

ББК 68.54
К 74

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Кофман В.Л.

К 74 Флагманы британского флота. Линкоры типа «Кинг Джордж V» – М.:
Яуза: ЭКСМО: 2015. – 160 с.: ил.

ISBN 978-5-699-79828-5

«Чудовищная идея – строить британские линкоры по 7 миллионов фунтов, которые не являлись бы сильнейшими в мире! Британский флот всегда путешествует первым классом» – так писал Уинстон Черчилль. Однако линкоры типа «King George V» явно не соответствовали этому требованию – их артиллерия главного калибра уступала не только «Ямато», «Бисмарку» или «Айове», но даже «Литторио» и «Ришелье», а подводная защита была недостаточной, что доказала гибель линкора «Принс оф Уэлс», потопленного японскими торпедоносцами.

Зато британские моряки оказались на высоте, и в их умелых руках даже не самые совершенные корабли стали весьма эффективны – все линкоры типа «Кинг Джордж» отличились в боях, сражаясь от Атлантики и Средиземного моря до Тихого и Индийского океанов, успешно прикрывая арктические конвои и десантные операции, сыграв решающую роль в охоте за немецкими рейдерами. Именно этим линкорам Royal Navy обязан самыми громкими победами во Второй Мировой – «Кинг Джордж V» и «Принс оф Уэлс» решили судьбу «Бисмарка», а «Дюк оф Йорк» смертельно ранил «Шанхорст»...

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию обо всех пяти линкорах типа «Кинг Джордж V» – об их создании, службе и боевом применении.

УДК 355/359
ББК 68.54

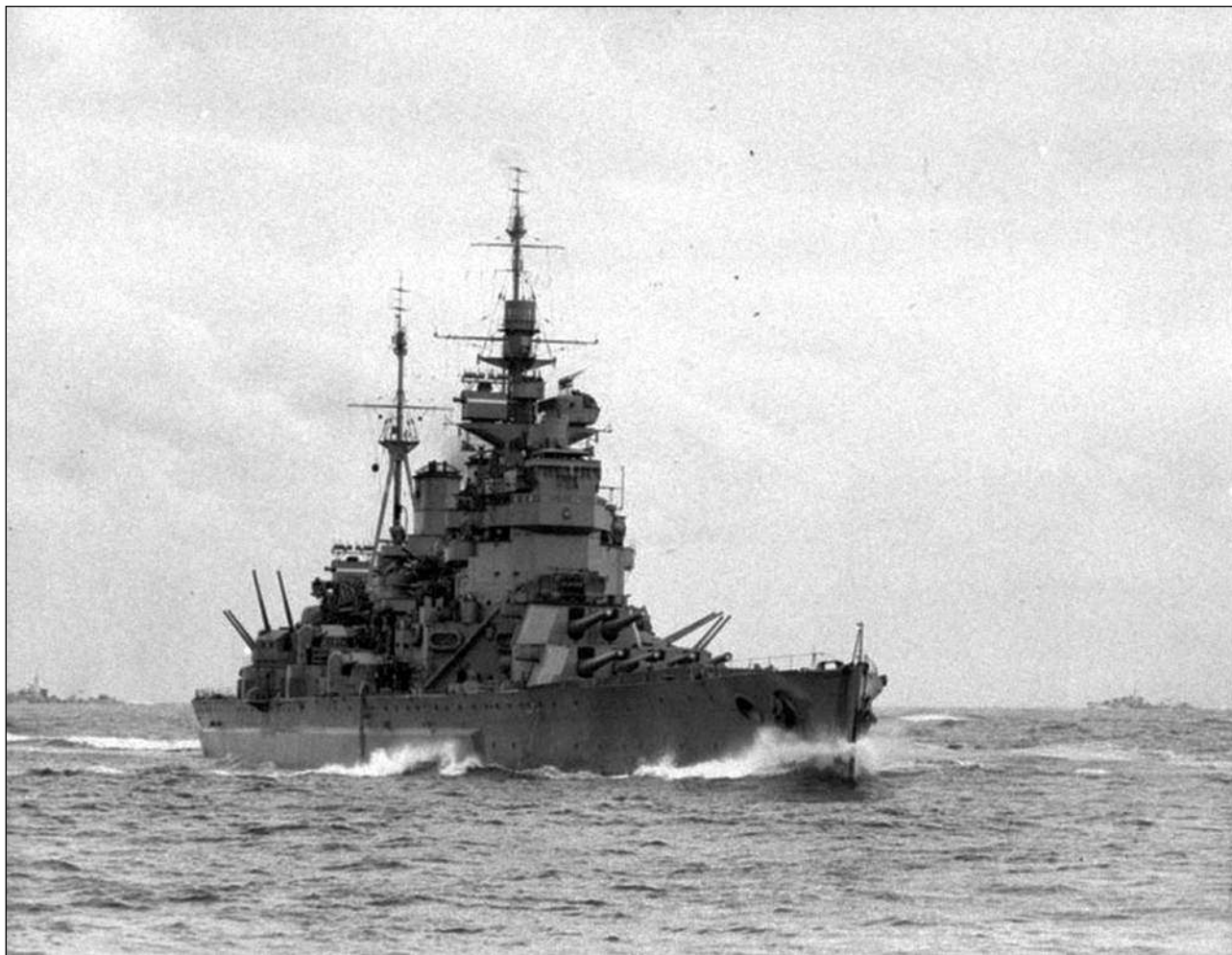
ISBN 978-5-699-79828-5

© Кофман В.Л., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	4
Линкоры типа «Кинг Джордж V»	5
История создания	5
Описание конструкции	18
История службы	66
Весьма полезные «слабаки» – общая оценка проекта и использования ..	144
«Львы», потомки королей	147
История создания	147
Описание конструкции	150
Многоликий «Царь зверей» – оценка проекта	157
Эпилог: Британские «ложки из неблагородного металла»	158
Литература и источники	159

Предисловие



Низкие, выполненные скучными прямыми линиями, похожие на утюги силуэты, угловатые надстройки... Британские линейные корабли типа «Кинг Джордж V»* внешне впечатляют гораздо меньше, чем эстетически вдохновленные японские колоссы типа «Ямато», пропорциональные и внушительные «немцы», рациональные и угрожающие, собранные в «пирамиду» и утыканные стволами орудий американские линкоры или оригинальные французские, и на первый взгляд кажутся значительно менее интересными. Но в истории у них осталось своё вполне определённое и почётное место.

Эти корабли стали основой морской артиллерийской мощи Британской империи в годы Второй мировой войны. Именно с их участием были потоплены два линкора из четырех, уничтоженных главным образом артиллерийским огнем из орудий крупного калибра за 6 лет сражений Второй мировой войны на всех океанах и морях мира (британский «Худ», немецкие «Бисмарк» и «Шарнхорст» и японский «Кирисима»). Причём жертвами последнего поколения английских capital ships пали новые и очень сильно защищенные германские корабли, тогда как погибшие в неравных боях на Тихом океане линейный крейсер «Кирисима» и линкор «Фусо» являлись слабо бронированными устаревшими судами. (Последний из списка погибших от артогня можно смело исключить, поскольку роль артиллерии американских линкоров в его потоплении, по последним исследованиям, весьма невелика или даже незначительна.)

Так что на фоне общей истории войны на море линкорам, о которых мы собираемся рассказать, выпала незаурядная и заметная роль. Кроме того, пять «кингов» стали самой крупной серией линейных кораблей «вашигтонского» типа и последними массовыми большими артиллерийскими кораблями «владычицы морей».

* Русское написание названия головного корабля «King George V» пытались писать и произносить по-разному. Из разумных предлагался, например, вариант «Кинг Георг V», поскольку у нас в литературе обычно используют латинское произношение (и написание) имен британских королей вместо английских. В данной книге предпочтено устоявшееся фонетическое написание

ЛИНКОРЫ ТИПА «КИНГ ДЖОРДЖ V»

Художественное изображение линкора «Кинг Джордж V»



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ Проектирование. Роковая ошибка

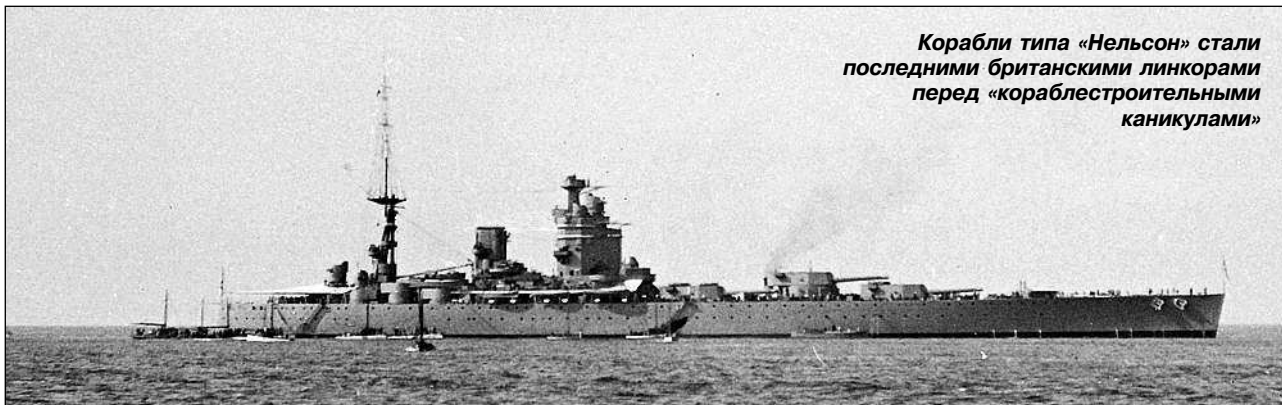
История проектирования линкоров типа «Кинг Джордж V» является одной из тех бесконечных «саг», характерных для истории создания «капитальных» кораблей, участвовавших во Второй мировой войне. После подписания сначала Вашингтонского, а затем и Лондонского морского договора, в результате собственных политических ошибок, англичанам предстояло лишь безучастно наблюдать за тем, как в Германии создавались «карманные линкоры», как Франция в противовес им строит линейные крейсера нового поколения «Дюнкерк» и «Страсбург» и, наконец, как немцы парируют появление французских линейных крейсеров закладкой в 1934 году двух своих новых быстроходных линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Сама Британия после постройки «Нельсона» и «Родни» полностью исчерпала лимит отпущенного ей по соглашениям водоизмещения в классе линейных кораблей, а срок возможной замены уже имевшихся в строю истекал лишь в конце 30-х годов. Английским политикам оставалось пока только раскладывать стратегические пасьянсы, а конструкторам – пробовать свои силы лишь на чертежных досках.

Затянувшиеся «кораблестроительные каникулы» весьма болезненно сказались на британском кораблестроении. В особенности это касалось тех его элементов, которые были связаны с постройкой больших кораблей. В связи с прекращением финансирования и отсутствия зарубежных заказов в упадок постепенно приходило производство брони и крупнокалиберных орудий. Такая же судьба ожидала знаменитые конструкторские бюро флота и ведущих фирм. Поэтому уже к началу 30-х годов последовало решение Совета Адмиралтейства о необходимости изучить возможные характеристики будущих линейных кораблей – вне зависимости от того, что в ближайшее обозримое время постройка их не предполагалась. Первые работы тако-

го рода предпринимались еще в 1928 году, однако всерьез развернулись они только с весны 1933-го.

Предполагалось, что первым делом следует заметить слишком медленные для того времени корабли серии «R» (более быстроходные «Куин Элизабет» и линейные крейсера, для которых планировались и уже осуществлялись обширные модернизации, могли оставаться в строю на несколько лет больше). Уже явно намечившиеся тенденции развития линкоров требовали создания быстроходных единиц. Однако история разработки последнего проекта – «Нельсона» и «Родни» – явно свидетельствовала о невозможности сочетать большую скорость и сильное вооружение при достаточной защите в пределах договорных 35 000 тонн. Щекотливость ситуации состояла в том, что, с одной стороны, 1 января 1937 года теоретически завершился срок действия Лондонского договора, и его участники могли начать новую «гонку размеров», а с другой – в интересах Великобритании было максимально ограничить величину будущих линейных кораблей, исходя из финансовых соображений и сохранения всё ещё приемлемого для империи status quo.

Стремление соединить несоединимое привело к появлению весьма неожиданных требований Адмиралтейства. Так, от разработчиков вначале захотели получить корабль, вооруженный восемью 15- или 16-дюймовыми орудиями в традиционных четырех двухорудийных башнях, с двенадцатью 6-дюймовыми не универсальными пушками, расположенными в казематах по типу супердредноутов конца Первой мировой войны, а также 120-мм или 102-мм зенитной артиллерией, 10 надводными торпедными аппаратами и максимальной скоростью 23 узла. Такой вариант являлся заметным шагом назад даже по сравнению с подвергавшимися критике «нельсонами», в которых по крайней мере применили эконом-



Корабли типа «Нельсон» стали последними британскими линкорами перед «кораблестроительными каникулами»

ную оригинальную схему расположения артиллерии и компоновки. Понятно, что столь ретроградный проект развития не получил и благополучно почил в бозе ещё на стадии эскизов.

Прошло чуть больше полугода, и требования к новому линкору резко изменились. Состоявшееся в январе 1934 года совещание, в котором приняли участие, в частности, Первый Морской лорд (морской министр) адмирал Чэтфилд, представитель Британии на международных морских конференциях вице-адмирал Литтл, и Контроллер флота контр-адмирал Форбс, вынесло вердикт, гласивший, что в ближайшем будущем размер «капитальных» кораблей удастся резко ограничить. Англия сама предложила в Женеве остановиться на единицах в 25 000 т, вооруженных 12-дюймовыми орудиями, или даже всего в 22 000 т с 11-дюймовками. Япония готова была согласиться на 25 000 т и 14 дюймов. Франция строила в это время «Дюнкерк» (формально водоизмещением 26 500 т), вооруженный 13-дюймовыми (330-мм) пушками, и также не была против того, чтобы он оставался одним из самых больших новых кораблей. Только Соединенные Штаты настаивали на сохранении прежних пределов (35 000 т и 406-мм), но англичане считали, что их удастся «дожать» до 28 000-тонного линкора с 12-дюймовыми орудиями. Поэтому результатом совещания было решение разрабатывать корабль именно с такими параметрами. Как выяснилось, решение ошибочное.

5 апреля 1935 года руководитель Отдела кораблестроения представил на рассмотрение четыре проекта, составленные в соответствии с выдвинутыми требованиями. Водоизмещение колебалось от 28 130 т до 28 500 т, скорость у первых двух («12-N» и «12-O») составляла 23 узла, у двух других («12-P» и «12-Q») была больше, но всего на четверть узла. Зато первая пара

имела на полдюйма более толстый пояс (318 мм вместо 305 мм в районе погребов и 293 мм вместо 280 мм на протяжении энергетической установки (ЭУ) и палубу (140 мм вместо 127 мм над погребами и 88 мм вместо 76 мм над машинами, котлами и рулевым управлением). Башни и барбеты на всех проектах 12-й серии имели одинаковую толщину – 293 мм (11,5 дюйма). Наиболее значительно разнилось вооружение: на «12-O» и «12-Q» девять 305-мм орудий размещались в трехорудийных башнях, на «12-N» применялось стандартное расположение (8 орудий в четырех башнях), а на «12-P» десять пушек того же 305-мм калибра находились в пяти двухорудийных установках. Надо заметить, что предыдущий, ранее категорически отвергнутый проект оставил свои следы. Все варианты 12-дюймовой* серии предусматривали наличие двенадцати орудий вспомогательного калибра (152 мм) с ретроградным казематным расположением, наряду с таким же количеством 120-мм зениток в спаренных «межпалубных» установках, которые предполагалось заново разработать для вооружения линкоров и авианосцев.

Дополняли вооружение четыре 8-ствольных 40-мм «пом-пома» – последний «писк» британской ПВО ближнего действия, ещё не принятые на вооружение, и 10 торпедных аппаратов, перекочевавших из того же задания 1933 года.

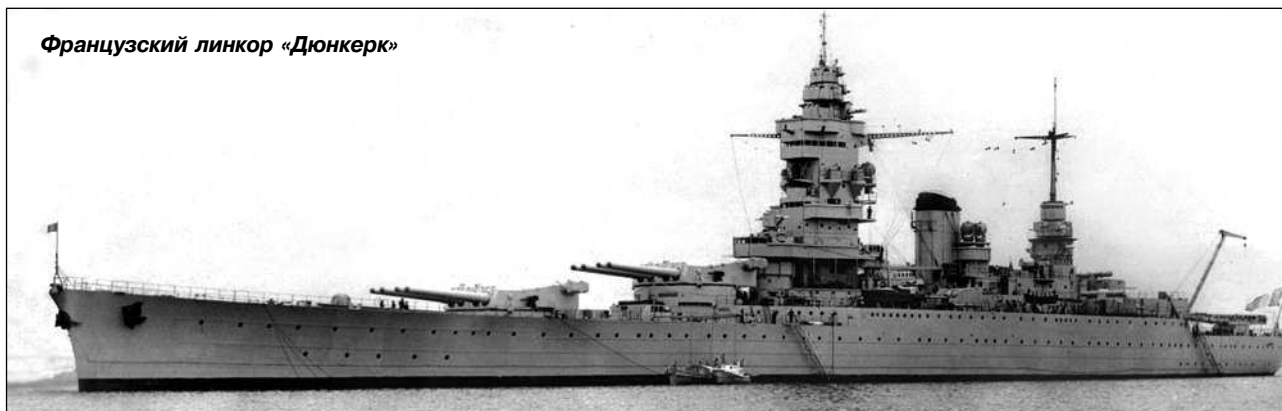
В результате все проекты сохраняли ряд явных слабостей, особенно с учётом крайне ограниченного водоизмещения (сохранение двух вспомогательных калибров на столь небольшом корабле, казематное расположение, торпедные аппараты и др.). Вместе с тем в них появились технические решения, сохранившиеся для дальнейших разработок; в частности, внешнее и вертикальное расположение брони вместо внутреннего наклонного пояса на «Нельсоне». (По сути дела, также ретроградное.) В целом же английский вариант линкора ограниченного водоизмещения значительно уступал примерно равному по размеру «Дюнкерку» практически по всем параметрам. Не говоря уже о старых линейных кораблях, например, тем же «Куин Элизабет», которые как раз весьма активно модернизировались, обретая новое оборудование, зенитную артиллерию и принципиально новые боевые

* Британские проекты обычно обозначались цифрой, соответствующей калибру главной артиллерии, с буквами, относящимися к конкретному варианту.



Эрни Чэтфилд (лорд Чэтфилд, 27.09.1873 – 15.11.1967), занимал должность Первого лорда Адмиралтейства с января 1933 г. по 7 сентября 1938 г.

Французский линкор «Дюнкерк»



12-дюймовые проекты линейных кораблей в сравнении с французским ЛК «Дюнкерк», 1934 г.

Проект	12N	12O	12P	12Q	«Дюнкерк»
Водоизмещение, станд., т	28 500	28 130	28 500	28 500	26 500
Длина, м	174	174	180	180	209
Ширина, м	31,1	31,1	31,6	31,6	31,1
Осадка, м	8,85	8,85	8,7	8,7	8,7
Мощность механизмов, тыс. л.с.	45	45	45	45	112,5
Скорость, уз	23	23	23,25	23,25	29,5
Вооружение (ГК)	8-305	9-305	10-305	9-305	8-330
Бронирование, пояс, мм	318	318	305	305	235
Палуба, МКО, мм	88	88	76	76	127
Палуба, погреба, мм	140	140	127	127	127

качества. Если бы они были построены, сложилась бы весьма странная ситуация: оставшиеся в строю единицы предыдущих поколений оказались бы более сильными и более ценными, чем новые.

Несомненно, что явная неудача этих разработок сыграла свою роль в том, что Британия более не настаивала на радикальном ограничении размеров линкоров. Специалисты убедились сами и убедили Адмиралтейство в невозможности создать полноценный боевой корабль в пределах 25–28 тыс. т. Между тем все яснее становилось, что основные морские державы-соперники планируют создание быстроходных и сильно защищенных единиц предельного водоизмещения – 35 000 тонн.

Поэтому в 1935 году требования Адмиралтейства резко изменились в направлении создания именно такого корабля. В Отделе военного кораблестроения был разработан ряд эскизных проработок с самыми различными комбинациями вооружения, скорости и защиты.

Постоянными для всех проектов оставалось стандартное водоизмещение в 35 000 т, а также нормальный запас топлива 4000 т.

Первоначально лорды склонялись к принятию наименее удачных 14-дюймовых вариантов с 23-узловой скоростью – «14А» или «14Q», имевших к тому же самое слабое горизонтальное бронирование. Однако

Основные характеристики проектов британских линейных кораблей, 1935 г.

Проект	16A	16B	16C	15A	15B	14A	14Q	14C	14D	14E	14F
Длина макс., м	234,9							234,9	234,9	234,9	225,7
Ширина, м	31,7							31,7	31,7	31,7	31,7
Средняя осадка, м	8,54							8,54	8,54	8,54	8,54
Мощность, тыс. л. с.	112			112				112	112	112	80
Скорость, уз.	30	27	27	30	27	23	23	30	30	30	27
Вооружение (ГК)	9-406	8-406	9-406	9-381	9-381	12-356	12-356	12-356	8-356	10-356	12-356
Толщина брони, мм*											
Пояс (погреба)	305	356	317	317	356	343	343	305	356	317	343
Пояс (ЭУ)	280	343	317	317	343	317	317	280	343	317	305
Палуба (погреба)	127	152	133	133	152	127	127	127	159	133	152
Палуба (ЭУ)	76	133	121	121	140	89	89	89	127	133	102
Барбеты (макс.)	305							305	343	305	343
Башни (лоб)	406							305	305	305	305
Башни (крыша)	229							190	190	190	190
Вес механизмов, т	2875	2375	2375	2375	2375	1950	1900	2875	2875	2375	2375
Вес вооружения, т	7160	6450	7160	6270	6270	7150	6860	7160	5770	6060	6860
Вес брони, т	10 075	11 725	11 015	11 155	11 955	11 325	10 525	10 075	11 955	11 395	11 365

Примечание: имеется в виду так называемая «весовая» толщина, реальная на несколько процентов меньше. Более подробно разобрано в разделе «Бронирование». Веса – в «длинных» английских тоннах (1,016 метрической тонны).



Во время празднования серебряной свадьбы короля Георга V и королевы Марии в 1935 г. был устроен конкурс на самый оригинальный автомобильный кузов. Победил автомобиль, «загримированный» под линкор «Кинг Джердж V», обойдя при этом модель королевской же яхты «Виктория и Альберт»

сведения о 30-узловых линкорах, проектировавшихся в Италии, Франции, Германии и США, выдвинули на первый план гораздо более разумные варианты с ГК того же калибра («14D» – «14E»). Оказалось, что наличие типичный случай непродуманных технических решений и что можно сохранить практически то же вооружение и бронирование, повысив ход до 27 узлов. После определенных сомнений было решено остановиться именно на такой скорости, поскольку более высокая (например, 30 уз.) в значительно большей степени влияла на остальные характеристики. Привыкшие мыслить стратегически, англичане справедливо считали, что в операционном использовании разница между такими кораблями будет небольшой, а на тактику гораздо сильнее влияют всевозможные непредсказуемые заранее факторы, чем лишние 10 % хода.

Значительно большие колебания вызвал выбор калибра артиллерии и толщины бронирования. Здесь требовалось предсказать, на каких дистанциях будут проходить будущие сражения. В середине 30-х годов британские штабные рекомендации предполагали, что для решительного боя линкорам потребуется сблизиться на 60–80 каб. Не отрицалось, что они смогут достичь заметного процента попаданий и на 90–100 каб., но потопить друг друга на таком расстоянии не сумеют.* Близкие дистанции требовали более толстой брони, тогда как калибр орудий приобретал скорее второстепенное значение. Орудия меньшего калибра в теории могли развивать несколько большую скоро-

стрельность (примерно 2 залпа в минуту у 14-дюймовых против 1,5–1,7 у 16-дюймовых); причём именно на меньших дистанциях, где время полета снаряда до цели не превышало 20–30 сек., можно было попытаться это преимущество реализовать. Англичане в своих расчётах основывались на том, что на каждые четыре 14-дюймовых снаряда за то же время можно выпустить только три 16-дюймовых.

Проекты «14С» и «16А» оказались отвергнутыми из-за слишком слабой палубной защиты (3 дюйма), оставлявших их «голыми» против огня 381–406-мм орудий на дальних дистанциях. «14D» с его восемью 14-дюймовыми орудиями выпал из рассмотрения, как недовооруженный. Хотя при сравнении варианта «14F» с «16А» и «15А» указывалось, что 14-дюймовый линкор столь же мощен, как и более крупнокалиберные варианты, но вот среди 27-узловых наиболее предпочтительным представлялся как раз «16С»; примерно эквивалентным ему оказывался и «15В», оба с девятью орудиями в трёхорудийных башнях. В окончательном решении совещания в Адмиралтействе от 20 сентября 1935 года наметился пресловутый компромисс, сказавшийся на судьбе как «кингов», так и их наследников – «лайонов». Говорилось о том, что следующие линейные корабли будут иметь девять 381-мм орудий и скорость «не менее 29 узлов». Предполагалось, что они составят основу флота Великобритании в северо-европейских водах (Флот Метрополии – «Home Fleet»), а для борьбы с вооруженными 406-мм пушками американскими и японскими кораблями будет построена следующая серия. Так что 14-дюймовый проект изначально отнюдь не был в числе фаворитов, но окончательное решение откладывалось, как оказалось, в неопределённое будущее.

Поэтому не столь уж удивительно, что именно 14-дюймовый вариант в конце концов стал основным. Тому нашлось несколько причин, основной из которых являлись политические соображения. Осенью 1935 года в Адмиралтейство поступили данные дипломатического зондирования, говорящие о вероятном согласии Соединенных Штатов на ограничение будущих линкоров теми же 35 000 т, но с вооружением калибра не более 356 мм. Предполагалось, что к такому соглашению примкнет и Япония. Находившейся в не слишком хорошем финансовом положении Великобритания приходилось срочно сделать свой выбор, поскольку для того, чтобы суметь ввести в строй первые новые линкоры в 1940 году, на разработку и производства нового орудия оставалось менее трех лет. Даже не имея твердой уверенности в намерениях своих заокеанских соперников, англичане все же не могли игнорировать возможность договориться на выгодных для себя условиях. Правильнее всего было бы разрабатывать сразу два образца (например, 356-мм и 406-мм калибра), но нехватка средств не позволила этого сделать. Поэтому 10 октября 1935 года последовало окончательное решение: строить 35 000-тонные ли-

* Во время и после окончания Первой мировой войны лидерами в отношении стрельбы на дальние дистанции оставались американцы; представлялось, что попаданий можно достичь и на 15 и даже 20 миль, в особенности с использованием самолётов-корректировщиков. «Борьба за дальность» включалась в технические задания новых линкоров и кораблей других классов в качестве одного из главных факторов в большинстве стран; в этом отношении британский подход оказался наиболее разумным и близким к реальностям будущей войны.

нейные корабли с вооружением из двенадцати 356-мм орудий со скоростью 28 уз. В конце ноября решение Адмиралтейства прошло утверждение в кабинете министров и стало руководством к действию.

Решение это оказалось в итоге неудачным. Англичане всё же «не угадали» с калибром, поскольку долгожданная международная конференция об ограничении морских вооружений, состоявшаяся в Лондоне в конце 1935 – начале 1936 года, не дала ожидаемых хозяевами результатов. Хотя Англия, США и Франция подписали в марте 1936 года соглашение, включавшее, в частности, пределы для линкоров в 35 000 т по водоизмещению и 14 дюймов по калибру артиллерии, но в нем оставалась огромная дыра. Одна из статей гласила, что если в течение года к договору не присоединится Япония, то страны-участники могут повысить калибр до 16 дюймов. Более того, указывалось, что если какое-либо государство, не подписавшее соглашение, превысит оговоренные размеры, то подписанты также могут увеличить параметры своих линкоров до аналогичных значений. По сути дела, второе Лондонское соглашение оказалось мертворожденным, что история только подтвердила. Англичане же стали единственными его участниками, придерживавшимися правил игры, что, конечно же, сказалось на боевых свойствах последней серии их линейных кораблей. Впрочем, главные, пока совершенно непредсказуемые неприятности с их вооружением еще были впереди.

Тем временем проектирование шло своим чередом. 12 ноября 1935 года, через месяц после принятия принципиального решения, Контроллеру флота был представлен проект «14L», имевший все основные характеристики будущего «Кинг Джордж V».

Однако, поскольку на корабле предусматривалась новая для Британии схема ЭУ с агрегатным расположением и чередованием машинных и котельных отделений, консервативным специалистам Королевского флота показалось опасным иметь характерные для этой схемы длинные валы. К Управлению военного кораблестроения было выдвинуто требование подготовить другой вариант, с несколько более короткими валопроводами. Альтернативный проект, «14N», по основным характеристикам совпадал с «14L», а по внешнему виду отличался одной дымовой трубой вместо двух, что, по соображениям проектировщиков, не только экономило длину валов, но попутно могло затруднить противнику определение изначального направления движения корабля на больших дистанциях. Более существенные изменения таились внутри корпуса. Чтобы укоротить валы примерно на 10 м, пришлось сдвинуть турбины в корму, а 114-мм универсальные установки и их погреба сконцентрировать перед машинным отделением.

«Смотрины» обоих вариантов состоялись на заседании коллегии Адмиралтейства сразу после наступления нового, 1936 года. Заместитель начальника Морского штаба и Контроллер флота высказались в пользу проекта «14N». Наиболее существенным результатом этого совещания стало изменение вспомогательной артиллерии. Вместо первоначально запланированных десяти установок 114-мм калибра решили оборудовать линкор восемью башнями с 133-мм универсальными пушками, составлявшими основное вооружение новых «флотских» крейсеров типа «Дидо».

Тем самым как усиливался зенитный огонь, так и в особенности улучшалась способность отражать атаки эсминцев. (Англичане так и не рискнули пойти по тому же пути, что и американцы, и полностью перейти на «эсминный» универсальный калибр на линкорах.) Главный недостаток этого решения заключался в том, что проектирование новой установки к тому времени еще даже не начиналось, и срочно вызванный директор Отдела морской артиллерии обещал «представить дополнительную информацию» только в конце года! 114-мм орудия, по крайней мере, находились в гораздо более продвинутой фазе разработки.

В итоге «дополнительных улучшений» родился очередной вариант, уже «14O», отличавшийся увеличенной на пол-узла скоростью (28,5 уз. при стандартном водоизмещении) и запланированной форсировкой турбин на 10% мощности (до 110 тыс. л.с.), что позволило бы сохранить скорость более 28 узлов при полном водоизмещении. Толщина пояса теперь варьировалась не только по длине, но и по высоте, составляя в районе погребов главного калибра (ГК) 152 мм по нижней кромке, 356 мм по ватерлинии и 330 мм по верхней кромке, а в районе ЭУ соответственно 127, 330 и 305 мм. Несколько пострадало по сравнению с вариантом «L» и горизонтальное бронирование (палуба над погребами 140 мм, над машинами 114 мм). Но на чертеже впервые появились 133-мм универсальные установки среднего калибра, как уже отмечалось, только разрабатываемые в это время для новых крейсеров типа «Дидо».

Проект мало-помалу приобретал законченные очертания. И тут сказались последствия поспешного выбора 14-дюймового главного калибра. Защита корабля планировалась именно против аналогичных снарядов, поэтому упоминание о возможном появлении 15-дюймовок у линкоров европейских держав (Италии и Франции) и 16-дюймовых орудий у «тихоокеанцев» – американцев и японцев – заставляли срочно пересмотреть схему бронирования в сторону его усиления. Между тем довольно сильно «размазанная» по большой высоте броня и так поглощала уже несколько более трети водоизмещения, и резервов для ее усиления было немного.

В числе предложений фигурировали: уменьшение высоты пояса на одно межпалубное пространство (т.е. примерно на 1/3), уменьшение скорости на 2 узла, и ослабление вооружения до 9 орудий того же калибра в трёх 3-орудийных башнях. Все предложенные варианты представлялись крайне нежелательными, поскольку, несомненно значительно ослабляли общие боевые качества линкора. Уменьшение высоты пояса резко снижало боевой запас плавучести, падение скорости хода автоматически приводило к укорачиванию корпуса, что просто не оставляло места для корабельных самолетов (не говоря уже о тактических неудобствах), а девять 14-дюймовок ставили новый корабль в невыгодные условия по отношению к зарубежным новым линкорам, среди которых «британцы» становились уже явно и безусловно самыми слабыми в артиллерийском отношении. Неплохим выходом казалась замена ГК на восемь 381-мм орудий (как в варианте «15С», который, напомним, сочли в свое время наилучшим). Это позволяло сэкономить нужные 800 т, не ослабляя огонь и применив излюбленное Адмиралтейством симметричное расположение четырех двухорудийных башен, но Британия, точнее её политическое

руководство, всё ещё хотела честно придерживаться Лондонского соглашения.

Итогом явился компромисс – из числа тех, которые нельзя назвать счастливыми. На линкоре сохранили обе нижние 4-орудийные башни в носу и корме, а возвышенную носовую («В») заменили 2-орудийной. Таким образом, линейный корабль потерял 2 орудия; в качестве дополнительного отрицательного бонуса сроки готовности его вооружения отодвинулись еще на несколько месяцев, поскольку требовалось создать и запустить в производство две артиллерийские установки вместо одной. До предполагаемого вступления первой единицы серии в строй оставалось 4 года, а разработку двухорудийной башни даже пока не включили в планы! В ряде источников отмечается, что 10-орудийное расположение выбрано из соображений сохранения остойчивости, однако это неверно. Проект содержал значительный запас по остойчивости, и острой необходимости жертвовать орудийной мощностью с этой стороны не было. Основной причиной являлось именно требование усиления основного бронирования и местной и подводной защиты при строгом соблюдении договорного ограничения. Более того, из-за изменения распределения весов по длине корпуса пришлось произвести пересчет продольной нагрузки и перенести всю цитадель примерно на 2 м к носу.

Между тем специалистам не понравилось сосредоточение вспомогательной артиллерии в центре корабля, возникшее в результате попытки уменьшения длины валов. Теперь более опасной показалась возможность затопления всех 133-мм погребов одним подводным взрывом, и универсальную артиллерию вновь разнесли в виде двух групп, как в проекте «L». Естественно, что длина валов при этом снова увеличилась. По сути, проектировщики оказались вынужденными «маневрировать в тесных водах», пытаясь совместить несовместимое при жестких ограничениях.

В конце концов все очередные изменения были зафиксированы в новом варианте «14Р», в котором от проекта «N» остался только высокий пояс. Единственным позитивным итогом этой обширной и не очень толковой «перекройки» оказалась экономия примерно 850 т, из которых 770 т дала замена 4-орудийной башни на 2-орудийную.

Любопытно, что вроде бы очевидное решение выбрать в качестве жертвы для замены верхнюю носовую башню изначально не выглядело столь уж очевидным. Проектировщики рассматривали все три варианта, поскольку каждый из них давал свои преимущества. Так, если бы 2-орудийной стала башня «У» в корме, то удалось бы снизить общую нагрузку на изгиб корпуса, ослабить воздействие орудийных газов на авиаоборудование и улучшить расположение снарядных погребов. Однако при этом огонь в корму становился вовсе символическим. Совсем вроде неудачная замена нижней носовой башни «А» также позволяла уменьшить изгибающие корпус нагрузки, сдвинуть всю цитадель к носу и тем самым улучшить расположение погребов кормовой башни. Кроме того, улучшались обводы носовой части. Отрицательный эффект же вполне понятен: «верхний вес» не уменьшался, и для сохранения исходной остойчивости приходилось даже принимать дополнительные меры. Наконец, принятый вариант с «урезанной» башней «В» также позво-

лял немного сдвинуть цитадель в нос, давал наибольшую экономию общей нагрузки и уменьшал воздействие газов на главную надстройку при стрельбе на максимальных углах разворота носовых башен в корму. В итоге именно из-за критического момента, связанного с попытками удержаться в пределах договорного водоизмещения – экономии веса, этот вариант и был избран для реализации.

О том, насколько страстно англичане хотели бы сэкономить на новых морских вооружениях, свидетельствуют шедшие уже после принятия проекта «кингов» в 1937 – 1938 годах работы по совершенно экзотическим кораблям, проводившиеся в инициативном порядке капитаном Б.Экуортом. Язык с трудом поворачивается назвать их линкорами: при водоизмещении в 12 000 т и относительно приличном для таких «карликов» бронировании они несли бы шесть 356-мм орудий и не могли бы развивать скорость более 17 узлов. В качестве завершающего штриха к этому «прогрессу» можно отметить, что на них предполагалось вернуться к угольному отоплению. Ну, или хотя бы к смешанному. Реакция на столь «смелое новшество» в Адмиралтействе оказалась довольно понятной. Хотя в смысле стоимости эти уродцы вполне удовлетворяли любым запросам «экономов».

Одним из ярких борцов со всеми этими паллиативами стал Уинстон Черчилль, в то время «всего лишь» член парламента. В августе 1936 года он написал эмоциональное письмо тогдашнему Первому лорду Адмиралтейства Сэмьюэлу Хору, в котором говорил, что: *«...и снова только мы страдаем от договорных ограничений. Я не сомневаюсь, что в 35 000-тонном корпусе можно получить гораздо более сильный корабль с тремя трёхорудийными 16-дюймовыми башнями, чем с 14-дюймовыми в любой комбинации. Такой корабль не просто будет лучше, он будет ещё и восприниматься как лучший корабль и более яркий символ морской мощи [Британии] всеми, включая тех, кто на нём будет служить.»* Сэр Уинстон применил даже довольно рискованный для «британца и патриота» аргумент, напомнив времена прошедшей Великой войны, когда *«немцы смогли выжать гораздо больше из равного калибра, чем англичане, стреляя более тяжёлыми снарядами дальше и точнее. Нам оставалось отвечать только более сильным ударом.»*

В специальном открытом письме от 1 августа 1936 года он писал, адресуясь к лордам Адмиралтейства: *«Адмиралтейство попадет в глупое положение, если вляпается в постройку пары кораблей с 14-дюймовыми пушками, в то время как и Япония, и США через несколько месяцев примутся за 16-дюймовые. Я бы подумал о возможности отложить [закладку] и наверстать упущенные полгода во время постройки. Чудовищная идея – строить британские линкоры стоимостью по 7 миллионов фунтов, которые не являлись бы сильнейшими в мире!»*

Но это совершенно точное замечание не помогло, как и другие яркие строки этого примечательного письма, завершавшегося ссылкой на знаменитые слова «старшины Фишера»: *«Британский флот всегда существует первым классом».* Уменьшенный и урезанный в числе главный калибр остался на своём месте, обрекая будущий «становой хребет» имперского флота на роль аутсайдера. Можно предположить, что Хо-

ра, оставившего этот меморандум без последствий, задела слова находившегося тогда не у дел Черчилля: «Будь я на вашем месте, ничто не смогло бы заставить меня унизиться до четырнадцатидюймовок». Но дело скорее к тому времени состояло исключительно в сроках. Менять решение по выбору уже проектировавшихся стволов и установок просто не предоставлялось возможным: война могла разгореться очень скоро, и Англия не хотела оказаться уже не только аутсайдером, но и банкротом вовсе без новых линкоров.

Стадия проектирования формально завершилась 29 июля 1936 года, когда чертежи варианта «14Р» обрели свою окончательную форму и были утверждены Адмиралтейством. Но машина постройки была запущена раньше, 21 апреля того же года, когда британский парламент санкционировал постройку двух единиц, включенных в программу 1936 года. 29 июля был выдан официальный заказ на новые линкоры, хотя окончательный вариант к тому времени всё еще не был утвержден Советом Адмиралтейства. Хотя проект «14Р» остался единственным вариантом 24 мая, окончательные чертежи, несмотря на весьма интенсивную работу, с привлечением инженеров и чертёжников сверхурочно, удалось завершить только к началу октября. (Стоит отметить, что коллектив, работавший над составлением детальных построечных чертежей, по послевоенным меркам выглядел очень скромно. В самую горячку завершения работ он состоял из главного конструктора проекта (им являлся Г.Пенгелли, способный проектант, выдвинутый на выполнение столь важного задания руководителем Отдела проектирования Адмиралтейства сэром Стэнли Гудоллом), двух его помощников и всего 18 чертёжников.) Лишь 15 октября Совет Адмиралтейства наконец принял проект к исполнению.

В том же месяце лордам Адмиралтейства предстояло принять еще одно важнейшее решение. Им следовало утвердить проект, по которому будут строиться следующие три единицы, включенные в кораблестроительную программу 1937 года. И, как это неоднократно имело место во многих странах, срочность сказалась на качестве. Теоретическая возможность исправить ситуацию с вооружением осталась нереализованной. Хотя Лондонское соглашение совершенно очевидно дышало на ладан, Япония еще не высказалась официально, и Контроллер флота предложил, чтобы единицы программы 1937 года полностью повторяли своих предшественников. Впрочем, любой другой вариант, даже в отсутствии договорных ограничений, привел бы к значительным задержкам. Новые орудия и их установки отложили бы срок вступления кораблей в строй не менее чем на год-полтора. Возвращение на место 4-орудийной башни «В» с сохранением усиленной защиты требовало увеличения водоизмещения примерно на 1000 т, но главное – значительного изменения проекта с перепланировкой внутреннего расположения погребов.* Артиллерия и без того оставалась критическим моментом, поскольку

* Интересная информация для любителей различных «перепланировок на коленке», свидетельствующая о том, насколько тесно связаны различные элементы конструкции боевого корабля; дополнительный вес самих орудий составлял менее 200 т, а их установки – около 500 т. Ещё 300 т прироста обуславливались необходимой переконпоновкой.

Данные окончательного варианта проекта «Кинг Джордж V (проект 14Р) по состоянию на сентябрь 1936 г.

Стандартное водоизмещение, т	35000
Длина между ПП, м	213,5
Длина по ВЛ, м	225,7
Длина макс., м	227,2
Ширина макс., м	31,4
Осадка средн. при станд. водоизм., м	8,54
Осадка средн. при полн. водоизм., м	9,61
Мощность, л. с.	100000
Скорость при станд. водоизм., уз	28,5
Скорость при полн. водоизм., уз	27,5
Запас топлива, т	3700
Дальность 10-уз. ходом, миль	14000
Экипаж, чел.	1645
Вооружение: ГК	10-356 мм
Универсальный калибр	16-133 мм
Зенитные автоматы	32(4x8)-40 мм 16(4x4)-12,7 мм
Самолеты	4
Бронирование, мм: («весовые» толшины)	
Пояс по ВЛ в р-не погребов	381
Пояс по ВЛ в р-не машин и котлов	356
Траверзы	254 и 305
Барбеты	356
Башни, лоб	343
Башни, бок	229
Башни, крыша	152
Башни, задняя плита	178
Главн., палуба над погребами	152
Главн. палуба над машинами и котлами	127
Нижняя палуба в носу	127-64
Нижняя палуба в корме	127-114
Вспом. артиллерия, боковые стенки	51-25
Вспом. артиллерия, крыша	25
Рубка бока-крыша-пол	114-76 51
Противоторпедная переборка	44

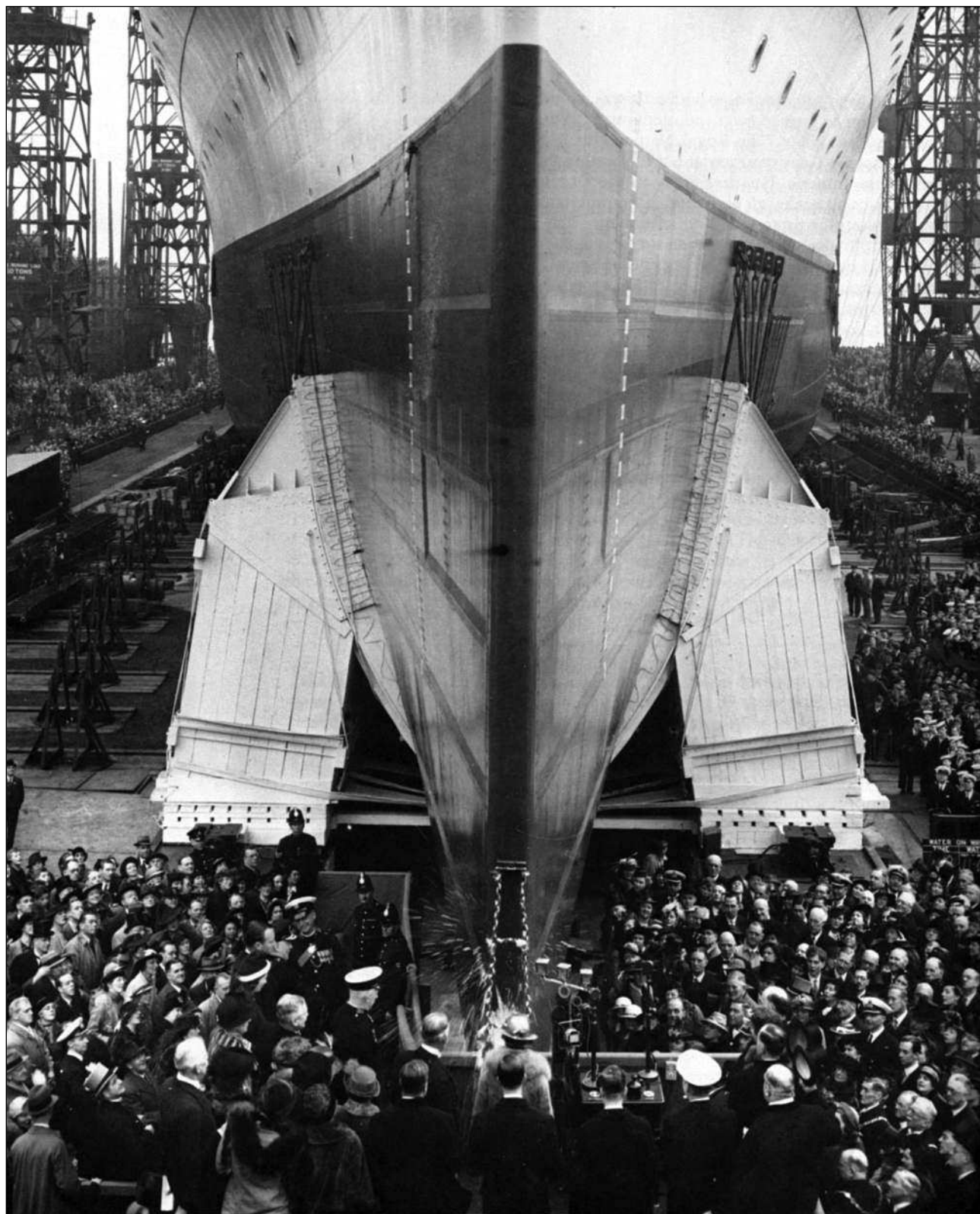
Примечания:

- 1) Боезапас главного калибра при стандартном водоизмещении должен был составлять 80 снарядов на орудие, вспомогательного калибра – 200 снарядов на орудие, зенитных автоматов – 500 патронов на ствол, 12,7-мм пулеметов – 2500 патронов на ствол.
- 2) Приведенная скорость соответствует проектной мощности 100000 л.с. Предполагалась возможность 10%-ной форсировки турбин и котлов в бою (до мощности 110000 л.с.), что должно было соответствовать увеличению скорости на 0,75 узла как при стандартном, так и при полном водоизмещении.

ку первые три башни ожидалось получить теперь только к маю 1940 года, что окончательно ставило крест на первоначальном плане вступления в строй первого корабля серии в июле того же года. В итоге первые 4-орудийные башни были поставлены аж на 11 месяцев позже первоначального плана, а 2-орудийные – на полгода позже.

Единственным утешением являлось практическое слияние обеих программ: 1936 и 1937 годов. Разница в сроках закладки первого и последнего корабля серии теперь составляла, по предварительной раскладке, всего полгода. То есть, если бы всё шло по плану, Британия могла бы быстро получить целую эскадру новейших линкоров, что в значительной степени скрашивало бы все их уже замеченные и ещё не выявленные недостатки. Но реальность оказалась довольно далеко от благих пожеланий. И не только начавшаяся через три года война стала тому причиной.

Гонки с Кригсмарине – Постройка



Предварительный график строительства двух первых единиц выглядел так:

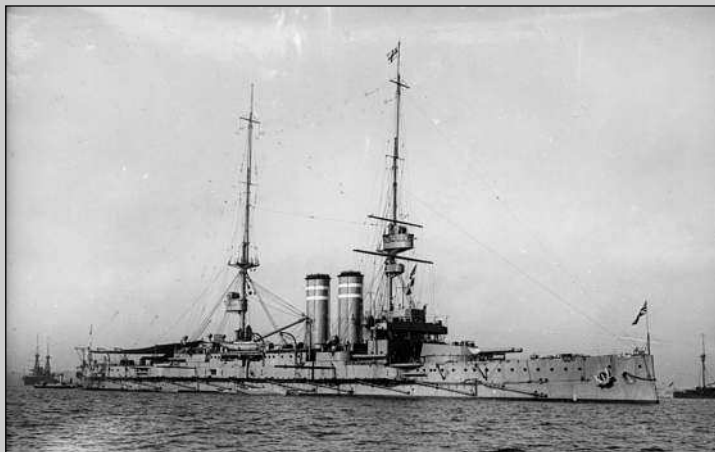
В апреле 1936 года заказ орудийных установок, в сентябре – результат торгов и выдача заказа на сами корабли, в феврале 1937-го – закладка, спустя два года, в январе 1939-го, – спуск на воду. Далее следовала достройка наплаву, наиболее важными вехами которой должны были стать установка башен ГК – в марте, мае и декабре того же года. А в июле 1940 года предполагалось ввести оба линкора в строй.

Начало работ выглядело вроде бы утешительно. Уже в первый месяц нового 1937 года на верфях самых известных британских «линкорных» фирм «Виккерс-Армстронг» и «Кэммел Лэйрд» были заложены кили «Кинг Джордж V» и «Принс оф Уэлс». 5 мая – дата официального начала постройки «Энсона, (ставшего впоследствии «Дюк оф Йорк») на заводе «Джон Браун и К° в Клайдбанке. Наконец, 1 июня и 20 июля, практически в полном соответствии с графиком, на стапелях фирм «Фэйрфилд» в Глазго и «Суон Хантер» в Уолсэнде были заложены две последние единицы серии, первоначально названные в честь руководителей Гранд Флита в Первой мировой войне адмиралов Джеллико и Битти.

Несколько слов о выборе названий. По традиции первый крупный корабль, закладываемый в момент восшествия на престол нового короля или королевы, получал его (или её) имя. Как раз в декабре 1936 года престол занял Георг VI, и головной линкор должен был бы получить его имя. Однако король настоял на том, чтобы эта очень почётная роль, явно остающаяся в истории, выпала на долю его отца, Георга V. Так и было решено. Остальные единицы получили изначально имена «Принс оф Уэльс», «Энсон», «Джеллико» и «Битти». Однако высокопоставленные подданные не могли оставить оказавшегося столь скромным владыку без «своего» корабля, и спустя год после коронации, в декабре 1938 года, «Энсон» переименовали в «Дюк оф Йорк». (Официально до вступления на престол Георг VI носил титул герцога Йоркского).

Не повезло с именами и следующей паре. Результаты Ютландского сражения, в котором роль Джеллико и Битти являлась ведущей, но не вполне безупречно исполненной, до тех пор (да и сейчас) подвергались горячему обсуждению. Да и вообще увековечивание столь близких по времени персон (оба флотоводца ушли из жизни один за другим совсем недавно, в 1935 и 1936 годах) не вполне отвечало британским традициям. В результате в феврале 1940 года, несмотря на довольно горячие протесты вдовы Джеллико, в качестве окончательных названий избрали имена более проверенных временем адмиралов Энсона и Хау. Джордж Энсон был адмиралом флота и Первым Морским лор-

На с. 12: торжественная церемония спуска на воду линкора «Принс оф Уэлс» 3 мая 1939 г.



В начале XX века в Британии сложилась традиция, согласно которой первый крупный корабль, закладываемый в момент восшествия на престол нового короля, назывался в его честь. Так в составе Королевского флота появились «Кинг Эдуард VII» (вверху) и «Кинг Джордж V» (внизу)



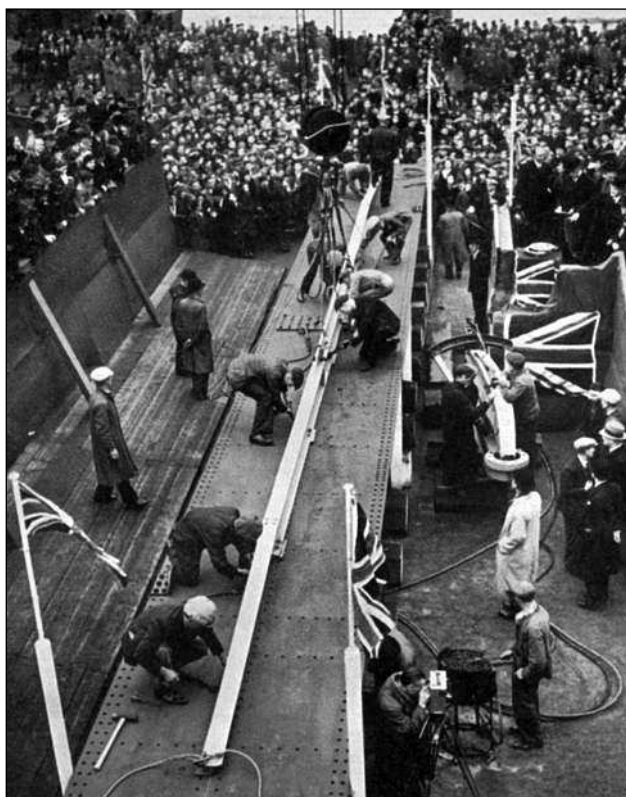
дом во вполне победоносном для Британии XVIII веке, а Ричард Хау командовал флотом в «Славном деле Первого июня» в 1794 году, победив в бою французов.

На службе члены команды часто называли свои корабли куда как более фривольно. Обычно по созвучию с действительным названием. Так, «Дюк оф Йорк» приобрёл кличку «Дак оф Йорк» (Duck of York вместо Duke of York) – «Йоркская утка». «Энсон» – «И ещё вдобавок» (Andsome вместо Anson), а «Хау» – довольно обидное прозвище «Как-нибудь» (AnyHow вместо Howe).

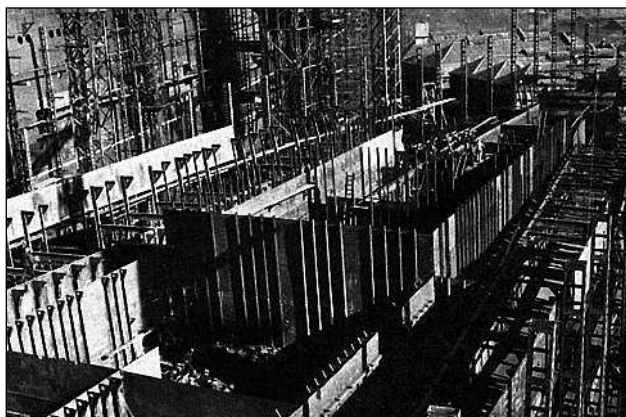
«Кинг Джордж V» стал первым линкором, введенным в строй с радиолокатором, и первым, на котором корабельные гидросамолёты предусматривались проектом. Он же впервые с 1877 года(!) не получил хорошо бронированную рубку, отличительную особенность всех британских линейных кораблей.

Постройка новых линкоров проходила полностью или в значительной части в условиях военного времени, что сказалось на сроках. Но виновным оказался не только противник. Едва ли меньшее влияние оказали «кораблестроительные каникулы», обусловленные международными соглашениями об ограничении вооружений. Так, заказ на «Кинг Джордж» получил всемирно известный концерн «Виккерс», однако выбранную для постройки линкора

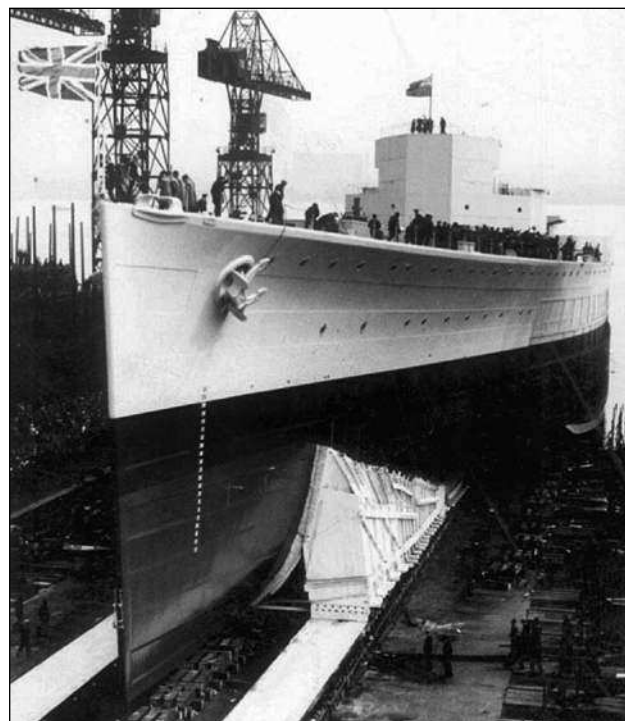
верфь Уокер расконсервировали и ввели в строй только незадолго до начала постройки. Пришлось срочно искать и набирать квалифицированный и обладающий специфическими навыками постройки больших кораблей персонал. Но если для головного корабля более или менее удалось выдержать запланированный темп постройки (отставание от плана составляло около трех месяцев), то задержки с остальными увеличились. (В особенности это относится к двум последним единицам серии.) Да и «Принс оф Уэльс» «подзадержался» на 8 месяцев. В остальном постройка велась по одному плану, даже водоизмещение при спуске от-



Торжественная церемония закладки «Принс оф Уэльс»



Сборка корпуса линкора «Дюк оф Йорк» на стапеле, 1939 г.



Вверху и на с. 15 (вверху): спуск на воду линкора «Принс оф Уэльс» 3 мая 1939 г.

личалось очень немного: для головного «Кинг Джордж V» оно равнялось 18 120 т, а «Принс оф Уэльс» и «Дюк оф Йорк» «весили» 18 578 и 18 852 т соответственно.

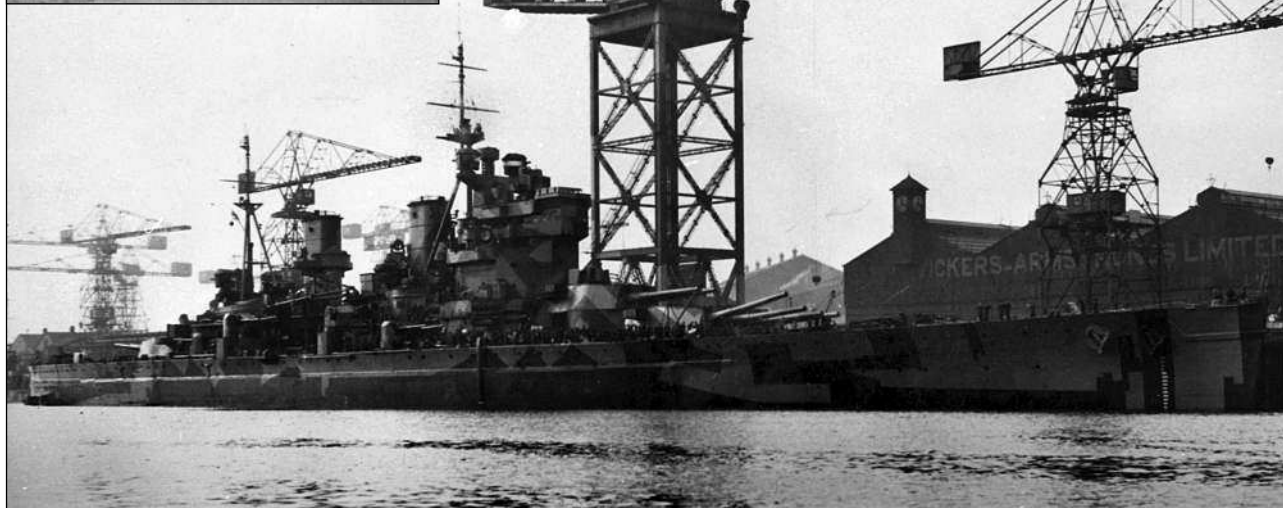
Обращает на себя внимание значительный промежуток времени между формальным вводом в строй (принятие комиссией от флота) и реальной боеготовностью кораблей. Даже в ситуации наступившей войны и острой необходимости в новейших линкорах он составлял от трех месяцев до полугода. В итоге Флот Метрополии получил свои первые линейные корабли нового поколения только на втором году войны, а две последних единицы вошли в его состав уже тогда, ког-

Entrance by Wincomblee Lower Gate	VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED Naval Yard, High Walker, Newcastle upon Tyne	STAND "B"
<p>LAUNCH</p> <p>OF</p> <p>H.M.S. "KING GEORGE V"</p> <p>at 3-45 p.m. on 21st February, 1939</p> <p>This ticket must be produced at the Wincomblee Lower Gate and also at the entrance to Stand "B"</p>		
<p>IMPORTANT—It is requested that all ticket holders be in their places not later than 3-15 p.m. The approach to Wincomblee Lower Gate at Station Road will be closed at 3-0 p.m., after which time no ticket holder will be admitted.</p>		

Пригласительный билет на церемонию спуска на воду линкора «Кинг Джордж V»



*Слева: спуск на воду линкора «Кинг Джордж V»
Внизу: линкор «Кинг Джордж V» в достройке*





Достройка линкора «Дюк оф Йорк» на верфи «Джон Бранун», 1941 г. На переднем плане – эсминец «Найзам», справа – монитор «Робертс»

да наиболее острая нужда в них по большей части миновала. Впрочем, подобная ситуация оказалась характерной для всех основных морских держав, кроме Японии, приступившей к боевым действиям в конце 1941 году с практически завершённой кораблестроительной программой. Военное время оставило свой след и на документальных свидетельствах строительства «кингов»: количество сохранившихся документов об истории их постройки невелико. Многие погибли при бомбёжках и в послевоенной очистке архивов испытывавших финансовые сложности фирм-строителей от «излишков бумаг».

Ввод в строй первых единиц происходил в жёсткой гонке с Германией, которая уже находилась в состоянии войны с Британией. Возникла вполне реальная угроза, что «Бисмарк» и «Тирпиц» смогут начать действовать раньше, чем «кинги», и англичане останутся без единого нового линейного корабля, способного противостоять им на океанских коммуникациях. «На бумаге» стороны пришли к финишу почти одновременно: «Бисмарк» хотя и вошёл формально в строй на два месяца ранее «Кинг Джордж V», но по строгим немецким тре-

бованиям был готов к действиям только 8 месяцев спустя. В результате в боях с ним сумел принять участие не только головной британский линкор, но и второй по очереди «Принс оф Уэльс», хотя тот формально вошёл в строй на месяц позже уже второго германского соперника, «Тирпица». И это при том, что задержка с «принцем» во многом была обусловлена тем, что он пострадал от действий противника ещё на стапеле.



Повреждения обшивки корпуса «Принс оф Уэльса» в результате близкого разрыва бомбы в августе 1940 г.



Линкор «Принс оф Уэльса» в сухом доке Росайта, январь 1941 г.