



СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

# ПРОКЛЯТЫЕ ЛИНКОРЫ

«ЦЕЗАРЬ», ставший  
«НОВОРОССИЙСКОМ»



ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ ТИПА «ДЖУЛИО ЧЕЗАРЕ»



ПРОКЛЯТЫЕ ЛИНКОРЫ «ЦЕЗАРЬ», ставший «НОВОРОССИЙСКОМ»



**СЕРГЕЙ ПАТЯНИН**

---

# **ПРОКЛЯТЫЕ ЛИНКОРЫ**

**«ЦЕЗАРЬ», ставший  
«НОВОРОССИЙСКОМ»**

---

**ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ ТИПА «ДЖУЛИО ЧЕЗАРЕ»**

Москва  
«Яуза»  
«Коллекция»  
«Эксмо»  
2011



Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

Автор выражает благодарность Е.А. Грановскому, М.Б. Князеву, А.А. Малову,  
О.Л. Масленникову за предоставленные материалы и оказанную помощь  
Особая благодарность Е.А. Целикову за оригинальные чертежи линейного корабля  
“Giulio Cesare”

**Патянин С.В.**

**П20** Проклятые линкоры. «Цезарь», ставший «Новороссийском». — М.:  
Яуза: ЭКСМО: 2011. — 176 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-46587-3**

Новая книга ведущего историка флота. Продолжение бестселлера «Суперлинкоры Муссолини». Всё о знаменитых итальянских дредноутах типа «Джулио Чезаре», которые проектировались как одни из самых сильных кораблей в мире, но история их боевой службы поражает своей нелепостью и фатальным невезением - недаром ходили слухи, что над этими линкорами тяготеет какое-то проклятие. Пройдя обе мировые войны, они не нанесли противнику никакого урона. Первые залпы их мощных орудий оказались направлены против своих же соотечественников, а первыми жертвами их снарядов стали мирные жители и дети. Три из пяти кораблей этой серии погибли не в открытом море, а на якорных стоянках в укрытых и хорошо оборудованных базах - «Леонардо да Винчи» и «Конте ди Кавур» затонули на рейде Таранто (первый от внутреннего взрыва, второй от попадания одной-единственной торпеды), а сам «Джулио Чезаре», переданный после войны по репарациям Советскому Союзу и переименованный в «Новороссийск» (самый крупный трофей, когда-либо вводившийся в состав другого флота!) взорвался в Севастопольской бухте 29 октября 1955 года, и тайна этой трагедии, унесшей жизни более 600 наших моряков, не разгадана до сих пор.

О незавидной судьбе, несчастливой службе и загадочной гибели гордости итальянского и советского флотов рассказывает эта книга, богато иллюстрированная сотнями уникальных чертежей и фотографий.

**ББК 68.54**

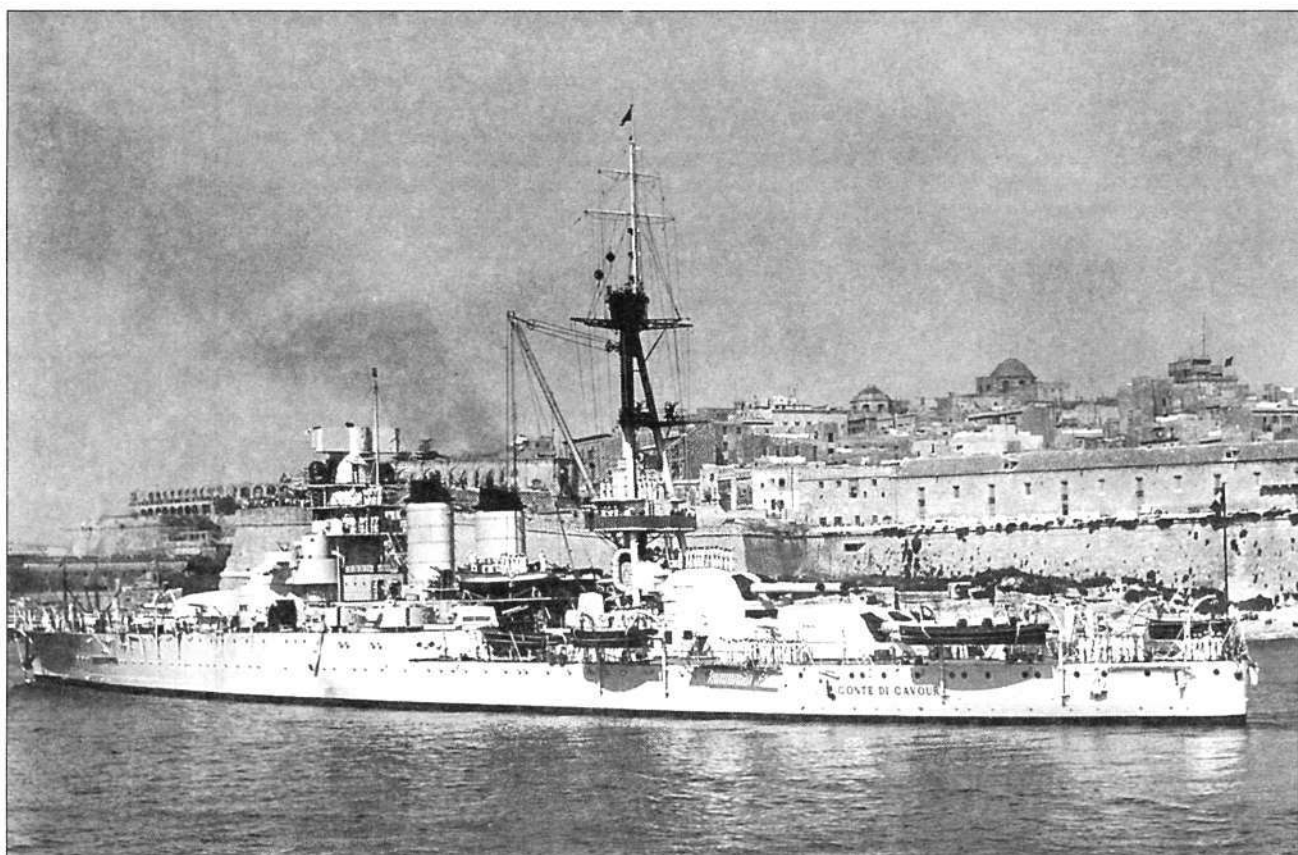
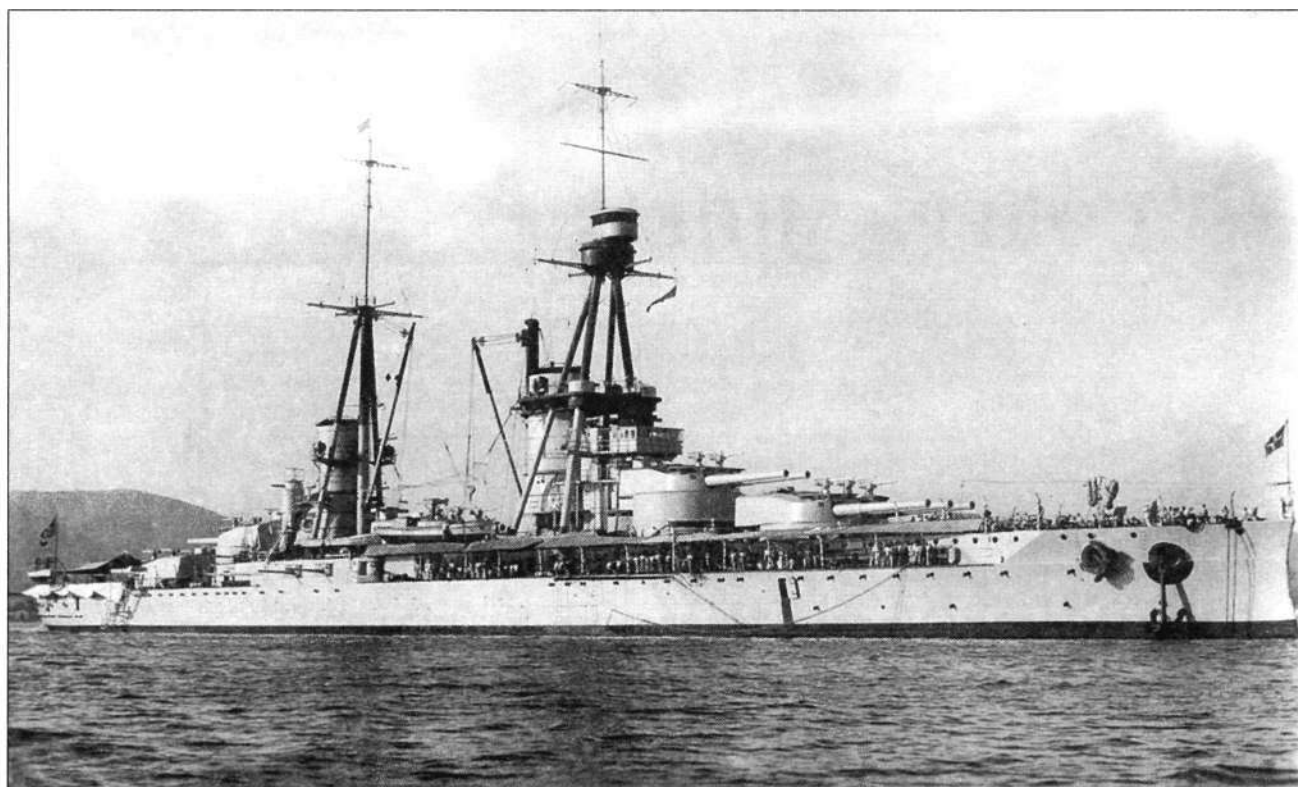


# СОДЕРЖАНИЕ

---

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ .....	4
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ .....	13
Корпус и надстройки .....	13
Бронирование .....	18
Вооружение .....	21
Энергетическая установка .....	31
Прочее оборудование .....	33
Экипаж .....	34
Названия и девизы .....	34
Изменения конструкции до начала коренной модернизации .....	36
Окраска .....	39
Общая оценка проекта .....	40
ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА И МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД .....	41
Затворники Таранто .....	41
От войны к миру .....	52
КОРЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ .....	62
Изменение архитектуры .....	66
Усиление бронирования .....	71
Противоторпедная защита .....	82
Вооружение .....	84
Энергетическая установка .....	99
Прочее оборудование .....	100
Окраска и внешние отличия .....	103
Общая оценка .....	106
ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА .....	109
Бой у Пунта-Стило .....	113
«Ночь Таранто» .....	122
Попытки восстановить баланс .....	129
Конвойные операции .....	132
Перемирие .....	138
Послевоенная служба .....	141
ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «НОВОРОССИЙСК» .....	143
Модернизации .....	147
Гибель линкора .....	151
ПОСЛЕСЛОВИЕ .....	172
Литература .....	175







# ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

*Политическая сила на море, покоящаяся на современных военных судах, оказывается <...> прямо зависящей от экономической мощи, от высокого развития металлургии, от наличия искусных техников и богатых угольных копей.*

*Фридрих Энгельс.  
«Анти-Дюринг»*

Итальянская военная и техническая мысль на рубеже XIX—XX веков характеризовалась чрезвычайным разнообразием идей, облекавшимся подчас в самые неожиданные и экстравагантные решения при создании проектов боевых кораблей. Примером тому могут служить построенные в 1876—1887 гг. трудно поддающиеся классификации «Италия» и «Лепанто», имевшие водоизмещение и главный калибр линкоров, скоростные качества крейсеров, но при этом практически лишенные брони и способные принять на борт десант численностью в пехотную бригаду. Эта особенность — размытие грани между классами броненосцев и крейсеров — сохранилась и в последующих итальянских проектах. Крупнейшие корабли итальянского флота, как правило, обладали превосходством в скорости над своими зарубежными «одноклассниками», имели мощное вооружение, но уступали в защите — порой, весьма существенно. Поиск оптимального типа основного боевого корабля привел к созданию серии броненосцев типа «Реджина Елена», на момент закладки (1901 г.) являвшихся одними из сильнейших в мире.

В том же 1901 году видный итальянский инженер-кораблестроитель полковник Витторио Куниберти (1854-1913) выдвинул принципиально новую концепцию линейного корабля со скоростью не менее 20 узлов и артиллерией единого калибра — 305 мм. Свои соображения он изложил в немецком журнале «Marine Rundschau» и, более подробно, годом позже в итальянском «Rivista Marittima». Основные постулаты были просты:

— для потопления противника в артиллерийском бою следует нанести ему как можно больше попаданий в район ватерлинии, где сосредоточены все важные объекты корабля;

— этот участок защищается наиболее толстой броней, пробить которую могут только орудия калибра 12 дюймов и выше;

— скорострельность таких орудий невысока, следовательно, для обеспечения требуемого количества попаданий необходимо наращивать число орудий.

Конструктор представил и чертежи такого корабля, но руководство Реджа Марина\* не оценило подобных новаций и отвергло проект, выдав, правда, разрешение на его публикацию за границей. В 1903 г. в авторитетном британском ежегоднике «Jane's Fighting Ships» выходит статья Куниберти «Идеальный линейный корабль для британского флота». В ней автор представил линкор водоизмещением 17 000 т, со скоростью 24 узла, броневым поясом по ватерлинии толщиной 305 мм и вооружением из двенадцати 305-мм орудий, размещавшихся в четырех двухорудийных и четырех одноорудийных башнях.

*«В нашем идеальном и очень мощном корабле, — писал Куниберти, — мы должны увеличить число стволов 12-дюймовых орудий, чтобы быть способными нанести противнику хотя бы одно фатальное попадание в пояс по ватерлинии раньше, чем у него появится такой же шанс нанести нам подобный удар из одного из четырех орудий главного калибра, которые сейчас обычно приняты в качестве основного вооружения».*

Статья получила широкий отклик в среде британских морских офицеров, но в тот момент не оказала определяющего влияния на развитие конструкторской мысли. Для принятия решения понадобился анализ учебных стрельб Королевского флота, а также изучение опыта боев русско-японской войны. Именно они показали, что дистанции артиллерийских боев возросли настолько, что для получения попадания стала необходима стрельба залпами не менее чем из четырех орудий и обязательно одного калибра, чтобы хорошо видеть падение снарядов, не путая при этом всплески от разных калибров. Кроме того, самые тяжелые пушки стреляли точнее, а их попадания давали более действенный результат, вследствие того, что тяжелые снаряды в значительно меньшей степени теряли свою кинетическую энергию относительно дальности стрельбы.

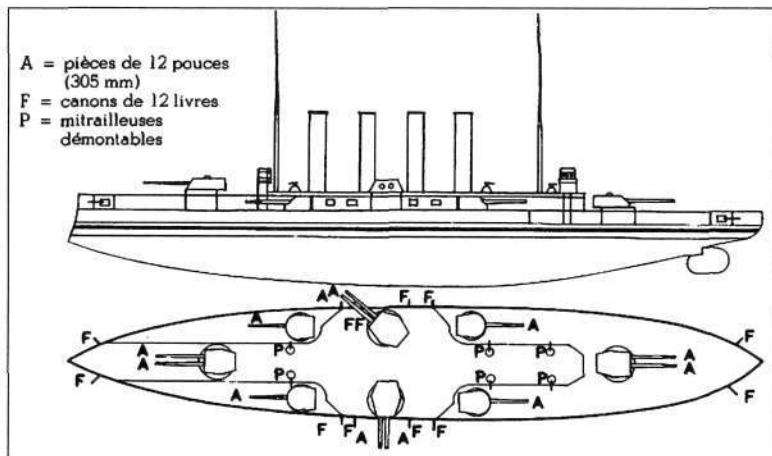
\* Regia Marina (Королевский флот) — официальное наименование военно-морского флота Италии в 1861—1946 гг.

## На с. 4

**В в е р х у:**  
**Линейный корабль  
«Джулио Чезаре» в  
1925 г.**

**В н и з у:** Линкор  
**«Конте ди Кавур»  
после завершения  
коренной реконс-  
трукции, 1938 г.**





Проект «Идеального линкора Куниберти», 1903 г.

Итогом работ британского Адмиралтейства стала закладка в 1905 году знаменитого «Дредноута», ставшего родоначальником нового поколения линейных кораблей. Его появление стало в военно-морских кругах своего рода сенсацией, хотя идея как таковая уже давно витала в воздухе. Вслед за Британией в строительство дредноутов включились США, Германия и другие страны — начиналась «дредноутная гонка».

Начало проектирования первого итальянского линкора с единым калибром артиллерии относится к 1907 г. Благодаря сделанному Куниберти заделу и при его непосредственной поддержке работы двигались быстро. Уже к концу года ведущие конструкторы Корпуса корабельных инженеров генерал-майор Эдоардо Масдеа и подполковник Антонино Калабретта подготовили рабочий проект.

Имея возможность оценить вступившие в строй и строившиеся иностранные линкоры, Масдеа, как руководитель группы проектировщиков, решил сделать определенный задел на будущее. Он реально оценивал возможности национальной промышленности и справедливо полагал, что за время, пока будет строиться головной корабль, более развитые страны не будут стоять на месте. Поскольку почти все первые дредноуты имели бортовой залп из восьми орудий, следовало «играть на опережение», обеспечив своему кораблю полуторакратное преимущество по этому показателю. Увеличение общего числа орудий неизбежно вело к росту водоизмещения, поэтому требовалось разместить все двенадцать пушек так, чтобы обеспечить им возможность стрельбы на оба борта, что само по себе являлось нетривиальной задачей.

Проект «идеального линкора» Куниберти тут не годился, так как имел в бортовом залпе все те же восемь стволов. Одним из вариантов решения проблемы бы-

ла установка башен по линейно-возвышенной схеме, однако в то время конструкторы и моряки опасались подобного размещения по двум основным причинам. Во-первых, возвышенные башни и их барбеты значительно увеличивали «верхний вес», что неизбежно отрицательно сказывалось на остойчивости, а сосредоточение тяжеловесных башен в оконечностях повышало требования к продольной прочности корпуса. Во-вторых, оставался не изученным вопрос о воздействии дымных газов орудий возвышенной башни на смотровые колпаки и прицелы нижней. Не случайно первыми линейно-возвышенную схему расположения главного калибра применили американцы и французы — именно в этих флотах раньше всего начались эксперименты по определению степени такого воздействия.

Найденный проектировщиками выход наглядно показал, что итальянские кораблестроители не потеряли вкуса к нетрадиционным решениям. Куниберти предложил разместить артиллерию в четырех трехорудийных башнях, равномерно расположенных в диаметральной плоскости корабля\*. Расположение башен на одном уровне упрощало управление огнем, однако в дальнейшем для улучшения мореходных качеств носовую пришлось поднять на полубак, который был надстроен над верхней палубой, а число и размеры надстроек — сократить до минимума, чтобы придать орудиям максимально широкие секторы стрельбы. Все приносилось в жертву главному замыслу: обеспечить максимальную мощь бортового залпа. Подобная схема расположения артиллерии (названная в честь своего изобретателя «схемой Куниберти») впоследствии применялась на русских линкорах типов «Севастополь», «Императрица Мария» и «Измаил», но нигде более не повторялась.

Не менее оригинальным оказалось и размещение противоминной артиллерии. Восемь из двадцати 120-мм орудий стояли в четырех двухорудийных башнях, установленных побортно на верхней палубе в носовой и кормовой оконечностях, а остальные — в традиционных казематах. Смелое решение, на несколько лет опередившее флоты других государств, тем не менее себя не оправдало: в свежую погоду брызги делали башенные орудия у среза полубака почти бесполезными. Весьма необычным был и внешний вид — две группы труб, разнесенные по длине с дву-

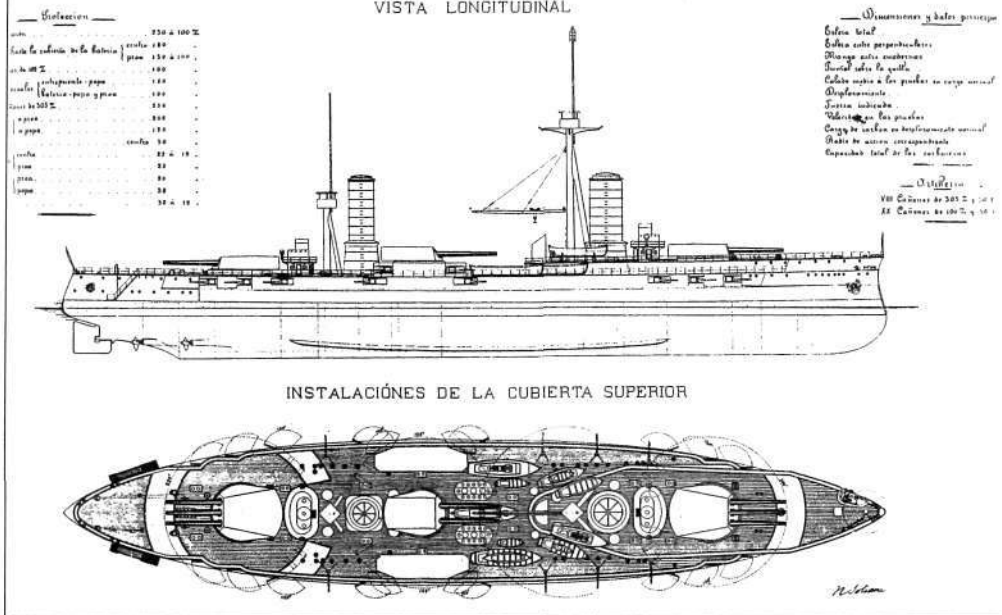
\* Итальянский историк Дж. Джорджерини пишет, что впервые идею трехорудийной башни высказали в 1905 году капитан 1-го ранга Умберто Каныи и полковник Корпуса корабельных инженеров Эдоардо Феппати (см. Giorgerini G. The Cavour & Duilio Class Battleships // «Warship», Vol.IV, 1980).

Генерал-лейтенант Корпуса корабельных инженеров Витторио Куниберти — «крестный отец» итальянских дредноутов



3 *Alouatta palliata* de un año y 1/2 de edad, macho, en jaula.

VISTA LONGITUDINAL

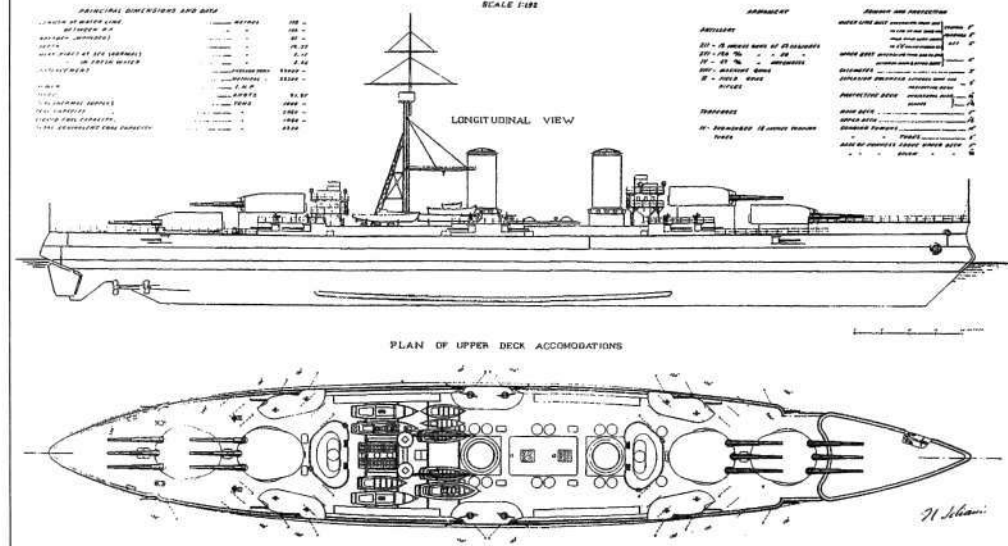


вая защита уступала по абсолютной толщине зарубежным аналогам.

К концу 1907 г. проект Масдея был утвержден. Закладка корабля, получившего название «Данте Алигьери», состоялась 6 июня 1909 г. на верфи в Кастелламаре-ди-Стабия. Таким образом, Италия стала первой из средиземноморских держав, начавшей строительство dreadnoughtов. Однако слабость индустриальной базы страны, особенно задержки с производством и поставкой вооружения (в течение долгого времени Италии зависела в этом отно-

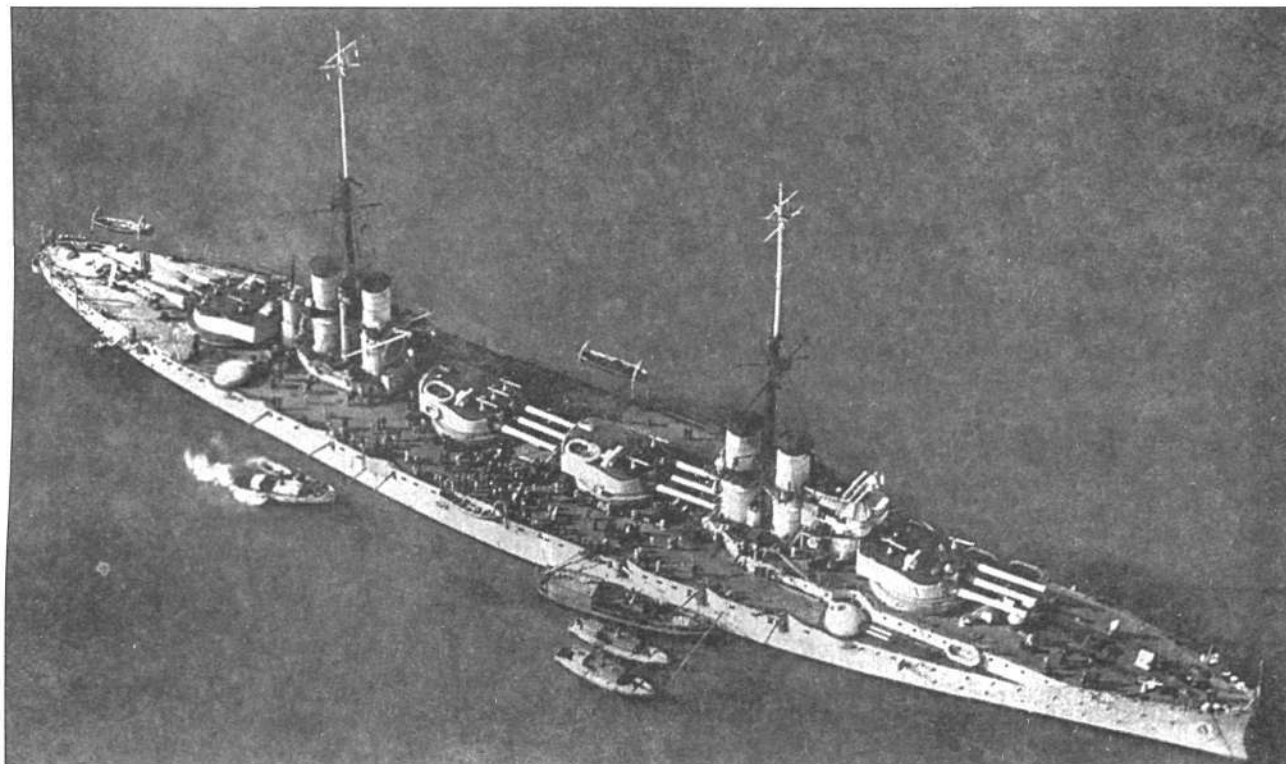
SCALE 1002

**CONCLUSIONS**



Проект 16 100-тонного линкора фирмы «Ансальдо», представленный на конкурс для испанского флота, 1907 г.

**Проект 22 000-тонного линкора фирмы «Ансальдо», представленный на конкурс для русского флота, 1908 г.**



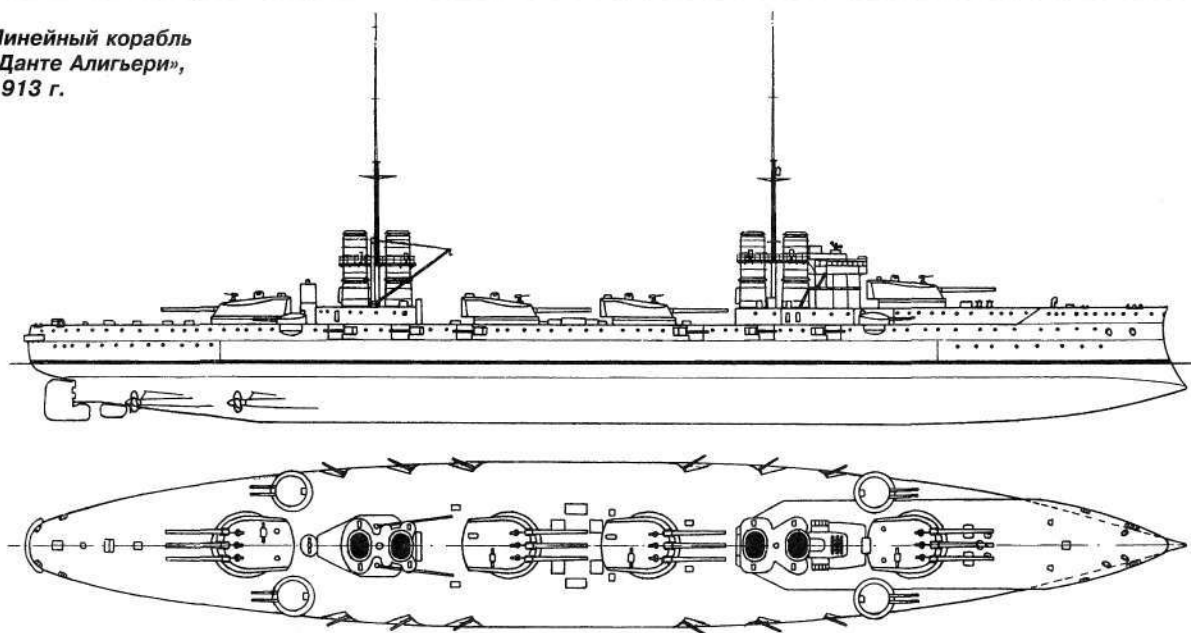
**«Данте Алигьери» —  
первый дредноут  
итальянского флота**

шении от иностранных фирм), привела к тому, что австро-венгерский дредноут «Вирибус Унитис», заложенный более чем на год позже и спущенный на воду через 10 месяцев после итальянского, вошел в строй раньше него. Разочаровывающими для итальянцев оказались и результаты ходовых испытаний, на которых их первый

линкор смог развить скорость лишь 22,8 узла при мощности машин 32 200 л.с.

При всей оригинальности конструкции «Данте Алигьери» обладал двумя принципиальными недостатками: «зажатостью» надстроек, что затрудняло управление кораблем, а также очень слабым погонным и ретирдным огнем. Именно последнее

**Линейный корабль  
«Данте Алигьери»,  
1913 г.**





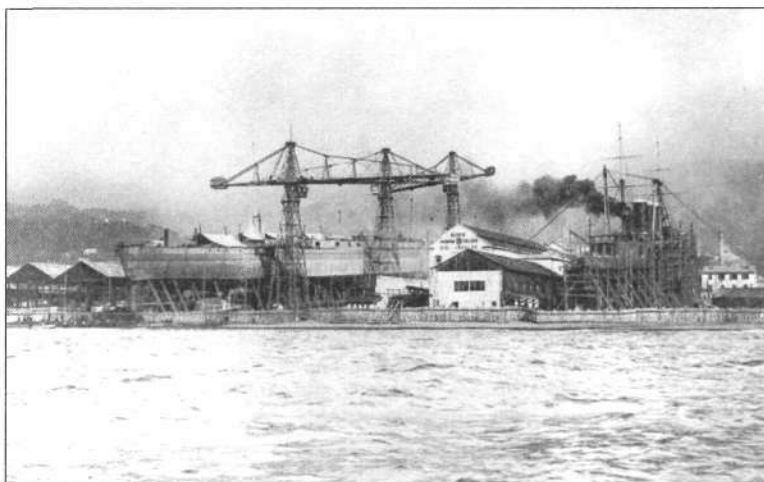
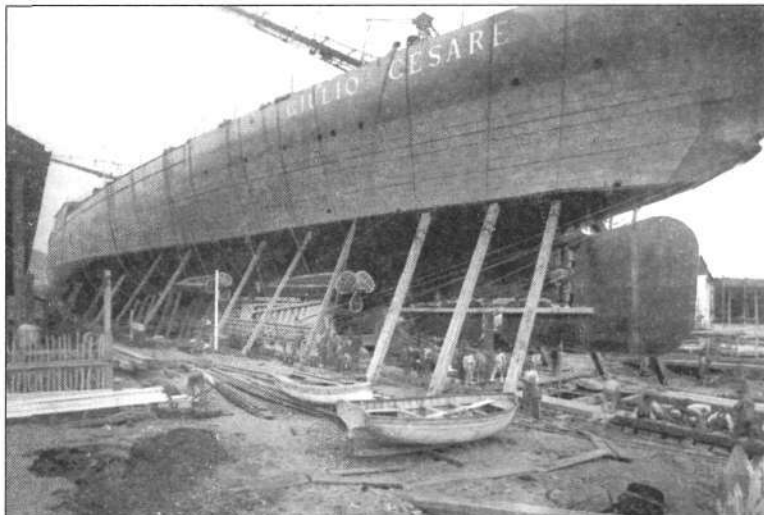
обстоятельство вызывало наибольшую критику проекта, особенно в свете информации о том, что новые британские, французские и австро-венгерские корабли будут обладать заметным преимуществом в данном отношении (шесть стволов против трех). К постройке «Алигьери» еще не приступили, когда генерал Масдеа подготовил улучшенный проект, который, с одной стороны, являлся развитием предшествующего, а с другой — воплощал в себе передовой зарубежный опыт. В частности, в нем можно проследить влияние выполненных в конструкторском бюро фирмы «Ансальдо» под руководством Куниберти разработок, представленных на конкурс проектов для испанского (1907 г.) и русского (1908 г.) флотов.

На этот раз Масдеа применил линейно-возвышенную схему размещения башен в носу и в корме, однако из-за опасений за остойчивость возвышенные башни решил сделать двухорудийными, а в качестве компенсации в средней части установил еще одну трехорудийную башню. В итоге бортовой залп увеличился на одно орудие\*, а погонный и ретиральный — на две трети (с трех до пяти орудий).

Возвышение одних башен над другими позволило обойтись без излишнего удлинения корпуса, но потребовало некоторого увеличения ширины для компенсации возросшего «верхнего» веса. В конечном итоге отношение длины к ширине удалось сохранить на прежнем уровне: 6,28 против 6,32 у «Данте Алигьери». При возросшем на 3400 т водоизмещении и практически не изменившейся мощности механизмов это сулило уменьшение максимальной скорости на 1 узел. Броневая защита также не претерпела существенных изменений. От прототипа наследовалась компоновка силовой установки с расположением машинных отделений в средней части корпуса, а котельных — в нос и в корму от них. Вместо четырех дымовых труб решили обойтись двумя, но более «солидными» по размерам. Надстройки стали чуть «свободнее», за второй трубой установили кормовую боевую рубку, однако в целом силуэт оставался весьма лаконичным, но внушительным.

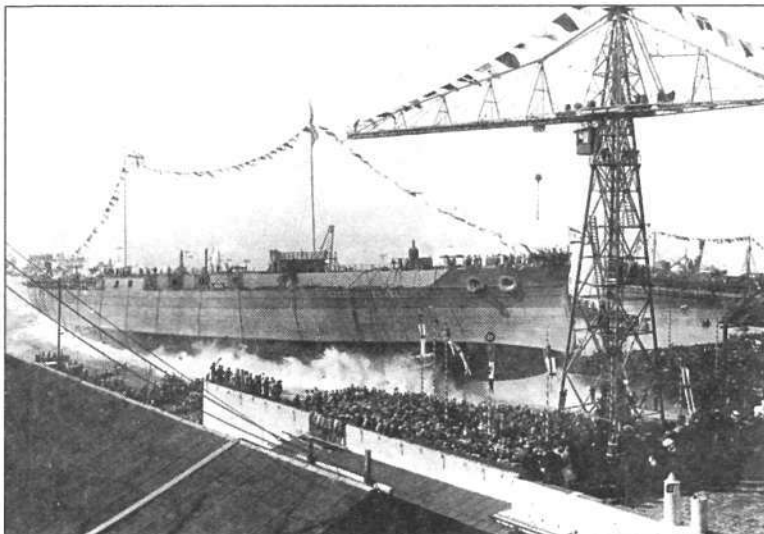
Здесь необходимо сделать небольшое отступление и сказать пару слов о политической и стратегической ситуации, в условиях которой велось проектирование и строительство итальянских dreadnoughtов. Королевство Италия с 1882 года находилась в союзе с Германией и Австро-Венг-

\* Больше число орудий в бортовом залпе (четыре-надцать) имел только один dreadnought — семибашенный британский «Эйджинкорт», изначально строившийся по заказу бразильского флота.

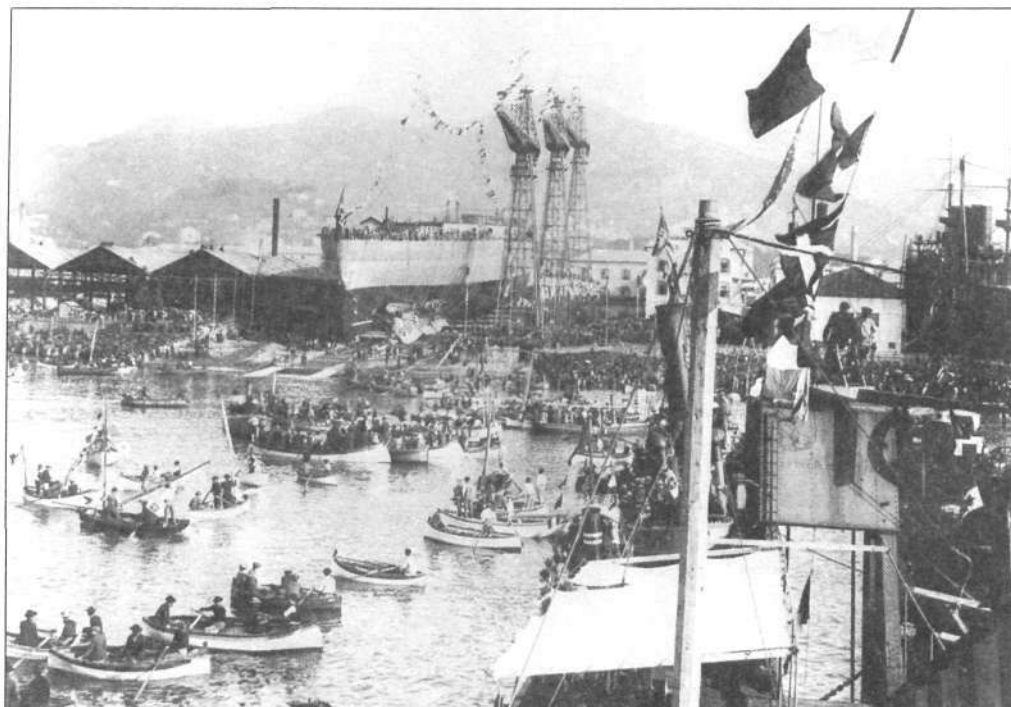


**В в е р х у:** линкор «Джулио Чезаре» на стапеле верфи «Ансальдо» незадолго до спуска на воду, октябрь 1911 г.

**В н и з у:** спуск «Джулио Чезаре», 15 октября 1911 г.



**Торжественная  
церемония спуска на  
воду линкора  
«Джулио Чезаре»**



рией (так называемый Тройственный союз или Центральный блок), а главным ее потенциальным противником на Средиземноморье считалась Франция, флот которой могли усилить корабли Великобритании. Поэтому итальянские корабли создавались в расчете на противостояние, прежде всего французским. Однако территориальный спор в отношении Триеста, помноженный на горечь поражения в сражении при Лиссе в далеком 1866 году, накладывал отпечаток на взаимоотношения между Италией и ближайшим союзником с другого берега Адриатики. Хотя официально Австро-Венгрия не рассматривалась в качестве противника, итальянское Морское министерство считало необходимым иметь флот, как минимум на треть сильнее, чем австрийский.

27 июля 1909 г. Италия приняла большую кораблестроительную программу, известную как Морской Закон 1909 года. Она предусматривала ввод в строй 4 линкоров-дредноутов (включая недавно заложенный «Данте Алигьери»), 3 крейсера-скаута, 12 эсминцев, 34 миноносцев и 12 подводных лодок. Королевским декретом от 2 декабря 1909 г. была санкционирована постройка трех линейных кораблей по проекту генерала Масдеа, средства на строительство которых начали выделять со следующего финансового года. Они были зачислены в списки военно-морского флота под названиями «Конте ди Кавур», «Джулио Чезаре» и «Леонардо да Винчи». Первый был заказан 31 июля 1910 г. казенному арсеналу

лу Специи, а два других — частным верфям «Ансальдо» и «Одеро» из Генуи, контракты с которыми были заключены соответственно 10 и 7 сентября 1910 г., хотя реально строительство началось еще до их подписания. Первым, 24 июня, в Сестри-Поненте (пригород Генуи) был заложен «Чезаре», следующим, 18 июля, — «Леонардо», и лишь 10 августа настала очередь «Кавура».

Поначалу строительство кораблей шло быстрыми темпами. Стапельный период длился от 12 до 16 месяцев — показатель, сравнимый с передовыми британскими верфями. Но затем стали сказываться различного рода проблемы. Принципиальная новизна проекта вынуждала порой «на ходу» вносить в него всевозможные изменения. Трудности с производством броневых плит, судовых механизмов, орудий и башен главного калибра поставили итальянцев в зависимость от помощи иностранных фирм (прежде всего, английских и американских) и отодвинули сроки готовности дредноутов. На темпах постройки «Кавура» сильно сказалась начавшаяся итало-турецкая война, заставившая перевести значительную часть занятых на нем рабочих арсенала на ремонт кораблей, участвовавших в боевых действиях, и переоборудование мобилизованных гражданских судов. В итоге этот линкор, спущенный на воду раньше других — ровно через год после закладки, — вошел в строй последним, на год отстав от своих сестер-судов, строившихся на частных предприятиях. С другой

## Построечная таблица

Название	Строитель	Заложен	Спущен на воду	Вошел в строй
«Giulio Cesare»	«Ansaldo», Genova	24.06.1910	15.10.1911	14.05.1914
«Conte di Cavour»	Arsenale di La Spezia	10.08.1910	10.08.1911	1.04.1915
«Leonardo da Vinci»	«Odero», Sestri Ponente	18.07.1910	14.10.1911	17.05.1914
«Caio Duilio»	Cantiere di Castellamare di Stabia	24.02.1912	24.04.1913	10.05.1915
«Andrea Doria»	Arsenale di La Spezia	24.03.1912	30.03.1913	13.03.1916

стороны, при постройке «Кавура» весовой контроль осуществлялся казенной верфью более тщательно, и он имел наименьшую среди своих собратьев строительную перегрузку.

Стоимость корпуса и механизмов составила в среднем 64,2 млн лир на корабль, артиллерии — 36 343 800 лир.

В начале 1911 года в итальянском Главном морском штабе (ГМШ) стало известно о планах Франции приступить к постройке второй серии дредноутов в дополнение к четырем, уже находившимся на стапелях. В Австро-Венгрии в ближайшее время также ожидалась закладка еще двух линейных кораблей. Эти тревожные новости заставили руководство итальянского флота принимать меры, и в конечном итоге оно добилось выделения ассигнований на еще два дредноута в дополнение к четырем строящимся.

Линкоры типа «Джулио Чезаре» по своим характеристикам вполне удовлетворяли командование итальянского флота. В связи с этим, чтобы сэкономить время на проектировании, генерал-лейтенант Корпуса морских инженеров Джузеппе Вальсекки, сменивший на посту главного конструктора скончавшегося Масдеа, решил принять данный проект за основу, внеся в него минимальные изменения, диктуемые иностранным опытом последних лет. Он сохранил в практически неизменном виде основные размеры корабля, форму корпуса, артиллерию главного калибра и энергетическую установку. Наиболее существенным нововведением стало расположение средней башни на палубу ниже (для повышения остойчивости), а также переход на 152-мм калибр противоминной артиллерии. Сами 152-мм орудия разнесли из центрального каземата к оконечностям, что повышало их эффективность при отражении атак неприятельских миноносцев. Прочие улучшения, включавшие изменения толщины брони палуб и казематов противоминной артиллерии, конфигурации полубака, форму надстроек и дымовых труб, перенос фокмачты в нос от дымовой трубы, оказались менее существенными.

На утверждение проекта ушло меньше месяца. 2 сентября 1911 г. военно-морскому арсеналу Специи и верфи в Кастел-



ламаре-ди-Стабия были выданы заказы на постройку двух линейных кораблей, которые Королевским декретом от 6 ноября того же года были зачислены в списки флота под названиями «Андреа Дория» и «Каю Дуилио».

Закладка «Дуилио» состоялась 24 февраля 1912 г., а «Дория» — ровно месяцем позже. Параллельно с ходом корпусных работ на верфях Морское министерство позаботилось о заключении многочисленных контрактов с частными предприятиями, как в самой Италии, так и за границей, на поставку материалов и оборудования для кораблей. Первый был подписан еще 25 октября 1911 г. с фирмой «Карнеги Стил» из Питтсбурга (США) и касался поставки плит броневое пояса и листов ванадиевой стали для защиты мостиков. За ним последовали следующие крупные заказы:

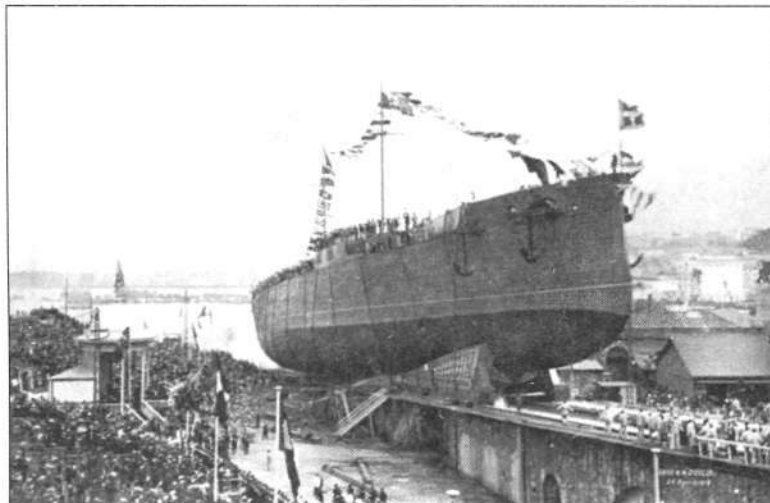
8 апреля 1912 г. — на поставку 152-мм и 76-мм орудий фирмам «Ансальдо-Шнайдер» (для «Дория») и «Ансальдо и Ко» (для «Дуилио»);

18 мая 1912 г. отделению фирмы «Ансальдо» в г. Сампьердарена заказали изготовление энергетических установок для обоих линкоров с их последующим монтажом;

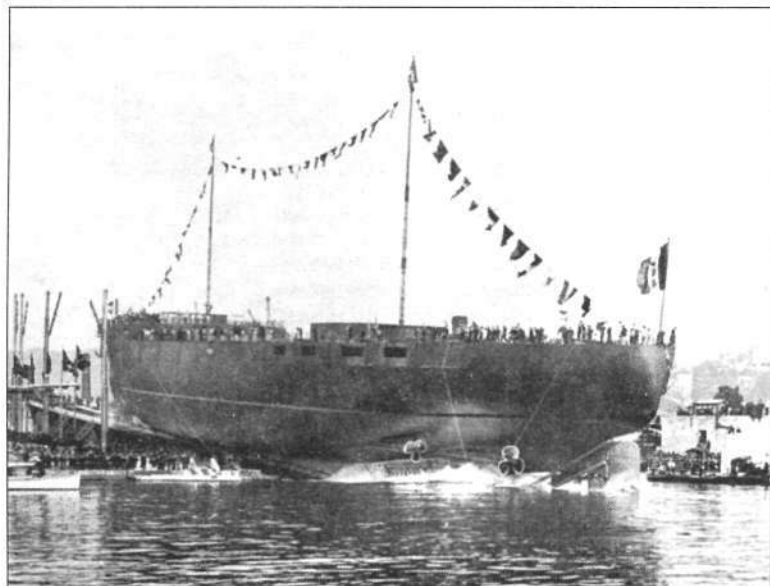
24 мая 1912 г. отделению фирмы «Армстронг» в г. Поццуоли было заказано изготовление и установка на «Дуилио» тринадцати 305-мм орудий;

**«Джулио Чезаре»  
спущен!**





**Спуск на воду линейных кораблей «Кайо Дуилио» (вверху) и «Андреа Дориа» (внизу)**



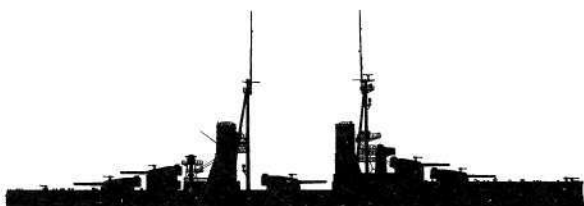
18 июня 1912 г. подписан контракт со сталелитейным заводом «Терни» на поставку броневых плит для «Кайо Дуилио», а также хромоникелевой брони для боевой рубки и постов управления огнем «Андреа Дориа»;

4 сентября 1912 г. фирме «Виккерс-Терни» заказаны тринадцать 305-мм орудий для «Дориа».

Спуск на воду обоих кораблей сопровождался роскошными церемониями, в которых участвовали члены королевской фамилии. Для «Андреа Дориа» это случилось 30 марта, а для «Кайо Дуилио» — 24 апреля 1913 года. Достройка на плаву первое время велась верфями-строителями, но затем оба линкора были переведены в Геную. 9 августа 1913 г. с фирмой «Ансальдо» был заключен контракт на достройку «Дуилио», аналогичный же контракт в отношении «Дориа» заключили с фирмой «Одеро» 7 января 1914 г. Подрядчикам предстояло закончить корпусные работы, установить на корабли поясную броню, смонтировать электрическую систему, установить башни, артиллерию и систему управления огнем, а также оснастить их всеми предметами снабжения, кроме тех, что поставлялись флотскими арсеналами.

Стоимость постройки «Дориа» составила 52,56 млн лир; строившийся частной верфью «Дуилио» оказался заметно дешевле — 44,36 млн лир; артиллерия для каждого корабля обошлась казне примерно в 37 млн лир.

Морское министерство требовало, чтобы корабли вошли в строй к 30 июня 1915 года. Увы, в случае с этой парой повторилась прошлая история. Несмотря на то что казенная верфь быстрее спустила на воду свой корпус, в строй корабль вошел почти на год позже. Благодаря хорошей организации работ заводы «Ансальдо» прекрасно справились с задачей. «Кайо Дуилио» вышел на испытания на три месяца раньше назначенного срока и поднял военно-морской флаг 10 мая 1915 г. Фирма «Одеро» не смогла уложиться в срок из-за срыва поставок артиллерии главного и противоминного калибров, а также многочисленных сверхконтрактных работ, вызванных желанием командования флота оборудовать «Андреа Дориа» в качестве флагманского корабля. В итоге он вошел в строй только 13 марта 1916 г., а к тому времени Италия почти год принимала участие в Первой мировой войне.



# ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

*Omni ignotum pro magnifico.*

*(Все неизвестное принимается за великое.)*

Тацит

## Корпус и надстройки

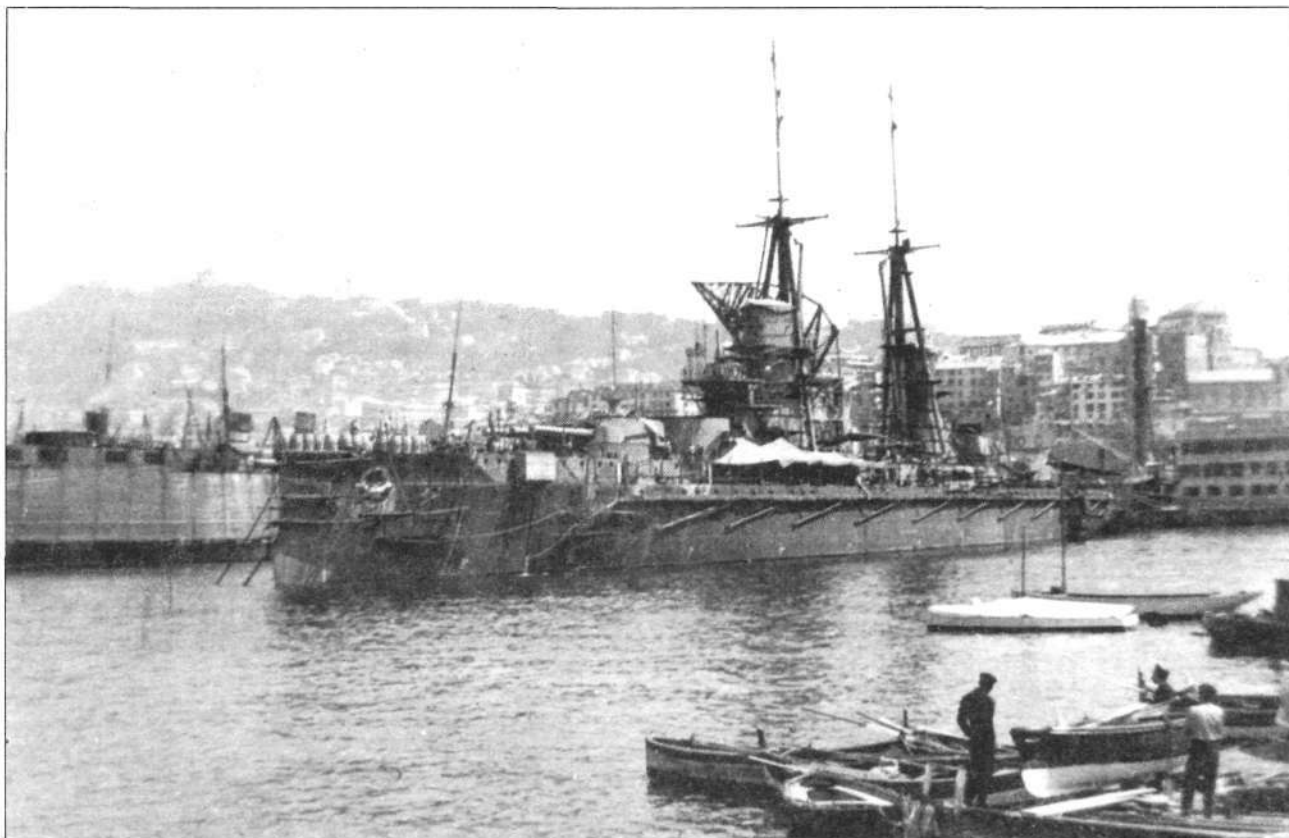
При проектировании корпуса линкоров типа «Чезаре» итальянские конструкторы впервые за полвека решили отказаться от традиционного ярко выраженного таранного образования форштевня. Во многом принятию такого решения способствовали многочисленные испытания моделей в опытовом бассейне. Вместо этого носовая часть получила скругленную форму с характерным S-образным изгибом. В нижней части форштевень, являвшийся продолжением поднимавшегося к оконечностям киля, по-прежнему слегка выдавался вперед (что делалось исключительно для улучшения скоростных качеств), потом плавно уходил внутрь, а в верхней трети снова резко выделялся наружу. Кормовая оконечность сохраняла обычную закругленную «крейсерскую» форму. Максимальной ширины по мидель-шпангоуту

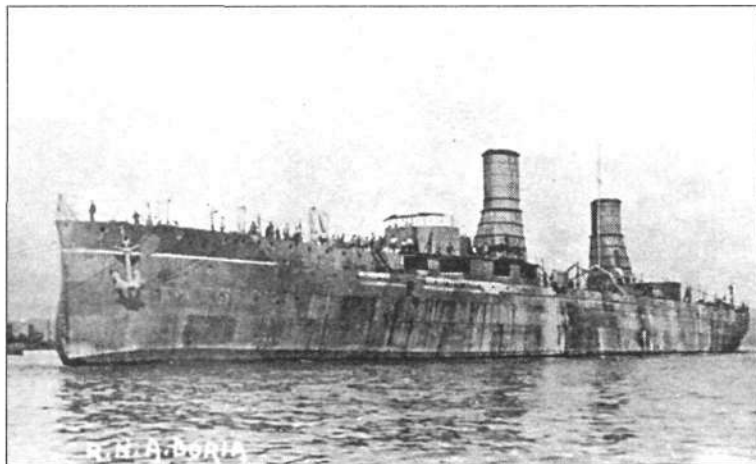
корпус достигал на нижней кромке броневых пояса. Выше него борта имели заметный завал внутрь. Высокий надводный борт обеспечивал хорошую мореходность, хотя для условий Средиземного моря данный фактор не являлся решающим.

Корпуса новых линкоров изготавливались почти целиком из высокопрочной стали. Исключением стали участки, наиболее подверженные вибрации, — их делали из мягкой сименс-мартеновской стали с повышенным пределом текучести.

Параллельно килю с каждого борта проходило по восемь продольных днищевых и бортовых стрингеров. Нумерация шпангоутов на этих кораблях начиналась от миделя и шла в обе стороны. Шпангоуты к корме маркировались литерами AD (*addietro*), а к носу — AV (*avanti*). Кормовой

**«Джулио Чезаре» в достроечном бассейне фирмы «Ансальдо» в Генуе, 1913 г. За ним виден корпус недавно спущенного на воду «Дуилио»**



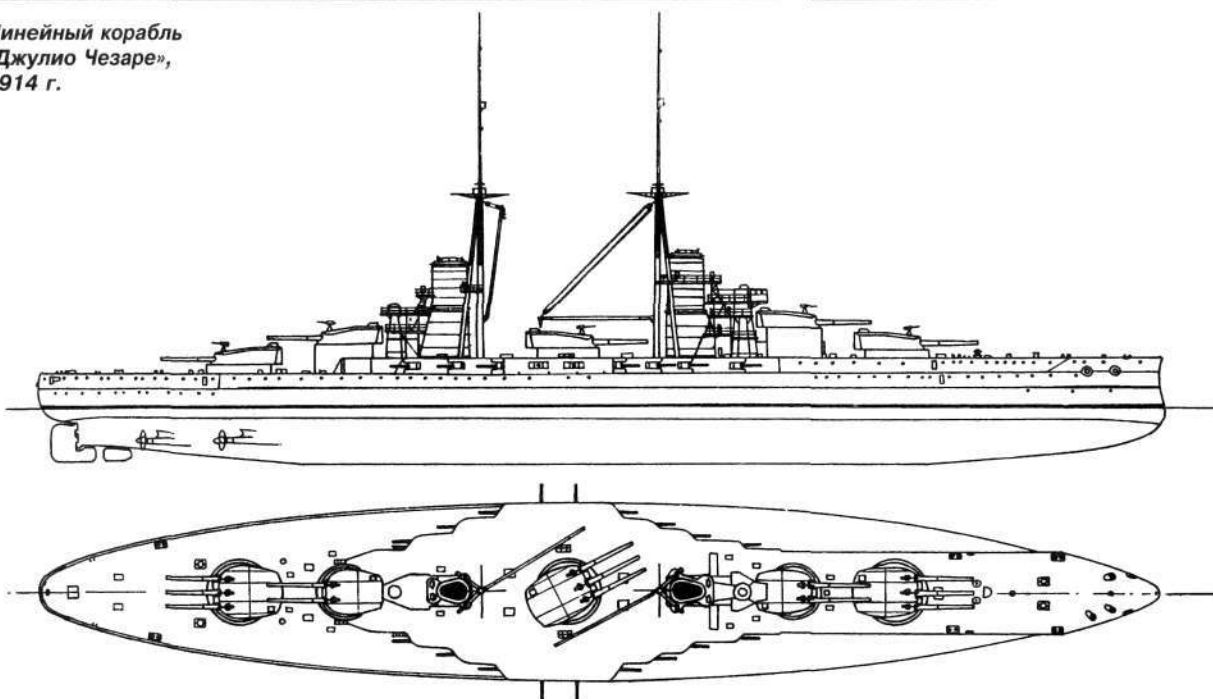


*«Андреа Дориа» в ходе достройки, зима 1913—1914 гг.*

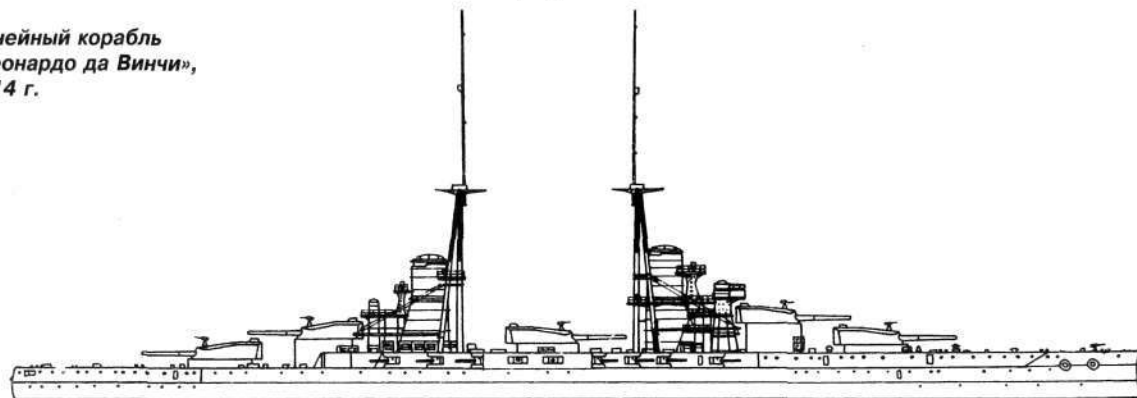
перпендикуляр соответствовал шпангоуту 90AD, носовой — шпангоуту 102AV. От второй до четвертой башни главного калибра проходили скуловые кили шириной около метра.

Линкоры имели три непрерывные палубы: верхнюю (батарейную), главную и нижнюю. Вне пределов машинно-котельных отделений в носовой части имелось три платформы, называемые верхней, средней и нижней; в корме платформ было только две. Офицерские помещения располагались традиционно — в кормовой части на главной палубе. Матросские кубрики были разбросаны по всему кораблю и размещались под полубаком, на главной палубе почти по всей ее длине (в нос от офицерских «апартаментов»), а также на нижней палубе в оконечностях. По стандартам своего време-

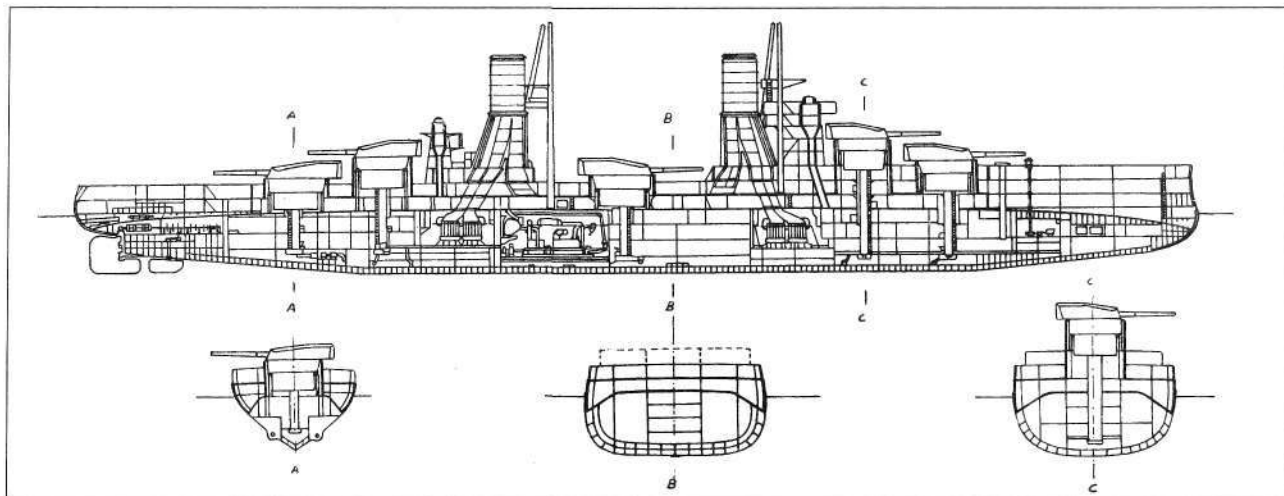
*Линейный корабль  
«Джулио Чезаре»,  
1914 г.*



*Линейный корабль  
«Леонардо да Винчи»,  
1914 г.*







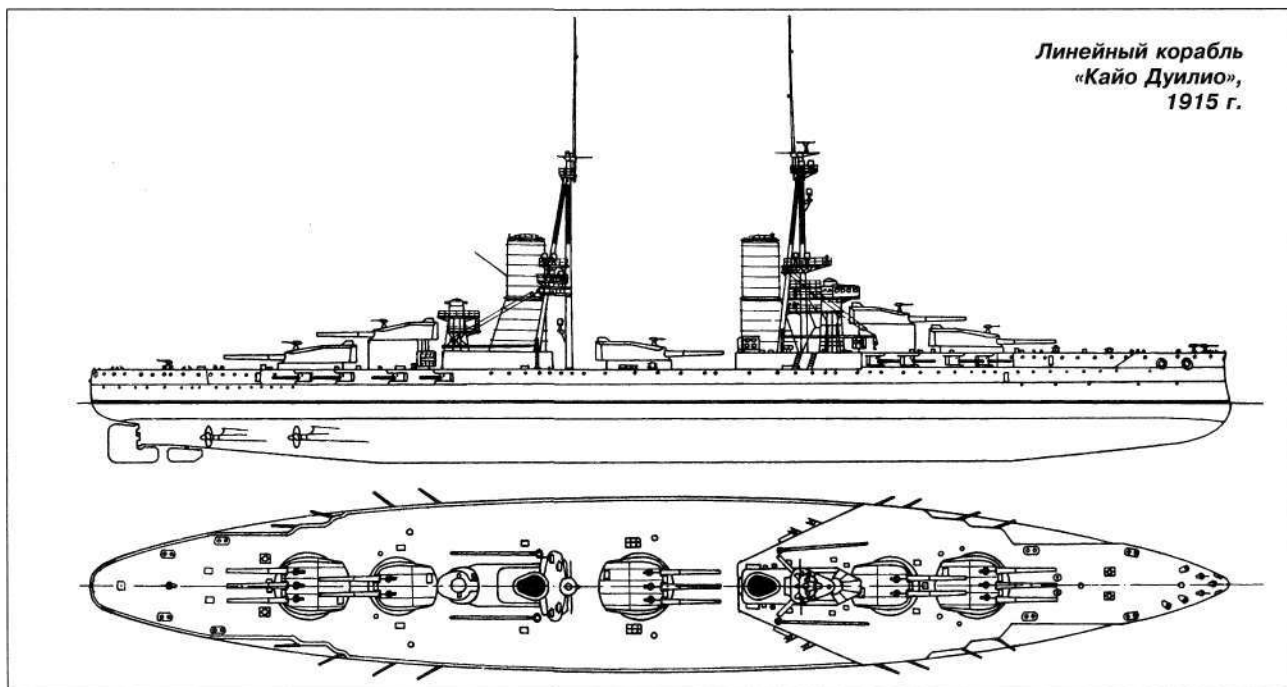
ни, помещения как офицеров, так и матросов были достаточно просторными и комфортабельными.

Итальянские дредноуты получили развитое внутреннее деление. По всей длине корпуса проходило двойное дно, разделенное на множество водонепроницаемых отсеков и отделений и переходящее в двойной борт, поднимавшийся до уровня главной палубы. В центральной части корабля — от 52-го носового до 62-го кормового шпангоута — имелось тройное дно, поднимавшееся до скоса броневой палубы. Корпус делился на отсеки 23 поперечными и 4 продольными водонепроницаемыми переборками. Большинство переборок доходило до верхней палубы.

Внутренние продольные переборки проходили вдоль второго стрингера от 66-го кормового до 76-го носового шпангоута, а внешние — вдоль шестого стрингера от 33-го кормового шпангоута до 60-го носового и поднимались до главной палубы.

Линкоры типа «Чезаре» обладали протяженным полубаком, тянувшимся до середины барбета четвертой башни главного калибра. При этом в районе средней башни он достигал наибольшей ширины, доходя до бортов, а в носовой и кормовой частях выполнялся зауженным, обеспечивая хорошую диаграмму стрельбы противоминной артиллерии. На кораблях типа «Дуилио» конструкция полубака кардинально изменилась — он стал короче, но

**Продольный разрез и поперечные сечения линкора типа «Дуилио»**



**Линейный корабль «Каю Дуилио», 1915 г.**

## Распределение весовых нагрузок линкоров типа «Giulio Cesare»

(по Дж. Джорджерини)

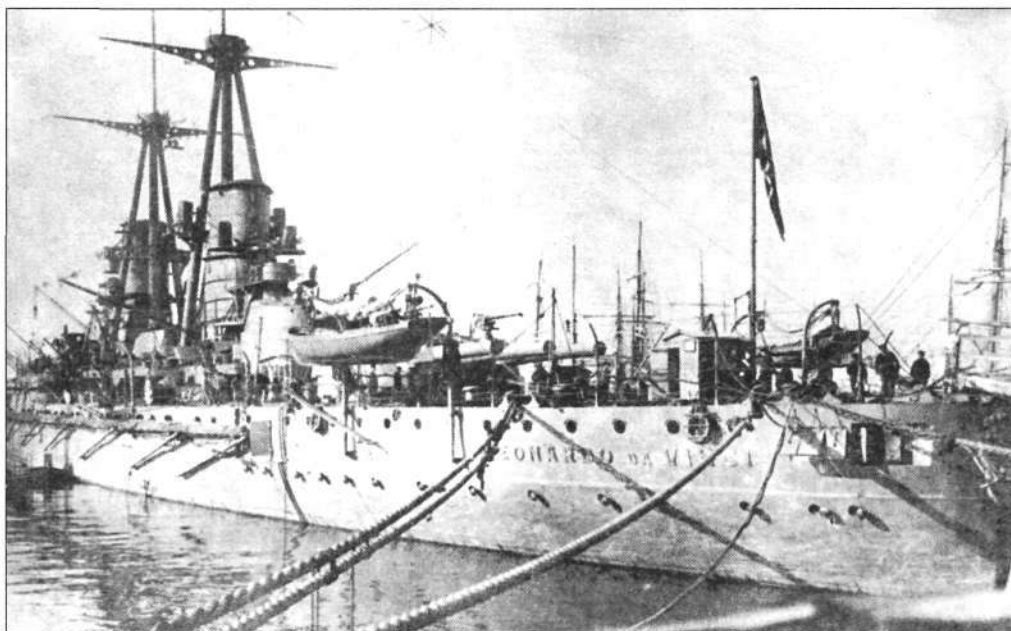
	Вес	% к водо- измещению порожнем	% к полному водо- измещению
Корпус	7017 т	34,6%	28,0%
Бронирование	6122 т	30,2%	24,4%
Вооружение	2817 т	13,9%	11,2%
Механизмы	1732 т	8,5%	6,9%
Оборудование	1535 т	7,6%	6,1%
Прочие грузы	1057 т	5,2%	4,2%
<b>ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ</b>	<b>20 280 т</b>	<b>100,0%</b>	<b>80,8%</b>
Боезапас	725 т		2,9%
Провизия	175 т		0,7%
Экипаж	200 т		0,8%
Запасы	106 т		0,4%
Вода	400 т		1,6%
Машинное имущество (включая смазку)	600 т		2,4%
Топливо	2300 т		9,2%
Резерв воды для котлов	300 т		1,2%
<b>ПОЛНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ</b>	<b>25 085 т</b>		<b>100,0%</b>

шире. Средняя башня располагалась палубой ниже, что позволило придать двум последним линкорам заметно лучшую поперечную остойчивость и сделало их более устойчивыми артиллерийскими платформами. Правда, конструкторам пришлось позаботиться уже об обеспечении приемлемой диаграммы стрельбы самой башни, для чего полубак от уровня барбета носовой возвышенной башни под острым углом уходил внутрь корабля, заканчиваясь за первой дымовой трубой.

Надстройки итальянских линейных кораблей были сконструированы просто и рационально, чтобы избежать ненужного

увеличения «верхнего» веса и обеспечить максимальное удобство использования орудий главного и вспомогательных калибров. На всех пяти кораблях дизайн носовой и кормовой надстроек был в целом идентичным.

Еще с 1880-х годов итальянские конструкторы старались придать своим тяжелым кораблям симметричный силуэт, чтобы противник в первые моменты встречи не мог точно определить не только их курс, но и направление движения. Хотя к концу первого десятилетия XX века рассчитывать на эффективность такого решения было уже наивно, оно тем не ме-



**«Леонардо да Винчи»  
на завершающей  
стадии достроечных  
работ, весна 1914 г.**

## Тактико-технические характеристики кораблей

	Тип «Giulio Cesare»	Тип «Caio Duilio»
Водоизмещение, т (нормальное/полное)	«Cavour» — 22 922/24 250 «Cesare» — 23 183/24 801 «Leonardo» — 23 087/24 677	«Duilio» — 22 930/24 690 «Doria» — 22 968/24 729
Размеры, м: длина наибольшая длина между перпендикулярами ширина наибольшая осадка нормальная / в полном грузу	176,09 168,96 28,028 «Cavour» — 8,95/9,35 «Cesare» — 8,954/9,43 «Leonardo» — 8,885/9,355	176,09 168,96 28,0 «Duilio» — 8,91/9,44 «Doria» — 8,9/9,445
Энергетическая установка: число и тип котлов  число и тип ПТУ число валов проектная мощность, л.с. скорость хода, уз	«Cesare» — 12 нефт. + 12 смеш. «Babcock & Wilcox» «Cavour» и «Leonardo» — 8 нефт. + 12 смеш. «Blechynden» 3 «Parsons» 4 31 000 22	8 нефт. + 12 смеш. «Yarrow»  3 «Parsons» 4 32 000 21,5
Запас топлива, т (нормальный/полный): уголь нефть	570/1450 350/850	520/1476 400/845
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	4800 (10) 1000 (22)	4800 (10) 1000 (21,5)
Броневая защита, мм: главный пояс (оконечности) верхний пояс каземат боевая рубка нижняя палуба / скос главная палуба крыша каземата башни (лоб — борт — крыша) барбетты	250—170 (130 — 80) 130 110 280 12+12 / 20+20 18+13 30+14 280 — 240 — 85 240—130	250—170 (120 — 100) 130 120 320 12+12 / 20+20 17+12 32+12 280 — 240 — 85 240—130
Вооружение: число стволов — калибр / длина ствола, клб. (общее число снарядов)	13 — 305-мм/46 (1300) 18 — 120-мм/50 (3600) 14 — 76-мм/50 (3360) 3 — 450-мм ТА (9)	13 — 305-мм/46 (1144) 16 — 152-мм/45 (3440) 19 — 76-мм/50 (5420) 3 — 450-мм ТА (9)
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеров)	1000 (31)	1000 (31)

нее, сохранилась и в проектах первых итальянских дредноутов. Силуэт линкоров типа «Чезаре» формировали две широко разнесенные дымовые трубы, к которым со стороны оконечностей вплотную примыкали мостики и рубки, а со стороны средней башни — треногие мачты, опоры которых как бы охватывали сами трубы. Сами того не желая, итальянцы допустили ту же ошибку, что и создатели британского «Дредноута». В жертву пресловутой «симметрии» оказалось принесенным куда более важное в тактическом смысле удобство использования фор-марса. На полном ходу он укрывался плотными клубами дыма, так что пользоваться установленными там приборами управления огнем становилось практически невозможно. На «Дуилио» и «Дория» оплошность была исправлена. Фок-мачту вынесли

вперед и расположили между носовой рубкой и первой трубой опорами назад. Кроме того, барбетты концевых башен на них сблизили между собой на три шпации, а скульовые кили продлили до барбета первой башни.

Конструкция носовой и кормовой надстроек была в целом идентичной на всех пяти кораблях, но более короткий полубак на последней паре только подчеркивал высоту дымовых труб. С эстетической точки зрения «Кайо Дуилио» и «Андреа Дория» оценивались итальянцами как менее элегантные. Наиболее существенными из их реальных недостатков считались повышенная теснота в матросских помещениях, вызванная уменьшением размеров полубака, а также более «мокрое» расположение противоминной артиллерии.



## Бронирование

Бронева защита линейных кораблей типов «Чезаре» и «Дуилио» выполнялась по классической для своего времени схеме. Наиболее толстая броня располагалась по ватерлинии, становясь тоньше с каждым межпалубным промежутком вплоть до палубы полубака. Итальянские конструкторы претворяли в жизнь идею максимальной площади защиты надводного борта за счет некоторого уменьшения толщины, хотя это и не приняло столь гипертрофированной формы, как на русских «севастополях».

Плиты сталеникелевой брони для итальянских дредноутов поставляли британская фирма «Стил Компани» из Глазго и американские «Карнеги Стил» из Питтсбурга и «Бетлехем Стил» из Бетлехема, а их цементирование по технологии Круппа производилось на сталелитейных заводах «Терни» в самой Италии.

Главный броневой пояс на линкорах типа «Чезаре» простирался от барбета башни №1 (шп.58AV) до барбета башни №5 (шп.63AD) и состоял из двух рядов плит. Нижний имел толщину 250 мм в верхней и центральной части, утончаясь до 170 мм к нижней кромке. Его высота составляла 2,8 м, из которых 1,2 м при нормальной нагрузке возвышались над водой. Над ним — между нижней и главной палубами — располагался верхний ряд плит толщиной 220 мм и высотой 2,3 м. Главный пояс замыкался 130-мм траверсами, а в нос и корму продолжался плитами толщиной от 130 до 80 мм (по мере приближения к оконечностям броня становилась тоньше). Выше него находился верхний пояс длиной 138 м и толщиной 130 мм в средней части. Он тянулся от барбета кормовой башни главного калибра до форштевня, где утончался до 70 мм, а в кормовой части завершался 110-мм траверсом. Каземат противоминной артиллерии, расположенный между барбе-

тами возвышенных башен, защищался 110-мм броней. Вся вертикальная броня устанавливалась на деревянную подушку, и только на надстройках крепилась непосредственно к обшивке.

Почти вся горизонтальная броня итальянских дредноутов выполнялась двухслойной. Верхний слой изготавливался из стали высокого сопротивления, по своим свойствам аналогичной британской HT (high tension), которая использовалась как конструкционный материал, а нижний слой — из обычной итальянской кораблестроительной стали, по качеству заметно уступавшей предыдущей.

Нижняя палуба в пределах главного броневоего пояса имела толщину 24 (12+12) мм в плоской части и 40 (20+20) мм на скосах, примыкавших к нижней кромке главного пояса. Вне пояса — за 130-мм траверсами — она имела карапасную форму и в оконечностях опускалась также до уровня нижней кромки пояса. Толщина карапаса почти по всей длине палубы составляла 24 (12+12) мм и только в носовой части (в нос от 77-го шпангоута) уменьшалась до 22 (11+11) мм. В корме карапасная палуба служила защитой для рулевых машин и их проводов.

В отличие от нижней, главная палуба, примыкавшая к верхней кромке 220-мм бронепояса, была плоской на всем протяжении. Так же как нижняя, она имела дифференцированную толщину. В средней части корабля, между барбетами возвышенных башен (от 35-го носового до 40-го кормового шпангоута), ближе к диаметральной плоскости толщина палубы составляла 30 (18+12) мм, а между внутренней продольной переборкой и внешней обшивкой — 31 (18+13) мм. Такую же толщину (31 мм) бронепалуба сохраняла над погребами носовой и кормовой групп башен, где была однородной по всей ширине корпуса. В оконечностях конструкторы применили тот же принцип постепенного уменьшения толщины защиты при приближении к штевням, причем в носу главная палуба лишилась и подкладки — тут ее толщина последовательно снижалась до 15, 9 и 8 мм, тогда как в корме толщина основного слоя осталась неизменной (18 мм), но подкладка уменьшалась сначала до 10, а ближе к ахтерштевню — до 9 мм.

Аналогичным образом, верхняя палуба внутри каземата 120-мм орудий имела толщину 13 мм у диаметральной плоскости и 15 мм — ближе к бортам. От вертикальной стенки каземата до кромки борта ее толщина увеличивалась до 30 мм, а вне пределов каземата составляла 15 мм в носовой оконечности и 13 мм — в кормовой. Палуба полубака имела толщину всего 8 мм в носо-

**Вид на каземат противоминной артиллерии линкора «Джулио Чезаре» в процессе постройки, лето 1911 г.**

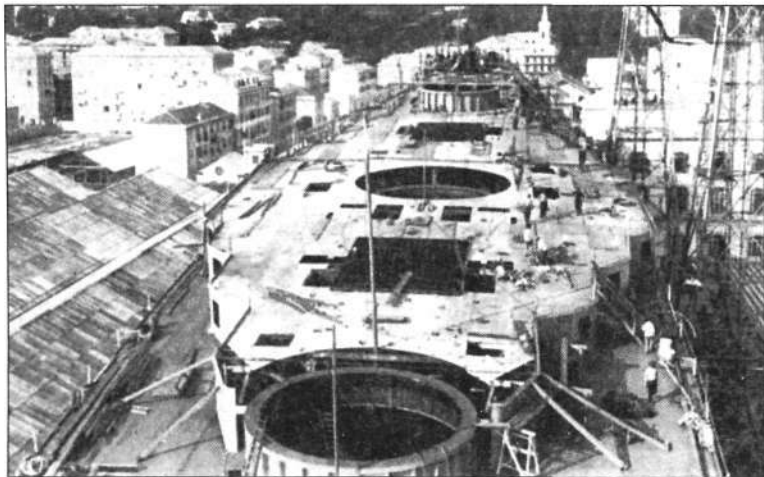
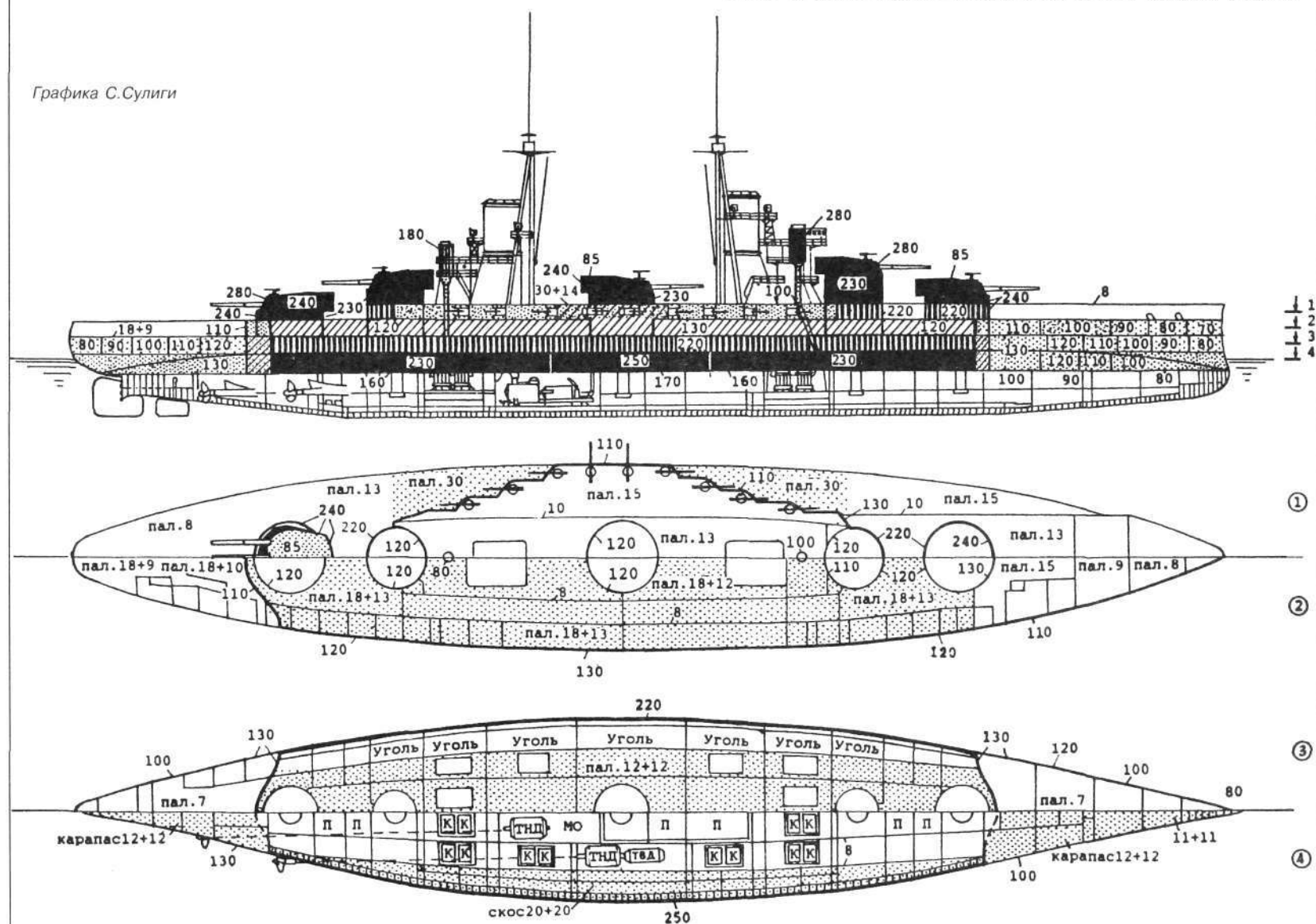
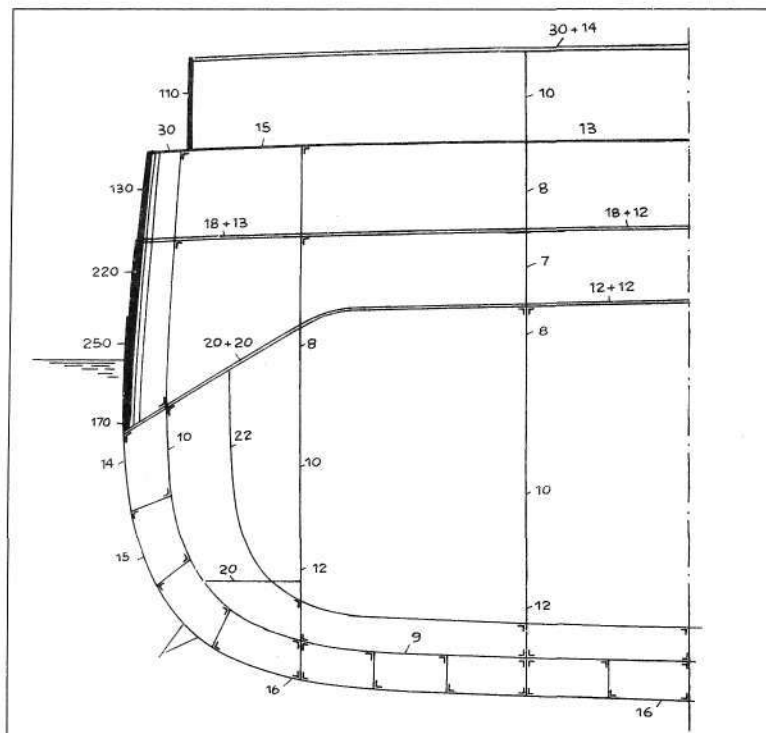


Схема бронирования линейных кораблей типа «Джулио Чезаре»

Графика С.Сулиги



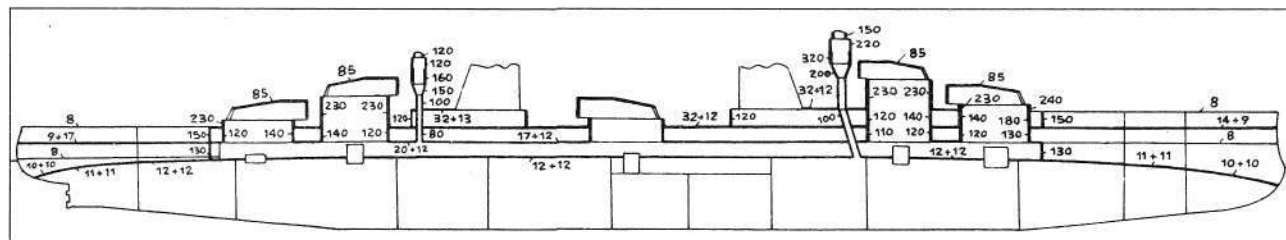


**Сечение по мидель-шпангоуту линкора типа «Чезаре» с указанием толщины брони**

вой части, но над казематом была самой толстой на корабле — 44 (30+14) мм!

Артиллерии главного калибра итальянские конструкторы постарались придать наиболее надежную защиту. Башни получили 280-мм лобовые плиты, 240-мм стенки и 85-мм крышу. Барбеты над уровнем палубы имели толщину 230 мм, а у барбетов башен №1 и №5 сторона, обращенная к оконечностям, ближе к диаметральной плоскости утолщалась до 240 мм. Части барбетов трех средних башен, находящиеся за броней каземата, имели толщину 120 мм, а вне его — 220 мм, тогда как барбет носовой башни на этом уровне сохранил 240-мм бронирование с носа и 220-мм — с кормы. На промежутке между верхней и главной палубами толщина барбетов всех башен составляла 120 мм с двумя исключениями. Во-первых, переднюю часть носового довели до 130 мм, так как с носовых углов его прикрывала не 130-мм бортовая броня, а всего 70-мм. Во-вторых, толщину кормовой части барбета башни №2 уменьшили до

**Продольный разрез линкора типа «Дуилио» с указанием толщины брони**



110 мм, поскольку попадание туда считалось маловероятным.

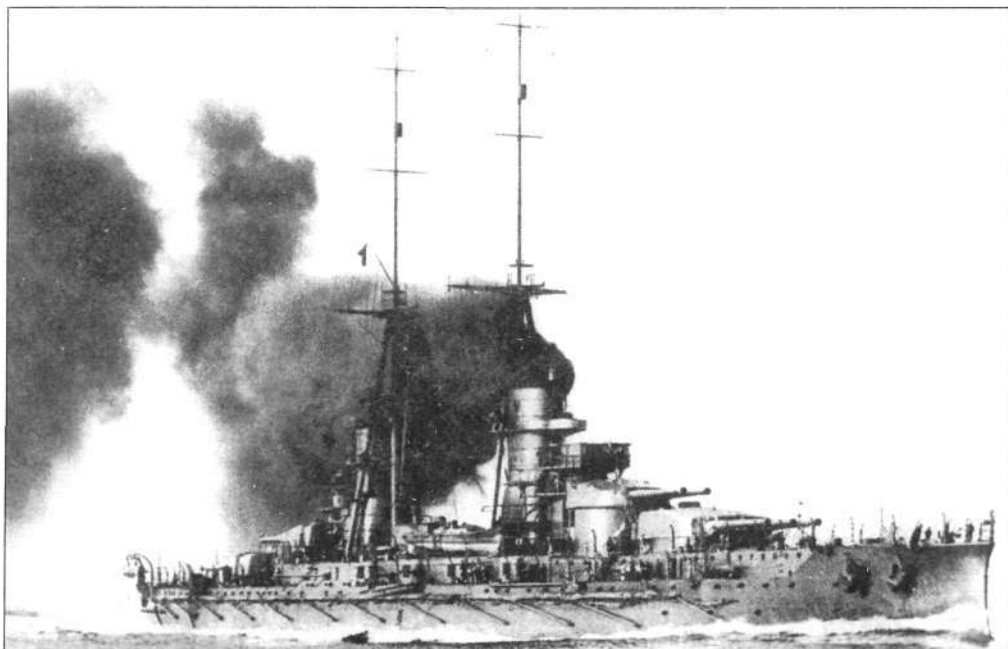
Наконец, хорошо защищались боевые рубки: носовая — 280-мм плитами, кормовая — 180-мм. От них вниз шли коммуникационные трубы толщиной 100 мм. Носовая доходила до нижней палубы, кормовая — только до главной, причем в пределах 130-мм цитадели ее толщина уменьшалась до 80 мм.

Защиту от подводных взрывов обеспечивали тройное дно и тройной борт (внешняя обшивка толщиной 14—16 мм, средняя — 9—10 мм и внутренняя — 22 мм), а также уже упоминавшиеся продольные переборки толщиной 8—12 мм. В бортовых отсеках между продолжением второго и третьего дна располагались нефтяные цистерны и угольные ямы.

«Андреа Дория» и «Кайо Дуилио» сохранили основные принципы защиты предшественников, отличаясь лишь деталями. На них также имелся полный пояс из двух рядов плит — 250-мм нижнего и 220-мм верхнего, однако из-за увеличившегося водоизмещения более толстый нижний слой при нормальной нагрузке сидел в воде на 1,8 м — на 20 см глубже, чем у «кавуров». Толщина замыкавших его броневых траверзов и верхнего пояса осталась неизменной (130 мм), а вот оконечности были забронированы лучше: минимальная толщина плит в корме составила 120 мм, в носу — 100 мм.

Вместо центрального каземата противоминной артиллерии на последней паре появилось два, разнесенных по оконечностям и расположенных на разной высоте. При этом кормовой находился между главной и верхней палубами в районе кормовой группы башен, а носовой — между верхней палубой и палубой полубака в районе носовой группы. С бортов они прикрывались 120-мм плитами, такую же толщину имели внутренние траверзы, обращенные к миделю, наружные же, обращенные к неприкрытым оконечностям, были 150-миллиметровыми.

Столь же незначительно отличалась горизонтальная защита. Нижняя палуба сохранила 24-мм (12+12) бронирование с 40-мм (20+20) скосами. Главная палуба была забронирована более равномерно и имела толщину 29 (17+12) мм. По-прежнему, самой толстой являлась верхняя палуба: от среза полубака до кормового траверза кормового каземата противоминной артиллерии она имела толщину 44 (32+12) мм, а под полуба-



**Линейный корабль  
«Джулио Чезаре»,  
1914 г.**

ком — 25 (14+11) мм. Защита артиллерии практически не изменилась. Защиту же боевых рубок дифференцировали по высоте и толщине: бронирование ее нижнего яруса увеличили до 320 мм, верхний ярус при этом стал тоньше (220 мм), над ним возвышался 150-мм купол поста управления огнем, под нижним ярусом имелся 200-мм воронкообразный переход к коммуникационной трубе. Аналогичные уровни кормовой боевой рубки имели толщину 160, 120, 120 и 150 мм соответственно.

По официальным данным, общий вес броневой стали на линейных кораблях типа «Чезаре» равнялся 5150 т, что составляло 22,4% от нормального водоизмещения, а вместе с подкреплениями достигал 6122 т (26,6%). У пары «Дория» и «Дуилио» вес брони увеличился незначительно — до 5254 т или примерно 22,9% от нормального водоизмещения\*. Насколько можно судить, это самый низкий показатель для дредноутов даже первого поколения. Достаточно сравнить приведенные цифры с аналогичными у зарубежных современников.

Так, по данным авторитетного историка кораблестроения Дэвида Брауна, у родо-

начальника всего класса, британского «Дредноута», доля брони составляла 28% от нормального водоизмещения; у «Беллерофона» — 29%, у «Колоссуса» — 27% (наименьший показатель среди всех британских линкоров-дредноутов), у кораблей типа «Айрон Дьюк» достигала 30—32% и сохранилась на этом уровне на последних сверхдредноутах типов «Куин Элизабет» и «Ройял Соверен». Французские линкоры типа «Курбэ» при сопоставимом с итальянскими водоизмещении несли 5738 т брони (около 25,5%). Еще лучше были защищены германские дредноуты: «Нассау» — 36,2%, «Остфрисланд» — 36,8%, «Кайзер» — 40%. Даже у русских «севастополей» вес брони составлял 7714 т, или 33,7% от нормального водоизмещения, а общая слабость их защиты была вызвана ошибочностью самой ее концепции.

Иными словами, итальянские конструкторы остались верны традиционному принципу принесения защиты линкоров в жертву вооружению и скорости. К счастью для служивших на них моряков, им не довелось проверить свои корабли в реальном бою.

## Вооружение

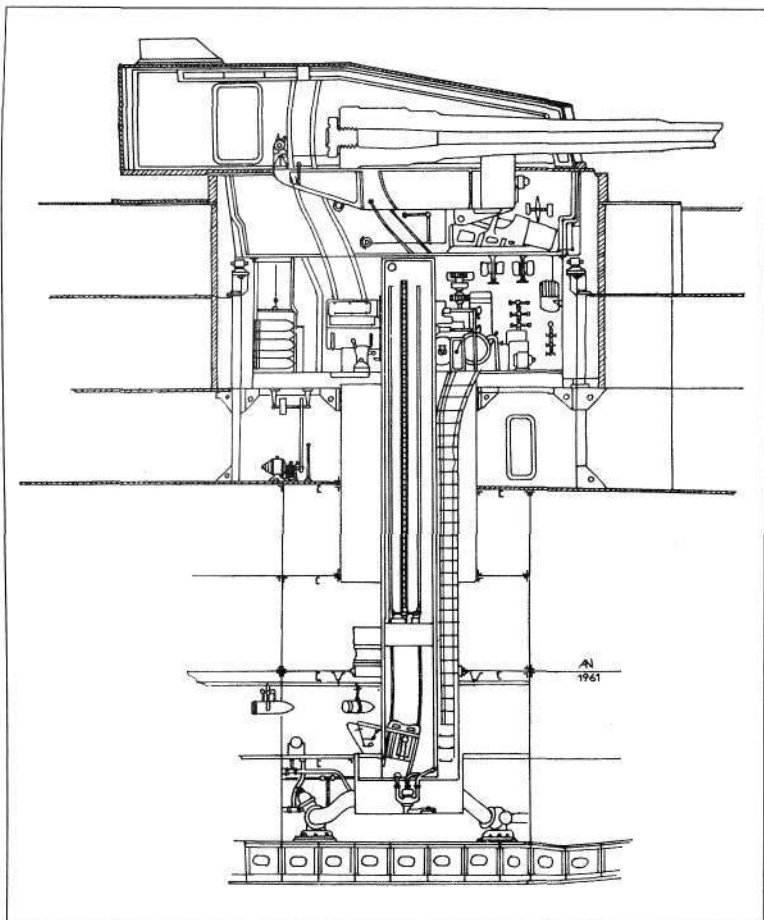
### Главный калибр

Основой вооружения линейных кораблей типов «Чезаре» и «Дуилио» являлись тринадцатые 12-дюймовых орудий образца 1909 г. с длиной ствола 46 калибров. Они были спроектированы фирмой «Армстронг» и обозначались как «30,5 cm Model 1909», однако их реальный калибр составлял 304,8 мм.

Стоявшие на итальянских дредноутах пушки относились к двум типам. Орудия для линкора «Леонардо да Винчи» производились на заводах Армстронга непосредственно в Великобритании, тогда как для «Джулио Чезаре» и «Кайо Дуилио» их про-

\* По другим данным — даже уменьшился до 5138 т.





**Продольный разрез  
305-мм трехорудий-  
ной башни линкора  
типа «Дуилио»**

изводил итальянский филиал «Армстронга» в городе Поццуоли близ Неаполя с помощью головной фирмы. Все они относились к модели «Elswick Pattern T». На «Конте ди Кавур» и «Андреа Дориа» стояли орудия марки «Vickers Mark G», которые изготавливались в Италии фирмой «Викерс-Терни».

Орудие типа Mark «G» имело проволочную намотку по всей длине и состояло из внутренней трубы, двух наружных труб («А» и «В»), кожуха и затворного кольца. Орудие Pattern «Т» состояло из внутренней трубы, наружной трубы «А», в свою очередь, состоявшей из двух частей, скрепленных винтовым кожухом, трубы «В», кожуха и короткого затворного кольца. В отличие от пушки Армстронга, проволочная намотка здесь имела только на половине длины ствола. Оба типа использовали поршневой затвор системы Велина с пневматическим приводом.

Длина 12-дюймового орудия составляла 14,5 м, длина ствола от «зеркала» затвора до дульного среза — 14,021 м, вес — 63,5 т (по другим данным — 64,1 т, хотя возможно, что отличающиеся цифры относятся к различным моделям). Оно использо-

вало два типа снарядов: бронебойный (весом 452 кг) и фугасный. Заряд полным весом 117 кг состоял из четырех частей, помещенных в шелковые картузы. При температуре +32°C начальная скорость снаряда составляла 840 м/с, что обеспечивало дальность стрельбы до 24 км при угле возвышения орудия 20 градусов. На дистанции 9000 м бронебойный снаряд пробивал 250 мм крупновской брони. В качестве метательного вещества использовался состав марки «С», аналогичный английскому кордиту, известному своей нестойкостью. Не исключено, что именно он стал причиной гибели «Леонардо да Винчи».

Орудия главного калибра располагались в башнях, установленных в диаметральной плоскости корабля. Схема размещения артиллерии в целом была аналогична примененной англичанами на их первых сверхредноутах типа «Орайон», однако у итальянцев концевые и средняя башни (№1, 3 и 5) были трехорудийными, а возвышенные (№2 и 4) — двухорудийными. Таким образом, строго в нос и в корму могли стрелять по пять стволов, а в бортовом залпе участвовать все тринадцать. Вес бортового залпа главного калибра равнялся 5421 кг.

Башни для линкоров изготавливались теми же фирмами, что производили их орудия. Диаметр вращающейся части трехорудийной башни составлял 8,53 м, двухорудийной — 7,47 м; диаметры барбетов — соответственно 9,6 и 8,53 м. Стволы в башнях размещались в индивидуальных люльках. Расстояние между осями стволов было одинаковым для обоих типов башен — 2,286 м. Вертикальное наведение осуществлялось в интервале —5...+20°. Заряжание могло производиться при любом угле вертикальной наводки. Все башенные механизмы имели основной гидравлический и вспомогательный электрический приводы. Вес двухорудийной башенной установки составлял 508 т, трехорудийной — 681 т (для сравнения можно сказать, что трехорудийные установки «Данте Алигьери» весили 655 т).

Углы обстрела первой и пятой башен линкоров типа «Чезаре» равнялись 300°, второй и четвертой — 310°, третья поворачивалась на все 360°, но вести огонь могла только в секторах по 130° на каждый борт. У линкоров типа «Дуилио», из-за более плотного размещения артиллерии, башни №1 и №5 имели угол обстрела 286°, башня №2 — 306°, башня №4 — 310°.

Боезапас главного калибра хранился в трех погребах (носовом, среднем и кормовом), расположенных непосредственно под группами башен. Снарядные погреба находились под зарядными. Подача снаря-

## Характеристики артиллерийского вооружения

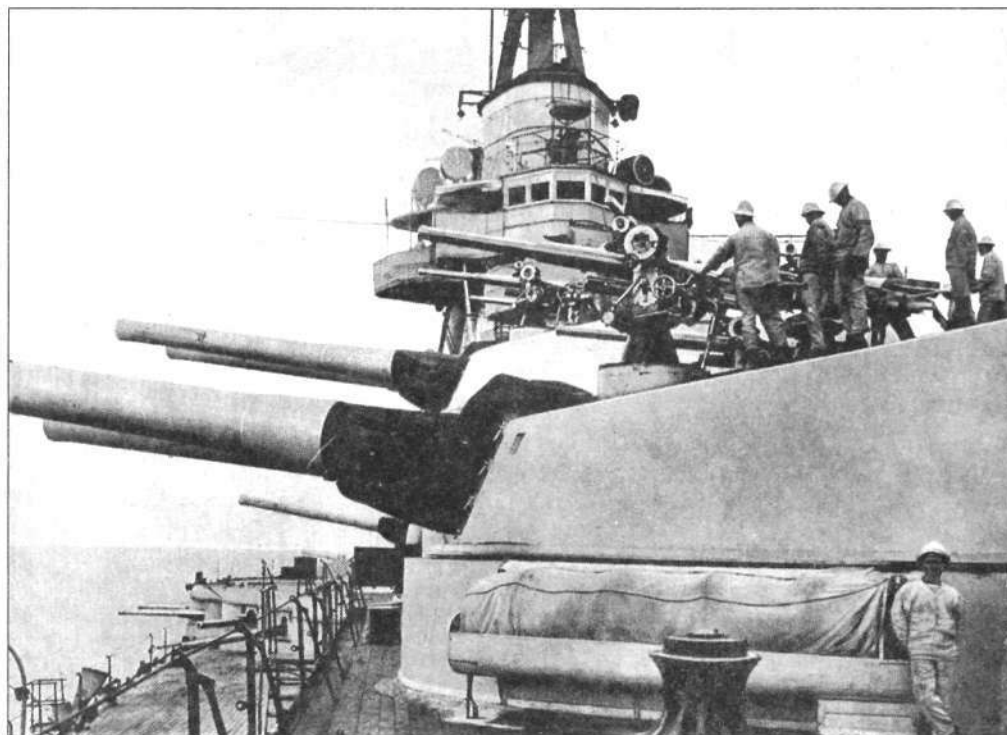
Калибр, мм / длина ствола, клб.	305 / 46	120 / 50	152 / 45	76 / 50	76 / 40
Модель	A. 1909	A. 1909	S. 1911	V. 1909	V. 1917
Вес орудия с затвором, кг	63 500	3682	7025	1122	660
Длина орудия, мм	14 500	6212	7138	4045	3137
Длина нарезной части ствола, мм	14 021*	5198	5568	3200	2580
Число нарезов	...	36	56	28	16
Скорострельность, выстр./мин	2	6	3,3	10	10
Вес снаряда, кг	452	22,13	47,03	6,38	6,34
Вес заряда, кг	117	6,38	13,9	1,37	1,25
Начальная скорость снаряда, м/с	840	850	830	750	675
Дальность стрельбы, м	24 000 / 20°	13 000 / 30°	17 000 / 20°	10 000 / 20°	10 740 / 40°

\* Общая длина ствола.

дов и зарядов к орудиям производилась тремя или двумя — соответственно башне — элеваторами, которые вращались вместе с башней. Каждый из элеваторов состоял из двух частей — верхней и нижней, разделенных перегрузочным отделением. Снаряды и заряды из погребов вручную, при помощи системы талей и блоков, помещались в лотки нижних элеваторов, которые подавали их в перегрузочное отделение, находившееся на нижнем поворотном «столе» подбашенного отделения. Каждому нижнему элеватору соответствовал свой верхний, в перегрузочные лотки которого снаряды и заряды перемещались автоматически механической подачей. Каретки всех элеваторов имели цепной привод, а досылатели орудий — гидравлический или пневматический, в зависимости от конструкции, предложенной фирмой-изготовителем башни.

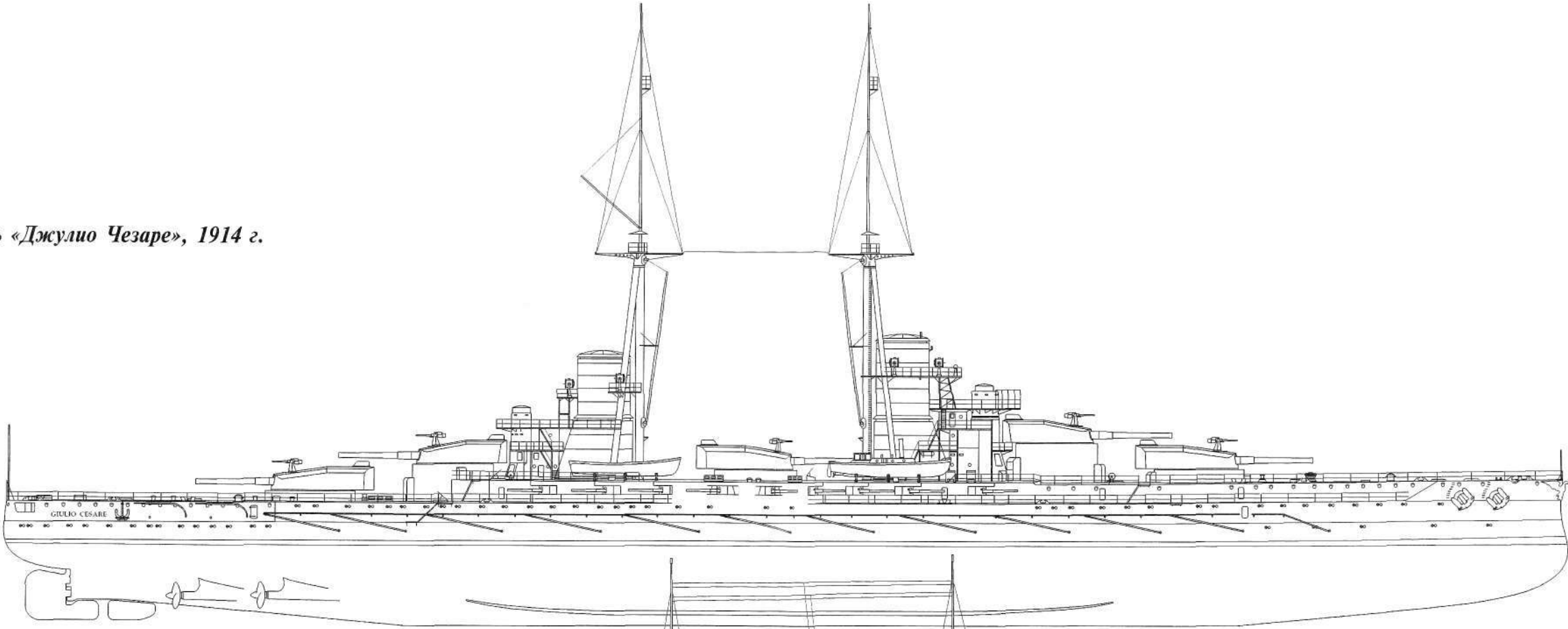
Штатный боекомплект каждого 305-мм орудия состоял из 40 бронебойных и 30 фугасных снарядов. Однако погреба линкоров типа «Чезаре» вмещали 1300 снарядов (по 100 на орудие), типа «Дуилио» — 1144 снаряда (по 88 на орудие).

Производство артиллерии главного калибра стало одним из камней преткновения при строительстве серии итальянских dreadnoughtов. Поставка орудий и башен задержалась в среднем на год. Так, артиллерия «Чезаре» вместо оговоренного контрактом июня 1912 г. была поставлена на корабль только в марте 1914-го. Изготовление башен для «Леонардо да Винчи» фирма «Армстронг» затянула более чем на год. Для «Кавура» задержка могла оказаться и большей. К счастью, получилось так, что орудия для «Андреа Дориа» были уже готовы, в то время как строительство корабля далеко не завершилось, вот их и

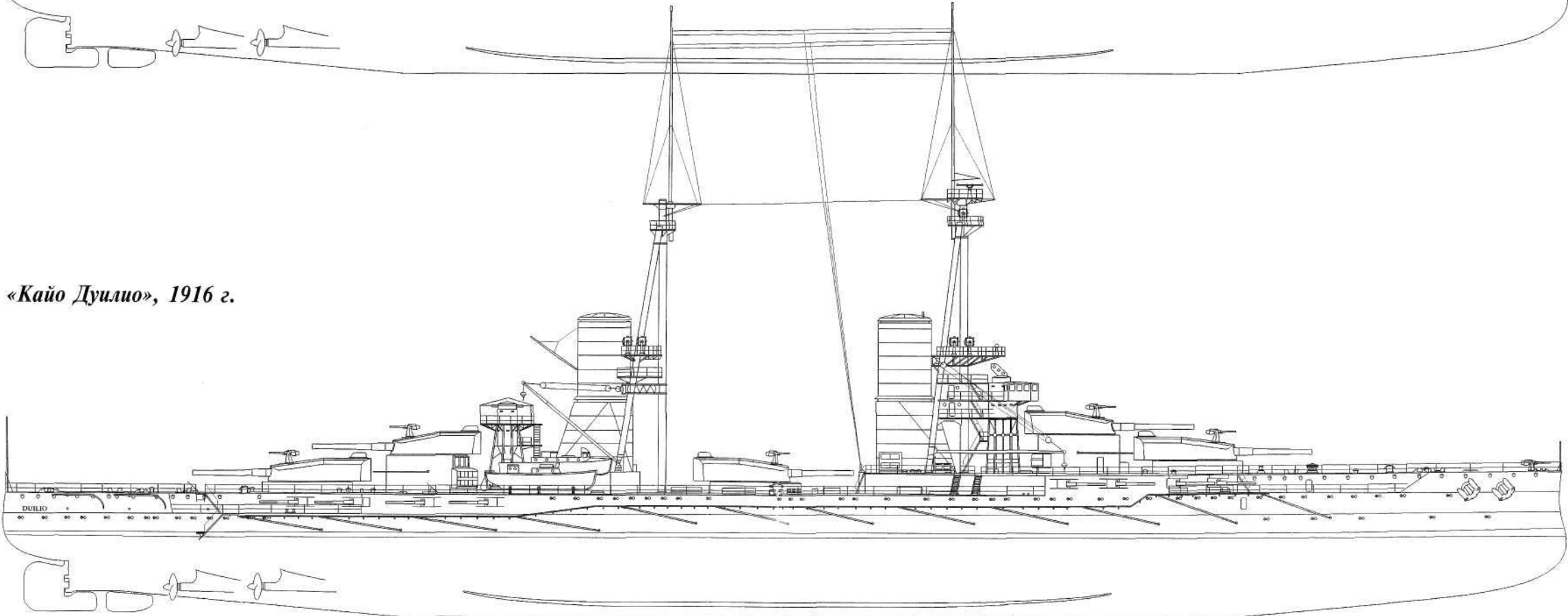


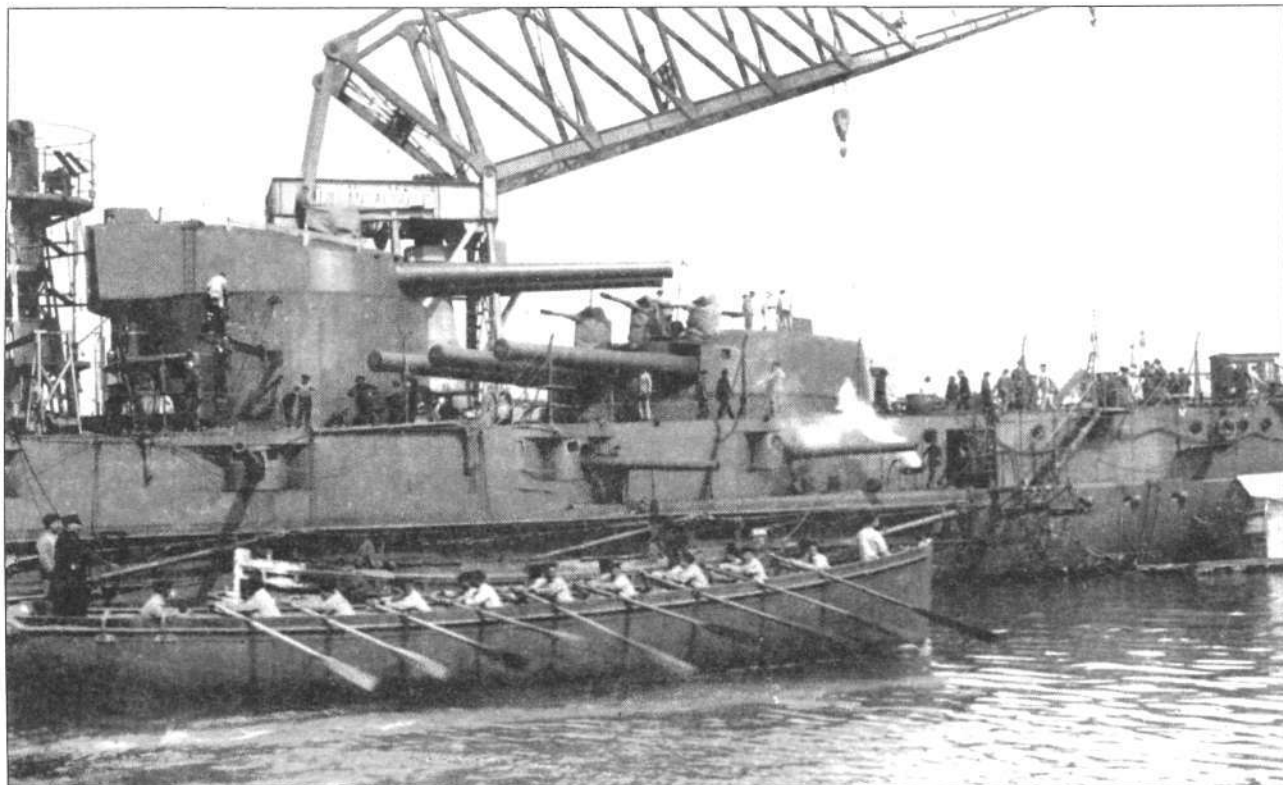
**Носовые башни главного калибра линкора «Конте ди Кавур» с установленными на них 76-мм пушками**

*Линейный корабль «Джулио Чезаре», 1914 г.*  
(графика А.Дашьяна)



*Линейный корабль «Кайо Дуилио», 1916 г.*  
(графика А.Дашьяна)





**«Дуилио» в достройке, Генуя, 1915 г. Хорошо видны кормовые башни главного калибра и казематы 152-мм орудий**

решили установить на «Кавур». Однако задержка готовности артиллерии для самого «Дория» в итоге составила около 15 месяцев. Минимальные проволочки были допущены лишь фирмой «Армстронг-Поттс» при изготовлении орудий для «Дуилио».

#### **Противоминный калибр**

Противоминная артиллерия линейных кораблей типа «Джулио Чезаре» включала восемнадцать 120-мм орудий образца 1909 г. с длиной ствола 50 клб., аналогичных устанавливавшимся на первый итальянский дредноут «Данте Алигьери». Они являлись разработкой фирмы «Армстронг» (оригинальное обозначение Elswick Pattern «ЕЕ»), которая изготовила пушки для «Чезаре», тогда как для двух других линкоров их поставляла фирма «Виккерс». Вес орудия с затвором составлял 3,68 т, приводы вертикальной и горизонтальной наводки — только ручные. Для него имелось два вида снарядов: бронебойный весом 22,75 кг и фугасный весом 22,13 кг (содержание взрывчатого вещества — 1,23 кг); начальная скорость составляла 850 и 840 м/с соответственно, что обеспечивало дальность стрельбы до 13 км. Боекомплект средней артиллерии состоял из 3600 снарядов (по 200 на орудие).

На линкорах 120-мм артиллерия размещалась в центральном каземате, обеспечивавшем углы обстрела 135° для восьми

носовых и шести кормовых орудий и 110° для четырех средних. Таким образом, почти в любом направлении могло вести огонь не менее пяти стволов. Данное расположение имело как свои плюсы, так и минусы. Орудия стояли достаточно высоко и обладали возможностью вести огонь практически в любую погоду, однако их сосредоточение в центральной части корабля считалось не слишком удачным с тактической точки зрения: для отражения торпедных атак миноносцев, как правило, производившихся с острых курсовых углов, противоминный калибр желательнее было разнести ближе к оконечностям.

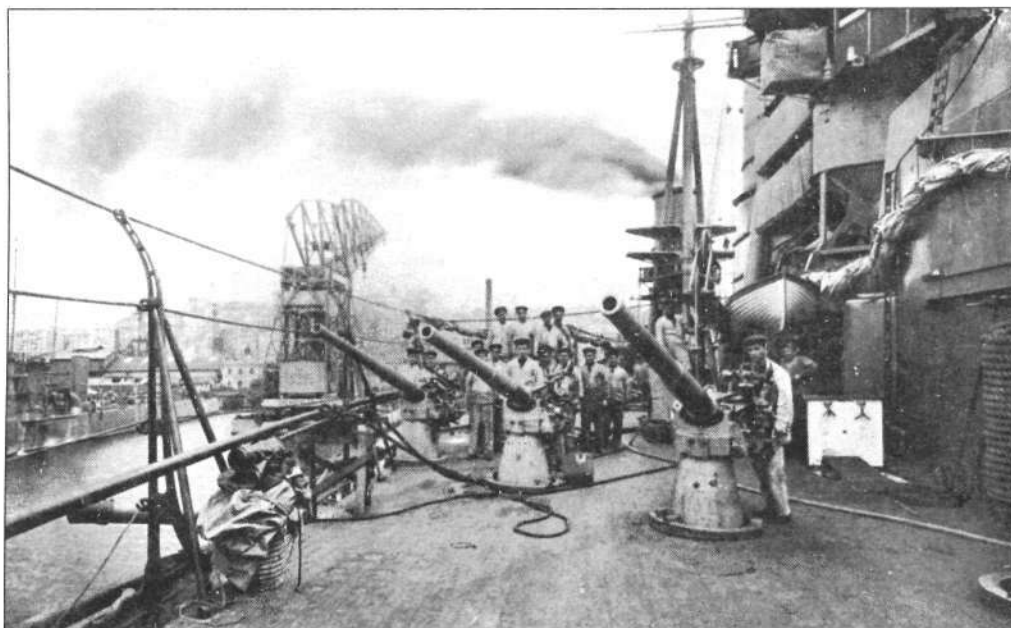
Кроме того, уже на завершающем этапе проектно-конструкторских работ стала вызывать сомнения эффективность огня 120-мм орудий против резко увеличившихся в размерах современных эсминцев. Также была получена информация о том, что заложенные французские и австро-венгерские дредноуты имеют более мощный противоминный калибр (138 и 150 мм соответственно). В связи с этим генерал Вальсекки при разработке проекта линкоров второй серии решил пойти на усиление средней артиллерии, попутно учтя пожелания моряков относительно ее расположения для обеспечения более выгодных углов обстрела.

В результате «Дуилио» и «Дория» получили по шестнадцать 152-мм/45 орудий сис-





**76-мм/50 орудия на палубе линкора «Дуилио», Генуя, начало 1915 г.**



ли использоваться для практических стрельб. Именно на башнях эти пушки и стояли при вступлении кораблей в строй. После испытаний «Чезаре» и «Леонардо» в конце 1913 — начале 1914 г. трехдюймовые орудия оттуда сняли и разместили на палубе полубака, шканцах и надстройках, однако вскоре большинство из них вернули на прежние места. Для 76-мм пушек в погребах каждого линкора хранилось по 3360 унитарных патронов весом 11,9 кг (по 240 на орудие).

«Дуилио» и «Дория» первоначально предполагалось вооружить новейшими 76-мм/45 орудиями системы «Ансальдо-Шнайдер» образца 1912 г., однако к моменту завершения строительства линкоров они так и не были приняты на вооружение, поэтому пришлось ставить на корабли все те же проверенные пушки образца 1909 г. Правда, штатное число их было увеличено до девятнадцати, а количество позиций для установки — до тридцати четырех. Помимо тринадцати мест на крышах башен, предусматривалось три позиции на носу, восемь — на полубаке по сторонам от носовой возвышенной башни, восемь аналогичных у башни №5 и две — на самой корме. При этом 13 орудий устанавливались на обычных станках, а еще 6 — на специальных, с увеличенным углом возвышения для зенитной стрельбы. Существенно увеличился боекомплект: «Дория» нес в погребах 5420 снарядов для 76-мм пушек, а «Дуилио» — даже 5625.

Во время Первой мировой войны число 76-мм пушек подверглось существенным изменениям. Их полезность для линкоров, проводивших львиную долю своего време-

ни на якорных стоянках, была признана весьма сомнительной, поэтому орудия со станками часто снимали для вооружения мелких судов. Вместо них на кораблях появилось от четырех до шести 76-мм/40 зенитных пушек системы «Виккерс» образца 1916/17 г. Они имели угол возвышения стола до 70° и были способны поражать цели на высоте до 5790 м.

Между 1919 и 1924 годами вспомогательное вооружение всех линкоров было окончательно стандартизировано. Теперь оно включало по тринадцать 76-мм/50 орудий, установленных на башнях главного калибра и использовавшихся для практических стрельб, шесть 76-мм/40 зенитных пушек, размещенных на верхней палубе в районе кормовой надстройки (по три с каждого борта), и два 40-мм/39 автомата системы «Виккерс-Терни» образца 1917 г. (итальянский вариант знаменитого британского «пом-пома»), которые устанавливались на палубе полубака несколько впереди от башни №2.

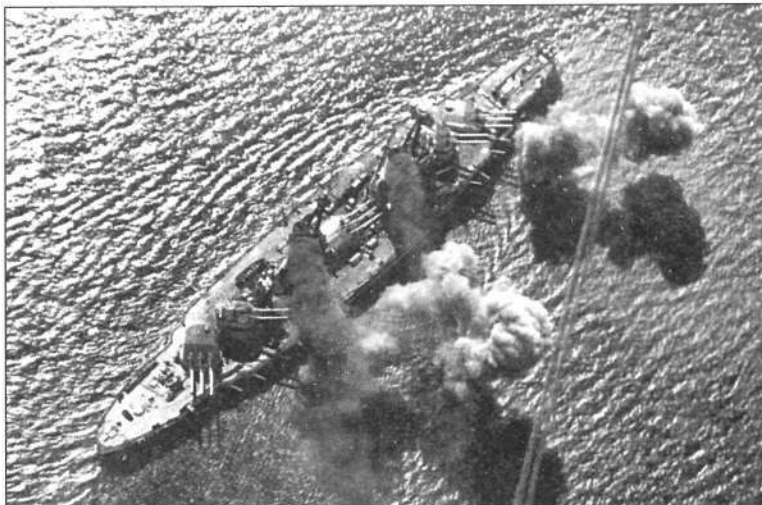
Первоначально зенитные орудия вели стрельбу исключительно под местным управлением, но в начале 1920-х гг. линкоры оснастили соответствующими дальномерами и примитивными системами управления огнем.

#### **Приборы управления огнем**

Еще в 1901 г. на вооружение итальянского флота поступил первый прибор управления огнем отечественной разработки — так называемый «Индикатор стрельбы Беттоло» (по фамилии изобретателя), позволявший вычислять значения ВИР и ВИП. Англичане обзавелись аналогичной системой (кальку-

лятор Дюмареска) только годом позже. Несмотря на столь впечатляющее начало, к моменту вступления в строй линкоров дредноутного класса итальянцы серьезно отставали от ведущих флотов как в аппаратуре, так и в методах управления стрельбой. Изначально их оборудование не сильно отличалось от применявшегося на старых броненосцах: дальномеры и оптические прицелы орудий. Старший артиллерийский офицер находился в боевой рубке, откуда вел наблюдение при помощи перископа и распределял цели.

Со вступлением Италии в войну на стороне Антанты союзники — в первую очередь англичане — оказали ее флоту серьезную помощь, снабдив новейшими образцами своей техники. В 1916 г. для всех шести дредноутов были закуплены триплексные дальномеры «Барр и Струд» с оптической базой 4,5 м (15 футов). Они имели максимальную «паспортную» дальность 16 460 м, однако точность измерения на такой дистанции не превышала 1 кабельтова (183 м). Эти приборы, своим необычным внешним видом напоминавшие этажерки, монтировали на крыше носовой боевой рубки. На кормовом мостике установили вспомогательные дальномеры с базой 2,7 м, предназначенные главным образом для обеспечения стрельбы среднего калибра. В 1917 г. на кораблях появились директоры британского образца, расположившиеся на марсах фок-мачт, а также «столики Дрейера». Последние представляли собой аналоговые вычислители для определения угла



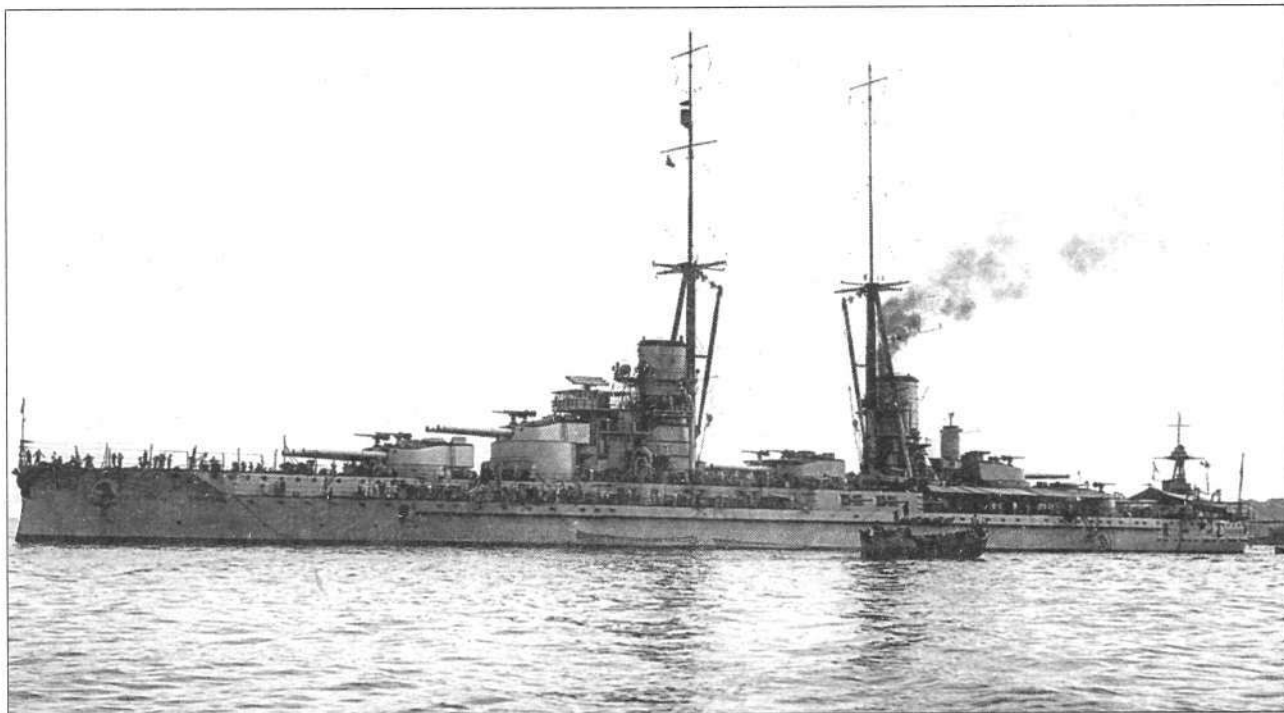
возвышения орудий и угла упреждения залпа по вводимым данным о дистанции и курсе противника, курсе и скорости собственного корабля, поправкам на направление и силу ветра, температуру воздуха и величину качки.

**«Андреа Дориа» на артиллерийских стрельбах, 1920-е годы**

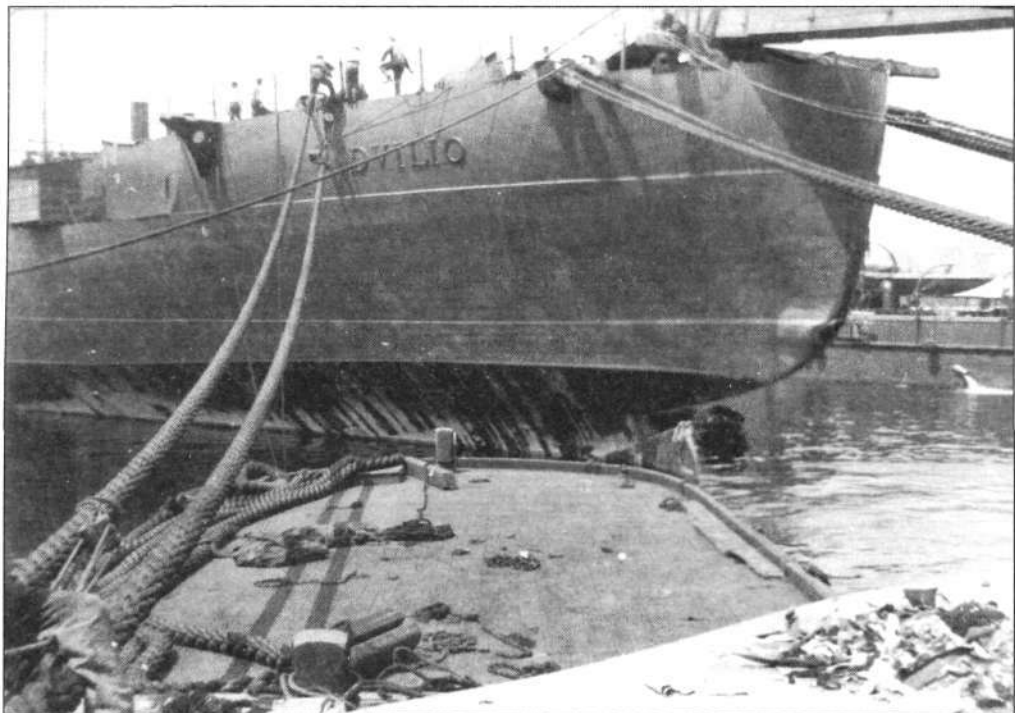
#### Торпедное вооружение

Хотя с позиций сегодняшнего дня оснащение линейных кораблей торпедными аппаратами (принимая во внимание дальность хода тогдашних торпед) выглядит форменной нелепостью, данный вид вооружения сохранялся на большинстве дредноутов. Итальянские корабли этого класса несли по три 450-мм торпедных

**«Джулио Чезаре» в конце Первой мировой войны. На боевой рубке установлен дальномер системы «триплекс»**



**«Дуилио» в достроечном бассейне. Хорошо виден торпедный аппарат в ахтерштевне**



аппарата. Два из них были подводными бортовыми типа «Эльсвик» Е 450/1906 (производились фирмой «Армстронг-Поттс»), а третий — кормовым надводным типа «Де Лука» D 450/1908. Бортовые аппараты размещались в общем отсеке в носовой части, перед башней №1, с небольшим смещением по длине, чтобы зарядание каждого аппарата могло производиться независимо. Кормовой располагался непосредственно на броневой палубе.

Линкорами использовались торпеды системы Уайтхеда модели А 100/450 образца 1913 г., обладавшие следующими характеристиками: вес заряда 110 кг, длина 5,28 м, дальность хода 2000 м на ско-

рости 38 уз., 4000 м на 30 уз. и 6000 м на 26 узлах. Боекомплект состоял из трех торпед для каждого аппарата. Их боевые зарядные отделения хранились в погребах башен №1 и №5.

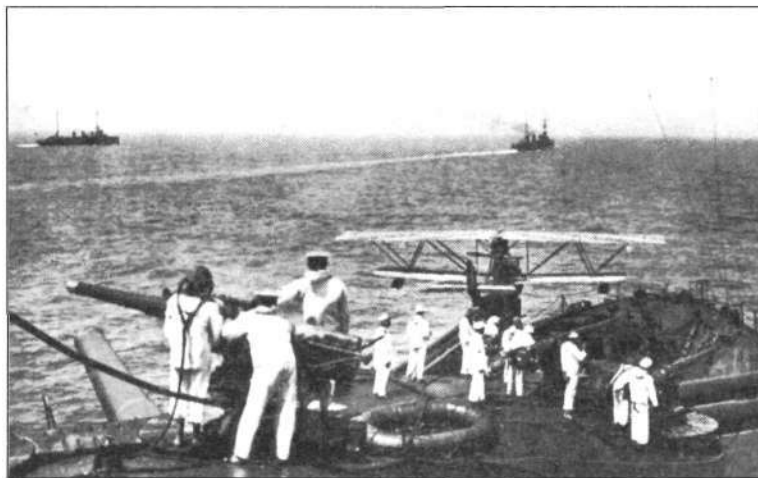
В течение 1916—1917 гг. совершенно бесполезное на линкорах торпедное вооружение было демонтировано со всех кораблей.

### Противоторпедные сети

Как и большинство кораблей своего времени, после достройки все итальянские дредноуты оснащались противоторпедными сетями, плетеными из стальной проволоки. Их полки на типе «Чезаре» проходили чуть ниже уровня иллюминаторов на главной палубе, а на «Дуилио» и «Дория» в кормовой части опускались ниже казематов 152-мм орудий. Для выставления сетей на каждом борту линкоров имелось по 12 выстрелов длиной по 9 м с соответствующими подкосами и растяжками.

Теоретически сети могли быть использованы и на ходу, но из-за сложности системы их крепления, а также неизбежного при этом падения скорости, ухудшения управляемости и постоянного опасения намотать случайно оторвавшийся кусок сети на винты, постановка сетей практиковалась только при стоянке в гавани. Однако в данном случае более эффективными оказывались стационарные боновые и противоторпедные заграждения. Поэтому в течение 1916 года сами сети, их полки и выстрелы были сняты со всех кораблей итальянского флота.

**«Конте ди Кавур» с установленной на катапульту летающей лодкой М.18, 1920-е годы. На заднем плане видны крейсера-скауты «Кварто» и «Марсала»**





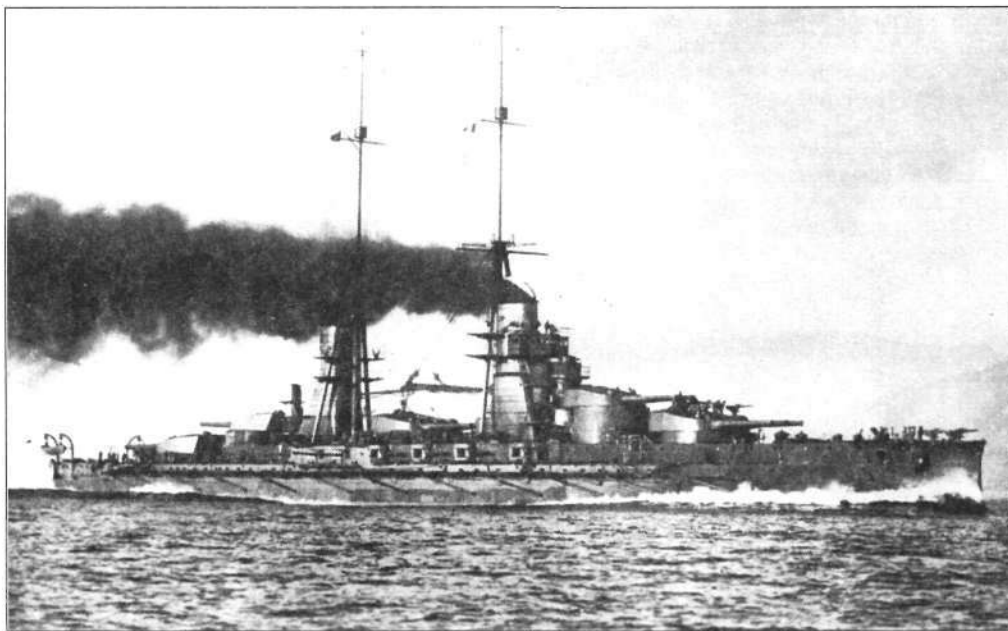
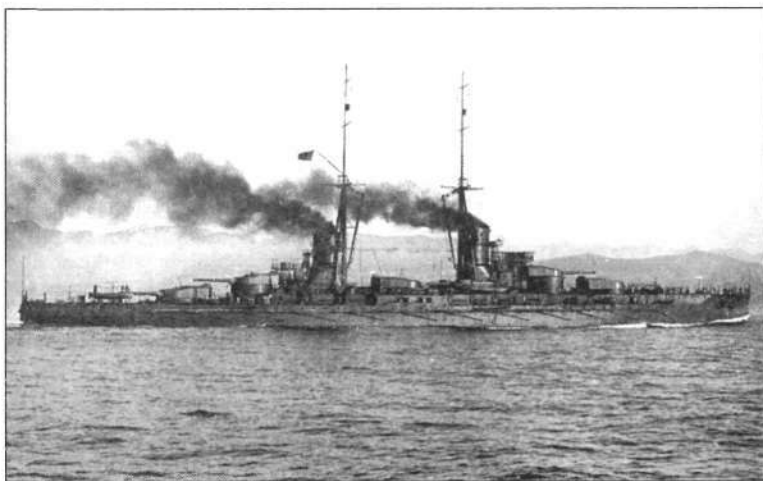
## Энергетическая установка

Королевский Итальянский флот традиционно уделял большое внимание скорости кораблей. В условиях хорошей видимости, характерной для Средиземного моря, несколько лишних узлов хода считалось важным фактором, дающим определенные тактические преимущества. Во время работы над проектами дредноутов итальянские конструкторы также постарались обеспечить им превосходство в скорости над современными линкорами зарубежных флотов, однако из-за опасений чрезмерного увеличения водоизмещения и, стало быть, стоимости кораблей этот выигрыш даже «на бумаге» оказался минимальным — всего 1,5–2 узла. К тому же практически одновременно с ними в строй начали вступать британские сверхдредноуты типа «Куин Элизабет», развивавшие до 24 узлов при несравнимо более мощном вооружении и защите.

Четырехвальная паротурбинная энергетическая установка на всех итальянских дредноутах имела идентичную конструкцию, впервые опробованную на «Данте Алигьери» и впоследствии повторявшуюся с незначительными изменениями. Она состояла из трех групп турбинных агрегатов системы Парсонса прямого действия, размещавшихся в изолированных отсеках. Два из них располагались по бортам от средней башни главного калибра, а третий — в корму от нее. В отличие от «Алигьери», где все турбины были сосредоточены в средней части, такое расположение, во-первых, уменьшало уязвимость силовой установки к воздействию боевых

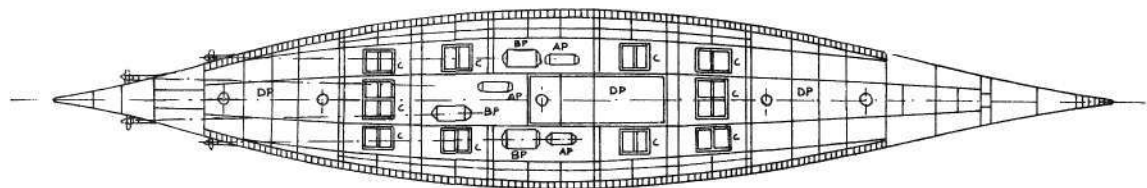
повреждений, а во-вторых, позволяло несколько сократить длину гребных валов.

Каждая из машинных групп включала турбины высокого и низкого давления (последняя — со встроенной ступенью заднего хода) с соответствующим вспомогательным оборудованием: конденсаторами, циркуляционными насосами, вентиляторами и т.д., обеспечивавшими независимую работу «своей» турбинной группы. У двух турбоагрегатов в бортовых машинных отделениях турбины высокого и низкого давления подключались последовательно и приводили в движение внешние гребные валы. В центральном агрегате турбины высокого и низкого давления стояли параллельно и вращали левый и правый внутренние гребные валы



**«Джулио Чезаре» на ходовых испытаниях в Генуэзском заливе, 11 ноября 1913 г.**

**«Конте ди Кавур» на ходовых испытаниях в районе Специи, 15 января 1915 г. Скорость — 22 узла**



С — котел; AP — турбина высокого давления; BP — турбина низкого давления; DP — артиллерийский погреб

**Схема расположения силовой установки линейных кораблей типов «Чезаре» и «Дуилио»**

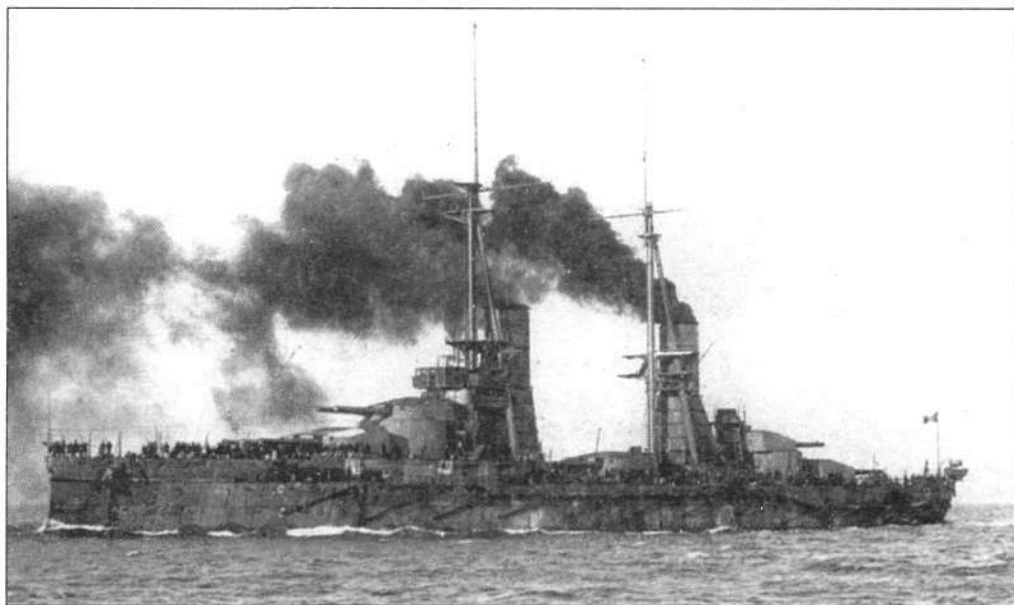
соответственно. В качестве движителей корабли имели по четыре трехлопастных гребных винта, изготовленных из специальной бронзы.

Турбины для «Чезаре» и «Леонардо» изготавливались предприятиями-строителями, для «Кавура» их делала фирма «Орландо» из Ливорно, а для «Дуилио» и «Дориа» — отделение фирмы «Ансальдо» в г. Сампьердарена. Суммарная мощность турбин на переднем ходу составляла 31—32 тыс. л.с., на заднем ходу под тремя валами (левый внутренний вал ступени заднего хода не имел) — 14 000 л.с. Результаты ходовых испытаний стали для итальянцев большим разочарованием. Хотя первая тройка линкоров вышла на них, будучи недогруженной, ни один из них не смог развить проектной скорости 22,5 узла. «Джулио Чезаре» показал 21,56 уз. при среднем водоизмещении 21 700 т и мощности механизмов 30 700 л.с.; «Леонардо да Винчи» оказался лишь чуть быстрее: 21,6 уз. при водоизмещении 24 700 т\* и мощности 32 800 л.с. Только строивший-

ся на казенной верфи «Конте ди Кавур» смог преодолеть 22-узловую отметку, развиг 22,2 уз при водоизмещении 21 612 т и мощности 31 278 л.с. Испытания последней пары в силу обстоятельств военного времени проводились по сокращенной программе. Известно, что «Кайо Дуилио» показал всего 21,3 уз. при мощности 31 009 л.с., по «Андреа Дориа» точных данных не имеется. В условиях службы линкоры редко развивали скорость, близкую к результатам испытаний, поэтому можно констатировать, что никаких преимуществ от ослабления бронирования итальянцы не получили...

Если турбинные агрегаты всех кораблей были одинаковыми, то вырабатывавшие для них пар котельные установки относились к трем разным типам. На головном «Чезаре» стояло 24 водотрубных котла «Бабкок-Уилкоккс», половина из которых имела чисто нефтяное, а половина — смешанное отопление. «Кавур» и «Леонардо» получили по 20 котлов системы «Блекинден» (8 с нефтяным и 12 со смешанным отоплением), а «Дуилио» и «Дориа» — такое же число котлов Ярроу. Для распыления нефти служили форсунки системы Торникрофта.

\* Так в документах. Не исключено, что здесь имеется опечатка и водоизмещение линкора составляло 21 700 т.

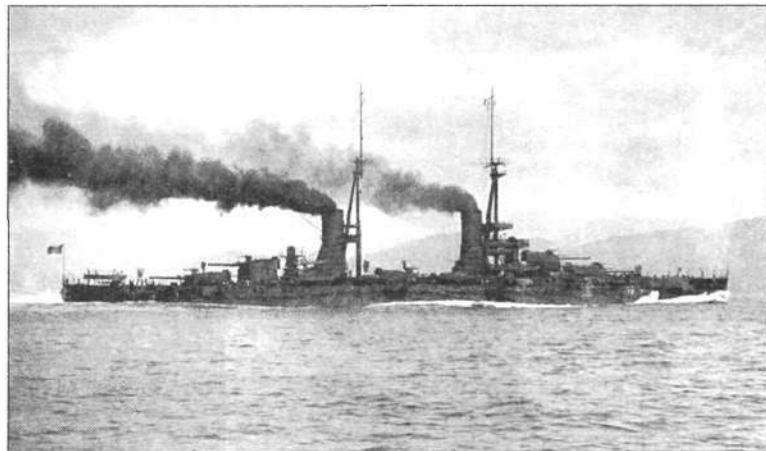


**Первый выход «Андреа Дориа» на ходовые испытания в Лигурийское море, 30 января 1915 г.**

Паровые котлы размещались в десяти котельных отделениях, расположенных двумя равными группами в нос и в корму от машинных отделений. При этом носовая группа как бы охватывала погреба средней башни главного калибра. Соответственно, на корабле было проложено две главные и две вспомогательные паровые магистрали, связанные между собой так, чтобы пар от любого котла в случае необходимости мог подводиться к любой турбине.

На полном ходу пар подавался независимо к каждому агрегату, последовательно проходил турбины высокого и низкого давления, после чего поступал в конденсатор соответствующей группы. Данный режим работы использовался относительно редко. Как правило, в походе корабли шли под двумя валами, при этом задействовались либо два бортовых, либо один центральный агрегат. На экономическом ходу все три агрегата подключались последовательно: сначала пар подавался в турбину высокого давления правого борта, из нее — в турбину высокого давления левого борта, затем последовательно проходил турбины высокого и низкого давления среднего агрегата и поступал в центральный конденсатор.

Для хранения угля служили бортовые угольные ямы, располагавшиеся между главной и нижней палубами. Жидкое топливо хранилось в цистернах, размещен-



**«Кайо Дуилио» на ходовых испытаниях, 23 марта 1915 г.**

ных в отсеках тройного борта под нижней палубой и двойном дне. Там же находились цистерны воды для котлов, питья и бытовых нужд. Нормальный запас топлива на линкорах типа «Чезаре» включал 570 т угля и 350 т нефти, полный — соответственно 1450 и 850 т. На кораблях типа «Дуилио» данная пропорция несколько изменилась: в нормальном запасе доля угля уменьшилась на 50 т, нефти — на столько же увеличилась, а в полном имело место обратное соотношение. С полным запасом топлива проектная дальность плавания линкоров составляла 1000 миль полным ходом или 4800 миль экономическим 10-узловым.

## Прочее оборудование

Электроэнергия вырабатывалась тремя электростанциями, расположенными под броневой палубой, — носовой, центральной и кормовой. Каждая из них оборудовалась двумя турбогенераторами постоянного тока мощностью по 150 кВт (напряжение корабельной сети 110 В) с соответствующими распределительными щитами. На корабле имелось две независимые электрические сети — силовая и освещения. Силовая сеть питала все вспомогательные механизмы: электромоторы, лебедки, насосы, рулевую машину, элеваторы подачи боеприпасов и т.д. Сеть освещения, в свою очередь, разделялась на две подсети, одна из которых охватывала помещения над броневой палубой и в надстройках (имевшие естественное освещение через иллюминаторы), а вторая — под ней.

По первоначальному проекту линкоры предполагалось оснастить восемнадцатью (!) прожекторами, но в конечном итоге было установлено лишь восемь. На кораблях типа «Чезаре» они располагались парами на площадках, охватывающих дымовые трубы, а на типе «Дуилио» — на площадках фок- и грот-мачт. Даже такое количество оказа-

лось избыточным, поэтому вскоре после Первой мировой войны половину из них сняли. Электропитание прожекторов обеспечивалось отдельной веткой силовой сети.

Главная радиостанция линкоров была оснащена передатчиком мощностью 3 кВт и располагалась на главной палубе перед барбетом средней башни.

Корабли оборудовались двумя рулями, размещавшимися в диаметральной плоскости: главным, полубалансирного типа площадью 32 м<sup>2</sup>, и находившимся впереди него вспомогательным, балансирного типа площадью 10 м<sup>2</sup>. Они могли переключаться совместно или по отдельности. Рулевая машина имела дублированный привод от паровой машины или электрического сервомотора, расположенных в специальном помещении на верхней платформе непосредственно позади барбета концевой башни главного калибра. На случай аварийной ситуации в соседнем отсеке имелся ручной привод с четырьмя большими штурвальными колесами. Для их вращения требовались усилия 16 человек.

Маневренность кораблей можно охарактеризовать как весьма посредственную.

## Диаметр циркуляции линкоров типа «Giulio Cesare»

Угол отклонения руля	20°	25°	30°	35°
На скорости 10 уз	1207 м	1112 м	1038 м	977 м
На скорости 20 уз	1326 м	1266 м	1170 м	1024 м

При переключке только главного руля на максимальный угол 35° линкоры типа «Чезаре» на 10-узловом ходу совершали полную циркуляцию за 14 минут 35 секунд, на 20-узловом — за 8 минут 20 секунд. Ее диаметр составлял 977 и 1024 м соответственно.

Линкоры снабжались тремя главными станновыми якорями Холла, убиравшимися в носовые клюзы (два с правого борта, один — с левого), вспомогательным кормовым якорем (клюз в ахтерштевне) и двумя аналогичными запасными. Привод носовых якорных шпилей — электрический, моторы располагались на нижней платформе под броневой палубой.

Из-за необходимости обеспечить хорошую диаграмму стрельбы орудиям главного калибра размещение на корабле шлюпок превратилось в серьезную проблему. По штату линкоры несли два паровых катера, два баркаса (в разное время — парусно-гребных или моторных), два вельбота

или гички и несколько более мелких плавсредств. На кораблях типа «Чезаре» паровые катера располагались на рострах по бокам от носовой трубы, а баркасы — в районе кормовой трубы и грот-мачты. Для их спуска и подъема служили две грузовые стрелы, опиравшиеся пятками в средние «ноги» мачт. «Леонардо да Винчи» отличался тем, что на нем имелось четыре стрелы меньшего размера, крепившиеся не к центральной, а к боковым опорам обеих мачт. Тем не менее катера и баркасы находились в конусе дульных газов средней башни и неизбежно получали повреждения при стрельбе, поэтому при выходах в море их зачастую оставляли в базе. На типе «Дуилио» все большие шлюпки перенесли в более безопасное место к кормовой надстройке, а стрелы для их подъема закрепили на боковых опорах грот-мачты. Легкие шлюпки на всех кораблях подвешивались на шлюпбалках на юте.

## Экипаж

Проектом предусматривалось, что команда дредноутов типов «Чезаре» и «Дуилио» будет состоять из 44 офицеров и 850 нижних чинов. Трудно сказать, насколько данные цифры соотносились с реальностью, особенно в отношении числа офицеров, поскольку при вступлении в строй по штатному расписанию линкорам полагался экипаж ровно в 1000 человек:

31 офицер и 969 старшин и матросов. В условиях службы, как это обычно бывает на столь крупных кораблях, численность команды сильно варьировалась. Так, на «Леонардо да Винчи» в момент его гибели находилось 34 офицера и 1156 рядовых. К концу Первой мировой войны штатный экипаж состоял из 1232—1235 человек, в том числе 35 офицеров.

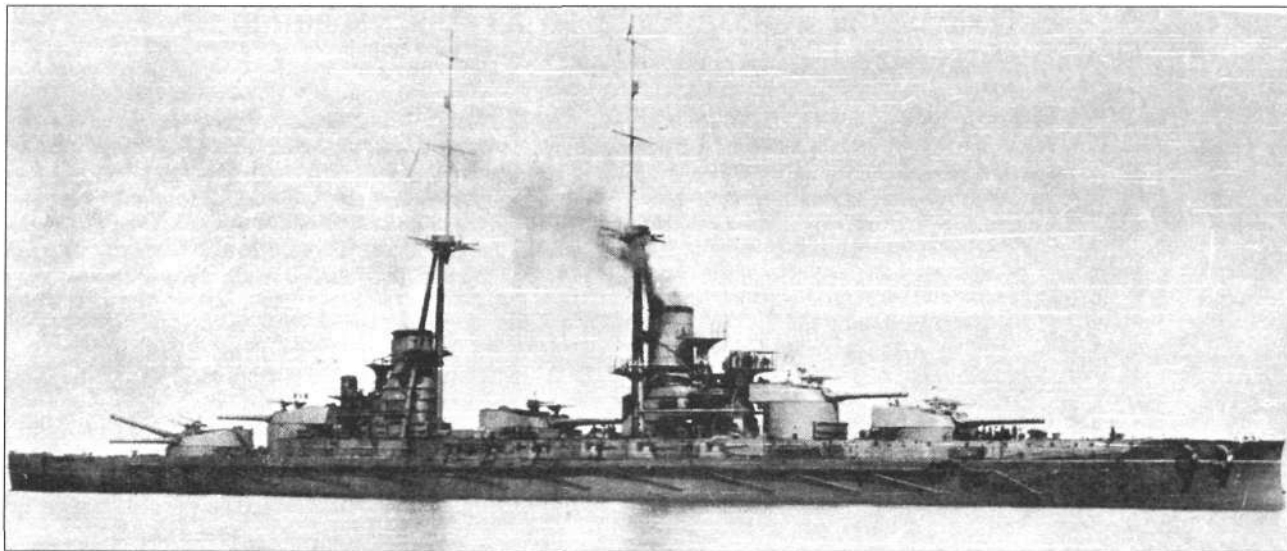
## Названия и девизы

Всем своим дредноутам итальянцы присвоили имена в честь великих соотечественников: Данте Алигьери (1265—1321) — поэт, один из создателей литературного итальянского языка, автор «Божественной комедии»; Юлий Цезарь (Джулио Чезаре) (102—44 до н.э.) — античный полководец, первый римской император; Леонардо да Винчи (1452—1519) — гениальный ученый, инженер и художник эпохи Возрождения; граф Камилло Бензо ди Кавур (1810—1861) после объединения Италии в 1861 году стал первым главой правительства и первым морским министром, многое сделал для создания мощного современного флота; Гай Дуилий (Кайо Дуилио) — римский консул, изобретатель abordажного «ворона», позволившего ему одержать победу над флотом Карфагена при Липарских островах (260 г. до н.э.); Андреа Дориа (1466—1560) — генуэзский адмирал и государственный деятель.

Имена «Дуилио» в 1873—1909 гг. и «Андреа Дориа» в 1882—1911 гг. уже носили близкие между собой по конструкции башенные броненосцы, остальные наименования использовались впервые. Названия наносились крупными латунными буквами в кормовой части, при этом стоит отметить, что «Дуилио» унаследовал их от своего предшественника, поэтому написание имени на борту не совпадало с официальным, что часто вызывает путаницу в исторической литературе. Впрочем, сами итальянцы в большинстве случаев даже в документах пользовались укороченными наименованиями кораблей.

Подобно другим крупным кораблям итальянского флота, линкоры имели свои девизы, причем по ходу службы они менялись, что было достаточно редким явлением. неизменными на протяжении всей карьеры оставались девизы «Кавура» — «А



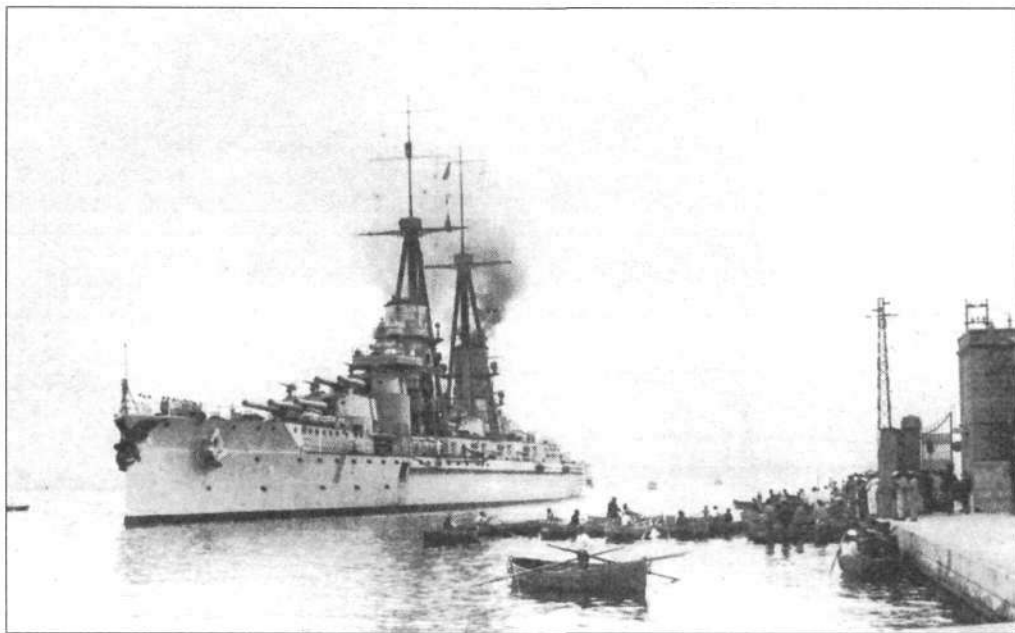


**Линейный корабль  
«Леонардо да Винчи»**

nessuno secondo» («Никогда второй»), «Дуилио» — «Nomen numen» («Имя — это сила») и «Дориа» — «Altius tendam» («Стремиться ввысь»). Оказавшийся поистине пророческим девиз перевернувшегося «Леонардо» — «Non si volta chi a stella e fiso» («Да не покажет спину тот, кто неизменен звездам») — после подъема корабля заменили скромно-оптимистичным «Ogni torto si dirizza» («Любая ошибка будет исправлена»). Первоначальный девиз «Чезаре» — «Ad quamvis vim perferendam» («Чтобы выдержать любой удар») — в 1920 году также сменили на более лаконичный «Caesar adest» («Цезарь здесь»).

В отличие от своих сестершипов, имевших скромные носовые украшения, «Чеза-

ре» нес на носу внушительных размеров орла с распростертыми крыльями, держащего в лапах лавровый венок, на ленте которого красовался девиз Юлия Цезаря «Veni Vidi Vici» («Пришел, увидел, победил»). Правда, в конце 1922 г. это великолепное украшение было снято. Кроме того, в 1920 году на правой стороне барбета кормовой возвышенной башни этого корабля была укреплена памятная табличка в честь Юлия Цезаря с латинской надписью «Sit romana potens Italia virtute propago» (цитата из «Энеиды» Вергилия, в литературном варианте звучащая как «Римский да будет народ итальянскою доблестью мощен», хотя более точный перевод «Пусть римское могущество доблестью Италии прирастает»).

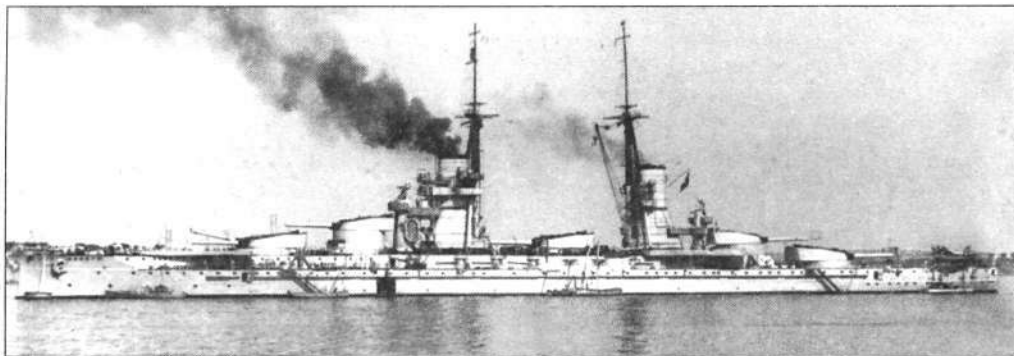


**«Джулио Чезаре»  
входит во внутреннюю гавань (Мар Пикколо) Таранто, лето 1917 г. Хорошо видно массивное носовое украшение корабля**

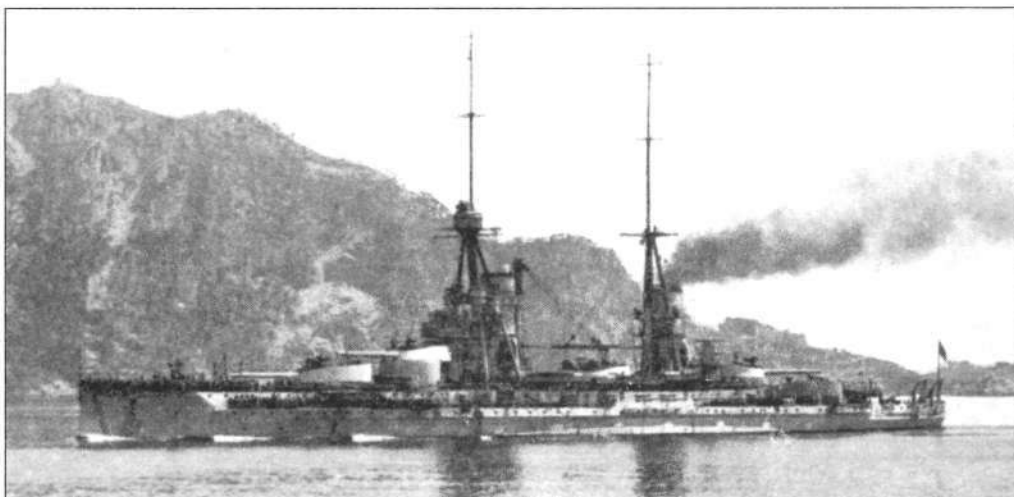
## Изменения конструкции до начала коренной модернизации

После вступления в строй линкоры типа «Чезаре» были очень похожи друг на друга, только «Леонардо да Винчи» слегка отличался от сестершипов количеством грузовых стрел и некоторыми особенностями конструкции надстроек, особенно — носового мостика.

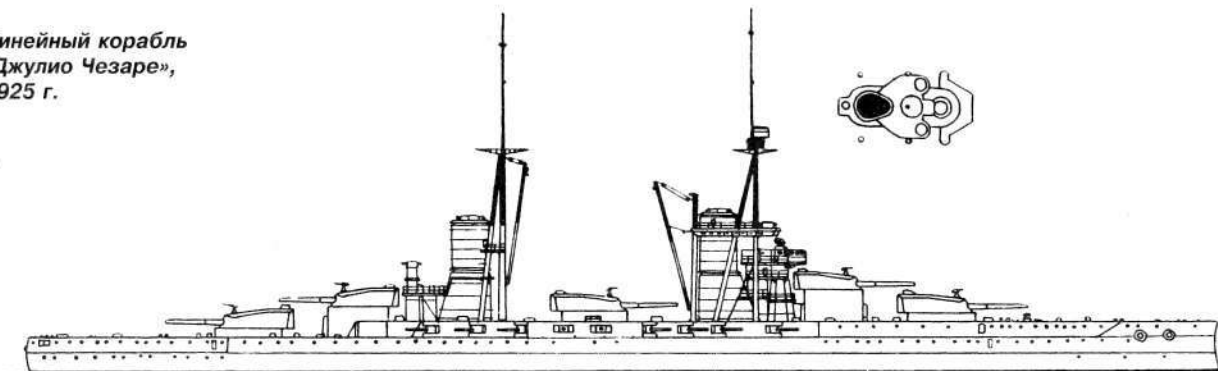
На начальном этапе службы итальянские дредноуты не нуждались в модернизации или какой-то крупной перестройке, за исключением небольших усовершенствований по части вооружения, которые были упомянуты выше. В целом считалось, что они вполне соответствовали своему времени и



*Линкор «Конте ди Кавур» в 1917 (вверху) и 1925 (внизу) годах. Хорошо заметны различия во внешнем облике корабля*



*Линейный корабль  
«Джулио Чезаре»,  
1925 г.*

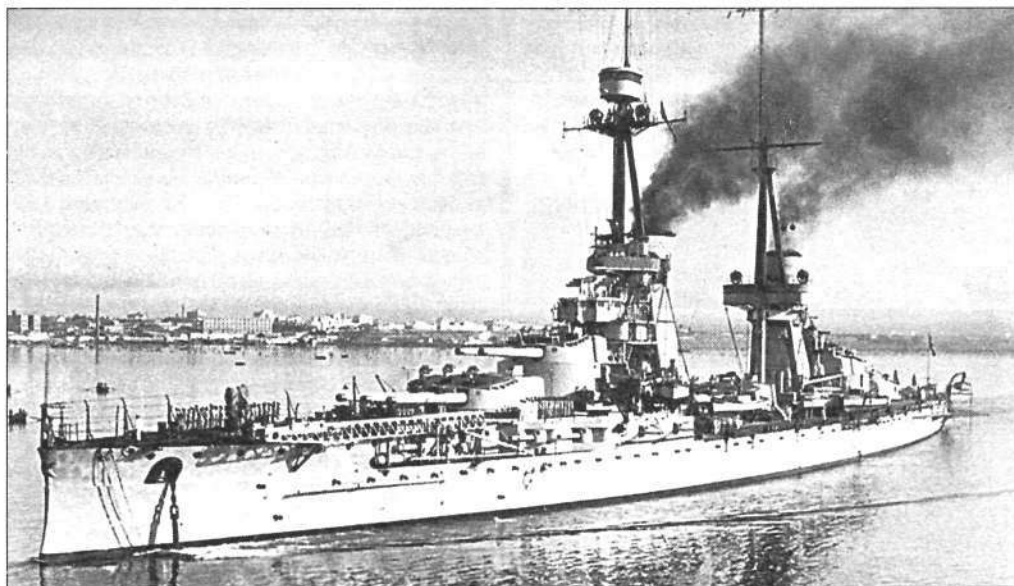


отвечали требованиям флота: были хорошо скомпонованы, достаточно быстроходны, неплохо вооружены и обеспечивали весьма комфортные условия службы для экипажа.

Любопытно отметить, что в 1918 году «Дуилио» был оснащен мощной лебедкой и прочим необходимым оборудованием для применения привязного аэростата, который предполагалось использовать для обнаружения противника на дальнем расстоянии и корректировки артиллерийской стрельбы. Судя по небольшой продолжительности данного эксперимен-

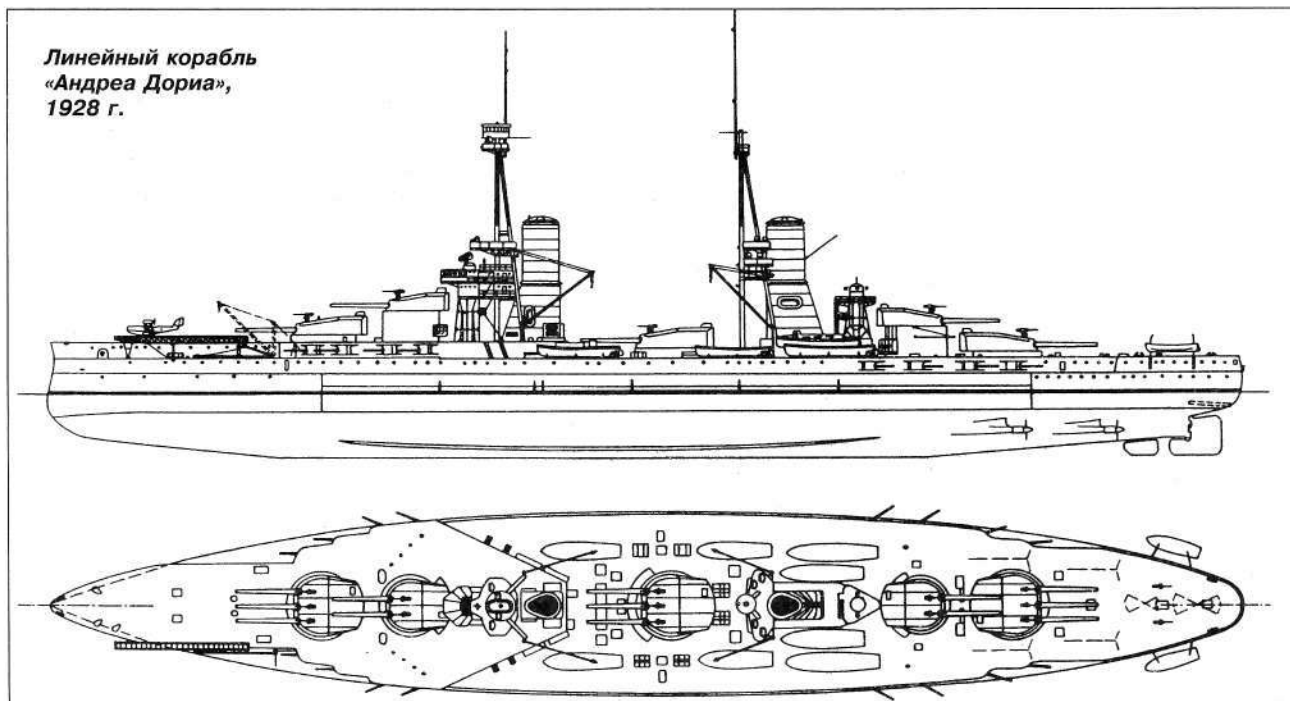
та, идея быстро показала свою несостоятельность.

Первые существенные работы на «Чезаре» и «Кавуре» были проведены в начале 1924 г. Их фок-мачты из треногих переделали в четырехопорные и перенесли вперед от дымовой трубы, дабы исключить влияние тепла и дыма на установленные на марсах приборы управления огнем. На верхнем марсе, находившемся в месте схождения опор, расположился пост управления огнем главного калибра, а в передней части расширенной прожек-



*«Андреа Дориа» в Таранто, 1920-е гг. Хорошо видна установленная на баке катапульта*

**Линейный корабль  
«Андреа Дориа»,  
1928 г.**



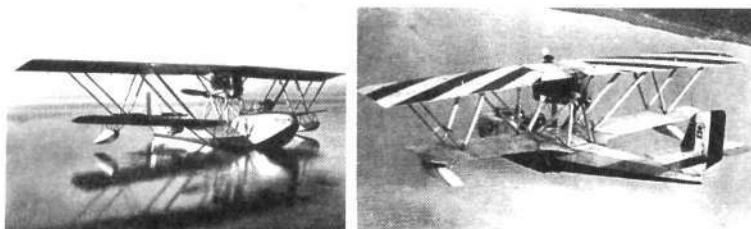
торной площадки установили два поста управления огнем противоминной артиллерии. Следует отметить, что прежняя фок-мачта была демонтирована не полностью: вертикальную ее часть срезали приблизительно на уровне верхней кромки трубы, сохранив в качестве опоры для грузовой стрелы. При этом на «Чезаре» она оказалась на 2 м выше, чем на «Кавуре». Данная модернизация была негативно воспринята итальянскими моряками с эстетической точки зрения, поскольку «обезобразила» внешний облик линкоров.

К 1924 году «Дуилио» и «Дория» были оснащены новейшими электромеханическими баллистическими вычислителями отечественной разработки — так называемой «Централю Сальванини» с приемопередающей системой Джирарделли. На кормовой боевой рубке появился новый

закрытый командно-дальномерный пост, на крыше которого устанавливался еще один дальномер. В начале 1925 г. «Централь Сальванини» была установлена на «Кавуре» и «Чезаре».

В 1925 году все четыре оставшихся в строю линкора («Леонардо да Винчи» к тому времени был списан) были оснащены авиационным вооружением. Летающие лодки «Макки» М.18 расположились на крышах средних башен на специальных поворотных платформах, а их спуск на воду и подъем производился штатными грузовыми стрелами.

В начале 1926 г. на «Кавуре» в качестве эксперимента появилась катапульта. Она монтировалась неподвижно на полубаке с левого борта, перед носовыми башнями. Позади нее на батарейной палубе установили съемный кран, который мог разбираться и укладываться в горизонтальном положении вдоль вертикальной стенки каземата, чтобы не мешать стрельбе противоминной артиллерии. До конца года аналогичным образом катапультай оснастили «Дория», а в конце 1927 г. — «Дуилио», тогда как «Чезаре», переведенный на роль учебного корабля, авиационного вооружения лишился вовсе.

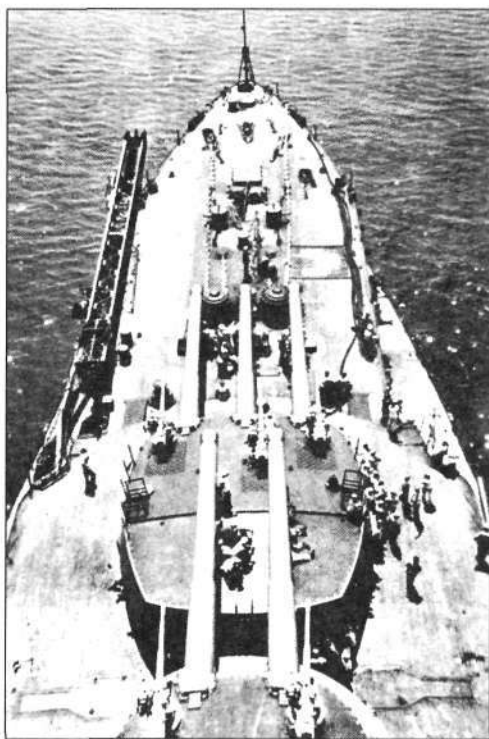


**Летающая лодка «Макки» М.18**

Единственным типом самолетов, которым были оснащены итальянские линкоры-дредноуты, оказалась летающая лодка «Макки» М.18. Разработанная вскоре после окончания Первой мировой войны, она представляла собой типичную конструкцию своего времени: расчалочный биплан с поднятыми над фюзеляжем верхним крылом и одним мотором с толкающим винтом. Открытые кабины для пилота и второго пилота/наблюдателя располагались рядом, прямо перед крыльями, и имели единое лобовое стекло. Третья кабина в носовой части оборудовалась турелью для 7,7-мм пулемета «Виккерс». Под нижним крылом могли подвешиваться четыре бомбы небольшого калибра. На линкорах применялись машины модификации М.18 AR со складывающимися крыльями, оснащенные мотором Изотта-Фраскини «Ассо» мощностью 250 л.с.

**Характеристики летающей лодки «Macchi» М.18 AR**

размах крыльев	15,8 м
длина	9,75 м
высота	3,25 м
площадь крыльев	45 м²
вес пустого	1275 кг
взлетный вес	1785 кг
двигатель	Isotta-Fraschini «Asso»
мощность	250 л.с.
максимальная скорость	187 км/ч
крейсерская скорость	161 км/ч
практический потолок	5500 м
дальность полета	1000 км (621 миля)
вооружение	один 7,7-мм пулемет «Vickers» четыре бомбы
экипаж	3 чел.



**Вид на бак линейного корабля «Андреа Дория» с фор-марса, 1928 г.**  
Хорошо видны башни главного калибра с установленными на них 76-мм пушками, швартово-якорные устройства и смонтированная по левому борту катапульта



## Окраска

В период, предшествующий Первой мировой войне, крупные корабли итальянского флота несли темную схему окраски. Линкоры типа «Чезаре» получили ее сразу по окончании постройки. Весь борт выше ватерлинии, надстройки, трубы, орудийные башни и корабельные шлюпки окрашивались в темный серо-голубой цвет. Открытые участки верхней палубы и палубы полубака на всем протяжении покрывались деревянным настилом, который не красился, палубные люки окрашивались в цвет корпуса, а настилы мостиков были темно-серыми. Подводная часть имела кирпично-красную окраску, ватерлиния — черную. В черный цвет красились также козырьки дымовых труб, мачты на протяжении от прожекторных платформ до марсов, включая нижние реи (стены при этом оставались светлыми), якоря и их цепи, якорные клюзы, шпиглы и горловины угольных ям. Обвесы мостиков с внутренней стороны были темно-синими.

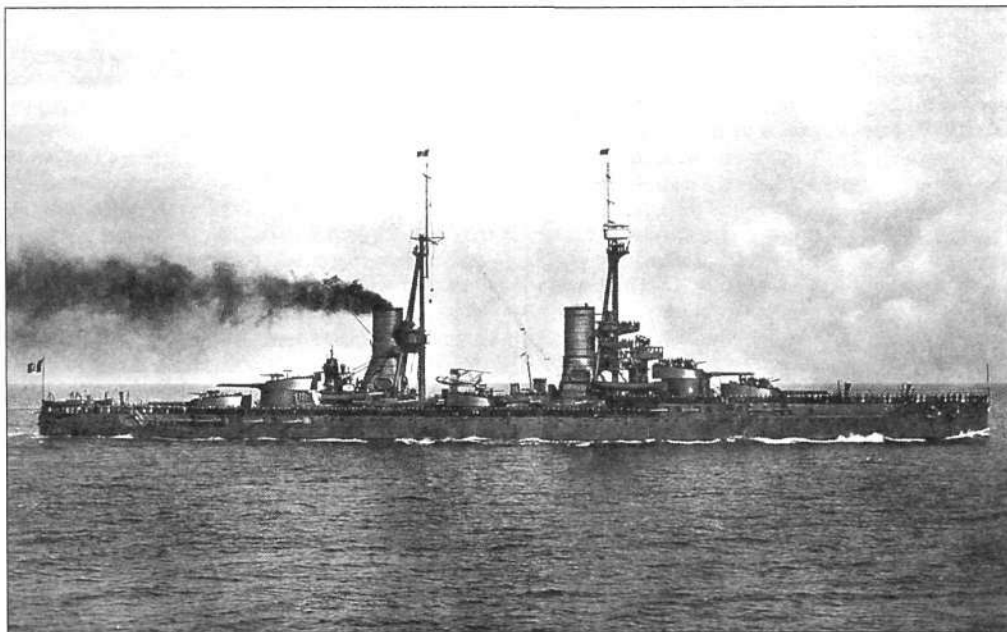
По опыту боевых действий, итальянский флот перешел на светлую пепельно-серую окраску надводных кораблей, как менее заметную в условиях Адриатического моря. Судя по фотографиям, линкоры были перекрашены к середине 1916 года. Первоначально изменения коснулись только вертикальных поверхностей корпуса и надстроек, а также рангоута, тогда как крыши башен главного калибра сохранили темно-серый цвет.

Подобная схема окраски оставалась неизменной и после окончания боевых действий, хотя итальянцы не были бы

итальянцами, если бы не внесли в нее несколько «щегольских» элементов. Так, на «Чезаре» после переделки фок-мачты в черный цвет была окрашена не только верхняя часть опоры грузовой стрелы, но и верхние части самих стрел; прожекторная платформа была черной, тогда как расположенные на ней посты управления огнем среднего калибра — светлыми. На «Дория» мачты окрашивались черным не от уровня прожекторных платформ, а чуть выше — от уровня козырьков дымовых труб. Наконец, верхние фор-марсы на всех линкорах были светлыми, резко контрастируя с темными нижними.

В конце 1920-х годов, перед самым выводом в резерв, линкоры снова перекрасили в темно-серый цвет, однако деталей данной схемы окраски не сохранилось.

*«Конте ди Кавур»  
в море, 1926 г.*



*Линейный корабль  
«Андреа Дориа»,  
1920-е гг. Заметна  
более темная  
окраска верхних  
частей мачт и  
светлые марсы, а  
также самолет на  
средней башне*

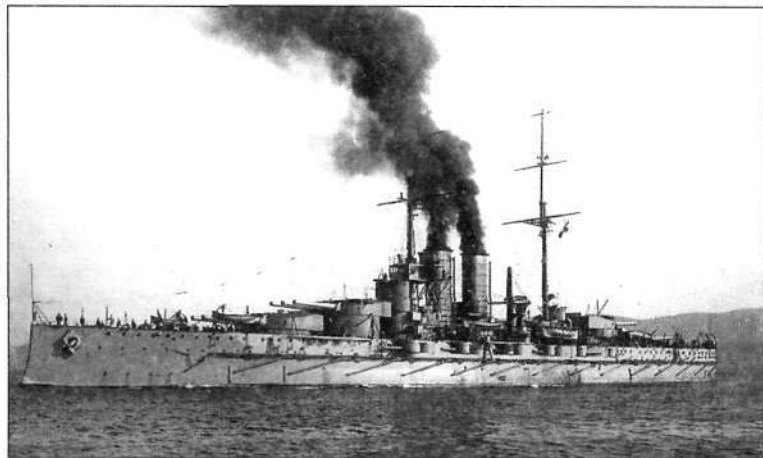
## Общая оценка проекта

Приступая к серийному строительству линейных кораблей дредноутного типа, руководство Королевского Итальянского флота преследовало основную цель: обеспечить им превосходство над современными французскими и австро-венгерскими линкорами. В целом итальянским конструкторам удалось справиться с поставленной задачей. На момент создания проекта корабли типа «Джулио Чезаре» являлись одними из самых мощных в мире, хотя их броневая защита уступала большинству современников. Однако, еще до того как их корпуса сошли на воду, их превзошли британские и американские сверхдредноуты, вооруженные 343-мм и 356-мм орудиями.

Между тем в точно таком же положении оказались флоты наиболее вероятных противников (и столь же вероятных союзников) Италии — французский и австро-венгерский. Они также с опозданием включились в дредноутную гонку и не успели вовремя отреагировать на переход к артиллерии более крупного калибра.



**Наиболее близкие аналоги итальянских дредноутов: французский линкор «Курбэ» (вверху) и австро-венгерский «Принц Ойген» (внизу)**



Правда, к середине войны Франции удалось ввести в строй три линкора типа «Бретань» с 340-мм орудиями, но и они не шли ни в какое сравнение с кораблями ведущих морских держав.

Нетрудно заметить, что в этих странах сформировался особый — «средиземноморский» — тип дредноута. Их характерной особенностью являлись ограниченные размерения, вызванные необходимостью учитывать размеры существующих баз и доков. Результатом этого стали очень плотная компоновка, излишний «верхний» вес и, как следствие, недостаточная остойчивость. Зато условия театра военных действий позволяли ограничиваться умеренными требованиями к мореходности и дальности плавания. При этом вооружение включало не менее двенадцати орудий главного калибра.

Таким образом, итальянские линкоры нужно сравнивать, в первую очередь с французскими кораблями типа «Курбэ» и австро-венгерскими типа «Вирибус Унитис», а на их фоне «Чезаре» и «Дуилио» выглядят весьма и весьма неплохо. Прежде всего, они превосходили своих оппонентов по мощи бортового залпа. Не будучи связанными жесткими требованиями по размерениям, итальянские конструкторы обеспечили своим кораблям более свободную компоновку и самое большое среди средиземноморских дредноутов отношение длины к ширине (6,28 против 5,56 у австрийских и 5,94 у французских). Наверняка лучше были их мореходные качества. Ахиллесовой пятой итальянских линкоров являлась традиционная слабость бронирования.

С учетом последнего обстоятельства, любители модной ныне альтернативной истории, рисуя умозрительный поединок между «Джулио Чезаре» и «Вирибус Унитисом», ставят на победу в нем австрийского корабля. Невозможно уверенно утверждать, насколько справедлива подобная оценка. Можно лишь предположить, что на реальных дистанциях боя разница в толщине брони окажется не столь существенной, зато последствия каждого попадания для меньшего по размерам и имеющего менее эффективное внутреннее деление «австрийца» будут куда более неприятными. Однако история, как известно, не имеет сослагательного наклонения. Поскольку в годы Первой мировой войны главные силы итальянского и австро-венгерского флотов избегали активных действий, шансов выяснить возможности линейных кораблей в боевых условиях им так и не представилось.

# ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА И МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД

*Итальянцы, даже не попытавшись дать бой, разрешили австрийцам господствовать на Адриатическом море, хотя те уступали в силах. Лучше бы они продали свой флот и накупили шарманок и обезьян. Видит бог, подобные занятия более подходят им, чем война на море.*

*Кэптен Герберт Ричмонд,  
британский офицер связи при штабе  
итальянского флота в Таранто*

## Затворники Таранто

Головной линкор серии «Джулио Чезаре» был окончен постройкой в конце ноября 1913 года, после чего в течение примерно полугода проходил различные испытания. В мае следующего года он и «Леонардо да Винчи» официально вступили в строй, войдя в состав эскадры. Ее командующий вице-адмирал Амеро д'Асте Стелла держал свой флаг на «Данте Алигьери».

Первым заметным событием в карьере дредноутов стало получение Боевых знамен (*Bandiere di Combattimento*). Эта традиция, сохранившаяся в некоторых флотах Европы (испанский, итальянский) и Южной Америки, восходит к Средневековью, когда знатные дамы готовили некий символ (например, ленту, платок) и вручали его рыцарю, который обязан погибнуть, но вещь, сданную ему на хранение, спасти. В итальянском флоте Боевое знамя вручалось экипажам представителями видных дворянских фамилий, городов, имена которых носили корабли, университетов, ассоциациями ветеранов или различными патриотическими обществами. Его поднимали на мачте, когда корабль вступал в бой и весь экипаж находился на боевых постах. Церемонии передачи Боевых знамен «Чезаре» и «Леонардо» состоялись в один день — 7 июня 1914 г. — в Неаполе и Специи соответственно. Первый получил знамя от студентов и профессоров римского лицея «Мамьяни», второму его вручили представители общества Леонардо да Винчи из Флоренции.

Ровно через три недели в Сараево прогремели роковые выстрелы, приведшие к началу Первой мировой войны. Возможное выступление Италии на стороне Тройственного союза, в который она входила, особенно беспокоило руководство французского флота. В этом случае объединенные военно-морские силы Италии и Австро-Венгрии насчитывали бы шесть новейших линейных кораблей дредноутного типа, тог-

да как Франция располагала лишь двумя такими кораблями в строю и еще двумя, завершающими постройку, а англичане держали на Мальте три линейных крейсера («Инвинсибл», «Инфлексибл» и «Индефатигебл»), каждый из которых в отдельности явно уступал австрийским и итальянским линкорам. В качестве противника итальянский флот угрожал бы переброске во Францию войск из Северной Африки и британских доминионов, ставил под удар союзные коммуникации в Центральном Средиземноморье.

Однако король Виктор Эммануил III и правительство Антонио Саландра не спешили ввязываться в схватку и не стали объявлять мобилизацию. 31 июля 1914 г. германскому послу была вручена нота со словами: «Война, начатая Австро-Венгрией... носит агрессивный характер, который не соответствует оборонительному характеру Тройственного союза, Италия не сможет участвовать в этой войне». 3 августа, после того как Германия объявила войну Франции, римское правительство официально заявило о нейтралитете. Союзники вздохнули с облегчением.

К тому времени все три боеготовых итальянских дредноута входили в состав 1-й дивизии линкоров контр-адмирала Камилло Корси и базировались на Таранто. Флагманским «Данте Алигьери» командовал капитан 1-го ранга Бискаретти; командиром «Чезаре» был капитан 1-го ранга Марцоло, «Да Винчи» — капитан 1-го ранга Морино. При дивизии состоял легкий крейсер «Нино Биксио» под командованием капитана 2-го ранга Канчани. Командующий флотом вице-адмирал Луиджи ди Савойя герцог Абрुццкий (вступил в должность 26 августа 1914 г.) поднял свой флаг на броненосце «Реджина Маргерита».

В первый день апреля 1915 года, закончив испытания, в строй флота вошел «Конте ди Кавур» (командир — капитан 1-го ран-



*«Джулио Чезаре» в Специи  
в первые месяцы службы*

га Солари), а следом за ним, в начале мая, «Кайо Дуилио» (командир — капитан 1-го ранга Казанова). В качестве испытательного похода последний совершил поход из Специи к берегам Сицилии и обратно.

6 апреля в Специи «Кавур» получил свое Боевое знамя от жителей Турина — столицы Пьемонта и родного города графа Кавура. Церемония вручения Боевого знамени экипажу «Дуилио» была назначена на 28 мая, но за четыре дня до этого Италия вступила в войну. Торжество пришлось отменить, а знамя срочно передать командиру линкора в частном порядке. Это сделал мэр Рима принц Просперо Колонна. Любопытно, что церемония передачи футляра (еще одного обязательного атрибута) состоялась спустя целых шестнадцать лет — 14 апреля 1932 г. на площади перед Капитолием, при стечении огромных масс народа. Забегая вперед, скажем, что «Андреа Дориа» еще в период достройки, 14 мая 1915 г., получил Боевое знамя, ранее принадлежавшее одноименному броненосцу, — его взяли в венецианском военно-морском музее.

В течение всего десятимесячного периода нейтралитета руководство Италии лавировало между двумя воюющими лагерями, стараясь принять ту сторону, которая сулила наибольшие выгоды. Поскольку Австрия продолжала отчаянно противиться итальянским притязаниям на Триест, лучшей надеждой на их удовлетворение становилась поддержка Франции. Поэтому премьер Саландра предпочел союз со странами Антанты в обмен на обещание существенных территориальных приобретений после окончания боевых действий. Они включали вождеделенный Триест, область Трентино с перевалом Бреннер, земли и острова по Далматинскому побережью, а также колониальные владения в Африке и Малой Азии. 26 апреля 1915 г. министр иностран-

ных дел Сидней Соннино тайно заключил Лондонский договор, в итоге 23 мая Италия объявила войну Австро-Венгрии\*.

В тот же день на борту флагманского «Кавура» начальник итальянского Главного морского штаба адмирал Паоло Таон ди Ревель и командующий флотом вице-адмирал герцог Аbruццкий провели с командующим британским Средиземноморским флотом адмиралом Д. Гэмблом переговоры по вопросам взаимодействия. 27 мая в Таранто состоялась встреча всех трех командующих флотами: герцога Аbruццкого, Гэмбла и французского адмирала Ляпейера, к которым присоединился командующий британской 5-й эскадрой линкоров контр-адмирал Сэзил Тёрнсби.

Итальянский флот к тому времени представлял собой весьма внушительную силу: в его составе числилось 5 линкоров-дредноутов, 8 дредноутов, 10 броненосных и 10 малых крейсеров, 3 крейсера-скаута, 10 эсминцев, 93 миноносца и 21 подводная лодка (без учета устаревших кораблей, потерявших боевую ценность). Численно он и в одиночку превосходил своего противника по ту сторону Адриатики: австро-венгерский флот состоял из 3 дредноутов («Вирибус Унитис», «Тегеттгоф», «Принц Ойген»), 9 броненосцев (из которых 6 имели артиллерию калибром не более 240 мм), 3 броненосных и 7 легких крейсеров, 19 эсминцев, 70 миноносцев и 7 подводных лодок. Столь же выгодное соотношение характеризовало число 305-мм орудий на линейных кораблях: 76 итальянских против 48 австрийских. Слабым местом итальянцев были легкие силы: они имели всего три современных легких крейсера, к тому же практически лишенных брони, а их эсмин-

\* При этом с Германией в состоянии войны Италия официально не находилась до 27 августа 1916 г.



**Вице-адмирал  
Луиджи ди Савойя  
герцог Аbruццкий —  
командующий  
итальянским флотом  
в 1914–1917 гг.**



цы по своим характеристикам заметно уступали прекрасным австрийским «татрам».

Организационно Королевский Итальянский флот состоял из двух эскадр. 1-я эскадра под командованием самого вице-адмирала герцога Абрुццкого базировалась на Таранто и включала 1-ю дивизию линкоров, состоявшую из новейших дредноутов, и 5-ю дивизию крейсеров (4 броненосных крейсера). «Кавур» являлся флагманским кораблем командующего флотом, а на «Данте» держал свой флаг командир 1-й дивизии контр-адмирал Корси. К эскадре была приписана Разведывательная дивизия под командованием энергичного контр-адмирала Милло, которая включала 4 легких и 4 вспомогательных крейсера, 1 старый минный крейсер, два дивизиона эсминцев (11 единиц), три дивизиона миноносцев (18 единиц) и дивизион подводных лодок (4 единицы)\*.

На Бриндизи базировалась 2-я эскадра вице-адмирала Пресбитеро, состоявшая из 2-й и 6-й дивизий линкоров (6 кораблей додредноутного класса), 4-й дивизии крейсеров (4 броненосных и 1 бронепалубный крейсер), двух дивизионов эсминцев (10 единиц) и 4 минных заградителей.

Наконец, имелись отдельные Морские силы Венеции под командованием контр-адмирала Патриса, находившиеся в распоряжении главнокомандующего итальянской армией генерала Луиджи Кадорна. В их составе числились 3 устаревших броненосца, 2 таких же крейсера, 12 эсминцев, 30 миноносцев и 13 подводных лодок.

Предвоенными планами главная задача флота определялась как содействие армии на приморском направлении. Ожидалось, что после начала общего наступления главные силы двинутся на север и будут держаться в Венецианском заливе, где дадут бой вышедшему из Пола австрийскому флоту. Для прикрытия на это время Адриатического побережья и обеспечения покрытия возможных потерь начальник Главного морского штаба потребовал от союзников предоставить в его распоряжение восемь старых линкоров с 305-мм артиллерией главного калибра и двенадцать эскадренных миноносцев с 30-узловым ходом.

Данные требования союзные представители назвали чрезмерными, тем не менее определенную помощь итальянцы получили. В оперативное подчинение командующему 1-й эскадрой поступила британская эскадра линкоров контр-адмирала Тёрнсби, состоявшая из четырех броненосцев («Куин», «Лондон», «Принс оф Уэллс»,

## Организация итальянского флота

на 24 мая 1915 г.

Командующий флотом — вице-адмирал Луиджи ди Савойя герцог Абрुццкий

### 1-я эскадра

вице-адмирал Луиджи ди Савойя

#### 1-я дивизия

линейные корабли «Conte di Cavour» (вице-адмирал Луиджи ди Савойя), «Dante Alighieri» (контр-адмирал Камилло Корси), «Guilio Cesare», «Leonardo da Vinci»

#### 5-я дивизия

броненосные крейсера «Giuseppe Garibaldi» (контр-адмирал Эудженио Трифари), «Varese», «Francesco Ferruccio», «Vettor Pisani»

#### Разведывательная дивизия

вспомогательные крейсера «Citta di Palermo» (контр-адмирал Милло), «Citta di Siracusa», «Citta di Messina», «Citta di Catania»

легкие крейсера «Quarto», «Marsala», «Nino Bixio», «Libia»

минный крейсер «Agordat»

1-й дивизион эсминцев: «Animoso», «Ardente», «Audace», «Ardito», «Francesco Nullo»

6-й дивизион эсминцев: «Rosolino Pilo», «Euro», «Ostro», «Dardo», «Strale», «Lampo»

2-й дивизион миноносцев: «Cigno», «Calliope», «Canopo», «Cassiopea», «Clio»

3-й дивизион миноносцев: «Sirio», «Saffo», «Sargittario», «Scorpione», «Serpente», «Spica»

4-й дивизион миноносцев: «Alcione», «Airone», «Albatros», «Ardea», «Arpia», «Astore»

3-й дивизион подводных лодок: «Nereide», «Nautilus», «Veilella», «Galileo Ferraris»

вспомогательные суда (бывшие бронепалубные крейсера): «Elba» (плавбаза гидросамолетов), «Lombardia» (плавбаза подводных лодок)

### 2-я эскадра

вице-адмирал Эрнесто Пресбитеро

#### 2-я дивизия

линейные корабли «Regina Elena» (контр-адмирал Эмануэле Кутинелли-Рендина), «Roma», «Napoli», «Vittorio Emanuele»

#### 6-я дивизия

линейные корабли «Benedetto Brin» (контр-адмирал барон Эрнесто Рубен де Сервен), «Regina Margherita»

#### 4-я дивизия

броненосные крейсера «Pisa» (контр-адмирал Умберто Каньи), «Amalfi», «San Giorgio», «San Marco», бронепалубный крейсер «Piemonte»

2-й дивизион эсминцев: «Indomito», «Intrepido», «Irrequerto», «Impavido», «Impetuoso», «Insidioso»

5-й дивизион эсминцев: «Nembo», «Turbine», «Aquilone», «Borea»

минные заградители: «Liguria», «Puglia», «Minerva», «Partenope»

транспорт торпед «Benghazi»

### Морские силы Венеции

контр-адмирал Джованни Патрис

линейные корабли «Sardegna» (контр-адмирал Джованни Патрис), «Emmanuele Filiberto», «Ammiraglio di Saint Bon»

крейсера «Carlo Alberto», «Etruria»

3-й дивизион эсминцев: «Bersagliere», «Artigliere», «Granatiere», «Lanciere», «Carabiniere», «Fuciliere»

4-й дивизион эсминцев: «Zeffiro», «Espero», «Alpino», «Ascaro», «Garibaldino»

5-й дивизион миноносцев: «Pegaso», «Perseo», «Procione», «Pallade», «Climene», «Centauro»

Отдельная дивизия миноносцев:

6-й дивизион миноносцев: 190S — 240S

9-й дивизион миноносцев: 130S — 180S

10-й дивизион миноносцев: 1PN — 6PN

11-й дивизион миноносцев: 7PN — 12PN

1-й дивизион подводных лодок: «Jalea», «Medusa», «Atropo», «Salpa», «Zoea», «Jantina»

2-й дивизион подводных лодок: «Giacinto Pullino», «Fisalia», «Argo», «Argonauta»

5-й дивизион подводных лодок: «Squalo», «Otaria», «Delfino», «Tricheco»

\* Вскоре после начала войны Разведывательная дивизия была передана в состав 2-й эскадры и перебазировалась в Бриндизи — поближе к театру боевых действий.

## Командиры линейных кораблей

на 24 мая 1915 г.

«Dante Alighieri»	кап. 1 р. Бискаретти
«Conte di Cavour»	кап. 1 р. Эмилио Солари
«Giulio Cesare»	кап. 1 р. Лобетти
«Leonardo da Vinci»	кап. 1 р. Сомми Пиченарди
«Caio Duilio»	кап. 1 р. Казанова
«Andrea Doria»	кап. 1 р. Де Лоренци



**Командир 1-й дивизии линкоров контр-адмирал Камилло Корси**

«Имплекейбл»). Разведывательной дивизии были приданы четыре британских легких крейсера («Дартмут», «Веймут», «Дублин», «Аметист») и французский отряд капитана 1-го ранга Лежэ (12 эскадренных миноносцев и 7 подводных лодок, к которым позже присоединились дивизион номерных миноносцев и десять траулеров, переоборудованных в тральщики) с устаревшим броненосцем «Марсо» в качестве плавучей базы.

«Неожиданно» выяснилось, что на всем Адриатическом побережье Апеннинского полуострова не имелось подходящих баз, способных обеспечить операции крупных сил. Сама Венеция не обладала необходимыми складскими мощностями и постоянно требовала подвоза топлива и продовольствия. Анкона являлась небольшой гаванью, слишком тесной для базирования эскадры и не обладавшей соответствующим портовым оборудованием. Опирались можно было лишь на Бриндизи, но эта база была слишком удалена от указанного райо-

на боевых действий. В противоположность этому, австрийцы располагали отличными базами в Поле, Себенико и Которе, маневр силами между которыми осуществлялся по внутренним фарватерам между многочисленными островами.

В первый же день войны австрийский флот дал звонкую пощечину итальянцам, обстреляв ряд портов и прибрежных городов. Был потоплен эсминiec «Турбине».

После объявления войны итальянский флот приступил к блокаде Отрантского пролива. Линкоры в Таранто находились в трехчасовой готовности, изредка выходя в залив на эволюции и стрельбы. Их главной задачей считался бой с линейными силами противника, и ни в каком другом случае рисковать столь ценными кораблями не разрешалось. Хотя английские броненосцы адмирала Тёрнсби должны были действовать вместе с итальянскими дредноутами, на практике это никак не отрабатывалось и никакого взаимодействия между эскадрами не существовало. Впрочем, война на Адриатике свелась к действиям подводных лодок и спорадическим столкновениям легких сил. За три года имело место всего два относительно крупных сражения (29 декабря 1915 г. и 15 мая 1917 г.), однако и в них не принимало участие кораблей крупнее крейсера.

Главная же опасность исходила не от укрывшихся в базах австрийских дредноутов,

**«Андреа Дориа» на стоянке в Таранто**

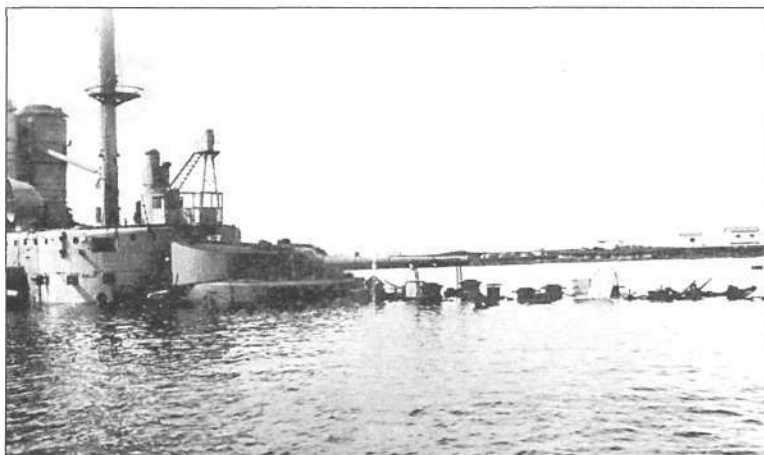


а от подводных лодок. 8 июня U-4 торпедировала британский крейсер «Дублин» — к счастью, ему удалось добраться до порта. Двум итальянским броненосным крейсерам повезло меньше: 7 июля в Венецианском заливе U-26 торпедировала и потопила «Амальфи», а 18 июля в Нижней Адриатике «Гарибальди» получил попадание двух торпед с U-4, перевернулся и затонул в течение нескольких минут. Подводная угроза заставила все крупные итальянские корабли держаться в гаванях, выходя оттуда только в случае крайней необходимости. Поэтому перевод из Специи в Таранто линкора «Дуилио», завершившего период боевой подготовки, обставлялся как полноценная боевая операция. Она началась 8 июня. По прибытии в главную базу корабль вошел в состав 1-й дивизии.

«Итальянский флот после своего вступления в войну испытал много разочарований», — констатирует французский историк А. Томази. Венцом стала трагедия, серьезно подорвавшая моральный дух итальянских моряков. Утром 27 сентября 1915 г. на стоящем в гавани Бриндизи броненосце «Бенедетто Брин» прогремел взрыв кормовых погребов боезапаса. Несмотря на принятые меры, корабль вскоре затонул. Вместе с ним погибли командир 6-й дивизии контр-адмирал барон Эрнесто Рубен де Сервен, 22 офицера и 433 матроса. Основной версией взрыва называли диверсию.

Катастрофа всколыхнула общественное мнение, кампания в печати привела к отставке морского министра адмирала Леоне Виале и начальника Главного морского штаба адмирала Таона ди Ревеля. За этим последовали значительные изменения в высшем морском командовании. Новым морским министром стал вице-адмирал Камилло Корси — бывший командир 1-й дивизии линкоров. Адмирал Таон ди Ревель стал морским префектом Венеции и командующим всеми военно-морскими силами в Верхней Адриатике. Занимавший эту должность ранее контр-адмирал Патрис принял Разведывательную дивизию от адмирала Милло, но вскоре и сам был смещен контр-адмиралом Беллини.

В мае произошли новые изменения в командовании Реджа Марина, ставшие следствием Королевского декрета от 30 апреля, снизившего предельный возраст для адмиралов и установившего, что по достижении определенного возраста адмиральские чины могли занимать только береговые должности. Как считается, этот декрет явился выражением стремления правительства дать новый толчок к активизации морских операций. В результате вице-адмирал Умберто Каньи (бывший командир 4-й дивизии крейсеров) стал старшим морским на-



**Остов броненосца «Бенедетто Брин» в гавани Бриндизи**

чальником в Бриндизи, вице-адмирал Милло — старшим морским начальником в Валлоне, а Разведывательную дивизию принял контр-адмирал Пини, но уже в сентябре его сменил контр-адмирал Альфредо Актон.

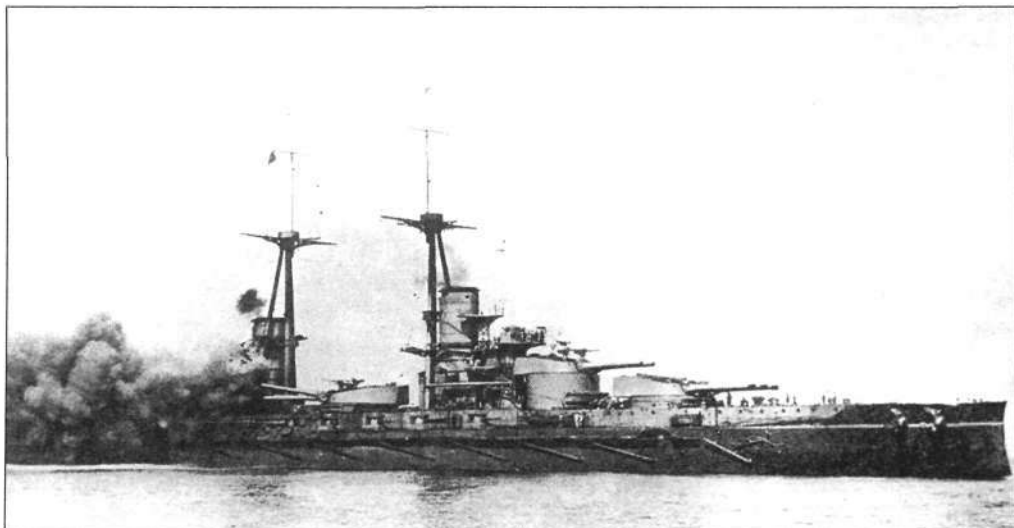
Адмирал Каньи действительно активизировал действия легких сил, особенно — торпедных катеров, но на линейных силах данные перемены не сказались практически никак. Дредноуты по-прежнему продолжали отстаиваться в Таранто, где вскоре разыгралась крупнейшая трагедия итальянского флота за весь период Первой мировой войны.

#### **Гибель «Леонардо да Винчи»**

2 августа 1916 г. линейный корабль «Леонардо да Винчи», только что прошедший докование в Таранто, стоял на внутреннем рейде базы (Мар Пикколо). Днем на нем произвели погрузку боезапаса для предполагавшегося выхода на учебные стрельбы, чтобы не тратить основного боекомплекта. Всего на корабле находилось 846 305-мм, 2866 120-мм снарядов и 2 450-мм торпеды (общим весом 700 т), а также полный запас жидкого топлива. Все снаряды и заряды были приняты в нормальном состоянии, никаких замечаний при погрузке не отмечалось.

Около 23:00 в кормовой части произошел взрыв. Мощность его была настолько значительной, что находившиеся в нижних палубах офицеры и матросы почувствовали лишь небольшое сотрясение, которое впоследствии сравнивали с вытравливанием якорной цепи. Из горловины вытяжного вентилятора, расположенного вблизи элеватора №10 кормовой башни, показалось легкое облачко дыма. Прибывший на место командир корабля, увидев, что дым идет из отделения башни №5, и поняв, что там происходит пожар, немедленно объявил боевую тревогу и приказал затопить погреба кормовой группы башен. Были открыты кингстоны, для тушения пожара в корме

**«Леонардо да Винчи» на учебных стрельбах**



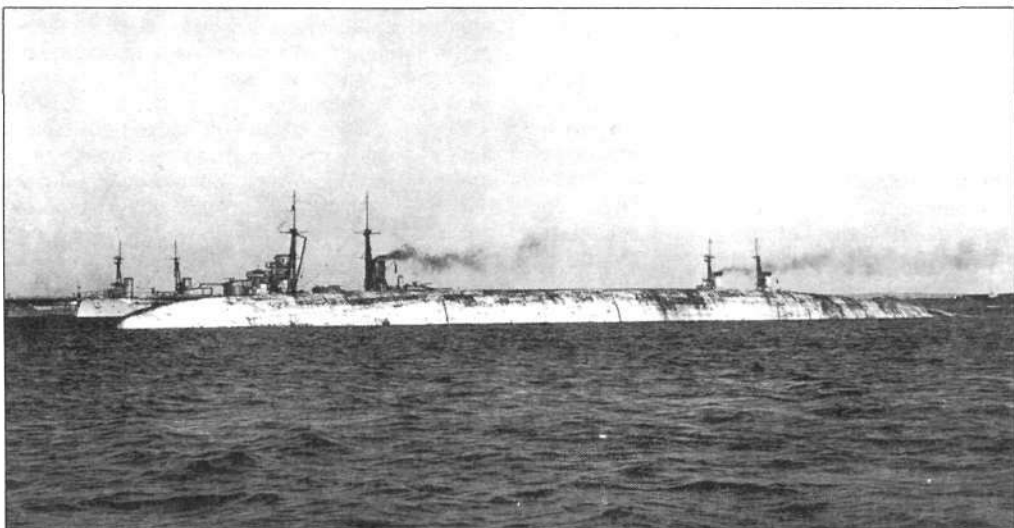
разнесли шланги. Однако в 23:16 из элеватора №10 показалось сильное пламя, сопровождавшееся снопом искр. Пожар проник на батарейную палубу и стал быстро распространяться по кормовой 120-мм батарее правого борта в носовую часть. Теперь уже со стоящих на рейде кораблей заметили огонь и дым, пробивающиеся из всех отверстий линкора.

Принятых мер оказалось недостаточно. Через шесть минут после появления пламени в корме прогремел мощный взрыв, по произведенным разрушениям многократно превосходящий первоначальный. Среди экипажа появились убитые и раненые, часть моряков с верхних постов взрывной волной смело за борт, но главное — были разрушены корпусные конструкции. Через пробоины и поврежденные кингстоны затопления в носовой части в корпус в больших объемах начала поступать вода. В 23:40 линкор стал постепенно погружаться

кормой с быстро нарастающим креном на левый борт. В 23:45 «Леонардо да Винчи» перевернулся кверху килем и затонул на глубине около 10 м. Погибли 21 офицер из 34 и 227 старшин и матросов из 1156. В числе погибших оказался и командир корабля капитан 1-го ранга Сомми Пиченарди.

Хотя версия саботажа, как и в случае со взрывом броненосца «Бенедетто Брин», с самого начала считалась одной из основных, следственная комиссия, возглавляемая адмиралом Наполеоне Каневаро, не смогла найти неопровержимых доказательств в ее пользу и ограничилась лишь заключением, что происхождение первого взрыва не было связано с низким качеством принятых боеприпасов. Однако в начале следующего года на причины гибели двух крупных кораблей итальянского флота удалось пролить свет.

В ноябре 1916 г. органы контрразведки вышли на след шпионской организации,



**Перевернувшийся «Леонардо да Винчи» на внешнем рейде Таранто, 3 августа 1916 г.**

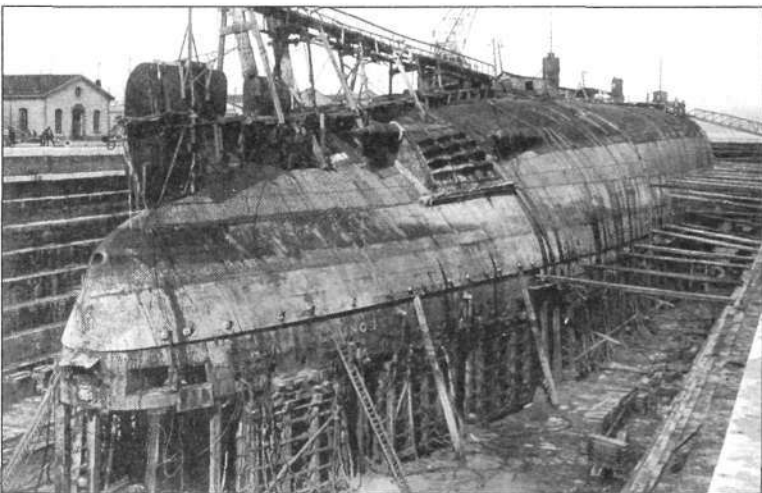
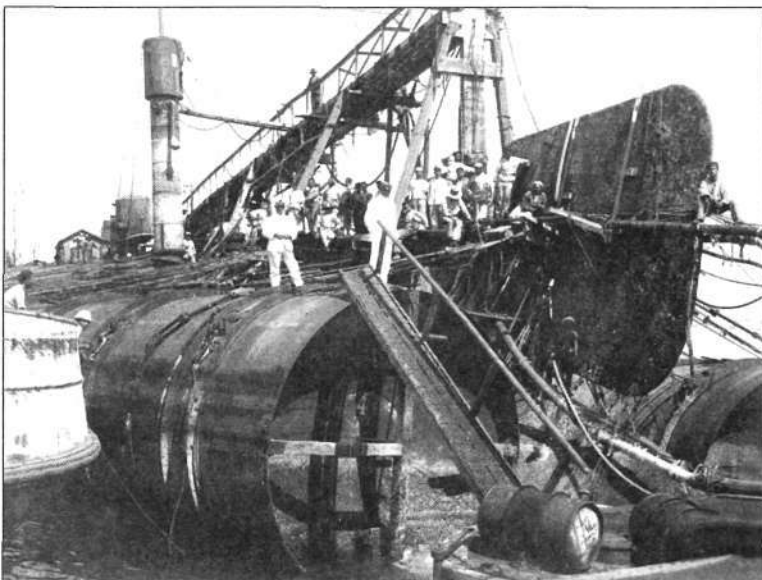
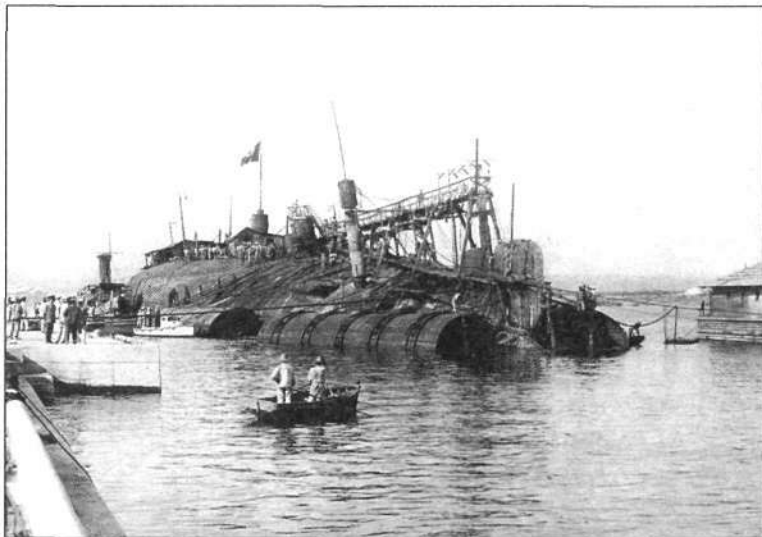


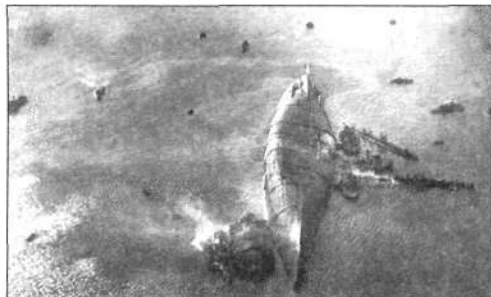
**Подъем линкора «Леонардо да Винчи».**  
**С в е р х у в н и з:** **остов показался на**  
**поверхности; ввод в док в перевернутом**  
**состоянии; корпус линкора в доке**

главой которой оказался видный служащий папской канцелярии, на самом деле являвшийся агентом так называемой «Австрийской военно-морской информационной службы» — иначе говоря, военно-морской разведки, начальником которой в то время был капитан 1-го ранга Рудольф Майер. Как удалось выяснить, штаб-квартира «Информационной службы» располагалась в австрийском генеральном консульстве в Цюрихе (Швейцария), откуда Майер руководил своими нелегальными агентами в Италии, Великобритании и Франции.

Далее события развивались как в настоящем шпионском романе (или же бульварном детективе — на вкус читателей). Итальянская контрразведка завербовала в тюрьмах четверых матерых «медвежатников» — опытных воров, специализирующихся на вскрытии сейфов. Им были обещаны амнистия и солидное денежное вознаграждение. Итогом стала успешно осуществленная операция под кодовым названием «Цюрихский сейф». В ночь с 25 на 26 февраля 1917 г., в последний день традиционного карнавала, когда бдительность охраны находилась не на высоте, воры проникли в австрийское консульство и выкрали оттуда четыре чемодана документов. Это позволило вскрыть и уничтожить всю шпионскую сеть Майера; только в Италии было арестовано около сотни агентов, некоторые из них впоследствии расстреляны. Из бумаг выяснилось, что взрывы на «Бенедетто Бринне» и «Леонардо да Винчи» организовал один и тот же человек — Луиджи Флидер. Документы указали также на безуспешные попытки диверсий на итальянском крейсере и миноносце, но особую важность имела информация о планировавшихся аналогичных взрывах на линкорах «Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур», намеченных на 5 и 12 мая 1917 г. соответственно.

Что же касается акции против «Леонардо», то ее непосредственным исполнителем был назван некто Лео Фалл (не исключено, что под этим именем скрывался сам Луиджи Флидер). Он пронес бомбу с часовым механизмом в корзине с овощами и при помощи сообщника из числа членов экипажа линкора установил ее в пространстве двойного дна под кормовым погребом. Это стало возможным благодаря суматохе и неразберихе, сопутствующей подготовке корабля к выходу в море. К тому же после выхода из дока на борту линкора в тот день находилось много рабочих, устранявших различные недоделки, а среди них шпиону было легко затеряться. После окон-





**Операция по  
перевороту корпуса  
«Леонардо да  
Винчи» в  
нормальное  
положение,  
24 января 1919 г.**



**Понтон для подъема башен линкора**

чания Первой мировой войны Лео Фалл был выслежен итальянской контрразведкой в Инсбруке, арестован и закончил свою жизнь на виселице.

Впрочем, существует и другая, куда более прозаическая, версия событий. Ее приверженцы утверждают, что содержание похищенных бумаг стало большим разочарованием для организаторов тайной операции. В них были найдены списки сторонников оппозиции в правительстве Италии и другая информация, не являвшаяся секретом для контрразведки. Возможно, Майер был проинформирован о готовящемся похищении и подложил «пустышку» своим итальянским визави. По крайней мере, когда несколько лет спустя подробности «цюрихского дела» стали достоянием итальянской прессы, в ней утверждалось, что ни один из четверых похитителей не получил обещанного денежного вознаграждения...

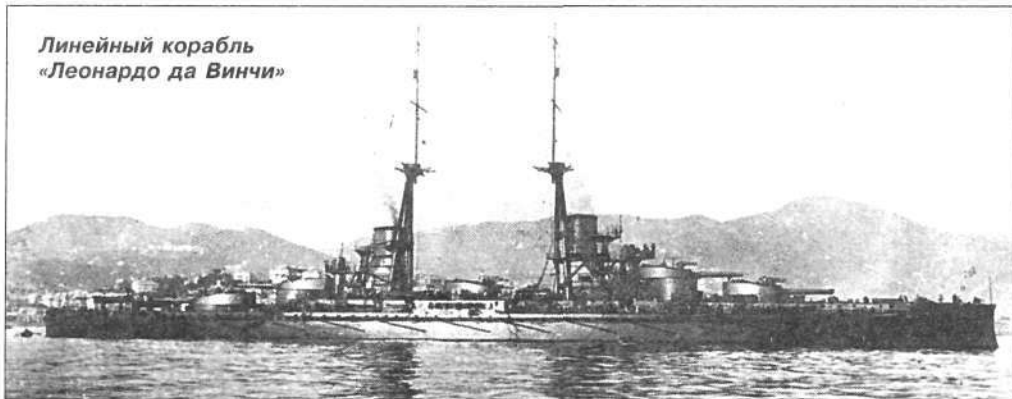
Но вернемся к судьбе «Леонардо да Винчи». В течение тридцати месяцев на линкоре проводились судоподъемные работы, в которых участвовало до 150 рабочих. Несмотря на небольшую глубину, операция представляла собой сложную техническую задачу, поскольку до этого у итальянцев не имелось опыта подъема столь крупных объектов. Лишь в конце августа 1919 г. линкор в неизменном положении — вверх килем — показался на поверхности, а 17 ноября, после демонтажа башен и надстроек, его ввели в док.

Обследование корпуса показало, что взрыв образовал обширную пробоину в районе выхода дейдвудов гребных валов с обоих бортов, повредил несколько палуб и водонепроницаемых переборок в районе кормовых погребов главного калибра. Через них вода быстро проникла в соседние отсеки и коридоры гребных валов, а ее дальнейшему распространению по внутренним помещениям способствовали незадраенные водонепроницаемые двери (о уж эта недобрая традиция для кораблей, слишком много времени проводящих в безопасных гаванях!). Когда вода дошла до элеваторов и стала свободно поступать на вышерасположенные палубы, и без того невысокая остойчивость линкора резко упала, он опрокинулся и затонул в течение 10 минут.

В доке все пробоины в корпусе «Леонардо» залатали, после чего корабль снова вывели на глубокую воду и 24 января 1921 г. перевернули посредством затопления бортовых отсеков правого борта, дополненного усилиями буксиров. Отдельно поднимались башни, для чего были построены специальные круглые понтоны.

Первоначально линкор собирались восстановить в перестроенном виде — без

**Линейный корабль  
«Леонардо да Винчи»**



средней башни (для повышения остойчивости) и с шестью 102-мм/35 зенитными орудиями вместо устаревших трехдюймовок. Но сперва начавшийся послевоенный кризис заставил отложить эти планы, а затем подписание Италией Вашингтонского договора поставило на них крест. Королевским декретом №656 от 26 марта 1923 г. «Леонардо да Винчи» был исключен из списков итальянского флота и впоследствии продан на слом.

\* \* \*

Несмотря на гибель «Леонардо да Винчи» численность итальянских линейных сил осталась на прежнем уровне. 3 мая 1916 г. после завершения испытаний и прохождения курса боевой подготовки в Таранто из Специи прибыл «Андреа Дориа». Это позволило сформировать в составе 1-й эскадры 2-ю дивизию линкоров, в которую вошли «Дориа», «Дуилио» и «Данте Алигьери»\*, тогда как «Кавур» и «Чезаре» по-прежнему остались в 1-й дивизии.

В ноябре 1916 г. организационная структура итальянского флота снова претерпела изменения. Силы, действующие в Нижней Адриатике, были разделены на три группы. В группу «А», базирующуюся на Таранто, вошли 1-я и 2-я дивизии линкоров со вспомогательными судами. Группа «В» в Бриндизи объединяла Разведывательную дивизию (4 легких крейсера, 13 эсминцев и 10 миноносцев), соединение Отрантского патруля (16 миноносцев и 18 малых кораблей и катеров) и ряд других кораблей и судов — сторожевиков, тральщиков, буксиров, войсковых транспортов. Наконец, в Валоне была создана группа «С», в которую включили 3-ю дивизию линкоров (4 броненосца типа «Реджина Елена»), 4-ю дивизию крейсеров (броненосец «Реджина Маргерита», броненосные крейсера «Варезе» и «Ферруччо»), гидроавианосец «Европа», штабной корабль «Аммиральо Маньяги», 11 ми-

\* Впоследствии «Данте Алигьери» был переведен в состав 1-й дивизии.

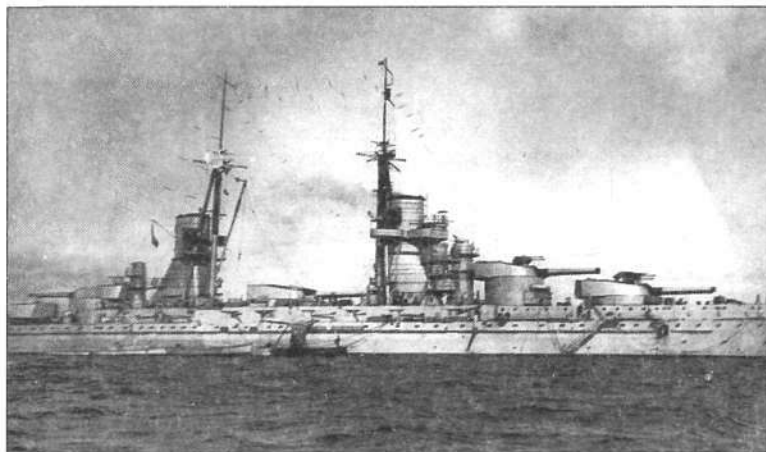
ноносцев, 2 минных заградителя и около 40 вспомогательных единиц.

29 ноября корабли 2-й дивизии снялись с якорей в Таранто и перешли на о. Корфу, где присоединились к французской эскадре вице-адмирала Гоше. 1 декабря туда же прибыла 1-я дивизия во главе с командующим флотом. Базирующиеся на Корфу мощные союзные силы (7 французских и 5 итальянских линкоров) должны были обеспечить надежный заслон на случай возможного выхода австрийских линейных кораблей из Адриатического моря. Само присутствие там итальянских кораблей дало морскому министру контр-адмиралу Корси основание заявить, что «сотрудничество обоих флотов при совместных операциях... является обеспеченным в самой полной мере». Однако на самом деле итальянцы ограничились самостоятельной боевой подготовкой, благо обширная закрытая акватория между островом и материком позволяла спокойно отрабатывать учебно-боевые задачи. Никакого реального взаимодействия между флотами не было и в помине. Пребывание на Корфу оказалось непродолжительным. «Чезаре» вернулся в Таранто уже 28 декабря (для планового ремонта), «Кавур» — 20 января 1917 г., «Дориа», «Дуилио» и «Данте» — на следующий день.



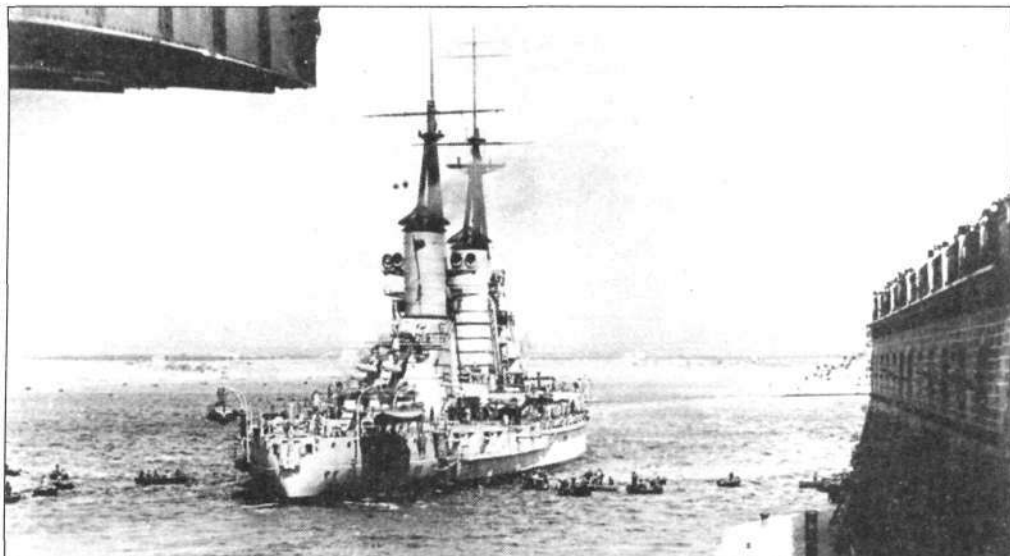
**Главкомандующий  
военно-морскими  
силами Италии  
адмирал Паоло Таон  
де Ревель**

**«Конте ди Кавур»  
под флагом коман-  
дующего флотом в  
гавани Таранто,  
29 июля 1916 г.**





**«Андреа Дориа» входит во внутреннюю гавань Таранто после возвращения с острова Корфу, 21 января 1917 г.**



Тем временем по инициативе британского правительства в Лондоне собралась конференция, на которой обсуждалась обстановка на Средиземноморском театре военных действий. Англичане настаивали на возвращении с целью разоружения четырех броненосцев типа «Куин», которые с мая 1915 года находились в Таранто в полном бездействии. Итальянская сторона стремилась не допустить воздействия противника на свое побережье и настаивала, чтобы взамен убиравшихся с Адриатического театра линкоров ей были предоставлены легкие корабли. Союзники сошлись лишь в одном: большая активная операция на Адриатике расценивалась как невозможная.

Разочарование результатами конференции подняло в прессе новую кампанию, направленную против военно-морского руководства Италии. Итогом стала отставка герцога Абруццкого с поста командующего флотом. 5 февраля 1917 г. его сменил адмирал Таон де Ревель, одновременно занявший должность начальника Главного морского штаба, которую он покинул за шестнадцать месяцев до того. Хотя его флаг был поднят на старом крейсере «Эльба», обычно адмирал был вынужден находиться в Риме, откуда осуществлял руководство обоими театрами операций — на Верхней и Нижней Адриатике. Поэтому в качестве его заместителя и командующего эскадрой в Таранто находился вице-адмирал Эмануэле Кутинелли-Рендина (23 июня его сменил вице-адмирал Витторио Черри), а ему, в свою очередь, подчинялись адмиралы, командовавшие соединениями кораблей в Бриндизи и Валоне. Эта сложная схема руководства была мало приспособлена к активным действиям.

В начале 1918 г. возникла опасность захвата немцами кораблей русского Черномо-

рского флота, включавшего мощные дредноуты «Свободная Россия» и «Воля» с двенадцатью 305-мм/52 орудиями на каждом. Для них на юг России через Румынию даже стали прибывать немецкие экипажи. Это вызвало легкую панику в стане союзников, ведь тогда противник пополнил бы свои силы двумя первоклассными линкорами (а с учетом четырех австрийских и германотурецкого «Гебена» их число составило бы целых семь единиц), пятью броненосцами более ранней постройки, тремя хорошо вооруженными крейсерами и десятком первоклассных новейших эсминцев!

Такое пополнение могло существенно изменить баланс сил на Средиземном море. Для противодействия возможным вылазкам немецких кораблей из Дарданелл союзники решили перегруппироваться. Дивизия из шести французских дредноутов должна была перейти в Эгейское море, а четыре итальянских линкора — присоединиться к французской эскадре адмирала Гоше на рейде Корфу. Британское Адмиралтейство, серьезно обеспокоенное низким уровнем боевой подготовки итальянских экипажей, практически не выходивших в море, таким путем рассчитывало его хоть немного поднять. Однако итальянцы не желали отдавать наиболее важную часть своего флота под французское командование и всячески затягивали решение вопроса. Хотя командир 1-й дивизии линкоров контр-адмирал Солари совершил командировку на Корфу для изучения условий перевода туда своих кораблей из Таранто, на заседании межсоюзнического морского совета 26 апреля адмирал Таон де Ревель отказался от осуществления такого перевода в ближайшем будущем. Итальянская сторона выдвинула встречное предложение: предоставить в ее распоряжение пять французских линкоров



**Вице-адмирал Лоренцо Кузани-Висконти — командующий флотом в 1918—1919 гг.**



типа «Дантон» для операций в пределах Адриатического моря, оставляя остальную часть французского флота для парирования русской угрозы. Наконец, было отвергнуто предложение назначить главнокомандующим союзными военно-морскими силами на Средиземном море британского адмирала Джеллико, хотя французы были готовы на это пойти. Впрочем, вскоре опасения, связанные с захватом Черноморского флота, отпали сами собой...

В то же время в очередной раз поднялся вопрос о высадке десанта на острове Курцола, чтобы изолировать Каттаро от Полы, а затем произвести атаку против Каттаро и потопить все неприятельские корабли, которые там окажутся. Американский адмирал Симс особенно горячо поддерживал эту идею, Соединенные Штаты были готовы предоставить необходимые линейные корабли и десантные войска. Итальянцы проявили решительное нежелание рисковать своими дредноутами в подобной авантюре. Вице-адмирал Лоренцо Кузани-Висконти, назначенный 13 марта 1918 г. на должность командующего флотом со званием главнокомандующего всеми силами на Нижней Адриатике, предпочитал усиление активности легких сил.

Необходимость вооружения и укомплектования личным составом многочисленных малых кораблей все более подрывали боеспособность итальянских линкоров. Лишь когда в конце сентября прорыв болгарского фронта потребовал морской операции против Дураццо, адмирал Таон де Ревель, поставленный перед выбором возглавить ее или предоставить союзникам действовать самостоятельно, лично вышел в море на борту «Данте Алигьери». 30 сентября линкор перешел из Таранто в Бриндизи, а днем 2 октября в сопровождении пяти легких скаутов («Ракция», «Риботи», «Россарол», «Пепе», «Поэрио») и двух эсминцев («Скьяффино», «Ньево») находился в 40 милях к юго-западу от Дураццо, то есть практически участвовал в боевой операции. Более ценные представители типов «Чезаре» и «Дуилио» были лишены даже этой возможности — с момента возвращения с Корфу в начале 1917 года и до самого перемирия они так больше и не покинули уютного внутреннего рейда Таранто.

За три с половиной года боевых действий итальянские дредноуты не только не сделали ни одного выстрела по противнику, но даже ни разу не видели его. Дан-

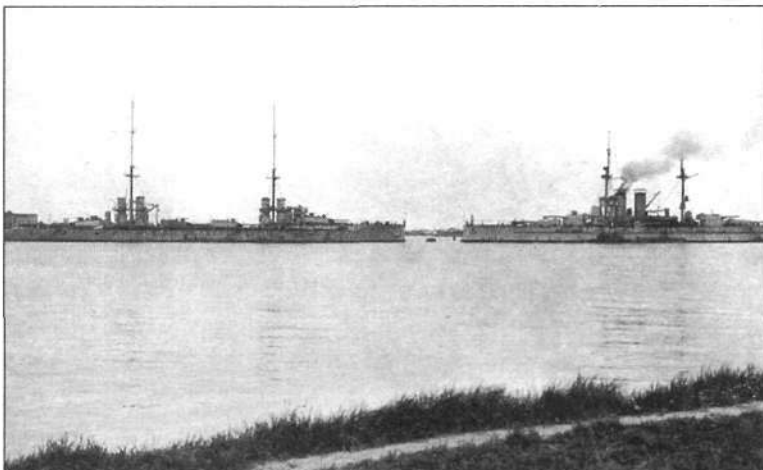


ные по их «боевой» активности производят поистине удручающее впечатление. Так, «Конте ди Кавур» во время войны совершил три боевых похода, находился в море 40 ходовых часов, 120 часов стоял в боевой готовности в базе и провел 966 часов в различных учениях и тренировках; «Джулио Чезаре» совершил два боевых похода общей продолжительностью 31 час (переход на Корфу и возвращение) и 387 часов занимался боевой подготовкой; на счету «Кайо Дуилио» значатся четыре похода, 268 ходовых часов и 512 часов боевой подготовки, «Андреа Дория» — 70 ходовых часов и 311 часов упражнений\*.

Роль линейных кораблей в боевых действиях на Средиземном море в годы Первой мировой войны лучше всего отражают слова А. Томази: «Длительные стоянки на рейдах при отсутствии боевых столкновений с противником в значительной степени снижали действительную боевую ценность <линкоров>. Их личный состав сам начинал сомневаться в полезности своих кораблей. Вся жизнь воевавших флотов сосредоточилась на легких силах».

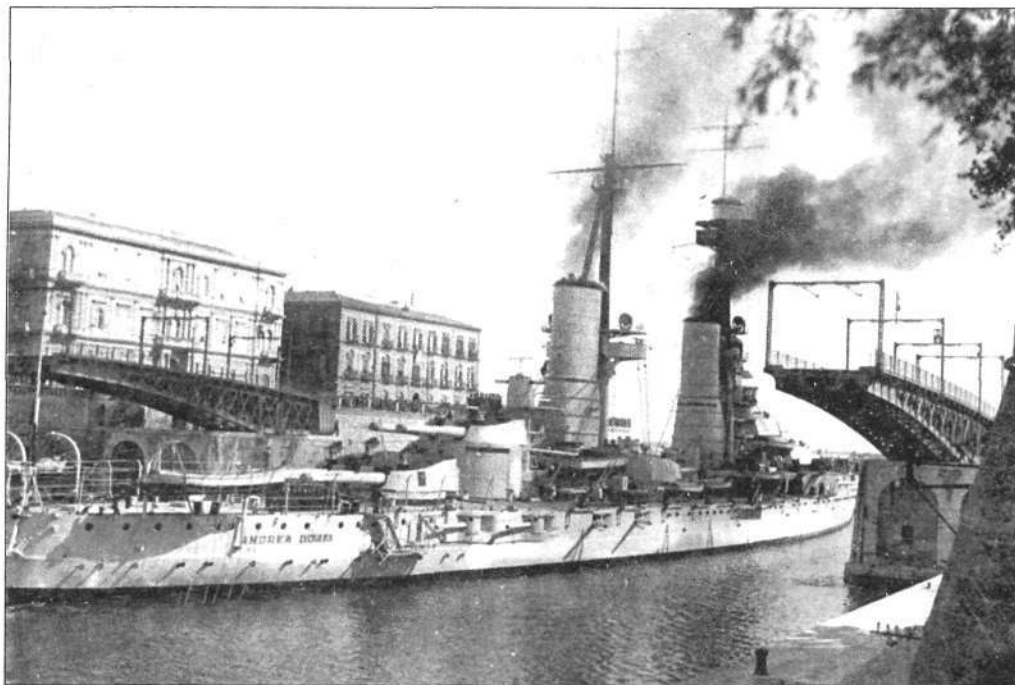
**«Джулио Чезаре»  
во внутренней  
гавани Таранто,  
3 июля 1917 г.**

**Символ победы!  
«Данте Алигьери»  
входит в Полу для  
обеспечения перехода  
в Италию капитулировавших  
кораблей австрийского  
флота, март 1919 г.  
Справа виден  
линейный корабль  
«Тегетгофф»**



\* Более высокое количество ходовых часов у двух последних линкоров не должно вводить в заблуждение. В их число включено время, затраченное на переход из Специи в Таранто по завершении достройки, а у «Дуилио», кроме того, испытательный поход из Специи к берегам Сицилии и обратно.

**Линейный корабль  
«Андреа Дориа»  
выходит из  
внутренней гавани  
Таранто на маневры  
эскадры, 1920-е гг.**



## От войны к миру

Не сумев достойно проявить себя в годы Первой мировой войны, итальянские dreadnoughts, словно в качестве компенсации, оказались вовлеченными в бурную деятельность сразу после ее окончания. Уже 5 ноября 1918 г. — на следующий день после подписания перемирия — «Кавур» под флагом командующего эскадрой перешел на Корфу, где еще находилась французская эскадра. 10 ноября за ним последовали «Дориа», «Дуилио» и «Чезаре». На рейде этого острова экипажи линкоров занялись интенсивной боевой подготовкой, стараясь наверстать упущенное за годы бездействия.

Итальянское присутствие в этом стратегически важном пункте на выходе из Адриатического моря продолжалось до весны 1919 года. «Чезаре» покинул Корфу 11 декабря, когда отправился в Таранто для прохождения ремонта, после чего вернулся 18 февраля и оставался до 23 апреля. «Кавур» и «Дуилио» ушли на родину 26 января, а «Дориа» — 19 февраля. Впоследствии «Кавур» нанес еще один непродолжительный визит на Корфу 6—21 мая, по возвращении из которого отправился в Специю для подготовки к первому в карьере этих кораблей дальнему заграничному походу.

Хотя Италия формально вышла из войны победительницей, внутрисполитическая обстановка в стране обострилась, обнажились социальные и экономические проблемы. В этих условиях решено было организовать визит одного из крупных кораб-

лей в Северную Америку. Тем самым преследовались две цели: во-первых, подобные мероприятия всегда положительно влияют на имидж государства на международной арене; во-вторых, правительство надеялось подтолкнуть многочисленную итальянскую диаспору в Америке к более активному оказанию экономической помощи своей исторической родине, особенно рассчитывая на льготные кредиты итальянским фирмам.

«Функция «демонстрации флага», как правило, возлагалась на крейсера, — пишут итальянские авторы, — однако Италия на тот момент не располагала крупными кораблями крейсерского класса современной постройки, способными продемонстрировать высокий технический уровень и эффективность итальянской промышленности». В итоге выбор пал на «Конте ди Кавур» — одну из самых крупных и современных боевых единиц итальянского флота, способную «не ударить в грязь лицом» при сравнении с иностранными кораблями. Он прошел необходимый предпосредительный ремонт в арсенале Специи, а его командир, капитан 1-го ранга Анджело Уго Конц, непосредственно перед выходом получил чин младшего контр-адмирала\*.

\* Существовавший в итальянском флоте чин младшего контр-адмирала занимал промежуточное положение между капитаном 1-го ранга и контр-адмиралом, т.е. соответствовал армейскому бригадному генералу. В оригинале до 1928 года он назывался «Sottoammiraglio», после — «Contrammiraglio».

23 июля 1919 г. «Конте ди Кавур» покинул Специю. Его поход, сопровождавшийся заходами в Гибралтар, Пунта-Дельгада и Файял (Азорские острова), Галифакс, Бостон, Ньюпорт, Томкинсвилль, Нью-Йорк, Филадельфию, Аннаполис и на знаменитый Хэмптонский рейд, увенчался полным успехом. 11 декабря линкор вернулся в Таранто.

### Интервенция против Турции

С победой союзников в войне пала многовековая Османская империя. Ее арабские владения были отторгнуты в пользу Великобритании, Франции или вновь образованных независимых государств; она полностью отказывалась от своих претензий на Ливию и Додеканезские острова, отвоеванные итальянцами в ходе войны 1911—1912 гг.; проливы Босфор и Дарданеллы подлежали демилитаризации и переходили под международный контроль. Более того: победители оговорили себе право оккупировать любой стратегически важный пункт на территории Турции. Для решения данной задачи была сформирована так называемая Союзная эскадра Эгейского моря, в которую вошла и итальянская группа в составе четырех линкоров, двух крейсеров и трех эсминцев.

22 марта 1919 г. броненосец «Реджина Елена» в сопровождении одного эсминца вошел в порт Анталия, где спустя пять суток был высажен десант, который занял город. 3 апреля десант был усилен пехотным батальоном. Следующей целью итальянцев стала Смирна (ныне Измир).

25 апреля «Дуилио» под командованием капитана 1-го ранга Мальяно вышел из Таранто в сопровождении двух крейсеров и трех эсминцев и 29-го прибыл в этот порт, ставший яблоком раздора между Италией и Грецией. По договору 1916 года Смирна и

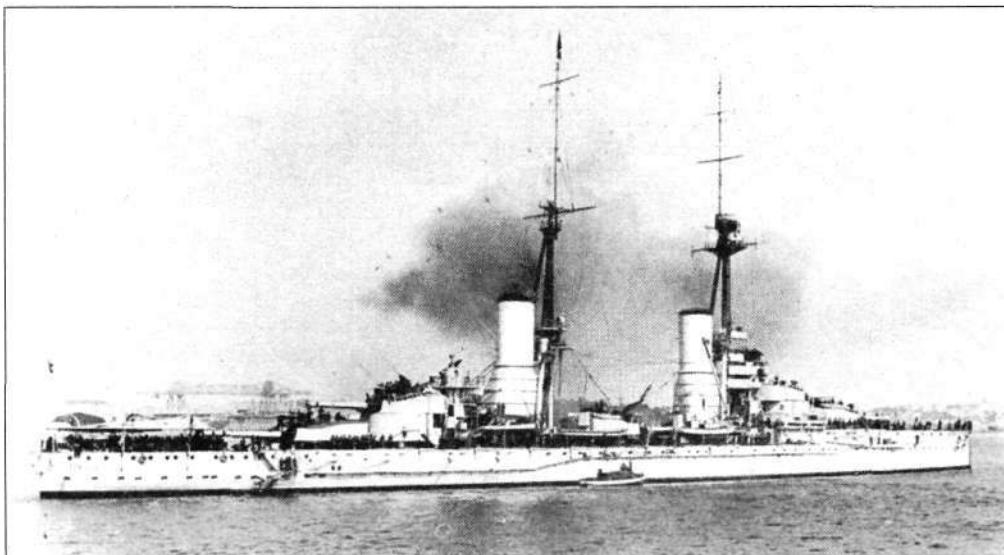
юго-западная Анатолия должны были отойти Италии. Однако в январе 1919 г. греческое правительство обратилось к Совету Послов стран Антанты с меморандумом, что проживающие в данном районе греки хотели бы присоединения Анатолии к Греции, и 13 мая Совет признал за последней право на оккупацию Смирны. Потерпев фиаско, итальянцы приступили к самостоятельному захвату важнейших портов региона. Уже 4 мая их десант высадился в Скаланова (ныне Кушадасы), 11—14 мая были произведены высадки в Макри, Будруме, Мармарисе и Фетхие, а до конца июня итальянские войска оккупировали Конию, Айдын и ряд других пунктов. Только 29 июля, под сильным давлением Великобритании, было подписано греко-итальянское соглашение о разделе сфер влияния, согласно которому итальянцы эвакуировали некоторые занятые районы.

«Дуилио» оставался в Смирне до 9 июня, когда был сменен броненосцем «Рома», а сам перешел в Константинополь (Стамбул), куда также прибыл «Дория» под флагом командующего 2-й дивизией линкоров вице-адмирала Солари. 1 июля это соединение было переформировано в Эскадру Леванта (или Восточную эскадру), а ее командующий фактически стал командующим флотом. Оба линкора совершили походы по Черному морю, при этом «Дуилио» заходил в Батум, а «Дория» — в Севастополь. 4 июля в Босфоре бросил якорь «Джулио Чезаре», после этого «Дуилио» перешел в Смирну. Очередная ротация состоялась 9 сентября, когда «Дуилио» ушел в Таранто (прибыл 12-го), где был выведен в резерв, а «Чезаре» принял от него функции стационара в Смирне.

В конце концов итальянцы проявили благоразумие и смогли избежать втягивания в

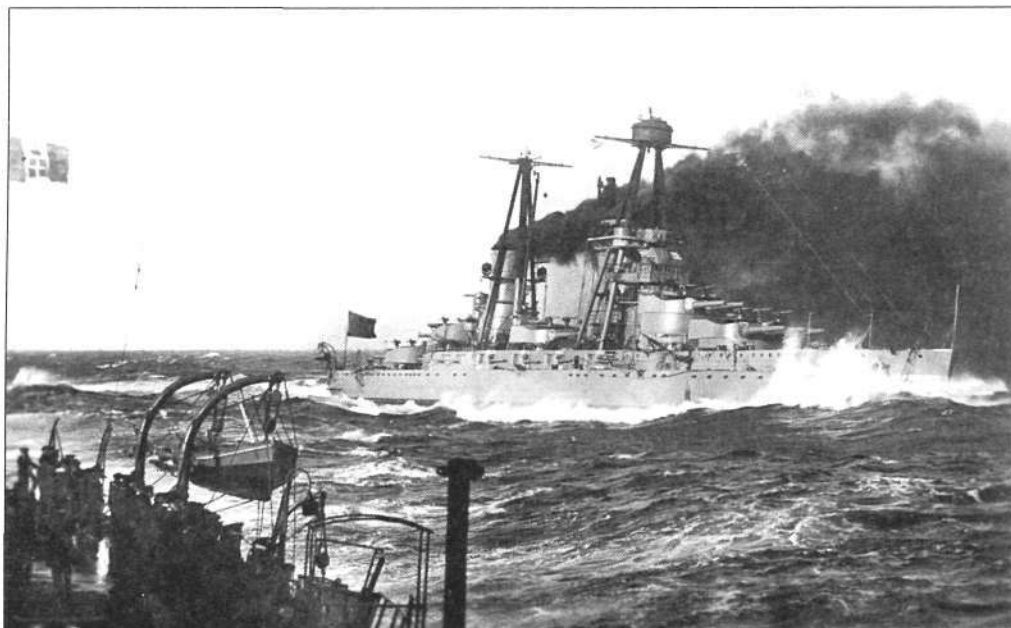


**Командир «Кавура» капитан 1-го ранга Анджело Уго Конци (в 1928—1929 гг. в чине вице-адмирала будет командовать 2-й и 1-й эскадрами итальянского флота)**



**«Дуилио» в 1919—1920 гг. На крыше башни №4 установлена 76-мм зенитка**

**«Джулио Чезаре» в  
штормовом море,  
1924–1925 гг.**



масштабные боевые действия, заключив с правительством Мустафы Кемалья экономические соглашения в обмен на вывод своих войск, а в следующем году даже оказывали помощь кемалистам в войне против греков, поставляя им оружие и военное снаряжение.

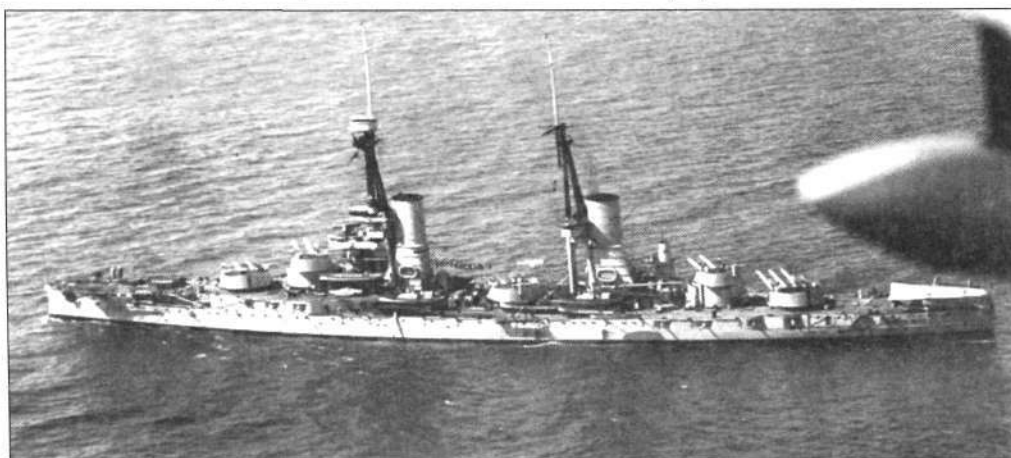
В начале ноября 1919 г. итальянские линкоры покинули турецкие воды. «Дория» 9 ноября вернулся в Таранто, а затем отправился на ремонт в Специю. «Чезаре» на обратном пути совершил заходы в Тобрук, Бенгази и Триполи, закончив свою заграничную командировку 13 ноября в Аугусте. 20 декабря Эскадра Леванта была расформирована.

#### **Албания и Фиумский кризис**

В марте 1920 г. «Джулио Чезаре» снова совершил поход в Эгейское море с заходами в Константинополь, Фалерон и Занте. За-

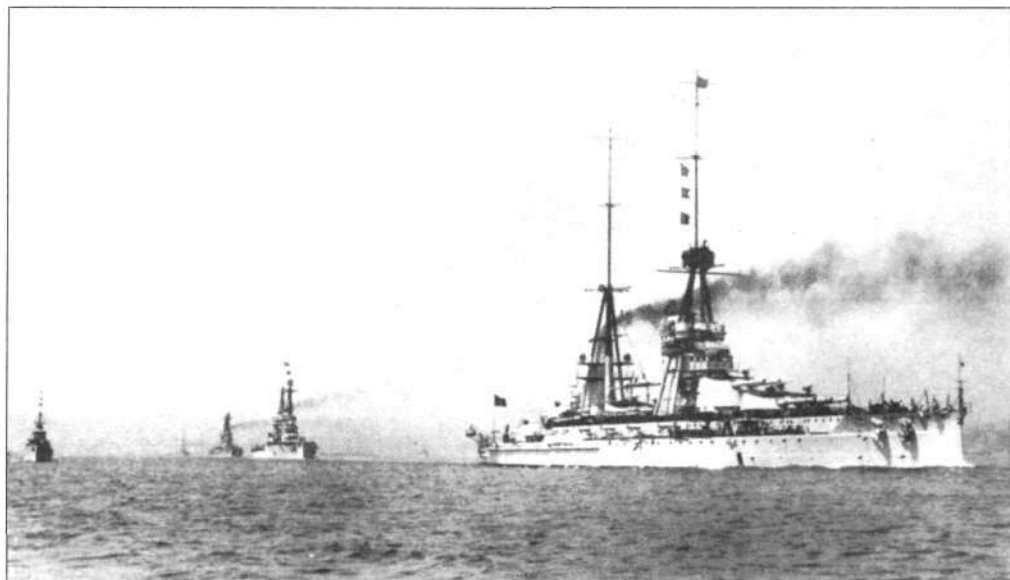
тем настала очередь «Дория» выполнять представительские обязанности: 4–8 апреля он ходил с визитом на французский Лазурный берег, где принял участие в праздновании вступления в должность нового президента Франции. Активность «Кавура» в течение года ограничилась несколькими выходами на учения и тренировки. Зато «Дуилио» в июне был выведен из резерва и спешно направлен в албанские воды.

Тут следует напомнить, что Албания, получившая независимость от Турции в 1912 году, согласно Лондонскому договору от 26 апреля 1915 г. после войны должна была стать протекторатом Италии, которой отходили территории вокруг порта Валона и маленький островок Сасено, а остальные албанские земли предполагалось разделить между Черногорией, Сербией и Грецией. Двухсторонним договором от 29 июля 1919 г. Греция и Италия установили но-



**Линкор «Андреа  
Дория» в 1920-е гг.**





**«Конте ди Кавур»  
возглавляет  
дивизию линкоров,  
1924 г.**

вую линию раздела страны, однако развернувшееся в начале 1920 г. движение за независимость Албании заставило итальянцев перейти к обороне района Валоны, поэтому в июле правительство Джованни Джолитти подписало мирный договор с албанцами, в результате которого у Италии остался только остров Сасено. «Дуилио» находился у побережья Албании с 30 июня до 5 сентября, обеспечивая защиту итальянских интересов и прикрывая вывод итальянского воинского контингента.

В это же время разгорелся кризис вокруг Фиуме (ныне Риека). По Лондонскому договору этот город, населенный по большей части итальянцами, вместе с полуостровом Истрия и частью Далмации был обещан Италии, но по послевоенным соглашениям должен был отойти к новообразованному Королевству Югославия. В сентябре 1919 г. колонна итальянских легионеров из числа фашистской партии захватила Фиуме и создала там собственное правительство и национальный совет во главе с известным литератором Габриеле д'Аннунцио. Местное население горячо приветствовало

«итальянизацию» города. Так продолжалось до заключения 12 ноября 1920 г. в Рапалло договора между Италией и Югославией, согласно которому Истрия отходила к Италии, а Фиуме объявлялся нейтральным «свободным государством». Однако переговоры между правительством Италии и легионерами не увенчались успехом.

Тогда в кризис вмешались итальянские военно-морские силы. Отряд в составе линкоров «Андреа Дориа» и «Витторио Эмануэле» с восемью эсминцами был направлен к побережью Далмации для демонстрации, а «Данте Алигьери» с мелкими кораблями получили приказ блокировать выход из порта. При этом значительная часть моряков поддерживала легионеров — дошло до того, что экипажи миноносцев «Пиладе Бронцетти», «Эсперо» и 68PN взбунтовались, арестовали офицеров и увели свои корабли в Фиуме.

Ситуация требовала решительных мер. В рождественский сочельник, 24 декабря, «Дориа» вошел в фиумскую гавань и открыл огонь из 152-мм орудий по дворцу, в котором заседало правительство. Д'Аннун-

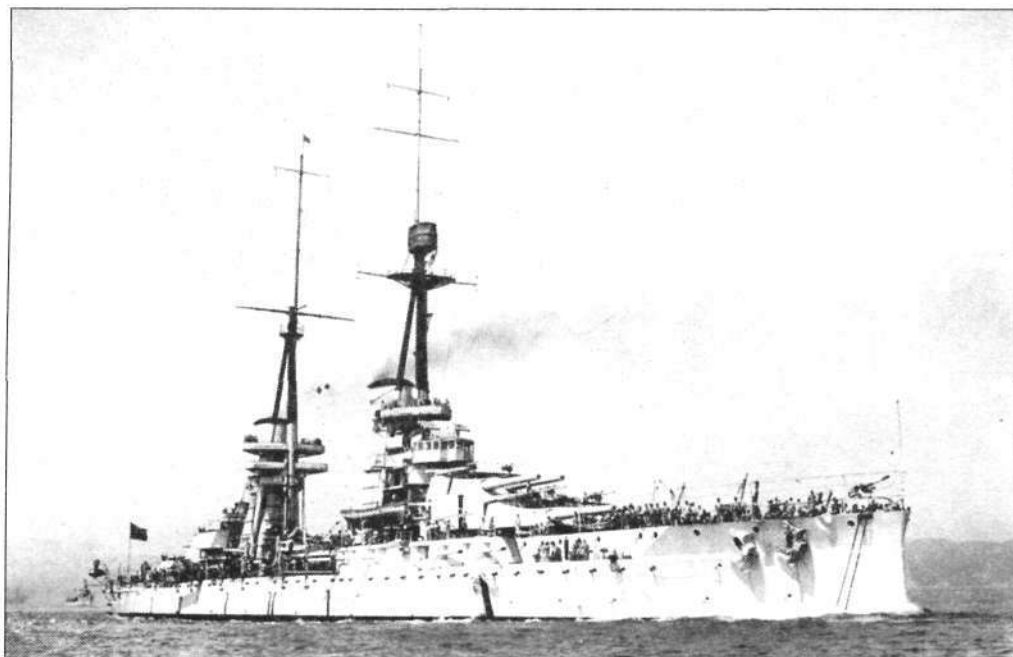


**Вице-адмирал Эмилио Солари — командующий Эскадрой Леванта в 1919—1920 гг. и командующий флотом в 1922—1923 гг.**



**Корабли  
итальянского флота  
на маневрах. На  
переднем плане —  
новый эсминец  
«Монцамбано»**

**«Андреа Дориа»  
отправляется из  
Специи на  
Додеканезские  
острова,  
5 ноября 1925 г.**



цио получил осколочное ранение. Со стороны суши в город вступили правительственные войска. Тем не менее операция по установлению порядка затянулась, линкору приходилось вести стрельбу вплоть до 27 декабря, хотя и не столь интенсивно. Всего погибло 203 легионера...

Таким образом, в первом случае реального боевого применения артиллерия итальянских дредноутов оказалась направленной против своих же соотечественников. Трагикомизм ситуации заключался в том, что эти жертвы оказались напрасными — уже в марте 1922 года было провозглашено присоединение Фиуме к Италии, и бывшие легионеры пришли к власти на вполне законных основаниях...

Затем в службе линкоров наступила передышка. В 1921 году король Виктор Эммануил III совершил на борту «Конте ди Кавура» вояж по Адриатическому морю, посетив новоприсоединенные города: Триест, Полу, Зару и Паренцо. «Дуилио» 15 июня был передан в подчинение военно-морского командования на Додеканезских островах. До 20 июля он находился на Родосе и в Адалии, а 25-го, приняв на борт партию морских пехотинцев, отправился в Константинополь. Там линкор оставался в качестве стационара с 27 июля по 10 ноября, после чего ушел на ремонт в Неаполь.

Весной 1922 г. «Дуилио» посетил с визитом вежливости Алжир, где 17 апреля прошел смотр французского флота. В том же году «Кавур» находился в Генуе во время работы международной экономической конференции, а затем перешел на Адриатику, снова приняв на борт Его Величество.

Что же касается «Дориа» и «Чезаре», то они на протяжении 1921—1922 гг. не покидали пределов Тирренского моря, поочередно выполняя функции флагманского корабля командующего флотом вице-адмирала Умберто Каньи.

#### **Интервенция на Корфу**

27 августа 1923 г. итальянская миссия, назначенная Советом Послов для демаркации греко-албанской границы, попала в засаду на дороге между Яниной и Санти-Кваранти; руководитель группы генерал Телини, два офицера и водитель были убиты. Этот инцидент стал для фашистского правительства Бенито Муссолини, всего несколько месяцев назад пришедшего к власти, поводом для усиления давления на Грецию, ослабленную поражением в войне с Турцией. Ей был предъявлен жесткий ультиматум, который греческое правительство отвергло, после чего Муссолини отдал приказ о захвате острова Корфу (греческое название Керкира)\*.

Проведение операции было возложено на флот, который 30 августа прервал традиционные летние маневры. На рейде Таранто сосредоточились 4 линкора, 4 крейсера, 22 эсминца, 5 подводных лодок и 6—8 транспортов.

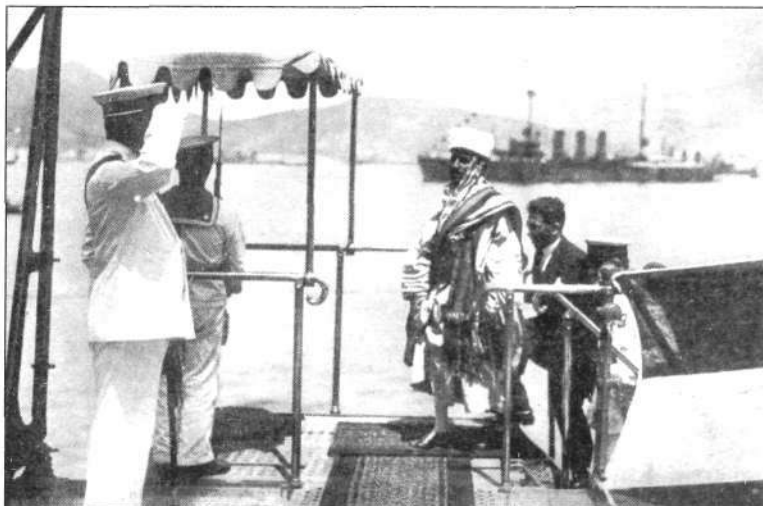
Командующий флотом вице-адмирал Э. Солари разделил эскадру на два отряда: главный, предназначенный для высадки на

\* К тому времени этот остров площадью 586 кв. км, занимавший выгодную стратегическую позицию на входе в Адриатическое море, населяло около 100 тысяч человек.

Корфу, и блокадный, для осуществления блокады греческих военно-морских баз. В ночь с 30 на 31 августа линкоры и транспорт приняли десант (около 10 тысяч пехотинцев и горных стрелков), и утром итальянские корабли уже входили в греческие территориальные воды. Одновременно были интернированы все греческие суда в итальянских портах.

Около 15 часов 31 августа главные силы, состоящие из линкоров «Конте ди Кавур» (под флагом адмирала Солари), «Чезаре», «Дуилио», «Дориа», тринадцати эсминцев («Альпино», «Арденте», «Канторе», «Кашино», «Кинотто», «Инсидиозо», «Миссори», «Монтанари», «Папа», «Пило», «Премуда», «Престинари», «Сан Мартино») и шести транспортов, подошли к рейду порта Керкира. Высадившийся на берег итальянский парламентар объявил местным властям, что по причине отклонения ультиматума итальянский флот устанавливает блокаду острова и в 16:00 намеревается занять город и порт, как было сказано, «мирным путем».

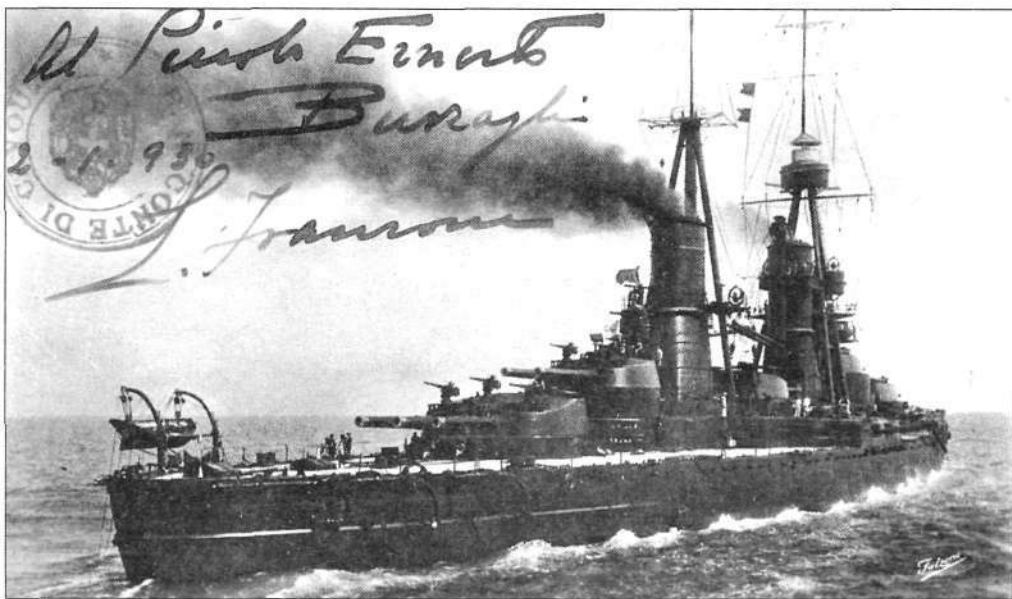
Вскоре эскадра вошла непосредственно в порт. Адмирал Солари потребовал от начальника гарнизона в знак отказа от сопротивления вывесить на стенах старой крепости белый флаг, а чтобы сделать греков более сговорчивыми, приказал произвести несколько холостых выстрелов из корабельных орудий. Когда итальянское требование было отвергнуто, линкоры открыли по крепости огонь из 120-мм и 152-мм орудий. Одновременно прилетели самолеты итальянских ВВС, начавшие обстреливать из пулеметов примыкавшие к ней городские кварталы. В результате этих действий на берегу погибло 20 человек (из них 16 детей), более 50 было ранено — в больши-



нстве своем беженцы из Малой Азии. Не имея возможностей к сопротивлению, греческий гарнизон, состоявший из 100 солдат и 150 полицейских, выбросил белый флаг. Это послужило сигналом к началу высадки, и около 18 часов итальянские десантные партии заняли поселки Мандукион (севернее города) и Кастратес (южнее его), где когда-то располагались береговые батареи, откуда двинулись непосредственно в город. Греческий гарнизон был разоружен, а над крепостью взвился итальянский флаг.

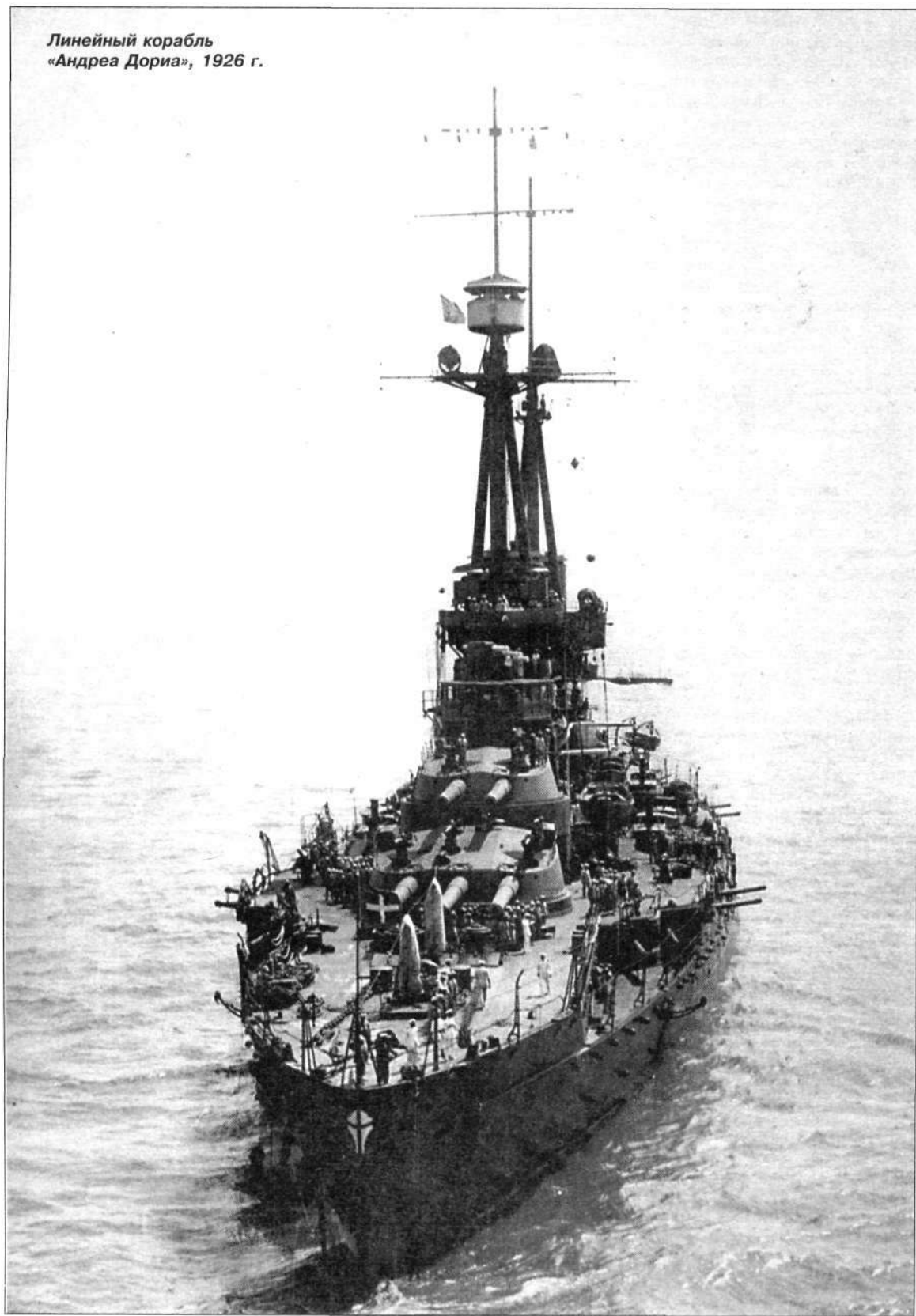
Консулы и торговые представители иностранных государств, аккредитованные на Корфу, коллективно прибыли на борт «Кавура» с официальным протестом против бомбардировки мирного города и нарушения статуса «вечного нейтралитета» острова. Однако Солари заявил, что занятие

**Йеменский принц Эль-Салам Муххамед поднимается на палубу «Конте ди Кавура» в Газтте, 1927 г. На заднем плане виден крейсер «Анкана» (бывший германский «Грауденц»)**



**«Конте ди Кавур» в море, 1926 г. Открытка с автографом командира корабля**

Линейный корабль  
«Андреа Дориа», 1926 г.





Корфу — не акт войны, а «манифестация с целью получения сатисфакции».

На следующий день итальянские подразделения полностью заняли Корфу, а также мелкие островки, лежащие у его побережья. После этого адмирал Солари с большей частью эскадры вышел в море и направился к берегам материковой Греции для усиления блокады ее портов (прежде всего, Пирея и Превезы). Греческий флот во избежание провокаций ушел в Эгейское море.

В дальнейшем решение конфликта было переведено в дипломатическую плоскость. Совет Послов в обмен на эвакуацию итальянцев с Корфу присудил Греции принесение официальных извинений за гибель итальянских военных, выплату денежной компенсации, а также проведение церемонии «уважения итальянского флага» (оказание воинских почестей при передаче тел погибших). 13 сентября интернированные греческие суда были освобождены, судоходство — восстановлено. 20 сентября в греческий порт Фалерон близ Афин вошла союзная эскадра в составе итальянских линкоров «Кавур» (флаг вице-адмирала Солари) и «Чезаре» с восемью эсминцами, а также французского и британского крейсеров. Греческие броненосцы «Килкис» и «Лемнос» салютовали им флагами и 21 выстрелом. Хотя вывод итальянских сил с Корфу начался 23 сентября и завершился 27-го, корабли оставались в греческих водах до 29-го в качестве гарантии выплаты компенсации. 30 сентября «Кавур» и «Чезаре» вернулись в Таранто.

\* \* \*

Дальнейшая карьера итальянских dreadnoughts вплоть до начала их капитальной модернизации в 1930-е годы не изобиловала яркими эпизодами. Они несли обычную рутинную службу мирного времени, перемежавшуюся с нахождением в резерве, лишь изредка совершая заграничные походы или выполняя различные представительские функции.

18 ноября 1923 г. вышедшие из Специи «Кавур» и «Чезаре» встречали испанскую эскадру с королевской четой Испании, совершившей визит в Италию. На обратном пути кратковременный эскорт испанским кораблям составил «Андреа Дориа». 6 декабря вице-адмирал Солари сдал должность командующего флотом вице-адмиралу Альфредо Актону, поднявшему свой флаг на «Кавуре».

В июне следующего года король Италии посетил Испанию с ответным визитом на борту линкора «Данте Алигьери», который сопровождали «Кавур» и «Дуилио». 6 июня отряд прибыл в Валенсию, на следующий день перешел в Барселону, где оставался в течение недели, а 16-го вернулся в Специю.

## Организация итальянского флота

на 1926 г.

Командующий флотом — вице-адмирал *Диего Симонетти*

Флагман флота — линейный корабль «Conte di Cavour»

### Дивизия линкоров

линейные корабли «Andrea Doria», «Caio Duilio», «Giulio Cesare», «Dante Alighieri»

### Разведывательная эскадра:

#### 1-я дивизия скаутов

крейсера-скауты «Ancona», «Taranto», «Venezia», «Bari», легкий скаут «Cesare Rossarol»

#### 2-я дивизия скаутов

крейсера-скауты «Marsala», «Nino Bixio», легкие скауты «Leone», «Tigre», «Pantera»

### Торпедная дивизия:

флагман — крейсер-скаут «Quarto»

#### 1-я торпедная флотилия

лидер — легкий скаут «Carlo Mirabello»

1-й дивизион эсминцев: «Nicola Fabrizi», «Giuseppe la Farina», «Giovanni Medici», «Giuseppe la Masa»

2-й дивизион эсминцев: «Generale Achille Papa», «Generale Marcello Prestinari», «Generale Antonio Cascino», «Generale Antonio Cantore»

#### 2-я торпедная флотилия

лидер — легкий скаут «Aquila»

3-й дивизион эсминцев: «San Martino», «Solferino», «Confienza», «Enrico Cosenz»

4-й дивизион эсминцев: «Castelfidardo», «Curtatone», «Calatafimi», «Monzambano», «Giacinto Carini»

#### 3-я торпедная флотилия

лидер — легкий скаут «Falco»

5-й дивизион эсминцев: «Giovanni Acerbi», «Vincenzo Giordano Orsini», «Giuseppe Sirtori», «Giuseppe Missori»

6-й дивизион эсминцев: «Fratelli Cairolì», «Antonio Mosto», «Simone Schiaffino», «Rosolino Pilo», «Giuseppe Dezza»

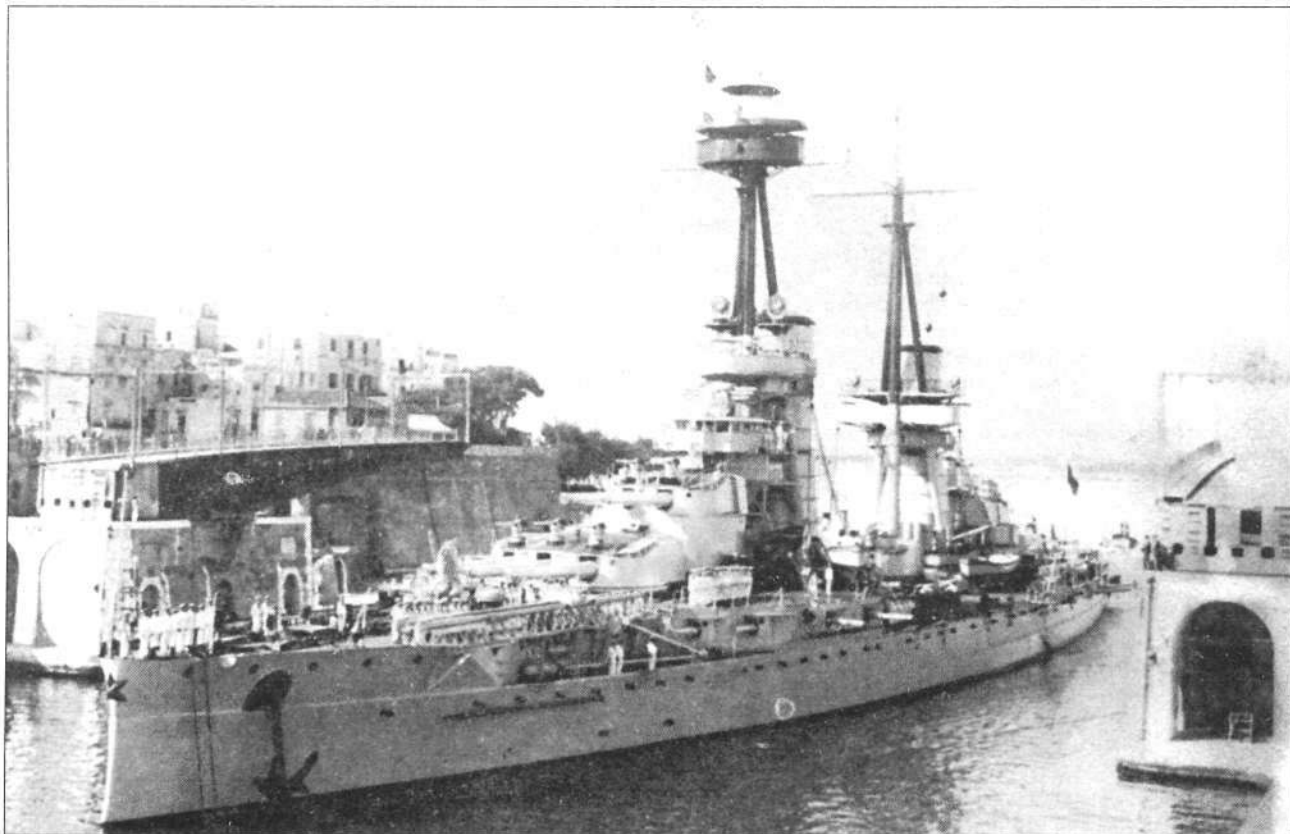
### Отдельная флотилия эсминцев Адриатического моря

эсминцы «Cortallazzo», «Monfalcone», «Ardente», «Ardito»

В начале 1925 г. пришла очередь совершить заграничный поход и для «Дориа». Он должен был представлять Италию на торжествах по случаю 400-летия со дня рождения великого португальского мореплавателя Васко да Гамы. Выйдя в море из Газетты, 16 января линкор был в Лиссабоне, а 7 февраля вернулся в Специю, где прошел ремонт и модернизацию.

Вообще, для этого корабля год сложился чрезвычайно удачно и был наполнен событиями. Отойдя от судоремонтной стенки в июне, он принял участие в летних маневрах, во время которых взял призы за лучшую скорость и лучшую стрельбу среди крупных боевых единиц итальянского флота, а в октябре снова пришел в Специю для подготовки к очередному дальнему походу.

Восстание арабского населения в Джебель Друзо, грозящее перекинуться на всю подмандатную Франции ближневосточную территорию, потребовало присутствия в регионе военно-морских сил для защиты



**Линейный корабль  
«Кайо Дуилио»  
выходит из  
внутренней гавани  
Таранто,  
лето 1930 г.**

итальянских интересов и проживающих в Сирии итальянских граждан. 5 ноября «Дориа» с дивизионом эсминцев прибыли в Портолаго (о. Лерос). На Леросе линкор оставался до 12 декабря, после чего отправился в обратный путь. Совершив заходы в ряд портов Додеканезских островов (Патмос, Калимнос, Кос, Родос), Яффу, Александрию, Тобрук и Бенгази, он вошел в Специю 5 января 1926 г.

«Кавур» и «Чезаре» в течение 1925 г. занимались обычной боевой подготовкой, попутно приняв участие в морских парадах в Остии и Аугусте. А вот «Дуилио» отметился чрезвычайным происшествием. 8 апреля в 13:40, во время проведения учебных стрельб в районе Специи, в верхнем элеваторе башни №3 прогремел мощный взрыв. Корабль оказался выведенным из строя на целых три года — ремонт завершился только в апреле 1928 г.

В конце 1925 г. «Кавур» был выведен в резерв и пребывал в статусе разоруженного корабля до марта 1926 г. За это время на нем смонтировали катапульту. Едва вернувшись в строй, 8 апреля в Гаэте он принял на борт главу правительства Бенито Муссолини, отправлявшегося с визитом в Ливию. После непродолжительного пребывания в Триполи (11—15 апреля) 17-го линкор вернулся в исходный пункт. Почти сра-

зу последовал еще один короткий визит на Мальту. 27 апреля «Кавур» отшвартовался в Специи и провел остаток года в разнообразных учениях и экспериментах в отечественных водах. В то же время его систершип «Чезаре» был выведен в резерв в Таранто, где простоял около двух лет.

В 1927 г. в Остии состоялся большой морской парад, который принимал лично Муссолини. Наряду с другими кораблями в нем принимали участие «Кавур» и «Дориа». В сентябре «Дориа», вместе с «Данте» и несколькими более мелкими единицами, совершил поход по Адриатическому морю, посетив порт Зара. В 1928 г. «Дориа» нанес визиты в Занте, Фалерон и Аргостолион, а «Кавур» в апреле того же года побывал в Триполи.

Между тем являлось очевидным, что время дредноутов с 12-дюймовой артиллерией главного калибра прошло, и никакие улучшения не смогут сделать их достойными соперниками линкоров, построенных в последнее десятилетие, тогда как содержание этих стремительно устаревающих монстров тяжким бременем ложилось на государственный бюджет. В создавшихся условиях руководство Реджа Марина приняло решение сократить численность линейных сил до двух боеготовых единиц. Разумеется, выбор пал на на-

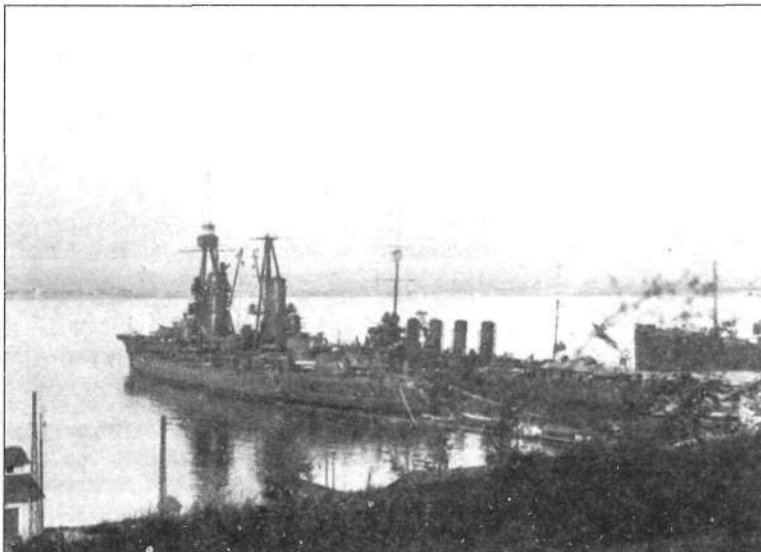
ибо более новые и хорошо вооруженные корабли типа «Дуилио».

В итоге 12 мая 1928 г. «Конте ди Кавур» вывели в резерв в Таранто, а «Джулио Чезаре» стал учебно-артиллерийским кораблем. В течение пяти лет судьба этой пары оставалась под вопросом, но в конечном итоге было принято решение об их кардинальной модернизации, начавшейся в октябре 1933 года. Карьера же первого итальянского дредноута «Данте Алигьери» закончилась: 1 июля 1928 г. он был выведен в резерв, 1 ноября исключен из состава флота и впоследствии продан на слом...

Оставшиеся в строю «Дория» и «Дуилио» продолжали службу в обычном режиме. После того как 16 марта 1928 г. флот был снова разделен на две эскадры, они вошли в состав 1-й, которой командовал вице-адмирал Атилио Бональди. Кампанию 1929 года линкоры отметили походом по Восточному Средиземноморью. 30 мая они вышли в море (из Аугусты и Таранто соответственно), нанесли визит в Аргостолион, где пробыли до 10 июня, затем обошли Ливию, Египет и Эгейское море, посетив Бенгази, Тобрук, Александрию, Яффу, острова Родос, Кос, Лерос и Сира, и 18 июля вернулись в Таранто.

В том же стиле прошли два следующих года. «Дория» и «Дуилио» самостоятельно и в составе эскадры отрабатывали задачи боевой подготовки в отечественных водах, потом совершали походы к берегам Ливии, Греции, Турции, Сирии, на Кипр, Крит или Додеканезские острова, а завершалось этот большими осенними маневрами.

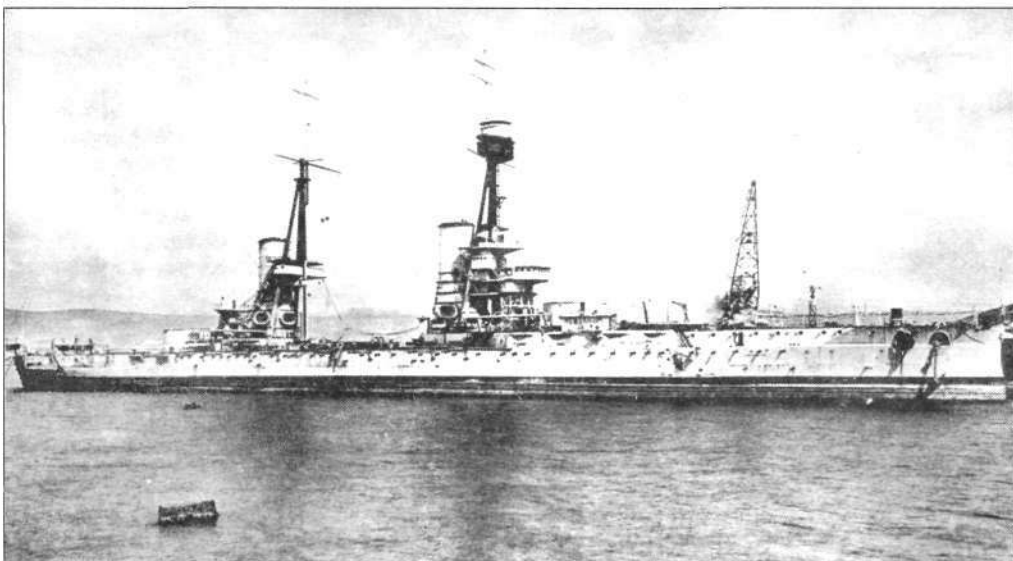
Но время брало свое — корабли неуклонно старели, причем не столько физически, сколько морально. К тому же в строй вступили тяжелые крейсера типа «Зара», кото-



рым современными доктринами отводилась роль нового ударного ядра флота. 11 августа 1932 г. «Кайо Дуилио» был выведен в резерв в Таранто, в том же месяце в Специи аналогичным образом временно завершилась карьера «Андреа Дория». Правда, впоследствии «Дуилио» еще использовался в качестве стационарного учебного корабля, а с 15 августа 1933 г. до конца 1936 г. являлся флагманским кораблем командующего Резервным флотом в Таранто.

На дальнейшей судьбе этой пары самым благоприятным образом сказалась модернизация их предшественников. Перестройка «Кавура» и «Чезаре» настолько вдохновила командование итальянского флота, что следом аналогичной процедуре решили подвергнуть и «Дория» с «Дуилио». В марте 1937 г. они покинули свои стоянки и направились на верфи.

**Разоруженный «Конте ди Кавур» на стоянке в Таранто, 1930 г. Справа от линкора — крейсер «Венеция» (бывший австро-венгерский «Сайда»), еще дальше виден нос танкера «Неттуно»**



**«Андреа Дория» на верфи «С.Р.Д.А.» в Триесте в начале модернизации, весна 1937 г. Башни главного калибра уже демонтированы**

# КОРЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

*Хотя Муссолини и создал современный флот, было ясно, что он не знает, что с этим флотом делать. Корабли были хорошими, но отличались больше скоростью, чем живучестью... Итальянские орудия и торпеды были неплохими, но зенитное вооружение кораблей — крайне слабым...*

*Адмирал Фридрих Руге*

Для Реджа Марина почти весь межвоенный период прошел под знаком итало-французского противостояния на Средиземном море. Ратифицированный в феврале 1922 г. Вашингтонский договор уравнивал суммарный тоннаж линейных флотов этих стран, одновременно объявляя «кораблестроительные каникулы». Строительство новых линейных кораблей запрещалось до конца 1931 года, однако Франции и Италии, имевшим к моменту подписания договора наиболее устаревшие линейные флоты, разрешалось заложить по одному новому линкору водоизмещением 35 000 т (максимально разрешенное договором для кораблей данного класса) в 1927 г. и еще по одному — в 1929 г., или же начать в оговоренный срок строительство более чем двух кораблей при условии, что их суммарный тоннаж не будет превышать 70 000 т. На Лондонской конференции 1930 г. «линкорные каникулы» были продлены до 1936 года с сохранением за Францией и Италией права построить 70 000 т новых кораблей до этой даты.

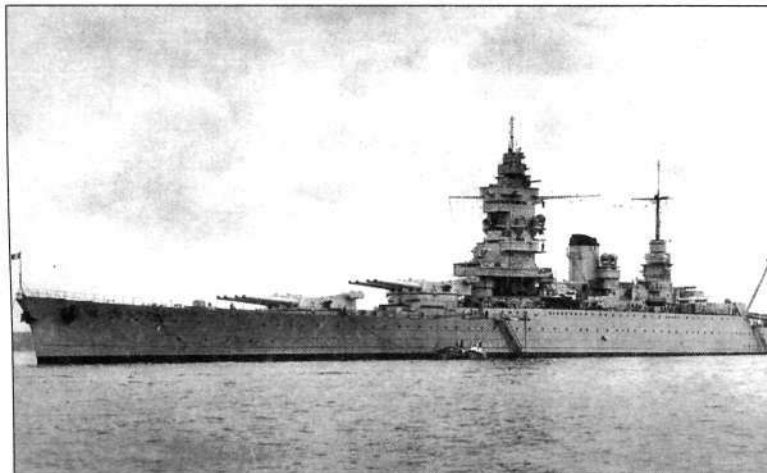
Несмотря на формальное разрешение, ни та, ни другая страна не спешили начинать строительство новых линейных кораблей. Поначалу это было связано с тяжелым экономическим положением. Сокращение финансирования вынудило отказаться от достройки четырех сверхдредноутов типа

«Караччоло», а также существенно затруднило содержание находящихся в строю кораблей. Однако и после выхода из послевоенного кризиса обе стороны заняли выжидательную позицию, предпочитая не провоцировать линкорную гонку, а сначала посмотреть, что предявит соперник. Немалую роль сыграло и бездействие итальянских дредноутов в ходе войны, приведшее к появлению в Италии в послевоенные годы противников строительства линкоров. Приверженцы новых военно-морских теорий считали, что главная роль в будущей войне будет принадлежать подводным лодкам и авиации. Хотя итальянские конструкторы начиная с 1928 г. вели разработку проектов новых линкоров\*, реальная гонка вооружений шла только в области легких сил. В общей сложности за первое десятилетие после подписания Вашингтонского договора (1923—1933 гг.) Италия произвела закладку 7 тяжелых и 10 легких крейсеров, 40 эсминцев и 48 подводных лодок.

Сложившийся «status quo» первой нарушила Франция, парламент которой в 1931 г., в ответ на германскую программу строительства «карманных линкоров», одобрил постройку 26 500-тонного «Дюнкерка», закладка которого состоялась в конце 1932 г. В случае военного конфликта между Францией и Италией данный шаг был способен обеспечить первой несомненное превосходство на Средиземном море, а линейные силы Реджа Марина — со всего двумя боеспособными единицами — оказывались в критическом положении. Имея скорость около 30 узлов и главный калибр из восьми новых дальнобойных 330-мм орудий, «Дюнкерк» настолько превосходил устаревшие итальянские дредноуты, что мог расправиться с ними в одиночку.

Для восстановления баланса сил требовались срочные меры. Поскольку проектирование и строительство новых линейных кораблей заняло бы не менее шести-семи лет, единственный выход виделся в скорейшем возвращении в строй находившихся

**Французский линкор «Дюнкерк». Появление этого корабля стало побудительным мотивом к модернизации итальянских дредноутов**



\* Подробно об этом рассказано в выпущенной в данной серии книге А.А. Малова и С.В. Патянина «Суперлинкоры Муссолини» (М., 2010).



## Место и сроки проведения модернизации

Название	Место проведения	Начало работ	Окончание работ
«Conte di Cavour»	«Cantieri Riuniti dell'Adriatico», Trieste	1.10.1933	1.06.1937
«Giulio Cesare»	«Cantieri del Tirreno», Genova	25.10.1933	1.10.1937
«Caio Duilio»	«Cantieri del Tirreno», Genova	1.04.1937	15.07.1940
«Andrea Doria»	«Cantieri Riuniti dell'Adriatico», Trieste	8.04.1937	26.10.1940

ся в резерве «Чезаре» и «Кавура». Однако предварительно их требовалось модернизировать для того, чтобы они могли, во-первых, противостоять «Дюнkerу», а во-вторых, уклониться от боя с более сильным противником. Решение о модернизации было принято в конце 1932 г.

Теоретически столь узкая постановка задачи позволяла найти разумный компромисс между основополагающими характеристиками — вооружением, защитой и скоростью. На руку итальянцам играл тот факт, что их корабли предназначались для закрытого театра и не нуждались в большой дальности плавания, а за счет сокращения запасов топлива можно было улучшить другие характеристики. Не представляла принципиальных сложностей и замена главных механизмов: прогресс в корабельной энергетике за прошедшие два десятилетия позволял существенно повысить мощность силовой установки даже без увеличения ее веса и габаритов, чем и пользовались в межвоенный период практически во всех странах.

Список стоявших перед конструкторами трудностей оказывался куда более пространственным. Прежде всего, вооружение и бронирование старых dreadnoughts давно не отвечали требованиям времени. Полное отсутствие противоторпедной защиты требовало выделения на нее значительных объемов корпуса, особенно учитывая возросшую эффективность торпед и мин. Оба этих фактора ограничивали количество дополнительно устанавливаемого вооружения, брони и оборудования. Но главной сложностью являлось повышение огневой мощи. Двенадцатидюймовые орудия итальянских линкоров безнадежно уступали 340—406-мм артиллерии линейных кораблей других стран, и никакие ухищрения типа увеличения дальности стрельбы на несколько кабельтовых или веса снаряда на несколько килограммов не могли помочь в решении «проблемы «Дюнkerка». Замена башенных установок на новые, с орудиями большего калибра, не представлялась возможной по ряду причин:

- создание артиллерийских установок крупного калибра требует времени, соизмеримого со временем постройки самого линкора;

- подобная замена неизбежно приводит к уменьшению числа орудий в башне, причем размеры барбетов и боевых отделений

возвышенных двухорудийных башен не позволяли установить там более одного орудия калибра свыше 343 мм;

- в Италии только-только начались работы над новыми мощными 381-мм орудиями и башенными установками для них, а для одновременной разработки еще одного орудия «линкорного» калибра флот не располагал ни финансами, ни конструкторскими кадрами, ни производственной базой;

- технически безболезненно такая замена была осуществима только в том случае, если она предусматривалась в первоначальном проекте, подобно тому, как поступили японцы на крейсерах типов «Могами» и «Тоне».

Несмотря на имеющиеся проблемы, к весне 1933 г. сотрудниками Комитета по проектам боевых кораблей (*Comitato progetti navi*) во главе с генералом Корпуса корабельных инженеров Франческо Ротунди был подготовлен проект кардинальной реконструкции «Чезаре» и «Кавура». Объем работ можно без преувеличения назвать беспрецедентным — конструкторов не пугало даже то обстоятельство, что в ходе модернизации предусматривалось демонтировать и заменить около 60% первоначальных конструкций. Кораблям предстояло удлинить корпус, установить в нем новую систему противоторпедной защиты, усилить палубное бронирование, полностью поменять силуэт, заменить главные и вспомогательные механизмы и все вооружение.

Среднюю башню, ставшую к началу 1930-х годов совершенным анахронизмом, решено было демонтировать. Освободившееся пространство давало возможность размес-

**«Конте ди Кавур» на переходе из Триеста в Специю по завершении первого этапа модернизации, 1937 г.**

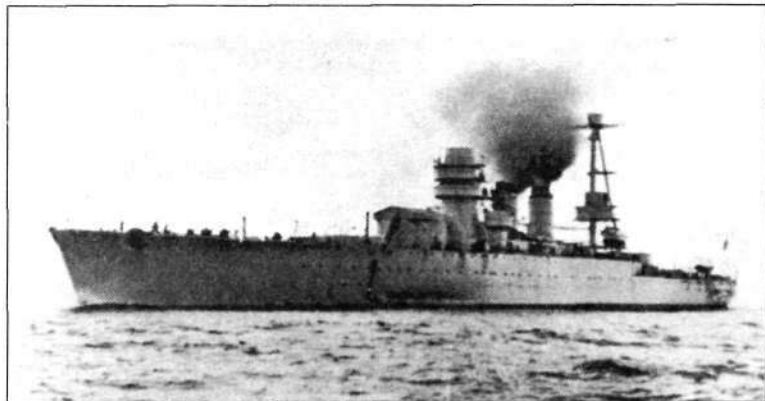
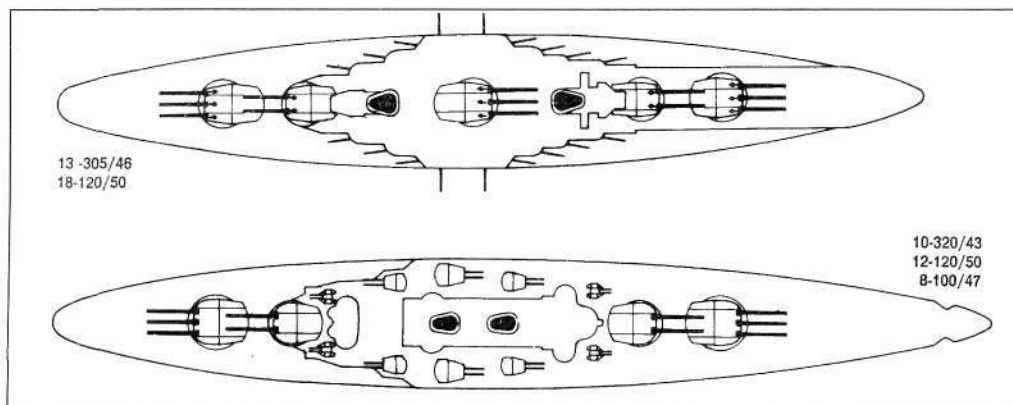


Схема изменений в  
расположении  
надстроек и артил-  
лерийского вооруже-  
ния линкоров типа  
«Чезаре»



тить новую двухвальную силовую установку, рассчитанную на обеспечение 27-узловой скорости полного хода. При этом прежние турбины с прямой передачей заменялись турбозубчатыми агрегатами. За счет пере-  
хода на полностью нефтяное отопление и  
улучшенной экономичности ожидалось уве-  
личение дальности плавания более чем на  
половину.

Коль скоро замена орудий главного ка-  
либра не представлялась возможной, их  
решили рассверлить, насколько это было  
допустимо с точки зрения прочности ство-  
лов. В итоге их калибр был доведен до 320  
мм. Из-за ослабления конструктивной  
прочности ствола (толщина стенок умень-  
шилась после расточки) пришлось пойти на  
снижение начальной скорости потяжелев-  
шего с 452 кг до 525 кг снаряда с 860 до  
830 м/сек. Угол возвышения стволов в ба-  
шенных установках увеличивался с 20 до  
27°, что обеспечивало дальность стрельбы  
до 154 кбт.

В качестве вспомогательного калибра ко-  
рабли должны были получить двенадцать  
новых 120-мм/50 орудий в двухорудийных  
башнях (по три на борт) и восемь 100-мм/47  
зенитных орудий в спаренных установках.  
По обоим бортам в центральной части пред-  
полагалось смонтировать катапульты.

Бронирование подвергалось незначи-  
тельным изменениям. Предусматривалось

некоторое усиление горизонтальной защи-  
ты, в том числе башен главного калибра,  
но толщина лобовых плит башен из-за утя-  
желения конструкции, связанного с увели-  
чением веса боеприпасов, наоборот,  
уменьшалась. В корпусе предполагалось  
разместить противоторпедную защиту  
(ПТЗ) системы Пульезе, что позволяло  
обойтись без применявшихся практически  
в обязательном порядке другими странами  
бортовых булей, неизбежно снижавших  
скорость.

Получавшийся в результате линкор, по  
мнению итальянских специалистов, мог ве-  
сти дуэль с «Дюнкерком» не без шансов на  
успех, имея в бортовом залпе на два орудия  
больше, хотя и слегка меньшего калибра.  
Что же касается прочих модернизированных  
дредноутов периода Первой мировой вой-  
ны, продолжавших оставаться основой ли-  
нейных сил зарубежных флотов, то от них  
«Чезаре» и «Кавур» могли уйти, пользуясь  
преимуществом в скорости хода. Исключе-  
ние составляли только британские линейные  
крейсера «Рипалс», «Ринаун» и «Худ».

В середине 1933 года проект модерниза-  
ции был утвержден. В качестве места про-  
ведения работ были выбраны верфи «Кан-  
тиери дель Тиррено» в Генуе (для «Чезаре»)  
и «Кантиери Риунити дель Адриатико» в  
Триесте (для «Кавура»). Вскоре корабли по-  
кинули свои резервные стоянки в Специи и

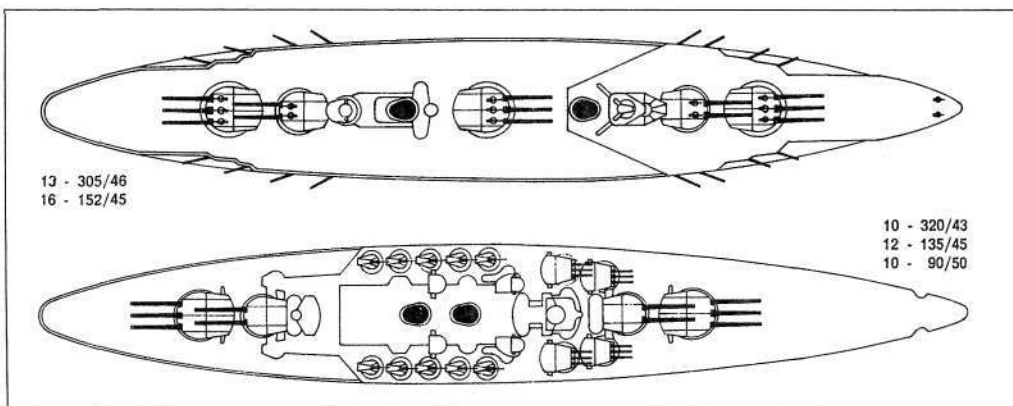


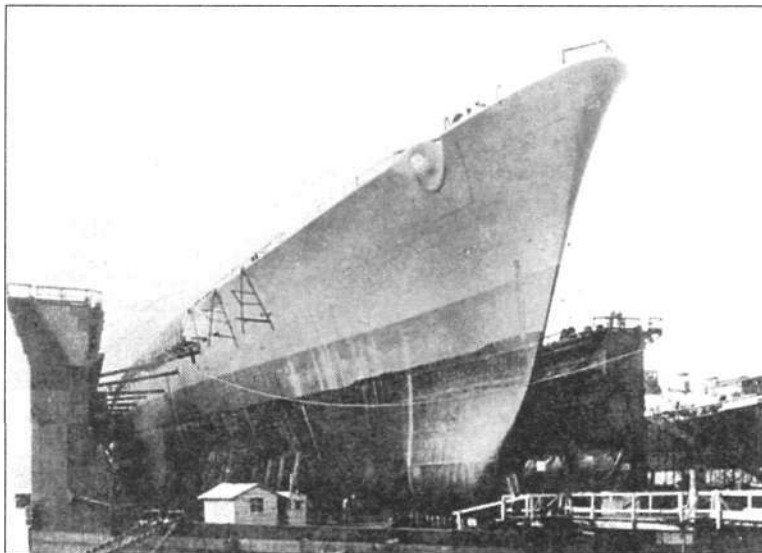
Схема изменений в  
расположении  
надстроек и артил-  
лерийского вооруже-  
ния линкоров типа  
«Дуилио»

Таранто и перешли к стенкам судоремонтных заводов, у которых им предстояло фактически «заново родиться». Реконструкция разбивалась на два этапа. В ходе первого, продолжавшегося у «Кавура» до 30 апреля 1936 г., а у «Чезаре» — до 4 июня 1937 г., велись работы по корпусу, силовой установке и надстройкам. После этого линкоры переходили в Специю, где в военно-морском арсенале осуществлялись монтаж и отладка систем вооружения. Общее время перестройки «Конте ди Кавура» составило 32 месяца, «Джулио Чезаре» — 35 месяцев.

В ходе реконструкции оба корабля полностью поменяли силуэт: вместо типичного дредноута с двумя широко расставленными дымовыми трубами и относительно небольшими надстройками верфи покинули современные корабли с близко расположенными трубами, высокой обтекаемой надстройкой и элегантным «яхтенным» форштевнем.

К моменту завершения модернизации этой пары полным ходом шло строительство новых линкоров «Литторио» и «Витторио Венето», поэтому руководство Реджа Марина имело все основания считать намеченную программу обновления ядра линейных сил близкой к завершению. Однако общая военно-политическая обстановка на Средиземном море в 1935—1936 гг. кардинально изменилась. Агрессия в Эфиопии привела к обострению итало-британских отношений, заставив англичан принять меры по усилению своего Средиземноморского флота, а начавшаяся гражданская война в Испании, вернее — реакция на нее основных военно-политических «игроков» европейского континента, свидетельствовала о формировании двух противостоящих блоков. Итогом стал новый виток гонки морских вооружений. Поскольку Великобритания стала рассматриваться в качестве вероятного противника, начальник Главного морского штаба адмирал Доменико Каваньяри счел необходимым дальнейшее усиление линейного флота. Первоначально, в 1936 г., планировалось перестроить один линкор из пары «Дуилио» и построить один новый, но уже в следующем году планы пересмотрели: было решено модернизировать оба оставшихся дредноута и заложить два новых линейных корабля (будущие «Империо» и «Рома»).

Проект модернизации «Дуилио» и «Дориа», подготовленный генералом Ротунди, в общих чертах был аналогичен реконструкции кораблей типа «Чезаре», но с использованием некоторых технических решений и систем вооружения, предложенных для находящихся в постройке новейших линкоров типа «Литторио». Им также удлиннили носовую оконечность, заменили машины и оборудовали в корпусе

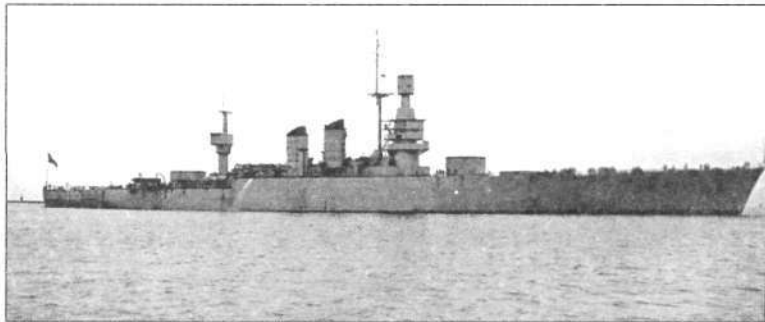


**«Андреа Дориа» в доке фирмы «С.Р.Д.А.» в Триесте в ходе реконструкции, 1938 г. Корпус уже обрел новую форму**

ПТЗ системы Пульезе. Основные отличия касались вооружения. Главный калибр был аналогичным по составу и расположению, но угол возвышения орудий довели до 30°, что повысило дальность до 159 кбт. Совершенно новой стала артиллерия вспомогательного калибра. «Дуилио» и «Дориа» получили по двенадцать 135-мм/45 орудий в трехорудийных башнях и десять 90-мм/50 зениток модели 1939 г., таких же, как на «Литторио» и «Витторио Венето». Увеличилось количество зенитных автоматов, устанавливались более совершенные приборы управления огнем.

Для проведения модернизации были выбраны те же верфи, что осуществляли перестройку первой пары. 19 марта 1937 г. «Дуилио» вышел из Таранто и прибыл в Геную, где 1 апреля специалисты «Кантиери дель Тиррено» приступили к работам. «Дориа» отправился из Специи в Триест 26 марта, работы начались 8 апреля. Реконструкция кораблей закончилась летом 1940 г. — уже после вступления Италии во Вторую мировую войну. Продолжительность модернизации оказалась заметно больше, чем у кораблей типа «Чезаре», составив 39,5 месяца для «Кайо Дуилио» и целых 42,5 месяца для «Андреа Дориа».

**«Андреа Дориа» после завершения первого этапа модернизации**



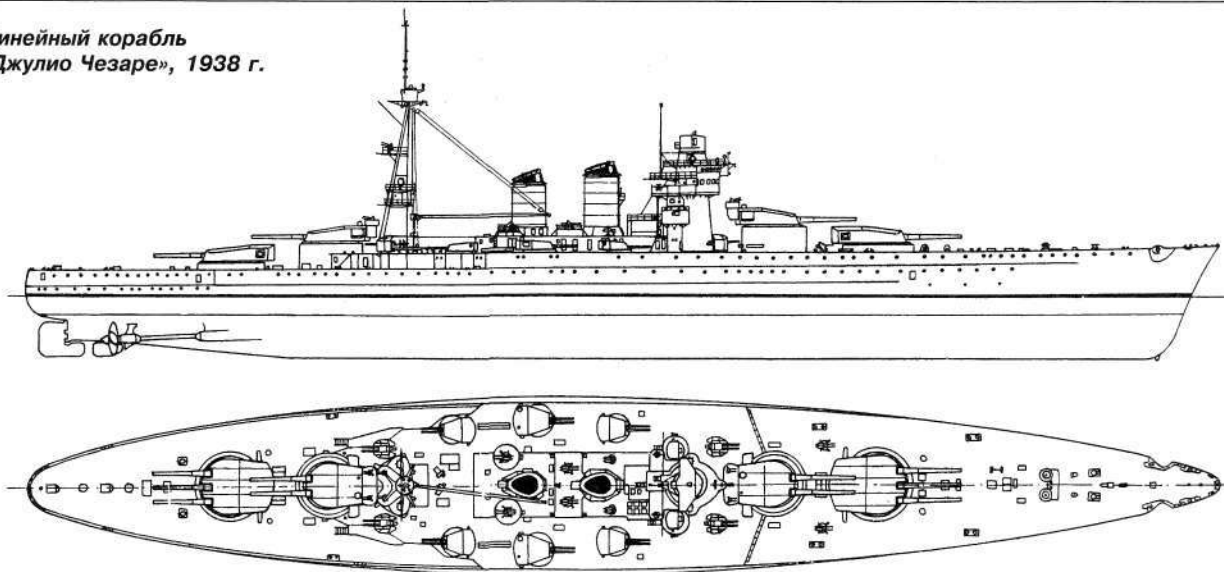
## Изменение архитектуры

По прибытии на верфи первым делом с линкоров демонтировали всю артиллерию, срезали надстройки и рангоут, извлекли главные и вспомогательные механизмы. В средней части корпуса — между барбетами возвышенных башен — автогеном срезалась значительная часть продольных и поперечных водонепроницаемых переборок для высвобождения пространства под новую силовую установку и систему противоторпедной защиты. Вместо двух продольных переборок с каждого борта была установлена одна, проходившая между третьим и четвертым днищевыми стрингерами и поднимавшаяся от настила двойного дна до главной палубы. Бронированная нижняя палуба на протяжении от 27-го кормового

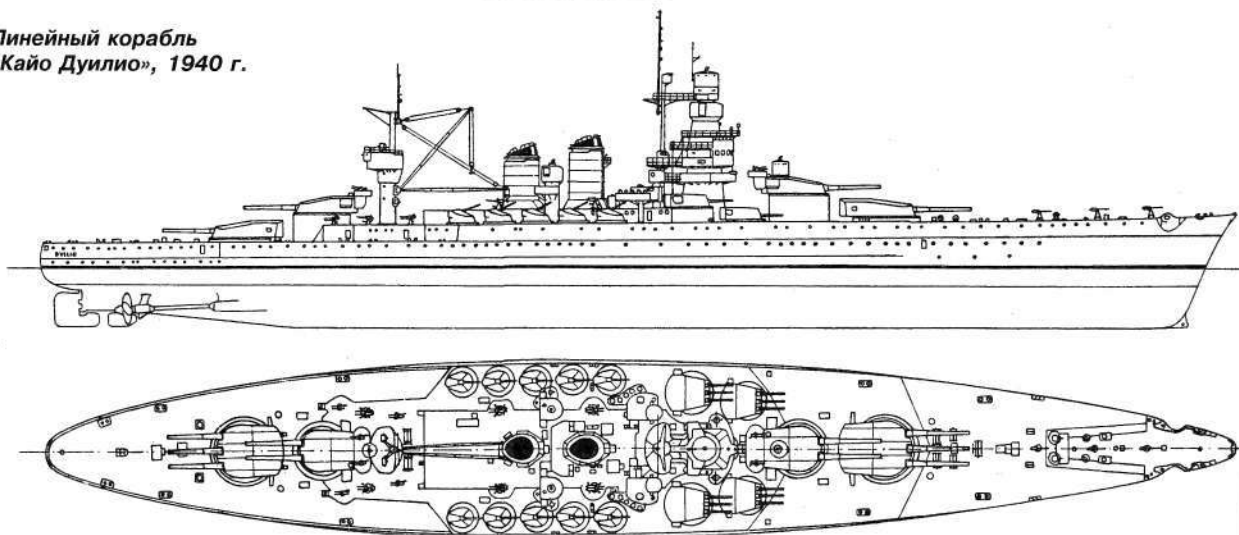
до 24-го носового шпангоута между этими переборками срезалась, а от переборок до наружной обшивки сохранялась вместе со скосами, которые теперь играли роль внешней стенки ПТЗ.

Для обеспечения более высокой скорости хода корпусу кораблей требовалось придать большее соотношение длины к ширине. Для этого его удлинili наделкой в носовой оконечности — наибольшая длина возросла со 179,1 до 186,4 м. Чтобы не нарушать структурной прочности корпуса и ускорить время модернизации, новую носовую секцию как чулок надели на старый корпус примерно до середины барбета второй башни. При этом таранный форштевень вместе с наклонной частью старого

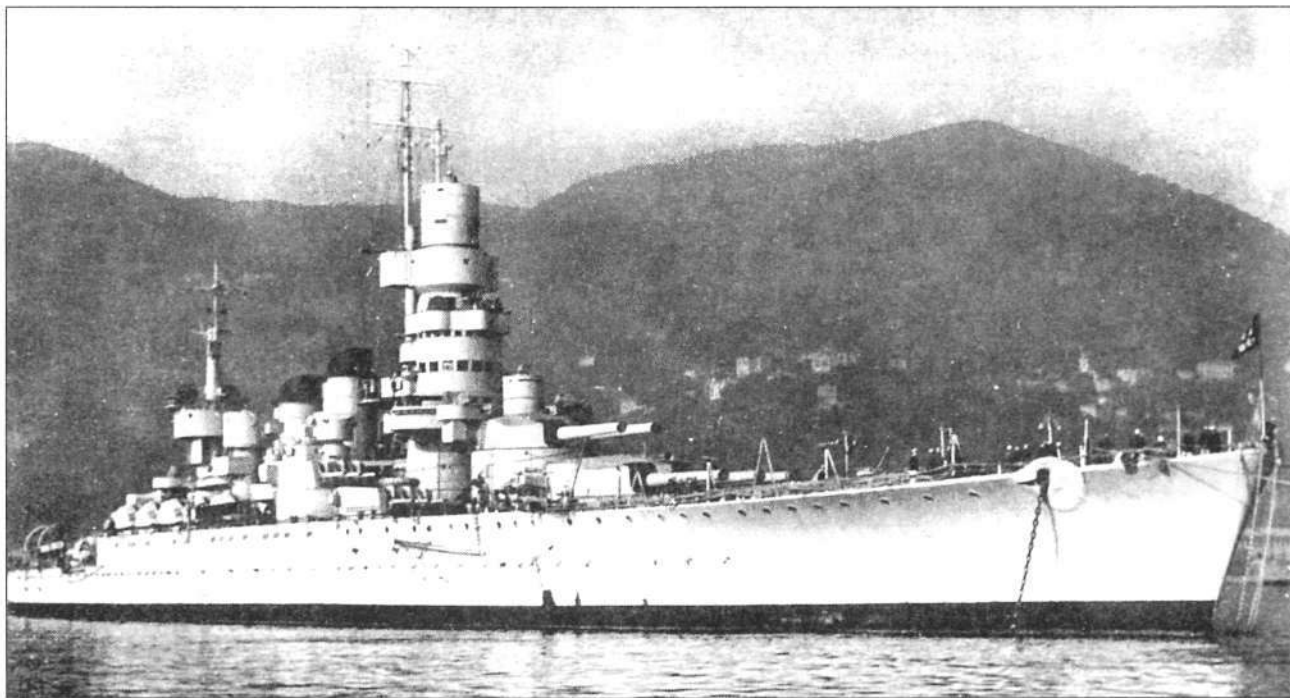
Линейный корабль  
«Джулио Чезаре», 1938 г.



Линейный корабль  
«Кайо Дуилио», 1940 г.







киля так и остались внутри нового корпуса. Новый киль проходил параллельно ватерлинии вплоть до форштевня, которому придали клиперную форму. Кормовая часть корпуса, напротив, не подвергалась никаким изменениям, за исключением ликвидации внешних винтов и их валопроводов. Оба руля также остались на своих местах.

Корпус делился на отсеки 34 водонепроницаемыми переборками, правда, ровно половина из них доходила только до нижней палубы, 11 — до главной и лишь 6 — до верхней. Следует заметить, что конструкторы не особо беспокоились о непрони-

цаемости переборок: число дверей в некоторых из них доходило до пяти. Еще одним фактором, снижавшим водонепроницаемость корпуса, являлось большое число иллюминаторов — 228; при этом они имелись даже в 150-мм и 120-мм бортовой броне, а по 18 иллюминаторов с каждого борта располагалось всего в 0,7 — 1,0 м над водой.

Палубу полубака, на которой устанавливались башни 120-мм орудий, зенитные пушки, катапульты и шлюпочное оборудование, расширили до бортов. При этом прежний каземат противоминной артил-

**Итальянские линкоры после модернизации.**  
**Вверху:** «Конте ди Кавур» на внутреннем рейде Таранто, 1937 г.  
**Внизу:** «Дуилио» летом 1940 г.

Изменение весовых нагрузок линкоров типа «Giulio Cesare»  
(по З. Брейеру)

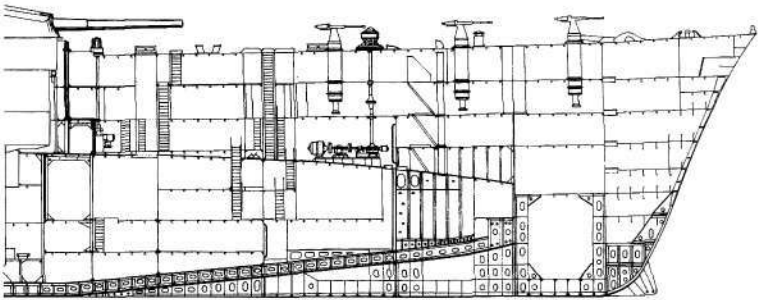
	До модернизации		После модернизации		Разница
Корпус	7017 т	32,3%	6454 т	27,7%	— 472 т
Бронирование	6122 т	28,1%	9349 т	39,6%	+ 3227 т
Механизмы	1732 т	8,0%	1201 т	5,1%	— 531 т
Вооружение и боезапас	3317 т	15,3%	3198 т	13,5%	— 119 т
Оборудование	2205 т	10,1%	2342 т	10,0%	+ 137 т
Прочие грузы	1357 т	6,2%	984 т	4,1%	— 374 т
Стандартное водоизмещение	21 751 т	100,0%	23 619 т	100,0%	+ 1868 т

лерии остался внутри, и его очертания сохранила кормовая часть полубака, хотя амбразуры орудий в нем заделали. В результате модернизации нормальное водоизмещение линкоров типа «Чезаре» выросло с 23 000 до 28 800 т; метацентрическая высота составила 1,539 м при водоизмещении 27 700 т и 0,749 м при 23 067 т. Вес корпуса возрос на 2827 т, из которых около 1000 т пришлось на дополнительную броню\*. Хотя относительное удлинение корпуса также возросло (с 6,28 до 6,65), корпус стал более полным — увеличились

\* Официальные данные. Известный немецкий специалист Зигфрид Брейер проводит существенно отличающиеся цифры.

коэффициенты общей полноты, полноты мидель-шпангоута и ватерлинии. Изменения над верхней палубой были не менее радикальными. Фактически, на прежних местах остались только концевые группы башен главного калибра. Линкоры получили новую носовую надстройку башенноподобного типа, предложенного Умберто Пульезе и ставшего в 1930-е годы «визитной карточкой» всех крупных надводных кораблей итальянского флота. На «Кавуре» и «Чезаре» она опиралась на главную палубу и имела 10 ярусов в высоту. На нижнем уровне, опиравшемся на главную палубу, находился центральный пост управления силовой установкой корабля; над ним — коммуникационный пост

и рубка акустика; третий уровень занимали походные каюты командира и адмирала; четвертый — главный радиопередатчик; пятый — штурманская рубка. На шестом ярусе располагались приемные посты радиостанции и радиопеленгатора. Седьмой и восьмой уровни надстройки занимали командирская (боевая) и адмиральская рубки, окруженные мостиками, имевшими остекление в носовой части. На командирском мостике сбоку находились ночные посты управления стрельбой. На девятом уровне находилась прожекторная площадка. Самый верхний — десятый — ярус занимала башенка командно-дальномерного поста главного калибра. При этом нижние шесть ярусов имели форму усеченного конуса; седьмой ярус, который занимала боевая рубка, был цилиндрическим; а следующие два яруса снова сужались кверху в форме усеченного конуса. От КДП к боевой рубке и от боевой рубки вниз шла бронированная коммуникационная труба. На уровне седьмого и восьмого ярусов были оборудованы просторные мостики (командирский и адмиральский соответственно), полностью закрытые и остекленные с носовой части. На командирский мостик позади надстройки опиралась короткая



фок-мачта — фактически флагшток и стойка для навигационных огней. По бокам от башенноподобной надстройки на отдельных высоких основаниях размещались посты управления огнем средней артиллерии, а в корму от нее тянулась надстроечная палуба. Над ней возвышались две близкорасположенные дымовые трубы (носовая была заметно выше кормовой), за которыми находились ростры для самых крупных корабельных плавсредств — катеров и шлюпок. Сбоку от средней надстройки с каждого борта располагалось по три спаренных башни 120-мм орудий,

Продольный разрез носовой оконечности линейного корабля «Кайо Дуилио», 1940 г.

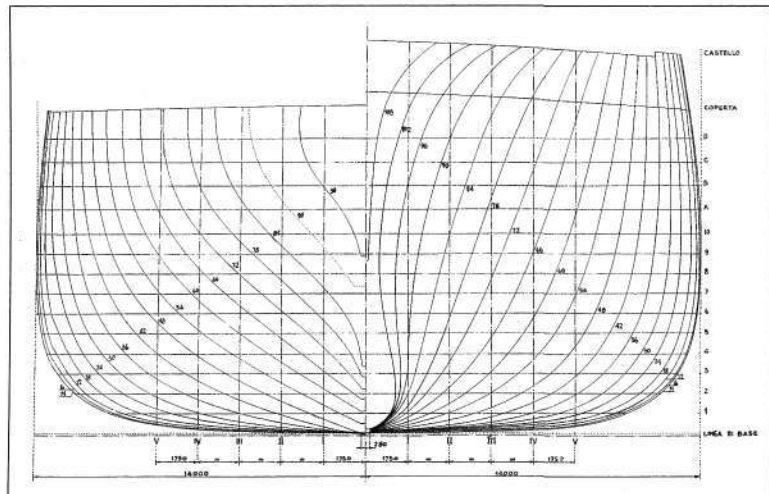
Продольный разрез линейного корабля «Джулио Чезаре», 1938 г.  
(копия подлинного чертежа; публикуется впервые)



Характеристики обводов корпуса линкоров типа «Giulio Cesare»

	До модернизации	После модернизации
Коэффициент полноты корпуса	0,525	0,5485
Коэффициент полноты мидель-шпангоута	0,930	0,9365
Коэффициент полноты ватерлинии	0,685	0,6915
Призматический коэффициент	0,565	0,585

LUNGHEZZA: FRA LE P. - ORD. 80,6; ORD. 102 M - m. 168,96  
FUORI TUTTO m. 186,40  
LARGHEZZA MASSIMA FUORI CORAZZA m. 28,028  
ALTEZZA DI PUNTALE IN PIAZZA (dalla s. alla R.B. di coperta) m. 13,62  
IMMERSANE: A PRORA m. 9,30  
A PUPPA m. 9,70  
DISLOCAMENTO



**Проекция «Корпус»  
теоретического  
чертежа линкора  
типа «Чезаре»**

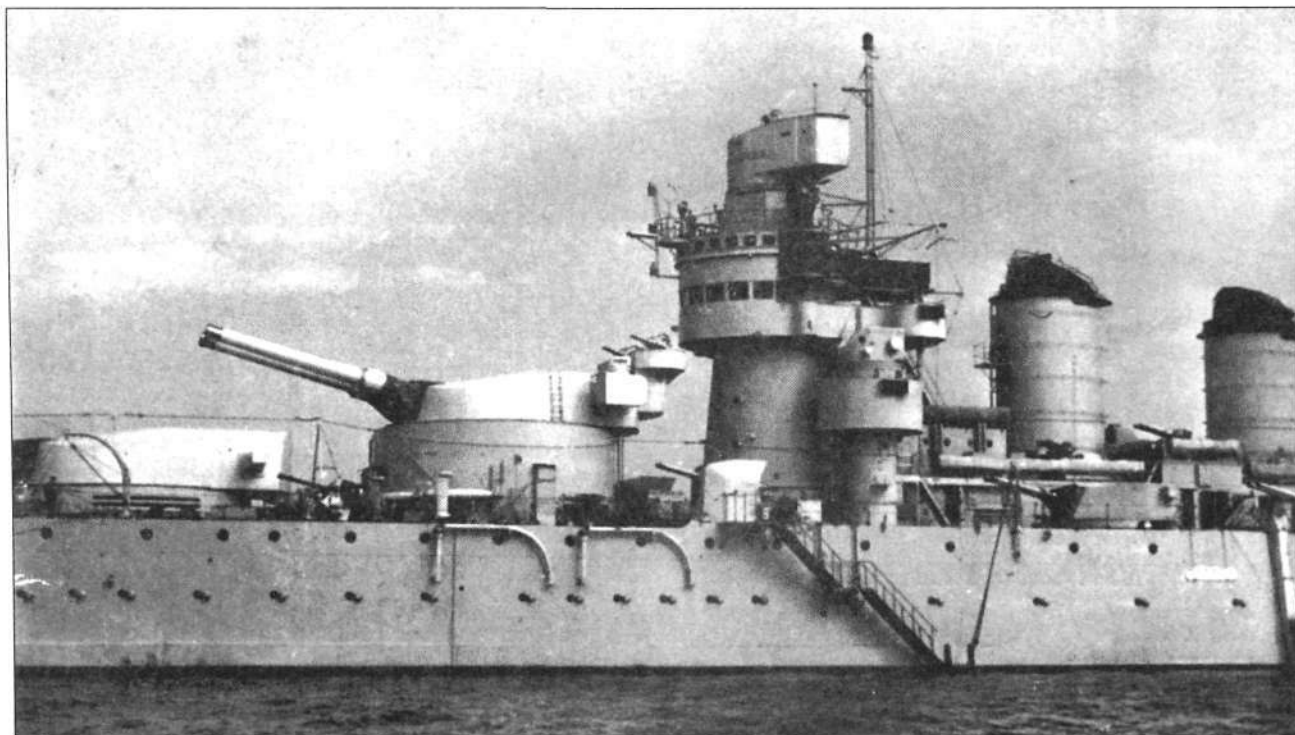
причем средние башни были сдвинуты ближе к внешней обшивке. Перед кормовой возвышенной башней главного калибра возвышалась треногая грот-мачта, к передней опоре которой крепилась грузовая стрела для спуска и подъема шлюпок.

Первоначальным проектом по бокам от надстройки предусматривались места для двух бортовых катапульт системы Ганьёто, а на надстройочной палубе — специальные рельсы для открытого хранения и перемещения четырех гидросамолетов типа Ro.43. Однако авиационное оборудование было установлено только на «Кавуре», да и то его демонтировали сразу после ис-

пытаний — слишком уж много места занимали катапульти в и без того загроможденном пространстве, а их хрупкие механизмы страдали при стрельбе 120-мм орудий. Кроме того, катапульти ограничивали секторы стрельбы зенитных автоматов, а самолеты в бою служили источником повышенной пожароопасности.

«Дуилио» и «Дориа» модернизировались практически по тому же проекту, что и первая пара. Основные отличия были обусловлены несколько иной конструкцией корпуса и применением новейших систем вооружения. К тому же нельзя было не учитывать уроки реконструкции предшественников, на которых из-за перегрузки главный 250-мм пояс уходил под воду. Итальянские авторы пишут, что благодаря более строгому весовому контролю осадку кораблей второй группы удалось сохранить на вполне приемлемом уровне, однако приводимые в таблицах величины застаивают усомниться в справедливости данного утверждения. Зато остойчивость «Дуилио» и «Дориа» оказалась еще хуже: при водоизмещении 28 141 т метацентрическая высота составляла всего 1,12 м, а при 23 887 т — опускалась до критической отметки 0,466 м.

Корпус этих кораблей также удлинялся примерно на 10 м за счет надделки в носовой оконечности. Однако, в отличие от «Чезаре» и «Кавура», старый форштевень на этот раз срезался вплоть до переборки таранного отсека, хотя часть наклонного киля





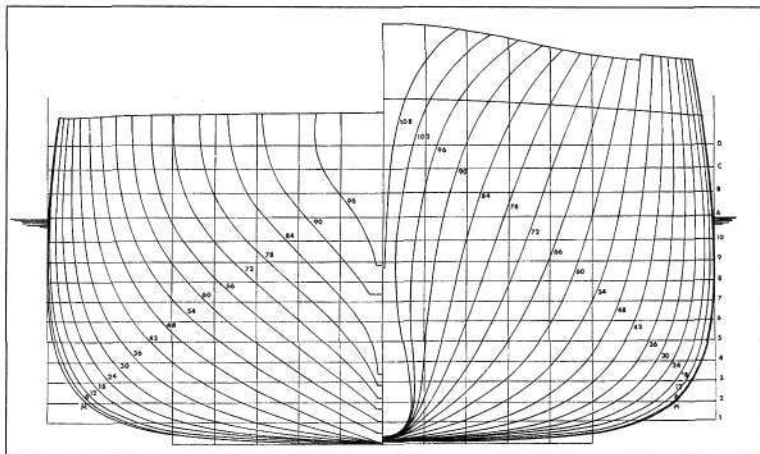
оставалась внутри нового корпуса. Кроме того, полностью срезался прежний полубак с казематом 152-мм орудий, благодаря чему планировку внутренних помещений в новом корпусе удалось произвести более рационально. Кормовой каземат заделывался заподлицо с обшивкой.

Главные же отличия между двумя типами линкоров находились над верхней палубой. Носовая башенноподобная надстройка «Дуилио» и «Дория» имела не десять, а двенадцать уровней. Над башенкой главного командно-дальномерного поста располагались закрытый пост наблюдения за морем (одиннадцатый уровень) и директор управления огнем главного калибра с постом старшего артиллерийского офицера (двенадцатый). На командирском мостике сбоку находились посты дистанционного управления прожекторами, а в его кормовой части — специальный сигнальный мостик.

В отличие от предшественников, на этих линкорах за башенноподобной надстройкой находилась полноценная фок-мачта, завершавшаяся стеньгой. Наверху мачты, на уровне директора главного калибра, находилась площадка, с которой осуществлялось управление стрельбой зенитных автоматов. По бокам от надстройки на палубе с каждого борта располагались по две трехорудийные башни противоминного калибра с возвышением одна над другой, а за ними, на надстроечной палубе, площадки с пятью постами наблюдения за воздухом и посты управления огнем зенитных орудий с башенками директоров. Средняя надстройка стала несколько шире. Между трубами с каждого борта возвышались основания командно-дальномерных постов управления огнем средней артиллерии. Треногая грот-мачта была заменена тумбообразной, на которой располагались запасной дальномер и два боевых прожектора. Еще одним характерным внешним отличием второй пары линкоров типа «Дуилио» стал резервный пост управления огнем в виде цилиндра на крыше башни №2.

## Усиление бронирования

Броневая защита линкоров в ходе модернизации претерпела серьезные изменения. Правда, касалось это главным образом горизонтального бронирования, поскольку заменить бортовую броню, конструктивно входящую в структуру корпуса, не представлялось возможным. По некоторым данным, усилили только бронирование борта на уровне верхней палубы и палубы полубака, сделав его одинаковым на всех четырех линкорах — 150 и 120 мм соответственно (по другим данным, на «Чезаре» и «Кавуре» они сохранили прежнюю толщину 130 мм). Однако все эти улучшения сводились на нет



**Проекция «Корпус»  
теоретического  
чертежа линкора  
типа «Дуилио»**



**Башенноподобная  
надстройка  
линейного корабля  
«Дуилио». Таранто,  
лето 1949 г.**

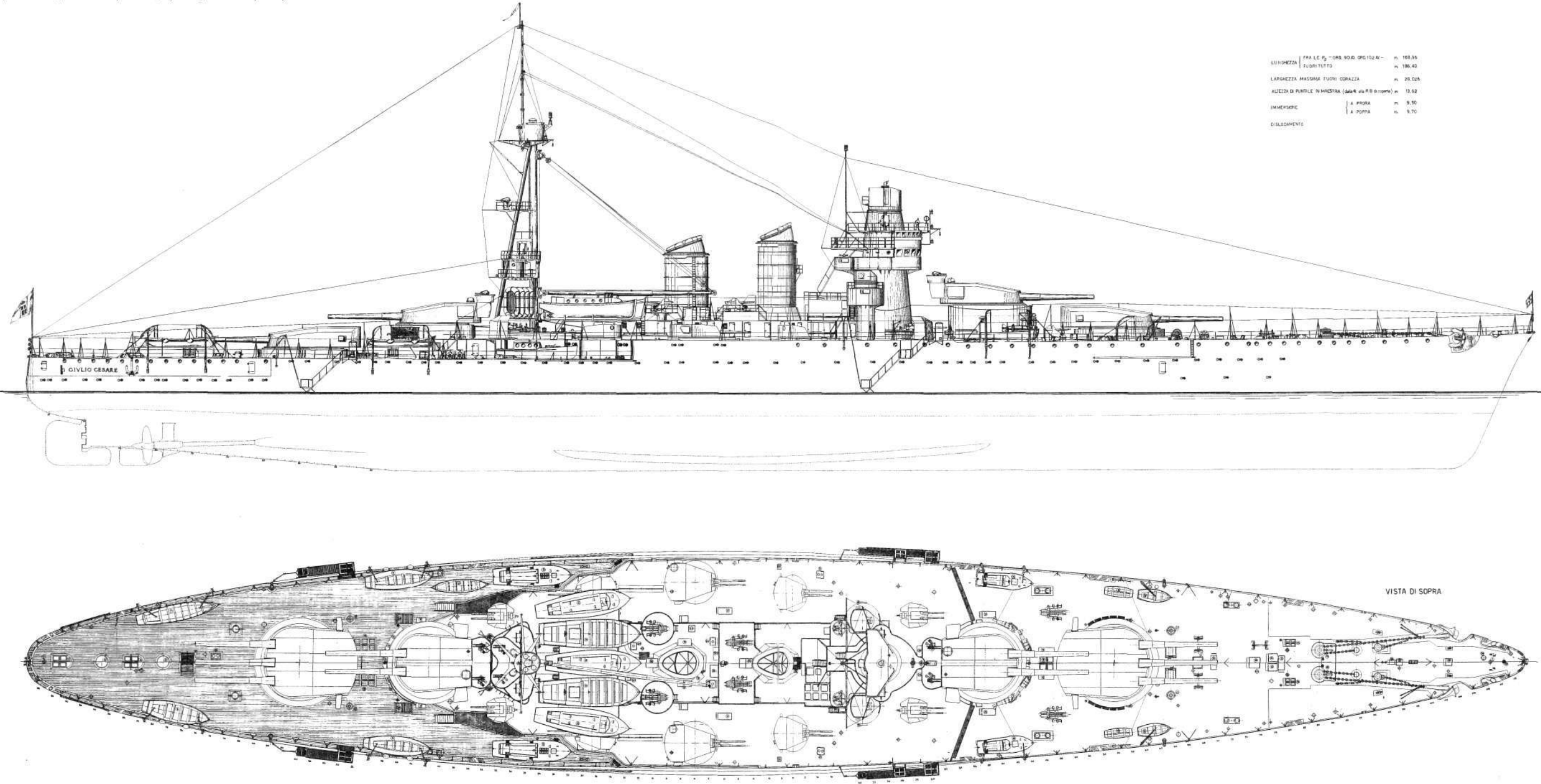
перегрузкой, из-за которой главный 250-мм пояс оказывался ниже ватерлинии, а 220-мм верхний ряд плит скрывался под водой уже при крене 4,5°.

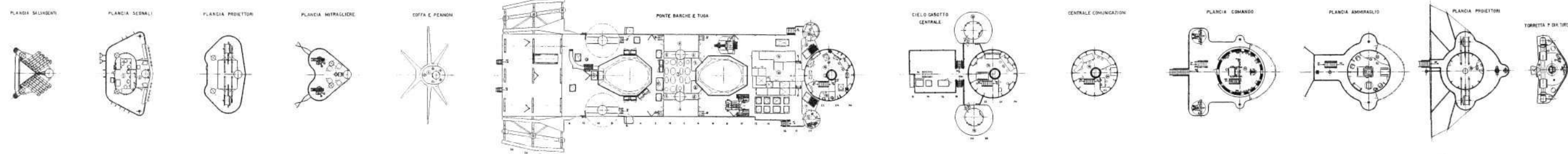
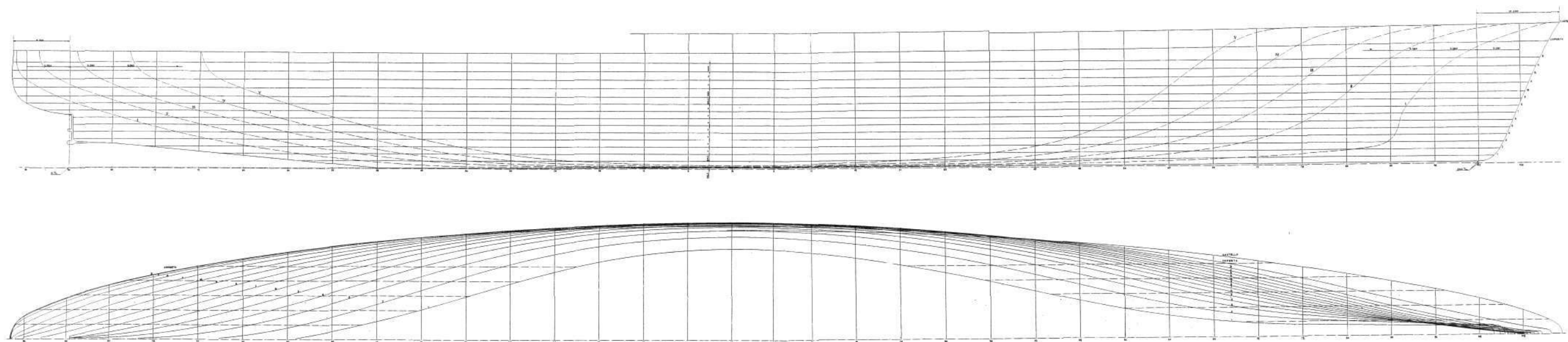
Между главной и нижней палубами появилась внутренняя 70-мм цитадель, охватывавшая отсеки силовой установки и барбаты башен главного калибра.

Толщину главной палубы в пределах цитадели довели до 80 мм над механизмами и до 100 мм над погребами, вне цитадели ее толщина сохранилась без изменений — от 31 (18+13) мм на «Кавурах» до 23 (11+12) мм на второй паре. Из-за возросших габа-

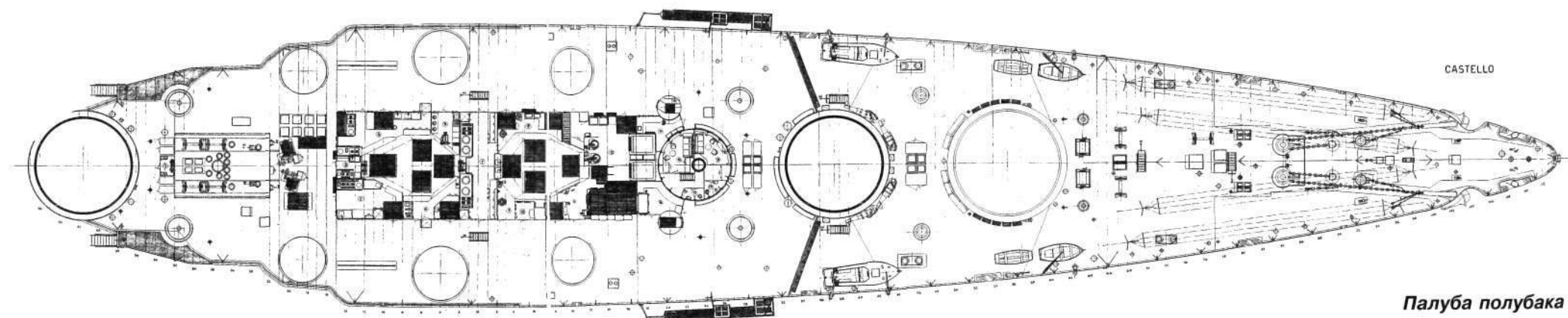


Линейный корабль «Джулио Чезаре», 1938 г.  
Общее расположение, планы палуб и теоретический чертёж корпуса  
(копии подлинных чертежей; публикуются впервые)

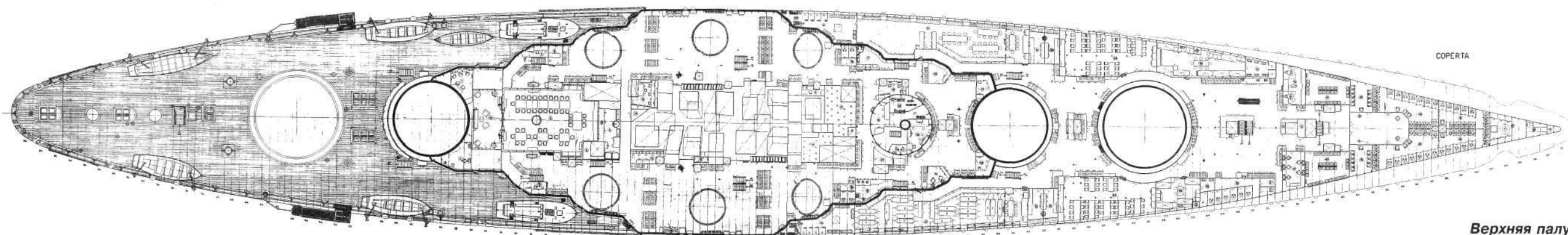




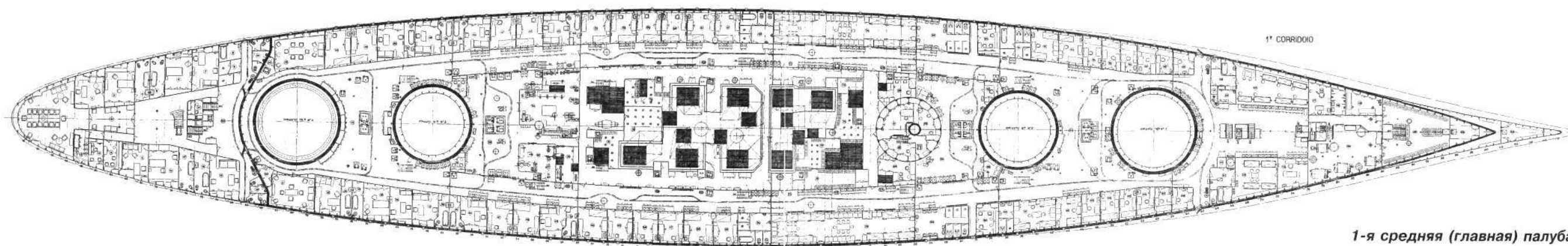
Планы мостиков



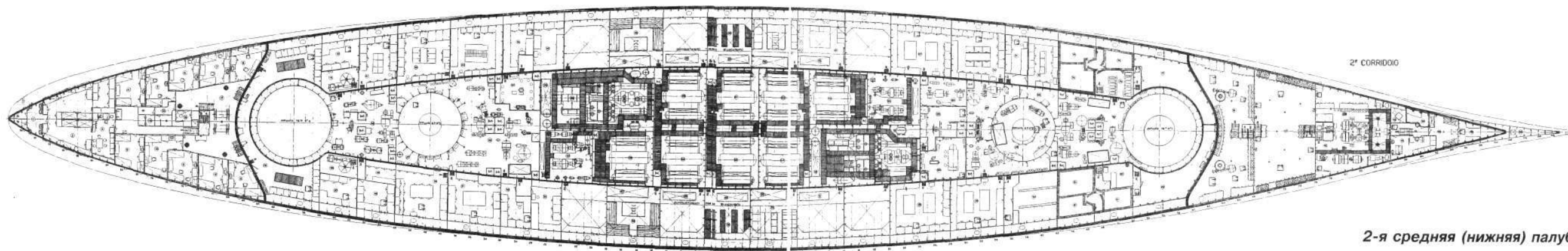
Палуба полубака



Верхняя палуба

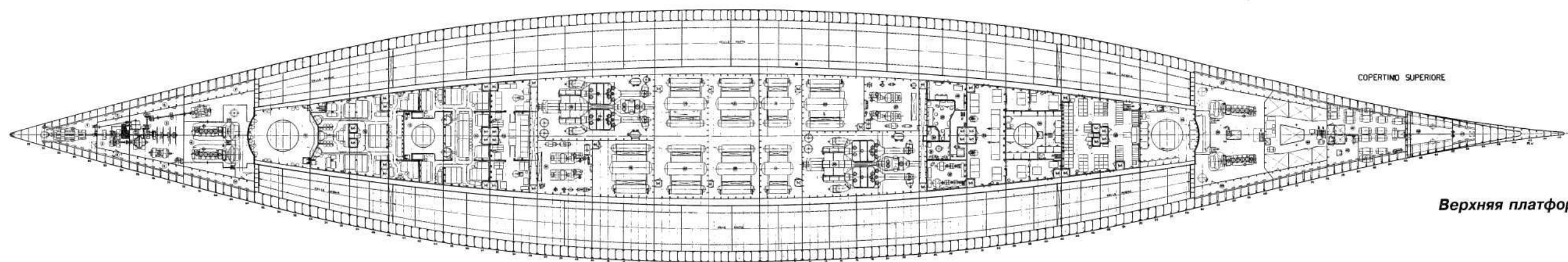


1-я средняя (главная) палуба

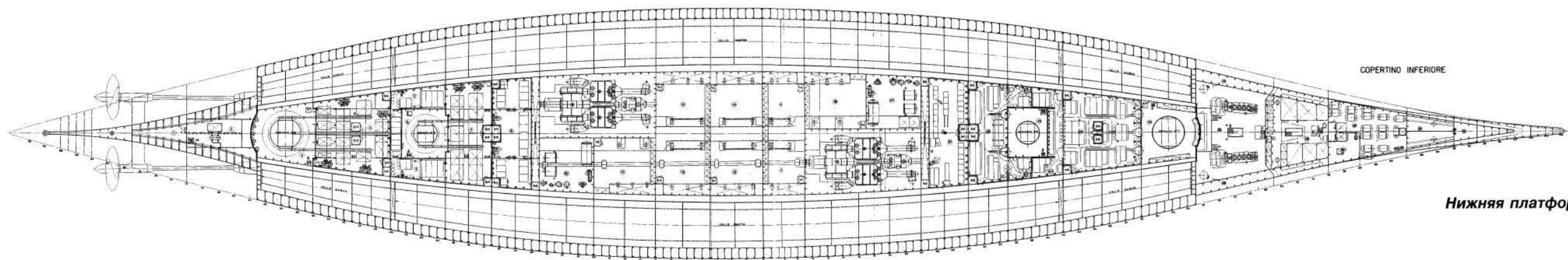


2-я средняя (нижняя) палуба

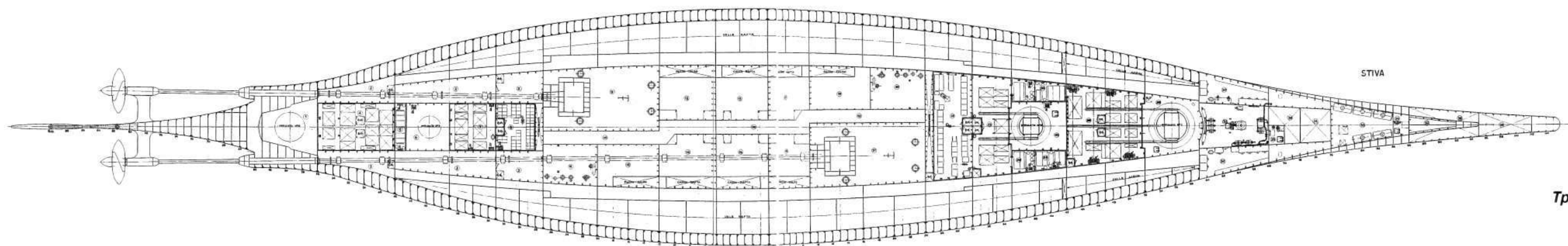




**Верхняя платформа**



**Нижняя платформа**



**Трюм**



ритов котлов и турбин нижняя палуба над отсеками силовой установки в пределах цитадели отсутствовала, а снаружи толщину ее небольшого плоского участка довели до 50 мм. Скосы остались прежними — 41 (20+21) мм на типе «Чезаре» и 40 (20+20) мм на типе «Дуилио», — но служили теперь не столько для задержания осколков снарядов, пробивших броневой пояс, сколько в качестве одного из конструктивных элементов противоторпедной защиты. Верхняя палуба в средней части также осталась без изменений, однако в районе барбетов ее толщину довели до 43 (30+13) мм, а в самой корме, над отсеком рулевой машины, на 11-мм палубе появилась 10-мм броневая накладка. От барбета носовой башни к форштевню толщина верхней палубы постепенно уменьшалась — для типа «Чезаре»: 42 (30+12) — 37 (25+12) — 25 (15+10) — 8 мм.

Палуба полубака сохранила примерно ту же толщину, что и раньше: в носу 8 мм, между башнями 42 (18+24) мм на типе «Чезаре» и 40 (30+10) мм на типе «Дуилио». Однако в качестве материала использовалась улучшенная кремнемарганцовая сталь марки ER (*Elevata Resistenza* — повышенного сопротивления). Итальянцы применяли ее в качестве материала верхней части корпусов большинства новых кораблей и в противоторпедной защите системы Пульезе. Довершала горизонтальное бронирование 32-мм (16+16) надстроечная палуба в районе дымовых труб.

Таким образом, при незначительном усилении вертикального бронирования модернизированные итальянские линкоры получили вполне приемлемую защиту от снарядов, выпущенных с дальних дистанций, и авиабомб, что в целом соответствовало концепции их тактического применения. В частности, горизонтальная защита погребов на лин-

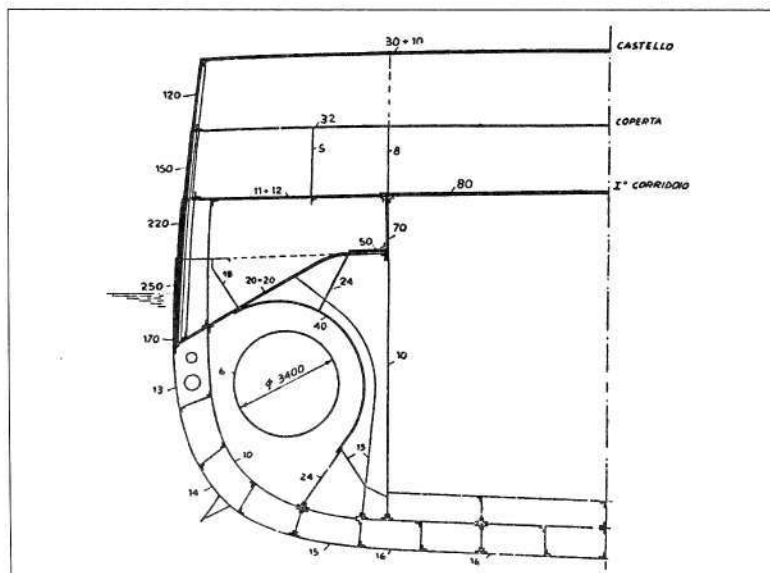
корах типа «Чезаре» складывалась из 43-мм (30+13) верхней, 100-мм (70+18+12) главной и 24-мм (12+12) нижней палуб, что в сумме давало 167 мм. Однако разнесение по нескольким уровням и слоистая структура, в которой толщина самой толстой плиты составляла всего 70 мм, снижали эффективную толщину такой защиты. Возможно, итальянцам стоило бы пойти на более радикальное изменение системы горизонтальной защиты, отказавшись от нее совсем в одних местах и серьезнее усилив в других. Обращает на себя внимание, что схема с разнесенным бронированием в 30-е годы широко применялась только немцами, тогда как в других странах старались использовать одну бронепалубу максимальной толщины и вторую, более тонкую, для взведения взрывателей или (во французском варианте) улавливания осколков.

Существенным изменениям подверглась защита артиллерии. Из-за увеличения калибра и угла подъема орудий и последовавшего утяжеления всех башенных механизмов (включая механизмы подачи боезапаса и заряжания), а также установки новых башенных дальномеров и усиления брони крыш до 110—140 мм пришлось уменьшить толщину лобовых плит с 280 до 240 мм. Возвышенные двухорудийные башни, получившие в задней части боевого отделения резервные посты управления стрельбой с тяжелыми башенными дальномерами, лишились тыльной броневой стенки, тогда как на трехорудийных она сохранила толщину 220 мм.

Защиту барбетов усилили за счет установки вокруг них броневых цилиндров толщиной 50 мм. На «Чезаре» и «Кавуре» они отстояли от основных барбетов примерно на 50 см. Подобную схему применяли англичане, когда им понадобилось срочно усилить защиту своих линейных крейсеров после Ютландского сражения, однако очень скоро от нее отказались, поскольку расчеты показали, что это может быть опасным при углах падения снарядов свыше 55°, так как после пробития данного цилиндра лишившийся баллистического наконечника бронебойный снаряд доворачивался к нормали, что облегчало ему пробитие основного барбета. По всей видимости, итальянцы пришли к такому же выводу, поскольку на «Дуилио» и «Дория» дополнительные 50-мм цилиндры были установлены вплотную к барбетам.

Башни среднего калибра, в соответствии с правилом защищать орудия броней, равной по толщине их калибру, имели 120-мм бронирование на типе «Чезаре» и 130-мм — на типе «Дуилио»\*. Аналогичным образом защищались их основания (назвать их барбетами в полном смысле этого слова нель-

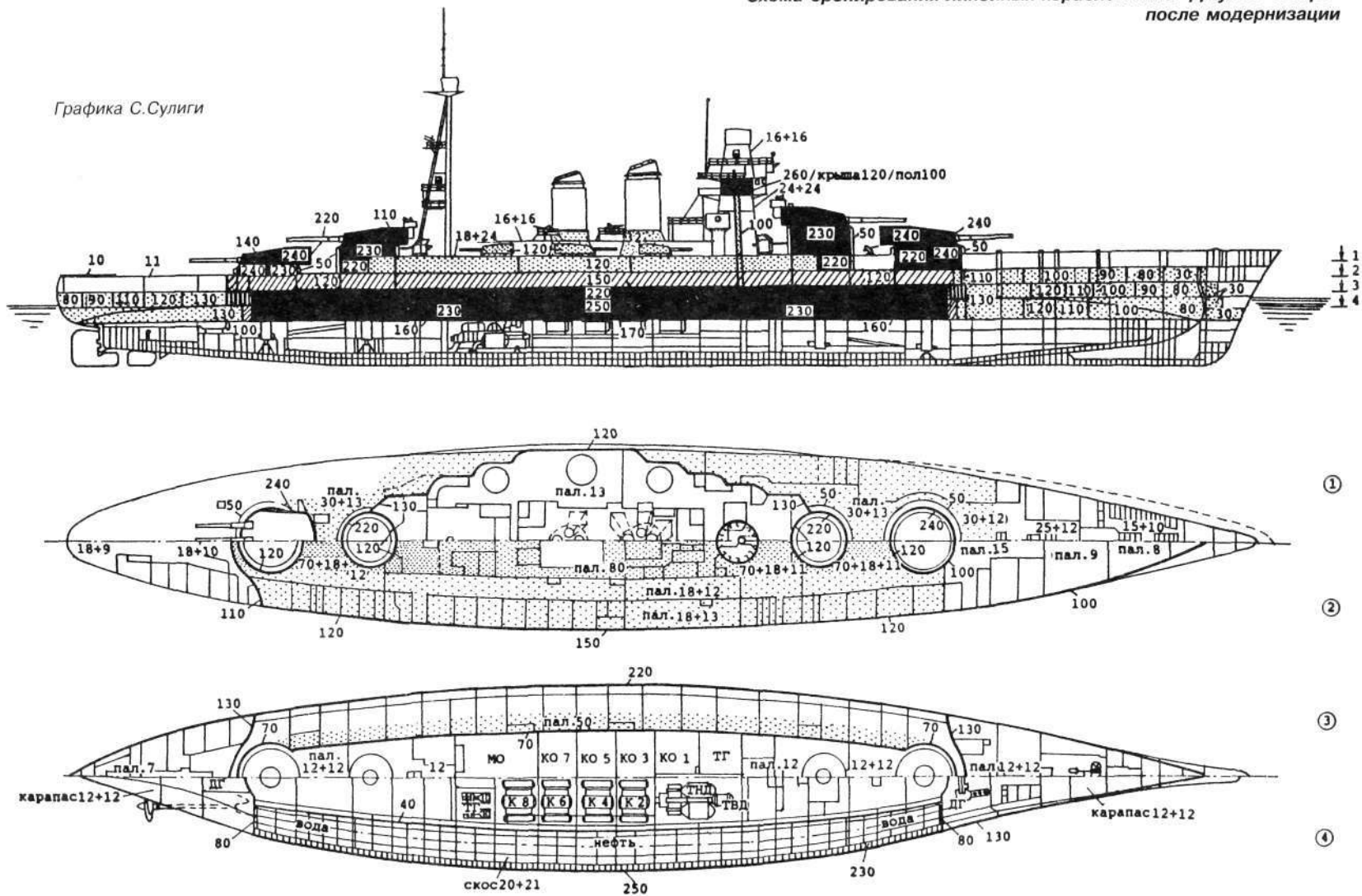
**Сечение по мидель-шпангоуту линкора типа «Дуилио» с указанием толщины брони**



\* По другим данным, максимальная толщина брони 135-мм башен также не превышала 120 мм.

**Схема бронирования линейных кораблей типа «Джулио Чезаре»  
после модернизации**

Графика С.Сулиги



зя) над палубой, ниже которой брони не было вообще — считалось, что достаточно 120—150-мм верхнего пояса.

Носовая башенноподобная надстройка под боевой рубкой (на шести нижних уровнях) защищалась стенками толщиной 48

(24+24) мм, а выше нее — 32 (16+16) мм. Сама боевая рубка имела 260-мм вертикальные стенки, 120-мм крышу и 100-мм пол. Коммуникационная труба внутри башенноподобной надстройки прикрывалась 100-мм броней.

## Противоторпедная защита

Оборудование современной системы противоторпедной защиты являлось одним из краеугольных камней проекта реконструкции итальянских дредноутов. Ограниченная ширина корпуса и необходимость размещения мощной силовой установки не позволяли выделить под ПТЗ значительный объем, а на установку булей — типичного метода увеличения глубины защиты — итальянцы не могли пойти ввиду неизбежного при росте ширины падения скорости. Решением стало применение новаторской системы Умберто Пульезе.

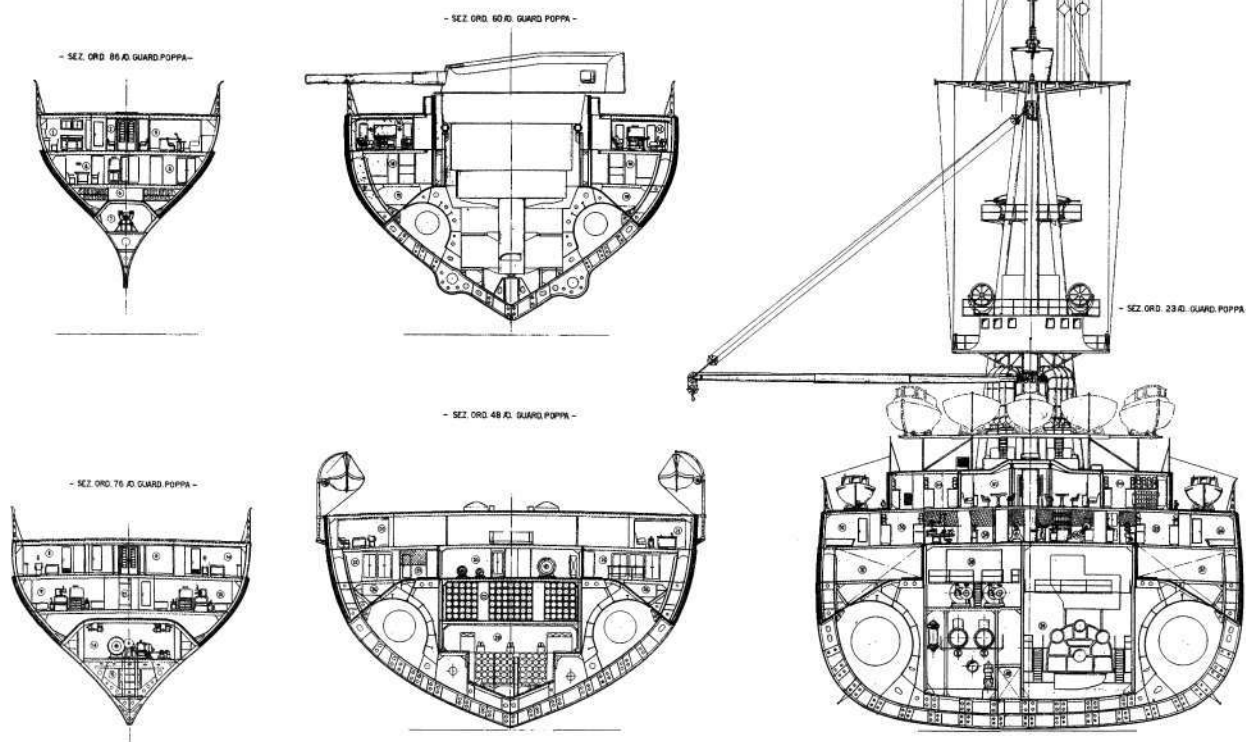
В отличие от ПТЗ других систем, использующих «слоистый» принцип, итальянская была концентрической, в которой главным элементом служила полая труба, помещен-

ная в центр отсека, ограниченного полуцилиндрической противоторпедной переборкой (ПТП) и заполненной жидкостью. Труба имела тонкие стенки и была «мягкой» — при взрыве она разрушалась, поглощая большую часть энергии и ослабляя удар на противоторпедную переборку. Жидкость служила для равномерного распределения энергии взрыва. Полученный при затоплении крен должен был выравниваться за счет принятия воды в отсеки двойного дна противоположного борта. Для этого служили специальные каналы и насосы.

Предложенная в 1917 году, система Пульезе успешно прошла полигонные испытания, после чего в качестве эксперимента была установлена на танкерах

**Поперечные сечения линейного корабля «Джулио Чезаре» с указанием номеров шпангоутов, 1938 г.**

(копия подлинного чертежа; публикуется впервые)



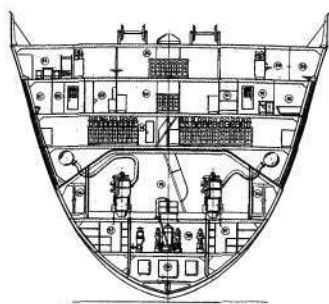
«Бренnero» (1921 г. постройки) и «Тарви-зио» (1928 г. постройки), однако опыта ее проверки в реальных условиях до начала Второй мировой войны не имелось.

На модернизированных линкорах противоторпедная переборка из стали марки ER толщиной 40 мм имела в плане U-образную форму и опиралась верхней ветвью на скос броневой палубы, а нижней — на второе дно. Изнутри корпуса ее закрывала криволинейная внешняя переборка толщиной 15 мм, а с наружной стороны стенками ПТЗ являлась внешняя обшивка корпуса толщиной 13–14 мм и обшивка двойного дна толщиной 10 мм (все — из стали ER). Внутренняя «мягкая» труба диаметром 3,4 м имела толщину стенок 6 мм. В нескольких точках она имела опоры, фиксирующие ее точно в центре внешнего отсека. С каждого борта система ПТЗ водонепроницаемыми переборками делилась на 16 секций. Границей ПТЗ служила 10-мм плоская фильтрационная переборка, тянувшаяся от второго дна до броневой палубы и переходящая выше в 70-мм стенку внутренней цитадели.

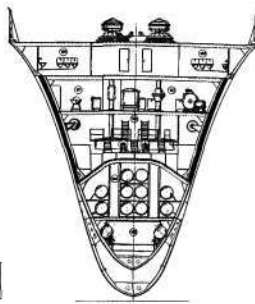
Общая глубина ПТЗ по мидель-шпангоуту составляла 6,6 м; расчетная сопротивляемость подводному взрыву — 350 кг TNT.

По оценкам, противоторпедная защита системы Пульезе была эффективнее других, однако имелись у нее свои принципиальные недостатки. Например, при очень мощном взрыве ударная волна могла на огромной скорости обойти вокруг цилиндра и разрушить противоторпедную переборку еще до того, как образовавшийся газовый пузырь начнет ломать внутреннюю трубу. В таком случае последняя лишь ослабляла удар, но не могла предотвратить разрыва ПТП и затопления внутренних отсеков корабля. В качестве общего конструктивного недостатка системы Пульезе обычно отмечается слабость клепаного соединения противоторпедной переборки с днищем корпуса, дававшего течь раньше, чем разрушится внутренний цилиндр. Не защищала система Пульезе и от торпед с магнитным взрывателем, если те взрывались под днищем корабля, где толщина обшивки составляла 15–16 мм, но этот недостаток был присущ всем без исключения системам ПТЗ того времени.

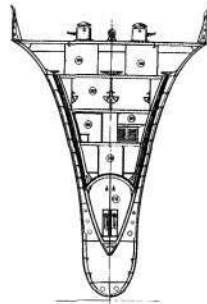
— SEZ. ORD. 64 A/ GUARD. PRORA —



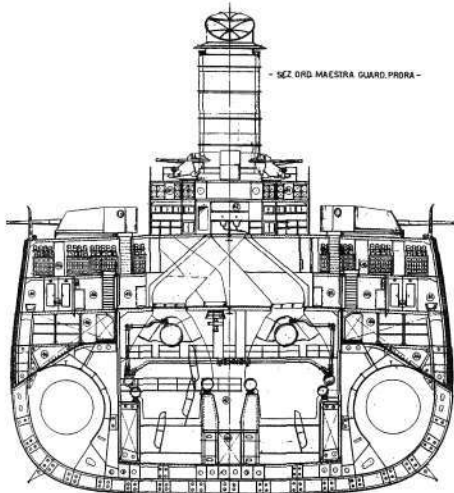
SEZ. ORD. 82 A/ GUARD. PRORA —



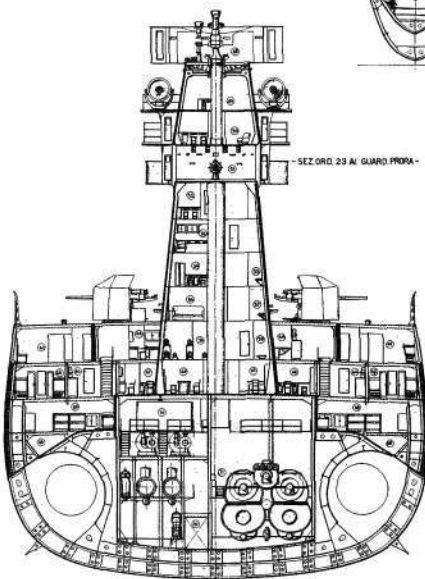
— SEZ. ORD. 92 A/ GUARD. PRORA —



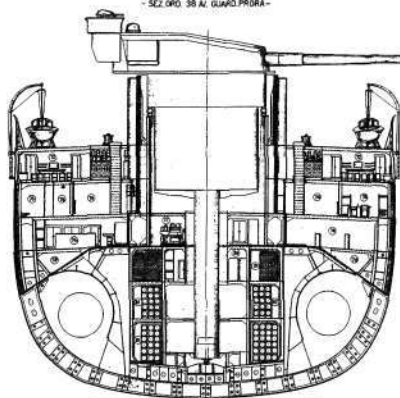
— SEZ. ORD. MAESTRA GUARD. PRORA —



— SEZ. ORD. 23 A/ GUARD. PRORA —



— SEZ. ORD. 38 A/ GUARD. PRORA —





## Вооружение

В ходе модернизации состав вооружения бывших итальянских dreadnoughtов претерпел радикальные изменения. Полностью сменилась номенклатура артиллерийских систем. «Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур» получили вооружение из 10 320-мм и 12 120-мм орудий, 8 100-мм зениток, 12 37-мм автоматов и 12 13,2-мм пулеметов; «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа» — из 10 320-мм и 12 135-мм орудий, 10 90-мм зениток, 15 37-мм и 16 20-мм автоматов. Таким образом, если ранее на каждом корабле присутствовали орудия трех различных калибров, то теперь их стало пять. Кроме того, между парами линкоров сохранилось различие в составе средней артиллерии.

В качестве метательного пороха итальянский флот с 1936 г. перешел на составы марок «НАС» (27% нитроглицерина, 66% нитроацетилцеллюлозы, 7% централита) и «ФС4» (28% нитроглицерина, 64% нитроцеллюлозы, 4% фталата, 4% централита, 1% вазелина). Они производились предприятиями «Динамит Нобель» и «Бомбрини-Пароди-Дельфино» соответственно, но по своей эффективности несколько уступали современным германским или британским образцам. Существенным недостатком итальянской артиллерии крупного калибра являлось отсутствие беспламенных порохов — одна из причин, по которым тяжелые корабли считались непригодными для ночного боя.

Кроме того, весовые допуски при производстве боеприпасов практически всех калибров были выше, чем в среднем в иностранных флотах, что вело к повышенному

рассеиванию снарядов в залпе. В июле 1939 года вице-адмирал Сильвио Зальца направил на имя адмирала Каваньяри докладную записку, в которой указывал на данный недостаток применительно к 320-мм артиллерии линкоров. Не ясно, были ли его замечания приняты к рассмотрению, но до начала войны положение с боеприпасами не претерпело улучшения.

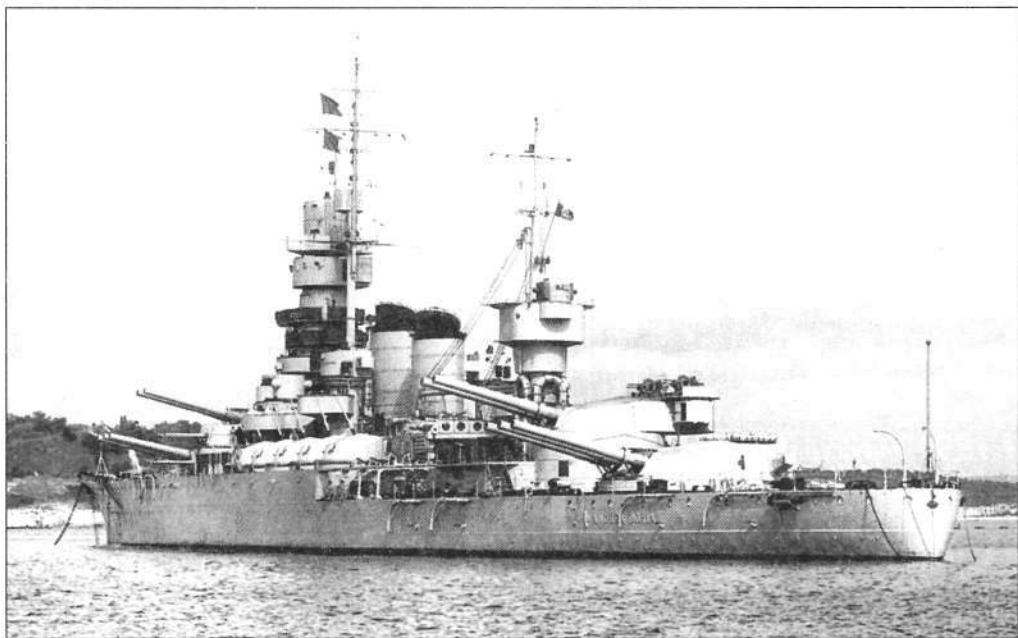
### Главный калибр

Главный калибр всех четырех модернизированных dreadnoughtов состоял из десяти 320-мм/44 орудий, размещенных двумя группами на носу и корме, каждая из которых включала трехорудийную нижнюю и двухорудийную возвышенную башни.

Переделку орудий, выпущенных «Армстронгом», стоявших на «Чезаре» и «Дуилио», вела фирма «Ансальдо»; орудия «Викерса», стоявшие на «Кавуре» и «Дориа», модернизировались фирмой «Одеро-Терни-Орландо» («О.Т.О.»). В ходе работ из пушек извлекалась внутренняя труба калибра 305 мм и удалялась часть проволоочной намотки, после чего в расширенный канал вставлялась новая внутренняя труба калибром уже 320 мм. Нарезка — правая, постоянная, с шагом 30 калибров. Внешняя часть ствола, как и поршневой затвор Велина, оставались без изменений. Таким образом, длина ствола составила 43,75 калибра, хотя официально модернизированные орудия обозначались как «32-см/44 model 1934» (для первой пары линкоров) или «model 1936» (для второй).

Итальянские специалисты дали модернизации орудий весьма высокую оценку, так

**«Андреа Дориа»  
готовится к  
артиллерийским  
стрельбам главным  
калибром. Пола,  
октябрь 1940 г.**



## Характеристики артиллерии

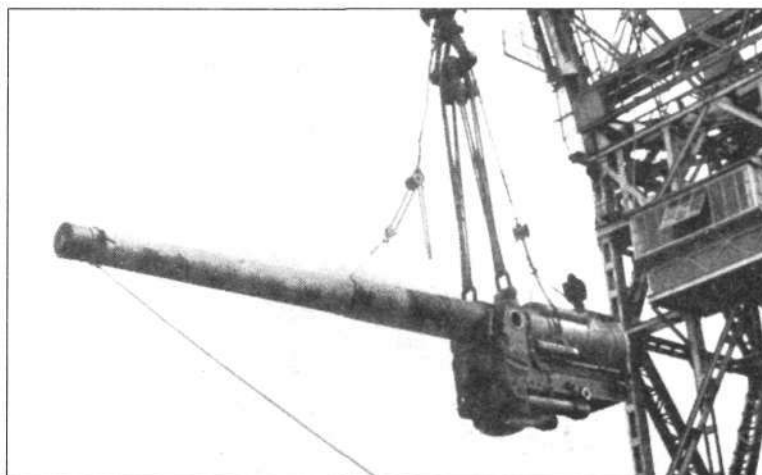
Калибр, мм / длина ствола, клб.	320 / 44	120 / 50	135 / 45	100 / 47	90 / 50
Модель	M.1934, 1936	OTO 1933	OTO 1937	OTO 1928	Ansaldo 1939
Вес орудия с затвором, кг	64 000	3360	6010	2177	1960
Длина орудия, мм	14 500	6400	6075*	4985	4500*
Длина нарезной части ствола, мм	11 320	4958	5142	3782	...
Число нарезов	80	36	36	26	...
Скорострельность, выстр./мин	2	6—7	6—7	8—10	12
Вес снаряда, кг**	525/458	22,15	32,7	13,8	10
Вес заряда, кг	175	9,7	8,875	5,0	3,4
Начальная скорость снаряда, м/с	830	920	825	850	860
Дальность стрельбы, м	28 600 / 27° 29 400 / 30°	19 500 / 42°	19 600 / 45°	15 240 / 45° 10 000 / 85°	13 000 / 40° 10 800 / 75°

\* Длина ствола.

\*\* Для фугасного снаряда; у 320-мм орудия — для бронебойного / фугасного.

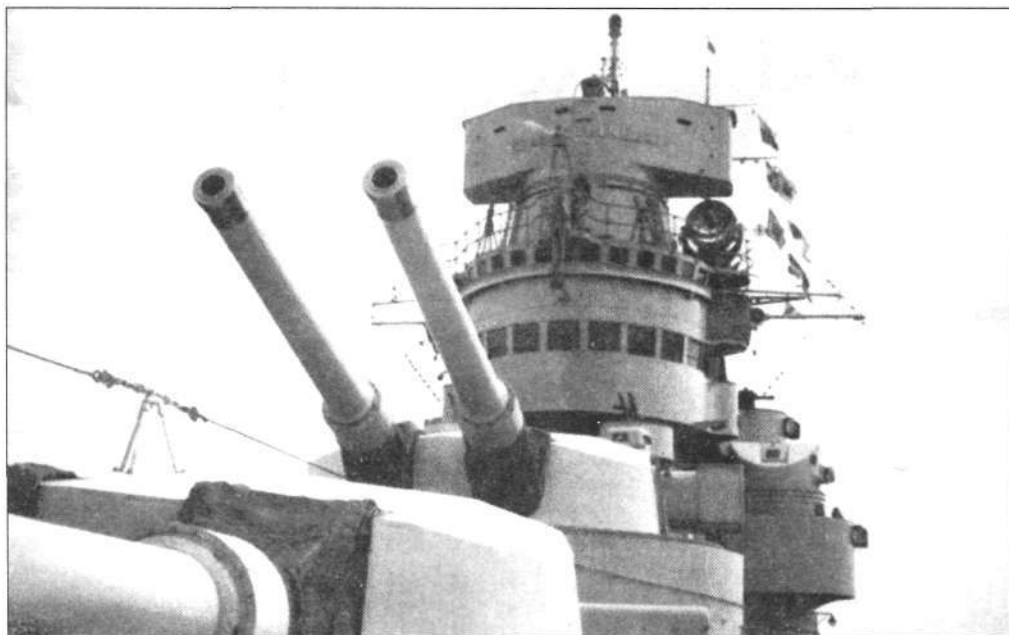
как она позволила быстро и без особых затрат увеличить огневую мощь линейных кораблей. Достаточно сказать, что дульная энергия возросла на 13,4%. Правда, в результате уменьшения толщины стенок максимальное давление пороховых газов пришлось ограничить величиной 3100 атм., что привело к некоторому снижению начальной скорости потяжелевшего на 26% снаряда. Тем не менее не удалось избавиться от еще одного недостатка, свойственного итальянской артиллерии, — низкой живучести стволов; для 320-мм пушек она оценивалась в 150 выстрелов.

Для обновленных орудий выпускались снаряды двух видов: бронебойный весом 525 кг и фугасный, который при одинаковой с первым длине, ограниченной размерами камеры, оказался легче — всего 458 кг. Известный британский эксперт Джон Кэмпбелл отмечает, что итальянские бронебойные снаряды традиционно содержали



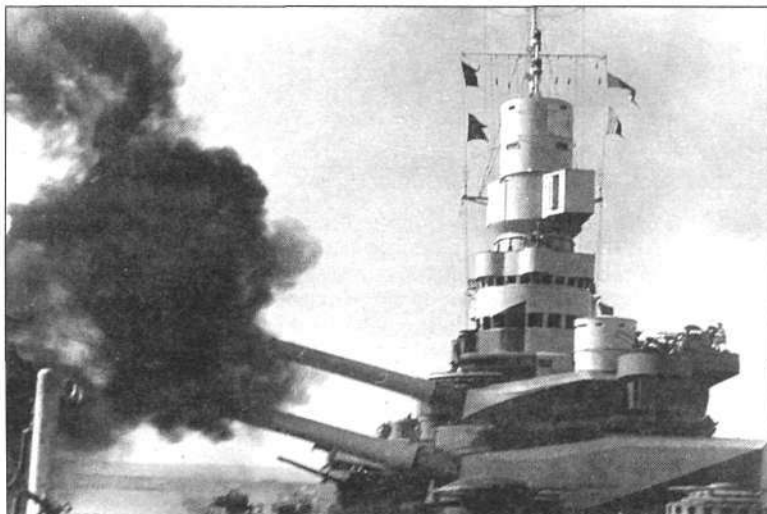
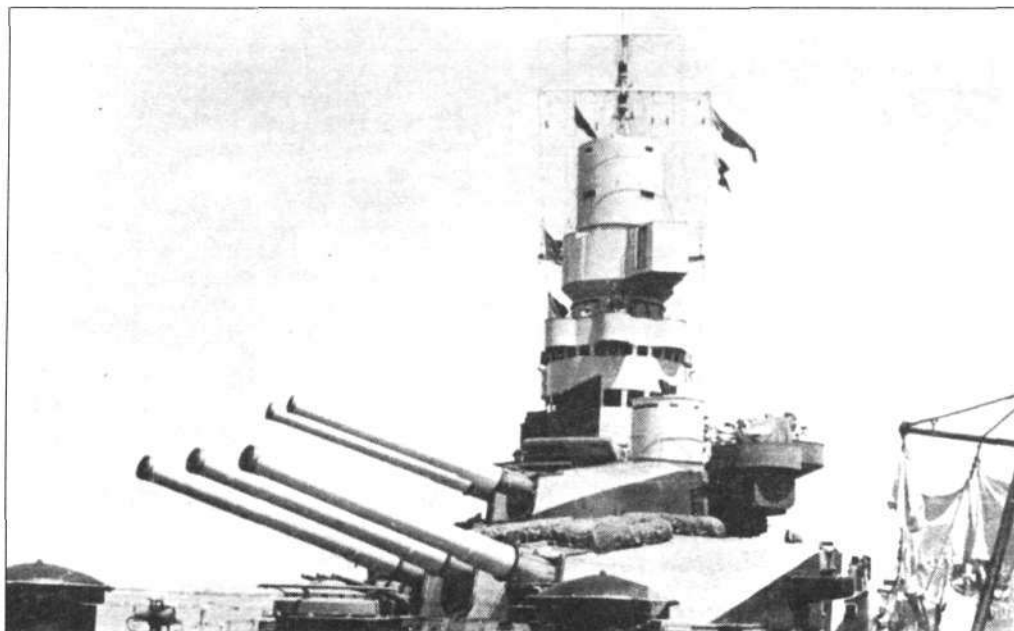
низкое количество взрывчатого вещества (около 2% TNT), а также приводит следующее сравнение: на бронебойные снаряды приходилось примерно 68% боекомплекта 320-мм орудий, однако всего около 10% содержащейся в нем взрывчатки. Мета-

**Монтаж 320-мм орудия на линкор «Конте ди Кавур» в ходе восстановительного ремонта. Триест, 1942 г.**



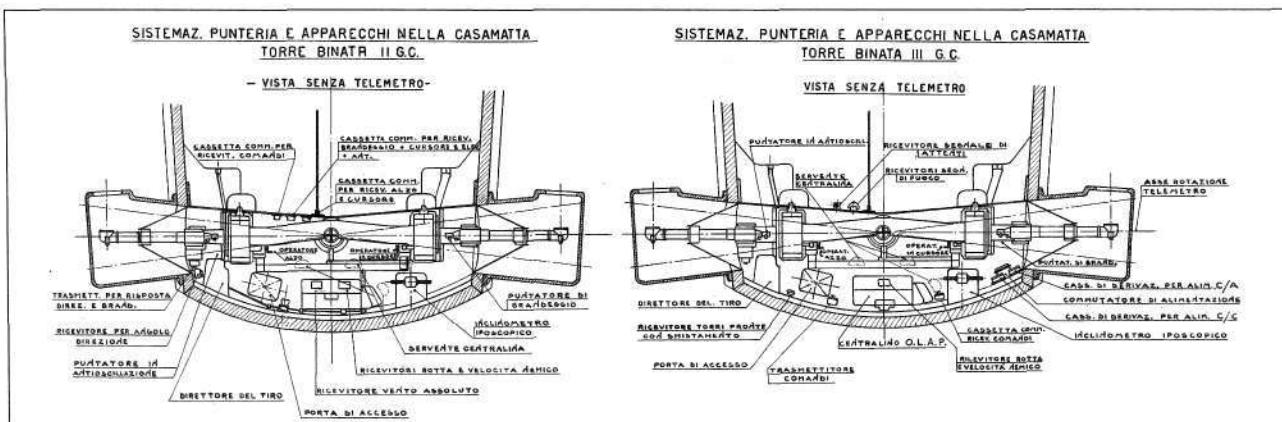
**Носовые башни и надстройка линкора «Джулио Чезаре», 1937—1938 гг. На лобовой части командно-дальномерного поста виден девиз: «Guai agli inermi» («Несчастье — в безоружии»)**

**Линейный корабль  
«Дуилио» на учебных  
стрельбах главным  
калибром, 1942 г.**



тельный заряд общим весом 175 кг по-прежнему состоял из четырех картузов.

Весьма существенному переоборудованию подверглись и башенные установки, получившие те же обозначения, что и орудия: М1934 для «Чезаре» и «Кавура» и М1936 для «Дуилио» и «Дориа». Угол возвышения стволов у первых был увеличен до 27°, а у вторых — до 30°. Дальность стрельбы возросла соответственно до 28,6 и 29,4 км. Заряжание в обоих производилось при фиксированном угле 12°. Гидравлические приводы повсеместно были заменены электрическими. Они обеспечивали скорость горизонтального наведения 5 град./с и вертикального 6 град./с. Винтовой подъемный механизм вертикальной наводки, которым оборудовались башни М1936, оказался более практичным и надежным, чем червячный, сохранившийся в установках



План тыльных частей с приборами управления огнем двухорудийных 320-мм башен №2 (слева) и №3 (справа) линкоров типа «Чезаре» (копия подлинного чертежа)

М1934. Величина отката при стрельбе полным зарядом составила 1,05 м. После модернизации вес трехорудийной башни вырос до 745 т, двухорудийной — до 548 т.

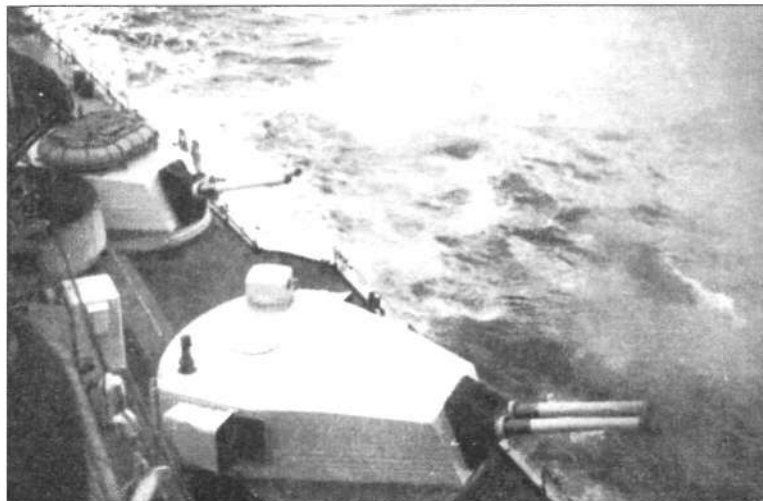
Погреба главного калибра и система подачи подвергались незначительным переделкам. Главным образом это касалось более широкого использования электрических приводов в подъемниках и внедрения дополнительных противопожарных шторок и блокировок. Штатный боекомплект 320-мм орудий на линкорах типа «Чезаре» состоял из 800 снарядов — по 80 на орудие. В отличие от них, «Дуилио» и «Дориа» принимали в погреба всего по 650 снарядов (440 бронебойных и 210 фугасных) и 2600 зарядных картузов. Погреба оборудовались системой вентиляции и кондиционирования, а также системами затопления (через кингстоны в течение 15—17 минут) и орошения (от пожарной магистрали).

### 120-мм орудия

120-мм орудия с длиной ствола 50 калибров, разработанные фирмой «Ансальдо» в середине 1920-х годов для вооружения эсминцев типа «Навигатори», на протяжении двух следующих десятилетий являлись основой артиллерийского вооружения итальянских эскадренных миноносцев. Они производились фирмами «Ансальдо» (модели 1926, 1936, 1937 и 1940 гг.) и «О.Т.О.» (модели 1931, 1933 и 1936 гг.). Все образцы имели ствол с постоянной нарезкой с шагом 30 клб., раздельно-гильзовое заряжание и горизонтально-скользящий затвор, обеспечивающий скорострельность 6—7 выстрелов в минуту. Начальная скорость 22,15-кг снаряда первоначально достигала 950 м/с, но впоследствии была снижена до 920 м/с с целью уменьшения износа ствола. Основные отличия между моделями заключались в наличии или отсутствии лейнера, а главное — в конструкции артиллерийской установки.

Применение 120-мм противоминного калибра на линкорах типа «Чезаре», первыми проходивших модернизацию, являлось вынужденным шагом: на столь небольших кораблях не удавалось выкроить место для размещения более мощных 152-мм пушек, которыми вооружались легкие крейсера серии «Кондоттери».

В итоге «Чезаре» и «Кавур» получили по двенадцать 120-мм/50 орудий «О.Т.О.» образца 1933 г. в полностью закрытых двухорудийных башнях. Оба ствола в них размещались в единой люльке с расстоянием между осями 76 см. Конструкция башни обеспечивала диапазон углов вертикальной наводки от  $-10^\circ$  до  $+42^\circ$ , благодаря чему дальность стрельбы достигала 19,5 км. В отличие от артиллерийских установок эсминцев, линкорные башни имели механи-



ческие досылатели, крепившиеся непосредственно на орудии и обеспечивавшие зарядание при любом угле возвышения. Средние башни были оборудованы 5-метровыми дальномерами и автоматами стрельбы типа RM.2 фирмы «Галилео», выработывавшими данные для стрельбы противоминной артиллерии соответствующего борта. Остальные башни снабжались 3-метровыми стереодальномерами и необходимыми инструментами для независимой стрельбы. Это обусловило существенную разницу в массогабаритных показателях: средние башни весили 48,8 т по сравнению с 34 т у концевых, да и визуально выглядели заметно крупнее.

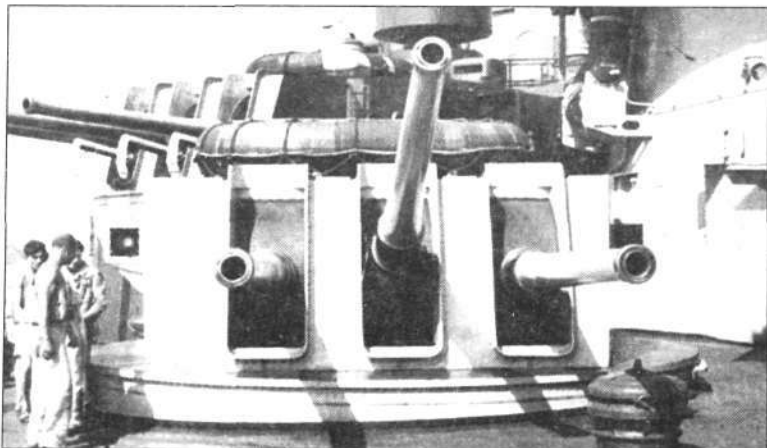
Штатный боекомплект 120-мм орудий включал 1700 бронебойных и 1200 фугасных снарядов. Они хранились в трех погребах. Два из них располагались между носовым погребом главного калибра и отделением турбогенераторов в трюме и на нижней платформе (один под другим), а третий — на верхней платформе непосредственно за отсеками энергетической установки. Снаряды и заряды из них подавались на батарейную палубу четырьмя (по два на носу и на корме) ковшовыми элеваторами, откуда вручную на специальных вагонетках (по 24 выстрела) подвозились к податочным трубам башенных установок. Башенные элеваторы располагались с внешней стороны от осей орудий.

### 135-мм орудия

К началу реконструкции второй пары линкоров итальянские оружейники создали новое 135-мм орудие с длиной ствола 45 калибров. Оно предназначалось в первую очередь для запланированных к постройке крейсеров-скаутов типа «Капитани Романи», но оказалось настолько удачным, что возникло резонное предложение оснастить ими «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа» вмес-

**120-мм башни №4 и №6 (левого борта) линкора «Джулио Чезаре», середина 1941 г.**



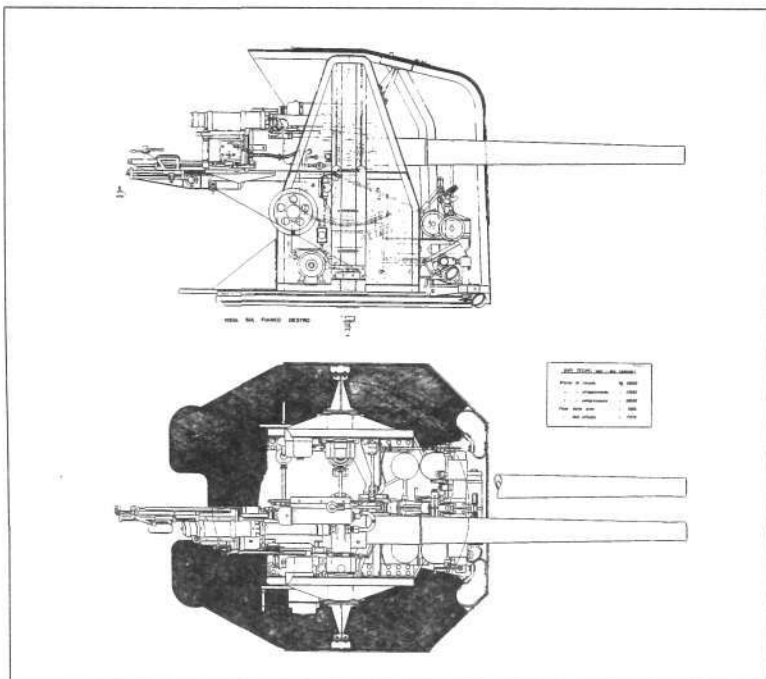


**135-мм установки  
правого борта  
линкора «Андреа  
Дориа»**

то 120-мм пушек, стоявших на их предшественниках. За счет умеренной начальной скорости (825 м/с) разработчикам удалось снизить рассеивание снарядов по сравнению со 120-мм/50 орудием, имевшим сходную дальность стрельбы, при этом разрушительная мощь снаряда, весившего 32,7 кг, была существенно выше.

Орудия и башенные установки для линкоров производились фирмой «О.Т.О.» и обозначались как модель 1937 г. Ствол состоял из внутренней свободной трубы, кожуха и скрепляющего кольца с фиксаторами, предотвращающими вращение внутренней трубы. К нему же крепились горизонтальный клиновидный затвор, открывающийся и закрывающийся вручную, и гидравлический тормоз отката цилиндрической формы. Заряжание — раздельно-

**100-мм/47  
спаренная установка  
«О.Т.О.» М1928  
(копия подлинного  
чертежа)**



гильзовое. Фактическая скорострельность составляла 6 выстр./мин.

Трехорудийная башня весила 105 т. Стволы в ней устанавливались в индивидуальных люльках, что позволяло производить вертикальную наводку каждого орудия по отдельности. Расстояние между осями стволов — 74 см. Угол возвышения мог изменяться в пределах  $-5...+45^\circ$ , что позволяло вести заградительную стрельбу по низколетящим самолетам, например — торпедоносцам. Горизонтальная и вертикальная наводка осуществлялись при помощи электродвигателей, находившихся в самой башне. Скорость горизонтальной наводки — около 10 град./с.

Расположение противоминной артиллерии на кораблях типа «Дуилио» можно без преувеличения назвать уникальным. Башни устанавливались парами побортно в районе носовой надстройки с возвышением кормовых над носовыми. При этом возвышенные башни могли выступать в качестве запасных постов управления огнем орудиями «своего» борта и оборудовались 6-метровыми дальномерами и автоматами стрельбы типа RM.2.

Снаряды и заряды к 135-мм орудиям хранились совместно в трех погребах, расположенных аналогично носовой группе 120-мм погребов линкоров типа «Чезаре» — в корму от башни №2 на нижней и средней платформах и в трюме. Суммарный боекомплект включал 1773 снаряда: 572 бронебойных с донным взрывателем, 873 фугасных для стрельбы по морским целям с головным взрывателем и 328 фугасных для ведения заградительного зенитного огня с дистанционно-ударным взрывателем. Подача боезапаса противоминной артиллерии на «Дуилио» и «Дориа» была организована примерно так же, как и на первой паре. Снаряды и заряды из погребов вертикальными подъемниками ленточного типа с электрическим приводом поднимались на батарейную палубу, откуда вручную подавались через дверь в перегрузочное отделение, где грузились в другие наклонные подъемники, доставлявшие боезапас в боевое отделение башни, непосредственно к орудиям, и там, опять же вручную, перекладывались на лотки досылателей. Заряжание теоретически допускалось при любом угле возвышения стволов, однако мощности прибойников, приводимых в действие энергией отдачи, хватало только для заряжания при углах возвышения не более  $30^\circ$ . При больших углах оно могло производиться только вручную, что резко снижало темп стрельбы.

#### **100-мм зенитки**

К середине 1930-х годов фактически единственным средством противовоздушной обороны дальнего боя, имевшемся в распо-

ряжении итальянских моряков, являлось 100-мм/47 орудие. История этой артсистемы довольно любопытна. Она была разработана в 1910 г. чешской фирмой «Шкода» — главным поставщиком артиллерии австро-венгерского флота — и под маркой K11 являлась основой вооружения крейсеров типа «Гельголанд» и эсминцев типа «Татра». Несколько таких орудий попали в Италию вместе с трофейными кораблями и получили высокую оценку. В 1924 г. фирма «О.Т.О.» скопировала удачный образец и начала его производство. Всего существовало три модели, на линкорах типа «Чезаре» стояли орудия образца 1928 г. От австрийского оригинала пушка отличалась лишь наличием лейнированного ствола. Она имела унитарное заряжание (вес снаряженного выстрела 26 кг, снаряда — 13,8 кг), клиновый затвор и снабжалась пневматическим досылателем. Тем не менее практическая скорострельность оставалась относительно невысокой — 8—10 выстр./мин. Живучесть ствола составляла около 500 выстрелов.

На кораблях итальянского флота данное орудие использовалось в спаренных установках, разработанных инженером-генералом Эудженио Минизини\*. Она снабжалась 8-мм броневым щитом характерной запоминающейся формы, весила 15 т и обеспечивала вертикальное наведение в пределах  $-5...+85^\circ$  (горизонтальное теоретически было круговым, но на практике зависело от специфики расположения установок на корабле); расчет — 16 человек. Характерной особенностью установки являлось наличие механизма подъема цапф. Как правило, на зенитных орудиях из-за большого угла возвышения стволов и сильного опускания при этом казенной части ось цапф приходилось располагать довольно высоко, что затрудняло заряжание при малых углах возвышения. Наиболее очевидным способом решения проблемы является автоматизация процесса заряжания, но Минизини избрал другой путь. В его установке для углов возвышения  $-5...+25^\circ$  высота оси цапф оставалась постоянной и равной 1,42 м. По мере увеличения возвышения стволов высота цапф также увеличивалась и при угле  $+50^\circ$  достигала 2,32 м. Это делало установку по-настоящему универсальной, т.е. в равной степени пригодной для ведения огня как по надводным, так и по воздушным целям, однако усложняло и утяжеляло конструкцию, делая ее потенциально менее надежной.

\* В середине 30-х годов Советский Союз закупил в Италии 10 таких установок для вооружения крейсеров «Червона Украина», «Красный Крым» и «Красный Кавказ». У нас они назывались «100-мм орудиями системы Минизини».

\*\* Подробнее 90-мм зенитки описаны в книге, посвященной линкорам типа «Литторио».

На момент начала модернизации первой пары линкоров 100-мм/47 зенитки являлись весьма эффективным средством ПВО, однако десятилетием позже ситуация изменилась: к началу Второй мировой войны скорострельность и особенно скорости наведения орудий Минизини (13 град./с в горизонтальной и всего 7 град./с в вертикальной плоскости) уже не соответствовали задачам борьбы с самолетами, способными к быстрому угловым перемещениям.

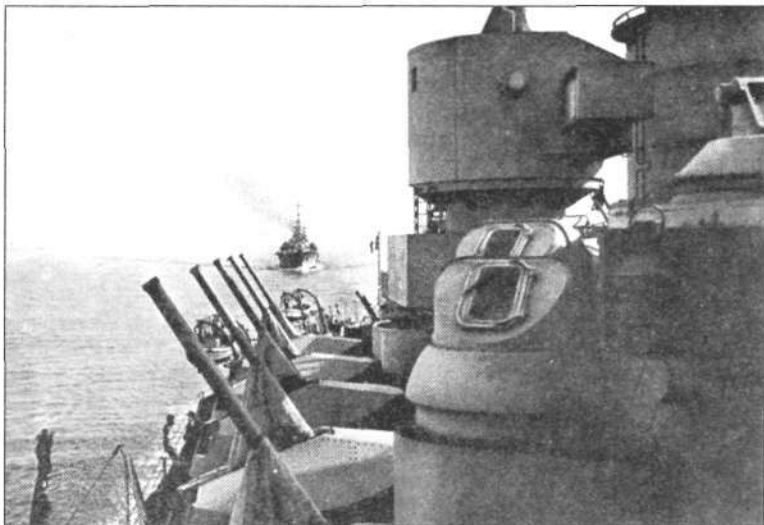
Ограниченные размеры палубного пространства позволили разместить на линкорах всего по четыре 100-мм установки. Они стояли парами на палубе полубака: носовые — между носовой возвышенной башней и башенноподобной надстройкой, кормовые — между основанием грот-мачты и кормовой возвышенной башней. Такой состав зенитного вооружения дальнего боя нельзя назвать иначе как откровенно слабым. Достаточно вспомнить, что итальянские тяжелые крейсера располагали вдвое большим количеством зениток.

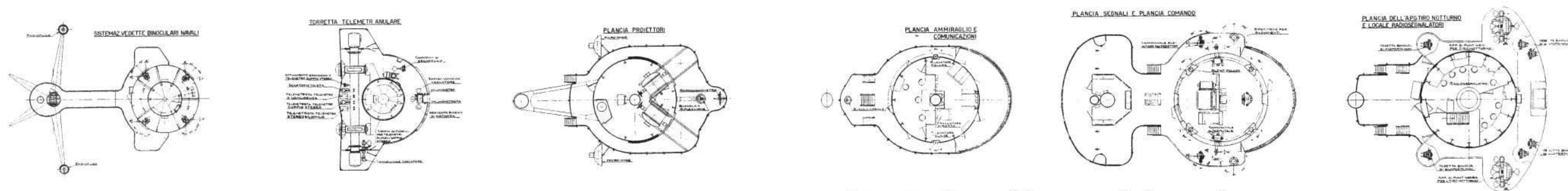
Боезапас хранился в трех погребах — двух носовых и одном кормовом. Носовые располагались на средней платформе позади барбетов башен главного калибра; кормовой — в трюме под кормовым 120-мм погребом. В боекомплект 100-мм орудий на линкорах входило 3850 снарядов: 2460 фугасных, 1200 трассирующих и 190 осветительных.

### 90-мм зенитки

На замену устаревшей 100-миллиметровке в конструкторском бюро фирмы «Ансальдо» была создана 90-мм зенитка\*\* с длиной ствола 50 клб. Ее разрабатывали специально для новейших линкоров типа «Литторио», но после успешных испытаний прототипа на старом броненосном крейсере «Сан Джорджо», переоборудованном в пла-

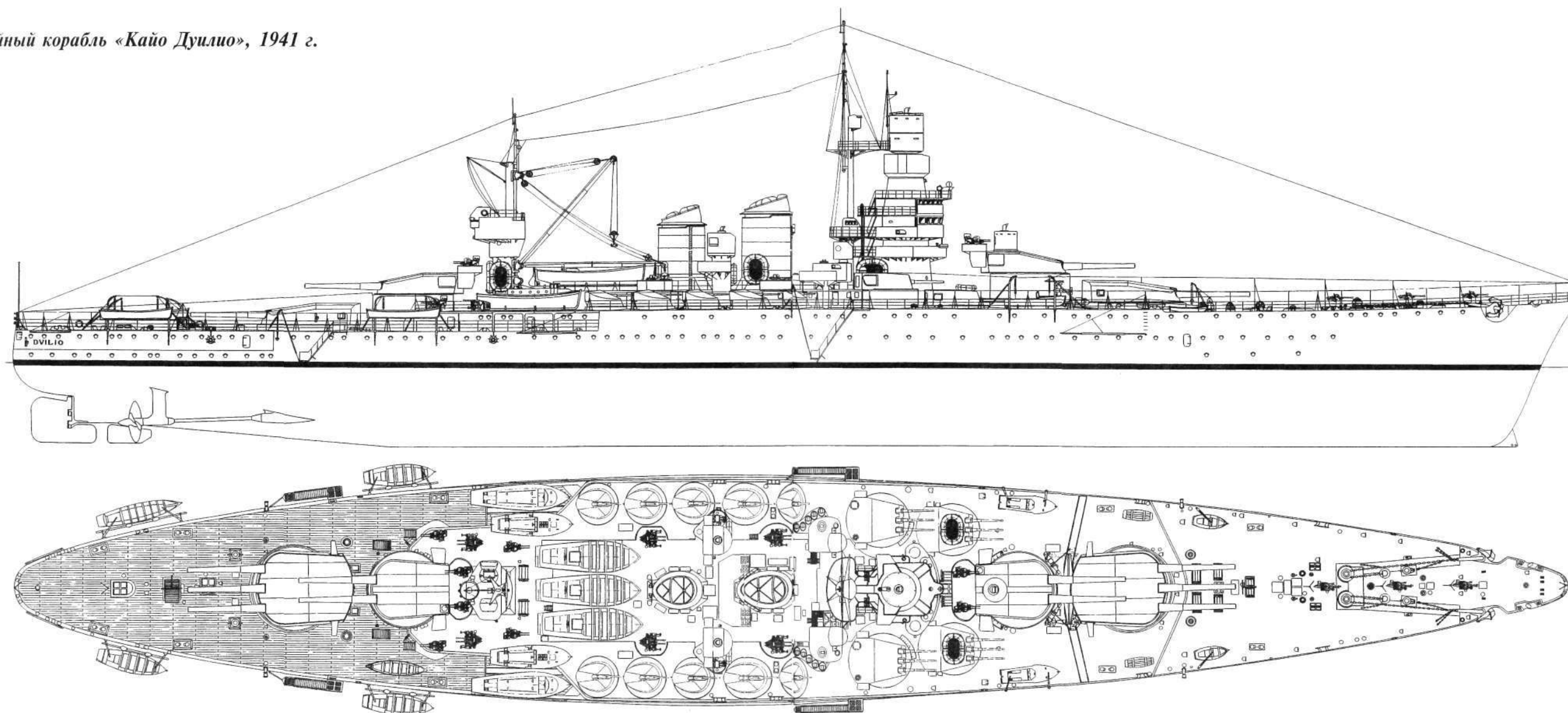
**90-мм зенитки правого борта, пост управления огнем противоминной артиллерии и посты воздушного наблюдения (на переднем плане) линейного корабля «Кайо Дуилио»**



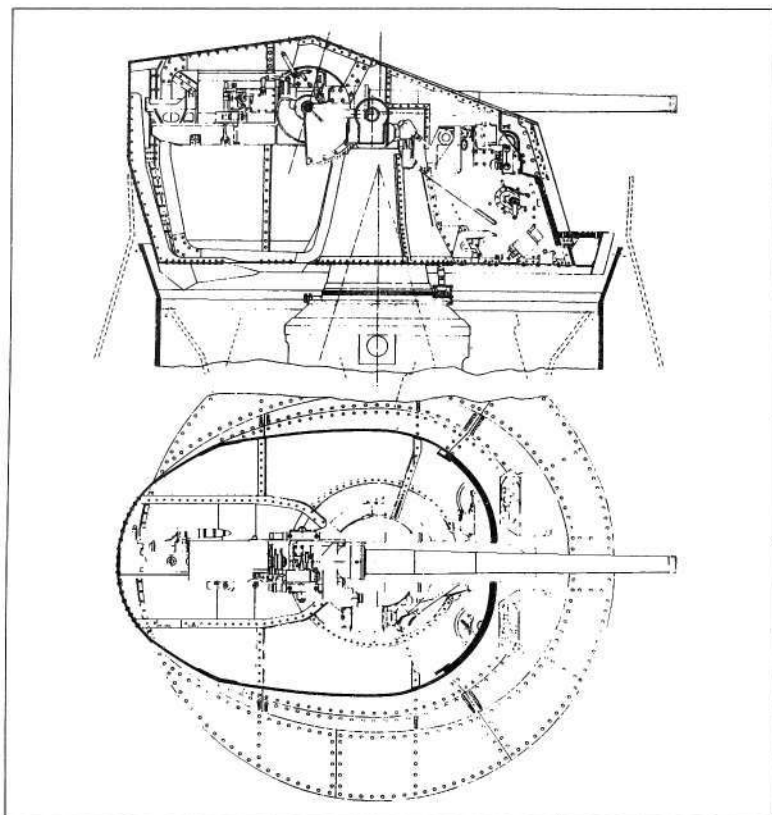


Планы уровней носовой башенноподобной надстройки

Линейный корабль «Кайо Дуилио», 1941 г.







**90-мм/50 установка  
«Ансальдо» М1938**  
(копия подлинного  
чертежа)

вучую батарею, новую пушку поспешили включить в проект переоборудования «Дуилио» и «Дория». Серийное производство данной артсистемы вели фирмы «Ансальдо» и «О.Т.О.», на модернизированных линкорах второй группы стояли зенитки модели «Ansaldo 1939».

Ствол данной пушки имел моноблочную конструкцию и присоединялся к казеннику с помощью байонетного замка, что позволяло производить его быструю замену. Затвор — горизонтальный клиновидный; зарядание — унитарное (вес патрона 18,41 кг, снаряда — 10,1 кг). Орудие имело умеренную для своего калибра начальную скорость 860 м/с, что должно было уменьшить износ ствола при сохранении хорошей насыщенности траектории, важной для зенитного огня.

Одноорудийная 90-мм установка была полностью закрытой и имела ручную горизонтальную и вертикальную наводку и механизмы стабилизации в двух плоскостях. Вертикальные углы наводки могли меняться от  $-5^\circ$  до  $+75^\circ$ . Установки стояли на легко бронированных барбетах, внутри которых находились системы стабилизации фирмы «Сан Джорджо» из Генуи. Качающаяся часть весом чуть более 19 т крепилась на шарнирах, приводимых в действие двумя отдельными электромоторами для стабилизации килевой и бортовой качки.

К сожалению, уровень развития итальянской электротехнической промышленности оказался слабым для столь сложных конструкций. При резких движениях корабля вычисления углов крена и дифферента могли производиться с ошибками; узлы системы стабилизации не обладали достаточной герметичностью, и ее часто выводили из строя водяные брызги или дождевая вода; отсутствовали соединенные с системой управления огнем дистанционные приводы, необходимые для ведения по-настоящему эффективной зенитной стрельбы. К тому же большой вес и объем ограничивали общее число 90-мм орудий, которые могли быть установлены на корабле.

Линкоры типа «Дуилио» получили по десять 90-мм орудий, размещавшихся попарно вдоль средней надстройки. Подача боеприпасов осуществлялась из подбашенного отделения при помощи ковшового элеватора с электрическим приводом. В его верхней части был смонтирован автоматический установщик таймеров взрывателей. Зарядание производилось при любом угле возвышения. В подбашенном отделении могло размещаться 90 патронов в пружинных держателях. Остальные хранились в погребе, располагавшемся между кормовой переборкой отсеков силовой установки и погребами кормовой возвышенной башни главного калибра. Из погребов патроны поднимались с помощью электрических элеваторов и вручную доставлялись в подбашенное отделение. Боезапас составлял 4000 зенитных и 190 осветительных снарядов.

### **Зенитные автоматы и пулеметы**

Малокалиберная зенитная артиллерия линейных кораблей типов «Чезаре» и «Дуилио» была представлена стандартными образцами, стоявшими на вооружении итальянского флота. Их монополюсным поставщиком являлась фирма «Бреда».

37-мм автомат с длиной ствола 54 калибра был разработан в 1932 г. Его автоматика работала по принципу отвода дульных газов, питание осуществлялось из магазинов емкостью по 6 патронов, вставлявшихся сверху. Из-за необходимости частой замены магазинов практическая скорострельность не превышала 120 выстр./мин. Снаряды были двух основных типов — фугасные (с механизмом самоуничтожения) и трассирующие; бронебойные снаряды, судя по имеющимся описаниям, на линкорах не использовались.

Спаренная установка М1932 весила 5 т и обслуживалась расчетом из 7 человек. Вертикальная наводка обеспечивалась в пределах от  $-10^\circ$  до  $+80^\circ$ , имела стабилизацию в небольшом диапазоне, хотя в процессе эксплуатации из-за частых отказов ее предпочитали отключать. Характерные



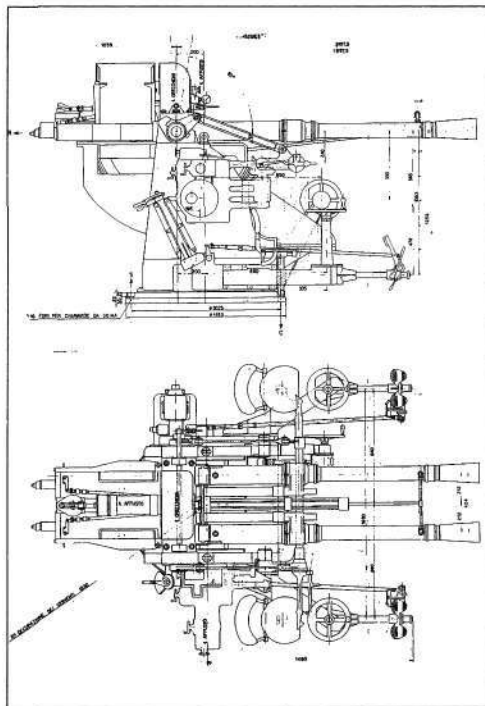
## Характеристики зенитных автоматов и пулеметов

Калибр, мм / длина ствола, клб.	37 / 54	20 / 65	13,2 / 76
Модель	Breda 1932	Breda 1935	Breda 1931
Вес орудия с затвором, кг	277	72	47,5
Длина ствола, мм	1998	1300	1000
Скорострельность, выстр./мин	60—120	150	400
Вес унитарного патрона, г	1630	320	125
Вес снаряда, г	1250	134	52
Вес заряда, г	200	38	15
Начальная скорость снаряда, м/с	830	825	790
Дальность стрельбы, м	7800 / 45°	5500 / 45°	6480 / 45°
Достигаемость по высоте, м	5000 / 80°	2900 / 80°	3200 / 80°

скорости горизонтальной и вертикальной наводки составляли 14 и 15 град./с. Охлаждение ствола было водяным, для чего на установке имелся циркуляционный насос. Существенным недостатком 37-мм автоматов являлась сильная вибрация. Она сбивала наводку при длительной стрельбе и вынуждала ставить мощные палубные подкрепления. В результате эффективность автоматов в качестве оружия ПВО оказалась ограниченной. Они считались наиболее приспособленными для ведения заградительного огня по низколетящим целям, например торпедоносцам.

На всех четырех модернизированных линкорах имелось по шесть спаренных установок M1932. Четыре из них располагались на средней надстройке в районе дымовых труб, еще две на типе «Чезаре» стояли между носовыми башнями главного калибра, а на типе «Джулио» — на палубе полубака чуть впереди кормовой возвышенной башни. Кроме того, на последних в самом носу стояло три 37-мм автомата в одинарных установках M1939, убирающихся под палубу. Эти автоматы имели воздушное охлаждение стволов и не имели системы стабилизации. Вес установки составлял 1,5 т, при этом вибрация при стрельбе была значительно ниже, а точность — выше, чем у «спарки».

Противовоздушную оборону на самых ближних подступах призваны были обеспечивать 13,2-мм пулеметы образца 1931 г. Этот пулемет разрабатывался на основе французского «Гочкиса» того же калибра. Автоматика работала на принципе отвода газов, питание осуществлялось от горизонтально вставлявшегося магазина на 12 патронов (при этом сохранялась французская практика, когда отстрелянные гильзы автоматически вставлялись обратно на свои места в магазин), охлаждение ствола — воздушное. На флот он поступал в спаренных установках M1931, имевших массу 635 кг и диапазон углов вертикальной наводки от  $-11$  до  $+85^\circ$ . На практике пулемет терял надежность после примерно 1000 выстрелов из-за разгара ствола. Приходилось стрелять из него короткими очередями и держать поблизости сменные стволы.



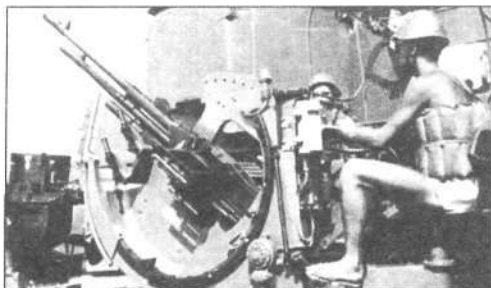
**37-мм/54 спаренный автомат «Бреда» M1932**

(копия подлинного чертежа)

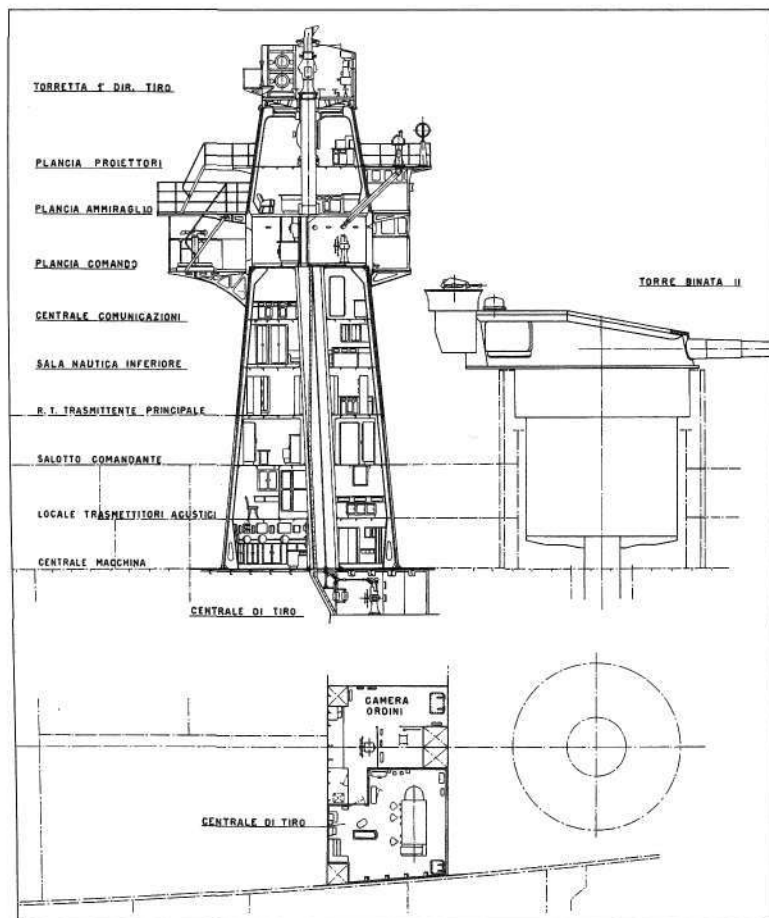
**В н и з у:**  
носовой 37-мм автомат левого борта на линкоре «Джулио Чезаре», 1941 г.



**Спаренный 20-мм автомат «Бреда» на линкоре «Дориа», лето 1942 г.**



**Продольный разрез носовой башенноподобной надстройки и план центрального артиллерийского поста линкора типа «Чезаре»**  
(копия подлинного чертежа)



лемета, унаследовав от него воздушное охлаждение, автоматику на принципе отвода дульных газов и питание от горизонтального магазина на 12 патронов. Вес снаряда увеличился в 2,5 раза, причем их номенклатура отличалась завидным разнообразием: бронебойно-трассирующие, бронебойно-разрывные, фугасные, трассирующие с взрывателями повышенной чувствительности и т.д.

Спаренная установка M1935 отличалась характерным размещением орудий по диагонали — левое выше правого. Она оказалась довольно тяжелой (2330 кг) и при стрельбе также страдала от вибрации, хотя и не столь значительной, как у 37-мм автоматов. Углы возвышения стволов в установке менялись от  $-10$  до  $+100^\circ$ ; расчет состоял из 5 человек.

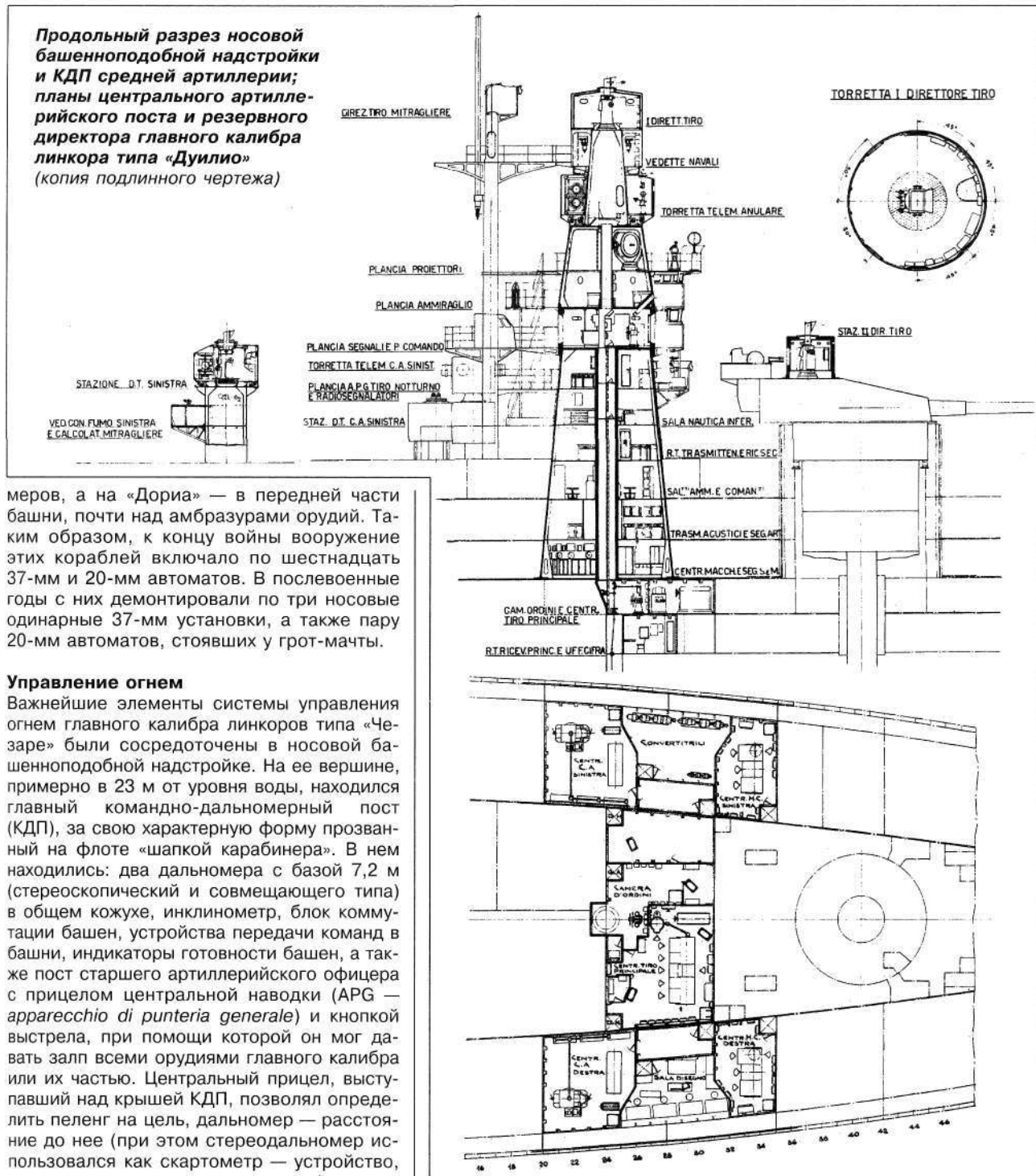
Линкоры типа «Дуилио» получили по восемь спаренных 20-мм автоматов. По два стояли на крышах каждой возвышенной башни главного калибра, еще четыре были установлены в районе грот-мачты, впереди и позади 37-мм установок.

Штатный боекомплект для 37-мм автоматов на линкорах типа «Чезаре» состоял из 1500 патронов на орудие (всего 18 000 на корабль), на линкорах типа «Дуилио» — из 1800 патронов на орудие (всего 27 000 на корабль); для каждого 20-мм автомата по нормативам полагалось иметь 2400 патронов (всего по 38 400 на корабль). Боезапас зенитных автоматов хранился в носовом и кормовом погребах, располагавшихся в районе погребов башен главного калибра, однако весьма значительная его часть находилась в кранцах первых выстрелов, в непосредственной близости от установок. Например, кранцы первых выстрелов кораблей типа «Чезаре» вмещали 5378 37-мм патронов и более двух третей боекомплекта 20-мм автоматов.

Легкое зенитное вооружение модернизированных линкоров в годы Второй мировой войны подвергалось незначительным изменениям. На «Джулио Чезаре» в начале 1941 г. на крышах носовых 120-мм башен установили по одной 20-мм «спарке»; еще две таких же разместили на палубе юта в диаметральной плоскости, однако установки с грот-мачты убрали. Таким образом, общее число 20-мм автоматов на этом корабле достигло шестнадцати и оставалось неизменным до конца его карьеры в итальянском флоте.

На линкорах второй группы весной 1942 г. появилось по две дополнительные 37-мм спаренные установки. Их установили по бокам от кормовой возвышенной башни главного калибра. Стоявшие там 20-мм автоматы переместились на крышу носовой возвышенной башни. При этом на «Дуилио» их смонтировали прямо над кожухами дального

**Продольный разрез носовой башенноподобной надстройки и КДП средней артиллерии; планы центрального артиллерийского поста и резервного директора главного калибра линкора типа «Дуилио»**  
(копия подлинного чертежа)



меров, а на «Дория» — в передней части башни, почти над амбразурами орудий. Таким образом, к концу войны вооружение этих кораблей включало по шестьдесят 37-мм и 20-мм автоматов. В послевоенные годы с них демонтировали по три носовые одинарные 37-мм установки, а также пару 20-мм автоматов, стоявших у гот-мачты.

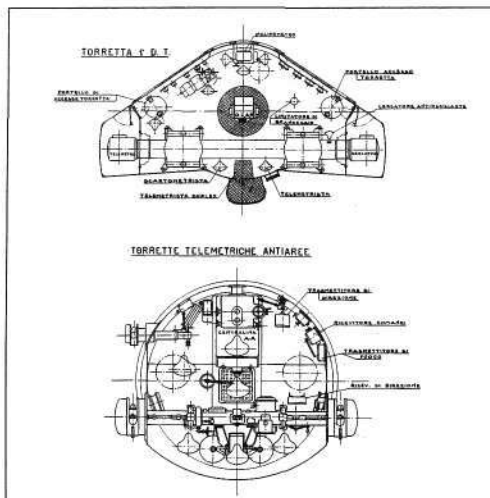
#### Управление огнем

Важнейшие элементы системы управления огнем главного калибра линкоров типа «Чезаре» были сосредоточены в носовой башенноподобной надстройке. На ее вершине, примерно в 23 м от уровня воды, находился главный командно-дальномерный пост (КДП), за свою характерную форму прозванный на флоте «шапкой карабинера». В нем находились: два дальномера с базой 7,2 м (стереоскопический и совмещающего типа) в общем кожухе, инклинометр, блок коммутации башен, устройства передачи команд в башни, индикаторы готовности башен, а также пост старшего артиллерийского офицера с прицелом центральной наводки (APG — *apparecchio di punteria generale*) и кнопкой выстрела, при помощи которой он мог давать залп всеми орудиями главного калибра или их частью. Центральный прицел, выступавший над крышей КДП, позволял определить пеленг на цель, дальномер — расстояние до нее (при этом стереодальномер использовался как скартومتر — устройство, определяющее величину промаха), инклинометр служил для вычисления курсового угла цели.

На лобовой части командно-дальномерного поста у «Чезаре» был начертан девиз «Guai agli inermi» («Несчастье — в безоружии»), а у «Кавура» — «Molti nemici molto onore» («Больше врагов — больше чести»).

Между собой они различались числом и формой крышек объективов дальномеров: на «Кавуре» их было четыре, причем три из них имели квадратную форму, а правая нижняя была вытянута вдоль оси дальномера; на «Чезаре» имелось всего две вертикальные крышки прямоугольной формы.

**Планы командно-дальномерных постов главного (вверху) и среднего (внизу) калибров линкоров типа «Чезаре»**



Определенные в КДП элементы движения цели передавались в центральный артиллерийский пост, расположенный на втором ярусе башенноподобной надстройки (на уровне верхней палубы). Находившийся там центральный автомат стрельбы — так называемая «центральный» типа «O.L.A.P.» — на основании этих данных и заложенных в него таблиц стрельбы вычислял углы горизонтальной и вертикальной наводки, которые передавались в артиллерийские башни.

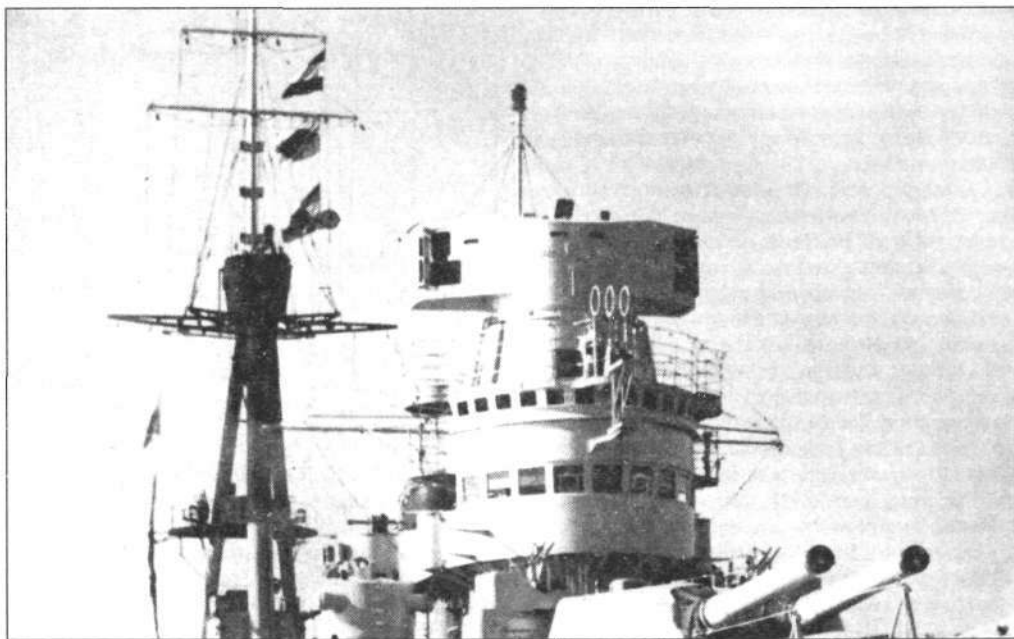
В случае выхода из строя основной системы, управление огнем могло производиться по запасной схеме из башни №2, в тыльной части которой находился пост второго артиллерийского офицера, оборудованный 9-метровым стереодальномером и автоматом стрельбы типа RM.1 фирмы «Галилео». Прицел центральной наводки отсутствовал, но его роль выполняли приборы наведения самой башни. Аналогичное оборудование имелось в башне №3, что позволяло в случае необходимости разделять огонь носовой и кормовой групп башен по двум целям.

Управление огнем среднего калибра организовывалось отдельно для установок левого и правого борта и осуществлялось при помощи двух директоров, расположенных по бокам от башенноподобной надстройки. Каждый из них оборудовался 3-метровым стереодальномером и необходимыми прицелами. Данные вырабатывали автоматы стрельбы типа RM.2, расположенные в тыльных частях центральных 120-мм башен вместе с 5-метровыми стереодальномерами. Эти же башни могли использоваться для управления огнем средней артиллерии «своего» борта в случае выхода из строя основного директора.

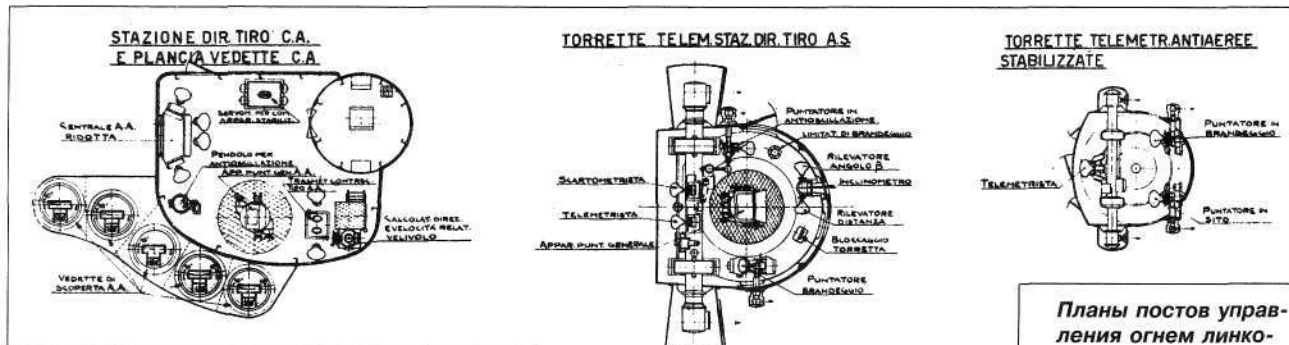
На крыльях командирского мостика располагались колонки ночной стрельбы соответствующего борта, оборудованные ночными визирами, 1,5-метровыми стереодальномерами и мобильным оборудованием связи. Они служили для управления огнем 120-мм орудий в ночное время на небольших дистанциях, когда использование вычислителей считалось нецелесообразным ввиду быстрого изменения обстановки. В дневное время с этих колонок осуществлялось управление стрельбой 100-мм зениток...

Корабли типа «Дуилио» получили более современную и развитую систему управления огнем, а выделенные под нее помещения были более просторными. Сохранив общие принципы предшественников, конструкторы привнесли элементы, разра-

**Командно-дальномерный пост главного калибра линкора «Конте ди Кавур», 1937–1938 гг.**  
За характерную форму он получил прозвище «Шапка карабина»





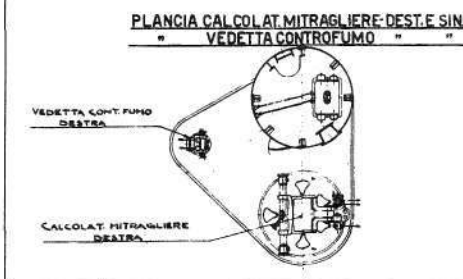


ботанные для линейных кораблей типа «Литторио».

Основное изменение коснулось командно-дальномерного поста главного калибра. Как и на двух первых линкорах, он находился на десятом уровне башенноподобной надстройки и был оборудован двумя 7,2-метровыми дальномерами (стереоскопическим и совмещения), а также инклинометром. Однако если на «кавурах» в его центральной части размещался пост старшего артиллерийского офицера, то теперь там находилась полая труба, поддерживающая два верхних яруса надстройки. Непосредственно над КДП располагался пост наблюдения за морем, оборудованный четырьмя биноклями, а еще выше — отдельная башенка директора управления огнем главного калибра с прицелом центральной наводки, откуда старший артиллерийский офицер осуществлял распределение целей и производил залп. Директор был связан с центральным артиллерийским постом, оборудованным автоматом стрельбы типа «O.L.A.P.», который размещался на нижней палубе.

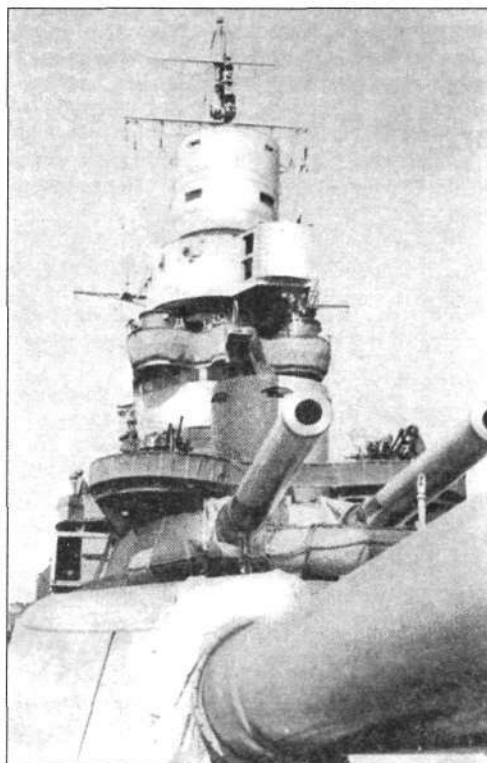
На случай выхода из строя основного директора управления огнем главного калибра линкоры типа «Дуилио» были оснащены запасным. Он располагался на крыше башни №2 в бронированной башенке цилиндрической формы. При этом на «Дуилио» она стояла на плоской части крыши башни, ближе к ее тыльной стенке, а на «Дория» была несколько смещена вперед и находилась точно на оси вращения башни, что имело неоспоримое преимущество с точки зрения точности целеуказания. В остальном обе двухорудийные башни несли то же оборудование, что и на линкорах типа «Чезаре» (9-метровый стереодальномер и автомат стрельбы типа RM.1).

Управление огнем 135-мм орудий осуществлялось при помощи двух командно-дальномерных постов средней артиллерии, стоявших побортно в средней части корабля — на специальных основаниях между дымовыми трубами. Каждый КДП оснащался 5-метровым стереодальномером, центральным прицелом, инклинометром и не-

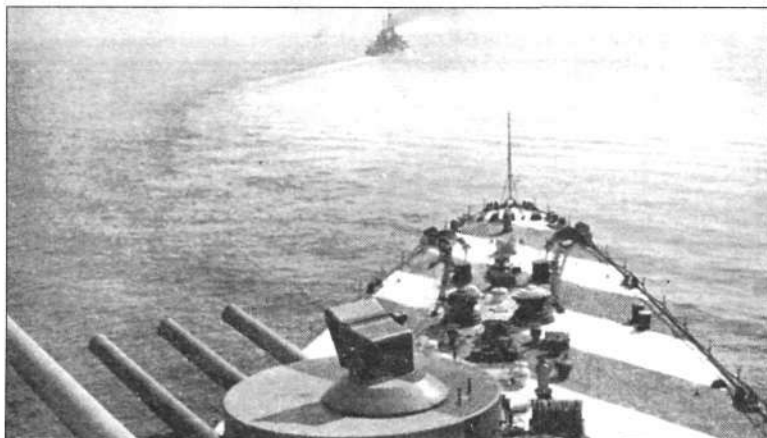


обходимыми приемо-передающими устройствами. Данные для стрельбы вырабатывали центральные автоматы стрельбы соответствующего борта, располагавшиеся по бокам от ЦАП главного калибра с некоторым смещением в нос. Как уже говорилось, возвышенные 135-мм башни оборудовались в качестве запасных постов уп-

Планы постов управления огнем линкоров типа «Дуилио»: пост управления зенитным огнем и площадка с постами воздушного наблюдения (слева); командно-дальномерный пост средней артиллерии (в центре); стабилизированный дальномерный пост 90-мм орудий (справа); площадка управления огнем 37-мм автоматов (внизу)



Носовые башни главного калибра и посты управления огнем линкора «Дуилио», лето 1942 г.



**Элементы системы управления огнем линкора «Дуилио», лето 1942 г.**

**Вверху: головка прицела центральной наводки на резервном посту управления огнем (на башне №2).**

**Справа: КДП средней артиллерии левого борта**



равления огнем и оснащались 6-метровыми дальномерами и автоматами стрельбы упрощенного типа RM.2.

Весьма важное значение на этот раз придавалось системе управления огнем 90-мм зениток — эти современные орудия, обладавшие высокой скорострельностью и значительными скоростями наводки, требовали, таким образом, быстрой выработки данных для стрельбы. К счастью, наличие стабилизации башенных установок упрощало расчет поправок, зависящих от крена и дифферента самого корабля.

Посты управления огнем 90-мм орудий располагались по бокам от фок-мачты на уровне надстроечной палубы. Каждый из них включал стабилизированный дальномерный пост с 3-метровым стереодальномером и закрытую вычислительную станцию, в которой находился стабилизированный оптический прицел, автомат стрельбы упрощенного типа, баллистический вычислитель, сервомотор и приемо-передающая аппаратура. С наружной стороны к станции примыкала площадка с пятью постами воздушного наблюдения.

Как правило, при отражении скоротечных воздушных налетов данные для стрельбы вырабатывались по упрощенной схеме прямо на станции управления зенитным огнем. Однако на кораблях имелось и два центральных автомата стрельбы 90-мм орудий. Они располагались симметрично автоматам противоминной артиллерии — по бокам

от ЦАП главного калибра, но со смещением в корму.

В отличие от предшественников, не имевших оборудования для управления стрельбой зенитных автоматов и пулеметов, «Дуилио» и «Дория» оборудовались двумя колонками управления огнем малокалиберной зенитной артиллерии. Они стояли на специальных площадках у оснований КДП среднего калибра. Колонки выдавали углы горизонтальной и вертикальной наводки и дистанцию для 37-мм автоматов и только угол горизонтальной наводки и дистанцию для 20-мм автоматов. Распределение целей осуществлялось со специального поста, находившегося на вершине фок-мачты и связанного телефонными линиями с постами воздушного наблюдения и прицельными колонками. С «Дуилио» этот пост был снят во время ремонта в начале 1941 г., тогда как на «Дория» сохранился вплоть до конца войны, а впоследствии на его месте была смонтирована антенна радиолокационной станции NSA-1.

Наконец, оба линкора располагали резервным стереодальномером с базой 3 м, стоявшим на основании грот-мачты, а также двумя колонками ночной стрельбы с 1,5-метровыми стереодальномерами, размещавшимися на носовой надстройке уровнем ниже командирского мостика. В послевоенные годы резервный дальномер с «Дория» был снят, а на его месте установлена вторая антенна радара NSA-1.

### **Средства противоминной защиты**

Для защиты от контактных мин все линкоры оснащались четырьмя параванами типа «С» (длина 3,3 м, диаметр корпуса 472 мм). В походном положении они крепились к барбету башни №2. Для их постановки служили специальные кран-балки, располагавшиеся в районе носовой башни главного калибра. При постановке параванов ходовой конец тралящей части опускался к специальным шпирам под носовым бульбом при помощи комбинированной (тросово-цепной) тали, заведенной на шпили.

На «Дуилио» и «Дория» между носовыми башнями имелись специальные поперечные рельсовые пути, по которым перемещались тележки с параванами.

Параваны заглублялись на 11 м, теоретически защищая корабль от всех якорных мин, кроме находившихся точно по носу, однако никак не помогали против мин с неконтактными взрывателями. Кроме того, они серьезно ограничивали скорость и маневренность корабля-носителя, поэтому зачастую было удобнее вместо установки собственных параванов пускать впереди линкоров миноносцы или катера, которые могли осуществлять траление на более высокой скорости.

## Энергетическая установка

Значительное увеличение скорости хода, призванное хотя бы отчасти компенсировать слабость вооружения и защиты итальянских дредноутов, лежало в основе самой концепции их модернизации. Эта задача в определенной мере решалась изменением формы корпуса, но главным шагом являлась полная замена силовой установки, причем под размещение более мощных механизмов отвели место, освободившееся после снятия средней башни главного калибра.

Главная энергетическая установка (ГЭУ) была идентичной для всех четырех реконструированных линкоров и состояла из восьми водотрубных котлов Ярроу и двух турбозубчатых агрегатов (ТЗА) системы Беллуццо. Если старые турбины развивали мощность 31 000 л. с., деля ее на четыре вала, то после реконструкции проектную мощность в 75 000 л.с. делили только на два сохранившихся внутренних вала, а внешние ликвидировали.

В соответствии с веяниями времени для силовой установки приняли эшелонное расположение, причем с элементами «шахматного», впервые примененного на тяжелых крейсерах типа «Зара». Машинные и котельные отделения размещались в пяти отсеках, занимавших пространство от 24-го носового до 27-го кормового шпангоутов и разделенных поперечными переборками, при этом концевые отсеки делились еще и продольными водонепроницаемыми переборками.

В первом отсеке (шп.9AV — 24AV) по правому борту размещался носовой ТЗА, а по

левому — котел №1, носовое отделение турбогенераторов, а над ним — отделение вспомогательных механизмов. Далее в корму шли три котельных отделения с двумя котлами (№№ 2—7) в каждом. Водонепроницаемые переборки между ними находились на шпангоутах 2AV и 5AD. Кормовой отсек (шп.12AD — 27AD) представлял собой копию носового, развернутого на 180°: в нем слева стоял кормовой ТЗА, справа — котел №8 и кормовые отделения турбогенераторов и вспомогательных механизмов. Паровые магистрали были проложены таким образом, что пар от любого котла мог подводиться к любой турбине. Дымоходы выводились в две дымовые трубы: носовую от котлов № 1—4 и кормовую от котлов № 5—8. При этом на линкорах типа «Дуилио» трубы были сдвинуты несколько дальше в корму, чтобы уменьшить влияние горячих газов на посты управления огнем на носовой надстройке, и располагались ближе друг к другу. Пост управления силовой установкой располагался на нижнем ярусе башенноподобной надстройки на уровне главной палубы.

Теоретически данное расположение повышало живучесть силовой установки, так как почти исключалась вероятность одновременного поражения обеих турбин или всех котлов. Минусом стала увеличившаяся длина носового валопровода.

Каждый ТЗА включал одну турбину высокого и две турбины низкого давления (последние — со ступенями заднего хода), параллельно работавшие на одноступенчатый зубчатый редуктор, два главных и один



Линейные корабли  
«Конте ди Кавур» (на  
переднем плане) и  
«Джулио Чезаре» на  
договоренных маневрах

## Результаты ходовых испытаний модернизированных линкоров

	«Cavour»	«Cesare»	«Duilio»	«Doria»
Дата	14.04.1936	12.12.1936	10.05.1940	21.05.1940
Водоизмещение среднее, т	23 275	25 330	27 042	26 016
Скорость, уз.	28,085	28,249	27,15	26,9
Мощность, л.с.	93 433	93 490	86 346	84 416
Частота вращения винтов, об./мин	237	241	228	228

вспомогательный конденсаторы. Трехколлекторные водотрубные котлы Ярроу с пароперегревателями вырабатывали пар с рабочим давлением 22 атм. и температурой 325°C. Для впрыскивания нефти в топку каждый котел оборудовался семью форсунками системы Мейяни. Корабли приводились в движение двумя трехлопастными винтами, изготовленными из специальной бронзы. Общий вес силовой установки, по официальным итальянским данным, составил 1400 т.

Суммарная мощность ТЗА по проекту оценивалась в 75 000 л.с., что должно было обеспечить линкорам первой группы скорость полного хода 27 узлов. Допускалась возможность кратковременной форсировки турбин до 93 000 л.с. (скорость — 28 уз.). Экономический ход — 13 уз. На ходовых испытаниях «Конте ди Кавура» была зафиксирована скорость 28,05 уз., а «Джулио Чезаре» показал 28,24 уз. К моменту завершения модернизации второй группы к форсировке машин стали подходить более осторожно, поэтому максимальную мощность решили ограничить величиной 86 500—87 000 л.с. Соответствующие значения скорости оказывались на один узел ниже, что и подтвердилось на ходовых испытаниях: «Кайо Дуилио» развил 27,15 уз., тогда как «Андреа Дориа» не преодолел 27-узловой от-

метки, достигнув только 26,9 уз. Впрочем, в реальных боевых условиях скорость всей четверки не превышала 26 узлов, а к концу 1941 года «Чезаре», чьи механизмы были сильно изношены в результате интенсивного использования, с трудом мог развить 24-узловой ход.

Запасы нефти хранились во внешних отсеках системы противоторпедной защиты и в цистернах двойного дна. Ее полный запас на «Чезаре» и «Кавуре» достигал 2471,37 т, на «Дориа» — 2552 т, на «Дуилио» — 2548 т. Запас резервной воды для котлов — 466 т на кораблях первой и 404 т — второй группы. Как видно, величины вполне сопоставимые, в связи с чем остается непонятным, почему линкоры второй группы показывали заметно меньшую дальность плавания на экономической скорости при практически той же на полных ходах.

В целом силовые установки модернизированных линкоров оценивались положительно со всех точек зрения. Они были мощными, достаточно надежными в эксплуатации и устойчивыми к боевым повреждениям, позволяя в боевой обстановке длительное время поддерживать высокую скорость. Достаточно сказать, что на протяжении всей карьеры четырех кораблей на них не было зафиксировано ни одной сколь-нибудь существенной аварии.

## Прочее оборудование

С установкой современной системы управления огнем, гирокомпасов (две матки с 25 репитерами, разбросанными по всему кораблю), эхолота и прочего оборудования, в котором было задействовано большое число электрических приводов, резко возросла потребность кораблей в электроэнергии. Корабельная электрическая сеть напряжением 110 В постоянного тока питалась от четырех электростанций. В двух из них, расположенных, как было сказано выше, в соседних помещениях с турбинными отделениями, стояло по два турбогенератора. Две другие электростанции располагались на средней платформе перед носовой и за кормовой башнями главного калибра; в каждой из них находилось по два дизель-генератора (в них использовались дизели компрессорного типа, к тому времени считавшегося морально устаревшим). Сущест-

вовала также сеть аварийного освещения, питаемая от аккумуляторов.

Водоотливная система на линкорах типа «Чезаре» выполнялась в виде однопроводной магистрали, простиравшейся лишь немного за пределы броневой цитадели. Общая производительность водоотливных насосов составляла 1800 м³/час. Пожарная система выполнялась в виде кольцевой магистрали. Общая мощность обслуживавших ее насосов достигала 1200 м³/час при номинальном давлении в магистрали 6 кг/см². Креновая система обслуживалась от пожарной магистрали и обеспечивала наклон корабля на величину чуть более 5°, однако на ее заполнение уходило до двух часов. Специальная дифференциальная система отсутствовала.

Все линкоры оснащались четырьмя 120-см боевыми прожекторами фирмы





**«Джулио Чезаре»  
входит на внешний  
рейд Таранто,  
3 октября 1937 г.**

«Галилео». Два из них размещались на носовой надстройке на специальной площадке уровнем выше адмиральского мостика, а два других — на грот-мачте. При этом прожекторы монтировались на коротких рельсах и в походном положении убирались внутрь надстроек (на типе «Дуилио» кормовые убирались вниз на гидравлических подъемниках). Из опыта Ютландского сражения командование итальянского флота сделало вывод о невозможности артиллерийского боя крупных надводных кораблей в ночное время, поэтому подготовка экипажей линкоров к подобного рода боям не велась.

Аппаратура радиосвязи на линкорах типа «Чезаре» включала:

- главную передающую станцию радиотелеграфа, занимавшую четвертый уровень башенноподобной надстройки и оснащенную передатчиком типа T.N.1000/1932;

- главную приемную станцию радиотелеграфа, расположенную на нижней палубе под башенноподобной надстройкой вместе с шифровальным постом и оснащенную приемником типа T.N.c.1000/1937;

- резервную приемную радиостанцию, находившуюся на шестом уровне башенноподобной надстройки и оснащенную приемником типа T.S.1000/1934;

- шесть приемопередатчиков радиотелефона, установленных в различных местах корабля.

На кораблях типа «Дуилио» расположение радиостанций было в целом аналогичным, но их номенклатура несколько расширилась. Главная передающая станция получила передатчики типов T.N.1000/1931 и

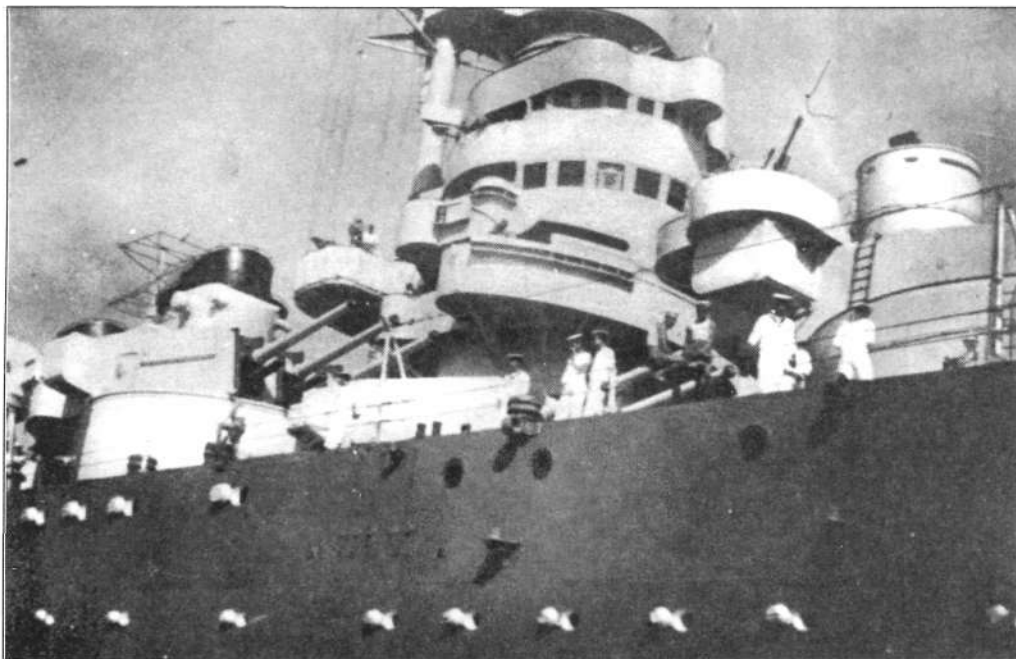
T.N.c.1000 и 2000; в приемном посту было установлено шесть различных приемников; еще пять приемников установили в резервном посту, оборудованном на нижней палубе непосредственно позади кормового машинного отделения; там же была размещена резервная передающая панель типа T.N.S.1000. Для связи на коротком расстоянии на кораблях имелось пять радиотелефонных станций, три из которых располагались в специальном помещении на корме и две — на адмиральском мостике.

Основным видом связи в итальянском флоте являлся радиотелеграф с кодом Морзе, тогда как радиотелефонами, показавшими себя ненадежными в эксплуатации, предпочитали вообще не пользоваться — по крайней мере, в начале войны. Нередко это вызывало проблемы организационного характера: корабли обменивались настолько большим количеством радиосообщений, что в конце концов они начинали поступать с опозданием, что приводило к путанице.

Линкоры оснащались радиопеленгаторами «Сименс», кольцевые антенны которых размещались в передней части прожекторной площадки на носовой надстройке. Внутрикорабельная телефонная сеть связывала все основные посты и дополнялась пневматической почтой.

Ни до, ни во время войны линкоры типов «Чезаре» и «Дуилио» не имели радиолокационного оборудования. Правда, в апреле 1943 г. рассматривался вопрос о переводе «Дуилио» и «Дориа» в Специю, где силами военно-морского арсенала на них планировалось смонтировать радиолокаторы

**«Кайо Дуилио», лето 1949 г. Хорошо видна антенна радиолокационной станции LWS на посту управления зенитным огнем правого борта**



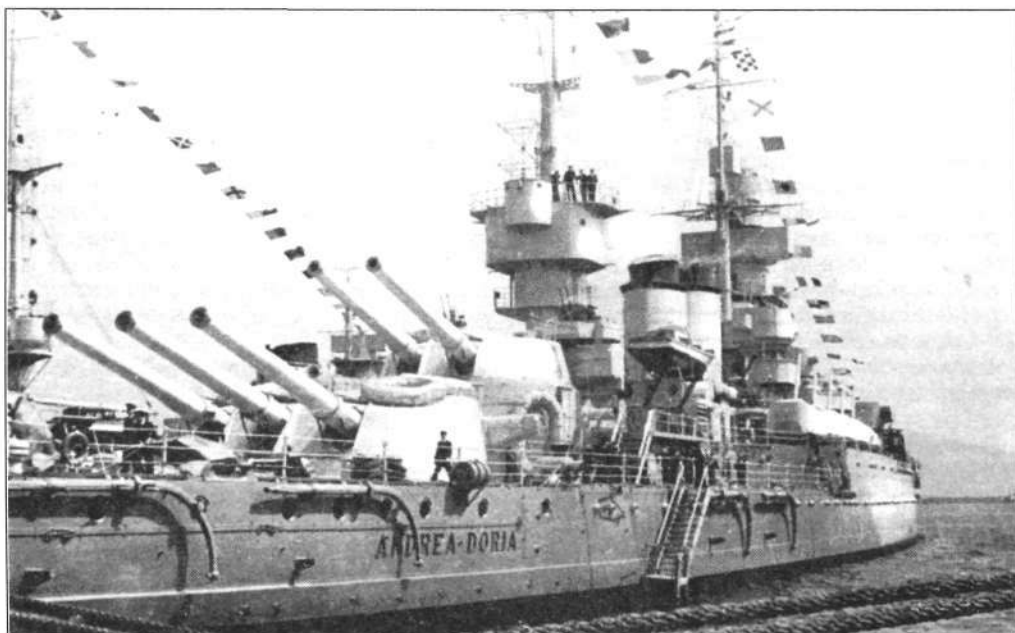
(или, как их называли в Италии в то время, радиодальномеры). Примерно в то же время радаром намеревались оснастить «Конте ди Кавур», проходивший восстановительный ремонт в Триесте. Это могли быть приборы либо итальянской разработки типа EC-3/ter «Gufo», либо немецкие «DeTe» (так итальянцы обозначали все РЛС германского происхождения, наиболее распространенной из которых была FuMO-21). Однако до последовавшего вскоре выхода Италии из войны работы даже не успели начать. Вопрос об оснащении радаром на-

ходившегося к тому времени в резерве «Джулио Чезаре», насколько известно, даже не поднимался.

В послевоенные годы, когда «Дуилио» и «Дориа» остались единственными линейными кораблями, которые Италии разрешено было сохранить в составе флота, на их оснащение современным электронным оборудованием пришлось обратить более пристальное внимание.

На «Дуилио» в 1947 г., во время текущего ремонта, установили две РЛС обнаружения воздушных целей типа LWS британского

**«Андреа Дориа» в Неаполе, 20 марта 1950 г. На грот-мачте смонтирована антенна станции NSA-1**



производства. Это были изначально сухопутные станции, предназначенные для установки на грузовых автомобилях. Их антенны вместе с аппаратными кабинами смонтировали на постах управления зенитным огнем непосредственно за директорами 90-мм орудий. Разумеется, эффективность данного «эрзаца» была довольно низкой, поэтому практическая ценность станций заключалась главным образом в тренировке операторов. Тем не менее они охранялись на корабле вплоть до конца его карьеры, и другого радиолокационного оборудования линкор не получал.

В том же 1947 году «Андреа Дориа» был поставлен в Таранто на обширный ремонт, совмещенный с модернизацией, во время которой на него переставили немалое количество наиболее совершенной аппаратуры с назначенных на слом линкоров «Италия» и «Витторио Венето». Нашлось место и для

новых радиолокационных станций, которых стало три:

— один радар обнаружения воздушных целей NSA-1 (модернизированный вариант английского LWS с аналогичной антенной) разместился на месте прежнего зенитного поста на фок-мачте, на высоте 40,6 м над уровнем моря;

— вторая такая же станция была установлена на месте резервного дальномера на грот-мачте;

— на фор-стенге, на высоте 52 м над ватерлинией, была установлена РЛС обнаружения надводных целей NSM-1 (модификация американского радара типа SG).

На одном из уровней башенноподобной надстройки был оборудован боевой информационный пост (*Centrale Operativa di Combattimento*), в который стекалась информация от радаров и имелся тактический планшет.

## Окраска и внешние отличия

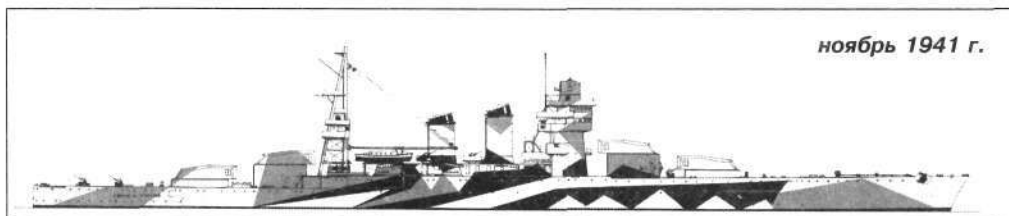
В довоенные годы окраска кораблей Королевского Итальянского флота регламентировалась правилами, принятыми в 1929 г. Надводный борт и вертикальные поверхности надстроек окрашивались в светло-серый цвет (*Grigio Chiaro*), в него же целиком красились башни, щиты 100-мм орудий, башенки командно-дальномерных постов, шлюпки. Подводная часть корпуса была кирпично-красной (*Rossa Mattone*) либо темно-зеленой (*Verde Scuro*). Ватерлиния, козырьки на дымовых трубах, якоря, шпиль и кнехты — черные (*Nero*). На «Кавуре» и «Чезаре» в черный цвет иногда красили верхнюю часть грот-мачты, однако стеньга на ней при этом оставалась светло-серой. Верхняя палуба, палубы надстроек и мостиков окрашивалась в темно-серый цвет с характерным металлическим отливом (*Grigio Ferro*), кроме палубы юта, имевшей тиковое покрытие и сохранявшей естественный цвет древесины. Обвесы мостиков с внутренней стороны были темно-синими (*Blu Scuro*).

Данная схема окраски сохранилась и после начала боевых действий. Единственным существенным отличием стало введение знаков идентификации с воздуха: палуба полубака до барбета носовой башни красилась белой известью, а после сражения у Пунта-Стило в июле 1940 г. по прика-

зу адмирала Кампиони на нее нанесли широкие диагональные бело-красные полосы. Спасательные плотики, первоначально серого цвета, со временем перекрасили чередующимися красными и желтыми полосами для облегчения поиска с воздуха.

Разработка камуфляжной окраски в итальянском флоте началась в конце 1940 г. под руководством майора Луиджи Петрилло. К весне 1941 года было создано две базовые схемы, одна из которых, опробованная на легком крейсере «Дука д'Аоста», получила название «двойная рыбья кость» (*Doppia spina di pesce*). Тем же летом по данной схеме был перекрашен «Дуилио», став первым из модернизированных линкоров, получившим камуфляж. Корпус и надстройки при этом красились в темно-серый цвет (*Grigio Scuro*), на который наносились крупные желто-зеленые (*Giallo Verde*) четырехугольники, расходящиеся от центра корабля в обе стороны, в форме рыбьих хвостов. Оконечности линкора также были желто-зелеными. Окраска являлась полностью симметричной по обоим бортам и была призвана затруднить работу оптических дальнометров противника.

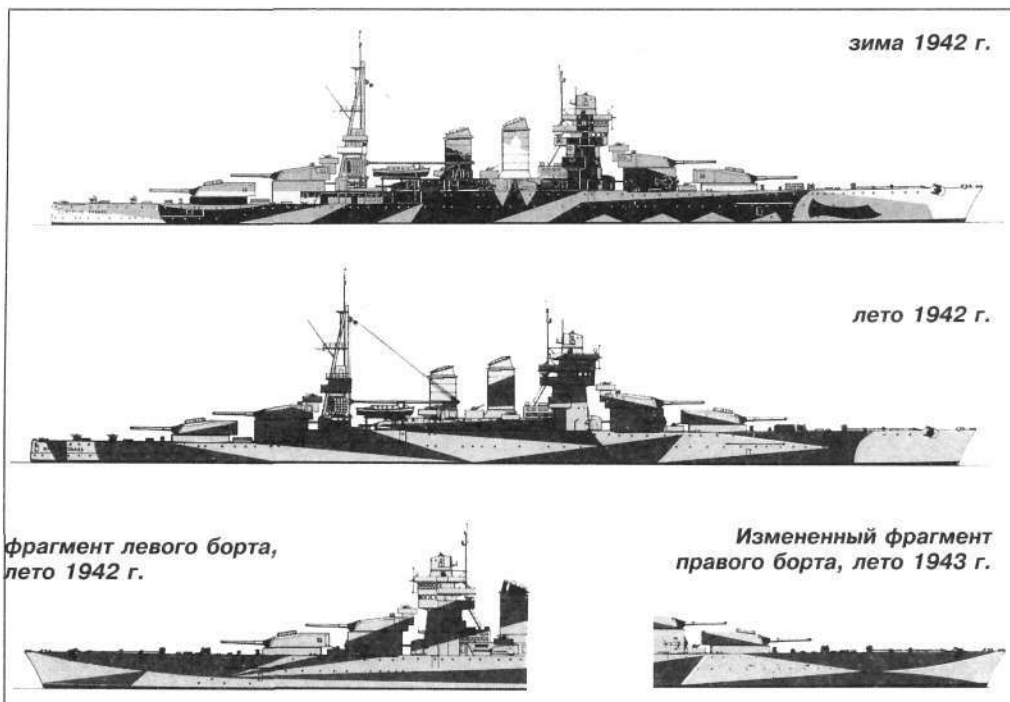
Командующий флотом адмирал Якино был не вполне удовлетворен «двойной рыбьей костью», поскольку она быстро теряла эффективность в пасмурную погоду



ноябрь 1941 г.

Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Конте ди Кавур»

**Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Джулио Чезаре»**



или при увеличении дистанции, когда корабль выглядел как единый довольно темный силуэт. Поэтому флот обратился к известному художнику-маринисту Родольфо Клаудусу с предложением разработать свой образец камуфляжа. Созданная им схема должна была затруднить определение его типа, курса и скорости. Она представляла собой абстрактные картины с характерными «зубчатыми» элементами, которые должны были напоминать меньший по размерам корабль, идущий искаженным угловым курсом с высокой скоростью.

Схема «Клаудус» произвела впечатление на моряков и нашла применение на ряде боевых единиц, в том числе трех модернизированных линкорах, будучи индивидуальной для каждого корабля. Первым, осенью 1941 г., ее получил «Андреа Дориа»; в ноябре для перехода из Таранто в Триест перекрасили «Конте ди Кавур» (который к тому времени лишился вооружения); а между декабрем 1941 г. и январем 1942 г. аналогичную окраску получил и «Джулио Чезаре». Любопытно, что на всех трех рисунок камуфляжа был симметричным для обоих бортов, что не было свойственно для данной схемы. При этом на «Дориа» и «Чезаре» камуфляж был трехцветным — использовались светло-серый, голубой (*Azzurro*) и черный цвета, — а на «Кавуре» к ним добавился грязно-белый (*Bianco Sporco*).

Приказом командующего флотом от 29 декабря 1941 г. вводилась стандартная камуфляжная окраска, в которой учитывались типичные условия освещенности на

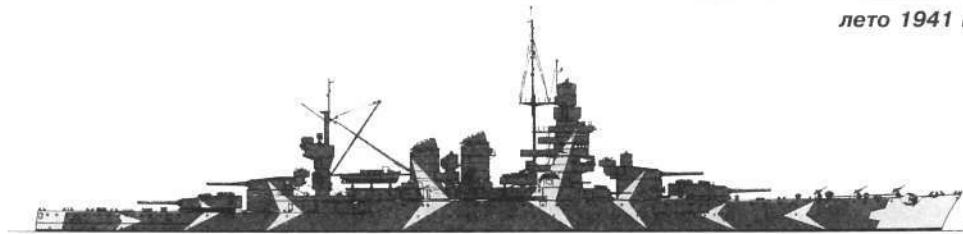
Средиземном море. Основным цветом в ней являлся светло-серый (точнее — пепельно-серый), на который наносились широкие контрастные полосы темно-серого. Оконечности часто красились в грязно-белый цвет, чтобы маскировать размер поднимаемых кораблем бурунов и, таким образом, затруднять определение скорости. При этом рекомендовалось, по возможности, наносить различные рисунки как на различные корабли, так и на разные борта одного корабля. Темным полосам следовало придавать неправильную форму, избегая горизонтальных, вертикальных или параллельных линий.

Летом 1942 года стандартную камуфляжную окраску получили все три оставшихся в строю старых линкора. При этом на «Чезаре» камуфляж был двухцветным, а фигуры имели клиновидную форму, причем летом 1943 г. рисунок на правом борту в носовой части несколько изменили; на «Дориа» темные полосы были скругленными, а оконечности окрашивались в голубой цвет; на «Дуилио» наносился сложный четырехцветный рисунок, с многочисленными изломами темных полос, применением, в дополнение к светло-серому, голубого цвета на бортах и надстройках, а также грязно-белой окраской оконечностей (правда, уже осенью 1942 г. белые участки закрасили голубым).

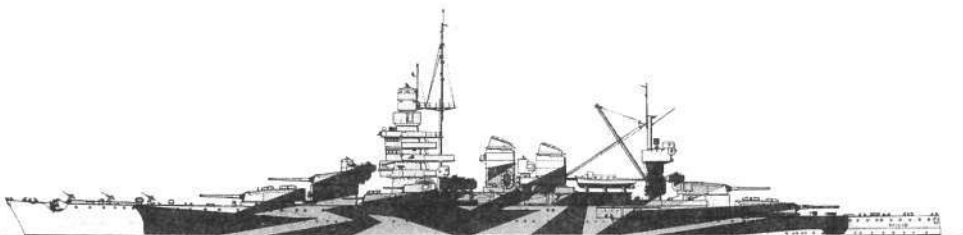
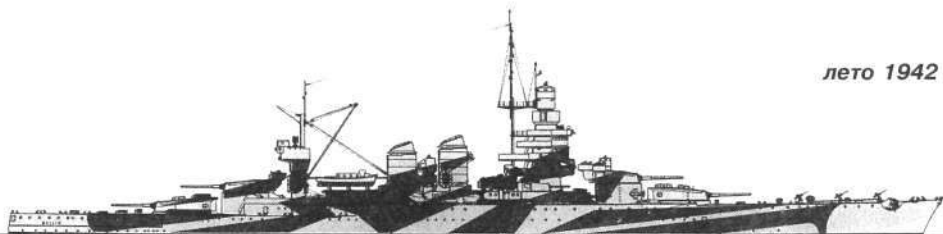
«Джулио Чезаре» нес данную схему окраски до конца войны и даже при передаче Советскому Союзу в 1949 г. сохранял камуфляж на надстройках (корпус к тому



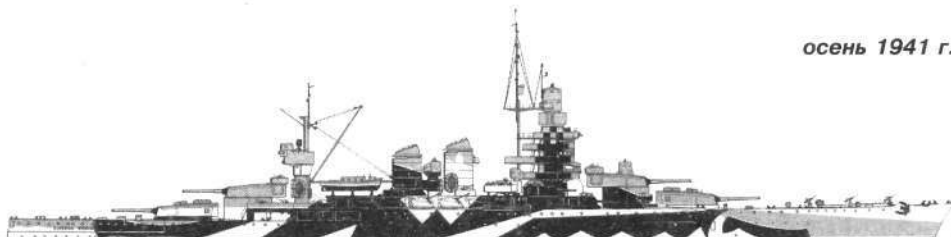
лето 1941 г.



лето 1942 г.



осень 1941 г.



1942 г.

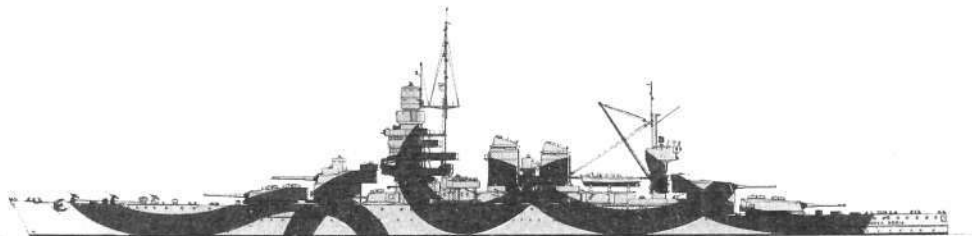
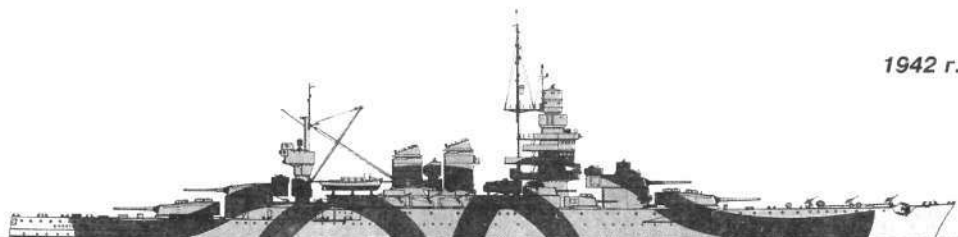
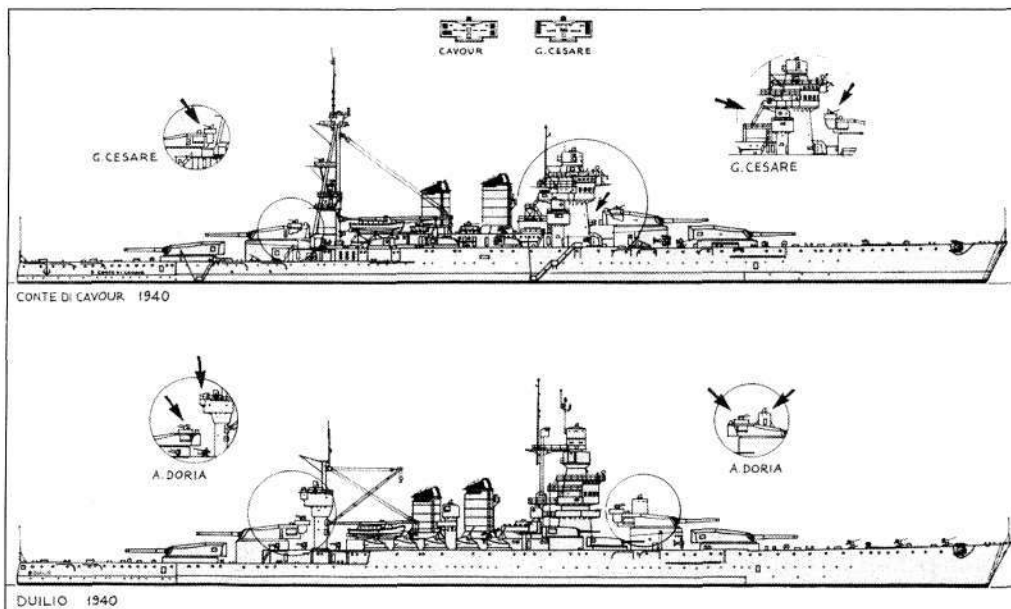


Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Кайо Дуилио»

Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Андреа Дориа»

**Схема внешних  
различий линейных  
кораблей типов  
«Чезаре» и «Дуилио»**



времени перекрасили в темно-серый цвет). «Дуилио» и «Дориа» в 1944 г. были перекрашены по схеме, аналогичной принятым у союзников (английская стандартная адмиралтейская схема или американская Ms.22). При этом корпус полостью красился в темно-серый цвет, а надстройки — в светло-серый. Наконец, в 1950 году этим двум кораблям вернули довоенную светлую окраску, которую они сохраняли вплоть до вывода из состава флота...

Внешние отличия между линкорами внутри пар были минимальными. «Чезаре» и «Кавур», не считая мелких различий в башенноподобной надстройке и уже упоминавшихся крышек дальномеров на главном КДП, отличались расположением площадок зенитных автоматов на возвышенных башнях главного калибра: на «Кавуре» они

стояли точно над дальномерами (при этом сами дальномеры на нем были сдвинуты ближе к лобовой плите), а на «Чезаре» — у задней кромки башни.

Аналогичное отличие имелось и у второй пары: «Дориа», проходивший модернизацию на той же верфи, что и «Кавур», нес 20-мм автоматы над дальномерами, а «Дуилио» — у задней стенки; туда же была на нем смещена цилиндрическая башенка запасного поста управления огнем. Башенка резервного дальномера на грот-мачте у «Дориа» имела заметно больший размер. Наконец, как уже говорилось, установленная в 1942 году дополнительная пара 20-мм автоматов на носовой возвышенной башне на «Дуилио» расположилась прямо над дальномерами, а на «Дориа» — ближе к лобовой плите.

## Общая оценка

Опубликованное в журнале «Current History» за 1938 год мнение английских специалистов по поводу модернизации «Чезаре» и «Кавура» было достаточно красноречивым: «...старье, переделанное, подправленное и вновь спущенное на воду». Впрочем, в сказанном можно усмотреть и некую долю досады: заманив себя в сети международных договоров по ограничению морских вооружений, англичане вынуждены были отправить на слом большую часть своего линейного флота, тогда как итальянцы сохранили свои старые корабли и упорно боролись за совершенствование их боевых свойств.

Да и так ли плохи были реконструированные итальянские дредноуты? Как справедливо отмечает другой англичанин — популярный историк Питер Ч. Смит, «все четыре

старых итальянских корабля были быстрее, чем модернизированные британские линкоры аналогичного возраста. Хотя их главный калибр был меньше, орудия имели большие углы возвышения и потому большую дальность стрельбы».

В самом деле, увеличив калибр орудий и, что не менее важно, придав им значительную — более 150 кбт. — дальность стрельбы, итальянцы вывели свои линкоры из разряда безнадежно устаревших в категорию если не современных, то, по крайней мере, таких, с которыми приходилось считаться любому потенциальному противнику. Положим, в боевом столкновении с модернизированными сверхдредноутами типа «Куин Элизабет», имеющими по восемь 381-мм орудий с дальностью стрельбы до 158 кбт. и несрав-

нимо лучшее бронирование, итальянцы по-прежнему не имели никаких шансов на победу и могли уповать только на преимущество в скорости, но вот при встрече с линкорами типа «Р» (дальность стрельбы орудий главного калибра — 115 кбт., фактическая скорость к началу войны — около 20 уз.) исход боя в пользу британцев оказывался далеко не бесспорным. И уж конечно достоинства модернизированных итальянских кораблей очевидны при сравнении с их французскими ровесниками. Французы, в отличие от итальянцев, не проводили существенных модернизаций старых линкоров. Корабли типа «Курбэ» (двенадцать 305-мм пушек, скорость не более 20 уз.) к началу 40-х годов были пригодны к использованию только в качестве учебных кораблей; у линкоров типа «Бретань» дальность стрельбы 340-мм орудий довели до 135 кбт., но в целом их тактико-технические характеристики не сильно изменились по сравнению с моментом ввода в строй и не отвечали современным требованиям, а ходовые качества ухудшились из-за сильного износа механизмов. К тому же они были лишены противоторпедной защиты.

Кстати, ПТЗ системы Пульезе стала вторым козырем итальянских линкоров. Несмотря на то что при модернизации ее установили «экспромтом», вписав в уже имеющиеся корпусные конструкции, идея оказалась удачной, дающей существенную экономию веса и в значительной степени позволившей обеспечить высокую скорость хода. Достаточно отметить, что линейные корабли типа «Чезаре», а после них и типа «Дуилио», оказались единственными в мире дредноутами, к которым в результате модернизации не были пристроены були!

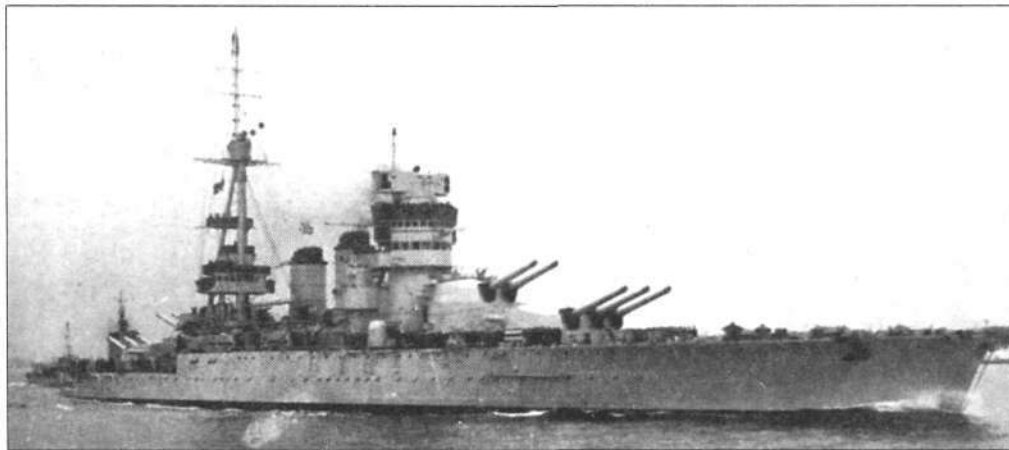
К сожалению, в ходе модернизации не был устранен ряд недостатков, присущих этим кораблям, — в частности, плохая остойчивость и недостаточная горизонтальная защита. Средства противовоздушной обороны на линкорах первой группы были отк-

ровенно слабыми, а на второй паре 90-мм зенитки оказались уязвимыми из-за слишком скученного расположения.

В целом же реконструкция линейных кораблей существенно улучшила их боевые возможности и являлась несомненным техническим успехом, хотя она и обошлась в немалую сумму. Так что Муссолини имел все основания для гордости, когда во время морского парада в мае 1938 г. демонстрировал Гитлеру модернизированные корабли.

В исторической литературе высказывается мнение, что реконструкция старых дредноутов из-за чрезмерных затрат нанесла ущерб строительству современных линейных кораблей. На сэкономленные при отказе от их модернизации средства якобы можно было построить два новых. Особо много нареканий высказывается по поводу решения реконструировать «Дуилио» и «Дориа», что якобы задержало строительство второй пары линкоров типа «Литторิโอ» («Рома» и «Империо»). При этом явно забывается, что новейшие линкоры являлись наиболее приоритетной программой итальянского военного судостроения, которая, возможно, негативно отразилась, на темпах строительства и модернизации кораблей других классов и типов, но никак не наоборот. В то же время опыт боевых действий со всей наглядностью показал, что руководство итальянского флота могло бы с лучшей отдачей распорядиться финансами, потраченными на модернизацию второй пары, вложив их в строительство легких сил.

В первый год войны на Средиземном море линкоры оставались тем единственным классом кораблей, который, по мнению адмиралов обеих воюющих сторон, определял реальное соотношение морских сил на данном театре. Благодаря принятым в 1933—1940 гг. энергичным мерам итальянцы вывели свой линейный флот на четвертое место в мировой таблице о рангах. Однако реальные достижения итальянских линкоров во Второй мировой войне оказались ничтожными.



Линейный корабль  
«Конте ди Кавур»

## Тактико-технические характеристики кораблей после модернизации

	Тип «Giulio Cesare»	Тип «Caio Duilio»
Водоизмещение, т:		
стандартное	26 140	«Duilio» — 26 434 «Doria» — 25 924
нормальное	28 800	28 700
полное	29 032	«Duilio» — 29 391 «Doria» — 29 882
Размеры, м:		
длина наибольшая	186,40	186,91
длина между перпендикулярами	168,96	168,96
ширина наибольшая	28,028	28,03
осадка в полном грузу	10,4	«Duilio» — 10,4 «Doria» — 10,362
Энергетическая установка:		
число и тип котлов	8 «Yarrow»	8 «Yarrow»
число и тип ТЗА	2 «Belluzzo»	2 «Belluzzo»
число валов	2	2
проектная мощность, л.с.	75 000	75 000
скорость хода, уз	27	26
Запас нефти полный, т	2471	«Duilio» — 2548 «Doria» — 2552
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	6400 (13) 3084 (20) 1700 (24)	4680 («Doria» — 4250) (13) 2780 («Doria» — 3390) (20) 1700 (24)
Броневая защита, мм:		
главный пояс	250—170	250—170
верхний пояс	150—120	150—120
главная палуба	80—100	80—100
верхняя палуба	18+24	30+10
башни ГК (лоб — борт — крыша)	240 — 220 — 140	240 — 220 — 140
барбеты ГК	240+50	240+50
башни СК	120	130
боевая рубка	260	260
противоторпедная переборка	40	40
Вооружение:		
число стволов — калибр / длина ствола, клб.	10 — 320-мм/44 (800)	10 — 320-мм/44 (650)
(общее число снарядов)	12 — 120-мм/50 (2900)	12 — 135-мм/45 (1773)
	8 — 100-мм/47 (3850)	10 — 90-мм/50 (4190)
	12 — 37-мм/54 (18 000)	15 — 37-мм/54 (27 000)
	12 — 20-мм/65 (38 400)	16 — 20-мм/65 (38 400)
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеров)	1236 (36)	1436 (36)

*Линейный корабль «Андреа Дория»*





# ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

*Рассуждая здраво, эти линкоры никогда не причиняли нам вреда.*

*Кэптен Джордж Симпсон,  
командир 10-й флотилии подводных лодок*

Работы по реконструкции «Конте ди Кавура» на верфи «С.Р.Д.А.» завершились 30 апреля 1936 г. Спустя несколько дней — 3 мая — линкор прибыл на военно-морской арсенал Специи, и 1 июня 1937 г., после монтажа и отладки систем вооружения, обновленный корабль вновь вошел в состав флота. «Джулио Чезаре» перешел из Генуи в Специю 4 июня 1937 г. и снова поднял флаг 1 октября. Оба линкора вошли в состав 1-й эскадры, которой в то время командовал вице-адмирал Артуро Риккарди. Главная база соединения находилась в Таранто.

Модернизированные корабли стали гордостью итальянских моряков и на протяжении короткого довоенного периода своей карьеры регулярно участвовали в различных торжественных мероприятиях и использовались для демонстрации флага. 5 мая 1938 г. они стали «гвоздем» состоявшегося в Неаполитанской бухте большого морского парада («Rivista N») по случаю государственного визита германского канцлера Адольфа Гитлера. В следующем месяце оба линкора приняли участие в заграничном походе 1-й эскадры. С 21 по 24 июня «Кавур» и «Чезаре» находились с официальным визитом в британской военно-морской базе Ла-Валетта на Мальте, после чего совершили круиз по Адриатическому морю, посетив югославские порты Тиват (в Которской бухте) и Шибеник, и 1 августа вернулись в Таранто.

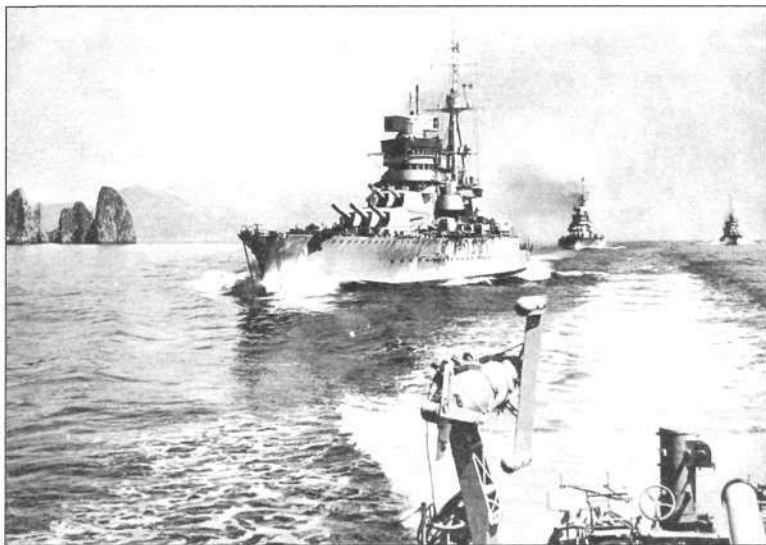
Весной следующего года линкорам довелось участвовать в первой боевой операции — вторжении в Албанию. Эта страна, которой с 1924 г. правил диктатор Ахмед бег Зогу, объявивший себя королем, и без того находилась под фактическим протекторатом Италии, но вдохновленный мюнхенским успехом Гитлера, с попустительства западных союзников занявшего Чехословакию, Муссолини решился на аналогичный захват «Страны орлов». 25 марта 1939 г. албанское правительство получило ноту, требующую дать согласие на ввод итальянских войск, а 5 апреля — ультиматум.

На следующий день из Таранто, Бари и Бриндизи вышло около 50 транспортов с войсками экспедиционного корпуса генерала А. Гуццони (38 тысяч человек при 150 единицах бронетехники). Охрана на переходе и огневая поддержка при высадке возлагались на корабли 1-й эскадры вице-адми-

рала Риккарди — линкоры «Чезаре» и «Кавур», тяжелые крейсера «Пола», «Зара», «Фиуме», «Гориция», легкие крейсера «Кадорна», «Гарибальди», «Абруцци», 12 эсминцев, 4 миноносца и 7 вспомогательных судов. Авиационное прикрытие обеспечивали 324 самолета. Высадка намечалась на раннее утро 7 апреля сразу в четырех пунктах: Дурресе (итальянское название Дураццо), Влёре (Валона), Шенгине (Сан-Джованни ди Медуа) и Саранде (Сант-Кваранти).

Наиболее многочисленная группа высаживалась в Дурресе. Высадку обеспечива-

**Морской парад в Неаполитанской бухте, 5 мая 1938 г. Головным — «Конте ди Кавур» с Гитлером и Муссолини на борту, за ним идет «Джулио Чезаре». Снимки сделаны с миноносца «Лупо»**

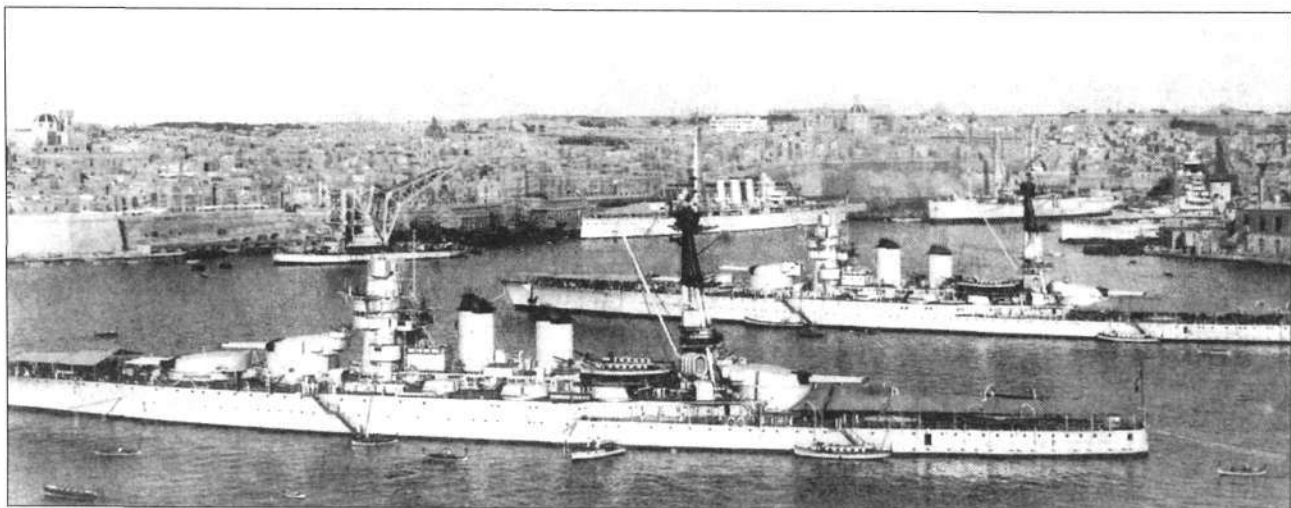
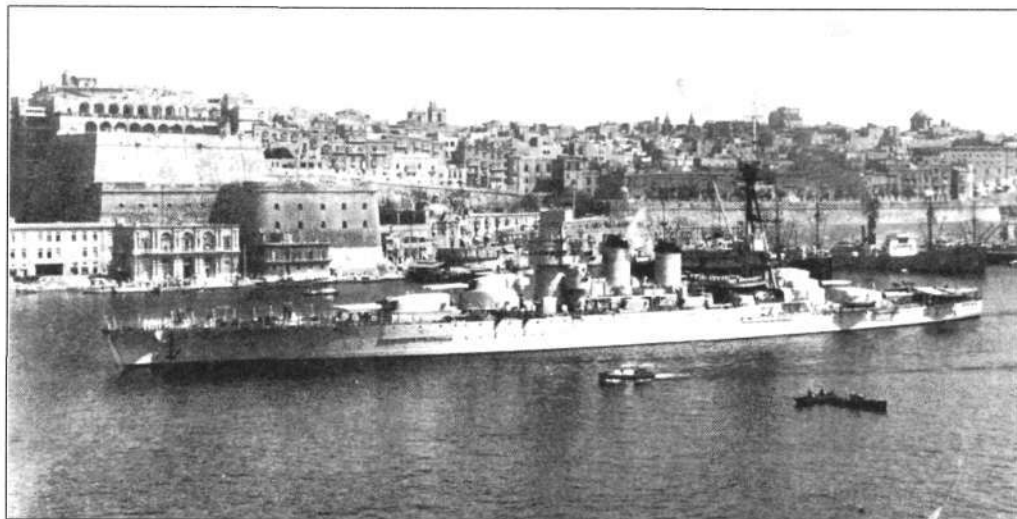
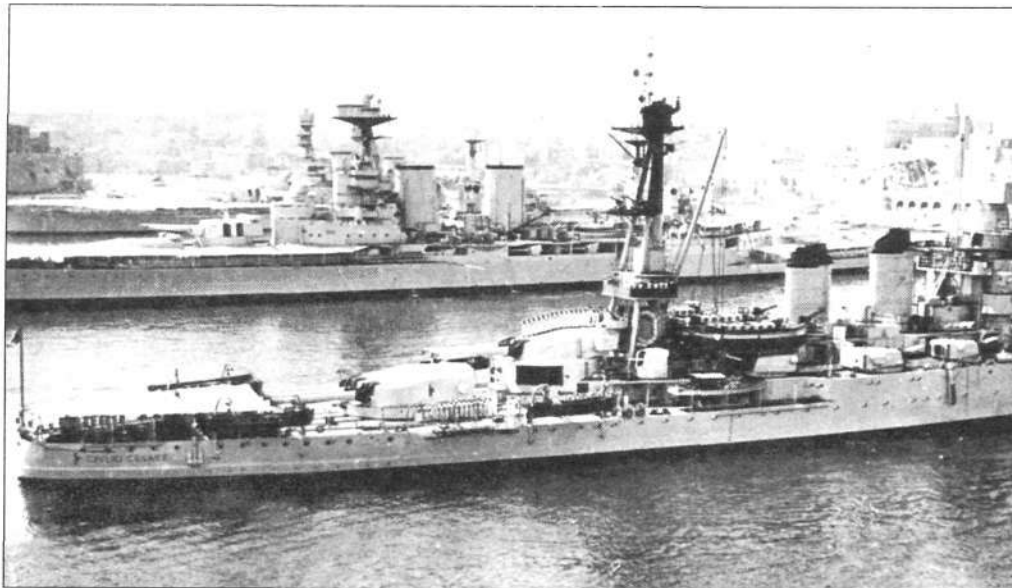


Визит 1-й эскадры  
итальянского флота  
на Мальту,  
21—24 июня 1938 г.

С п р а в а: «Чезаре»  
проходит мимо ли-  
нейного крейсера  
«Худ»

В ц е н т р е: «Чеза-  
ре» готовится к пос-  
тановке на якорь

В н и з у: «Чезаре»  
(на переднем плане)  
и «Кавур» в гавани  
Ла-Валетты. Харак-  
терная деталь:  
37-мм автоматы  
между дымовыми  
трубами на «Кавуре»  
уже установлены, а  
на «Чезаре» — еще  
нет



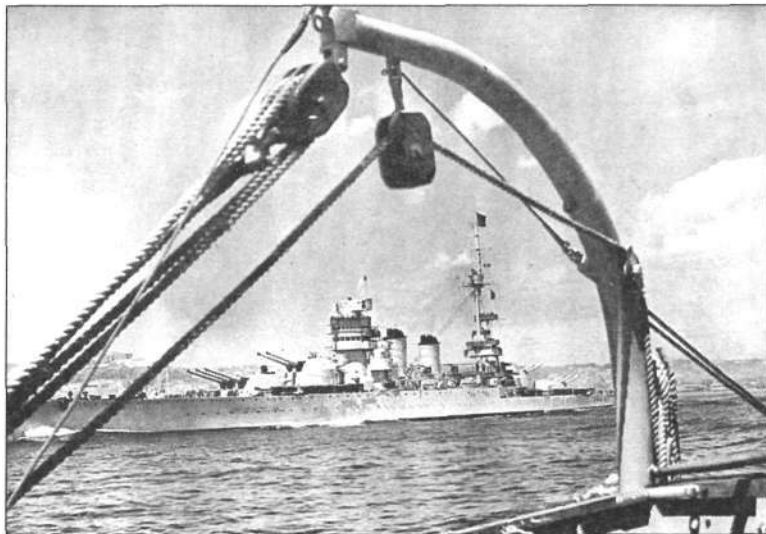
ла значительная группа боевых кораблей во главе с линкором «Джулио Чезаре» под флагом адмирала Риккарди. Подразделения албанского гарнизона, занявшие позиции на горах, оказали упорное сопротивление, обстреляв миноносец «Лупо» и вспомогательный крейсер «Барлетта». В ответ «Чезаре» открыл огонь из 120-мм и 100-мм орудий, к которым присоединилась артиллерия крейсеров. Под таким прикрытием транспорты вошли в порт и выгрузили на берег подразделения пехоты и бронетехники, которым удалось сломить сопротивление оборонявшихся.

Получив столь неприятный урок, в остальных пунктах итальянцы предвзято высадку бомбардировкой с моря. Во Влере главную роль в этом сыграл «Конте ди Кавур». Правда, здесь высадка десанта, основу которого составляли плохо обученные подразделения «чернорубашечников», все равно проходила медленно и нерасторопно. Тем не менее в течение недели вся территория страны была оккупирована итальянскими войсками, потери которых оказались совсем небольшими. Король Зогу I бежал, а Албания была включена в состав итальянской империи на правах «личной унии»...

Последним заметным событием предвоенного периода стал поход «Кавура» в Западное Средиземноморье. Выйдя из Неаполя 19 июня 1939 г., линкор совершил заход в Пальма-ди-Мальорка (Балеарские острова), затем через Гибралтарский пролив вышел в Атлантику, посетил Лиссабон и Танжер и 9 июля вернулся в Таранто.

Вскоре в Европе разгорелся пожар Второй мировой войны. С ее началом Италия заняла выжидательную позицию. Своим немецким союзникам Муссолини указывал, что его страна не может выдержать длительную войну и ее вмешательство должно состояться в наиболее выгодный момент. Успехи немцев в Норвежской и Французской кампаниях заставили итальянского диктатора поторопиться. Воинственная речь, произнесенная дуче 10 июня 1940 г. с балкона Палаццо ди Венеция в Риме, свидетельствовала о том, что военные действия распространились на бассейн Средиземного моря.

В тот момент соотношение сил складывалось не в пользу итальянцев. Их флот насчитывал в своем составе 2 линкора, 7 тяжелых и 14 легких крейсеров, 59 эсминцев, 67 миноносцев, 116 подводных лодок. Все они, за исключением семи эсминцев, двух миноносцев и восьми подводных лодок, были сосредоточены на Средиземном море. Союзники на данном театре располагали 9 линкорами, 1 авианосцем, 7 тяжелыми и 16 легкими крейсерами, 68 эсминцами, 6 миноносцами и 54 подводными лодками. Таким образом,



**«Конте ди Кавур»  
на предвоенном  
морском параде**

имея в полной боевой готовности только «Чезаре» и «Кавур», к началу войны Италия уступала в линейных кораблях как объединенным морским силам Великобритании и Франции, так и каждому из противников в отдельности. Ожидаемое присоединение еще трех линкоров («Литторио», «Витторио Венето» и «Дуилио») преодолевало отставание итальянцев лишь в последней части, но не изменяло общего соотношения линейных сил. Превосходство союзников становилось еще разительнее, если принять во внимание их силы вне Средиземноморского театра, которые могли быть использованы в качестве усиления или для восполнения потерь. Численный перевес Великобритании и Франции в корабельном составе в некоторой мере компенсировался выгодным расположением баз Италии, способствовавшим сосредоточению ее морских сил, тогда как эскадры союзников были разбросаны по противоположным сторонам театра боевых действий.

Британский линейный флот был представлен на Средиземном море сверхдредноутами типов «Куин Элизабет» и «Ройял Соверен» с 381-мм орудиями главного калибра. Однако из четырех линкоров Александрийской эскадры только флагманский «Уорспайт» имел усовершенствованные башни главного калибра с увеличенной дальностью стрельбы, тогда как «Малайя», «Рэмиллис» и «Ройял Соверен» подобной модернизации пройти не успели\*. Эскадренная скорость соединения не превышала

\* Аналогичную модернизацию прошли действовавшие впоследствии на Средиземном море линкоры «Вэлиант» и «Куин Элизабет», линейные крейсера «Ринаун» и «Худ». Остальные британские сверхдредноуты постройки периода Первой мировой войны имели башни главного калибра с малым углом возвышения орудий.

**Корабли 5-й дивизии в Неаполе, 1939 г.**  
**Слева направо: «Кавур», «Чезаре», эсминцы «Усодимаре» и «Да Ноли»**



### Командиры кораблей в период Второй мировой войны

#### «Giulio Cesare»

кап. 1 р. Анджело Вароли-Пьяцца	с 15.12.1938
кап. 1 р. Джорджо Конти	с 20.07.1941
кап. 1 р. Сесто Сестини	с 27.07.1941
кап. 2 р. Витторе Карминати	с 18.07.1942
кап. 2 р. Энрико Марано	с 7.03.1944

#### «Conte di Cavour»

кап. 1 р. Эрнесто Чиурло	с 9.01.1940
кап. 3 р. Густаво Д'Анна	с 5.10.1941
кап. 3 р. Марио Аваллоне	с 21.12.1941
кап. 2 р. Ежи Сас-Кульчицкий	с 20.11.1942
кап. 1 р. Гастоне Минотти	с 25.03.1943

#### «Caio Duilio»

кап. 1 р. Онорато Бруньоли	с 22.12.1939
кап. 1 р. Джорджо Конти	с 21.08.1941
кап. 1 р. Франческо Рута	с 15.01.1943
кап. 1 р. Корrado Тальямонте	с 29.12.1943
кап. 1 р. Паоло Алоизи	с 23.04.1945

#### «Andrea Doria»

кап. 1 р. Марио Буссола	с 25.10.1939
кап. 1 р. Леопольдо Каселли	с 1.09.1942
кап. 1 р. Франческо Песанте	с 29.09.1943
кап. 1 р. Умберто Москателли	с 25.02.1945

### Командиры 5-й дивизии линкоров

к.-адм. Бруто Бривонези	с 25.04.1940 до 31.08.1941
к.-адм. Гвидо Порцио-Джованоло	с 1.09.1941 до 7.12.1941
в.-адм. Карло Бергамини	с 8.12.1941 до 31.01.1943
к.-адм. Джузеппе Фьораванцо	с 1.02.1943 до 28.12.1943
к.-адм. Каталано Гонцага ди Чирелла	с 29.12.1943 до 1.05.1945

### Командиры 6-й дивизии линкоров

к.-адм. Карло Каттанео	с 1.09.1940 до 31.12.1940
------------------------	---------------------------

19 узлов. Еще одним недостатком линейных кораблей типа «Р» была ограниченная дальность плавания, из-за чего каждый раз после перехода из Александрии к Мальте такой корабль был вынужден заходить в Ла-Валетту для дозаправки. Кроме того, и «Ройял Соверен», и «Рэмиллис» имели сильно изношенные ходовые механизмы и нуждались в капитальном ремонте.

Главной ударной силой французского флота являлись современные быстроходные линкоры «Дюнкерк» и «Страсбур», к которым добавлялись старые «Бретань», «Прованс» и «Лоррэн». Однако «разношерстные» французские линкоры не могли использоваться как единое соединение «Н», что уменьшало их боевую ценность в эскадренном бою.

Однако важнейшим фактором, кардинально повлиявшим на расклад сил, стала последовавшая вскоре капитуляция Франции. Во-первых, ее военно-морские силы «снялись с баланса», и англичанам пришлось срочно искать замену сложившемуся оружию французскому флоту для контроля Западного Средиземноморья. С этой целью в конце июня 1940 г. в Гибралтаре было сформировано Соединение «Н», в которое вошли линкоры «Вэлиант», «Резолюшн» и линейный крейсер «Худ». Во-вторых, существенно улучшались морские позиции Италии в Центральном Средиземноморье, что, в свою очередь, повышало значение Мальты. Таким образом, на ближайшую перспективу война на Средиземном море свелась к противостоянию итальянского и британского флотов.

Но, прежде чем перейти к описанию перипетий боевых действий и освещению



участия в них модернизированных линкоров типов «Чезаре» и «Дуилио», кратко осветим организационную структуру Реджа Марина.

Королевский Итальянский флот состоял из двух эскадр надводных кораблей, подводных сил, четырех военно-морских округов и пяти заморских командований. Высшим органом управления военно-морскими силами Италии являлось Морское министерство во главе с Муссолини. Первый помощник морского министра (секретарь по делам флота) являлся начальником Главного морского штаба. Эту должность в начале войны занимал адмирал Доменико Каваньяри. Аппарат Главного морского штаба, отвечавший непосредственно за руководство боевыми действиями, известен под названием «Супермарина» (Supermarina). Во главе Супермарины формально стоял начальник ГМШ, но на практике из-за загруженности последнего министерскими делами оперативное руководство флотом оказывалось в руках его первого заместителя вице-адмирала Артуро Сомильи.

Пост командующего надводным флотом занимал вице-адмирал Иниго Кампиони. Он же командовал 1-й эскадрой, в которую входили 5-я («Чезаре» и «Кавур») и

9-я («Литторио», «Витторио Венето» — оба еще проходили курс боевой подготовки) дивизии линкоров, 1-я («Зара», «Гориция», «Фиуме»), 4-я («Барбиано», «Джуссано», «Кадорна», «Диас») и 8-я («Абруцци», «Гарибальди») дивизии крейсеров. Под командованием вице-адмирала Риккардо Паладини, державшего свой флаг на тяжелом крейсере «Пола», находилась 2-я эскадра. В ее состав входили 3-я («Больцано», «Тренто», «Триест»), 7-я («Савойя», «Аоста», «Аттендоло», «Монтекуколи») и 2-я («Банде Нере», «Коллеони») дивизии крейсеров. Главная база 1-й эскадры находилась в Таранто, 2-й — в Мессине. При каждой из дивизий состояло по дивизиону эсминцев, у дивизий линкоров — по два.

«Джулио Чезаре» встретил войну под командованием капитана 1-го ранга Анджело Вароли-Пьяцца, будучи флагманским кораблем командующего флотом. Командиром «Конте ди Кавура» был капитан 1-го ранга Эрнесто Чиурло; на линкоре держал свой флаг командир 5-й дивизии контр-адмирал Бруто Бривонези\*. Дивизии были приданы 7-й («Фречchia», «Дардо», «Сэзта», «Страле») и 8-й («Фольгоре», «Фульмине», «Балено», «Лампо») дивизионы эсминцев.



**Командир 5-й дивизии линкоров контр-адмирал Бруто Бривонези (снимок 1946 г.)**

## Бой у Пунта-Стило

### Развертывание

Первое крупное столкновение между британским и итальянским флотами, известное как бой у мыса Пунта-Стило, произошло 9 июля 1940 г. у юго-восточной оконечности Апеннинского полуострова. По стечению обстоятельств, итальянцы и англичане одновременно отправили крупные конвои, и для их прикрытия обе стороны вывели в море главные силы.

Четыре итальянских транспорта в охране легких крейсеров «Банде Нере», «Коллеони», четырех эсминцев и четырех миноносцев вышли вечером 6 июля из Неаполя, еще один пароход под эскортом двух миноносцев — 7 июля из Катаньи. На их палубах, в каютах и трюмах находилось 2190 солдат и офицеров, 72 танка, 237 автомобилей, 10 445 т предметов снабжения и 5720 т топлива, направляемого в Бенгази. Ближнее прикрытие конвоя осуществляли крейсера 7-й дивизии контр-адмирала Сансонетти, а дальше — главные силы: 1-я эскадра под флагом адмирала Кампиони и 2-я эскадра во главе с вице-адмиралом Паладини. В общей сложности вечером 7 июля из Таранто и Мессины вышли 2 линейных корабля, 6 тяжелых и 10 легких крейсеров, 32 эскадренных миноносца.

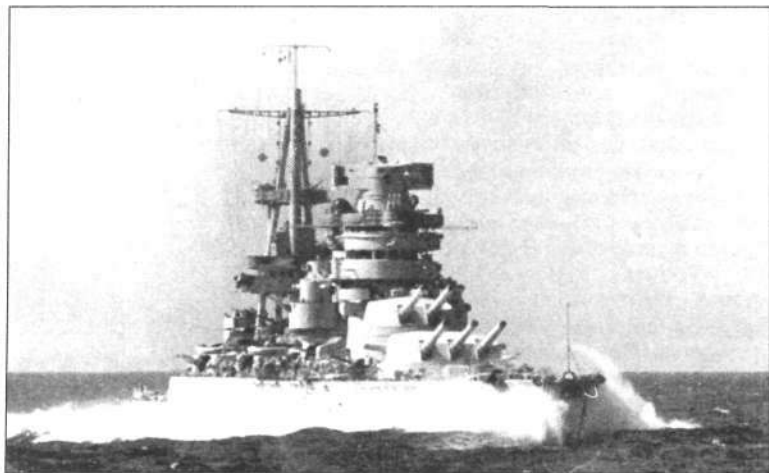
В то же самое время командующий британским Средиземноморским флотом адмирал Канингхэм вывел в море Александ-

рийскую эскадру в составе 3 линкоров, авианосца, 5 крейсеров и 16 эсминцев. Ее задача состояла в прикрытии транспортов, на которых с Мальты эвакуировалось гражданское население, а также вывозилось в Александрию необходимое портовое оборудование. Суда вышли из Ла-Валлетты 8 июля двумя группами: четыре тихоходных (конвой «MS-1») и три быстроходных (кон-

\* Братья Бруто и Бруно Бривонези являются источником многочисленных ошибок и путаницы в военно-исторической литературе, разобраться в которых не всегда под силу даже итальянским авторам, поэтому стоит сказать о них несколько слов, хотя бы без углубления в довоенный период.

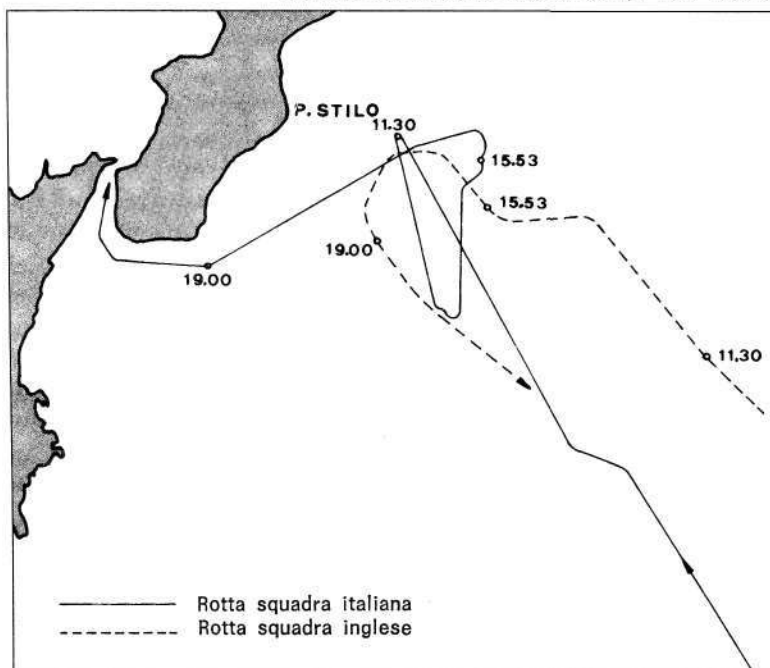
Занимавший на начало войны должность командира 5-й дивизии контр-адмирал Бруто Бривонези в 1941 г. стал командующим военно-морскими силами в Ливии, потом был инспектором противолодочных сил, а весной 1943 г. возглавил военно-морской округ Ионического моря и Нижней Адриатики (штаб в Таранто). После перемирия с западными союзниками, в 1943—1945 гг. в чине вице-адмирала являлся секретарем по делам флота (первым заместителем морского министра), а с 1 октября 1946 г. по 18 декабря 1948 г. — командующим флотом.

Бруно Бривонези встретил начало войны также в чине контр-адмирала на посту командующего военно-морскими силами в Ливии. В мае 1941 г. принял 3-ю дивизию крейсеров, командуя которой 7 ноября не смог уберечь от разгрома печально известный конвой «Дуйсбург», за что был снят с должности, отдан под трибунал, но в конечном итоге оправдан и 5 июля 1942 г. назначен старшим военно-морским начальником на Сардинии, оставаясь в должности до конца войны.



**«Конте ди Кавур»,  
снятый с борта  
«Чезаре» в  
Центральном  
Средиземноморье за  
день до боя у Пунта-  
Стило,  
8 июля 1940 г.**

**Схема движения  
итальянского и  
британского флотов  
9 июня 1940 г.**



вой «MF-1»). Их непосредственное охранение осуществляли четыре, а затем семь эскадренных миноносцев.

Ночью британские корабли миновали позиции итальянских подводных лодок, от которых Супермарина получила первые сообщения об обнаружении противника. В свою очередь, одно из соединений итальянского флота было обнаружено в 5:15 8 июля британской субмариной «Феникс» в 180 милях от Мальты. Тем не менее итальянский конвой вечером прибыл в пункт назначения, не встретив никакого противодействия. Британский флот, напротив, весь день 8 июля подвергался налетам авиации, в которых участвовало 72 бомбардировщика, сбросивших более 430 бомб. По донесениям итальянских летчиков, они повредили несколько британских кораблей (в том числе

линкор), а один — потопили, хотя на самом деле единственное попадание получил крейсер «Глостер», на котором погибли командир, 7 офицеров и 11 матросов.

В 14:30 адмирал Кампиони приказал крейсерам Паладини, находившимся ближе к ливийскому побережью, разворачиваться на обратный курс, в 15:21 повернула и 1-я эскадра. Вскоре Супермарина перехватила британские радиogramмы, из дешифровки которых был сделан вывод, что Каннингхэм намеревается идти к побережью полуострова Калабрия, чтобы произвести бомбардировку Аугусты или Мессины, или же нанести по ним удар авианосными самолетами. Имея численное превосходство, Кампиони не собирался отказываться от боя, но Муссолини лично отдал адмиралу указание оттянуть момент столкновения флотов, чтобы дать возможность итальянским ВВС на следующий день нанести серию ударов по неприятелю. В 18:40 обе итальянские эскадры повернули на норд-норд-вест.

Всю ночь англичане двигались северо-западным курсом и к 6 часам утра 9 июля находились примерно в 60 милях западнее Наварина. Отсюда Каннингхэм взял курс на Мальту, но в 7:32 итальянский флот был обнаружен летающей лодкой «Сандерленд» 228-й эскадрильи RAF. Стремясь перехватить неприятеля до его подхода к базам, Каннингхэм снова повернул на норд-вест и увеличил ход. В 8:58 с «Игла» были подняты в воздух три самолета, которые уточнили местонахождение противника.

В отличие от британского адмирала, Кампиони с вечера 8 июля не имел никаких данных о местонахождении вражеских кораблей. С рассветом тяжелые крейсера 1-й и 3-й дивизий провели поиск впереди и справа по курсу главных сил, но никого не обнаружили и вскоре после 10:00 крейсера получили приказ прекратить поиск и на большой скорости идти на соединение с линкорами. Направлявшаяся в Палермо 7-я дивизия также была отозвана к главным силам. Сам Кампиони с 5-й, 4-й и 8-й дивизиями в 11:25 изменил курс с норд-норд-веста на зюйд-зюйд-ост с тем, чтобы скорее собрать все свои силы в один кулак. Он планировал дать бой около 14 часов примерно в 60 милях к востоку от побережья полуострова Калабрия. Донесения своих летчиков говорили о том, что накануне эскадра противника была серьезно ослаблена, поэтому Кампиони надеялся на еще более эффективную поддержку со стороны Реджа Аэронаутика\*. Противник же — считал он — сам даст о себе знать.

Предчувствия не обманули итальянского командующего. Между 13:15 и 13:26 девять

\* Regia Aeronautica — официальное наименование ВВС Италии.

торпедоносцев «Суордфиш» 813-й эскадрильи с авианосца «Игл» нанесли первый удар по итальянским кораблям. Их целями оказались тяжелые крейсера адмирала Паладини, по ошибке принятые за линкоры. Самолеты были встречены плотным зенитным огнем, вынуждавшим сбрасывать торпеды с большой дистанции, что позволило от них легко уклоняться. Это ободрило итальянцев.

К 14 часам эскадры Кампиони и Паладини объединились, после чего итальянский флот лег на курс 10° и продолжал идти им в ожидании визуального контакта с неприятелем. Боевой ордер строился следующим образом. В центре находились главные силы — «Чезаре» и «Кавур». В 5 милях справа и чуть позади них шли 8-я и 4-я дивизии крейсеров под командованием контр-адмиралов Леньяни и Маренко ди Мориондо. Тяжелые крейсера 1-й и 3-й дивизий контр-адмиралов Маттеучи и Каттанео двигались строем кильватера в 3 милях слева от линкоров, причем после разворота флагман адмирала Паладини «Пола» оказался в хвосте колонны, а «Больцано» возглавил ее. Наконец, легкие крейсера 7-й дивизии контр-адмирала Сансонетти подходили с юго-запада, полным ходом нагоняя эскадру.

Англичане между тем также готовились к артиллерийскому бою. Их походный порядок включал три группы. Впереди строем фронта шел отряд легких сил вице-адмирала Тови (соединение «А») из четырех крейсеров и одного эсминца. В 8-10 милях за крейсерами двигался флагманский линкор «Уорспайт» в охранении пяти эсминцев (соединение «В»), а примерно на таком же расстоянии за ним — главные силы (соединение «С»): линкоры «Ройял Соверен», «Малайя», авианосец «Игл» и десять эсминцев под командованием вице-адмирала Придхэм-Уиппела. Поврежденный «Глостер» в 14:15 был отозван из разведывательной завесы к главным силам и в дальнейшем маневрировал совместно с авианосцем. Линкоры соединения «С», наоборот, начали выдвигаться вперед, однако присоединиться к флагманскому «Уорспайту» вовремя не успели. При этом более быстроходная «Малайя» обошла «Ройял Соверен».

В 14:15 «Барбиано», «Джуссано» и «Арбуцци» катапультировали по одному бортовому разведчику Ro.43, чтобы установить контакт с неприятелем, за ними то же сделали «Савойя», «Гарибальди» и «Кадорна»\*. Уже через четверть часа один из гидроса-

молетов сообщил, что видит на юго-востоке подозрительный корабль. В 14:54 правобортные крейсера 8-й дивизии контр-адмирала Леньяни визуально обнаружили головные британские корабли.

### Бой

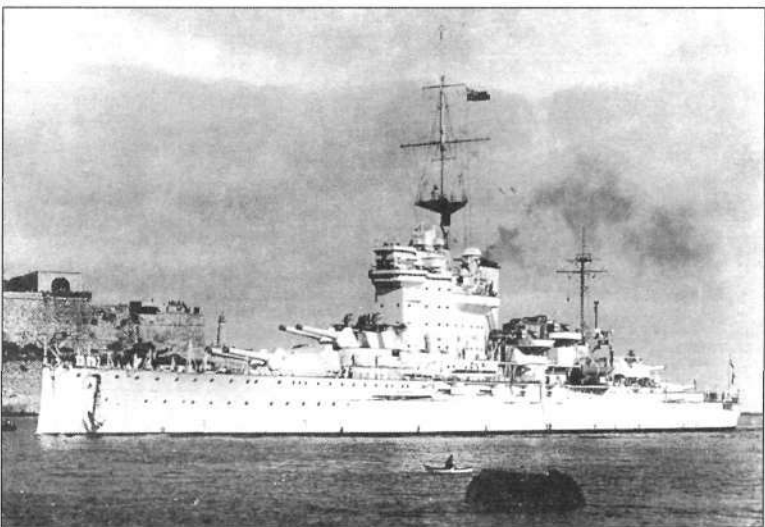
Погода во второй половине дня на редкость благоприятствовала артиллерийскому поединку. Море было спокойным, на небе была небольшая облачность. Ветер силой 5 баллов дул с северо-запада. Он уносил прочь дым от британских орудий и мешал итальянцам видеть цели, однако способствовал последним ставить дымовые завесы, если бы понадобилось прикрыть отход.

В полном соответствии с классическими канонами морской тактики боевое столкновение началось с перестрелки крейсеров отрядов. В 15:09 «Гарибальди» и «Арбуцци» смело пошли на сближение с четверкой крейсеров Тови. Десять минут спустя стороны сошлись на дистанцию артиллерийской стрельбы и в 15:22 открыли друг по другу огонь с дистанции 110 кбт. Между тем 4-я дивизия контр-адмирала Маренко ди Мориондо («Барбиано» и «Джуссано») в бой не вступала, а пошла на ост с целью разведать британское построение. Это был довольно рискованный маневр — в район боя подтягивался «Уорспайт». В 15:26 он ввел в действие свои 381-мм орудия. Носовыми башнями линкор стрелял по дивизии Леньяни, а кормовыми — по «картонным» крейсерам Мориондо. Еще через пять минут оба итальянских отряда поставили дымовые завесы и легли на курс отхода к своим главным силам. До этого момента «Уорспайт» успел сделать десять бортовых залпов, а затем дал еще восемь. Точность стрельбы была низкой. В 15:36 дымовая завеса оконча-



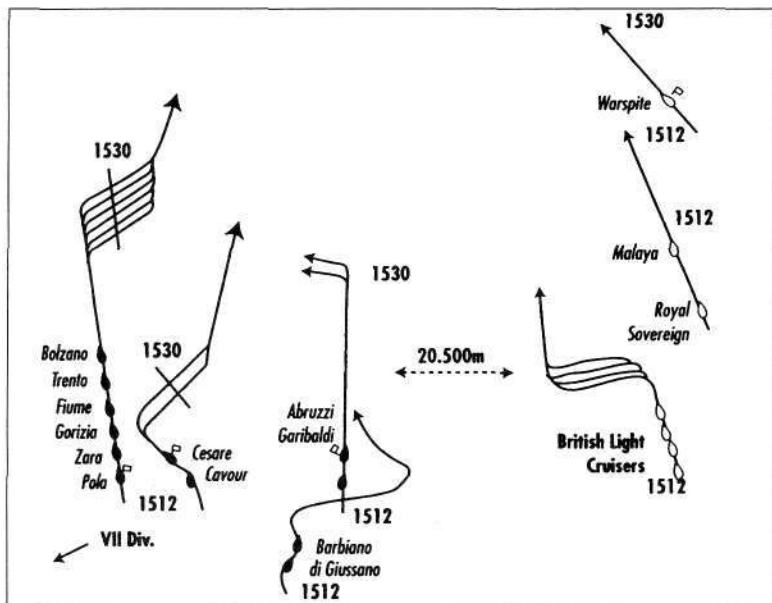
**Командующий британским Средиземноморским флотом адмирал Эндрю Браун Каннингхэм**

**Флагманский корабль британского Средиземноморского флота линкор «Уорспайт» на Мальте, 1938 г.**



\* Это был единственный вклад крейсера в сражение. На протяжении всей операции «Луиджи Кадорна» испытывал проблемы с котлами, поэтому в 14:20 адмирал Кампиони разрешил ему отделиться от эскадры и идти на ремонт в Специю. В сопровождение ему был придан «Армандо Диас».





**Бой у Пунта-Стило,  
9 июля 1940 г.  
Первая фаза**

**Бой у Пунта-Стило.  
С л е в а: первый  
залп с линкора «Че-  
заре» (15:53). Сни-  
мок сделан с «Конте  
ди Кавура».  
С п р а в а: залп «Ка-  
вура» три минуты  
спустя. Снимок сде-  
лан с борта «Чезаре»**

тельно закрыла отходившие итальянские корабли. Бой временно прервался.

Британские корабли в 15:48 подняли в воздух самолеты-корректировщики, а спустя две минуты обе стороны снова оказались в видимости друг друга. Противники двигались в северном направлении параллельными, слегка сходящимися курсами: 5-я дивизия итальянцев держала на румбе 10°, британский флагман — 345°. К тому времени «Малайя» приблизилась к «Уорспайту» на дистанцию 1,5 мили, но по-прежнему находилась за пределами дальноточности своих орудий, тогда как тихоходный «Ройял Соверен» оставался в пяти милях позади и в итоге так и не принял участия в артиллерийской перестрелке. Обе дивизии тяжелых крейсеров к тому времени выдвинулись в голову боевого порядка итальянского флота и вошли в ог-

невое соприкосновение с британскими крейсерами.

Однако главными действующими лицами второй фазы сражения стали итальянские линкоры. В 15:53 головной «Джулио Чезаре» дал первый залп по «Уорспайту», который начал отвечать минутой позже. Дистанция в тот момент составляла, по различным оценкам, от 121 до 142 кабельтовых (наиболее правдоподобной представляется величина около 130 кбт.). Следом за флагманом огонь открыл «Конте ди Кавур». Согласно итальянским документам его целью была выбрана «Малайя», дистанция до которой составляла 150 кбт. (менее вероятно, что это был «Ройял Соверен»), хотя британские отчеты свидетельствуют, что итальянцы сосредоточенно обстреливали «Уорспайт». Сама «Малайя» дала четыре залпа на предельном угле возвышения орудий, однако все снаряды упали с недолетом на полторы мили.

Перестрелка линейных кораблей продолжалась в течение семи минут, и обе стороны сумели добиться накрытий. Итальянские артиллеристы стреляли не торопясь, наблюдая падение каждого залпа и внося коррективы в установку прицела. Их залпы ложились не более чем в полумиле от «Уорспайта», однако разброс снарядов в залпе, по британским оценкам, был очень большим. Несколько эсминцев, находившихся на подбойном борту линкора, получили, по словам адмирала Каннингхэма, «небольшую встряску». «Хирург» и «Декой» получили осколочные пробоины надстроек. Командир «Уорспайта» капитан Д. Фишер отмечал, что к 16 часам итальянцы пристрелялись, вынудив его отвернуть на 10° влево и увеличить скорость до 17 узлов. Один залп довольно кучно лег всего в двух кабельтовых слева по носу. Итальянские наблюдатели даже отметили попадание в район кормовой башни главного калибра британского линкора. В действи-





тельности это форс пламени из стволов стрелявших орудий вызвал возгорание бортового гидросамолета, который пришлось сбросить за борт.

Огонь «Уорспайта» был более точным, а разброс снарядов — небольшим. Каждый новый залп ложился все ближе и ближе к «Джулио Чезаре». Вскоре англичане были вознаграждены за меткость. В 15:59 «Чезаре» был поражен 15-дюймовым снарядом в середину корпуса.

*«Я видел ярко-оранжевую вспышку мощного взрыва у основания трубы вражеского флагманского корабля, — пишет в своих мемуарах британский командующий Эндрю Браун Каннингхэм, — она сопровождалась расплывающимся облаком дыма».*

Воспоминания командира «Чезаре» капитана 1-го ранга Вароли-Пьяцца более конкретизированы:

*«Снаряд попал в нашу кормовую трубу с правого борта и прошел внутрь бронированной цитадели под палубой, пробив переборку левого борта. Потом он пробил еще одну палубу, прошел сквозь каземат, снес переборки, и попал в унтер-офицерский кубрик. Этот отсек был уничтожен. Снаряд сделал небольшую пробоину в броневой палубе внизу и был остановлен носовой бронированной переборкой».*

Лаконичные строки технического отчета говорят, что головная часть 871-кг снаряда пробила палубу полубака, верхнюю палубу, переборку на 4-м носовом шпангоуте и была остановлена 130-мм броневой плитой левого борта. Взрывом был уничтожен один из 37-мм автоматов правого борта вместе с расчетом и часть надстроек. В перегрузочном отделении средней 120-мм башни левого борта начался пожар, быстро перекинувшийся на кубрики. Дым засосало вентиляторами в котельные отделения. В результате вышли из строя котлы № 4, 5, 6 и 7, и в течение трех минут скорость корабля упала с 26 до 18 узлов. Находиться в этих помещениях стало невозможно, и личный состав был отправлен на верхние палубы, однако один кочегар умер от удущья. Всего же из состава экипажа было убито, ранено или обожжено 115 человек.

Немедленной реакцией адмирала Кампиони на это случайное попадание в его флагманский линкор стал поворот на левый борт, сопровождавшийся приказом к отходу. Точность стрельбы «Уорспайта» пугала, и испытывать судьбу больше не было никакого желания.

*«Так как положение было серьезным, — излагал Кампиони, — «Чезаре» вышел из строя, оставив «Кавур» продолжать бой вместе с тяжелыми крейсерами группы «Полы». Все они продолжали идти вперед, ведя огонь по трем вражеским линкорам».*

## Силы сторон в бою у Пунта-Стило 9 июля 1940 г.

### ВМФ Италии

#### 1-я эскадра

##### 5-я дивизия

линейные корабли «Giulio Cesare» (адмирал Кампиони), «Conte di Cavour» (контр-адмирал Бривонези)

7-й дивизион эсминцев: «Dardo», «Freccia», «Saetta», «Strale»

##### 4-я дивизия

легкие крейсера «Albertico da Barbiano» (контр-адмирал Маренко ди Мориондо), «Alberto di Giussano», «Luigi Cadorna», «Armando Diaz»

14-й дивизион эсминцев: «Ugolino Vivaldi», «Antonio da Noli», «Leone Pancaldo»

15-й дивизион эсминцев: «Antonio Pigafetta», «Nicolo Zeno»

16-й дивизион эсминцев: «Nicoloso da Recco», «Antonio Usodimare», «Emanuele Pessagno»

##### 8-я дивизия

легкие крейсера «Duca degli Abruzzi» (контр-адмирал Леньяни), «Giuseppe Garibaldi»

8-й дивизион эсминцев: «Folgore», «Fulmine», «Baleno», «Lampo»

#### 2-я эскадра

тяжелый крейсер «Pola» (вице-адмирал Паладини)

12-й дивизион эсминцев: «Carabiniere», «Lanciere», «Ascarì», «Corazziere»

##### 1-я дивизия

тяжелые крейсера «Zara» (контр-адмирал Маттеуччи), «Fiume», «Gorizia»

9-й дивизион эсминцев: «Vittorio Alfieri», «Alfredo Oriani», «Giosue Carducci», «Vincenzo Gioberti»

##### 3-я дивизия

тяжелые крейсера «Trento» (контр-адмирал Каттанео), «Bolzano»

11-й дивизион эсминцев: «Artigliere», «Aviere», «Camicia Nera», «Geniere»

##### 7-я дивизия

легкие крейсера «Eugenio di Savoia» (контр-адмирал Сансонетти), «Duca d'Aosta», «Mizuo Attendolo», «Raimondo Montecuccoli»

13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Fuciliere», «Bersagliere», «Alpino»

### ВМФ Великобритании Средиземноморский флот

##### Соединение «А»

легкие крейсера «Orion» (вице-адмирал Тови), «Neptune», «Liverpool», «Sydney» (RAN)

эсминец «Stuart» (RAN)

##### Соединение «В»

линейный корабль «Warspite» (адмирал Каннингхэм)

эсминцы «Decoy», «Hereward», «Hero», «Mohawk», «Nubian»

##### Соединение «С»

линейные корабли «Royal Sovereign» (вице-адмирал Придхэм-Уиппел), «Malaya»

авианосец «Eagle»

813-я и 824-я эскадрильи (18 торпедоносцев «Swordfish», 3 истребителя «Sea Gladiator»)

легкий крейсер «Gloucester»

эсминцы «Dainty», «Defender», «Hasty», «Hostile», «Hyperion», «Ilex», «Janus», «Juno», «Vampire» (RAN), «Voyager» (RAN)

Однако соотношение сил становилось неблагоприятным, поскольку против трех британских линкоров оставался один итальянский, поэтому в 16:02 «Кавур» также отвернул и пошел вслед за флагманом. Аварийные партии на борту «Джулио Чеза-



Командующий итальянским флотом адмирал Иниго Кампиони

ре» энергично боролись с пожарами. Справиться с ними удалось довольно быстро, а к 16:45 шесть из восьми котлов были введены в действие, что позволило поддерживать ход на отметке 23—24 узла.

«На новом курсе, — вспоминал адмирал Кампиони, — «Чезаре» продолжал обстреливать противника из кормовых башен, пока цель не была скрыта дымовой завесой, поставленной нашими легкими силами, чтобы прикрыть наш отход. Несколько групп наших кораблей не заметили поворот «Чезаре», который теперь шел курсом 230°, и в результате контакт с ними был утерян».

Итальянские линкоры скрылись из виду, вынудив артиллеристов «Уорспайта» в 16:04 прекратить стрельбу. В общей сложности британский корабль успел дать 17 залпов главным калибром. Что же касается итальянцев, то «Чезаре» выпустил 74 320-мм снаряда, а «Кавур» — 41.

В 16:05 Кампиони приказал своим крейсерам и эсминцам поставить дымовую завесу и прикрыть отход главных сил, проводя торпедную атаку. В ней приняло участие в общей сложности 16 эскадренных миноносцев 7-го, 9-го, 11-го, 12-го и 14-го дивизионов\*. Ни одна из тридцати двух выпущенных ими торпед в цель не попала. Итальянские крейсера также не могли похвастаться решительными результатами.

Когда началось сражение линейных кораблей, 1-я и 3-я дивизии выдвинулись далеко вперед и находились в идеальной позиции для классического «crossing T». Шесть тяжелых крейсеров могли отвлечь «Уорспайт» от основной цели, а их артиллерия была способна причинить тяжелые повреждения слабо защищенным британским крейсерам. Согласно отчету вице-адмира-

ла Паладини первым в 15:55 открыл огонь «Тренто», в 15:58 — «Фиуме», в 16:00 — «Больцано», «Зара» и «Пола», последним, в 16:01 — «Гориция». Дистанция составляла около 10 миль.

«Когда наши корабли начали стрелять, — писал Паладини, — вражеские крейсера открыли ответный огонь. Их стрельба была точной, но в основном неэффективной. Лишь «Больцано» в 16:05 получил попадание тремя осколками. Они пробили корму и повредили руль, заклинив его в положении «лево на борт». Корабль описал полную циркуляцию, продолжая вести огонь. Потом несколько близких разрывов за кормой освободили руль, и крейсер снова занял свое место в строю».

В действительности «Больцано» получил три прямых попадания 152-мм снарядов (по всей видимости, с крейсера «Нептун»), повредивших рулевое управление, ствол одного из орудий носовой возвышенной башни и помещение торпедных аппаратов.

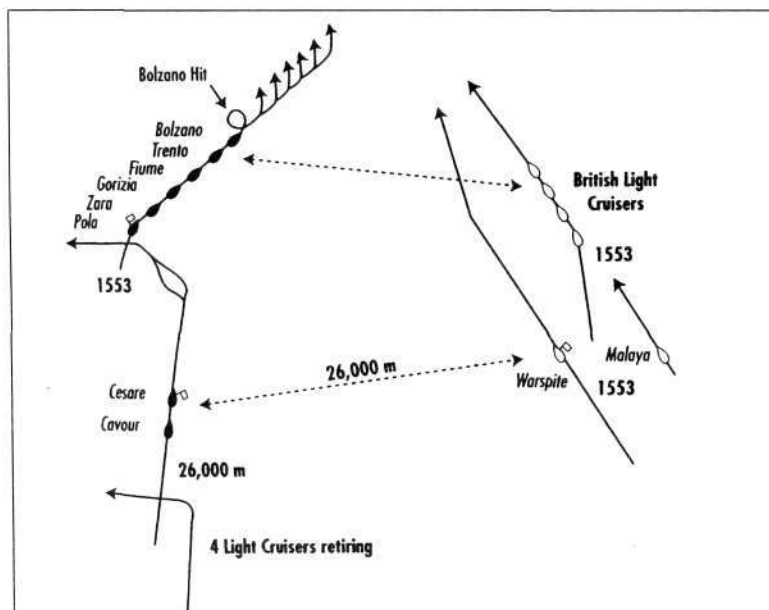
Тем временем положение крейсеров становилось серьезным, так как в 16:09 на них перенес огонь «Уорспайт», к которому через некоторое время присоединилась «Малайя». Примерно тогда же головные «Больцано» и «Тренто» снова были атакованы торпедоносцами с «Игла»\*\*, и снова атака не увенчалась успехом, хотя пилоты доложили о достигнутых попаданиях. В 16:17 итальянские эсминцы поставили плотную дымовую завесу, вынудившую англичан прекратить стрельбу. Под ее прикрытием корабли Паладини совершили поворот «все вдруг» и вышли из боя. Флагманский «Пола» прекратил огонь примерно в 16:04, «Фиуме» — в 16:05, «Тренто» — в 16:09, «Гориция» — в 16:12, «Зара» — в 16:16, но орудия «Больцано» замолчали лишь в 16:20.

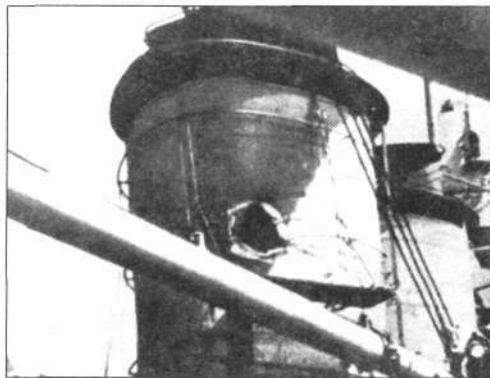
На завершающей стадии боя только легкие крейсера и эскадренные миноносцы итальянцев изредка появлялись на видимости у англичан. Высккивая в просветы дымзавесы, они давали несколько залпов по противнику, после чего снова скрывались из видимости. Британские легкие силы отвечали спорадическими контратаками, но крейсера Тови испытывали острый недостаток в снарядах и расходовали их крайне экономно. Только лидер 9-го дивизи-

\* Количество итальянских эсминцев, принимавших действительное участие в бою, остается предметом дискуссии. Из 32 вымпелов, с которыми Кампиони начал операцию, как минимум 3 («Дардо», «Да Ноли», «Страле») были отосланы в базы из-за поломок в машинах, еще 9 («Фольгоре», «Фульмине», «Балено», «Лампо», «Пигафетта», «Дзено», «Да Рекко», «Усодимаре», «Пессаньо») ушли на дозаправку и вернулись к главным силам только в 19:30. Таким образом, к 15 часам 9 июля в составе эскадры имелось не более 20 эскадренных миноносцев.

\*\* Вторая волна из девяти «Суордфишей» 824-й эскадрильи была поднята в воздух еще в 15:45.

Бой у Пунта-Стило, 9 июля 1940 г. Вторая фаза

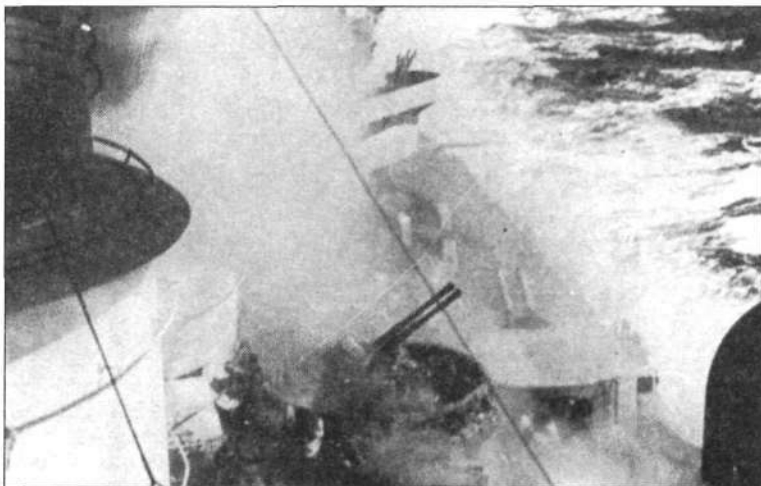




зиона «Витторио Альфьери» получил незначительные повреждения от осколков. Последний орудийный выстрел прогремел над морем в 16:50.

Итальянский флот отходил на юго-запад курсом 230°. Позже адмирал Кампиони объяснял этот отход намерением увлечь британскую эскадру за собой, заставить пройти через дымовую завесу, где в условиях плохой видимости британские корабли могли быть внезапно атакованы итальянскими эсминцами, а затем заманить ее на позиции итальянских подводных лодок, а также подставить под удар авиации. Иными словами, итальянский командующий надеялся нанести противнику урон, не рискуя своими тяжелыми боевыми единицами. Он не мог учесть того факта, что после захвата подводной лодки «Уэби Шебели» итальянские шифры не являлись секретом для британской стороны, и Каннингхэм был в курсе намерения своего визави. Не входя в оставшийся за кормой итальянских кораблей плотный дым, он обогнул завесу с наветренной стороны — то есть с севера. В результате курс британской эскадры лег в 60 милях севернее позиции наиболее ближней к ней итальянской подводной лодки. Однако контакт с итальянским флотом был потерян. Восстановить его так и не удалось, что не удивительно, если учесть, что эскадренный ход англичан не превышал 17 узлов, что было меньше, чем у поврежденного «Чезаре».

До наступления сумерек британская эскадра двигалась вдоль побережья Калабрии в надежде снова навязать противнику бой, а затем отвернула в сторону Мальты. В это время (17:40—22:10) она подверглась многочисленным бомбовым ударам с воздуха. Реджа Аэронаутика сделала 126 боевых вылетов. Было сброшено 8 500-кг, 236 250-кг и 270 100-кг бомб, однако ни один из кораблей не получил повреждений. Итальянские летчики продемонстрировали не только свою неспособность поражать движущиеся морские цели, но и часто оказывались не в состоянии правильно опознавать обнаруженные корабли. В результате «Чезаре», «Больцано» и «Фиуме» подверглись атаке



собственных самолетов — к счастью, все ограничилось близкими разрывами, да и калибр авиабомб был небольшим.

«Суть этого <...> морского сражения заключается в том, что оно велось не между нами и англичанами, а между нашими ави-

**Повреждения «Чезаре» в результате попадания 381-мм снаряда с «Уорспайта»**



ацией и флотом. Адмирал Каваньяри настаивает, что наша авиация совершенно отсутствовала в первой фазе битвы, а когда она наконец появилась, то обрушилась на наши собственные корабли», — с горечью записал в своем дневнике министр иностранных дел граф Галеаццо Чиано.

Поврежденный «Чезаре» около 21 часа вошел в Мессинский пролив в сопровождении 3-й дивизии крейсеров. При проходе через пролив они получили приказ Супермарины следовать в Неаполь, откуда 12 июля «Чезаре» и «Больцано» перешли на ремонт в Специю. 7-я дивизия направилась в свою базу в Палермо. «Кавур» вместе с 1-й, 4-й и 8-й дивизиями крейсеров после наступления темноты пришли в Аугусту, но Супермарина опасалась, что в сицилийских портах корабли могут быть атакованы британской авиацией, поэтому в 1:00 10 июля отдала им приказ двигаться в Таранто, куда они прибыли к вечеру тех же суток. Предусмотрительность оказалась вовсе не лишней. На закате 10 июля Аугуста подверглась налету торпедоносцев 813-й эскадрильи с «Игла». На рейде стояли только эскадренный миноносец «Леоне Панкальдо» и танкер. Оба получили торпедные попадания. Танкер был поврежден, а эсминец затонул, хотя впоследствии его подняли и вновь ввели в строй.

Ремонт «Джулио Чезаре» в Специи продолжался до 30 августа. На следующий день восстановленный корабль вышел в море и 1 сентября занял свое штатное место в гавани главной военно-морской базы Таранто. За участие в бою у Пунта-Стило Королевским декретом от 10 июня 1943 г. линкор был удостоен Серебряной медали за воинскую доблесть\* (в итальянском флоте, как и в советском, существовала традиция награждения кораблей).

#### **Итоги**

В исторической литературе действия итальянского флота в бою у Пунта-Стило, как правило, критикуются за нерешительность. Однако задумаясь, мог ли адмирал Кампиони рассчитывать на победу в артил-

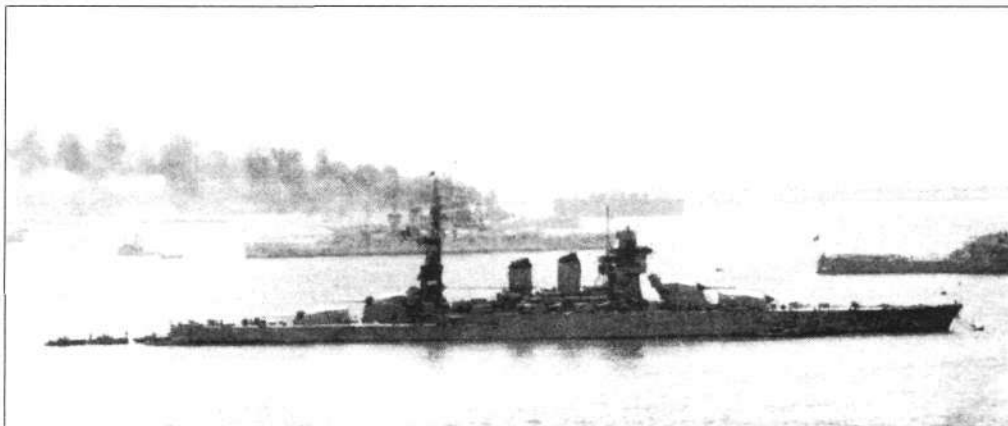
лерийском сражении при том соотношении сил? Линкоры Каннингхэма превосходили в калибре орудий и по толщине брони. Итальянцы, в свою очередь, обладали значительным преимуществом в скорости и дальности стрельбы орудий главного калибра линкоров, не говоря уже о подавляющем превосходстве в крейсерах и эсминцах. В коротком боевом соприкосновении каждый из адмиралов пытался реализовать свои сильные стороны.

Надо отдать должное инициативе и тактическому таланту Кампиони — он сумел воспользоваться слишком растянутым построением британской эскадры, превратив соотношение главных сил из 3:2 в пользу англичан в собственное превосходство 2:1. Каноны военного искусства не позволяли ему отступать, имея два своих линкора против «Уорспайта», и он не был трусом. Далее все зависело от мастерства артиллеристов, но вот оно-то оказалось не на высоте. Итальянцы не имели боевого опыта, а их методика боевой подготовки, по мнению британских адмиралов, на 20 лет отставала от английской. Огонь итальянских линкоров поначалу оценивался как довольно меткий, но по мере того, как англичане пристреливались, становился все хуже.

Полученное «Джулио Чезаре» попадание кардинально меняло картину боя. Итальянцы лишались важнейшего преимущества — скорости. С подходом «Малайи» и «Ройял Соверена» Кампиони рисковал потерять оба своих линейных корабля, ведь «на бумаге» британские корабли имели запас в два-три узла над «подранком», а в том, что их экипажи были гораздо лучше подготовлены к артиллерийской дуэли, итальянский адмирал уже не сомневался. Для того чтобы оценить, какие шансы имели «Чезаре» и «Кавур» в поединке с британскими «сверхредноутами», достаточно вспомнить повреждения новейшего французского линкора «Дюнкерк» в Мерс-эль-Кебире, получившего четыре попадания 381-мм снарядов и

\* Medaglia d'Argento al Valore Militare — вторая по значимости боевая награда Италии.





**Итальянские корабли на внешнем рейде Таранто, июнь 1940 г. На переднем плане — «Джулио Чезаре», за ним линкоры «Литторио» и «Витторио Вене-то», справа видна корма тяжелого крейсера «Гориция»**

фактически утратившего боеспособность. Последствия попадания всего одного снаряда в «Чезаре» также совсем не внушали оптимизма. Поэтому никто не мог упрекнуть Кампиони, что он убежал с двумя линкорами от трех.

Что касается превосходства итальянцев в крейсерах, особенно тяжелых, и эскадренных миноносцах, то в сложившихся условиях оно едва ли могло быть реализовано. Поэтому Кампиони, несмотря на огромное число вымпелов под его началом, по сути, не оставалось ничего, иначе как отходить, уповая на вмешательство своей авиации и подводных лодок. Сам отход был осуществлен во всех отношениях грамотно: как пишет уже упоминавшийся Питер Смит, «итальянцы благополучно привели домой поврежденный линкор, вытащив его из могилы».

Один из расхожих мифов о сражении у Пунта-Стило касается морального эффекта, по образному выражению адмирала Каннингхэма, «совершенно непропорционального достигнутым результатам». Ему вторит немецкий адмирал Фридрих Руге, в числе главных отличительных черт боя отметивший «усиление чувства превосходства у англичан и комплекса неполноценности у итальянцев». Современные западные историки — и ангажированный Джеймс

Садкович, и академичные Джек Грин и Алессандро Массиньяни, и отстраненный Винсент О'Хара — куда более сдержанны. Безусловно, акция у Калабрии, как она именуется в британской историографии, положительно сказалась на боевом духе английских моряков, несколько пошатнувшись после Норвегии и Дюнкерка. Однако нет никаких убедительных свидетельств моральной подавленности со стороны итальянцев! Напротив, большинство из них гордилось, что успешно выдержало крещение огнем. «Я убежден, — писал вице-адмирал Паладини, — что одним из результатов боя, причем не самым последним по значимости, стал тот факт, что весь личный состав, даже самые робкие, почувствовал внутреннюю потребность сражаться и уверенность в нашей способности противостоять неприятелю и бить его». Экипажи рвались в бой, тем не менее Супермарина распорядилась операций с участием главных сил временно — до ввода в строй новейших линкоров — не проводить.

Таким образом, бой у Пунта-Стило стал единственным во всей продолжительной карьере линкоров типа «Чезаре» сражением, в котором им выпало сыграть ведущую роль. Очень скоро на смену им пришли совсем другие корабли.



**Линейный корабль «Андреа Дориа» на рейде Поли, лето 1940 г.**

## «Ночь Таранто»

### Предшествующие операции

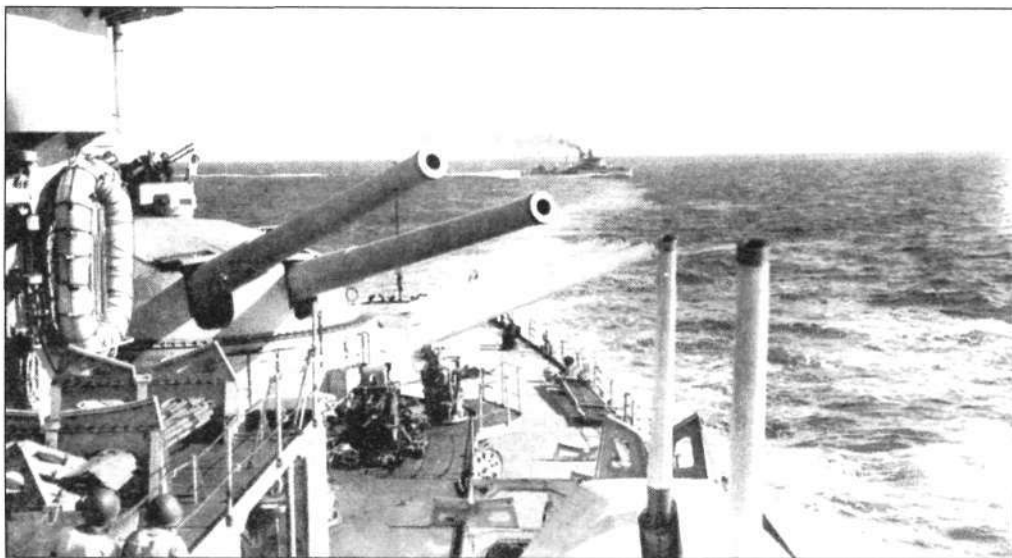
Бой у Пунта-Стило продемонстрировал неравенство итальянцев в линейных силах и заставил подстегнуть процесс ввода в строй новейших и модернизируемых кораблей. «Кайо Дуилио» еще 1 июня покинул верфь в Генуе и перешел в Полу, чтобы вдали от войны, на тихой Адриатике, спокойно пройти курс боевой подготовки. Вскоре туда же из Триеста прибыл «Андреа Дориа». С 8 июня по 14 июля «Дуилио» интенсивно отрабатывал учебные задачи, а 15 июля перешел в Таранто, где его командир капитан 1-го ранга Бруньоли доложил командующему флотом о полной боевой готовности своего корабля. Первоначально линкор был зачислен в состав 5-й дивизии, однако в ожидании грядущего ввода в строй его систершипа командование Реджа Марина приняло решение о формировании новой 6-й дивизии, которая должна была объединить обе однотипные единицы. Командование ею 1 сентября принял контр-адмирал Карло Каттанео.

Пополнив свой состав одновременно тремя линейными кораблями — «Дуилио», «Литторิโอ» и «Витторио Венето» (два последних вошли в строй 2 августа), — итальянский флот, по определению официального историка Марка-Антонио Брагадина, *«находился в великолепном состоянии по эффективности, готовности к действию и боевому духу»*. Вскоре ему представилась возможность проверить это. 30 августа англичане начали масштабную операцию «Хэтс» по переводу из Гибралтара в Александрию кораблей, предназначенных для усиления Средиземноморского флота (линкор «Вэлиант», авианосец «Илластриес», крейсера ПВО «Ковентри» и «Кардифф»).

Вышедшая навстречу им эскадра адмирала Каннингхэма (линкоры «Уорспайт» и «Малайя», авианосец «Игл», 5 крейсеров, 12 эсминцев) одновременно осуществляла проводку трех транспортов с важными грузами на Мальту. Днем движение противника было замечено итальянской воздушной разведкой, и Супермарина ответила выходом в море главных сил флота, которым была поставлена задача перехватить и уничтожить британское восточное соединение.

Получив приказ из Рима, итальянский флот произвел боевое развертывание — самое крупное во Второй мировой войне! Под командованием адмирала Кампиони находились линкоры «Литторิโอ» (флагман), «Витторио Венето», «Чезаре», «Кавур», «Дуилио», 13 крейсеров и 34 эсминца. Британский самолет-разведчик своевременно обнаружил выход итальянской эскадры, и Каннингхэм изменил курс. Итальянская воздушная разведка, напротив, потеряла противника. Когда же в середине дня 31 августа он был снова обнаружен, шансы перехватить его до заката оставались весьма призрачными. Не желая вступать в бой ночью, но рассчитывая с рассветом снова пойти на сближение с противником и перехватить его где-нибудь в районе Мальты, Кампиони повернул свои корабли на противоположный курс. Планам итальянского командования помешал разыгравшийся в Ионическом море шторм, полностью исключивший разведывательные полеты авиации и приведший к преждевременному израсходованию топлива на эсминцах. Поэтому днем 1 сентября Супермарина отозвала корабли на базу, нанеся ряд повреждений кораблям и смыв за борт нескольких моряков.

Линкор «Дуилио» в боевом походе, осень 1940 г. На заднем плане виден эсминец типа «Дардо»



Столь же безрезультатным оказался следующий выход, состоявшийся 7 сентября, после получения сведений о том, что неприятельская Гибралтарская эскадра движется на восток. Супермарина немедленно направила на перехват все 5 линкоров, 6 крейсеров и 18 эсминцев. Итальянский командующий планировал атаковать противника, когда тот окажется в районе южнее Сардинии. Одновременно удары по вражескому соединению должна была нанести авиация. Однако ожидание оказалось напрасным. Вскоре были получены новые разведанные, что британское соединение проследовало из Гибралтара в западном направлении для операции против Дакара, и 9 сентября итальянский флот прибыл в Неаполь, откуда спустя два дня линкоры перешли в Таранто.

В конце сентября англичане решили перебросить на Мальту 1200 солдат, размещенных на борту двух легких крейсеров. Для их прикрытия вышли линкоры «Вэлиант» и «Уорспайт», авианосец «Илластриес», 3 крейсера и 11 эсминцев. Утром 29-го итальянский разведчик обнаружил эти корабли в 170 милях от Александрии, и Супермарина, принимая вызов, выслала в море 5 линкоров (5-я, 6-я и 9-я дивизии), 7 тяжелых и 4 легких крейсера (1-я, 3-я, 7-я и 8-я дивизии) и 23 эскадренных миноносца. Следующим утром итальянская армада была замечена самолетом с «Илластриеса», и, принимая во внимание серьезное неравенство в силах, Каннингхэм решил уклониться от боя. Это удалось неожиданно легко, так как итальянская разведка опять надолго потеряла англичан из поля зрения. Лишенный информации Кампиони, подчиняясь полученным инструкциям, крейсировал со своими кораблями между 37-й и 39-й параллелями, в то время как противник находился гораздо южнее. Ночью 1 октября был получен приказ о возвращении в базы. Контакт же с противником был восстановлен только во второй половине дня, когда тот был уже далеко на востоке...

Первые месяцы войны на Средиземном море в значительной мере развеяли иллюзии относительно боеспособности итальянского флота. Все попытки Супермарины добиться встречи с врагом на выгодных для себя условиях потерпели провал. Итальянцы, с горечью для себя, убедились, что при любом выходе в море их корабли неизбежно обнаруживались британской воздушной разведкой, и если англичане уступали в силах, то легко уклонялись от боя. В таких случаях итальянский флот не достигал ничего, кроме бесцельного расходования топлива и износа машин. Равенство же сил или превосходство противника не сулило в сражении ничего хорошего, и тогда уже сами итальянцы старались избежать его, пользуясь быстро-



ходностью своих кораблей. Однако одним фактом своего существования итальянский флот добивался гораздо большего, чем мог бы достичь в открытом бою: англичане по-прежнему не чувствовали себя хозяевами Средиземного моря. Таким образом, осенью 1940 г. на театре сложилась классическая ситуация «fleet in being».

#### Налет

Нежелание итальянцев принять генеральное сражение привело адмирала Каннингхэма к мысли, что единственным действенным способом уничтожить линейный флот противника является воздушный удар по его главной базе. Впервые данную идею высказал еще в 1937 году тогдашний командир авианосца «Глориес» кэптен Листер. Первоначально удар палубной авиации по Таранто был запланирован на 21 октября — день Трафальгарского сражения, однако помешал пожар на «Илластриесе». Затем флот был занят обеспечением высадки на Крите. Налет был снова отложен и теперь приурочен к крупной операции «МВ.8» (4—13 ноября). Развертывание британского флота строилось в виде оперативной «многоходовки» с участием Александрийской и Гибралтарской эскадр. Описывать его полностью в рамках данной работы не имеет смысла, важен тот факт, что Супермарина не смогла разгадать замысла противника, позволив «Илластриесу» приблизиться на 170 миль к главной базе своего флота и с наступлением ночи 11 ноября произвести запуск самолетов.

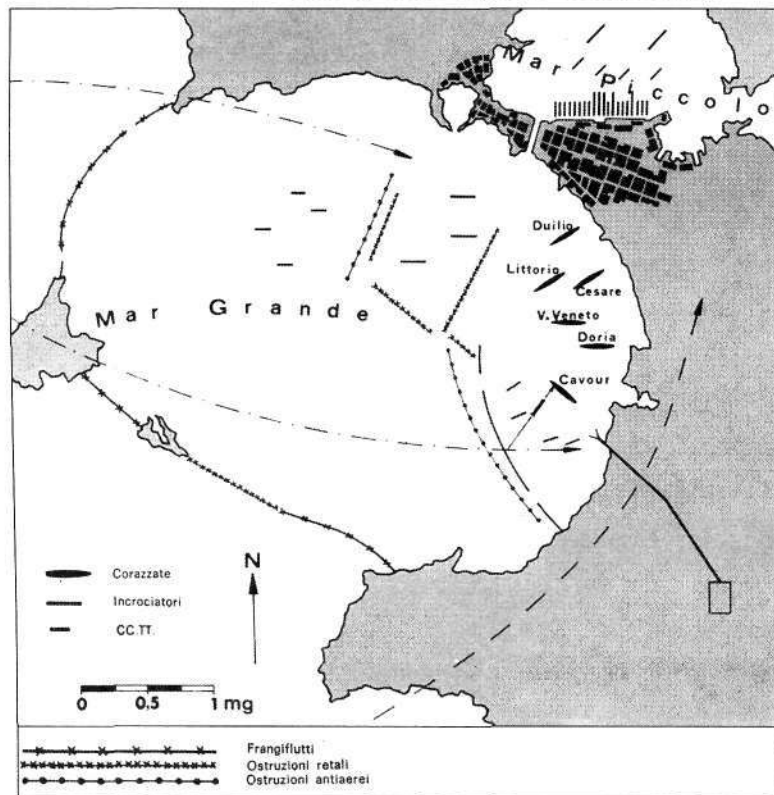
Порт Таранто, располагавшийся в глубине одноименного залива, являлся главной военно-морской базой итальянского флота, способной принимать корабли любых классов. На его берегах размещались верфи фирмы «Този», строившей подводные лодки; имелось два крупных сухих дока, один из которых мог принимать современные линкоры, и шесть плавучих доков (один

**Главный участник налета на Таранто — авианосец «Илластриес». На палубе видны четыре самолета «Суордфиш»**

крупный, два средних и три малых). Порт состоял из двух гаваней с глубинами от 7 до 35 м. Полностью закрытый внутренний бассейн (Мар Пикколо) соединялся узким проходом (так называемым Каналом) с обширной внешней гаванью (Мар Гранде), прикрытой брекватером, идущим от мыса Рондинелла на юго-запад до острова Сан-Пьетро, а затем поворачивающим на юго-восток, к островку Сан-Паоло. В этом месте имелся широкий проход (1187 м), а далее шла южная часть брекватера длиной 1609 м, называемая Дига ди Сан-Вито по расположенному неподалеку от ее основания одноименному мысу. Еще один брекватер длиной 2400 м — Дига ди Тарантола — располагался внутри Мар Гранде, прикрывая якорную стоянку.

Противовоздушную оборону базы обеспечивала 21 зенитная батарея калибром 100 мм, насчитывавшая в общей сложности 101 орудие. Из них 13 батарей располагалось на суше, а 8 были установлены на специальных платформах, расставленных вдоль внешнего брекватера. Кроме того, имелось 84 тяжелых и 109 легких пулеметов, прикрывавших весь район порта. Для обнаружения самолетов предназначалось 13 шумопеленгаторных постов и 22 прожектора, к которым в случае необходимости могли присоединиться прожекторы кораблей. Места стоянки защищались сетевыми заграждениями. Дополняли систему обороны около 90 аэростатов.

**Схема расположения линейных кораблей в гавани Таранто 11 ноября 1940 г.**



Пост начальника военно-морской базы Таранто занимал вице-адмирал Артуро Риккарди. Учтя опыт воздушного нападения на французские корабли в Мерс-эль-Кебире и торпедирования итальянских эсминцев на якорных стоянках в Аугусте и Триполи, он полностью осознавал угрозу торпедоносцев для кораблей в Таранто, но считал, что своевременное обнаружение неприятельского авианосца воздушной разведкой, а взлетевших с него самолетов — шумопеленгаторными постами позволит успешно отразить налет. Этот сомнительный расчет усугублялся типичным для итальянцев разгильдяйством. Мощная на бумаге противовоздушная оборона гавани имела множество изъянов. Командование легиона фашистской милиции, на который возлагалась ПВО базы, не разделяло оптимизма флотского начальства и, стремясь снять с себя ответственность за возможные последствия, настаивало на переводе тяжелых кораблей в Неаполь.

К моменту британского налета в Таранто находились главные силы Реджа Марина — 6 линкоров\*, 7 тяжелых и 2 легких крейсера, 28 эсминцев, 5 миноносцев, 16 подводных лодок, 4 тральщика, 1 минный заградитель, 9 танкеров. Все корабли на внешнем рейде, два тяжелых крейсера и четыре эсминца на внутреннем рейде были расположены так, чтобы обеспечить наилучшую защиту от внезапной ночной атаки. У орудий главного калибра находились половинные расчеты, расчеты зенитных орудий дежурили ночью в полном составе. Но многие корабли и вспомогательные суда стояли на внутреннем рейде, как в мирное время, борт о борт у стенки. Ведение ими зенитного огня по низколетящим самолетам неминуемо привело бы к поражению своих кораблей. Из имевшихся аэростатов 60 были повреждены во время шторма в начале ноября и в воздухе находилось только 27, поднятых на высоту 200 м; из затребованных флотом 12 800 м противоторпедных сетей стояло только 4200 м и еще 2900 м валялось на берегу — их не устанавливали из опасения, что они могут затруднить кораблям вход и выход из гавани. К тому же сети опускались на глубину до 8 м и не могли защитить от торпед с магнитным взрывателем с глубиной хода 9—10 м. Внушительные по числу стволов береговые зенитные батареи имели на вооружении устаревшие орудия, а из 22 прожекторов только два были связаны с шумопеленгаторными постами. Задымленные базы отработано не было.

Первая ударная волна — двенадцать «Суродфишей» 815-й эскадрильи — поднялась

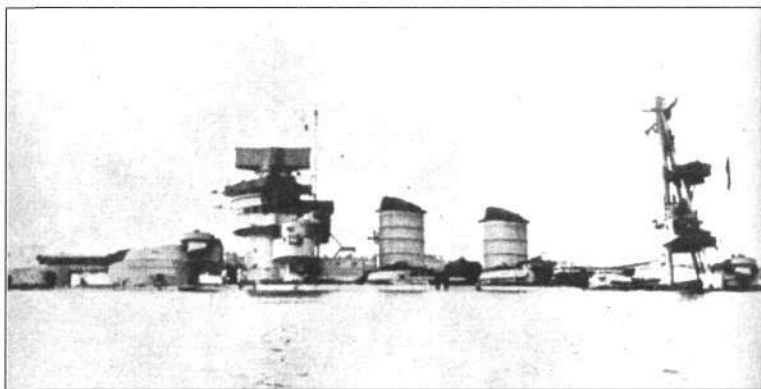
\* «Андреа Дория» под командованием капитана 1-го ранга Буссола прибыл в Таранто по завершению курса боевой подготовки 26 октября 1940 г.



с «Илластриеса» в 20:40 и около 23 часов появилась над гаванью Таранто. Они атаковали звеньями по три самолета. Итальянцы обнаружили их только над своими кораблями. Зенитная артиллерия открыла беспорядочную стрельбу, однако прожекторы до конца атаки так и не были использованы. Через час после ухода первой ударной группы атаковала вторая волна (восемь «Суордфишей» 819-й эскадрильи), встреченная более организованно. Торпедоносцы несли торпеды с установкой скорости 27 узлов и глубины хода 10 метров, оснащенные магнитными взрывателями «Дуплекс». Из 11 торпедоносцев, атаковавших в двух волнах, было потеряно два. Пять торпед поразили цели: «Конте ди Кавур» и «Кайо Дуилио» получили по одному попаданию, «Литторио» — три, еще одна торпеда, возможно, попавшая в него, не взорвалась. От ударов бомбардировщиков пострадали тяжелый крейсер «Тренто», который был прошит неразорвавшейся полубронебойной авиабомбой, и эскадренный миноносец «Либеччо», имевший повреждения от взрыва бомбы вблизи его носа. Незначительные повреждения получил также эсминец «Эмануэле Пессаньо».

Ведущий самолет командира 815-й эскадрильи лейтенант-коммандера Уильямсона и его наблюдателя лейтенанта Скарлетта (бортовой номер L4A) зашел в атаку над о. Сан-Пьетро, прошел вдоль южного мола, пересек мол Дига ди Тарантола и сбросил торпеду с расстояния в 640 м до «Кавура». В 23:15 огромный корабль вздрогнул от сильного взрыва в носовой части. Выходя из атаки, Уильямсон заложил правый вираж, но тут очередь зенитного автомата прошла самолет, и он рухнул в море. Отважные летчики сумели выбраться из тонущего «Суордфиша» и вплавь добраться до плавучего дока, находившегося в 150 метрах. Там их подобрала рабочая верфь, которые задали англичанам «хорошую трепку». Затем пленных забрал эсминец «Фульмине». Впоследствии летчиков отправили в лагерь для военнопленных в Сульмоне, а после капитуляции Италии в 1943 году их перевели в Германию, где они провели остаток войны.

За головным самолетом шли торпедоносцы с бортовыми номерами L4C (пилот — суб-лейтенант Спарк, наблюдатель — суб-лейтенант Нил) и L4R (пилот — суб-лейтенант Макколи, наблюдатель — суб-лейтенант Рэй). Они пересекли Дига ди Тарантола левее своего командира и надеялись атаковать «Витторио Венето», но убедившись, что тот находится слишком далеко к северу, также сбросили торпеды по «Кавуру» с дистанции около 650 м. К счастью для итальянцев, обе прошли перед носом линкора и взорвались неподалеку от стоящего

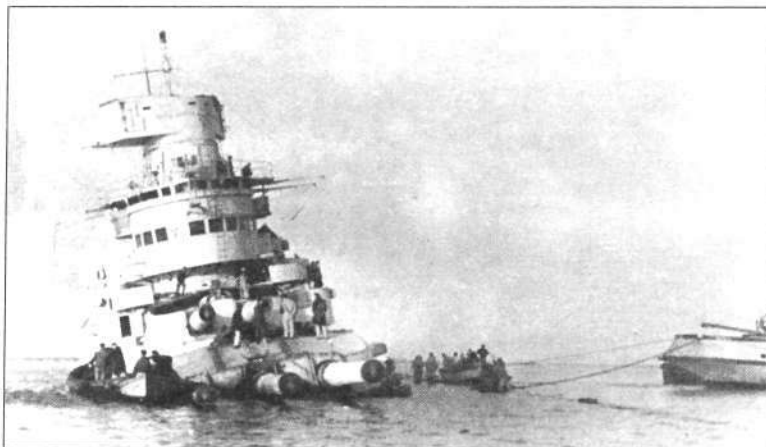


ближе к берегу «Андреа Дориа», не причинив ему никакого вреда.

Между тем повреждения «Конте ди Кавура» оказались самыми серьезными. 450-мм торпеда Mk.XII (боевая часть — 176 кг ТНТ) взорвалась по левому борту в районе шп.50AV, немного в корму от носовой башни главного калибра. От взрыва образовалась пробоина размером примерно 12х8 м. В результате были затоплены топливные цистерны №1 и №2, а также соседние отсеки. Погибло 17 членов экипажа. Несмотря на все усилия аварийных партий, остановить распространение воды в нос и в корму от эпицентра взрыва не удалось. Линкор медленно, но неуклонно погружался. В 5:45 12 ноября экипажу была дана команда оставить корабль. К 8 часам утра — спустя 8,5 часа после получения повреждений — «Кавур» тихо сел на дно гавани...

«Дуилио» получил повреждения около полудни, во время налета второй волны. Самолет L5H (пилот — лейтенант Ли, наблюдатель — суб-лейтенант Джонс) зашел в атаку вдоль северного берега гавани, прошел через плотный зенитный огонь, потеряв при этом высоту, и сбросил торпеду по линкору с расстояния около 400 м. Она поразила цель с правого борта в район носовой башни главного калибра на глубине 9 м. От взрыва образовалась пробоина размером 11х7 м, через которую вода быстро заполнила погреба носовой группы. Благо-

**Последствия...**  
**Линкоры «Конте ди Кавур» (вверху) и «Дуилио» наутро после налета, 12 ноября 1940 г.**



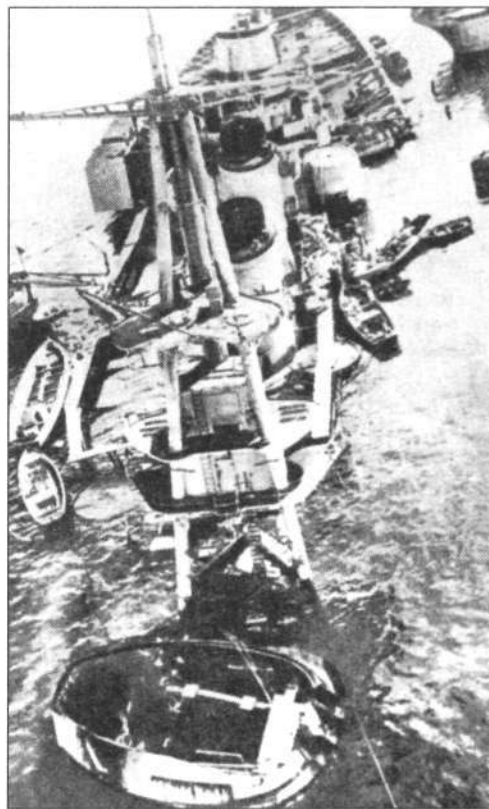
**Судоподъемные работы на затонувшем линкоре «Конте ди Кавур»:**

**слева сверху — декабрь 1940 г.;  
внизу — весна 1941 г.;  
справа — лето 1941 г.**

даря своевременно принятым мерам корабль удалось оттянуть к берегу, и в 4:45 он сел на дно на мелководье. Потери ограничились одним убитым.

Остальные торпедоносцы выбирали в качестве мишеней современные линкоры «Литторио» и «Витторио Венето», в результате чего стоявшие ближе к берегу и закрываемые силуэтами других кораблей «Чезаре» и «Дория» остались не атакованными. Тем не менее удар по Таранто стал настоящим триумфом для англичан.

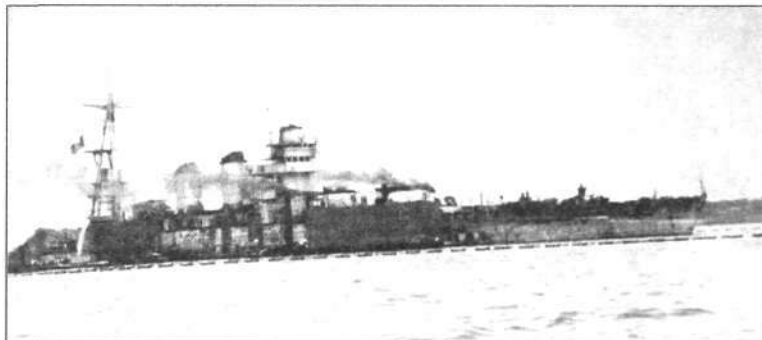
Адмирал Риккарди и его штаб пытались мобилизовать все ресурсы базы. На помощь поврежденным кораблям были отправлены буксиры и ремонтные партии. Несмотря на настоятельные требования Супермарини сообщить детали повреждений, это не удалось сделать до утра. С наступлением рассвета Мар Гранде представляла собой грустное зрелище. Поверхность была покрыта толстым слоем нефти. «Казалось, — писал М.-А. Брагадин, — что проиграна крупная морская битва, и никто не мог представить, когда и как удастся преодолеть тяжелейшие последствия».



К вечеру 12 ноября состояние «Литторио» и «Дуилио» уже не вызывало опасений. Немедленно начали приниматься меры по их восстановлению. Подъем «Дуилио» осуществили в середине января 1941 г. Поскольку большой сухой док в Таранто был занят поднятым еще в декабре «Литторио», наскоро подлатанному «старичку» пришлось ремонтироваться в другом месте. 26 января он отправился в Геную, куда прибыл спустя два дня. 3 февраля линкор ввели в док. Ремонт продолжался до конца апреля. 3 мая «Дуилио» перешел в Специю для проведения послеремонтных испытаний и прохождения курса боевой подготовки, а 16 мая вернулся в Таранто. Там его экипаж продолжил учения и тренировки, чередуемые кратковременными выходами в море (главным образом для межбазовых переходов), и лишь в ноябре — спустя год после роковой «Ночи Таранто» — снова смог принять участие в боевых действиях.

#### **Дальнейшая судьба «Конте ди Кавура»**

Второму из пострадавших при налете на Таранто старых линкоров повезло меньше. Наутро после налета «Кавур» сидел на дне гавани так, что корпус и нижняя часть надстроек, включая кормовую башню, полностью скрылись под водой. Восстановительные работы на линкоре начались немедленно и продолжались до конца 1941



года. Для обеспечения подъема с него на месте демонтировали максимально возможное количество грузов, включая орудия главного калибра и часть брони башен, а также среднюю артиллерию. Затем были задраены все внешние отверстия, а для обеспечения откачки воды из внутренних помещений на месте пробоины в носу и в кормовой части соорудили специальные кессоны. Наконец, в июле 1941 г. при помощи понтонов удалось осуществить подъем корабля. Чтобы компенсировать гигантский дифферент, на палубе в корме разместили цилиндрические цистерны, и в таком виде «Кавур» был отбуксирован во внутреннюю гавань и введен в сухой док военно-морского арсенала.

Поскольку недостатки линейных кораблей данного типа: плохое разделение на отсеки, невысокая живучесть, слабость зенитной артиллерии — к тому времени стали уже очевидными, дальнейший ремонт решено было совместить с модернизацией. Для ее проведения была выбрана верфь «C.R.D.A.» в Триесте, куда «Кавур» отправился в декабре 1941 г. своим ходом. Подготовка к переходу свелась к ремонту силовой установки, нанесению камуфляжной окраски, а также установке необходимой зенитной артиллерии. На штатные места были возвращены 37-мм автоматы, к которым добавились две «спарки» на юте, а на треногой грот-мачте смонтировали два спаренных 20-мм автомата.

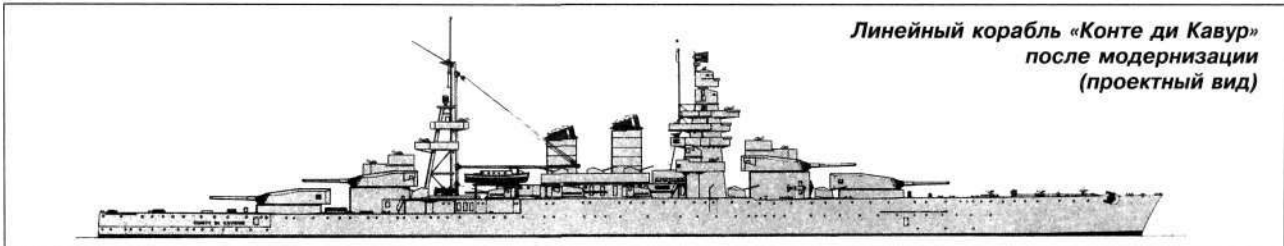
В ходе модернизации планировалось заменить все вооружение линкора, кроме орудий главного калибра. В качестве средней артиллерии вместо 120-мм пушек в старых башнях планировалось установить двенадцать 135-мм/45 орудий — таких же,

как на «Дуилио» и «Дориа», обеспечив им возможность стрельбы по воздушным целям. Старые 100-мм зенитки и 37-мм автоматы снимались. Вместо них корабль получал двенадцать новейших 65-мм зенитных пушек с длиной ствола 64 калибра в одинарных полностью закрытых установках. Четыре из них должны были занять прежние места «соток», еще две — носовой пары 37-мм автоматов, остальные шесть размещались на надстроечной палубе в районе дымовых труб. Их дополняли десять спаренных 20-мм автоматов «Бреда» (по два на каждой из возвышенных башен главного калибра, два на нижнем и один на верхнем мостике носовой надстройки, три на грот-мачте) и еще три таких же автомата в одинарных установках на баке.

Таким образом, в окончательном виде вооружение «Конте ди Кавура» должно было состоять из 10 320-мм/44 орудий, 12 135-мм/45 универсальных пушек, 12 65-

**«Конте ди Кавур» вскоре после подъема. Хорошо видны кессоны. Слева: пробоина в корпусе «Кавура»**

**«Конте ди Кавур» в камуфляжной окраске, нанесенной перед переходом из Таранто в Триест, декабрь 1941 г.**

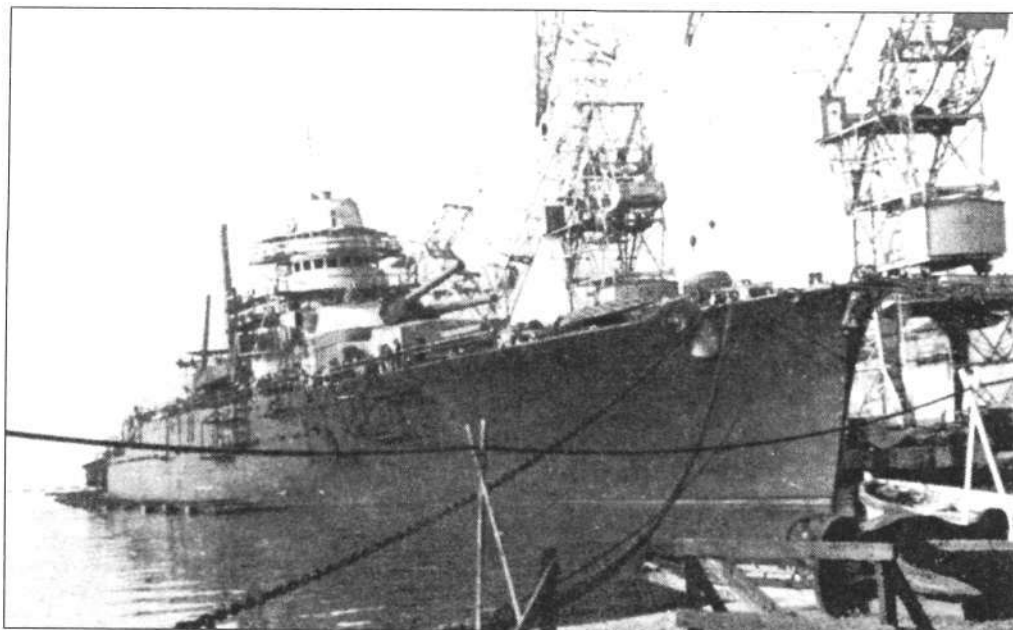


**Линейный корабль «Конте ди Кавур» после модернизации (проектный вид)**



**Капитан 2-го ранга  
Ежи Сас-  
Кульчицкий —  
командир «Кавура»  
в 1942–1943 гг.**

**«Конте ди Кавур» в  
ходе модернизации  
на верфи «С.Р.Д.А.»  
в Триесте, осень  
1942 г.**



мм/64 зениток и 23 20-мм/65 автоматов. Кроме того, планировалось видоизменить конфигурацию носовой надстройки, смонтировать дополнительный пост старшего артиллерийского офицера уровнем выше прежнего КДП, а в конце 1942 г. было принято решение оснастить корабль радиолокационной станцией ЕС.3/ter «Гуфо».

Переход в Триест стал последним в карьере «Кавура» выходом в море. Работы в Триесте велись неспешно, поскольку у верфи всегда находились другие, более приори-

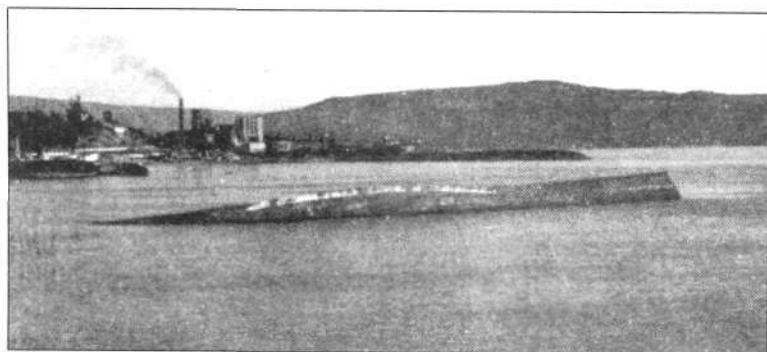
тетные задачи. К осени 1942 г. на корабль заново установили орудия главного калибра и подготовили места для установки 65-мм зениток; в середине следующего года на свои места были поставлены 135-мм орудия. Тем не менее известие о перемирии застало корабль в состоянии 6-месячной готовности.

Уже в ранние часы 9 сентября 1943 г. германские войска заняли ключевые позиции в городе и порту Триеста, открыв огонь по итальянским кораблям на рейде. Командование военно-морской базы отдало команде «Кавура» приказ оставить корабль, чтобы не быть отрезанной от своих. Также было приказано затопить или взорвать все строившиеся и ремонтирующиеся корабли, готовность которых составляла менее трех месяцев. По этой причине на «Кавуре», срок готовности которого превышал эту величину, не было предпринято никаких действий по его выводу из строя. В ночь на 10 сентября экипаж покинул линкор, забрав с собой его флаг.

Для захвативших его в тот же день немцев «Конте ди Кавур» не представлял особого интереса как в силу невозможности завершения его ремонта, так и бесполезности к боевому применению в сложившейся обстановке. Корабль продолжал тихо ржаветь в гавани Триеста, пока 15 февраля 1945 г. его не потопила авиация союзников в ходе очередного налета. Перед гибелью линкор опрокинулся, повторив судьбу «Леонардо да Винчи».

27 февраля 1947 г. декретом Временного главы государства «Конте ди Кавур» был исключен из списков флота. Остов корабля в 1946 году был поднят и в течение 1947–1952 гг. разобран на металл.

**Трагичный финал:  
опрокинувшийся  
остов «Конте ди  
Кавура» в Триесте,  
15 февраля 1945 г.**





## Попытки восстановить баланс

### Бой у мыса Теулада

Налет на Таранто имел временные, но крайне серьезные стратегические последствия. Соотношение морских сил на Средиземноморском театре изменилось в пользу англичан. Чтобы отдалить место базирования линейных кораблей от возможных районов развертывания британских авианосных групп и торпедоносцев, базирующихся на Мальте, главная база итальянского флота была перенесена в Неаполь. 12 ноября туда перешла большая часть кораблей 1-й эскадры во главе с линкорами «Витторио Венето» и «Джулио Чезаре», в то время как «Андреа Дориа» был направлен в Специю для завершения курса боевой подготовки. Тем самым была существенно снижена угроза британским морским коммуникациям в Восточном Средиземноморье, зато новый пункт базирования, расположенный на побережье Тирренского моря, в тот период был практически недоступен для британской воздушной разведки.

Несмотря на заявление У. Черчилля, что «итальянский линейный флот уничтожен навсегда», итальянцы располагали двумя полностью боеготовыми линкорами и были одержимы желанием взять реванш. Когда 16 ноября поступило сообщение о выходе Гибралтарской эскадры, «Венето» и «Чезаре» немедленно двинулись навстречу. Однако на этот раз англичане ограничились посылкой самолетов на Мальту, и после бесцельных поисков 20 ноября итальянские корабли вернулись в базы.

Следующий выход состоялся менее чем через неделю, когда противник решил провести конвой из Гибралтара на Мальту и в Александрию. Три транспорта и четыре корвета шли в охранении соединения «F» (крейсера «Манчестер», «Саутхэмптон», эсминцы «Хотспёр»). Соединение «B» вице-адмирала Сомервилла (линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», легкие крейсера «Шеффилд» и «Диспатч», 9 эсминцев) должно было сопровождать конвой до встречи в районе южнее Сардинии с соединением «D» (линкор «Рэмиллис», крейсера «Беруик», «Ньюкасл», «Ковентри», 5 эсминцев). После встречи все они должны были следовать вместе до мыса Бон, после чего соединения «B» и «D» должны были вернуться в Гибралтар, а конвой и соединение «F», вместе с «Ковентри» и эсминцами, — пройти в район южнее Мальты, где их ждали главные силы Средиземноморского флота.

Итальянские подводные лодки засекли выход британских кораблей из Гибралтара утром 25 ноября, однако при этом конвой замечен не был. На следующий день южнее Крита обнаружилась александрийская эскадра. Ввиду малочисленности и изменив-

шегося места базирования было признано более целесообразным использовать линкоры в Западном Средиземноморье — против Гибралтарского соединения. Супермарина приказала адмиралу Кампиони выйти в море, чтобы к утру следующих суток встретиться с неприятелем южнее Сардинии, разрешив, однако, принимать бой, только если противник будет значительно уступать в силах.

Итальянская эскадра включала в себя линкоры «Витторио Венето» (флаг адмирала Кампиони) и «Джулио Чезаре», тяжелые крейсера «Пола» (флаг вице-адмирала Якино), «Фиуме» (флаг контр-адмирала Маттеуччи), «Гориция», «Триест» (флаг контр-адмирала Сансонетти), «Тренто», «Больцано» и 14 эскадренных миноносцев. В полдень 26 ноября эти силы вышли из Неаполя и Мессины и, соединившись около 18:00, пошли на запад, рассчитывая утром следующих суток встретиться с неприятелем южнее Сардинии. В Тунисском проливе ночью развертывались торпедные катера и миноносцы, один из которых — «Сирио» — заметил проход отряда «Рэмиллиса» и дал по нему безрезультатный торпедный залп.

С рассветом 27 ноября итальянцы организовали поиски противника при помощи бортовых разведчиков и около 10 часов утра установили контакт. Поначалу состав британского соединения был установлен неправильно (линкор, 2 крейсера, 4 эсминца), и Кампиони вознамерился разгромить уступавшего ему по силам противника, повернув ему навстречу. Когда же от самолета с крейсера «Больцано» поступило отрезвляющее донесение, адмирал дал приказ на отход, но избежать боя было уже невозможно.

В это время эскадра находилась примерно в 30 милях южнее м. Теулада. Тяжелые крейсера двигались в строю двух кильватерных колонн, из которых ближе к неприятелю была 3-я дивизия Сансонетти. Якино с тремя крейсерами 1-й дивизии находился примерно в 4 милях севернее, а линкоры Кампиони — в 12 милях к северо-востоку от крейсеров. Британское соединение также состояло из нескольких обособленных групп: в 8 милях впереди «Ринауна» двигалась завеса из пяти крейсеров, чуть позади — девять эсминцев; замыкал построение тихоходный «Рэмиллис». Остальные корабли, включая «Арк Ройял», находились южнее и прикрывали конвой.

Визуальный контакт был установлен в 12:16, когда наблюдатели «Полы» обнаружили тяжелый крейсер «Беруик» по пеленгу 200°. В нарушение приказа Кампиони дивизия Маттеуччи открыла огонь с дистанции 110 кбт. Спустя несколько минут заговорили орудия крейсеров Сансонетти. Хотя

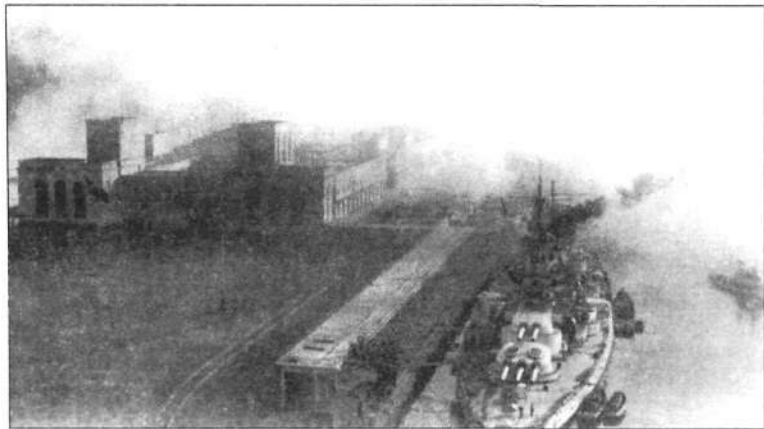


**«Андреа Дориа»  
вскоре после  
возвращения в  
боевой состав  
флота, 1940 г.**

солнце слепило глаза итальянским наводчикам, их стрельба оказалась довольно точной. В 12:22 «Беруик» получил попадание в район башни «У», потеряв 7 человек убитыми, а через 15 минут — еще одно. Британские крейсера также ввели в действие свою артиллерию, сконцентрировав огонь на ближайших «Фиуме» и «Тренто». В 12:24 в перестрелку вступил «Ринаун». Его залпы с дистанции 130 кбт. ложились близко, однако через 10 минут все главные цели скрылись в дыму, и стрельбу пришлось прекратить. «Рэмиллис» успел дать два залпа с предельной для своих орудий дистанции.

Британские крейсера преследовали неприятеля, но начало сказываться превосходство итальянцев в скорости. 3-я дивизия отвернула на север и довольно скоро стала недостижима для британских орудий, однако один из сопровождавших ее эсминцев — «Ланчере» — получил два попадания и лишился хода, но был взят на буксир. В 12:42 англичане перенесли огонь на крейсера 1-й дивизии, но поставленная эсминцами дымовая завеса сделала стрельбу неэффективной. Не дала результата и атака торпедоносцев с «Арк Ройяла», выбравших в качестве мишени «Фиуме» и флагманский «Венето». Самолеты выходили на цель раз-

**«Джулио Чезаре» в  
Неаполе во время  
воздушного налета,  
8 января 1941 г.**



розненно, позволяя кораблям легко уклоняться от торпед.

Между тем на сцене появились «Венето» и «Чезаре». В надежде увлечь их за собой и затем навести на свои линкоры, британские крейсера изменили курс на юго-восточный, но Кампиони не стал их преследовать, продолжая отходить на северо-восток на скорости 25 узлов. Дистанция между противниками лишь увеличилась. Англичане попытались возобновить преследование, но попали под огонь «Витторิโอ Венето», который дал несколько залпов кормовой башней, и благоразумно уклонились к юго-востоку. На этом артиллерийский бой окончательно прекратился. Для 320-мм орудий «Чезаре» дальность все время оставалась за пределами, так и не позволив ему сделать хотя бы один выстрел.

На завершающей стадии сражения англичане попытались нанести удар авианосными самолетами. «Арк Ройал» поднял в воздух 9 торпедоносцев «Суордфиш» для повторной атаки линкоров и 7 истребителей-бомбардировщиков «Скьюа» для бомбардировки поврежденного «Ланчере», принятого за крейсер. И те, и другие вернулись ни с чем. Итальянские линкоры, хотя и не имели истребительного прикрытия, при обнаружении воздушного противника были умело прикрыты дымовой завесой. Лидер атакующей волны решил выйти в атаку на крейсера, но те энергично уворачивались от сброшенных торпед. «Скьюа» вообще не смогли найти назначенную им цель и около 15:35 отбомбились по тяжелым крейсерам, добившись лишь нескольких близких разрывов.

Адмирал Кампиони также потребовал помощи от своих ВВС, однако итальянские бомбардировщики, как обычно, появились с большим опозданием. Британская эскадра была впервые атакована ими в 15:07, вторая атака последовала в 17:45. Бомбометание производилось с большой высоты. Главной целью итальянские летчики избрали «Арк Ройял». По нему было сброшено около 30 бомб, из которых лишь две разорвались в пределах 10 метров от борта. Ни один из британских кораблей не пострадал.

В целом бой стал крупным провалом итальянцев. Инструкция Супермарини не рисковать и не вступать в бой с превосходящими силами противника изначально сводила шансы одержать победу к минимуму, а отсутствие инициативы со стороны адмирала Кампиони лишь усугубило дело. Это стоило ему должности.

Негативные итоги первых семи месяцев боевых действий привели к изменению организационной структуры итальянского флота. 8 декабря 1940 г. начальник Главного морского штаба адмирал Каваньяри был смещен со своего поста. Его преемником

стал адмирал Риккарди, адмирал Кампиони стал его заместителем. Должность командующего надводным флотом занял вице-адмирал Анджело Якино, ранее командовавший 2-й эскадрой. Сама 2-я эскадра была расформирована, таким образом, флот был преобразован в единое объединение. В конце месяца была расформирована и 6-я дивизия линкоров, а все старые корабли этого класса свели в 5-ю дивизию.

### Обстрел Генуи

В декабре англичане с аэродромов на Мальте и в Греции начали бомбардировки портов южной Италии. Главной их целью стал Неаполь, являвшийся главной базой флота. После налета 14 декабря, когда получил попадание крейсер «Пола», оба боепособных линкора — «Венето» и «Чезаре» — перешли из Неаполя в порт Ла-Маддалена на Сардинии, но уже 20-го вернулись обратно, поскольку было решено, что ПВО базы усилена до необходимого уровня.

Хлоридные дымогенераторы, способные быстро создавать плотную дымовую завесу, в большинстве случаев надежно укрывали корабли, однако в ночь с 8 на 9 января 1941 г., во время очередного налета, несколько бомб упали в районе стоянки линейных кораблей, и «Джулио Чезаре» получил повреждения. Одна бомба взорвалась на причальной стенке, у которой был отшвартован корабль. Ее осколками было убито 5 и ранено 20 членов его экипажа, во многих местах повреждены надстройки. Но гораздо больше неприятностей причинила вторая бомба, разорвавшаяся в воде в районе кормовой 120-мм башни правого борта. Ударная волна разорвала листы обшивки, вызвав затопление ряда отсеков ПТЗ и двойного дна, а от сотрясения вышла из строя кормовая турбина. На следующий день «Чезаре» ушел в Геную на 20-

дневный ремонт, а «Венето» и «Дориа» перешли в Специю, куда пришлось временно перенести главную базу флота. Оттуда 11 января оба линкора совершили короткий выход к Мессинскому проливу в надежде перехватить поврежденный авианосец «Илластриес», хотя «Дориа» к тому моменту еще не закончил курса боевой подготовки.

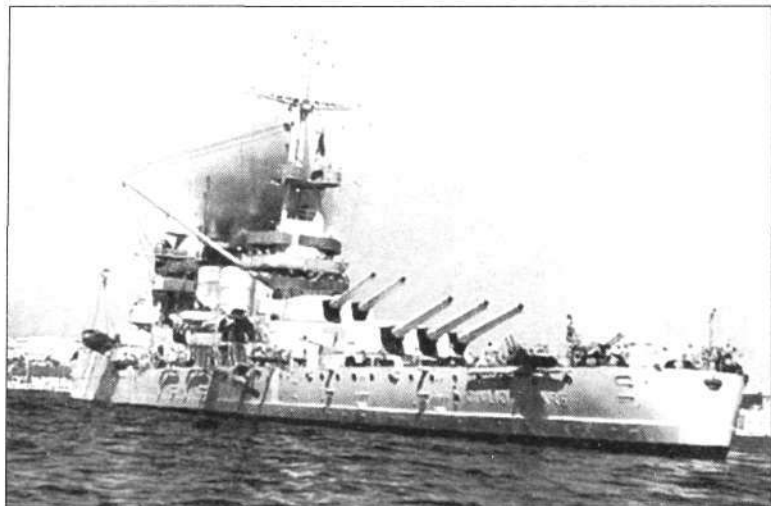
Ремонтировавшийся в сухом доке компании «Ансальдо» линкор был обнаружен британской разведкой (она ошиблась лишь в идентификации объекта, приняв «Чезаре» за «Дуилио»), что побудило англичан совершить дерзкий набег на Геную силами соединения «Н» вице-адмирала Сомервилла. Поздним вечером 6 февраля «Ринаун», «Малайя», «Арк Ройял», «Шеффилд» и 10 эсминцев вышли в море и взяли курс на восток. По стечению обстоятельств, как раз на следующее утро закончивший ремонт «Чезаре» ушел в Специю, так что операция, получившая кодовое наименование «Грог», заранее была обречена стать ударом по пустому месту.

Утром 8 февраля Супермарина получила сообщение о замеченных южнее Балеарских островов британских истребителях, которые могли стартовать только с авианосца. Было решено, что противник проводит очередную конвойную операцию, поэтому немедленно началось развертывание главных сил итальянского флота. Из Специи вышли «Витторио Венето», «Андреа Дориа» и «Джулио Чезаре» с семью эсминцами под командованием адмирала Якино, а из Мессины — тяжелые крейсера «Триест», «Тренто» и «Больцано» с тремя эсминцами. В 8:00 9-го они соединились в 40 милях западнее пролива Бонифаччо и пошли на юго-запад. Катапультированные с кораблей самолеты-разведчики вели поиск по курсу соединения.

Тем временем британские корабли незамеченными подошли к Генуе и открыли по



**Линейные корабли  
«Андреа Дориа» и  
«Витторио Венето»  
(на заднем плане)  
в Мессинском про-  
ливе, 11 января  
1941 г.**



**«Джулио Чезаре»  
в Таранто, 1941 г.  
На юте установлено  
два спаренных  
20-мм автомата**

ней артиллерийский огонь. Над заливом стоял густой туман, но благодаря поднятым в воздух корректировщикам англичане стреляли довольно метко, зато береговым батареям приходилось отвечать, целясь по едва различимым силуэтам, а то и по вспышкам залпов. Выпустив 273 15-дюймовых, 782 6-дюймовых и более 400 120-мм снарядов, британские корабли легли на обратный курс. Из 55 находившихся в гавани судов было потоплено пять, погибли 144 человека.

Информация об обстреле дошла до Сурпермарины с большим опозданием. Только в 9:50 Якино получил приказ перехватить британское соединение и немедленно повернул на север. *«Итальянский флот не мог желать лучшей позиции для перехвата британских кораблей», — отмечает Марк-Антонио Брагадин. — Он имел серьезное превосходство в силах. Даже само его присутствие в море было неожиданностью для противника».*

Но итальянцев снова подвела авиационная разведка. Несмотря на весьма ограни-

ченный район поисков, она так и не смогла обнаружить англичан. Дважды бомбы сбрасывались на французские суда, принятые за британский авианосец. В общей сложности германо-итальянская авиация совершила 191 самолето-вылет, но не добилась никакого результата.

Тем временем дезориентированный ложными донесениями Якино решил, что англичане попытаются проскочить вдоль западного побережья Корсики, и вскоре после 13 часов повернул на северо-восток. После войны, когда появилась возможность сопоставить штурманские прокладки, оказалось, что в 15:15 неприятелей разделяли всего 30 миль, но они так и не обнаружили друг друга. Через полчаса итальянская эскадра изменила курс и самым полным ходом пошла на запад, все еще надеясь перехватить англичан, но было уже поздно. После двух часов бесплодных поисков Якино решил возвращаться. 11 февраля итальянские линкоры прибыли в Неаполь, откуда тем же вечером перешли в Специю...

В предпринятом в конце марта рейде против британского судоходства у берегов Греции ни «Чезаре», ни «Дориа» не принимали участие, поскольку считались недостаточно быстроходными, хотя и находились в базе в готовности к выходу. Как известно, операция закончилась трагичным для итальянцев сражением у мыса Матапан, в ходе которого «Витторио Венето» был торпедирован, а три тяжелых крейсера пошли на дно. На какое-то время «Чезаре» и «Дориа» остались единственными боеспособными линейными кораблями Реджа Марина. Только в начале мая в строй вернулись закончившие ремонт «Литторิโอ» и «Дуилио». Тем не менее в связи с начавшим сказываться дефицитом топлива и наложенным 31 марта запретом на действия линкоров вне зон истребительного прикрытия в течение нескольких месяцев старые корабли не участвовали в боевых операциях.

## Конвойные операции

Вторая половина 1941 г. характеризовалась обострением борьбы на коммуникациях, питающих североафриканскую группировку стран «Оси». Обеспокоенные успехами Роммеля англичане сосредоточили свои усилия на том, чтобы перерезать итальянские линии снабжения, что, в свою очередь, заставило командование Реджа Марина обратить все силы на их защиту. Накал борьбы на Средиземном море стал таким, что указанный период в итальянской исторической литературе называется не иначе как «Первая битва конвоев».

Уход из Центрального Средиземноморья X авиакорпуса Люфтваффе очень скоро позволил англичанам восстановить пошат-

нувшееся положение Мальты и даже нарастить базировавшуюся там группировку морской ударной авиации. Именно она, а также базировавшаяся на Ла-Валетту 10-я флотилия подводных лодок, представляли основную угрозу итальянскому судоходству. Потери грузов, отправленных из Италии в Африку, достигли катастрофической величины.

18 ноября началось британское наступление в Киренаике. К началу декабря англичанам удалось прорвать фронт и деблоковать Тобрук, 19-го была захвачена Дерна, а через четыре дня — Бенгази. Итальянскому флоту, помимо постоянно довлевшей над ним задачи доставки снаб-



жения в Африку, пришлось включиться еще и в эвакуацию прибрежных гарнизонов. В этот период он понес новые тяжелые потери — в частности, 13 декабря в скоротечном ночном бою у м. Бон неприятельские эсминцы потопили легкие крейсера «Барбиано» и «Джуссано», осуществлявшие перевозку бензина.

Создавшаяся обстановка требовала от Супермарины отправки новых конвоев, а активные действия базировавшихся на Мальте британских надводных кораблей\* — организацию для них мощного прикрытия, в состав которого в обязательном порядке включались линкоры. Для «старичков» 5-й дивизии, командование которой 1 сентября принял контр-адмирал Гвидо Порцио-Джованоло, этот период стал своего рода «лебединой песней».

#### Конвой «М.41»

Конвойная операция под кодовым обозначением «М.41» началась 13 декабря. Одновременно в море вышло три конвоя в составе 8 транспортов в охранении 7 эсминцев и 2 миноносцев, однако два теплохода сразу после выхода были потоплены британской подводной лодкой, что сократило число конвоев до двух. Один из них следовал из Неаполя в Триполи, другой — из Наварина в Бенгази. Прикрытие конвоев возлагалось на три группы боевых кораблей. Группа вице-адмирала Бергамини, состоявшая из линкора «Кайо Дуилио» (флагман), тяжелого крейсера «Гориция», легких крейсеров «Гарибальди», «Монтекукколи» и трех эсминцев, осуществляла ближнее прикрытие первого конвоя; группа контр-адмирала Де Куртена, включавшая линкор «Андреа Дориа», крейсера «Дука д'Аоста» (флагман), «Аттендоло» и три эсминца, — второго; соединение под командованием адмирала Якино — линкоры «Литторио» (флагман) и «Витторио Венето» в охранении четырех эсминцев — следовало между конвоями, выполняя роль дальнего прикрытия.

В общей сложности в операции принимало участие 4 линкора, 5 крейсеров и 18 эскадренных миноносцев. Для перехвата базировавшихся на Мальте крейсеров к югу и востоку от острова было развернуто 7 подводных лодок.

Слабость разведки в очередной раз сказалась на развитии событий. Во второй половине дня 13 декабря на основании расшифровок перехваченных радиogramм итальян-



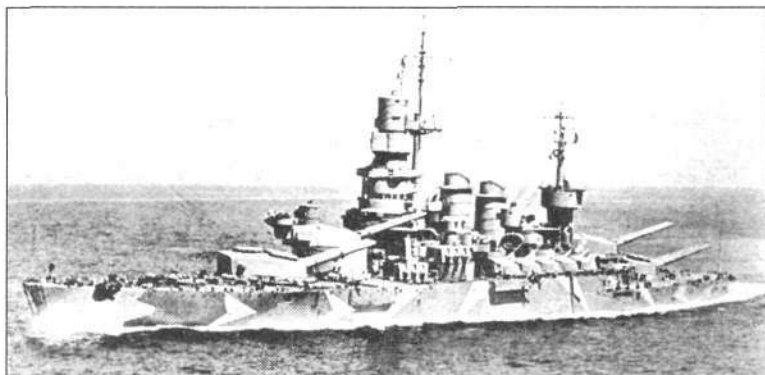
**«Андреа Дориа» в Таранто, осень 1941 г. Корабль несет камуфляжную окраску «Клаудус»**

ское командование пришло к выводу, что британский Средиземноморский флот покинул базу и движется навстречу конвоям. В действительности из Александрии вышли только 4 легких крейсера, но в условиях нехватки эсминцев и отсутствия воздушного прикрытия Супермарина решила, что продолжение операции приведет только к напрасным жертвам. В 22 часа корабли и суда получили приказ возвращаться.

**Конвой «М.42». Первый бой в заливе Сирт** Противостояние в борьбе на Средиземном море достигло своего апогея. В течение какого-нибудь месяца британский флот понес тяжелые потери: 13 ноября германской подводной лодкой U-81 был потоплен авианосец «Арк Ройял», 25 ноября U-331 пустила на дно линкор «Бархэм», 14 декабря U-557 — крейсер «Галатея».

Предшествующие неудачи не повлияли на решимость итальянского командования провести столь нужный конвой. Повторная операция получила кодовое наименование «М.42» и стала крупнейшей конвойной операцией итальянского флота за всю Вторую мировую войну. На этот раз ставка была сделана на отправку малого числа крупнотоннажных судов. Вечером 16 декабря из Таранто в Триполи вышли три теплохода под эскортом шести эсминцев. В море они соединились с направлявшимся в Бенгази

**«Дуилио» в камуфляжной окраске «двойная рыба кость», лето 1941 г.**



\* На Мальте базировалось соединение «К», первоначально состоявшее из двух крейсеров и двух эсминцев, но впоследствии усиленное. 7 ноября 1941 г. им был разгромлен итальянский конвой «Бета» («Дуйсбург»), 24 ноября — потоплено два германских транспорта, а 1 декабря — итальянский танкер и защищавший его эсминец «Альвизе да Мосто».



**Командующий  
итальянским флотом  
в 1941—1943 гг.  
адмирал Анджело  
Якино**

германским транспортом «Анкара», вышедшим накануне из Неаполя в охранении пары миноносцев. Непосредственный контакт с конвоем поддерживала группа ближнего прикрытия под командованием вице-адмирала Бергамини: линкор «Дуилио», крейсера «Дука д'Аоста», «Аттендоло», «Монтекуколи» и 3 эсминца. С востока конвой прикрывало соединение адмирала Якино, состоявшее из линкоров «Литторิโอ», «Дориа», «Чезаре», тяжелых крейсеров «Гориция», «Тренто» и 10 эсминцев. Таким образом, в общей сложности для проводки четырех транспортов было задействовано 4 линкора, 5 крейсеров и 21 эсминец. Помимо этого, в Центральном и Восточном Средиземноморье было развернуто 6 подводных лодок, проведен обширный противолодочный поиск в заливе Таранто, а базировавшиеся в Триполитании эсминцы и миноносцы подновили оборонительные минные заграждения.

Около 9 часов утра следующих суток германский транспортный самолет, совершавший перелет из Греции в Киренаику, обнаружил в центральной части Средиземного моря британское соединение. По докладу пилотов, оно включало линкор, два-три крейсера и около десяти эсминцев и двигалось на запад. Итальянцы продолжили операцию в твердой уверенности, что англичане выслали эскадру для атаки их конвоя. В действительности по чистой случайности британский флот проводил собственную конвойную операцию «MF-1»: на Мальту шел транспорт «Брэконшир» в охранении трех крейсеров и семи эсминцев под командованием контр-адмирала Вайена. Именно его воздушная разведка и приняла за линкор. Навстречу конвою с Мальты вышло соединение «К», состоявшее из двух крейсеров и шести эсминцев.

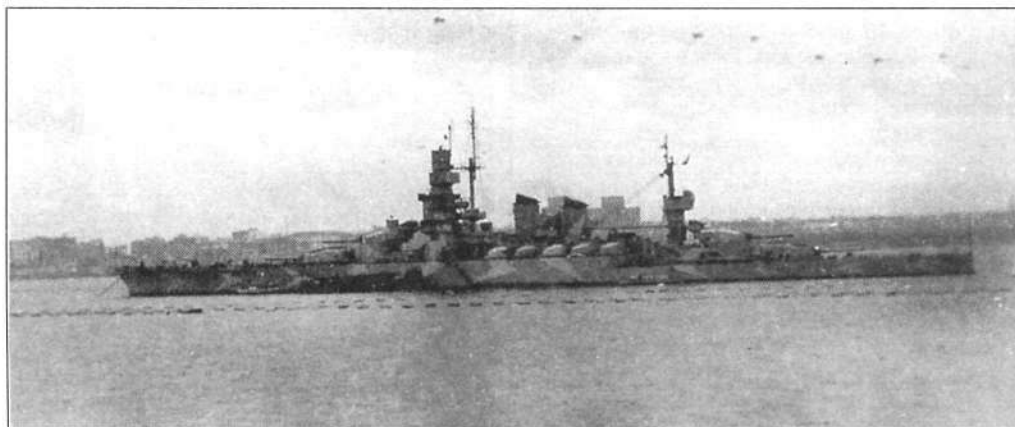
Якино начал маневрировать так, чтобы навязать противнику бой с главными силами. Англичане находились в 160 милях, поэтому в 11:30 итальянское соединение увеличило скорость до 22 узлов, а спустя 18

минут — до 24 узлов (больше не позволяли поддерживать машины «Джулио Чезаре», подводная часть которого нуждалась в очистке). Вайен повернул на юг, чтобы уклониться от сражения. Расположение и скорости противников были таковы, что встреча могла состояться лишь на закате 17 декабря, поэтому в 16:50 Якино повернул почти строго на юг и снизил ход до 20 узлов, отказавшись от активных действий, но продолжая прикрывать маршрут следования конвоя.

Однако в 17:23 итальянские наблюдатели заметили на востоке, где уже начала сгущаться темнота, разрывы зенитных снарядов — британская эскадра отбивала яростные атаки авиации. Якино немедленно повернул на противника. К тому времени эскадра двигалась двумя кильватерными колоннами: восточную, ближнюю к противнику, образовывали «Гориция» (под флагом контр-адмирала Парона) и «Тренто», западную — «Литторิโอ» (под флагом Якино), «Чезаре» и «Дориа». Хотя два старых линкора связывали остальные корабли и лишали адмирала свободы действий, он не решил оставить их, чтобы броситься в погоню на быстроходном «Литторิโอ». За это решение Якино часто подвергают критике, однако трудно сказать, насколько она обоснована, принимая во внимание малое количество эсминцев, находившихся в его распоряжении.

Солнце уже скрывалось за горизонтом, когда в 17:53 «Литторิโอ» открыл огонь с дистанции 32 000 м. Для орудий «Чезаре» и «Дориа» это расстояние существенно превышало максимальную дальность стрельбы. Крейсера адмирала Парона находились ближе к противнику и открыли огонь в 17:55 с дистанции 22 000 м.

Вайен немедленно приказал «Бреконширу» двигаться на юг в сопровождении соединения «К». Британские крейсера начали отходить в восточном направлении. Эсминцы прикрыли их дымовой завесой и выходом в торпедную атаку, заставив итальян-



**«Кайо Дуилио»  
в Таранто,  
конец 1941 г.**

кие тяжелые крейсера перенести огонь на них. По отзывам англичан, стрельба итальянцев была «очень точной», несколько залпов легли на покрытия, но попаданий достигнуто не было. Понесенный противником урон ограничился легкими повреждениями эсминца «Кандагар», на котором погиб 1 человек.

Бой длился всего 11 минут — в 18:04 британские корабли растворились в темноте. Группа «Литторио» всю ночь прикрывала конвой от их ожидавшегося возвращения, но больше контактов не было. Оба конвоя — и британский, и итальянский — благополучно достигли пунктов назначения. В ночь на 18 декабря итальянские суда разделились и проследовали в Триполи и Бенгази под охраной эсминцев, а эскадры Якино и Бергамини легли на обратный курс и около полуночи 19-го прибыли в Таранто.

При всей своей незначительности, первый бой в заливе Сирт имел большие последствия. В Африку удалось провести 4 крупных транспорта, доставивших более 20 тысяч тонн различных грузов, и положение со снабжением войск «Оси» стало улучшаться. Кроме того, 19 декабря британский флот понес новые серьезные потери: на минах, выставленных итальянскими крейсерами у Триполи, погиб крейсер «Нептун», и в тот же день в Александрии подводными диверсантами, доставленными субмариной «Шире», были выведены из строя линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант». Таким образом, морской путь в Ливию снова стал открытым.

#### Конвой «М.43»

Успешное завершение операции «М.42» побудило итальянское Верховное командование к осуществлению еще одной, построенной по аналогичной схеме. Она получила кодовое обозначение «М.43». 3 января из портов Ионического моря отправился большой конвой, состоявший из пяти самых современных теплоходов и танкера в сопровождении шести эсминцев и пяти миноносцев. Ближнее прикрытие осуществляли линкор «Дуилио» (флаг вице-адмирала Бергамини), легкие крейсера «Дука д'Аоста», «Аттендоло», «Монтекуколи», «Гарибальди» и пять эсминцев. Поскольку не исключалась попытка перехвата конвоя со стороны британского Средиземноморского флота, из Таранто вышло мощное соединение дальнего прикрытия, или группа поддержки, как называли ее итальянцы, состоявшее из линкоров «Литторио» (флаг адмирала Якино), «Дория», «Чезаре», тяжелых крейсеров «Гориция», «Тренто» и восьми эсминцев. Семь подводных лодок было развернуто вокруг Мальты, еще четыре находились между Критом и побережьем Киренаики. Воздушное прикрытие должны были обеспечить самолеты II авиационного



корпуса Люфтваффе с аэродромов на Сицилии и X авиакорпуса с Крита.

Главное отличие от ранее проводимых операций заключалось в том, что группа ближнего прикрытия двигалась в тесном контакте с конвоем, фактически в его орде. Данная схема, предложенная адмиралом Бергамини и названная им «непосредственным сопровождением, включенным в конвой», должна была обеспечить надежную защиту судов в случае появления неприятельских надводных кораблей — так сильно было впечатление от разгрома ноябрьского конвоя «Дуйсбург». Кроме того, давала себя знать банальная нехватка эсминцев. Опасность нахождения быстроходных боевых кораблей в едином строю с неповоротливыми торговыми судами в случае воздушных атак принималась в расчет, но считалась менее существенной.

Операция прошла без сучка и задоринки. Единственный нерешительный налет британских бомбардировщиков на возвращающиеся корабли утром 5-го числа был без труда отбит зенитчиками. В 4:30 6 января соединение Якино прибыло в Таранто. Итальянские моряки связывали успех, прежде всего, с именем адмирала Бергамини. Придуманная им система «непосредственного сопровождения» была признана удачной, что впоследствии сыграло немаловажную роль в его карьерном росте.

#### Конвой «Т.18»

Проводка конвоя «М.43» стала последней боевой операцией, в которой приняли участие «Чезаре» и «Дория». До конца года они оставались в Таранто, участвуя только в противовоздушной обороне базы. Вскоре «Джулио Чезаре» был выведен в резерв, и значительную часть его экипажа списали на другие корабли, нуждающиеся в опытных специалистах. В отличие от своих собратьев, «Кайо Дуилио» оставался в составе активно действующих кораблей и успел принять участие еще в двух конвойных операциях.

Первая из них, под кодовым обозначением «Т.18», состоялась спустя две недели. Утром 22 января из Мессины и Неаполя

**«Джулио Чезаре» во время операции «М.43», 5 января 1942 г. Корабль несет камуфляжную окраску «Клаудус»**

**«Дуилио» во время операции «Т.18». На заднем плане виден эсминец «Антонио Пигафетта», в воздухе — трехмоторный гидросамолет «Кант» Z.506**



вышло четыре транспорта в охранении 6 эсминцев и 2 миноносцев. Океанский лайнер «Виктория» (13 098 брт), на борту которого находилось 1125 солдат и офицеров и 44 тонны грузов, покинул Таранто в 17 часов. Вместе с ним отправилась группа поддержки, состоящая из «Дуилио» под флагом вице-адмирала Бергамини и четырех эсминцев, которая снова включалась непосредственно в ордер. Группа ближнего прикрытия под командованием контр-адмирала Де Куртена (3 крейсера и 4 эсминца) на этот раз маневрировала в стороне от конвоя.

К 15 часам следующих суток все группы (кроме одного транспорта, вернувшегося в Мессину из-за аварии в машине) прибыли в точку рандеву, находившуюся в 190 милях на ост-зюйд-ост от Мальты — на пределе, как считали итальянцы, радиуса действия британских торпедоносцев с острова. Однако еще ночью движение судов было обнаружено оснащенными радиолокаторами «Веллингтонами», поэтому вскоре после объединения конвоя начались воздушные налеты, в которых участвовало в общей сложности 53 самолета.

Первой в 16:15 атаковала пара четырехмоторных «Летающих крепостей» с британскими экипажами, поднявшихся в воздух с аэродрома Фука в Египте. Огонь зениток линкора и крейсеров заставил их сбрасывать бомбы с большой высоты — без какого-либо результата. Однако около 17:30 конвой атаковали три «Бофорта», вылетевшие с площадки близ Бенгази (это был дебют самолетов данного типа на Средиземном море). Им удалось поразить «Викторию» в правый борт одной торпедой. Угрозы гибели лайнера при этом не возникло, но его скорость существенно снизилась. Англичане усилили нажим, а воздушное прикрытие конвоя, которое осуществляли немецкие тяжелые истребители Ju-88, оказалось малоэффективным. Правда, им удалось сбить

один из «Бленхеймов», безуспешно атаковавших группу «Дуилио».

За ними на конвой вышли пять торпедоносцев «Альбакор» 826-й эскадрильи, действовавшей с североафриканских аэродромов. Хотя самолет ведущего был сбит зенитчиками кораблей, а второй — поврежден «юнкерсами», им удалось выполнить свою задачу. «Виктория» получила второе торпедное попадание и около 19 часов затонула. Погибло 409 человек.

Последняя в тот день воздушная атака была произведена в 20:56 одиночным «Веллингтоном». Несмотря на плотный зенитный огонь, он все же сумел сбросить бомбы, но ни корабли, ни сам самолет при этом не пострадали. Несмотря на досадную потерю, на другой день три транспорта благополучно прибыли в Триполи, доставив ценный груз, включавший 46 итальянских и 51 немецкий танк, а также 118 итальянских и 153 немецких автомобиля.

«Дуилио» отделился от конвоя на расстоянии 200 миль от Мальты и в сопровождении эсминцев «Пигафетта», «Ориани», «Широкко» и «Аскари» утром 25 января вернулся в Таранто.

#### **Конвой «К.7»**

Вторая операция, получившая кодовое наименование «К.7», прошла 21—23 февраля. Два конвоя, включавшие 6 транспортов в охранении 10 эсминцев и 2 миноносцев, направлялись в Триполи из Мессины и с Корфу. Оперативное прикрытие осуществляли два отряда, один из которых состоял из крейсеров «Гориция», «Тренто» и «Банде Нере» в охранении трех эсминцев, а другой образовывали «Дуилио» с эсминцами «Авиере», «Аскари», «Джениере» и «Камича Нера».

Операция прошла гораздо спокойнее предыдущих. Днем 22 февраля корабли отбили налет авиации, а на следующее утро эсминец «Усодимаре» и миноносец «Чирче»





**«Андреа Дориа»**  
в стандартной  
камуфляжной  
окраске на внешнем  
рейде Таранто, лето  
1942 г.

потопили британскую субмарину Р-38, пытавшуюся атаковать транспорты. Как и в прошлый раз, «Дуилио» сопровождал конвой до вечера 22-го, когда тот достиг точки в 180 милях к юго-востоку от Мальты, после чего лег на обратный курс и в 1:40 24 февраля бросил якорь на рейде Таранто...

Необходимо добавить, что в промежутке между конвойными операциями «Т.18» и «К.7» старый линкор совершил еще один выход в море — 14 февраля на перехват британского конвоя «MW-9». Соединение в составе «Дуилио», крейсеров «Аоста», «Монтекукколи» и семи эскадренных миноносцев покинуло Таранто в 18:40. Однако, чтобы не связывать быстроходные крейсера медлительным линкором, от его участия в операции вскоре отказались, и уже через час «Дуилио» в сопровождении эсминцев «Фольгоре», «Фульмине» и «Сазтта» вернулся назад.

\* \* \*

До конца 1942 года «Дуилио» совершил всего несколько выходов в море на боевую подготовку. В какой-то момент было приня-

то решение о его переводе в Мессину для обороны базы, однако угроза со стороны англо-американских бомбардировщиков заставила вернуть корабль назад в Таранто, где он и оставался в течение последующих полутора лет.

К середине 1942 г., по образному выражению М.-А. Брагадина, «проблема с топливом стала трагедией с топливом». Его резервы оказались полностью исчерпаны, что полностью парализовало боевую активность итальянских линкоров. Неприкосновенный запас для «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа» пришлось ликвидировать. Оба корабля были выведены в резерв и частично разукомплектованы, а их экипажи пошли на пополнение команд эскадренных кораблей.

Находившийся в резерве еще с января, «Джулио Чезаре» 30 декабря 1942 г. был переведен в Полу, где его передали в распоряжение находившегося там военно-морского училища. Экипаж сократился более чем наполовину. Линкор использовался в качестве учебного корабля, плавучей казармы и зенитной батареи, существенно усилив своими зенитками систему ПВО базы.

**«Дуилио» в Таранто,**  
май 1942 г. На лин-  
кор также нанесена  
новая камуфляжная  
окраска



## Перемирие

После поражения германо-итальянских войск в Тунисе в мае 1943 г. стало очевидным, что дальнейшей целью союзников станет территория собственно Италии. В связи с нависшей угрозой флоту пришлось приложить все усилия, чтобы быть готовым встретить заведомо превосходящего противника. 4 июня начались работы по возвращению в строй «Дория» и «Дуилио», однако на это требовалось по крайней мере два месяца. Оба линкора по-прежнему базировались на Таранто, тогда как из-за угрозы бомбардировок главная база флота переместилась в Специю. В результате для их сопровождения не имелось ни единого эсминца, так как все немногочисленные сохранившиеся корабли этого класса были сосредоточены в Тирренском море.

События того лета развивались стремительно. 10 июня англо-американские войска заняли Пантеллерию, спустя два дня — Лампедузу, 9 июня высадились на Сицилии. Неблагоприятное развитие ситуации на фронте привело к падению фашистского правительства. 25 июля Бенито Муссолини был смещен со своего поста и арестован. Новым главой правительства стал маршал Пьетро Бадольо. Начальником Главного морского штаба был назначен адмирал Рафаэле де Куртен, пост его заместителя занял вице-адмирал Луиджи Сансонетти. Новое правительство начало отдельные переговоры с западными союзниками, и 3 сентября в обстановке строжайшей секретности было подписано перемирие.

Условия соглашения, составленные весьма дипломатично, предусматривали перевод итальянских боевых кораблей на Маль-

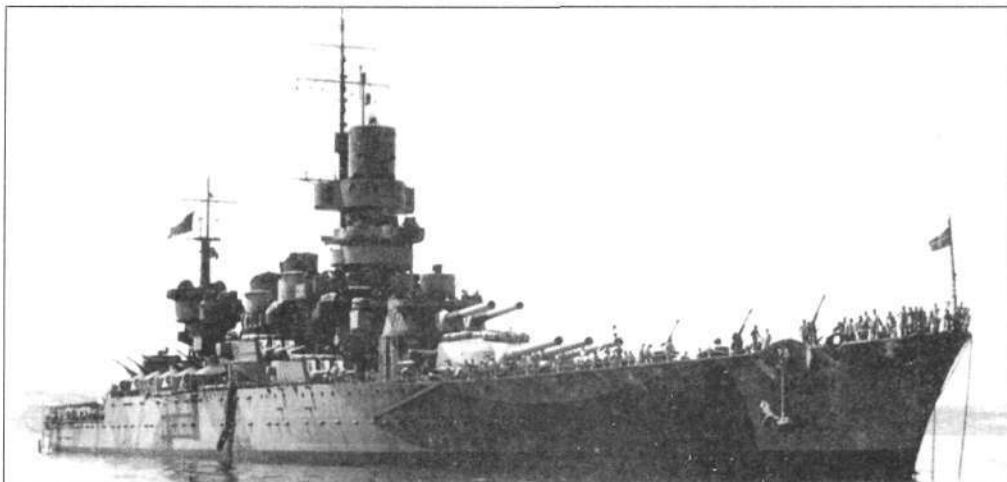
ту под своим флагом и со своими экипажами. Для подслащивания пилюли в документе не упоминалось о «передаче» кораблей или тем более о капитуляции. Поздним вечером 8 сентября итальянский флот получил приказ Супермарины следовать на Мальту.

Командующим военно-морскими силами в Таранто являлся вице-адмирал Альберто да Зара, которому подчинялись все боевые корабли, действующие в водах южной Италии. В его распоряжении находились 5-я дивизия линкоров под командованием контр-адмирала Джузеппе Фьораванцо («Кайо Дуилио» и «Андреа Дория») и недавно созданная Отдельная группа легких крейсеров младшего контр-адмирала Джованни Галати («Луиджи Кадорна», «Помпео Маньо», «Сципионе Африкано»), однако на пять крупных кораблей имелся один-единственный эсминец «Николозо да Рекко».

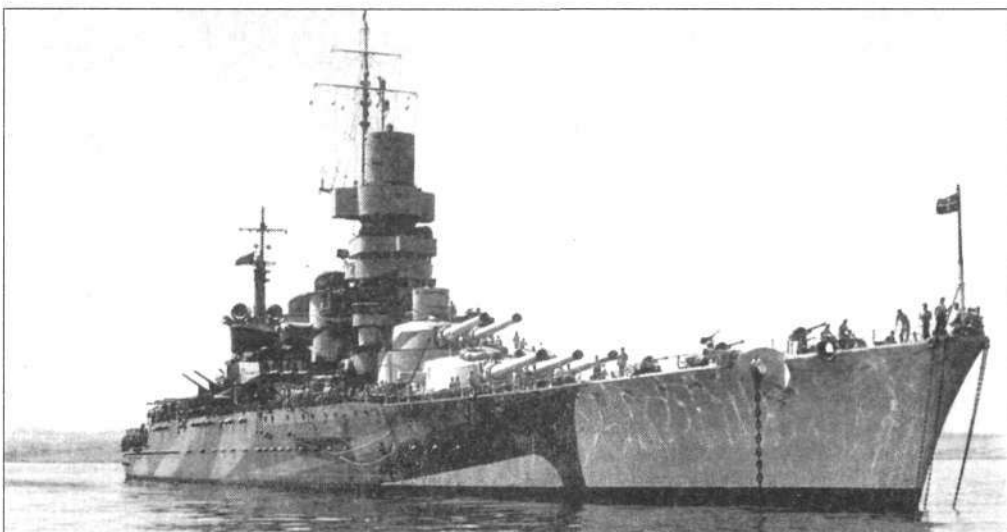
Утром 9 сентября адмирал Да Зара довел полученный приказ до командиров и офицеров, особо подчеркнув слова «Запрещается передача кораблей или спуск флага». Между 16:18 и 17:00 линкоры в сопровождении «Кадорны», «Маньо» и «Да Рекко» вышли в море («Сципионе» отправился на север, чтобы принять короля и правительство). На горизонте уже показалось британское десантное соединение, которому предстояло занять Таранто. В 18:56 итальянские корабли были атакованы четырьмя немецкими истребителями-бомбардировщиками. Они выбрали в качестве цели головной «Дуилио», но были встречены энергичным зенитным огнем, а сброшенные ими бомбы не причинили линкору никакого вреда. В 9:30 утра следующих суток итальян-

**«Дуилио» под флагом командира 5-й дивизии линкоров следует на Мальту, 10 сентября 1943 г.**





**Капитуляция...**  
**Линейные корабли**  
**«Андреа Дориа»**  
**(слева) и «Кайо**  
**Дуилио» (внизу)**  
**на Мальте,**  
**11 сентября 1943 г.**



янцев встретил британский эсминец, занявший место в голове ордера, а во второй половине дня к нему присоединились 8 торпедных катеров. Под таким эскортом к вечеру 10 сентября отряд вошел в гавань Ла-Валетты.

На борт итальянских кораблей поднялись британские офицеры с командами вооруженных моряков, предъявившие итальянским экипажам список требований, необходимых для приведения кораблей в небоеспособное состояние: снятие затворов со всех орудий, кроме зенитных, запрет на пользование радиопередатчиками, размещение на борту вооруженной охраны из англичан. К удовлетворению итальянцев, большинство этих требований свелось к простым формальностям после того, как 11 сентября адмирал Да Зара, принявший командование над всеми кораблями на Мальте как старший среди итальянских морских начальников\*, был принят адмиралом Каннингхэмом. Последний зачитал благодар-

ственное письмо от главнокомандующего вооруженными силами союзников генерала Д. Эйзенхауэра и выразил соболезнование по поводу потери линкора «Рома». Каннингхэм распорядился убрать с итальянских кораблей вооруженную охрану, а разоружение производить под ответственность их собственных команд...

Более драматичные перипетии выпали на долю «Джулио Чезаре». К моменту объявления перемирия он находился в Поле с сильно сокращенным экипажем. Днем 9 сентября на линкоре приняли радиogramму от Супермарины, содержащую приказ следовать на Мальту. Подняв пары, в 16 часов корабль вышел в море и в сопровождении миноносца «Саджиттарио» и корвета «Урано» направился в Каттаро, где должен был пополнить запасы топлива и получить дальнейшие инструкции.

\* Впоследствии вице-адмирал А. да Зара был официально назначен командующим флотом.

## Статистика боевого использования

### «Джулио Чезаре»

В период с 10 июня 1940 г. по 8 сентября 1943 г. линкор совершил 38 выходов в море (в том числе 8 боевых походов, 2 выхода на сопровождение конвоев, 14 межбазовых переходов и 14 выходов на боевую подготовку), прошел 16 947 миль за 912 ходовых часов, израсходовал 12 697 т топлива. В течение 220 суток корабль находился в небоеготовом состоянии. В период с 8 сентября 1943 г. по 8 мая 1945 г. линкор совершил 4 межбазовых перехода, пройдя 1376 миль за 93 ходовых часа. С 15 августа 1939 г. по 31 июля 1940 г. «Чезаре» являлся флагманским кораблем 1-й эскадры, затем, с 1 августа 1940 г. до 31 августа 1941 г., — флагманом 5-й дивизии линкоров.

### «Конте ди Кавур»

За непродолжительный период участия во Второй мировой войне линкор совершил 4 боевых похода, 3 межбазовых перехода и 2 выхода на боевую подготовку; прошел 5583 мили за 297 ходовых часов и израсходовал 4801 т топлива. С 15 августа 1939 г. по 31 июля 1940 г. «Кавур» являлся флагманским кораблем 5-й дивизии линкоров.

### «Кайо Дуилио»

В период до 8 сентября 1943 г. «Дуилио» совершил 41 выход в море (4 боевых похода, 7 — на сопровождение конвоев, 8

межбазовых переходов и 22 — на боевую подготовку), прошел 13 127 миль за 786 ходовых часов и израсходовал 12 876 т нефти. В течение 235 суток линкор находился в ремонте или в резерве.

После 8 сентября 1943 г. корабль совершил 10 выходов в море (5 межбазовых переходов и 5 — на боевую подготовку), пройдя 2106 миль за 125 ходовых часов.

С 1 сентября по 31 декабря 1940 г. являлся флагманским кораблем 6-й дивизии линкоров; с 1 января 1942 г. до 31 января 1943 г. — флагманом 2-й эскадры; с 1 февраля 1943 г. до 1 мая 1945 г. — флагманом 5-й дивизии линкоров.

### «Андреа Дориа»

До перемирия 1943 года линкор выходил в море 36 раз (2 боевых похода, 3 выхода на сопровождение конвоев, 13 межбазовых переходов, 18 выходов на боевую подготовку), прошел 10 257 миль за 588 ходовых часов, израсходовал 7564 т топлива. В небоеготовом состоянии корабль находился в течение 92 суток.

Между 8 сентября 1943 г. по 8 мая 1945 г. «Дориа» совершил 9 межбазовых переходов и 2 выхода на боевую подготовку, пройдя 1944 мили за 133 ходовых часа.

С 1 ноября до 31 декабря 1941 г. «Дориа» являлся флагманским кораблем 5-й дивизии линкоров.

Во время перехода на борту «Чезаре» произошло событие, трактуемое некоторыми итальянскими авторами — ни много, ни мало как восстание. Резкая смена политического курса, неверие части экипажа в саму возможность передачи корабля англичанам, неуверенность в будущем нации и страх за собственные жизни вызвали волнения среди экипажа, в результате чего часть офицеров и унтер-офицеров попыталась взять управление линкором в свои руки, намереваясь повернуть к берегу и затопить его. Детали этого события по сей день укрыты мраком, однако к утру командир корабля капитан 2-го ранга Витторе Карминати сумел взять ситуацию под контроль, разъяснить экипажу сложившуюся политическую обстановку и восстановить дисциплину. Как утверждает, никто из команды не понес наказания — даже в отношении зачинщиков было объявлено, что в своих действиях они руководствовались высокими патриотическими чувствами.

В 12:15 того же дня «Чезаре» бросил якорь в Которской бухте, куда также прибыл гидроавианосец «Джузеппе Миралья», вышедший из Венеции. Согласно полученному приказу из Каттаро корабли направились в Таранто, достигнув пункта назначения к 14 часам 11 сентября, откуда продолжили свой путь на Мальту. Во избежание непредвиденных инцидентов англичане выслали им навстречу линкор «Уорспайт», и днем 13 сентября «Чезаре» и «Миралья» присоединились к остаткам некогда могучего итальянского флота.

Известный российский автор Сергей Сулига назвал этот переход «единственной героической страницей в истории «Чезаре». Трудно сказать, насколько справедлива данная оценка — ни германский флот, ни самолеты Люфтваффе не оказали итальянцам никакого, заслуживающего внимания, противодействия. Лишь на участке между Каттаро и Таранто старый линкор подвергся не слишком энергичной атаке немецких бомбардировщиков, закончившейся безрезультатно.

Для «Чезаре», «Дуилио» и «Дориа» начался период томительного бездействия в чужой базе. После того как 13 октября правительство Бадольо объявило войну Германии, часть итальянских кораблей, перешедших в порты союзников согласно условиям перемирия, начали возвращаться в базы южной Италии. Однако к линкорам это не относилось — союзники предпочли оставить их под своим контролем, сократив экипажи до необходимого для поддержания кораблей на плаву минимума. Новые «Италию» (бывший «Литторн») и «Витторнито Венето» перевели на Большое Горькое озеро в зоне

«Джулио Чезаре» на рейде Таранто, лето 1942 г.





Суэцкого канала, где условия пребывания мало отличались от тюремных, а три ветерана Первой мировой оставались на Мальте до июня 1944 г.

Первым — 8 июня — ушел на родину «Андреа Дориа», 17-го за ним последовал «Джулио Чезаре», а 27-го — «Кайо Дуилио». И если два последних после непродолжительной остановки в Аугусте перешли в Таранто, прибыв туда соответственно 28 июня и 6 июля, то «Дориа» задержался на Сицилии больше чем на полгода, вернувшись в главную базу только 14 марта 1945 г.

До конца войны линкоры использовались исключительно в учебных целях, лишь из-

редка выходя в море для тренировки команд или переходов между Таранто, Аугустой и Сиракузами...

Оценивая в целом участие модернизированных итальянских dreadnoughtов во Второй мировой войне, невольно приходишь к выводу, что их вклад оказался непропорционально малым и никак не оправдавшим средств, затраченных на их реконструкцию. Как и во время прошлой мировой войны, они не причинили противнику никакого вреда. Лучшей иллюстрацией их бесславной карьеры могут служить слова великого Цицерона: *«Abiit, excessit, evasit, erupit»* (Ушел, скрылся, спасся, бежал).

## Послевоенная служба

Вторая мировая война показала, что линейные корабли окончательно утратили свое положение главной ударной силы военноморских флотов. Если линкоры новой постройки какое-то время после войны еще сохранялись в боевых составах, то многочисленные ветераны Первой мировой в подавляющем большинстве пошли на слом вскоре после того, как отгремели последние залпы. Совсем иная обстановка сложилась в итальянском флоте.

Подписанный 10 февраля 1947 г. в Париже мирный договор между Италией и державами-победительницами стал неприятным сюрпризом для итальянского военноморского руководства, которое до последнего надеялось, что бывшие союзники учтут вклад страны в борьбу с германским нацизмом на завершающем этапе войны, отмеченный в итоговых документах Потсдамской конференции, и не будут требовать раздела ее флота и наложения дальнейших ограничений на его количественный и качественный состав. Однако поддержку Италии высказали только США и Великобритания, тогда как СССР, Франция, Греция, Югославия и Албания, понесшие в годы войны значительные потери в корабельном составе, настояли на разделе.

Вопросами, связанными с выяснением технического состояния кораблей, обеспечения их необходимой технической документацией, запасными частями, вооружением и боеприпасами, а также приведением их в пригодное для службы состояние, занималась военноморская комиссия четырех держав. Делегацию США возглавлял капитан Прайс, Великобритании — капитан Беверли, Франции — адмирал Робуффель, Советского Союза — контр-адмирал В.П. Карпунин. Проведя 64 заседания в Париже, комиссия 13 октября 1947 г. переехала в Рим, где продолжила работу. Всего к разделу было назначено 162 единицы общим водоизмещением 198 604 т.

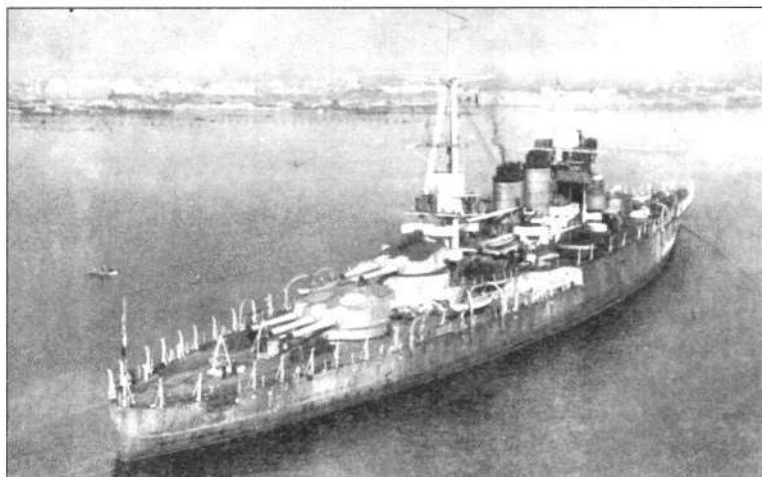
Из пяти числившихся в строю линейных кораблей «Витторио Венето» передавался

Великобритании, «Италия» — Соединенным Штатам Америки (эти страны отказались от «унизительной процедуры физической передачи кораблей», как это формулировалось итальянской стороной, с условием их разборки на месте), «Джулио Чезаре» — Советскому Союзу, а «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа» разрешалось сохранить в составе ВМС Италии. 2 августа 1947 г. договор был ратифицирован решением Учредительного Собрания №811 и должен был вступить в силу в течение трех месяцев.

9 декабря 1948 г. «Чезаре» в последний раз вышел из гавани Таранто и перешел в Аугусту, где 15 декабря был официально выведен из состава действующего флота с присвоением взамен названия репарационного номера Z-11. Из списков флота корабль исключили ровно через год — 15 декабря 1949 г. — по указу Президента Итальянской республики от 29 апреля 1949 г. Ему суждено было стать единственным за всю историю итальянским линейным кораблем, служившим под флагом другого государства...

Что же касается «Дуилио» и «Дориа», то им в определенной мере повезло. Значительно сократившаяся численность кора-

**«Джулио Чезаре» входит на рейд Таранто после испытаний силовой установки, ноябрь 1948 г.**



**Церемония вручения  
Золотой медали за  
воинскую доблесть  
итальянскому воен-  
но-морскому флоту,  
Неаполь,  
20 марта 1950 г.  
На переднем  
плане — крейсер  
«Дука дельи Абруц-  
ци», за ним линкор  
«Дориа» и крейсер  
«Раймондо Монте-  
кукколи»**



бельного состава повысила в глазах итальянского военно-морского командования ценность самых крупных надводных кораблей, оснащенных вполне современной аппаратурой и наилучшим образом подходящих для подготовки кадров для будущего возрождения флота. Столь специфические условия предопределили весьма интенсивное послевоенное использование старых линкоров.

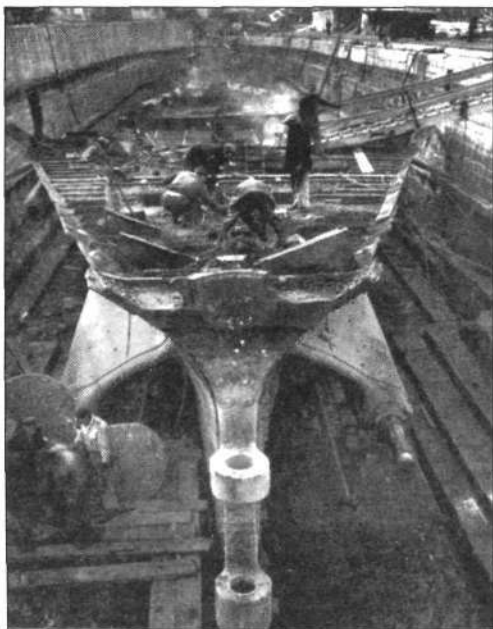
В период с 1946 по 1953 г. «Дуилио» базировался главным образом на Таранто, совершая многочисленные выходы в море как для участия в учениях и маневрах Марина Милитаре\* и сил НАТО на Средиземном море, так и совершая летние и зимние учебные походы с курсантами военно-морских училищ. С 1 мая 1947 г. до 10 ноября 1949 г. линкор являлся флагманским кораблем ко-

мандующего итальянским флотом (этот пост занимал вице-адмирал Бруто Бривонези, которого 19 декабря 1948 г. сменил вице-адмирал Ромео Олива).

«Дориа», напротив, вскоре по окончании войны в Европе был перебазирован в Сиракузы и выведен в резерв и только 13 декабря 1946 г. вернулся в Таранто для обширного ремонта и модернизации. Работы продолжались более двух лет, зато, вернувшись в строй, «Андреа Дориа» сразу стал флагманом итальянского флота, выполняя эту почетную функцию с 10 ноября 1949 г. по 9 декабря 1950 г., а затем, после очередного ремонта, с 9 марта 1951 г. по май 1953 года. В этот период на нем держали свой флаг вице-адмиралы Ромео Олива (10.11.1949 — 30.11.1950), Массимо Джиро-зи (9.03.1951 — 20.01.1952) и Джузеппе Манфреди (21.01.1952 — май 1953).

В 1953 году активной карьере обоих ветеранов пришел конец. «Дуилио» был переведен в Специю, где простоял в бездействии в течение еще трех лет, а «Дориа» оставался в Таранто в качестве стационарной учебной базы для подготовки артиллеристов и других морских специалистов. 3 сентября 1956 г. Президент республики подписал указ об исключении кораблей из списков флота. Официально «Кайо Дуилио» был исключен 15 сентября, «Андреа Дориа» — 1 ноября. Команды линкоров были разукomплектованы в один день — 16 сентября. С завершением их службы закончилась и вся история итальянских линейных кораблей.

«Дуилио» разобрали на металл в Специи в 1957—1958 гг. Корпус «Дориа» впоследствии также отбуксировали в Специю, где и он был разобран между 1961 и 1962 годами.



**«Дуилио» на  
разборке**

\* Marina Militare (Военно-Морской Флот) — официальное наименование военно-морских сил Италии после 1946 г.

# ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «НОВОРОССИЙСК»

*Много писалось об ошибках, совершенных командованием ЧФ в ночь катастрофы, но пока не говорилось о главной — сохранении давно устаревшего линкора в составе действующего флота.*

*Сергей Сулига.*

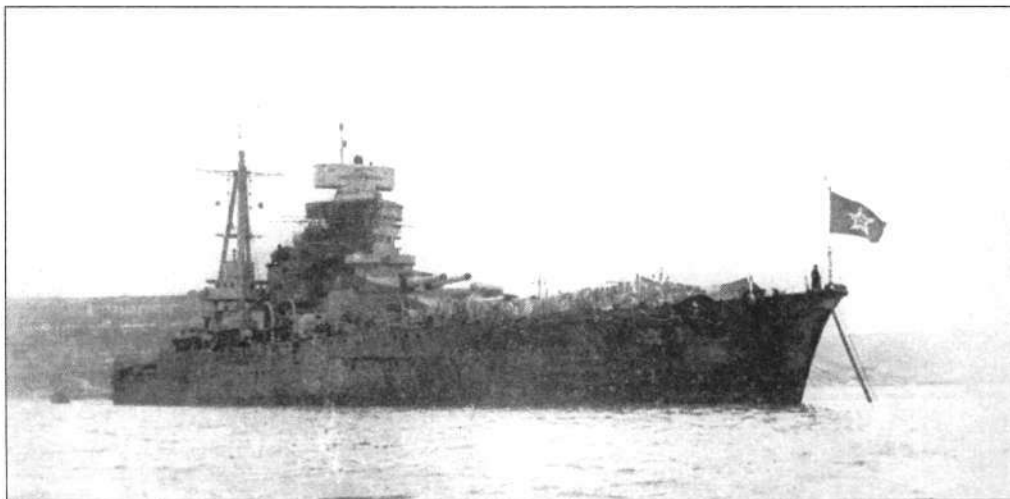
*«Линейный корабль «Джулио Чезаре»  
(«Новороссийск»)»*

В соответствии с решением комиссии четырех держав передачу итальянских кораблей Советскому Союзу намечалось провести в три очереди в период с 15 декабря 1947 г. по 15 июля 1948 г. Корабли должны были передаваться в полностью исправном состоянии и с полным боекомплектom, но поскольку разрушенная войной промышленность Италии была не в состоянии вовремя произвести необходимые работы, эти сроки постоянно откладывались. Переход кораблей в порты передачи должен был производиться итальянским экипажем под итальянским коммерческим флагом, но под наблюдением советских представителей. Основным пунктом передачи выбрали Одессу, но по настоянию итальянской стороны пришлось согласиться на приемку части кораблей в албанском порту Валона.

Линейному кораблю «Джулио Чезаре» было присвоено название «Новороссийск». Формирование экипажа для него согласно директиве начальника Главного морского штаба адмирала А.Г. Головки, подписанной в феврале 1947 г., поручалось Военному совету Черноморского флота. Командиром корабля был назначен капитан 1-го ранга

Ю.К. Зиновьев — опытный офицер, в годы Великой Отечественной войны командовавший на Черном море крейсером «Молотов» и линейным кораблем «Парижская коммуна» («Севастополь»). Однако прошло более полутора лет, прежде чем советские моряки смогли приступить к приемке линкора.

В начале января 1949 г. в Аугусту тремя самолетами советской гражданской авиации прибыли 56 человек из личного состава первой группы принимаемых итальянских кораблей, в которую входили «Чезаре», миноносец «Ардиментозо» (в советском флоте получил название «Лютый») и подводные лодки «Мареа» («И-41») и «Никелио» («И-42»). К сожалению, 19 января — вскоре после прибытия — будущий командир «Новороссийска» Юрий Константинович Зиновьев скоропостижно скончался в Аугусте от острой сердечной недостаточности. Вместо него в Италию срочно откомандировали капитана 1 ранга Б.П. Беляева, в Великую Отечественную воевавшего на Севере, командовавшего лидером «Баку», затем дивизионом эсминцев, а с декабря 1944 г. — полученным по ленд-лизу крейсером «Мурманск».

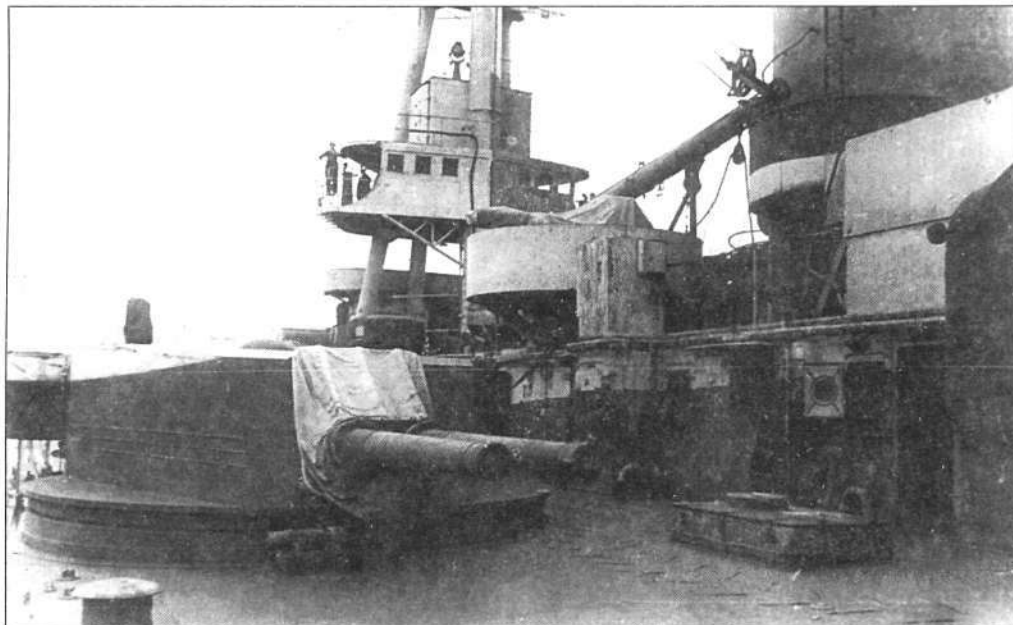


**Линкор «Новорос-  
сийск» вскоре после  
прибытия в Севасто-  
поль, весна 1949 г.  
На надстройках сох-  
ранился итальянский  
камуфляж**

Данные снимки (с. 144—145) являются наглядным свидетельством удручающего состояния, в котором корабль был передан советскому флоту.

С п р а в а: вид на среднюю надстройку, 120-мм установку №3 и сигнальный мостик.

В н и з у: палуба юта и кормовые башни

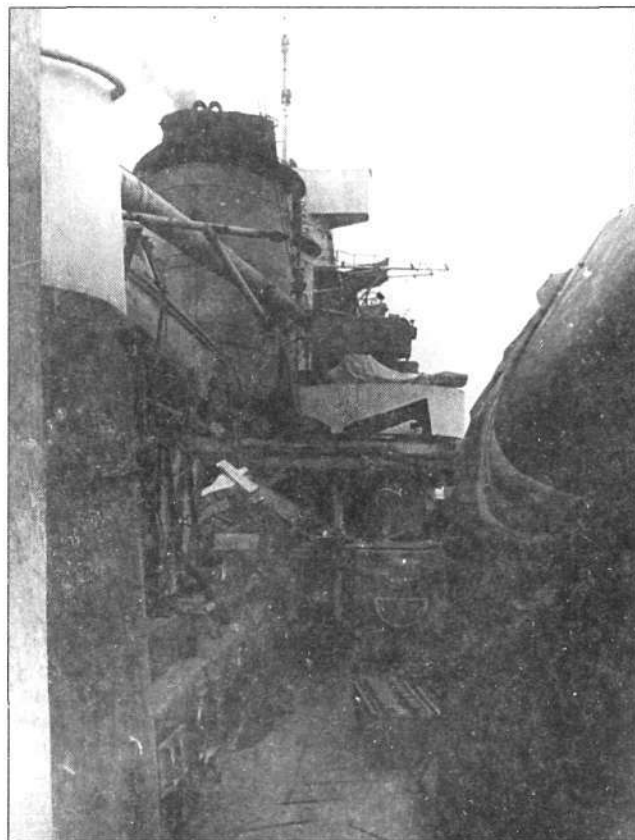


В связи с появлением в некоторых итальянских газетах призывов и лозунгов против передачи кораблей СССР правительство Италии, несшее ответственность за безопасность перехода кораблей в Одессу и Валону, во избежание актов саботажа со стороны сдаточных команд и для обеспечения нормальных условий при передаче приняло решение все корабли первой и второй групп направлять без боезапаса, который следовало доставлять на транспортных судах. Исключение составил «Чезаре», на борту которого находилось 900 т артиллерийского боезапаса, в том числе 1100 боевых выстрелов главного калибра, и 32 торпеды для передававшихся подводных лодок\*.

В первых числах февраля 1949 г. «Джулио Чезаре» под командованием капитана 2-го ранга Энрико Додеро с двумя подводными лодками под итальянскими коммерческими флагами и с гражданскими экипажами прибыли в Валону. Ранее советская и итальянская стороны пришли к соглашению, что советский экипаж должен был переводиться на корабль после подписания приема-сдаточного акта и спуска на нем итальянского флага, а подъем Военно-морского флага СССР производиться на следующее утро. Однако опасаясь возможных диверсий и актов саботажа, руководивший приемкой кораблей контр-адмирал Г.И. Левченко, в нарушение достигнутых ранее договоренностей, 3 февраля приказал экипажу линкора подняться на борт и приступить к несению якорной вахты. Для повышения «автоном-

\* Бережной С. Приемка Советским Союзом кораблей итальянского флота // Морской сборник, 2000, №9.





ности» морякам был выдан сухой паек. Осторожность оказалась совсем не лишней: как свидетельствуют архивные документы, при остановке механизмов советским вахтенным удалось предотвратить поджог вспомогательного холодильника.

В целом приемка линейного корабля прошла довольно быстро. Уже 5 февраля был подписан приемо-сдаточный акт, и на следующее утро над «Новороссийском» поднялся советский флаг. 22 февраля линкор вышел из Валоны и 26-го благополучно прибыл в Севастополь. Сразу же после торжественной встречи на его борт — для личного ознакомления и принятия на месте необходимых решений — прибыли командующий Черноморским флотом адмирал Н.Е. Басистый и начальник штаба флота вице-адмирал С.Г. Горшков. Приказ о зачислении «Новороссийска» в состав Черноморского флота был подписан 24 февраля 1949 г.

Вскоре на линкор прибыл первый штатный экипаж, основу которого составили моряки с Северного флота, ранее служившие на переданном по ленд-лизу линейном корабле «Архангельск» (бывший «Ройял Северен»), который к тому времени был возвращен Англии. Экипаж «Новороссийска» по полному советскому штату составлял 1462 человека, в том числе 70 офицеров и 266 старшин. Командиром корабля стал опы-

ный командир «Архангельска» капитан 1-го ранга Н.В. Кошкарёв, старшим помощником — капитан 3-го ранга Л.Д. Чулков.

Все моряки, кому довелось служить на «Новороссийске» в то время, в один голос свидетельствуют, что линкор, в течение пяти лет находившийся фактически в отстое в незаконсервированном виде, был передан советскому флоту в крайне запущенном виде. Вспомогательные механизмы требовали серьезного ремонта или замены, аварийные дизель-генераторы находились в нерабочем состоянии. Как писал последний командир БЧ-5 линкора И.И. Резников, «почти полностью заросли ракушкой трубопроводы пожарной системы, пропускная способность которых уменьшилась в несколько раз». Неудовлетворительно оценивалось состояние многих водонепроницаемых переборок, дверей и люков (особенно их уплотнений). В то же время основная часть вооружения, главная энергетическая установка и основные корпусные конструкции — обшивка, набор, главные поперечные переборки ниже броневой палубы — находились в хорошем состоянии. Согласно доковым актам за период службы корабля в советском флоте износ корпусных конструкций составлял от 3 до 15%.

Эксплуатационная техническая документация по электромеханической части прак-

**С л е в а:** шканцы и барбет кормовой возвышенной башни главного калибра.  
**С п р а в а:** вид на спардек и шлюпочную палубу по правому борту

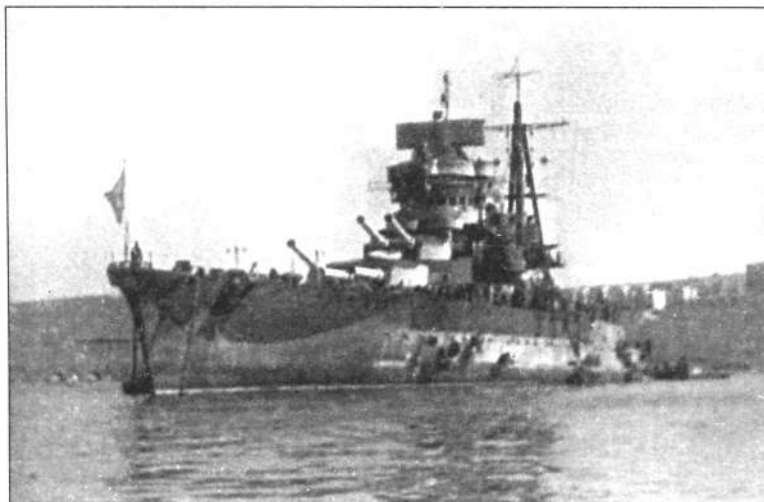


**В зимнем Черном море**

тически отсутствовала, имелись лишь отдельные разрозненные итальянские описания и чертежи, пользоваться которыми было весьма затруднительно — итальянским языком никто не владел. «Примерно через месяц после приемки линкора, — вспоминает председатель совета ветеранов «Новороссийска» Ю.Г. Лепехов, в то время служивший на нем командиром трюмной группы, — к нам на пару месяцев прислали двух лейтенантов — выпускников военного института иностранных языков. Однако, совершенно не владея морской терминологией, сколько-нибудь ощутимой пользы они принести не смогли»\*.

Отсутствовала и документация по непотопляемости — единственными практическими пособиями в этой части были кривые элементов теоретического чертежа и элементарная схема водонепроницаемых отсеков, висевшая в посту энергетики и живучести (ПЭЖ) и не содержавшая никаких данных, кроме номеров отсеков и их объемов. Само оборудование ПЭЖ по своей скудости соответствовало скорее тральщику, нежели линкору — несколько примитивных схем, десяток манометров, кренометр

**«Новороссийск» в Севастополе, 1949 г.**

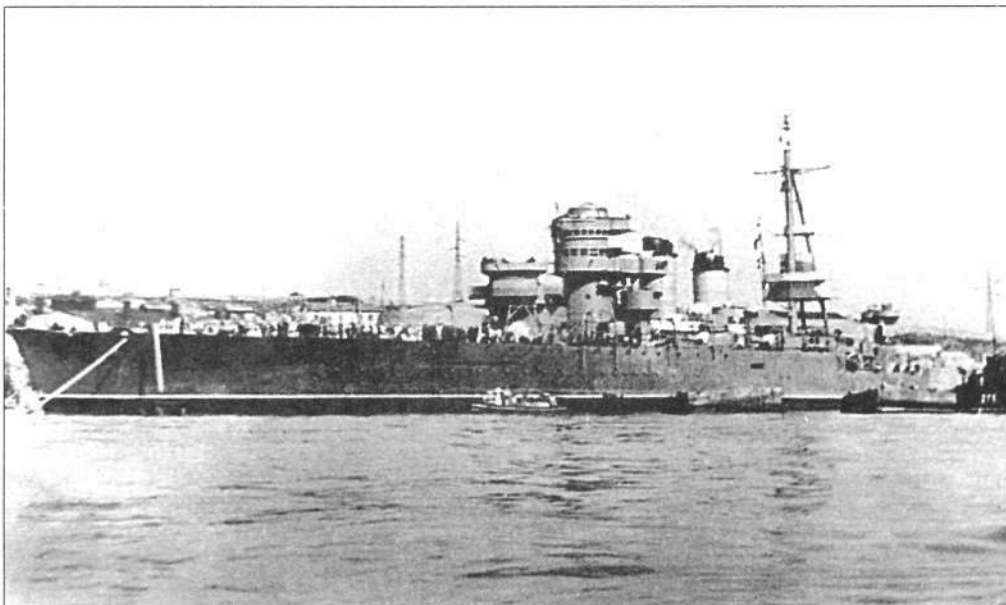


и совершенно убогая телефония, позволявшая управлять ГЭУ, но совершенно не обеспечивавшая управления борьбой за живучесть корабля. На корабле отсутствовала внутрикорабельная телефонная и громкоговорящая связь, радиолокационное оборудование, а парк радиостанций был крайне скуден. Почти не было ЗИП, а по электромеханической части — технического имущества, снабжения, инструментов, расходных материалов.

Условия жизни экипажа никак не соответствовали ни климатическим особенностям Черноморского региона, ни организации службы советского флота. Штатное камбузное оборудование обеспечивало лишь обслуживание офицерской кают-компаний, а на камбузе команды имелись лишь котлы для варки макарон, к тому же неисправные. Более месяца питание моряков обеспечивалось несколькими армейскими походными кухнями, дымившими на палубе. В холодное время, в особенности при минусовых температурах наружного воздуха, в кубриках под палубой полубака, не имевшей изоляции, личный состав находился под сплошным конденсатным «дождем» от обильного отпотевания. Для отдыха служили двух- и трехъярусные койки, размещенные буквально впритык друг к другу в проходных кубриках. В связи с бытовыми трудностями первоочередными ремонтно-восстановительными работами на линкоре явились оборудование камбуза для команды, изоляция жилых и служебных помещений, а также переоборудование части санузлов, умывальников и душевых.

В середине мая 1949 г. «Новороссийск» поставили в Северный док Севастопольского морского завода им. Серго Орджоникидзе («Севморзавод»). Политическая обстановка требовала продемонстрировать способность советских моряков быстро освоить полученные итальянские корабли. «В таких условиях, — пишет Ю.Г.

\* Лепехов Ю.Г. Тайна тайн // Тайфун, 2003 №1.



**«Новоросийск» в  
ремонте на Севастопо-  
льском морском  
заводе**

Лепехов, — командование флота поставило нам задачу в трехмесячный срок привести линкор в порядок, создать и отработать на совершенно незнакомом иностранном корабле боевую и повседневную организацию, сдать <курсовые> задачи и выйти в море».

В невыполнимости поставленной задачи убедился в ходе штабной проверки командующий эскадрой ЧФ контр-адмирал В.А. Пархоменко, который — продолжает Юрий Георгиевич Лепехов, — «устроил

офицерскому составу линкора грандиозный «разнос», объявив кораблю «оргпериод», а через пару недель, так и не приняв у корабля фактически ни одной курсовой задачи, в первых числах августа буквально «вытолкнул» «Новоросийск» в море. В составе эскадры подошли мы поближе к турецким берегам, дождались появления «их» самолета, воочию убевдившегося, что «Новоросийск» плавает, и вернулись в Севастополь». Так началась служба корабля в составе Черноморского флота...

## Модернизации

В течение шести лет службы в советском флоте — с 1949 по 1955 год — «Новоросийск» семь раз находился в заводском ремонте, в том числе:

- 12 мая — 18 июня 1949 г. — докование, «Севморзавод»;
- июль 1950 г. — текущий ремонт, «Севморзавод»;
- 29 апреля — 22 июня 1951 г. — докование, «Севморзавод»;
- октябрь 1951 г. — текущий ремонт, «Севморзавод»;
- июнь 1952 г. — отдельные работы, СРЗ №13;
- ноябрь 1954 г. — текущий ремонт, «Севморзавод»;
- 13 февраля — 29 марта 1955 г. — докование, «Севморзавод».

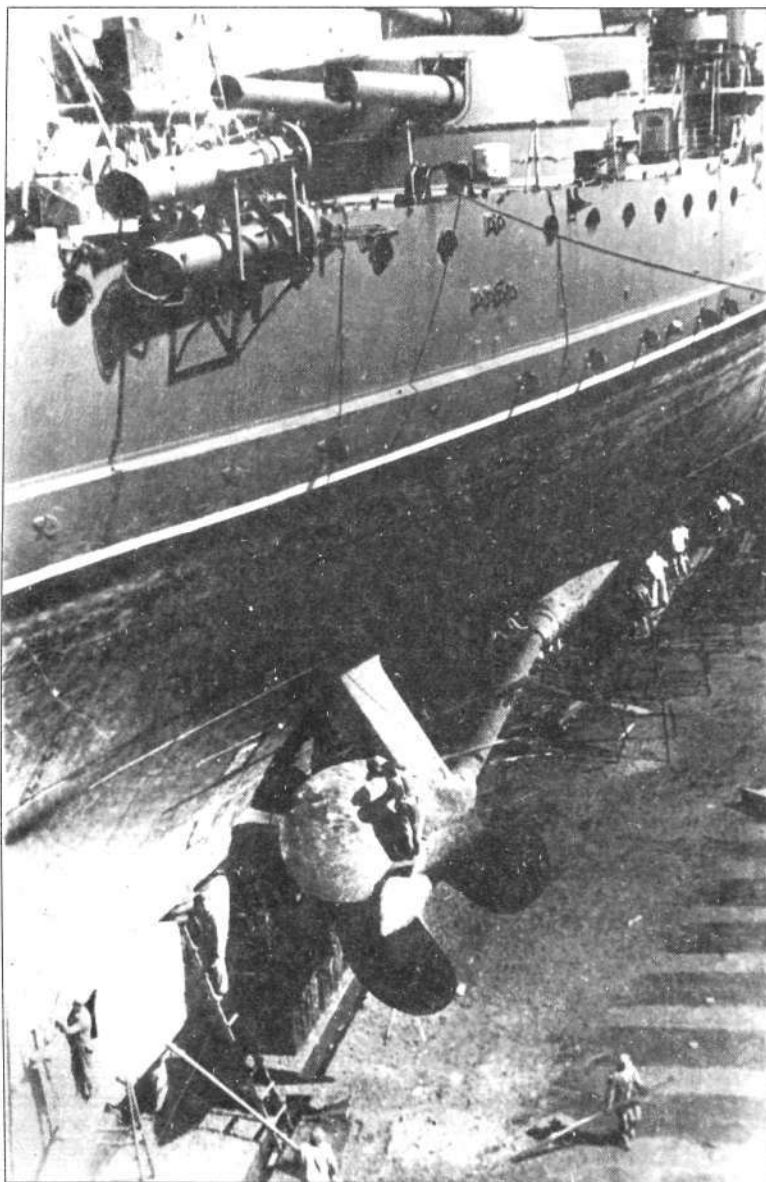
За это время на линкоре последовательными этапами был выполнен значительный объем работ по ремонту, частичной замене и модернизации боевых и технических средств. В первую очередь установили малокалиберную зенитную артиллерию, полностью отсутствовавшую на момент прием-

ки корабля от Италии. На «Новоросийске» она включала шесть спаренных 37-мм автоматов В-11 (их смонтировали на местах прежних итальянских 37-мм автоматов) и столько же одноствольных 70-К (парами на крышах возвышенных башен главного калибра и по одному на носовых 120-мм башнях). Заменяли аварийные дизель-генераторы, выполнили частичный ремонт главных и вспомогательных механизмов.

В то же время, как отмечает Ю.Г. Лепехов, в течение всего периода службы ко-

**«Новоросийск» на  
рейде, 1953 г.**



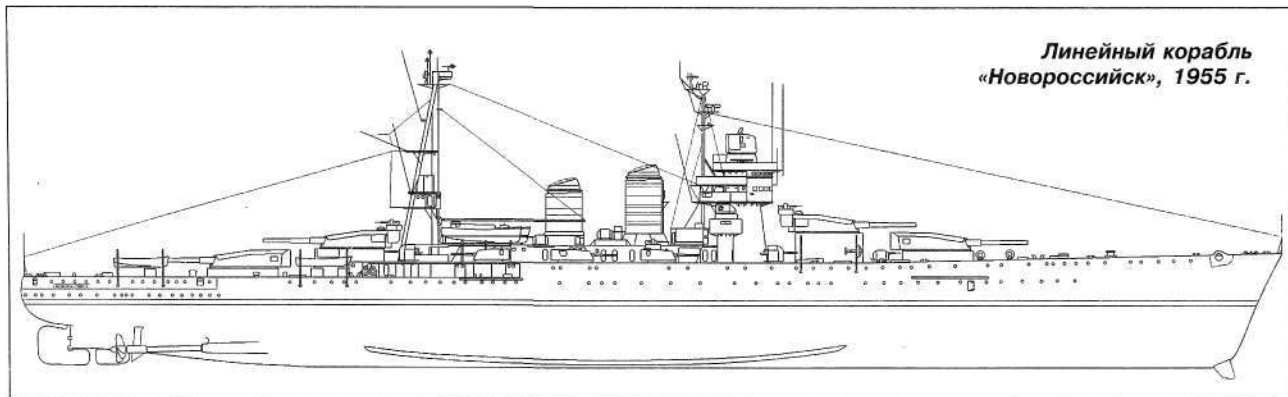


**Очистка подводной части корпуса. Обратите внимание на сохранившиеся итальянские дымогенераторы**

рабля не были выявлены и устранены причины перегрева подшипников самого мощного комбинированного насоса производительностью 600 т/ч, обслуживавшего как водоотливную, так и противопожарную систему. Ни разу не проводилось кренование линкора (последний раз он креновался в 1942 г. еще в Италии). Остались не выполненными и предложения комиссии, принимавшей корабль в Валоне, касавшиеся подкрепления водонепроницаемых переборок, заделки в них лишних дверей, а также нижнего ряда иллюминаторов, отстоявшего от ватерлинии всего на 70—90 см. Незадривание иллюминаторов в каютах при сходе на берег офицеров и сверхсрочников с самого начала стало на линкоре «хронической болезнью» — не помогали самые суровые меры. Не была обеспечена герметизация всех водонепроницаемых дверей, люков и горловин. Вместо этого для установки корабельной АТС (автоматической телефонной станции) в главной водонепроницаемой переборке на 74-м шпангоуте сделали вырез площадью 2 м<sup>2</sup>.

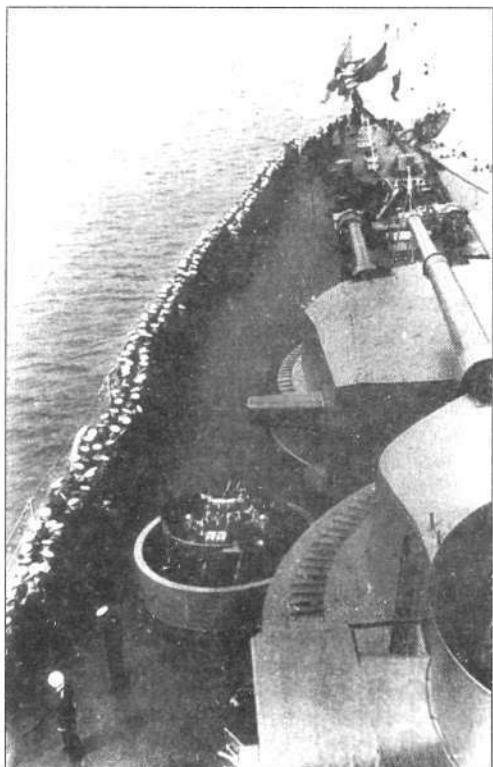
Нельзя сказать, что первичный объем работ на «Новороссийске» оказался слишком затратным. В период с июля 1949 г. по апрель 1950 г. текущий ремонт линкора с монтажом отечественной аппаратуры связи обошелся бюджету в 5,9 млн рублей, а дефектация и средний ремонт артиллерийского вооружения — в 5 млн рублей. Для примера отметим, что стоимость ремонта полученного по репарациям от Италии легкого крейсера «Керчь» (бывший «Дука д'Аоста») составила почти вдвое большую сумму.

В ноябре 1952 г. заместителем военноморского министра адмиралом Н.Е. Басистым было утверждено техническое задание на перевооружение линкора. В соответствии с ним на корабле появились РЛС обнаружения надводных целей «Риф», РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-2», навигационная РЛС «Нептун», аппаратура опознавания «Факел-М», РЛС управления огнем главного калибра



**Линейный корабль  
«Новороссийск», 1955 г.**





нтрической высоты на 3 см. Утверждения же о замене главных турбозубчатых агрегатов линкора новыми — производства Харьковского турбинного завода — не соответствуют действительности.

Несмотря на свой преклонный возраст, «Новоросийск» являлся самым сильным по вооружению линейным кораблем советского флота. Его 320-мм орудия существенно превосходили отечественные 305-мм с длиной ствола 52 клб., составлявшие главный калибр линкоров «Севастополь» (Черноморский флот) и «Октябрьская Революция» (Балтийский флот). Кроме того, «Новоросийск» являлся потенциальным носителем атомного оружия, поскольку его орудия главного калибра подходили для применения тактических атомных снарядов.

Поскольку итальянцы при передаче корабля поставили вместе с ним всего один штатный боекомплект, было принято реше-

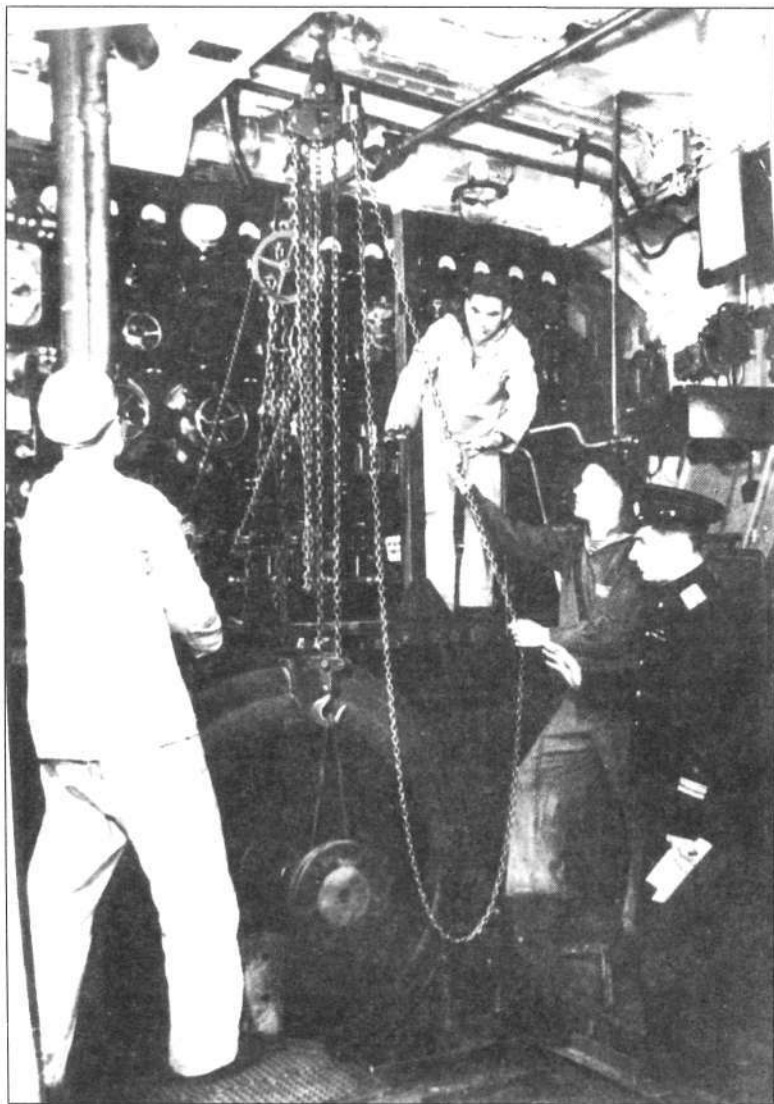
**В ходе модернизации «Новоросийск» получил советские 37-мм автоматы. Слева: носовая установка В-11 левого борта.**

**Вверху: автомат 70-К на башне**

«Залп», велись работы по ее сопряжению с итальянской системой управления огнем. Аппаратуру радиосвязи заменили современными образцами серии «Р»; ее новый состав включал 6 передатчиков, 14 приемников и 2 приемопередающие УКВ-радиостанции. Модернизационные работы вызвали дополнительную перегрузку на 130 т и снижение поперечной метаце-

### Тактико-технические характеристики линейного корабля «Новоросийск»

Водоизмещение, т:	
стандартное	25 458
полное	29 032
Размеры, м:	
длина наибольшая	186,4
ширина по ватерлинии	28,0
осадка при полном водоизмещении	10,44
высота борта у форштевня	16,6
начальная метacentрическая высота	1,42
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 8 главных котлов
мощность наибольшая, л.с.	97 500
скорость полного хода, уз	27,8
Вооружение:	
число стволов — калибр /	10 — 320-мм/43,8
длина ствола, клб.	12 — 120-мм/50
	8 — 100-мм/47
	18 — 37-мм/67
Экипаж	1542 чел.:
	68 офицеров,
	243 старшины,
	1231 матрос



**Работы в машинном  
отделении линкора**

ние начать производство 320-мм снарядов в Советском Союзе. Надежность же взрывчатой начинки итальянских снарядов, выпущенных еще до войны, вызывала обоснованные опасения, поэтому часть боезапаса выгрузили с линкора и свезли в береговой арсенал. Там в начале 1955 года произошло ЧП: 320-мм снаряд взорвался на стенке арсенала — по одной версии, от нагрева под прямыми солнечными лучами, по другой — упав с вершины штабеля. К счастью, все обошлось взрывом только одного снаряда, без детонации остальных...

В июне 1954 г. состояние линкора обследовала комиссия под председательством начальника штаба ЧФ вице-адмирала В.А. Пархоменко. Она пришла к выводу, что после завершения модернизации корабль будет отвечать минимальным современным требованиям для своего класса, а

по техническому состоянию корпуса и механизмов сможет находиться без капитального ремонта в составе флота не менее десяти лет — до 1965 года. Среди недостатков отмечались: отсутствие размагничивающего устройства, слабость средств связи для полноценного использования корабля в качестве флагманского, а главное — слабость противоминной и особенно зенитной артиллерии. Итальянские 120-мм орудия и 100-мм зенитки имели низкую скорострельность и крайне несовершенные системы управления огнем, а 37-мм автоматы были малочисленны и малоэффективны.

В качестве предложений по дальнейшей модернизации комиссия назвала целесообразное проведение следующих работ:\*

- замена итальянских 120-мм орудий отечественными 130-мм универсальными установками СМ-2 с системой управления стрельбой «Зенит», РЛС управления зенитным огнем «Якорь» и стабилизированными постами наводки СРН-500;

- замена 100-мм и 37-мм зенитной артиллерии восемью 45-мм счетверенными установками ЗИФ-68 с РЛС управления огнем «Фут-Б»;

- установка дополнительных радиостанций, средств радиоэлектронной борьбы («РЛС поиска, разведки и помех»), оборудования боевого информационного поста (БИП).

По всей видимости, эти предложения легли в основу утвержденного 17 августа 1954 г. задания на разработку проекта перевооружения линкора. Однако менее чем через полгода главком ВМФ адмирал флота Н.Г. Кузнецов аннулировал это задание и приказал установку на «Новоросийск» нового «башенного зенитного вооружения» не производить, а ограничиться тем составом зенитной артиллерии, который может быть установлен в период текущего ремонта корабля.

Для составления лучшего проекта такой модернизации был организован конкурс с привлечением флотских организаций, Центрального конструкторского бюро и Центрального научно-исследовательского института Министерства судостроительной промышленности. Как отмечает ведущий специалист по истории судостроения и судоремонта того периода М.В. Котов, «это был едва ли не единственный случай разработки проекта на конкурсной основе». Его результаты остались неизвестными, а трагическая гибель корабля помешала их реализовать...

\* Котов М. Ремонт и модернизация бывших германских и итальянских кораблей в советском ВМФ (1945—1955) // Тайфун, 2002 №2.

## Гибель линкора

Шестилетнее пребывание «Новороссийска» в составе Черноморского флота не отмечено какими-то яркими событиями. После приведения в надлежащее состояние и оснащения необходимым вооружением и оборудованием советских образцов линкор длительное время использовался в качестве флагманского корабля — на нем стал держать свой флаг и штаб командующий эскадрой контр-адмирал В.А. Пархоменко, ставший в 1951 г. начальником штаба, а в 1955 г., после ухода на повышение С.Г. Горшкова, — командующим флотом.

Весной 1955 года «Новороссийск» вышел из довольно продолжительного ремонта и начал плановую боевую подготовку со сдачей установленных курсовых задач. К тому времени линкором уже год (с 29 октября 1954 г.) командовал капитан 1-го ранга Александр Павлович Кухта, ранее (в 1953—1954 гг.) служивший на нем старпомом. Старшим помощником с декабря 1953 г. был капитан 2-го ранга Георгий Аркадьевич Хуршудов, ранее командовавший эсминцем «Летный» (бывший итальянский миноносец «Фортунале»). Вообще же за время службы «Новороссийска» на нем по два-три раза сменились командиры боевых частей, начальники служб, командиры дивизионов корабля, большинство командиров групп, башен, батарей, значительная часть остального личного состава.

Летом экипаж линкора сдал установленные курсовые задачи на «отлично» и провел зачетные артиллерийские стрельбы главным и зенитным калибром, но стрельбу противоминным калибром «завалил», и ее предстояло перестреливать. За год на «Новороссийске» было проведено восемь учений по борьбе за живучесть со спуском легководолазов в затопленные помещения. На этих учениях имитировались различные повреждения и борьба с ними. В конце сентября 1955 г. после небольшого похода с заходом в Новороссийск корабль вернулся в Севастополь.

*«Это всегда было впечатляющим зрелищем, — вспоминает ветеран корабля Октябрь Бар-Бирюков, — громадина-линкор с еще не зачехленными орудиями и с моряками верхней команды, выстроенными ровными шеренгами на его бортах и надстройках, под звуки корабельного оркестра медленно входит, как бы вползает, в Севастопольскую гавань через узкие боновые ворота... Линкоровские шлюпки с матросами для швартовки уже висят на бортовых шлюпбалках в готовности к спуску на воду, а командирский катер раскачивается на стропах грузовой стрелы... На притихшем внутреннем рейде линкор приветствуют экипажи стоящих там кораблей, построенные по сигналам на их бортах... Возле якорных бочек, на которые ему предстоит*

**«Новороссийск» после модернизации, 1954 г. У борта линкора — танкер «Фиолент»**





**Группа офицеров «Новороссийска», 7 июля 1955 г. В центре сидит командир корабля капитан 1-го ранга А.П.Кухта; справа от него — командир БЧ-5 инженер-капитан 2-го ранга И.И.Резников; слева — помощник командира капитан 2-го ранга З.Г.Сербулов; позади — замполит дивизиона движения лейтенант В.П.Лаптев (Герой Советского Союза)**

*швартоваться, линкор поджидают дежурные буксиры — они помогут кораблю быстро встать между ними, развернув к задней бочке его корму...»\**

Войдя на внутренний рейд базы, «Новороссийск» занял в ней не свое обычное штатное якорное место между швартовыми бочками №14, самыми дальними от входа в гавань, а встал на бочки №3, ранее принадлежавшие линкору «Севастополь», выведенному из боевого состава и переведенному к причалу «Севморзавода» для ремонта. Они располагались в середине южной линии постоянных швартовых бочек, выставленных в Северной бухте, возле наиболее населенного тогда побережья Корабельной стороны города, расстояние до которого составляло менее двух кабельтовых. Рядом же располагалась Аполлоновская пристань, а неподалеку — причальная стенка Главного военно-морского госпиталя. На этом якорном месте «Новороссийск» непрерывно простоял более месяца\*\*, занимаясь текущими делами — пополнением запасов и базовой подготовкой, готовясь к выполнению оставшихся боевых упражнений, а в последние дни сентября — сдачей в береговой арсенал части боеприпасов главного калибра и подготовкой к морскому параду 7 ноября.

В Главной базе флота «Новороссийск» должен был пробыть до конца октября, и потому командир корабля капитан 1-го ранга Кухта и командир электромеханической боевой части инженер-капитан 2-го ранга И.И. Резников ушли в отпуск. С их

возвращением — после ноябрьских праздников — намечался выход линкора в Новороссийскую военно-морскую базу. Там он должен был сдать на береговые склады остатки итальянского боеприпаса для орудий главного калибра и принять на борт новые снаряды, изготовленные на отечественных заводах, и заряды к ним.

### Последний поход

Утром в пятницу 28 октября 1955 г. линкор «Новороссийск» под командованием временно исполняющего обязанности командира корабля капитана 2-го ранга Хуршудова, добившегося у командования разрешения совершить кратковременный выход, снялся с бочек №3 и вышел в море для уточнения маневренных элементов, выверки дальномеров и выполнения артиллерийской стрельбы противоминным калибром (из 45-мм стволов). В походе находились в действии оба ТЗА, четыре главных котла и часть вспомогательных механизмов. Вечером линкор возвратился в Севастопольскую гавань и к 20 часам снова встал на бочки №3.

Швартовка к носовой бочке прошла неудачно: корабль, управляемый не очень

\* Бар-Бирюков О.П. Час «Х» для линкора «Новороссийск». — М.: Центрполиграф, 2006.

\*\* Хотелось бы особо обратить внимание читателей на этот факт, так как в большинстве публикаций, посвященных обстоятельствам гибели «Новороссийска», ошибочно утверждается, что линкор занял «чужие» бочки №3 непосредственно в день своей гибели.



опытным в этом деле старпомом, проскочил ее на половину корпуса. Как полагалось, Хуршудов отдал левый якорь, стараясь удержать нос линкора, однако сделал это с опозданием и несколько в стороне, из-за чего потом пришлось подбирать основательно вытравленную якорь-цепь. Она проволочилась при этом по грунту и описала во время разворота буксиром кормы линкора к кормовой бочке почти полуокружность, как бы «протралив» дно вокруг носовой бочки. Корпус «Новороссийска» в результате швартовки занял между бочками нештатное положение, сдвинувшись на несколько метров от носовой к кормовой бочке (расстояние между бочками составляло 270 м: глубина в месте стоянки — 17 м воды и около 30 м вязкого ила). Его выравнивание из-за наступившей темноты отложили до утра. После швартовки оперативный дежурный штаба эскадры — флагманский артиллерист капитан 2-го ранга Смоляков — с обслуживающим персоналом сразу же перешел на «Новороссийск», на грот-мачте которого зажегся «флагманский огонь».

На берег сошло большинство офицеров корабля, в том числе врио командира капитан 2-го ранга Хуршудов, командир дивизиона движения инженер-капитан-лейтенант Фридберг, командир электротехнической группы ст. инженер-лейтенант Коноплев. Старшим на борту остался помощник командира корабля капитан 2-го ранга З.С. Сербулов, обязанности старшего механика исполнял командир электротехнического дивизиона инженер-капитан 3 ранга Е.М. Матусевич, старшего артиллериста — командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант В.В. Марченко. Всего из 50 офицеров линкора на борту оставалось 20 человек — в основном молодежь. Перед ужином на линкор прибыла очередная партия нового пополнения — около 200 чело-



### Командиры линейного корабля «Новороссийск»

кап. 1 р. Зиновьев Юрий Константинович	1947—1949*
кап. 1 р. Беляев Борис Петрович	февр. — март 1949
кап. 1 р. Кошкарёв Николай Васильевич	март 1949 — дек. 1952
кап. 1 р. Измайлов Федор Дмитриевич	дек. 1952 — окт. 1954
кап. 1 р. Кухта Александр Павлович	29.10.1954 — окт. 1955
кап. 2 р. Хуршудов Георгий Аркадьевич	окт. 1955 (врид)

\* Командир перегонной команды, скончался до прибытия на корабль.

век\*. Всего же на борту находилось 1576 человек, в том числе 1551 член экипажа и 25 мичманов — стажеров Ростовского и Херсонского мореходных училищ.

Дежурным по кораблю являлся командир БЧ-1 (старший штурман) капитан 3-го ранга М.Р. Никитенко, дежурным по низам — командир противоминной батареи левого борта лейтенант К.И. Жилин, дежурным по БЧ-5 — командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Ю.Д. Городецкий. Ночью вахтенным офицером заступил

\* Вступил в действие закон о сокращении вооруженных сил, и значительная часть экипажа «Новороссийска» — моряки, отслужившие четыре года, — заменялась новобранцами.



**Вверху:**  
«Новороссийск»  
у Новороссийска,  
1954 г.

«Новороссийск»  
в Северной бухте  
Севастополя,  
предположительно,  
в 1955 г.

Писатели С.Н.Сергеев-Ценский и П.П.Вершигора (генерал-майор, Герой Советского Союза) в гостях у моряков «Новороссийска»



лейтенант В.П. Лаптев — замполит дивизиона движения, бывший фронтовик, Герой Советского Союза, но на флоте служивший недавно.

Состояние линкора в это время было следующим. Осадка носом составляла 10,05 м, кормой — 10,1 м, что соответствовало водоизмещению 27 500 т; высота надводного борта в носу — 6,55 м, у миделя — 6,22 м. Начальная поперечная метацентрическая высота — 1,27 м. Из жидких грузов на борту имелось 460 т мазута в междудонных и 1412 т в бортовых отсеках, 133 т котельной воды, 205 т береговой воды, 58 т масла и 4,5 т дизельного топлива. На корабле находилось 52% штатного боезапаса общим весом 405 т, в том числе 362 снаряда и 572 заряда главного калибра, 2000 выстрелов к 120-мм орудиям, 1400 патро-

нов к 100-мм зениткам и 1900 — к 37-мм автоматам.

После возвращения «Новороссийска» в Севастополь котлы, действовавшие в походе, были погашены, а для работы на якорном режиме разведен котел №1. Турбины были осушены и до полуночи прокачивались маслом. Из вспомогательных механизмов находились в действии один нефтяной турбонасос, поршневой питательный насос, два турбоventильатора, а также водоподогреватель и нефтеподогреватель. Нефтяная магистраль была включена в кольцо, клапаны открыты, за исключением клапана отлива от перекачивающего турбонасоса в КО №1.

Состояние электрооборудования корабля определялось режимом «Стоянка на якоре». Все автоматы соединения шин и главного распределительного щита были включены. В действии находился турбогенератор №2, получавший пар от котла №1, носовой дизель-генератор стоял в качестве дежурного. Средства связи и сигнализации (телефонная связь, сеть аварийной звуковой сигнализации и радиотрансляционные линии) находились в исправности. В неисправном состоянии были пожарный электронасос в МО №2 и водоотливной электронасос №3.

Пожарная магистраль была включена в кольцо.

На линкоре имелось три аварийные партии: носовая, средняя и кормовая. Подробная техническая документация по непотопляемости на корабле отсутствовала. По итальянским материалам силами личного состава были составлены справочные таблицы непотопляемости, которыми пользо-

**Доклад командир корабля о построении экипажа к празднованию 100-летия Первой обороны Севастополя**





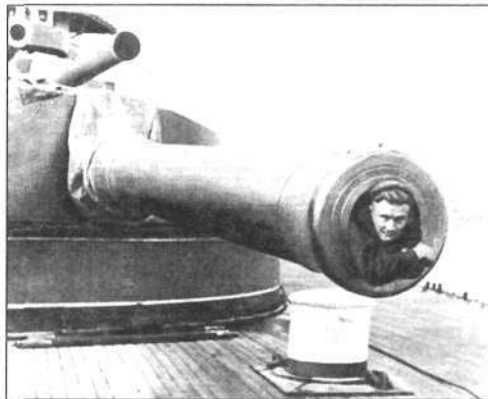
**Спортивный  
праздник на палубе  
линкора**

вались при боевой подготовке. По этим таблицам решалось около 20 аварийных задач. Кроме того, имелись таблицы спрямления, составленные для некоторых случаев, и доска непотопляемости. Аварийно-спасательным имуществом корабль был укомплектован не полностью. В частности, аварийного леса имелось всего 80%, не хватало эффективных водоотливных средств и средств для конопатки.

### **Взрыв**

29 октября в 1 час 30 минут 48,5 секунд (истинное время, установленное Центральной сейсмической станцией «Симферополь») под носовой частью «Новороссийска» произошел взрыв, который видели, слышали и ощутили не только на самом линкоре, но и на стоявших на рейде кораблях. Со стороны было видно пламя над палубой линкора в районе носовой башни главного калибра и по ватерлинии, распространившееся от района взрыва по направлению к корме, но быстро погасшее\*. Отмечались клубы черного дыма в районе носовой башни, поднявшиеся до сигнального мостика, однако, скорее всего, за дым был принят столб ила, поднятого взрывом со дна бухты. Значительное его количество через образовавшуюся пробоину было внесено во внутренние носовые помещения корабля, толстым (до 3 см) слоем ила, сильно пахнущего сероводородом, покрывалась и часть палубы.

На самом корабле взрыв ощутили поразному. Матросы в носовых кубриках в большинстве своем говорили, что в момент взрыва их подбросило в койках, многие проснулись уже в воде. Часовой, стоявший



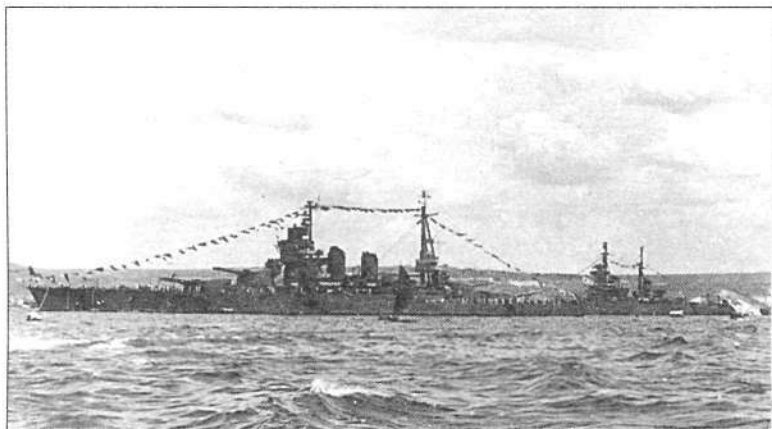
**320-мм орудия были  
самыми крупными в  
советском флоте**  
(фото из журнала  
«Смена»)

у гюйсштока, был сброшен за борт. В то же время капитан-лейтенант Марченко вспоминал: «Глухой взрыв, содрогание корабля... Меня подбросило в койке, но ничего не сбросило в каюте. В каюте стоял графин, стакан — все осталось на своем месте». С других кораблей был слышен глухой подводный удар.

Линкор сразу получил серьезнейшие повреждения. В днище и правом борту в районе 31—50 шпангоутов\*\* образовалась пробоина неправильной формы протяженностью 12—15 м и общей площадью около 150 м². По краям пробоины обшивка загнута внутрь корабля на величину 3—5 м.

\* Наиболее вероятной причиной появления этого пламени было названо воспламенение бензина в цистерне командирского катера, пришвартованного к правому борту корабля в районе взрыва.

\*\* В соответствии со сложившейся в советском флоте практикой отсчет шпангоутов на «Новороссийске» стали вести от носа в корму. За 1-й шпангоут был принят шп.110AV.



**«Новоросийск» на морском параде в Севастополе, 1954—1955 гг. На заднем плане виден крейсер пр.68-бис**

Были насквозь пробиты все шесть палуб корабля суммарной толщиной 136 мм, при этом разрыв настила палубы полубака имел размер 14х4 м, а его края были вывернуты наружу и подняты у диаметральной плоскости на высоту до 2 м. С левого борта в днище образовалось несколько вмятин со стрелкой прогиба 2—3 м и разрывов. Общая площадь повреждений подводной части корпуса составила около 340 м<sup>2</sup> на участке длиной 22 м.

Командир аварийной партии с крейсера «Керчь» инженер-лейтенант Саламатин впоследствии сообщил правительственной комиссии: «Я обратил внимание, что там, где был взрыв, как будто боровком проделали отверстие. Видимо, был взрыв направленного действия. Очень сильный. Борта около носа совершенно целые...»

Вследствие отключения автомата дежурного турбогенератора корабль лишился электроэнергии, но в неповрежденных отсеках автоматически включилось аварий-

ное освещение (за исключением помещений носовой части в нос от шп.50, где вышли из строя кабели). Взрывом были разрушены оба дизель-генератора носовой электростанции, водоотливной электронасос №1, швартовые шпилы и затоплено помещение якорных шпилей, сами шпилы вышли из строя, а якорь-цепь оказалась заклиненной. Вышла из строя телефонная связь, но после отключения поврежденных аппаратов ее удалось восстановить. По механической части существенных повреждений не было, за исключением выхода из строя части трубопроводов различных систем и некоторых механизмов, расположенных в носовой части.

По оценке правительственной комиссии, занимавшейся расследованием причин и обстоятельств этой катастрофы, при взрыве сразу же погибло 150—175 человек и было ранено более 130. К счастью, не произошло детонации носовых погребов, иначе линкор погиб бы немедленно.

Непосредственно после взрыва вода затопила помещения между 23-м и 50-м шпангоутами, в том числе кубрики №29 и №30, располагавшиеся на первой платформе. Весь район в нос от района взрыва остался незатопленным. Очень быстро вода затопила все отделения башни №1, а через пути подачи боезапаса и все ее погреба, а оттуда через систему затопления начала поступать в погреба вспомогательной артиллерии (шп.50—67). В корму от шп.67 вода фильтровалась только через носовую переборку, но только ниже броневого палубы.

Сразу после взрыва, по расчетам, корабль принял 3200 т воды, его носовая часть осела, и бронева палуба, находившаяся в нормальном состоянии на высоте



**«Новоросийск» в Северной бухте Севастополя, 1953 г. Снимок сделан с борта легкого крейсера «Молотов»**

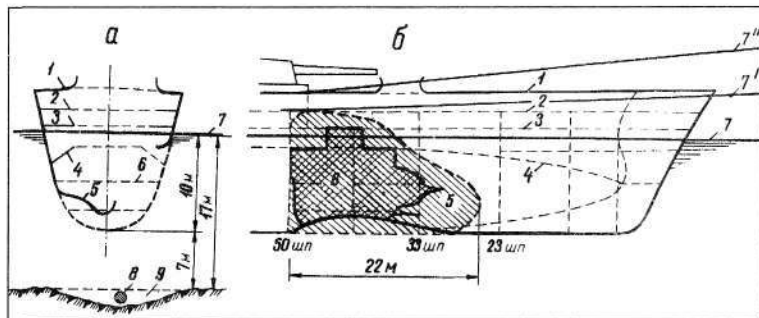


1,42 м над уровнем ватерлинии, в районе пробоины ушла под воду. Расположенный на ней кубрик №14 был затоплен, и моряки, сброшенные с коек кубрика на палубу, падали в воду, смешанную с большим количеством ила. Через двери переборки на шп.51 вода стала распространяться в соседний кубрик №15. Возник большой (до 5 м) дифферент на нос и незначительный (2—3°) крен на правый борт.

Экипаж «Новороссийска» немедленно приступил к борьбе за живучесть. В 1:31 дежурный по кораблю капитан 3-го ранга Никитенко голосом (трансляция не работала) объявил аварийную тревогу, приказав лейтенанту Жилину продублировать ее ударами в рынду, а подошедшему капитан-лейтенанту Марченко — доложить о случившемся оперативным дежурным штаба флота и аварийно-спасательной службы (АСС). Спустя 4 минуты на линкоре запустили кормовые дизели и подали электропитание на освещение и трансляцию. Была объявлена по громкой связи «Боевая тревога», даны семафоры «Нуждаюсь в помощи», «Нуждаюсь в медицинской помощи» и вызван баркас для эвакуации раненых.

В 1:37 аварийные партии приступили к работе: были запущены насосы пожарной магистрали и водоотливной системы на откачку воды. Началось спрямление корабля. Крен выравнивали перекачкой мазута с правого борта на левый в корму — через 20—30 минут он исчез, и в течение последующих 45—50 минут корабль крена не имел. Дифферент продолжал нарастать вследствие распространения воды по отсекам, расположенным в нос от шп.23. Ее напором была нарушена прочность и непроницаемость носовой траверзной переборки выше броневого палубы, и вода по ней стала распространяться в корму от 51-го шпангоута. Спустя 10 минут после взрыва над водой оставалось не более 1,5 м верхней части форштевня, а в 1:43 вода дошла до уровня палубы полубака, при этом якорная цепь с глаголь-гаком ушла под воду.

Исполняющий обязанности командира корабля капитан 2-го ранга Сербулов появился на палубе спустя две-три минуты. Впоследствии он указал в объяснительной: «Я принял решение на главный командный пункт не ходить и пошел на место взрыва, откуда вел управление кораблем и одновременно руководил борьбой за живучесть». Сербулов вызвал на полубак для докладов исполняющих обязанности командиров БЧ-



5 и БЧ-2, но приказаний об экстренной подготовке главных машин к даче хода не дал, а занялся руководством эвакуацией раненых, организовал спасение людей, оказавшихся за бортом, и давал отдельные указания по борьбе с распространением воды\*.

После объявления боевой тревоги личный состав БЧ-5 занял свои боевые посты. Личный состав дивизиона движения, по собственной инициативе, прогрел и приготовил к действию вспомогательные механизмы котлов и турбо зубчатых агрегатов, переключил электромагистрали с якорного режима на боевой. Непосредственное руководство борьбой за живучесть корабля возглавили из поста энергетики и живучести (ПЭЖ) инженер-капитан 3-го ранга Матусевич и инженер-капитан-лейтенант Городецкий. Они распорядились ввести в действие технические средства, обеспечивающие водоотлив, нормальное функционирование пожарной магистрали и перекачку топлива для спрямления корабля. Примерно через 9 минут после взрыва были запущены турбогенераторы №1 и №2 и дизель-генератор №3. В связи с опасениями, что в носовое котельное отделение с работавшим дежурным котлом №1 может поступить вода, было дано распоряжение о разжигании котла №8, однако до гибели корабля полностью ввести его в действие не успели.

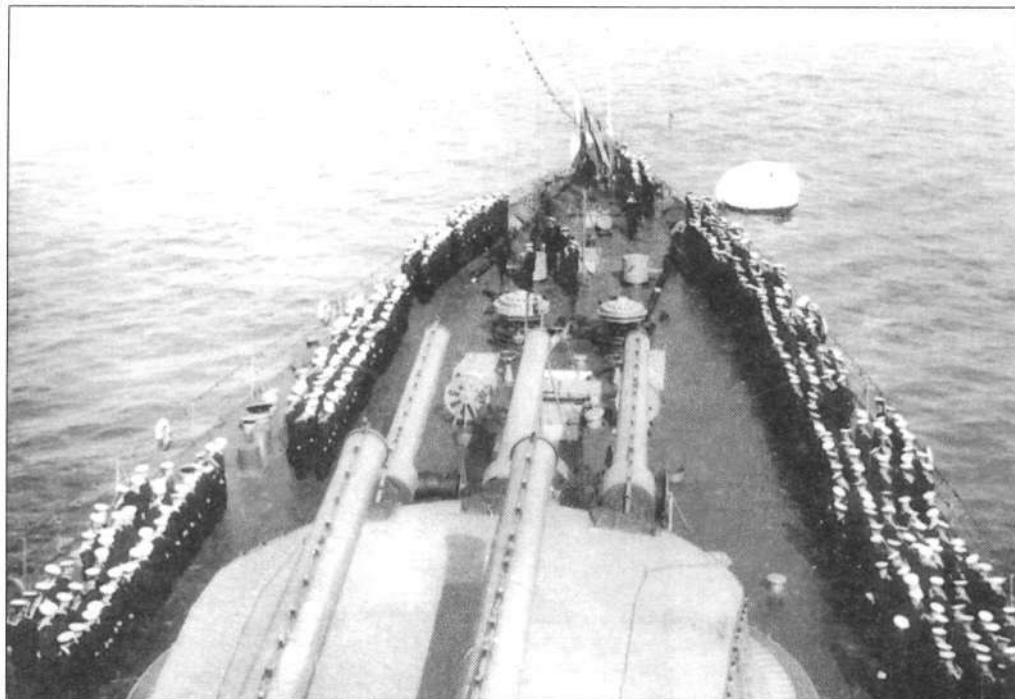
**Схема повреждений линкора «Новороссийск» 29 октября 1955 г.**  
а — сечение по шп.40 (вид в нос);  
б — вид с правого борта:

1 — палуба полубака;  
2 — верхняя палуба;  
3 — бронева палуба;  
4 — карапасная палуба;  
5 — вмятина от взрыва;  
6 — пробоина;  
7 — исходная ватерлиния;  
7' — ватерлиния после взрыва;  
7'' — ватерлиния к моменту начала опрокидывания;  
8 — место взрыва;  
9 — вооружения от взрыва

**Носовой выстрел правого борта**



\* В характеристике о нем будет сказано: «Оставаясь за командира корабля во время взрыва, со своими обязанностями не справился, кораблем и людьми фактически не командовал, главный командный пункт не организовал и фактически ограничился отдалением отдельных распоряжений, не сыгравших роли в судьбе корабля».



В 1:39 к левому трапу подошел барказ, на который начали сносить раненых. Всего набралось около сотни человек. Старшим был назначен начальник клуба капитан-лейтенант В.И. Басин. На берегу раненые были размещены в госпитале, а Басин вернулся на корабль и, не умея плавать, погиб вместе с ним.

На стоявших вблизи «Новороссийска» крейсерах эскадры ЧФ — «Адмирал Нахимов», «Михаил Кутузов», «Молотов», «Фрунзе» — немедленно была объявлена боевая тревога и дана команда аварийным партиям приготовиться к переброске на линкор. Аварийная партия с «Кутузова» (95 человек) прибыла на «Новороссийск» уже в 1:43, с «Фрунзе» (56 человек) — в 1:46, с крейсеров «Керчь» и «Молотов» — в 1:50. Неплохо сработала и АСС флота — буксир МБ-131 отшвартовался у борта линкора в 1:50. Чуть позже подошли спасательные суда «Карабах» и «Бештау». Дежурный по линкору капитан 3-го ранга Никитенко распорядился отдать кормовой бридель и завести концы на буксир, чтобы развернуть корабль перпендикулярно берегу. В 2:00 буксир начал разворачивать корму линкора.

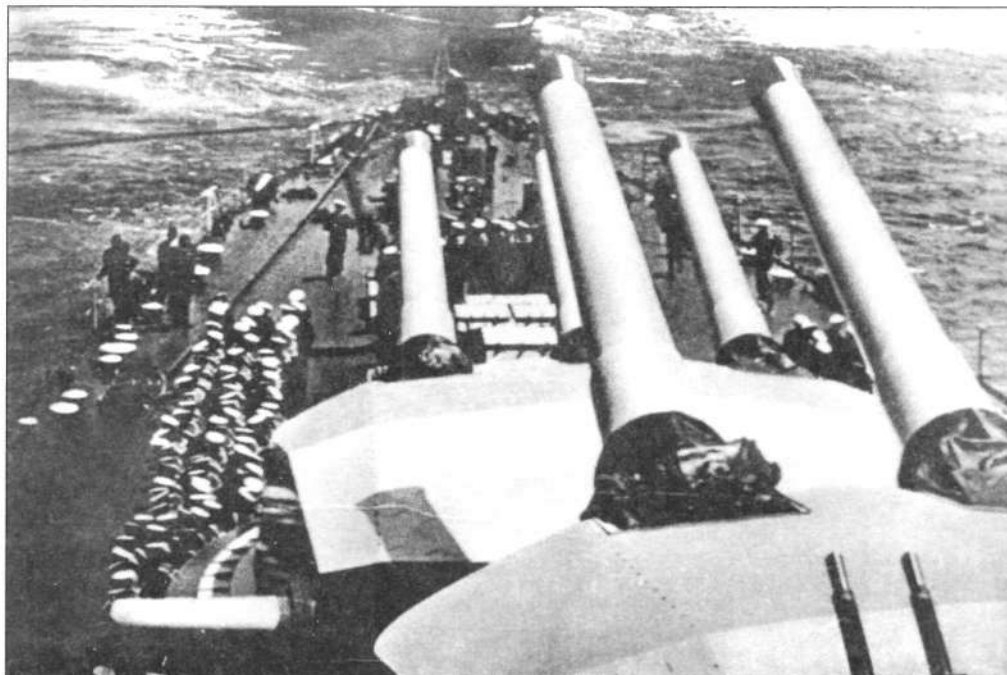
Тем временем вода в носовые отсеки продолжала прибывать. К 2 часам дифферент на нос увеличился настолько, что гюйсшток начал уходить под воду. Вода фонтанировала на палубы через сточную систему и шпигаты, через вентиляционную систему начала поступать сверху в забашенное отделение и погреба башни №2.

Через полчаса после взрыва на корабль прибыли командующий Черноморским флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко, член Военного совета флота вице-адмирал Н.М. Кулаков и начальник штаба флота вице-адмирал С.Е. Чурсин. Командующий приказал прекратить буксировку кормы к берегу и вызвал из ПЭЖа исполняющего обязанности командира БЧ-5. Прибывший Матусевич доложил, что корабль принял 1200—1400 тонн воды (фактически линкор к тому времени принял более 3200 т), метацентрическая высота уменьшилась до 1 м, вода поступает с нижних помещений, ведется борьба за непотопляемость корабля, а имеющийся крен на правый борт обещал быстро выправить.

«У меня сложилось впечатление, — писал Пархоменко в объяснительной, — что корабль в тяжелом состоянии, но он останется на плаву... Из докладов было видно, что кораблю не угрожает серьезная опасность». На этом адмирал успокоился, и, по его собственным словам, у него появилась мысль пойти и попить чайку.

В 2:05 на «Новороссийск» прибыл исполняющий обязанности командующего эскадрой ЧФ контр-адмирал Н.И. Никольский. Командующий флотом приказал ему взять управление в свои руки, установить организацию и навести порядок\*. Тот также

\* Впоследствии Пархоменко утверждал, что тем самым приказал принять командование кораблем, Никольский же посчитал, что вступил в исполнение обязанностей командующего эскадрой.



потребовал докладов Матусевича и Марченко о создавшейся обстановке, но никаких указаний не дал.

К 2:10 вода затопила батарейную палубу в районе взрыва, в носовых галюнах, но ее распространение по верхним палубам корабля было приостановлено. Аварийные партии ставили подпоры на переборки и двери между кубриками № 15, 17 и 18 и в других помещениях. Спустя несколько минут к линкору подошло спасательное судно «Карабах», с которым прибыл начальник

аварийно-спасательной службы флота капитан 1-го ранга А. Кулагин. Ему было дано приказание откачивать воду из погреба №1, а не из сквозной пробоины.

Линкор находится на ровном киле, его носовая часть полностью погрузилась в воду, нижняя часть носовой оконечности стала уходить в ил на дне бухты, корма поднялась. В 2:20 командующий флотом отдал приказание отвести корабль на мелкое место. Началась буксировка кормы к берегу со стороны левого борта. Поскольку от-

Фотографии из  
«дембельских  
альбомов» моряков  
«Новороссийска»,  
1955 г.  
Все ли из них  
пережили свой  
корабль..?



дать бридель с носовой бочки и выбрать якорь было нельзя, контр-адмирал Никольский приказал перерезать бридель автогенном. Вскоре был вызван второй буксир для буксировки кормы.

К 2:30 «Новороссийск» начал разворачиваться влево к берегу и примерно через семь-восемь минут стал перпендикулярно к

берегу. Однако в 2:32 появился крен на левый борт, который быстро достиг 5—6°. Вода начала распространяться по броневой палубе через кубрики №6 и №8 в корму по левому борту поверх цитадели линкора. В 2:42 вода на броневой палубе начала поступать из кубрика №18 и люка в кубрик №20, а спустя четверть часа стала подни-



маться вверх в кубрик №4 на батарейной палубе. Появились большие массы воды со свободной поверхностью на верхних палубах поверх цитадели.

К 3 часам — спустя 1,5 часа после взрыва — носовая оконечность погрузилась до второй башни главного калибра, левый борт опустился в воду до кормовой башни, крен достиг 6° и на какое-то время его нарастание удалось остановить. При дифференте на нос затопило броневую и батарейную палубы до 75—100 шп. Вода начала распространяться по броневой палубе левого борта через открытые отверстия для монорельса погрузки и перемещения боезапаса под батарейной палубой. Экипаж производил их заделку подушками и простынями, ставил подпоры между кубриками № 18 и 20, 19 и 21. Начали заполнять кормовые креновые отсеки правого борта водой посредством насосов.

В это время на корабль прибыл начальник Технического управления флота инженер-капитан 1-го ранга В.М. Иванов. Зная, что и.о. командира БЧ-5 «Новороссийска» Матусевич по специальности инженер-электрик, Иванов стал оказывать ему энергичную помощь в борьбе за непотопляемость. К сожалению, принятые меры не дали результата.

В 3:15 переборка между кубриками №14 и 15 не выдержала, вода пошла по левому борту в кубрик №16 и — через проделанное на 74-м шпангоуте отверстие в переборке для установки корабельной АТС — кубрик №18, продолжала распространяться через лючки для монорельса и открытые иллюминаторы офицерских кают. По трансляции была дана явно запоздалая команда: «Задраить иллюминаторы». Через неплотности в переборке, шахту вентиляции с верхней палубы и через люк с броневой палубы вода начала поступать во 2-ю электростанцию. Матусевич приказал остановить турбогенераторы №1 и 2 и запустить турбогенератор №3 в 3-й электростанции, что было четко исполнено личным составом БЧ-5 — перерывов в освещении корабля и снабжении механизмов электроэнергией при переводе нагрузки не было. Командующий флотом, рассмотрев по карте, куда можно отвести линкор на случай необходимости посадки на грунт, указал на район бухты Голландия.

К 3:20 носовая оконечность погрузилась в воду до середины гюйсштока. Вода стала поступать в кубрик №20 фонтанами через шпигаты и в кубрик №22 через лопнувшую палубу. Матусевич и Иванов приняли решение затопить 4-ю электростанцию, погреба башни №4 и румпельное отделение, но оно не было утверждено командованием флота. Вместо этого продолжали заполнять водой креновые отсеки.

Спустя 10 минут нос линкора ушел в воду настолько, что над поверхностью остава-

лось не более полуметра гюйсштока. Моряки «Новороссийска», покинувшие затопленные помещения, и личный состав аварийных партий с других кораблей, не занятые борьбой за живучесть — всего около 800—1000 человек, — был построен на юте.

В 3:35 — спустя два часа после взрыва — на корабль прибыл исполнявший обязанности командира старший помощник капитан 2-го ранга Хуршудов (у него на квартире не было телефона). Поднявшись на борт, он получил приказание от контр-адмирала Никольского вступить в командование кораблем. В докладе правительственной комиссии указывается, что Никольский не имел права этого делать, так как сам уже был назначен командиром приказом командующего флотом. Хуршудов же утверждал, что ему было приказано лишь возглавить борьбу за живучесть. При этом на носу продолжал командовать помощник командира Сербулов, который при опросе оказался единственным, кто честно заявил, что *«считал и сейчас, уже после гибели линкора, считает себя командиром корабля, так как его никто не отстранял от командования кораблем и он не слышал о вступлении на пост командира корабля кого-либо другого»\**.

Таким образом, в результате грубого нарушения Устава корабельной службы на «Новороссийске» оказалось как минимум четыре командира: Пархоменко, Никольский, Хуршудов и Сербулов. Все они находились в разных местах на палубе линкора, не имея ни технических документов, ни средств связи. *«Никто из этих командиров, — отмечается в докладе Правительственной комиссии, — не находился, как это положено по Уставу, на главном командном пункте, откуда только и можно было удобно, быстро и действительно руководить борьбой за спасение корабля»...*

Хуршудов поднялся на главный командный пункт, где по телефону получил из ПЭЖа информацию об обстановке: крен на левый борт 6°, вода на полубаке дошла до 2-й башни главного калибра, продолжает поступать в 16-й и фильтруется из 17-го в 20-й кубрик. Буксир тянет корму левым бортом к берегу. Вода блокируется на броневой палубе в районе кормовой переборки 15-го кубрика и по батарейной в 4-м кубрике. Приняв информацию, Хуршудов спустился в кубрик №7 (над ПЭЖем), посчитав, что оттуда сможет более оперативно руководить борьбой за живучесть. *«Однако там он больше прислушивался к тому, что делалось в посту, а сам*

\* Доклад Правительственной комиссии от 17 ноября 1955 г. «О гибели линкора «Новороссийск» и части его команды». Здесь и далее цитируется по: Гибель линейного корабля «Новороссийск». Документы и факты. — СПб.: Политехника, 1992.



**В в е р х у:** построение личного состава БЧ-2, февраль 1952 г.

**В н и з у:** личный состав дивизиона противоминного калибра у 120-мм башни

если и отдавал команды, то по второстепенным вопросам».

В 3:45 контр-адмирал Никольский попросил разрешения у командующего флотом снять с корабля личный состав, не занятый борьбой за живучесть и стоящий на юте. Пархоменко отказал. К тому времени носовая часть была затоплена до 57 шп., включая погреб носовой башни главного калибра, и продолжала медленно опускаться. Вода на палубе полубака дошла до 1-й башни, в 3:50 за кормой корабля из воды показался руль.

В этих условиях была предпринята попытка буксировать линкор за носовую оконечность, которая окончилась безрезультатно, так как нижняя часть форштевня уже опустилась в ил, а якорь и якорная цепь не были отданы. Тогда по приказанию Чурсина, Никольского и Сербулова вновь началась буксировка кормы линкора к берегу. Спасательное судно «Карабах» и буксир МБ-39 тянули буксирными концами, заведенными за боковые кнехты линкора, к берегу. От этого он наклонялся сверху вниз, все более заваливаясь на левый борт. Корабль подтянули к берегу всего лишь на 10 м, далее он не двигался, но буксиры продолжали тащить его. Но главное: все эти действия никак не согласовывались с персоналом ПЭЖа, который

был в неведении относительно причин возникновения и нарастания крена.

В 3:55 стоящие на палубе ощутили резкий толчок на левый борт. Крен достиг 10–12° и начал непрерывно увеличиваться, поскольку большие массы воды со свободной поверхностью стали несимметрично распространяться по палубам корабля над машинными и котельными отделениями. В 3:59 командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Городецкий послал трюмного на клапана затопления 4-й башни главного калибра и приказал одновременно затопить 4-ю электростанцию, но эти приказания так и не были выполнены. В этот момент прекратилась связь по УКВ линкора с оперативным дежурным штаба флота, по указанию контр-адмирала Никольского обязанности флагманского корабля эскадры были возложены на крейсер «Фрунзе».

Буксировка кормы к берегу продолжалась, что только способствовало увеличению крена на левый борт. В 4 часа по кренометру в ПЭЖе отмечен крен 17°. Секретарь партийного бюро корабля капитан-лейтенант В.Н. Ходов спустился в пост и предложил Матусевичу и Городецкому покинуть его, но они отказались. Контр-адмирал Никольский вновь попросил разрешения у командующего флотом и члена Военного совета снять с корабля личный состав, построенный на юте, они вновь отказали, однако в связи с возрастанием крена приказали буксирам подходить к борту для посадки на них личного состава, свободного от борьбы за живучесть корабля. На буксиры сошло несколько десятков человек.

В 4:04 Городецкий отдал команду затопить креновые отсеки № 9, 11 и 13. Начальник Технического управления флота инженер-капитан 1 ранга Иванов, понимая тяжелое положение корабля, поднялся из ПЭЖа на ют и доложил командующему флотом, что крен корабля достиг 18° левого борта и что принято решение топить креновые отсеки.

— А какой критический крен? — спросил Пархоменко.

— Двадцать градусов, — ответил Иванов.

Это означало, что линкор уже находится на грани опрокидывания. Командующий флотом приказал: «Действуйте». Иванов вновь ушел в ПЭЖ. Флагманский инженер-механик дивизии крейсеров Бабенко доложил члену Военного совета вице-адмиралу Кулакову о серьезном положении корабля, однако тот ограничился лишь указанием убирать с линкора собранную на юте аварийную партию с крейсера «Михаил Кутузов»\*.

\* Аварийная партия «Кутузова» сошла в свой баркас в последнюю минуту и была накрыта опрокидывающимся линкором. Погибло 27 человек во главе с замполитом командира дивизиона движения ст. лейтенантом Н.И. Дмитриевым.

В 4:10 крен на левый борт стал резко увеличиваться, над водой виднелась уже треть высоты руля; погас свет. Оперативный дежурный штаба флота приказал кораблям эскадры освещать «Новороссийск» и послать катера к его борту для спасения личного состава. Аварийные партии линкора продолжали борьбу за живучесть корабля, аварийные партии других кораблей продолжали с него сходить.

В 4:12 исполняющий обязанности командира БЧ-4 старший лейтенант Астафьев приказал своему личному составу покинуть командный пункт связи, но сам остался. На линкоре выключились флагманские огни. Кто-то из офицеров прокричал команду: «Открыть кингстоны!» Старшина трюмных машинистов Касилов попрощался с товарищами на юте и пошел вниз. Хуршудов доложил командующему флотом, что до критического крена осталось 2–3°, на что командующий приказал быстрее топить креновые отсеки.

В 4:14 крен достиг 20° левого борта, осадка носом — 19,5 м, кормой — 6 м, корабль принял по расчету 7100 т воды и имел отрицательную метацентрическую высоту (–0,5 м). Вода дошла на палубе полубака до первой башни главного калибра, на батарейной палубе — до кубрика №6 (шп.72–99) и на броневой палубе зашла за мидель (шп.120–130) в корму. Была отдана команда личному составу на юте перейти на правый борт и держаться за леера, но предметы на палубе начали срываться и катиться вниз к левому борту. Люди срывались с лееров и падали в воду, не успев снять одежду и обувь. Спасательному судну «Карабах», стоявшему в корме по правому борту, подали команду «Отдать кормовой буксир» и перерубили буксирный трос. Линкор дернулся и стал

опрокидываться. Из группы адмиралов на юте послышалась команда: «В воду!».

В 4:15 — через 2 часа 45 минут после взрыва — «Новороссийск» опрокинулся, перевернувшись вверх килем через левый борт на 172°.

Вокруг корабля было сосредоточено свыше 50 моторных плавсредств, да и берег находился всего в 80 метрах от кормы, что вселяло надежду на спасение стоявших на палубе людей. Однако значительная часть моряков, сосредоточенных на корме, была накрыта переворачивающимся линкором или утонула в образовавшейся толчее (команда снять лишнюю одежду и расшнуровать ботинки заранее отдана не была). Кроме того, среди новобранцев оказалось много не умеющих плавать. Спасение личного состава из воды было проведено достаточно четко: согласно докладу начальника штаба ЧФ контр-адмирала Чурсина в 4:22 — то есть спустя 6 минут после опрокидывания «Новороссийска» — людей на поверхности моря не оставалось. Из воды были подняты адмиралы Пархоменко, Кулаков, Никольский, капитаны 2-го ранга Хуршудов и Сербулов, до конца остававшиеся на гибнущем корабле.

К 10 часам утра 29 октября положение корпуса перевернувшегося линкора стабилизировалось: погружение приостановилось, кормовая часть возвышалась над водой на 2–3 метра. Оттуда слышались стуки замурованных людей. Однако из-за «преступно-халатного, бездушного отношения к спасению оставшихся в живых» (определение Правительственной комиссии) через прорезанные в днище отверстия удалось вывести всего 9 человек. В 12:50 30 октября — то есть спустя 32 часа после катастрофы — корма «Новороссийска» полностью



**Командир  
электротехнического  
дивизиона инженер-  
капитан 3-го ранга  
Е.М. Матусевич  
(фото конца  
1940-х гг.)**



**Дивизион живучести  
БЧ-5 — те, кто уцелел., 17 ноября  
1955 г.**

**В нижнем ряду справа налево: командир ремонтной группы лейтенант А.В. Смоляков; командир БЧ-5 инженер-капитан 2-го ранга И.И. Резников; старший помощник командира капитан 2-го ранга Г.А. Хуршудов; помощник командира капитан 2-го ранга З.Г. Сербулов**



**Руководство операции по подъему «Новороссийска».**  
**Слева направо:**  
**Фролов, Солдатенко,**  
**Никольский,**  
**Стоппер, Муру**



ушла под воду. Продолжавшие работать водолазы со дна поднимали наверх только трупы...

Гибель линейного корабля «Новороссийск» стала самой крупной за всю историю Советского флота катастрофой мирного времени. Как водится, в различных исследованиях называется несколько различающееся число жертв. В докладе Правительственной комиссии от 17 ноября 1955 г. официально заявлено о 603 погибших и 139 раненых. В последующие годы этот список уточнялся: Б.А. Каржавин говорит о 609 погибших, Б.А. Айзенберг, В.В. Костриченко и П.Н. Таламанов в своей книге приводят список имен 611 моряков. По всей видимости, позже скончались несколько раненых.

Приказом командира линкора от 2 ноября 1955 г. были исключены из списков команды как погибшие 543 человека и один мичман — стажер Херсонского мореходного училища. Погибли с других кораблей и подразделений ЧФ: крейсер «Михаил Кутузов» — 27 человек, крейсер «Молотов» — 5, крейсер «Дзержинский» — 4, крейсер «Керчь» — 3, крейсер «Куйбышев» — 1, эсминец «Бессмертный» — 1, спасательное судно «Карабах» — 3, штаб эскадры — 6, штаб флота, отделы и управления флота — 7, в том числе 17 офицеров.

В память о жертвах катастрофы в Севастополе созданы два мемориала: надгробие на кладбище Коммунаров и воздвигнутый в 1963 году величественный комплекс на

Братском кладбище с 12-метровой фигурой Скорбящего Матроса, отлитой из бронзы гребных винтов «Новороссийска», с надписью: «Родина — сыновьям». Благодаря стараниям активно действующего Совета ветеранов линкора в 1990 году — в 36-ю годовщину его гибели — у подножия статуи установили мемориальные доски с фамилиями погибших, а на Госпитальной стенке — бронзовую памятную доску.

## Подъем

Сразу же после катастрофы линкора встал вопрос о его подъеме. Это было обусловлено опасностью взрыва боезапаса (тротильный эквивалент более 100 т), экологическими последствиями и тем, что огромный корпус мешал свободному маневрированию в бухте. 9 февраля 1956 г. Совет Министров постановил: линкор «Новороссийск» как боевой корабль не восстанавливать; поднять силами Аварийно-спасательной службы ВМФ и отбуксировать в бухту Казачья на отмель для разделки на металл. Закончить работы предписывалось в IV квартале 1957 г.

24 февраля 1956 г. линейный корабль «Новороссийск» был исключен из состава Военно-морского флота СССР.

Для выполнения работ была сформирована экспедиция особого назначения (ЭОН-35), которую возглавил крупнейший специалист советского судоподъема инженер-капитан 1-го ранга Н.П. Чикер, его заместителем и главным инженером стал инженер-капитан 2-го ранга Н.П. Муру. ЭОН-35 представляла собой самую крупную организацию АСС ВМФ за всю его историю и насчитывала в разные периоды 400—700 человек, включая 50—60 офицеров, и 30—40 судов, плавсредств и катеров.

В основу проекта подъема легли принципы, сформулированные Н.П. Чикером в конце 1955 г. Корабль предполагалось поднимать целиком, вместе с полуоторванной взрывом носовой оконечностью, вверх килем, отделив от него вошедшие в грунт конструкции, и в этом же положении при помощи понтонов перевести его к месту разделки.

Линкор лежал поперек Севастопольской бухты, корма находилась в 130 м от Госпитальной стенки, крен составлял 174° (6° до полного опрокидывания через левый борт), небольшой дифферент на корму; глубина 16—18 м, над килем слой воды толщиной 2—3 м. Грунт — уплотняющийся с глубиной ил, ниже 35—38 м от поверхности воды — плотный слой ракушки. Все палубные надстройки, дымовые трубы, мачты вошли в грунт. Благодаря наличию захватов артиллерийские башни главного калибра не вывалились, оставшись на штатных местах. Общий характер повреждений давал основания считать, что в

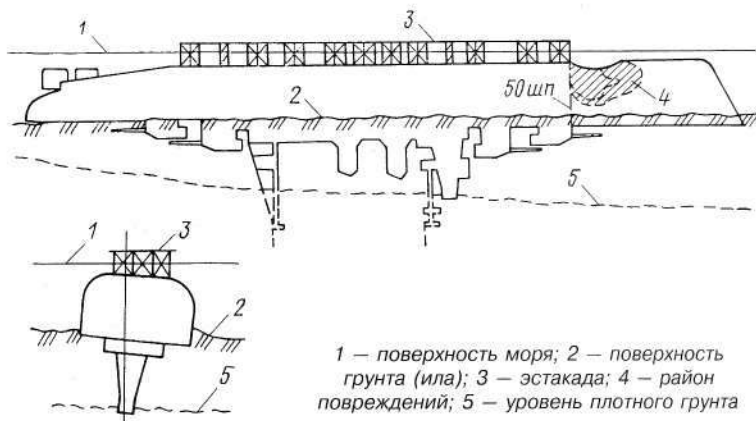


районе 25—50 шп. нарушена не только водонепроницаемость, но в значительной степени и общая продольная прочность корпуса.

Подготовка к подъему началась в марте 1956 г. с установки на днище линкора семи шлюзовых шахт и эстакады, на которую с берега по дну бухты подали воздуховод, водопровод пресной воды, силовую кабель и линию телефонной связи. Для обеспечения непроницаемости основной части корпуса были заварены более 250 забортных отверстий и осуществлена заделка железобетонном пробоев и трещин переборки на 50 шп. Суммарная протяженность сварных швов превысила 1500 м.

Кессонные работы выполнялись специальной группой, в которую, кроме профессиональных водолазов, входили бывшие члены экипажа, хорошо знавшие устройство линкора. Группа обследовала артиллерийские погреба и крепление в них боезапаса, выгрузила все 2288 «четвертьзарядов» главного калибра в пеналах по 55 кг (общая масса 126 т, в том числе около 96 т пороха), смонтировала трубопроводы и арматуру для продувания отсеков и откачки топлива (было откачено 1700-1800 т).

Основную часть корпуса разделили по ширине на 5 отсеков — центральный и по два бортовых. В районе миделя закрепили три пары 200-тонных понтонов для создания большого поперечного спрямляющего момента, а для уменьшения осадки всплывшего корабля на подпалубных стропках разместили восемь 400-тонных понтонов в носу и пять пар таких же понтонов в средней части. Работы по установке понтонов включали из-



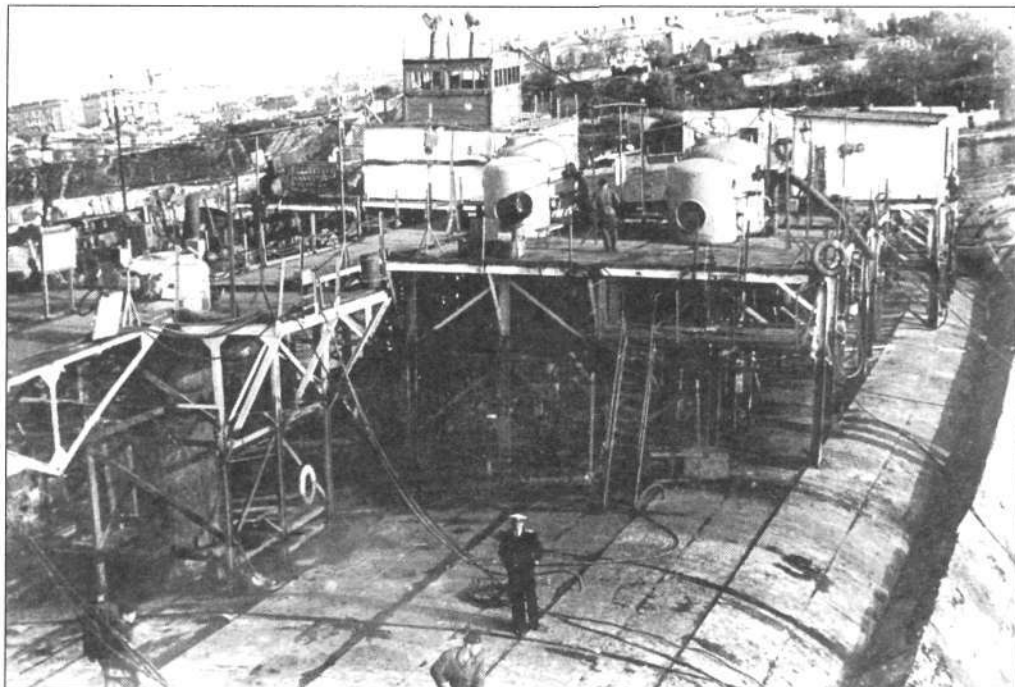
готовление и установку 28 подстропных подушек; промывку 13 подпалубных тоннелей, а также котлована вдоль правого борта (для укладки 400-тонных понтонов); протаскивание 36 стропов и найтовку к ним восемнадцати 400-тонных понтонов; приварку к корпусу 12 судоподъемных проушин и островков за них шести 200-тонных «пontonов остойчивости». Порядок продувки отсеков и понтонов должен был обеспечить всплытие сначала носом, а затем полностью. Габаритная осадка после всплытия ожидалась около 17—18,5 м (по крышу второй башни главного калибра), что местами превышало глубину фарватера и требовало проведение дноуглубительных работ.

Чтобы избежать их, решено было для уменьшения осадки поднятого линкора удалить все надпалубные конструкции вы-

**Положение затонувшего линкора на грунте**



**Корабли и суда ЗОН-35 на месте подъема «Новороссийска», май 1957 г.**



ше третьей башни главного калибра. Наибольшую трудность представляло отделение фок-мачты (наружная труба диаметром 7 м с толщиной брони 48 мм и внутренняя диаметром около 1 м и толщиной стенок 100 мм), а также второй башни главного калибра. Это потребовало огромного объема работ по подводной сварке и резке. Задачу успешно выполнила группа водолазов-резчиков под руководством и при личном участии капитана 3-го ранга А. Черкащенко. Наиболее активным и квалифицированным исполнителем всех других водолазных и кессонных работ был водолазный специалист капитан 2-го ранга П.Н. Никольский, а техническим руководителем — инженер-подполковник Э.Е. Лейбович (впоследствии начальник АСС ЧФ).

Подготовка «Новороссийска» к подъему была завершена к концу апреля 1957 г., но командующий Черноморским флотом не разрешил начинать подъем, чтобы не помешать Первомайскому морскому параду. Продувка ряда отсеков была начата 30 апреля и в более широких масштабах продолжилась 2 мая.

Подъем линкора назначили на утро 4 мая 1957 г. Весть об этом разнеслась по всему Севастополю, и, несмотря на сильный дождь, все берега бухты заняли люди. Процессом подъема руководил Н.П. Чикер, а непосредственное управление продувкой осуществлял Н.П. Муру. Носовая оконечность медленно всплыла примерно через четыре часа после начала генеральной продувки (около 9 часов утра), корма еще

через час. Днище поднялось над водой примерно на 4—5 м с небольшим дифферентом на корму. При подъеме третья башня главного калибра сорвалась со стопоров и осталась на грунте.

На следующий день началась подготовка линкора к переводу в Казачью бухту. Характеризуя ее сложность, Э.Е. Лейбович вспоминал: «Правилами категорически запрещается вести работы под висящим объектом, но жизнь, практика выше правил. Добрый десяток водолазов непрерывно работали под палубой линкора, обрезая все висящие конструкции: зенитные артиллерийские установки, надстройки, командные посты, трубы, мачты и многое другое. Благодаря накопленному опыту, высокой квалификации водолазов и отличной организации эта исключительная по сложности и опасности операция была успешно выполнена в течение двух недель без каких-либо происшествий»\*.

В Казачей бухте заранее подготовили площадку («постель») для посадки линкора на грунт. Для предотвращения перегрева на солнце вся надводная часть линкора сразу после всплытия была окрашена известью в белый цвет. Все подготовительные работы были закончены к середине мая, но перевод по разным причинам откладывался. Лишь 28 мая в 4:10 утра два морских буксира начали буксировку перевёрнутого «Новороссийска» кормой вперед, еще два одерживали его с носа. Их сопро-

\* Муру Н.П. Подъем линкора «Новороссийск» // Судостроение, 1995, №1.

вождали катера и крановое судно «Канжал» с установленными на палубе 12 продувочными компрессорами. Скорость буксировки — 1,5 узла, протяженность маршрута — 7 миль.

После входа в бухту Казачья линкор установили по оси площадки, разогнали до максимальной скорости и около 11:30 посадили с ходу на грунт с осадкой около 15,5 м и средней высотой надводного борта 5 м. Общая продолжительность операции перевода составила около 12 часов.

Следующей по важности и сложности задачей стала выгрузка оставшегося боезапаса — в сумме около 20,5 тыс. снарядов и зарядов, наиболее взрывоопасными среди которого являлись 320-мм снаряды и 120-мм заряды в гильзах. Для этого кессонным способом герметизировали каждый из четырех погребов, после чего над ним вырезали днище и откачивали воду. Снаряды перегружали краном на судно и транспортировали в глубоководный район затопления.

Разборку корпуса на металл решено было производить на месте, в бухте Казачья, с использованием подводных водолазных работ. Подготовка к секционной разделке велась кессонным способом. Так отделялись главные ТЗА, котлы, конструкции бортовой ПТЗ. Секции корпуса отделяли подводной электрокислородной резкой и с помощью кумулятивных зарядов. Разделка была закончена в июле 1959 г. Промышленность получила 20 660 т металлолома, в том числе 750 т легирован-

ной стали и 515 т цветных металлов. Большая их часть поступила на завод «Запорожсталь».

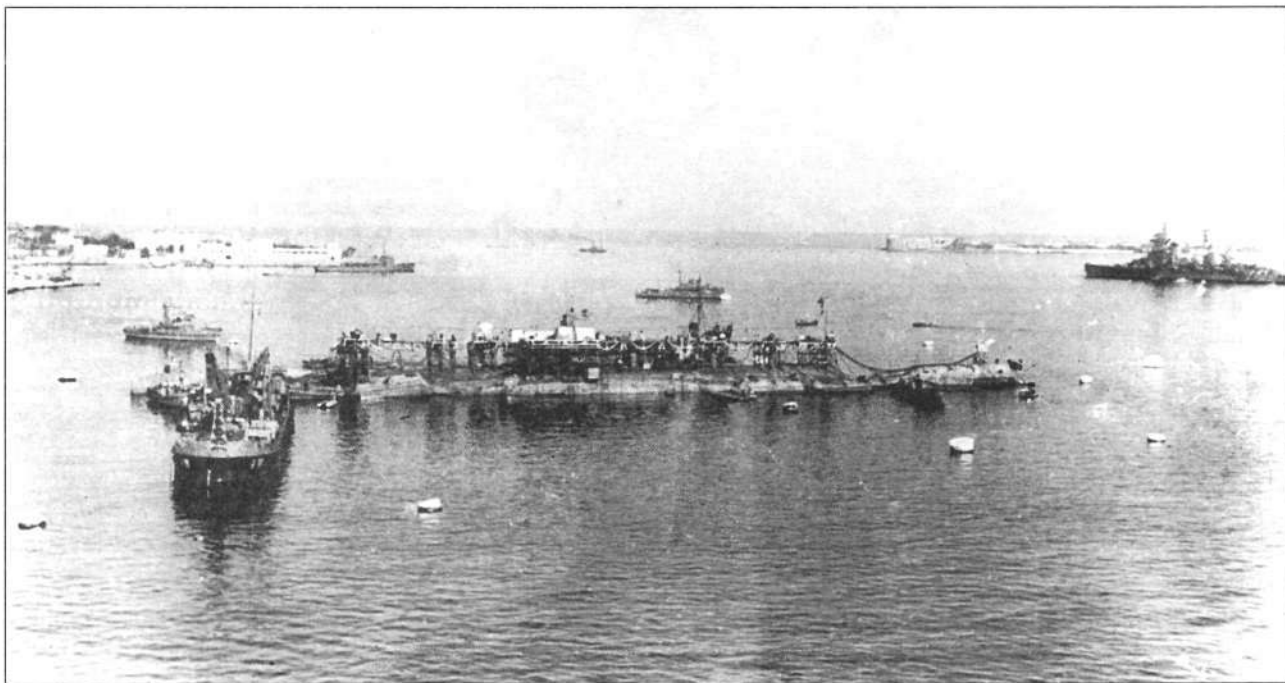
Стволы 320-мм орудий до 1971 года лежали напротив Морского училища, дальнейшая их судьба неизвестна.

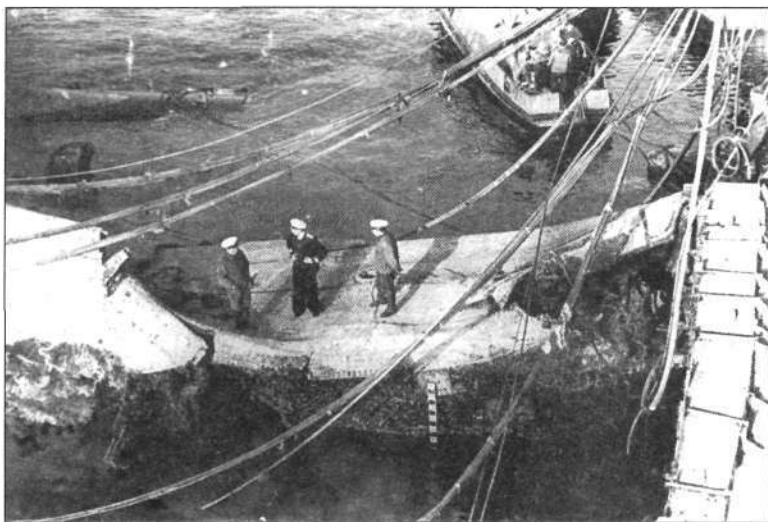
На месте затопления остались обе двухорудийные башни и башенноподобная надстройка линкора. Работами по их подъему руководили А.Б. Столпер и П.Н. Никольский. Обе башни весом 611 и 636 т подняли с помощью 400-тонных понтонов (одной парой каждую) и отбуксировали в Казачью бухту, где вытащили на берег с помощью гиней для разделки на металл. Глубоко ушедшую в грунт башенноподобную надстройку поднять не удалось. Она и сейчас лежит в грунте Севастопольской бухты как невидимый памятник «Новороссийску».

### Расследование

29 октября 1955 г. — спустя всего несколько часов после взрыва и переворота «Новороссийска» — решением Совета Министров СССР была создана Правительственная комиссия по расследованию причин и обстоятельств гибели линкора. Ее руководителем стал заместитель председателя Совета Министров В.А. Малышев, крупнейший организатор и опытный специалист тяжелой промышленности, генерал-полковник инженерно-технической службы, курировавшей в правительстве военные ведомства. В состав комиссии вошли: адмирал С.Г. Горшков — исполняющий обязанности Главнокомандующего ВМФ (в то время ад-

**Остов «Новороссийска» после подъема, май 1957 г. Справа виден крейсер «Михаил Кутузов»; на заднем плане — тральщики типов «М» (трофейный немецкий) и «УМС» (полученный по ленд-лизу)**





**Корпус «Новороссийска» после подъема. Хорошо видны понтоны и следы разрушений на днище корабля**

мирал Н.Г. Кузнецов уже полгода находился на излечении после инфаркта); Б.К. Бутoma — заместитель министра судостроительной промышленности; генералы К.А. Лунев и А. Шилин — представители МВД и КГБ СССР.

К исходу того же дня Малышев с некоторыми членами комиссии, а также с большой группой военных и гражданских специалистов, в том числе сотрудников КГБ, прилетел в Севастополь. Комиссия расположилась на спасательном судне, стоявшем у корпуса перевернутого линкора, и сразу же приступила к работе. Одновременно с этим начали свою деятельность несколько подкомиссий, состоявших из различных специалистов, по выдвинутой версии о причине взрыва на корабле. В частности, экспертную комиссию по непотопляемости и живучести возглавлял начальник главного управления надводных кораблей Минсудпрома Б.Г. Чиликин.

Экспертные подкомиссии выполнили огромный объем различных расчетно-аналитических исследований и экспериментов, в том числе два сравнительных подрыва донных магнитных немецких мин. Водолазы, обследовавшие затонувший линкор, обнаружили признаки наружного взрыва, ибо края пробоины в обшивке его корпуса загнуты вовнутрь. На дне акватории была образована воронка диаметром 12—14 м и глубиной 1,5 м. Радиоактивного заражения акватории в районе взрыва не было.

Заключение Правительственной комиссии гласило, что повреждения линкора были вызваны взрывом заряда на грунте под носовой частью корабля. Возможность повреждений корабля в результате внутреннего или контактного взрыва была исключена, учитывая характер повреждений корпуса, выброс ила, характер и размеры воронки в грунте и запись геофизическими лабораториями сейсмических колебаний, полученных в результате взрыва. Вес заряда в тротиловом эквиваленте определен величиной 1000—1100 кг. Путем анализа объемов полученных повреждений и особенностей конструкций и боевого использования различных боеприпасов комиссией было установлено, что вероятнее всего имел место взрыв немецкой донной мины типа RMH или LMB, поставленной во время Великой Отечественной войны.

В последующие после катастрофы два года в Севастопольской бухте обнаружили 19 немецких донных мин, в том числе три — на расстоянии менее 50 м от места гибели линкора. Комиссия отметила, что неудовлетворительная организация охраны водного района не исключала проникновения в бухту подводных диверсантов, однако объективных свидетельств диверсии не нашла.



В немалой степени катастрофе способствовали конструктивные недостатки самого корабля. В ходе модернизации 1933—1937 гг. линкор был перегружен, соответственно уменьшился запас плавучести, ухудшилась остойчивость. Водонепроницаемые закрытия и ряд общекорабельных систем (водотливная креновая, сточная) оказались несовершенными. Роковую роль сыграли малое число и недостаточная прочность водонепроницаемых переборок выше броневого (первой надводной) палубы. Тем самым нарушался сформулированный академиком А.Н. Крыловым еще в 1903 г. принцип: «Остойчивость при повреждении обеспечивается соответствием подразделения надводной части подразделению трюма... чтобы корабль тонул не опрокидываясь».

Комиссия установила, что на «Новороссийске» отсутствовал контроль за остойчивостью в процессе эксплуатации, не выполнялись уставные требования по герметизации корпуса, вследствие чего некоторые переборки лишь числились водонепроницаемыми, снабжение корабля аварийно-спасательным имуществом было неудовлетворительным, не доставало положенной корабельной документации. Строевые офицеры экипажа оказались плохо подготовленными по непотопляемости и устройству корабля. Командование не имело твердых навыков руководства борьбой за живучесть.

Анализируя возможность спасения корабля и необходимые для этого меры, экспертная комиссия пришла к заключению, что единственной мерой предотвращения опрокидывания корабля и спасения его личного состава являлся бы перевод корабля на мелкое место. Для этого необходимо было ввести в действие главную энергетическую установку, что можно было осуществить в течение не более 40 минут, времени же в распоряжении команды с момента выявления угрожающего положения корабля было около двух часов.

Результаты работы Правительственной комиссии кратко подытожил в одной из своих статей Н.П. Муру:

«— Можно ли было избежать взрыва?

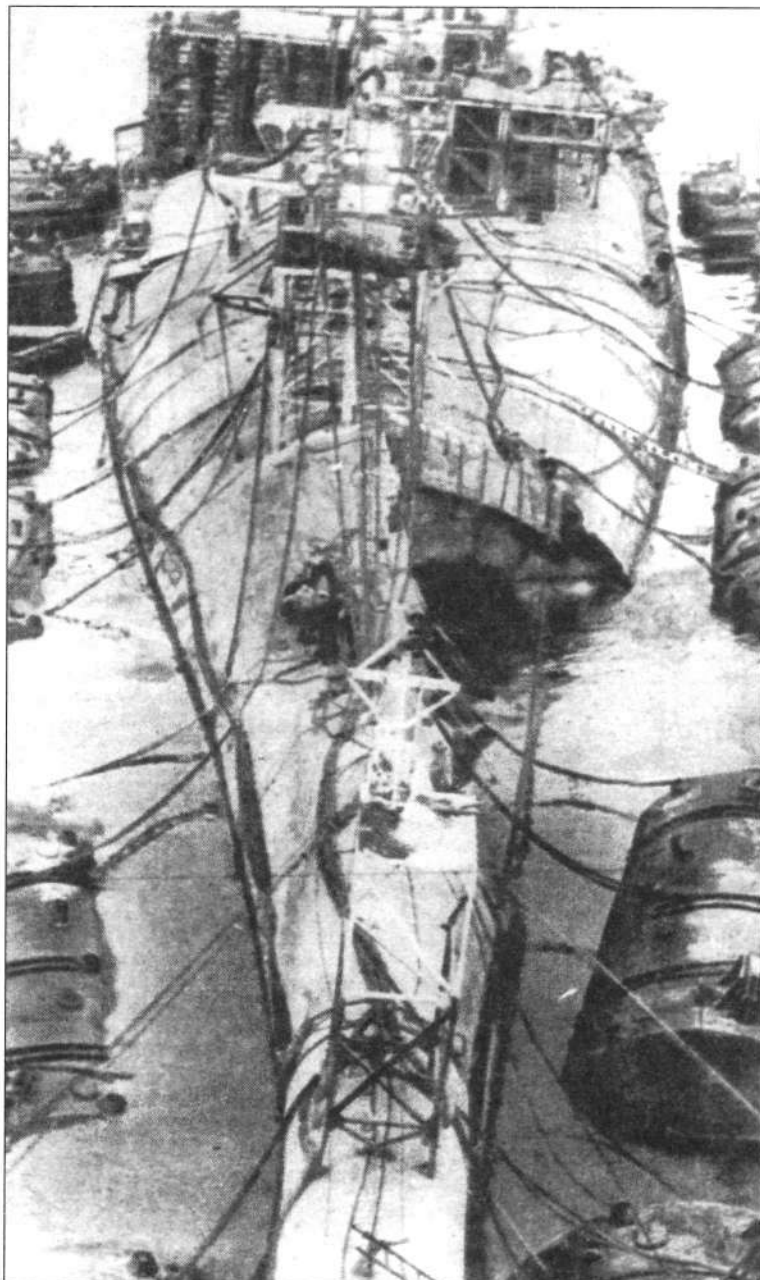
— Да, при условии тщательной очистки Севастопольской бухты от донных мин и должной организации охраны рейдов.

— Можно ли было спасти поврежденный корабль и личный состав от гибели?

— Да, безусловно, путем посадки корабля на прибрежную отмель своим ходом.

— Можно ли было решить ту же задачу без посадки корабля на отмель?

— Да, но при двух жестких условиях: немедленном (сразу после взрыва) продольном спрямлении, контрзатоплением кормовых артпогребов и эффективной борьбе с



распространением воды по отсекам в нос от 23 шп.

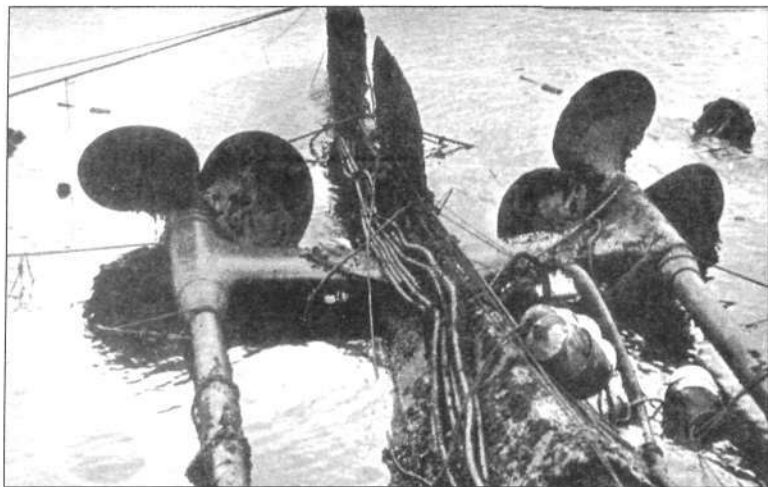
— Можно ли было, не добившись спасения корабля, избежать массовой гибели людей?

— Да, при своевременной подаче команды об эвакуации.

— Можно ли было спасти людей, оставшихся в воздушных подушках отсеков опрокинувшегося корабля?

— Если не всех, то большую часть, но при двух условиях: интенсивной подаче воздуха в отсеки для поддержания корабля на плаву и широкомасштабном использо-

**Пробоина в левой части днища «Новороссийска»**

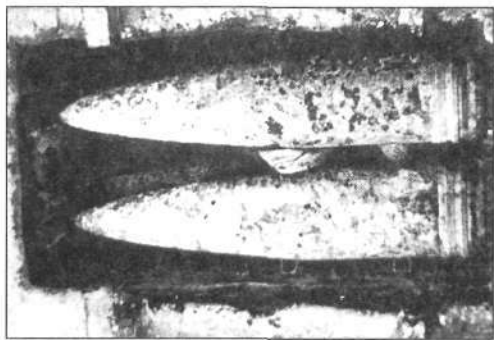


**Винты линкора  
остались  
неповрежденными**

**С п р а в а:**  
**отделение носовой  
части**  
**«Новороссийска»**

вании имевшихся технических средств (звукоподводной связи, шлюзовых камер)\*».

Виновными в гибели «Новороссийска» комиссия признала командующего флотом вице-адмирала Пархоменко, члена Военного Совета флота вице-адмирала Кулакова, и.о. командующего эскадрой контр-адми-



**320-мм снаряды  
главного калибра  
после подъема**

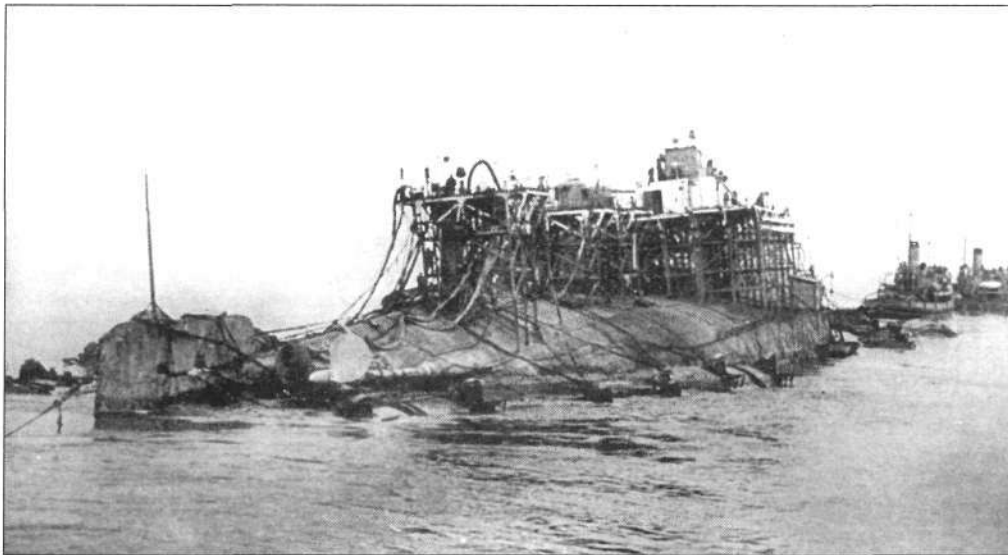
**В в е р х у:** погрузка  
снарядов для  
транспортировки к  
месту ликвидации.  
**С п р а в а:**  
начальник ЭОН-35  
инженер-полковник  
Э.Е.Лейбович



рала Никольского, и.о. командира корабля капитана 2-го ранга Хуршудова, которым вменялась в вину преступная беспечность и бездеятельность. В своих объяснительных Пархоменко, Кулаков и Никольский пытались оправдать проявленное благодушие уверенностью в благополучном исходе дела («были введены в заблуждение докладами механиков») и боязнью паники при эвакуации с корабля команды. Особенно поражает рапорт Никольского, основным лейтмотивом которого является перекладывание ответственности за гибель линкора на подчиненных.

Поведение командования служит резким контрастом по сравнению с четкими и самоотверженными действиями экипажа линкора. Сразу же после взрыва экипаж начал энергичную борьбу за непотопляемость. Борьба за спасение линкора фактически осуществлялась под руководством инженер-капитана 3-го ранга Матусевича, инженер-капитан-лейтенанта Городецкого и пришедшего к ним на помощь инженер-капитана 1-го ранга Иванова, которые до конца исполнили свой офицерский долг и погибли вместе с кораблем. Личный состав БЧ-5 показал хорошую боевую выучку, его действия были правильными и уверенными, что подтверждается достаточной обеспеченностью аварийного корабля электроэнергией и четким выполнением приказаний с самого начала катастрофы вплоть до момента гибели корабля. Турбогенератор №3

\* Муру Н.П. Линкор «Новороссийск»: уроки трагедии // Морской сборник, 1991, №4.



**Буксировка остова  
«Новороссийска» в  
Казачью бухту, 28  
мая 1957 г.**

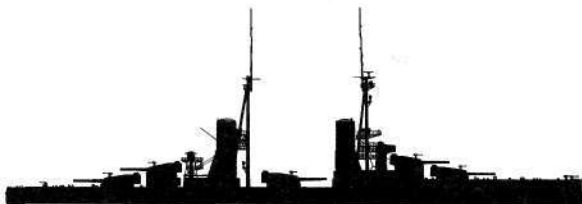
и дизель-генераторы №3 и №4 продолжали работать вплоть до опрокидывания корабля, и уже при самом опрокидывании один из матросов-электриков обесточил главный распределительный щит №4. Правительственная комиссия высоко оценила действия моряков в отсеках, отмечая их умение, настойчивость и героизм.

Политико-моральное состояние личного состава было отличным. Не было и следа растерянности, паники, ни одного случая нарушения дисциплины и воинского долга. Из почти тысячи матросов и старшин, стоявших в 5—6 рядов в строю на корме тонущего на их глазах корабля, не нашлось ни одного человека, который сделал бы даже попытку прыгнуть за борт — все они стояли буквально до тех пор, пока не начали скачиваться в воду. Поэтому, указывала комиссия, ссылка флотского командования на боязнь паники среди экипажа линкора при возможной эвакуации «не только не состоятельна, но и является прямым поклепом, клеветой на личный состав корабля».

В докладе Правительственной комиссии особо подчеркивалось: «Учитывая, что при катастрофе линкора «Новоросийск» и в борьбе за его спасение многие матросы, старшины и офицеры показали образцы мужества и героизма, комиссия считает необходимым наградить некоторых из них, в том числе и посмертно...» На основании этого командованием Черноморского фло-

та в ноябре 1955 года и.о. Главкома ВМФ СССР адмиралу Горшкову были отправлены представления о награждении орденами и медалями всех погибших вместе с линкором, а также 117 человек из числа уцелевших моряков, водолазов и врачей, отличившихся в ходе спасательных работ. Матусевич, Городецкий, Иванов, лейтенанты Писарев, Михалюк и Астафьев посмертно были представлены к ордену Ленина; 64 моряка (53 посмертно) — к ордену Боевого Красного знамени; 10 (9 посмертно) — к орденам Отечественной войны 1-й и 2-й степени; 191 (143 посмертно) — к ордену Красной Звезды, 448 моряков (391 посмертно) представлены к медалям «За отвагу», «За боевые заслуги», «Ушакова» и «Нахимова». Всего было представлено к наградам 719 человек. Ответом стала пометка, сделанная на представлении рукой тогдашнего начальника Управления кадров ВМФ: «Адмирал т. Горшков не считает возможным выходить с таким предложением».

К вопросу о наградах вернулись лишь в 1996 году в связи с 300-летием Российского флота. На Черноморский флот были пересланы 719 наградных листов для переоформления на нынешние российские награды; оттуда их возвратили в Управление кадров ВМФ, где они дорабатывались еще три года, но в конечном итоге 5 июля 1999 г. Президент Б.Н. Ельцин подписал Указ № 871 о награждении моряков.



# ПОСЛЕСЛОВИЕ

*Есть много, друг Горацио, на свете,  
Что и не снилось нашим мудрецам.*  
Уильям Шекспир.  
«Гамлет»

И в наши дни — спустя 55 лет после трагедии — гибель линейного корабля «Новороссийск» продолжает служить источником многочисленных споров специалистов и «сенсационных открытий» журналистов. Львиная доля пересудов крутится вокруг главной загадки: что же стало причиной рокового взрыва, погубившего корабль и унесшего сотни человеческих жизней? На эту тему существует масса публикаций самого разного характера — от газетных заметок до солидной толщины книг. Их авторами выступали специалисты в области кораблестроения, офицеры ВМФ, ветераны корабля, участники тех драматических событий, публицисты, наконец — куда уж без них — дилетанты и любители «ловить рыбу в мутной воде».

Нередко проводятся параллели между гибелью «Новороссийска» и другой известной трагедией российского флота, случившейся в том же самом месте четырьмя десятилетиями ранее. Речь идет, разумеется, о гибели «Императрицы Марии». Как совершенно обоснованно отметил в ее случае академик А.Н. Крылов, «*прийти к точному и доказательному выводу не представляется возможным, приходится лишь оценивать вероятность этих предположений...*» Эти слова в полной мере относятся и к рассматриваемой нами теме.

К настоящему времени выдвинуто несколько версий причин взрыва. Некоторые из них опираются на исследования, проведенные во время работы Правительственной комиссии, в ряде случаев подкреплены пространными и вполне заслуживающими внимания математическими выкладками; другие построены исключительно на умозрительных выводах и косвенных фактах; третьи вообще не имеют под собой ничего, кроме досужих домыслов и откровенных подтасовок. Однако все версии имеют те или иные слабые стороны, не позволяющие их сторонникам убедить оппонентов в своей правоте...

Официальная версия была изложена в докладе Правительственной комиссии и до сегодняшнего дня остается наиболее обоснованной. По мнению экспертов, в ночь на 29 октября 1955 г. имел место взрыв невытравленной немецкой донной мины типа RMH или LMB\*, механизм которой мог быть приведен в действие даже небольшим толчком мины якорем или якорной цепью при постановке на якорь накануне катастрофы, а возможность

такого толчка считалась доказанной. Размагничивающего устройства бывший итальянский линкор не имел, следовательно, был полностью беззащитен против магнитных мин.

Объективно данная версия наиболее соответствует внешнему характеру повреждений корпуса корабля, выбросу большого количества донного ила, размеру воронки на дне бухты, записи сейсмических колебаний. В ее пользу говорило и то, что после гибели «Новороссийска» при контрольном обследовании всей акватории Севастопольской бухты было найдено 13 мин, в том числе 8 типа RMH, из них три находились менее чем в 5 метрах от корпуса затонувшего линкора. В 1957 году было найдено еще пять мин.

Тем не менее некоторые обстоятельства говорили против минной версии. Прежде всего, очевидцы не зафиксировали выброса столба воды, характерного для взрыва мины на такой глубине. Совершенно нетипичным для подрыва на донной mine являлся направленный характер взрыва, буквально прошивший корпус насквозь, но на очень локальном участке, тогда как за его пределами не было зафиксировано никаких характерных повреждений — обрыва корпусных связей, фундаментов механизмов, сотрясений приборов и т.п. На бочке №3 в период с 17 мая 1945 г. по 25 июня 1955 г. с отдачей якоря 130 раз становился линкор «Севастополь», а с ноября 1954 г. по 28 октября 1955 г. — 10 раз линкор «Новороссийск», и маловероятно, что мина ни разу не была задета до этого. Трудно отнести к разряду случайных и время взрыва — половина второго ночи, когда почти весь экипаж корабля был погружен в сон.

Главный же контрдовод противников минной версии заключался в практической невозможности срабатывания взрывателя немецкой донной мины после 13 лет нахождения в воде из-за саморазряда аккумуляторной батареи. Проведенные в ВМФ СССР наблюдения за партией трофейных немецких

\* Донная неконтактная мина RMH имела деревянный корпус, общую массу 1100 кг и содержала 770 кг взрывчатого вещества типа TGA (тротилловый эквивалент 1040 кг). Могла снабжаться магнитным и акустическим взрывателями, приборами кратности и срочности. Глубина постановки — до 50 м.

Авиационная донная неконтактная мина LMB имела вес 960 кг и содержала 705 кг взрывчатого вещества типа TGA (910 кг в тротиловом эквиваленте). Она была отвергнута экспертами как возможный источник взрыва из-за малой массы заряда.



батарей, изготовленных в 1943—1944 гг., показали, что из 244 комплектов через 4 года со дня изготовления небоеспособными оказались 110 (45%), через 5 лет — 159 (65%), через 6 лет — 195 (80%), через 7 лет — 226 (92,5%), через 8 лет — 241 (98,8%) и через 9 лет — 244 (100%). На основании этих данных был сделан вывод, что вероятность безотказной работы источников питания к осени 1955 года равна 0,0076, что делает взрыв мины типа RMH или LMB под днищем линкора «Новороссийск» маловероятным\*.

Однако все эти выводы опровергает событие, произошедшее в том же Севастополе в январе 2004 года, когда со дна Камышовой бухты вместе с металлоломом была поднята мина типа LMB. При попытке разобрать ее прогремел взрыв, погибло двое рабочих. Правда, тогда сработала лишь одна из «ловушек», детонации основного заряда не произошло. Тем не менее это со всей очевидностью доказывает, что даже полностью разряженная батарея питания не может служить гарантией невозможности взрыва мины...

Существует версия о наличии заряда внутри самого корабля — в днищевой части корпуса, где сопрягались «старая» и «новая» носовые оконечности. Побудительным мотивом для ее возникновения стали свидетельства очевидцев о создавшемся у них ощущении «двойного» взрыва: первый — донной мины, второй — заложенного заряда. Кстати, в рамках минной версии «сдвоенность» взрыва (если таковая действительно была) объясняют наличием на дне связи из двух или более мин.

Цитировавшийся выше ветеран «Новороссийска» Ю.Г. Лепехов рассказывает, что во время осмотра линкора при приемке в марте 1949 г. им был обнаружены свежесваренные флорные вырезы в поперечной переборке примерно на 23-м шпангоуте. Вскрыть их тогда не удалось. Впоследствии на основании этого было сделано предположение о наличии «диверсионного» заряда в междудонном пространстве где-то в районе 33—35-го шп.

Тот же автор высказывает мнение относительно того, где и когда могло быть произведено минирование: «После выхода из места постоянного базирования <место следования в Валону для передачи советской стороне> корабль направился... в обратную сторону — на Сицилию, в порт Аугуста, где находился несколько суток... Имеются сведения, что непосредственно перед передачей СССР корабль на очень короткое время (буквально на сутки) становился в док».

Увы, все это не соответствует действительности. Напомним, что в Аугусту «Чезаре» перешел не непосредственно перед передачей, а еще в начале декабря 1948 г. Именно там состоялся его вывод из состава итальянского флота, туда же в январе 1949 г. прибыли пер-

вые советские моряки из перегонного экипажа. Что же касается докования, то для этого попросту отсутствовали возможности: единственный сухой док в этой базе вмещал корабли размером не более эсминца.

Также обратим внимание на время осмотра линкора лейтенантом Лепеховым — март 1949 года! Позвольте, но за последующие шесть лет нахождения в составе Черноморского флота «Новороссийск» неоднократно проходил ремонты и не менее четырех месяцев простоял в доке. Предположение, что при этом достаточно крупный заряд взрывчатки внутри корабля не был бы обнаружен, является, по меньшей мере, знаком неуважения в адрес советских моряков и рабочих.

Наконец, идея о подрыве заложенного заряда напрочь отвергается характером пробоины, края которой были загнуты внутрь корпуса. Так что Правительственная комиссия исключила саму возможность взрыва внутри корабля...

В большинстве публикаций, посвященных гибели «Новороссийска», на первый план выходит версия подрыва линкора подводными диверсантами. Ее апологетами стали Н.А. Черкашин и Б.А. Каржавин, настойчиво обосновывавшие возможность осуществления такой акции итальянскими боевыми пловцами из состава знаменитой X флотилии MAS под командованием «Черного князя» Валерио Боргезе, ссылаясь на аналогичные операции, проведенные в годы Второй мировой войны. По такому сценарию, взрывное устройство было прикреплено к днищу линкора или непосредственно под ним. Однако как в таком случае обосновать наличие воронки на дне бухты и выброса через образовавшуюся пробоину большого количества ила? Б.А. Каржавин с соавторами пытаются объяснить это эжекционным эффектом взрыва, но их чисто умозрительные доводы не представляются убедительными. Есть и другие контраргументы, но о них — ниже.

Иной вариант «диверсионной» версии предлагают С.В. Елагин и А.Е. Тарас: «28 октября 1955 г. моряки из состава 12-й флотилии королевского [sic!] флота Великобритании установили диверсионные донные мины на якорных стоянках линкоров «Севастополь» и «Новороссийск». По случайному стечению обстоятельств это привело к «двойному» минированию якорной стоянки №3...»\*\* Непосредственными исполнителями диверсии этими авторами называются сверхмалые подводные лодки Х-51, Х-52, Х-53 и Х-54. Схема операции строилась аналогично атаке сверх-

\* Колпаков А.М., Шубочкин Е.Ф., Каржавин Б.А. Гибель линкора «Новороссийск»: новые факты / В кн.: Гибель линейного корабля «Новороссийск». Документы и факты. — СПб.: Политехника, 1992.

\*\* Елагин С.В., Тарас А.Е. Гибель линкора «Новороссийск» 29 октября 1955 года / В кн.: Широкоград А. Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945 гг. — Минск, 2002.

малых субмарин на германский линкор «Тирпиц» в сентябре 1943 г. Ключевые технические моменты данного варианта:

- заряды находились на дне;
- первый заряд сработал по таймеру и инициировал гидродинамический взрыватель второго, что хорошо ложится в теорию «двойного» взрыва.

Нужно заметить, что возможностью появления «диверсионных» версий с иностранным участием мы обязаны... докладу Правительственной комиссии, которая признала неудовлетворительной охрану Севастопольской гавани со стороны моря и выявила множество фактов нарушений: открытые боновые ворота, неработающая из-за ремонта донная гидролокационная станция на входе в гавань, отсутствие на месте дозорного катера-охотника и т.д. Однако организаторы гипотетической диверсии обладать такой информацией не могли, а без нее и без того рискованная операция превращалась в авантюру.

Еще больше вопросов в рамках данной версии вызывает крайне странное место взрыва — в самом носу, вне пределов броневой цитадели, где пробоина теоретически вообще не должна была привести к гибели корабля. Ведь если бы заряд устанавливали итальянские боевые пловцы, то они наверняка сделали бы это в наиболее уязвимом месте линкора, тем более что в их распоряжении имелась не только вся необходимая документация, но и возможность тренироваться на еще находившихся на плаву систершипах.

С.В. Елагин и А.Е. Тарас ловко обходят этот контрдовод. Они полагают, что британские «миджеты» и сбрасывали заряд в наиболее

уязвимом месте, но... другого корабля. Ими даже приводится схема, демонстрирующая совмещение проекций плоскости взрыва на «Новороссийске» и носовой башни линкора «Севастополь». Дескать, англичан подвело то, что в нужный момент на бочках №3 оказалась не та цель. Видимо, упомянутые авторы просто не в курсе, что «Новороссийск» занял «чужие» бочки №3 не после возвращения из последнего похода, как это часто ошибочно утверждается, а простоял на них непрерывно больше месяца.

Главный же аргумент, ставящий крест на подобного рода версиях, приводит в своей работе С.В. Сулига: любое участие иностранных государственных структур (ВМС, разведка и т.п.) в этой акции, а также сокрытие от мировой общественности информации о подготовке диверсии частными лицами означало бы в тех условиях объявление войны, которая, естественно, вырастала в Третью мировую. Существовала ли в 1955 году страна, способная пойти на такой риск ради старого линкора? — Очень сомнительно...

Наконец, нельзя пройти мимо наиболее кощунственной из вариаций «диверсионной» версии: подрыв «Новороссийска» был осуществлен советскими спецслужбами — спецназом ГРУ или КГБ. Ее, с разной трактовкой деталей, излагают Н. Кудрявцев, а также Б.А. Айзенберг, В.В. Костриченко, П.Н. Таламанов, причем в техническом аспекте наиболее проработан вариант последних трех авторов, в котором подрывной заряд находился на стоявшем под выстрелом линкора баркасе и был приведен в действие аквалангистом-одиночкой, неизбежно погибшим при взрыве. Те же авторы утверждают, что им достоверно известны непосредственные исполнители, но не приводят их фамилии «по этическим соображениям» — уже этот прием, заимствованный из арсенала «желтой прессы», свидетельствует о фантастичности и бездоказательности домислов конспирологов. Никаких документов, подтверждающих данную версию, представлено не было, хотя в период «либерально-демократического угара» 1990-х годов достоянием общественности стали гораздо более страшные факты о деятельности спецслужб бывшего Советского Союза. Так что рассматривать ее всерьез мы не будем.

Какой же вывод напрашивается из всего вышесказанного? Как ни печально, стоит смириться с тем, что тайна рокового взрыва, погубившего «Новороссийск», как и загадка гибели «Императрицы Марии», скорее всего, так и останутся нераскрытыми. На сегодняшний же день единственной версией, имеющей под собой, пусть не безупречное, но все же научно аргументированное обоснование, остается официальная — линкор стал жертвой невытравленной мины, оставшейся с Великой Отечественной войны.



**Бронзовый монумент Скорбящего Матроса на Братском кладбище Севастополя**

Таблица соответствия воинских званий

Италия		Великобритания		СССР
Grand'Ammiraglio	Гранд-адмирал	Admiral of the Fleet	Адмирал флота	Адмирал флота Советского Союза
Ammiraglio d'Armata	Адмирал флота			Адмирал флота
Ammiraglio di Squadra designato di Armata	Адмирал	Admiral	Адмирал	Адмирал
Ammiraglio di Squadra	Вице-адмирал	Vice-Admiral	Вице-адмирал	Вице-адмирал
Ammiraglio di Divisione	Контр-адмирал	Rear-Admiral	Контр-адмирал	Контр-адмирал
Contrammiraglio	Младший контр-адмирал	Commodore	Коммодор	-
Capitano di Vascello	Капитан 1-го ранга	Captain	Кэптен	Капитан 1-го ранга
Capitano di Fregata	Капитан 2-го ранга	Commander	Коммандер	Капитан 2-го ранга
Capitano di Corvetta	Капитан 3-го ранга	Lieutenant-Commander	Лейтенант-коммандер	Капитан 3-го ранга
Tenente di Vascello	Капитан-лейтенант	Lieutenant	Лейтенант	Капитан-лейтенант
Sottotenente di Vascello	Лейтенант	Sub-Lieutenant	Суб-лейтенант	Старший лейтенант
Guardiamarina	Младший лейтенант			Лейтенант

## Литература

- Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР: Справочник. — Якутск, 1994.
- Больших А. Морские битвы Первой мировой: Трагедия ошибок. — М.: АСТ, 2000.
- Брагадин М.-А. Итальянский флот во Второй мировой войне. Пер. с англ. — Екатеринбург: Зеркало, 1997.
- Грановский Е., Хохлов Н. Военно-морской флот Италии (рукопись).
- Гибель линейного корабля «Новороссийск». Документы и факты/ Сост. Б.А. Каржавин. — СПб.: Политехника, 1992.
- Макинтайр Д. Битва за Средиземное море. /Пер. с англ. — М.: АСТ, 2001.
- Малов А.А., Пятакин С.В. Суперлинкоры Муссолини. — М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2010.
- Смит П.Ч. Закат владыки морей. /Пер. с англ. — М.: АСТ, 2003.
- Смит П.Ч. Бой неизбежен. /Пер. с англ. — М.: АСТ, 2004.
- Сулига С.В. Линейный корабль «Джулио Чезаре» («Новороссийск») // «Морская коллекция», 1996, № 4(10).
- Томази А. Морская война на Адриатике. /Пер. с франц. — СПб.: Цитадель, 1997.
- Шофилд Б.Б. Атака Таранто. /Пер. с англ. — Екатеринбург: Зеркало, 1997.
- Ando E., Bagnasco F., Gay F. Corazzate classe Conte di Cavour // Orizzonte Mare. Nave italiane della 2ª guerra mondiale. Vol.1. — Roma: Edizioni Bizzarri, 1972.
- Ando E., Bagnasco F., Gay F. Corazzate classe Caio Duilio // Orizzonte Mare. Nave italiane della 2ª guerra mondiale. Vol.2. — Roma: Edizioni Bizzarri, 1973.
- Bagnasco E., Cernuschi E. Le navi da guerra italiane 1940-1945. — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 2003.
- Bagnasco E. La mimetizzazione delle navi italiane 1940-1945. — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 2006.
- Bagnasco E., Rastelli A. Navi e Marinai italiani nella Grande Guerra. — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 1997.
- Breyer S. Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970. — München: Lehmanns Verlag, 1970.
- Campbell J. Naval Weapons of World War II. — London: Conway Maritime Press, 1985.
- Conway's all the World's Battleships 1906 to the Present. Ed. by I. Sturton. — London: Conway Maritime Press, 1996.
- Dulin R.O., Garzke W.H. The Axis and Neutral Battleships in World War II. — Annapolis: Naval Institute Press, 1985.
- Friedman N. Naval Firepower. Battleship Guns and Gunnery in the Dreadnought Era. — Annapolis: Naval Institute Press, 2008.
- Giorgerini G., Nani A. Le navi di linea italiani 1861-1969. — Roma: Ufficio Storico della Marina Militare, 1969.
- Green J., Massignani A. The Naval War in the Mediterranean 1940-1943. — London: Chatham Publishing, 1998.
- O'Hara V.P. Struggle for the Middle Sea: the great navies at war in the Mediterranean theater 1940-1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 2009.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939-1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 1992.
- Sadkovich J.J. The Italian Navy in World War II. — Westport: Greenwood Press, 1994.
- Периодические издания: «Морской сборник», 1991, №4; 2000, №9; «Судостроение», 1995, №1; «Тайфун», 2002, №2; 2003, №1; «Warship», Vol.IV, 1980; «Warship International», 1979, No.4.

## Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из частных коллекций Б.А. Айзенберга, С.А. Балакина, М.М. Иксанова, В.В. Костриченко, Ю.А. Ликина, С.В. Пятанина, Е.А. Целикова, Я. Малиновского (J. Malinowski, Польша), Дж. Пароди (G. Parodi, Италия).

Патянин Сергей Владимирович

**Проклятые линкоры.  
«Цезарь», ставший «Новороссийском»**

*«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](http://www.eksmo.ru)**  
Электронная почта (E-mail) — [info@eksmo.ru](mailto: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](mailto: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](http://www.eksmo-kanc.ru) e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto: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: [sale@eksmo.com.ua](mailto:sale@eksmo.com.ua)

Подписано в печать 01.12.2010.  
Формат 84х1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 18,48. Тираж 2 500 экз.  
Зак. № 1394.

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](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



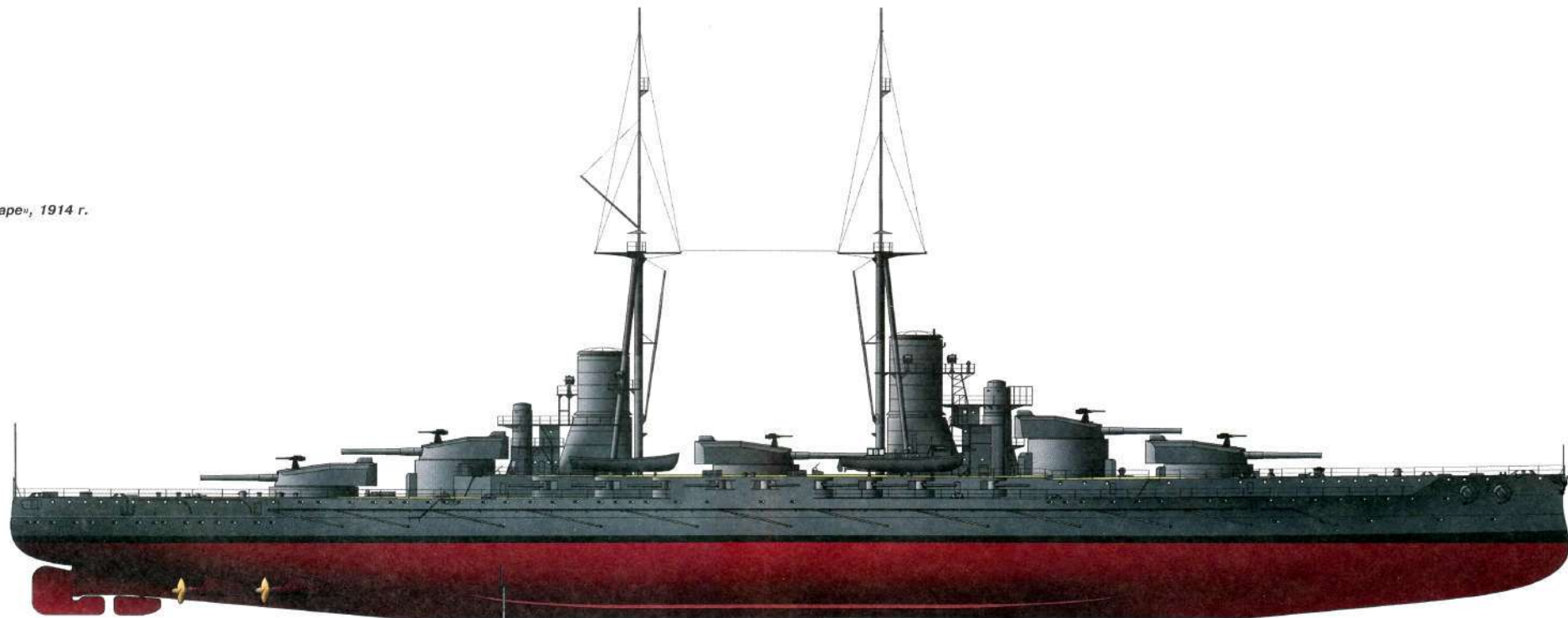
ISBN 978-5-699-46587-3



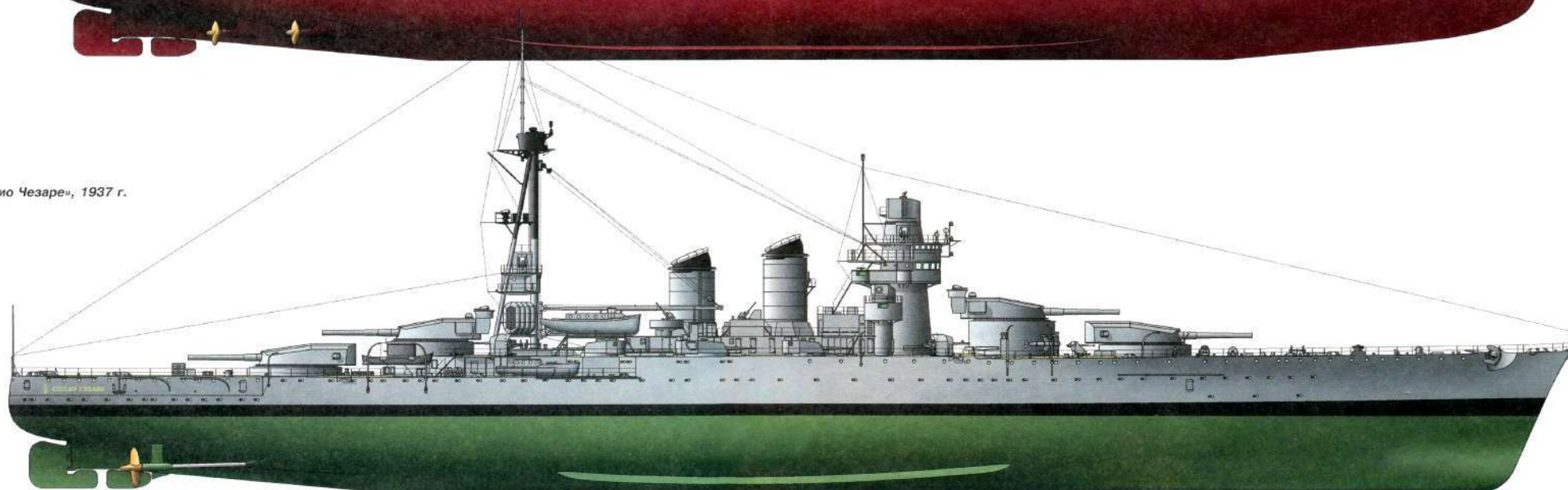
9 785699 465873 >



«Джулио Чезаре», 1914 г.



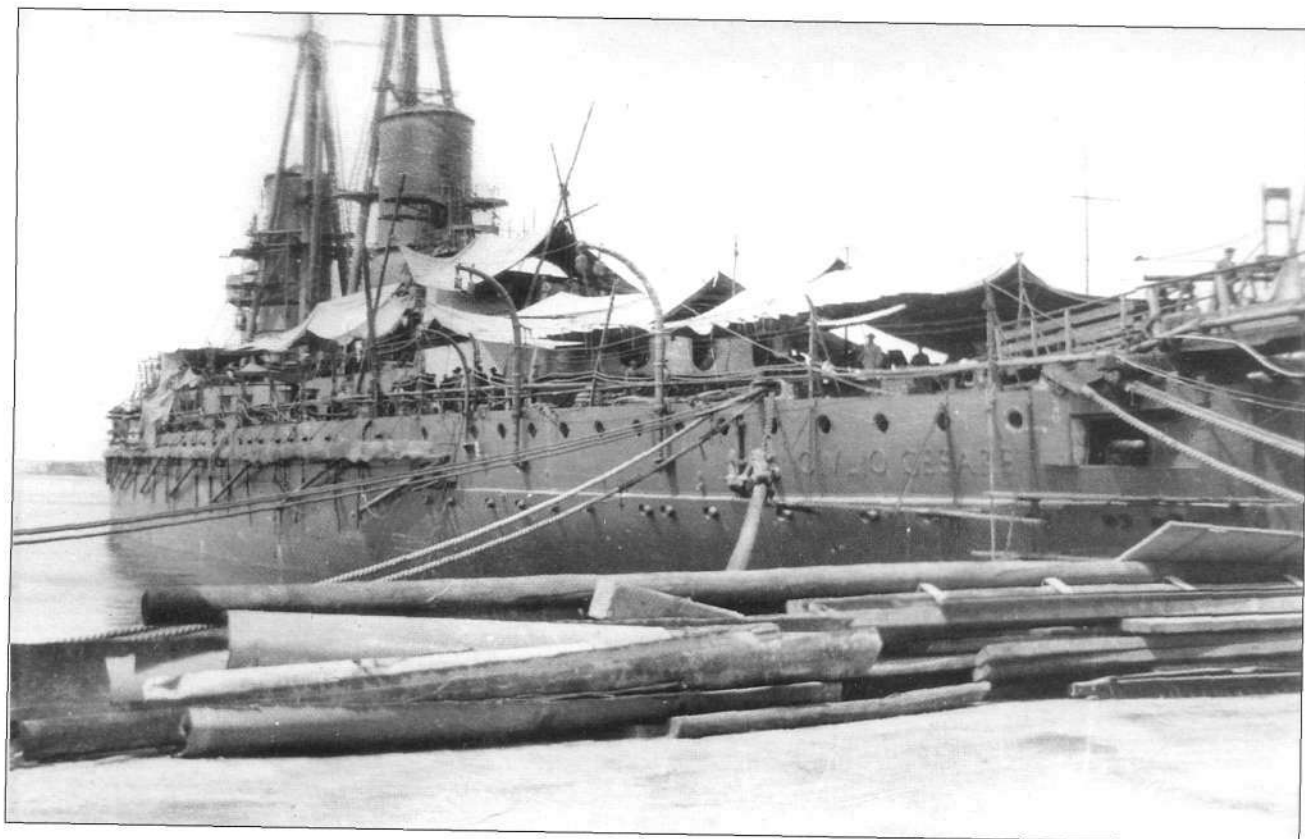
«Джулио Чезаре», 1937 г.



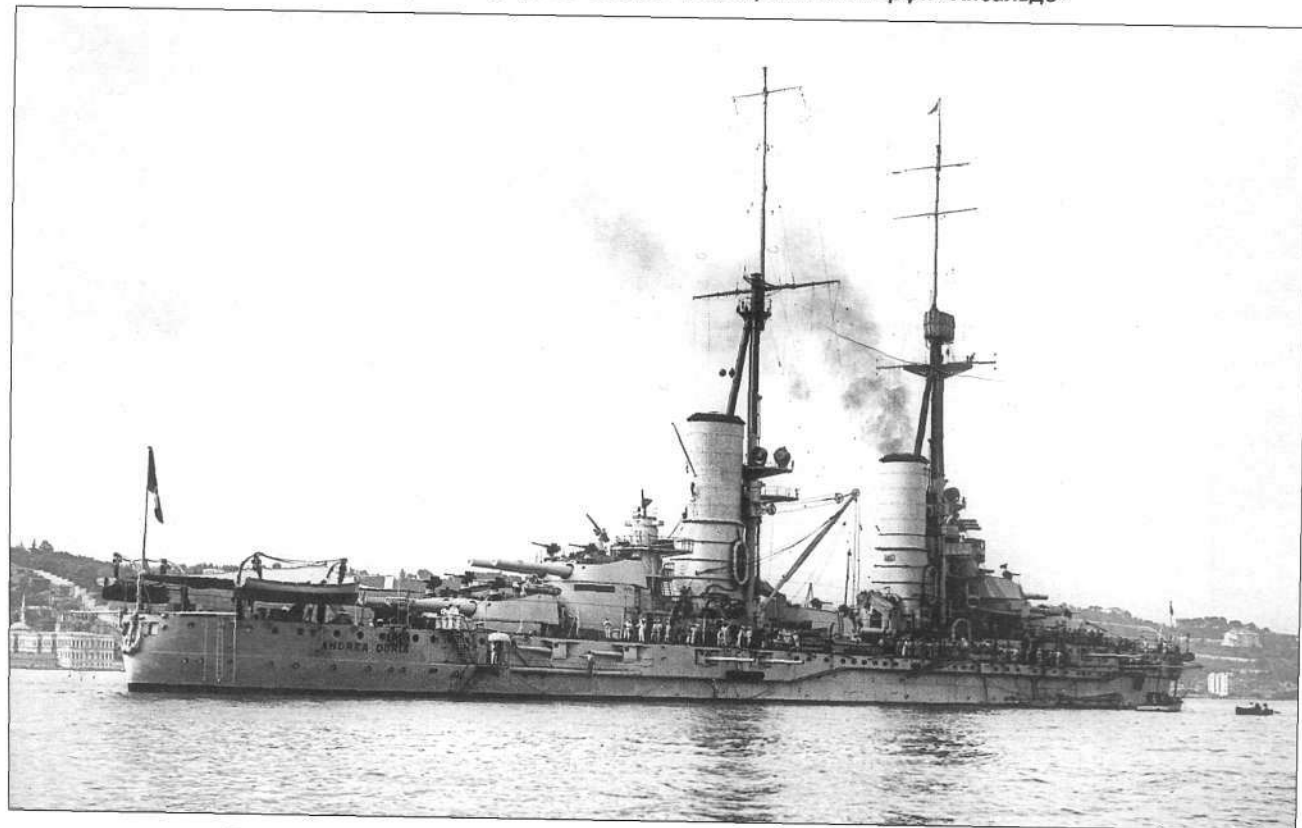


SESTRI-PONENTE+LAUNCH OF GIULIO CESARE

Спуск на воду линкора «Джулио Чезаре» в Сестри-Поненте, 15 октября 1911 г.



*Линейный корабль «Джулио Чезаре» в достройке на верфи «Ансальдо»*

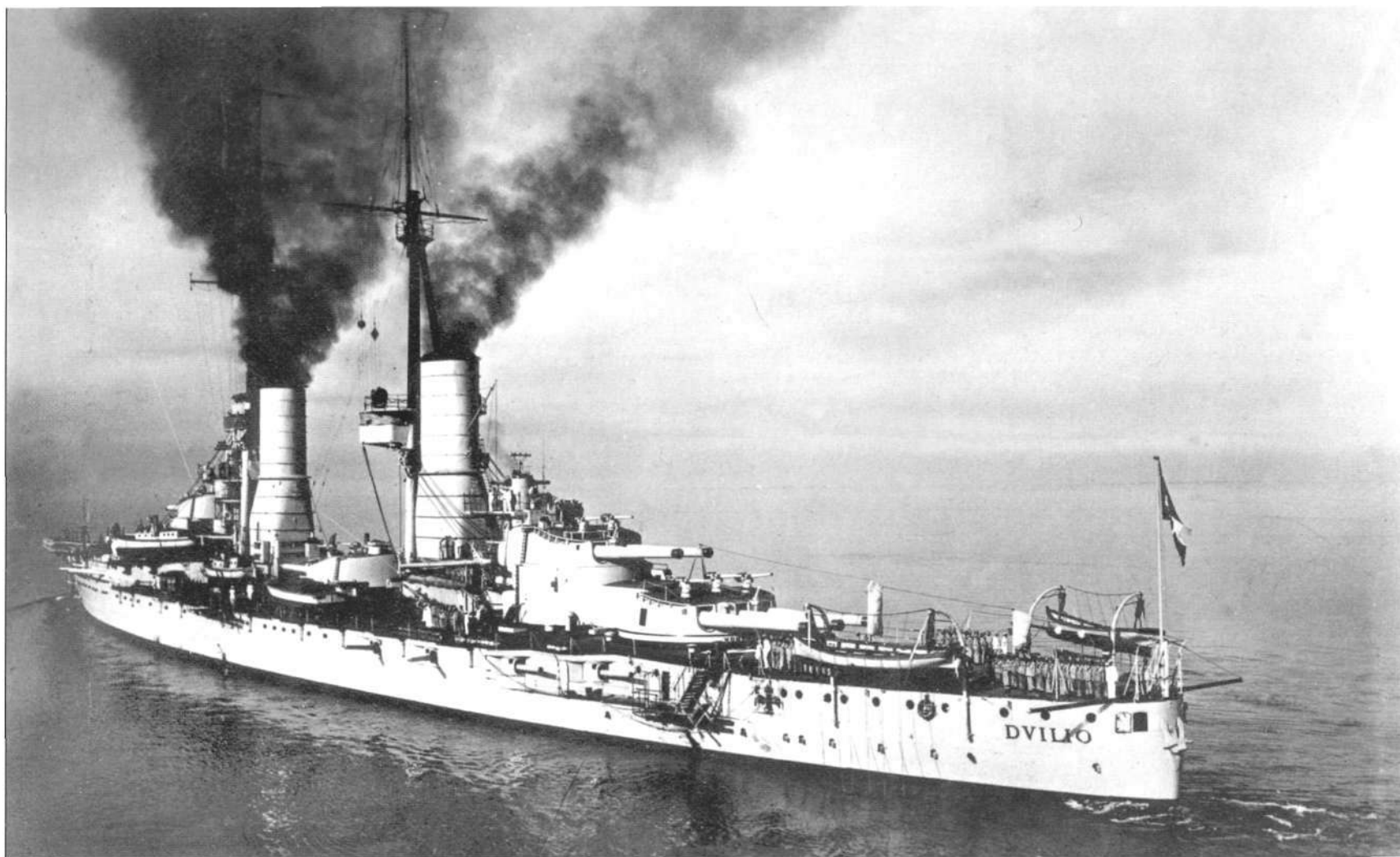


*Линейный корабль «Андреа Дориа», 1920-е годы (из коллекции М.Иксанова)*



Армейские подразделения на палубе линкора «Конте ди Кавур» (из коллекции М.Иксанова)





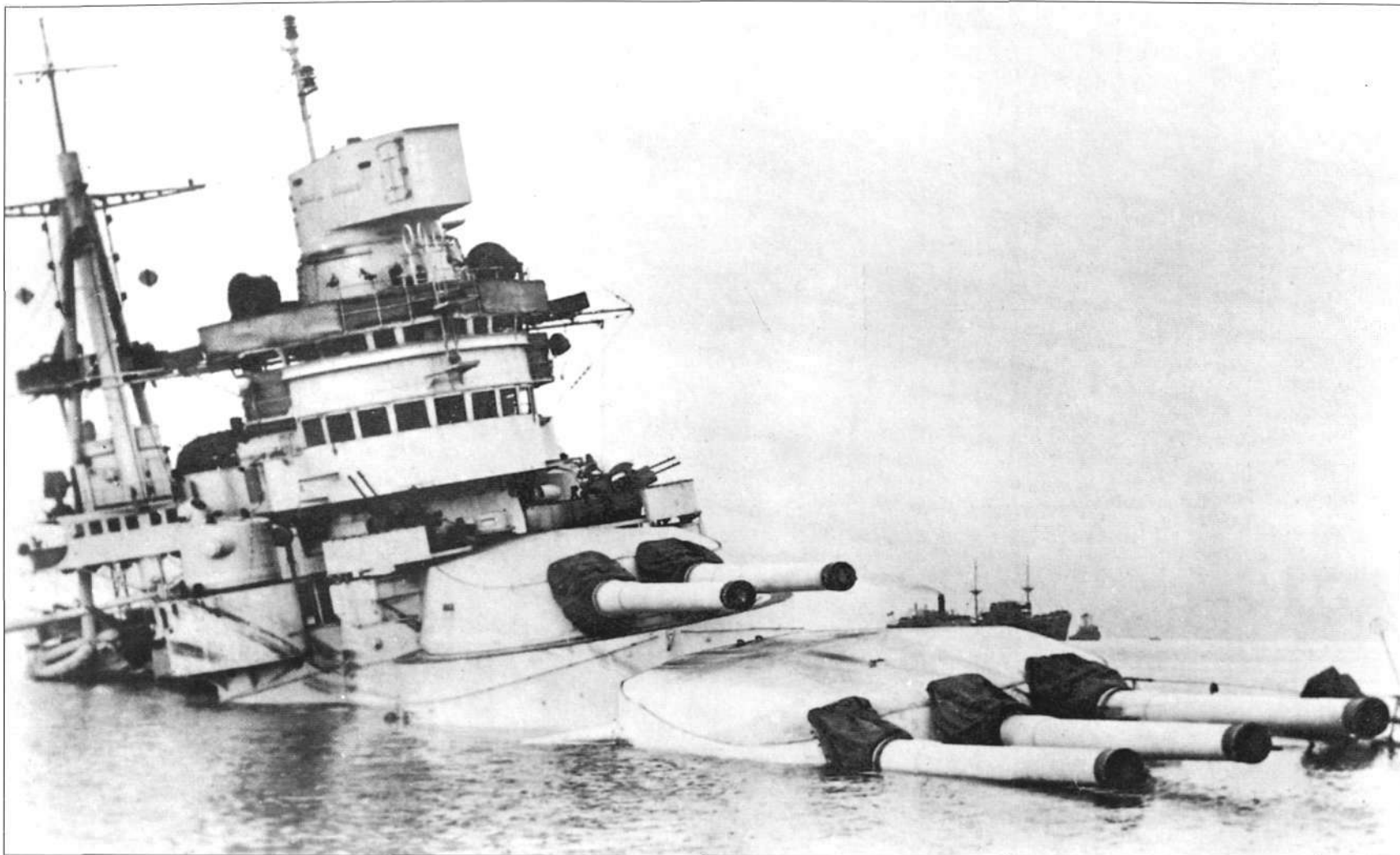
Линейный корабль «Кайо Дуилио», 1931 г. (из коллекции С.Патянина)



*Линейный корабль «Конте ди Кавур» после реконструкции, лето 1937 г. (из коллекции М.Иксанова)*



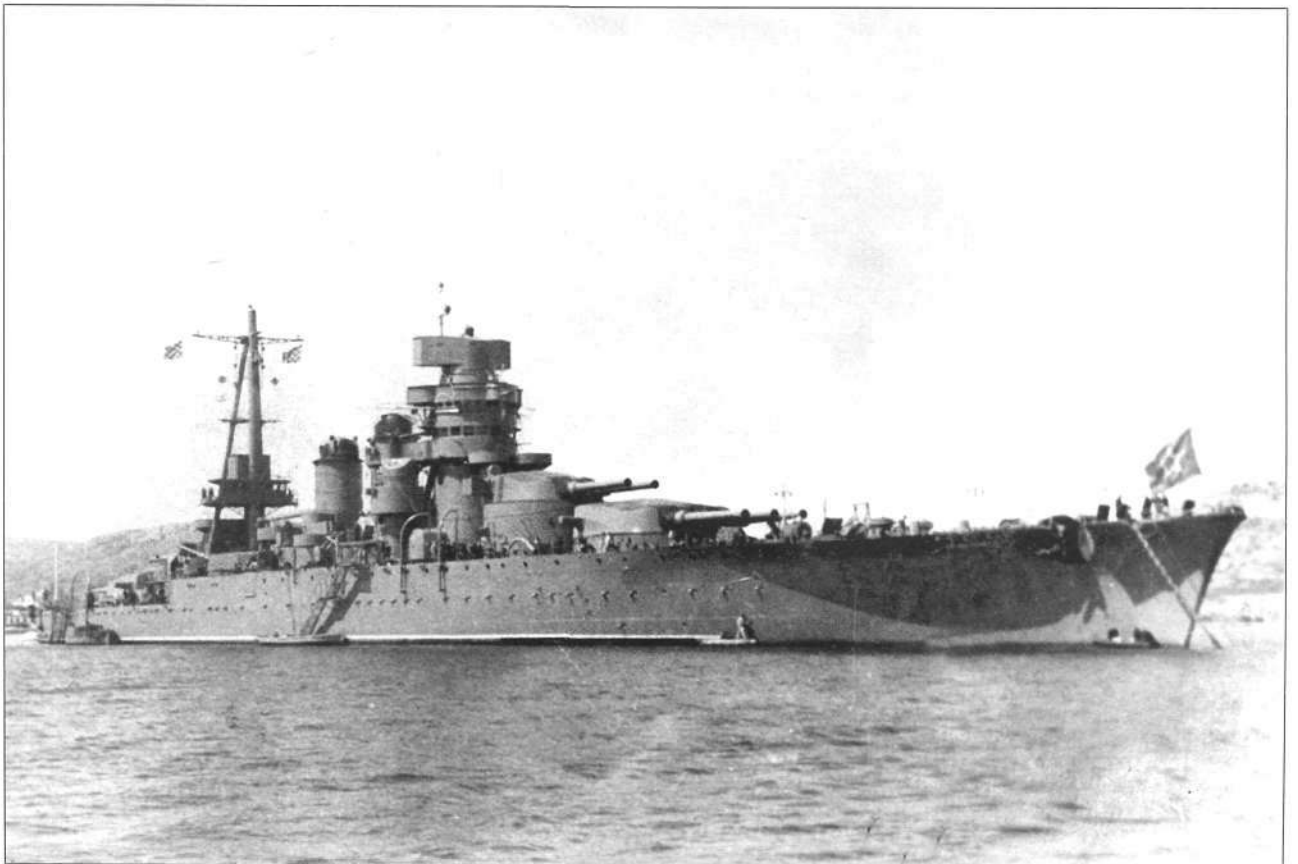
*Носовые башни главного калибра линкора «Андреа Дориа», 1942 г. (из коллекции Ю.Ликина)*



Линейный корабль «Конте ди Кавур» после налета на Таранто, 12 ноября 1940 г. (Jurgen Rohwer)



*Линейный корабль «Андреа Дориа» на Мальте, конец 1943 г. (из коллекции М.Иксанова)*



*Линейный корабль «Новороссийск» на бочке в Севастопольской бухте, предположительно, конец 1949 — начало 1950 гг. (из коллекции В.Костриченко)*

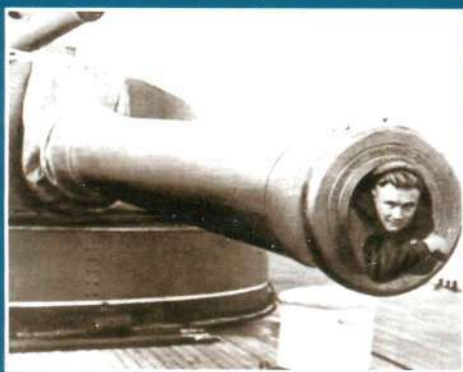




Линейный корабль «Новороссийск» вскоре после передачи Советскому Союзу, 1949 г. На башнях и надстройке сохранился итальянский камуфляж (из коллекции В.Костриченко)



Линейный корабль «Новороссийск» в море (из коллекции В.Костриченко)



Новая книга ведущего историка флота. Продолжение бестселлера «Суперлинкоры Муссолини». Всё о знаменитых итальянских дредноутах типа «Джулио Чезаре», которые проектировались как одни из самых сильных кораблей в мире, но история их боевой службы поражает своей нелепостью и фатальным невезением – недаром ходили слухи, что над этими линкорами тяготеет какое-то проклятие. Пройдя обе мировых войны, они не нанесли противнику никакого урона. Первые залпы их мощных орудий оказались направлены против своих же соотечественников, а первыми жертвами их снарядов стали мирные жители и дети. Три из пяти кораблей этой серии погибли не в открытом море, а на якорных стоянках в укрытых и хорошо оборудованных базах – «Леонардо да Винчи» и «Конте ди Кавур» затонули на рейде Таранто (первый от внутреннего взрыва, второй от попадания одной-единственной торпеды), а сам «Джулио Чезаре», переданный после войны по репарациям Советскому Союзу и переименованный в «Новороссийск» (самый крупный трофей, когда-либо вводившийся в состав другого флота!), взорвался в Севастопольской бухте 29 октября 1955 года, и тайна этой трагедии, унесшей жизни более 600 наших моряков, не разгадана до сих пор.

О незавидной судьбе, несчастливой службе и загадочной гибели гордости итальянского и советского флотов рассказывает эта книга, богато иллюстрированная сотнями уникальных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-46587-3

