

СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

ПРОКЛЯТЫЕ ЛИНКОРЫ

«ЦЕЗАРЬ», ставший
«НОВОРОССИЙСКОМ»



ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ ТИПА «ДЖУЛИО ЧЕЗАРЕ»



СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

**ПРОКЛЯТЫЕ ЛИНКОРЫ
«ЦЕЗАРЬ», СТАВШИЙ
«НОВОРОССИЙСКОМ»**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2011

ББК 68.54
П20

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

ISBN 978-5-699-46587-3

© С.В.Патянин, 2011
© ООО «Издательство «Коллекция», 2011
© ООО «Издательство «Яуза», 2011
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2011

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.

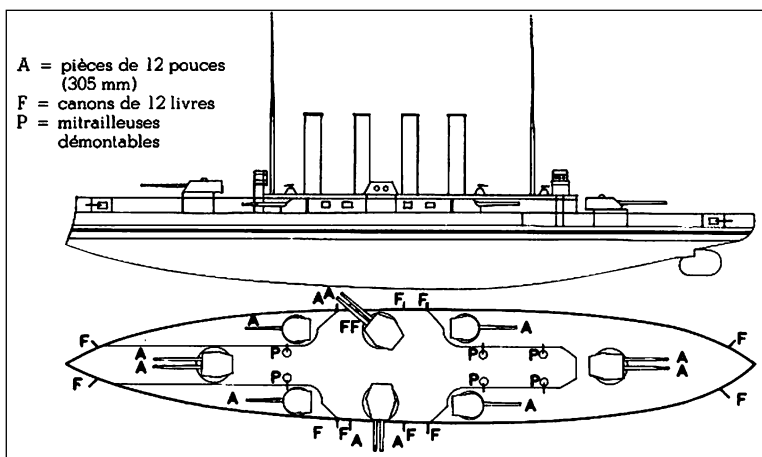
«В нашем идеальном и очень мощном корабле, — писал Куниберти, — мы должны увеличить число стволов 12-дюймовых орудий, чтобы быть способными нанести противнику хотя бы одно фатальное попадание в пояс по ватерлинии раньше, чем у него появится такой же шанс нанести нам подобный удар из одного из четырех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

**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 рекон-
струкции, 1938 г.**

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



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 дульных 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.

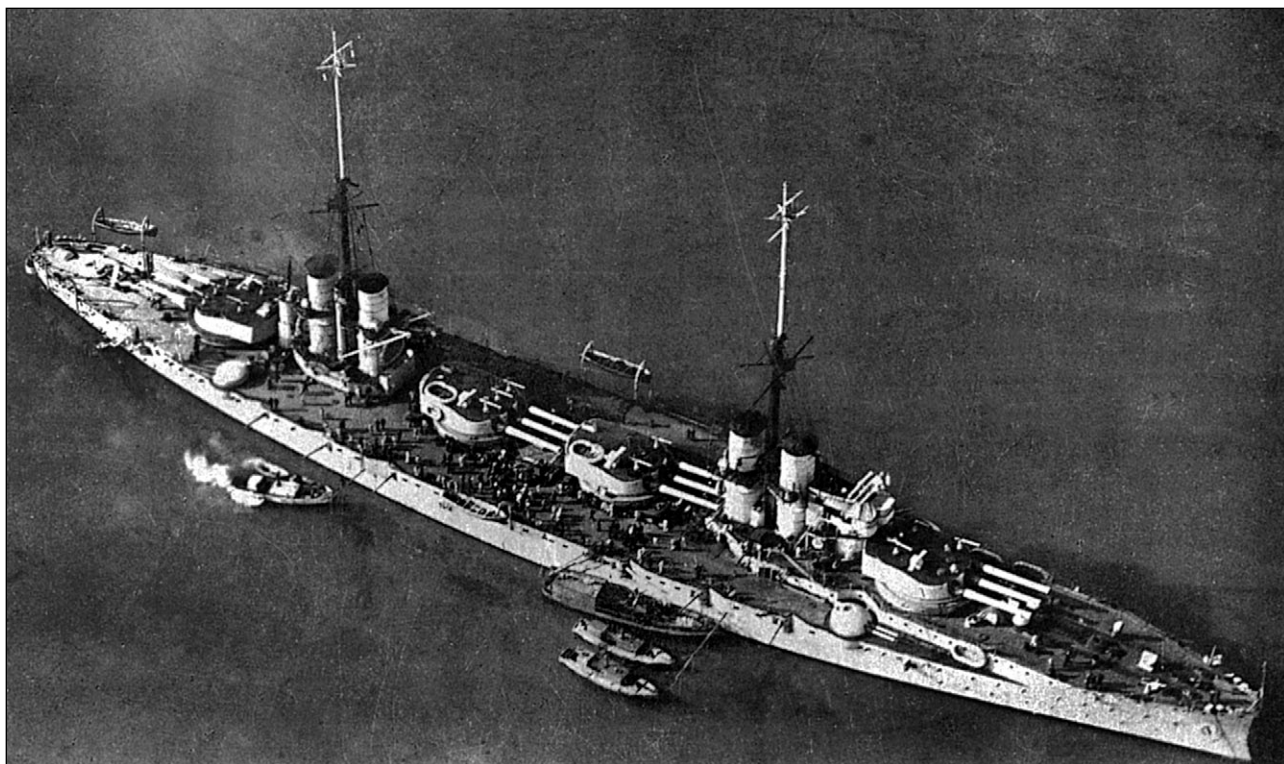
Найденный проектировщиками выход наглядно показал, что итальянские кораблестроители не потеряли вкуса к нетрадиционным решениям. Куниберти предложил разместить артиллерию в четырех трехорудийных башнях, равномерно расположенных в диаметральной плоскости корабля*. Расположение башен на одном уровне упрощало 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 Каньи и полковник Корпуса корабельных инженеров Эдоардо Феррати (см. Giorgerini G. The Cavour & Duilio Class Battleships // «Warship», Vol.IV, 1980).

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





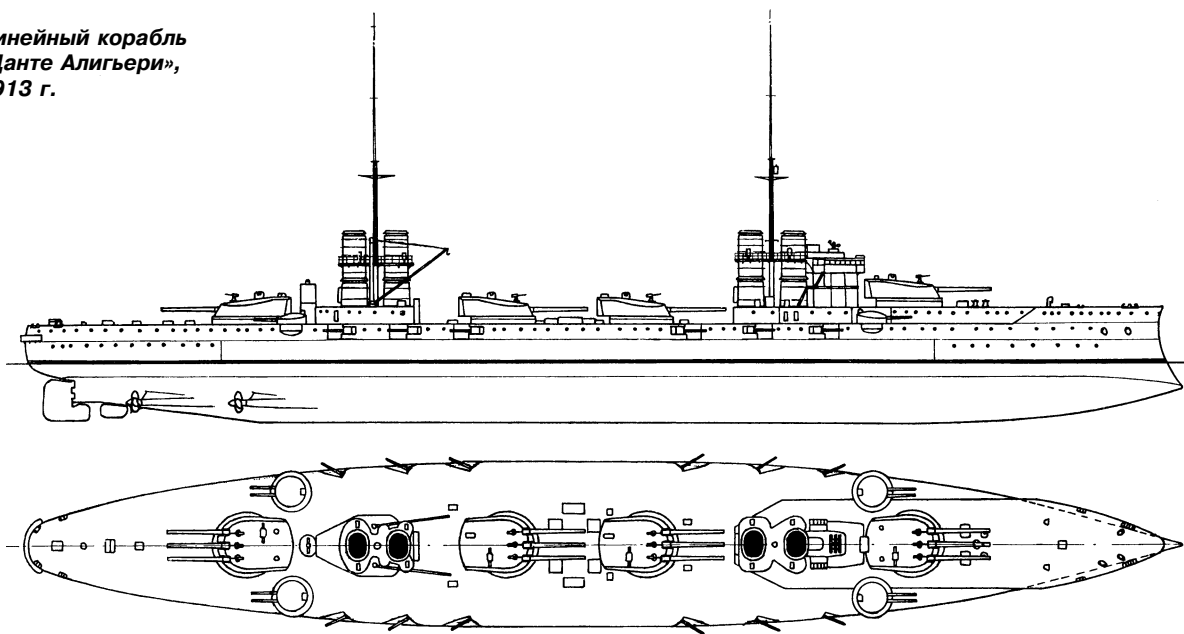
**«Данте Алигьери» —
первый дредноут
итальянского флота**

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.**



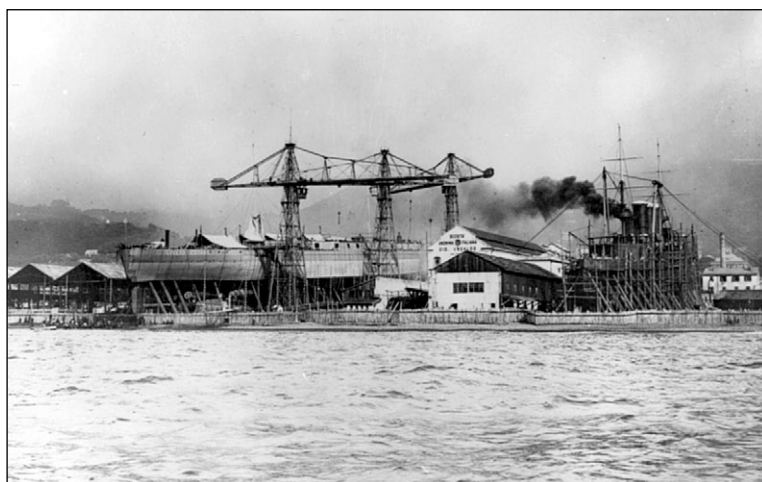
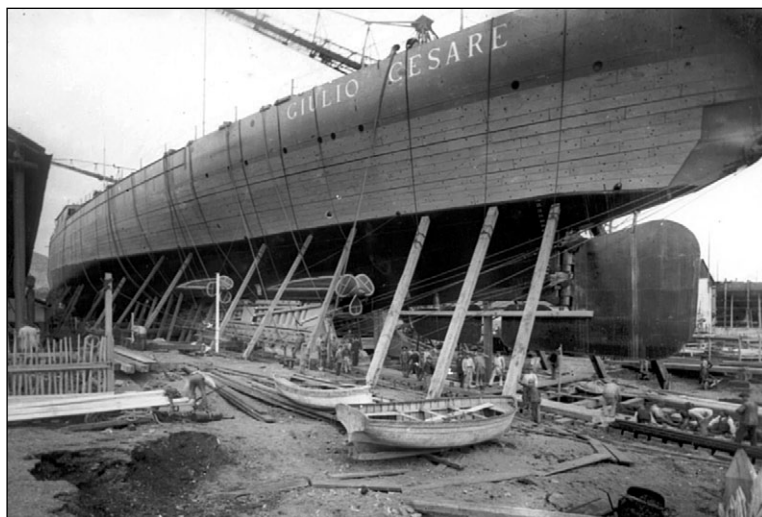
обстоятельство вызывало наибольшую критику проекта, особенно в свете информации о том, что новые британские, французские и австро-венгерские корабли будут обладать заметным преимуществом в данном отношении (шесть стволов против трех). К постройке «Алигьери» еще не приступили, когда генерал Масдеа подготовил 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).

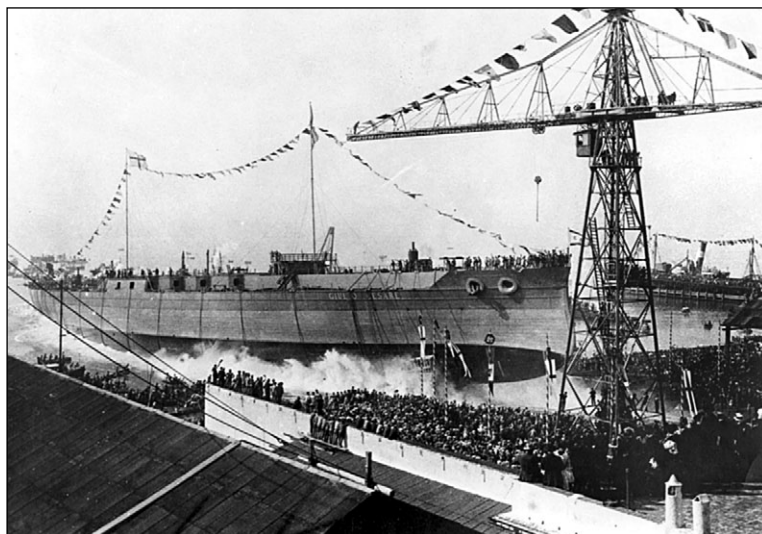
Возвышение одних башен над другими позволило обойтись без излишнего удлинения корпуса, но потребовало некоторого увеличения ширины для компенсации возросшего «верхнего» веса. В конечном итоге отношение длины к ширине удалось сохранить на прежнем уровне: 6,28 против 6,32 у «Данте Алигьери». При возросшем 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 дредноутов. Королевство Италия с 1882 года находилась в союзе с Германией и Австро-Венг-

* Больше число орудий в бортовом залпе (четыре-надцать) имел только один дредноут — 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-шипов, 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, внося в него минимальные изменения, диктуемые иностранным опытом последних лет. Он сохранил в практически неизменном виде основные размерения 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-



**«Джулио Чезаре»
спущен!**

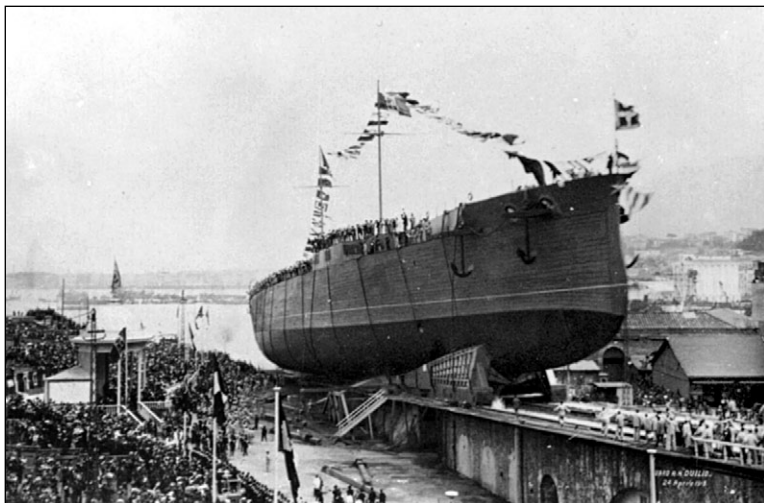
ламаре-ди-Стабия были выданы заказы на постройку двух линейных кораблей, которые Королевским декретом от 6 ноября того же года были зачислены в списки флота под названиями «Андреа Дория» и «Кайо Дуилио».

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:

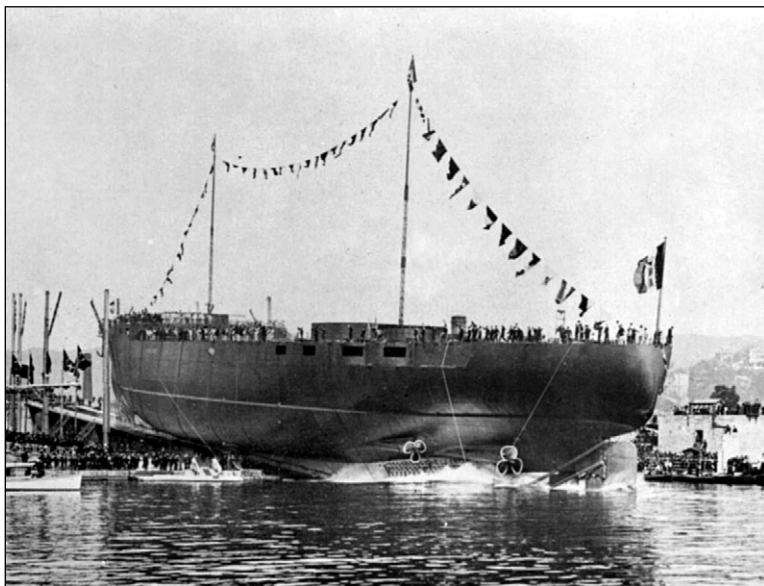
8 апреля 1912 г. — на поставку 152-мм и 76-мм орудий фирмам «Ансальдо-Шнайдер» (для «Дория») и «Ансальдо и Ко» (для «Дуилио»);

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;



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.

