этого вернувшийся из бесцельного похода к Фарерам) и эсминцев. Увы, было уже поздно. На следующий день к главным силам присоединился «Арк Ройял». Узнав, что противник прячется в Тронхейме, Флот Метрополии направился прямо к побережью Норвегии. Рано утром 13 июня с «Арк Ройяла» взлетели 15 пикирующих бомбардировщиков, чтобы атаковать стоящий в Тронхейме поврежденный «Шарнхорст». Увы, ценой потери восьми самолетов удалось добиться всего одного попадания 500-фн бомбой, которая к тому же не взорвалась.

«Родней» вернулся в Скапа-Флоу 15 июня. Норвежская кампания завершилась.

В ожидании вторжения

«Нельсон» закончил ремонт в начале июня 1940 г. 6-го июня в сопровождении трех эсминцев он покинул верфь в Портсмуте и направился в Гринок. Там в период с 8 по 29 июня на линкоре испытывали новинку — артиллерийский радар. Испытания прошли успешно и на основе опытного образца впоследствии создали артиллерийский радар типа 284, нашедший широкое распространение на линкорах и крейсерах Королевского флота.

1 июля «Нельсон» прибыл в Скапа-Флоу и приступил к интенсивной боевой подготовке — исполняющий обязанности флагмана «Родней» давно пора было «отпустить» в ремонт.

24 июля адмирал Форбс перенес флаг на «Нельсон», а «Родней» стал готовиться к переходу в Росайт — на верфь. Однако прошел целый месяц, прежде чем 23 ав-

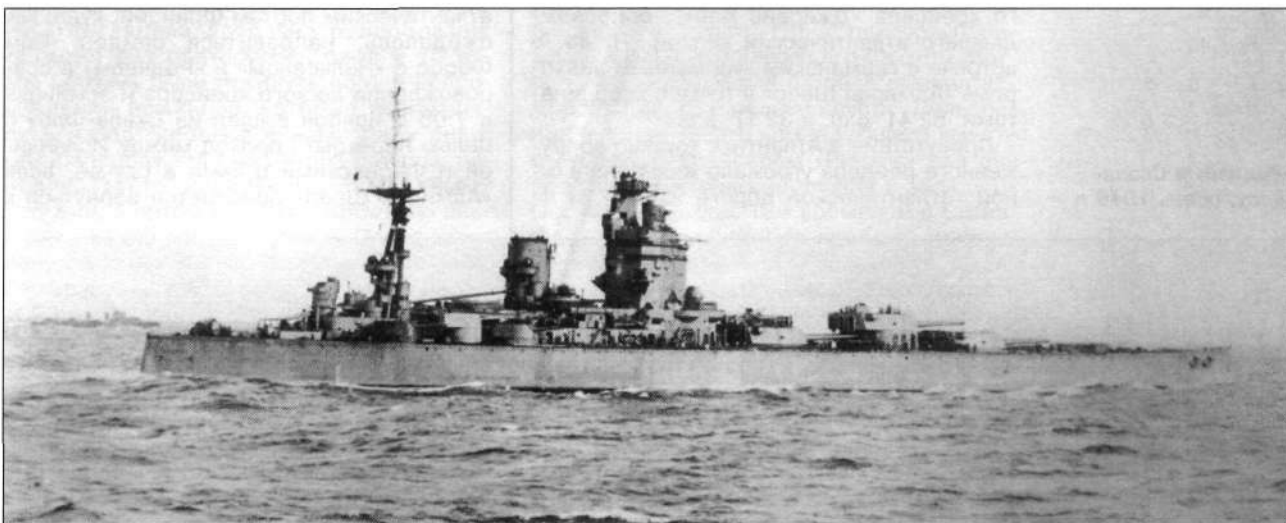
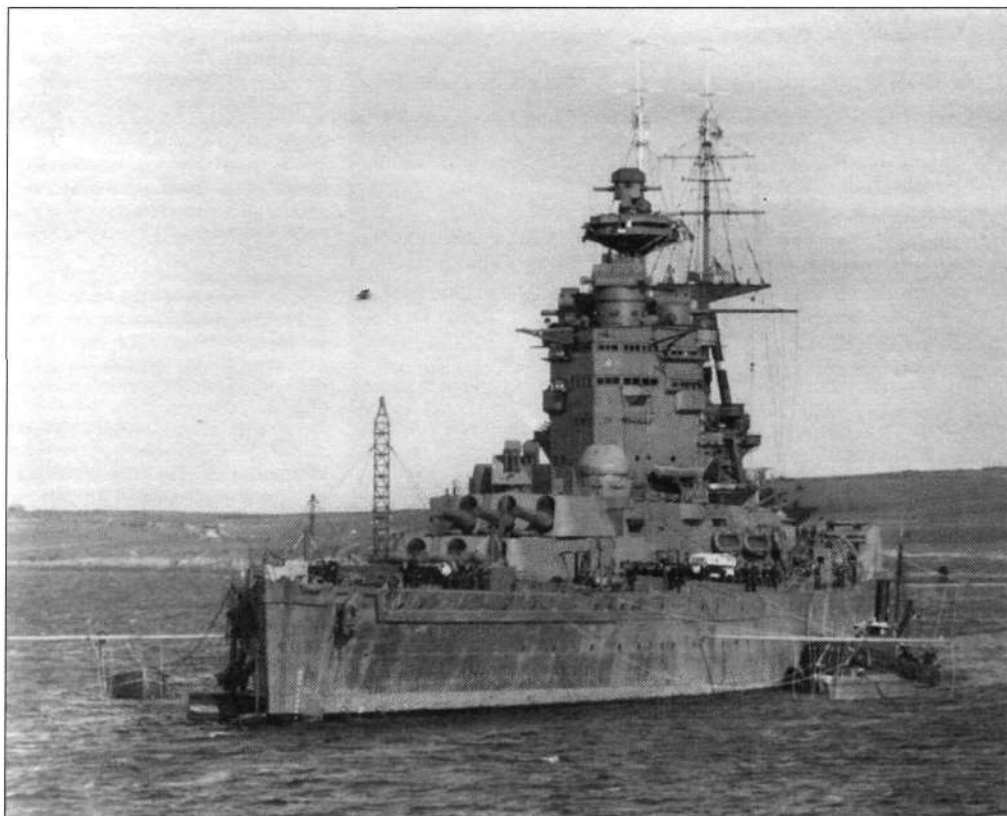
густа в сопровождении четырех эсминцев «Родней» наконец покинул Скапа-Флоу. В Росайт линкор прибыл два дня спустя — 25 августа.

Ремонт проходил на фоне ожидаемого вторжения германских войск на Британские острова, поэтому, как и в прошлый раз, перечень работ сократили по максимуму, оставив только первоочередные, без выполнения которых корабль оказывался небоеспособным. Подлатали обшивку в носу да сменили трубки в котлах.

* Командовавший линейными крейсерами адмирал Маршалль планировал нанести удар по Нарвику.

** Первый конвой: 6 больших лайнеров (15 000 солдат), сопровождение — плавбазы (6 крейсера) «Виндиктив». Второй конвой: 7 лайнеров (10 000 человек), сопровождение — два легких крейсера и пять эсминцев. Третий конвой: 8 транспортов и танкеров в сопровождении двух эсминцев.

«Нельсон» в Скапа-Флоу, 1940 г.



В начале сентября ремонт завершили, однако корабль не ушел в Скапа-Флоу, а остался в Росайте — чтобы быть ближе к району возможного вторжения немецких войск через Ла-Манш. Вскоре в Росайте собрались и другие тяжелые корабли Флота Метрополии — 13 сентября из Скапа-Флоу пришли «Нельсон»* и «Худ». Конец сентября и весь октябрь корабли простояли в относительном бездействии, ожидая флот вторжения. Лишь когда

пришли осенние шторма, сделавшие в ближайшем будущем высадку маловероятной, флот смог вернуться в главную базу на Оркнейских о-вах.

«Родней», осень 1940 г.

* За время отсутствия «Родней» «Нельсон» совершил всего один выход на боевую операцию — 6 и 7 сентября вместе с авианосцем «Фьюриес» он совершил вылазку к берегам Норвегии в ходе безуспешной операции «DF» по нарушению вражеского судоходства в районе Тронхейма.

«Нельсон» проводит учебные стрельбы, осень 1940 г.



Против рейдеров

«Нельсон» и «Родней» прибыли в Скапа-Флоу в 14:00 5 ноября, однако практически сразу им пришлось вновь отправляться в море — в 17:30 командующий флотом получил радиограмму от вспомогательного крейсера «Джервис Бей»*, сопровождавшего атлантический конвой НХ.84, о встрече с германским «карманным линкором» «Адмирал Шеер» в точке с координатами 52°41' с.ш. и 32°17' з.д.

Присутствие в Атлантике хорошо вооруженного рейдера угрожало жизненно важной «атлантической дороге жизни», и не

удивительно, что Форбс привлек все имеющиеся силы как для поиска вражеского корабля, так и для прикрытия наиболее ценных конвоев. Линейные крейсера Флота Метрополии перекрывали подходы к атлантическим портам Франции, куда, как ожидалось, направиться рейдер. Сам Форбс с «Нельсоном» и «Роднеем» в сопровождении легкого крейсера и эсминцев в 7:00 6 ноября вышел из Скапа-Флоу с целью перекрыть проход между Исландией и Фарерскими о-вами в случае, если «Адмирал Шеер» попытается вернуться в

«Родней» в Скапа-Флоу, осень 1940 г.



Германию. На следующий день «Родней» по настоянию Адмиралтейства отделился от главных сил и в полном одиночестве направился в оперативную зону Северо-Западных подходов для проводки конвоев через опасную зону.

План по перехвату германского рейдера не сработал — Адмиралтейство предполагало, что «Шеер» возвращается из похода, и исходя из этого расположило «ловцов» у побережья Франции и на пути в Германию. «Адмирал Шеер» тем временем ушел в Южную Атлантику. «Нельсон» бесцельно патрулировал между Исландией и Фарерами до 13 ноября, после чего ушел в Скапа-Флоу.

«Родней» тем временем выступил в новой для себя роли «овчарки» и 12-го встретил первое «овечье стадо», которое ему предстояло охранять от «волков» — идущий из Галифакса в Англию конвой SC.11 (вышел 9, прибыл 26 ноября). Проведя его через опасную зону, 15 ноября «Родней» повернул на запад и устремился навстречу следующему, также следующему из Галифакса, конвою — НХ.85/1 (вышел 11, прибыл 25 ноября, сопровождался «Роднеем» с 17 по 21 ноября).

Сопровождение конвоев в Северной Атлантике было занятием утомительным и унылым. По воспоминаниям лейтенант-казначей Аллена конвойная служба «Родней» выглядела довольно однообразно: «Каждый раз повторялось одно и то же. Мы должны были покинуть порт в сопровождении эсминцев, которые возвращались назад, проведя с нами пару дней. Они сопровождали нас через районы, наиболее густо населенные подводными лодками, а потом мы самостоятельно следовали на рандеву с конвоем. После этого день за днем мы ползли вместе с ним. Все казалось точно таким же, как в прошлый раз. Корабельный плотник Барнс, который недавно попал на линкор, заметил, что единственным развлечением стал день, когда опустился густой туман. Эта пелена скрыла абсолютно все, и мы потеряли конвой».

Команда корабля великолепно переносила постоянное напряжение. В опасное время приходилось стоять двумя вахтами, и эти периоды тянулись от 5 до 6 дней. Все это время мы держали готовыми две 406-мм башни из трех. Это означало, что многие моряки были вынуждены находиться на своих постах по 20 часов в сутки. Поэтому обычно делалось небольшое послабление. С 8 вечера до рассвета в готовности держали только одну башню, хотя вся остальная команда дежурила на местах согласно расписанию. Поэтому расчеты башен жили своим тесным замкнутым мирком, проводя вместе долгие ча-

сы. Это способствовало сплочению и позволяло как-то скрасить монотонность».

При встрече очередного конвоя в Северной Атлантике 6 — 8 декабря «Родней» попал в сильный шторм. Следуя в западном направлении, линкор шел против ветра, испытывая сильную килевую качку. Обшивка «дышала» настолько сильно, что подкрепления, выполненные весной разрушились. Скорость пришлось снизить до 7,5 уз., оказались затоплены нижние помещения двух водонепроницаемых отсеков между шп.9 и шп.16, кроме того, вода залила цепные ящики. Из-за нарушения электропроводки отказала часть осушительных помп, и воду удалось откачать с большим трудом.

Справившись с непогодой, «Родней» 11 декабря встретил НХ.93 (вышел 3, прибыл 18 декабря), сопровождал его пару дней (до 13-го), после чего ушел в Росайт, где с 18 декабря по начало января прошел срочный ремонт штормовых повреждений, в ходе которого в очередной раз подкрепили обшивку носовой части — на сей раз с помощью дополнительных поперечных связей — т.н. полушпангоутов.

Пока его собрат занимался проводкой конвоев и боролся с зимней Атлантикой, «Нельсон» в основном отстаивался в Скапа-Флоу, совершив лишь несколько выходов в море. Так, с 28 ноября по 4 декабря он ходил в Росайт, где 2 декабря произошла смена командующего Флотом Метрополии — адмирала Форбса сменил адмирал Тови. Две недели спустя «Нельсон» под флагом нового командующего вместе с линейным крейсером «Рипалс» два дня совершал тактические учения к западу от Оркнейских о-вов. Тем временем в Скапа-Флоу в начале декабря прибыло долгожданное подкрепление — только что законченный постройкой линкор «Кинг Джордж V», но пока корабль не прошел полного курса боевой подготовки флагманом оставался «Нельсон». В конце декабря (с 28 по 31) вместе с новым командующим он впервые вышел на боевую операцию — патрулирование между Исландией и Фарерскими о-вами.

Начало 1941 г. принесло новые заботы: на просторах Южной Атлантики действовал «Адмирал Шеер», в Северной Атлантике — «Адмирал Хиппер». В этих условиях Адмиралтейство вынуждено было продолжить практику выделения тяжелых кораблей для сопровождения особо ценных конвоев, но Тови пока придерживал «Нельсон» и «Родней» (вернулся 14 января

* Ценой своей гибели «Джервис Бей» предотвратил неминуемый разгром всего конвоя, из состава которого «Адмиралу Шеру» удалось уничтожить только пять судов.

из Росайта) в Скапа-Флоу, ожидая скорого выхода отремонтированных «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Наконец, 23 января Адмиралтейство получило донесение от агента в Дании о проходе двух германских тяжелых кораблей через Большой Бельт. Давно ожидаемый прорыв начался — это действительно были германские линейные крейсера, вышедшие из Киля 23 января.

Вечером 25 января Тови повел Флот Метрополии («Нельсон», «Родней», «Рипалс», восемь крейсеров и 11 эсминцев) на перехват. 27 линкоры находились южнее Исландии, а крейсера создали завесу в проходе между Исландией и Фарерскими о-вами. Ранним утром 28 января один из них, «Найад» в 6:49 обнаружил вражеские корабли и сообщил об этом Тови. Кажется ловушка сработала, однако немцы, обнаружившие английский крейсер почти на полчаса раньше, смогли оторваться, повернув на обратный курс. Все попытки восстановить контакт успехом не увенчались. Оторвавшись, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» заправились с танкера к востоку от о-ва Ян Майен. После этого они снова повернули на запад и 3 — 4 февраля вошли в Датский пролив. На сей раз их попытка оказалась удачной — Флот Метрополии уже ушел: «Родней» с частью крейсеров и эсминцев вернулся в Скапа-Флоу еще поздним вечером 28-го, а «Нельсон» и «Рипалс» с эсминцами сделали крюк, в течение 29 января обеспечивая дальнейшее прикрытие конвоя НХ.103. На следующий день они присоединились к «Роднею» в Скапа-Флоу.

Первая неделя февраля прошла для Флота Метрополии спокойно. «Родней» ненадолго (с 4 по 7) отлучался из Скапа-Флоу, прикрывая минную постановку 1-й минной эскадры (заграждение SN7A). Затишье закончилось 8 числа — пришло со-

общение от линкора «Рэмиллис», сопровождавшего следующий из Галифакса конвой НХ.106, об обнаружении вражеского крейсера типа «Хиппер», пытавшегося атаковать конвой. К несчастью, на «Рэмиллисе» ошиблись с опознанием противника — это были прорвавшиеся в Атлантику «Шарнхорст» и «Гнейзенау», и Адмиралтейство оставалось в неведении относительно их местонахождения.

Посчитав, что напавший на конвой корабль будет прорываться в Германию, Флот Метрополии вышел в море с целью перекрыть пути отхода, разделившись на несколько групп. «Нельсон», «Родней», «Кинг Джордж V» с «Рипалсом», образовав с кораблями охранения три таких группы, маневрировали юго-восточнее Исландии. Никого не обнаружив, линкоры вернулись в Скапа-Флоу 11 февраля, но буквально на следующий день «Родней» был вновь отправлен в море — на этот раз для сопровождения ценного конвоя WS.6A, следующего во Фритаун. «Родней» присоединился к конвою 15 февраля и сопровождал его в качестве океанского эскорта до 17-го, когда был сменен линейным крейсером «Ринаун» и авианосцем «Арк Ройял». На обратном пути линкор с 18 до 20 прикрывал атлантический конвой НХ.108 (вышел 9, прибыл 27 февраля). Вернулся «Родней» в Скапа-Флоу рано утром 23 февраля.

В начале марта Флот Метрополии провел операцию «Клаймор» — высадку диверсионного подразделения на Лафотенские острова с целью уничтожения находящихся там емкостей с рыбьим жиром — стратегическим сырьем для производства глицерина. На борту десантных судов «Кунин Эмма» и «Принцесс Беатрикс» среди десантников находилась и группа добровольцев с «Роднея». Операция, в прикритии которой участвовали «Нельсон» и «Кинг Джордж V» (находились в море со 2 по 6 марта), прошла успешно — помимо основной задачи удалось уничтожить и семь небольших судов противника, потопленных подрывными зарядами.

Вскоре вновь дали о себе знать германские линейные крейсера. На рассвете 8 марта примерно в 350 милях к северу от о-вов Зеленого Мыса они попытались атаковать SL.67 — но и этот конвой сопровождался линкором «Малайя», с которым немцы предпочли не связываться. Получив сведения о германских кораблях (на этот раз они были правильно идентифицированы), адмирал Тови утром 9 марта вывел «Родней» и «Кинг Джордж V» в море, чтобы прикрыть важнейшие конвои. В Скапа-Флоу остался только «Нельсон», но и он 14 марта вышел на патрулирование к югу от Исландии.

Высадка десанта на Лафотенские о-ва, 4 марта 1941 г. На втором плане — десантное судно «Принцесс Беатрикс»



Наиболее ценными конвоями являлись идущие из Канады НХ, поэтому новейший «Кинг Джордж V» направился в Галифакс, чтобы присоединиться к НХ.115 (вышел в море 17 марта), а «Родней» пошел навстречу НХ.114, вышедшему 11 марта, и через три дня занял место в порядке конвоя.

15 и 16 марта эфир заполнили сигналы бедствия торговых судов, атакованных рейдерами — «Шарнхорст» и «Гнейзенау» оказались на оживленной трассе, по которой следовало большое число одиночных судов. Две лисы все же пробрались в «Атлантический курятник». Вечером 16-го «Родней» со своим конвоем оказался близок к эпицентру событий. Уже цитируемый ранее лейтенант-казначей «Роднея» Аллен вспоминает этот эпизод: «Сигнал бедствия с транспорта «Деметертон»* был получен в тот самый момент, когда на северо-востоке на горизонте показались надстройки неизвестного большого корабля. Половина команды в это время пила чай, и была спешно вызвана на боевые посты. Незнакомца успели опознать вовремя. Это оказался «Ройял Соверен», который следовал в Галифакс для дозаправки. Он остался вместе с идущим на запад конвоем. Через час был замечен вспомогательный крейсер «Лакония», который повернул назад вместе со своим конвоем. Через 20 минут «Лакония» сообщила, что видит вспышки выстрелов на юго-востоке. Одновременно судно «Чилеан Рифер», находившееся в 33 милях на юго-восток, послало по радио сообщение, что атаковано рейдером. Сигналы бедствия не были услышаны. «Лакония» пошла на соединение с конвоем, а мы пошли в точку, где должен был находиться «Чилеан Рифер».

В 18:00 было замечено торговое судно, позднее опознанное как немецкое судно снабжения. Вскоре мы увидели еще один транспорт, он пылал. Рядом стоял третий корабль, в котором моментально опознали военный. Его силуэт ясно обрисовывался на темнеющем восточном небосклоне. Вероятно, мы выглядели, словно гора, на светлом западном горизонте. Сначала мы погнались за военным кораблем, потом за торговым, но оба они растаяли в сумерках. После этого мы вернулись к горящим обломкам и подобрали 27 человек, спасшихся в шлюпке. Они около получаса болтались на волнах у борта линейного крейсера «Гнейзенау», который удрал слишком поспешно, не забрав их».

Пытаться догнать линейный крейсер с его 30-уз. ходом было делом заведомо безнадежным, поэтому «Родней» вернулся

к своему конвою. 24 марта линкор, проведя своих подопечных через опасную зону, ушел в Рейкьявик на дозаправку, после чего направился в Галифакс (прибыл 31 марта).

Пока «Родней» занимался проводкой НХ.114, его собрат продолжал патрулировать южнее Исландии в надежде перехватить германские корабли. 21 марта к нему присоединились только что закончивший ремонт «Худ», который официально числится проходящим испытания, и линкор «Куин Элизабет», вошедший в строй после капитальной модернизации, но еще не завершивший курс боевой подготовки. В тот же день Тови стало известно, что скитания флота в этом районе потеряли всякий смысл — противник обнаружен в 200 милях от Бреста. Ничего не оставалось, как несолоно хлебавши вернуться в Скапа-Флоу. На следующий день после возвращения, 24 марта, Тови перенес флаг на «Куин Элизабет», а «разжалованный» «Нельсон» в сопровождении трех эсминцев покинул базу и направился на юг — Адмиралтейство посчитало более разумным использовать одну из самых мощных единиц флота для сопровождения ценных конвоев. На следующий день «Нельсон» вступил в охранение конвоя WS.7, следующего на Ближний Восток вокруг мыса Доброй Надежды. 4 апреля конвой прибыл во Фритаун и после трехдневной стоянки вновь отправился в путь. 15 апреля, в 270 милях от Кейптауна, передав конвой на попечение крейсера «Ньюкасл», «Нельсон» ушел на бункеровку. На следующий день линкор прибыл в Кейптаун, но уже 21 перешел в Дурбан для докования и проведения текущего ремонта.

«Родней» тем временем вернулся из Америки, по пути проведя конвой TC.10 в составе войсковых транспортов «Джорджик» и «Баторий» (польский) с канадскими войсками. Конвой вышел из Галифакса 10-го, прибыл в Гринок 19 апреля. На следующий день на подходах к Клайду «Род-



«Родней» 18 апреля 1940 г.

* Потоплен «Шарнхорстом»



**«Родней»
в Атлантике,
весна 1941 г.**

ней» случайно протаранил и потопил противолодочный траулер «Топаз» (608 брт), на котором погибло 17 человек.

Бой с «Бисмарком»

К началу мая «Родней» вновь стал понемногу «сдавать» — хотя со времени последнего ремонта прошло совсем немного времени, активное использование корабля в марте и апреле на просторах беспокойной Атлантики не могло не сказаться на его техническом состоянии. В марте вновь «потекла» носовая оконечность, появились проблемы с механизмами и опреснителями, неотложный ремонт требовался котлам. Тянуть с давно требуемым капитальным ремонтом и модернизацией больше было нельзя и в конце апреля наконец последовало решение отправить корабль в США на военно-морскую верфь в Бостоне. 17 мая корабль покинул Скапа-Флоу и под эскортом трех эсминцев перешел в Клайд, где начал готовиться к переходу через Атлантику — на «Родней» пришлось погрузить большое число необходимого для ремонта оборудования, запчастей и предметов снабжения, причем далеко не все удалось упрятать во внутренние помещения. Так, на верхней палубе пришлось найти место для ящиков с более чем 400 запасными водогрейными трубками для паровых котлов. Пришлось использовать даже место на крыше башни главного калибра «В», где разместили три разобранных восьмиствольных 40-мм «пом-пома». Когда все было готово, в Адмиралтействе посчитали расточительством простой перегон одной из самых сильных единиц флота на другой берег Атлантики — в «нагрузку» «Родней» должен был сопроводить по дороге бывший лайнер, а ныне войсковой транспорт, «Британник» в Галифакс. 22 мая в 13:15 маленький конвой из упомянутого «Бри-

23 апреля «Родней» прибыл в Скапа-Флоу, но уже 26-го вышел для сопровождения очередного конвоя на Ближний Восток WS-8А, переданного у Гибралтара на попечение линейного крейсера «Рипалс».

«Нельсон» 10 мая закончил ремонт и вышел из Дурбана в Кейптаун, где соединился с авианосцем «Игл». 13 мая маленькая эскадра направилась во Фритаун. По пути у «Нельсона» имелась реальная возможность положить конец рейдерству одного из самых удачливых вспомогательных крейсеров — «Атлантика». В 0:15 18 мая в 226 милях к югу от о. святой Елены «Нельсон» и «Игл» прошли всего в 7000 м от дрейфующего с выключенными двигателями «Атлантика». На последнем заметили силуэты двух военных кораблей, но по вполне понятным причинам свое присутствие постарались не афишировать.

25 мая «Нельсон» и «Игл» прибыли во Фритаун.

танника», «Родней» и четырех эсминцев сопровождения («Эскиммо», «Тартар», «Сомали» и «Мэшона») наконец покинул Клайд и направился на запад. Возможностью пересечь Атлантику и оказаться на американском континенте воспользовалось большое число «пассажиров» — было много новобранцев, следующих на Фолкленды, в Галифакс, группа кадетов следовала на Бермуды. Имелись и три представителя флота США — офицер и два унтер-офицера. Всего «Родней» принял 561 человека, что позволило одному из торпедистов линкора заметить: «Похоже, они думают, что мы «Куин Мэри»! Однако, несмотря на тесноту, на борту «Родней» царил приподнятое настроение — известие о предстоящем ремонте в Америке сулило заслуженный отдых утомленному экипажу в мирной, еще невоющей стране. Но человек предполагает, а Бог располагает. Вместо уютных бостонских баров моряков «Родней» ждал бой...

Еще в период подготовки «Родней» к переходу в США командованию Флота Метрополии стало известно об ожидаемом прорыве в Атлантику недавно построенного германского линкора «Бисмарк». Вечером того же дня (22 мая), когда «Родней» покинул Клайд, адмирал Тови получил информацию о том, что противник покинул базу в Бергене и вышел в море. В тот момент у Флота Метрополии было достаточно сил для воспрепятствования прорыву «Бисмарка» в Атлантику — передовой отряд в составе линейного крейсера «Худ» (флаг вице-адмирала Холланда) и линкора «Принс оф Уэлс» уже находился в море и направлялся на позицию к югу от Ислан-

дии для поддержки патруля из тяжелых крейсеров «Норфолк» и «Саффолк» под флагом контр-адмирала Уэйк-Уокера. Сам Тови на линкоре «Кинг Джордж V» с авианосцем «Викториес» незамедлительно вышел из Скапа-Флоу на поддержку (утром к нему присоединился линейный крейсер «Рипалс»). Весь день 23 мая английские корабли следовали на северо-запад со скоростью 20 — 23 уз. И вечером, в 20:32, произошел первый контакт — крейсер «Норфолк» доложил об обнаружении кораблей противника...

Тем временем конвой «Роднея» продолжал двигаться на запад. Днем 23-го из-за ухудшения погоды скорость пришлось снизить до 13 уз., и когда вечером стало известно местонахождения германских кораблей, «Родней» и его спутники находились на 800 миль южнее. Поскольку ни Адмиралтейство, ни сам Тови, не испытывали особых сомнений в том, что наличных сил Флота Метрополии, задействованных в охоте за «Бисмарком» и сопровождающим его «Прицем Ойгеном», вполне достаточно для их уничтожения, «Родней» продолжал неспешно следовать курсом на Галифакс... Так продолжалось до утра 24-го, когда на линкор дошла новость, которая не укладывалась в головах моряков — «Худ» погиб, «Принс оф Уэлс» — поврежден... Всего неделю назад «Худ» и «Родней» стояли борт-о-борт в Скапа-Флоу и экипаж не мог поверить, что «Могучего «Худа», красы и гордости британского флота на протяжении последних двух десятилетий, больше нет...

Гибель «Худа» и повреждение «Принс оф Уэлса» поставили перед Адмиралтейством сложную задачу — в Атлантике находилось большое число британских кораблей, выполнявших разнообразные задачи — и теперь их необходимо было собрать на помощь флагману Флота Метрополии. Пока поврежденный «Принс оф Уэлс» с двумя тяжелыми крейсерами поддерживал контакт со следующим южным направлением «Бисмарком», из Гибралтара на северо-запад вышло Соединение Н адмирала Сомервилла (линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Роял» и крейсер «Шеффилд»), а на случай, если «Бисмарк» вдруг попытается прорваться в Средиземное море, в Гибралтар из Фритауна полным ходом направили «Нельсона». Сопровождающий конвой НХ.127 линкор «Рэмиллис», находящийся в 900 милях к югу от места событий, получил приказ оставить конвой и занять позицию к западу от противника. Брошенный конвой должен был прикрыть однотипный «Ривендж», вышедший для этого из Галифакса. Не забыло Адмиралтейство и о «Роднее», которо-



Линейный крейсер «Худ», 22 мая 1941 г.

му предписывалось оставить «Британник» в охране одного эсминца, а самому с оставшимися тремя следовать на перехват «Бисмарка». В полдень, оставив с транспортом эсминец «Эскимо», «Родней», «Тартар», «Сомали» и «Мэшона» двинулись на юго-запад максимальным 21-уз. ходом, на который были способны изношенные машины и текущие котлы линкора. Погода на пути следования не улучшалась и эсминцы начали понемногу отставать, не справляясь с волнением. Отрыв от кораблей сопровождения грозил большими неприятностями, поскольку линкор без эскорта легко мог стать добычей какой-нибудь германской подводной лодки. Оставалось уповать на то, что в такую погоду подводникам тоже не до поиска жертв, и на радиомолчание — часть времени радиостанция «Роднея» работала на прием, чтобы противник оставался в неведении о его местонахождении.

А тем временем корабли Уэйк-Уокера в 03:06 25 мая потеряли контакт с «Бисмарком», который растворился на просторах Атлантики, и поиски надо было начинать с начала. Первоочередной задачей Тови было угадать — куда будет уходить вражеский рейдер? Командующий Флота Метрополии предположил, что германский линкор направился на randevу с танкером к югу от Гренландии или к Азорским островам. Направив «Викториес» с крейсерами в поиск в западном и северо-западном направлении, Тови вместе с кораблями Уэйк-Уокера двинулся на северо-восток.

«Бисмарк» же тем временем уходил юго-восточным курсом — на Сен-Назер. При этом на германском корабле были убеждены, что англичане все еще поддерживают с ними радиолокационный контакт, и потому продолжали активные радиопереговоры с берегом. Это-то и позволило англичанам около 10:00 вновь определить место германского рейдера.



Немецкий линкор «Бисмарк». Утро 24 мая 1941 г. Снимок сделан с борта крейсера «Принц Ойген». Заметен дифферент на нос — следствие попадания снаряда с «Принс оф Уэлс»

Увы, при нанесении информации на карту в штабе Тови была допущена грубая ошибка, в результате чего перспективы поимки беглеца только ухудшились — пока «Бисмарк» продолжал следовать на юго-восток, Тови, посчитав, что противник направился в проход между Исландией и Фарерскими о-вами, незадолго до 11:00 направил все свои силы на северо-восток. «Родней», до того двигавшийся в юго-западном направлении, в полдень 25-го повернул на обратный курс... В районе 15:00 английский линкор пересек курс отхода «Бисмарка», в это время расстояние между ними составляло немногим более 100 миль... Иди он с меньшей скоростью (или соверши поворот на час — полтора позже), и около 18:00 погоня за германским рейдером закончилась бы.... Но на этот раз счастье улыбнулось немцам. Как оказалось — в последний раз.

Ошибка Тови относительно направления отхода «Бисмарка» была исправлена Адмиралтейством, правда не сразу, а лишь спустя шесть часов. В 18:05 Адмиралтейство приказало «Родней» перекрыть путь отхода в Брест. Через 5 минут такое же распоряжение получил и флагман Флота Метрополии. Увы, к этому времени он находился в 150 милях за кормой «Бисмарка», к тому же на британских кораблях начала ощущаться нехватка топлива из-за чего «Рипалсу», «Принс оф Уэлсу» и большей части эскорта сил пришлось прекратить преследование. «Кинг Джордж V» продолжал преследование только в сопровождении немногочисленного отряда легких сил, постепенно нагоняя «Родней», следующего тем же юго-восточным курсом.

В течение вечера 25-го предположение о том, что «Бисмарк» идет во Францию переросло в уверенность — из расшиф-

ровки вражеских радиопереговоров стало известно, что в Бресте идет подготовка к встрече и части Люфтваффе передислоцируются на аэродромы вблизи этого порта. По оценкам англичан вражеский линкор опережал преследователей — но насколько — можно было только гадать. В Адмиралтействе не знали, что вражеский линкор периодически снижал скорость (временами до 10 — 12 уз.) и считали, что шансов у Тови догнать противника мало, если только не удастся снизить ход «Бисмарка» с помощью авиации. Но для этого его еще надо было найти...

Все утро 26 мая «Каталины» берегового Командования прочесывали море на пути предполагаемого отхода германского рейдера, пока в 10:30 одной из них не посчастливилось заметить «Бисмарк» — корабль шел курсом 150 градусов в 690 милях от Бреста, заметно опережая своих преследователей*. В течении дня английские самолеты поддерживали надежный контакт, ожидая подхода единственной силы, способной помешать противнику достичь Бреста — Соединения Н из Гибралтара. В 17:24 высланный вперед крейсер «Шеффилд» установил контакт с германским линкором, наведя на него в 20:47 торпедоносцы с «Арк Рояла», добившихся нескольких торпедных попаданий в «Бисмарк», одно из которых, в рули линкора, сыграло решающую роль — рейдер лишился управления и потерял надежду прорваться в Брест без боя.

Пока авиация «пасла» противника, Тови стал готовить свои корабли к бою. В 18.26 «Родней» присоединился к флагману Фло-

* Оба английских линкора в это время следовали параллельным курсом северо-западнее германского рейдера на удалении 125 — 135 миль.

та Метрополии. После полуночи 27 мая адмирал Тови имел информацию о местонахождении и повреждениях «Бисмарк», и два линкора в сопровождении эсминцев «Тартар» и «Мэшона» спешили навстречу неприятелю. В течение ночи контакт с противником поддерживали эсминцы. Утром, между 6 и 7 часами с эсминца «Маори» на флагмане получили телеграмму с указанием местоположения противника, который был уже недалеко и шел курсом примерно 330° со скоростью около 10 уз.

В 7:08 Тови разрешил «Роднею» маневрировать самостоятельно, держа дистанцию до «Кинг Джордж V» не менее 6 кбт. Находящемуся в 20 милях к югу «Ринауну» из состава Соединения Н предписывалось не вступать в бой, памятуя о его слабом бронировании — принять участие он мог только в случае крайней необходимости, например, при тяжелых повреждениях линкоров Тови. В 7:53 контакт с «Бисмарком» установил тяжелый крейсер «Норфолк», обнаруживший линкор на расстоянии 81 кбт. (15 000 м) и сообщивший Тови местоположение и курс противника. В 8:20 «Родней» и «Кинг Джордж V» установили визуальный контакт с крейсером, который в это время полным ходом отходил на северо-запад, отогнанный огнем 150-мм вспомогательного калибра «Бисмарка».

Получив уточненные параметры движения корабля противника, английские линкоры повернули вначале на юг, а в 8:33 легли на курс 110°, «Родней» держался севернее «Кинг Джордж V» на расстоянии примерно 8 кбт. Дул сильный северо-западный ветер, но видимость с английских кораблей была хорошая. Тови намеревался как можно быстрее сблизиться с «Бисмарком» и вести бой на дистанции около 74 кбт. (15 000 ярдов или около 13 700 м). В 8:43 неприятель был замечен с «Кинг Джордж V» почти точно впереди по курсу на дистанции 123,5 кбт (25 000 ярдов или около 22 900 м). Минутой позже его увидели и на «Роднее»... Три корабля продолжали сближаться. Первым открыл огонь «Родней» — в 8:47 две его носовые башни дали первый залп по «Бисмарку» с дистанции 124 кбт (23 000 м), спустя минуту с дистанции 121,5 кбт (22 500 м) заговорили орудия «Кинг Джордж V».

«Родней» быстро определил дистанцию до противника. Хотя его первый залп лег далеко вправо, уже третий и четвертый дали два попадания*.

Германский линкор отвечал из обеих носовых башен по «Роднею», правильно усмотрев в нем главную опасность. Первый свой залп германский линкор дал в 8:49. Хотя неустойчивый курс корабля сильно снижал точность предсказания системой управления огнем его положе-

ния в момент залпа, «Бисмарк» начал непохоже — первый залп лег с недолетом примерно в 900 м от «Роднея», второй — с перелетом на те же 900 м, а третий дал накрытие, при этом один снаряд упал всего в 20 м от английского линкора.

В 8:53 «Родней» начал выполнять левый координат, сбивая немцам пристрелку. Не завершив маневра (т.е. корабль так и не лег на прежний курс), он уклонился влево, открывая углы обстрела башне «X» и, перейдя на четырех- и пятиорудийные залпы**, пошел наперерез немецкому линкору, а «Кинг Джордж V» несколько повернул вправо — английские линкоры расходились, чтобы не мешать друг другу.

В 8:54 «Норфолк», совершивший к этому времени почти полный поворот на обратный курс, присоединился к обстрелу «Бисмарка» с правого борта с дистанции 108,5 кбт (22 000 ярдов или 20 100 м), кроме того, с того же борта к месту боя с юго-востока подходил тяжелый крейсер «Дорсетшир».

После первого успеха «Родней» стал вести огонь с высокой скорострельностью по данным своего главного директора, который, как выяснилось, давал завышенную дистанцию, и снаряды ложились перелетами, пока в 8.58 восемнадцатый залп не дал попадание в полубак недалеко от башни «Антон», временно выведя ее из строя.

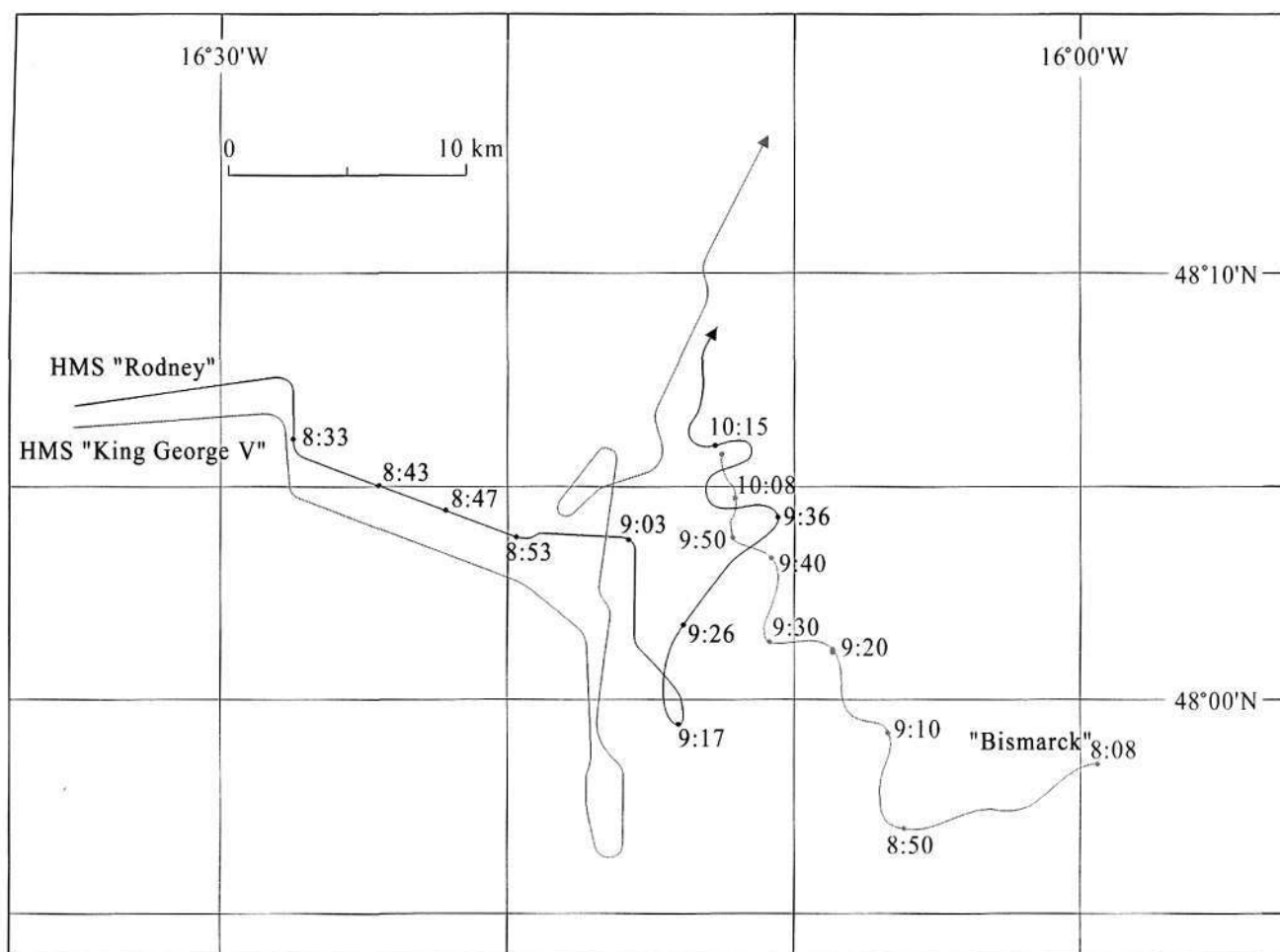
Добившись попадания «Родней» перешел на стрельбу полными залпами и ввел в действие противоминную артиллерию.

В свою очередь «Бисмарк» стал сбиваться с курса вправо, что ухудшило его стрельбу. Почти все его последующие залпы давали перелет (один залп дал недолет) до 8:58, когда немцам снова удалось добиться накрытия***. Однако спустя минуту (в 8:59) «Бисмарк» получил чрезвычайно неприятное попадание 203-мм снаряда с «Норфолка», который разбил носовой КДП немецкого линкора, после чего эффективность его огня рез-

* Относительно первых попаданий «Роднея» имеются некоторые разночтения. По одним источникам третий залп лег накрытием, а четвертый дал два попадания — при этом указывается и число снарядов в залпе — шесть, т.е. имел место полный залп, поскольку в это время действовали только две носовые башни. По другим источникам, в частности согласно свидетельству наблюдателей на крейсере «Норфолк», имело место два попадания около 8:50 во время падения снарядов третьего и четвертого залпов. В первой версии вызывает сомнения полные залпы в ходе пристрелки (что противоречит британской практике, при которой пристрелка велась половинными залпами).

** В первых участвовали средние орудия башен «А» и «X» и крайние башни «В».

*** Тогда же «Бисмарк» ввел в действие 150-мм артиллерию.



**Схема боя 27 мая
1941 г. по В.Юренсу**

ко упала и уже не восстановилась до конца боя.

К этому моменту флагман Тови сблизился с «Бисмарком» примерно до 78 кбт (около 14 500 м), после чего повернул на правый борт, чтобы ввести в действие кормовую башню. Спустя четыре минуты (в 9:03) «Родней», продолжавший накрывать немецкий линкор и вероятно добившийся еще нескольких попаданий, повернул вслед за флагманом, расстояние до которого теперь возросло до 25 кбт, и лег на 182 градуса. На новом курсе огню «Родней» мешал дым от трубы и оружейных залпов, и его скорострельность упала. Тем не менее, с линкора наблюдали накрытия цели, и возможно он добился нескольких попаданий 31-м или 32-м залпом. В этот период «Бисмарк» получил ряд попаданий, существенно снизивших его боеспособность — был уничтожен главный КДП и главный пост управления артиллерийским огнем, выведя из строя обе носовые башни. В 9:08 «Норфолк» доложил, что стволы башни «Антон»* опущены, а «Бруно» — задраны

вверх. Это означало, что обе башни не действовали.

В 9:04 к бою присоединился «Дорсетшир», открыв огонь с правого борта «Бисмарка» с дистанции порядка 97 кбт (18 000 м).

«Бисмарк» в 9:10 перевел управление огнем кормовыми башнями на кормовой артиллерийский пост, перенес огонь на находившийся примерно в 59,5 кбт (11 000 м) по левому борту «Кинг Джордж V», поскольку «Родней» в это время оказался вне угла обстрела кормовых башен. В 9:13 356-мм снаряд английского флагмана вывел из строя кормовой КДП, после чего кормовые башни «Бисмарка» перешли на огонь под локальным управлением.

Примерно в 9:13 «Родней» прекратил огонь, готовясь развернуться и действовать в дальнейшем полностью самостоя-

* На германских кораблях башням присваивались именные обозначения, так носовые башни «Бисмарка» обозначались как «Антон» (А) и «Бруно» (В), а кормовые — «Цезарь» (С) и «Дора» (D).

тельно от флагмана. В 9.16 он начал разворот на 180° и через две минуты вновь возобновил огонь на параллельном противнику курсе, произведя свой 41-й за бой залп с дистанции 49 кбт (9100 метров). В 9:20 кормовые башни «Бисмарка» перенесли огонь на «Родней», как более близкую и опасную цель, однако в 9.21 правое орудие башни «Дора» разорвало от взрыва собственного снаряда в стволе, после чего она сделала еще два выстрела левым орудием и прекратила огонь. «Родней» постепенно сближался с противником, склоняясь на восток, довернув на курс 21° в 9:21. Спустя две минуты (9:23), когда дистанция уменьшилась до 7000 м, из правого торпедного аппарата «Роднея» к «Бисмарку» устремилась торпеда, опровергнув мнение большинства военноморских теоретиков о бесплезности торпедного оружия на линкорах.

Тем временем «Кинг Джордж V» также развернулся на обратный курс, но он находился дальше от немецкого линкора и условия стрельбы с него в этот период времени были хуже, чем с «Роднея». Тем не менее, именно его 356-мм снаряд в 9:31 окончательно лишил «Бисмарк» тяжелой артиллерии, выведя из строя башню «Цезарь». Дальнейший бой представлял собой уже безответный расстрел немецкого линкора.

»Родней» продолжал обгонять медленно ползущий «Бисмарк», в 9:26 довернув еще к востоку на курс 37°. Вслед за первой, он пустил из правого торпедного аппарата еще несколько торпед, однако все они прошли мимо. Артиллерия, в отличие от торпед, была точнее — число попаданий в «Бисмарк» росло, постепенно превращая его развалину. В 9:30 дистанция до противника сократилась до 29,5 кбт (5500 м), после чего цель начала перемещаться за траверз. В 9:36 «Родней» развернулся на



180° градусов через левый борт и вновь прошел перед носом «Бисмарка». Однако на новом курсе он находился не более 10 минут — в очередной раз «срезав нос» рыскающего противника, «Роднею» пришлось поворачивать на 180 градусов из-за того, что цель вновь ушла за траверз. Попытка пустить очередные торпеды из правого торпедного аппарата успехом не увенчалась, поскольку у того вышел из строя перепускной клапан, и торпедистам пришлось ждать следующего поворота, чтобы попытаться удачи с левого борта. В 9.59 английский линкор в очередной раз развернулся на 190°, выписав еще одну петлю перед носом «Бисмарка», и пустил еще две торпеды* с дистанции 20 кбт (3700 м).

Начиная с 99-го залпа «Родней» начал стрелять со снижением орудий, чтобы поразить ватерлинию немецкого корабля и быстрее отправить его на дно. С 10:03 до 10:14, когда «Родней» сделал свой пос-

Заключительная стадия боя — «Бисмарк» под огнем 406-мм снарядов «Роднея»

* По мнению экипажа «Роднея» одна из этих торпед попала в «Бисмарк». Это попадание вполне вероятно, хотя на 100% подтвердить его нельзя (в частности, его не подтверждают уцелевшие немецкие моряки).

«Родней» ведет огонь по «Бисмарку». Снимок с линкора «Кинг Джордж V»



ледний, 113 залп, дистанция до противника составляла в среднем 20 кбт.

К этому времени Тови стало очевидно, что «Бисмарк» будет потоплен, и в 10:15 он отдал приказ своим испытывавшим недостаток топлива линкорам лечь на курс 27° и возвращаться на базу. «Родней» сразу прекратил огонь, поскольку новый курс уводил его от немецкого линкора. Флагман же, проходя мимо гибнущего «Бисмарка» на дистанции порядка 3000 м, продолжал расстреливать врага в упор обоими калибрами до 10:22.

На завершающей стадии боя английские корабли добились в «Бисмарк» большого числа попаданий (их общее число оценивается в 300—400) — в первую очередь «Родней», который за время боя наблюдал порядка 40 своих попаданий только главным калибром!

После прекращения огня британскими линкорами горящий «Бисмарк» все еще держался на плаву и Тови приказал кораблям, имевшим торпеды, сблизиться и потопить его. В 10:25 крейсер «Дорсетшир» выпустил две торпеды в правый борт «Бисмарка» с дистанции 3000 м, но они произвели эффект контрзатопления для кренившегося на левый борт корабля. Тогда крейсер, обогнув линкор, в 10:36 выпустил еще одну торпеду с 2200 м в левый борт. После ее попадания «Бисмарк» стал быстро крениться и в 10:39 повалился на левый борт и затонул в точке примерно 48°10' с.ш. и 16°12' з.д.

За время боя «Родней» выпустил 378 406-мм и 706 152-мм снарядов*.

После боя экипаж занялся приведением корабля в порядок и оценкой поврежденных. Все воздействие огня «Бисмарка» на «Родней» свелось к нескольким небольшим осколочным робоином от близких разрывов при немногочисленных накрытиях. Гораздо более тяжелые разрушения кораблю причинила собственная артиллерия — воздействие ударной волны главного калибра на завершающем этапе боя, когда орудия вели огонь со снижением привело к тому, что верхняя палуба вплоть до башни «В» получила тяжелые повреждения — была разрушена часть поддерживающих бимсов, снесена палубная арматура, не говоря уж о «выкорчеванном» палубном настиле. Серьезные повреждения получил ряд помещений на батарейной палубе в нос от барбета башни «А» — и если с такой бедой как разнесенные вдребезги керамические писсуары в носовых гальюнах команды можно было как-то смириться, то обрыв силовых электрических кабелей (многие из них были перерезаны сместившимися листами корпусных конструкций как ножницами) представлял серьезную проблему — пос-

ле боя пришлось прокладывать ряд резервных линий к носовым потребителям электроэнергии.

Описывая бой между «Бисмарком» и английскими линкорами, обычно принято обращать внимание на «недоведенность» 356-мм орудий и башен «Кинг Джорджа V», из-за которых тот в самые ответственные моменты лишился части артиллерии. При этом часто в качестве положительного примера приводят «Родней», на котором артсистема была «доведенной» и не доставляла особых неприятностей. Увы, с пушками «Родней» все было не столь гладко, как хотелось бы, и бой 27 мая это наглядно продемонстрировал. Самые большие неприятности происходили в башне «А». Правое орудие этой башни пропустило на начальном этапе боя 11 залпов из-за механических проблем, а на 65-м окончательно замолчало после того как у него заклинноло снарядный элеватор. Восстановить работоспособность последнего удалось только 12 часов спустя... Среднее орудие также пропустило на начальном этапе два залпа и все залпы с 64 по 88 из-за механических проблем. Похожая ситуация сложилась и с левым орудием, пропустившим 10 залпов и не стрелявшее после 97-го. На фоне этой башни дела в «В» выглядели лучше — среднее орудие дало осечку на 4-м залпе и пропустило пять или шесть залпов в течении последних семи минут боя. Левое орудие также пропустило несколько залпов. Лучшее всего на этом фоне выглядела башня «Х», орудия которой всего дважды «теряли залпы». Как видно, по пропускам залпов «Родней» не столь уж сильно ушел от своего более молодого собрата — ну разве что на нем не «клинило» башни...

«Родней» вернулся в Гриннок вечером 29 мая практически с пустыми топливными танками... В течении нескольких дней корабль вновь подготовили к так неожиданному прерванному переходу в США и уже 3 июня в сопровождении четырех эсминцев он отправился через Атлантику. Как и в прошлый раз, на пути в Америку линкор сопровождал крупной войсковой транспорт «Виндзор Касл», следующий в Галифакс. 12-го «Родней» прибыл на верфи ВМС США в Бостоне, где буквально на следующий день после прихода на линкоре начались работы по ремонту и модернизации.

* В литературе часто встречаются несколько отличающиеся цифры — 380 406-мм снарядов и 716 152-мм. Эти данные взяты из расходной ведомости «Родней» и отражают расход боезапаса в период с 3 по 30 мая 1941 г., а не конкретно во время боя. Вопрос о числе выпущенных торпед до конца не ясен — в разных источниках фигурируют цифры от 6 до 10.

На Средиземном море

Как уже упоминалось, после потопления «Худа» Адмиралтейство судорожно собирало в Северной Атлантике все наличные линейные силы. Находящийся во Фритауне «Нельсон» был слишком далеко от места разворачивающихся событий, однако и ему предписывалось полным ходом следовать в Гибралтар на тот маловероятный случай, если «Бисмарк» попытается прорваться в Средиземное море. Утром 26 мая линкор вышел из Фритауна и в сопровождении двух эсминцев устремился в Гибралтар, однако уже на следующий день приказ отменили — «Бисмарк» был повержен и надобность в экстренном броске на север отпала. В течение дня предписания, касающиеся «Нельсона», несколько раз менялись. Похоже, что в Адмиралтействе не знали, как лучше всего использовать находящуюся далеко на юге боевую единицу. С одной стороны в Южной Атлантике пошаливали германские рейдеры и наличие в этом регионе тяжелого корабля выглядело вполне оправдано, однако силы Флота Метрополии заметно поредели: «Принсу оф Уэлс» и «Роднею» в ближайшем будущем предстоял ремонт и в распоряжении адмирала Тови оставался один «Кинг Джордж V». В общем было над чем поломать голову. В конце концов «Нельсону» предписали присоединиться к следующему из Сьерра-Леоне в Англию конвою SL.75. 1 июня «Нельсон» нагнал конвой и вступил в охранение. На обратном пути линкору удалось отличиться: 4 июня выполняющий противолодочный патрульный полет самолет «Суордфиш» с авианосца «Викториес» обнаружил в точке с координатами 43°32' с.ш. и 23°56' з.д. подозрительное торговое судно. Для его досмотра от конвоя WA.8X отделился легкий крейсер «Нептун», а «Нельсону» Адмиралтейство предписало осуществить поддержку. Встретившись с легким крейсером, «Нельсон» приступил к поиску. В 20:30 неизвестное судно было наконец обнаружено, однако досмотр было решено отложить до утра. Всю ночь подозрительный «купец» безуспешно пытался оторваться от своих преследователей. Развязка наступила утром — на запрос с английских кораблей транспорт назвался шведским «Кесхольмом», однако это сразу вызвало подозрения, поскольку судно с таким названием согласно регистру имело водоизмещение менее 4000 брт и скорость всего 13 уз. Лже-швед же выглядел гораздо крупнее. Да и шел он всю ночь вовсе не 13- а 18-уз. ходом. На предупредительный выстрел «Нельсона», положившего 152-мм снаряд «под нос» транспорта, последнийотреагировал весьма своеобразно,

остановившись и начав спускать шлюпки — команда явно собиралась оставить судно, не допуская его досмотра. «Нельсон» попытался остановить спуск шлюпок, выстрелив еще дважды, а «Нептун» приготовился направить досмотровую партию, когда прогремел взрыв. Лже-швед оказался германским судном снабжения «Гоненхейм» линкора «Бисмарк», заблаговременно выдвинутого в Южную Атлантику. Вся команда снабженца была подобрана крейсером «Нептун», после чего английские корабли вернулись к своим конвоям. 6 июня «Нельсон» отделился от конвоя и в сопровождении трех эсминцев направился в Скапа-Флоу, куда прибыл два дня спустя.

За время стоянки в главной базе Флота Метрополии Адмиралтейство наконец определилось с дальнейшим использованием «Нельсона» — его предполагалось отправить на Средиземное море для усиления Соединения Н адмирала Сомервилла на время проведения крупной операции по проводке конвоя на Мальту. 14 июня произошло важное событие в корабельной жизни — в командование «Нельсоном» вступил кэптен Т.Тробрюбридж, сменив занимавшего этот пост Дж. Милса.

11 июля началась операция «Сабстенс». «Нельсон» в сопровождении эсминцев покинул Скапа-Флоу и направился в Клайд, где уже начали собираться транспортные суда конвоя WS.9С. Два дня спустя конвой покинул берега Англии и взял курс на Гибралтар. На этом отрезке пути его прикрытие осуществлял «Нельсон», легкие крейсера «Манчестер», «Аретуза», «Эдинбург», «Якоб ван Хеескерк» (голландский), минный заградитель «Мэнксмен» и девять эсминцев. 20 июля он благополучно достиг Гибралтара. В 1:45 21 июля конвой с частью эскорта во главе с «Нельсоном»

Операция «Сабстенс» — линкор «Нельсон» и эсминец «Лайтнинг» (на переднем плане)





Операция «Сабстенс»

прошел Гибралтарским проливом, после чего номер конвой был сменен на GM.1 (шесть транспортов). В 3:00 к нему присоединилось соединение Н (линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», легкий крейсер «Хермайон» и восемь эсминцев).

Конвой следовал беспрепятственно до 23 июля, лишь тогда итальянцы поняли, что конвой следует на Мальту и это не очередная операция по переброске самолетов. Начавшиеся в 9:15 воздушные атаки были в основном отбиты зенитным огнем и самолетами с «Арк Ройяла». Итальянцам удалось добиться торпедного попадания в крейсер «Манчестер» и повредить бомбой эсминец «Файрдрейк», но транспорты остались целы. В 16:45 конвой вошел в пролив Скерки. Здесь Соединение Н и «Нельсон» повернули назад*, а транспорты с ближним эскортом проследовали дальше.

Соединение Н отошло западнее Сицилии, где маневрировало до 25 июля, осуществляя прикрытие поврежденных кораблей, а также дожидаясь возвращения крейсеров, доставлявших войска на Мальту, и встречный конвой MG.1 (судно снабжения «Брекншир» и четыре транспорта). После этого Соединение Н на скорости 23 уз. (максимальной возможной для «Нельсона») ушло в Гибралтар, прибыв туда в 9:00 следующего утра.

Спустя несколько дней «Нельсон» и Соединение Н вновь отправились к Мальте — с 30 июля по 4 августа прошла операция «Стайл» по доставке на осажденный остров солдат, не попавших туда в ходе предыдущей операции «Сабстенс» из-за севшего на мель транспорта «Лейнстер». На этот раз в роли транспортов использовались крейсера «Аретуза», «Хермайон» и минзаг «Мэнксмен». Тяжелые корабли Соединения Н вновь довели своих подопеч-

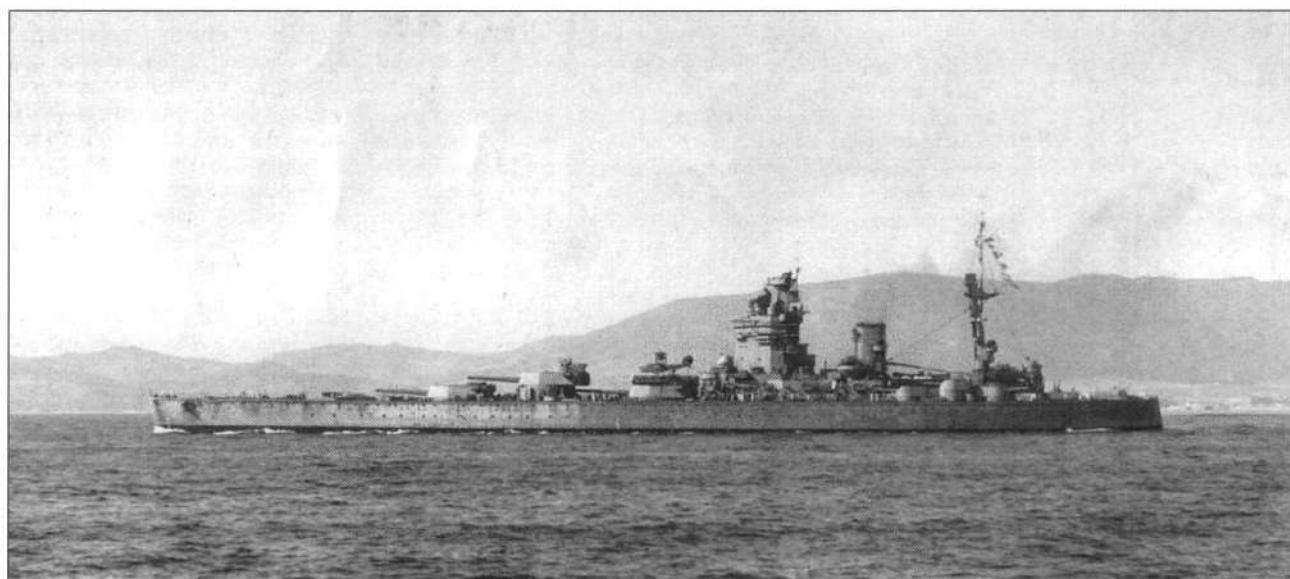
ных до пролива Скерки и, дождавшись их возвращения западнее Сицилии, вместе вернулись в Гибралтар.

Вскоре к «Нельсону» вновь вернулся статус флагмана — линейный крейсер «Ринаун», на котором ранее держал флаг адмирал Сомервилл, после года интенсивного использования требовал срочной постановки в док. Провести необходимый ремонт в Гибралтаре возможным не представлялось, поэтому линейный крейсер пришлось отправить в Англию, а «Нельсон», который ранее планировалось вернуть в состав Флота Метрополии после проведения операции «Сабстенс», оставить на Средиземном море. 8 августа командующий Соединением Н поднял свой флаг на «Нельсоне».

Впервые в новом качестве «Нельсон» вышел в море 14 августа — требовалось отработать совместное маневрирование и взаимосвязь со своими новыми партнерами — авианосцем «Арк Ройял» и крейсером «Хермайон». Учения продолжались два дня, а уже 22 — 26 августа Соединение Н провело первую операцию в обновленном составе — «Минсмит». В ходе этой операции быстроходный минзаг «Мэнксмен» незаметно поставил минное заграждение возле Ливорно, а Соединение Н прикрывало его, крейсируя к северу от Сардинии. Авианосные «Суордфиши» атаковали аэродром Темпио, чтобы отвлечь внимание итальянцев — это удалось, и наверное даже слишком. 23 августа командующий итальянским флотом адмирал Якино вышел в море вместе с современными линкорами «Литторно» и «Витторно Венето», четырьмя тяжелыми крейсерами и 19 эсминцами. Он намеревался дать бой англичанам, но адмирал Сомервилл, разумно посчитав соотношение сил слишком невыгодным, от боя уклонился и 26-го вернулся в Гибралтар.

Итогом этого, так и не состоявшегося, столкновения стало то, что англичане вдруг осознали, что итальянцы способны действовать более решительно, чем прежде, и готовы померяться силами с английским флотом — при условии заметного превосходства в линкорах. Поскольку в сентябре планировалось проведение очередной операции («Халберд») по проводке на Мальту большого конвоя, Соединение Н, имеющее всего один линейный корабль, требовалось усилить. Для этого Адмиралтейство избрало недавно закончившие ремонт линкоры «Родней» и «Принс оф Уэлс», которые предполага-

* Соединение Н при проводке конвоев обычно не входило в пролив, где авианосец не мог вести летные операции, поскольку там было слишком тесно из-за многочисленных минных заграждений.



лось временно придать Соединению Н — точно так же, как несколько раньше на Средиземное море попал «Нельсон».

Работы на «Роднее» на верфи ВМС в Бостоне продолжались два месяца. Практически сразу после прихода линкора в Америку на нем сменился командир — герой боя с «Бисмарком» Далримпл-Гамильтон в июле ушел на повышение, а его место занял кэптен Дж.Ривет-Кармак. Ремонт завершился 12 августа и линкор приступил к испытаниям. Спустя неделю, 20 августа «Нельсон» вышел на Бермуды для отработки боевых задач и повышения подготовки экипажа. В начале сентября линкор вернулся в Англию, где ненадолго зашел в Клайд смонтировать новое радиоэлектронное вооружение (радары типов 284, 271 и 281). В начале сентября корабль был готов к боевым действиям.

Пока шла подготовка к «Халберд» Соединение Н не сидело без дела — с 10 по 14 сентября была проведена очередная операция по доставке самолетов на Мальту. На этот раз к «Роднею», «Арк Ройялу» и «Хермайоне» присоединился пришедший из Англии авианосец «Фьюриес». 12 сентября в 8:00 с палуб авианосцев поднялось 39 «Харрикейнов» и устремились на остров, а корабли повернули на Гибралтар. Любопытно, что во время этого похода «Нельсон» утратил статус самого тихоходного корабля — «Фьюриес» находился в столь плачевном техническом состоянии, что его лучшая скорость не превышала 20 уз.

В ночь на 20 сентября итальянцы предприняли попытку вывести из строя корабли Соединения Н в Гибралтаре с помощью человекоуправляемых торпед «Майяле» из Х флотилии MAS. 19 сентября подводная

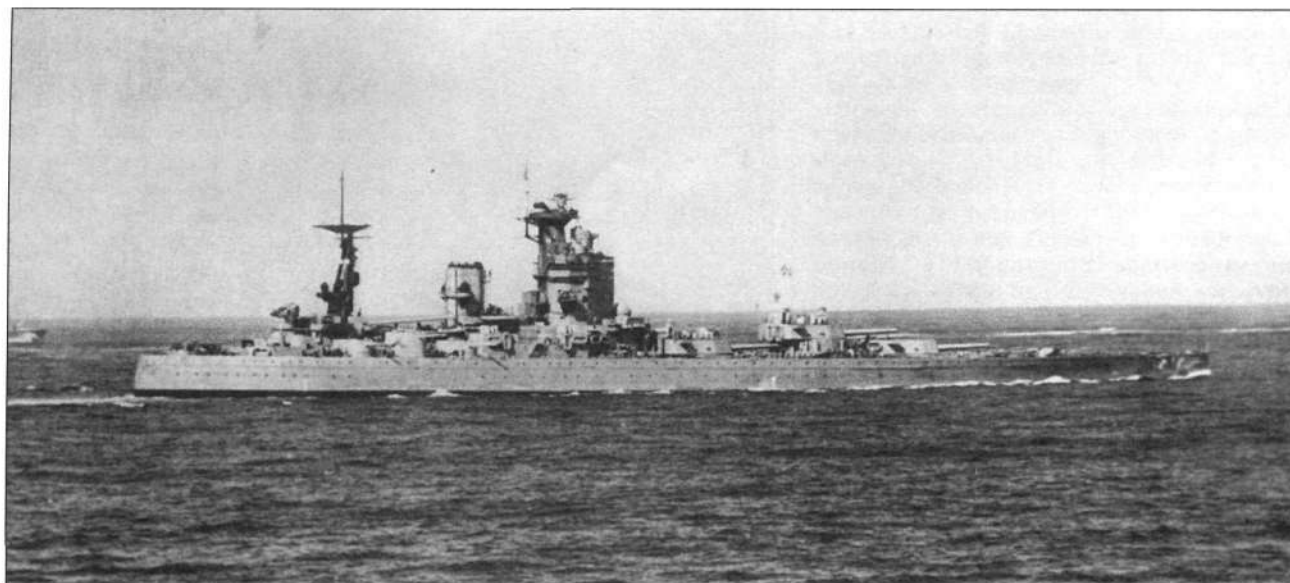
лодка «Шире» доставила в район Гибралтара три «Майяле», которые должны были атаковать «Нельсон», «Арк Ройял» и крейсера, стоящие у южного мола. Две из них выбрали в качестве цели «Нельсон» и даже смогли подойти к южной оконечности мола. Однако предпринятые ранее попытки атаковать корабли в Гибралтаре с помощью человекоуправляемых торпед* насторожили англичан, и теперь в гавани патрулировали катера, постоянно сбрасывающие в воду гранаты. Этого оказалось достаточно, чтобы итальянцы сменили цели. Они потопили танкер «Фиона Шелл», тяжело повредили танкер «Денбидейл» и теплоход «Дурхэм».

Тем временем операция «Халберд» уже началась — 17 сентября из Англии в Гибралтар вышел конвой WS.11X, который сопровождали временно передаваемые Соединению Н линкоры Флота Метрополии «Принс оф Уэлс» и «Родней». Помимо тяжелых кораблей на Атлантическом участке следования конвой сопровождали четыре крейсера и девять эсминцев.

Чтобы ввести противника в заблуждение относительно привлекаемых для проведения операции сил, в частности, для сокрытия того факта, что в прикрытии конвоя будут целых три линкора, адмирал Сомервилл разыграл в Гибралтаре 23 сентября целый спектакль. Когда в этот день в базу вошел отделившийся от конвоя для дозаправки «Родней», Сомервилл обставил это так, словно тот прибыл сменить «Нельсона». Адмирал со своим штабом с соблюдением всех церемоний прибыл на «Родней» и поднял свой флаг на

**«Родней», операция
«Халберд»**

* Осенью 1940 г. была предпринята неудачная попытка атаки линкора «Барэм».



«Нельсон», операция «Халберд»

мачте линкора. На палубе якобы уходящего в Англию «Нельсона» был выстроен оркестр морской пехоты, который играл «Катимся домой». Хотя практически сразу Сомервилл без лишней помпы вернулся на «Нельсон», до конца дня адмиральские приказы отправлялись с «Роднея», ушедшего на соединение с конвоем вместе с «Арк Ройялом» и «Хермайон». Только вечером того же дня «Нельсон» наконец вышел в море с тремя эсминцами и устремился на соединение с конвоем. Встреча произошла в 1:30 25 сентября, когда корабли WS.11X проходили проливом. Войдя в Средиземное море конвой сменил индекс с WS.11X на GM.2.

До 27 сентября обходилось без боевых столкновений, хотя итальянцы были в курсе о выходе большого конвоя на Мальту. Судя по всему, спектакль Сомервилла сыграл свою роль, и итальянцы так и не узнали, что конвой сопровождают целых три линкора. Это незнание придало смелости адмиралу Якино, который 26 сентября вышел в море (линкоры «Литторио», «Витторио Венето», три тяжелых, два легких крейсера и 14 эсминцев) с целью атаковать конвой, когда тот войдет в зону действия итальянской авиации.

Авиация обнаружила конвой утром 27 сентября, вскоре после полудня начались атаки итальянских торпедоносцев. Первоначально они отбивались эсминцами эскорта, не допуская самолеты до кораблей конвоя, но около 13:30 группа из четырех торпедоносцев прорвалась через завесу и атаковала «Нельсон» с правого траверза. Огонь линкоров заставил два самолета отвернуть, но два других смогли сбросить торпеды. «Нельсон» резко повернул направо, чтобы пройти между

торпедами, и одна из них действительно проскочила по правому борту. А вот от второй увернуться не удалось — при входе в воду она первоначально пошла глубоко и ее след не был виден — лишь в 120 ярдах от форштевня «Нельсона» она внезапно обозначила себя цепочкой пузырьков. Уклониться при такой дистанции нереально, и надеяться можно было только на очень острый угол встречи — фактически торпеда и линкор шли навстречу друг другу. Увы, торпеда попала и взорвалась — утешением могло служить лишь то, что серьезно никто не пострадал. Как оказалось — повезло чисто случайно. За полчаса до попадания всех торпедистов отозвали из отсека торпедных аппаратов, направив на усиление аварийных партий и все потери «Нельсона» в личном составе свелись к одному раненому.

Силу взрыва участники событий оценивали по разному: кто-то говорил о небольшом взрыве, по мнению других, сотрясение было довольно значительным. Адмирал Сомервилл вспоминал, что огромный линкор при взрыве изогнулся, словно удочка. Старпом линкора, командер Бланделл отправился в нос выяснять масштаб повреждений. Освещение ниже батарейной палубы отсутствовало, впрочем, его быстро восстановили, задействовав резервное. Помещения под нижней палубой интенсивно затапливались, а отсек торпедных аппаратов оказался полностью заполнен водой, так что решение перевести на время воздушного налета торпедистов в аварийные партии спасло им жизни. Скорость «Нельсона» постепенно снизилась с 18 до 14 уз., и он продолжал садиться носом.

Торпедирование «Нельсона» стало единственным успехом итальянской авиации в этот день — в ходе почти 30 атак зенитчиками английских кораблей было сбито шесть самолетов, еще четыре «завалили» истребители «Арк Ройяла». Правда, не все сбитые самолеты были итальянскими: доблестные зенитчики «Роднея» умудрились сбить два «Фулмара» с «Арк Рояла». К счастью, пилотов и наблюдателей в обоих случаях удалось подобрать эсминцу «Дункан». А вот зенитчики «Принс оф Уэлса» сбили «свой» «Фулмар» так, что спастись было уже некогда...

Повреждения «Нельсона» и падение скорости привели к тому, что хотя он и продолжал следовать с конвоем, стало ясно, что в предстоящем бою Сомервилл может на него уже не рассчитывать — если конечно бой состоится — адмирал до сих пор не был уверен, что итальянские линкоры вышли в море.

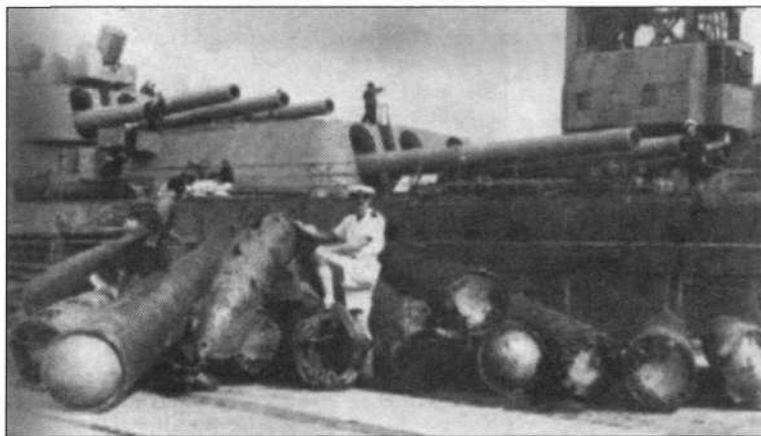
В это время противников разделяло примерно 120 миль, при этом Якино также не имел точных сведений о составе британского флота. На этом фоне сообщение о выводе из строя английского линкора придало итальянскому адмиралу решимости, поскольку теперь по его расчетам у Сомервилла остался только один линкор. Якино пошел на сближение, полагая дать бой около 15:30.

В 14:02 Сомервилл наконец получил сведения о присутствии в море итальянских линкоров в 70 милях к северо-западу. Адмирал перестроил свои линкоры в кильватерную колонну и встал между конвоем и приближающимися итальянцами. Практически сразу пришлось вернуть «Нельсон» к конвою — Сомервилл опасался, что итальянцы легко смогут прорваться мимо идущей на 14-уз. эскадры к конвою. «Принс оф Уэлс» и «Родней» полным ходом устремились навстречу итальянцам. Один из офицеров «Роднея» вспоминал: «Когда мы повернули, «Принс оф Уэлс» поднял сигнал, который требовал увеличить скорость до 28 уз. Это вызвало у нас серьезное замешательство, так как на несколько узлов превышало скорость, которую мы показывали даже в лучшие годы. Однако он не пожелал нас ждать и ринулся вперед за итальянским флотом, предоставив нам догонять. В это время «Сурордфиши» «Арк Ройяла» готовились к торпедной атаке. Сначала рапорты были обнадеживающими. Мы действительно начали думать, что вынудили итальянский флот принять бой. Однако они опять нас разочаровали. Обнаружив, что мы идем на них, итальянцы ретировались в безопасный и спокойный Неаполь. Мы снова не сумели их даже увидеть. Это удалось лишь через 2 года, когда они капитулировали».

Действительно, припадок решимости у итальянцев оказался довольно коротким. Уже в 15:00 Якино, опасаясь: 1) самолетов «Арк Ройяла», 2) опустившегося на море тумана, снизившего видимость до 5 миль, 3) отсутствия своих истребителей, и еще 4) непонятно чего, решил повернуть назад. До вечера итальянские линкоры на большой скорости отходили. Посланные в погоню самолеты «Арк Ройяла» никого не нашли. В 17:00 Сомервилл приказал прекратить преследование. Почти одновременно Якино получил сообщение, что итальянские бомбардировщики «потопили крейсер и вероятно линкор, а также повредили еще 2 крейсера». Получив приятное известие, он лег на обратный курс и вновь решил дать бой. Вновь два флота следовали друг за другом — только теперь итальянцы гнались за англичанами на юг. Однако на закате Якино прекратил преследование и отошел к побережью Сардинии. Соединение Н тем временем довело конвой до пролива Скерки, после чего GM.2 следовал дальше с небольшим сопровождением, а линкоры повернули назад в Гибралтар.

Поврежденный «Нельсон» отделился от остальных тяжелых кораблей несколько раньше и ушел в сопровождении пяти эсминцев. В Гибралтар «Нельсон» пришел 30 сентября, причем осадка носом составляла свыше 12 м. На следующий день началась выгрузка боезапаса перед постановкой в док — корабль надо было подлатать для безопасного перехода в Англию. 2 октября «Нельсона» ввели в док и после осушения выяснилось, что повреждения оказались более тяжелыми, чем это оценивалось первоначально. При взрыве торпеды наибольшие разрушения получил отсек торпедных аппаратов: и сами торпеды. Все помещение оказалось завалено частями торпед, сброшенных со стеллажей, а также взрывчатым веществом из разрушенных боевых отделений. Линкор

Поврежденные торпеды, выгруженные с «Нельсона», октябрь 1941 г.



вывели из дока 5 ноября, неделю спустя (13 ноября) вышел из Гибралтара в Англию. На борту корабля находились 970 членов экипажа недавнего спутника по соединению Н — авианосца «Арк Ройял», потопленного поблизости от Гибралтара. 22 ноября «Нельсон» пришел в Скапа-Флоу, где экипаж «Арк Ройяла» оказался расписан по другим кораблям. Сам «Нельсон» отправился в Росайт — на верфь, проходить полноценный ремонт и модернизацию.

1 октября в Гибралтар вернулся «Родней» — поскольку штатный линкор Соединения Н «Нельсон» оказался поврежден, Адмиралтейство решило оставить «Родней» на Средиземном море. В тот же день флаг командующего был перенесен с «Нельсона» на «Родней» — второй раз за неделю...

16 октября «Родней» в новом качестве вышел во главе Соединения Н («Родней», «Арк Ройял», «Хермайон» и шесть эсминцев) для проведения ставшей уже рутинной операции («Кэлбой») по доставке авиационных подкреплений на Мальту. На этот раз 18 октября с палубы «Арк Ройяла» поднялись 13 «Альбакоров» и «Суордфишей», которые должны были усилить ударную мощь мальтийской авиационной группировки. Соединение вернулось в Гибралтар 19 октября.

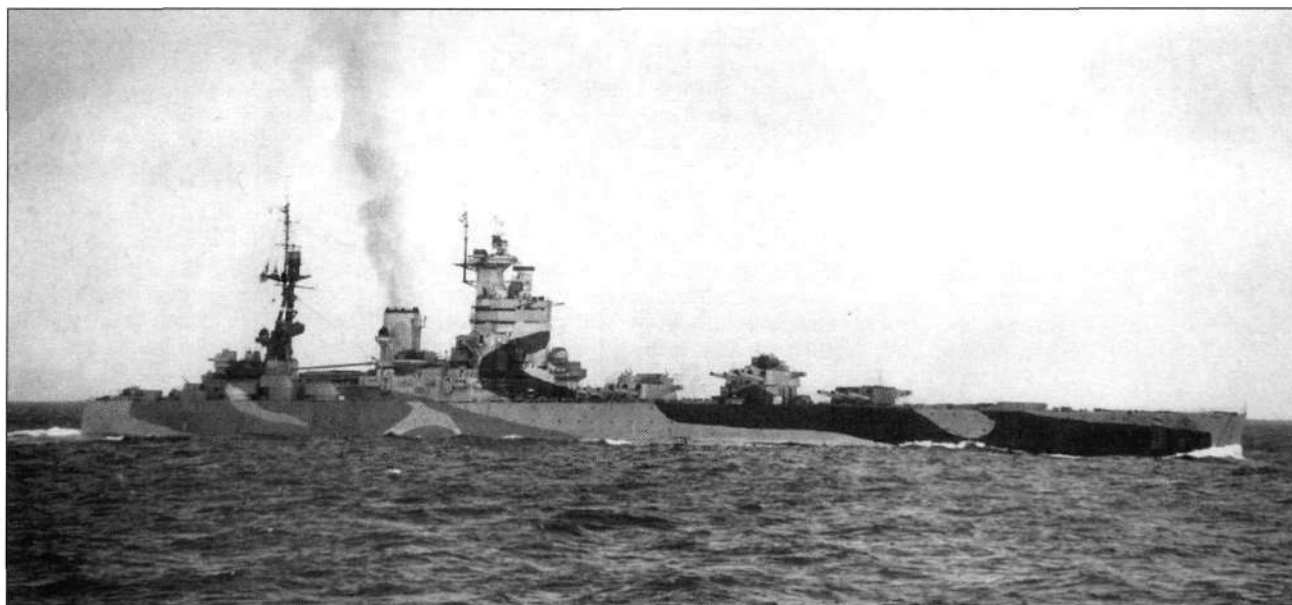
Пребывание «Роднея» на Средиземном море оказалось непродолжительным — из-за отправки 25 октября линкора «Принс оф Уэллс» на Дальний Восток в составе Флота Метрополии остался всего один линкор, способный противостоять новому германскому линкору «Тирпиц», вступление которого в строй ожидалось в самое ближайшее время. История с «Бисмарком», родным братом «Тирпица», напомнила Адмиралтейству старую истину, что «Бог помогает большим батальонам», и что против немецкого линкора желательно иметь два своих корабля. В конце октября было принято решение вернуть «Родней» в состав Флота Метрополии. В первых числах ноября адмирал Сомервилл перенес свой флаг на старый линкор «Малайя», а его бывший флагман направился в Англию. 8 ноября «Родней» вошел в Лох-Ю, откуда после крайне непродолжительной стоянки отправился в новую маневровую базу флота в Исландии. 12 ноября линкор вошел в Хваль-фьорд, где застыл в двухчасовой готовности, ожидая появления на сцене «Тирпица». Увы, «Родней» провел полтора месяца на якоре в постоянной готовности к выходу в море, так и не дождавшись появления своего грозного противника — «Тирпиц» явно не спешил разделить судьбу «Бисмарка». 20 декабря «Родней» ушел в Скапа-Флоу, где и встретил новый, 1942 г.

В январе «Родней» всего один раз покидал главную базу флота. 17 января адмирал Тови получил информацию об ожидаемом выходе германских кораблей в Атлантику (в то время по оценке Адмиралтейства к действиям на Атлантике были готовы «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Тирпиц»). В 8:00 кораблям был отдан приказ поднять пары для полного хода. В 16:00 «Кинг Джордж V», «Родней», авианосец «Викториес», четыре крейсера и 10 эсминцев покинули Скапа-Флоу и взяли курс на Исландию. В Хваль-фьорд Флот Метрополии прибыл два дня спустя, но уже 20-го вновь вышли в море, некоторое время крейсировали между Исландией и Фарерами, но так никого не встретив, вернулись в Скапа-Флоу.

В начале февраля «Родней» было решено привлечь к эскортированию конвоя WS.16 через Бискайский залив. Находящаяся в Бресте германская эскадра («Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген») по мнению Адмиралтейства представляла реальную угрозу. Безопасности WS.16 предавалось особое внимание — Черчилль напомнил Адмиралтейству, что этот конвой имеет решающее значение для хода войны на Среднем Востоке, поэтому он должен дойти до цели с минимальными потерями, а лучше — вообще без потерь. 12 февраля «Родней» вышел из Скапа-Флоу в Клайд, собираясь присоединиться там к WS.16. Увы, после полутора месяцев, проведенных в Исландии, состояние корабля было слишком плохим и ему настоятельно требовался текущий ремонт. В последний момент пришлось импровизировать и вместо «Роднея» в составе эскорта WS.16 пошел линейный крейсер «Ринаун». Линкор же 16-го ушел из Клайда в Ливерпуль — на ремонт.

Впервые с начала войны и «Нельсон» и «Родней» одновременно оказались в ремонте. Пока на верфях кипела работа, в Адмиралтействе началось обсуждение дальнейшей судьбы двух самых мощных кораблей Королевского флота. Адмирал Сомервилл, ныне возглавивший Восточный флот, базирующийся на Цейлоне, очень хотел получить эти корабли под свое начало и ему удалось убедить в этом как Адмиралтейство, так и премьера У.Черчилля. Последний в мае 1942 г. общался президенту США Ф.Рузвельту, что в Индийском океане Англия намерена сформировать мощный линейный флот, состоящий из «Уорспайта», «Вэлианта», «Нельсона» и «Роднея».

Однако прошло совсем немного времени и стало ясно, что японская угроза Цейлону носила несколько надуманный характер. Черчилль, до этого постоянно требовавший Адмиралтейство ускорить



ремонт «Нельсона» и «Роднея» для скорейшей отправки их Сомервиллу, изменил свою точку зрения, недвусмысленно дав понять морякам, что целесообразнее использовать эти корабли в Европе.

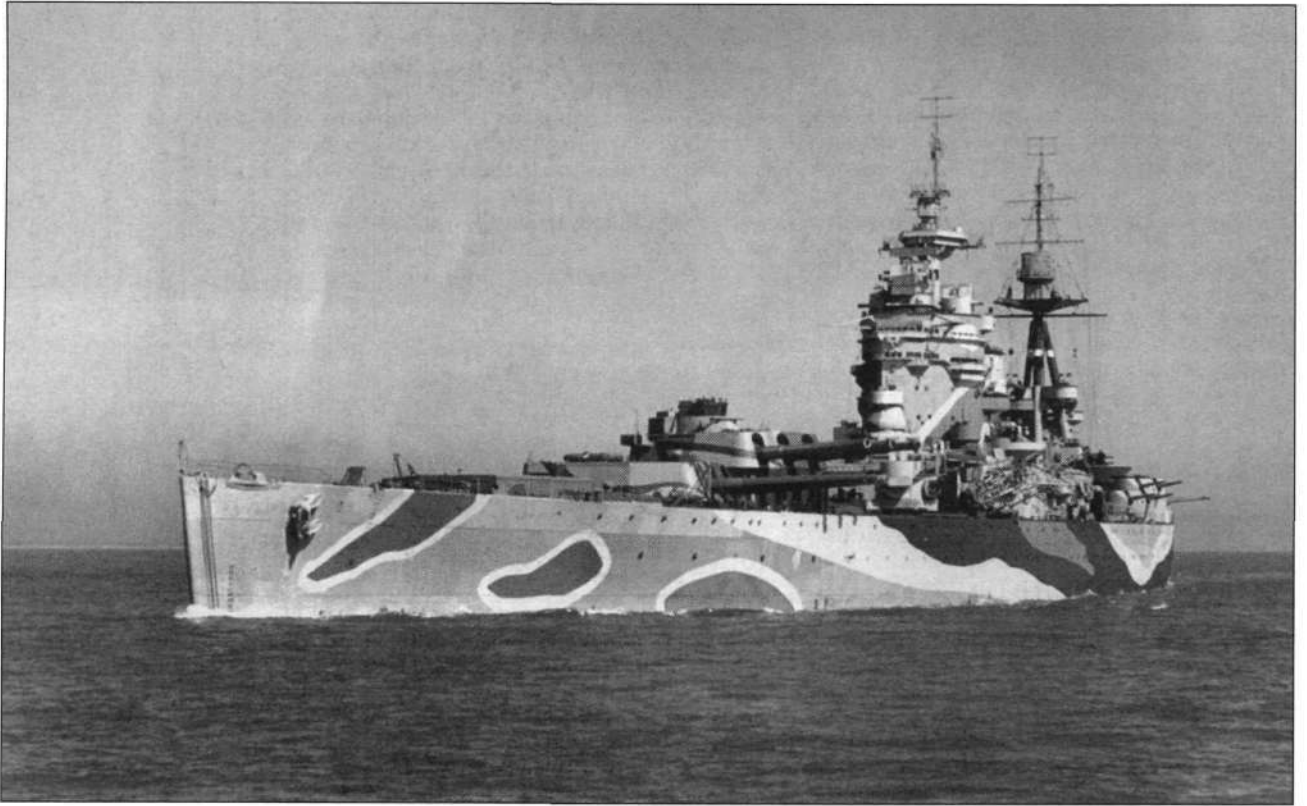
Первым закончил свой ремонт «Нельсон» — 21 апреля он вышел из Росайта, завершив испытания, и направился в Скапа-Флоу. За время ремонта на корабле сменилось два командира — в январе

1942 г. кэптен Тробриндж ушел на повышение и его до марта заменял командер Д.Хилл, пока Адмиралтейство не прислало замену — кэптана Х.Джакомба. Прибыв в главную базу, «Нельсон» занялся интенсивной подготовкой, продолжавшейся всю первую половину мая. Вскоре к нему присоединился «Родней», закончивший 5 мая ремонт в Биркинхеде. Как уже упоминалось, первоначально планировалось

*Линкор «Нельсон»,
7 мая 1942 г.*



*Линкор «Нельсон»,
7 мая 1942 г.
Учебные стрельбы*



отправить корабли в Индийский океан, но еще до окончания курса подготовки линкоры перенацелили на сопровождение особо ценных конвоев. Первой боевой задачей после возвращения «адмиралов» в строй стала проводка очередного ценного «Уинстон спэшел», на сей раз под номером 19.

27 мая «Нельсон» покинул Скапа-Флоу и направился в Гринок*, где 28 мая принял на борт 600 человек авиационного персонала для доставки во Фритаун. 31 мая «Нельсон» в компании авианосца «Аргус», доставлявшего самолеты в Гибралтар, и под эскортом двух эсминцев вышел из Гринока на соединение с конвоем WS.19P. Поход на юг продолжался долго, почти три недели и был не особо богат событиями — сменялись корабли охранения, 5 июня отделилась группа кораблей, следующих в Гибралтар. «Нельсон» передавал топливо эскортным миноносцам. В ночь с 12 на 13 июня на линкоре произошел трагический инцидент, приведший к смертельному случаю. Погода вблизи экватора жаркая и даже ночью во внутренних помещениях линкора было довольно душно. Часть команды предпочитала спать на верхней палубе. Одним из самых уютных мест была ложбинка между двумя деревянными выстрелами, уложенными вдоль башни «А». В описываемую ночь на выстрелах расположился кочегар Френсис Блэдес, и надо так случиться, что именно ночью расчет башни «А» проводил учения, в ходе которых требовалось развернуть башню на борт. Несчастного Френсиса попросту раздавило — зазор между выстрелами и подзором башни составлял всего несколько дюймов. Утром кочегар был похоронен в море со всеми воинскими почестями.

В тот же день линкор отделился от конвоя и выдвинулся вперед по курсу следования. Во Фритауне состоялась долгожданная встреча с «Роднеем» и 19 июня оба линкора вновь присоединились к WS.19P и сопровождали его до 26-го, когда повернули обратно и взяли курс на Фритаун (прибыли 1 июля).

Во Фритауне линкоры простояли до 17 июля, после чего направились в Скапа-Флоу. 27 июля, на следующий день после прибытия, на мачте «Нельсона» был поднят флаг контр-адмирала Э.Сифрета. Линкоры начали готовить к участию в проводке очередного большого конвоя на Мальту — «Пьедестал». Присутствие «Нельсона» и «Роднея» в составе сил прикрытия должно было нейтрализовать угрозу со стороны итальянского флота, кроме того, мощное зенитное вооружение существенно повышало шансы кон-

воя при ожидавшихся атаках итальянской авиации.

2 августа «Нельсон» и «Родней» покинули Скапа-Флоу в сопровождении пяти эсминцев, по пути проведя учебные зенитные стрельбы в Пентланд-Фёрте. На следующий день линкоры встретили конвой WS.21X в море западнее Ирландии. Для введения противника в заблуждение о конечном пункте следования конвоя, он выдавался за очередной «Уинстон спэшел», направляющийся к мысу Доброй Надежды. По пути линкоры заправляли эскортные миноносцы, которым не хватало дальности плавания.

9 августа в 23:00 WS.21X и его эскорт прошли Гибралтарский пролив. Началась основная фаза операции «Пьедестал». Силы эскорта были переформированы. Прикрытие, которое в былые времена осуществляло Соединения Н, теперь выполняло только что созданное Соединение Z в составе «Нельсона», «Роднея», авианосцев «Игл», «Индомитебл», «Викториес», легких крейсеров «Феб», «Сириус», «Харибдис» и шести эсминцев. Согласно плану операции Соединение Z должно было довести конвой до пролива Скерки, обеспечив его защиту от вражеской авиации и возможных вылазок тяжелых кораблей итальянского флота. Далее конвой должен был следовать под защитой крейсеров и эсминцев, а тяжелые корабли — возвратиться в Гибралтар.

Боевые столкновения начались 11 августа — немецкая подводная лодка U-73 потопила авианосец «Игл», а авиация успела совершить несколько безуспешных налетов. Главные события для Соединения Z начались на следующий день. До конца дня 12 августа конвой отбивал непрерывные атаки бомбардировщиков и подводных лодок.

Хотя основную тяжесть борьбы с авиацией противника взяли на себя пилоты авианосных истребителей, зенитный огонь линкоров играл чрезвычайно важную роль. Одним из эффективных способов отражения атак низколетящих итальянских торпедоносцев стала завеса водяных столбов, поставленная 406-мм орудиями линкоров, стреляющими на предельном снижении. Частокол водяных столбов удержал многие торпедоносцы на почтительном расстоянии, а часть торпедоносцев вообще сбросила свои смертоносные снаряды за пределами дальности хода торпед.

* «Родней» к этому моменту еще не успел закончить курса боевой подготовки, было решено, что он догонит конвой в пути.

На с.92: линкор «Родней» после завершения ремонта, 4 мая 1942 г.

Ни «Нельсон», ни «Родней» в ходе боя не пострадали, хотя одному из итальянских Ju-87 удалось «положить» бомбу в 20 ярдах по левому борту «Роднея».

Об интенсивности воздушных атак дает представление выдержка из бортового журнала «Роднея» за 12 августа:

«7:45. Две торпеды прошли впереди. Мы уклонились от следов.

9:15. Большое облако дыма на горизонте. Красный 10*. (Сбитый бомбардировщик)

9:16. Бомбы справа по носу. Дым над эсминцем по пеленгу. Красный 10. Еще бомбы справа по носу.

9:29. «Индомитебл» стреляет по самолетам. Самолет слева. Самолет на правой раковине. Стреляем. Они отвернули.

9:53. След торпеды под форштевнем проходит слева направо. Мы остановили правую машину и повернули.

10:15. Торпеда проходит спереди справа.

10:45. Торпеда проходит сзади слева.

12:13. Четыре самолета заходят с правого крамбола. Все стреляют.

12:16. Бомбы спереди, сзади и слева по борту у эсминца на левом траверзе.

12:17. Один самолет сбит слева по борту.

12:43. 406-мм открыли огонь по левому борту. Это выглядит, как стрельба на не-

долетах. Один торпедоносец в воде по левому траверзу.

12:45. Торпеда сброшена слева по носу.

12:46. Шесть торпедоносцев на левом траверзе. Кажется, сброшены несколько торпед.

12:48. Один торпедоносец сбит истребителем. Красный 10. Правый фланг конвоя попал под сильную атаку.

13:03. На правом фланге конвоя снова действуют торпедоносцы.

13:05. Глубинные бомбы слева по носу (прикрытие). 120-мм левого борта открыли огонь по самолету на левой раковине.

13:07. Крейсер за кормой ведет огонь. Снова глубинные бомбы слева по носу.

13:15. Приближаются вражеские самолеты. Зеленый 75.

13:17. Бомбы за кормой «Нельсона». Мы стреляем из всего, что имеем. Бомбы падают совсем близко по носу. Две справа, одна слева. Они ложатся по диагонали.

13:20. Еще бомбы по правому борту».

Резкие перемены ходов привели к тому, что снова проявились давно забытые дефекты котлов «Роднея». Когда вечером 12-го Соединение Z повернуло обратно на Гибралтар, «Родней» уже не мог давать более 18 уз. Конвой с ближним эскортом проследовал дальше — на Мальту**.

Главный калибр десантов

«Нельсон» и «Родней», после кратковременного захода в Гибралтар на дозаправку, 16-го покинули Средиземное море и направились в Метрополию. Поскольку оба корабля предполагалось использовать в планирующейся высадке на африканский континент (операция «Торч»), по прибытию на британские острова их направили в Росайт — подремонтировать — и в основном это касалось «Роднея». После похода в Средиземное море состояние корабля вновь резко ухудшилось — возможно, это стало следствием не очень качественного ремонта весной 1942 г., проводившегося не на верфи ВМС, а частным подрядчиком, а возможно, причина кроется в спешке, с которой «Родней» старались выпихнуть в поход WS-19P. Ведь сам Черчилль в апреле 1942 г. сильно возмущался темпами работ на «Нельсоне» и «Роднее» и требовал их скорейшего ввода в строй. Помимо текущих котлов, «дышащей» обшивки, на «Роднее» вновь начались проблемы с рулевым приводом. Были случаи, когда ни один из трех электромоторов, приводящих в действие гидронасосы рулевого привода, не работал и «Роднею» приходилось управляться машинами, меняя частоту оборотов винтов правого и левого бортов.

Закончив ремонт в Росайте («Родней» — с 25 августа до 16 сентября, «Нельсон» — с конца августа по 16 октября), линкоры перешли в Скапа-Флоу, где вовсю шла подготовка к операции «Торч».

По плану союзников американцы высаживались во французских владениях на атлантическом побережье Африки, а английским силам предстояло захватить Оран и Алжир на южном побережье Средиземного моря.

Первым в Средиземное море отправился «Родней» — 23 октября вместе с тремя эсминцами он вышел из Скапа-Флоу и направился в Гибралтар. 26 октября он был замечен в Гибралтарском проливе немецкими подводными лодками, правда, почему-то был принят за «американский» линкор.

Вслед за «Роднеем» к месту будущих боев отправился и «Нельсон». 26 октября линкор под флагом вице-адмирала Е.Сифрета покинул Скапа-Флоу и повел Соединение X («Дьюк оф Йорк», «Нель-

* «Красный 10» — направление атаки, здесь — левый борт, курсовой угол — 10 градусов. Соответственно встречающийся далее «зеленый» — это правый борт.

** Основные потери конвой понес уже после ухода Соединения Z — до Мальты дошло только пять транспортов.



Соединение прикрытия операции «Торч», слева направо: «Ринаун», «Нельсон» и «Дьюк оф Йорк»

сон» и «Ринаун», легкий крейсер и семь эсминцев). 31 октября корабли из Англии соединились с Соединением Н из Гибралтара (объединенная группа получила обозначение Соединение Н и включала «Дьюк оф Йорк», «Нельсон», «Родней» и «Ринаун», три эскадренных авианосца, три легких крейсера и 17 эсминцев под общим командованием Сифрета). В Гибралтаре корабли произвели бункеровку и двинулись к берегам Африки.

6 ноября Соединение Н вышло из Гибралтара и приступило к патрулированию севернее Алжира и Орана, чтобы прикрыть десант со стороны Франции и Италии. «Родней» действовал самостоятельно — в его задачу входила непосредственная поддержка десанта в Оране.

Союзники оказались неприятно удивлены, когда французы оказали неожиданно упорное сопротивление десантам. На рассвете 8 ноября у Орана вишистские эсминцы попытались атаковать транспорты, но были отбиты крейсером «Аурора», потопившим два атакующих корабля из трех. По крейсеру открыла огонь береговая батарея форта Сантон, бороться с которой он не мог — дистанция составляла около 133 кбт (24 500 м). Орудия форта довольно быстро добились накрытия, и на помощь крейсеру направился «Родней».

Цель оказалась не из легких. Четыре 194-мм орудия форта располагались на холме высотой около 320 м, окруженном жилыми кварталами, низкая облачность сокращала видимость в районе форта до 8-10 миль. После первых же залпов «Родней» форт замолчал. Линкор несколько раз приостанавливал обстрел, опасаясь ненужных жертв среди мирного населения — было дано 16 залпов из 406-мм орудий. В

13:30 «Родней» сообщил, что орудия форта стрельбу так и не возобновили, хотя попаданий не зафиксировано.

На следующий день орудия форта внезапно «ожили», открыв в 8:30 довольно точный огонь по линкору, при этом «снаряды ложились ближе, чем когда-либо за всю войну, включая даже «Бисмарк». В течение часа «Родней» вел ответный огонь, который оказался заметно более действенным, чем накануне — на берегу находился артиллерийский офицер, который корректировал огонь линкора. После часа стрельбы форт замолчал — теперь уже навсегда.

10 ноября «Родней» занялся трехорудийной 240-мм батареей Кастанель, которая обстреливала наступающие американские войска. Здесь уместно привести рапорт командира корабля Риветт-Карнака, описывающий действия «Родней» в этом бою.

«Дьюк оф Йорк» и «Нельсон» (на втором плане)





Гидросамолет «Уолрус» линкора «Родней» во время проведения операции «Торч». На борт самолета нанесены американские опознавательные знаки, чтобы создать впечатление, что в высадке принимают участие только войска США

«Было решено открыть огонь с дистанции 17 миль по карте с помощью береговых ориентиров в условиях очень плохой видимости. Сама цель и ее окрестности были затянуты туманом, причем американские войска находились всего в 600 ярдах от противника. Обстрел стал возможен лишь потому, что я полностью доверял своему штурману, а также благодаря исключительным мерам, которые принял старший артиллерист, чтобы обеспечить надежное и точное измерение дистанции. Эта уверенность полностью оправдалась. После того как первый выстрел был дан намеренно неточно ради безопасности американских войск*, подавляющее большинство остальных снарядов легло не далее 100 ярдов от цели».

Немного позднее линкор получил радиogramму: «Свяжитесь с моряками и скажите, чтобы они прекратили огонь по береговой батарее в Орane. Она хочет капитулировать».

«Родней» вошел в Оран и некоторое время находился там на случай, если потребуется огневая поддержка где-нибудь на побережье Северной Африки.

Пока «Родней» наводил порядок в Орane, «Нельсон» с остальными тяжелыми кораблями прикрытия крейсировал в море, но ни итальянские, ни французские линкоры так и не появились. Не дождаввшись противника, Соединение Н находилось в море до 15 ноября, когда сопротивление французов в Северной Африке прекратилось, после чего «Нельсон» под флагом вице-адмирала Сифрета направился в Мерс-Эль-Кебир. Здесь к Соединению Н

присоединился пришедший из Орана «Родней». Вскоре английские корабли покинули место жарких боев 1940 г. 21 ноября «Нельсон», «Родней», два авианосца и 12 эсминцев направились в район южнее Балеарских о-вов, а уже 22-го Соединение Н пришло в Гибралтар. «Родней» вскоре ушел в Алжир, где и встретил Рождество. «Нельсон» в течении декабря осуществлял прикрытие конвоев, следующих через Гибралтар в Алжир, а 22 декабря участвовал в набеговой операции английских крейсеров на итальянские коммуникации у тунисского побережья. Обнаружить никого не удалось и единственным результатом, пошедшим в актив этой операции, стал бомбардировщик Ju 88, сбитый «пом-помами» «Нельсона» 23 декабря. 26-го линкор вернулся в Гибралтар, а пару дней спустя к нему присоединился «Родней».

2 января 1943 г. Соединение Н вышло в море для сопровождения следующего в Алжир конвоя KMF-6. Вскоре над кораблями появился немецкий бомбардировщик Ju 88 и зенитчики «Нельсона», горя желанием повторить недавний успех, открыли огонь. К счастью, на этот раз они не попали — со следующего рядом авианосца «Формидабл» просигналили немедленно прекратить огонь по «Москито» Королевских ВВС.

Проведя конвой, Соединение Н 5 января вернулось в Гибралтар, но уже 9 ушло в Мерс-эль-Кебир. Отсюда сократившаяся к этому моменту до «Нельсона», «Родней», авианосца «Формидабл» и 12 эсминцев Гибралтарская эскадра должна была осуществлять поддержку боевых операций в Северной Африке.

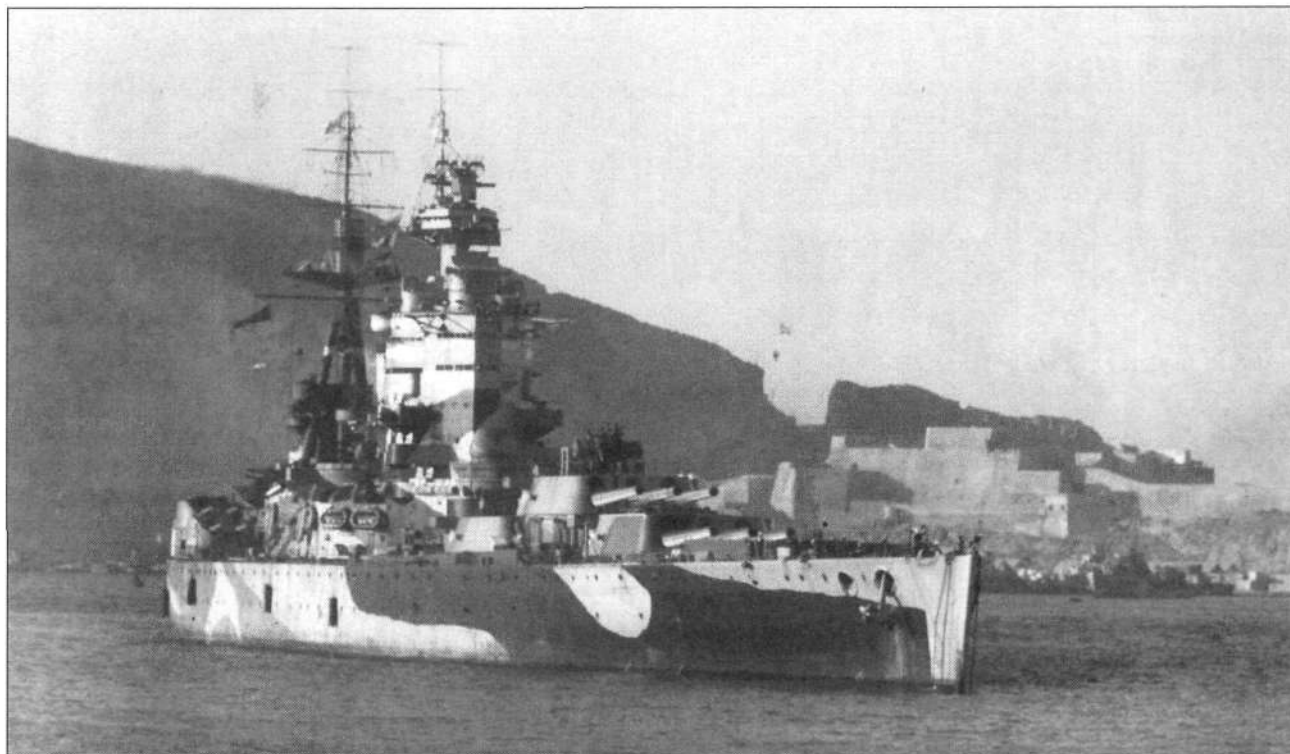
22 января на стоящем у борта «Нельсона» эсминце «Эскимо» произошел пожар в одном из котельных отделений, и пожарные партии линкора оказывали содействие в его тушении.

На следующий день Соединение Н лишилось своего командира — вице-адмирала Сифрета свалил приступ аппендицита. Больной был прооперирован на борту своего флагмана корабельным врачом лейтенантом Хотонем и вскоре переправлен на госпитальное судно «Оксфордшир». В командование Соединением Н временно вступил контр-адмирал Берроу.

В том же январе сменился и командир «Нельсона» — им стал кэптен Х.Рассел.

Следующие три месяца «Нельсон» и «Родней» практически безвылазно простояли в Мерс-эль-Кебire, прикрывая следующие в Алжир конвои. Адмиралтейство продолжало опасаться вылазки итальян-

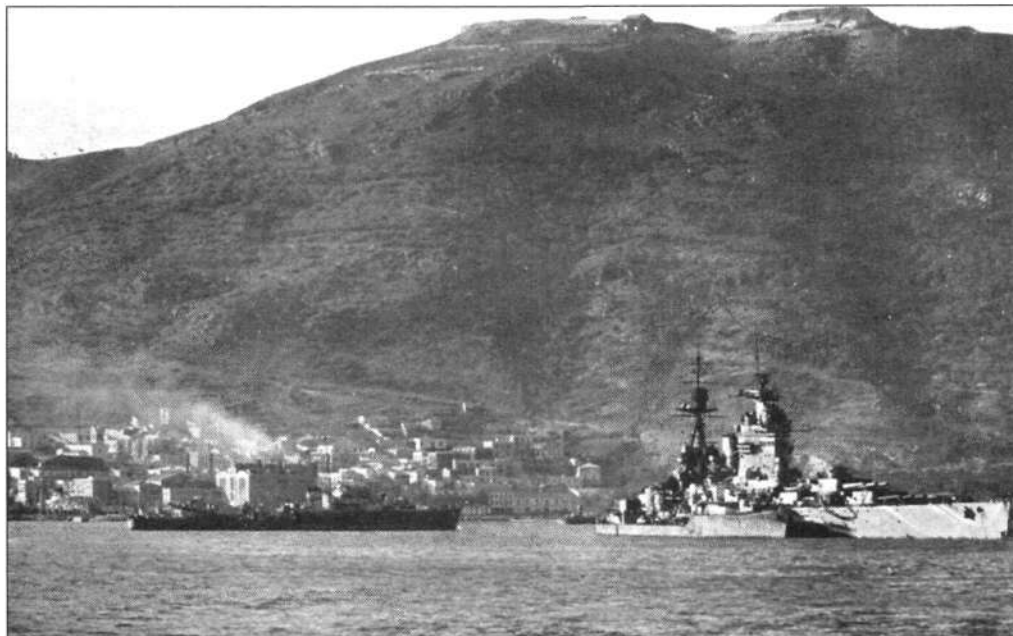
* Похоже, англичане просто не могли себе отказать в удовольствии «пугнуть» союзников



ких линкоров на коммуникации союзников в северном Средиземноморье и вынуждено было держать свои самые мощные корабли в непосредственной близости. Лишь изредка они переходили в Гибралтар и обратно. В один из таких заходов (2 марта) на борт «Нельсона» поднялся новый командующий Соединения Н — контр-адмирал А. Уиллис.

7 марта Соединение Н получило приказ спешно вернуться в Гибралтар и быть готовым действовать в Атлантике — Адмиралтейству стало известно, что германский линейный крейсер «Шарнхорст» готовится покинуть Балтику и существует вероятность, что он попытается повторить бросок в Атлантику. Прошла целая неделя, пока не стало известно, что конечной

Английские линкоры в Мерс-эль-Кебире: «Нельсон» (вверху) и «Родней» (внизу), 1943 г.



**«Нельсон» на
Средиземном море,
март 1943 г.**



целью его похода является не Атлантика, а Норвегия. Соединение Н снова вошло в Средиземное море и продолжило «ждать» итальянцев.

23 марта итальянцы наконец появились, только это были не ожидаемые линкоры, а боевые пловцы X-й флотилии MAS. Они попытались повторить декабрьский успех 1941 г. в Александрии, но на сей раз удача от них отвернулась, и «Родней», выбранный в качестве цели, не пострадал.

На прошедшей в январе 1943 г. конференции в Касабланке было принято решение о том, что после того как войска Оси будут выброшены из Северной Африки, следующей целью армий союзников станет Сицилия. Эта десантная операция получила кодовое наименование «Хаски». И если во время высадки в Северной Африке

итальянский флот оставался пассивным, то при вторжении на территорию Италии он не сможет остаться безучастным. В предстоящей операции предполагалось задействовать обоих «адмиралов» — естественно, после очередного текущего ремонта.

4 мая в Алжире «Нельсон» посетил высшее начальство — командующий объединенными силами союзников генерал Д.Эйзенхауэр и адмирал Э.Каннингхэм, а по возвращении в Гибралтар 24 мая экипаж развлекали артисты специальной группы, среди которых была и знаменитая Вивьен Ли, героиня кинофильма «Унесенные Ветром». На следующий день командующий Соединением Н спустил свой флаг с мачты «Нельсона» и перебрался на новейший линкор «Хоу» — «Нельсона» ожидал переход в Англию и ремонт. Еще



**«Нельсон»,
4 апреля 1943 г.**



*«Нельсон» в Алжире,
5 мая 1943 г.*

раньше в Англию ушел «Родней», техническое состояние которого вновь оказалось заметно хуже, чем у собрата. 7 мая он вышел из Гибралтара в Плимут, где сразу был поставлен в сухой док верфи ВМС в Девонпорте. И вновь ремонт получился «косметическим» — на длительный вывод корабля из строя Адмиралтейство было несогласно. «Родней» должен был принять участие в «Хаски». Уже 29 мая линкор покинул док и отбыл в Скапа-Флоу, где вошел в состав Флота Метрополии на период формирования сил вторжения. 9 июня к нему присоединился «Нельсон», он также побывал на верфи в Девонпорте, пройдя докование сразу следом за «Роднеем» (с 30 мая по 7 июня). В тот же день «Нельсон» вернулся к исполнению роли флагманского корабля — свой флаг на нем вновь поднял контр-адмирал Уиллис.

До 17 мая корабли занимались боевой подготовкой, в т.ч. проводили учебные стрельбы главным калибром, после чего «Родней», «Нельсон», «Вэлиант» и «Уорспайт», а также авианосец «Индомитабл» и 12 эсминцев взяли курс на Гибралтар (прибыли 23 июня).

Как уже упоминалось, возможность выхода итальянских линкоров оценивалась союзниками как вполне реальная, и для противодействия именно этой угрозе 10 июля соединение прикрытия под коман-

дованием контр-адмирала Уиллиса (Соединение Н включало в себя все четыре вышеперечисленных линкора) было выдвинуто на исходную позицию восточнее Сицилии. В резерве находились «Кинг Джордж V», «Хоу» и 6 эсминцев, которые держались в западной части Средиземного моря, но были готовы прийти на помощь Уиллису, как только возникнет такая необходимость.

10 июля началась операция «Хаски», войскам удалось довольно легко высадиться на берег после сильнейшей бомбардировки с воздуха и обстрела с моря. Находившимся в море линкорам осталось лишь одно — крейсировать и ждать. «Нельсон» и «Родней», «Уорспайт» и «Вэлиант» находились в Ионическом море, «Кинг Джордж V» и «Хоу» держались южнее Сардинии. В течение ночи никто эти соединения не атаковал и на рассвете они заняли позицию в 40 милях от мыса Пассеро. По воспоминаниям одного из участников этого «ожидания адмирала Уиллиса»: «К несчастью, мы почти ничего не успели увидеть. Мы сняли свои шинели на время пребывания в прелестных средиземноморских водах и слонялись в ожидании появления итальянского флота. Он не появился. Мы также надеялись, что представится случай проверить наши новые мощные батареи зенитных автоматов,



«Нельсон», 17 июня 1943 г.

однако все время мы провели в унылом одиночестве».

Поскольку итальянский флот так и не появился, адмирал Уиллис стал по одному отправлять свои линкоры для дозаправки на Мальту. 14 июня туда ушел «Родней», где его посетил высокое армейское начальство — генерал Монтгомери. Уже на следующий день «Родней» вернулся в Ионическое море, отпустив дозаправиться своего флагмана. 16-го «Нельсон» вернулся к соединению — только для того, чтобы сопроводить обратно на Мальту поврежденный авиационной торпедой авианосец «Индомитабл». Вечером того же дня «Нельсон» вернулся к побережью Сицилии поддержать наступление VIII-го английского корпуса, обстреляв Катанью.

После патрулирования флот вернулся на Мальту, где корабли как в мирное время натянули солнечные тенты над палубами. Уже 20 июня это «излишество» приш-

«Нельсон» на Мальте, 1943 г.



лось в авральном порядке сворачивать — порт подвергся налету 30 бомбардировщиков. Зенитный огонь кораблей оказался весьма плотным (только одно 120-мм орудие «Нельсона» выпустило 80 снарядов) и немецкие летчики смогли записать в свой актив только разрушение некоторых портовых и городских сооружений. Правда, в непосредственной близости от «Родней» упало три бомбы, и без того ослабленный корпус линкора получил новые, пусть и не очень серьезные, повреждения. Технические неурядицы вновь преследовали «Родней», и в течении двух последующих недель он простоял на Мальте в резерве. Начались проблемы и на «Нельсоне» — один из корабельных опреснителей вышел из строя и на линкоре начались сложности с пресной водой, а команда тем временем возросла до 1756 человек.

В июле сменился командир «Родней» — в должность вступил кэптен Р.Фицрой.

В конце августа «Нельсон» и «Родней» вновь появились у берегов Италии, приняв участие в операции «Хаммер» — в ночь с 27 на 28 августа корабли вошли в Мессинский пролив и с дистанции 146 кбт (около 27 500 м) открыли огонь по береговым батареям на побережье Калабрии.

30 августа линкоры вернулись на Мальту, но уже на следующий день вновь вошли с юга в Мессинский пролив и продолжили методично подавлять береговые батареи. На сей раз — при свете дня. По воспоминаниям офицеров «Родней» это выглядело так:

«Мы следовали совершенно не спеша в сопровождении «Нельсона» и нескольких крейсеров и эсминцев. Когда мы подошли к Мессинскому проливу, то с удивлением обнаружили, что поля и дороги полны зевак, которые прибыли повеселиться. Мы ожидали сильных воздушных атак и мощного огня многочисленных батарей, которые наши летчики бомбили с воздуха, но не сумели подавить. Когда «Нельсон» уже приготовился открыть огонь, прозвучал сигнал воздушной тревоги и на сцене появилась пара Ju-88. Однако, они не слишком интересовались развернувшейся перед ними панорамой и повернули прежде чем попали в зону досягаемости наших орудий. Когда «Нельсон» открыл огонь, мы увидели всплески почти рядом с кораблями сопровождения, это береговые батареи начали отвечать. Однако они быстро умолкли под огнем крейсеров и эсминцев. Когда настал наш черед, мы сделали совершенно замечательный выстрел. Наш огонь корректировал южноафриканский пилот на «Спитфайре». Он от волнения совершенно забылся и посылал в эфир непарламентские выражения...

Мы стреляли с исключительной меткостью и вскоре нанесли решающий удар, попав в склад боеприпасов. Я часто читал в книгах описания очевидцев, в основном летчиков, которые взрывали различные склады. И я с удивлением отметил, что все происходило именно так, как они говорили: огромный столб дыма поднялся вертикально в воздух на большую высоту, а потом стал расплываться в некое подобие гриба. Стремительные вспышки пламени начали лизать ножку гриба и некоторое время спустя мы услышали отдаленный раскат взрыва. Мы спокойно вернулись в порт. Все были довольны, особенно потому, что «Нельсон» поздравил нас с удачным выстрелом. Еще больше мы обрадовались через несколько дней, когда прочитали, что высадившиеся солдаты Монти* нашли разгромленные батареи, брошенные вражескими артиллеристами. Они не встретили никакого сопротивления».

30 августа «адмиралы» вернулись на Мальту. На борту «Нельсона» под руководством вице-адмирала Уиллиса прошел ряд совещаний, выработавших план действия флота в следующей операции «Аваланш» — высадке союзных войск у Салерно. Днем 7 сентября Соединение Н вышло с Мальты и первоначально двинулось на северо-запад, чтобы создать впечатление, что проводятся обычные учения (для этого соединение выходило двумя отдельными группами), потом обогнуло Сицилию с запада и вошло в Тирренское море.

Вечером 8 сентября следующее вдоль северного побережья Сицилии Соединение Н подверглось атаке со стороны более 30 немецких торпедоносцев. Налет продолжался с 21:20 до 00:45. Хотя вражеские торпеды прошли совсем рядом с «Уорспайтом» и «Формидеблом», ни один корабль не пострадал. Зато плотный зенитный огонь флота нанес атакующим значительные потери.

Наблюдатель на борту «Илластриеса» так описывал это:

«Стояла непроглядная темнота, когда орудия открыли огонь. Мы выскочили наверх, чтобы посмотреть. «Нельсон» у нас на траверзе стрелял из всего, что имелось, включая 406-мм орудия. Когда они выбрасывали пламя, надстройки корабля на миг ярко освещались, резко выделяясь в окружающей темноте. Затем, когда глаз оправлялся от яркой вспышки, становились видны струи искр, тянущиеся в небо.

* Общепринятое в стане союзников прозвище генерала Монтгомери.

** Флаг Каннингэма поднимался на время проведения церемонии капитуляции



«Нельсон» на Мальте, 1943 г.

Затем снова ослепительная вспышка и оглушающий грохот.

«Нельсон» вел огонь по данным радара, используя всю артиллерию — вплоть до главного калибра. Тяжелые 120-мм зенитки развили высокий темп стрельбы, расстреляв в среднем по 300 снарядов на ствол, причем под конец боя расчеты валялись с ног от усталости.

9 сентября «Нельсон» и «Родней» прикрывали высадку войск в Салерно, оставаясь у побережья и после того, как часть Соединения Н (включая линкоры «Уорспайт» и «Вэлиант») ушла принимать капитуляцию итальянского флота. 15 сентября «адмиралы» вернулись на Мальту.

28 сентября на «Нельсоне» свой флаг** поднял адмирал Каннингхэм — на этот раз линкору предстояло стать ареной политического действия — церемонии подписания капитуляции Италии. Это историческое

28 сентября 1943 г. На «Нельсон» прибыл маршал Бадольо



**«Нельсон»
в Гибралтаре,
1943 г. На втором
плане виден
«Родней»**



событие произошло в полдень 29 сентября в адмиральском салоне «Нельсона» в присутствии американского генерала Эйзенхауэра, британских главнокомандующих на Средиземноморском театре Александера, Теддера, Каннингэма и губернатора Мальты Горта. Итальянскую сторону представлял маршал Бадольо.

С выходом Италии из войны Средиземное море перешло под полный контроль союзников и с этим пропала необходимость держать здесь серьезные линейные силы. 13 октября свой флаг на «Нельсоне» спустил вице-адмирал Уиллис, а его место на должности командующего занял контр-адмирал Ла-Биссет, но всего на пять дней — 18 октября Соединение Н было расформировано и линкоры стали готовить к возвращению в Англию.

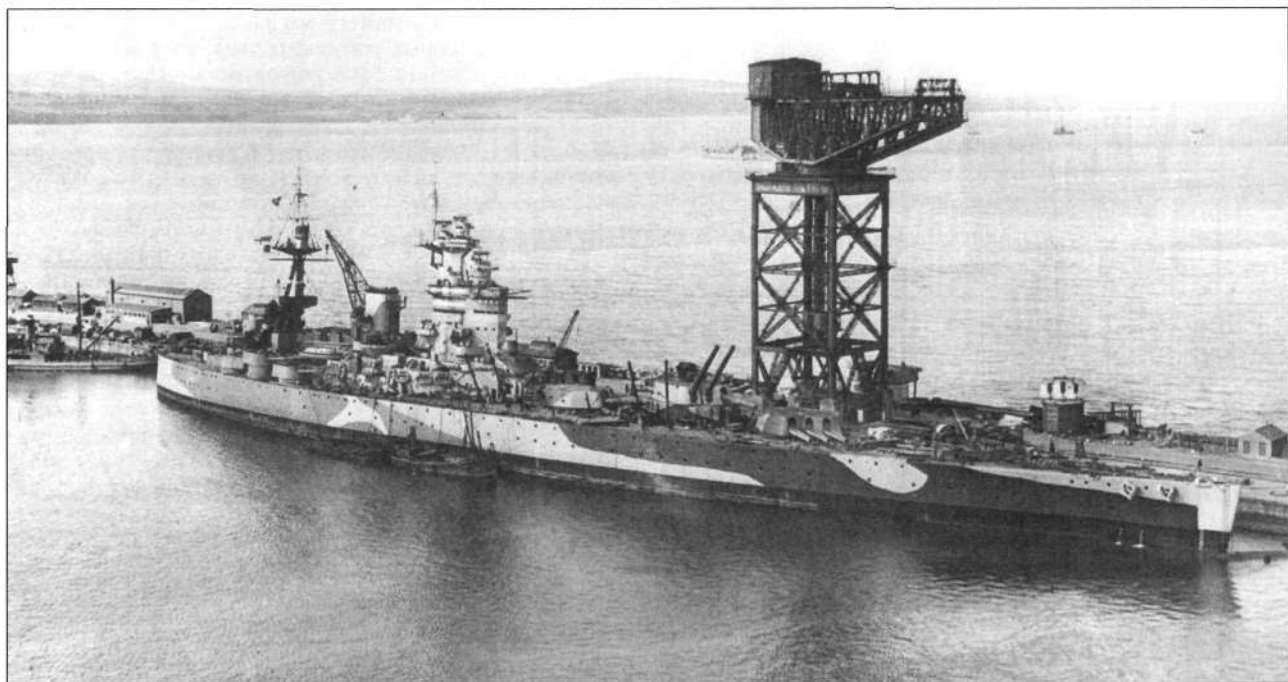
28 октября «Нельсон» и «Родней» вышли с Мальты и в сопровождении одного (!) эсминца направились в Гибралтар (прошли 1 ноября) и далее в Скапа-Флоу — все с тем же смехотворным эскортом. 4 ноября «Нельсон» и «Родней» вновь, после длительного перерыва, вошли в состав Флота Метрополии.

Прибыв 5 ноября в Росайт, корабли подверглись внимательному обследованию техническими службами верфи — оба линкора предполагалось в зимние месяцы 1943/44 г. капитально отремонтировать — где еще было не определено, но не исключался вариант модернизации на верфях США. Увы, техническое состояние «Роднея» оказалось таково, что приведение его в порядок требовало огромных затрат — вот когда аукнулись половинчатые и «ускоренные» ремонты — корабль

просто «заездили». Ремонт корабля отложили на неопределенное время и до начала января 1944 г. он простоял в Скапа-Флоу без движения.

Состояние «Нельсона» тоже было далеко от идеала, но все же то обстоятельство, что после подрыва на mine в 1939 г. и попадания авиационной торпеды в 1941 г. корабль смог получить полноценный ремонт положительно сказалось на его техническом состоянии и позволяло продолжить эксплуатацию линкора и в дальнейшем.

На следующий день после прихода в Росайт, 6 ноября, «Нельсон» и «Дюк оф Йорк» «поменялись» командирами: кэптен Рассел перешел с «Нельсона» на «Дюк оф Йорк», в кэптен Максвелл-Хайс-лоп — наоборот. С 6 ноября по 3 декабря линкор прошел короткий ремонт, в ходе которого были проведены самые неотложные работы. Ожидалось, что он может понадобиться в самое ближайшее время — Адмиралтейству не давали покоя находящиеся в Норвегии германские «Шарнхорст» и «Тирпиц». В начале декабря «Нельсон» перешел в Скапа-Флоу, где находился в повышенной готовности до конца месяца. Потопление «Шарнхорста» «Дюк оф Йорком» под началом его бывшего командира разрядило обстановку — линкор перевели в Клайд. Здесь, базируясь на Гэрилох, он в течение трех месяцев занимался интенсивной боевой подготовкой и учениями — корабль собирались в будущем перебросить в Индийский океан, в состав Восточного флота. Но перед этим «Нельсон» планировалось использовать в Европе —



**«Нельсон»
в Росайте, апрель
1944 г.**

при высадке во Франции, в ходе операции «Оверлорд».

О «Роднее» вспомнили в начале января — к этому времени корпус линкора тек как решето, «набирая» по 1000 т воды в час, что требовало постоянной работы водоотливных помп. Кроме того, в помещениях, не имевших системы осушения, скопилось около 800 т «неоткачиваемой» воды. В очередной раз корабль требовалось экстренно подлатать, иначе в ближайшем будущем «Роднею» грозила перспектива затонуть прямо в гавани Скапа-Флоу...

11 января с линкора начали сгружать предметы снабжения и боезапас. Пять дней спустя «Родней» наконец отправился в Росайт. К этому моменту экипаж корабля был сокращен на 60% (многие отправились в отпуска, кого-то перевели на другие корабли). Но и прибыв в Росайт, линкор не сразу попал на верфь, ожидая своей очереди до 12 февраля, после чего на нем наконец начались ремонтные работы. В док «Родней» ввели 28 февраля. Увы, характер и перечень проведенных

работ вновь сводился к поддержанию технического состояния корабль на минимально приемлемом уровне — ни о какой модернизации речи уже не велось — как говорится, «лишь бы не потонул»...

20 марта, еще когда «Родней» находился в доке, на корабль начали погружать разнообразные припасы, в том числе боекомплект, нарушив довольно жесткие правила, согласно которым корабль может находиться в доке только с пустыми погребами. Невольным виновником этого стал «Нельсон», которому срочно требовалось исправить повреждения, возникшие в ходе интенсивной боевой подготовки.

27 марта линкор покинул док, освободив его для «Нельсона» (находился в доке с 1 апреля по начало мая), и после непродолжительных испытаний отправился в Скапа-Флоу. С 1 апреля линкор приступил к интенсивной боевой подготовке, как главного калибра, так и зенитной артиллерии, как и «Нельсон», «Родней» готовился к операции «Оверлорд».

Высадка во Франции

Согласно планам операции «Нептун» (морская часть «Оверлорда»), для обстрела побережья предполагалось использовать четыре английских линкора — «Уорспайт», «Рэмиллис», «Нельсон» и «Родней» — причем первые два — непосредственно в день высадки, а «адмиралы» должны были оставаться в резерве и вступить в дело несколько позже — благодаря более дальнобойной артил-

лерии они могли «достать» цели в глубине побережья, и этим достоинством имело смысл воспользоваться при расширении плацдарма.

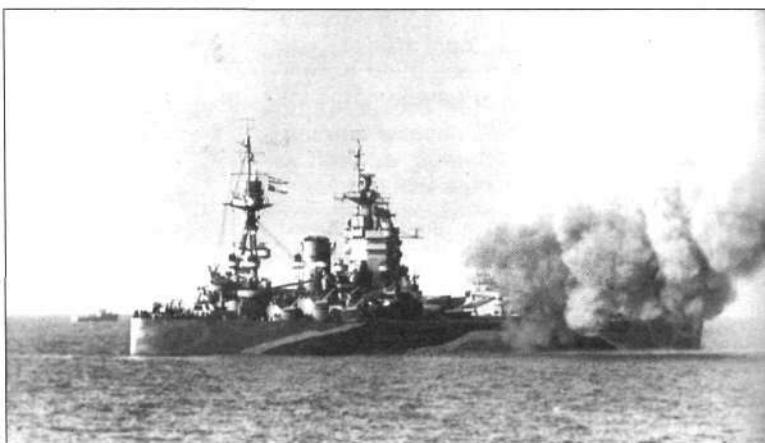
Последние учения перед началом операции «Родней» завершил в двадцатых числах мая и прибыл в Гринок, где собирались корабли, которые должны были принять участие в операции. К концу мая



**«Родней» у побережья
Нормандии, июнь
1944 г. (фото на
с. 104 и 105)**

якорная стоянка была забита линкорами, крейсерами, эсминцами и массой других более мелких боевых единиц...

2 июня большая часть кораблей направилась к берегам Нормандии, но оставленный в резерве «Родней» и его эскорт (легкий крейсер «Сириус», фрегат «Рио» и эсминец «Весткотт») покинули стоянку только в 13:00 следующего дня. В 19:00 командира «Роднея» в очередной раз известили о роли, отведенной линкору в предстоящей операции — быть готовым заменить тот из кораблей первой линии, обстреливающих побережье, на котором первым закончатся боеприпасы. Присоединившийся к «Роднею» на следующий день «Нельсон» (вышел из Скапа-Флоу 2



июня) имел ту же задачу, но в «очереди запасных» стоял вторым, впервые за многолетнее соперничество между этими кораблями оказавшись не перед, а за «Роднеем».

Утром 4 июня на «Роднее» и «Нельсоне» узнали, что вторжение откладывается из-за плохой погоды и «Нельсон» с кораблями эскорта ушел в Милфорд-Хэвен, в то время как «Родней» остался в море. 5 июня линкор вновь двинулся в сторону будущей высадки, а команда оделась в «первый срок». В 02:30 6 июня «Родней» был у Айл-оф-Уайта. В 04:00 «Родней» по протраленному каналу направился к сектору «Суорд». По пути артиллерия корабля пыталась расстреливать встречающиеся плавающие мины, но без особого успеха... Оказавшись в непосредственной близости к месту высадки, «Родней» попал в гущу разнообразных высадочных средств, довольно бестолково, с точки зрения моряков линкора, снующих перед самым их носом. Приходилось постоянно подавать сигналы, что бы вся эта мелочь расступилась.

В это время береговая батарея открыла огонь по фрегату, ставящему дымовую завесу. Этим, она обозначила свое место — и после двух залпов 406-мм орудий замолчала.

Оставаться на ночь в зоне высадки было опасно, вечером «Родней» ушел «через Канал», в 19:00 бросив якорь на Спитхедском рейде. Рано утром 7-го линкор вернулся к плацдарму. В царящей как и накануне толчее линкор случайно столкнулся и потопил малый танкодесантный корабль (ЛСТ). Увы, не обошлось без жертв среди десантников... Прибыв в район сектора «Суорд», «Родней» встал на якорь неподалеку от ведущих огонь по берегу линкора «Уорспайт» и крейсеров «Фробишер», «Даная», «Дрэгон» и «Маришиес». Вечером этого дня наконец состоялась первая стрельба «по вызову» — в 18:30 линкор открыл огонь из 406-мм и 152-мм орудий по цели севернее Кана, выпустив соответственно 132 и 99 снарядов, нанеся большой ущерб 12-й дивизии СС «Гитлерюгенд». С наступлением темноты «Родней» прекратил обстрел, возобновив его на следующее утро — по скоплению войск противника у Кана, выпустив 75 залпов главным калибром. Как потом выяснилось, с берега запрашивали только 15 залпов, но почему то это число в заявке прочитали как 75... К сожалению, следствием этой ошибки стало нерациональное расходование новых фугасных снарядов, которых на складах в Англии осталось всего 900 штук.

9 июня «Роднею» пришлось помогать крейсеру «Фробишер», которому никак не



удавалось подавить батарею Бенневиль. Семь залпов 406-мм бронейными снарядами оказали гораздо больший эффект по сравнению со 190-мм снарядами крейсера, и батарея замолчала. Днем «Родней» подвергся налету дюжины истребителей-бомбардировщиков, но все бомбы легли мимо. Вечером линкор ушел в Милфорд-Хэвен пополнить боезапас.

«Нельсон» вступил в дело 11 июня на участке «Голд», проведя за семь дней 20 обстрелов «по вызову» и выпустив по противнику около 1000 406-мм снарядов. Они наводили ужас на немецких солдат: им даже не надо было попадать — близкий разрыв как игрушки переворачивал «верху гусеницами» 45-тонные «Пантеры»...

Вечером 18 июня при возвращении «Нельсона» в Портсмут в 19:30 в 50 ярдах по правому борту произошел взрыв двух акустических мин, причинивших серьезные повреждения днища в носовой оконечности и приведших к затоплению ряда отсеков. К счастью, обошлось без жертв. Артиллерия и машины не пострадали, но требовались серьезные восстановительные работы по корпусу. Верфи Англии оказались забиты поврежденными в ходе операции «Оверлорд» кораблями и судами и «Нельсон» было решено отправить на ремонт в США. С помощью американского спасательного буксира ATR 3 «Нельсон» прибыл в Госпорт где с 19 по 22 июня прошел экстренный ремонт и уже 23-го присоединился к следующему в США конвою UC.27. За время перехода через Атлантику перечень необходимых работ по корпусу увеличился после того, как американский транспорт «Порт Феттермэн»

столкнулся с линкором, повредив тому правый борт в средней части.

Поврежденного «Нельсона» у берегов Нормандии заменил никто иной как «Родней», стоявший с 12 июня у Спитхеда «в очереди». Прибыв на место уже 19 июня, огонь по целям он смог открыть только 23-го — мешала погода. «Родней» продолжал оказывать огневую поддержку до 30 июня, после чего ушел в Девонпорт пополнить боезапас, истратив с начала десантной операции 519 406-мм, 454 152-мм и 1200 120-мм снарядов.

7 июля «Родней» вернулся к побережью Нормандии и продолжил оказывать огневую поддержку британским войскам у Кана. Присутствие линкора сильно мешало немецким войскам и на следующий день противник попытался вывести его из игры, используя как авиацию, так и сверхмалые подводные лодки, но успехов ни одна атака не имела. 18 июля корабль вновь поддерживал войска у Кана во время попытки обороняющихся перейти в контратаку, оставаясь в этом районе до конца месяца.

10 августа, после непродолжительного отдыха команды и погрузки боеприпасов, «Родней» вновь покинул Плимут — на сей раз перед линкором стояла не совсем обычная задача: ему впервые предстояло вести огонь по британской территории — пусть и временно оккупированной. Речь шла о четырехорудийной 152-мм батарее «Блюхер» на Олдерни, одном из о-вов Джерси. 12 августа «Родней» приступил к обстрелу батареи. Для того, чтобы противник не мог вести ответный огонь, линкор воспользовался большей дальностью своих орудий и встал у противопо-

ложной батарее стороны острова, ведя перекидной огонь через холмы с дистанции почти 18 миль. Требовалась исключительная точность из-за близости гражданского (причем британского) населения, поэтому огонь корректировался находящимся в воздухе «Спитфайром». Отчет командира корабля о проделанной работе был сух и краток: «Самолет-корректировщик сообщил, что снаряды накрыли 3 орудия, были прямые попадания. Четвертое орудие — близкие разрывы. Ни один снаряд не разорвался далее чем в 400 ярдах от центра цели. Израсходовано 75 снарядов».

Вечером того же дня «Родней» вернулся в Портленд, а 27 направился в Плимут, где команда линкора получила должный 25-дневный отпуск. Корабль тем временем прошел докование, в ходе которого на нем провели самые неотложные работы, и уже 12 сентября «Родней» прибыл в Скапа-Флоу, «воссоединившись» с Флотом Метрополии. В главной базе с линкора были выгружены все оставшиеся 406-мм фугасные снаряды и заменены на бронебойные — корабль готовился к проводке конвоя JW.60 мимо «логова» «Тирпица». 15 сентября «Родней» вышел в свой последний боевой поход — в Россию. Кроме линкора в эскорт конвоя вхо-

дили конвойные авианосцы «Страйкер» и «Кампениа», а также 10 эсминцев. Благополучно доведя подопечных до Кольского залива 20 сентября, «Родней» неделю спустя (28 сентября) направился домой, прикрывая «обратный» конвой RA.60, но перед этим его борт посетил командующий Северным флотом адмирал Головкин.

В Скапа-Флоу «Родней» пришел 3 октября. После единственного похода за Полярный круг его техническое состояние вновь «просело», и вторую половину октября корабль в который уже раз «латали» в Росайте. Вернувшийся в Скапа-Флоу «Родней» получил громкий титул флагмана Флота Метрополии (второй раз за годы войны), но лишь потому, что после уничтожения «Тирпица» 12 ноября английской авиацией для линкоров в Европе особой работы не осталось. Все современные корабли было решено отправить в Индийский океан, где начал формироваться новый Британский Тихоокеанский флот.

«Родней» остался в опустевшей гавани Скапа-Флоу, соединенный с берегом телефонным кабелем и в море уже не выходил. В апреле из Индийского океана вернулся линейный крейсер «Ринаун», сменивший «Родней» в качестве флагмана Флота Метрополии.

Ост-Индийский финал

Место «Ринауна» в качестве флагмана Ост-Индийского флота занял «Нельсон», закончивший к этому времени долгий ремонт на верфи ВМС в Филадельфии (с 5 июля 1944 г. по 14 января 1945 г.). За время ремонта на корабле сменился командир — 11 ноября в должность вступил

К.Кэслон. Поскольку корабль предназначался для службы в Индийском океане с его жарким и влажным климатом, в ходе работ большое внимание было уделено условиям обитаемости и повышению эффективности вентиляции. Не забыли даже о таком, казалось бы, пустяке, как питье-



«Нельсон» 16 июня 1945 г. (справа и на с. 107)



вые фонтанчики с холодной водой. Положительную роль сыграло и то, что ремонт проводился в Америке, флот которой всегда уделял большое внимание комфорту команды.

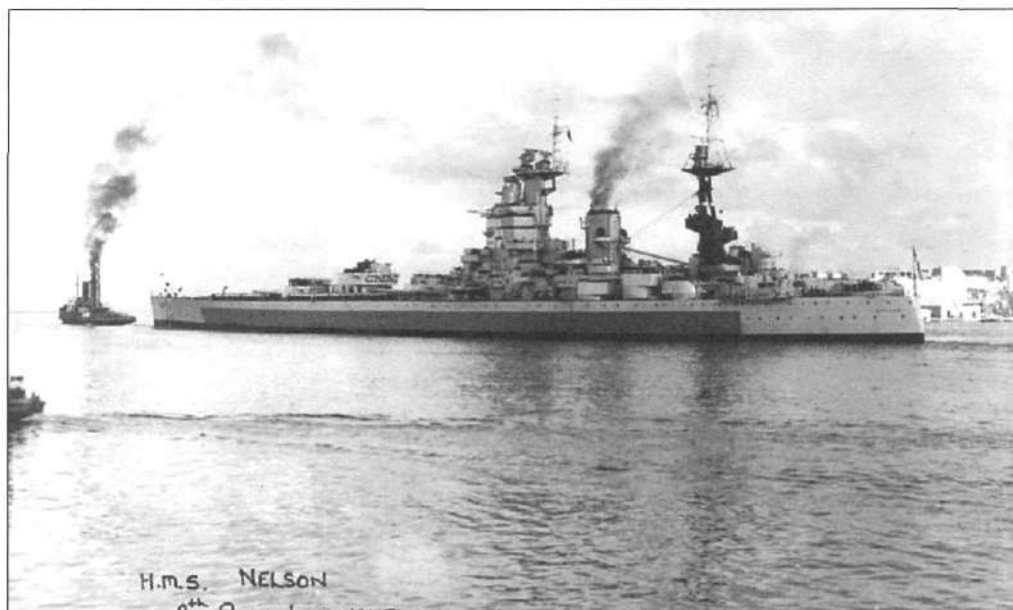
Покинув верфь, «Нельсон» направился в Нью-Йорк, где 18 января присоединился к следующему в Европу конвою CU.55 и 28 числа того же месяца прибыл в Портсмут. Здесь на корабле завершили начатый в США ремонт и установили недостающее оборудование, после чего «Нельсон» до 14 апреля занимался боевой подготовкой и учениями, и только после этого направился в Индийский океан. По пути корабль зашел на Мальту, где 8 мая на нем узнали радостную новость о капитуляции Германии. Празднование победы и совместные учения с линкором «Хоу» (следующим на соединение с Тихоокеанским флотом) задержали корабль в Средиземном море, и на Цейлон «Нельсон» прибыл только 27 июня, а в главной базе Ост-Индийского флота — Тринкомали — появился только 7 июля. Пять дней спустя, 12 июля на нем поднял свой флаг вице-адмирал Г.Уокер, а его бывший флагман «Куин Элизабет» отправился в Европу.

19 июля флот вышел в море — для «Нельсона» началась первая на новом театре боевая операция — «Лайвли»: линкор

вместе с TF63 (два эскортных авианосца, крейсер, четыре эсминца) с 24 по 26 июля прикрывал тральщики, занимающиеся расчисткой минных заграждений у о-ва Пукет. 25 числа начались атаки японской авиации, продолжившиеся и на следующий день. Вечером того же дня команда «Нельсон» впервые смогла увидеть атаку «камикадзе» на корабли, и чем это может закончиться. От прямого попадания «камикадзе» погиб тральщик «Вестал» с 20 членами экипажа. «Нельсон» атаки «камикадзе» не затронули, но во время отражения одного из первых авианалетов один человек на нем все же пострадал. Наводчик «Эрликона», а по совместительству один из корабельных парикмахеров, торопясь на свой пост, расположенный между двумя 120-мм зенитками, то ли второпях, то ли по лени не надел каску, за что и поплатился — 120-мм орудие выстрелило как раз в тот момент, когда он пробежал в непосредственной близости от дульного среза* и снаряд в буквальном смысле «причесал» незадачливого парикмахера, лишив большей части растительности на

* Навесная батарея «эрликонов» была в этом плане очень неудобно устроена и расчетам 20-мм автоматов приходилось постоянно помнить об опасном соседстве.

«Нельсон» 9 ноября
1945 г.



голове... В стрельбе «эрликонов» наступил некоторый перерыв, поскольку часть расчетов «валялась на палубе от хохота»...

29 июля «Нельсон» вместе с TF63 вернулся в Тринкомали.

После известия о двух атомных бомбардировках Японии и вступлении в войну Советского Союза стало ясно, что боевым действиям на Тихом и индийских океанах скоро конец. Пора было готовиться принимать капитуляцию японских

гарнизонов... 17 августа «Нельсон» и TF63 направились в Пенанг на Никобарских о-вах чтобы принять сдачу японских сил. 2 сентября на борту «Нельсона» состоялось официальное подписание акта о капитуляции японцев на островах. 8 сентября «Нельсон» направился в Сингапур, где на «Нельсоне» лорд Мунтбэттен принял сдачу японских сил — как в Сингапуре, так и во всей Юго-Восточной Азии.

После войны

Вторая Мировая война для «Роднея» и «Нельсона» кончилась в 1945 г., с интервалом почти в полгода.

Для «Роднея» и Европы война завершилась 8 мая. В конце месяца старый линкор направился в Росайт — на сей раз не

для ремонта, а что бы дать отдых экипажу, оторванному в Скапа-Флоу от цивилизации. В июле он вернулся в Скапа-Флоу, а в конце сентября 1945 г. корабль, стоящий в Фёрт-оф-Форт посетил король Георг VI с супругой и принцессами Елизаветой и Маргарет. По случаю посещения корабля августейшими особами, «Родней» прошел косметический ремонт — сведшийся в основном к слою новой краски на бортах и надстройке...

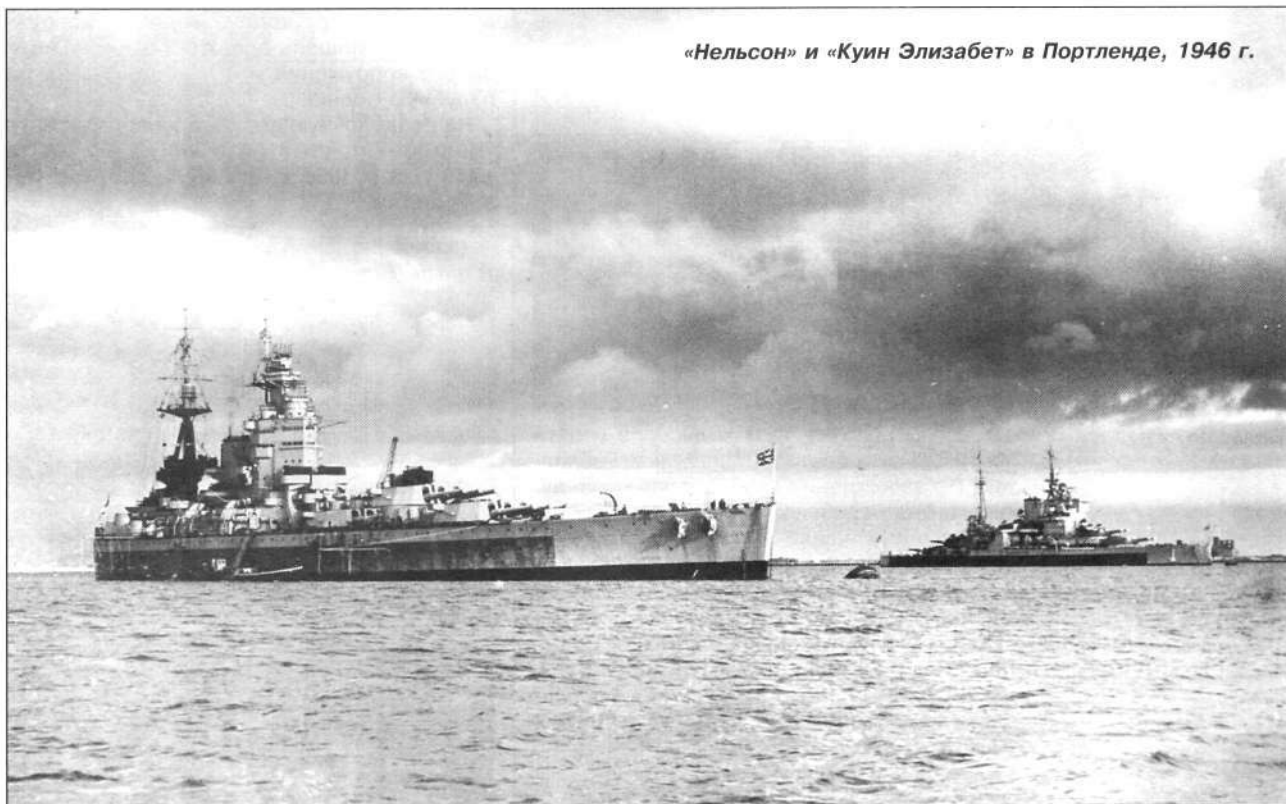
В ноябре «Родней» навсегда покинул Скапа-Флоу и направился в Портсмут, по пути в последний раз произведя стрельбы главным калибром. В Портсмуте командующий перенес свой флаг на недавно вернувшийся с Дальнего Востока «Нельсон», а «Родней» 28 ноября направился в Росайт для выгрузки боезапаса, предметов снабжения и демонтажа части оборудования.

В январе 1946 г., когда разоруженный линкор стоял в резерве в Росайте, адмирал сэр Френсис Далримпл-Гамильтон, командовавший линкором в бою с «Бисмарком» дал прощальный обед в кают-компании «Роднея».



«Родней» на
разборке

«Нельсон» и «Куин Элизабет» в Портленде, 1946 г.



Корабль исключили из списков флота в марте 1948 г. и продали на слом компании «Биско». На разделочную верфь в Инверкейтинге «Родней» прибыл на буксире 26 марта 1948 г. и в течении года был разобран.

Для «Нельсона» война закончилась в Сингапуре 12 сентября. Пора было возвращаться домой — 23 сентября линкор вышел из Тринкомали в Англию, по пути зайдя в Коломбо. Здесь «Нельсон», и остающийся пока в этом районе линкор «Энсон» «обменялись» частью экипажа — члены команды, чья демобилизация должна была наступить раньше, перебирались на уходящий домой «Нельсон», а те, чья позже — на остающийся «Энсон». 17 линкор пересек экватор и впервые за долгие годы эта церемния прошла со всеми подобающими персонажами — Нептуном и русалками (правда часть из последних оказалась почему то плохо выбрита). 30 — 31 октября «Нельсон» в последний раз прошел Суэцким каналом, заглянул на Мальту и в Гибралтар и, наконец, 16 ноября прибыл в Портсмут, где вскоре на него перенес свой флаг с «Роднея» командующий Флотом Метрополии.

После Рождества линкор ушел в Портленд, где и встретил Новый год. Вновь в море корабль вышел 7 марта 1946 г. для традиционного «Весеннего круиза» — в

«Нельсон», 1947 г.





«Нельсон», 1947 г.

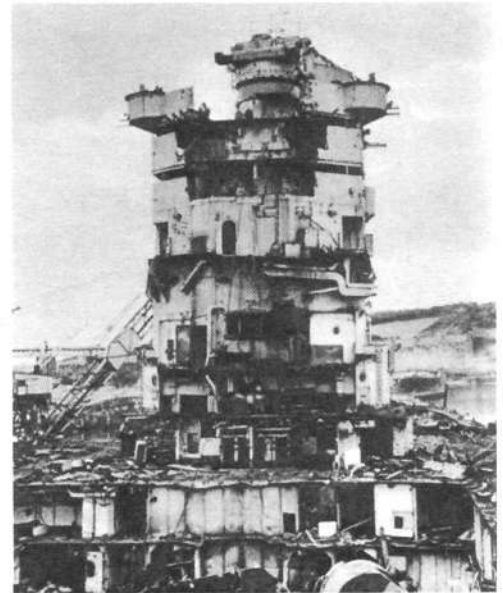
составе отряда из трех крейсеров и пяти эсминцев он посетил Лиссабон и Гибралтар. По завершении круиза флаг командующего был перенесен на «Кинг Джордж V», а «Нельсону» нашли новое применение — он превратился в учебный корабль для юнг в Портленде и довольно редко выходил в море — у линкора даже появился свой номер в городской телефонной книге. 1 февраля 1947 г. старый линкор выходил в море провожать линкор «Вэнгард» с Королевской семьей на борту, отправляющийся в Южную Африку. Это оказался последний выход «Нельсона» в море...

Вскоре с корабля свезли все ценное, а корпус 19 марта 1948 г. продали на слом фирме «Биско», однако к разборке приступили далеко не сразу, а в течение года

в Фёрт-оф-Форт корпус корабля использовали как мишень для отработки авиационного вооружения и его воздействия на палубную броню.

На разделочную верфь в Инверкейтинге «Нельсон» прибыл на буксире 15 марта 1949 г. и в 1950 г. его окончательно разобрали.

«Нельсон» на разборке



Литература и источники

- Кофман В.Л. Гибель владыки морей. Линейный крейсер Худ. М. ЭКСМО. 2009
- Малов А.А., Патянин С.В., Сулига С.В. Линкоры фюрера. Главный калибр Кригсмарине. М. ЭКСМО. 2008
- Малов А.А., Патянин С.В. Суперлинкоры Муссолини. М. ЭКСМО. 2009
- Равен А., Робертс Д. Британские линейные корабли Второй Мировой войны. СПб, 1994
- Смит П.Ч. Закат владыки морей. м. АСТ. 2003
- Brown D.K. The Design and Construction of British Warships 1939 — 1945. Conway. 1995
- Wisniewski P., Moscinski J. Nelson, Rodney — AJ Press, 1999
- Журналы Naval Review, Warship, Warship International, Бриз
- Информация общедоступной сети Internet.

Дашьян Александр Владимирович
Убийцы «Бисмарка»
Линкоры «Нельсон» и «Родней»

«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: safe@eksmo.com.ua

Подписано в печать 10.05.2010.
Формат 84х108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 10,08. Тираж 2200экз.
Зак. № 7180.

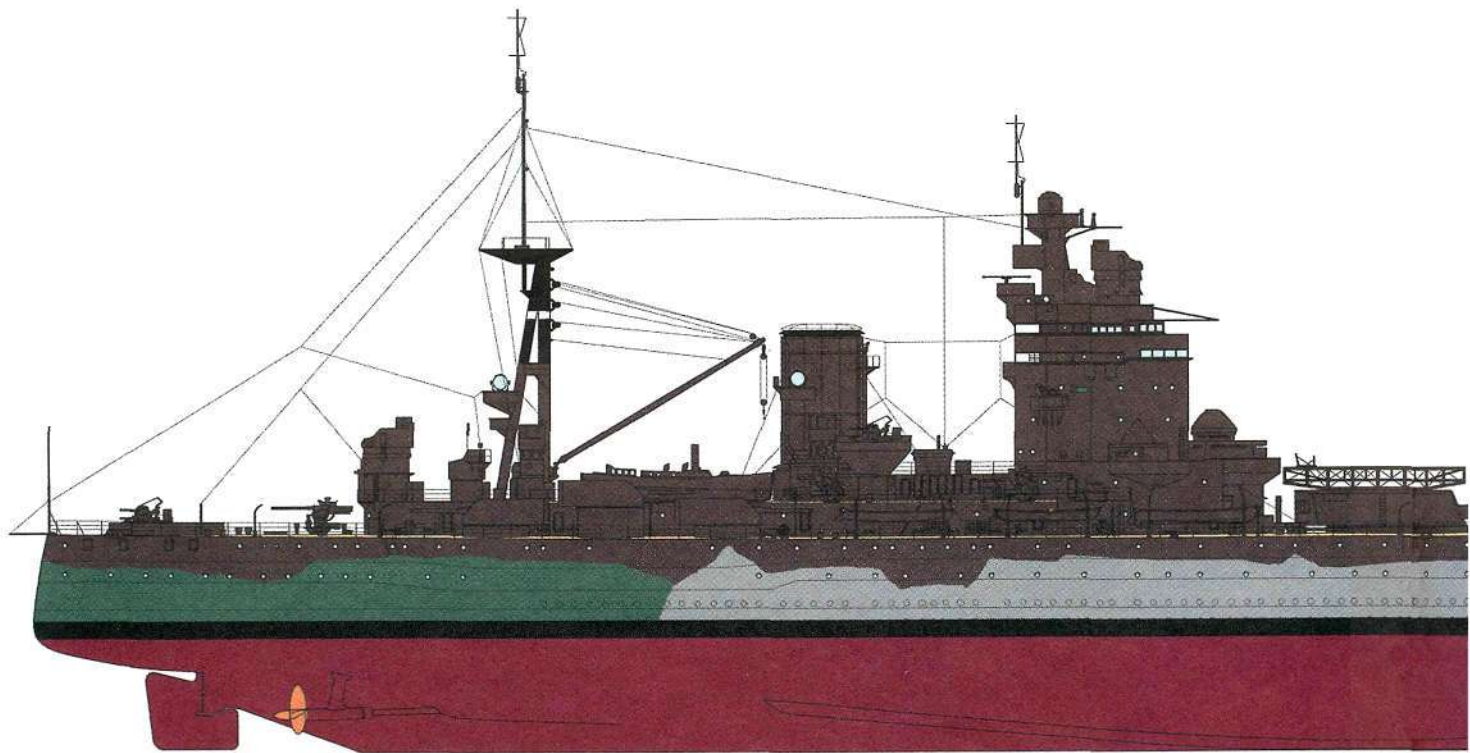
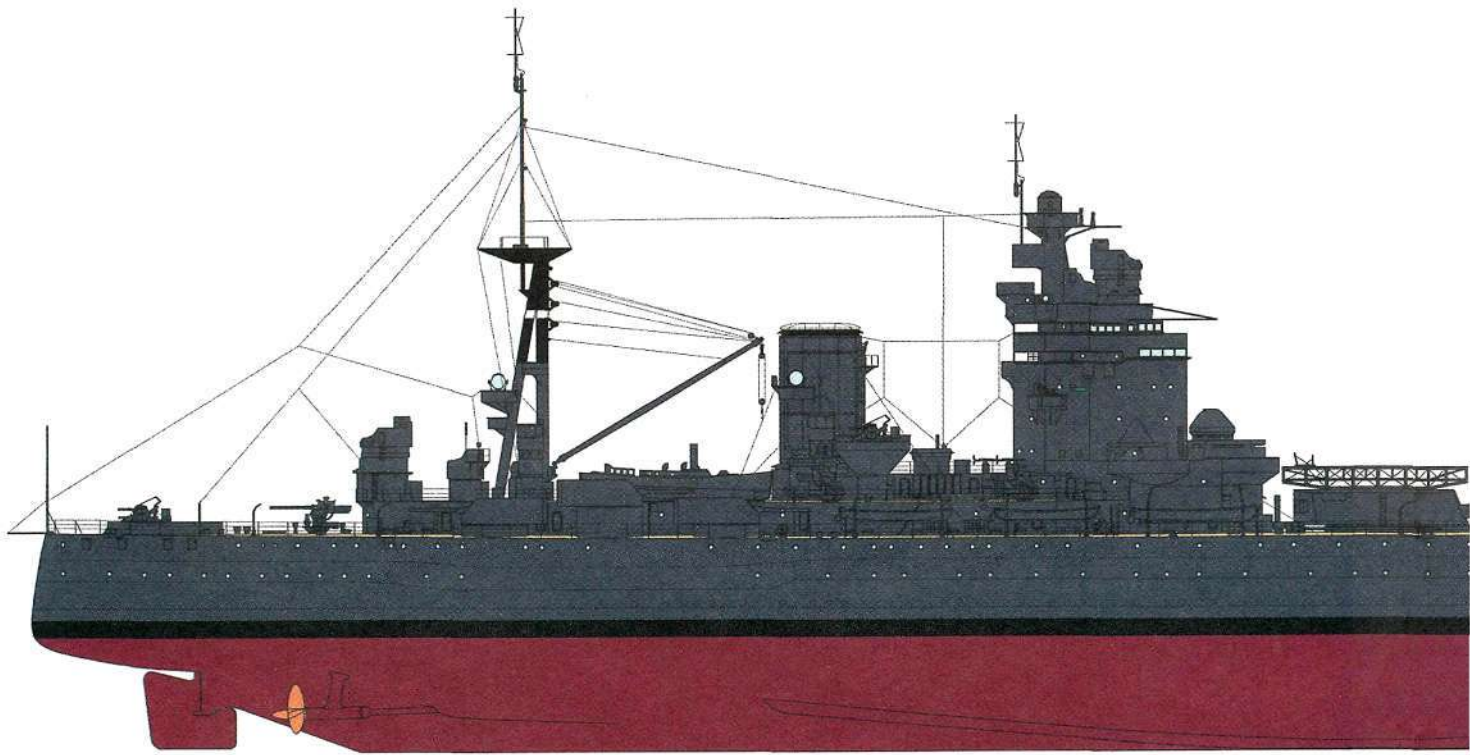
Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат», 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34. Телефон/факс: (4822) 44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru



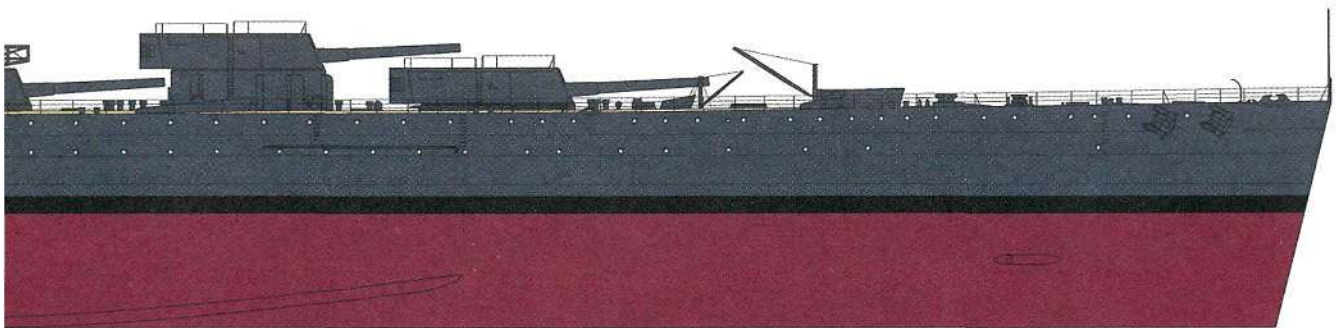
ISBN 978-5-699-41247-1



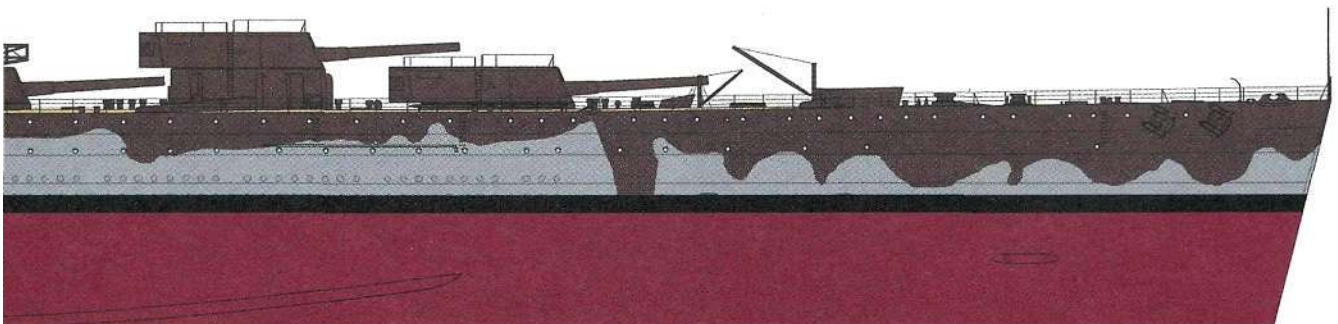
9 785699 412471 >



Линейный корабль «Родней», 1938 г.



Линейный корабль «Родней», 1940 г.





Несуразные, с непривычным, даже режущим глаз силуэтом, эти корабли сложно назвать красавцами, но именно они считались символом морского могущества Великобритании в двадцатые-тридцатые годы минувшего века. И небезосновательно – до начала Второй Мировой «Родней» и «Нельсон» не имели себе равных по огневой мощи и защищенности. Даже после появления линкоров следующего поколения они продолжали оставаться в первой линии – именно орудия «Роднея» поставили точку в судьбе немецкого суперлинкора «Бисмарк».

Военная карьера этих кораблей оказалась чрезвычайно насыщенной – с первых дней войны они очень мало времени находились в базах, опровергая расхожее мнение, что линкоры-де воюют «самим фактом своего существования», отстаиваясь на защищенных стоянках. «Родней» и «Нельсон» охотились за германскими рейдерами, сопровождали конвои в Атлантике и Арктике, огнем своих орудий – самых мощных в британском флоте – поддерживали высадку на континент, а «Нельсон» успел повоевать и на Тихом океане...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию о создании, модернизациях и боевом применении мощнейших линкоров британского флота.

ISBN 978-5-699-41247-1



9 785699 412471 >

