

КОРАБЛИ

ОТ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
ДО СОВРЕМЕННОСТИ

СРАВНЕНИЕ
И СОПОСТАВЛЕНИЕ

Мартин Дж. Догерти
Дэвид Росс
Майкл Хэскью

Предисловие и приложение – Олег Рубцов

КОРАБЛИ

ОТ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
ДО СОВРЕМЕННОСТИ

СРАВНЕНИЕ
И СОПОСТАВЛЕНИЕ

Издательство АСТ
Москва

УДК 623.82
ББК 68.54
Д59

SHIPS OF WWII TO THE PRESENT DAY

Martin J. Dogherty. COMPARED AND CONTRASTED. MODERN WEAPONS.
David Ross. VISUAL ENCYCLOPEDIA OF SHIPS.
Michael E. Haskew. COMPARED AND CONTRASTED. WEAPONS OF WORLD WAR II.

Перевод с английского И.А. Бочкова, Г.С. Махарадзе

Печатается с разрешения автора и издательства Amber Books Ltd
Исключительные права на публикацию книги
на русском языке принадлежат ООО «Издательству АСТ».
Любое использование материала данной книги,
полностью или частично, без разрешения
правообладателя запрещается.

Догерти, Мартин Дж.
Д59 Корабли от Второй мировой до современности : сравнение и сопоставление /
Мартин Дж. Догерти, Дэвид Росс, Майкл Хэскью ; пер. с англ. И.А. Бочкова,
Г.С. Махарадзе ; предисл. и прил. Олега Рубцова. – Москва: Издательство АСТ, 2016. –
208 с.: илл.

ISBN 978-5-17-096136-8 (ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 978-0-7858-2924-6-9 (англ.)
ISBN 978-1-907446-15-3 (англ.)
ISBN 978-0-7858-2924-6-9 (англ.)

За последние 100 лет военно-морские силы вновь стали одним из ключевых родов войск. Помимо выполнения традиционных функций и поддержки наземных операций они стали решать стратегические задачи, причем не только в прибрежной зоне. Во многом это обусловлено появлением новейших классов — авианосцев, мощных десантных кораблей, а также атомных подводных лодок. Об этих и многих других видах боевых кораблей XX–XXI вв., их тактико-технических характеристиках рассказывается в настоящем сравнительном атласе.

Иллюстрированное издание содержит два основных раздела: в первом рассматриваются суда эпохи Второй мировой войны многих стран мира, а во втором – современные их типы. В приложении представлены таблицы с основными параметрами ведущих кораблей самых разных классов, позволяющих сопоставить их возможности.

Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся военно-морской тематикой.

УДК 623.82
ББК 68.54

ISBN 978-5-17-096136-8 (ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 978-0-7858-2924-6-9 (англ.)
ISBN 978-1-907446-15-3 (англ.)
ISBN 978-0-7858-2924-6-9 (англ.)

© 2010, 2012 Amber Books Ltd.
© Олег Рубцов, предисловие,
приложение
© И.А. Бочков, Г.С. Махарадзе,
перевод на русский язык
© ООО «Издательство АСТ»,
перевод на русский язык

СОДЕРЖАНИЕ



Олег Рубцов.

Предисловие

6

Майкл Хэскью.

Военно-морской флот Второй мировой войны

9

Мартин Д. Доггерти.

Современные военные корабли

117

Приложение

Олег Рубцов.

Сравнительные таблицы боевых кораблей

Второй мировой войны и современных

196

ПРЕДИСЛОВИЕ

Олег Рубцов

После окончания Первой мировой войны и самозатопления германского флота в Скапа-Флоу в мире остались две морские державы с глобальными амбициями — США и Великобритания. США вышли из войны ведущей промышленной страной планеты, став прямым конкурентом для Британской империи, что не могло не вызвать противоречий между ними. Планы и устремления Японии, за время войны существенно укрепившей свое влияние в Тихоокеанском регионе и на Дальнем Востоке, тоже добавляли напряженности — Япония не скрывала своих намерений доминировать в Азии. Положение осложнялось тем, что Англия и Япония были связаны военным союзом (до 1921 г.), что могло, в случае столкновения США с одной из этих стран, привести к войне (или вооруженному конфликту) недавних союзников.

Война кончилась, но на стапелях практически всех морских держав остались недостроенные линейные корабли — у итальянцев, французов, американцев, японцев. И, по сути, маховик новой гонки морских вооружений начали раскручивать японцы.

Планы установления господства в бассейне Тихого океана у них появились сразу после успешного для них окончания русско-японской войны, в результате чего был разработан проект «флот 8-8» (в разное время назывался «флот 6-6», «флот 8-4»), суть которого сводилась к следующему: нужно построить 12–16 тяжелых кораблей, из которых половина будут линкорами, а половина — линейными и тяжелыми крейсерами. Реализация этой программы то откладывалась, то прекращалась — из-за нехватки денег, из-за внутривнутриполитических противоречий, затем началась мировая война... Однако война благотворно сказалась на экономическом и финансовом положении Японии — и в июне 1917 г. было решено в течение семи лет построить три линкора («Муцу», «Кага» и «Тоса») и два линейных крейсера («Амаги» и «Акаги»).

Такая активность Японии не могла не вызвать ответной реакции. Американцы заложили в 1920–1921 гг. серии из шести линкоров типа South Dakota и шести линейных крейсеров Lexington водоизмещением по 43 тыс. т с 16-дюймовыми орудиями, англичане разработали проекты G3 и N3 — свыше 48 тыс. т водоизмещением и 16- и 18-дюймовыми орудиями соответственно...

Все это могло привести к военному конфликту на Дальнем Востоке, что было не нужно ни США, ни Великобритании. Поэтому по инициативе Соединенных Штатов была созвана конференция, прошедшая в Вашингтоне, после которой был подписан Договор пяти держав (США, Великобритания, Япония, Франция и Италия), определяющий соотношение сил флотов этих стран и ограничивающий суммарное водоизмещение линкоров и тоннаж всех крупных боевых кораблей на 15 лет. Также были установлены лимиты на калибр орудий.

Так называемая «вашигтонская пауза» (она же «линкорные каникулы»), действовала до начала 1930-х гг., за это время было построено всего два новых линкора с ограничением водоизмещения в 35 тыс. т (британские Nelson и Rodney). Те страны, которые не могли по условиям соглашения пока строить новые линкоры и линейные крейсера, занимались перестройкой и модернизацией имеющихся. Интенсивно строились тяжелые крейсера («вашигтонские крейсера» — установленный на Лондонской конференции 1930 г. тип судна со стандартным водоизмещением в 10 тыс. т и главной артиллерией калибра 203 мм).

К 1935 г. Япония приняла три судостроительные программы, согласно которым суммарное водоизмещение кораблей вдвое превышало вашингтонские лимиты. Германия в одностороннем порядке денонсировала Версальский договор и объявила о начале строительства океанского флота. Англичане решили, что, подписав с немцами соглашение, по которому мощь германского флота будет равняться 35% совокупной мощи британского, смогут контролировать и ограничивать развитие Военно-морских сил Германии. Германия получила право построить флот в пять линкоров, два авианосца, 21 крейсер и 64 эсминца, но обязалась соблюдать ограничения по Вашингтонскому и Лондонскому договорам (притом что и заложенный в этом же, 1935 г., тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», и заложенный в 1936 г. линкор «Бисмарк» существенно превышали лимиты в своих типах).

После Второй мировой стало очевидным, что первенство в океанах перешло к авианосцам и подводным лодкам — например, из 28 линкоров и линейных крейсеров, погибших в 1930–1945 гг., половина была уничтожена авиацией.

Подводные лодки стали включаться в состав военных флотов с начала XX века. После 1907–1908 гг. на вооружение стали поступать дизельные подлодки, и к началу Первой мировой войны они были в распоряжении всех основных стран-участниц. С самого начала боевых действий германские подводные лодки добились значительных успехов, потопив только за сентябрь 1914 г. четыре английских крейсера, после чего немцы начали мощную программу производства подводных лодок, построив их за войну 338 единиц.

Естественно, что и другие страны оценили возможности этого вида оружия. Лодки строились все крупнее, быстрее и мощнее, в конце войны появились субмарины водоизмещением до 2500 т (британские типа «К», германские океанские U-140 и U-141). После войны лодки дальнего радиуса действия активно строили Япония и США, причем водоизмещением, существенно превышающим ограничения до 2 тыс. т, установленные Лондонским соглашением 1930 г. — до 3 тыс. т. Кроме того, американцы в 1925–1930 гг. построили множество тяжеловооруженных крейсерских океанских подлодок

водоизмещением до 4 тыс. т. Можно констатировать, что в отношении подводного флота ограничения соблюдались только европейскими странами. После того, как с 1935 г. в подводную гонку вооружений включились немцы (к началу войны построившие 57 подлодок, а за годы войны более тысячи), строительство субмарин активизировали и остальные государства.

Действия подводных лодок во время Второй мировой существенно влияли на ход военных действий — во время войны произошли 1-я и 2-я битвы за Атлантику за коммуникации и господство в Атлантическом океане. Во время 2-й битвы немецкие подводники к концу 1942 г. значительно сократили тоннаж союзных флотов, потери союзников приблизились к критическим. Но с середины 1943 г. государства Антигитлеровской коалиции перешли в наступление и через год добились полного господства на коммуникациях.

До середины 1950-х гг. в морях и океанах господствовали дизель-электрические подлодки с торпедно-артиллерийским вооружением. Первая атомная подводная лодка была принята на вооружение в 1954 г. в США, называлась она символически — «Наутилус».

Атомные лодки разделились на две большие группы — ПЛАРБ (лодки, вооруженные баллистическими ракетами в шахтах, образующие морскую силу ядерного сдерживания) и ПЛАТ (торпедные лодки, предназначенные для уничтожения кораблей и лодок противника). Существуют и многоцелевые лодки, к которым можно отнести ПЛАРК (вооруженные крылатыми ракетами) — такие лодки стоят на вооружении только флотов России и США. Всего же АПЛ имеют на вооружении ВМС пяти стран, постоянных членов СБ ООН: России, КНР, США, Великобритании и Франции.

Значительную роль авиации и авианосцев как ударной силы далеко от своих берегов, морских конфликтах нетрудно было предугадать еще в момент появления морской авиации. Во время Первой мировой войны активно применялись гидросамолеты и соответственно гидроплавные авианосцы и другие специфические корабли. С палуб одних гидропланы могли взлетать, но садились на воду, откуда поднимались на борт кранами, другие транспортировали гидропланы, которые и взлетали и садились на воду, третьи служили плавбазами. Тем не менее было ясно, что гидросамолеты сильно уступают по боевым характеристикам самолетам с колесным шасси. Те могли перевозиться гидроавианосцами и взлетать с их палуб, но не могли садиться (хотя опыты по применению палубной авиации, включая взлет и посадку, начали проводиться еще до начала войны, в систему это не вошло).

Такие авианосцы стали приниматься на вооружение уже после окончания войны — сперва это были корабли, перестроенные в авианосцы из других классов (кстати, одним из последствий Вашингтонского договора 1922 г. стала переделка семи авианосцев из строившихся линкоров, что дало дополнительный импульс к развитию морской авиации), а потом началось строительство авианосцев по специальным проектам. Первым в мире кораблем такого типа стал японский «Хосе», зачисленный в строй в 1922 г., через год за ним последовал английский «Гермес», а первый специально спроектированный американский авианосец «Рейнджер» был введен в эксплуатацию в 1934 г.

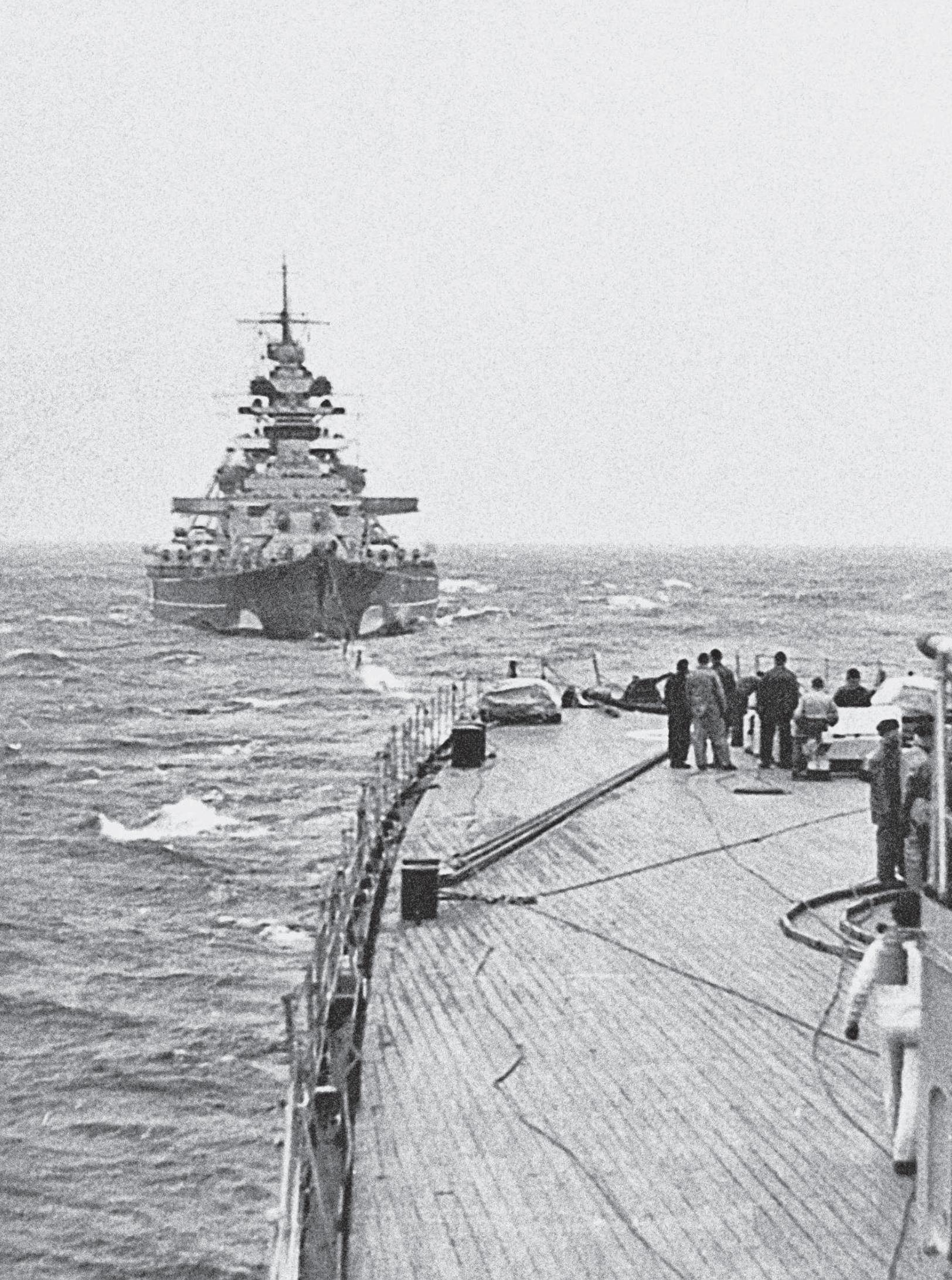
Авианосцы сразу после окончания Второй мировой войны строили только США, англичане достраивали заложенные еще в годы войны. С середины 1950-х г. американцы начали вводить в строй ударные авианосцы нового поколения — для реактивной авиации, эти авианосцы предназначались для нанесения ударов ядерным и обычным оружием по военноморским базам противника и его прибрежной инфраструктуре. В 1961 г. в строй вступил «Энтерпрайз», первый авианосец с атомной двигательной установкой.

Мировое лидерство по производству авианосцев в послевоенное время принадлежит американцам. Сейчас на вооружении ВМС США находится 10 атомных ударных авианосцев типа «Нимиц», а в текущем году планируется ввести в строй «Джералд Р. Форд» — первый авианосец нового типа. Один атомный авианосец («Шарль де Голль») стоит на вооружении французских ВМС.

В Советском Союзе (и теперь в России) авианосцы обозначались как «авианесущие крейсера», чтобы избежать проблем с прохождением Босфора и Дарданелл при выходе из Черного моря (строили их в Николаеве) — по конвенции Монте о статусе проливов проход через них авианосцев запрещен. Помимо этого, единственный российский авианосец — ТАВКР «Адмирал Кузнецов», в отличие от своих собратьев, несущих только противозушное вооружение, оснащен противокорабельными ракетами.

Естественно, помимо стратегических авианосцев, каждый из которых является ядром ударной группы из множества других кораблей, строились и строятся авианосцы других типов — во время Второй мировой войны это были их легкие и эскортные виды. После войны активно стали использоваться вертолетоносцы, выполняющие различные функции — противолодочных, десантных кораблей, авианесущих эсминцев.

Поскольку американцам пришлось три с половиной года вести боевые действия в бассейне Тихого океана, что потребовало проведения большого числа десантных операций, и, помимо этого, обеспечивать десантными судами высадку в Сицилии, а через год во Франции, неудивительно, что они вышли из войны обладателями самого крупного флота десантных кораблей разных типов. В послевоенное время десантные корабли разделились в основном на две группы. Во-первых, существуют собственно десантные корабли, основной задачей которых является доставка и высадка десанта и переброска морем войск и грузов. Такие суда несут артиллерийское и зенитное вооружение, несколько вертолетов, например советский БДК проекта 1174 «Носорог» имеет четыре вертолета Ка-29 и РСЗО «Град-М» для огневой поддержки десанта (зарубежные корабли этого класса относятся к танкодесантным кораблям). Во-вторых, используются универсальные десантные корабли, которые объединяют в себе функции доставки и высадки десанта, а также его огневое прикрытие, в том числе авиационного, с помощью значительного количества вертолетов. Например, каждый из УДК типа «Мистраль», заказанных Россией в 2010 г., но в итоге не поставленных, должен был нести по 30 вертолетов, 4 десантных катера и перевозить от 450 до 900 морских пехотинцев.





Военно-морской флот Второй мировой войны

Контроль над мировыми океанами и морскими транспортными путями в ходе Второй мировой войны оказался важнейшим фактором победы союзников. Премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль однажды заметил, что единственным аспектом войны с нацистской Германией, который по-настоящему вызывал его озабоченность, были Битва за Атлантику и продолжающиеся усилия Королевского военно-морского флота и Военно-морского флота США, победить волчьей стаей подводных лодок нацистов, которые пытались перерезать жизненно важные линии снабжения продовольствием и техникой, ведущие из Западного полушария на Британские острова и в Советский Союз.

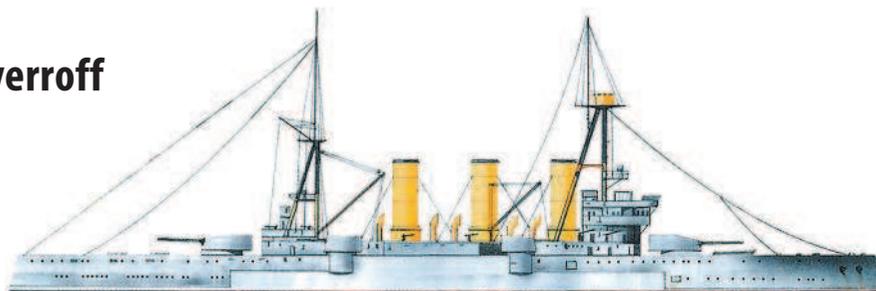
В морской войне принимали участие военные корабли и торговые суда совершенно разных типов, а эпоха линкоров постепенно уходила в прошлое. Линкоры с их тяжелыми орудиями все меньше участвовали в боевых действиях на поверхности, и постепенно перспектива решающего сражения в стиле Ютландского становилась все более призрачной. На месте линкоров в качестве основного оружия крупнейших военных флотов мира появились авианосцы, которые обеспечивали применение авиации на огромных расстояниях и показали, что надводные корабли очень уязвимы для вражеской авиации при отсутствии собственного воздушного защитного зонтика.

СЛЕВА: Bismarck и Tirpitz были крупнейшими немецкими военными кораблями из числа сооруженных. Их единственное боевое предназначение знаменовало собой начало истории военно-морских сражений Второй мировой войны.

Французские, итальянские и греческие крейсера 1910–1929 гг.

Франция и Италия обладали обширными колониальными территориями и протекторатами, и оба государства были обязаны охранять и поддерживать порядок в своих владениях. Обе страны сохраняли свои значительные крейсерские подразделения.

Georgios Averoff

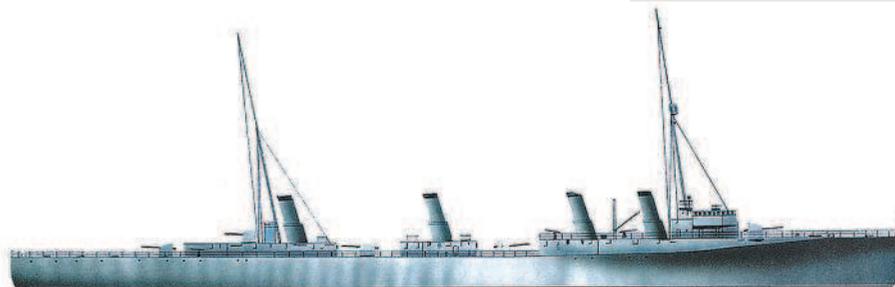


Этот корабль, долго прослуживший в качестве флагмана греческого флота, был сооружен в Италии в качестве крейсера-броненосца и до Первой мировой войны служил на Балканах, а затем в Дарданеллах (1916). В 1920-х гг. судно подверглось полному переоснащению, а в 1941 г. избежало капитуляции перед немцами. Корабль был списан в 1946 г. и сохраняется в качестве музейного судна.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	греческий крейсер
Водоизмещение:	9960 тонн
Размеры:	140 м x 21 м x 7,5 м
Механическая часть:	сдвоенные винты, двигатели тройного расширения
Максимальная скорость:	23 узла
Основное вооружение:	четыре 228-мм орудия, восемь 189-мм орудий
Броня:	203–76 мм на поясе, 165 мм на башнях
Спуск на воду:	март 1910 г.

Marsala



Два судовых 120-мм орудия были установлены на одной линии бака, два на корме по осевой линии и два цепочкой на миделе. Бронированная палуба защищала механическую часть, выходя на мидель и уменьшаясь на носу и корме. Корабль был демонтирован в 1927 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	итальянский крейсер
Водоизмещение:	4141 тонна
Размеры:	140,3 м x 13 м x 4,1 м
Механическая часть:	строенные винты, турбины
Максимальная скорость:	27,6 узла
Основное вооружение:	шесть 120-мм орудий, шесть 76-мм орудий
Спуск на воду:	март 1912 г.

ХРОНОЛОГИЯ

1910



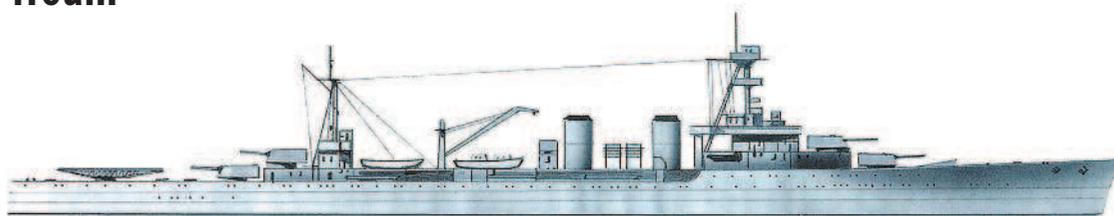
1912



1923



Duguay-Trouin

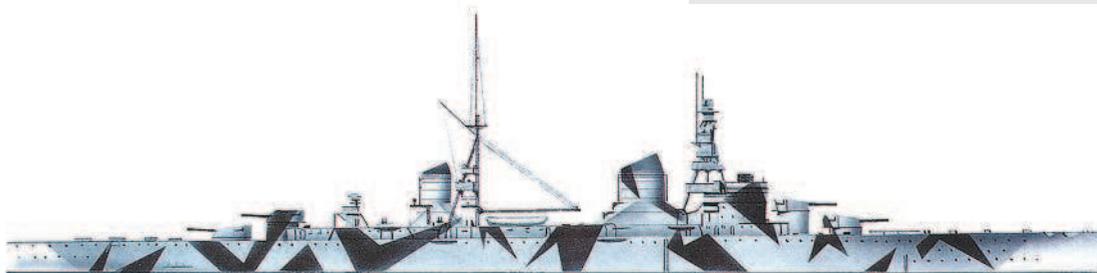


Первый крупный французский боевой корабль был построен после Первой мировой войны и снабжен 152-мм орудиями по новой модели французской армии. Легковооруженное судно имело удачную конструкцию. В 1940 г. оно было разоружено в Александрии, а затем поступило в распоряжение французского Сопротивления. Корабль был отправлен на слом в 1952 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	французский крейсер
Водоизмещение:	9350 тонн
Размеры:	184 м х 17 м х 6 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины с зубчатой передачей
Максимальная скорость:	34,5 узла
Основное вооружение:	восемь 152-мм орудий
Броня:	25 мм на башнях, 19 мм на палубе
Команда:	578 человек
Спуск на воду:	август 1923 г.

Trieste

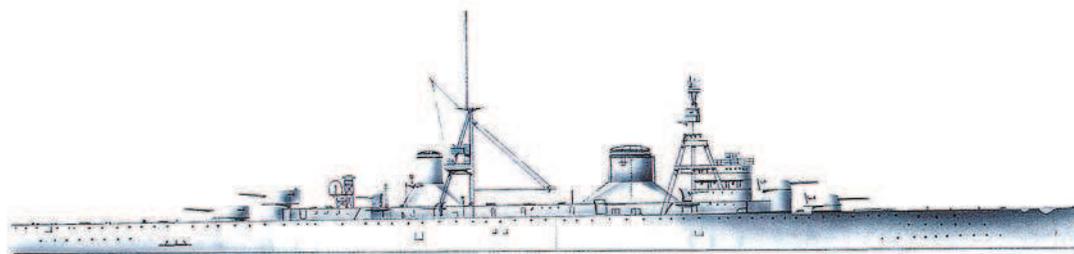


Один из двух крейсеров (см. ниже) был построен, согласно Вашингтонскому морскому соглашению, которое устанавливало максимальное водоизмещение на уровне 10 000 тонн. В данном случае эта цифра была превышена. Корабль был торпедирован английской подлодкой Utmost в 1942 г. и понес большой урон, а затем затонул во время авианалета на Сардинию (1943).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	итальянский крейсер
Водоизмещение:	13 326 тонн
Размеры:	196,9 м х 20,6 м х 6,8 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины
Максимальная скорость:	35,6 узла
Основное вооружение:	шестнадцать 100-мм орудий, восемь 203-мм орудий
Броня:	70 мм на поясе, 100 мм на башнях, 78 мм на палубе
Команда:	781 человек
Спуск на воду:	1926 г.

Trento



Это судно имело аналогичные с Trieste проблемы. Оно представляло весьма быстроходный крейсер с двигателями, которые развивали мощность 146 975 л.с., однако корпус необходимо было укрепить, чтобы уменьшить сильную вибрацию на ходу. Экипаж был защищен броневыми пластинами цитадели палубной надстройки. Корабль был потоплен английской подлодкой Umbra 15 июня 1942 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	итальянский крейсер
Водоизмещение:	13 334 тонны
Размеры:	196,9 м х 20,6 м х 6,8 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины
Максимальная скорость:	36 узлов
Основное вооружение:	шестнадцать 100-мм орудий, восемь 203-мм орудий
Броня:	70 мм на поясе, 100 мм на башнях, 78 мм на палубе
Команда:	781 человек
Спуск на воду:	октябрь 1927 г.

1926



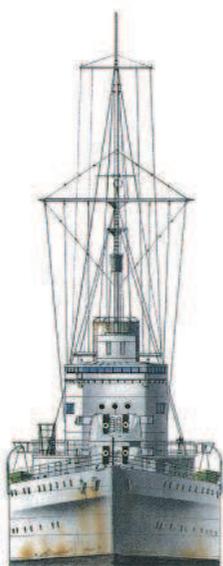
1927



Exeter

В декабре 1939 г. Exeter участвовал в боевых действиях в Южной Атлантике против немецкого линкора Admiral Graf Spee. Корабль потерпел серьезный урон от семи 280-мм снарядов, но был успешно восстановлен в 1941 г. Находясь в дальневосточных водах, он был потоплен в марте 1942 г. во время сражения в Яванском море.

Exeter



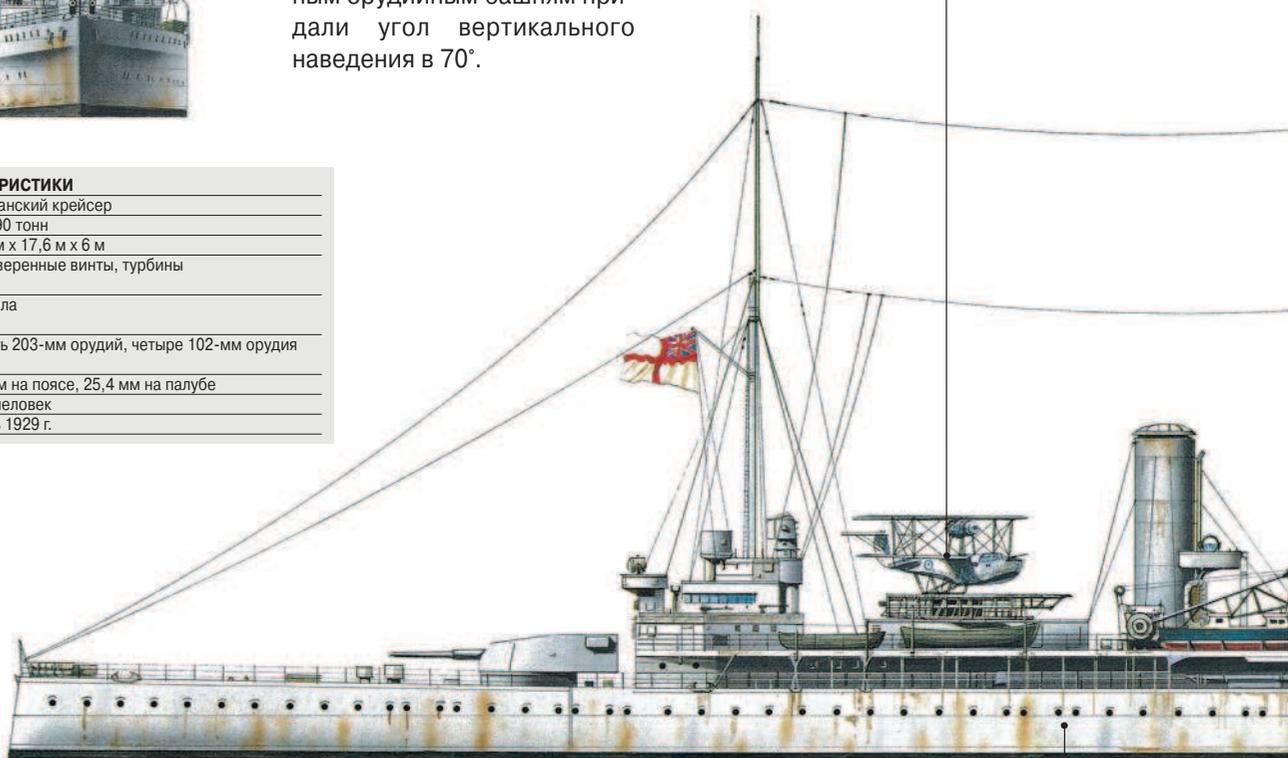
Этот корабль отличало такое современное новшество, как палубная авиация, но собственные судовые орудия нельзя было поднять выше 50°, что ограничивало их боеспособность в отношении вражеской авиации. Изменения наступили лишь с началом Второй мировой войны, когда корабль получил большие повреждения. Тогда во время ремонтных работ главным орудийным башням придали угол вертикального наведения в 70°.

АВИАЦИЯ

Вначале на судне имелись два самолета с катапульты-ми, к 1939 г. появился поплавковый гидросамолет Walrus с одной катапульты.

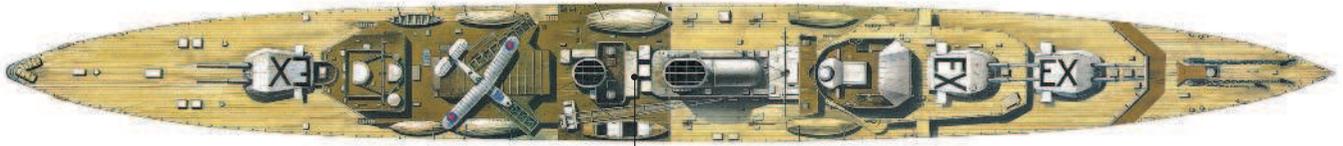
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	британский крейсер
Водоизмещение:	10 490 тонн
Размеры:	175 м х 17,6 м х 6 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины
Максимальная скорость:	32 узла
Основное вооружение:	шесть 203-мм орудий, четыре 102-мм орудия
Броня:	76 мм на поясе, 25,4 мм на палубе
Команда:	630 человек
Спуск на воду:	июль 1929 г.



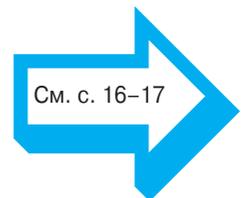
МЕХАНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

В сражении в Яванском море были выведены из строя шесть из восьми котлов, что радикальным образом сократило мощность и скорость судна.



ОСЕВАЯ ЛИНИЯ

На рисунке изображена типичная осевая линия. Буквы на верхушках башен предназначены для опознавания палубной авиацией.



МАЧТЫ

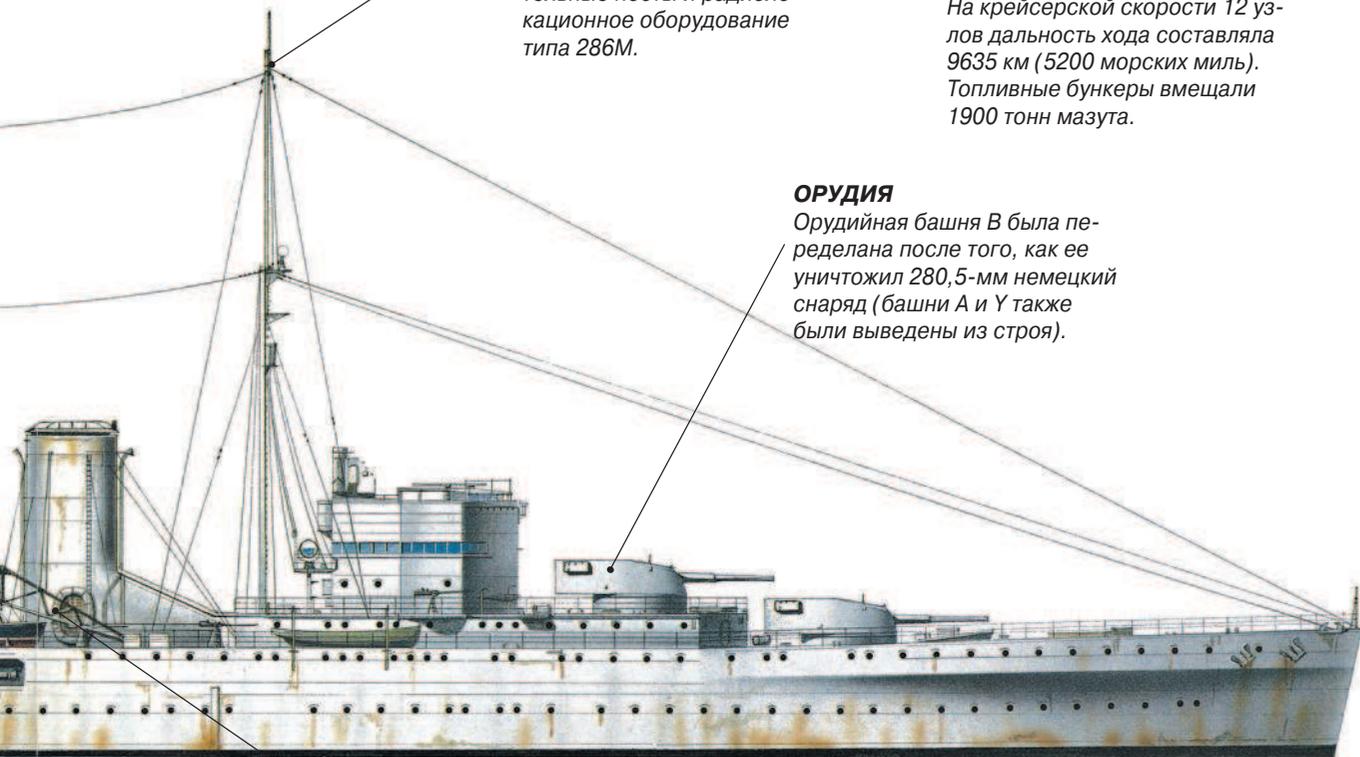
В 1941 г. стальные мачты-однодревки сменились на треноги, чтобы разместить более тяжелые наблюдательные посты и радиолокационное оборудование типа 286М.

ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ

На крейсерской скорости 12 узлов дальность хода составляла 9635 км (5200 морских миль). Топливные бункеры вмещали 1900 тонн мазута.

ОРУДИЯ

Орудийная башня В была переделана после того, как ее уничтожил 280,5-мм немецкий снаряд (башни А и У также были выведены из строя).



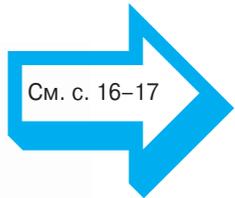
КРАН

Он использовался для подъема гидроплана, а также для спуска главного баркаса и перемещений другого громоздкого снаряжения.

Линкоры

Линкоры оставались основным тяжелым оружием во флотах разных стран периода Второй мировой войны, и их психологическая ценность представлялась столь же важной, как и стратегическая польза. Усовершенствованная военно-морская авиация, и в особенности пикирующие бомбардировщики с торпедоносцами, делала уязвимыми корабли основного класса, поэтому стали необходимы эффективные зенитные орудия.

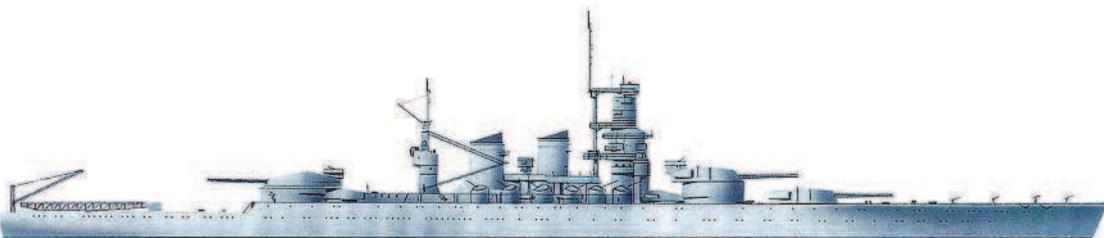
Admiral Graf Spee



В 1930-х гг. в Германии соорудили три мощных «карманных линкора» класса Deutschland в качестве крейсеров-рейдеров. Этот процесс продемонстрировал свою экономичность благодаря использованию электросварки и корпусов из легких сплавов. Корабль уклонялся от британских судов у берегов Монтевидео, однако столкнулся с ними в 1939 г. близ Уругвая и в сражении у Ла-Платы был сильно поврежден и затоплен собственной командой.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Тип:	немецкий карманный линкор
Водоизмещение:	16 963 тонны
Размеры:	186 м x 20,6 м x 7,2 м
Механическая часть:	строенные винты, дизели
Максимальная скорость:	28 узлов
Основное вооружение:	шесть 280-мм орудий, восемь 150-мм орудий
Броня:	76 мм на поясе, 140–76 мм на башнях, 38 мм на палубе
Команда:	926 человек
Спуск на воду:	апрель 1933 г.

Littorio

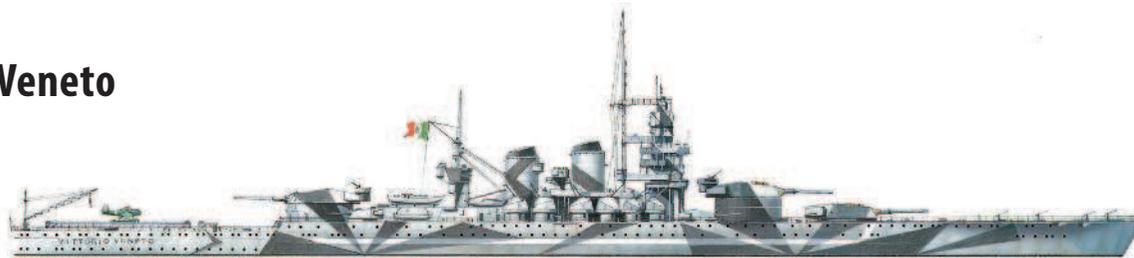


Один из последних линкоров, строившихся для итальянских ВМС, обладал внушительным профилем, который еще более впечатлял благодаря возвышенной кормовой орудийной башне, которая была призвана защищать два истребителя на полюте. Корабль был демонтирован в 1950 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Тип:	итальянский линкор
Водоизмещение:	45 963 тонны
Размеры:	237,8 м x 32,9 м x 9,6 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины
Максимальная скорость:	28 узлов
Основное вооружение:	девять 380-мм орудий, двенадцать 152-мм орудий, четыре 120-мм орудия, двенадцать 89-мм орудий
Спуск на воду:	август 1937 г.



Vittorio Veneto

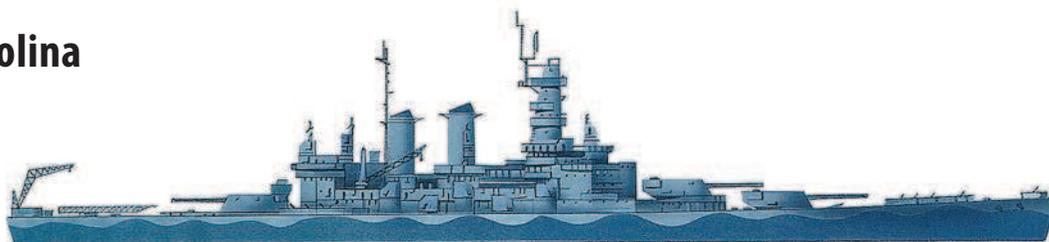


Судно было торпедировано в сражении при Матапане в марте 1941 г. и затем снова в декабре было повреждено, но подверглось ремонту. После капитуляции Италии корабль был поставлен на прикол в Суэцком канале и демонтирован в Великобритании в 1950 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	итальянский линкор
Водоизмещение:	45 762 тонны
Размеры:	237,8 м x 32,9 м x 9,6 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины
Максимальная скорость:	31,4 узла
Основное вооружение:	девять 381-мм орудий, двенадцать 152-мм орудий, четыре 120-мм орудия, двенадцать 89-мм орудий
Броня:	280 мм на пояс, 162–45 мм на палубах, 350–280 мм на барбетах, 350 мм на башнях
Команда:	1830 человек
Спуск на воду:	июль 1937 г.

North Carolina

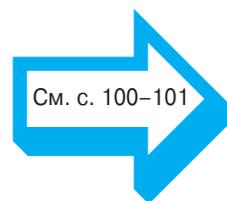
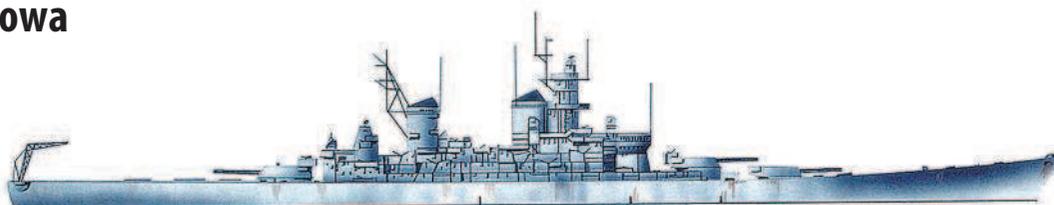


Судовая конструкция предусматривала установку 355-мм орудий, но, когда японцы отказались ограничивать свое вооружение, корабль снабдили тремя 406-мм башенными орудиями. К 1945 г. к этому добавили девяносто шесть 40-мм и тридцать шесть 20-мм орудий. Судно было списано в 1960 г. и хранится в Уилмингтоне (штат Северная Каролина).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	американский линкор
Водоизмещение:	46 770 тонн
Размеры:	222 м x 33 м x 10 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины с зубчатой передачей
Максимальная скорость:	28 узлов
Основное вооружение:	девять 406-мм орудий, двадцать 127-мм орудий
Броня:	305 мм на пояс, 140 мм на палубе, 406–373 мм на барбетах, 406 мм на башнях
Команда:	1793 человека
Спуск на воду:	июнь 1940 г.

Iowa



Строительство последнего и крупнейшего класса американских быстроходных линкоров началось в 1936 г. Эти суда обладали большей мощностью и усиленной броней по сравнению с предыдущим классом South Dakota. Эскортный авианосец Iowa времен Второй мировой войны был вновь введен в строй в 1958 г. и использовался для обстрела береговых целей в 1984–1990 гг.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	американский линкор
Водоизмещение:	55 710 тонн
Размеры:	270,4 м x 33,5 м x 11,6 м
Механическая часть:	счетверенные винты, турбины
Максимальная скорость:	32,5 узла
Основное вооружение:	девять 406-мм орудий, двадцать 127-мм орудий
Броня:	310 мм на пояс, 152 мм на палубе, 440–287 мм на барбетах, 600 мм на башнях
Команда:	1921 человек
Спуск на воду:	август 1942 г.

