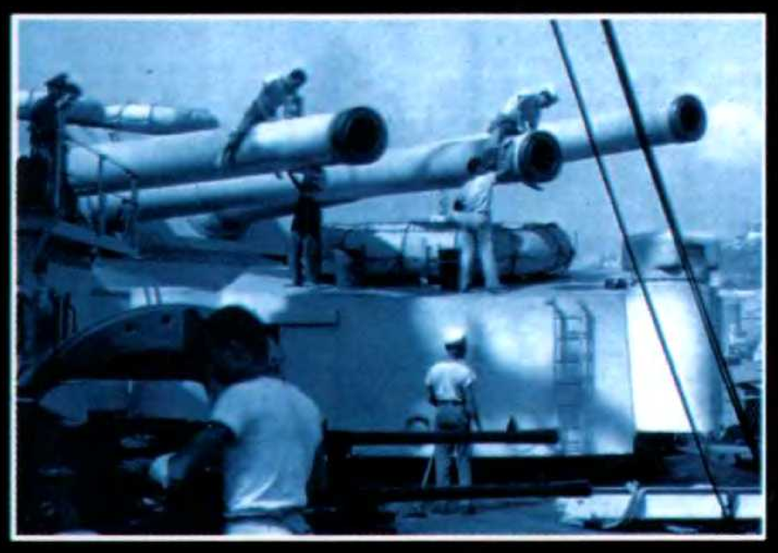
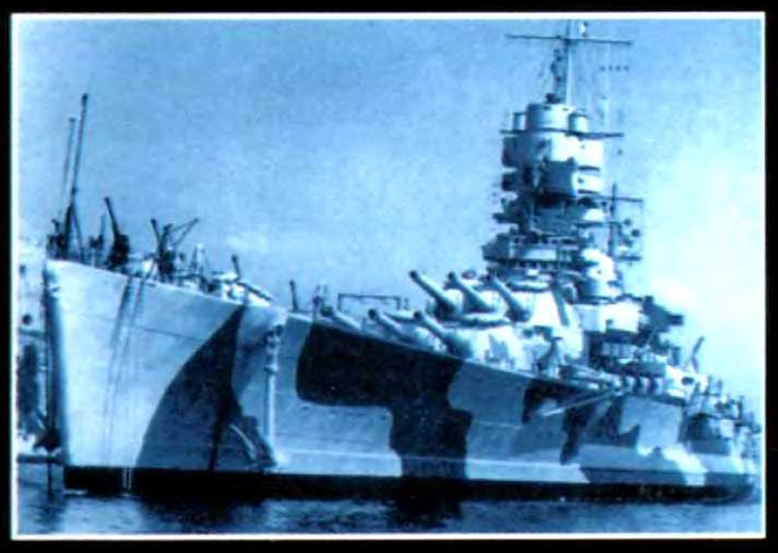
АРСЕНИЙ МАЛОВ, СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

Суперлинкоры Муссолини

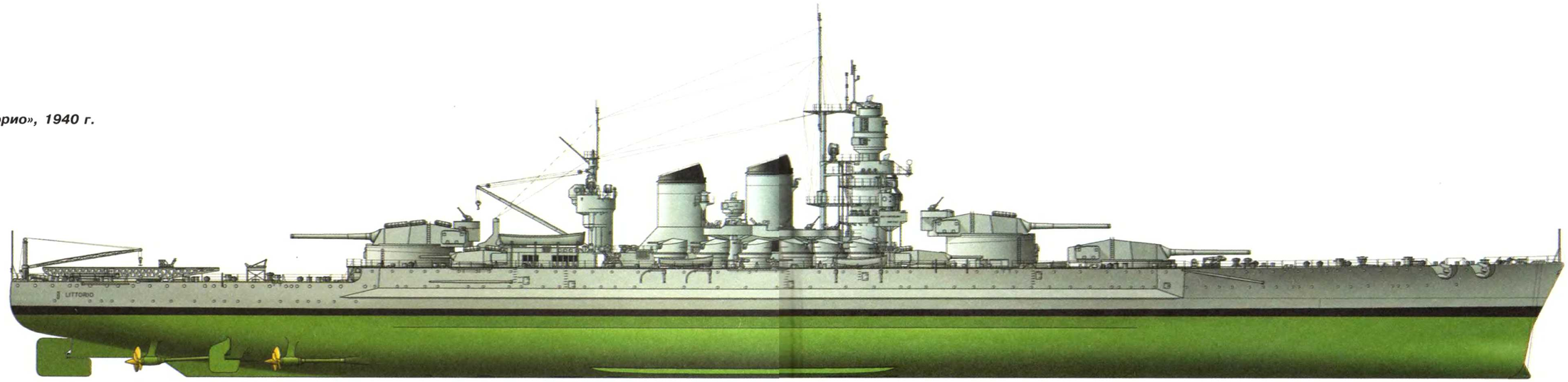
Главные неудачники Второй Мировой

«ЛИТТОРИО», «ВИТТОРИО ВЕНЕТО», «РОМА»

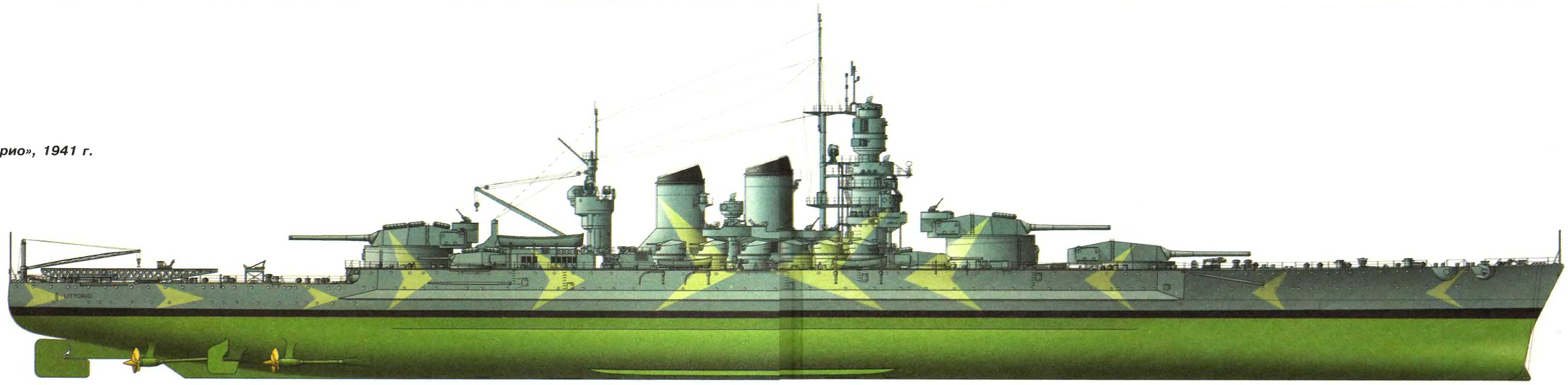




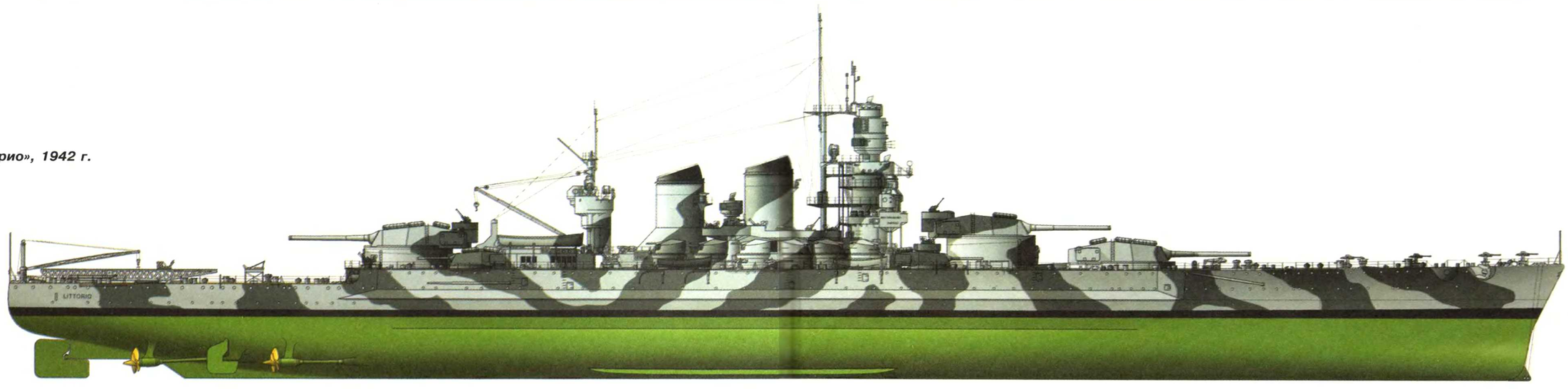
Линкор «Литторио», 1940 г.



Линкор «Литторио», 1941 г.



Линкор «Литторио», 1942 г.



АРСЕНИЙ МАЛОВ, СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

Суперлинкоры Муссолини

ГЛАВНЫЕ НЕУДАЧНИКИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

PROXiS
Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2010

УДК 629.12
ББК 68.54
М 19

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Малов А. А.

М 19 Суперлинкоры Муссолини / Арсений Малов, Сергей Патянин. — М. : Эксмо : Яуза : Коллекция, 2010. — 176 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-39675-7

«Итальянцы строят корабли лучше, чем потом на них плавают» – правота этого уничижительного отзыва Уинстона Черчилля подтверждается всей историей Второй Мировой. К началу войны Италия всерьез претендовала на господство в Средиземном море, обладая самыми мощными кораблями на этом театре военных действий – великолепными линкорами «Литторио», «Витторио Венето» и «Рома», превосходившими всё, что имели Союзники. Однако достойно распорядиться этими шедеврами кораблестроения итальянские адмиралы так и не смогли – результативность новейших суперлинкоров дуче оказалась близка к нулю: за всю войну они записали на свой счет лишь одно (!) попадание во вражеский корабль, причем в эсминец, да и то скорее случайно. Зато их противники неоднократно ухитрялись вывести итальянские линкоры из строя – «Литторио» и «Витторио Венето» то и дело отправлялись на верфь ремонтироваться после удачных атак английской авиации и подводных лодок. А кульминацией «невезучести» стало потопление «Ромы» и повреждение «Литторио» недавними союзниками немцами по пути на Мальту, где должна была произойти капитуляция итальянского флота. Германские асы накрыли линкоры радиоуправляемыми планирующими бомбами – первый в истории опыт успешного боевого применения высокоточного оружия!

О незавидной судьбе, несчастливой службе и бесславной гибели гордости фашистского флота рассказывает эта книга, богато иллюстрированная сотнями уникальных чертежей и фотографий.

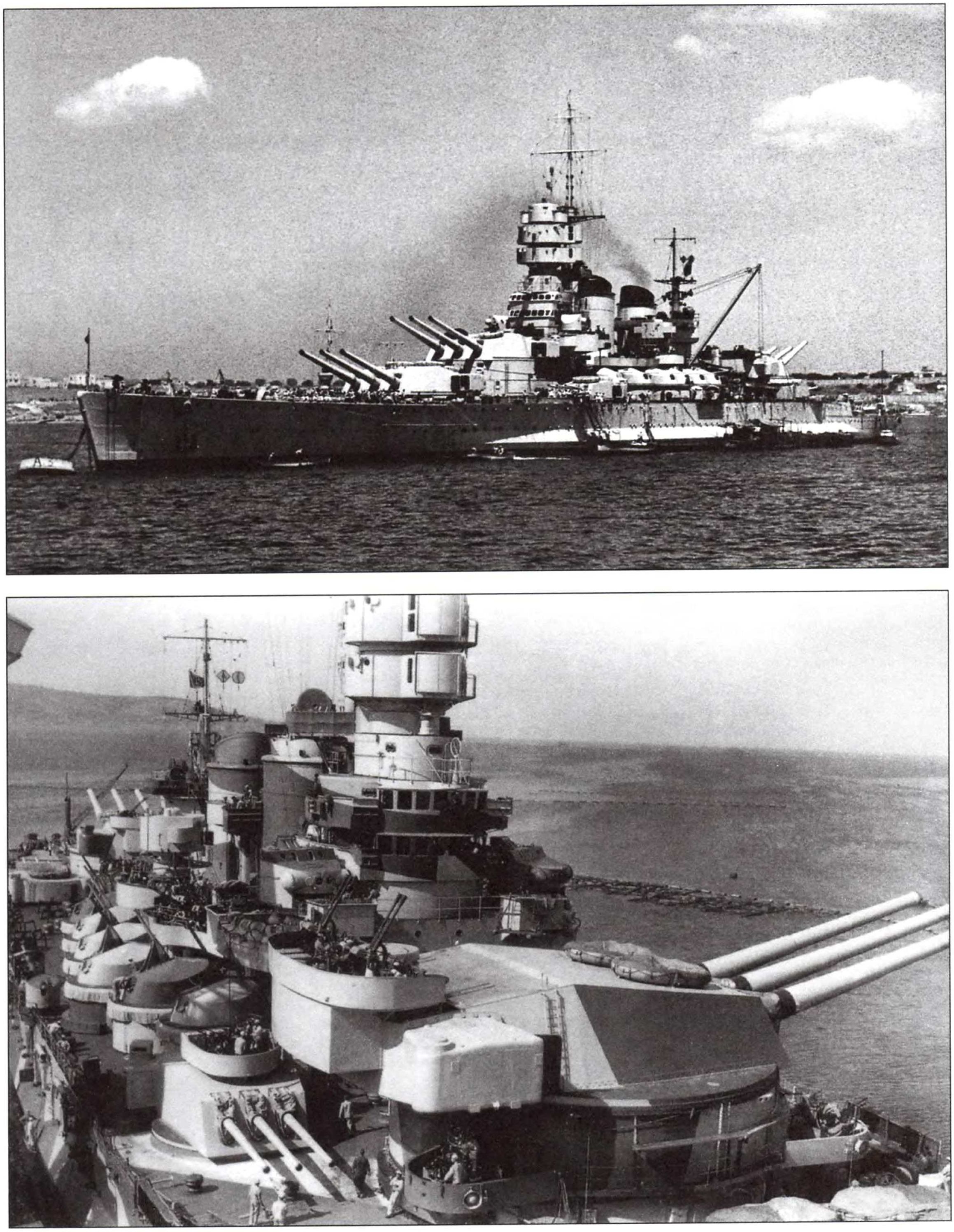
УДК 629.12
ББК 68.54

© Малов А. А., Патянин С. В., 2010
© Оформление.
ООО «Издательство «Эксмо», 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Коллекция», 2010
© ООО «Издательство «Эксмо», 2010

ISBN 978-5-699-39675-7

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ 5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ 22
Корпус 22
Надстройки 24
Бронирование 32
Конструктивная подводная защита 36
Энергетическая установка 38
Вооружение 44
Вспомогательное оборудование 68
Экипаж 73
Названия 74
Окраска 74
Внешние отличия и модернизации 77
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ 79
Достройка и ввод в строй 79
Боевой дебют 81
«Ночь Таранто» 84
Бой у мыса Теулада 90
Период реорганизации 94
Обстрел Генуи 94
Сражение у мыса Матапан 96
Трудное лето 1941 года 106
Противодействие операции «Хэлберд» 107
Конвой «М.41» 109
Конвой «М.42». Первый бой в заливе Сирт 112
Конвой «М.43» 114
Второй бой в заливе Сирт 115
«Июньская конвойная битва» 124
Топливный кризис 130
Перевод на север 133
Падение Сицилии 142
Капитуляция итальянского флота 143
Интернирование 154
Разоружение и разборка 156
«Импero» 158
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА 164
Приложение 1. Адмирал Карло Бергамини 168
Приложение 2. Четыре дня на борту «Витторио Венето» 171
Приложение 3. Звания адмиралов и офицеров ВМС Италии 175
ЛИТЕРАТУРА 175



Ничто на свете не происходит без участия военного флота. Флот определяет положение народа в мировой иерархии во время мира, а во время войны, обеспечивая стране свободу действий на море, почти всегда решает судьбу победы сухопутных сил.

Бенито Муссолини

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Вашингтонский договор, ратифицированный в феврале 1922 г., положил начало так называемым «кораблестроительным каникулам» — все подписавшие договор страны обязались не начинать строительство новых линейных кораблей до конца 1931 г. Однако Великобритания могла немедленно построить два линкора (будущие «Нельсон» и «Родней»), а Франции и Италии, имевшим к моменту подписания договора наиболее устаревшие линейные флоты, разрешалось заложить по одному новому линейному кораблю водоизмещением 35 000 т в 1927 году и еще по одному — в 1929 г. При этом для этих стран оговаривалась возможность более гибкого подхода к постройке новых линкоров, в частности, строительства до 1931 г. более чем двух кораблей при условии того, что суммарный тоннаж не будет превышать 70 000 т.

К настоящему моменту не найдено документальных свидетельств проработки в Италии каких-либо характеристик будущих линейных кораблей до 1928 г., хотя не исключено, что такие работы велись. Несмотря на потенциальную возможность постройки линкоров, Италия, в силу не самой лучшей экономической ситуации, не хотела первой начинать линкорную гонку с Францией. Ее ресурсов хватало в лучшем случае на строительство крейсеров, эсминцев и подводных лодок в ответ на аналогичные программы французского флота.

В 1928 г. в составе действующего флота осталось только два линкора типа «Дуилио». Самый старый из оставшихся дредноутов — «Данте Алигьери» — был списан, «Конте ди Кавур» выведен в резерв, а «Джулио Чезаре» переведен в разряд учебных кораблей. Стареющий линейный флот и приближающееся окончание «кораблестроительных каникул» стимулировали итальянских конструкторов к началу разработки проектов новых линкоров. В пределах 70 000 т было возможно построить два корабля по 35 000 т, три по 23 000 т или четыре по 17 500 т. Итальянцы рассмотрели все три варианта.

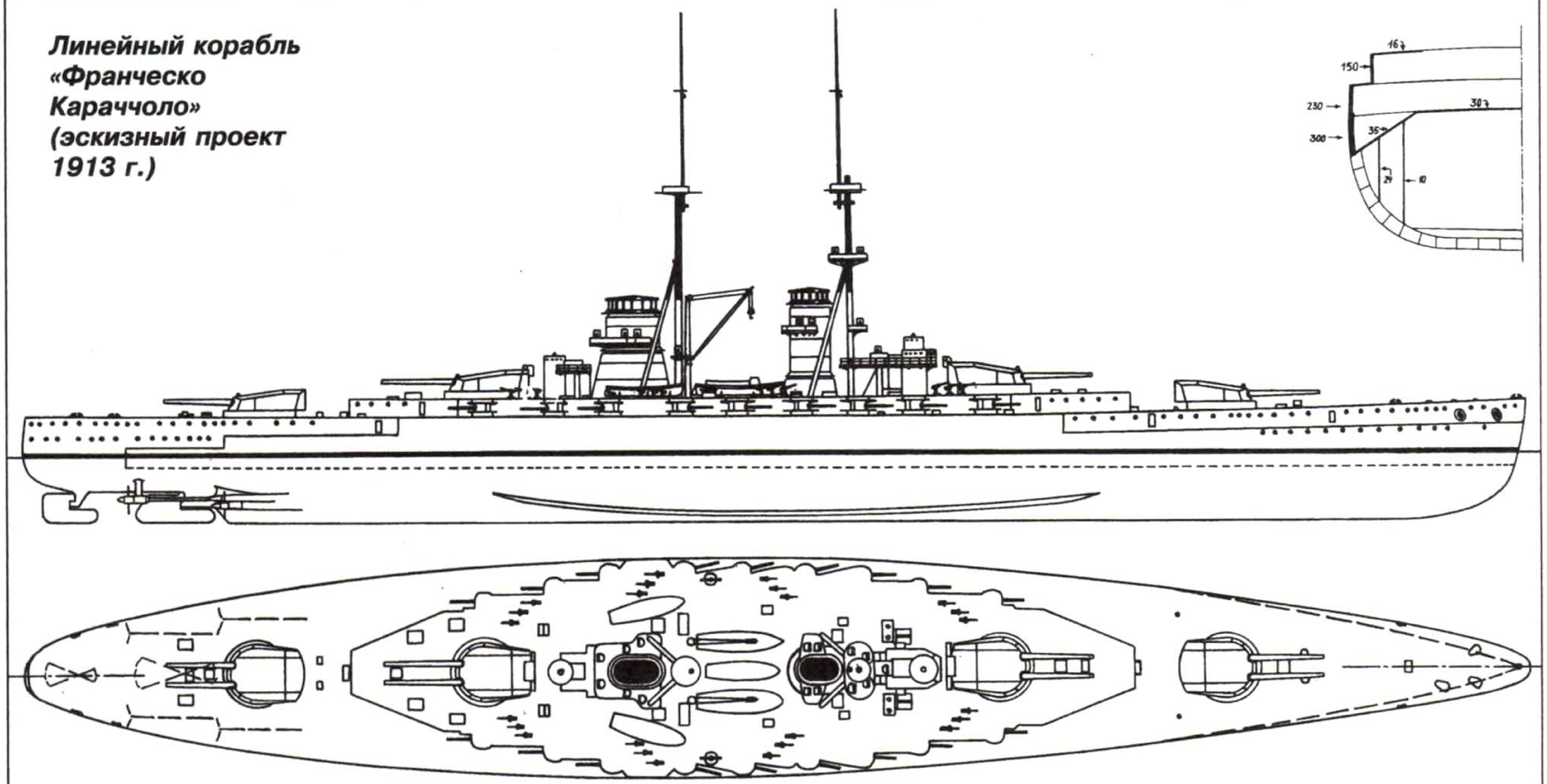
Проект в 23 000 т имел длину 195 м, ширину 29 м и осадку 8 м. Его вооружение состояло из 6 381-мм орудий в трех двухорудийных башнях (две в носу и одна в корме), 8 152-мм орудий в четырех двухорудийных башнях и 12 100-мм зениток в шести спаренных установках. Корабль должен был иметь скорость хода 28—29 узлов, адекватную вертикальную, горизонтальную и подводную защиту и нести два самолета. В июне 1928 г. Комитет по проектам боевых кораблей (Comitato progetti navi) провел в опытовом бассейне в Специи испытания модели корабля несколько большего водоизмещения (25 800 т), хотя, возможно, она соответствовала 23 000-тонному проекту в при полной нагрузке.

Проект в 35 000 т имел вооружение из 6 406-мм орудий в трех двухорудийных башнях, скорость хода 29—30 узлов и усиленную по сравнению с 23 000-тонным проектом защиту, соответствующую его более мощному вооружению. Последнее, по всей видимости, дополнялось 152-мм орудиями, считавшимися итальянцами основным противоминным калибром, и 100-мм зенитными пушками. Как и в случае предыдущего проекта, дальность плавания оставалась весьма ограниченной, что обуславливалось использованием кораблей только в пределах Средиземного моря.

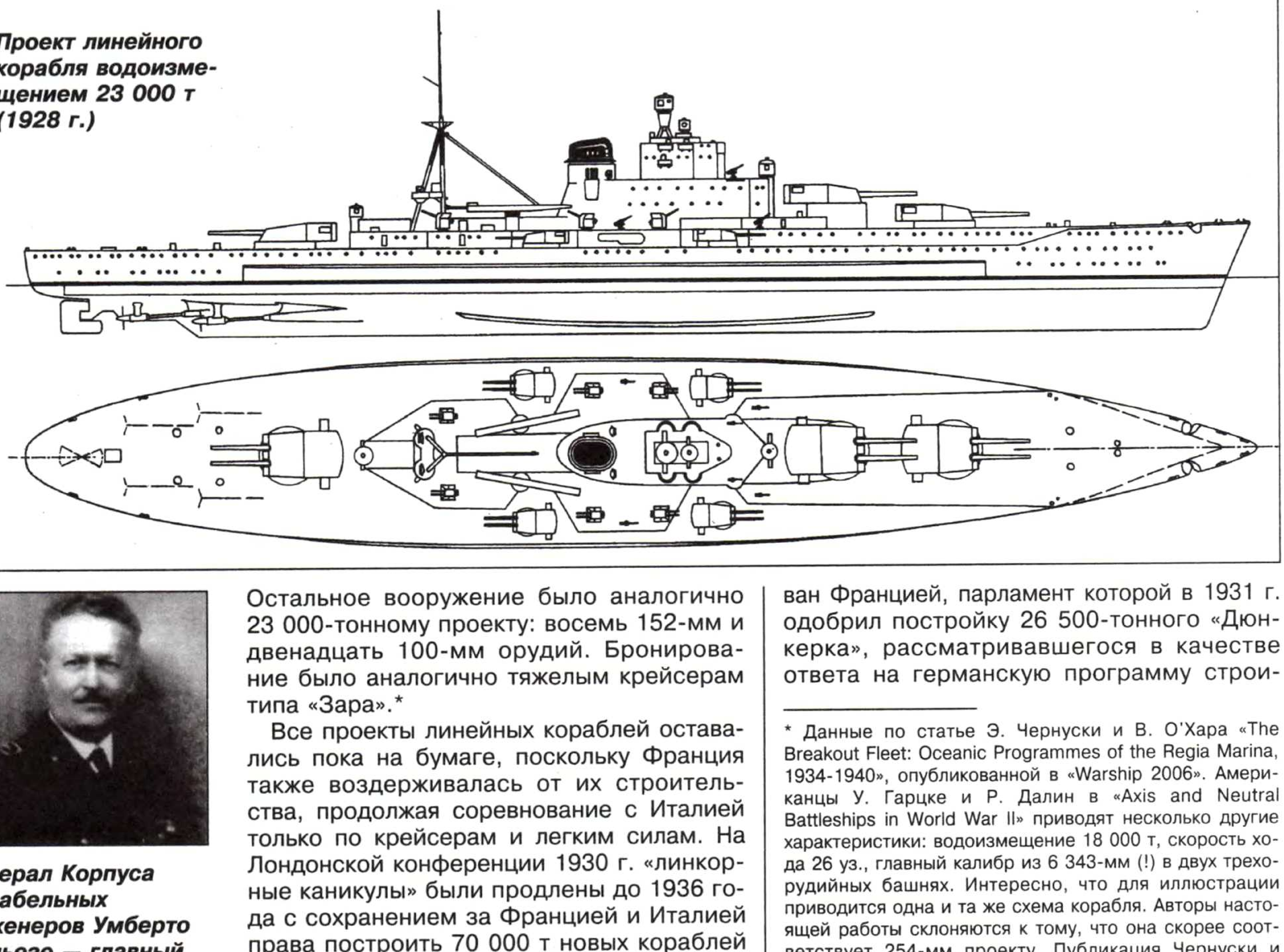
Узнав о начале постройки в Германии «карманного линкора» «Дойчланд», итальянцы попытались спроектировать нечто подобное. Первоначально это был корабль водоизмещением 10 500 т, со скоростью хода 31 уз., вооруженный 6 280-мм орудиями в двух трехорудийных башнях и 152-мм противоминной артиллерией. Разработчики быстро убедились в нереалистичности подобного проекта, и к 1933 году он вырос до 17 500 т при длине 175 м и ширине 29 м. При этом скорость хода была снижена до 30 уз., а главный калибр — до 254 мм, правда совершенно нового типа с увеличенной до 55 клб. длиной ствола, который еще надо было разработать.

На с.4:
линейный корабль «Витторио Венето» на внешнем рейде Таранто в первые месяцы войны, лето 1940 г. (вверху).
Линкор «Рома» в Триесте вскоре после вступления в строй, июнь 1942 г. (внизу)

Линейный корабль «Франческо Караччоло» (эскизный проект 1913 г.)



Проект линейного корабля водоизмещением 23 000 т (1928 г.)

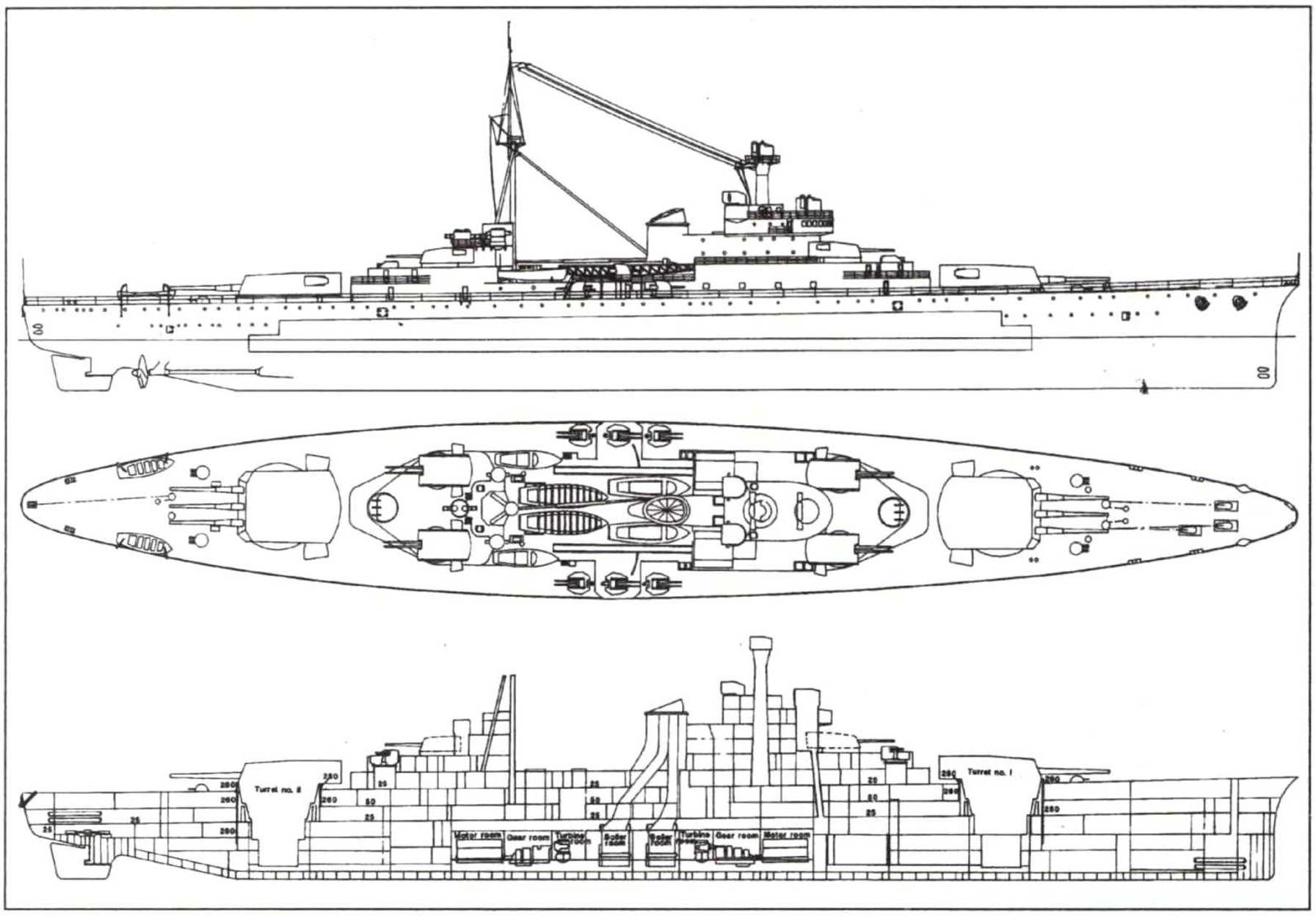


Генерал Корпуса корабельных инженеров Умберто Пульезе — главный конструктор итальянского флота

Остальное вооружение было аналогично 23 000-тонному проекту: восемь 152-мм и двенадцать 100-мм орудий. Бронирование было аналогично тяжелым крейсерам типа «Зара».*

Все проекты линейных кораблей оставались пока на бумаге, поскольку Франция также воздерживалась от их строительства, продолжая соревнование с Италией только по крейсерам и легким силам. На Лондонской конференции 1930 г. «линкорные каникулы» были продлены до 1936 года с сохранением за Францией и Италией права построить 70 000 т новых кораблей до этой даты. Негласный мораторий на строительство новых линкоров был прерван Францией, парламент которой в 1931 г. одобрил постройку 26 500-тонного «Дюнкерка», рассматривавшегося в качестве ответа на германскую программу строи-

* Данные по статье Э. Чернуски и В. О'Хара «The Breakout Fleet: Oceanic Programmes of the Regia Marina, 1934-1940», опубликованной в «Warship 2006». Американцы У. Гарцке и Р. Далин в «Axis and Neutral Battleships in World War II» приводят несколько другие характеристики: водоизмещение 18 000 т, скорость хода 26 уз., главный калибр из 6 343-мм (!) в двух трехорудийных башнях. Интересно, что для иллюстрации приводится одна и та же схема корабля. Авторы настоящей работы склоняются к тому, что она скорее соответствует 254-мм проекту. Публикация Чернуски и О'Хара появилась более чем на 20 лет позже, да и визуально орудия скорее соответствуют 254-мм/55.

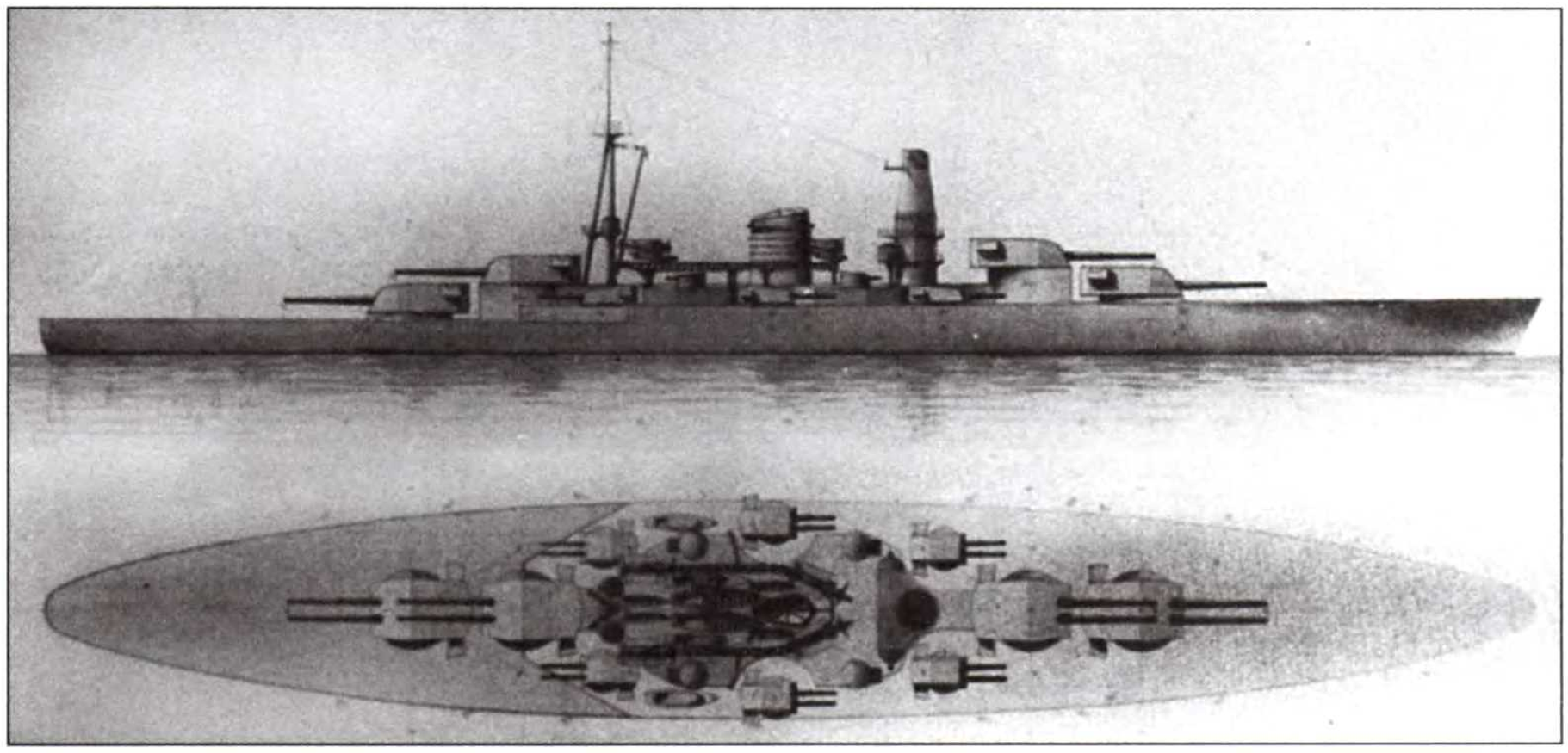


Проект линейного корабля водоизмещением 17 500 т с 254-мм артиллерией главного калибра (1933 г.)

тельства «карманных линкоров». Италия, естественно, заподозрила, что потенциальная угроза со стороны немецких броненосцев является всего лишь политическим прикрытием строительства боевой единицы, способной обеспечить Франции несомненное превосходство на Средиземном море, поскольку строить 26 500-тонный корабль в ответ на 10 000-тонные «карманные линкоры» выглядело абсолютно избыточным. Сомнения по поводу избыточности проекта «Дюнкерка» существовали и в самой Франции, что вызвало даже задержку с финансированием его строительства, из-за чего закладка состоялась только в конце 1932 г. Тем не менее, итальянские линейные силы — со всего двумя боеспособными линкорами — после ввода в строй «Дюнкерка» оказывались в критическом состоянии. исходя из этого было решено вернуть в строй «Чезаре» и «Кавур», капитально модернизировав их, «подтянув» до уровня «Дюнкерка». Одновременно, в 1932 г. возобновились работы по проектированию новых линейных кораблей. Естественно, о разработке корабля, уступающего «Дюнкерку», речи уже не шло. В качестве основных альтернатив рассматривались 26 500-тонный корабль, аналогичный французскому, и «максимальный» 35 000-тонный проект, по которому после детальной проработки и были построены линкоры типа «Литторио».

Проект в 26 500 т был подготовлен в 1933 г. Он имел длину 200 и ширину 27,25 м. Вооружение насчитывало 8 343-мм орудий

Французский линейный корабль «Дюнкерк» — с оглядкой на него проектировались новые итальянские линкоры



Проект линейного корабля водоизмещением 26 500 т с 343-мм артиллерией главного калибра (1933 г.)

в четырех двухорудийных башнях, размещенных по линейно-возвышенной схеме. Противоминную артиллерию усилили до 12 152-мм орудий в шести двухорудийных башнях, зато 100-мм пушки отсутствовали, и зенитное вооружение состояло всего лишь из 4 счетверенных 37-мм автоматов. Скорость хода должна была составлять 29 уз. Бронирование состояло из 250-мм пояса, за которым размещался 50-мм скос броневой палубы. Горизонтальная броня в районе цитадели включала в себя три палубы толщиной по 50 мм каждая.

Проектирование 35 000-тонного линкора было начато в 1932 г. Комитетом по проектам боевых кораблей под руководством генерала Корпуса корабельных инженеров Умберто Пульезе. Среди начальных требований к проекту были калибр и количество орудий — большие или равные вероятным противникам, с преобладающим огнем в носовых углах; скорость хода — достаточная для поддержания огневого контакта с находящимися в строю или строящимися «вашингтонскими» крейсерами или линейными кораблями средиземноморских стран; плюс адекватная броневая и подводная защита. Дальность плавания должна была быть достаточной для перехода в любую точку Средиземного моря и обратно с запасом для ведения боя.

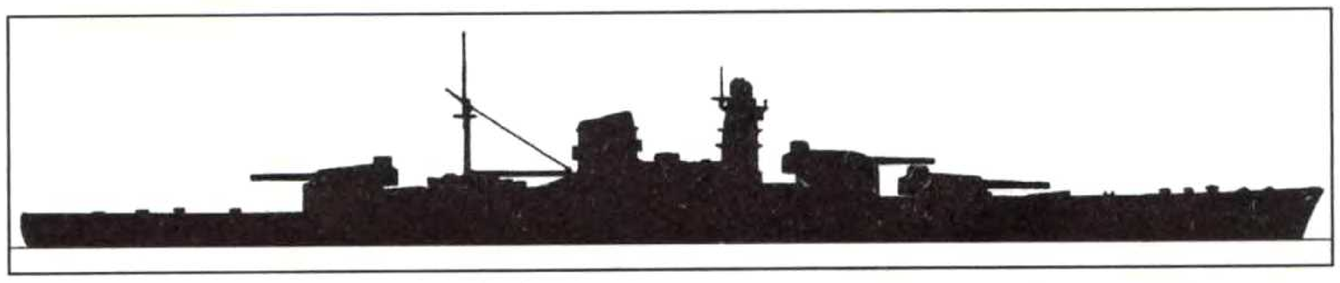
Требование поддержания огневого контакта с французскими тяжелыми крейсерами означало, по крайней мере, 30-узловую скорость. Главной проблемой проектировщиков становилось совмещение этой скорости с максимальным количеством тяжелых орудий и соответствующей им защитой. Основные поставщики артиллерии — фирмы «Ансальдо» и «О.Т.О.» (бывшая «Виккерс-Терни») — имели оборудование, пригодное для производства орудий калибра не более 381 мм. Изготовление, установка и освоение оборудования для производства 406-мм орудий потребовали бы времени и задержали бы готовность кораблей. Кроме того, у итальянцев отсутствовал опыт изготовления артиллерии калибра 406 мм, в то время как промышленность ранее уже произвела 23 381-мм пушки для недостроенных сверхдредноутов типа «Карачолло», из которых девять было изготовлено фирмой «Ансальдо», а десять — «О.Т.О.». Эти факторы и предопределили выбор 381-мм орудия в качестве главного калибра. Разницу в бронепробиваемости можно было уменьшить за счет более высокой начальной скорости 381-мм снаряда. В случае установки 406-мм пушек их общее количество вначале определялось в шесть, а затем — в восемь стволов; при 381-мм главном калибре удавалось разместить девять орудий, что несколько компенсировало вес бортового залпа.

В конце 1933 года Франция и Италия вели очередные переговоры об ограничении морских вооружений. 16 октября Франция предложила в период до 1936 г. ограничить водоизмещение линейных кораблей в 26 500 т с возможностью постройки равного числа линкоров. Итальянская делегация благосклонно отнеслась к данному предложению, однако в декабре 1933 г. Франция пересмотрела свою позицию, предложив, чтобы на два своих 26 500-тонных линкора Италия до конца 1936 г. ответила только одним кораблем. Естественно при этом французы ссылались на необходимость противостоять угрозе со стороны Германии. По-видимому, расчет французской стороны основывался на лучшей на тот момент, по сравнению с итальянцами, ситуации с финансированием военно-морских программ. Хотя последним было бы труднее найти средства на постройку двух новых линейных кораблей, Италию подобные предложения не устроили, и в январе 1934 г. переговоры были прерваны.

Поскольку у французов имелись сведения, что Германия собирается заложить четвертый «карманный линкор», 28 февраля 1934 г. в проект бюджета на 1934 год ими был включен второй 26 500-тонный линейный корабль. 3 марта новый морской министр Франции Франсуа Пьетри официально уведомил об этом итальянское правительство, подчеркнув, что это решение направлено сугубо против программ Германии, а не против Италии.

8 марта 1934 г. адмирал Доменико Каваньяри, возглавлявший итальянский Главный морской штаб, поставил перед Комитетом адмиралов (консультативный орган при морском министре) вопрос о целесообразности строительства 35 000-тонных линкоров с главным калибром 406 мм или несколько меньших кораблей с главным калибром 381 мм. К этому была приложена весьма подробная памятная записка с изложением морской политики Италии после заключения Вашингтонского договора, подробностей недавних переговоров с Францией и прочих связанных с рассматриваемым вопросом технических, политических и финансовых соображений. Приложенная аргументация подталкивала Комитет адмиралов к выработке мнения в пользу 35 000-тонного проекта. Действительно, с точки зрения морской доктрины тех лет, линейные корабли оставались главной силой флота. С технической точки зрения, максимальный размер обеспечивал наиболее полную защиту от всех видов оружия: снарядов, бомб, торпед и мин. Кроме того, представлялось маловероятным, что в скором будущем будут приняты какие-либо дополнительные ограничения на водоизмещение или главный калибр линкоров. Во-первых, уже были построены британские «Нельсоны»; во-вторых, Соединенные Штаты явно предпочитали «максимальные» линкоры, отвергнув на Лондонской конференции 1930 г. предложения по уменьшению их водоизмещения и главного калибра. С юридической точки зрения, Италии было разрешено немедленно строить подобные корабли, а с политической, она была вправе считать, что продемонстрировала свою готовность заключить договор с Францией на равных условиях, а переговоры были сорваны не по ее вине. Строительство же 35 000-тонных кораблей в ответ на французские 26 500-тонные было ничем не менее оправдано, чем строительство последних в ответ на 10 000-тонные немецкие «карманники». Тем не менее, на заседаниях 21 и 22 марта Комитет адмиралов высказал единодушную поддержку 35 000-тонному линкору с главным калибром в 381 или 406 мм.

Предварительный проект 35 000-тонного линкора с вооружением из девяти 381-мм орудий в трех трехорудийных башнях (две



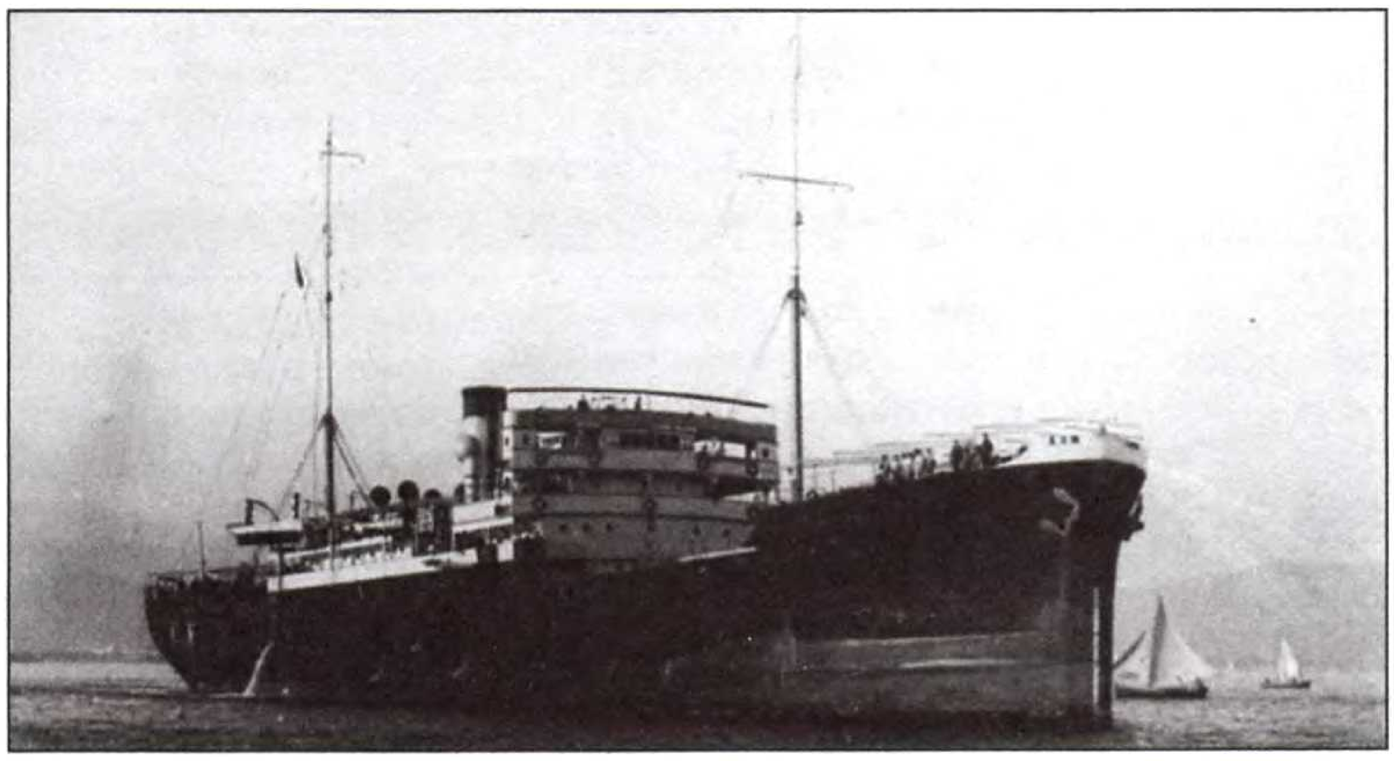
Силэут 35 000-тонного линкора по первоначальному проекту

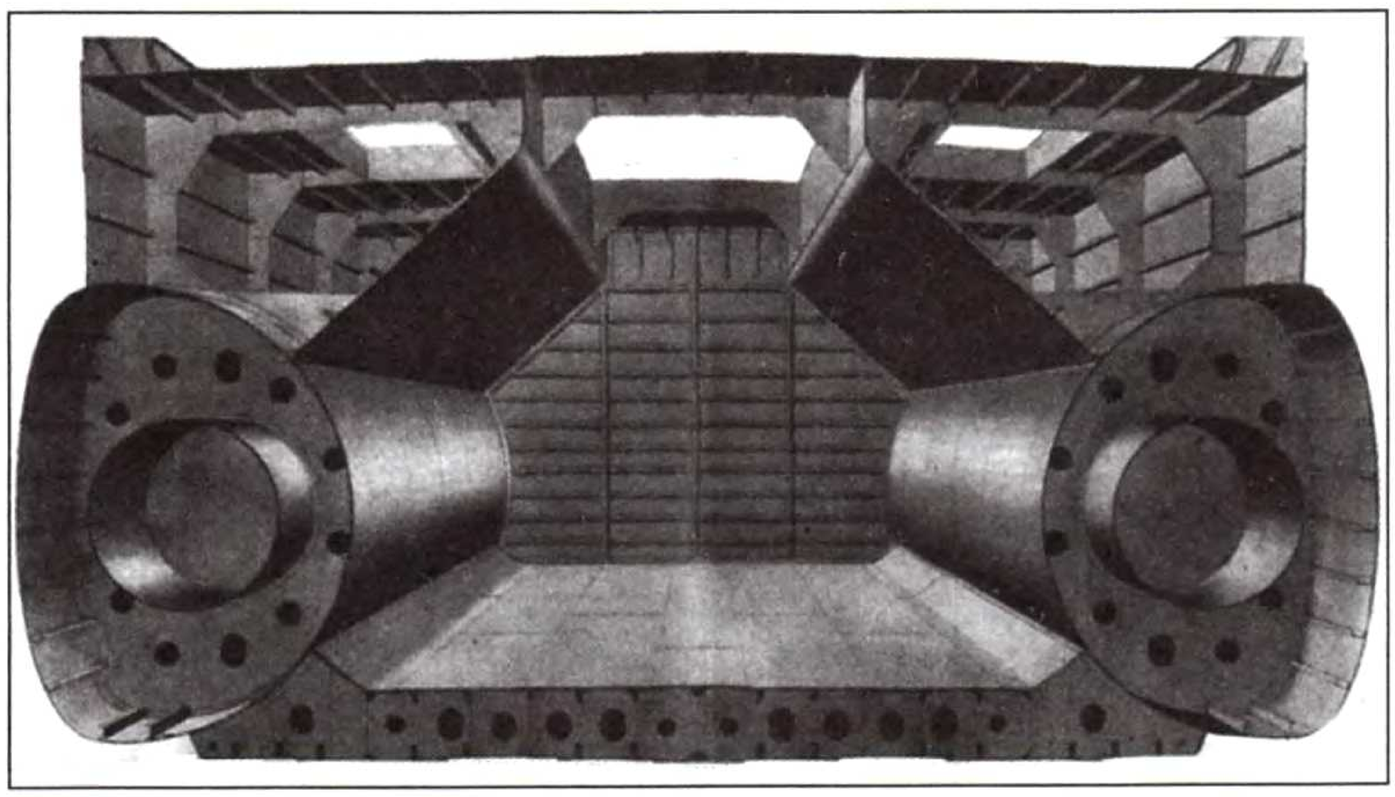
в носу и одна в корме) был представлен генералом Пульезе на рассмотрение Комитета адмиралов на заседании 23 марта 1934 г. Первоначальное предложение Комитета состояло в увеличении числа орудий главного калибра до десяти. Это можно было сделать, установив в корме четырехорудийную башню вместо трехорудийной, сохраняя в носу две трехорудийные башни или заменив их на одну четырехорудийную и одну двухорудийную. Одним из ключевых соображений была возможность ведения кормовой башней огня по другой цели, для чего требовалось по крайней мере четыре орудия (по-видимому, из соображений удобства управления огнем). Рост нагрузки мог быть частично скомпенсирован уменьшением боезапаса с 60 до 50 снарядов на орудие.

Десятиорудийный вариант не был осуществлен, по всей видимости, из-за того, что требовал разработки двух различных типов башен, включая четырехорудийную, по которой у итальянцев не было вообще никакого опыта. Это неизбежно привело бы к задержке с постройкой кораблей, так что итальянские адмиралы окончательно остановились на варианте с тремя трехорудийными башнями. По сравнению с четыремя двухорудийными этот вариант давал на одно орудие больше при меньшем весе, уменьшал длину цитадели и вообще занимал меньше места, оставляя больше пространства для средней артиллерии и других помещений.

Барбет кормовой башни выполнили приподнятым над верхней палубой для обеспечения лучшей диаграммы стрельбы в носовых секторах. Возвышенное положение башни главного калибра давало ей возможность вести огонь поверх бортовой 152-мм башни, которая в противном случае существенно «зарезала» бы ее носовые углы. Противоминная артиллерия из четырех трехорудийных 152-мм башен размещалась побортно в непосредственной близости от башен главного калибра. Такое расположение давало возможность расположить 152-мм башни прямо над погребами, что имело очевидные преимущества как с точки зрения скорости подачи снарядов, так и защиты.

Зенитное вооружение поначалу состояло из стандартных для итальянского флота начала 30-х годов типов: 100-мм/47 орудий «О.Т.О.», 37-мм/54 автоматов и 13,2-мм пулеметов «Бреда». Впрочем, установки должны были отличаться от применяемых





Танкер «Бреннеро», на котором отрабатывалась противоторпедная защита системы Пульезе

на крейсерах: 100-мм пушки планировалось разместить в двухорудийных бронированных башнях (6х2), 37-мм автоматы — в счетверенных башенках (6х4), а пулеметы — в трехствольных закрытых установках (6х3).

Авиационное вооружение было представлено четырьмя самолетами и двумя катапультами, расположенными в средней части корпуса, с двумя ангарами по бокам от дымовой трубы. Позже такое размещение было осуществлено на легких крейсерах типа «Гарибальди».

Бронирование цитадели было построено по оригинальной схеме с разнесенной броней. Внешний вертикальный пояс из гомогенной хромоникелевой брони имел толщину всего 70 мм, за которыми на расстоянии 2 м* размещался 280-мм пояс из крупповской брони. Максимальная суммарная толщина горизонтальной защиты составляла 200 мм. Линкоры должны были оснащаться башнеподобной носовой надстройкой, впервые появившейся на крейсерах типа «Монтекукколи». Линкорный вариант отличался гораздо более мощным бронированием боевой рубки — его максимальная толщина доходила до 260 мм.

Противоторпедная защита была построена по схеме Пульезе (подробнее мы ее рассмотрим ниже). Эта система уже устанавливалась на проходящих перестройку «Кавуре» и «Чезаре», так что ее выбор для 35 000-тонного линкора был вполне естественным.

Энергетическая установка состояла из 10 котлов в пяти котельных отделениях, дымоходы которых выводились в одну дымовую трубу. Для повышения живучести турбинные отделения были разбиты на две группы. Две турбины размещались перед котлами, а две — за ними. Подобное разнесение уже применялось на тяжелых крейсерах типа «Зара» и модернизированных «кавурах», но, в отличие от 35 000-тонного линкора, эти корабли были двухвинтовыми, и турбинные отделения на них располагались в шахматном порядке. Суммарная мощность ТЗА должна была составлять 150 000 л.с., сообщая линкору 30-узловую скорость в грузу (39 200 т). Проект имел один балансирный руль. Длина корабля составляла 230 м, ширина — 33 м, осадка при неполной нагрузке — 9,3 м.

Решение о строительстве 35 000-тонных линкоров было окончательно принято на высшем уровне далеко не сразу. 25 марта 1934 г. Муссолини предложил французскому послу возобновить переговоры, предлагая замену 35 000-тонных линкоров на 26 500-тонные в обмен на соглашение о равном тоннаже легких сил. Во Франции у этого варианта были свои сторонники и противники, так что итальянские предложения в конечном итоге остались без ответа. Поскольку география действий французского флота не ограничивалась Средиземным морем, считалось необходимым иметь более многочисленные легкие силы по сравнению с итальянцами, и французы не желали как-либо закреплять равенство в преддверии новой международной конференции по морским вооружениям, которая должна была состояться в 1935 году. Кроме того, противники заключения соглашения с Италией считали, что последняя финансово «не потянет» строительства даже 26 500-тонных кораблей параллельно с программой постройки легких сил.

Противники подобного соглашения с Францией имелись и в Италии. Адмирал Каваньяри считал, что 26 500-тонные корабли не соответствуют военным интересам Италии, и в случае необходимости для реализации морских программ нужно взять деньги у других видов вооруженных сил.

На основании представленного Пульезе предварительного проекта, Морское министерство 10 апреля объявило конкурс на строительство 35 000-тонных линкоров, пригласив к участию верфи, на которых

---

* В дальнейшем расстояние между вертикальными внешним и внутренним поясом уменьшено до 1,25 м, а в окончательном варианте — до 25 см.

возможна была постройка кораблей подобных размеров: «Ансальдо» в Генуе, «Кантьери Реунити делль'Адриатико» («C.R.D.A.») в Триесте, «Одеро-Терни-Орландо» («O.T.O.») в Ливорно и «Муджано» в Специи. Впрочем, «O.T.O.» и «Муджано» были довольно быстро исключены из конкурса на постройку кораблей (корпусов и машин), хотя при этом «O.T.O.» оставалась в числе конкурсантов на поставку артиллерии. Морское министерство решило, что менее рискованно поручить постройку столь крупных единиц верфям «Ансальдо» в Генуе и «C.R.D.A.» в Триесте, которые были наилучшим образом оснащены для этой цели — в основном, благодаря инвестициям, полученным при постройке трансатлантических лайнеров «Рекс» и «Конте ди Савойя».

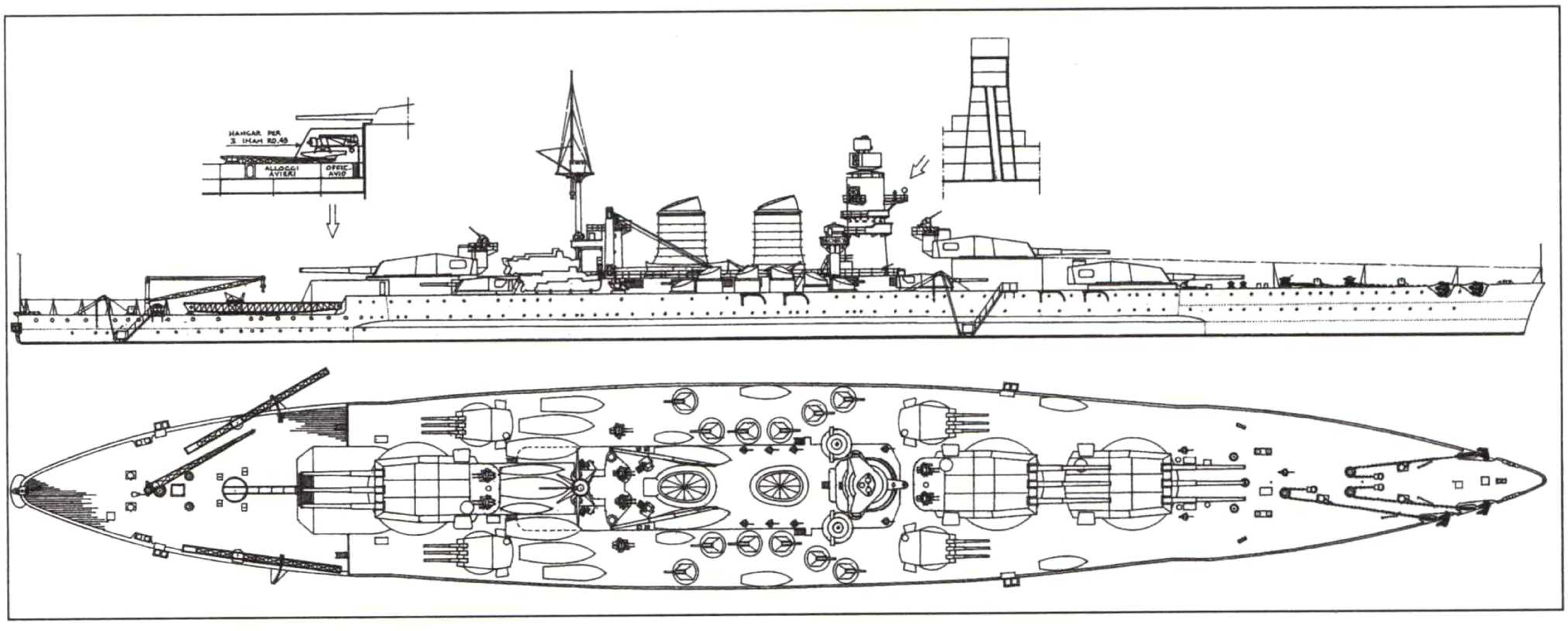
Молчание Франции и настойчивость Каваньяри в конце концов убедили Муссолини, и 19 апреля 1934 г. правительство выделило дополнительные 480 млн. лир на 5 лет для нужд военного кораблестроения. 26 мая Муссолини объявил в парламенте о строительстве линейных кораблей совокупным водоизмещением 70 000 т. В своей речи он сделал значительный упор на то, что это обеспечит занятость в промышленности. Параллельно с политическими решениями принимались и решения технические. Так, в конце весны Комитет по проектам боевых кораблей передал фирмам «Ансальдо» и «C.R.D.A.» технические спецификации проекта для изучения и последующего — на конкурсной основе — внесения предложений по его улучшению, причем в первую очередь, это касалось обводов подводной части корпуса.

10 июня итальянское правительство формально разрешило строительство двух 35 000-тонных линейных кораблей, и об этом было объявлено в печати, а 19 июня Морское министерство официально информировало об их характеристиках других участников Вашингтонского договора. В том же месяце были составлены договоры с фирмами «Ансальдо» и «C.D.R.A.» на постройку линкоров стандартным водоизмещением 35 000 т и водоизмещением на испытаниях 40 000 т. В опытовом бассейне ВМС начались испытания масштабных моделей, подготовленных по обводам, предложенным этими фирмами. Первоначально лучшие результаты показала модель «Ансальдо».

Премьер-министр и Морской министр Италии Бенито Муссолини и начальник Главного морского штаба адмирал Доменико Каваньяри на борту тяжелого крейсера «Зара», 26 ноября 1937 г.

В июле 1934 г. Великобритания предприняла дипломатические попытки добиться от Италии пересмотра решения о строительстве «максимальных» линкоров. На конференции 1930 г. ее попытки ограничить водоизмещение 25 000 т и главный калибр 305 мм провалились, прежде всего, из-за позиции Соединенных Штатов, однако англичане надеялись провести свои предложения на конференции 1935 г. Этим планам могли помешать новые итальянские корабли. Вначале британские представители предлагали итальянцам ограничить водоизмещение хотя бы 28 000 тоннами, затем — только калибр главной артиллерии

Откорректированный проект линейного корабля водоизмещением 35 000 т с 381-мм артиллерией главного калибра от 30 апреля 1936 г.



Построечная таблица

Название	Строитель	Заложен	Спущен на воду	Вошел в строй	Исключен
«Littorio»	«Ansaldo», Генуя	28.10.1934	22.8.1937	6.5.1940	1.7.1948
«Vittorio Veneto»	«Cantieri Riuniti dell'Adriatico», Триест	28.10.1934	25.5.1937	28.4.1940	3.1.1948
«Roma»	«Cantieri Riuniti dell'Adriatico», Триест	18.9.1938	9.6.1940	14.6.1942	?
«Impero»	«Ansaldo», Генуя	14.5.1938	15.11.1939	не достроен	27.3.1947

величиной 356 мм. Однако ни одно из этих предложений не давало итальянской стороне какой-либо ощутимой выгоды. С другой стороны, США проявили равнодушие к новым итальянским линкорам, так что Великобритании не удалось организовать достаточное международное давление на Италию с целью заставить ее пересмотреть свое решение.

По предложению генерала Пульезе, в первоначальный проект внесли первые существенные изменения, состоявшие в сокращении числа котлов с 10 до 8 и замене одной трубы двумя, в каждую из которых выводились дымоходы четырех котлов. Главной целью этих предложений являлось уменьшение длины бронированной цитадели, дававшее экономию веса. При этом мощность энергетической установки уменьшалась со 150 000 до 130 000 л.с., а скорость — с 30 до 29 узлов. С другой стороны, существовала возможность того, что технический прогресс за время постройки позволит увеличить производительность котлов, компенсировав их меньшее число. Эти изменения положили начало процессу пересмотра проекта, официально порученного Пульезе Комитетом по проектам боевых кораблей. В октябре 1934 г. была проведена очередная серия испытаний моделей в опытном бассейне. На этот раз лучшие результаты на скорости 29 узлов показал корпус с обозначением C119 фирмы «C.R.D.A.» (40 000 т, 230,23x32,31x9,49 м) и он был принят для строительства.

Еще одно изменение касалось рулей. Первоначально предусматривался главный центральный руль площадью 40 м^2 и второй руль половинной площади — тоже в диаметральной плоскости, в десятке метров впереди от главного. Подобная схема уже применялась на существовавших итальянских линкорах типов «Кавур» и «Дуилио», и хотя в новом проекте рули были больше разнесены по длине (подобно недостроенным «Карачолло»), существовала опасность их одновременного выхода из строя. Другим слабым местом подобного расположения рулей было то, что в случае заклинивания главного руля, находившийся в той же плоскости вспомогательный руль из-за его заметно меньшей площади не мог обеспечивать достаточной управляемости. После рассмотрения нескольких альтернатив, проектировщики остановились на схеме с кормовым центральным и двумя боковыми рулями, расположенными за внешними винтами. Боковые рули были отнесены от главного на 25 м, что должно было минимизировать риск их одновременного выхода из строя. Кроме того, размещенные в струях внешних винтов боковые рули были бы гораздо более эффективными в случае заклинивания центрального, а также способствовали снижению бортовой качки.

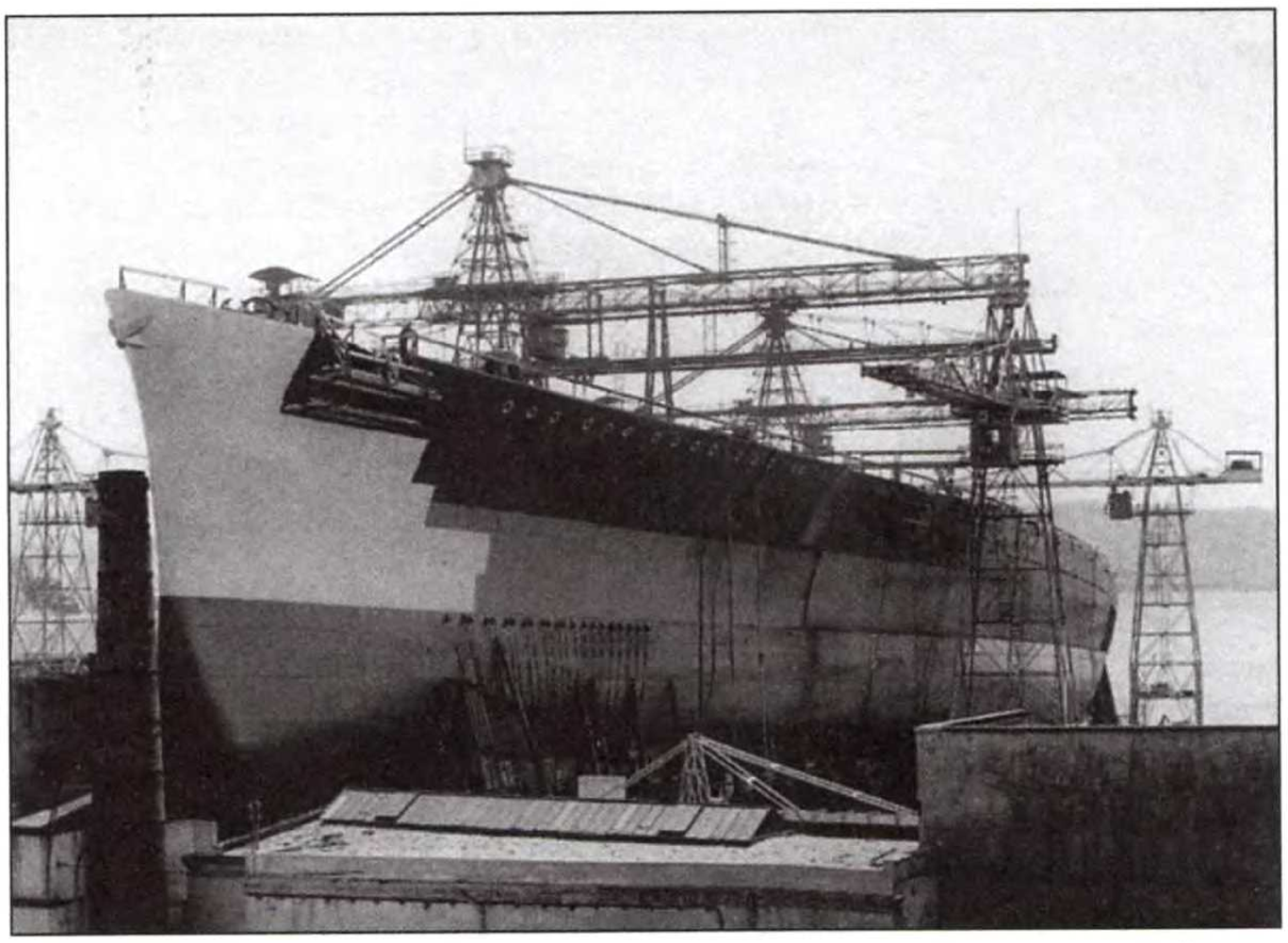
28 октября 1934 года состоялись торжественные церемонии закладки двух кораблей — на верфи «Ансальдо» в Сестри-Поненте (пригород Генуи) (заводской №301) и верфи «Сан-Марко» фирмы «C.D.R.A.» в Триесте (заводской №1133). Они получили названия «Литторио» и «Витторио Венето» соответственно. Параллельно с началом строительства корпусов продолжалась деятельность по усовершенствованию проекта, к которой, наряду с группой Комитета по проектам под руководством Пульезе, были подключены и конструкторские бюро обеих верфей. Уже в начале 1935 года стало ясно, что предложенные изменения увеличат стандартное водоизмещение по крайней мере на 2000 т, и нормальное водоизмещение возрастет до 42 600 т при средней осадке 9,85 м. Броневой пояс при этом оказался погруженным на полметра больше запланированного, и конструкторам пришлось решать задачу его возвращения на почти прежнюю высоту. Увеличение длины дало 0,15 м, а еще на 0,25 м пояс подняли за счет перепланировки корпуса.

В начале мая 1935 г., через 6 месяцев после закладки, были приняты окончательные чертежи, по которым стандартное водоизмещение возрастало примерно на 3000 т. Это превышение, в нарушение международных соглашений, было разрешено правительством, но при этом сохранялось в секрете. Даже после окончания действия договоров линкоры этого типа все еще официально именовались кораблями водоизмещением 35 560 метрических тонн. Следует отметить, что строительство фактически начали в апреле 1935 г., а официальные контракты с верфями подписали только 2 июля! Это создало определенные юридические сложности, поскольку фирмы-строители начали закупать материалы еще в июне 1934 года, а официально их нельзя было оплатить из бюджета до регистрации контрак-

тов. Выход был найден путем выделения «Консорциумом Промышленных Субсидий» (Consorzio per Sovvenzioni sui Valori Industriali) авансов верфям под государственные гарантии.

Изменения бронирования включали в себя принятие наклонной композитной бортовой брони из 70-мм внешних плит и отнесенных на 25 см внутрь корпуса 280-мм плит. Другие модификации включали усиление защиты в оконечностях, изменение конфигурации защиты дымоходов и т.д., что дало 1052 т дополнительного веса. Кроме того, длина корпуса была увеличена с 232,41 до 236,45 м, ширина уменьшена с 33 до 32,4 м, а скорость увеличена с 29 до 30 узлов при сохранении мощности машин, то есть исключительно за счет изменения обводов, испытания которых в опытовом бассейне проходили в январе 1935 г.

Предложения верфей по конфигурации энергетической установки первоначально несколько различались. «C.R.D.A.» планировала использовать реактивные турбины для всех трех ступеней (высокого, среднего и низкого давления), в то время как в варианте «Ансальдо» турбины высокого и среднего давления были активными, системы Белуццо. Со своей стороны, Комитет по проектам был заинтересован в возможно большем единообразии двух кораблей и предпочитал выбрать энергетическую установку одного типа. Дело имело определенную политическую подоплеку из-за активного лоббирования, осуществляемого группой «Ансальдо-Белуццо-Този», добивающейся монополии на поставку турбин для боевых кораблей.* Адмирал Каваньяри подключил к разрешению вопроса Морского министра, которым в то время являлся глава правительства — Муссолини. В конце концов, было решено, что на оба линкора будут установлены турбины системы Белуццо, а проект энергетической установки будет подготовлен рабочей группой Комитета по проектам с участием инженеров фирмы «Белуццо» и специалистов обеих верфей. Группа под руководством генерал-инженера Феличе Радзано начала свою работу 26 января 1935 г. и в течение нескольких месяцев подготовила чертежи энергетической установки, состоящей из четырех турбоагрегатов, каждый из которых имел активные ступени высокого, среднего и низкого давления типа Белуццо. Крейсерская турбина была объединена с турбиной высокого давления, а ступени заднего хода — с турбинами среднего и низкого давления. Передача на гребные валы должна была производиться посредством одноступенчатых редукторов. Вес энергетической установки вместе со смазочным маслом и водой для котлов должен был составлять 2355 т. В июне 1935 г. расчетное водоизмещение линкоров в полном грузу достигло почти 42 000 т, а в перегруз приближалось к 44 000 т.



Корпус «Витторио Венето» на стапеле №2 верфи «Сан-Марко» в Триесте незадолго до спуска на воду, июль 1937 г.

Контракты предусматривали спуск «Витторио Венето» в феврале, а «Литторио» — в мае 1937 г. Корабли должны были быть готовы к испытаниям 31 марта 1938 г. и войти в строй летом 1938 г. Естественно, при этом Морское министерство не должно было вносить заметных изменений в проект и соблюдать сроки поставки брони, артиллерии и прочего оборудования.

Изготовление брони было заказано двум ведущим итальянским сталелитейным заводам. «Терни» поставлял плиты для «Витторио Венето», а «Генуя-Корнильяно» — для «Литторио».

Поскольку разработка артиллерийских систем главного калибра требовала значительного времени, об их заказе Морское министерство позаботилось заранее. Уже 12 апреля 1934 г. Комитет по вооружению пригласил основных поставщиков морских артиллерийских систем — фирмы «Ансальдо» и «О.Т.О.» — представить предложения по изготовлению артиллерии:

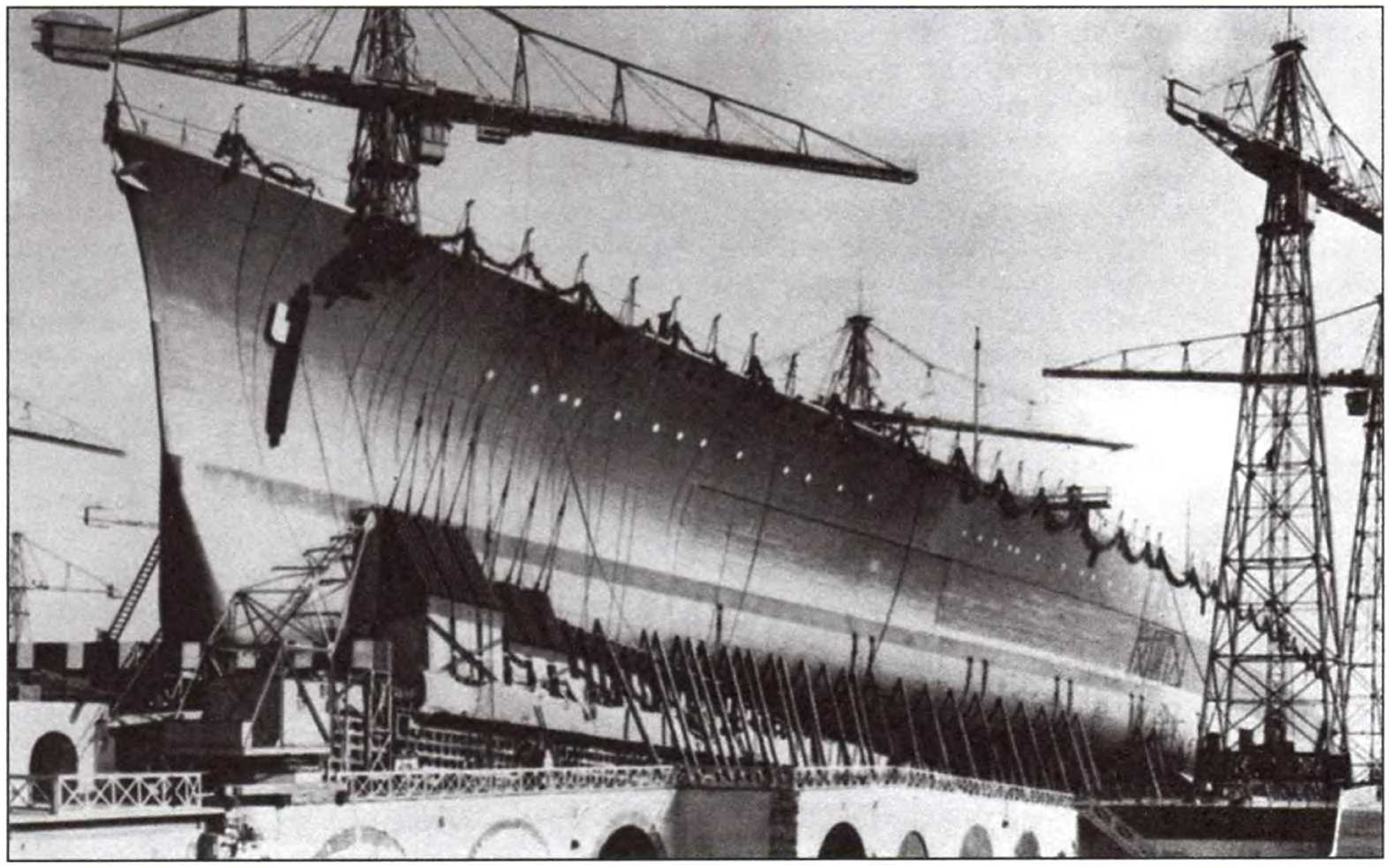
— трехорудийных 381-мм башен с весом снаряда 885 кг и начальной скоростью по крайней мере 850 м/с. Орудия должны были размещаться в независимых люльках и

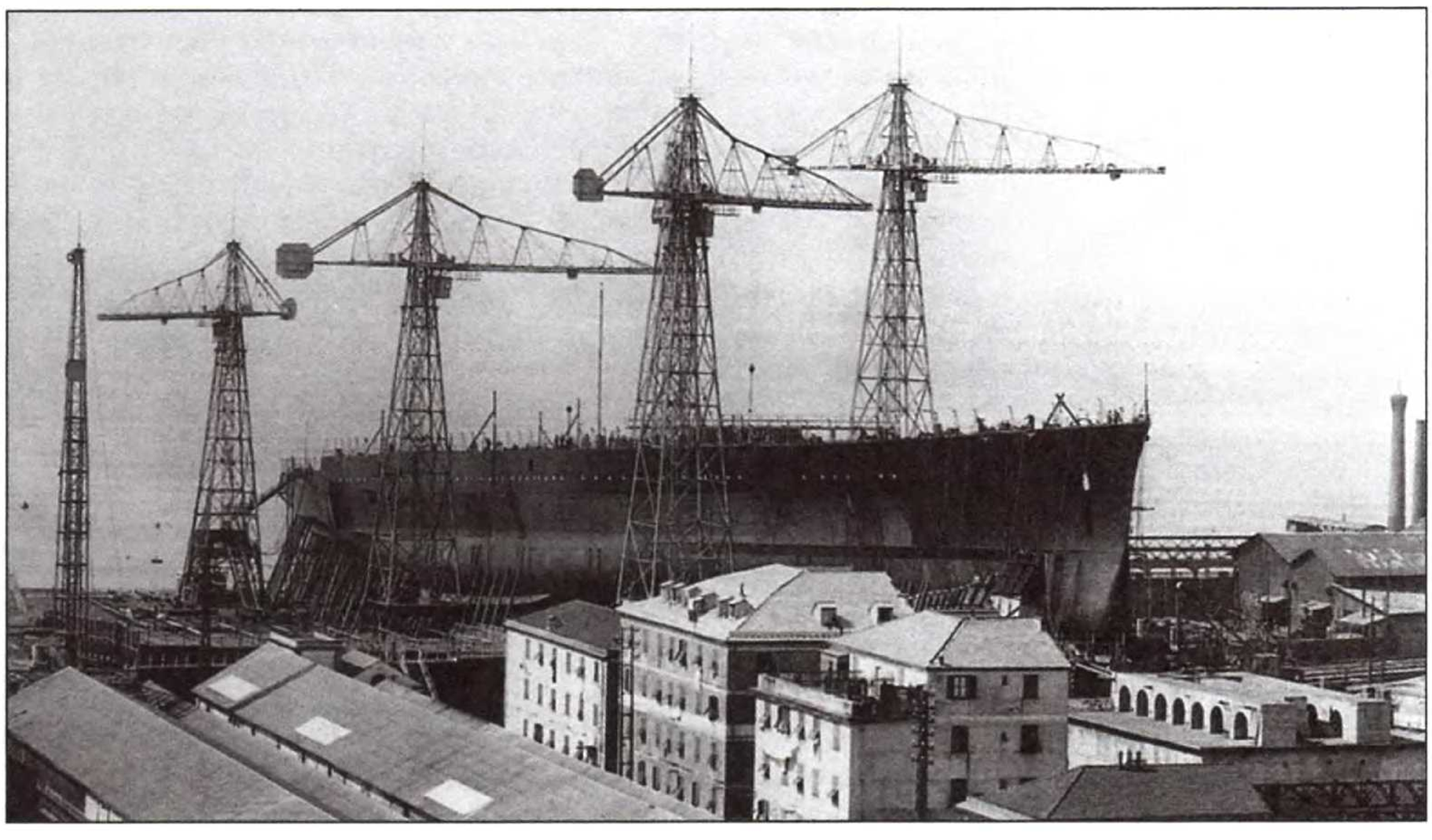
---

* Известный советский кораблестроитель В.В. Смирнов, побывавший в 1935 г. в командировке на «Ансальдо», приводит в своих воспоминания любопытный эпизод:
«На вопрос о колесе Белуццо Де Вито [начальник турбинного КБ фирмы «Ансальдо» — авт.] ответить затруднился. Чувствовалось, что ему самому не нравится эта конструкция. Наконец, понизив голос, он сказал: «Сам я не стал бы строить турбины с колесами Белуццо, но, поймите, синьор Смирнов, что Белуццо — близкий друг Муссолини и член Большого фашистского совета. Нам приказано делать для кораблей турбины только по проектам этого профессора...»

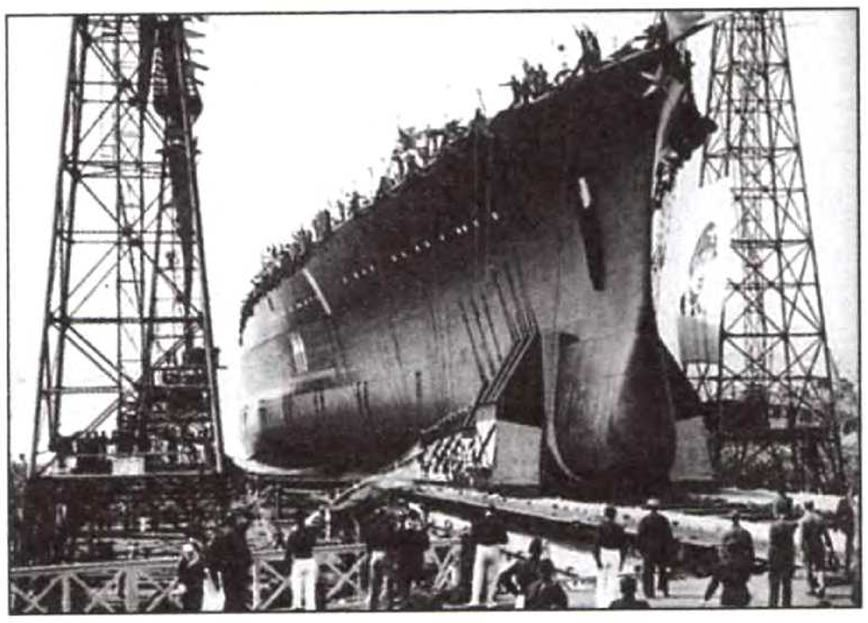
иметь скорострельность один выстрел в 24 секунды. Бронирование башен должно было состоять из 380-мм лобовых и 200-мм боковых плит и крыши;
— трехорудийных 152-мм/55 башен, аналогичных разработанным для легких крейсеров типа «Гарибальди», но с более сильной защитой (лоб 200 мм, крыша 150 мм, борта 130 мм) и скорострельностью 5 выстр./мин.;
— зенитное вооружение должно было состоять из уже существовавших артсистем — 100-мм/47 орудий фирмы «О.Т.О.» образца 1928 г. в бронированных спаренных установках, 37-мм/54 автоматов «Бреда» образца 1932 г. и 13,2-мм пулеметов «Бреда» образца 1931 г. Для двух последних систем необходимо было разработать новые установки — счетверенную для 37-мм и строенную для 13,2-мм.

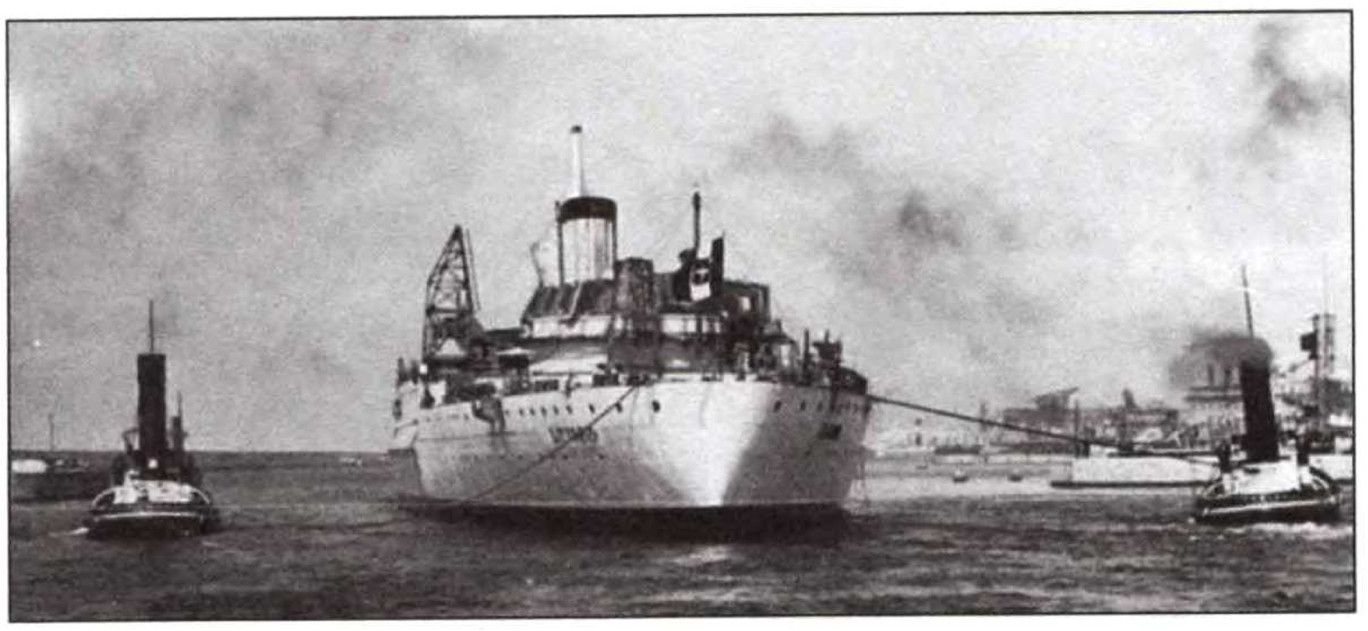
Предложения от фирм поступили 17 мая 1934 г. и были весьма близкими в техническом плане, хотя предложенное «Ансальдо» внутреннее устройство башен главного калибра выглядело несколько более предпочтительным. Удивительно, что фирма «О.Т.О.» запросила гораздо более высокие цены — 109,8 и 26,3 млн. лир за три 381-мм и четыре 152-мм башни соответственно против 81,2 и 18,8 млн. лир, запрошенных «Ансальдо». Комитет по вооружению провел собственную оценку и предложил цены





Корпус линкора «Литторио» на верфи «Ансальдо» в Сестри-Поненте (Генуя) за сутки до спуска на воду, 21 августа 1937 г.





78 миллионов для комплекта 381-мм и 19,6 миллионов для 152-мм башен. «Ансальдо» приняла эти цены, в то время как «О.Т.О.» сообщила, что не может принять цифры ниже 98,1 и 22,6 млн. лир.

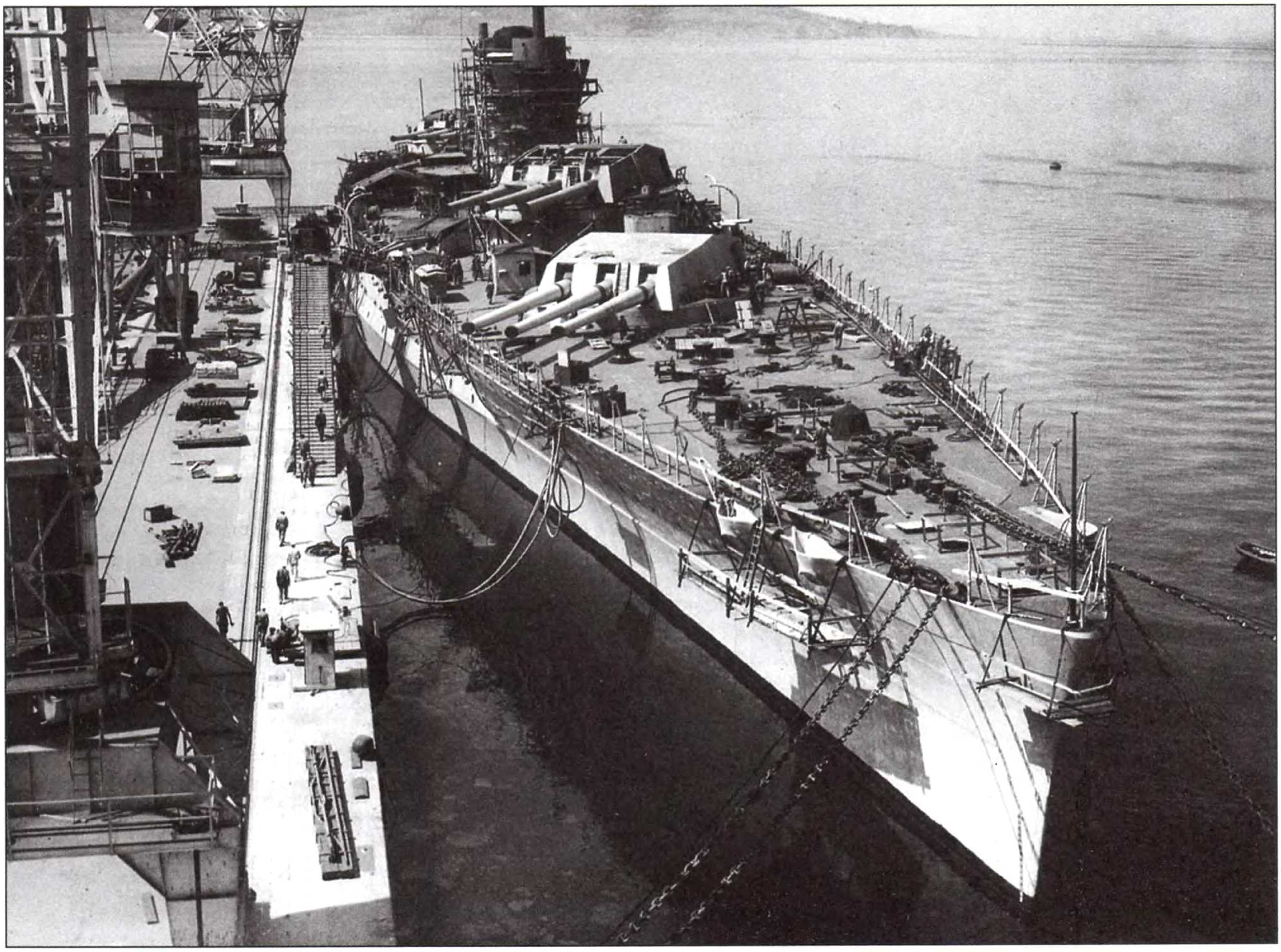
В этой ситуации напрашивался заказ артиллерии для обоих линкоров фирме «Ансальдо», однако Морское министерство предпочло иметь в будущем более чем одного поставщика морских артсистем большого калибра. После долгих переговоров был достигнут компромисс — разработка, испытания и изготовление детальных чертежей должна была осуществлять «Ансальдо», в то время как производство было поровну поделено между двумя фирмами. «Ансальдо» поставляла вооружение для «Литторио», а «О.Т.О.» — для «Витторио Венето». По подписанным соглашениям, артиллерия главного калибра должна была быть готова через 48, а противоминная — через 36 месяцев. Таким образом, задержка в постройке кораблей становилась неминуемой, поскольку 381-мм орудия и башни были бы готовы только к планируемому вводу кораблей в строй.

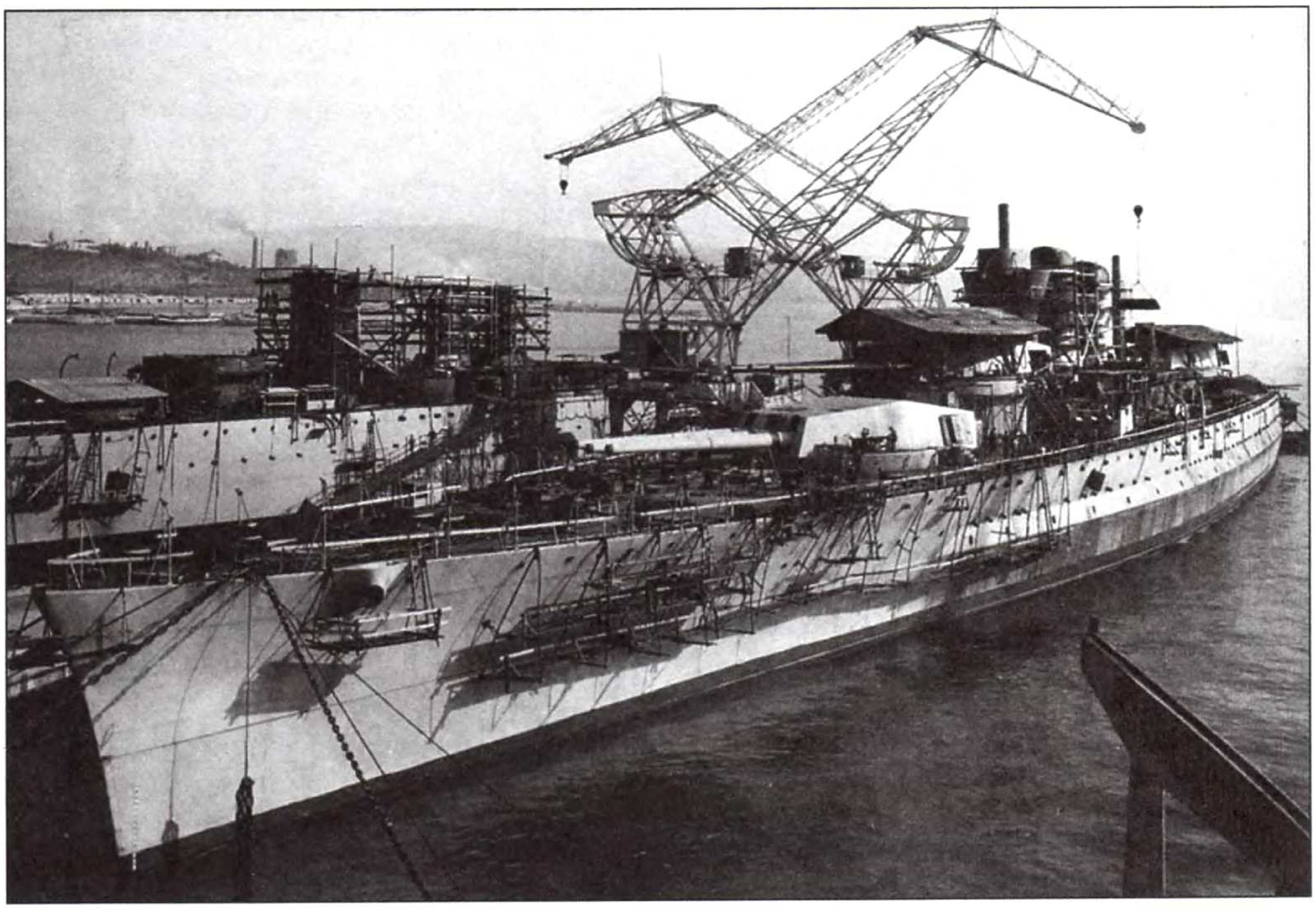
Первоначально проект имел две бортовые поворотные катапульты в средней части с ангарами, размещавшимися по бокам от единственной носовой трубы, а затем, после перехода к двум дымовым трубам, — по бокам от носовой трубы. Уже 11 февраля 1935 г. Морское министерство запросило Комитет по проектам добавить небольшую взлетную площадку в корме для размещения автожиров, которые планировалось хранить в подпалубном ангаре. Этому предшествовали испытания взлета и посадки автожира на площадку в корме крейсера «Фиуме». В конечном итоге от идеи отказались из-за несоответствия характеристик тогдашних автожиров задачам морского разведчика, тем не менее, в апреле 1936 г. приняли решение перенести катапульты из средней части корпуса в корму. Планировалось оснастить линкоры разведчиками IMAM Ro.43, проходившими в то время испытания. Для них в диаметральной плоскости за кормовой башней главного калибра первоначально предусматривался ангар. В дальнейшем от ангара отказались, поскольку он ограничивал углы обстрела 152 мм башен в корму. Наконец, к середине 1938 года две бортовые катапульты заменили одной центральной — более крупной, способной запускать тяжелые разведчики «Капрони» Са.316 с большим радиусом действия. В конце концов, из-за технических недостатков Са.316 так и не поступил на вооружение линейных кораблей, однако это выяснилось уже после окончания постройки «Литторио». Конфигурация с одной центральной катапультой была представлена Пульезе на заседании Комитета адмиралов 26 июля 1938 г. Кроме этого, предлагался еще один вариант — с установкой второй катапульты на крыше кормовой башни главного калибра. Основным преимуществом катапульты на крыше башни была меньшая зависимость момента запуска самолета от маневрирования корабля. Комитет адмиралов весьма благосклонно отнесся к этой идее, но в конечном итоге вторая катапульта на кораблях так и не появилась.

С л е в а: спуск на воду линейного корабля «Литторио», 22 августа 1937 г. С п р а в а: буксиры переводят корпус «Литторио» в гавани Генуи, 1938 г.

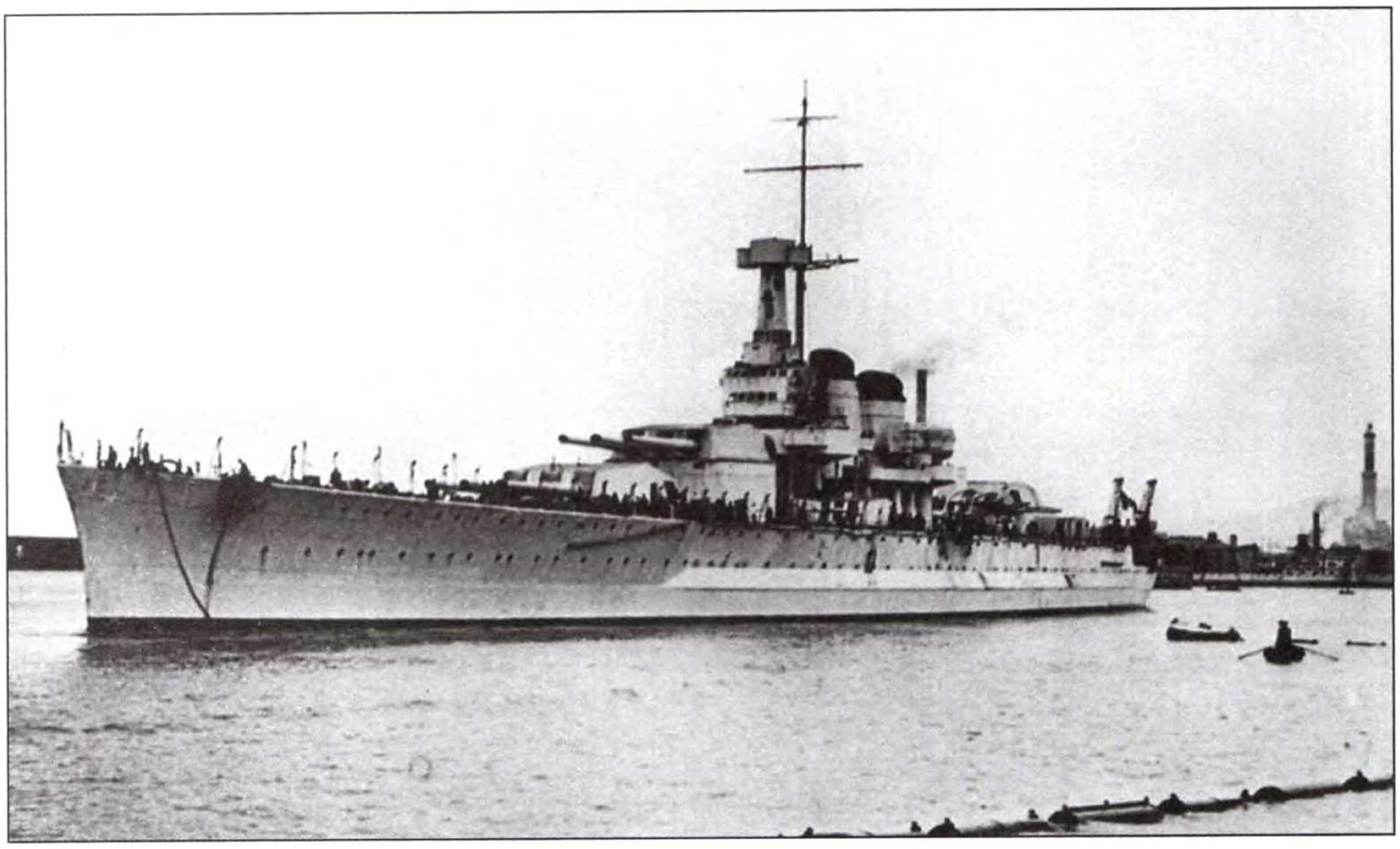
После переноса катапульт в корму у проектировщиков появилось больше свободы в размещении зенитной артиллерии. Одним из сделанных в 1936 г. нововведений стала замена 100-мм/47 орудий, чья скорость наводки считалась уже недостаточной, двенадцатью разрабатываемыми 90-мм/50 орудиями в одиночных стабилизированных установках. Позже, в марте 1938 года, такая установка проходила испытания на старом крейсере «Сан Джорджо». Одновременно подлежала замене и малокалиберная артиллерия. На место счетверенных 37-мм/54 автоматов образца 1932 г. с водяным охлаждением ствола пришли новейшие спаренные 37-мм/54 с воздушным охлаждением, а строенные 13,2-мм пулеметы заменили спаренные установки 20-мм/65 автоматов. Вооружение было дополнено четыремя старыми 120-мм орудиями, предназначенными для стрельбы осветительными снарядами.

Прочие изменения проекта касались конфигурации носовой башнеподобной надстройки, размещения постов управле-





«Витторио Венето» у достроечной стенки, 1939 г.



«Литторио» перед выходом на заводские испытания, декабрь 1939 г.

ния огнем вспомогательной артиллерии и прочих помещений.

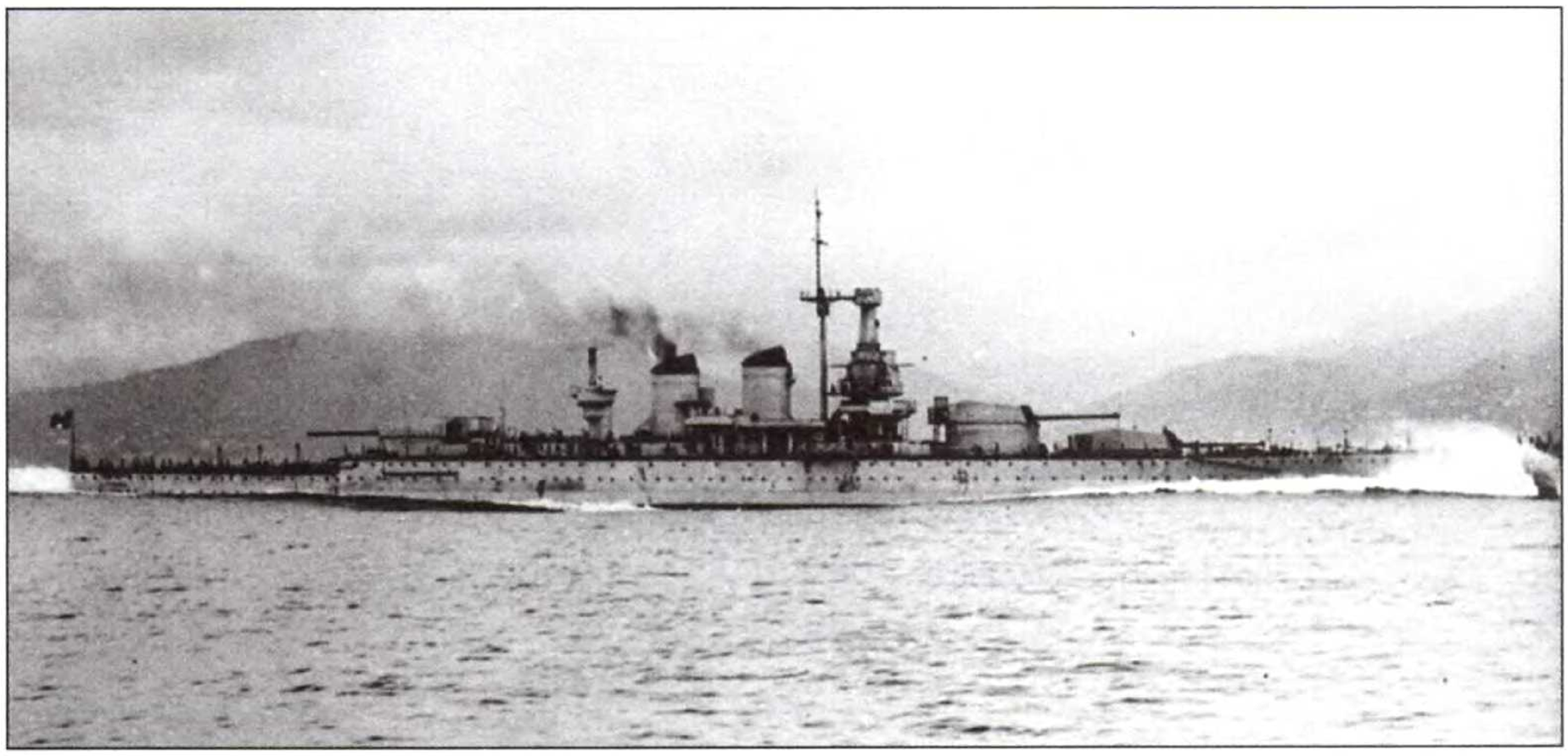
Ровно через год после официальной закладки — 10 октября 1935 г., — королевским декретом №1869 оба линкора были внесены в списки кораблей итальянского военно-морского флота. С весны 1935 года строительство корпусов шло в основном по графику, хотя имелись и определенные сложности, связанные, в первую очередь, с большими размерами и весом корпусов, а также неравномерным распределением веса по длине из-за концентрации защиты в средней части корабля. Последнее потребовало новой схемы расположения стапель-блоков, поддерживающих корпус до его спуска на воду. Хотя установка плит главного пояса должна была происходить уже после спуска, спусковой вес все равно оценивался более чем в 15 000 т. Действительно, вес «Витторио Венето» при спуске на воду составил 17 410 т. Италия никогда еще не спускала такие большие боевые корабли, и только трансатлантические лайнеры «Рекс» и «Конте ди Савойя» были крупнее.

«Витторио Венето» сошел со стапеля в Триесте 25 мая 1937 г., немногим более чем на два месяца позже первоначально намеченного срока. На церемонии спуска присутствовал король Италии с другими высокопоставленными лицами и около 50 тысяч зрителей. Аналогичная церемония спуска «Литторио» состоялась 22 августа в Генуе. Она также проходила в присутствии короля и около 30 тысяч человек. Спуск задержался на полчаса из-за того, что не сразу удалось убрать стапель-блок, удерживающий корпус в носовой части с правого борта. Интересно, что крестными матерями обоих линкоров были выбраны супруги работников верфей-строителей — сеньора Мария Бертуцци для «Витторио Венето» и сеньора Тереза Балерино Габела для «Литторио». После спуска на воду «Витторио Венето» отбуксировали для достройки к стенке верфи «Сан-Марко», а «Литторио» — к стенке только что открытой новой достроечной верфи «Ансальдо».

3 октября 1935 г. итальянские войска вторглись в Эфиопию. Действия Италии вызвали осуждение и экономические санкции со стороны Лиги Наций, а также довольно резкую реакцию Великобритании. В значительной степени в ответ на это Италия отказалась подписать Второй Лондонский договор 1936 г. В период эфиопского кризиса адмирал Каваньяри старался минимизировать влияние торговых санкций на строительство линейных кораблей. Кроме того, поскольку из-за ухудшения отношений с Великобританией последняя стала рассматриваться в качестве вероятного противника, Каваньяри считал необходимым дальнейшее усиление линейного флота. Первоначально, в 1936 году, планировалось перестроить один линкор из пары «Дуилио» и построить один новый линейный корабль, что дало бы флоту два однородных соединения по три корабля в каждом.* Но уже в следующем году планы пересмотрели: было решено модернизировать оба линкора типа «Дуилио» и, в перспективе, построить два новых линейных корабля.

---

* Итальянцы на определенном этапе предпочитали трехкорабельные соединения, что, например, отразилось в программах строительства тяжелых крейсеров. «Пола» должен был служить флагманским кораблем, а остальные шесть единиц образовывали два тактически однородных соединения.



«Литторио» на заводских испытаниях. Скорость — 31,3 уз.

Проработки по проектам следующих за парой «Литторио» линкоров начались под руководством Пульезе еще в 1934 году. Проектировщики увеличили главный калибр до 406 мм, отказавшись при этом от Вашингтонских ограничений по тоннажу. Водоизмещение возросло до 41 000 т, а через несколько месяцев было увеличено до 42 000 т из-за вносимых в проект изменений. По общему расположению проект напоминал «Литторио», но с заменой 381-мм орудий на 406-мм. Вспомогательное вооружение по составу и расположению оставалось схожим и состояло из 12 152-мм/55 в четырех трехорудийных башнях, 24 100-мм/47 в двенадцати бронированных установках, 37-мм и 13,2-мм автоматов. Как и на «Литторио», в 1936 г. 100-мм орудия были заменены разрабатываемыми 90-мм в стабилизированных установках. Авиационное вооружение состояло из одной телескопической катапульты в корме и четырех гидросамолетов, которые должны были храниться в ангаре за кормовой башней главного калибра, аналогично промежуточному варианту «Литторио». Скорость хода планировалось довести до 32 узлов.

«Литторио» на заводских испытаниях. На корабле еще отсутствует занитная артиллерия и приборы управления огнем

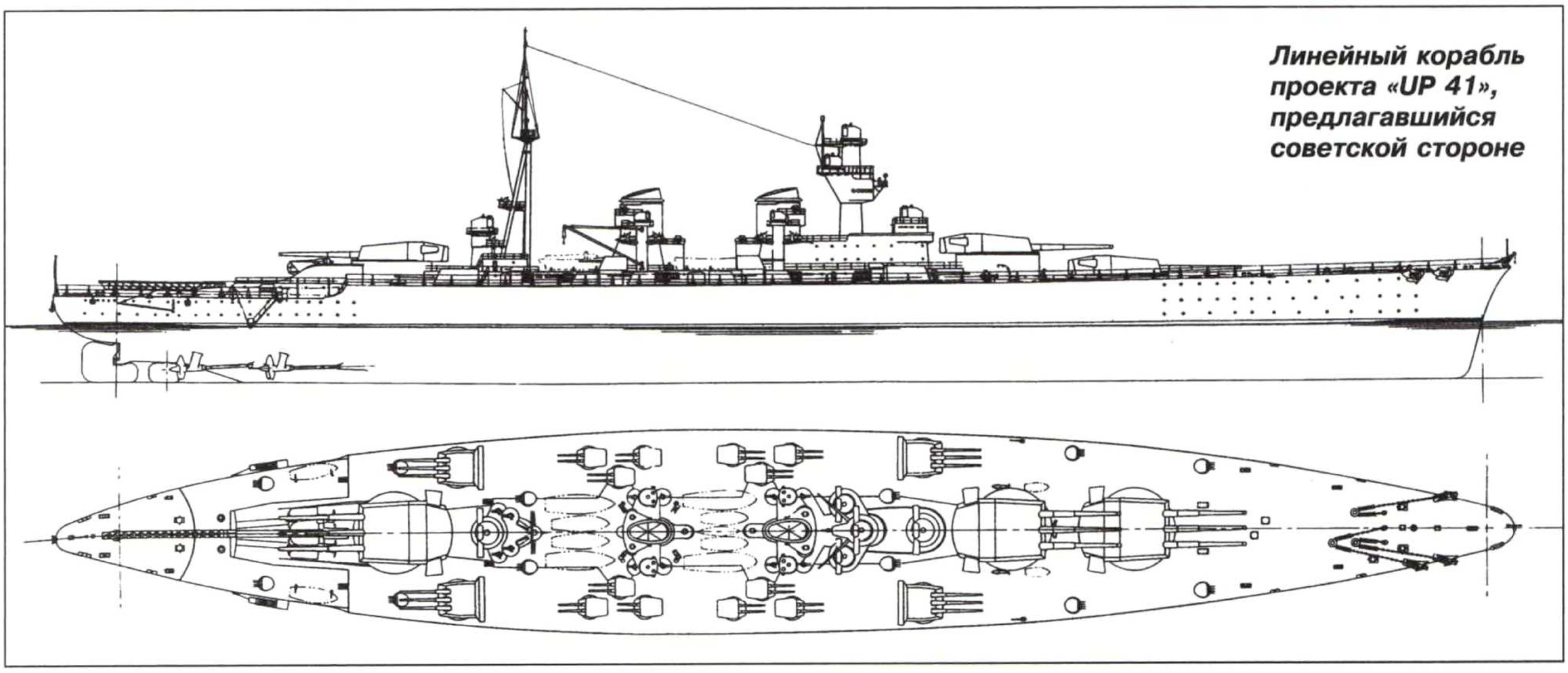
Бронирование (по крайней мере, один из его вариантов) отличалось от «Литторио» отсутствием композитной брони главного пояса, на место которой пришла более традиционная защита из плит толщиной от 320 до 425 мм. Проект имел и новую систему ПТЗ, состоявшую из 5 переборок, одна из которых была вогнута внутрь корабля, а остальные сделаны вертикальными. Пространство между переборками представляло собой чередование заполненных нефтью и пустых отсеков. Для защиты от магнитных мин было предусмотрено тройное дно, причем второе дно было бронированным и отстояло от киля на 1,3 м.

В дальнейшем проект подрос до 45 000 т при размерах 249x35x9,4 м и сохранении бронирования и вооружения. По-видимому, в случае постройки корабли получились бы еще больше, как это произошло с формально 35 000-тонными «литторио». В 1936 году Советский Союз обратился к Италии с просьбой продать проект «Литторио». Итальянцы отказали, но взамен предложили проект линкора в 41 000 т, который представлял собой первоначальный 406-мм проект 1935 года, по существовавшей в то время практике пополнивший портфель проектов фирмы «Ансальдо» под обозначением «UP 41» (Ufficio Pianti, Umberto Pugliese 41 000 т). Проект был скорректирован под требования советской стороны, которая, судя по всему, считала, что он был составлен специально по ее заказу.*

Сложившаяся к концу 1937 г. политическая ситуация подтолкнула итальянское пра-

---

* В те годы существовала практика предлагать другим государствам по каким-либо причинам не принятые для итальянского флота проекты, которые могли подрабатываться под требования заказчика. Например, ранее упомянутый «карманный» линкор также попал в портфель проектов «Ансальдо» и предлагался латиноамериканским странам и Испании. Для Чили был разработан вариант со вспомогательным вооружением из американских 127-мм орудий.

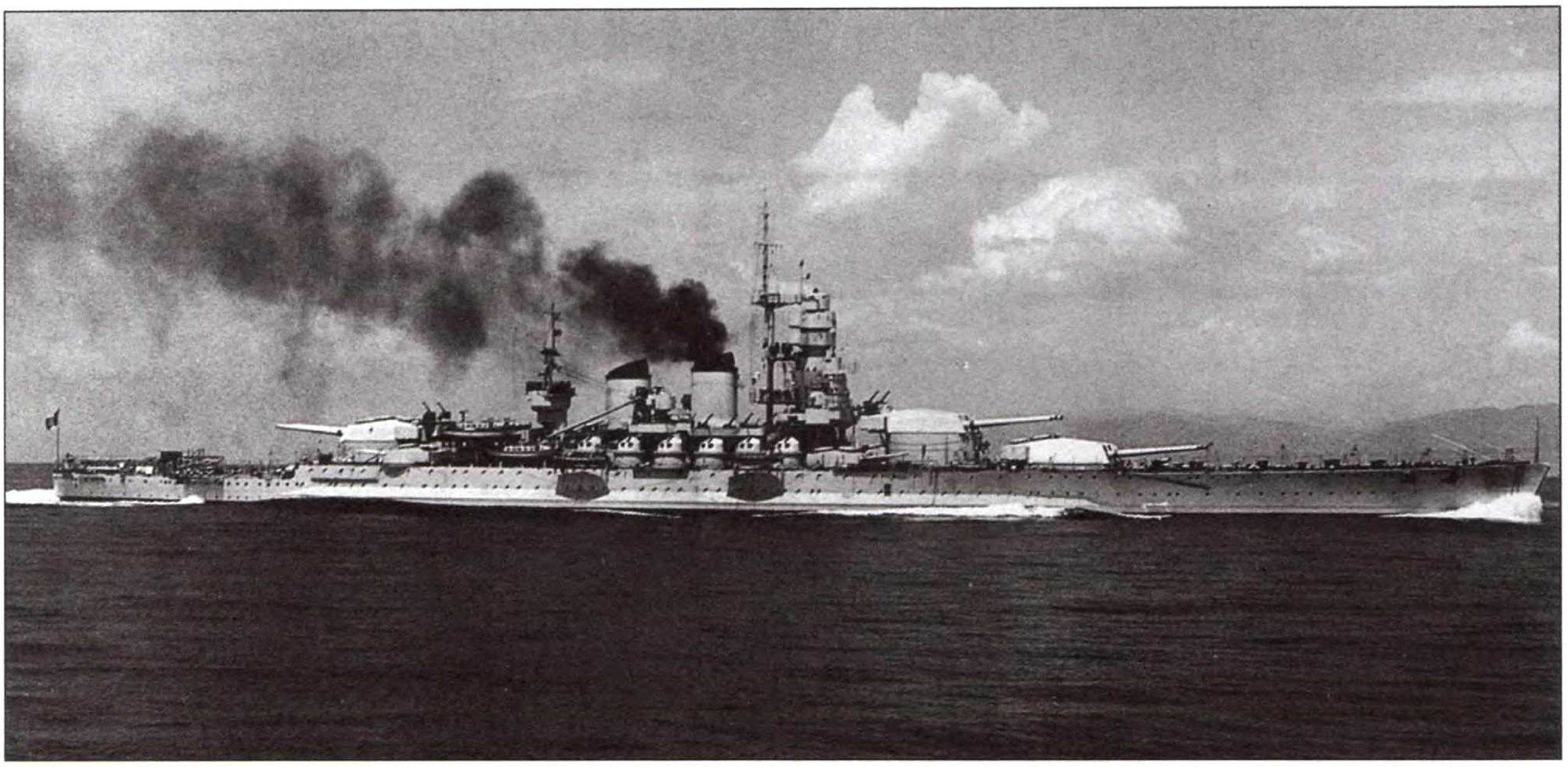


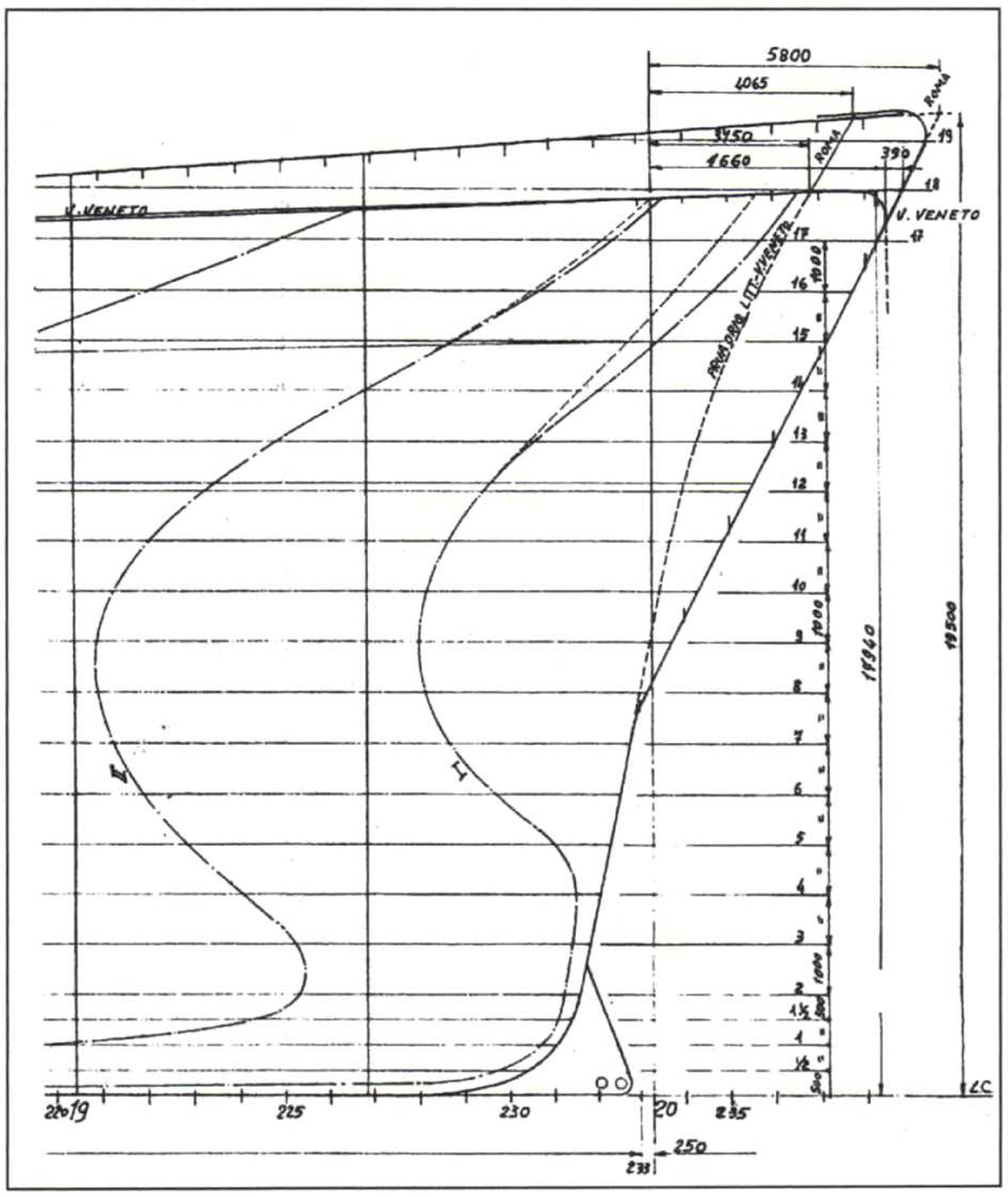
Линейный корабль проекта «UP 41», предлагавшийся советской стороне

вительство к решению построить еще два линкора. Адмирал Каваньяри со свойственным ему прагматизмом предпочел проект «Литторио» вместо более крупных единиц с 406-мм артиллерией, которые не могли бы пополнить итальянский флот столь же быстро. Окончательное решение о строительстве второй пары было принято 7 января 1938 г. Получившие названия «Империо» и «Рома» корабли были заложены 14 мая 1938 г. и 18 сентября 1938 г. соответственно в присутствии Муссолини и большого скопления народа. Строительство велось на тех же верфях, что и первой пары — «Ансальдо» в Генуе строила «Империо» (заводской №320), а «C.R.D.A.» в Тресте вела постройку «Ромы» (заводской №1123). Официальные контракты опять запоздали и были заключены только 11 ноября 1938 г. с фирмой «Ансальдо» и 15 марта 1940 г. с «C.R.D.A.». Сроки готовности линкоров были определены августом 1941 г. для «Империо» и июнем 1942 г. для «Ромы».

Первые испытания «Литторио» и «Витторио Венето» обнаружили одну весьма неприятную проблему. Носовая оконечность обоих линкоров очень сильно вибрировала на большом ходу, а по сторонам от форштевня поднимались высокие буруны, доходившие до верхней палубы. Сорванные ветром брызги при этом попадали на мостики и даже на оптические приборы на башнеподобной надстройке. Как быстро выяснилось, причиной неприятностей

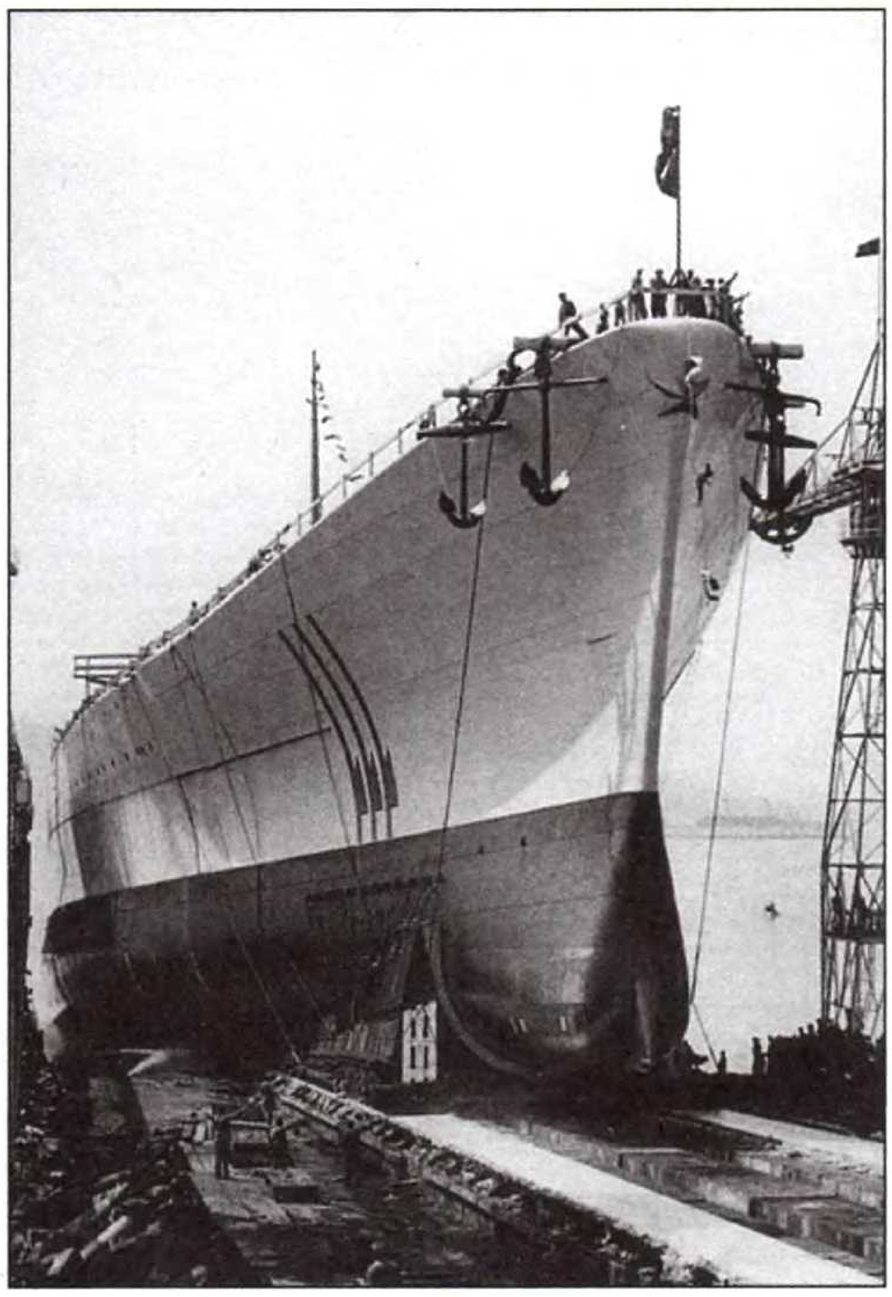
«Витторио Венето» в Лигурийском море на переходе из Триеста в Геную, 3 мая 1940 г.





Изменение носовой оконечности линкоров типа «Литторио»
(с заводских чертежей фирмы «C.R.D.A.» №1133 от мая 1935 г. и №1223 от 5 февраля 1940 г.)

стали слишком острые обводы. Для решения проблемы носовые оконечности обоих линкоров снабдили дополнительными наделками, увеличившими развал борта. В результате вибрация и попадание брызг на надстройки значительно снизились. «Империо» был спущен на воду 15 ноября 1939 г. и исправление его носовой оконечности отложили на период достройки наплаву, а вот на «Роме» ее переделали на стапеле, что задержало спуск на воду на два месяца. Измененный участок имел длину 35 метров и отличался выраженным подъемом палубы к носу. Длина «Ромы» достигла 238,85 м по сравнению с 237,71 м у первых двух линкоров.*



Спуск на воду линкора «Рома», 9 июня 1940 г.

Еще одной проблемой, выявленной на испытаниях первой пары, оказалась неудовлетворительная работа гидроприводов главного руля, и их пришлось заменить.

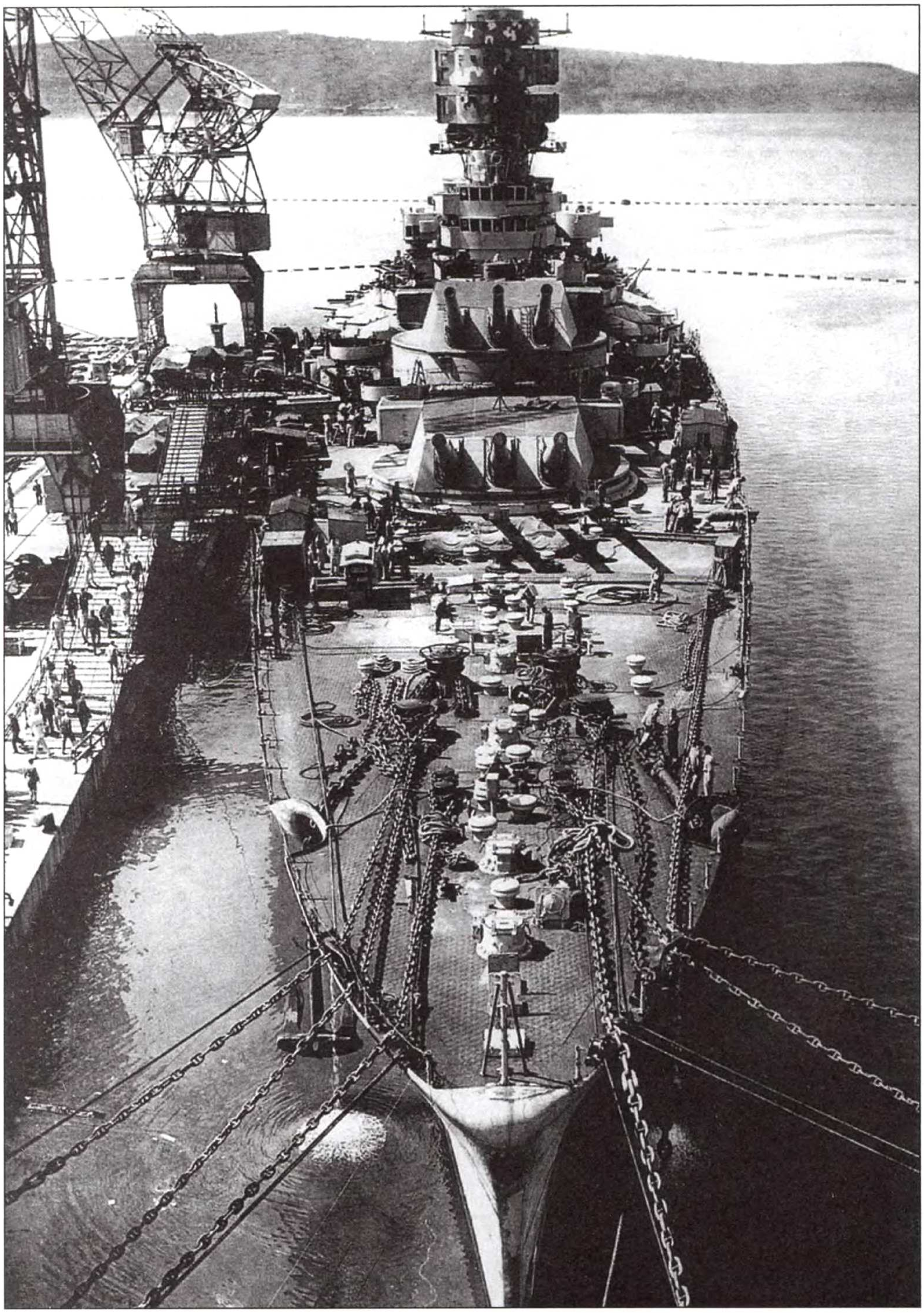
«Витторио Венето» и «Литторио» вошли в строй 28 апреля и 6 мая 1940 г. соответственно, приблизительно через пять с половиной лет после начала постройки. Задержка готовности почти на два года была связана с постоянными изменениями проекта, вылившимися в значительный рост водоизмещения, достигшего в конце концов 40 500 т вместо первоначальных 35 000 т. Большее водоизмещение требовало, в частности, заказа большего количества материалов. В 1935—1936 гг. к трудностям добавились санкции Лиги Наций, кроме того, броня требовалась также для модернизации линкоров типа «Дуилио». Определенный дефицит материалов привел к задержкам готовности первой пары линейных кораблей. Их стоимость вместе с вооружением первоначально оценивалась в 480 млн. лир каждый, но из-за роста цен брони и других материалов и увеличения издержек производства официальная цена возросла до 569 033 000 лир для «Литторио» и 575 833 000 лир для «Витторио Венето», хотя весьма вероятно, что реальная цена «зашкалила» за 600 миллионов.

«Рома» был спущен на воду 9 июня 1940 г. вошел в строй 14 июня 1942 г., примерно через 3 года и 9 месяцев после закладки. Во время строительства, помимо усовершенствованной носовой оконечности, внесли некоторые изменения в конфигурацию надстроек, отличавшие этот линкор от старших братьев, но никаких существенных изменений проекта не было. Основной проблемой при его постройки стали сложности поставка необходимых материалов в условиях военного времени. Еще одна задержка была связана с использованием деталей гребных валов для ремонта поврежденного в бою при Матапане «Витторио Венето». Тем не менее, «Рома» был построен значительно быстрее первой пары линкоров. Его стоимость остается неизвестной, но предполагается, что она была ниже, чем у «Литторио» и «Витторио Венето».

«Империо» так и не был достроен по причинам, которые будут подробно рассмотрены ниже.

---

* Принятая в литературе длина «Ромы» в 240,1 м является ошибочной.



«Рома» во время финальной стадии достроечных работ. Триест, весна 1942 г.

После окончания гражданской войны в Испании, в конце 1939 г., большая делегация испанских технических специалистов, возглавляемая новым министром промышленности, посетила Италию. Итальянцы обещали содействие в строительстве на испанских верфях четырех линкоров по проекту «Литторио» с возможными небольшими изменениями, что было закреплено соответствующими соглашениями. Для этой цели на верфи в Эль-Ферроле был построен новый большой стапель, но со вступлением Италии в войну план был похоронен, хотя, в любом случае, маловероятно, что он был бы реализован — в первую очередь из-за слабой экономики Испании.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус

Корпус линкоров имел поперечную схему набора, за исключением плоской части днища, набранной по продольной схеме. Всего имелось 250 шпангоутов. Их нумерация начиналась от кормового перпендикуляра и шла в нос. Шпангоуты за кормовым перпендикуляром имели отрицательные номера. Шпация равнялась 1 м в средней части корпуса, уменьшаясь до 90 см на протяжении 30 м в носовой оконечности и до 85 см в корме начиная от шп.50.

Линкоры имели три сплошные палубы — полубака, верхнюю и 1-ю среднюю или батарейную. Палуба полубака имела длину около 183 м,* заканчиваясь за кормовой башней главного калибра, в то время как верхняя и 1-я средняя палуба тянулись от носа до кормы. Ниже 1-й средней палубы располагалась 2-я средняя палуба, прерывающаяся в средней части корпуса турбинными и котельными отделениями. В оконечностях под ней размещались еще три палубы, разделенные отсеками силовой установки и именуемые верхней, средней и нижней платформами. Наконец, трюм соответствовал верхнему настилу двойного дна.

На протяжении всей длины корпуса имелось двойное дно, а в пределах цитадели — даже тройное. Междонное пространство в районе цитадели имело высоту 1,3 м между первым и вторым дном и 1,2 м между вторым и третьим. Над тройным дном в диаметральной плоскости в средней части корпуса был надстроен водонепроницаемый коридор трапециевидного сечения, в котором прокладывались все основные электрические кабели. Эта конструкция должна была защищать их от взрывов существовавших на момент проектирования контактных мин и торпед, но от появившихся позднее неконтактных мин и торпед, взрывавшимся под днищем не предохраняла.

Восемнадцать главных поперечных водонепроницаемых переборок образовывали 19 больших водонепроницаемых отсеков.* Переборки поднимались от двойного или тройного дна до 1-й средней палубы, а в носовой и кормовой части некоторые из них доходили до верхней палубы. Между водонепроницаемыми отсеками не было никаких дверей и перемещение из одного отсека в другой было возможно только через 1-ю среднюю палубу.

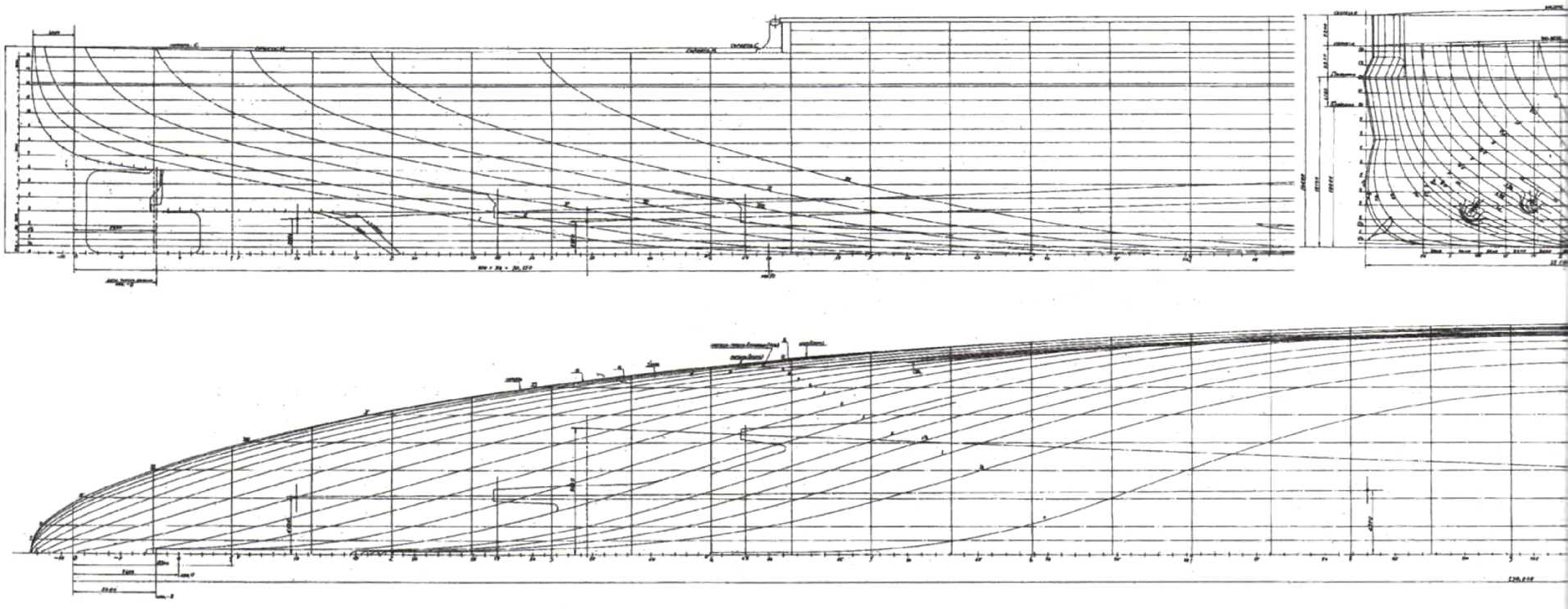
На протяжении броневой цитадели имелись две продольные водонепроницаемые переборки толщиной 6—9 мм, отделяющие зону погребов и энергетической установки от бортовых отсеков, образуя что-то вроде внутреннего корпуса.

Для постройки корпуса применялась высокопрочная сталь, за исключением некоторых зон, подверженных вибрации (отдельные переборки, основания артиллерийских установок, турбин, электрогенераторов и т.д.), для которых использовалась мягкая конструкционная сталь. Настил полубака был изготовлен из хромоникелевой стали, а верхняя палуба в

* На линкоре «Рома» — на метр с лишним больше.

** Согласно наиболее новому и подробному исследованию Э. Баньяско и А. де Торо. Более ранние итальянские источники говорят о 22 переборках.

Теоретический чертеж корпуса *(с заводских чертежей фирмы «C.R.D.A.» №1133 от мая 1935 г. и №1223 от 5 февраля 1940 г.)*



корме за полубаком обшита 50-мм тиковыми досками. При постройке очень широко применялась электросварка — больше, чем когда либо прежде в Италии при строительстве военных кораблей.

Высота полубака над линией киля в диаметральной плоскости в средней части корпуса составляла 17 м, уменьшаясь до 16,6 м у борта за счет покатости палубы. Высота верхней палубы над линией киля в диаметральной плоскости равнялась 14,4 м, а у борта была на 45 см меньше. Межпалубное расстояние между верхней палубой и полубаком и между 1-й средней и верхней палубами равнялось соответственно 2,2 и 2,25 м.

Расположение помещений характеризовалось тем, что вспомогательные котлы, камбузы и прочие механизмы и устройства, требовавшие отвода дыма, концентрировались вокруг дымовых труб. Каюты и кубрики личного состава и другие служебные помещения были распределены между носовой и кормовой оконечностями.

Корпус имел бульбообразное утолщение в носовой части для снижения волнового сопротивления, достаточно полные обводы в средней части (коэффициент полноты по миделю 0,959) и закругленную крейсерскую корму, более полную, чем у линкоров типа «Чезаре» и «Дуилио». Корабли имели значительное отношение длины к ширине по ватерлинии (7,17) и не очень большой коэффициент общей полноты (0,566), что было в большей степени благоприятно для скорости при спокойном море, чем для мореходности. Острые обводы оконечностей теоретически способствовали их большему зарыванию на волнении. Призматический коэффициент составлял 0,765, а коэффициент полноты ватерлинии — 0,679. Для выбора обводов корпуса широко использовались испыта-

Водоизмещение

(в метрических тоннах)

	«Littorio»	«Vittorio Veneto»	«Roma»
В легком грузу	38 427 т	38 216 т	37 794 т
Стандартное	41 377 т	41 167 т	41 650 т
Нормальное	43 835 т	43 624 т	44 050 т
Полное	45 963 т	45 752 т	46 215 т

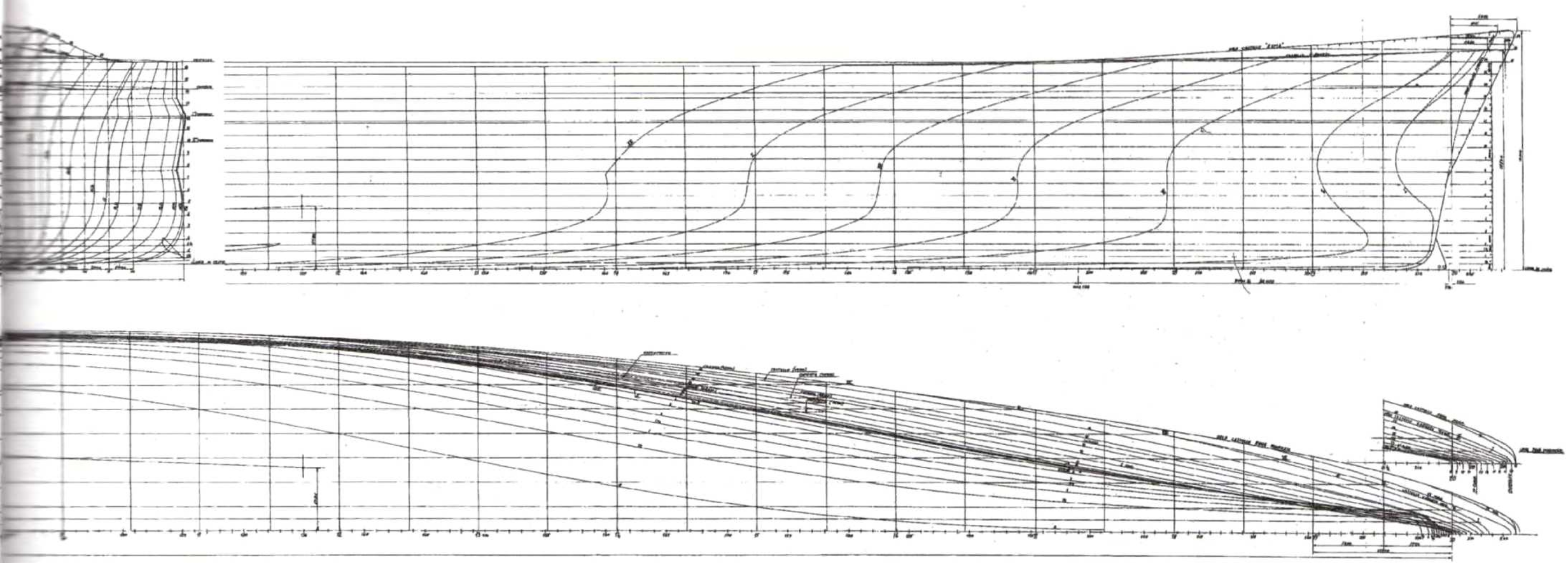
Размерения

Длина максимальная: 237,71 м («Littorio» и «Vittorio Veneto»), 238,85 м («Roma»)
Длина по ватерлинии: 232,4 м (одинаковая у всех трех кораблей)
Длина между перпендикулярами: 224,5 м
Ширина максимальная: 32,9 м
Ширина по ватерлинии: 32,4 м
Осадка: в легком грузу — 8,98 м, в полном грузу — 10,5 м

Распределение весовых нагрузок

(данные по «Литторио» на 1940 г.)

Корпус	8892 т
Подводная защита	1714 т
Вертикальная броня	9430 т
Горизонтальная броня	4867 т
Оборудование	4665 т
Силовая установка	2302 т
Артиллерийское вооружение	6557 т
Вес пустого	**38 427 т**
Экипаж	239 т
Провизия	196 т
Питьевая вода	98 т
Вода для мытья	236 т
Вода для котлов	53 т
Жидкости в механизмах	565 т
Смазочное масло	110 т
Боезапас	1335 т
Бензин	18 т
Запасы	100 т
Стандартное водоизмещение	**41 377 т**
Нефть	4210 т
Резервная вода для котлов	376 т
Полное водоизмещение	**45 963 т**



Носовая башенноподобная надстройка линейного корабля «Литторио», 19 марта 1941 г. Хорошо виден неофициальный девиз корабля на основании поста управления огнем 90-мм орудий

ния моделей в опытовом бассейне, но, как часто бывает при пробах в уменьшенном масштабе, эти испытания не могли продемонстрировать всех аспектов поведения кораблей на скорости. Уже отмечавшиеся ранее проблемы вибрации и забрызгивания носовой части первой пары линкоров на испытаниях привели к необходимости изготовления наделок на их носовые оконечности, придавших бортам в носу больший развал и увеличивших длину на 1210 мм. Носовая оконечность «Ромы» на протяжении примерно 35 м была перестроена на стапеле и визуально отличалась от первой пары более выраженным подъемом палубы к носу. В результате «Рома» оказался на 1140 мм длиннее, чем «Литторио» и «Витторио Венето» после переделки носовой оконечности. Кроме того, его корпус в носу был и заметно выше — высота от киля составляла 19,5 м против 17,94 м у первой пары. Еще одним отличием корпуса «Ромы» стал удлиненный на 1 м в корму «плавник», соединяющий горизонтальную линию киля с кормовым свесом.

Скуловые кили имели длину 48 м и ширину 1,2 м. Первоначально планировалось установить на линкоры 80-метровые боковые кили, но в окончательном варианте они были укорочены для уменьшения их сопротивления движению при сохранении, согласно проведенным расчетам, влияния на качку корабля.

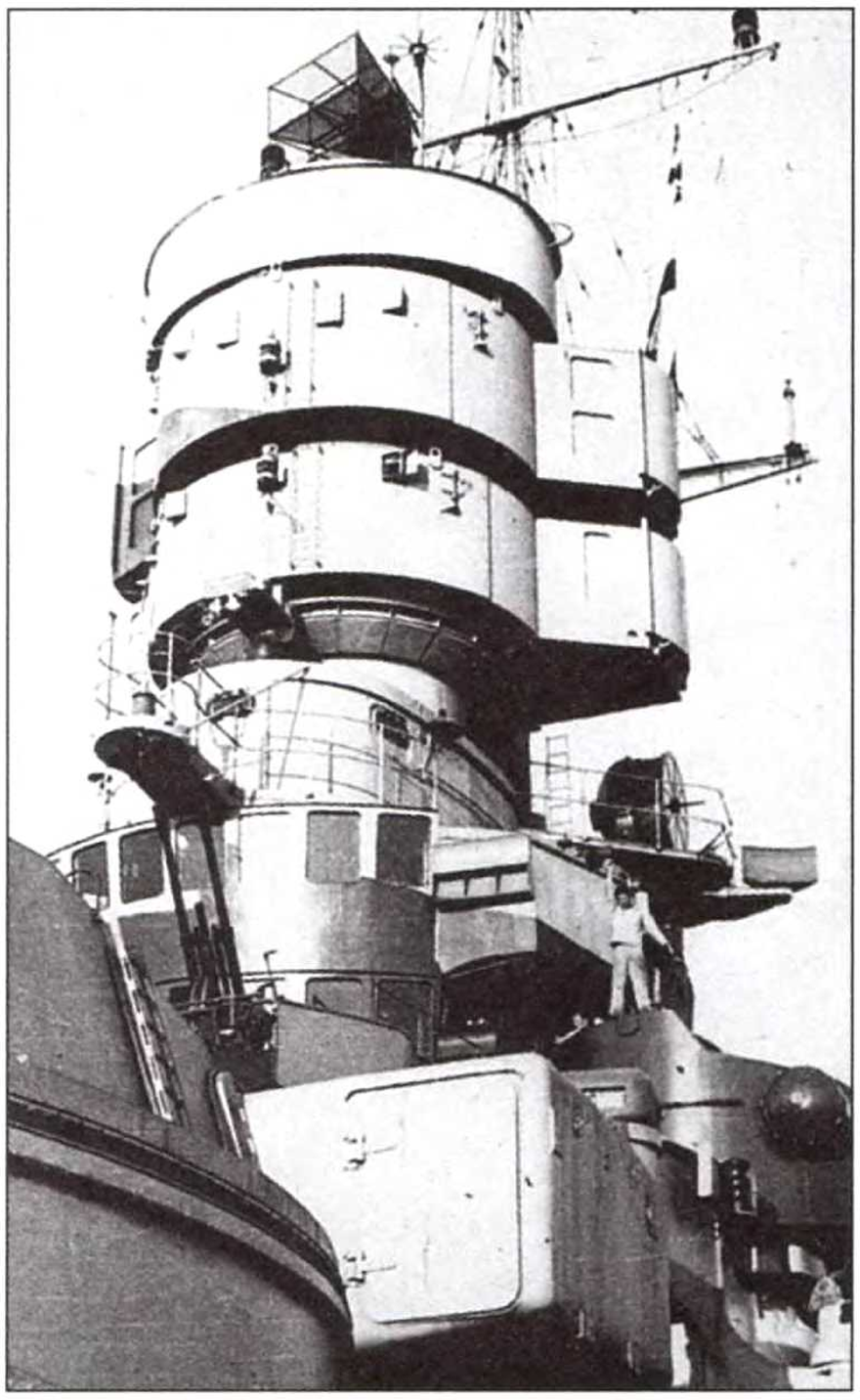
Остойчивость «Витторио Венето» определялась на испытаниях 17 октября 1939 г. Метацентрическая высота при нормальном водоизмещении 43 624 т* составляла 1,453 м, а максимальный восстанавливающий момент достигался при крене 33—35°. В полном грузу при водоизмещении 45 752 т метацентрическая высота возростала до 1,668 м, а в легком грузу (38 216 т) уменьшалась до 0,679 м. Одному сантиметру осадки соответствовало изменение нагрузки на величину от 52,1 т (при нормальном водоизмещении) до 52,6 т (в полном грузу).

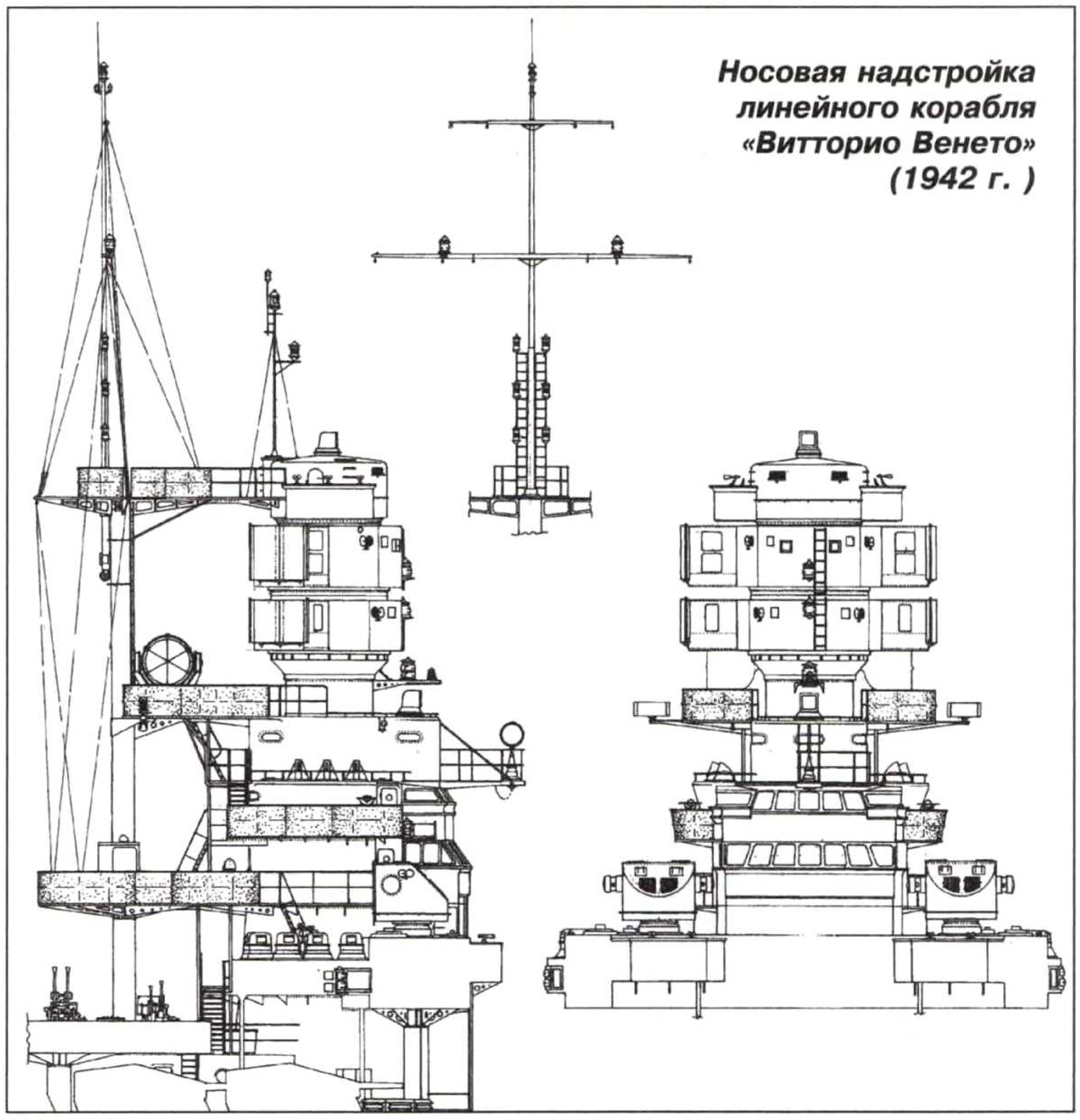
Надстройки

Идея носовой бронированной башнеподобной надстройки была предложена Пульезе. Подобная конструкция впервые появилась на легких крейсерах типа «Монтекукколи» и стала отличительной чертой всех последующих итальянских крупных надводных кораблей. Установленная на «Литторио» надстройка опиралась на 1-ю среднюю палубу и имела 13 ярусов, возвышаясь над палубой полубака более чем на 25 м.

Самый верхний ярус занимал директор управления огнем главного калибра с постом старшего артиллерийского офи-

* Здесь и далее — все веса в метрических тоннах.





Носовая надстройка линейного корабля «Витторио Венето» (1942 г.)

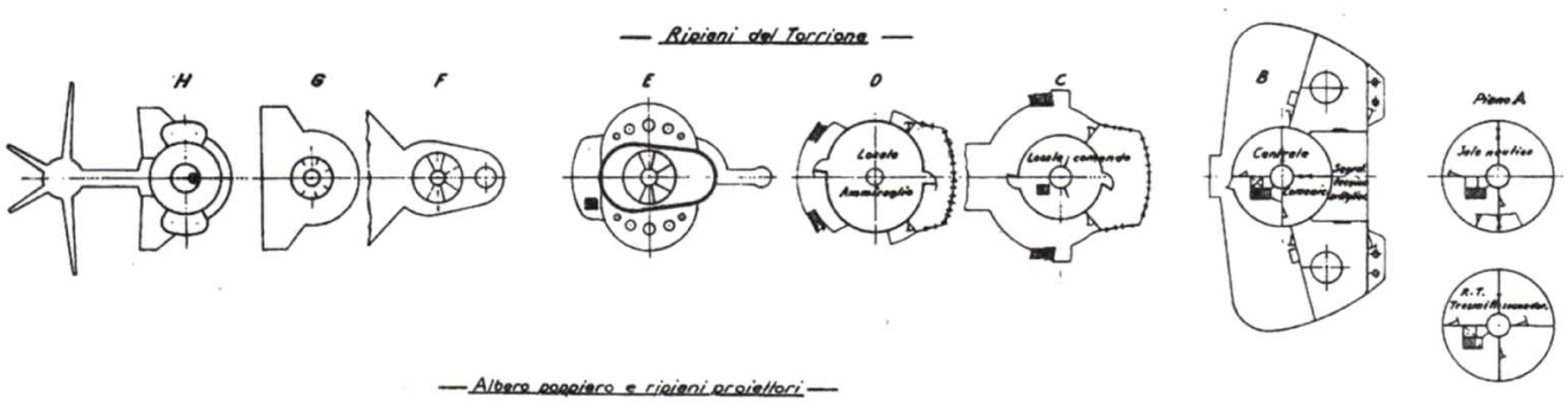
цера и двумя наблюдательными площадками по бокам. На «Роме» одна общая наблюдательная площадка шла полукольцом вокруг директора. Директор возвышался над ватерлинией на 32 м при нормальном водоизмещении. Следующие два уровня занимали дальномерные посты управления огнем главного калибра. На верхнем размещался основной пост с двумя дальномерами, в то время как нижний уровень занимал второй пост, который должен был применяться при ведении огня главным калибром по двум разным целям. Четвертый сверху уровень представлял собой платформу, в кормовой части которой размещались два прожектора.

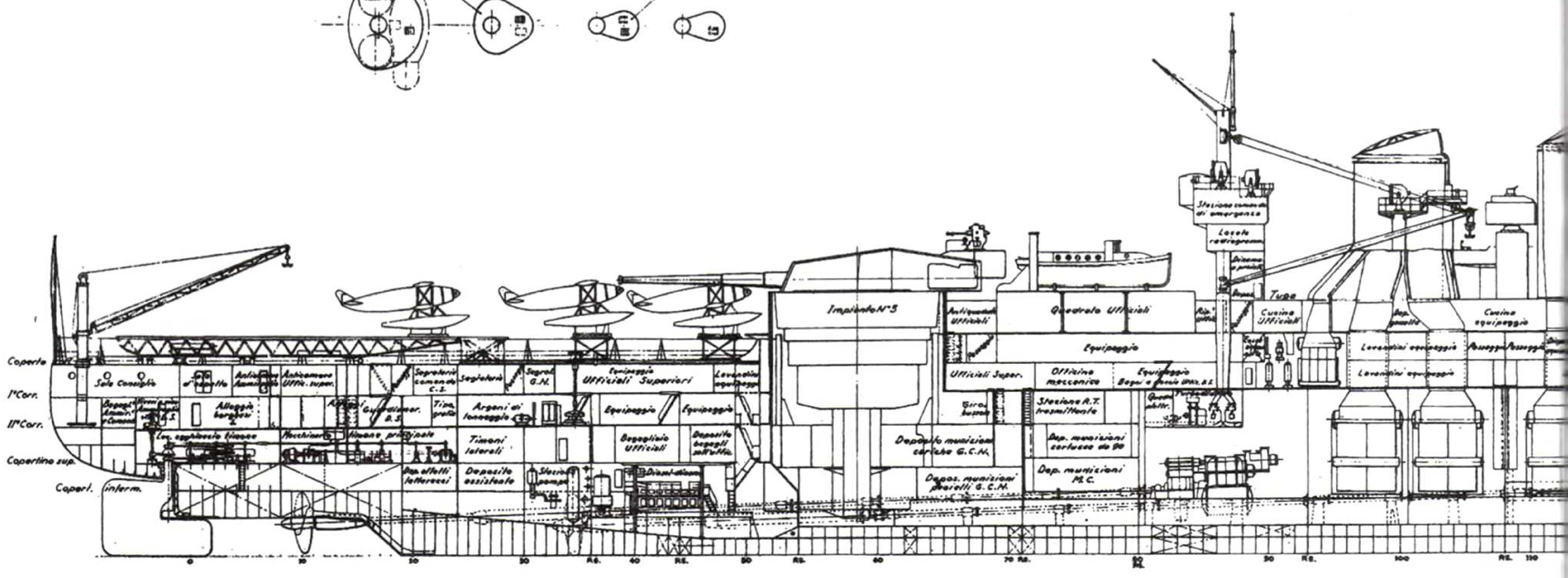
Нижние девять ярусов приходились непосредственно на «бронированную башеноподобную надстройку». На верхнем из них находился пост второго артиллерийского офицера. На его наружной площадке располагалась антенна радиопеленгатора, а вокруг бронированной закрытой части размещались площадки наблюдателей. Следующий (шестой сверху) ярус отводился под помещения для адмирала и его штаба. Снаружи его располагался открытый адмиральский мостик с остеклением спереди. Обзор из бронированной части также был почти круговым и составлял 340°. Седьмой ярус сверху отводился для командира корабля и соединялся с открытым капитанским мостиком, продолжавшимся в корму вокруг фок-мачты для дополнительного обзора в кормовых секторах. На восьмом ярусе находился командный пост связи с открытым мостиком для наблюдателей и двумя директорами управления зенитным огнем по бокам. Следующие ярусы занимали штурманская рубка, помещение резервных радиостанций, походные каюты адмирала и командира корабля. Ярусы ниже полубака отводились под командные посты, в том числе главный пост корабельной энергетики.

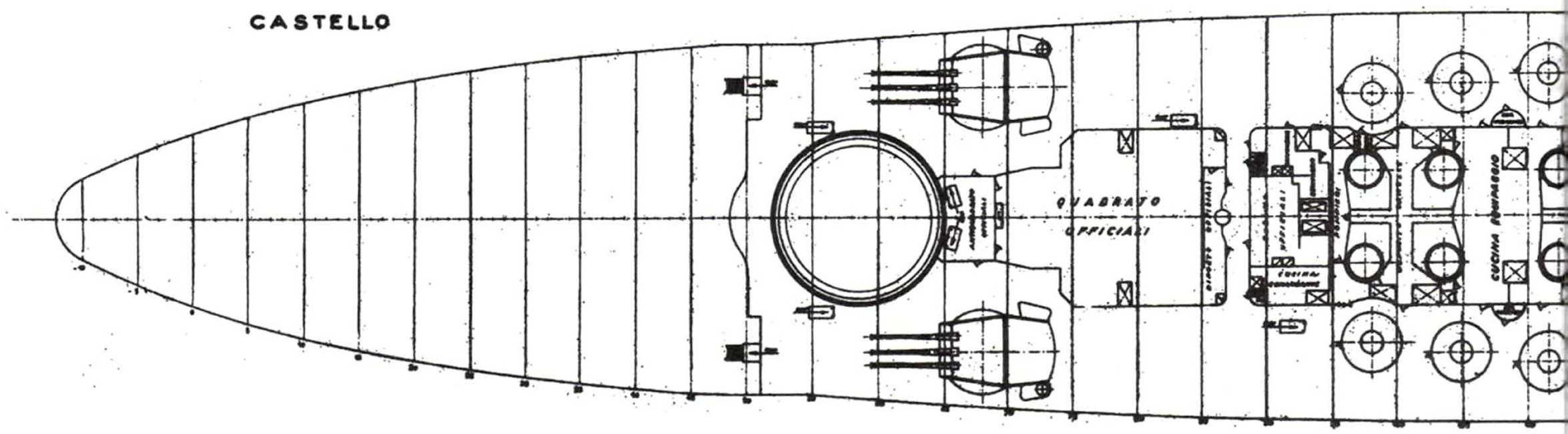
С л е в а: Носовая надстройка линкора «Рома», август 1943 г.

За носовой надстройкой стояла фок-мачта, также опиравшаяся на 1-ю среднюю палубу и имевшая диаметр 80 см. Далее до барбета кормовой башни главного калибра тянулась палуба надстройки. Над ней возвышались две дымовые трубы, кормовая тумбообразная надстройка и грот-мачта. На ней сверху были установлены вспомогательный дальномер и четыре боевых прожектора. Верхний ярус надстройки занимал запасной командный пост, под ним находилась рубка радиопеленгации, а на самом нижнем уровне — помещение динамо-машин для электропитания прожекторов. Между грот-мачтой и кормовой башней располагалась просторная офицерская кают-компания. На надстрочной палубе над ней размещались самые крупные корабельные плавсредства — моторные катера и шлюпки.

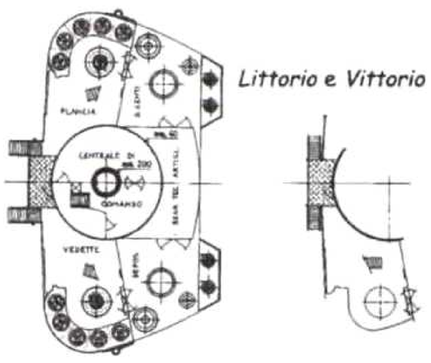
Линейный корабль «Литторио»: поперечный разрез и планы палуб



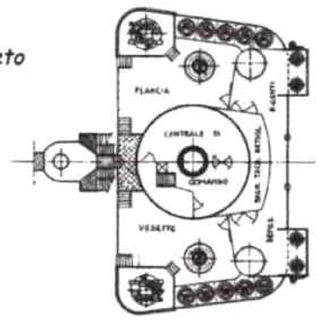




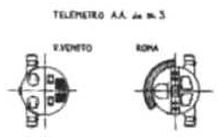
Различия мостиков

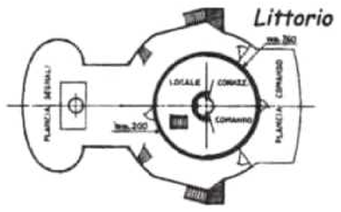


Littorio e Vittorio Veneto

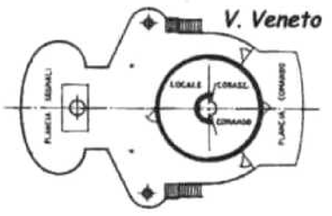


Roma

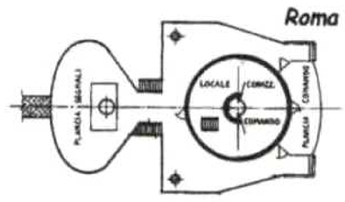




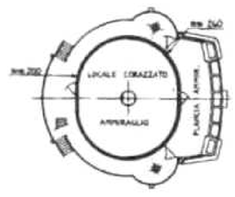
Littorio



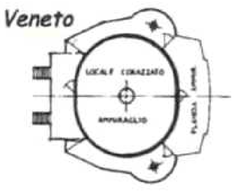
V. Veneto



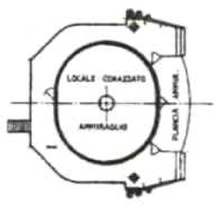
Roma



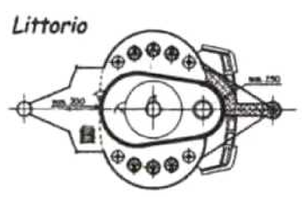
Littorio



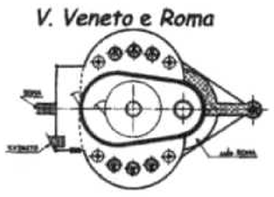
V. Veneto



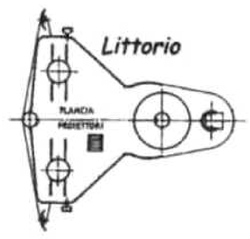
Roma



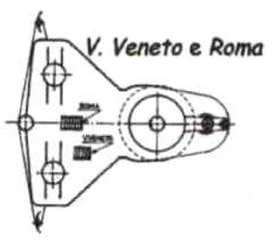
Littorio



V. Veneto e Roma



Littorio



V. Veneto e Roma

Littorio

V. Veneto e Roma

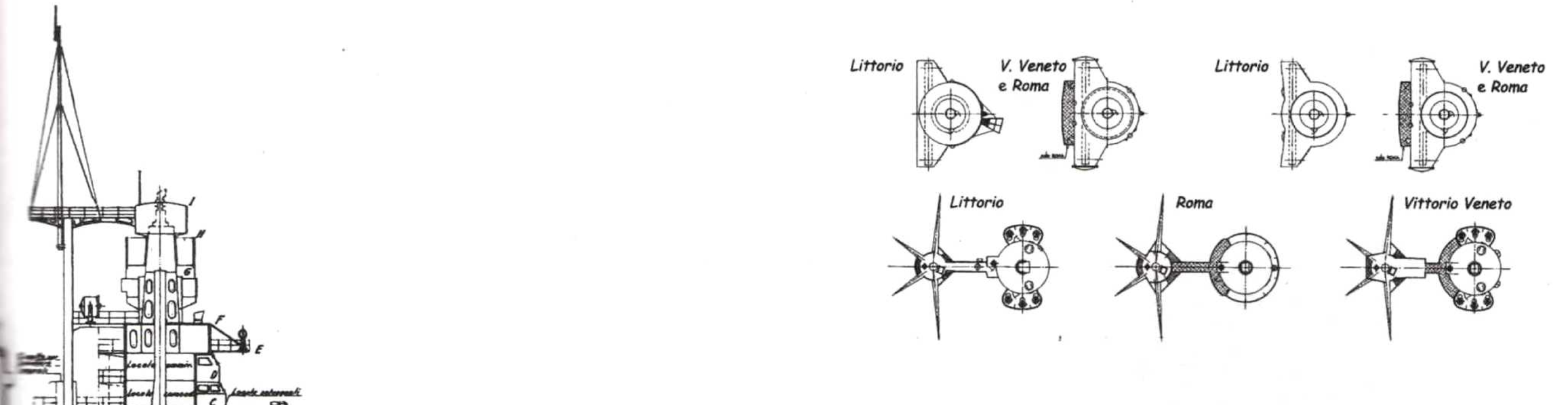
Littorio

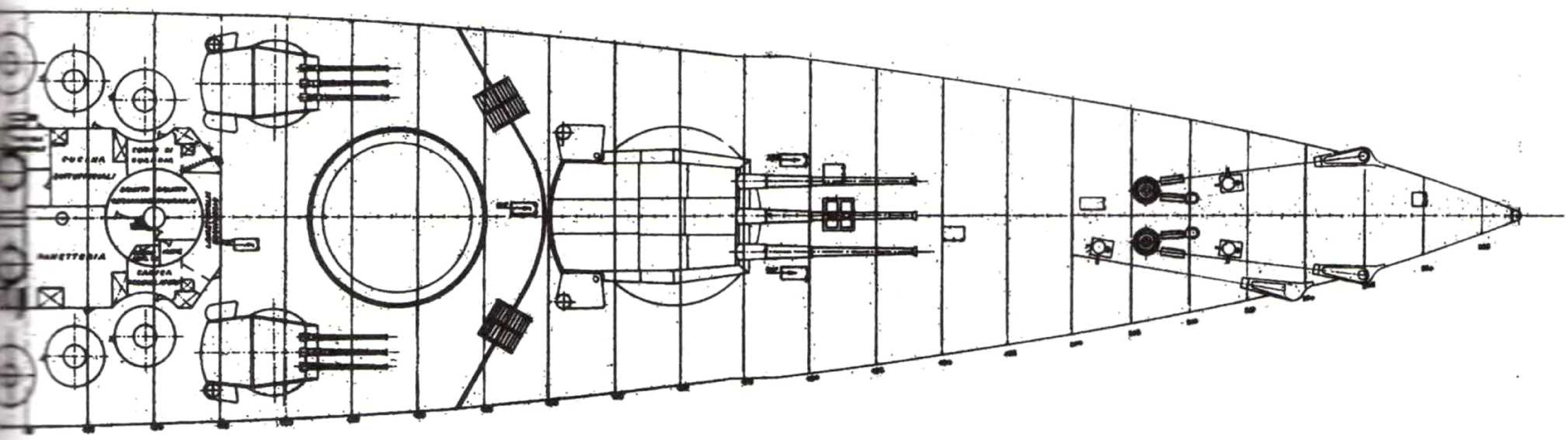
V. Veneto e Roma

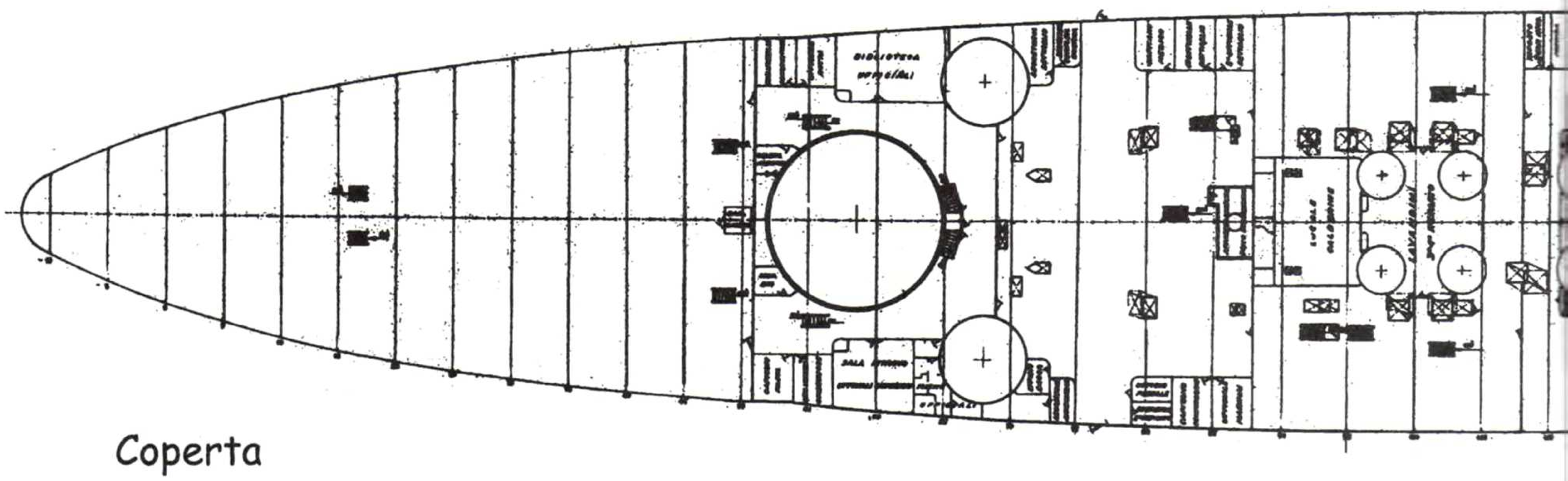
Littorio

Roma

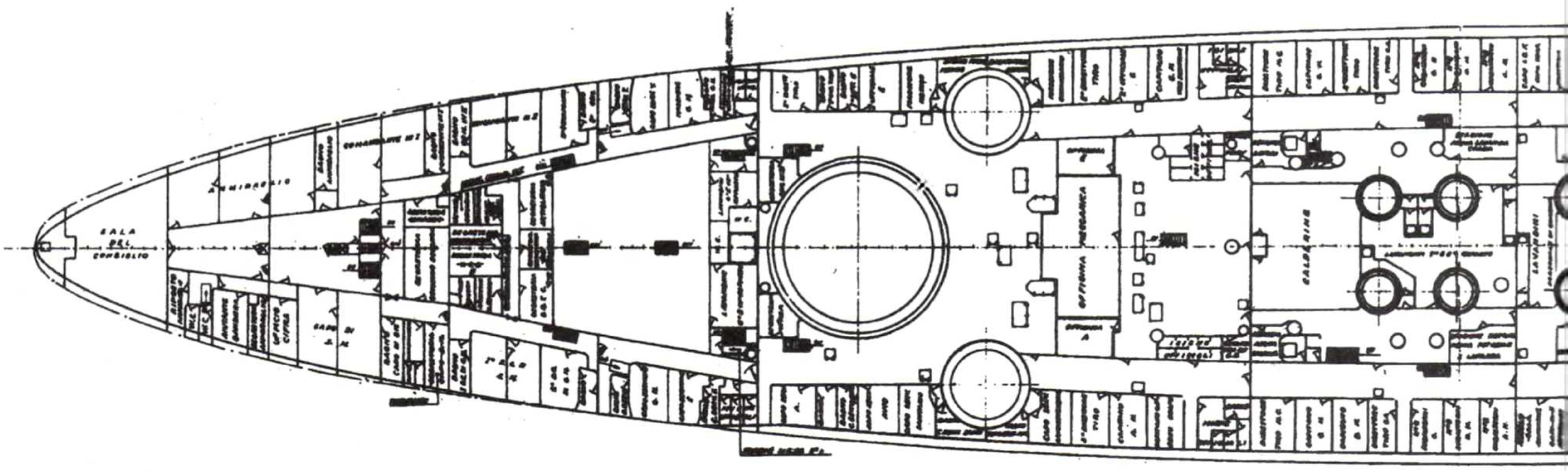
Vittorio Veneto



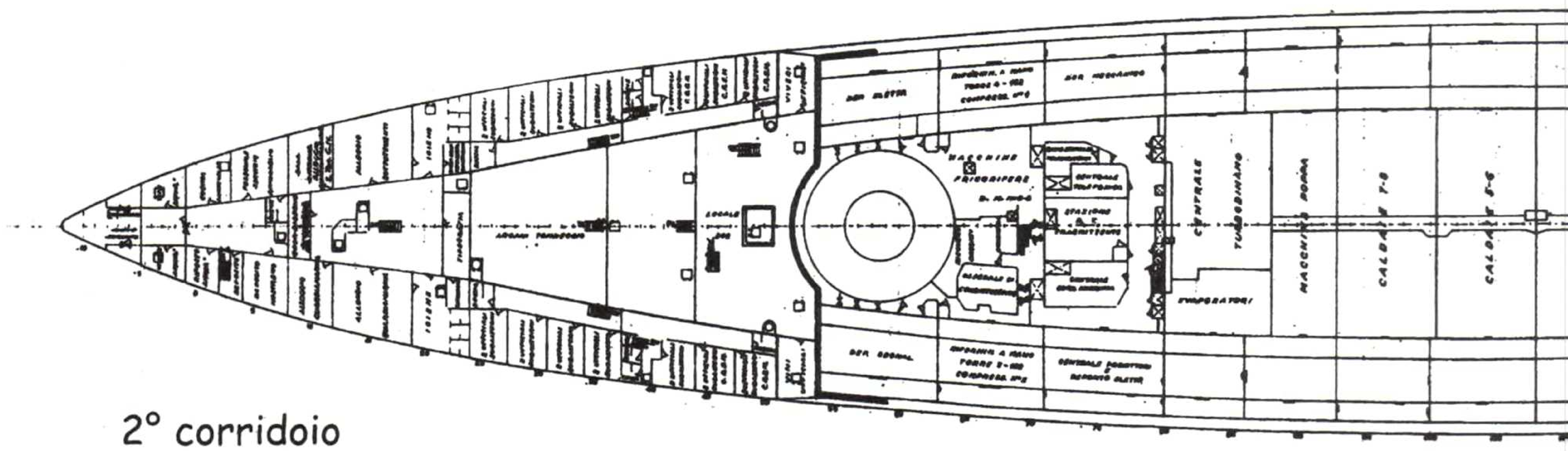




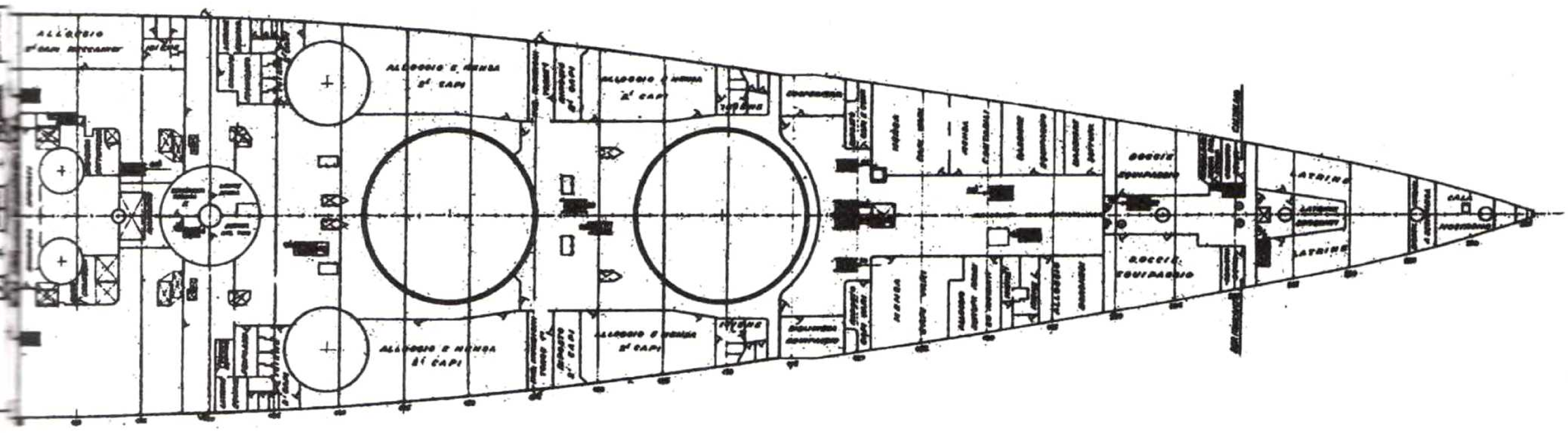
Coperta

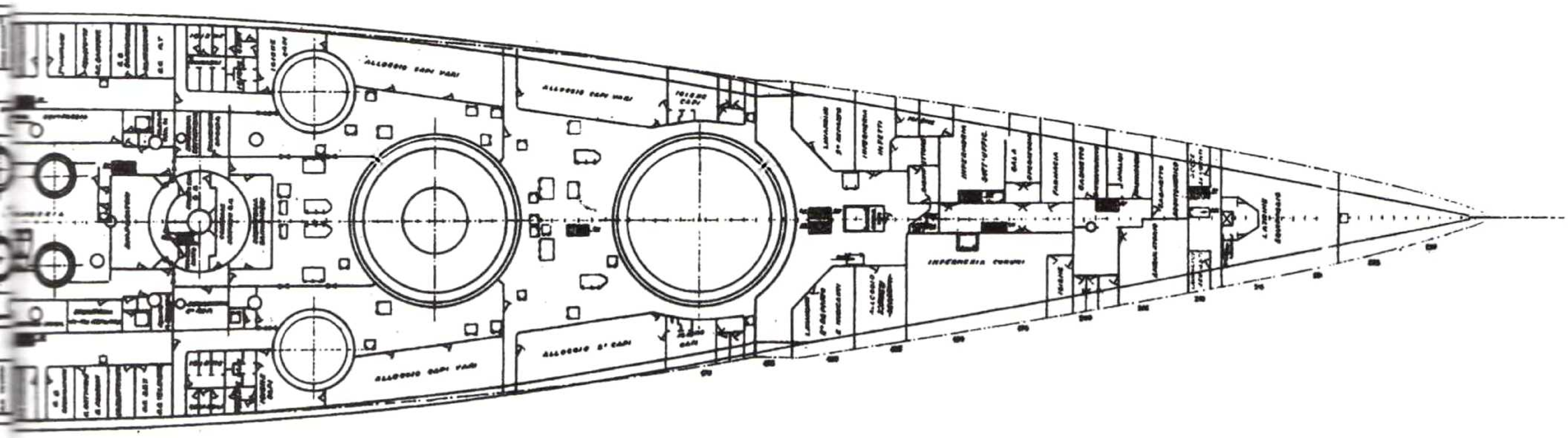


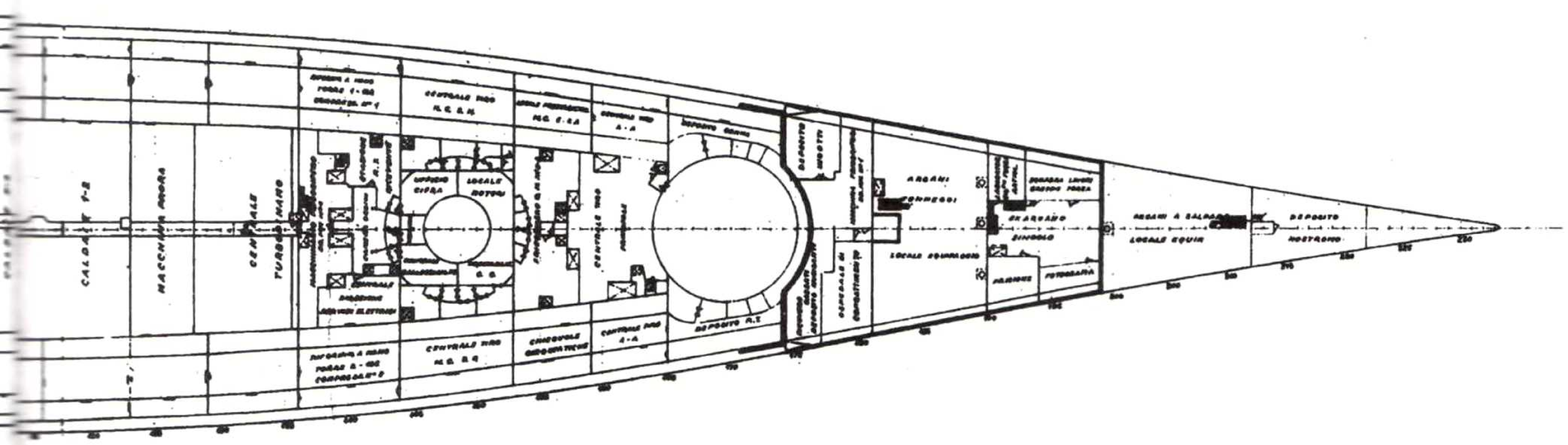
1° corridoio (o ponte di batteria)

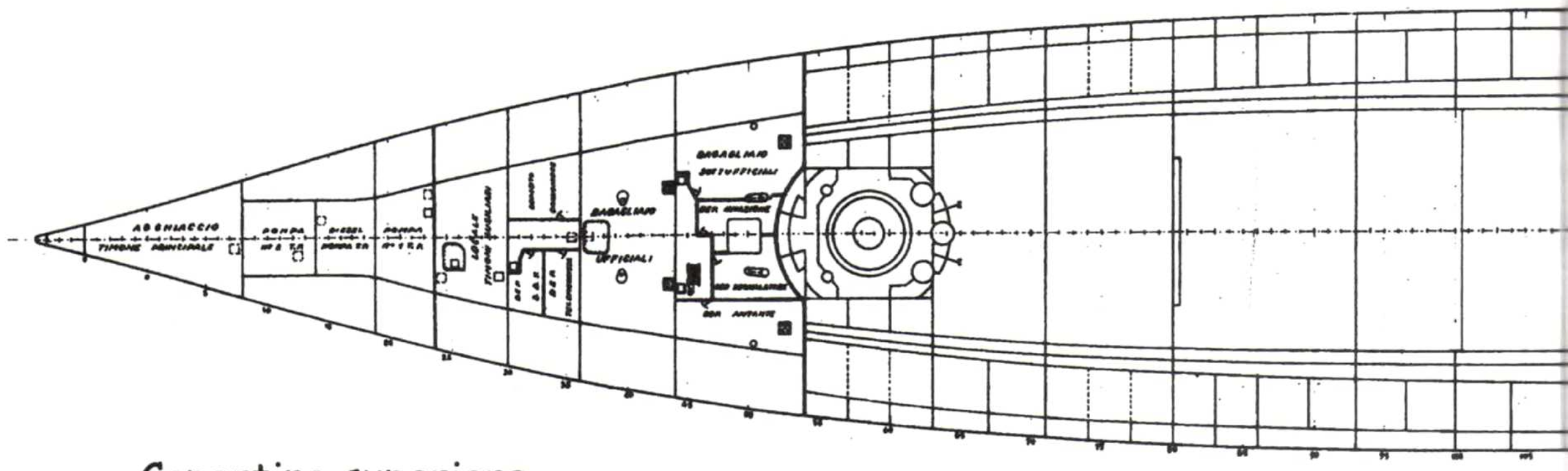


2° corridoio

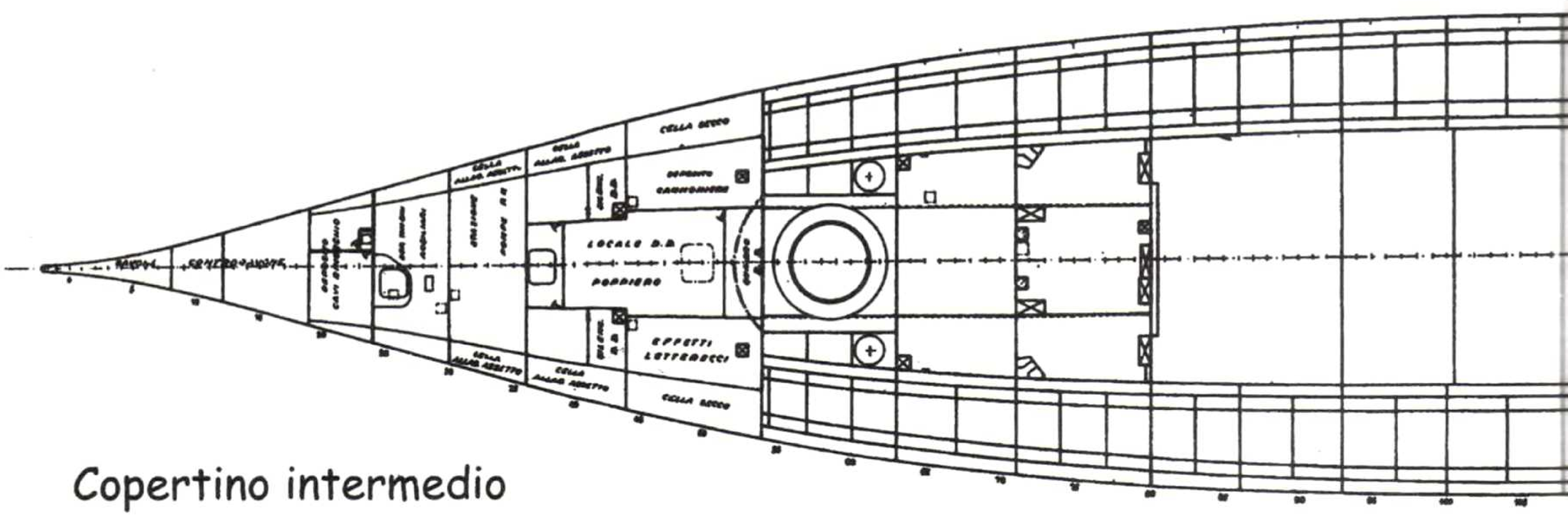




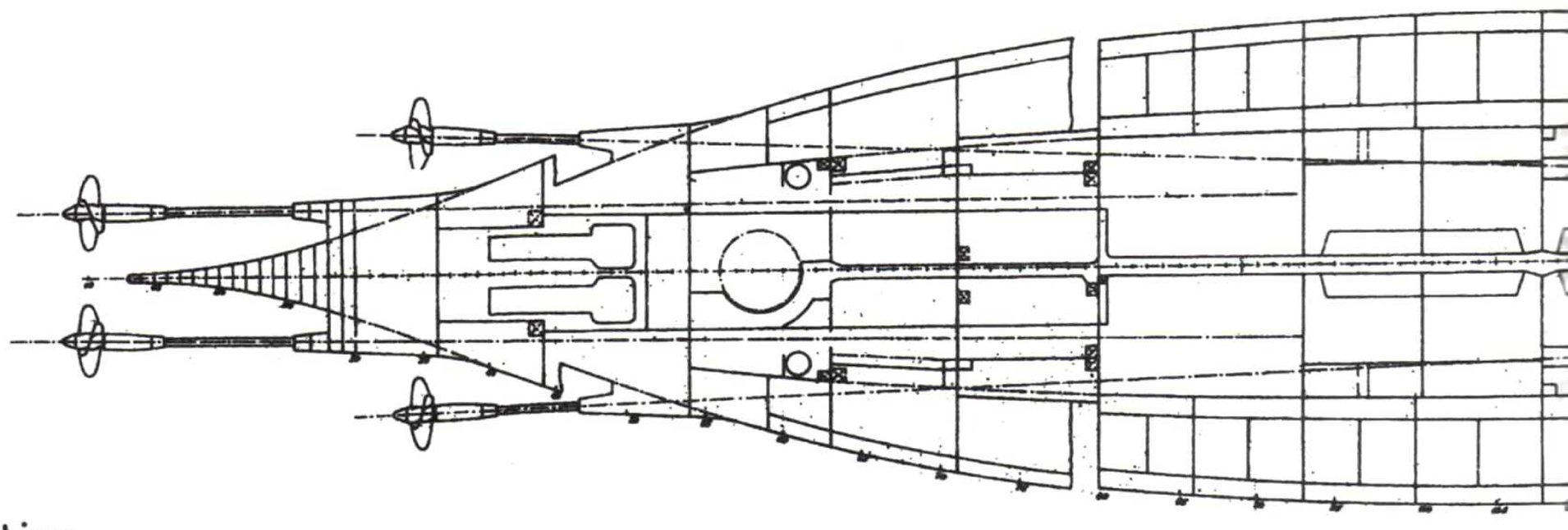




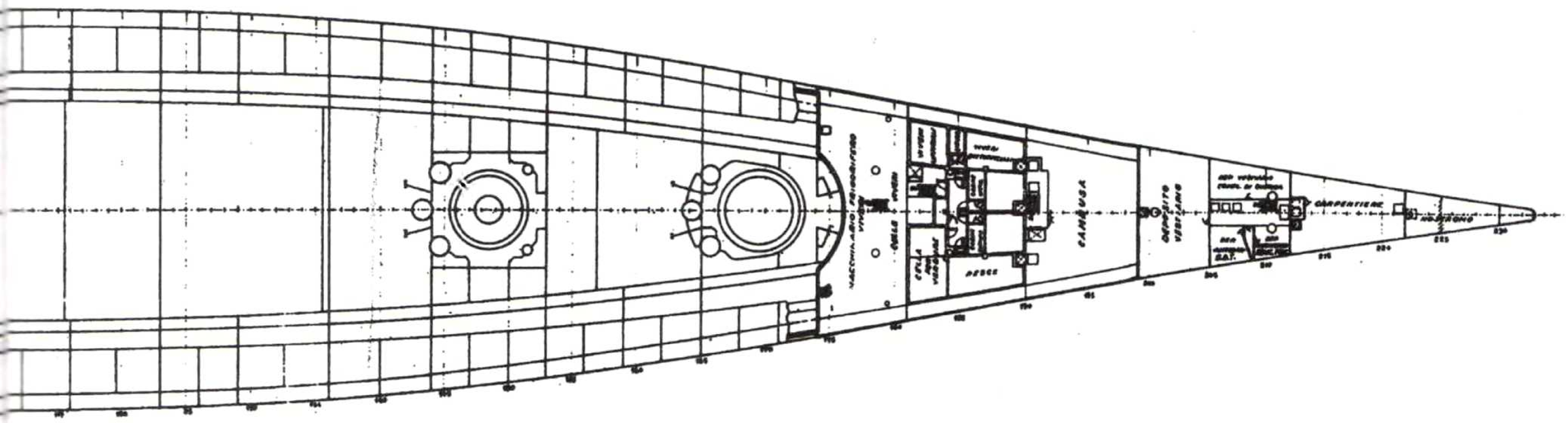
Copertino superiore

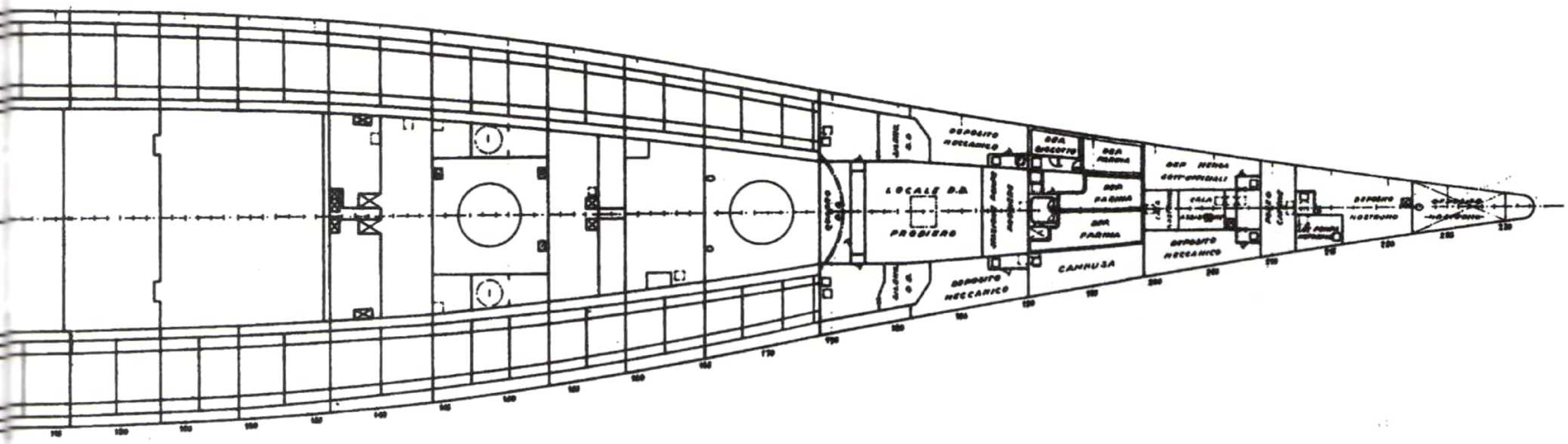


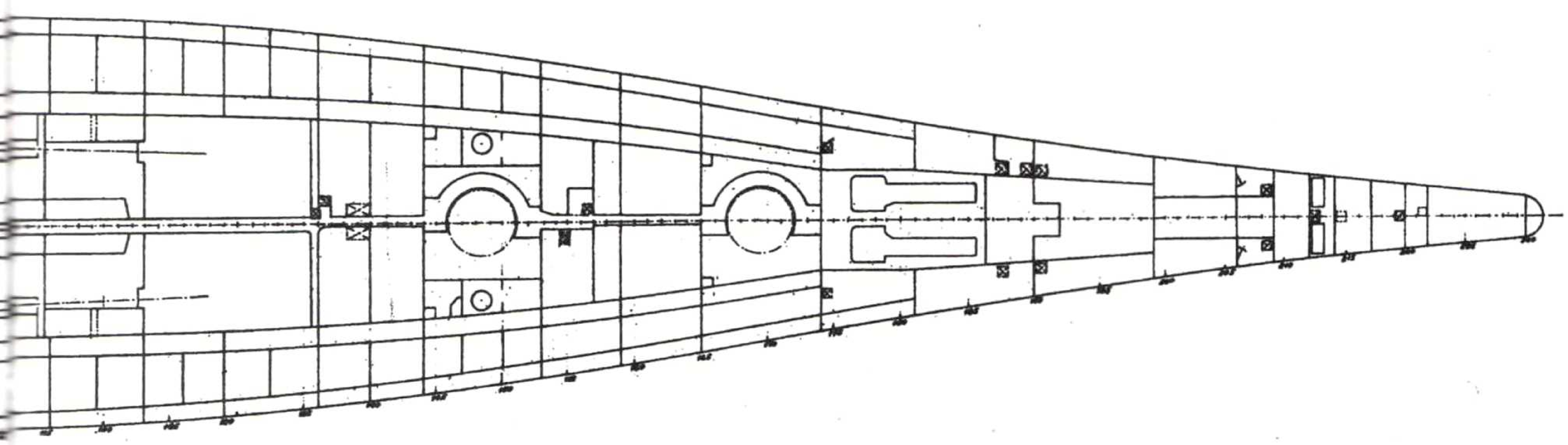
Copertino intermedio



Stiva


CAMBUSA
DEPOSITO MECCANICO
LOCALE D.B.
PROIETTORI
CAMBUSA
DEPOSITO MECCANICO





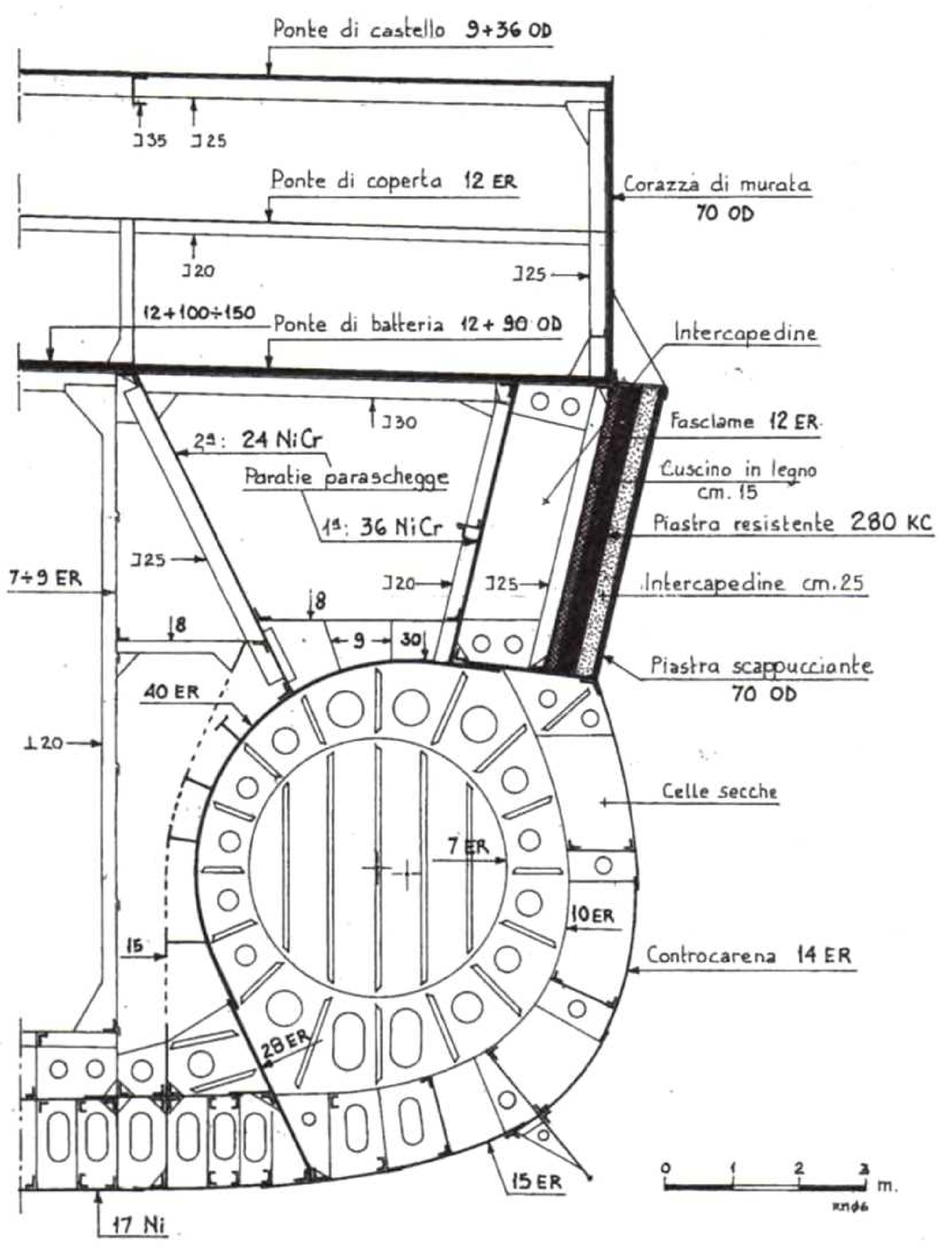
Бронирование

Вертикальная защита

Схема бронирования линкоров типа «Литторио» стала результатом проводившихся в Италии в межвоенные годы исследований и экспериментов. Главный пояс состоял из необычной для того времени композитной брони, включавшей 70-мм внешнюю и 280-мм внутреннюю преграды.

Исследования композитной брони были начаты Морским министерством в 1930 году. Первоначальная идея являлась развитием применявшихся во время Первой мировой войны схем с тонкой противоосколочной переборкой за главным поясом. Первый вариант представлял собой 280-мм вертикальный внешний пояс и 70-мм продольную переборку, отнесенную вглубь корпуса на 6 м. Председателем Постоянной Комиссии по экспериментам с военными материалами в Специи был в то время генерал Эудженио Минизини, более известный по разработанным им 100-мм установкам. Именно он в декабре 1930 г. предложил поменять местами 280-мм и 70-мм пояса, разместив более тонкие плиты снаружи. Если внутреннее расположение тонкой брони было призвано локализовать последствия пробития и взрыва снаряда за основной броневой преградой, то ее внешнее расположение, по замыслу конструктора, предотвращало само пробитие толстой брони. Тонкая преграда должна была разрушать бронебойный наконечник и, вероятно, изменять траекторию снаряда, в результате чего он попадал бы в главную броню при неблагоприятных для пробития условиях. Изначально расстояние между плитами составляло 6 м, но проведенные эксперименты позволили уменьшить его до 2 метров, а позже — до 1,25 м. Поскольку подобная схема была новой и не применялась в иностранных флотах, для ее окончательного утверждения потребовались испытания на артиллерийском полигоне «Коттрау», которые были завершены 3 апреля 1935 г. На них была испытана конструкция из 70-мм внешней и 280-мм внутренней плиты, находившихся на расстоянии всего 25 см друг от друга. Обстрел производился 320-мм снарядами под различными углами при скоростях, которые должны были моделировать попадание 381-мм снарядом с дистанции порядка 16 000 м. В результате испытаний была окончательно принята конструкция главного пояса для новых линкоров.

Пояс имел длину 120 м и высоту 4,4 м (из них 2 м — ниже проектной ватерлинии), продолжаясь от шп.54 до шп.174 и защищая жизненные части корабля от носовой до кормовой башни главного калибра. Пояс (применительно к одному борту) набирался из 40 композитных панелей размером 3x4,4 м. Каждая панель состояла из 70-мм внешней плиты из гомогенной хромоникелевой брони и отстоявшей от нее на расстояние 25 см внутренней 280-мм плиты из брони, цементированной по методу Круппа. Пространство между плитами заполнялось ячеистым бетоном. Толстая 280-мм плита крепилась на 150-мм дубовую подкладку и 15-мм обшивку из высокопрочной стали. Вся эта конструкция имела наклон к вертикали в 14° верхней кромкой наружу, что увеличивало угол встречи со снарядом на больших дистанциях. В районе носовой башни главного калибра наклон пояса уменьшался, следуя обводам корпуса. За композитным поясом на расстоянии 1,4 м параллельно ему размещалась 36-мм противоосколочная переборка из хромоникелевой брони. Еще глубже, на среднем расстоянии порядка 4 м располагалась еще одна 24-мм противоосколочная переборка из хромоникелевой брони, отличавшаяся наклоном верхней кромки внутрь под углом 26°. Композитный пояс и обе переборки снизу опирались на полуцилиндрическую противоторпедную переборку, образующую внешний цилиндр системы противоторпедной защиты Пульезе (будет описана далее). Сверху пояс и переборки соединялись с бронированной 1-й средней палубой. Внутренняя 24-мм перебор-



Поперечный разрез по мидель-шпангоуту с указанием толщины брони

ка примыкала к 1-й средней палубе в том же месте, что и продольная водонепроницаемая переборка.

В оконечностях пояс замыкался траверзами толщиной 210 мм до верхней платформы и 100 мм (в носу) и 70 мм (в корме) ниже ее. Ближе к диаметральной плоскости корабля траверзы имели изгиб, следуя форме барбетов носовой и кормовой башен главного калибра (передняя кромка барбета носовой башни ГК походила по 176-му, а задняя кромка барбета кормовой — по 52-му шпангоутам, пояс же, как сказано выше, простирался от 54 до 174 шпангоута).

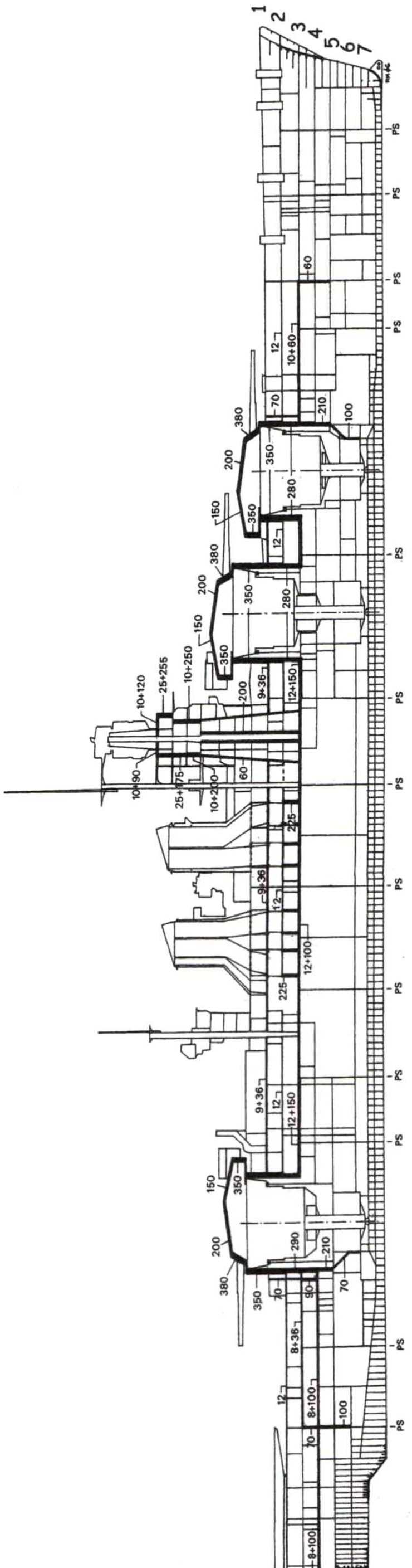
Борт от 1-й средней палубы до полубака в пределах цитадели защищался 70-мм хромоникелевой вертикальной броней, в которой, впрочем, были проделаны иллюминаторы. В носу и корме верхний пояс замыкался 70-мм траверзами. Носовой траверз опирался на 1-ю среднюю палубу, а кормовой имел 90-мм продолжение между 1-й и 2-й средними палубами. Считалось, что 70-мм броня может защищать от 203-мм фугасных снарядов на боевых дистанциях.

В носу на протяжении 35 метров между 174-м и 199-м шпангоутами имелся внешний пояс из 130-мм цементированной брони, поднимавшийся от верхней платформы до 1-й средней палубы и ограничивавшийся спереди 60-мм траверзом. Он обеспечивал защиту носовой группы дизель-генераторов. Первоначально планировалось установить еще 60-мм пояс на 10-мм подкладке от шп.199 до форштевня, но впоследствии от этого отказались за ненадобностью и с целью экономии веса, поскольку никаких важных отсеков в носовой части линкоров не имелось.

В кормовой части, за цитаделью, помимо дизель-генераторов, находились и рулевые механизмы, поэтому защита здесь была более развитой. Она состояла из 100-мм второй средней палубы на 8-мм подкладке с такой же толщины скосами к бортам. Защиту дополняли два траверза: первый располагался на шп.24 и имел толщину 70 мм между 1-й и 2-й средними палубами и 100 мм — между 2-й средней палубой и средней платформой; второй траверз небольшой высоты замыкал броневую палубу со скосами в самой корме и имел толщину 200 мм на 10-мм подкладке.

Оригинальное решение было нацдено при бронировании дымоходов. В 1935 г. Пульезе предложил защитить каждый из восьми дымоходов (по числу котлов) доходящим до палубы полубака цилиндром высотой 4,45 м из крупповской брони толщиной 225 мм. В процессе постройки для экономии веса высота цилиндров была ограничена одной палубой — 2,25 м.

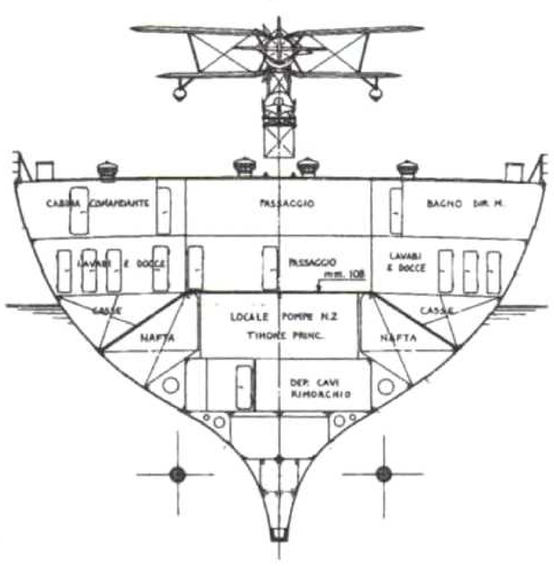
Схема бронирования линейного корабля «Литторио» с указанием толщины брони



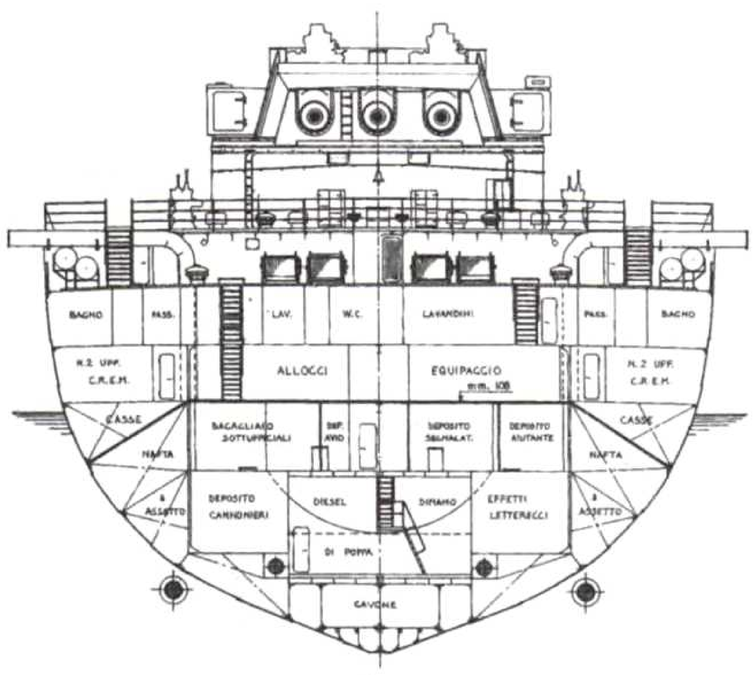
5 — верхняя платформа;
6 — средняя платформа;
7 — нижняя платформа

1 — палуба полубака;
2 — верхняя палуба;
3 — 1-я средняя палуба;
4 — 2-я средняя палуба;

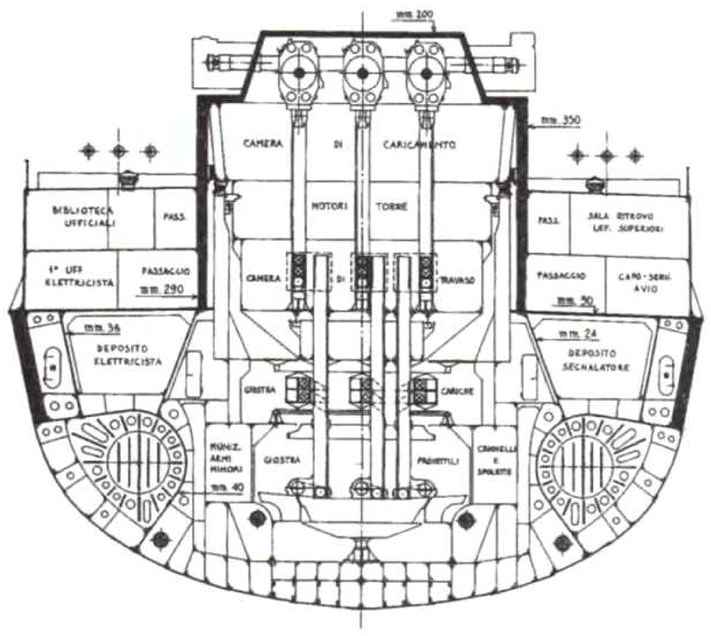
Поперечные разрезы с указанием номеров шпангоутов



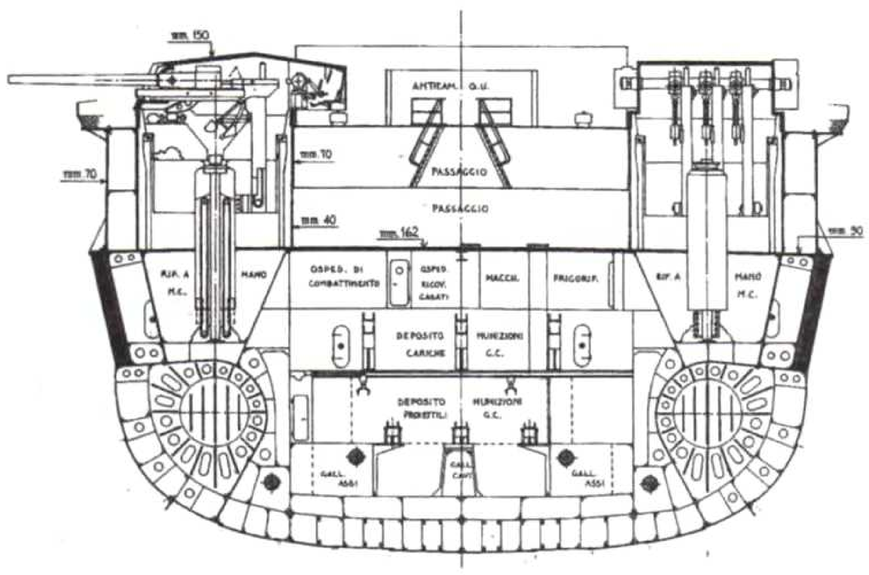
ord. 20



ord. 48



ord. 58-59

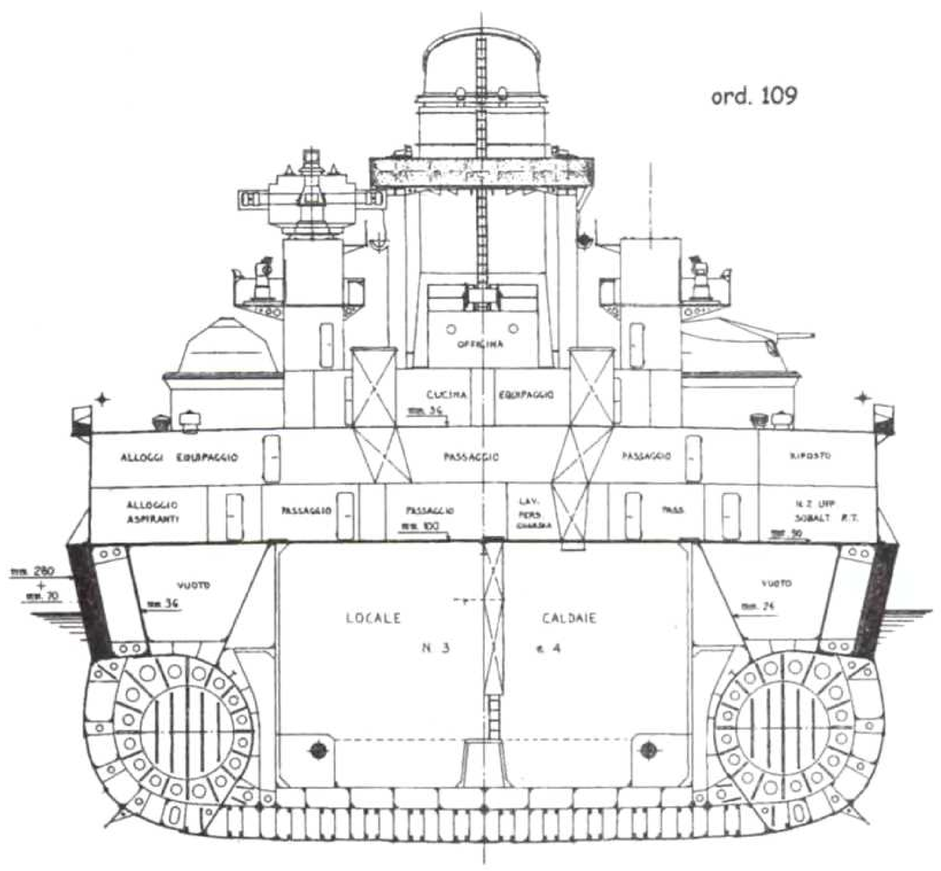


ord. 68-69

Горизонтальная защита

Как и в случае с бортовой броней, горизонтальная защита «Литторио» была окончательно утверждена после испытаний на артиллерийском полигоне «Коттрау». Для этого пришлось построить уменьшенный макет (в масштабе 3:16) длиной 15 и шириной 18 м, воспроизводивший палубное бронирование вместе с верхним поясом. Он обстреливался 76-мм снарядами под углом и со скоростью, моделировавшей в уменьшенном масштабе 406-мм снаряд, выпущенный с дистанции порядка 24 000 м. Испытания показали, что снаряд не будет пробивать главную броневую палубу. Для моделирования воздействия бомб модель обстреливалась 100-мм снарядами, выпущенными по нормали. Фугасный снаряд моделировал фугасную бомбу весом 1280 кг, а бронебойный снаряд — бронебойную 800-кг бомбу. Начальная скорость подбиралась для моделирования высоты сброса. Во время испытаний также проверялись различные конструктивные решения, например, использование электросварки. Фугасный снаряд, моделировавший бомбу, сброшенную с высоты 2500 м, часто детонировал до главной броневой палубы и ни разу не пробил ее. Напротив, бронебойный снаряд при скорости 250 м/с, моделировавшей высоту сброса выше 2500 м, легко пробивал все палубы. Для защиты от подобных бомб нужна была бы слишком толстая и тяжелая броня, так что предполагалось, что лучшей защитой будет уклонение от бомбовых атак путем маневрирования.

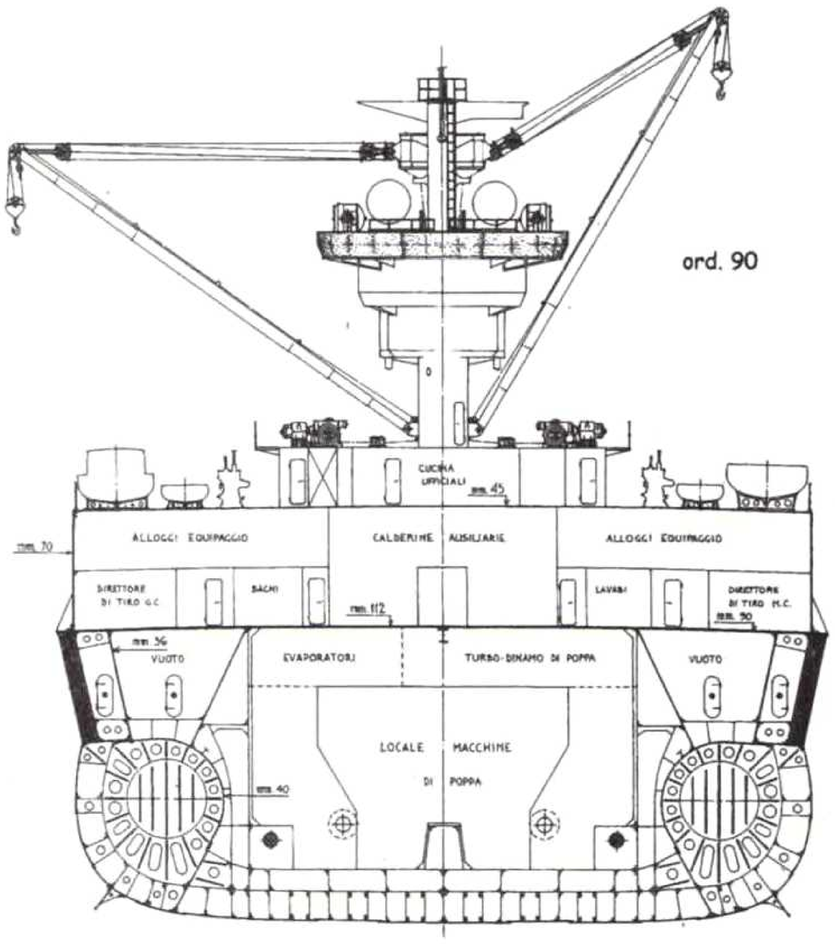
Основной броневой палубой линкоров типа «Литторио» в районе цитадели являлась батарейная или 1-я средняя палуба. Она изготавливалась из гомогенной хромоникелевой брони и имела толщину 150 мм на 12-мм подкладке из высокопрочной



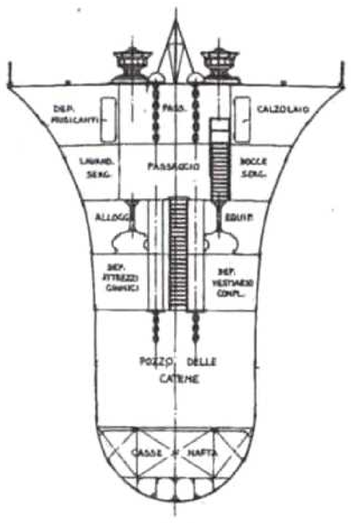
ord. 109

стали над погребами (шп. 54—83 и 130—174) или 100 мм на 12-мм подкладке над котельными и турбинными отделениями (шп. 83—130). У бортов от внешней обшивки до места примыкания внутренней 36-мм переборки палуба была тоньше (100+12 мм в районе погребов и 90+12 мм в районе МКО). В носовой части (от 174-го до 199-го шпангоута) та же палуба имела толщину 60 мм на 10-мм подкладке, закрывая сверху зону, защищенную 130-мм поясом, а в кормовой части (между шп. 24 и 54) — 36 мм на 8-мм подкладке. Полубак в зоне, ограниченной 70-мм верхним поясом и поперечными траверзами, имел толщину 36 мм на 9-мм подкладке. Верхняя палуба являлась чисто конструктивной и имела на всем протяжении толщину 12 мм.

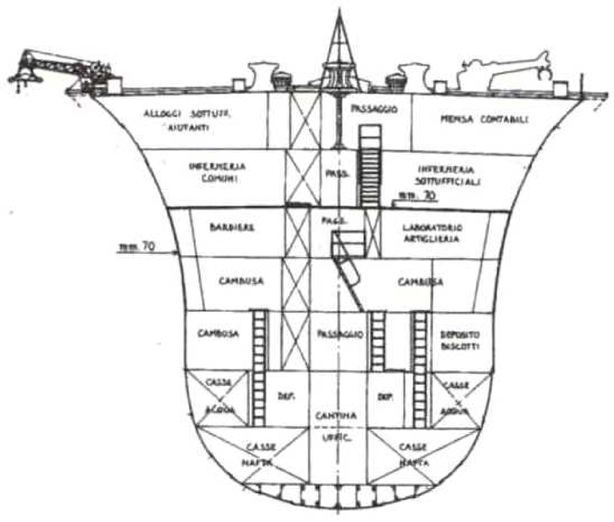
Следует отметить, что проведенные в 1935 году на полигоне «Коттрау» испытания горизонтальной брони не стали последними. Летом 1943 г., после полученных «Витторио Венето» и «Ромой» в Специи в июне повреждений от бомбардировок союзников, Комиссия по экспериментам с военными материалами провела новую серию экспериментов с целью определить реальные защитные свойства горизонтальной брони линкоров типа «Литторио». На этот раз испытания проводились в реальном масштабе, а бомбы моделировались артиллерийскими снарядами того же веса. Обстрелы проводились 381-мм (вес 820 кг), 320-мм (480 кг) и 254-мм (160 кг) снарядами. Испытания показали, что 820-кг и 480-кг бомбы пробивают все преграды с высоты 5700 и 4300 м соответственно. При этом в оконечностях бомбы могли пробить весь корпус без взрыва, в то время как в цент-



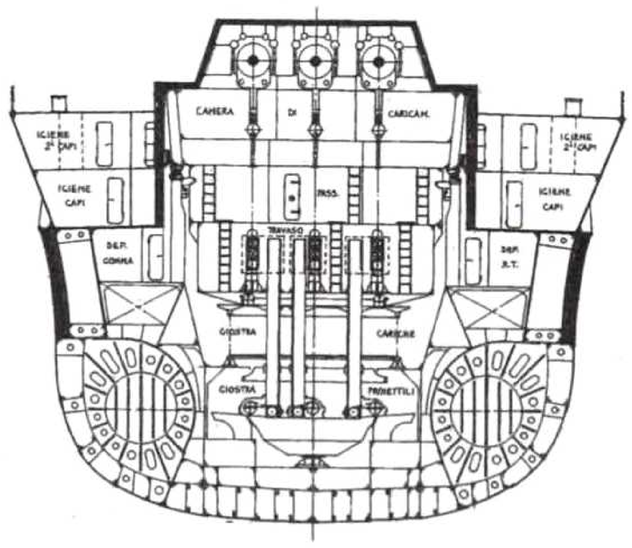
ord. 90



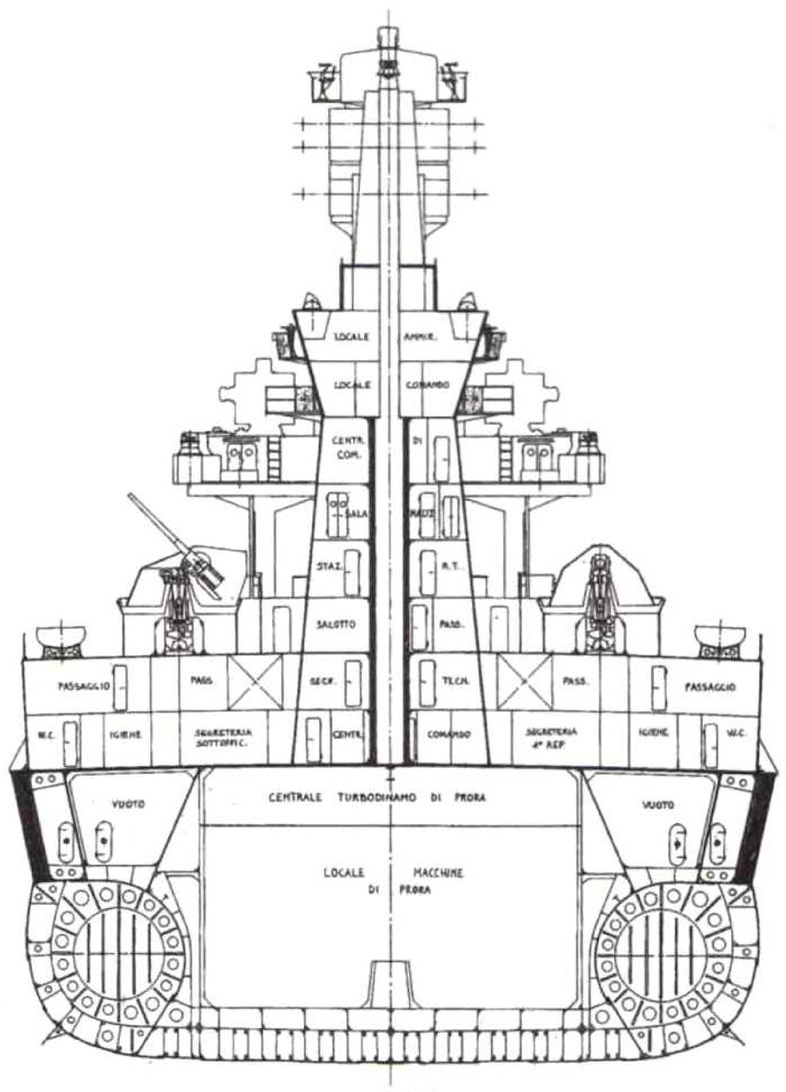
ord. 211



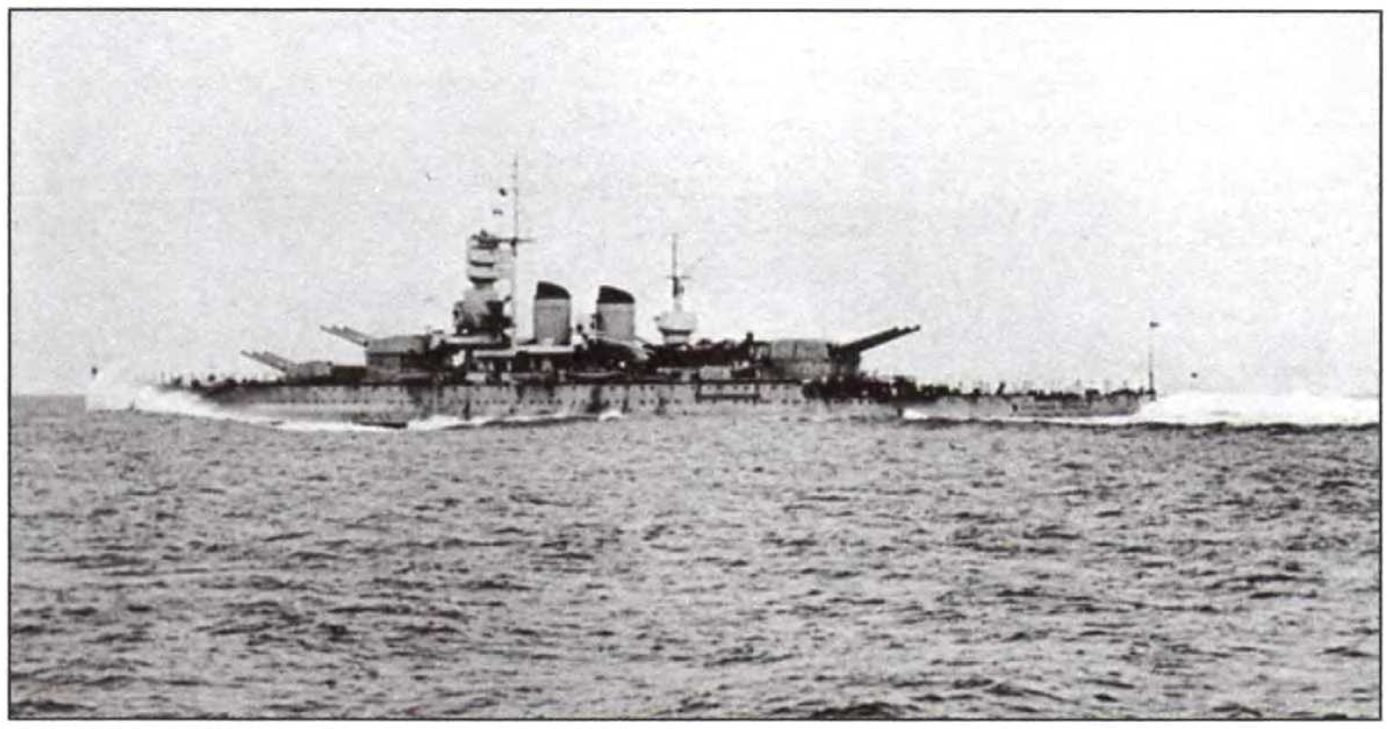
ord. 191



ord. 169-170



ord. 130



«Витторио Венето» на ходовых испытаниях, 1940 г. На линкоре отсутствует 90-мм артиллерия, но, в отличие от «Литторио», уже установлены командно-дальномерные посты главного калибра

ральной части они гарантированно взрывались, нанося тя желые повреждения. Крыши артиллерийских башен пробивались с высот 7200 и 5200 м соответственно. Как и в 1935 году, становилось ясно, что абсолютную защиту от подобных бомб получить не удастся, но в качестве частичного решения было предложено удвоить палубу полубака, добавив еще 36 мм брони. Даже подобная полумера была весьма сложно реализуемой и в итоге так и осталась в стадии изучения.

Защита артиллерии

Башни главного калибра полностью (включая крыши) защищались крупповской цементированной броней. Их лоб имел толщину 380 мм, стенки — 200 мм в передней и 130 мм в задней части, тыльная плита для балансировки была сделана толстой — 350 мм. Крыша имела толщину 200 мм в передней и 150 мм в задней части.

Барбеты 381-мм башен также изготавливались из цементированной брони и имели толщину 350 мм выше верхней палубы и 280 мм между верхней и 1-й средней палубами. Защита барбета кормовой башни в части, примыкавшей к окончанию полубака, между верхней и 1-й средней палубами была усилена до 290 мм.

152-мм башни обладали очень мощной для своего калибра защитой. Лобовая плита выполнялась из 280-мм цементированной брони. Боковые стенки в передней части защищались 130-мм цементированной броней, а в задней части — 80 мм гомогенной броней, такой же была и тыльная стенка. Крыша имела толщину 150 мм в передней и 105 мм в задней части. Барбеты выполнялись из цементированной брони толщиной 150 мм выше верхней палубы и 100 мм — между верхней и 1-й средней палубами.

90-мм установки имели щиты толщиной 40 мм в передней и 12 мм в задней части, а также 40-мм барбеты.

Надстройка и посты управления огнем

Нижние шесть ярусов башнеподобной надстройки представляли собой усеченный конус с толщиной стенок 60 мм. По оси конуса проходила бронированная труба толщиной 200 мм, защищавшая электрические кабели и трубопроводы гидравлических систем управления. Следующие три яруса имели цилиндрическую форму и гораздо более основательное бронирование. Командирский уровень защищался 250-мм цементированной броней на 10-мм подкладке, уменьшавшейся до 200+10 мм в кормовой части. Пол выполнялся из 90-мм плит на 10-мм подкладке. Защита адмиральского уровня была аналогичной командирскому, но не имелось бронированного пола. Наконец, самый верхний бронированный уровень, занимаемый вторым артиллерийским офицером, имел 225+25-мм лобовые и боковые плиты и 175+25-мм тыльные. Крыша бронировалась 120+10-мм плитами в передней и 90+10-мм — в задней части.

Верхние три уровня, представлявшие собой дальномеры и главный директор, имели стенки из высокопрочной стали толщиной в среднем по 10 мм. Общий вес защиты надстройки составлял около 500 т. По сравнению с зарубежными линкорами надстройка имела гораздо большую площадь бронирования при меньших максимальных толщинах, что диктовалось соображениями веса и остойчивости. Она была, безусловно, уязвима для прямых попаданий крупных снарядов.

Следует отметить, что итальянская цементированная и гомогенная броня была весьма высокого качества и, по имеющейся информации, не уступала лучшим зарубежным образцам того времени.

Конструктивная подводная защита

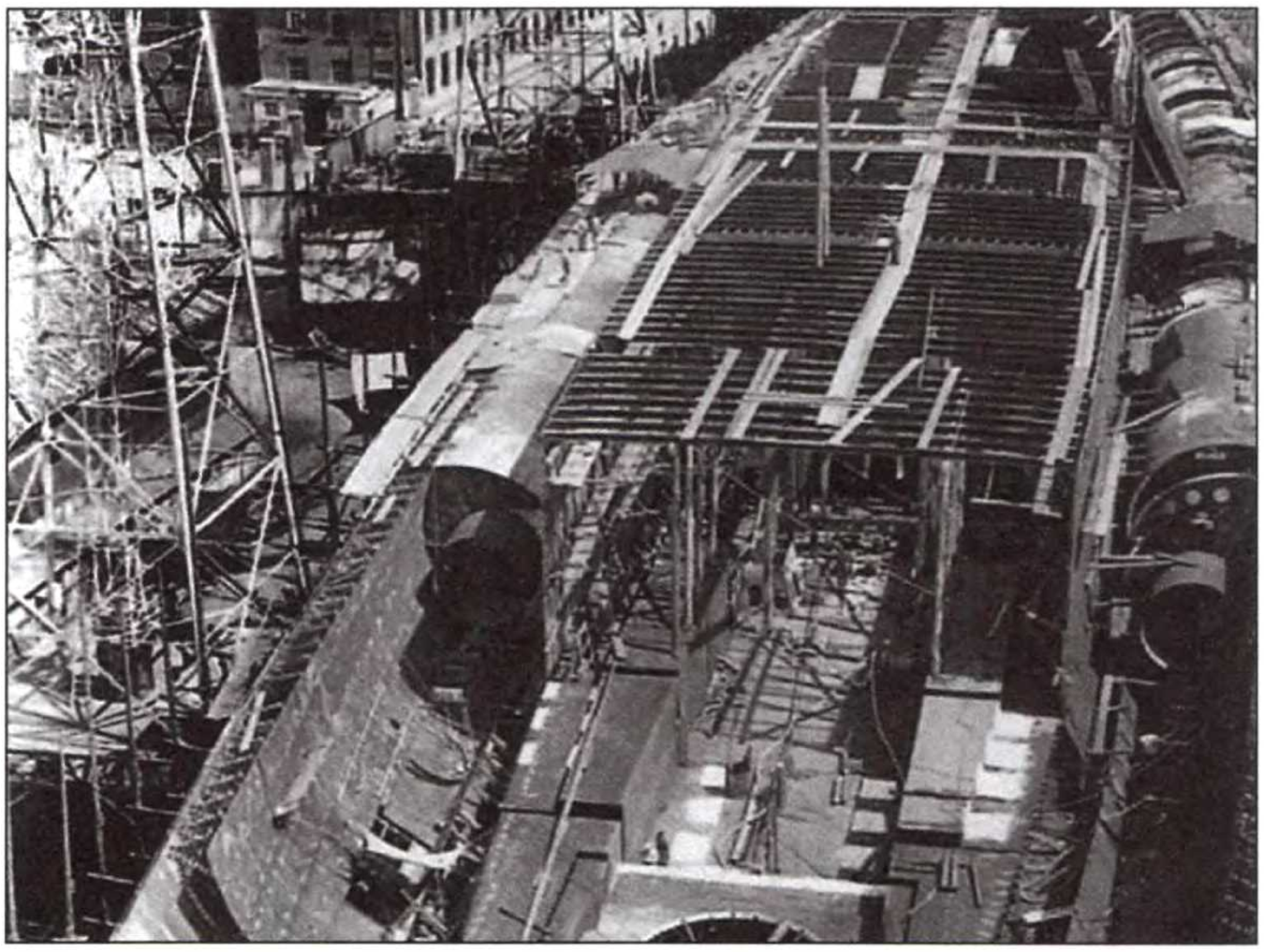
Система подводной защиты, установленная на линкорах типа «Литторио», была придумана в 1917 году Умберто Пульезе, носившим тогда чин полковника. Основной идеей системы являлось применение специальной структуры, поглощающей гидродинамическую энергию подводного взрыва для уменьшения давления на главную противоторпедную переборку. Обычным техническим решением этой проблемы был больший объем и большая глубина противоторпедной защиты. Большая глубина защиты обеспечивалась, например, установкой булей, хотя в британском флоте последние начали заполнять металлическими трубками, деформация которых должна была поглощать часть энергии взрыва.

Пульезе, в некотором смысле, развил эту идею. Его система представляла собой прочный цилиндр, помещенный в центр пространства, ограниченного полуцилиндрической противоторпедной переборкой. В результате получалось нечто вроде цилиндра в цилиндре. Внешний цилиндр должен был заполняться жидкостью (топливом и запасами пресной воды), которые, по мере их расходования, замещались забортной водой. Внутренний цилиндр сохранялся пустым и делался по конструкции менее прочным, чем противоторпедная переборка, образующая оболочку внешнего цилиндра. Жидкость во внешнем цилиндре должна была распределять энергию взрыва равномерно во всех направлениях и, в первую очередь, разрушать внутренний цилиндр, поглощая при этом значительную часть кинетической энергии взрыва. Крен, полученный при заполнении разрушенного цилиндра водой, должен был выравниваться за счет поступления воды в отсеки двойного дна противоположного борта через специальные каналы. Предусматривалась и принудительная система контрзатоплений при помощи насосов.

Система Пульезе проходила тщательные полигонные испытания, давшие положительные результаты. Затем, в качестве эксперимента, она была установлена на танкерах «Бреннеро» и «Тарвизио», построенных в 1919—1921 и 1921—1928 гг. соответственно. Однако, поскольку танкеры не подвергались воздействию подводного оружия, система Пульезе к моменту постройки «Литторио» в реальных условиях проверена не была.

Установленная на «Литторио» система рассчитывалась на защиту от взрывов зарядов весом около 320 кг. Она простиралась на все протяжение бронированной цитадели, тем самым длина ее составляла 120 м — как и у главного пояса. Снаружи подводная защита образовывалась двойным дном с толщиной внешней обшивки 14 мм по бортам и 15 мм в днищевой части. Второе дно имело толщину 10 мм. Междудонное пространство было разделено на водонепроницаемые отсеки, которые ничем не заполнялись. С внутренней стороны система подводной защиты ограничивалась полуцилиндрической противоторпедной переборкой из высокопрочной стали, имевшей толщину 30 мм в верхней части, 40 мм в центральной и 28 мм в нижней. За противоторпедной переборкой на расстоянии приблизительно 1,5 м находилась продольная вертикальная водонепроницаемая переборка, служившая фильтрационной преградой.

Внутренний цилиндр имел в центральной части диаметр 3,8 м и толщину стенок 7 мм. В оконечностях, из-за сужения корпуса, глубину ПТЗ пришлось несколько уменьшить, и цилиндр также был сделан пропорционально меньших размеров. На уровне возвышенной башни главного калибра его диаметр составлял 3,04 м, а в оконечностях цитадели — всего 2,28 м. Соответственно общая глубина ПТЗ равнялась 7,22 м по миделю, 6,46 м в районе возвышенной башни главного калибра, 5,51 м в районе носовой и 5,89 м в районе кормовой. Пространство вокруг цилиндра разделялось на 16 секций и должно было заполняться нефтью и водой. Общий вес системы подводной защиты составлял порядка 1750—1800 т.



Корпус линейного корабля «Литторио» на стапеле, 1936 г. Хорошо видна структура и внутренние цилиндры противоторпедной системы Пульезе

Система Пульезе успешно противостояла авиационной торпеде с 176-кг боеголовкой, попавшей в район первой башни главного калибра «Литторио» 11 ноября 1940 г., но оказалась не столь эффективной при попадании торпеды с подводной лодки в район кормовой 381-мм башни «Витторио Венето» 14 декабря 1941 г., в результате чего, в частности, башня вышла из строя из-за затопления подбашенных отсеков. Правда, следует отметить, что заряд торпеды во втором случае равнялся 340 кг, что несколько превосходило величину, на которую рассчитывалась система ПТЗ, тем более что попадание пришлось в ее суженное место. Остальные случаи торпедных попаданий в линкоры типа «Литторио» относятся к отсекам в оконечностях, за пределами противоторпедной защиты. В качестве общего недостатка системы Пульезе обычно отмечается слабость клепаного соединения противоторпедной переборки с днищем корпуса, дававшего течь раньше, чем разрушится внутренний цилиндр. Не вполне ясно, насколько это справедливо именно для кораблей типа «Литторио», поскольку случаев, явно подтверждающих это, в отличие от модернизированных линкоров типов «Джулио Чезаре» и «Андреа Дориа», не имеется.

Энергетическая установка

Силовая установка была практически идентичной на всех линкорах серии. Отличия, обусловленные разными заводами-строителями, касались только некоторого вспомогательного оборудования, деталей котлов, конденсаторов и трубопроводов.

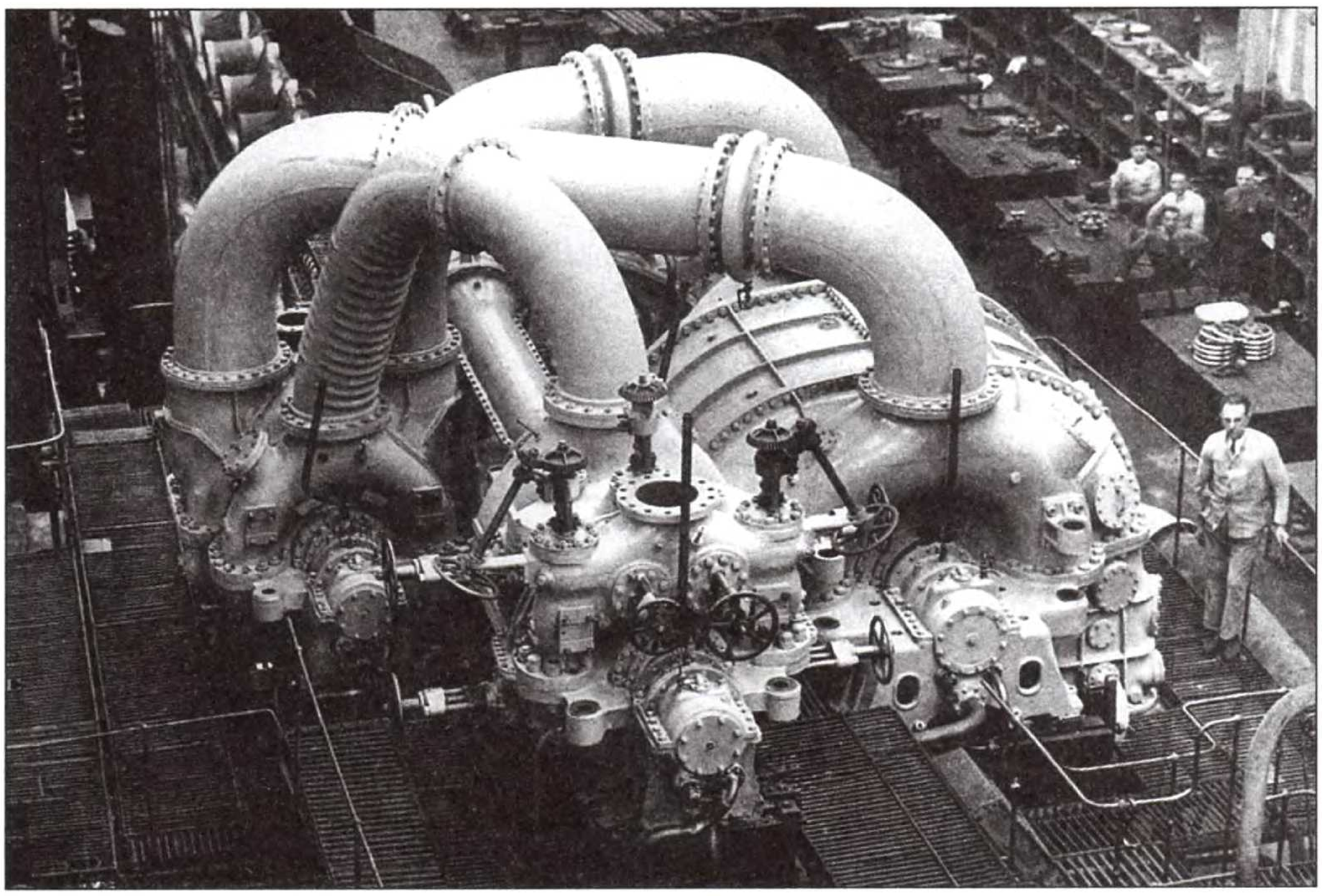
Главная энергетическая установка состояла из восьми котлов, размещенных попарно в четырех котельных отделениях, и четырех турбозубчатых агрегатов, расположенных в двух турбинных отделениях и приводящих в движение четыре винта. Носовое турбинное отделение размещалось перед котельными отделениями, а кормовое — за ними. Такая схема теоретически повышала живучесть силовой установки в целом. Турбины носового отделения работали на внешние, а кормового — на внутренние валы. Дымоходы котлов №№ 1—4 выводились в первую, а котлов №№ 5—8 — во вторую дымовую трубу. Длина каждого турбинного отделения составляла 12,5 м, а котельного — 7,5 м. Отделения не имели продольных переборок посередине, чтобы их неравномерное затопление не снижало остойчивость. Для работы при стоянке в базе предназначались два вспомогательных котла. Они занимали отсек высотой в две межпалубных расстояния между 1-й средней палубой и полубаком сразу за второй дымовой трубой, в которую и выводились их дымоходы.

Главные котлы системы Ярроу с пароперегревателями имели высоту около 6,2 м, температуру перегретого пара 325°С и рабочее давление 25 кг/см². Каждый котел оборудовался 11 форсунками (типа «Пиролеум» на «Литторио»* и «Межани» на двух других линкорах) и имел 3981 нагревательную трубку внешним диаметром 44,5 мм и суммарной поверхностью нагрева 1180 м². Таким образом, суммарная поверхность нагрева всех котлов составляла 9940 м². Трубки пароперегревателя имели внешний диаметр 28,5 мм и суммарную поверхность нагрева 238 м² для каждого котла. При нормальной тяге каждый котел потреблял 5,8 кг нефти на квадратный метр поверхности нагрева в час, при форсированной тяге расход доходил до 6,4 кг. В каждом котельном отделении имелось помещение для обслуживающего персонала с термоизоляцией, независимой вентиляцией и доступом через броневую палубу. Там находились приборы контроля и управления для двух котлов, размещенных в соответствующем котельном отделении.

Для подачи воды в котлы служили 8 главных турбонасосов производительностью по 260 т/ч каждый при давлении 32 кг/см² и 8 водонагревателей. Для подачи нефти имелось 8 насосов производительностью по 18,5 т/ч и 8 нагревателей нефти. Нагнетание воздуха в котлы производилось при помощи 12 групп турбовентиляторов фирмы «Този» общей производительностью 122 000 м³/ч с возможностью 10-процентной перегрузки.

---

* По всей видимости, «Импero» оборудовался аналогично.



Главный турбозубчатый агрегат линкора типа «Литторио» в цеху фирмы «Ансальдо». Вид со стороны, противоположной главному редуктору

Главная магистраль распределения пара была оборудована клапанами и отростками для возможности питания любой турбины паром от любого котла.

Вспомогательные котлы имели поверхность нагрева 370 м² и рабочее давление пара 25 кг/см².

Каждый из четырех турбозубчатых агрегатов системы Белуццо состоял из активных ступеней высокого, среднего и низкого давления, соединенных с валом посредством редуктора. Кожухи турбин высокого давления были изготовлены из литой стали, а среднего и низкого — из стали и чугуна. Материалом для роторов служила кованая сталь, для лопаток — нержавеющая сталь, специальная бронза и латунь. Диаметры роторов составляли от 850 до 1600 мм.

Турбина высокого давления состояла из колеса с двумя рядами лопаток и трех однорядных колес полного хода. Между ними располагались четыре промежуточных колеса с двумя рядами лопаток крейсерского хода, которые отключались при скорости выше примерно 20 узлов. Пар к данной турбине поступал уже под давлением 22 кг/см² и при температуре 320°С, что означало некоторые потери при его передаче от котлов к турбозубчатым агрегатам. Турбина среднего давления состояла из семи однорядных колес и интегрированной ступени заднего хода высокого давления, представлявшей собой колесо с тремя рядами лопаток. Турбина низкого давления была двухпроточной, каждый из протоков состоял из пяти однорядных ко-

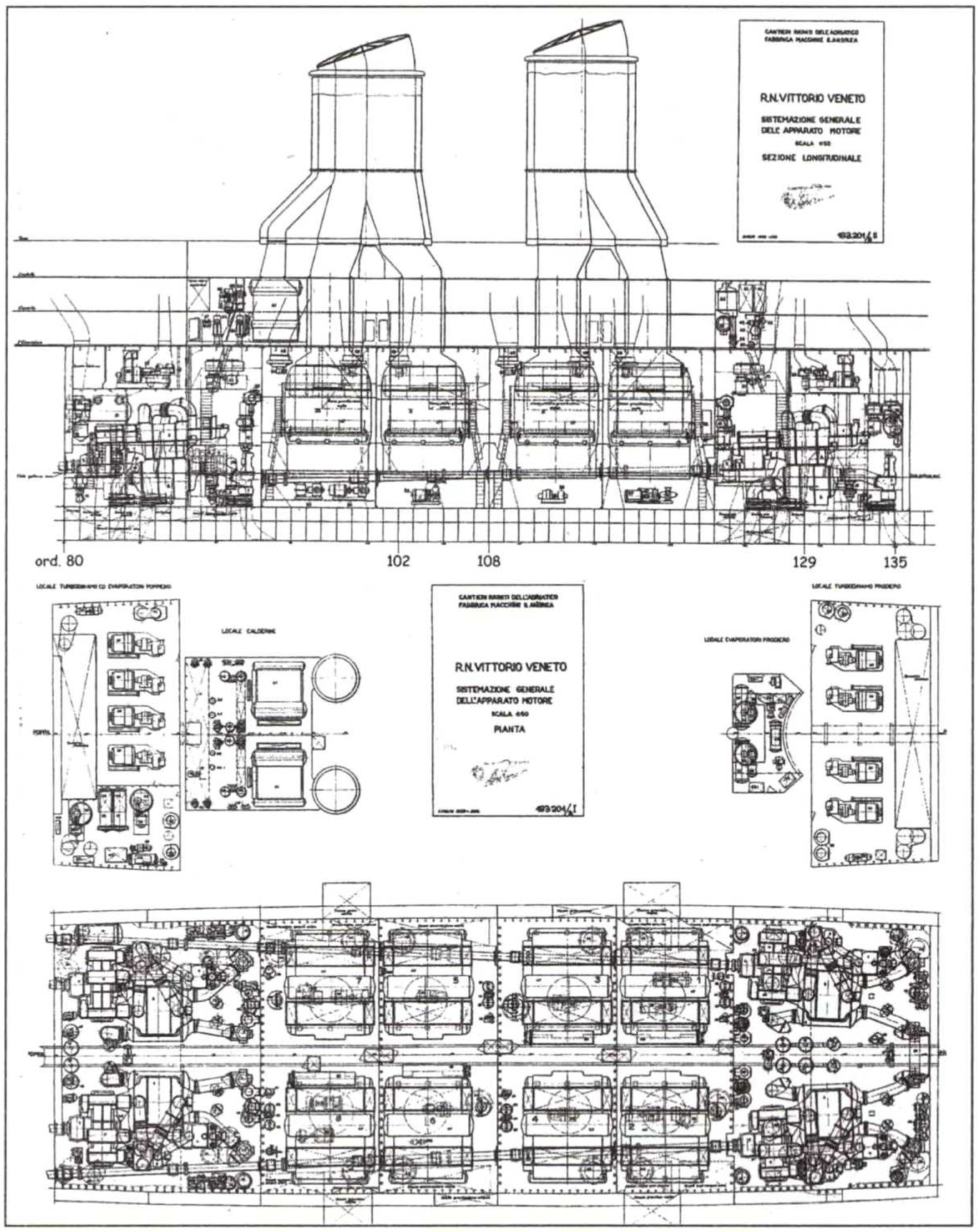
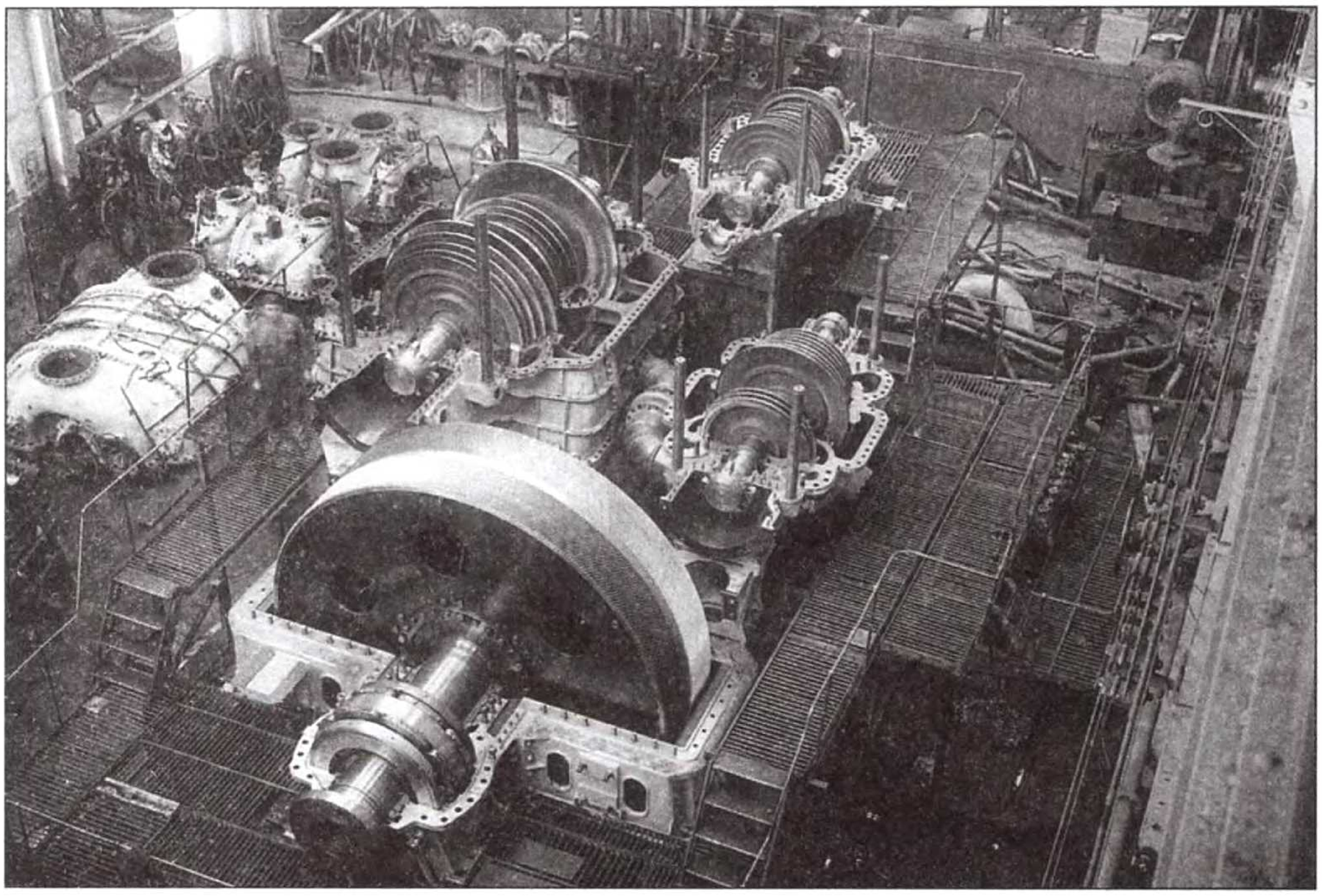
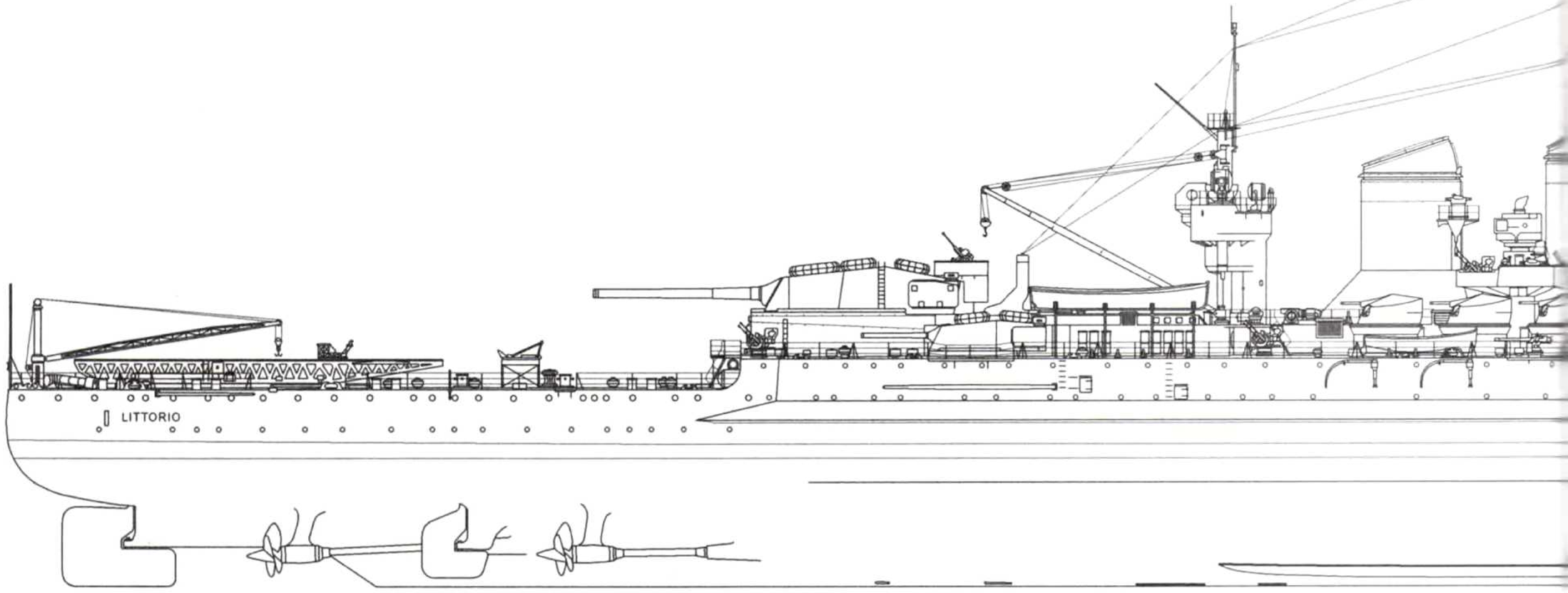


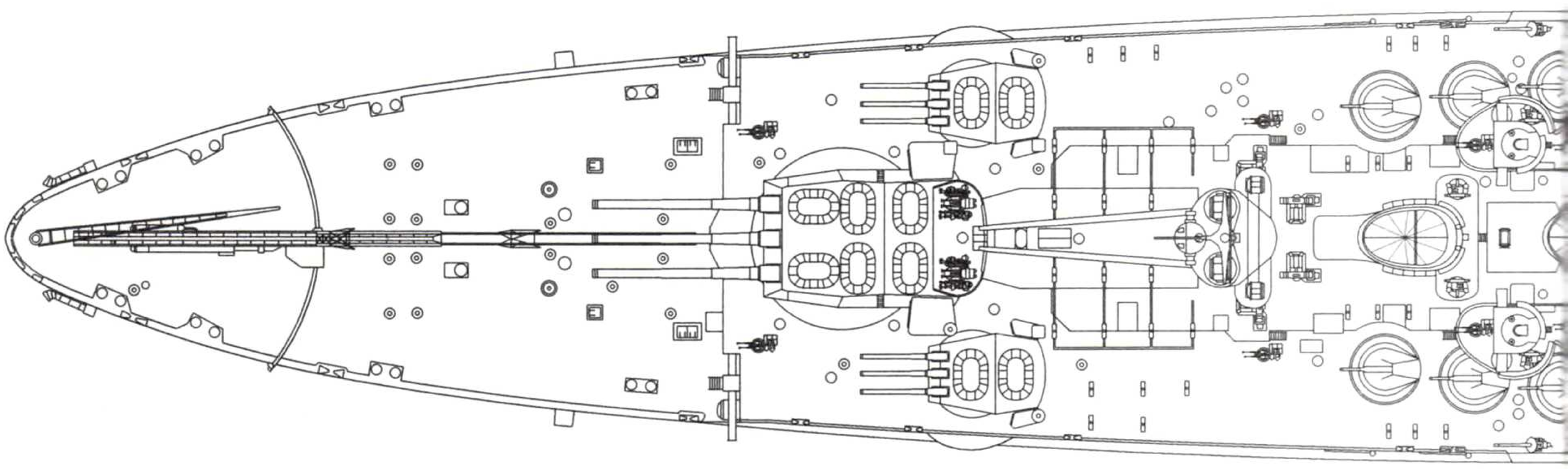
Схема расположения машинно-котельных отделений «Витторио Венето»
(копия оригинального чертежа)

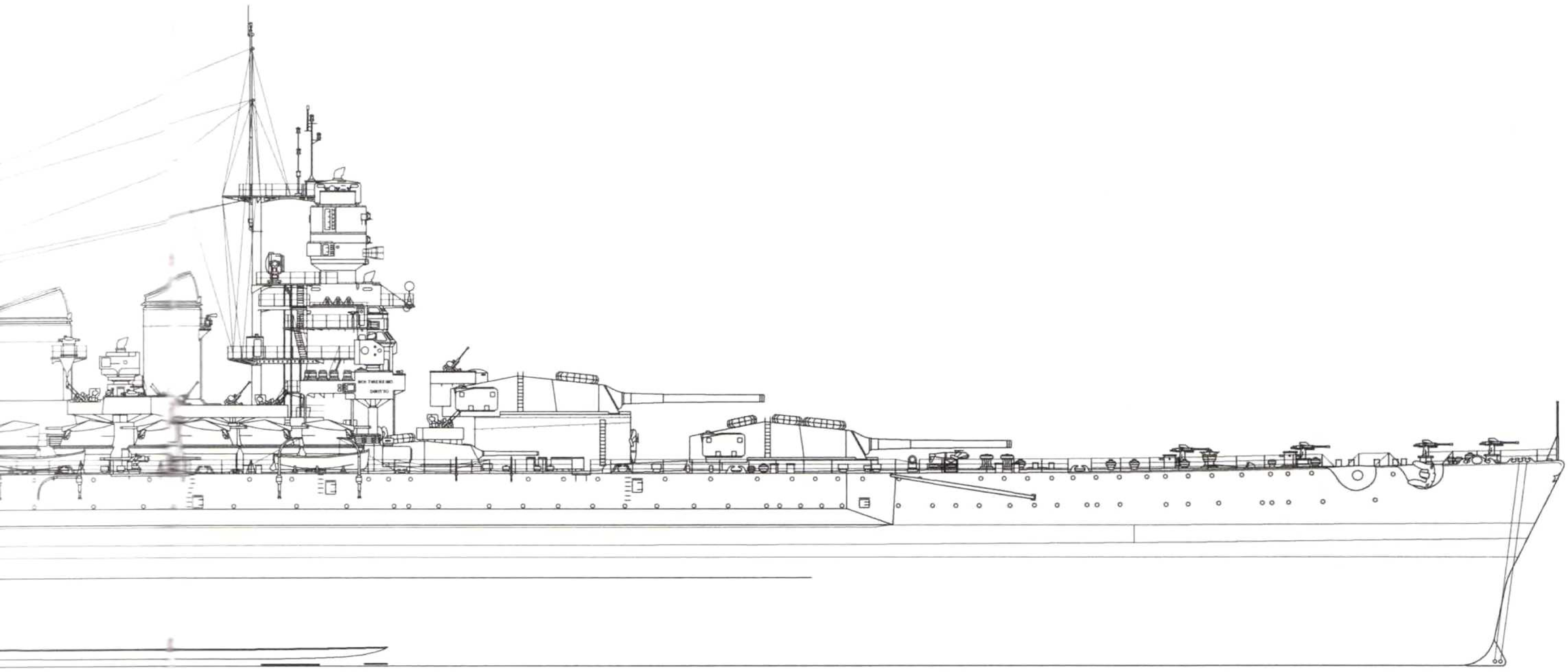


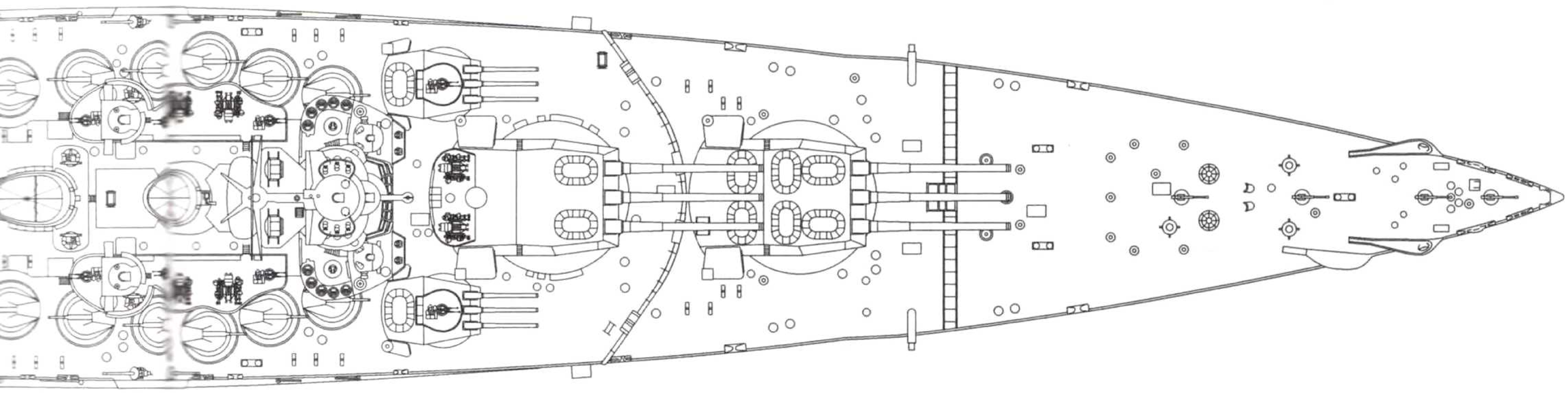
Турбозубчатый агрегат линкора «Литторио» в сборе со снятыми крышками корпусов. Вид со стороны главного редуктора

Линейный корабль «Литторио», 1942 год

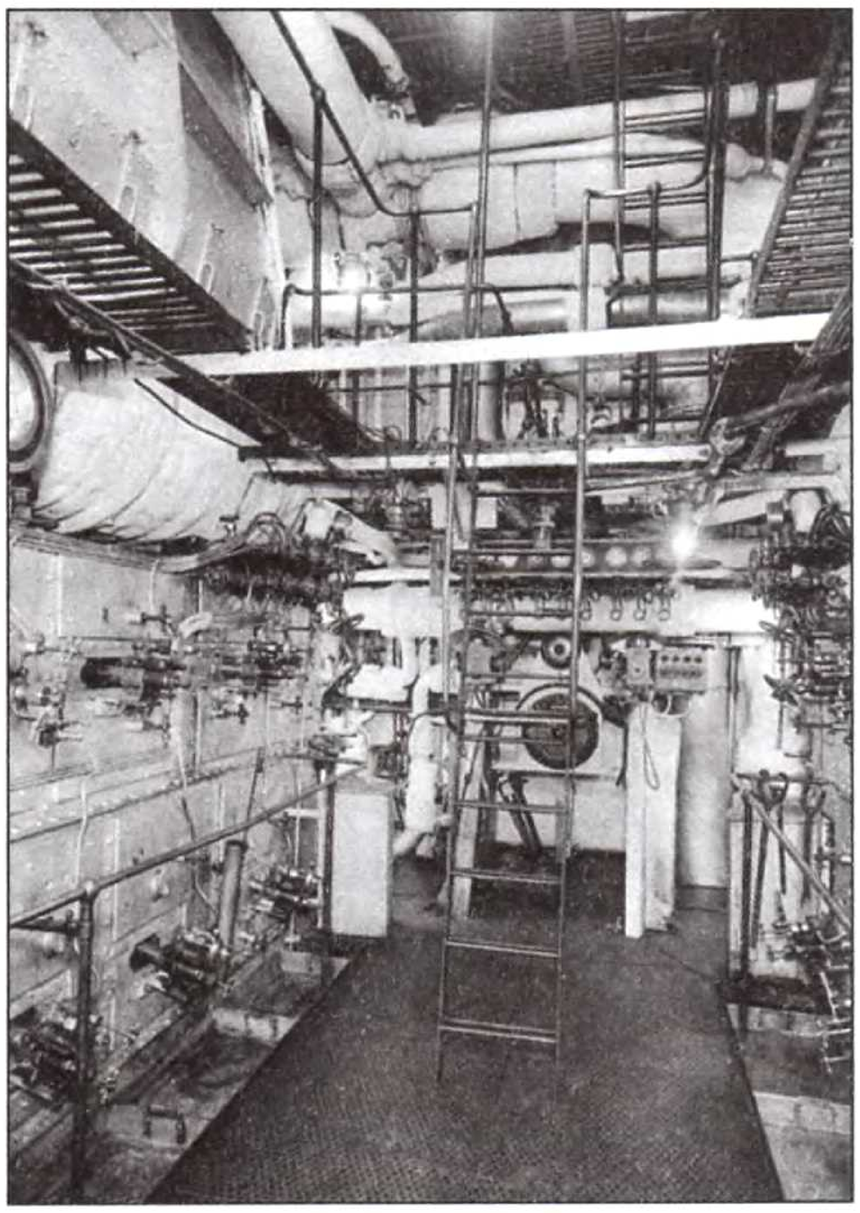








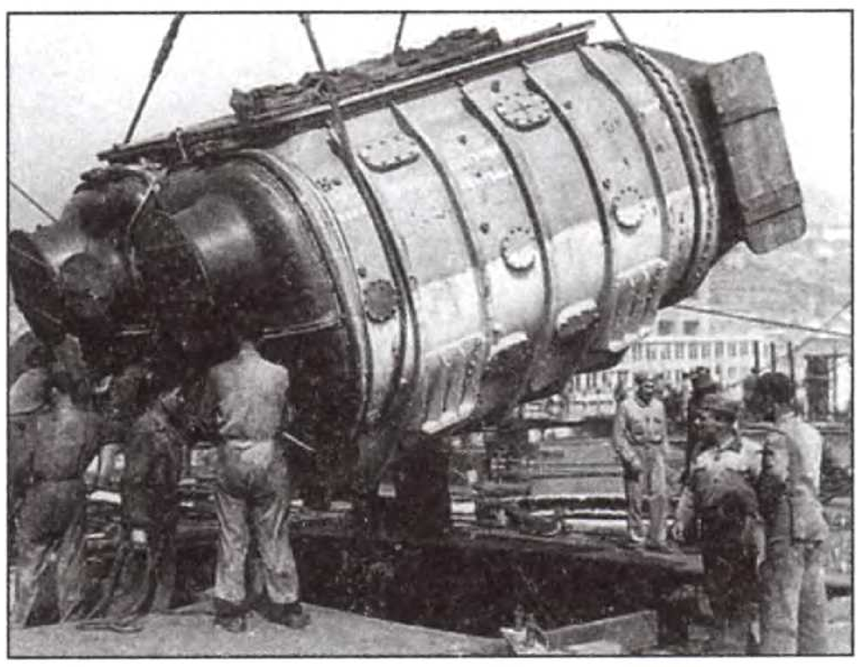
Котельное отделение линкора «Витторио Венето». Слева видны форсунки на внешней стенке котла



лес и интегрированной ступени заднего хода низкого давления в виде колеса с тремя рядами лопаток.

Суммарная мощность четырех ТЗА составляла 130 000 л.с. при 250 об./мин., или по 32 500 л.с. на каждый. При этом ступени высокого и среднего давления развивали 2540 об./мин., а низкого давления — 1940 об./мин. Суммарная мощность турбин на заднем ходу составляла около 40 % от мощности на переднем ходу, или порядка 52 000 л.с. Ступени высокого давления носовых турбин, работавших на внешние валы, были снабжены дополнительными подводами перегретого пара высокого давления диаметром 100 мм. Их подключение позволяло форсировать мощность носовых ТЗА до 36 000 л.с. каждый на случай аварии кормовой группы турбин.

Вращение на гребной вал передавалось посредством одноступенчатого редуктора, размещенного в кормовой части турбозубчатого агрегата в отдельном корпусе из кованой стали. Ось каждой ступени турбин посредством шестерни из никелевой стали (содержание никеля до 3,5%) соединялась с колесом редуктора, имевшим геликоидальные сходящиеся зубья. Зубчатое соединение колеса редуктора с шестернями турбин охлаждалось в местах сопряжения циркулирующей смазкой, для которой на линкоре имелось 8 турбонасосов и 8 охладителей смазочного масла.



Погрузка главного конденсатона на линкор «Рома»

Диаметр колеса редуктора составлял 3816,8 мм, шестерни ступени высокого и среднего давления — 374,4 мм, а низкого давления — 488,8 мм. Ось редуктора из стали с трехпроцентным содержанием никеля имела диаметр 480 мм и при помощи кованого фланца и упорного подшипника типа «Митчелл» соединялась с валом винта.

Валы внешних винтов состояли из пяти промежуточных звеньев и оконечного вала, на котором был закреплен гребной винт. Все звенья были полыми (внешний диаметр 480 мм, внутренний 370 мм) и изготавливались из стали с 3-процентным содержанием никеля. Каждый вал поддерживался 11 подшипниками. Более короткие внутренние валы имели аналогичную конструкцию, но только три промежуточных звена и 7 подшипников. Звенья крепились друг к другу посредством легко разбираемых соединительных муфт для возможности производства их ремонта и замены. Гребные винты типа «Скалья» с постоянным шагом 4950 мм изготавливались из марганцовистой бронзы методом литья с дальнейшей механической обработкой. По первоначальному проекту они все должны были иметь диаметр 4,8 м, но в дальнейшем проектировщики рассчитали, что более оптимальным будет диаметр 4,6 м для внешних винтов и 4,5 м для внутренних. Винты левого борта вращались против часовой стрелки, а винты правого — по часовой. Один из винтов «Витторио Венето» сохранили при разделке корабля на металл, и сейчас он находится в экспозиции Военно-морского технического музея в Специи.

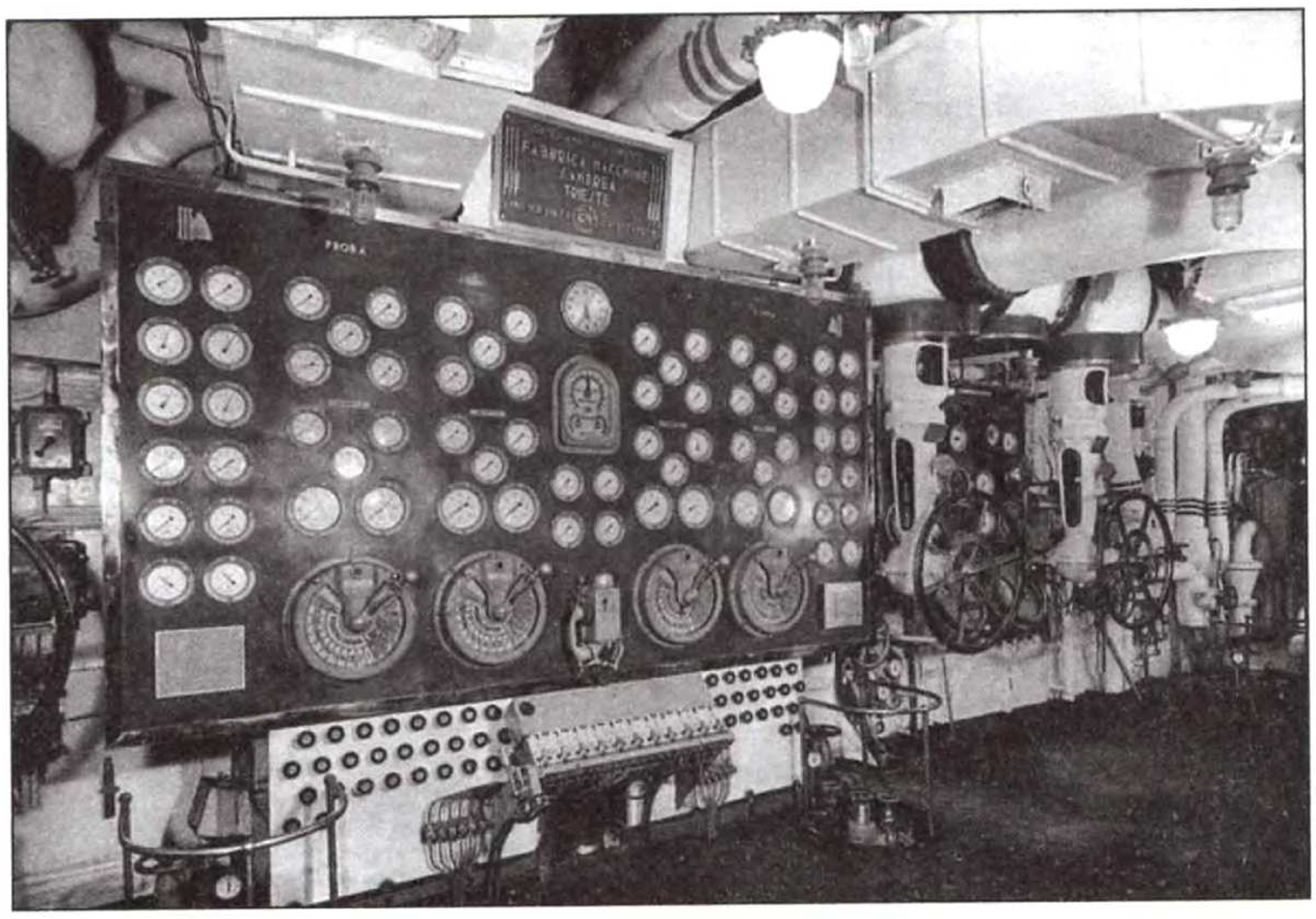
На линкорах было установлено четыре главных (по одному на каждую турбину) и два вспомогательных конденсатора. Главные конденсаторы устанавливались под турбинами низкого давления и имели рабочую поверхность площадью 1450—1550 м^2. Охлаждающая вода подавалась в них восемью главными циркуляционными насосами производительностью 7000 т/ч. Откачка паро-воздушной смеси из конденсаторов происходила при помощи 8 групп эжекторов, которые должны были создавать вакуум не менее 92%. Вспомогательные конденсаторы обслуживали вспомогательное оборудование энергетической установки и турбогенераторы.

Главный пост корабельной энергетики располагался на 1-й средней палубе внутри башнеподобной надстройки и имел все основные приборы контроля за состоянием энергетической установки: 4 тахометра «Молинари», 4 ретранслятора машинного телеграфа и 4 ретранслятора телеграфа рулевого управления, 26 манометров котлов и 32 манометра турбин, указатели скорости и положения руля и т.д. Пост оборудовался линиями связи с ходовой рубкой, запасным командным постом и всеми помещениями корабельной энергетики и рулевого управления. Вспомогательный пост был оборудован 9 манометрами, 2 указателями давления масла в турбинах, 2 измерителями уровня солености воды, 5 телефонами и 4 электромагнитными торсиометрами «Форд».

Процедура разведения паров и подготовки к движению на «Литторио» была достаточно длительной и обычно занимала 4 часа при ситуации, когда корабль был пришвартован к причалу и работали только вспомогательные котлы. Если же энергетическая установка содержалась под малыми парами (в работе, помимо вспомогательных котлов, находился хотя бы один главный), то время подготовки к даче хода сокращалось до примерно двух часов.

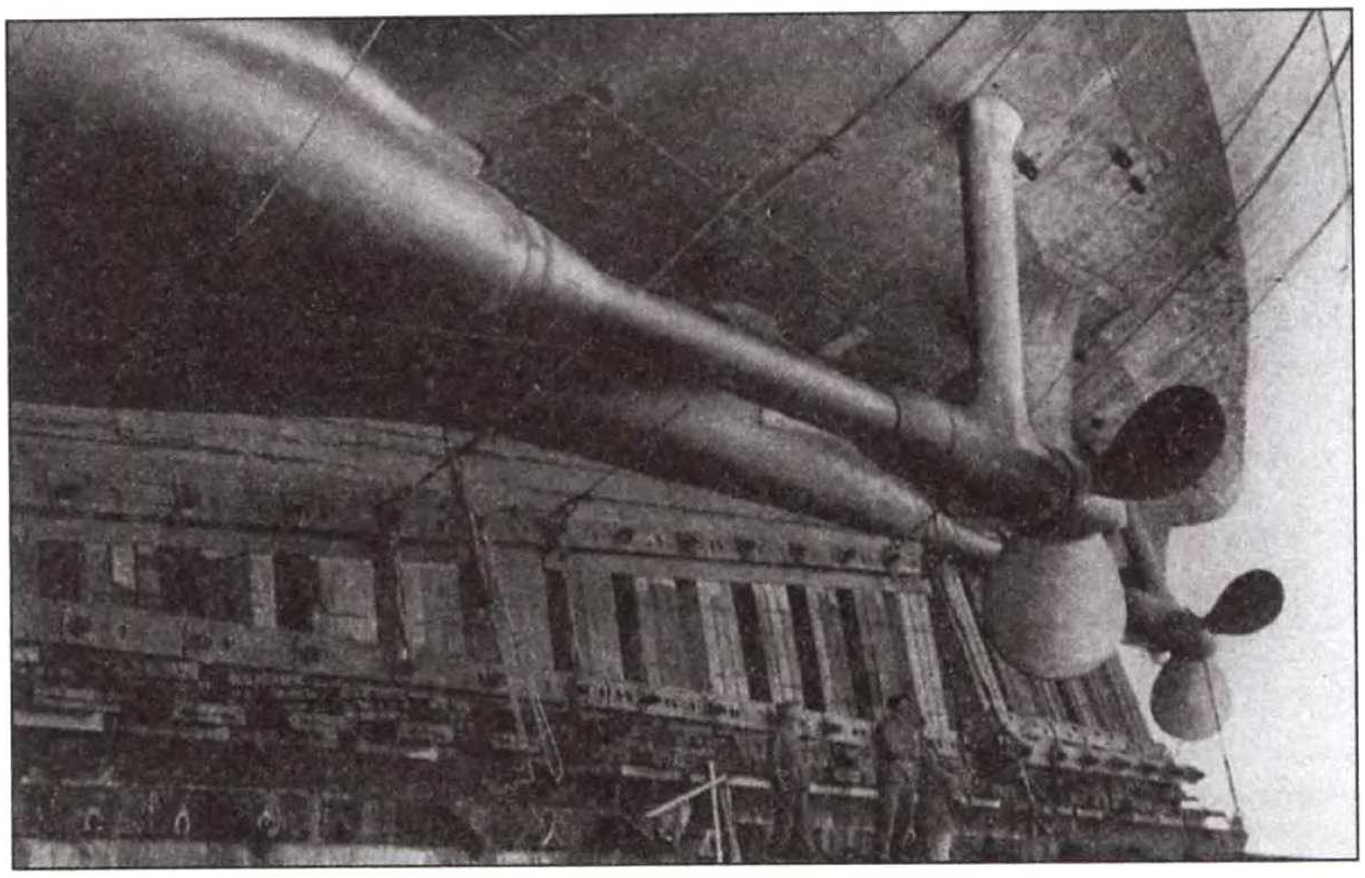
Нормальный запас нефти составлял 3700 т, максимальный — 4228 т, из которых могли быть использованы только 4010 т . Для ее хранения предназначалось 46 цистерн: по 16 в отсеках системы Пульезе с правого и левого борта, 8 — в тройном дне в центральной части корпуса и еще 6 — в двойном дне и концевых отсеках в кормовой части. По результатам измерения расхода топлива на испытаниях были получены следующие значения дальности плавания (при запасе нефти 4000 т): 4580 миль при скорости 16 уз., 3920 миль при 20 уз. и 1170 миль при 30 уз. В таблице командира соединения, вероятно, относящейся к марту 1941 г., указывался нормальный запас нефти в 3300 т, обеспечивавший дальность плавания 4290 миль 13-узловым ходом (при потреблении нефти 10 т/ч), 3960 миль 18-узловым ходом (15 т/ч), при 20-узловой скорости дальность плавания снижалась до 3380 миль (19,5 т/ч), при 22 узлах составляла 2904 мили (25 т/ч), при 25 узлах — 2275 миль (36 т/ч). При скорости ведения боя 28 узлов потребление топлива достигало 48 т/ч, а на 30-узловом ходу — даже 65 т/ч.

Запас воды для котлов составлял 334—428 т. В дополнение к этому два испарителя типа S.C.A.M. могли производить примерно 120 т пресной воды в сутки. Нормальный запас смазочных масел составлял 110 т для «Литторио», 131 т для «Витторио Венето» и 147,5 т для «Ромы». Запас дизельного топлива для дизель-генераторов,



***В в е р х у:** Пост управления турбинами (вверху) и главный пост корабельной энергетики (в середине) линкора «Витторио Венето»*

***В н и з у:** Гребные винты «Витторио Венето» (1937 г.)*



Результаты ходовых испытаний

	«Vittorio Veneto»	«Littorio»
Дата испытания	5 декабря 1939 г	21 декабря 1939 г
Водоизмещение после половины пробегов	41 900 т	41 782 т
Средняя скорость (4 пробега)	31,423 уз	31,293 уз
Средняя частота вращения винтов	237,87 об./мин.	239,7 об./мин.
Средняя мощность машин	134 830 л.с.	139 320 л.с.
Потребление нефти на 1 м² поверхности нагрева в час	5,478 кг	5,47 кг
Среднее часовое потребление котлов	51,709 т нефти и и 2,58 т воды	51,655 т нефти и 2,58 т воды
Расход нефти на одну милю	1,621 т	1,650 т

шлюпочных моторов и т.д. равнялся примерно 40 тоннам. Бензин (около 12 000 л авиационного и 2000 л для катеров) хранился в двух резервуарах в специально оборудованных отсеках в носовой части вместе с 500 литрами нефти для технических нужд.

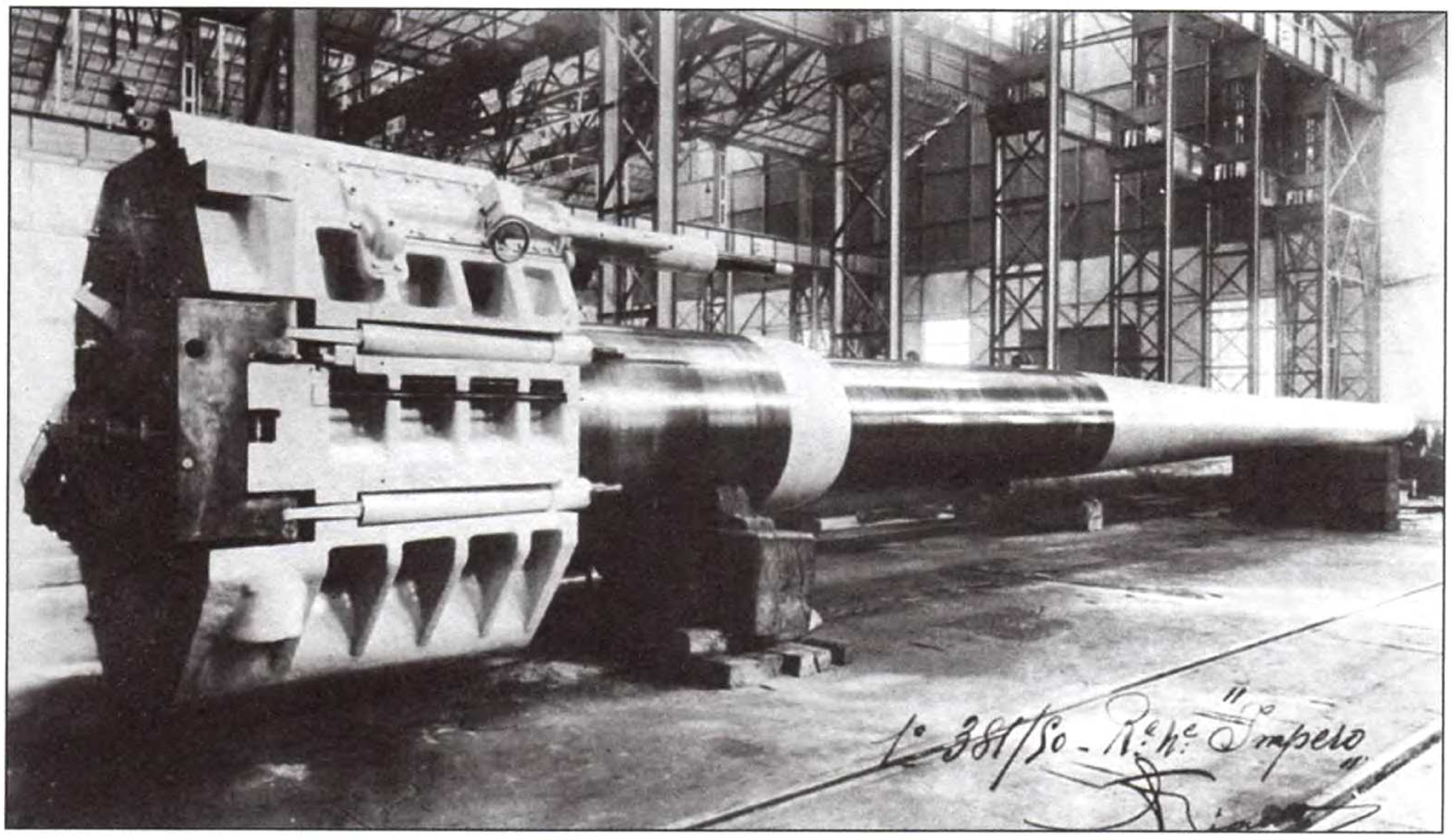
Ходовые испытания «Витторио Венето» и «Литторио» на полной мощности проходили в декабре 1939 г. Обе корабля превзошли 31-узловую отметку при водоизмещении, несколько превышавшем 41,5 тыс. тонн. Данные официальных испытаний «Ромы» так и не были обнаружены, но при переводе линкора в Таранто в августе 1942 г проводились пробеги при разных режимах работы энергетической установки, показавшие результаты, сходные с полученными для двух других линкоров серии.

В боевой обстановке корабли развивали скорость до 29 узлов при водоизмещении порядка 46 000 т.

Вооружение

Главный калибр

Главный калибр линейных кораблей типа «Литторио» состоял из девяти 381-мм орудий с длиной ствола 50 клб., размещенных в трех трехорудийных башнях. Это орудие было самым мощным из всех, когда-либо созданных в Италии. Его проект был разработан фирмой «Ансальдо» в соответствии с требованиями Морского министерства и на основе опыта, приобретенного при изготовлении 381-мм/40 орудий системы «Ансальдо-Шнейдер» образца 1914 г. предназначавшихся для вооружения недостроенных сверхдредноутов типа «Караччоло». Орудие получило обозначение «381/50 Ansaldo 1934». Оно также выпускалось фирмой «О.Т.О.» с очень незначительными изменениями под обозначением «381/50 О.Т.О. 1934». Первый заказ состоял из 20 экземпляров, распределенных поровну между фирмами. Пушками фирмы «Ансальдо» вооружили «Литторио», а орудия фирмы «О.Т.О.» устанавливались на «Витторио Венето». Еще два ствола являлись запасными. Второй заказ для вооружения линкоров «Рома» и «Имперо» также состоял из 20 орудий, но в конечном итоге (по всей видимости, из-за разной загруженности арсеналов) был перераспределен так, что заказ на 5 экземпляров ушел к «Ансальдо», а на остальные 15 — к «О.Т.О.». Таким образом, «Рома» имел одну башню с пушками «Ансальдо» и две — со стволами «О.Т.О.», а «Имперо» так и не успел получить предназначенные ему девять орудий «О.Т.О.». В 1940 г. орудия второй партии получили обозначения «381/50 Ansaldo 1939» и «381/50 О.Т.О. 1939», чтобы не путать их с изделиями первой партии, от которых они отличались весьма незначительно.



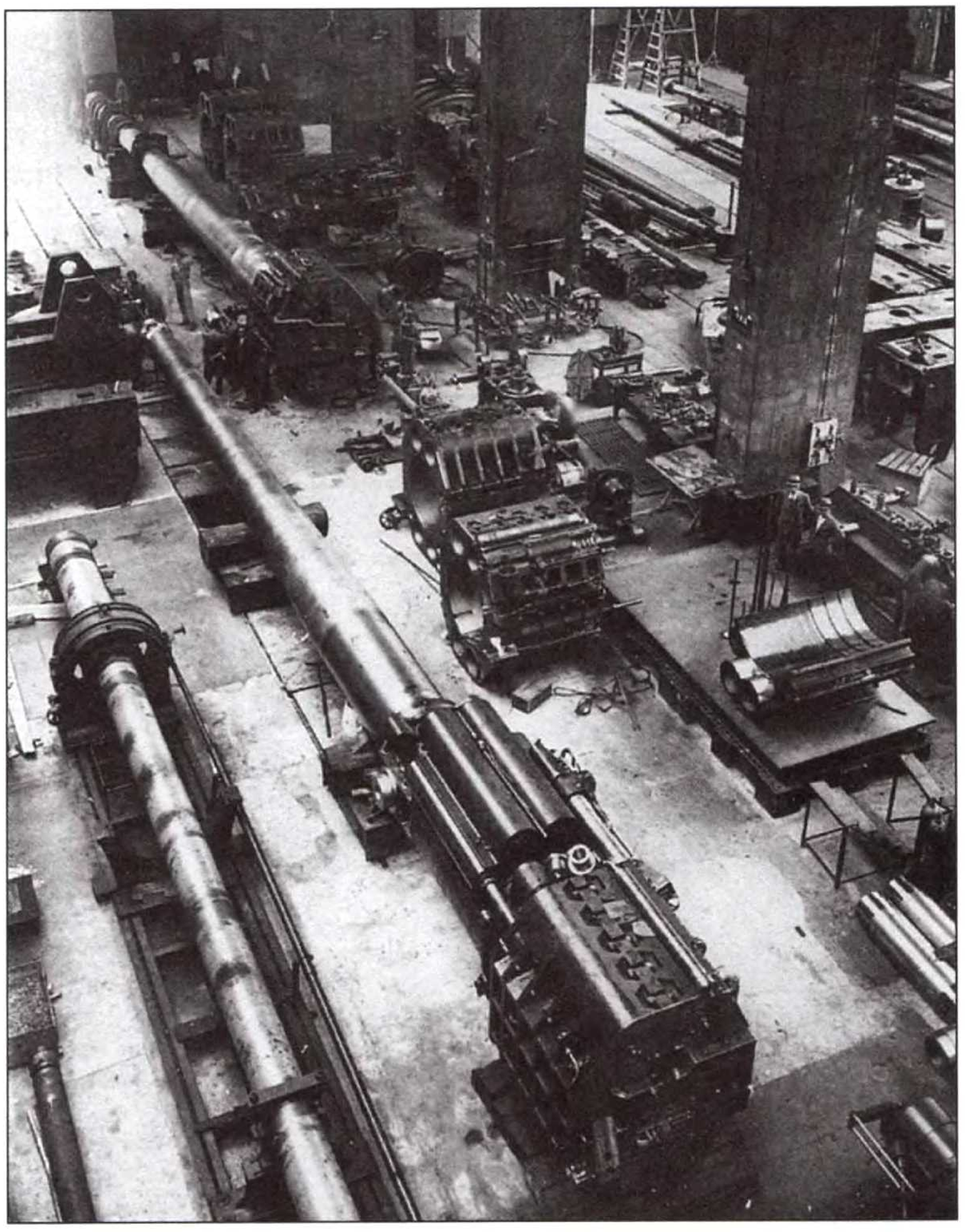
381-мм орудие для линкора «Имперо» в цеху фирмы «О.Т.О.»

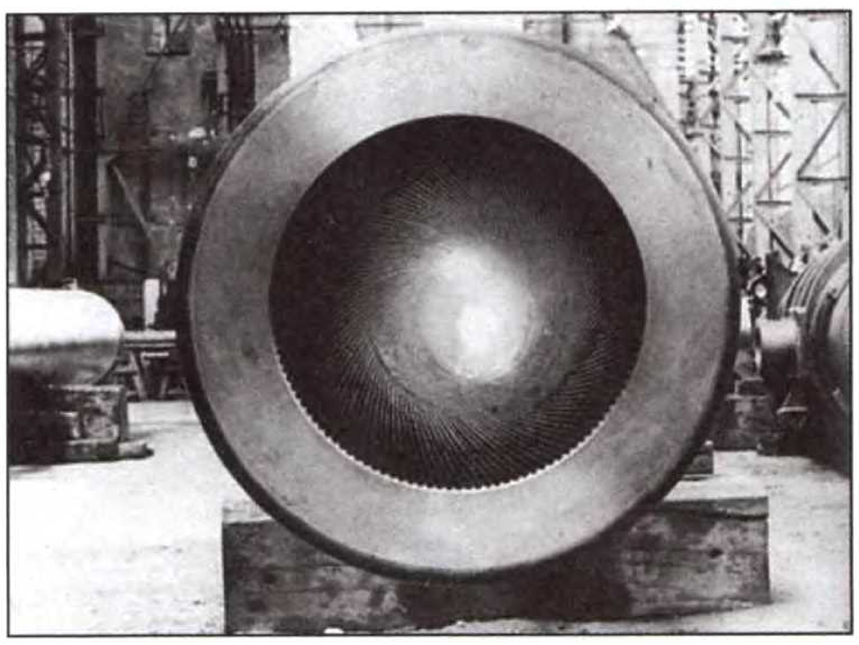
Ствол 381-мм орудия состоял из четырех насаженных друг на друга труб из специальной стали. Внутренняя труба длиной 19,05 м весила около 19 т и представляла собой лейнер с правой постоянной нарезкой шагом 30 калибров. В отличие от остальных труб, насадка которых производилась под нагревом, лейнер крепился холодным способом и дополнительно фиксировался специальными предохранительными клиньями. Поскольку орудие имело очень высокую для крупного калибра начальную скорость (850 м/с), лейнер подвергался значительному износу, особенно в части, примыкающей к зарядной каморе, что негативно влияло на баллистику. Живучесть ствола составляла всего 140 выстрелов,* что было значительно меньше, чем у зарубежных пушек сравнимого калибра.

Затвор орудия — поршневой горизонтальный системы Велина. Он открывался гидропневматическим механизмом налево для левого орудия в башне и направо для двух остальных. Теоретически время открытия затвора составляло 3,5 с, но на практике было больше. Выстрел производился при помощи электромеханического устройства. Казенная часть оборудовалась механизмами торможения орудия при откате и его возврата, а также эжектором для продувки канала ствола перед открытием затвора.

В боекомплект входили 381-мм снаряды двух типов — бронебойные длиной около 170 см и весом 885 кг и полубронебойные весом 824 кг. Оба снаряда имели баллистический и бронебойный колпачки и донный взрыватель. Баллистический наконечник изготавливался из силумина — сплава алюминия с кремнием. Содержание взрывчатых веществ в бронебойном снаряде составляло 10,16 кг (1,15 %), в полубронебойном — 29,51 кг (3,58 %). Последний на практике имел замедление взрывателя больше расчетного и мог пробить небольшой корабль насквозь и только потом взорваться. Был также разработан фугасный снаряд весом 774 кг с содержанием взрывчатого вещества порядка 80 кг и головным взрывателем, но в боекомплект линкоров типа «Литторио» он не попал.

Метательный заряд состоял из картузов с оболочкой из хлопка или шелка, заполненных составом «NAC» или «FC4» весом 44 кг. В состав полного заряда входили шесть картузов общим весом 264 кг, в то время как для учебных целей или стрельбы по берегу мог использоваться уменьшенный заряд из четырех или даже трех картузов. После испытаний 381-мм орудия в 1940 году в составленные по их результатам таблицы стрельбы был внесен заряд





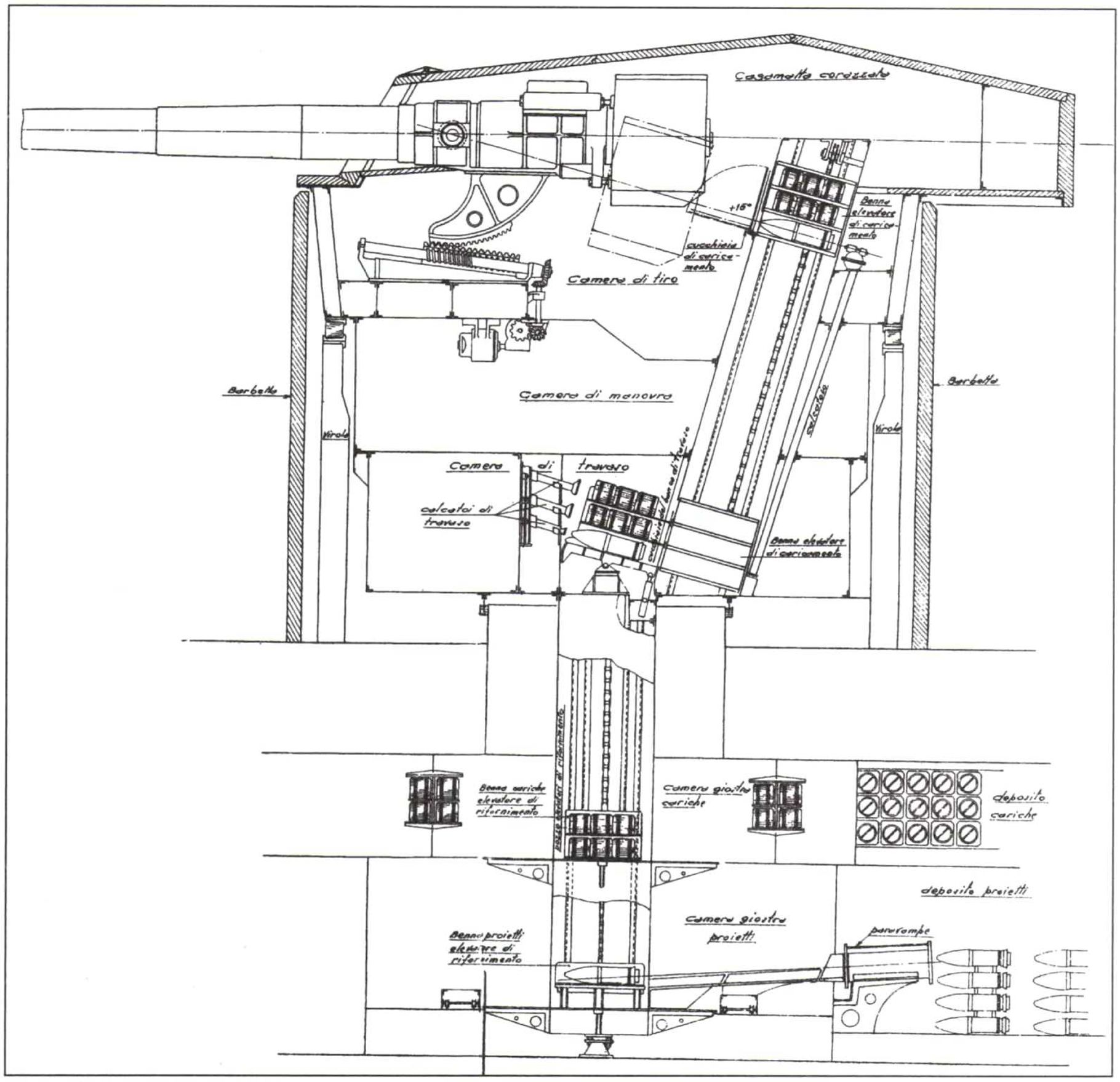
Стволы 381-мм/50 орудий в цеху фирмы «Ансальдо»

весом 271,65 кг из состава «NAC», однако, по всей видимости, реально на кораблях применялись только 264-кг заряды.

Проект башни главного калибра был также разработан фирмой «Ансальдо», а сами установки производились как «Ансальдо», так и «О.Т.О.». Башня состояла из верхней бронированной вращающейся части, барбета с тремя уровнями внутри и основания. Верхний уровень внутри барбета (camera di tiro) представлял собой продолжение вра-

* По некоторым данным — даже 110—130 выстрелов.

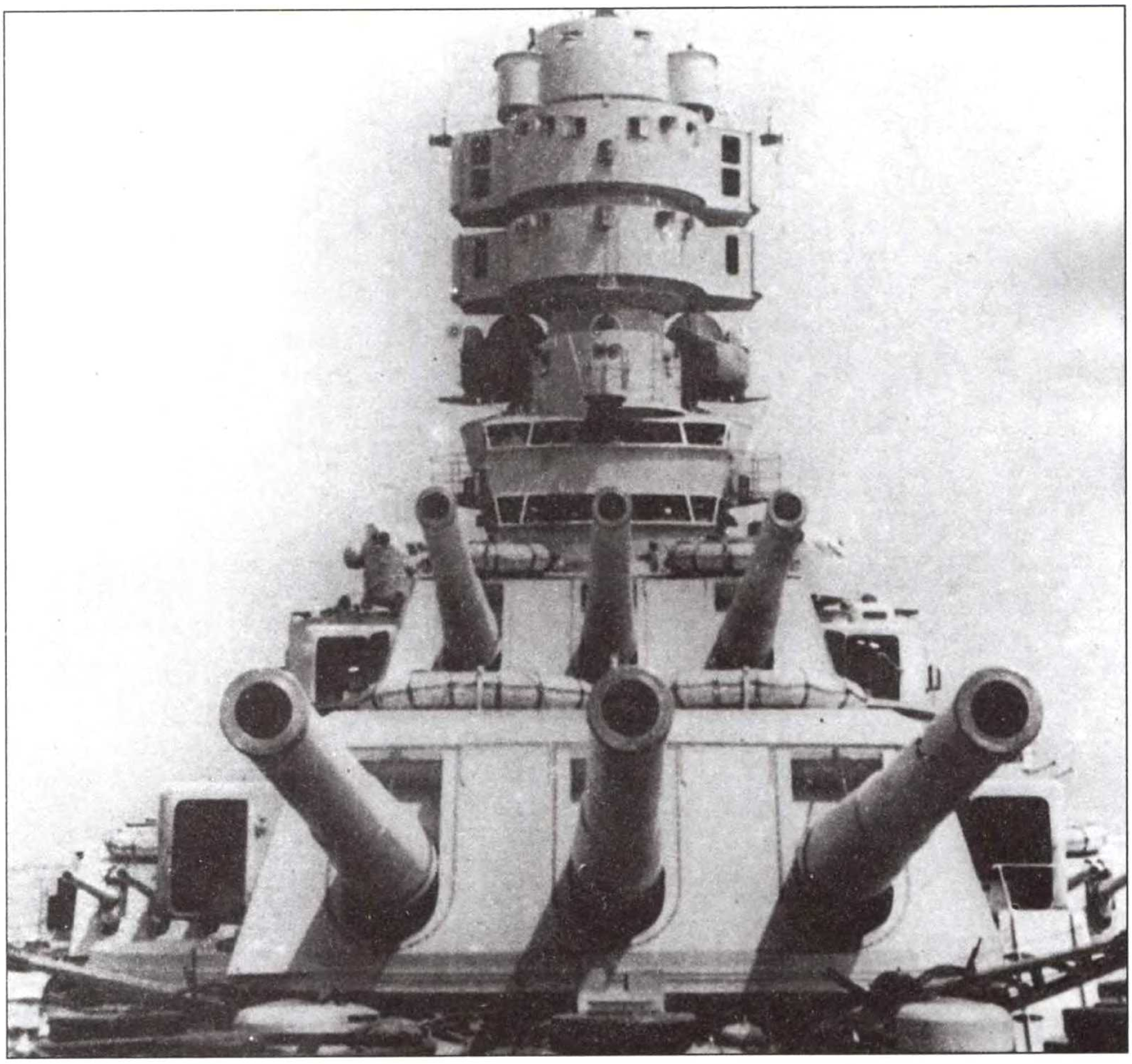
Разрез трехорудийной 381-мм башни фирмы «Ансальдо»



щающейся части башни с устройствами для заряжания и стрельбы. Уровнем ниже находились механизмы горизонтальной и вертикальной наводки (camera di manovra), а на самом нижнем уровне внутри барбета — перегрузочное отделение (camera di travaso).

Вращающаяся часть башни была разделена противоосколочными переборками на 4 отделения, соединенных дверьми. В тыльной части размещался башенный пост автономного управления огнем с 12-метровым дальномером. Остальные три отделения образовывались за счет продольных противоосколочных переборок между орудиями. Орудия были установлены в независимых люльках. Вокруг каждого ствола симметрично относительно его оси крепились четыре цилиндра накатников. Орудийные амбразуры защищались закрепленными на стволах полуцилиндрическими броневыми щитами. Защиту от попадания воды обеспечивали надетые на амбразуры чехлы из искусственной кожи. Расстояние между осями орудий составляло 2,63 м. Угол возвышения каждого орудия мог меняться от -5° до +36°. Вертикальное наведение осуществлялось при помощи сегмента зубчатого колеса (зубчатого сектора) и зубчатой рейки, приводимой в движение червячным механизмом, который вращали два электрических мотора на общей для каждого орудия оси. Конструкция башни оставляла достаточное пространство (порядка одного метра) для отката и для открытия затвора вбок при углах возвышения до 15° включительно.

Заряжание производилось при фиксированном угле возвышения 15° при помощи прибойника с электрическим приводом. При этом снаряд и заряды досылались через загрузочный лоток, занимавший пространство между элеватором и казенной частью орудия. Загрузка зарядных картузов в целях безопасности производилась медленнее, чем загрузка снаряда. При поломке прибойника заряжание с меньшей скоростью могло осуществляться аварийным прибойником при угле возвышения -2°. Скорострельность для каждого ствола при тренированном расчете и средних углах возвышения, не очень далеких от угла за-



Вид на носовые башни главного калибра и башенноподобную надстройку линкора «Витторио Венето», 1940 г.

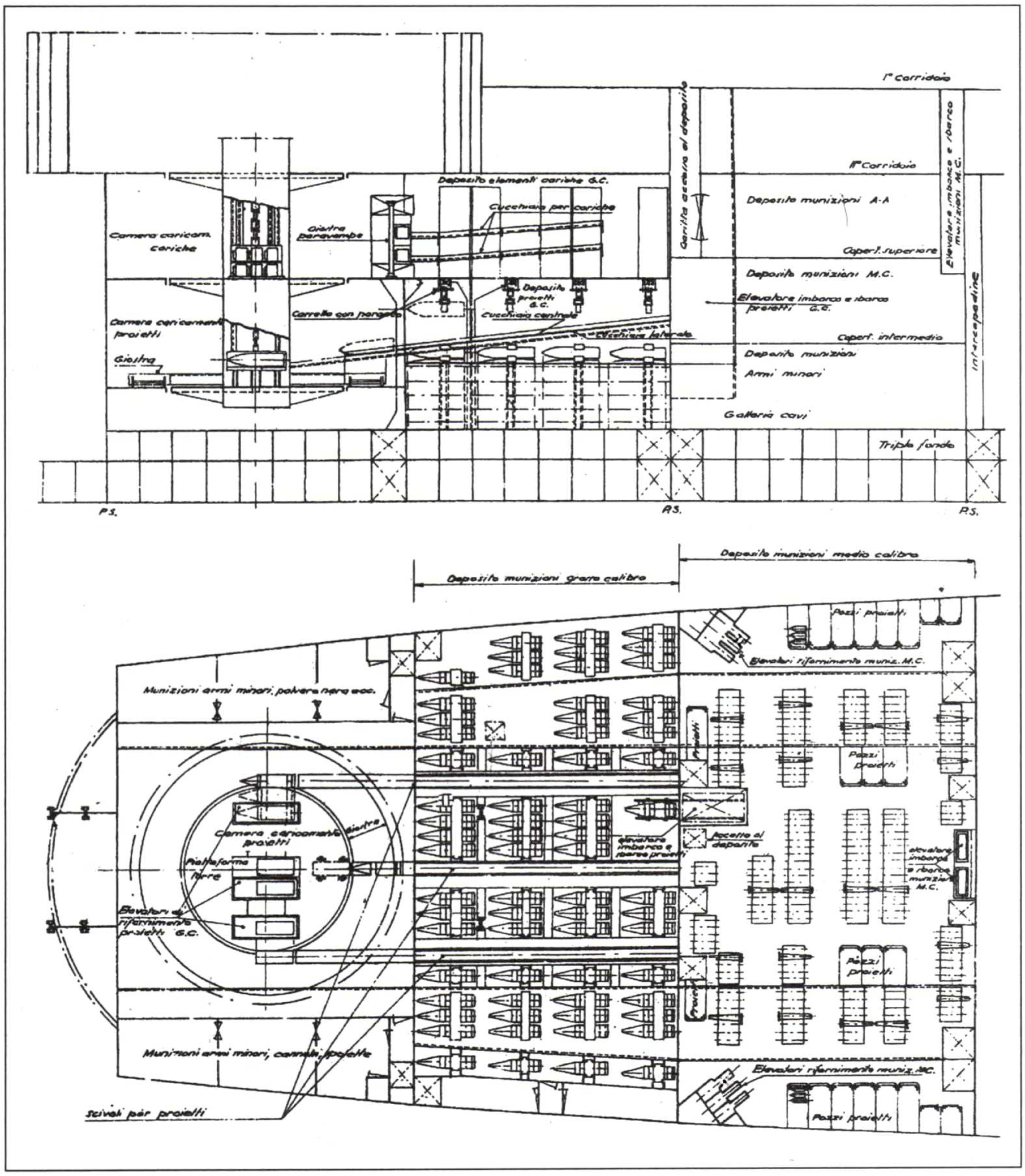
ряжания, составляла один выстрел в 45 секунд или 1,3 выстрела в минуту.

Каждая башня опиралась на 72 ролика конической формы, направленных сужающейся частью к оси башни. Нижний рельс, по которому перемещались ролики, был строго горизонтальным, а верхний имел скошенную форму. Вращение башни осуществлялось при помощи электродвигателей через зубчатый привод и имело две возможные скорости — 6 или 2 град./с. Кормовая башня имела сектор стрельбы 320°, носовая — 290°, а возвышенная — 282°, однако при небольших углах возвышения, характерных для ночных боев (0°—2°), стрельба под острыми углами была затруднена из-за влияния дульных газов на палубу. Поэтому в 1941 году для небольших углов возвышения были установлены следующие сектора обстрела на каждый борт: башня №1 — 50—120 град., башня №2 — 45—120 град., башня №3 — 70—135 град. Интересно отметить, что для выяснения опасных зон, подверженных воздействию дульных газов, на «Литторио» во время испытательных стрельб были расставлены клетки с кроликами.

Подача снарядов и зарядов производилась для каждого орудия собственным элеватором, причем последние состояли из двух частей — верхней и нижней, которые вращались вместе с башней. Верхние элеваторы, подававшие снаряды от перегрузочного отделения к казенным частям орудий, были закреплены под углом 14°. Фиксированный угол заряжания избавлял от необходимости разработки качающейся части элеваторов, упрощая их конструкцию. Подъем боеприпасов осуществлялся при помощи каретки, приводившейся в движение электрической лебедкой. Каретка состояла из внешнего кожуха без дна и внутреннего отделения с тремя горизонтальными цилиндрическими стаканами. Снаряд помещался в нижний стакан, а каждый из двух остальных загружался тремя картузами. При заряжании внутреннее отделение последовательно опускалось относительно наружного кожуха так, что вначале на уровне казенной части орудия оказывался самый нижний стакан, затем второй и, наконец, самый верхний.

Нижние элеваторы служили для подачи снарядов и зарядов из погребов в перегру-

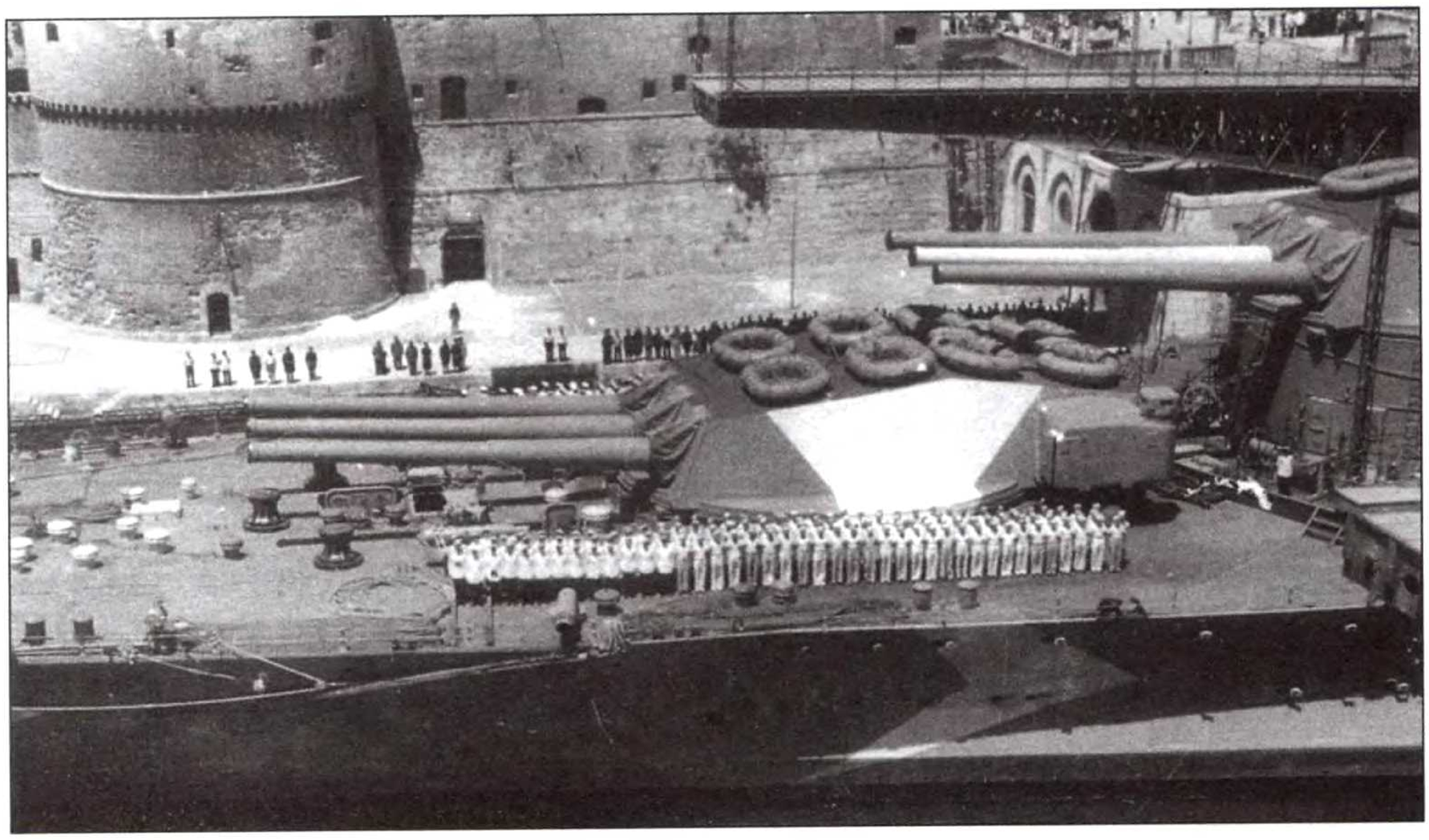
Схема кормового погреба главного калибра



зочные отделения. Каждому верхнему элеватору соответствовал свой нижний, из которого снаряды и заряды помещались в перегрузочные лотки. Каждый нижний элеватор имел отдельные каретки для снаряда и зарядов. Зарядная состояла из двух горизонтальных стаканов, в каждый из которых помещалось по три картуза, а снарядная имела только один стакан. Нижние элеваторы были снабжены пламянепроницаемыми переборками.

Вес всей вращающейся части башни вместе с броней составлял 1591,4 т.

Снарядные погреба главного калибра на линкорах типа «Литторио» находились под зарядными. Заряды в погребе хранились горизонтально в металлических стеллажах и загружались в нижние элеваторы при помощи корзин. Снаряды хранились также горизонтально в специальных ложементах (четыре ряда шестиярусных ложементов, размещенных вдоль длины корабля); загрузка в элеватор проводилась при помощи трех задающих лотков, в которые снаряды перемещали специальными цепными талями. Стенки погребов были покрыты термоизолирующим материалом, а температура поддерживалась путем циркуляции охлажденного воздуха. Нормальный боезапас состоял из 495 бронебойных и 171 полубронебойного снаряда, а также 4320 зарядных картузов. В пересчете на один ствол линкоры типа «Литторио» несли по 74 снаряда, что меньше, чем у подавляющего большинства зарубежных современников, как правило имеющих по 100—120 снарядов на ствол. Погрузка и выгрузка снарядов главного калибра производилась через



Носовые башни «Витторио Венето». Линкор выходит Морским каналом из внутренней гавани Таранто, начало 1941 г.

три больших лацпорта, расположенных на уровне верхней палубы с каждого борта, то есть каждому погребу соответствовало два лацпорта. Через них снаряды и заряды грузились, как правило, с пришвартованной к борту баржи, а затем на тележках* перемещались к специальным элеваторам для их спуска в погреба. Полная погрузка или выгрузка** боезапаса всех калибров занимала порядка 23 часов.

Согласно таблицам стрельбы, средняя дальность стрельбы, принимавшаяся за 18 300 м, достигалась при угле возвышения орудия 9°22'. При этом время полета снаряда составляло 26,35 с, остаточная скорость — 588 м/с, угол падения — 11°53'. Величина деривации снаряда составляла 129 метров вправо, а изменение угла возвышения орудия на одну тысячную*** вызывала теоретическое изменение дальности стрельбы на 83,4 м. При падении в воду 381-мм снаряд поднимал столб воды высотой 65 метров, который наблюдался в течение 12 секунд.

Как и следовало ожидать, благодаря высокой начальной скорости орудие хорошо пробивало вертикальную броню. На дистанции 23 774 м пробиваемость крупповской брони бронебойным снарядом оценивалась в 348 мм при попадании по нормали и в 238 мм при попадании под углом 50°. На дистанции 19 000 м бронебойный снаряд при попадании по нормали пробивал 416 мм. Из-за настильной траектории пробиваемость палубной брони, наоборот, была не столь впечатляющей и составляла 124 мм на дистанции 26 000 м и только 67 мм на дистанции 19 000 м. Для полубронебойного снаряда соответствующие толщины пробиваемой брони равнялись 196 мм, 180 мм, 215 мм, 114 мм и 61 мм.

К сожалению, в архивах не обнаружено официальных данных по рассеиванию снарядов 381-мм орудий, но итальянские историки считают, что на умеренных дистанциях оно примерно соответствовало средним значениям рассеивания для крупных орудий иностранных флотов. В то же время, они признают, что весовые допуски при производстве боеприпасов были выше, чем в среднем в иностранных флотах. Поэтому в зарубежной литературе встречается точка зрения о не очень высокой точности этих орудий, основанная на общих рассуж-

* Зарядные картузы могли переноситься вручную.

** Выгрузка боезапаса осуществлялась, например, при постановке линкора в док.

*** Одна тысячная — единица измерения углов в артиллерии, равная 0,05625°.

Характеристики артиллерии главного и противоминного калибров

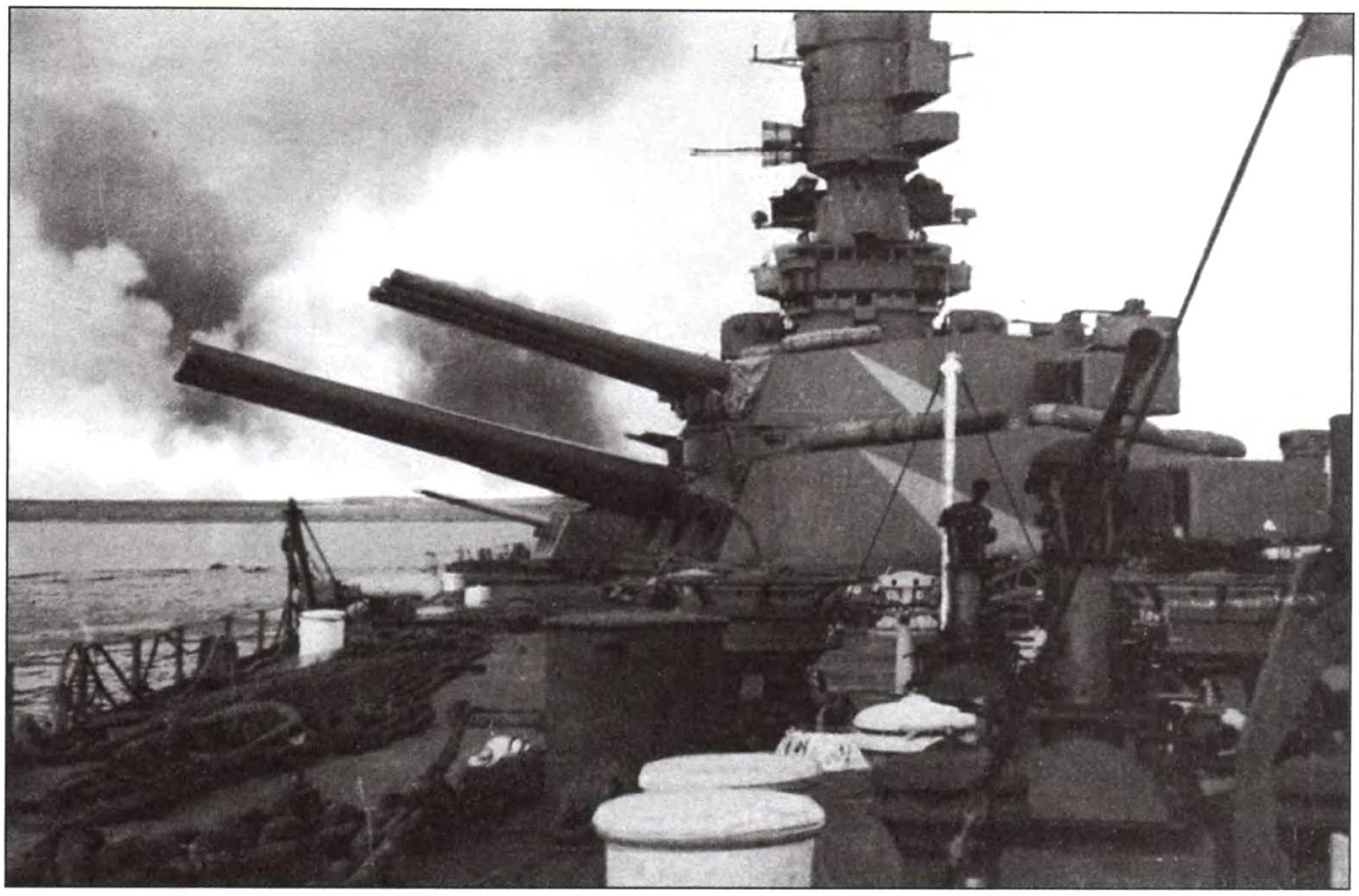
Модель	Ansaldo Mod. 1934	Ansaldo Mod. 1934
Калибр, мм / длина ствола, клб.	381 / 50	152 / 55
Вес орудия с затвором, кг	102 400	8 900
Длина орудия, мм	19 781	8 840
Длина ствола, мм	19 050	8 382
Длина зарядной каморы, мм	3 071	1 005
Объем зарядной каморы, дм2	456,216	25,19
Длина нарезки, мм	15 850	7300,5
Число нарезов	96	30
Скорострельность, выстр./мин	1,3	4,6
Вес снаряда, кг	885/ 824*	49,57/ 44,57**
Вес заряда, кг	264	16,35
Начальная скорость снаряда, м/с	850/870*	925/995**
Дальность стрельбы, м***	42 800 / 36°	25 700 / 45°

Примечания:

* Для бронебойного / полубронебойного снаряда.

** Для бронебойного / фугасного снаряда.

*** Для бронебойного снаряда. Для 381-мм полубронебойного снаряда дальность составляла 44 640 м при угле возвышения 35°.



Линкор «Литторио» на учебных стрельбах, лето 1941 г. Хорошо видны носовые башни главного калибра, а также 37-мм автоматы на баке

дениях о большом износе ствола и разбросе веса снарядов. Кроме того, английские наблюдатели несколько раз отмечали большой разброс залпов этих линкоров по дистанции. Никаких конкретных цифр рассеивания при этом никем не приводится вследствие, как было только что отмечено, их отсутствия в официальных источниках. Статистика боев на Средиземном море не проясняет ситуацию, поскольку стрельба 381-мм орудиями в основном велась с очень большой дистанции.

Противоминная артиллерия

В межвоенный период итальянцы считали, что для эффективного противодействия современным эсминцам, в том числе достаточно крупным французским «контр-торпийерам», необходимы как минимум шестидюймовые орудия, и это естественным образом определило выбор средней артиллерии для «Литторио». К моменту разработки проекта итальянский флот получил на вооружение новое 152-мм орудие с длиной ствола 55 калибров, разработанное для крейсеров типа «Дука дельи Абруцци» на замену прежнему 53-калиберному, которым вооружались предшествующие типы итальянских легких крейсеров. Более длинный ствол был принят, чтобы обеспечить лучшую термодинамическую отдачу при выстреле. Несколько возросшая при этом масса пушки была допустимой, поскольку новые итальянские крейсера проектировались с меньшими ограничениями по водоизмещению, чем их предшественники.

Орудия были разработаны фирмой «Ансальдо» (модель «Ansaldo 1934») и также с некоторыми изменениями производились фирмой «О.Т.О.» (модель «О.Т.О. 1936»). При этом «Ансальдо» поставляла 152-мм артиллерию для «Литторио» и «Империо», а «О.Т.О.» — для «Витторио Венето» и «Ромы». Орудие «Ансальдо» имело ствол моноблочного типа, а ствол пушки производства «О.Т.О.» состоял из двух труб, насаженных друг на друга под нагревом. Оба орудия имели свободный лейнер, вставленный холодным способом, и клиновой горизонтальный затвор. Нарезка — постоянная с шагом в 30 калибров.

В боекомплект входили три типа снарядов — бронебойный весом 49,57 кг, фугасный весом 44,57 кг и фугасный с дополнительным взрывателем по таймеру для стрельбы по воздушным целям (дистанционная граната). Бронебойный был оснащен донным взрывателем и содержал 1 кг ТНТ,* фугасный снаряд с 2,34 кг ТНТ снабжался головным взрывателем. Каждый из них имел длину 4,13 калибра и был оснащен алюминиевым баллистическим наконечником. Метательный заряд состоял из 16,35 кг состава «NAC», заключенного в латунную гильзу. Для ведения ночных боев имелись беспламенные заряды. Добавление хлорида калия придавало вспышке фиолетовый оттенок, что должно было уменьшить ослепление собственных артиллеристов и в некоторой степени снизить видимость вспышек выстрелов для наблюдателей противника.

---

* Э. Баньяско и А. де Торо определяют вес заряда в 1,69 кг, что многовато для бронебойного снаряда (3,41 %) и не согласуется с другими источниками.

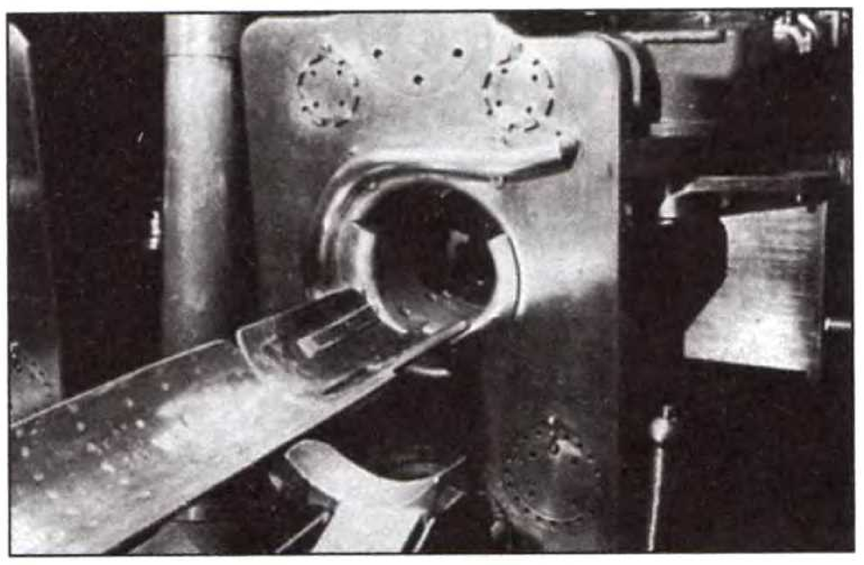
Для улучшения точности стрельбы начальная скорость бронебойного снаряда была уменьшена по сравнению с 152-мм/53 орудием с 1000 до 925 м/с, тогда как для более легкого фугасного снаряда достигала 995 м/с.

Трехорудийные 152-мм башни линкоров типа «Литторио» были очень близкими по конструкции аналогичным башням крейсеров типа «Абруцци». Орудия размещались в отдельных люльках. Расстояние между осями стволов составляло 1,26 м. Углы возвышения изменялись в пределах от -5° до +45°, а заряжание было возможно при любом угле возвышения до 20°. Для этого верхняя часть элеватора могла вращаться вокруг оси орудия. Орудия имели электрические механизмы горизонтальной и вертикальной наводки, гидравлические тормоза отката и пневматические прибойники телескопического типа. Открывание и закрывание затворов осуществлялось вручную. Гильзы выбрасывались вперед за пределы башни с помощью специальных труб, закрепленных под стволами и оборудованных двигающимися лентами с электрическим приводом. Скорострельность составляла 4,5 выстрела в минуту на орудие. Углы обстрела носовых башен равнялись 0—147 град., а кормовых — от 24 до 180 град.

В отличие от башен главного калибра, механизмы не занимали отдельного уровня внутри барбета, а делили пространство верхнего уровня с устройствами заряжания. Верхние элеваторы ковшового типа являлись индивидуальными для каждого орудия и вращались вместе с башней. Нижние — также ковшового типа — не входили во вращающуюся структуру и размещались в едином блоке по оси башни. Полный вес башни с броней составлял 155,6 т.

Боезапас хранился в двух погребах, располагавшихся в нос и в корму от энергетической установки на нижней платформе на том же уровне, что и 381-мм снарядные погреба. В отличие от боеприпасов главного калибра, 152-мм снаряды и гильзы размещались на одном уровне. В нормальный боекомплект входило 840 бронебойных, 1428 фугасных снаряда и 252 дистанционных гранаты с взрывателем по таймеру, или по 210 снарядов на орудие. Погрузка боеприпаса происходила через 4 лацпорта (по два с каждого борта), размещенных в районе погребов на уровне 1-й средней палубы. Снаряды и гильзы вручную переносились к элеваторам, спускавшим их в погреба.

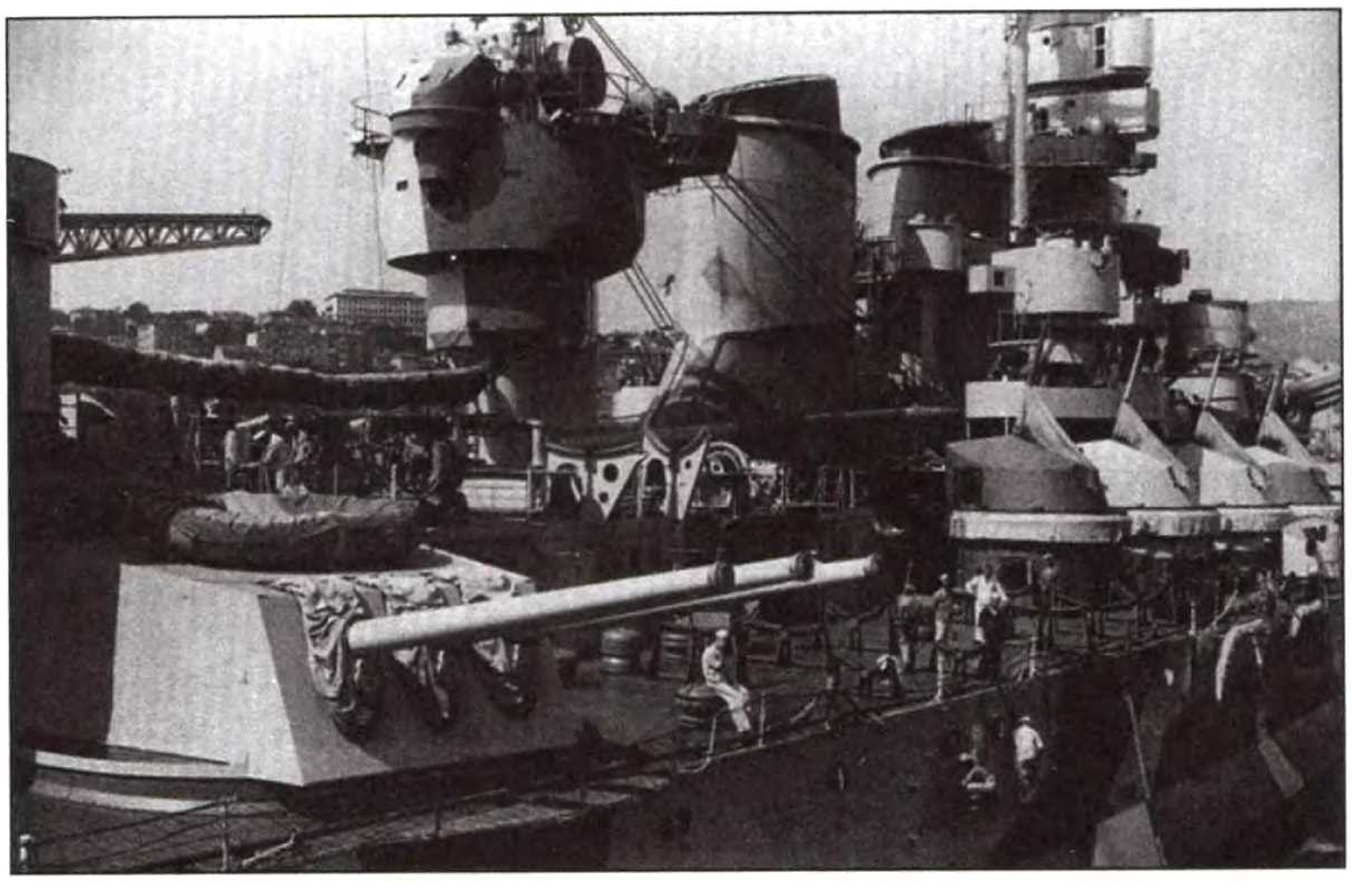
На дистанции 14 000 м пробиваемость 152-мм бронебойным снарядом оценивалась в 86 мм крупповской брони при попадании по нормали. На дистанции 18 000 м при попадании под углом 50° пробивалось только 40 мм цементированной брони. Эти цифры носили скорее теоретический характер, поскольку крупповскую броню такой небольшой толщины никто не применял. Пробиваемость палубной брони оценивалась в 43 мм на дистанции 20 000 м и в 18 мм на дистанции 14 000 м. Директивы и нормы применения артиллерии, датированные сентябрем 1942 г., предписывали применять бронебойные снаряды против крейсеров на средних дистанциях боя 15-17 тысяч метров, а фугасные снаряды — против эсминцев на средних дистанциях 12—14 тыс. м. Открытие огня по эсминцам должно было производиться при средней видимости с 16 000 м, а при хорошей — с 18 000 м. При падении в воду 152-мм снаряд поднимал столб воды высотой 33 м, который наблюдался в течение 5 с.



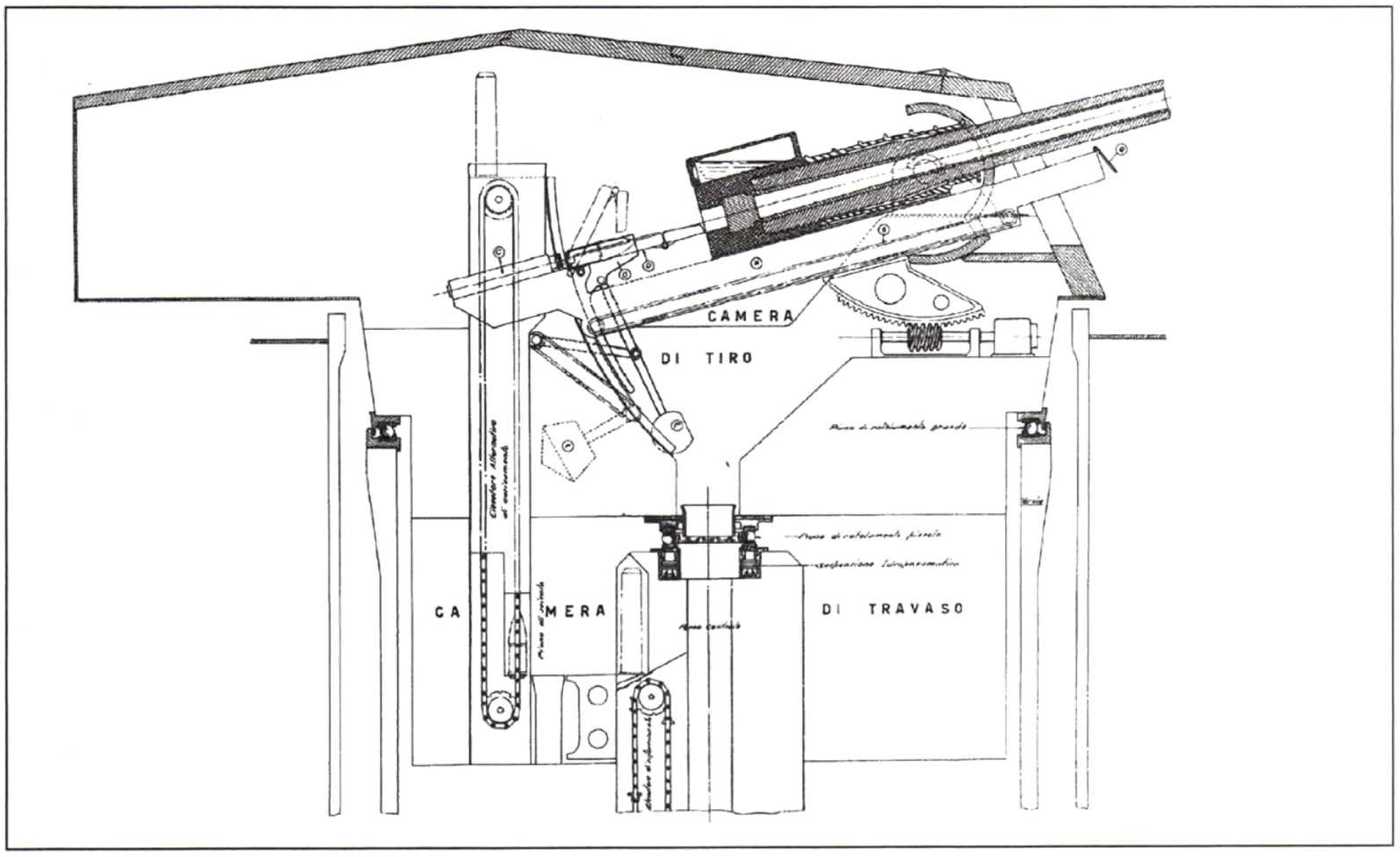
Казенная часть 152-мм/55 орудия легкого крейсера «Джузеппе Гарибальди»

В отличие от главного калибра, по 152-мм артиллерии имеются официальные данные по рассеиванию снарядов. На дистанции 17 500 м среднее рассеивание при стрельбе бронебойными снарядами составляло 80—90 м, но для фугасных было гораздо выше (более 200 м), что было хуже, чем у 152-мм/53 орудий. Кроме того, выяснилось, что на практике пушки могут показывать еще более плохие результаты. Так 21 июля 1941 г. «Витторио Венето» и «Литторио» провели серию стрельб из 152-мм башен, выпустив соответственно 161 и 179 фугасных снарядов. Дистанция стрельбы,

Вид на среднюю часть линкора «Рома», декабрь 1942 г. Хорошо видна правая кормовая 152-мм башня и запасной КДП на кормовой надстройке



Разрез 152-мм трехорудийной башни



по-видимому, равнялась 17 500 м. Результаты стрельб оказались на удивление различными — среднее рассеивание составило 156 м для «Литторио» и 399 м для «Витторио Венето». Последняя цифра оказалась гораздо выше не только по сравнению с систершипом, но и относительно данных официальных таблиц стрельбы, предполагавших значение 210 м. Поэтому стрельбы с «Витторио Венето» были повторены 4 августа, показав среднее рассеивание 187 м. Плохой результат 21 июля был объяснен качеством боеприпасов: если на повторных стрельбах использовались изделия из одной партии, то в первом случае стрельба велась снарядами, смешанными из разных партий.

Были также проанализированы данные всех стрельб этих линкоров с момента ввода в строй. Оказалось, что среднее рассеивание 276 залпов, в которых был выпущен 1051 снаряд, составило 216 м, что было очень близко к табличным 210 м. Однако и у «Литторио» наблюдалась аномально плохая стрельба, тоже отнесенная к разбросу в характеристиках боеприпасов. В целом итальянское командование было обеспокоено значительным рассеиванием 152-мм фугасных снарядов по сравнению с бронебойными, что, по всей видимости, указывало на их не вполне удачную конструкцию.

Зенитная артиллерия дальнего боя

90-мм пушка была создана фирмой «Ансальдо» на замену 100-миллиметровки, являвшейся основным тяжелым зенитным орудием итальянского флота в 30-е годы, но при этом имевшей недостаточные скорости горизонтальной и вертикальной наводки. Изначально она разрабатывалась как 48-калиберная, но в конце концов длина ствола была увеличена до 50 калибров.

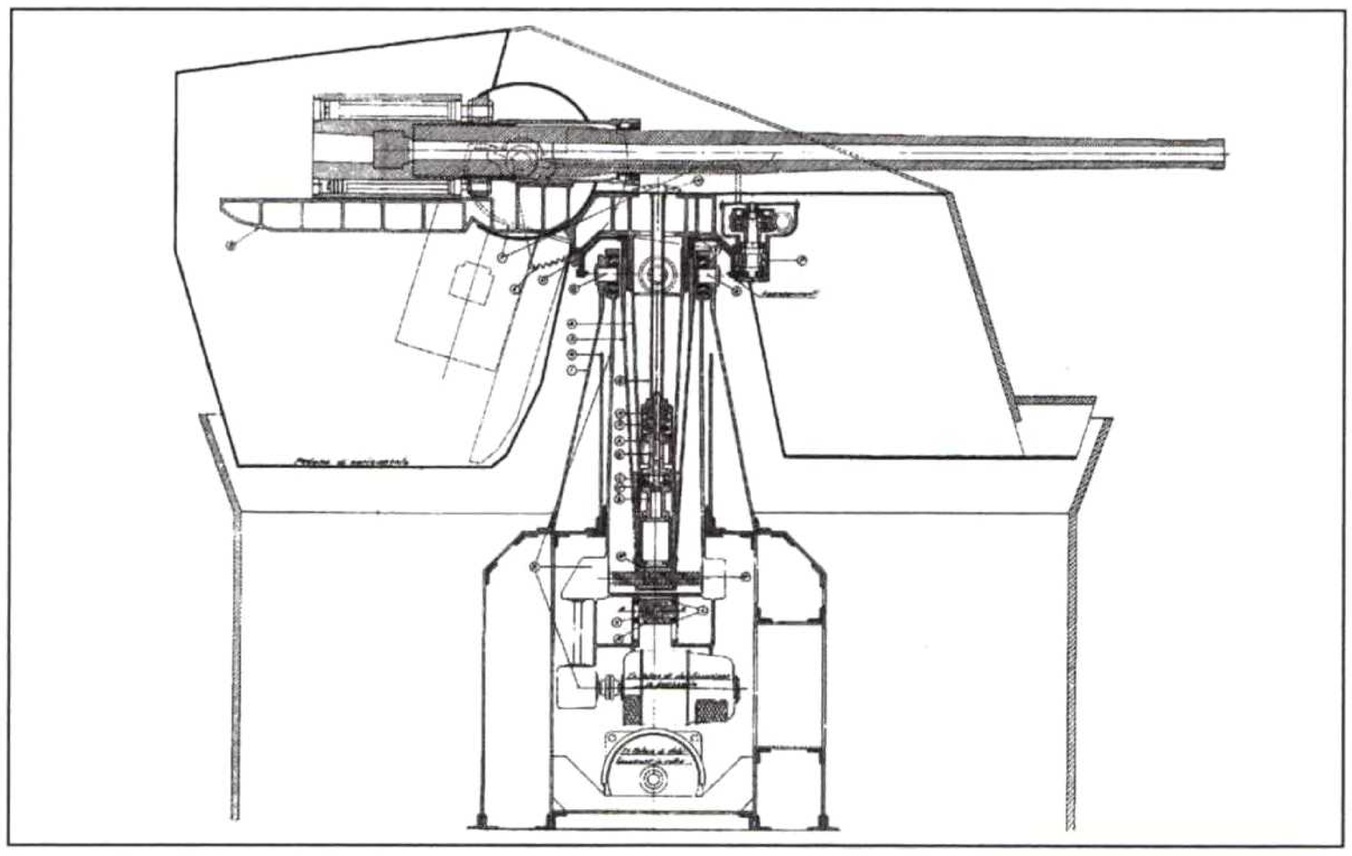
Орудие производилось фирмами «Ансальдо» и «О.Т.О.» под обозначениями «90/50 Ansaldo 1938 & 1939» и «90/50 O.T.O. 1938 & 1939». Ствол был моноблочной конструкции и изготавливался с помощью процесса автофреттирования. К казеннику он присоединялся с помощью байонетного замка, что позволяло производить быструю замену ствола. Затвор — горизонтальный клиновой. Величина отката составляла 530 мм, а торможение и возврат производились при помощи двух гидравлических цилиндров. Орудие имело умеренную для своего калибра начальную скорость 860 м/с, что должно было уменьшить износ ствола при сохранении хорошей настильности траектории, важной для зенитного огня.

Боеприпасы — унитарного типа в латунных гильзах. Общий вес патрона составлял 18,41 кг, из которых 10,1 кг приходились на снаряд. Используемые снаряды относились к двум основным типам — зенитные с взрывателем по таймеру (дистанционная граната) и осветительные. Часть зарядов была с уменьшенной вспышкой для ночной стрельбы по надводным целям.

Одноорудийная 90-мм установка была полностью закрытой и имела ручную горизонтальную и вертикальную наводку и механизмы стабилизации в двух плоскостях. Вертикальные углы наводки могли меняться от -5° до +75°. Скорострельность на испытаниях с очень хорошо тренированным экипажем могла достигать 16 выст./мин., но на практике в военное время составляла 12 выст./мин.

На линкорах установки располагались (применительно к одному борту) по дуге (центральные ближе к бортам, чем концевые) по шесть с каждого борта в центральной части корпуса. Такое размещение, по замыслу конструкторов, должно было улучшить секторы обстрела. Установки стояли на легко бронированных барбетах высотой 2 м, внутри которых находились системы стабилизации. Общий вес качающейся части составлял 19,072 т.

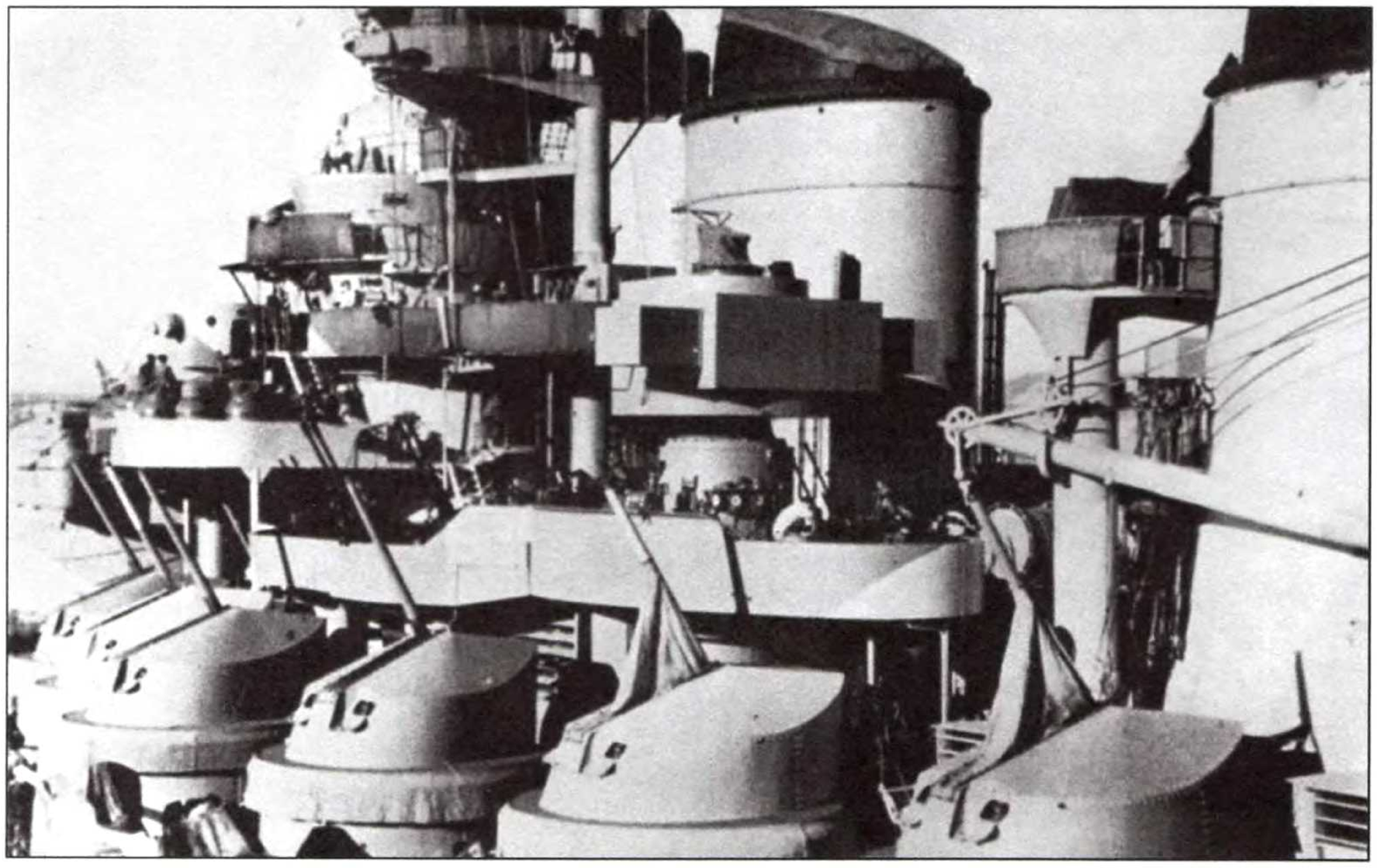
Система стабилизации была разработана и производилась фирмой «Сан-Джорджо» в Генуе. Установка крепилась на универсальных шарнирах, приводимых в действие двумя отдельными электромоторами для стабилизации продольной и поперечной качки. Информация о необходимых углах стабилизации вычислялась очень сложной автоматической системой, включавшей, в частности, 11 гироскопов. Тем не менее при определенных движениях вычисления углов крена и дифферента могли производиться с ошибками. Стабилизируемые углы бортовой качки ограничивались величиной ±14,5°, а килевой качки ±5°. Вся система явно опережала свое время, и ее техническая реализация работала не идеально, поскольку уровень развития итальянской электротехнической промышленности был недостаточен для столь сложных конструкций. Зато система имела большой вес и объем, ограничивая таким образом общее число 90-мм орудий, которые могли быть установлены на линкоре. У установок отсутствовали необходимые для ведения эффективного зенитного огня дистанционные приводы, соединенные с системой управления зенитным огнем. Само орудие имело



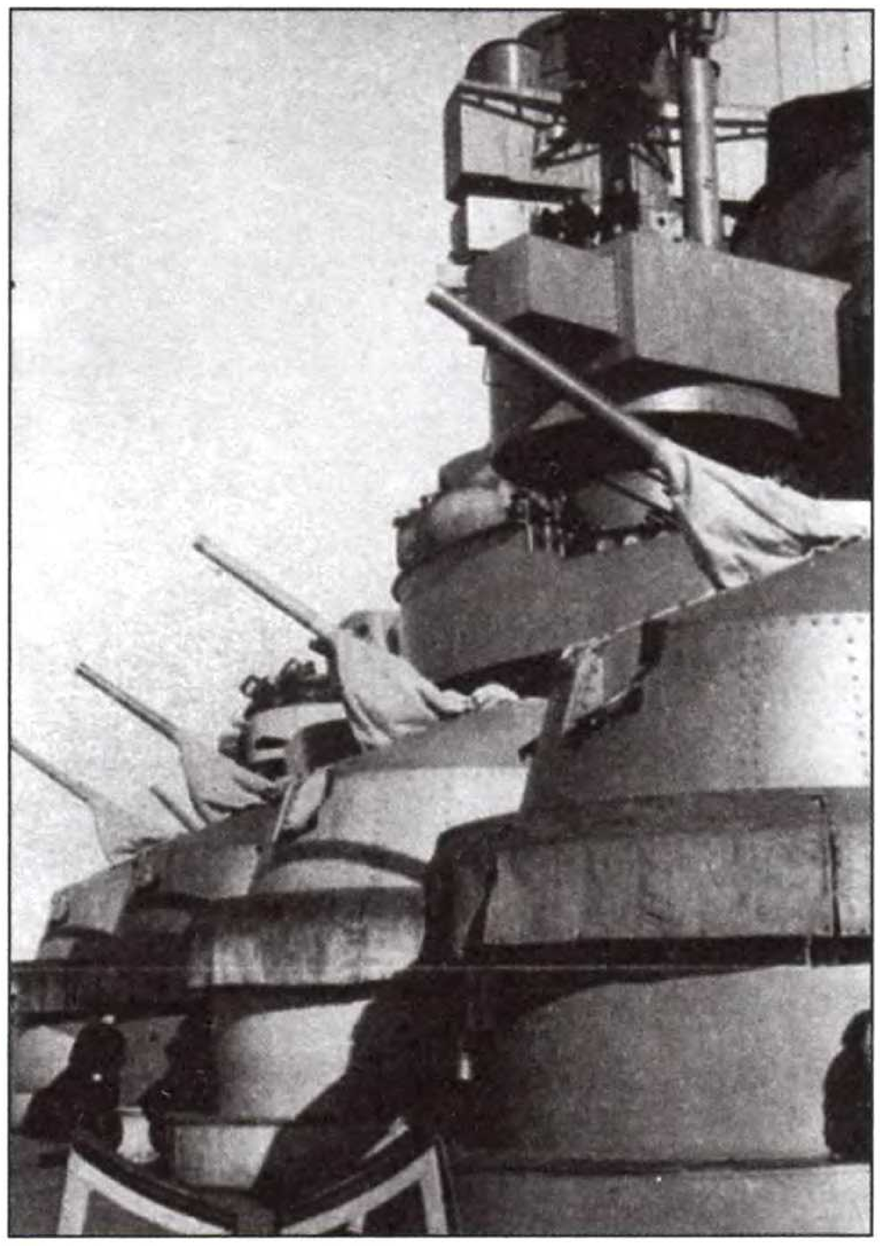
Разрез 90-мм установки

хорошую точность стрельбы, но эффективность снижалась тем, что разрыв снаряда производил слишком мелкие осколки, не всегда способные нанести серьезные повреждения оказавшимся в радиусе их разлета самолетам.

Высокое качество орудия подтверждает тот факт, что его 53-калиберная версия для сухопутных войск оставалась на вооружении итальянской армии в течение довольно длительного времени после Второй мировой войны. Недостатки корабельного варианта относятся, по большей части, к установке, а не к самому орудию. Помимо уже отмеченных проблем, неприятности доставляла недостаточная герметичность системы стабилизации, поэтому водяные брызги или дождевая вода часто выводили ее из строя. При этом зенитки могли использоваться, в лучшем случае, для веде-



90-мм установки линейного корабля «Литторио». Таранто, весна 1941 г.



90-мм установки левого борта линкора «Литторио». Над ними виден командно-дальномерный пост управления огнем 152-мм орудий (1941 г.)

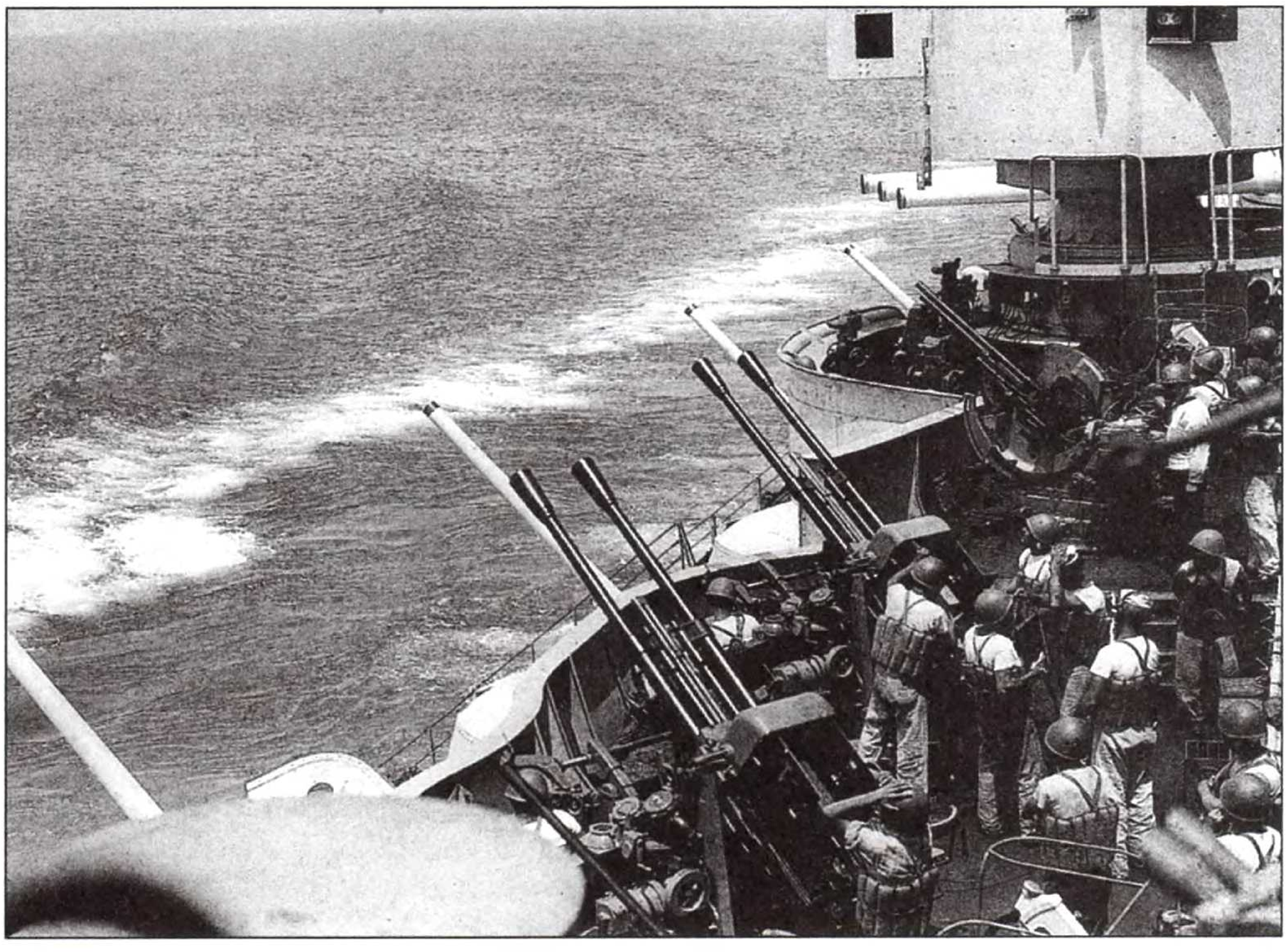
ния заградительного огня или для стрельбы по надводным целям.

Подача боеприпасов осуществлялась из подбашенного отделения при помощи короткого ковшового элеватора с приводом от электромотора мощностью 2 л.с. Он имел три скорости подачи — 12, 16 и 30 патронов в минуту. В его верхней части был смонтирован автоматический установщик таймеров взрывателей. Снаряд разворачивался в положение для заряжания, которое производилось при любом угле возвышения при помощи пружинного досылателя. В подбашенном отделении могло размещаться 90 патронов в пружинных держателях.

Носовой 90-мм погреб находился на нижней платформе между погребами носовых башен главного калибра, а кормовой — на средней платформе над 152-мм погребом. Боезапас составлял 5842 зенитных и 50 осветительных патронов.

120-мм орудия

В итальянском флоте практиковалась установка отдельных орудий для стрельбы осветительными снарядами. В 1930-е годы на тяжелых крейсерах и некоторых эсминцах для этой цели использовались 120-мм/15 гаубицы «О.Т.О.» модели 1933 и 1934 г. Поскольку они обладали небольшой дальностью горизонтальной стрельбы (6400 м), на линкоры типа «Литторио» были установлены старые, но более дальнобойные 120-мм/40 пушки Армстронга образца 1891—1899 гг., снятые со сданных на слом крейсеров. «Литторио» и «Витторио Венето» получили их весной 1940 г., а на «Роме» они были смонтированы в процессе постройки. Орудия ставились у самых бортов по два с каждой стороны на несколько выступающую за борт платформу по бокам от носовой дымовой трубы.



Платформа зенитных автоматов линкора «Литторио». лето 1940 г.

Характеристики зенитных орудий и автоматов

Модель	Ansaldo Mod. 1938	Breda Mod. 1932	Breda Mod. 1935
Калибр, мм / длина ствола, клб.	90 /57	37 / 54	20 / 65
Вес орудия с затвором, кг	1 950	277	72
Длина ствола, мм	4 500	1 998	1 300
Практическая скорострельность, выстр./мин	12	60-120	120
Вес унитарного патрона, кг	18,41	1,63	320 г
Вес снаряда, кг	10,1	1,25	134 г
Вес заряда, кг	3,4	0,2	38 г
Начальная скорость снаряда, м/с	860	800	825
Дальность стрельбы, м	13 000 / 45°	7 800 / 45°	5 500 / 45°
Досягаемость по высоте, м	9 000 / 75°	5 000 / 80°	2 900 / 80°

Эти пушки были оснащены небольшими стальными щитами, но лишены всякой механизации. Более того — перед установкой на линкоры с них снимались площадки для наводчиков, поскольку для стрельбы осветительными снарядами они не были нужны. Общий вес установки равнялся 5,92 т, из которых 2,08 т приходились на орудие. Стрельба велась осветительными снарядами весом 19,76 кг с начальной скоростью 654 м/с. Угол возвышения мог меняться от -7° до +32°, максимальная дальность стрельбы достигала 9500 м. Снаряды должны были регулироваться так, чтобы в идеале взрываться, по крайней мере, в 500 метрах за целью, освещая горизонт на 25—30 секунд. Скорострельность составляла примерно 6 выст./мин.

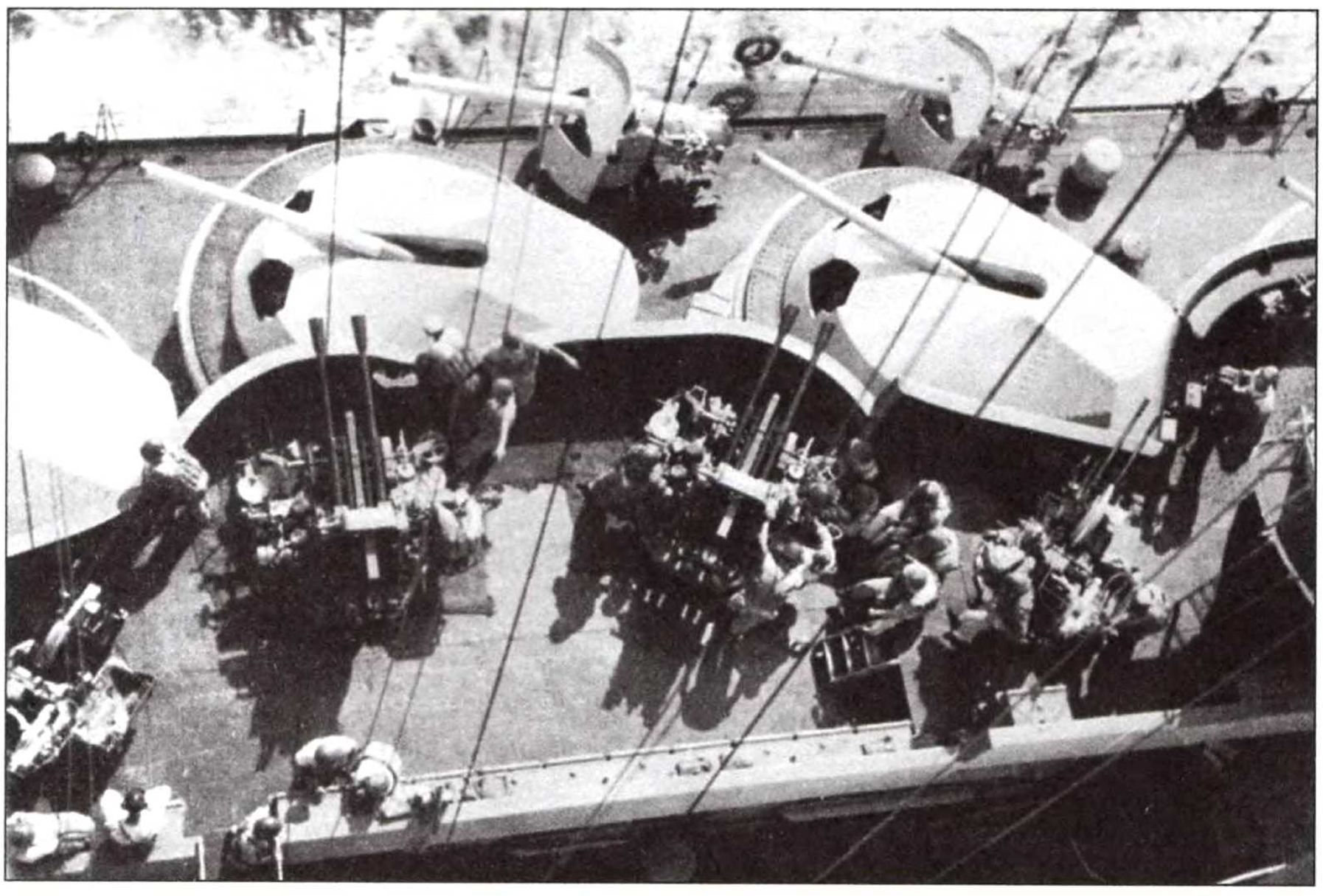
Боеприпас представлял из себя унитарный патрон весом 29,3 кг, из которых 9,54 кг приходились на гильзу с зарядом. Существовал также вариант с укороченной гильзой весом 4,76 кг для салютов. Общий боезапас составлял 240 патронов, хранившихся в кормовом 152-мм погребе.

Учебные стрельбы в 1941 году показали, что 120-мм пушки можно эффективно использовать для освещения целей, находящихся на дистанции не более 5000 м, а темп их стрельбы недостаточен. Однако, несмотря на неудовлетворенность моряков этими орудиями, лучшей замены им так и не нашлось, так что они были не только сохранены на первой паре линкоров, но и установлены на вошедший в строй в следующем году «Рома». Вместе с тем, в реальной боевой обстановке они так и не были ни разу применены.

Зенитные автоматы

Легкое зенитное вооружение линкоров типа «Литторио» по проекту включало 20 37-мм и 16 20-мм автоматов.

37-мм автоматы с длиной ствола 54 клб. были представлены двумя образцами — «Бреда» М.1938 в спаренных установках и



Вид на платформу зенитных автоматов, 90-мм зенитки и 120-мм орудия «Литторио». Лето 1940 г.

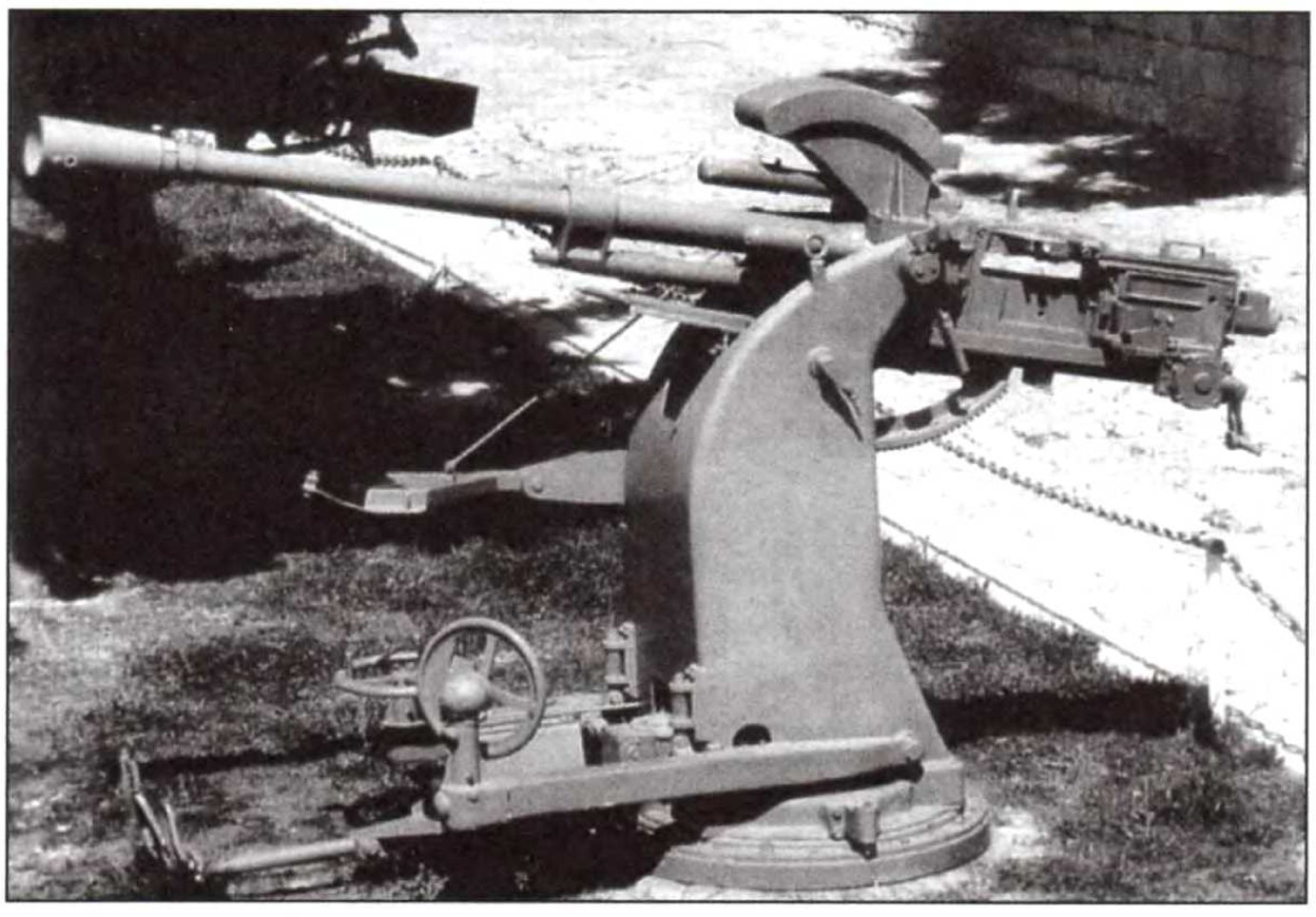
Спаренные 37-мм автоматы на крыше носовой возвышенной башни линкора «Литторио»

«Бреда» М.1939 в одинарных установках. Модель 1938 г. была модификацией модели 1932 г., отличаясь от последней воздушным охлаждением ствола вместо водяного. Автоматика работала по принципу отвода дульных газов. Питание осуществлялось из магазинов емкостью по 6 патронов, вставлявшихся сверху. Теоретический темп стрельбы достигал 200 выстрелов в минуту, но на практике он не превышал 140 выстрелов из-за неизбежных задержек при смене магазинов.

Унитарный патрон имел длину 384 мм, снаряд — 162,5 мм, длина изначально латунной, а впоследствии изготовленной из специальной стали гильзы составляла 251 мм. Снаряды были двух основных типов — фугасные с механизмом самоуничтожения и трассирующие.

Вес спаренной установки составлял 4300 кг, из которых 554 кг приходилось на два орудия, а оставшиеся 3746 кг — на лафет. Высота оси орудий над палубой равнялась 1,25 м, а угол возвышения мог изменяться

37-мм/54 автомат «Бреда» М.1938 в экспозиции Морского музея в Сплите (Хорватия)

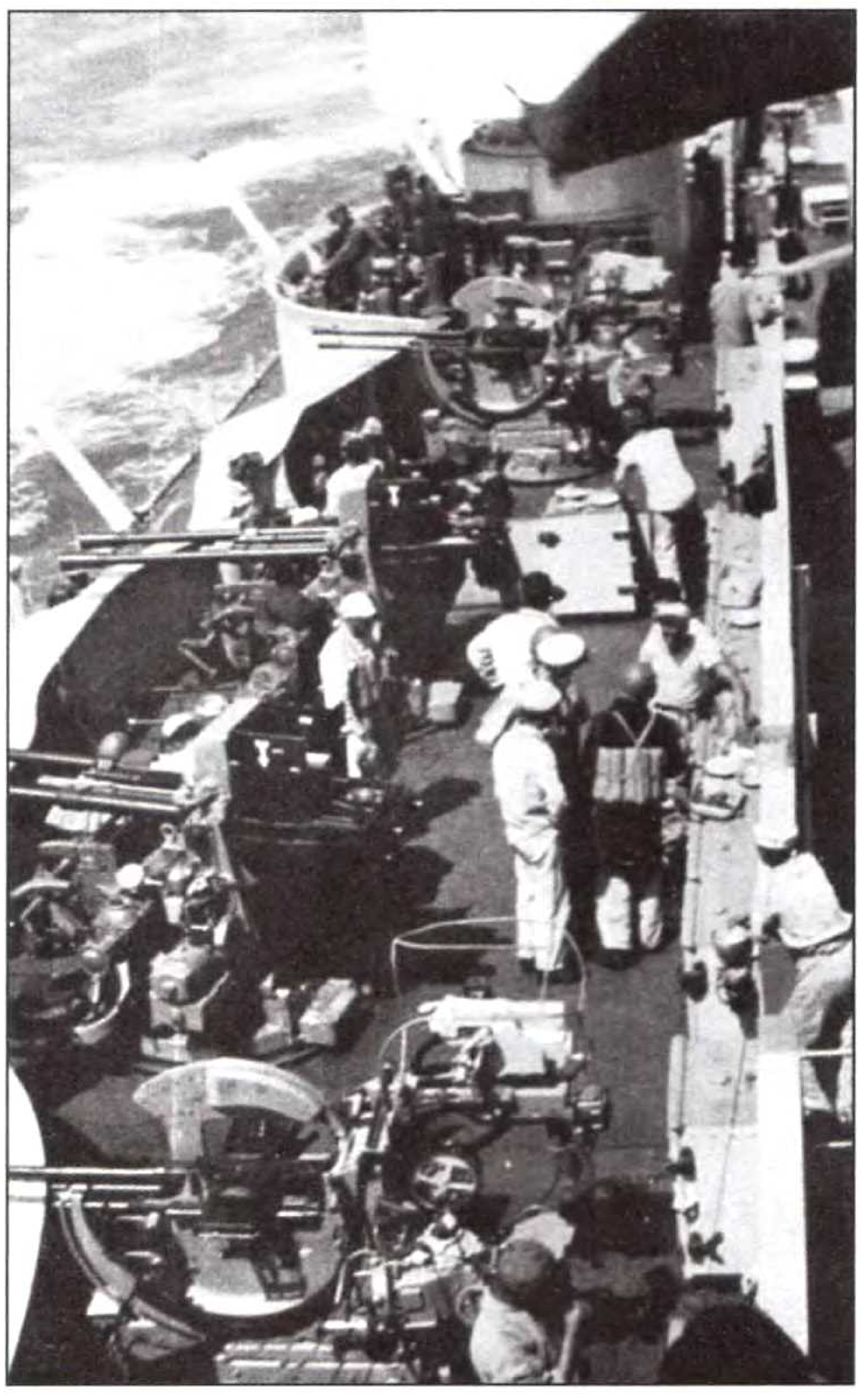


от -10° до +80°. Расчет установки состоял из семи человек: командира, вертикального наводчика, горизонтального наводчика, двух заряжающих и двух подносчиков магазинов. Некоторое количество магазинов находилось вблизи установки в кранцах первых выстрелов. Спаренные установки изначально имели простое устройство стабилизации массой 700 кг, которое позволяло отклонять ось орудий вправо и влево на угол до 10° для компенсации качки. На практике они не оправдали возложенных на них надежд и были довольно быстро отключены.

Основными недостатками спаренной установки являлись значительные нагрузки в месте ее крепления к корпусу при одновременном выстреле из двух орудий, близкие по величине к одиночному 100-мм/47 орудию. Это требовало специального подкрепления корпуса в местах установки 37-мм «спарок», ограничивая тем самым их число. Кроме того, установка при стрельбе сильно вибрировала, что отрицательно сказывалось на ее точности.

Изначально планировалось вооружить линкоры типа «Литторио» шестью 37-мм/54 спаренными установками, размещенными на платформах по три по бокам между носовой надстройкой и дымовой трубой. В дальнейшем число «спарок» решили увеличить до восьми, при этом четыре из них были установлены на первоначально предусмотренные позиции, еще по две разместили на крышах второй и третьей башен главного калибра, обеспечив, таким образом, лучший огонь в носовых и кормовых секторах. Дополнительно на полубаке в самом носу были установлены 4 одиночных 37-мм/54 установки образца 1939 г.

Поскольку последние могли быть подвержены воздействию воды и дульных газов орудий главного калибра, их сделали убирающимися в специальные цилиндрические контейнеры под полубаком. Для этого угол возвышения увеличили до +90°. Как и рассмотренные выше спаренные установки модели 1938 г., одиночные автоматы М.1939 имели воздушное охлаждение, но, в отличие от «спарок», магазины к ним присоединялись горизонтально, а устройство предстабилизации изначально не предусматривалось. Поскольку под убирающейся установкой нельзя было предусмотреть мощной подпирающей конструкции, вместо жесткого присоединения к лафету, как на «спарке», одиночный автомат устанавливался в люльке с противооткатным цилиндром под ней, допускающим максимальный откат в 10 см. Полный вес установки составлял 1500 кг, из которых на орудие приходились 380 кг — заметно больше, чем на один ствол в «спарке», за счет противооткатных механизмов. Вибрация при стрельбе была значительно

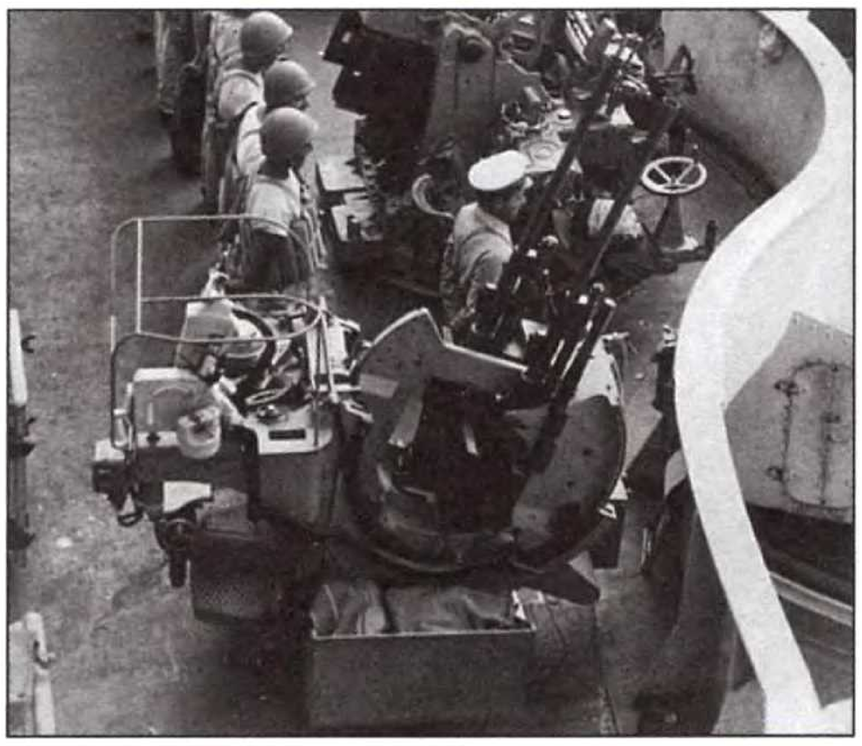


чительно ниже, а точность — выше, чем у спаренной установки.

20-мм 65-калиберные автоматы «Бреда» образца 1935 г. представляли собой развитие 13,2-мм пулемета «Бреда» образца 1931 г. Они имели воздушное охлаждение и автоматику, работавшую на принципе отвода дульных газов. Питание осуществлялось от горизонтально вставляемого магазина на 12 патронов, причем отстрелянные гильзы автоматически вставлялись обратно на свои места в магазин. Эффективная досягаемость по высоте составляла 2500 м. Темп стрельбы теоретически достигал 240 выстрелов в минуту, но на практике ограничивался 150 выст./мин.

20-мм патроны были унитарными, с гильзами, изготавливавшимися первоначально из латуни, а позже из специальной стали. Типы боеприпасов отличались значительным разнообразием: бронебойно-трассирующие, бронебойно-разрывные, фугасные, трассирующие с взрывателями повышенной чувствительности и т.д. Средний вес патрона составлял 320 г, из которых 134 г приходилось на снаряд, а 38 г — на метательный заряд марки «FC4».

Спаренная установка «R.M.1935» (от «Regia Marina») отличалась размещением левого орудия по диагонали выше правого. Она имела систему стабилизации, аналогичную 37-мм установке и обладавшую теми же недостатками. Хотя эта система работала несколько лучше, чем на 37-мм «спарке», все же в процессе эксплуатации она также была отключена. Углы возвышения орудий менялись от -10° до +100°. Расчет состоял из пяти человек — одного наводчика, двух заряжающих и двух подносчиков боеприпасов. Установка оказалась довольно тяжелой (2330 кг) и также при стрельбе передавала на свое основание значительные усилия, приводящие к вибрации, хотя и не такой значительной.

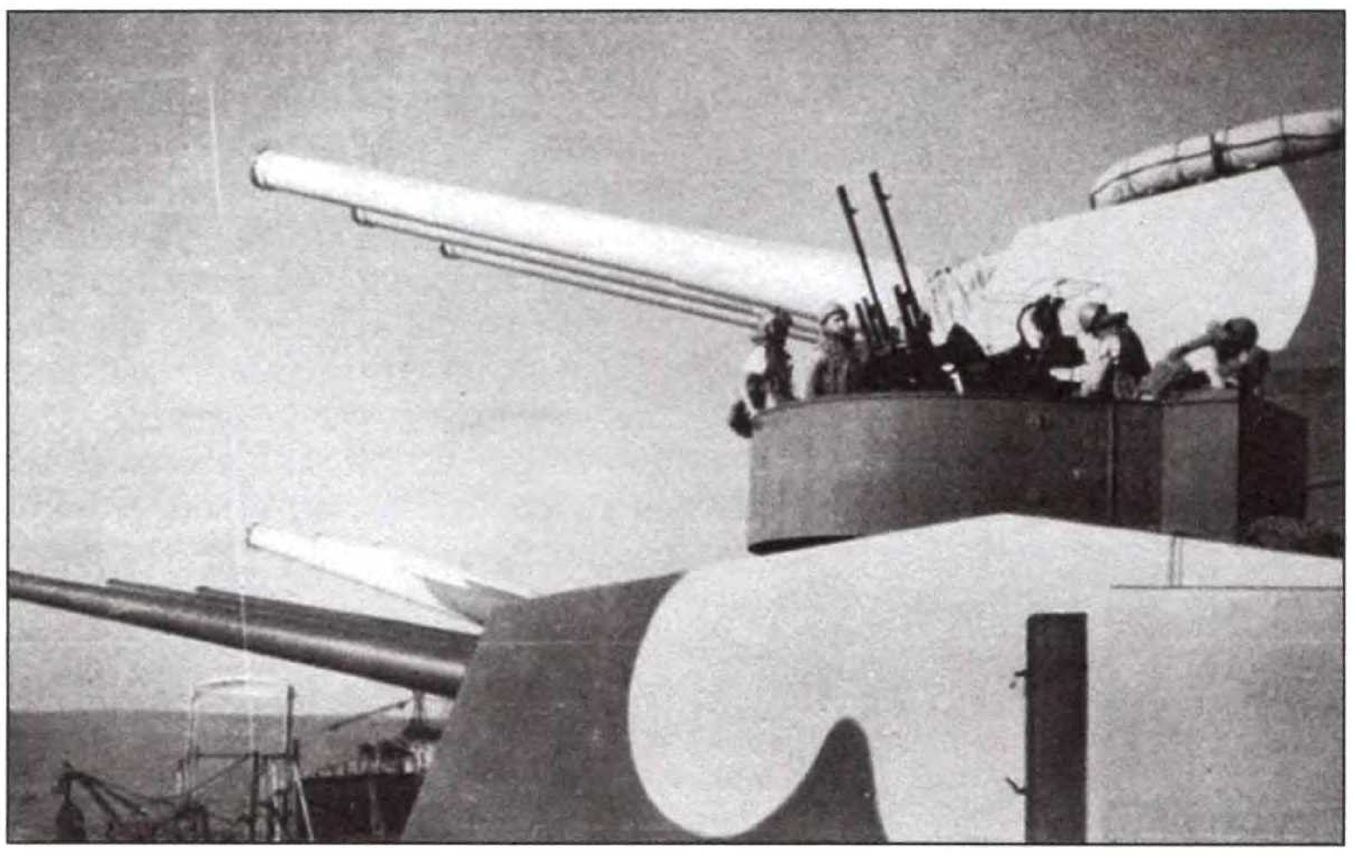


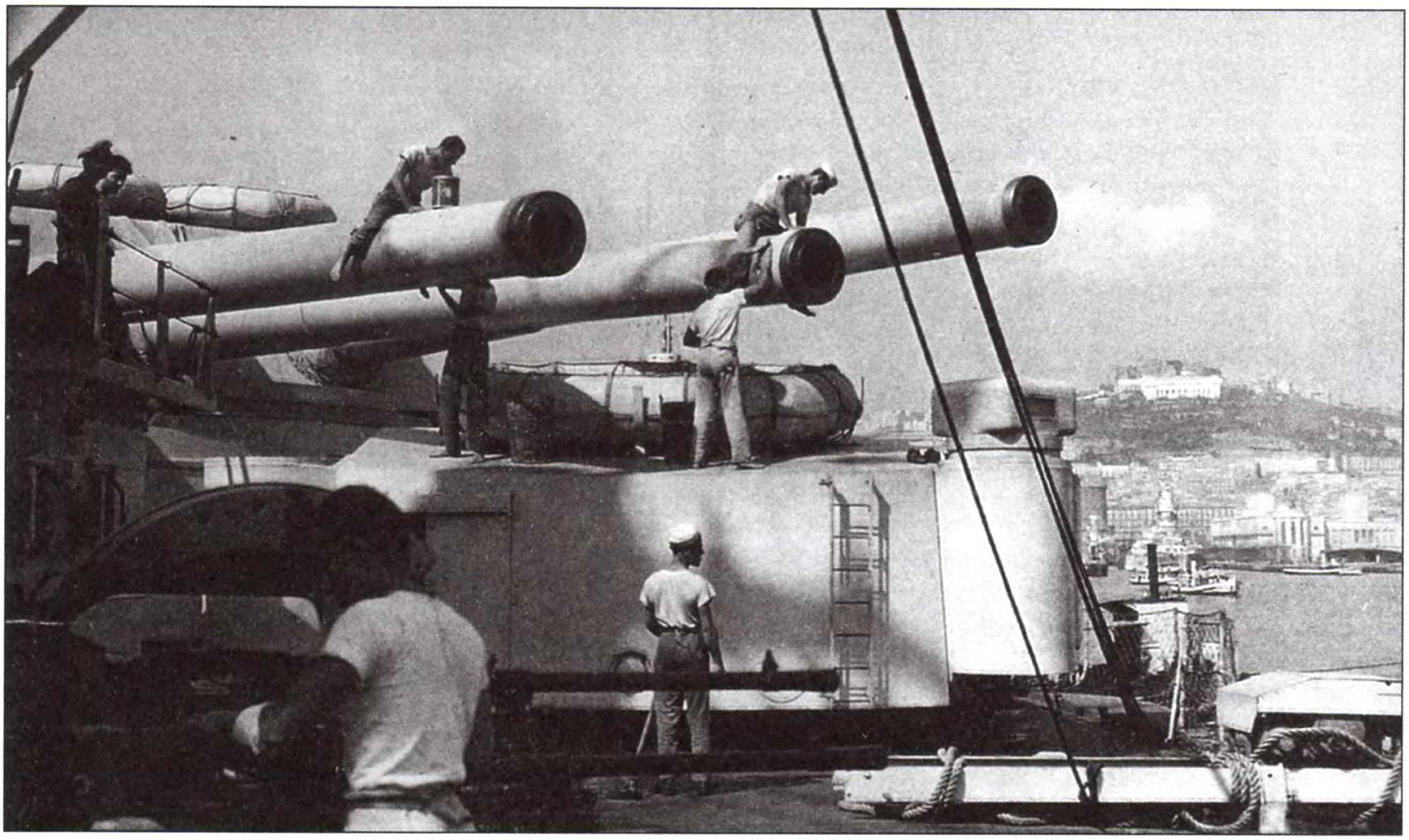
Спаренный 20-мм автомат на надстройке «Литторио»

С л е в а: Платформа зенитных автоматов линкора «Литторио». 31 августа 1940 г.

Изначально на линкоры планировалось установить по 6 спаренных установок, но на момент ввода в строй «Литторио» и «Витторио Венето» их число было увеличено до 8 (по 3 с каждого борта на площадках по бокам от дымовых труб и еще по одной на палубе полубака по бокам от грот-мачты). Еще в 1938 году изучался вопрос об усилении зенитного огня в кормовых курсовых углах, для чего предполагалось установить еще по две 20-мм спаренных установки у среза полубака рядом с барбетом кормовой башни главного калибра. Поскольку они могли попасть в зону действия дульных газов кормовых 152-мм башен, то их планировалось сделать убирающимися под палубу аналогично носовым 37-мм автоматам.

Спаренный 20-мм автомат на левой носовой 152-мм башне линкора «Литторио», лето 1942 г.





Окраска стволов 381-мм орудий кормовой башни «Витторио Венето». Неаполь, 10 сентября 1940 г. На переднем плане виден спаренный 20-мм автомат, за ним — тыльная сторона 152-мм башни

В конце концов, к середине 1941 года, установки на этих позициях были смонтированы, но обычного неубирающегося типа.

В первой половине 1942 г. число 20-мм автоматов было еще более увеличено. «Литторио» получил 4 дополнительных «спарки»: две на крыши носовых 152-мм башен и две — на надстроечную палубу рядом с барбетом кормовой 381-мм башни. На «Витторио Венето» в дополнение к ним установили еще две спаренных 20-мм «бреды» на специальных возвышенных платформах рядом с барбетом носовой возвышенной башни главного калибра. Таким образом, «Витторио Венето» нес 32 20-мм автомата, что было рекордом среди всех кораблей итальянского флота. Тем не менее, даже его зенитное вооружение было значительно скромнее тех батарей, которые во время войны были установлены на английских, американских и японских линкорах.

«Рома», по всей видимости, нес те же самые 32 автомата, что и «Витторио Венето». По крайней мере, на фотографиях линкора видны 20-мм «спарки» на всех дополнительных позициях. Тем не менее, итальянские источники сообщают о том, что на вооружении «Ромы», аналогично «Литторио», имелось только 28 автоматов.

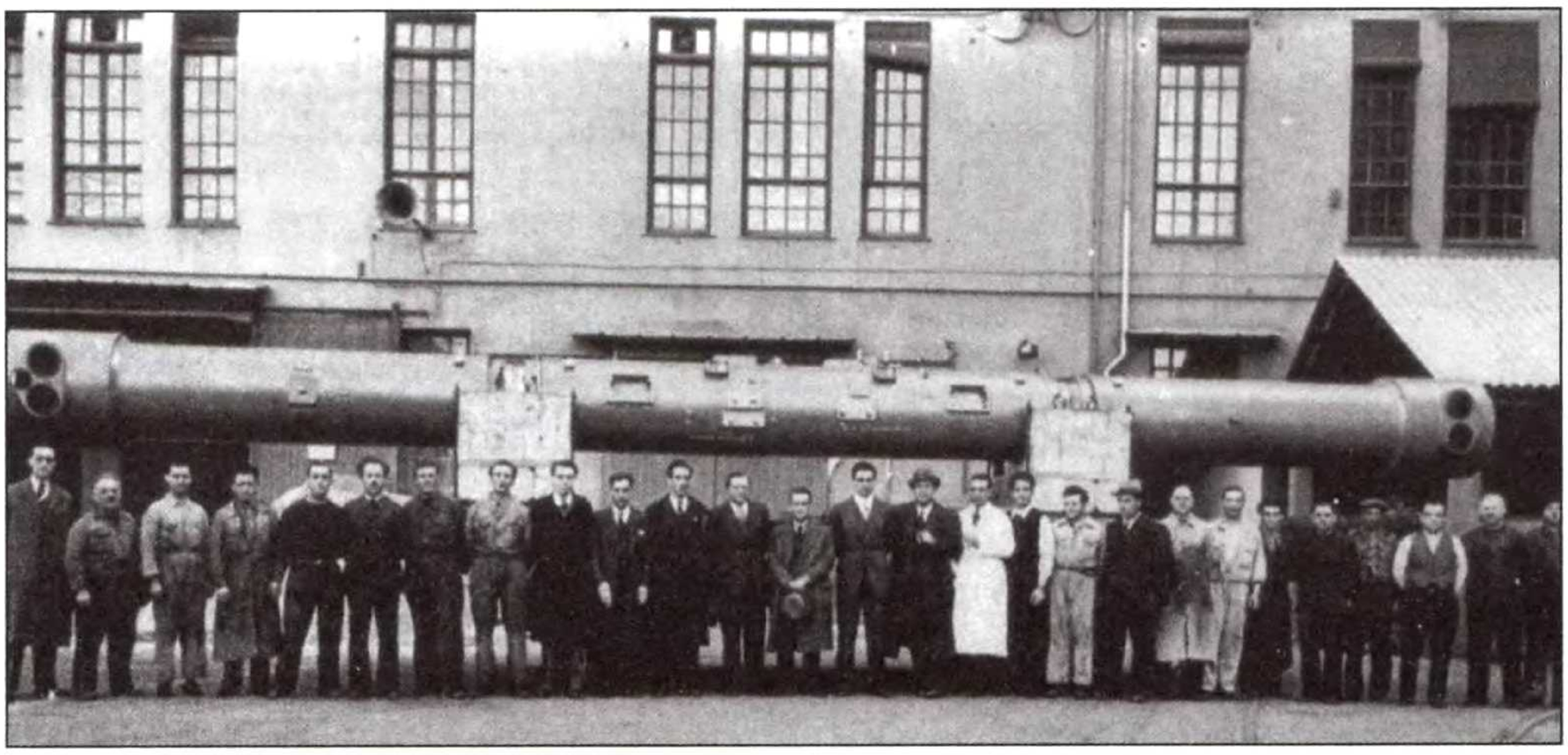
Боезапас составлял по 1500 37-мм и по 1330 20-мм патронов на ствол. Погреба 37-мм и 20-мм боеприпасов находились над носовым 90-мм погребом и на нижнем уровне кормового 90-мм погреба.

Легкое вооружение

Все боевые корабли итальянского флота несли на борту легкое вооружение для экипажа и установки на шлюпки. Каждый из линкоров типа «Литторио» имел в арсенале один—два 13,2 мм пулемета «Бреда» образца 1931 г., шесть 8-мм пулеметов «Бреда» М.37 на треногах, 10—12 ручных пулеметов «Бреда» М.30 калибра 6,5 мм, 360 6,5-мм карабинов модели 91.TS, 100—120 самозарядных 7,65-мм пистолетов «Беретта», а также примерно 2000 ручных гранат.

Управление огнем

Цель назначалась старшим артиллерийским офицером, чей пост находился внутри главного директора на самой вершине башеноподобной надстройки. Пеленг на цель определялся при помощи центрального прицела, расстояние до цели — дальномером, а курсовой угол цели вычислялся при помощи инклинометра. Помимо параметров цели, в центральный артиллерийский пост поступали данные от анемометра о направлении и силе ветра, а также данные лага, гирокомпаса и аксиометра о параметрах движения стреляющего корабля. Центральный автомат стрельбы на основании этих данных и заложенных в него таблиц стрельбы вычислял углы горизонтальной и вертикальной наводки, которые передавались в артиллерийские башни. Дополнительные поправки поступали от гировертикали, учитывающей собственную качку корабля.



12-метровый дальномер системы «Дуплекс» для башни главного калибра линейных кораблей типа «Литторио». Фотография из рекламного проспекта фирмы «Сан-Джорджо»

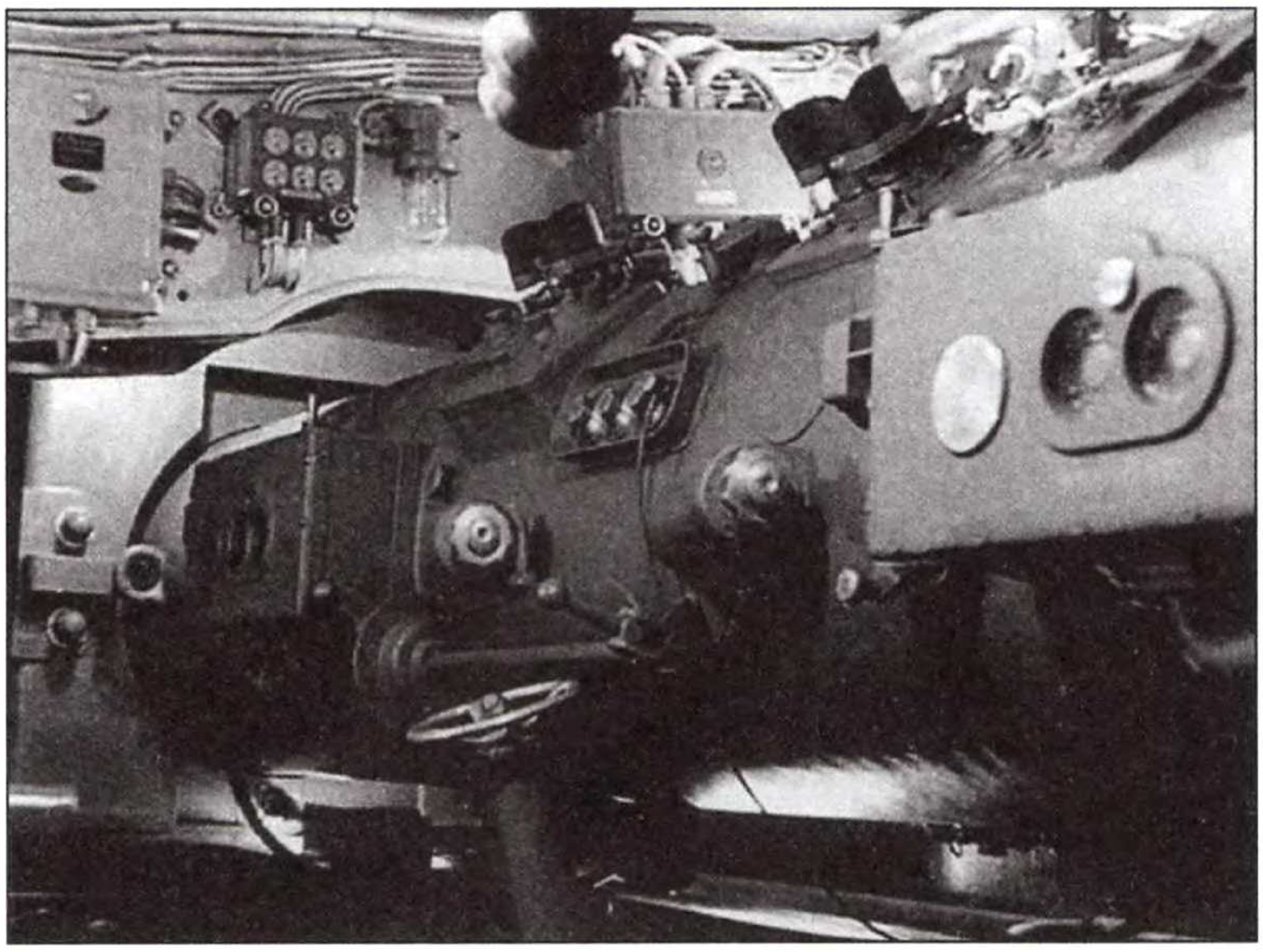
Башни начинали вести огонь по команде старшего артиллерийского офицера, который оценивал вычисленные данные и мог давать свои поправки. После начала стрельбы велось наблюдение за всплесками от падения снарядов, для облегчения которого подавался звуковой сигнал, соответствовавший теоретическому времени полета на данную дистанцию. По результатам наблюдений определялась ошибка измерения параметров цели и вносилась соответствующая поправка к этим данным.

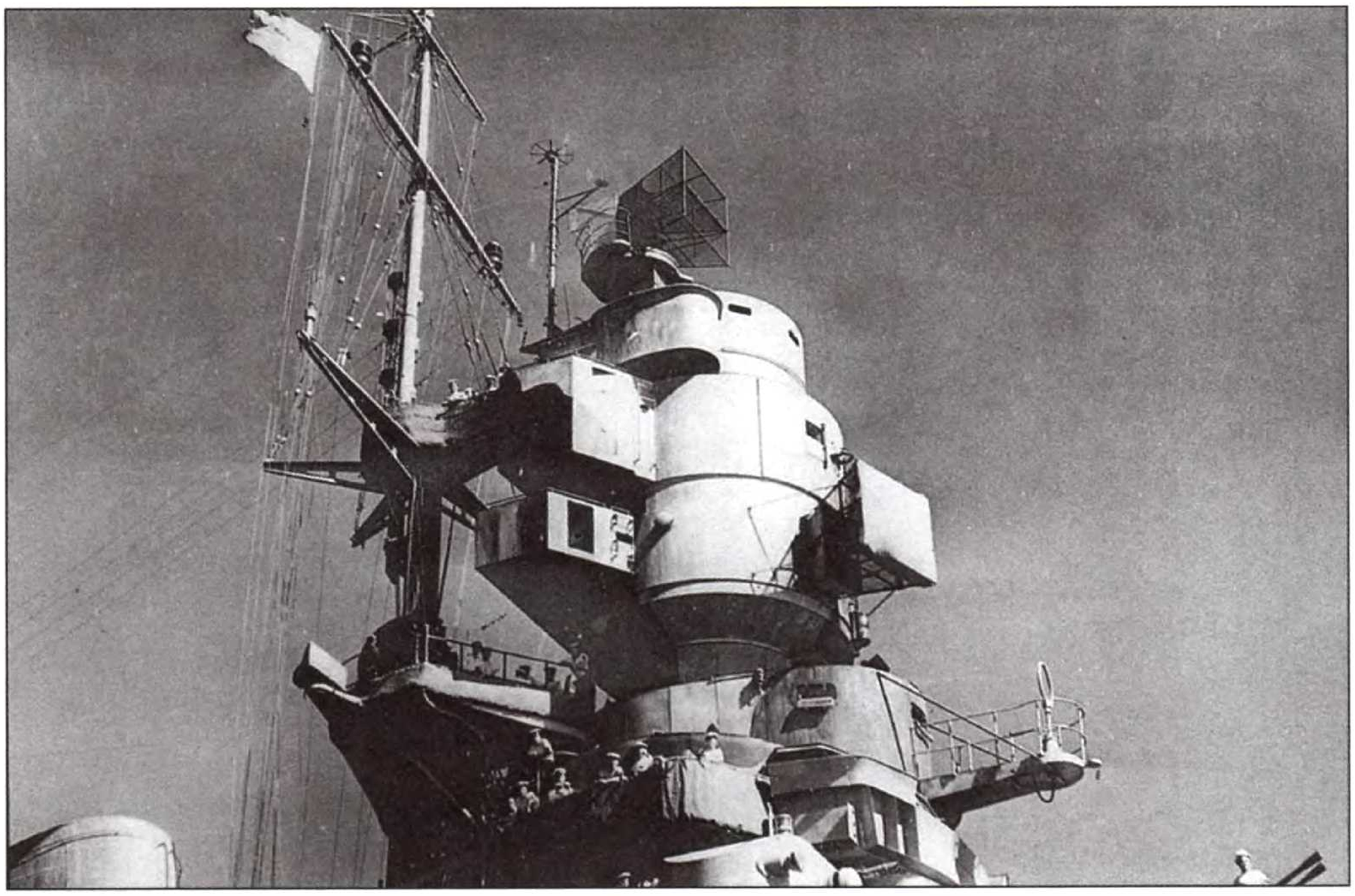
Один из сложных моментов был связан с правильным определением скорости цели. Поэтому рекомендовалось первые три залпа главным калибром делать вилкой по пеленгу с отклонением на 7 тысячных в каждую сторону от расчетной точки. В дальнейшем коррекции вносились по наблюдениям всплесков от падения снарядов. Еще одной проблемой была собственная качка корабля. На основании опыта практических стрельб было отмечено, что существующая автоматика не позволяет корректно учитывать собственную качку для всех калибров кроме 90-мм установок, имеющих механизм стабилизации. Поэтому в официальных директивах содержался ряд практических норм по управлению огнем в условиях качки. Например, рекомендовалось при размахе качки больше 2° стрелять при максимальном угле крена, поскольку при этом изменение угла происходило наиболее медленно. Определенное раскачивание корпуса происходило и от отдачи при собственной стрельбе, но его влияние было не столь значительным.

Основной аппаратурой управления огнем являлись оптические дальномеры, оптические прицелы, инклинометры и электромеханические автоматы стрельбы. Ведущими производителями систем управления огнем для итальянского флота были фирмы «Сан-Джорджо» в Генуе и «Галилео» во Флоренции. При этом «Сан-Джорджо» поставляла аппаратуру для линкоров постройки «Ансальдо» («Литторио» и «Имперо»), а «Галилео» служила поставщиком для «Витторио Венето» и «Ромы», строившихся верфью «C.R.D.A.».

На «Витторио Венето» было установлено 24, а на «Литторио» и «Роме» — даже 26 дальномеров, из которых 20 имели базу не менее трех метров. В тыльной части каждой башни главного калибра размещалась дуплексная система, состоявшая из двух 12-метровых дальномеров — одного совмещающего типа и одного стереоскопического. Еще одной дуплексной системой из двух 7,2-метровых дальномеров оснащался главный дальномерный пост в верхней части башенноподобной надстройки, в то время как находившийся под ним второй дальномерный пост оборудовался одним 7,2-м стереоскопическим дальномером, использовавшимся адмиралом и его штабом для определения тактической обстановки и так-

Центральная часть 6,3-метрового стереодальномера 152-мм башни линкора «Литторио»



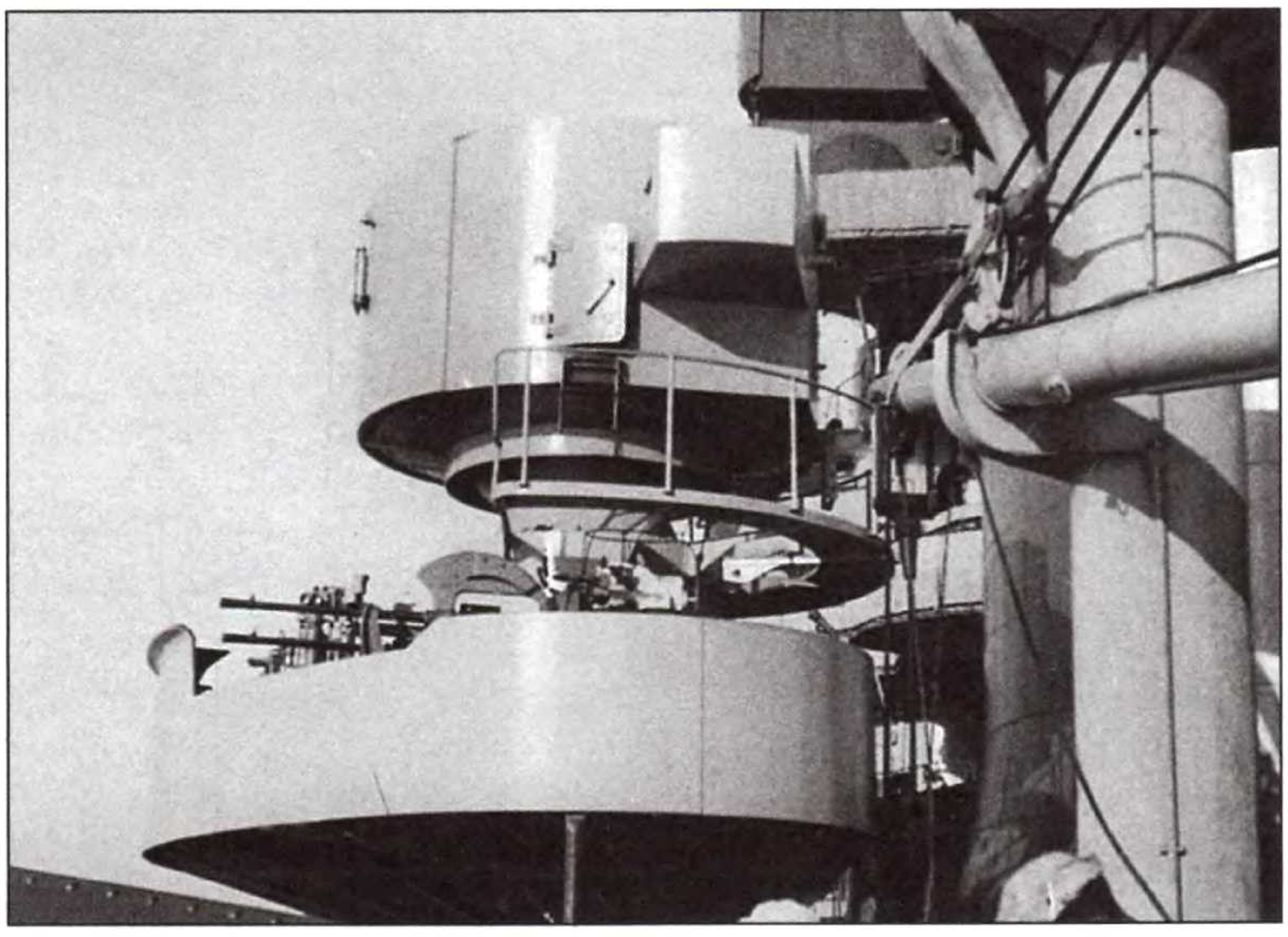


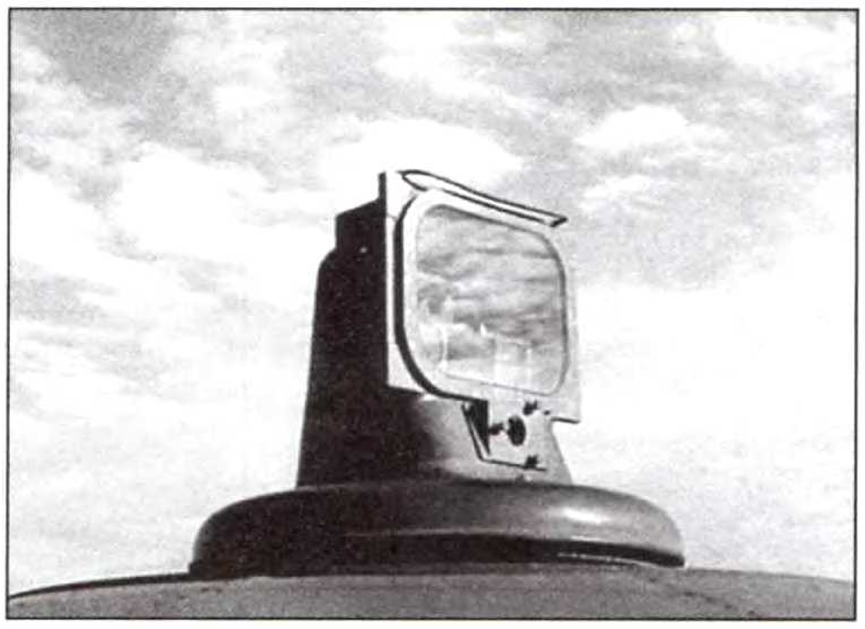
Верхняя часть носовой башенноподобной надстройки линейного корабля «Италия» (бывш. «Литторио»), 11 сентября 1943 г. Хорошо видны командно-дальномерные посты главного калибра и антенны радиолокаторов EC.3/ter «Gufo»

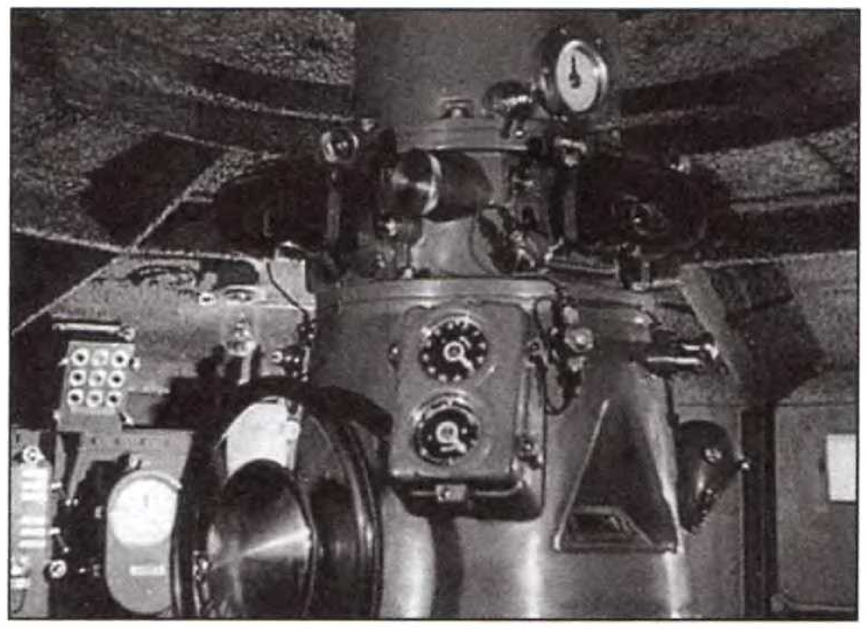
же способным служить для измерения дистанции по второй цели при разделении огня. Четыре 6,3-метровых стереодальномера размещались в тыльных частях 152-мм башен, а командно-дальномерные посты (КДП) управления огнем 152-мм артиллерии, располагавшиеся по бортам на возвышенных площадках между трубами, оснащались 5-метровыми дуплексными системами. КДП управления огнем 90-мм артиллерии, размещенные на площадках по бокам от носовой надстройки, оснащались 3-метровыми стереоскопическими дальномерами, а еще один 3-метровый стереодальномер был установлен на запасном дальномерном посту на кормовой надстройке в основании грот-мачты. Дальномеры с базой 2 м входили в состав колонок управления огнем малокалиберной зенитной артиллерии, выдававших углы горизонтальной и вертикальной наводки и дистанцию для 37-мм установок и только угол горизонтальной наводки и дистанцию для 20-мм автоматов. На «Витторио Венето» и «Литторио» две колонки размещались побортно на площадках зенитных автоматов по бокам от дымовых труб, а еще две — на площадках в верхней части второй дымовой трубы. На «Роме» все 4 колонки размещались на площадке вокруг носовой трубы. Еще два 2-метровых дальномера на «Литторио» были установлены в передней части уже упоминавшихся директоров управления огнем 90-мм артиллерии. Вообще, командно-дальномерные посты на всех трех линкорах несколько различались по своей форме. «Рома» имел две дополнительные отдельные колонки с 2-метровыми дальномерами, установленные недалеко от КДП управления огнем 90-мм артиллерии на тех же площадках на носовой надстройке.

На всех линкорах было установлено по 8 стабилизированных оптических прицелов. Один из них находился в главном КДП на посту старшего артиллерийского офицера, еще один — на посту второго артиллерийского офицера на самом верхнем из бронированных ярусов башенноподобной надстройки. По одному прицелу было установлено в каждом из КДП 152-мм и 90-мм артиллерии. Еще два стояли на открытых тумбах по соседству с КДП 90-мм артиллерии и рассматривались как запасные. Функции прицелов для главного калибра

Командно-дальномерный пост 152-мм артиллерии линкора «Литторио»







Оптическая головка и аппаратная часть стабилизированного оптического прицела командно-дальномерного поста 152-мм артиллерии «Витторио Венето»

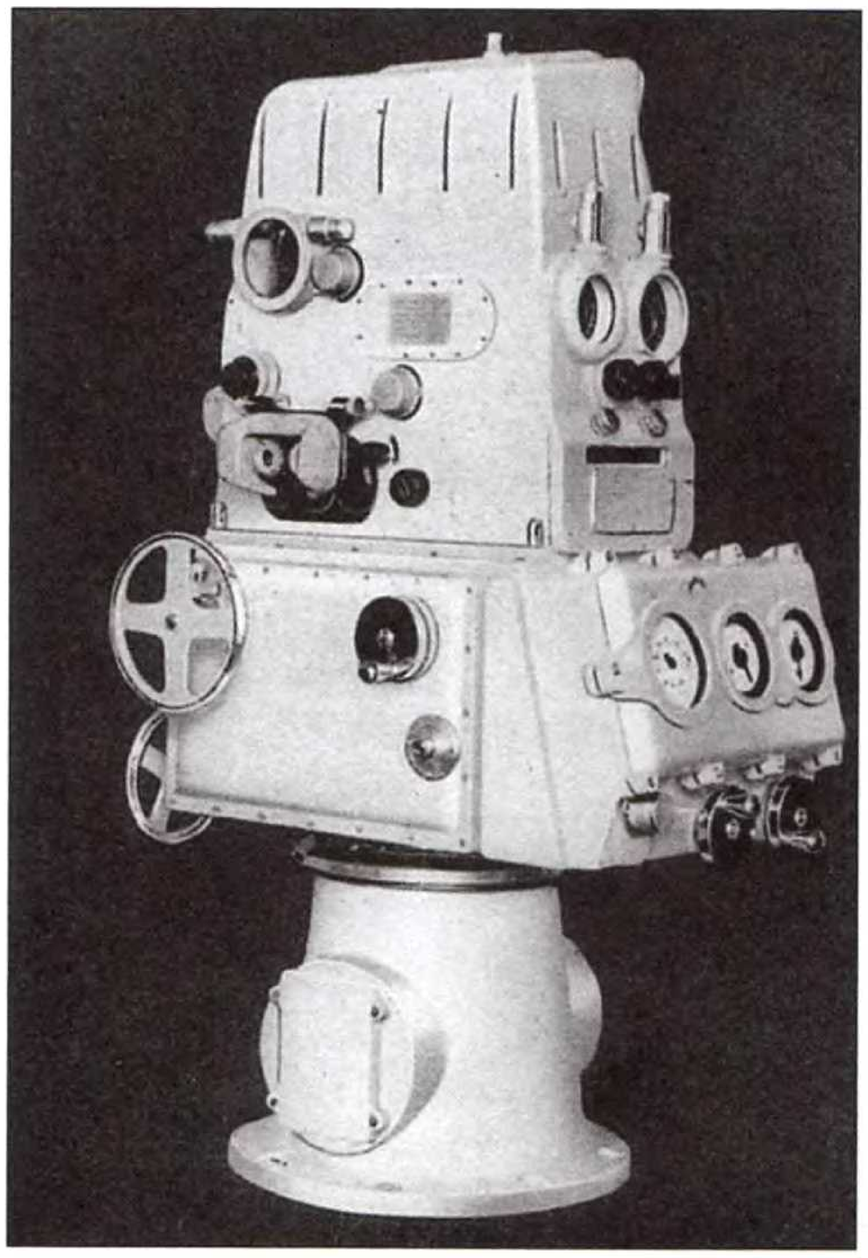
могла выполнять и аппаратура прицеливания во второй и третьей 381-мм башнях. Аналогично, для наведения 152-мм башен как индивидуально, так и парами каждого борта, было возможно использование аппаратуры этих башен.

Для ночных боев линкоры оборудовались двумя колонками быстрой ночной стрельбы по надводным целям, размещенными по бокам от адмиральского мостика. Кроме того, для централизованного управления стрельбой зенитными автоматами устанавливались простые колонки, каждая из которых обслуживалась одним человеком. На «Роме» число этих колонок было значительно увеличено.

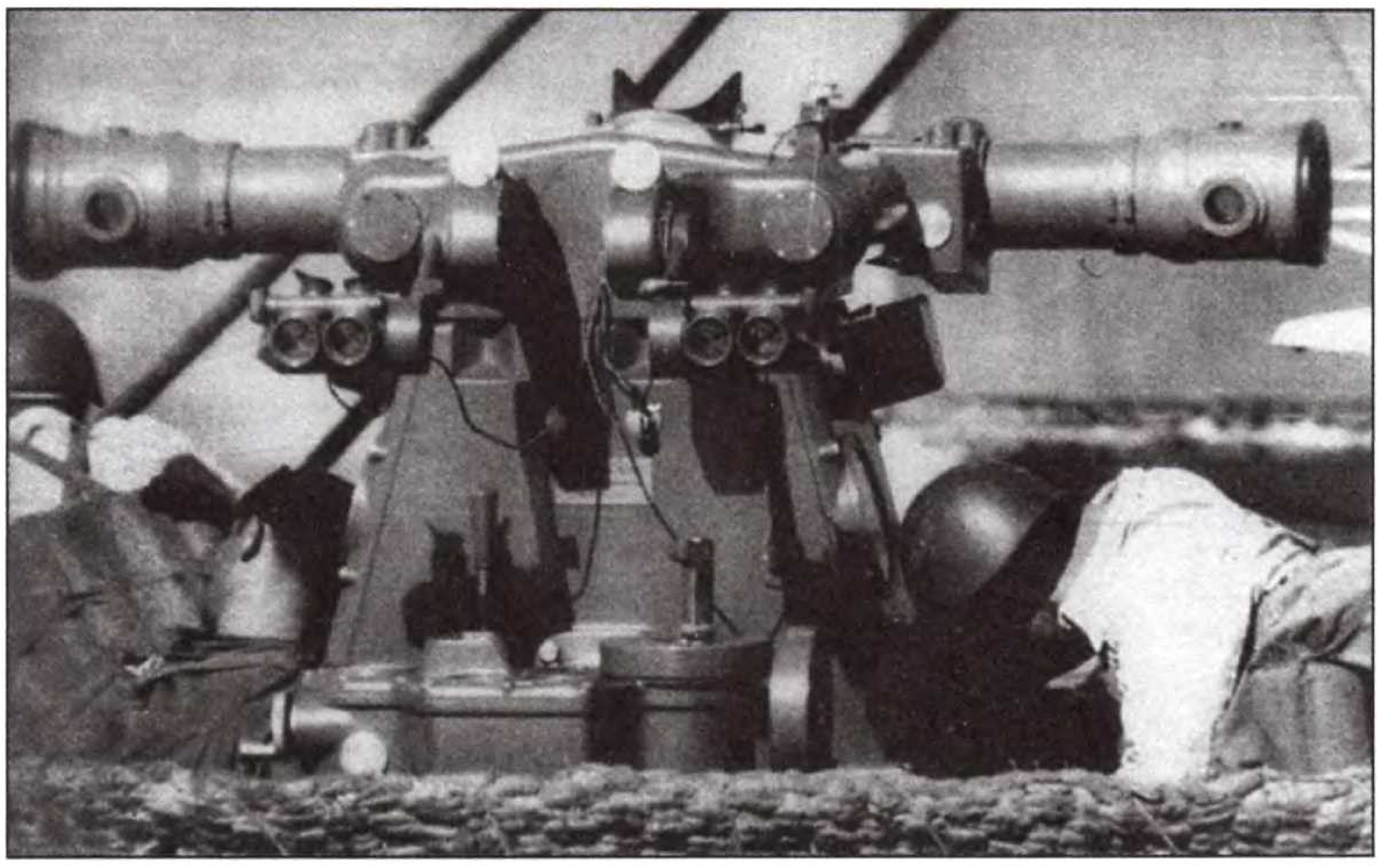
Для определения курсового угла цели служили 6 инклинометров, по два из которых размещались в передней части двух больших дальномерных постов наверху башенноподобной надстройки, а еще по одному — в каждом из КДП 152-мм артиллерии. Инклинометр представлял собой простое оптическое устройство, совмещенное с электромеханическим вычислителем, расчитывающим курсовой угол цели по расстоянию и вводимой вручную ее длине.

На борту линкоров типа «Литторио» находилось 5 автоматов стрельбы: один для главного калибра и по два для 152-мм и 90-мм орудий. Центральный автомат стрельбы (ЦАС) главного калибра размещался на 2-й средней палубе между носовыми башнями главного калибра. Он относился к типу RM.4 (RM — разработанный Regia Marina) и являлся развитием первого автомата RM.1, устанавливавшегося на тяжелые крейсера. Автоматы стрельбы производства фирм «Сан-Джорджо» («Литторио») и «Галилео» («Витторио Венето» и «Рома») имели аналогичные технические характеристики и эксплуатационные показатели. Прибор получал данные из большого количества различных источников (параметры цели, параметры движения корабля, параметры качки, погодные условия и т.д.) и, несмотря на довольно высокий уровень автоматизации, требовал нескольких ручных операций. Итальянцы считают, что точность выдаваемой системой данных была на уровне зарубежных систем того времени. Время реакции системы считалось подходящим для начала стрельбы, но при быстрых изменениях в движении самого корабля и/или цели автомат мог несколько тормозить с выдачей данных из-за запаздывания, свойственного электромеханическим вычислителям того времени. ЦАС «Витторио Венето» сохранился до наших дней и находится в экспозиции Военно-морского технического музея в Специи.

Два ЦАС 152-мм артиллерии размещались на 2-й средней палубе по бокам от второй башни главного калибра и обслуживали башни соответствующего борта. Автоматы относились к типу RM.2, использовавшемуся также на легких крейсерах, и по конструкции являлись более простым аналогом RM.4. Центральные автоматы стрельбы 90-мм орудий размещались на 2-й средней палубе по бокам от помещения ЦАС главного калибра, и каж-



Инклинометр «Сан-Джорджо». Такими приборами оснащался линейный корабль «Литторио»



Колонка управления огнем зенитных автоматов с 2-метровым стереодальномером на линкоре «Литторио», 1942 г.

дый из них также обслуживал установки своего борта.

Кроме центральных автоматов стрельбы, на линкорах были установлены 9 дополнительных вычислителей. По одному размещалось в тыльной части каждой 381-мм и 152-мм башни («Уменьшенного типа 3» в 381-мм башне и «Уменьшенного типа 4» в 152-мм башне). Два вычислителя для 90-мм артиллерии устанавливались в помещениях под соответствующими КДП по бокам от носовой надстройки.

Аппаратура управления огнем позволяла выстраивать различные схемы организации стрельбы. Так, для главного калибра были возможны следующие варианты:

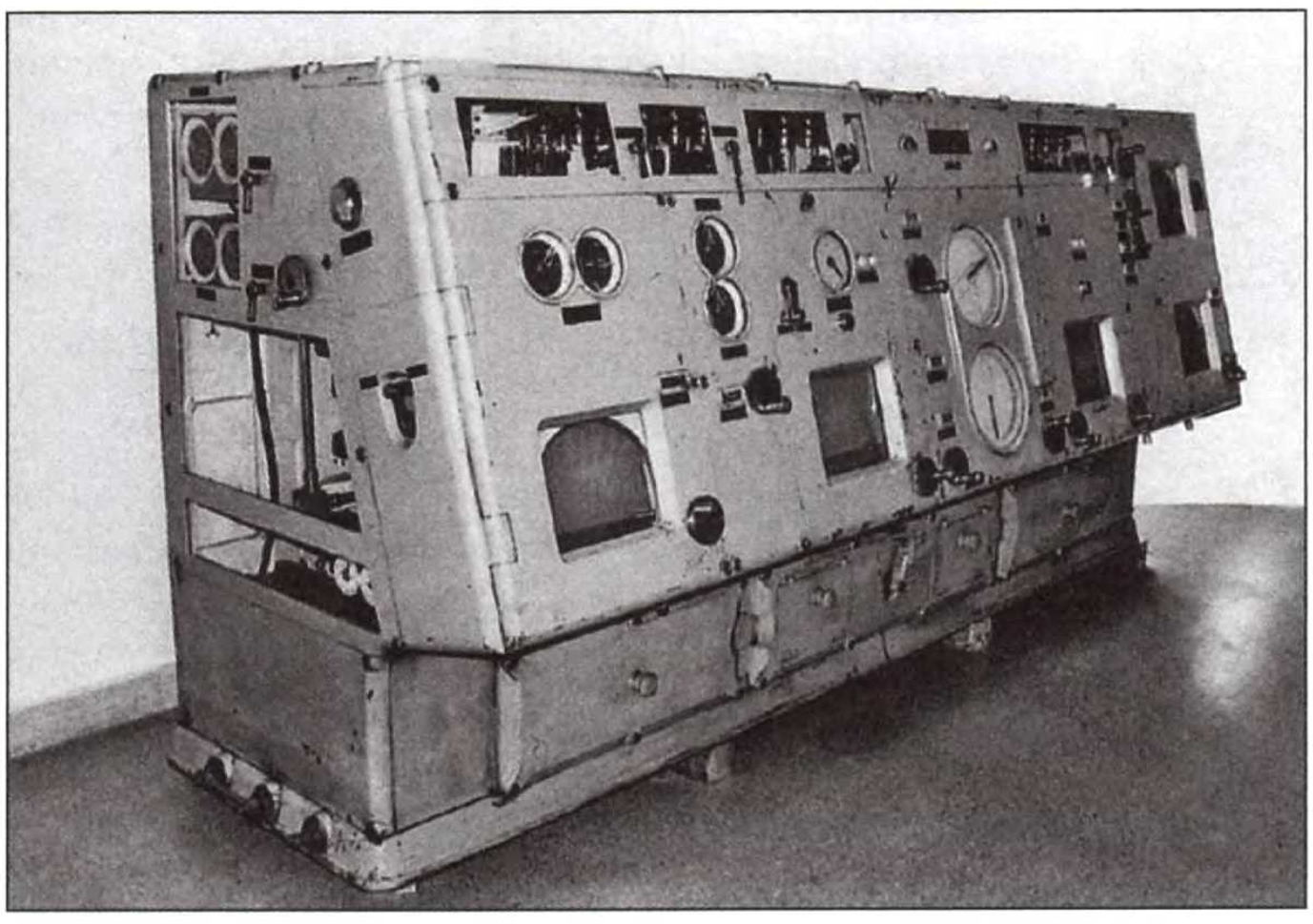
1. Все башни ведут огонь под командованием старшего артиллерийского офицера с помощью данных верхнего командно-дальномерного поста и ЦАС или, в случае неисправности ЦАС, вычислителя башни №2 или №3;
2. Все башни ведут огонь под командованием второго артиллерийского офицера с использованием той же аппаратуры, что и в первом случае;
3. Носовые башни ведут огонь под командованием второго артиллерийского офицера с использованием ЦАС или вычислителя башни №2, кормовая башня стреляет под командованием старшего артиллерийского офицера с помощью башенного вычислителя;
4. Все башни ведут огонь под командованием командира башни №2 с использованием ЦАС или башенного вычислителя.

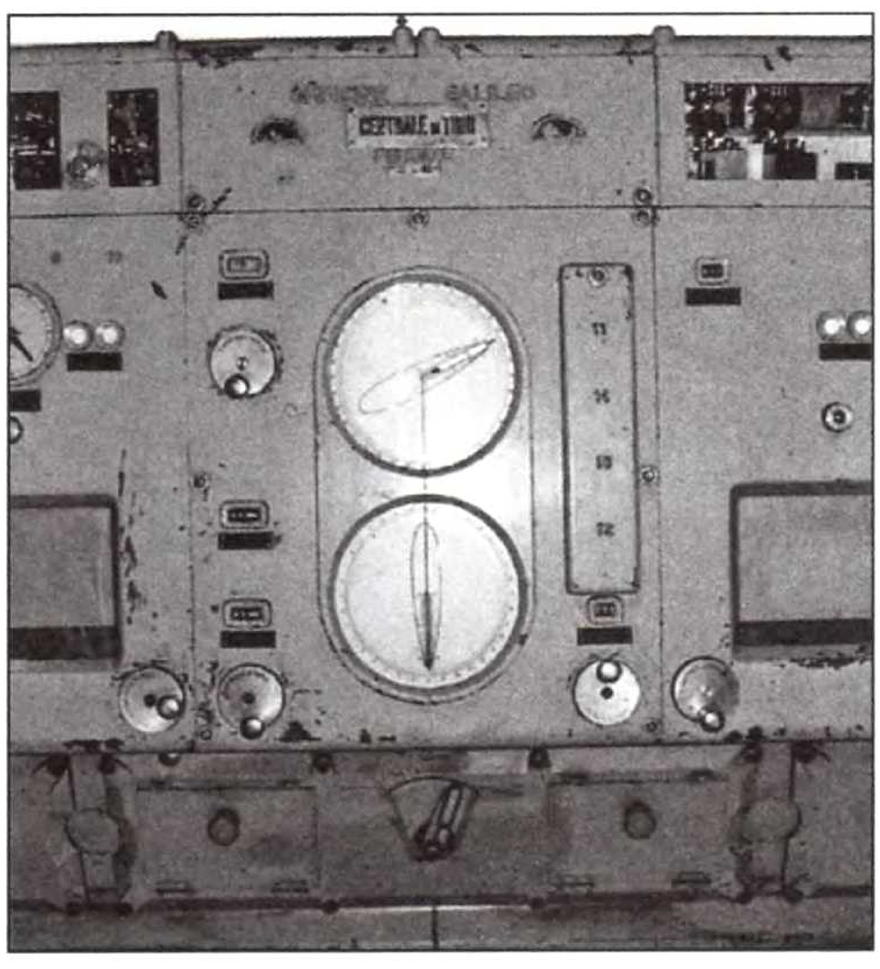
Также была возможна независимая стрельба носовыми и кормовой башнями под местным управлением. При ведении огня ночью управление осуществлялось от колонки ночной стрельбы соответствующего борта, которая могла управлять всеми башнями или, отдельно, только носовыми или только кормовой. В последних двух случаях оставшиеся башни могли управляться от колонки другого борта. При ночной стрельбе, которую предполагалось вести на небольших дистанция и при быстро меняющейся обстановке, вычислители не использовались.

Башни среднего калибра обычно вели огонь под управлением КДП своего борта, но могли стрелять и поодиночке или парой, используя башенные вычислители и дальномеры. В ночное время огонь велся с управлением от колонки ночной стрельбы без использования вычислителей. Инструкциями предписывалось применять преимущественно метод стрельбы беглым огнем.

90-мм артиллерия управлялась КДП соответствующего борта и могла вести огонь, используя данные своего ЦАС или запасного вычислителя, размещенного под КДП. Ночной огонь по надводным целям велся с управлением от колонки ночной стрельбы, и, как и для других калибров, без использования вычислителя. Управление огнем осветительными снарядами как для 120-мм,

Центральный автомат стрельбы фирмы «Галилео» с линкора «Витторио Венето», находящийся в Морском техническом музее г.Специя





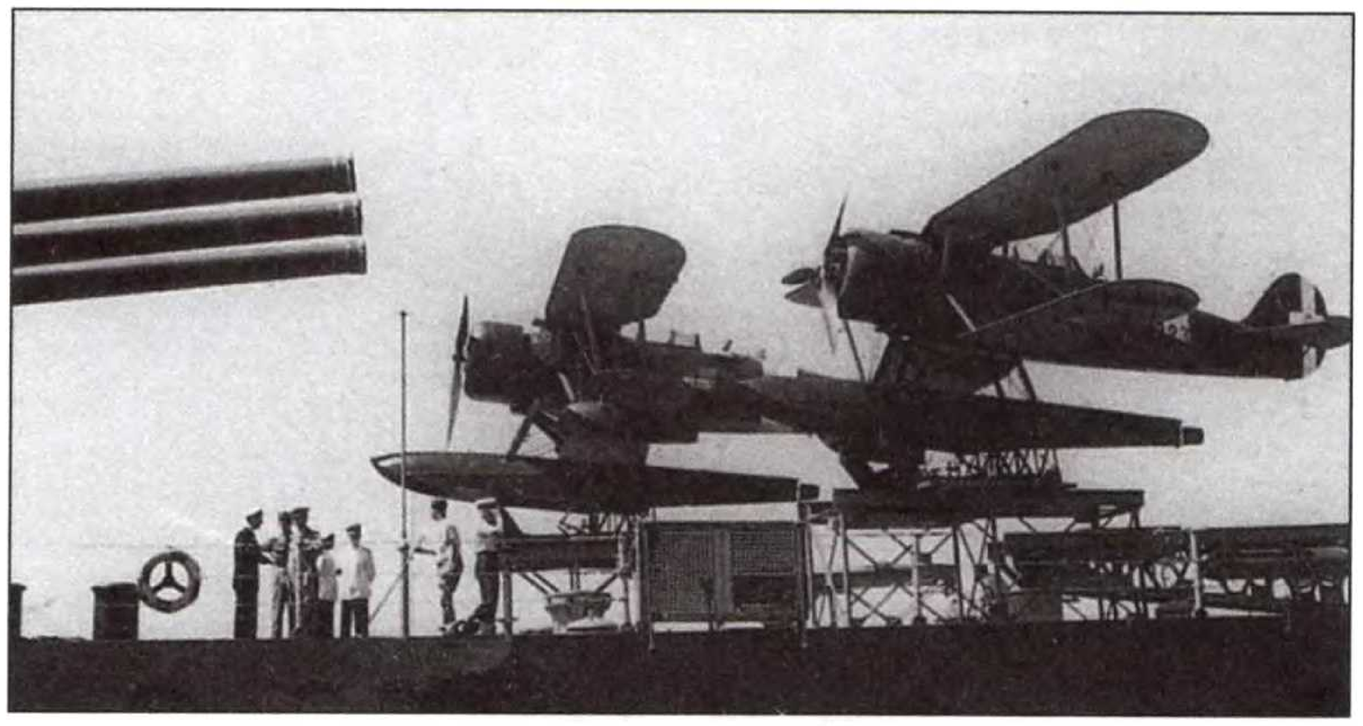
так и для 90-мм орудий также велось от колонки ночной стрельбы.

Малокалиберная зенитная артиллерия была разделена на сектора и управлялась от соответствующих колонок управления огнем.

Авиационное вооружение

Установленная в корме катапульта типа «Ганьётто-Барджаччи» длиной 21 м приводилась в действие сжатым воздухом с максимальным давлением 80 кг/см². Катапульта крепилась в диаметральной плоскости корабля вращающееся основание и поворачивалась на 42° на каждый борт по идущему от борта до борта круговому рельсу. Она рассчитывалась на запуск самолетов весом до 5 т со скоростью 36 м/с. Участок торможения тележки имел длину 2,5 м. Катапульта считалась весьма надежной и более совершенной, чем другие модели, состоявшие на вооружении итальянского флота. Ее мощность для применявшихся линкорами гидросамолетов I.M.A.M. Ro.43 весом 2,4 т и со взлетной скоростью 99 км/ч была явно излишней. В результате линкоры типа «Литторио» могли запускать их даже со стоянок, поскольку запас мощности делал ненужным добавление скорости корабля или встречного ветра.

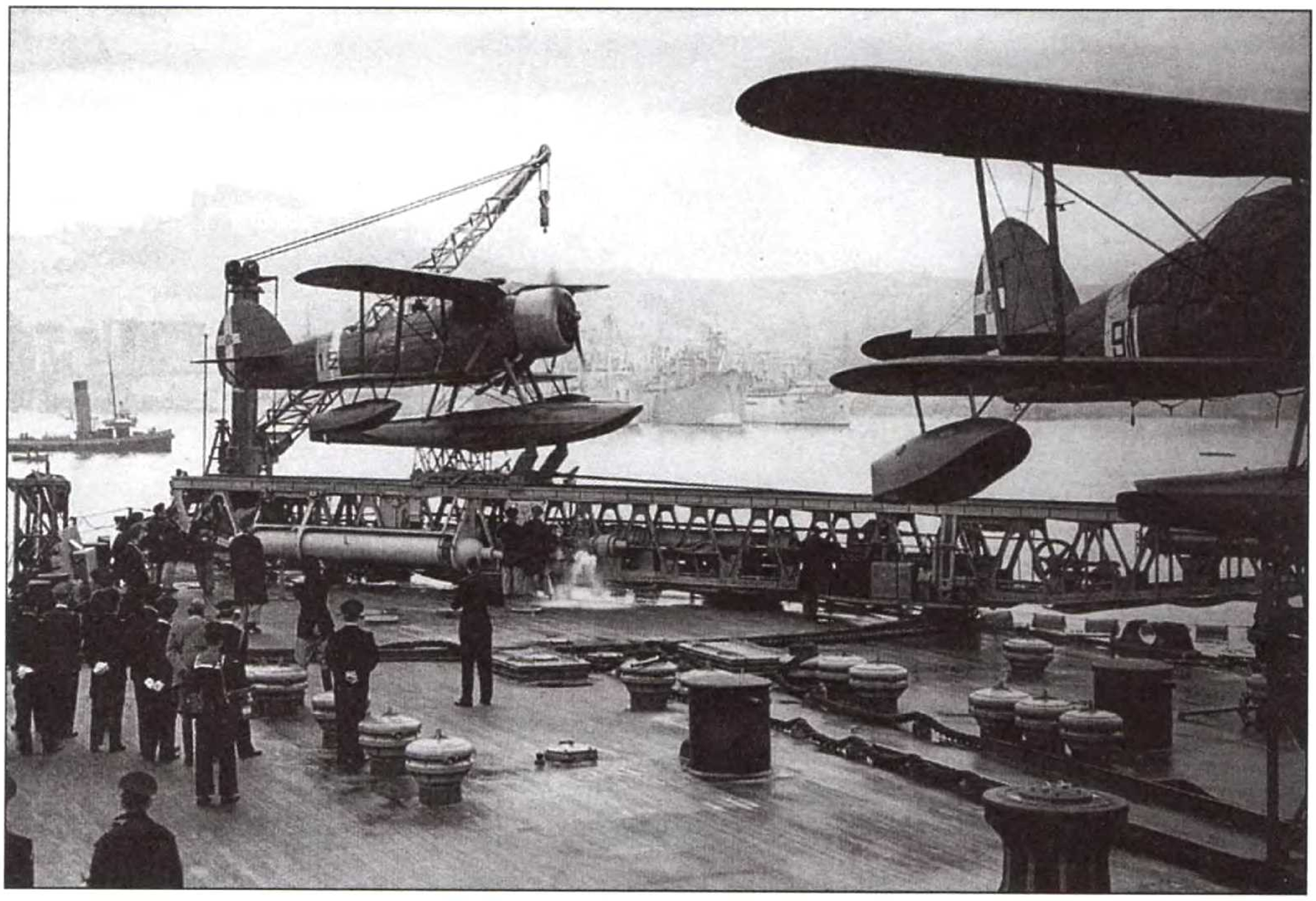
Обычно линкоры несли три гидросамолета Ro.43, один из которых хранился на катапульте, а два — на специальных металлических ферменных основаниях, установленных по бортам ближе к срезу полубака. Для погрузки и выгрузки самолетов в кормовой части имелся кран с электрическим приводом грузоподъемностью 5 т с длиной стрелы 15 м. Его вертикальная стойка телескопического типа высотой 6 м могла почти полностью убираться под палубу, чтобы освободить в случае необходимости кормовой сектор для артиллерии.



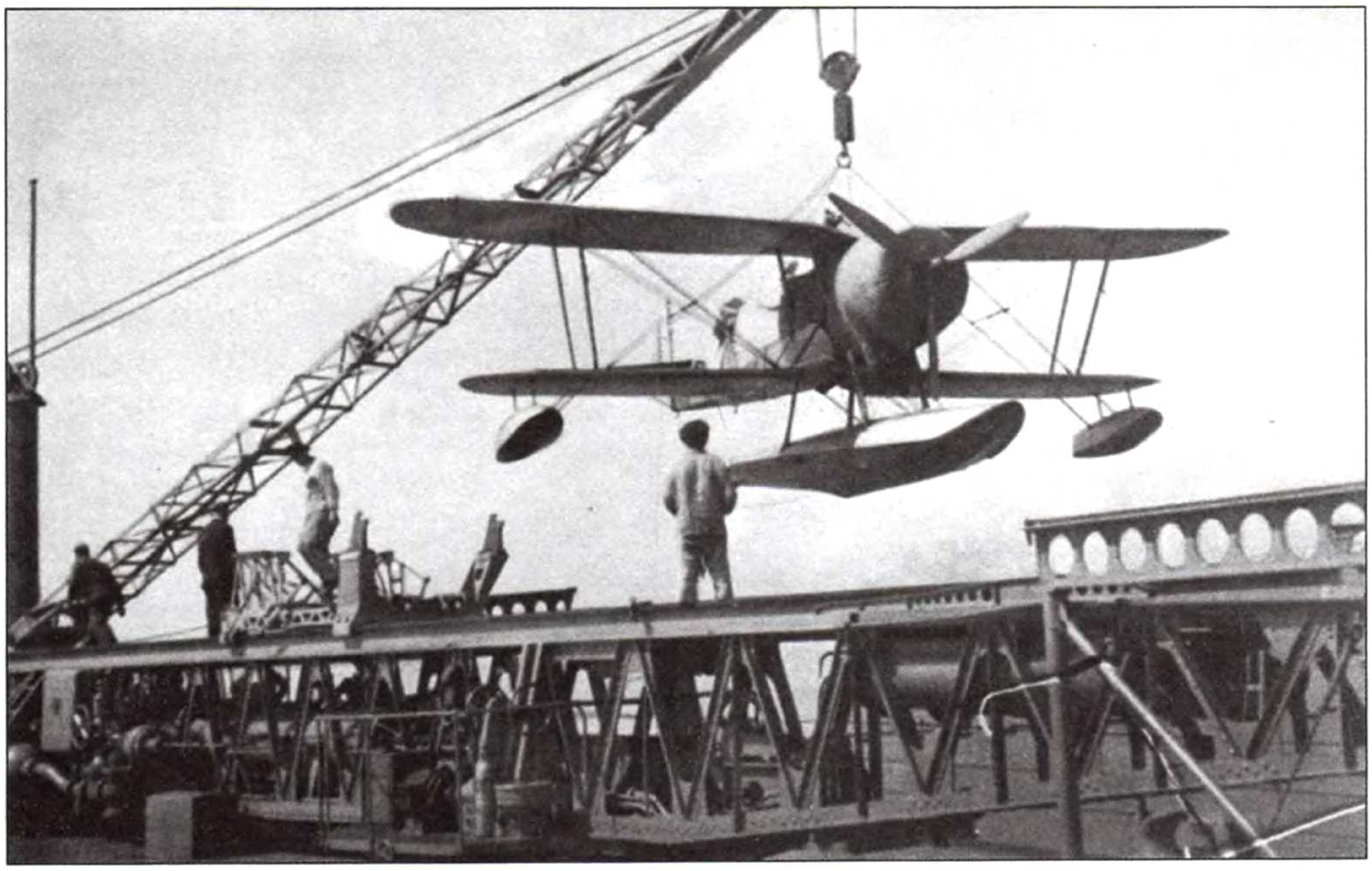
Гидросамолеты Ro.43 на юте линкора «Италия» (бывш. «Литторио»), Мальта, сентябрь 1943 г. Перед уходом корабля в Александрию эти самолеты будут перегружены на авиатранспорт «Джузеппе Миралья»

Поскольку самолеты могли повреждаться от огня собственной артиллерии, а наличие в них авиационного бензина угрожало пожарами, обычно перед боем они запускались в воздух. После задания они, как правило, возвращались на береговую базу, поскольку их подъем на борт в море был достаточно сложной операцией и требовал остановки линкора, нежелательной из-за угрозы со стороны подводных лодок.

Ro.43 не вполне соответствовал требованиям Реджа Марина, но лучшего варианта все равно не имелось, и эти самолеты находились на борту итальянских линейных кораблей и крейсеров в течение всей войны.



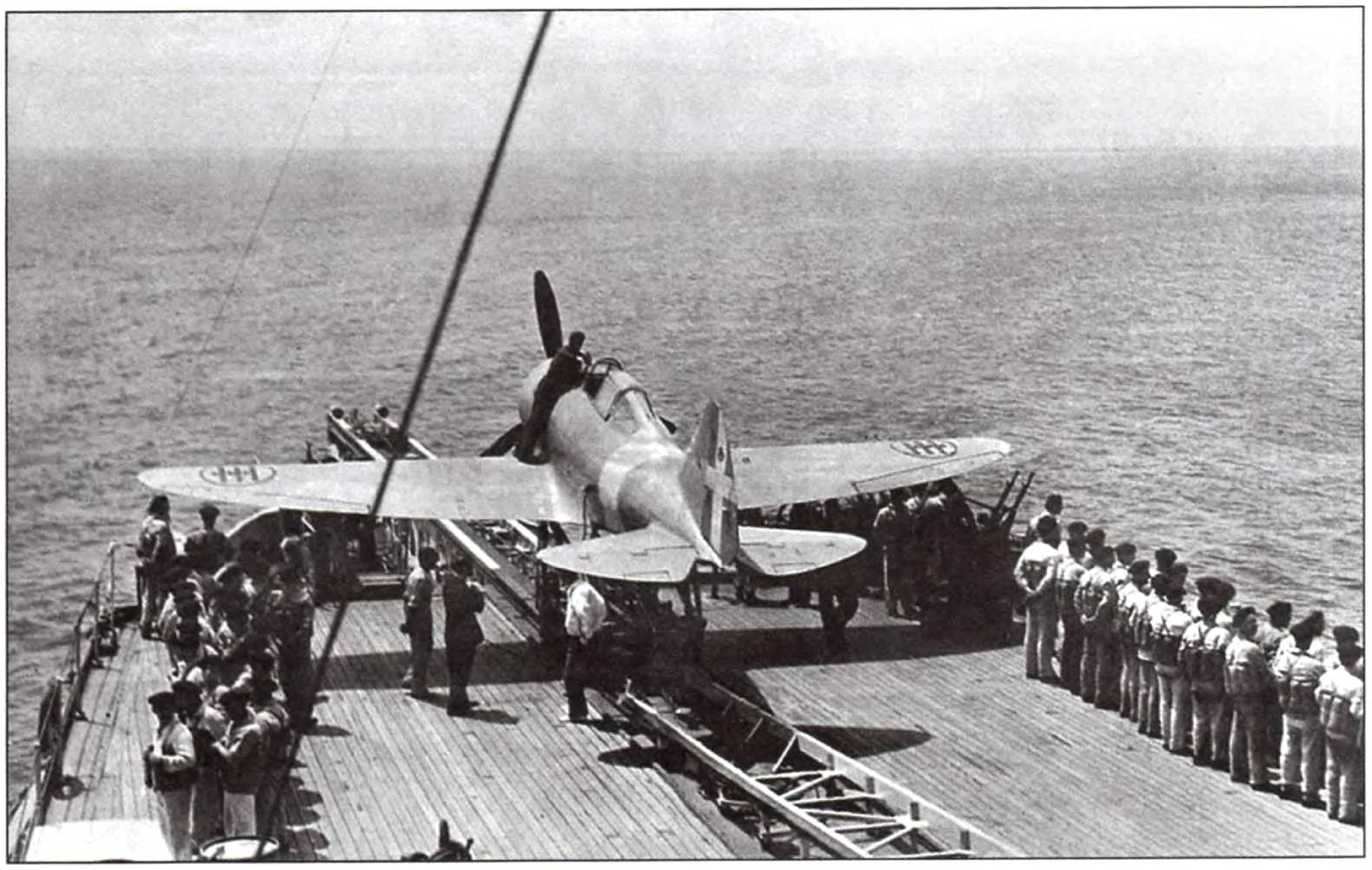
Подготовка к запуску гидросамолета Ro.43 (бортовой номер 912) с катапульты линкора «Литторио». Неаполь, ноябрь 1941 г.



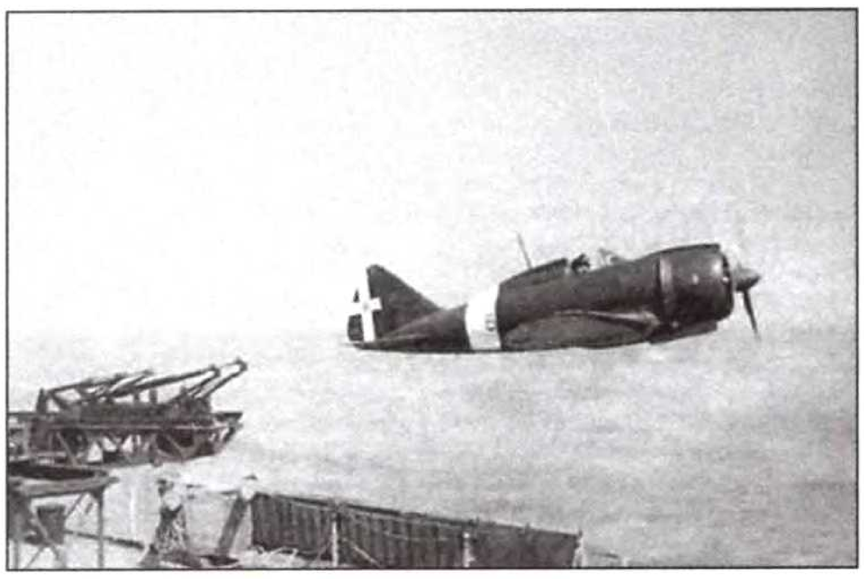
Установка гидросамолета Ro.43 на катапульту линейного корабля «Витторио Венето». Таранто, весна 1941 г.

После попадания авиационной торпеды в «Витторио Венето» 28 марта 1941 г. был поднят вопрос о базировании на линейных кораблях катапультируемых истребителей, которые могли бы отгонять торпедоносцы противника и после выполнения своей миссии возвращаться на наземные аэродромы. Для этой роли выбрали самолет Реджане Re.2000, после чего был разработан его специальный вариант для запуска с катапульты. Всего предполагалось переоборудовать 10 самолетов, включая два прототипа. Переоборудование включало установку силовых узлов и подставок для тележки катапульты, некоторые меры по улучшению обзора задней полусферы и новые радиостанцию и антенну. Из-за аварий и инцидентов с прототипами испытания задерживались. Первые запуски с борта корабля проводились с авиатранспорта «Джузеппе Миралья», в то время как на «Литторио» осуществлялись запуски модели в виде обтекаемого цилиндра, имевшего те же вес и длину, что и настоящий самолет.

Первый запуск с борта линкора состоялся на «Витторио Венето» 16 сентября 1942 г. В конце 1942 г проводились и испытательные запуски Re.2000 с борта «Ромы». Су-



Истребитель Реджане Re.2000 на катапульте авиатранспорта «Джузеппе Миралья» в период испытаний, середина 1941 г.



Запуск истребителя Re.2000 с катапульты «Витторио Венето»

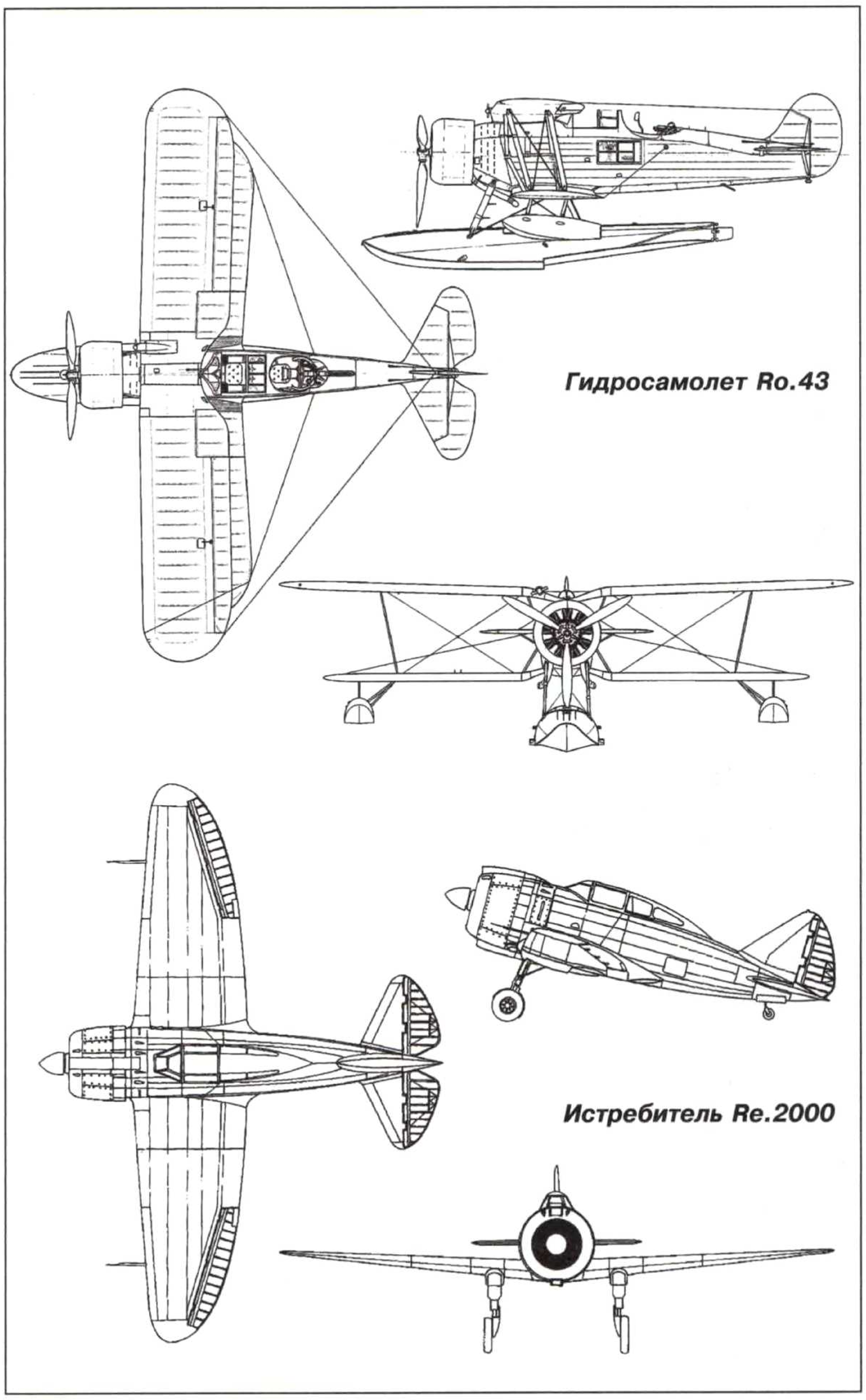
ществовали также планы использовать в качестве разведчика разрабатываемый двухместный вариант Re.2003, но к моменту заключения перемирия этот самолет существовал только в виде прототипа. К лету 1943 года «Литторио» нес один Re.2000 и два Ro.43, а оба его собрата — по два Re.2000 и одному Ro.43. На 9 сентября 1943 г. на борту «Ромы» и «Италии» (бывшего «Литторио») было по два а Ro.43 и одному Re.2000, а на борту «Витторио Венето» — два Re.2000 и, вероятно, один Ro.43. Один из этих двух Re.2000 с «Витторио Венето» сохранился до наших дней в разукомплектованном состоянии в запасниках авиационного музея Капрони ди Таледо в Тренто.

Бортовые номера Ro.43 состояли из трех цифр. Первая обозначала номер дивизии, вторая — номер корабля в дивизии и третья — номер самолета на корабле. Таким образом Ro.43 на «Литторио» имели номера 911, 912 и 913, на «Витторио Венето» — 921, 922 и 923, а на «Роме» — 931, 932 и 933. Бортовые номера Re.2000 не следовали этому правилу и просто были последовательными, начиная с единицы.

Радиолокационное оборудование

«Литторио» стал первым итальянским линейным кораблем, оснащенным радиолокатором. Экспериментальная станция, имевшая обозначение EC.3/bis, имела мощность 1 кВт и работала на волнах длиной 70 см. Ее антенна состояла из передающей и приемной частей и была закреплена в передней части нижнего из двух командно-дальномерных постов наверху башеннoподобной надстройки с некоторым смещением к правому борту. Поворот антенны осуществлялся за счет поворота дальномерного поста.

Станция вначале прошла наземные испытания, затем ее установили на старом миноносце «Джачинто Карини». Только после этого, в августе 1941 г., она была смонтирована на «Литторио». Испытания в море на борту линкора начались в ноябре 1941 г. и дали неудовлетворительные результаты.

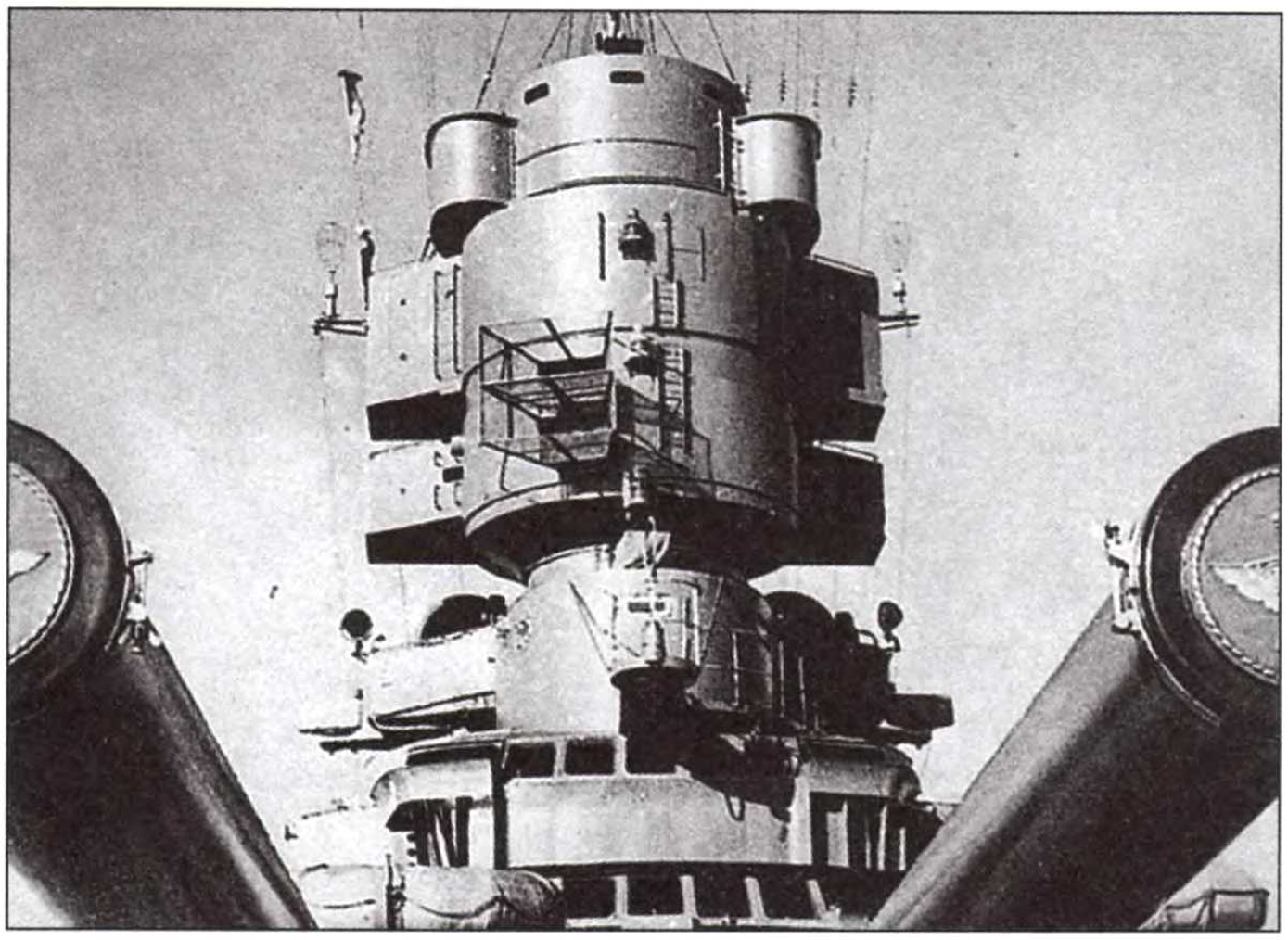


Гидросамолет Ro.43

Истребитель Re.2000

Характеристики бортовых самолетов

	IMAM Ro.43	Reggiane Re.2000
Длина, м	9,72	7,99
Размах крыльев, м	11,58	11,0
Высота, м	3,5	3,2
Площадь крыльев, м²	22,5	20,4
Вес пустого, кг	1440	2070
Взлетный вес, кг	2285	2880
Двигатель	Piaggio P.XR	Piaggio P.XI RC40
Мощность, л.с.	700	1000
Максимальная скорость, км/ч	290	530
Потолок, м	6600	11 500
Дальность полета, миль	800	700
Число пулеметов х калибр	2 х 7,7-мм	2 х 12,7-мм



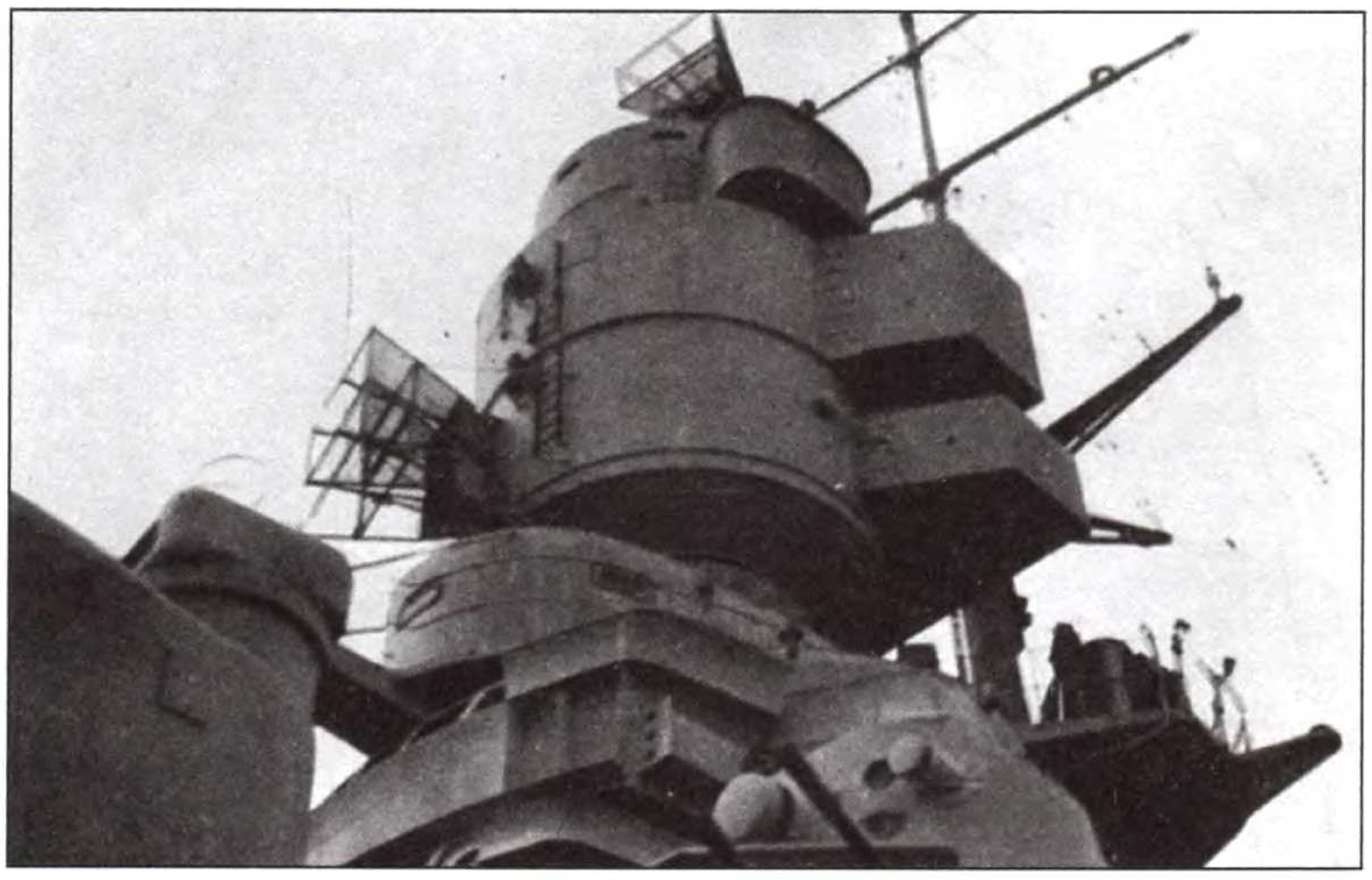
Носовая надстройка линкора «Литторио» с антенной радара EC.3/bis на нижнем уровне поста управления огнем, конец 1941 г.

Основным недостатком являлось отсутствие экрана, визуализирующего показания прибора. Вместо этого оператор должен был воспринимать отраженный сигнал на слух в наушниках, выделяя его среди помех. Кроме того, продолжительная эксплуатация выявила склонность станции к поломкам, которые не всегда можно было исправить в море. В апреле 1942 г. приемник радара был заменен другим, оснащенным осциллографом, но эффективность радиолокатора от этого существенно не улучшилась, и он был отключен в ожидании замены на усовершенствованную модель EC.3/ter «Гуфо» (Gufo — Филин), проходящую наземные испытания в Ливорно.

Новый радар был установлен на «Литторио» в Таранто в сентябре 1942 г., а его антенны — укреплены на том же месте, где до этого стояли антенны его предшественника. Радар EC.3/ter имел увеличенную до 10 кВт мощность и улучшенные характеристики, соответствовавшие ранним немецким радарам, но отличался меньшей надежностью. Он работал на длине волны 75 см, ширина луча составляла 6° в горизонтальной и 20° в вертикальной плоскости. Его осциллограф имел две шкалы расстояний — до 300 км для воздушных целей и до 30 км для надводных и низколетящих. На практике 300-километровая шкала оказалась излишней, поскольку дальность обнаружения самолетов составляла всего 80 км.

Радар все еще страдал от «детских болезней», но в конце концов был запущен в серийное производство. В начале 1943 г., по оперативным соображениям, первыми произведенными серийными радарами решили оснастить некоторые эсминцы, и это задержало установку «филинов» на остальные линкоры типа «Литторио» на несколько месяцев. На «Роме» радар смонтировали в Специи в апреле—мае, а на «Витторио Венето» — в июне 1943 г. В отличие от «Литторио», антенны устанавливались на крышу главного директора на высоту 35 м над уровнем моря и могли вращаться независимо от директора со скоростью 3 оборота в минуту при помощи электромотора. Точное наведение антенны могло осуществляться вручную. Более высокая, по сравнению с «Литторио», установка антенны увеличила дальность обнаружения надводных целей с 25 до 30 км. Однако нововведение не обошлось без недостатков: слишком малая мощность электромотора не всегда позволяла развернуть антенну при сильном ветре. Устранить такую проблему было несложно, но этому помешало перемирие. Перед его заключением, в начале сентября 1943 г., переименованный в «Италию» «Литторио» успел получить второй радар EC.3/ter с антенной на крыше главного директора в дополнение к уже установленному.

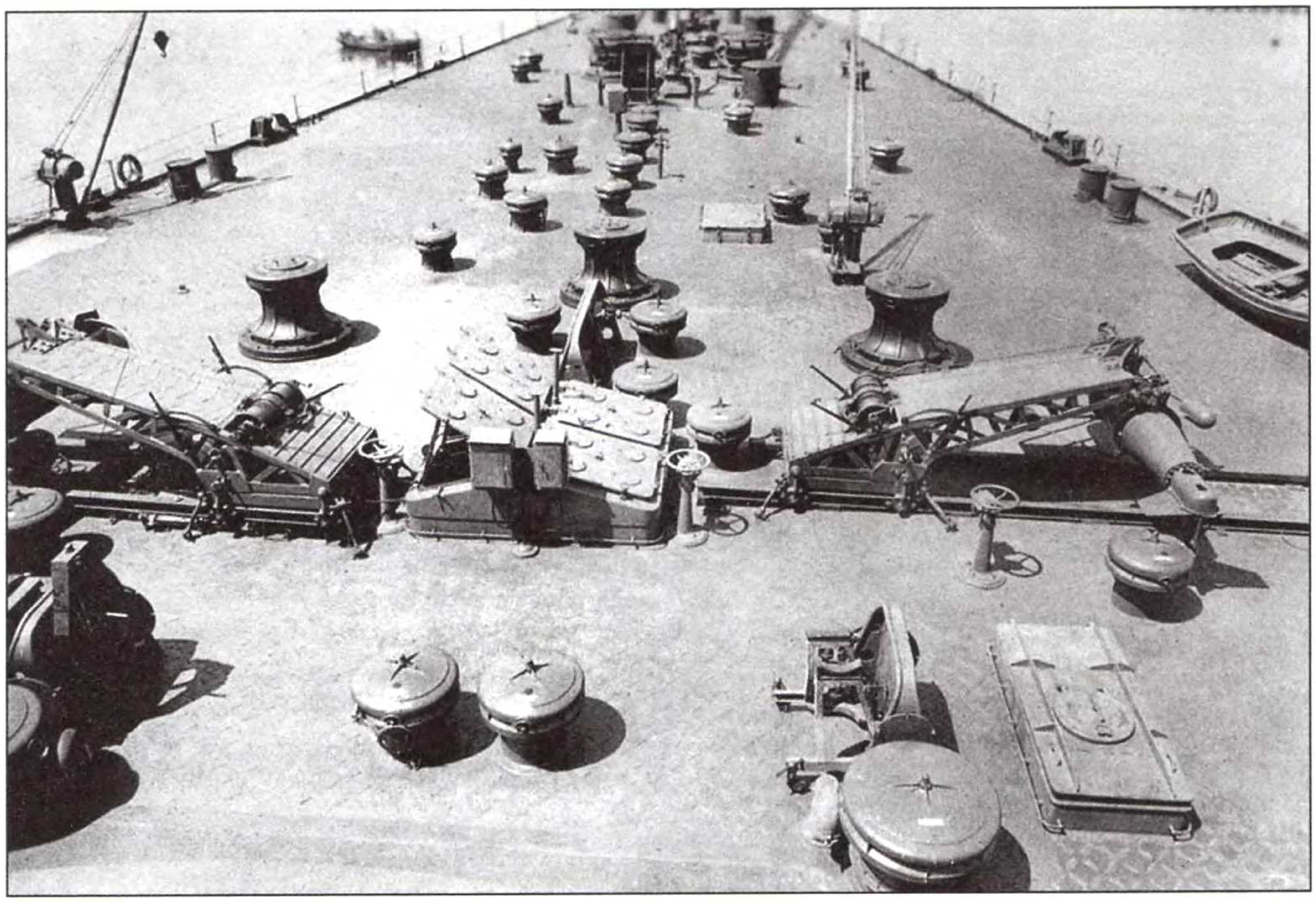
Носовая надстройка линкора «Италия» (бывш. «Литторио») с антеннами радаров EC.3/ter «Gufo», лето 1943 г.



Во второй половине 1942 г. линкоры типа «Литторио» были оснащены немецкими станциями радиотехнической разведки FuMB-1 «Метокс». Эта станция, представлявшая собой простое устройство с небольшой крестообразной антенной, предназначалась для обнаружения излучения английских радаров.

Средства противоминной защиты

Для защиты от контактных мин линкоры типа «Литторио» оснащались параванами типа «С». Такой параван имел длину 3,3 м и диаметр корпуса 472 мм. В рабочем положении они крепились на специальных шпиронах под носовым бульбом на тросах длиной 75 м и заглублялись на 15 м, теоретически защищая корабль от всех якорных мин, кроме находившихся точно по носу. Всего на борту находились 4 паравана: два рабочих и два запасных. Рабочие параваны



Парараны на баке «Витторио Венето». Также хорошо видны швартовые шпили и многочисленные вентиляционные грибки

крепились на небольшие краны, перемещавшиеся к бортам по поперечных рельсовым путям, закрепленным на полубаке перед носовой башней главного калибра. Запасные парараны крепились к передней части барбета второй башни главного калибра. «Рома» отличался от своих собратьев тем, что рельсовые пути на полубаке были не строго поперечными, а расходились под небольшим углом к носу. Кроме того, на этом линкоре на барбете второй башни не было запасных параванов.

Спуск параванов проходил довольно быстро, а вот их подъем был более сложной и длительной операцией. Поэтому в экстренном случае их можно было быстро отстегнуть и оставить в море.

Линкор мог использовать парараны только на умеренной скорости и без резкой смены курса, поэтому зачастую было удобнее вместо установки собственных параванов пускать впереди миноносцы или катера, которые могли осуществлять траление на более высокой скорости.

Дымовая аппаратура

Для постановки дымовых завес линкоры оборудовались 10 устройствами, производящими завесу путем смешивания дыма из котлов с паром и нефтью (fumogeni). Четыре из ни размещались у основания носовой трубы (по одному на дымоход котла) и шесть — у основания кормовой (в которую выводились также дымоходы вспомогательных котлов). Эти устройства могли использоваться только при работающих котлах. В дополнение к этому, в корме имелись 2—4 работающих на нефти дымогенератора, которые могли включаться дистанционно.

Из-за возрастающей частоты и опасности воздушных атак во время стоянок на якоре с конца 1940 года на линкоры были установлены 6 химических дымогенератора (nebbiogeni), распылявших хлорсульфоновую кислоту. Они тоже могли включаться дистанционно, а в случае необходимости легко сбрасывались за борт. Два дымогенератора устанавливались в носовой части по сторонам от якорного шпиля, два немного спереди от носовых 152-мм башен, а еще два — сразу за кормовыми 152-мм башнями. К концу 1942 г. еще два генератора того же типа были добавлены в самой корме, наконец, к весне 1943 г. дополнительные устройства появились на полубаке или верхней палубе в корме.

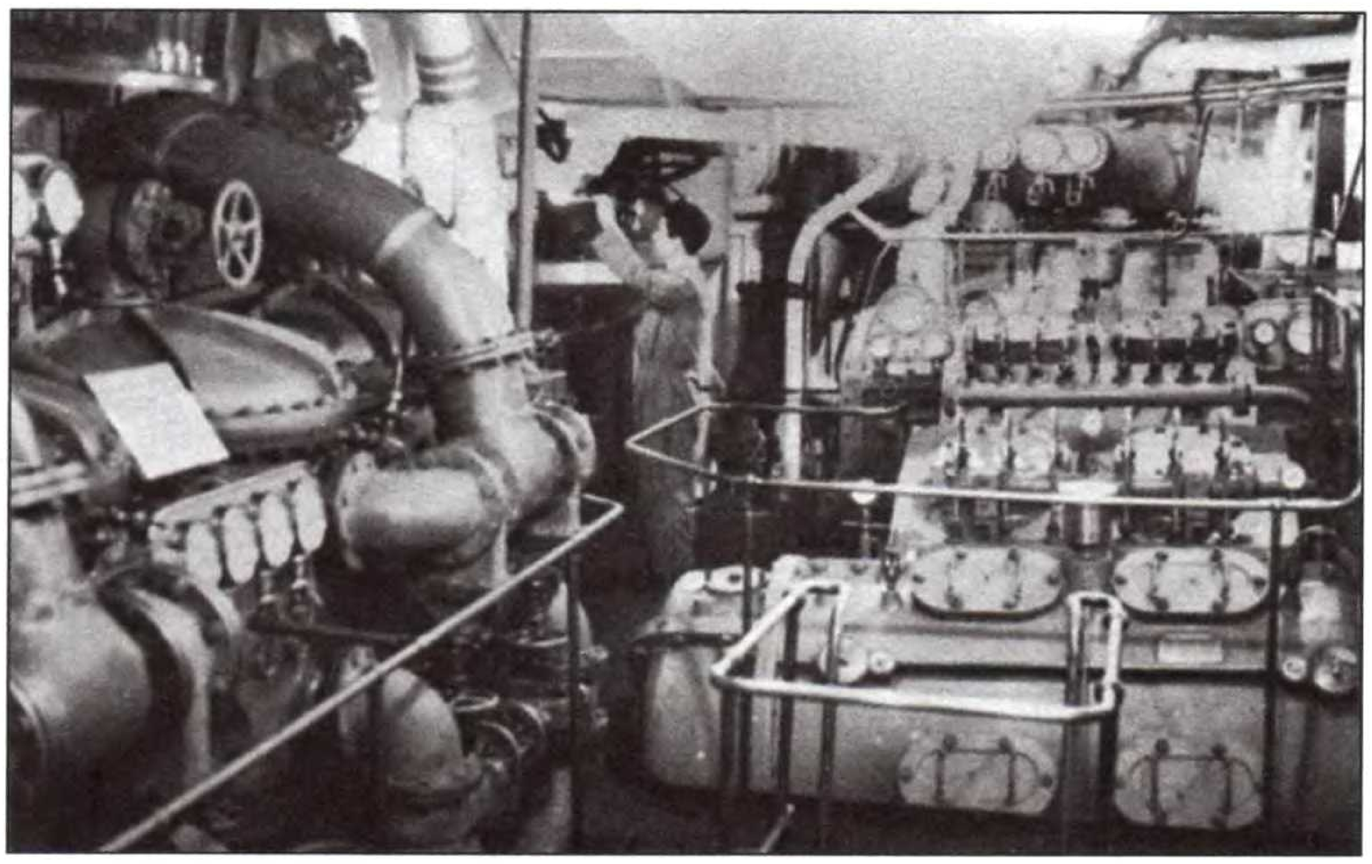
Линкоры ставят дымовую завесу во время учебного похода в Лигурийском море, весна 1943 г. Снимок сделан с борта «Литторио», на заднем плане — «Рома»

Вспомогательное оборудование

Электрооборудование

Основными источниками электроэнергии на линкорах типа «Литторио» являлись 12 генераторов постоянного тока напряжением 220 В. Они распределялись между двумя отсеками дизель-генераторов и двумя отсеками турбогенераторов и имели суммарную мощность 6800 кВт. В носовом отсеке дизель-генераторов, размещенном в трюме перед носовой башней главного калибра, находились два дизель-генератора, каждый из которых состоял из двухтактного восьмицилиндрового дизеля «Фиат» MS-368 мощностью 1200 л.с., соединенного с динамо-машиной фирмы «Ансальдо» или «C.R.D.A.» мощностью 800 кВт с возможностью 10-процентной перегрузки. Дизели могли работать как на дизельном топливе, так и на сырой нефти. Носовой отсек турбогенераторов находился на 2-й средней палубе над носовым турбинным отделением. Каждый из четырех размещавшихся там турбогенераторов представлял собой турбину Този, питавшуюся от основного паропровода и соединенную посредством зубчатого редуктора с динамо-машиной фирмы «Ансальдо» мощностью 450 кВт, допускавшей 25-процентную перегрузку. Кормовые отсеки дизель- и турбогенераторов имели аналогичный состав оборудования и располагались симметрично носовым — в трюме за кормовой башней главного калибра и на 2-й средней палубе над кормовым турбинным отделением соответственно. Основные электрические кабели проходили через упоминавшийся выше («в разделе корпус») центральный коридор, а центральный пост управления источниками электропитания находился на 2-й средней палубе справа от центрального командного поста за барбетом второй башни главного калибра.

Отделение турбогенераторов «Витторио Венето»



Поскольку на линкорах имелось оборудование, работавшее на переменном токе, для выработки которого служили 3 дизель-генератора, размещенных в бортовом отсеке на 2-й средней палубе к носу от кормовой башни главного калибра. Каждый генератор состоял из дизеля «Ансальдо» A-625, соединенного с динамо-машиной мощностью 62,5 кВт, и производил переменный ток напряжением 220 В.

Для аварийного освещения существовала резервная сеть напряжением 48 В, питаемая от батареи ферроникелевых аккумуляторов.

При стоянке в порту использовалось либо подключение к береговым источникам электроэнергии, либо питание от одного из двух дизель-генераторных отсеков, а при воздушной тревоге предусматривалось подключение второго отсека. Во время похода питание осуществлялось от трех турбогенераторов, а два дизель-генератора держались в состоянии готовности. Во время боя задействовались уже 6 турбогенераторов и два дизель-генератора, а два оставшиеся турбогенератора и два дизель-генератора (по одному в носу и в корме) находились в состоянии готовности.

Во время войны были осуществлены усовершенствования в системе проводки и распределительных щитов, но два основных потенциальных недостатка, — размещение дизель-генераторов вне броневой цитадели и близость центрального коридора с электрическими кабелями к днищу корабля, — не могли быть устранены.

Управление кораблем

Линейные корабли типа «Литторио» оснащались тремя полубалансирными рулями — главным площадью 38 м², установленным в диаметральной плоскости, и двумя вспомогательными площадью по 16 м². Последние были отодвинуты на 25 м в нос от главного руля и сдвинуты к бортам, чтобы попадать в струю внешних винтов. Главный руль приводился электрогидравлической рулевой машинкой с четырьмя цилиндрами рулевого привода, развивающей усилие 300 т, а каждый из боковых рулей — парой гидравлических моторов Кальцони с суммарным усилием 80 т. Среднее время перекладки главного руля на 5° составляло 4 секунды.

Все три руля были полностью независимыми и допускали различные варианты применения:

1) управление главным рулем, вспомогательные установлены в нейтральном положение;

2) управление при помощи всех трех рулей, отклоняющихся синхронно;

3) использование главного и только одного из вспомогательных рулей;

4) использование только вспомогательных рулей.

Первый вариант был основным, второй и третий использовались для улучшения маневренных качеств на небольшой скорости хода и при маневрировании на ограниченном пространстве, а последний — в случае аварии основного руля. Оправданность подобной системы рулевого управления была подтверждена боевым опытом.

Управление рулями могло осуществляться с командирского яруса башенноподобной надстройки и из центрального командного поста, расположенного под броневой палубой сразу за барбетом второй башни главного калибра. Управление главным рулем из командирского яруса осуществлялось при помощи традиционного штурвала, соединенного с рулевой машинкой посредством гидравлических и электрических цепей, а из центрального командного поста — только по гидравлическим цепям. Для вспомогательных рулей на обоих постах были установлены отдельные рулевые колонки. В экстренном случае рулевое управление могло осуществляться непосредственно из отсеков рулевых машин и даже вручную. Правда, в последнем случае поворот руля был возможен только на небольших скоростях и производился очень медленно. Запасной командный пост в кормовой надстройке не имел собственной рулевой колонки, а был соединен с отсеками рулевых машинок линиями телефонной связи для передачи команд. Командные посты, центральный пост борьбы за живучесть, артиллерийские посты, главный пост корабельной энергетики и т.д. были оснащены аксиометрами, постоянно показывающими текущий угол перекладки рулей.

Маневренность «Литторио» вполне соответствовала тому, что можно было ожидать от крупного корабля с большим удлинением корпуса. В принципе, она отвечала проектным требованиям, предусматривавшим диаметр циркуляции на скорости 24 узла не более 1000 м. При повороте только главного руля на угол 35° и скорости хода 20 уз. линкор совершал циркуляцию диаметром 885 м за 6 минут 35 секунд. На скорости 29,5 уз. диаметр циркуляции возрастал до 935 метров, зато затрачиваемое время сокращалось до 4 минут 40 секунд. Для разворота на 180° при диаметре циркуляции 1500 м требовались следующие углы перекладки руля: 9° при 10 уз; 9,5° при 14 уз; 11,3° при 18 уз; 13,7° при 22 уз; 17° при 26 уз и 21° при 30 уз. Для диаметра циркуляции 1000 м углы перекладки руля составляли: 22,5° при 10 уз; 23,5° при 14 уз; 25,5° при 18 уз; 29,5° при 22 уз. Во время испытаний «Литторио» в 1940 г. были получены величины диаметра циркуляции и для больших значений углов перекладки руля, приведенные в таблице.

Диаметр циркуляции линейного корабля «Литторио»

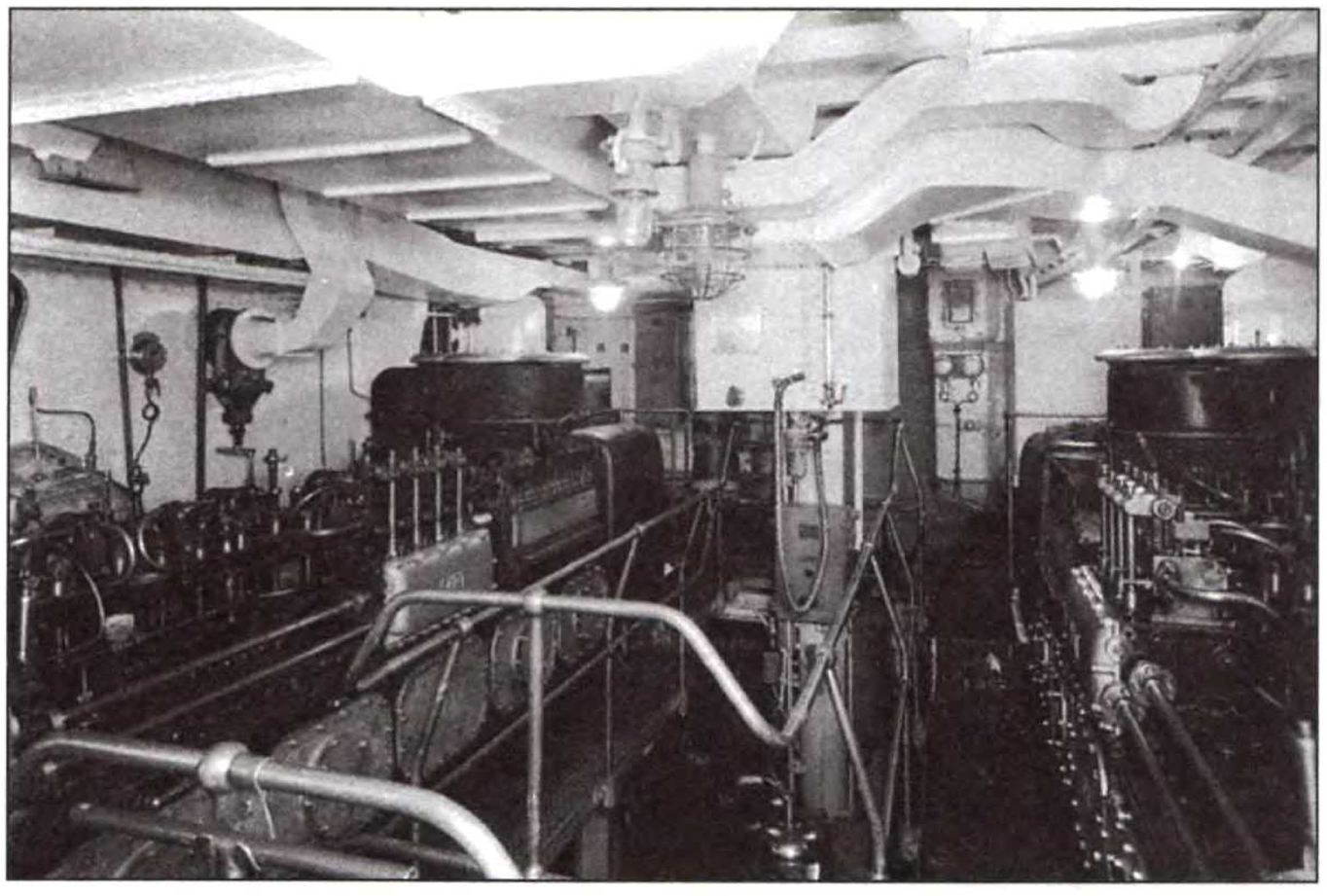
Угол перекладки руля	20°	25°	30°	35°	40°
Скорость 20 уз.	1110 м	1020 м	946 м	885 м	836 м
Скорость 29,5 уз.	1230 м	1082 м	1081 м	935 м	895 м

Испытания «Литторио» в апреле 1942 г. при водоизмещении порядка 46 000 т показали, что маневренность значительно улучшается, если одновременно с главным рулем перекладывать и боковой руль с того борта, на который осуществлялся поворот. Наименьший же диаметр циркуляции можно было получить, если одновременно с этим перевести центральные винты на задний ход.

Якорные и швартовые устройства

Проект «Литторио» предусматривал два становых якоря типа «Ансальдо» весом по 10 410 кг, размещенных в клюзах носовой части с правого и левого борта, и запасной 9925-килограммовый якорь того же типа в носовом клюзе правого борта. В корме должен был устанавливаться дополнительный якорь весом 3500 кг, но в процессе постройки от него отказались. Якорные цепи становых якорей имели калибр 87 мм и состояли из 11 смычек длиной по 25 м каждая. Подъем якорей осуществлялся с помощью электрических шпилей мощностью 240 л.с. Аналогичное оборудование предусматривалось и для запасного якоря, но по результатам испытаний было решено для облегчения носовой части демонтировать его якорную цепь и шпиль. Таким образом, запасной якорь был просто прикреплен короткой цепью к кнехту и мог использоваться только в качестве замены одного из основных. В марте 1941 г. на «Литторио», а вскоре и на «Витторио Венето», его окончательно сняли, а клюз заде-

Отделение дизель-генераторов на «Витторио Венето»



Закрытый капитанский мостик линейного корабля «Витторио Венето», весна 1940 г.

лан со стороны палубы для удобства перемещения экипажа.

«Рома» вошел в строй только с двумя якорями и без клюза для запасного. Недостроенный «Импero» должен был иметь конфигурацию якорей, аналогичную первой паре.

Для швартовки имелось 5 электрических шпилей — три в носу на полубаке и две в корме.

Навигационное оборудование

Помимо набора магнитных компасов, линкоры типа «Литторио» оснащались парой гирокомпасов системы «Аншютц», размещенных на 2-й средней палубе. Одно из помещений гирокомпасов размещалось под барбетом второй башни главного калибра в корму от ее оси, а второе — в нос от барбета кормовой 381-мм башни. Гирокомпасы соединялись электрическими линиями со значительным числом репитеров, размещенных на капитанском и адмиральском мостиках, в штурманской рубке, центральном посту борьбы за живучесть, артиллерийских постах, главном посту корабельной энергетики и т.д.

На площадке перед постом второго артиллерийского офицера в верхней части носовой бронированной надстройки была установлена круглая вращающаяся антенна радиопеленгатора «Сименс» OLAP E/404N. Радиопеленгатор мог использоваться как для навигации, принимая сигналы береговых радиомаяков, так и для определения направления на свои и вражеские корабли по их радиопередачам.

В носовой части корабля был закреплен электромеханический лаг типа «Спалацци», соединенный электрическими линиями с репитерами, размещенными примерно в тех же местах, что и репитеры гирокомпасов. Для измерения глубины в носовой части был установлен ультразвуковой эхолот.

«Рома», в отличие от первой пары, имел гидролокатор: в носовой части, для него был устроен специальный отсек, но после бомбовых повреждений, полученных 5 июня 1943 г., гидролокатор был демонтирован и больше на линкор не ставился.

Системы обеспечения живучести

Линейные корабли разделялись на 7 зон безопасности (zone di sicurezza). В каждой из оконечностей выделялись две зоны, а броневая цитадель была разделена на три зоны, соответствовавшие носовым погребам, энергетической установке и кормовым погребам.

Центральный пост борьбы за живучесть находился на 2-й средней палубе в районе 144-го шпангоута спереди и справа от центрального артиллерийского поста главного калибра. В дополнение к нему имелся и вспомогательный пост, расположенный рядом с кормовым турбинным отделением. Из этих постов можно было управлять закрытием водонепроницаемых дверей, при необходимости затапливать артиллерийские погреба, включать осушительные помпы или производить контрзатопления для выравнивания крена. Все операции могли производиться дистанционно через гидравлические схемы, приводимые от трех гидродинамических установок фирмы «Кальцони», управляемых из постов борьбы за живучесть. Две из них находились в носовой и одна — в кормовой части корабля.

Для откачки небольших объемов воды служили 2 поршневых электронасоса и 2 центробежных турбонасоса производительностью по 60 т/ч, 4 электронасоса производительностью по 150 т/ч, два из которых также использовались для питания главной пожарной магистрали, 8 струйных насосов производительностью по 25 т/ч и 4 переносных мотопомпы производительностью по 20 т/ч, применявшихся также для борьбы с пожарами.

Для откачки воды в случае больших затоплений имелось 8 мощных центробежных электронасосов производительностью по 800 т/ч, соединенных трубопроводами с различными отсеками корабля. Эти трубопроводы были разделены на 6 независимых зон — две внутри цитадели и по две в каждой из оконечностей. Электронасосы могли долгое время работать под водой на глубине до 10 м. Они могли управляться как на месте, так и по командам их центрального или вспомогательного постов борьбы за живучесть. Откачка воды из отсеков главной энергетической установки была также возможна при помощи турбонасосов циркуляции главных конденсаторов, каждый из которых имел производительность 1000 тонн воды в час.

Для аварийного затопления артиллерийских погребов служили 11 кингстонов с ручным или дистанционным управлением. Кроме этого, в погребах имелись оросительные системы, подключенные к пожарным магистралям. Главная пожарная магистраль проходила с обоих бортов корабля и имела 8 поперечных соединительных трубопроводов. Разветвления от нее вели во все основные отсеки. Система клапанов позволяла отключать поврежденные участки. Для тушения пожаров в котельных отделениях, местах хранения шлюпок и самолетов имелись стационарные установки пенотушения.

Для проведения контрзатоплений имелось 8 кингстонов с дистанционным управлением для спрямления крена и еще 4 кингстона для спрямления дифферента.

Подразделение борьбы за живучесть комплектовалось персоналом 7-й и 8-й служб (кочегаров, механиков, мотористов и плотников). Приписанный к подразделению персонал был разделен на аварийные партии, которые во время боя или по приказу собирались в назначенных местах в своих зонах безопасности. Кроме зонного принципа, партии могли переформировываться по специализации: борьбы с пожарами и затоплениями внутри корпуса (2 партии), ремонта энергетической установки (2 партии), ремонта корпуса (1 партия), плотников (1 партия) и борьбы с пожарами в открытых местах (1 партия). Партии были оснащены индивидуальными средствами защиты (респираторами, огнезащитными шлемами и комбинезонами), пожарными шлангами, баграми и топорами и т.д. В отведенных помещениях в каждой зоне безопасности находились маты для заделки пробоин, инструменты и материалы для подкрепления водонепроницаемых переборок и т.д.

Опыт борьбы с затоплениями на «Литторио» в результате атаки на Таранто в ноябре 1940 г. выявил слабые места системы живучести. Основными недостатками являлись расположение половины мощных стационарных водоотливных насосов за пределами броневой цитадели, а также недостаточное количество и мощность переносных помп. Введенные после этого улучшения, по всей видимости, себя оправдали. И «Литторио», и «Витторио Венето» после получения серьезных повреждений в море возвращались на базу своим ходом, сохранив способность развивать высокую скорость.

Средства связи

Основная аппаратура радиотелеграфа размещалась в трех отсеках, находившихся внутри броневой цитадели. Отсек передатчиков радиотелеграфа находился на 2-й средней палубе к носу от барбета кормовой башни главного калибра и оснащался передатчиками большой мощности типов T.N.M.1000, T.N.C.1000 и T.N.C.2000. Основной отсек приемников с 11 приемниками радиотелеграфа располагался также на 2-й средней палубе в корму от барбета второй башни главного калибра, ближе к левому борту. Вспомогательные станции приема и передачи радиотелеграфа размещались внутри башнеподобной бронированной надстройки на уровне надстроечной палубы. В состав их оборудования входило по одному передатчику T.N.S.1000 и T.A.N.250 и пять приемников.

Для ближней связи использовались радиотелефонные станции, размещавшиеся внутри носовой башнеподобной надстройки. Одна станция типа T.A.N. находилась на командном посту связи, одна коротковолновая станция — на адмиральском уровне, одна станция RA-350 — в штурманской рубке и еще одна — на посту второго артиллерийского офицера. Начиная с 1940 года, на линкоры устанавливались дополнительные радиотелефонные станции, работавшие на коротких и ультракоротких волнах, в том числе других моделей (T.P.A.20, R.M.4 и т.д.). Вся радиоаппаратура питалась от переменного тока напряжением 220 В.

Аппараты радиотелеграфной связи показали себя надежными в эксплуатации, тогда как радиотелефонные по различным техническим причинам не всегда действовали удовлетворительно. При обмене радиосообщениями существовали и проблемы организационного характера. Адмирал Якино жаловался, что во время морских боев корабли эскадры обменивались настолько большим количеством радиосообщений, что в конце концов они начинали поступать с запозданием, когда тактическая ситуация уже изменилась. Это приводило к взаимному недопониманию и путанице.

Линкоры типа «Литторио» имели весьма развитую внутрикорабельную телефонную связь, состоявшую из общей сети со 110 телефонными аппаратами в различных помещениях и набора специализированных сетей, включая сеть корабельной энергетики, сеть управления рулями, сеть наблюдательных постов и прожекторов, сеть борьбы за живучесть, общую сеть управления стрельбой, сеть коллективного оповещения. Общая сеть управления стрельбой имела 158 пользователей, в свою очередь, разделялась на подсети артиллерийских офицеров, отдельные подсети для каждого калибра и т.д. Сеть коллективного оповещения оснащалась 110-ваттным усилителем, 5 микрофонами и 70 распределенными по кораблю громкоговорителями. Все сети коммутировались при помощи двух телефонных станций, размещенных на 2-й средней палубе в носовой и кормовой частях.

Посты наблюдения за воздухом на мостике линейного корабля «Литторио»

Дополнением к внутренней телефонной связи служили три телетайпа, один из которых размещался на адмиральском уровне носовой надстройки, второй — в помещении рядом с основной станцией радиопередатчиков в корме, а третий — в шифровальной. Эти три помещения соединялись также при помощи пневматической почты. В базе один из телетайпов можно было подсоединять напрямую к наземным линиям связи.

Посты наблюдения и сигнализации

На «Литторио» было оборудовано 26 постов наблюдения, сконцентрированных вокруг носовой башеннoподобной надстройки. По три поста наблюдения за морем с биноклями размещались на открытых площадках по бокам от главного директора на высоте 32 м над ватерлинией. Еще по три бронированных вращающихся поста наблюдения за морем размещались на крыше адмиральского уровня с каждой стороны от бронированного поста второго артиллерийского офицера. Остальные 14 постов служили для воздушного наблюдения. Десять из них представляли собой закрытые вращающиеся гиростабилизированные кабинки и размещались по 5 с каждого борта по бокам от командного поста связи. Еще 4 открытых поста находились на двух площадках на том же уровне в передней части надстройки. Посты наблюдения были оборудованы линиями связи с соответствующими оптическими прицелами.

«Рома» отличался тем, что не имел оборудованных биноклями постов по бокам от главного директора. Вместо этого, на нем было установлено 4 дополнительных закрытых гиростабилизированных поста воздушного наблюдения на верхней площадке у первой трубы, которые должны были улучшить наблюдение за кормовыми секторами. Носовые открытые посты воздушного наблюдения были подняты на один уровень по сравнению с «Литторио», а боковые гиростабилизированные посты расположены не полукругом в корму, а в одну линию.

Сигнальный мостик располагался в кормовой части капитанского мостика на площадке вокруг фок-мачты. Там же был оборудован шкаф для хранения сигнальных флагов, поднимавшихся на фалах на фок-мачте. В случае необходимости флаги могли подниматься и на грот-мачте. На ней же, с левой стороны, вывешивались два указателя поворота руля в виде круга и ромба. При перекладке руля один из них автоматически поднимался, а другой опускался, сообщая информацию о повороте следующему кораблю в строю.

Во время войны появилась необходимость обеспечивать наведение истребителей прикрытия, защищавших соединение от воздушных атак. Для этого на площадке, соединяющей главный директор с фок-мачтой, к весне—лету 1943 г. были оборудованы посты наведения истребителей (stazione direzione caccia — SDC), различавшиеся по форме на всех трех линкорах. Они представляли собой металлические будки, сверху частично открытые и частично закрытые прозрачным пластиком, использующимся в авиастроении. Посты оборудовались радиотелеграфными станциями для связи с истребителями и телефонами внутренней связи. Поскольку воздушное сопровождение часто осуществлялось самолетами Люфтваффе, на постах присутствовали немецкие офицеры воздушного наблюдения, иногда со своими портативными радиостанциями.

Прожекторы

По регламенту конца 1930-х годов прожекторы должны были применяться для освещения морских и воздушных целей на среднем расстоянии, ночной навигации в порту, а впоследствии также для ослепления пилотов торпедоносцев на конечной фазе их атак.

Линкоры типа «Литторио» оснащались четырьмя 150-см и двумя 105-см прожекторами. Их вес составлял соответственно 850 и 622 кг, мощность 19,2 и 10,5 кВт, сила тока 240 и 150 А, а продолжительность горения угольных электродов 2,5 и 2 часа. Прожекторы могли работать при помощи местного или дистанционного управления. Они были произведены теми же фирмами, что и оборудование управления огнем («Сан-Джорджио» для «Литторио» и «Галилео» для «Витторио Венето» и «Ромы»).

Два 150-см прожектора размещались на площадке между носовой башеннoподобной надстройкой и фок-мачтой на уровне крыши поста второго артиллерийского офицера. Они монтировались на коротких рельсах, позволявших сдвигать прожектора к центру для того, чтобы они не мешали

нижнему дальномерному посту в кормовых углах. Два других 150-см и два 105-см прожектора располагались на площадках кормовой надстройки. При этом 150-см прожекторы загораживали углы обзора для запасного дальномерного поста и поэтому были смонтированы на платформах с гидравлическим приводом и могли полностью убираться вниз. Оба 105-см прожектора устанавливались стационарно. Они имели подвижные шторки для сигнализации и могли использоваться для передачи световых сообщений на большие расстояния.

На площадке за носовой надстройкой на уровне крыши поста второго артиллерийского офицера были установлены два 40-см сигнальных прожектора, передававших сообщения короткими вспышками белого или синего цвета. Впоследствии эти прожекторы были сняты, а на «Роме» они вообще не ставились.

Шлюпки

Набор корабельных плавсредств первоначально включал три 12,25-м дизельных баркаса, три 13-м весельных баркаса с вспомогательными дизельными моторами мощностью по 25 л.с., один 13-м и два 10-м моторных катера, две 8,5-м и две 6-м моторные шлюпки, одну 10,45-м весельную шлюпку, один 7,65-м вельбот и две 8,6-м спасательных шлюпки. В дополнение к этому, на борту находились две 3,5-м шлюпки для проведения работ на внешней обшивке в районе ватерлинии.

Две 8,5-м моторные шлюпки и две 8,6-м спасательные шлюпки размещались по бортам спереди и сзади от 120-мм орудий и имели собственные шлюпбалки. Обе 3,5-м шлюпки хранились на полубаке в районе носовой башни главного калибра в перевернутом состоянии и переносились вручную. Остальные корабельные плавсредства спускались на воду и поднимались на борт при помощи двух 15-тонных деррик-кранов, установленных в основании грот-мачты, и были сконцентрированы на полубаке и надстроечной палубе в зоне действия этих кранов. Краны имели стрелы длиной 19 м и приводились электродвигателями мощностью 90 л.с.

С началом военных действий число корабельных шлюпок заметно сокращалось из соображений как снижения загроможденности палубы, так и безопасности. Обычно линкоры несли два—три 12,25-м дизельных баркаса, два 13-м баркаса, один катер и несколько меньших шлюпок. Вместо шлюпок линкоры стали оснащаться спасательными плотами Карлея вместимостью 39 человек каждый. Их общее количество было доведено до 20. Все они размещались на крышах башен. На первой башне главного калибра размещалось 6 плотов (на «Роме» — 8), на второй — 2 и на кормовой — 6. Носовые 152-мм башни несли по одному плоту (на «Роме» их не было), а кормовые — по два.

В н и з у:
Офицерский салон на линкоре «Витторио Венето», 1940 г. Любопытная деталь: на стене висит картина Родольфо Клаудиуса — известного итальянского художника-мариниста и автора оригинальной схемы камуфляжной окраски, названной в его честь (на линкорах данного типа она не применялась)

Экипаж

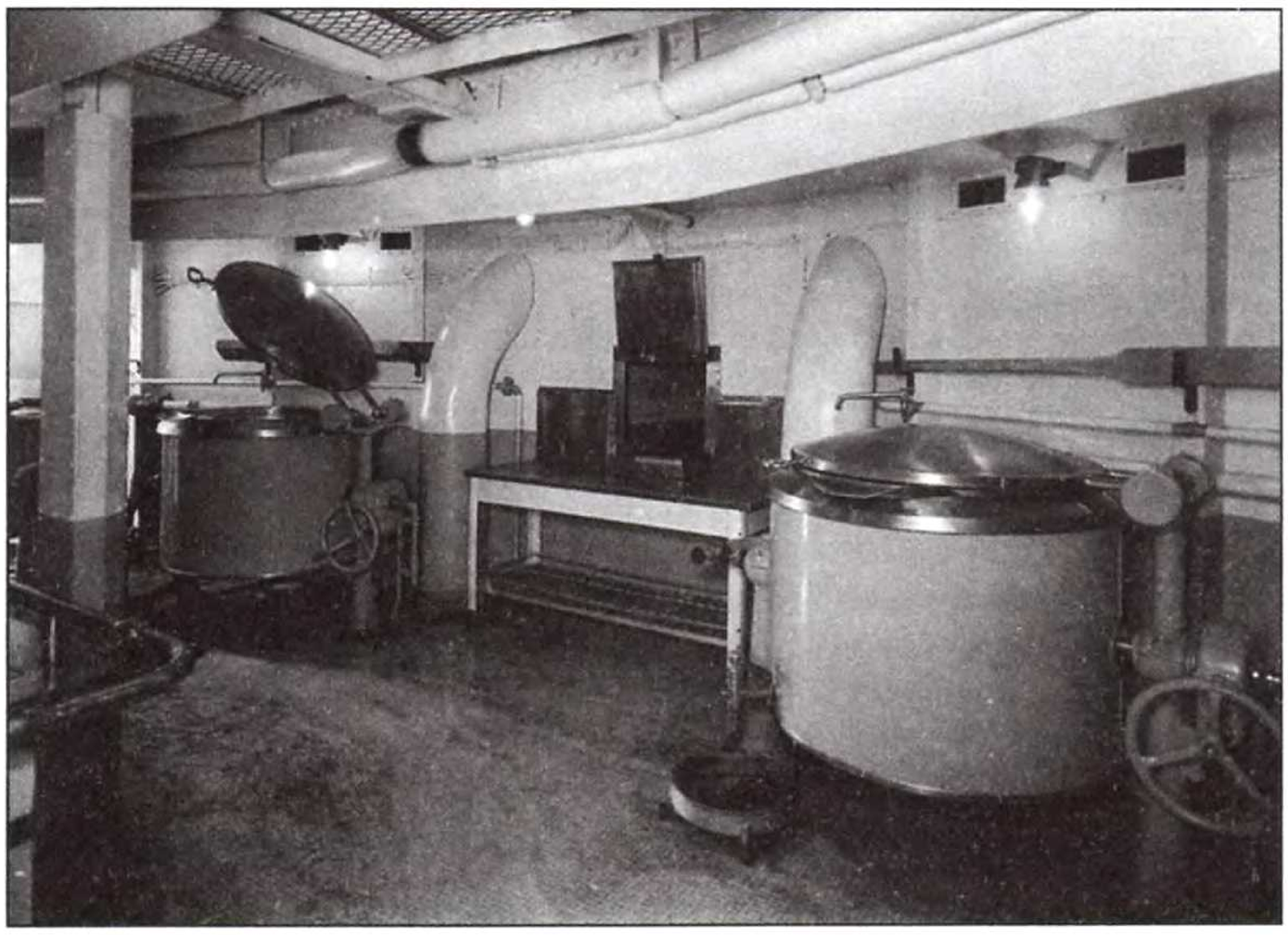
Штатный экипаж состоял из 1866 человек (92 офицера, 122 старшины, 134 унтер-офицера, 1506 матросов и 12 гражданских чинов). В действительности он несколько отличался от штатного, и его численность на всех трех линейных кораблях была разной. При службе в качестве штабного корабля экипаж увеличивался и мог достигать примерно 1960 человек.

Экипаж, за исключением командира и его помощников, был разделен на 9 служб (reparti), аналогичных боевым частям в советском флоте. 1-я служба (связи) включала сигнальщиков и радиотелеграфистов; 2-я (морская) — рулевых; 3-я и 4-я (артиллерийские) — артиллеристов, обслуживающий персонал приборов системы управления огнем и т.д.; 6-я (электрическая) — электриков, обслуживающий персонал гирокомпасов и т.д.; 7-я и 8-я (морских инженеров) — кочегаров, машинистов, мотористов, плотников и т.д.; 9-я (хозяйственная) — персонал различных служб, квартирмейстеров и т.д.; 10-я (штабная) — персонал штаба адмирала при его нахождении на корабле.*

Весь экипаж, за исключением гражданских чинов и некоторых старшин, делился на три смены, в обычных условиях попеременно несших вахту по 4 часа.

Матросские кубрики располагались в основном на 1-й средней палубе по бортам в

* 5-я служба (подводного оружия), включавшая торпедистов, минеров и т.д., на борту линкоров типа «Литторио» отсутствовала.



Матросский камбуз линейного корабля «Витторио Венето»

носовой и центральной части корпуса. Спальные места представляли собой подвесные гамаки, которые собирались и заменялись столами со скамьями, снимавшимися с креплений на подволоке. Таким образом, спальные помещения переоборудовались в столовые. На время сна столы со скамьями снова убирались. Такая, восходившая к традициям парусного флота, организация была не слишком удобной и обеспечивала экипажу не самые лучшие условия обитания, но давала значительную экономию места и облегчала уборку помещений.

Прием пищи нижними чинами осуществлялся по бачковой системе. Матросы были разделены на группы из 6—10 человек. Каждой группе выдавался общий бачок с едой и индивидуальные приборы. Из группы по очереди назначались 2 человека, которые отвечали за получение пищи и мытье посуды. Запас продовольствия в холодильниках и кладовых линкора был рассчитан на питание примерно 1500 человек в течение двух месяцев.

Помещения унтер-офицеров размещались в основном на верхней палубе под полубаком по бортам в носовой и центральной части корпуса. Одноместные и двухместные офицерские каюты находились на 1-й средней палубе в центральной и кормовой части корпуса. Обширные помещения адмирала и командира корабля размещались на этой же палубе в самой корме. Помещения младших офицеров располагались в кормовой части на 2-й средней палубе.

Названия

«Литторио» был назван итальянским термином, обозначающим фасцы ликторов Древнего Рима — атрибут власти, исполнявший ту же роль, что и скипетр у европейских монархов в позднейший период, и ставшим символом фашистской партии. Поэтому после падения режима Муссолини корабль пришлось переименовать в «Италию».

Маленький городок Витторио в районе Венето стал местом крупной битвы 24 октября — 3 ноября 1918 г., в которой итальянцы разгромили австро-венгерские войска. Название Витторио показалось журналистам слишком коротким и они в своих репортажах удлинили его до Витторио Венето. Линкор программы 1934 года стал первым итальянским кораблем, названным в честь этого сражения.

«Имперо» (по-итальянски — империя) получил свое название, когда после оккупации Эфиопии в 1936 г. Муссолини провозгласил основание Итальянской империи.

Только название четвертого линкора — «Рома» — являлось традиционным для итальянского флота. В то же время оно было символичным для режима Муссолини, сравнивавшим фашистскую Италию с Римской империей.

Не ясно, почему самые крупные корабли итальянского флота не получили официальных девизов. На платформе под КДП 90-мм орудий на «Литторио» был нанесен лозунг «Molti nemici — molto onore» («Много врагов — много чести»), но он не имел официального статуса.

Окраска

При вступлении в строй в мае 1940 г. «Литторио» и «Витторио Венето» окрашивались в стандартный для итальянских кораблей светлый пепельно-серый цвет (grigio-cenerino chiaro), которым красились все вертикальные поверхности, за исключением матово-черных (nero opaco) ватерлинии и козырьков дымовых труб. Светло-серый цвет становился малозаметным в пасмурную погоду, но в ясную казался почти белым и был хорошо виден со значительного расстояния. Подводная часть покрывалась двумя слоями краски. Внутренний слой был антикоррозионным, а внешний — необрастающим, темно-зеленого цвета (verde scuro),. Палубы были окрашены в темный свинцово-серый цвет (grigio piombo), кроме участка верхней палубы в корме, имевшего тиковое покрытие и сохранявшего естественный цвет древесины.

После боя у Пунта-Стило в июле 1940 г., выявившего сложности в опознании итальянских кораблей, на носовой части корпуса и надстройках были нанесены большие белые полосы, а на палубах — белые круги. Эти опознавательные знаки были нанесены на «Литторио» и «Витторио Венето» в ноябре 1940 г. Они были сохранены и в ходе последующего ремонта.

янских кораблей собственной авиацией, было принято решение о нанесении на полубак в носовой части опознавательных знаков быстрой идентификации в виде чередующихся белых и красных диагональных полос. Интересно, что такие полосы нанесли даже на недостроенный «Империо». При этом на «Витторио Венето» деревянная палуба юта была закрашена свинцово-серой краской и на кормовую ее часть также нанесли опознавательные диагональные красные и белые полосы. «Рома», как и, по всей видимости, «Литторио», несли опознавательные полосы только в носовой оконечности и сохранили естественный цвет деревянного настила в корме. С другой стороны, на «Литторио» и «Витторио Венето» к началу 1943 г. опознавательные полосы были закрашены, в то время как на «Риме» они сохранялись.

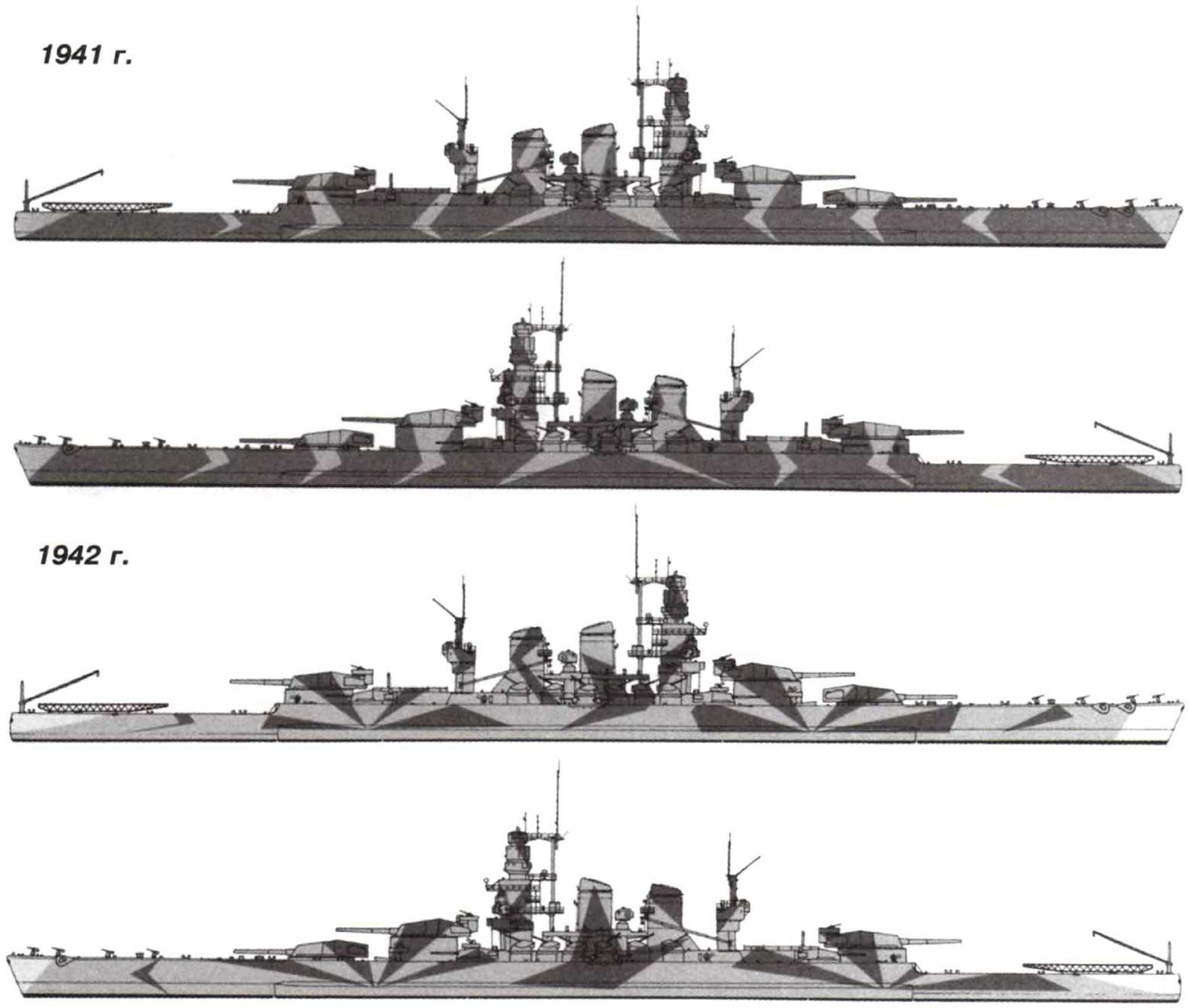
Во второй половине 1940 г. под руководством Луиджи Петрилло начались работы по созданию камуфляжной окраски кораблей. Было создано две базовых схемы, которые опробовали на крейсерах «Фиуме» и «Дука д'Аоста». Камуфляжная схема для последнего получила название «двойная рыбья кость» (Doppia spina di pesce), и в конце марта 1941 г. такую окраску получил проходивший ремонт повреждений в Таранто «Литторио». Корпус и надстройки линкора красились в глубокий темно-серый цвет (fondo grigio scuro), на который наносились крупные желто-зеленые (giallo-verde) четырехугольники, расходящиеся от центра корабля в обе стороны, в форме рыбьих хвостов. Окраска являлась полностью симметричной по обоим бортам и была призвана затруднить работу оптических дальномеров противника. В июне 1941 г., во время ремонта после торпедного повреждения, похожую окраску получил и «Витторио Венето». Его схема камуфляжа отличалась большим числом изломов в верхней части вместо чистых четырехугольников. Кроме того, она была несколько различной на двух бортах. В августе 1941 г. оконечности обоих линкоров закрасили в грязно-белый цвет (bianco sporco opaco) с целью исказить размеры корпуса.

«Двойная рыбья кость» не вполне удовлетворила адмирала Якино. Действительно, даже на не очень значительном удалении корабль выглядел как единый довольно темный силуэт. Поэтому исследования оптимальной схемы камуфляжа продолжились и во второй половине 1941 г. Были испробованы различные сочетания цветов, но в конце концов флот остановил свой выбор на двухцветной окраске. Основным цветом стал светлый пепельно-серый (cenerino chiaro opaco), а на него наносились широкие контрастные полосы темно-серого (grigio scuro opaco). При этом темным полосам следовало придавать неправильную форму, избегая горизонтальных, вертикальных или параллельных линий. Кроме того, рекомендовалось, по возможности, наносить различные рисунки как на различные корабли, так и на разные борта одного корабля. В октябре 1941 г. данная схема была опробована на легком крейсере «Джованни делле Банде Нере», а 29 декабря 1941 г. официально утверждена в качестве стандартной.

Новая окраска была нанесена на «Витторио Венето» в марте 1942 г. во время ре-

Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Литторио»

Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Витторио Венето»



монта после торпедного попадания в декабре 1941 г. Темные полосы на линкоре были составлены из ломаных линий, а оконечности сохранили грязно-белый цвет. «Рома» вошел в строй, имея аналогичную схему окраски. «Литторио» получил стандартную схему в мае 1942 г. Его окраска отличалась криволинейной формой темных пятен и отсутствием грязно-белой окраски оконечностей. После торпедирования крейсеров «Больцано» и «Аттендоло» подводными лодками специалисты посчитали, что белые оконечности выделяют точку прицеливания, и началось избавление кораблей от этого элемента окраски. В августе 1942 г. оконечности на «Витторио Венето» были закрашены светлым пепельно-серым цветом, а в октябре того же года аналогичным образом перекрасили «Рому».

В 1944 году, во время стоянки в Большом Горьком озере в Египте, «Италия» (бывший «Литторио») и «Витторио Венето» были перекрашены по британской стандартной адмиралтейской схеме, которую они сохранили до своей сдачи на слом. На корпус светлого пепельно-серого цвета наносился темно-серый прямоугольник, соответствовавший по расположению главному броневому поясу.

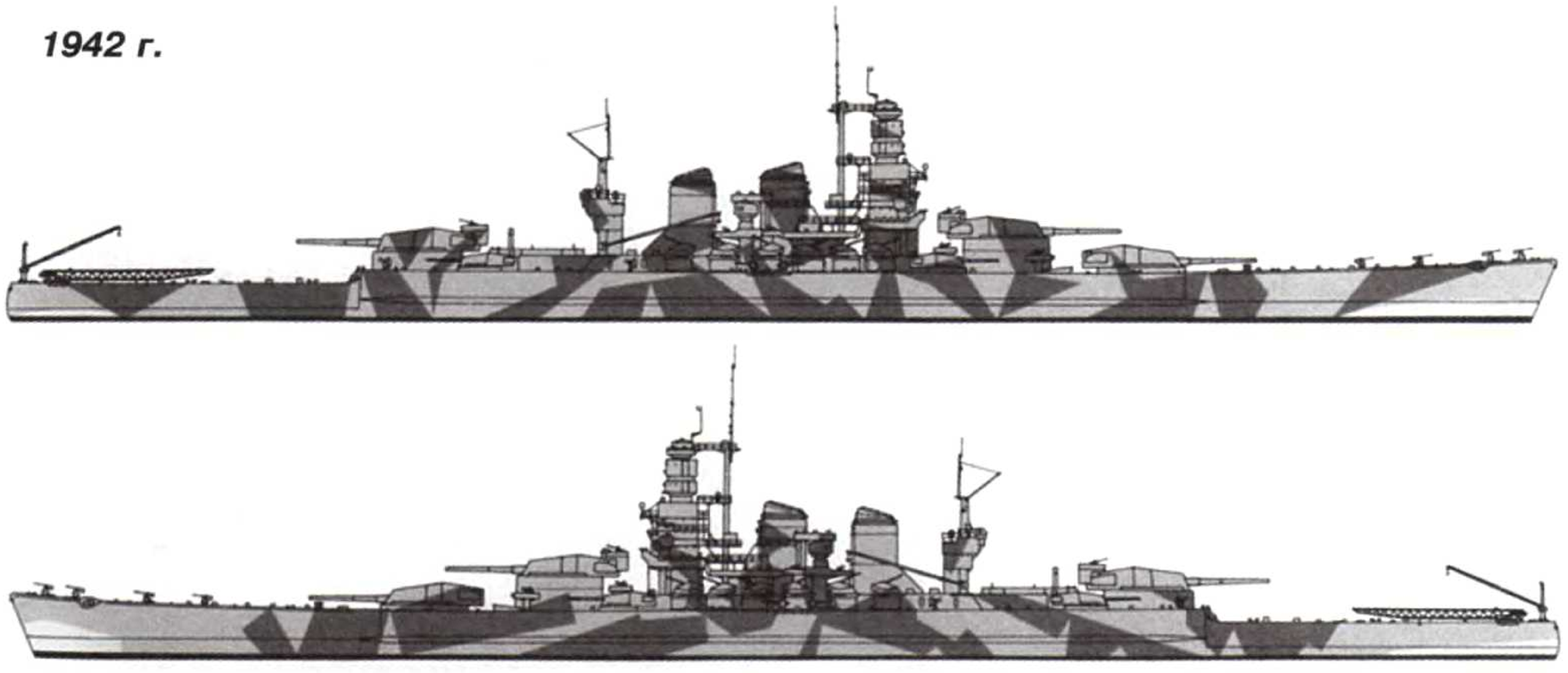


Схема камуфляжной окраски линейного корабля «Рома»

Внешние отличия и модернизации

«Рома» отличался от своих собратьев поднятым носом и только одним якорным клюзом с правого борта. Кроме того, сама форма клюзов на «Рома» была иной. Впоследствии еще одним, хотя и менее заметным отличием, стал герб города Рима на носу линкора, хотя первоначально этот корабль, как и два других, нес пятиконечную звезду (символ Италии, именуемый Stella d'Italia) в верхней части форштевня.

Нижний ряд иллюминаторов на последнем вступившем с строй линкоре начинался чуть спереди от носовой башни главного калибра, в то время как на «Витторио Венето» и «Литторио» — от якорных клюзов. Корабли отличались также конфигурацией носовой надстройки и площадок у дымовых труб. Так, «Литторио» нес две коротких стойки для ходовых и боевых огней на площадке за главным директором, а «Витторио Венето» и «Рома» — только одну стойку для ходовых огней, поскольку боевые огни на них размещались на фок-мачте. Правда, на «Роме» была установлена дополнительная короткая стойка на грот-марсе позади стеньги. Все три линкора имели разную конфигурацию большинства мостиков носовой надстройки, а «Рома» выделялся наличием развитой площадки у носовой трубы и отсутствием небольшой площадки в передней части кормовой трубы. Остекление адмиральского и капитанского мостиков на «Роме» было почти вертикальным, с едва заметным наклоном вперед, а на других двух линкорах имело наклон назад.

Еще одним отличием линейных кораблей типа «Литторио» друг от друга являлась форма директоров и КДП. При этом «Витторио Венето» и «Рома» имели больше сходства, поскольку КДП для них поставлялись одной фирмой, однако и между ними имелись различия. Если главный директор и дальномерные посты главного калибра на этих двух кораблях были сходными, хотя и отличались некоторыми деталями (например, формой центрального прицела), а КДП 152-мм артиллерии — вообще идентичными, то командно-дальномерные посты 90-мм артиллерии оказались совершенно различными. «Литторио» же отличался от собратьев формой практически всех КДП.

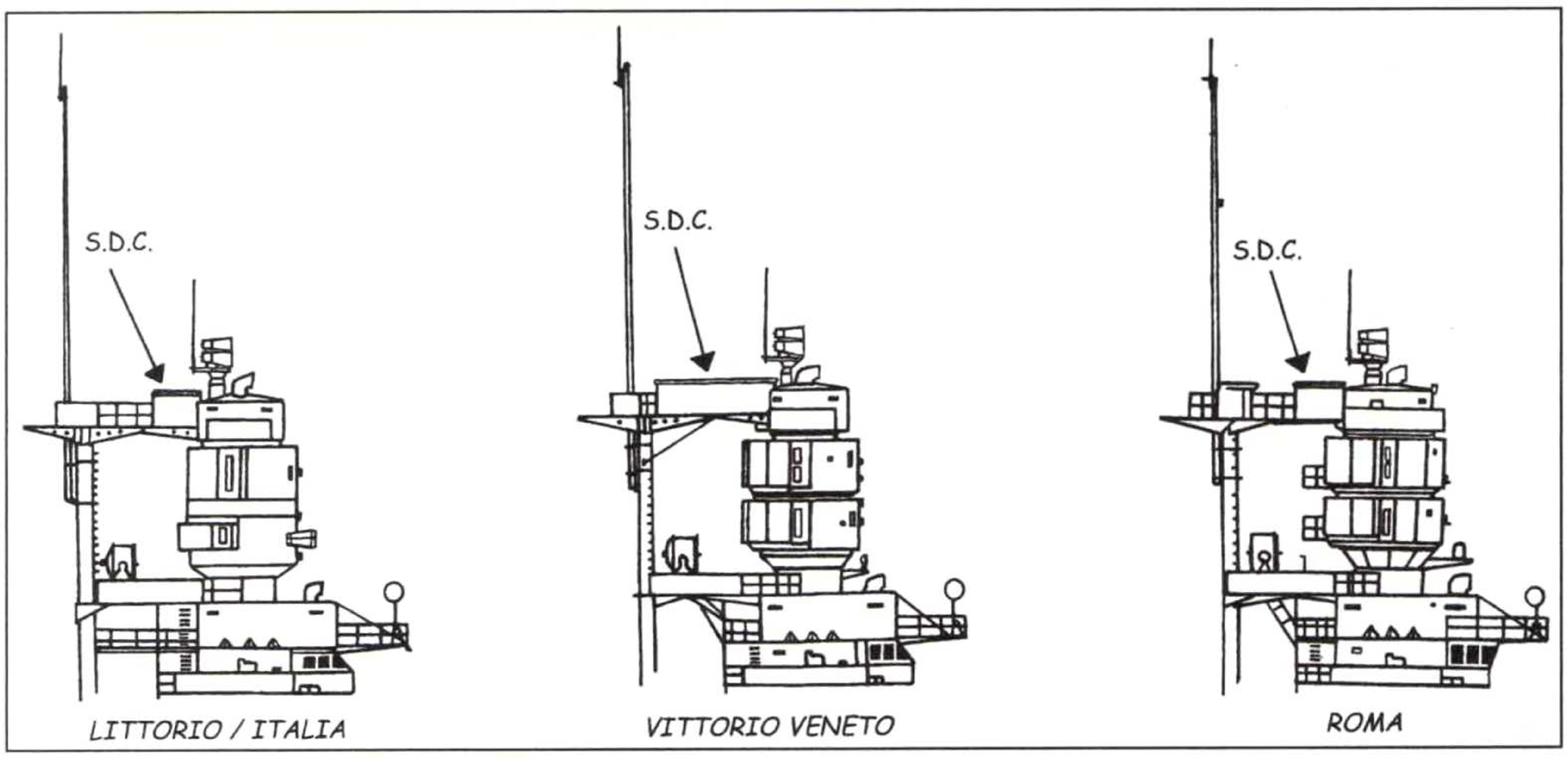
Линкоры типа «Литторио» являлись новейшими крупными кораблями итальянского флота и модернизировались весьма ограниченно. Приведем краткий перечень основных модернизаций, которые более подробно описаны в соответствующих разделах.

Весной 1941 г. на «Литторио» (в марте) и «Витторио Венето» запасной якорь был снят, а его клюз заделан со стороны палубы для удобства перемещения членов экипажа. В этот же период по опыту Таранто проведены улучшения в системе обеспечения живучести.

В 1941 г. на «Витторио Венето» и «Литторио» были добавлены две спаренные 20-мм установки, а в первой половине 1942 г. на «Литторио» установили еще две, а на «Витторио Венето» — четыре 20-мм «спарки». В сентябре 1943 г. «Витторио Венето» лишился одной из носовых одиночных 37-мм установок.

На «Литторио» в августе 1941 г. был установлен радар EC.3/bis, замененный в сентябре 1942 г. на EC.3/ter. В апреле—мае 1943 г. EC.3/ter смонтировали на «Роме», в июне — на «Витторио Венето». К началу сентября «Литторио» оснастили вторым радаром EC.3/ter. Во второй половине 1942 г. на корабли установили немецкие станции радиотехнической разведки FuMB-1 «Metox».

К весне—лету 1943 г. линкоры были оборудованы постами наведения истребителей, различавшимися по форме на всех трех кораблях.



Расположение постов наведения истребителей (SDC) на линкорах типа «Литторио»

Тактико-технические характеристики линейного корабля «Витторио Венето»

Водоизмещение, т	
пустого	38 216
стандартное	41 167
нормальное	43 624
полное	45 752
Размеры, м	
длина наибольшая	237,71
длина по ватерлинии	232,4
длина между перпендикулярами	224,5
ширина наибольшая	32,9
ширина по ватерлинии	32,4
высота корпуса (от киля до палубы полубака на миделе)	17
осадка при проектном водоизмещении	8,98
осадка в полном грузу	10,5
Характеристики корпуса при нормальном водоизмещении:	
отношение длины к ширине (L/B)	7,17
отношение длины к высоте борта (L/H)	13,67
коэффициент общей полноты	0,566
коэффициент полноты ватерлинии	0,679
коэффициент полноты мидель-шпангоута	0,959
призматический коэффициент	0,765
метацентрическая высота, м	1,453
вес, требующийся для увеличения осадки на 1 см, т	52,1
Энергетическая установка	
число и тип котлов	8 Yarrow
рабочее давление пара, атм.	25
рабочая температура пара, °С	325
суммарная площадь поверхности нагрева, м²	9940
число и тип ТЗА	4 «Beluzzo»
проектная мощность, л.с.	130 000
скорость хода наибольшая, уз.	30
частота вращения валов на полном ходу, мин⁻¹	250
Запас топлива нормальный / максимальный, т	3700 / 4228
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	4580 (16) 3920 (20) 1170 (30)
Броневая защита, мм	
главный пояс	70 + 280
противоосколочная переборка	36 + 24
траверз	210—70
верхний пояс	70
пояс в носу	130
носовой траверз	60
главная палуба (над машинами / погребами)	150 / 100
палуба полубака	70
рулевое устройство	70-100
кормовой траверз	200
башни ГК (лоб — борт — крыша)	380 — 200 — 200
барбеты ГК	350-280
башни СК (лоб — борт — крыша)	280 — 130 — 150
башни 90-мм зениток	40—12
боевая рубка (стенки — крыша)	250 — 120
противоторпедная переборка	40-28
Вооружение:	
число установок х стволов — калибр / длина ствола в калибрах (запас снарядов на одно орудие)	3х3 — 381-мм/50 (74) 4х3 — 152-мм/55 (210) 12х1 — 90-мм/50 (491) 4х1 — 120-мм/40 (60) 8х2 и 4х1 — 37-мм/54 (1500) 8х2 — 20-мм/65 (1330) 1 катапульта, 3 гидросамолета
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеров)	1866 (92)

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Достройка и ввод в строй

Головные линейные корабли нового поколения были сданы флоту практически одновременно. «Витторио Венето» официально вступил в строй 28 апреля 1940 г. Первым командиром корабля стал капитан 1 ранга Джузеппе Спарцани. В первый день мая линкор покинул Триест, обогнул Аппенинский полуостров, чтобы завершить доводочные работы в арсеналах Генуи и Специи, и 15 мая прибыл в главную военно-морскую базу в Таранто. На «Литторио» (капитан 1 ранга Массимо Джирози) флаг был поднят 6 мая; 20-го он оставил Геную, после чего также побывал в арсенале Специи и 24-го присоединился к собрату в Таранто. Оба новейших линкора были сведены в 9-ю дивизию 1-й эскадры итальянского флота. Назначенный ее командиром контр-адмирал Карло Бергамини поднял свой флаг на «Литторио».

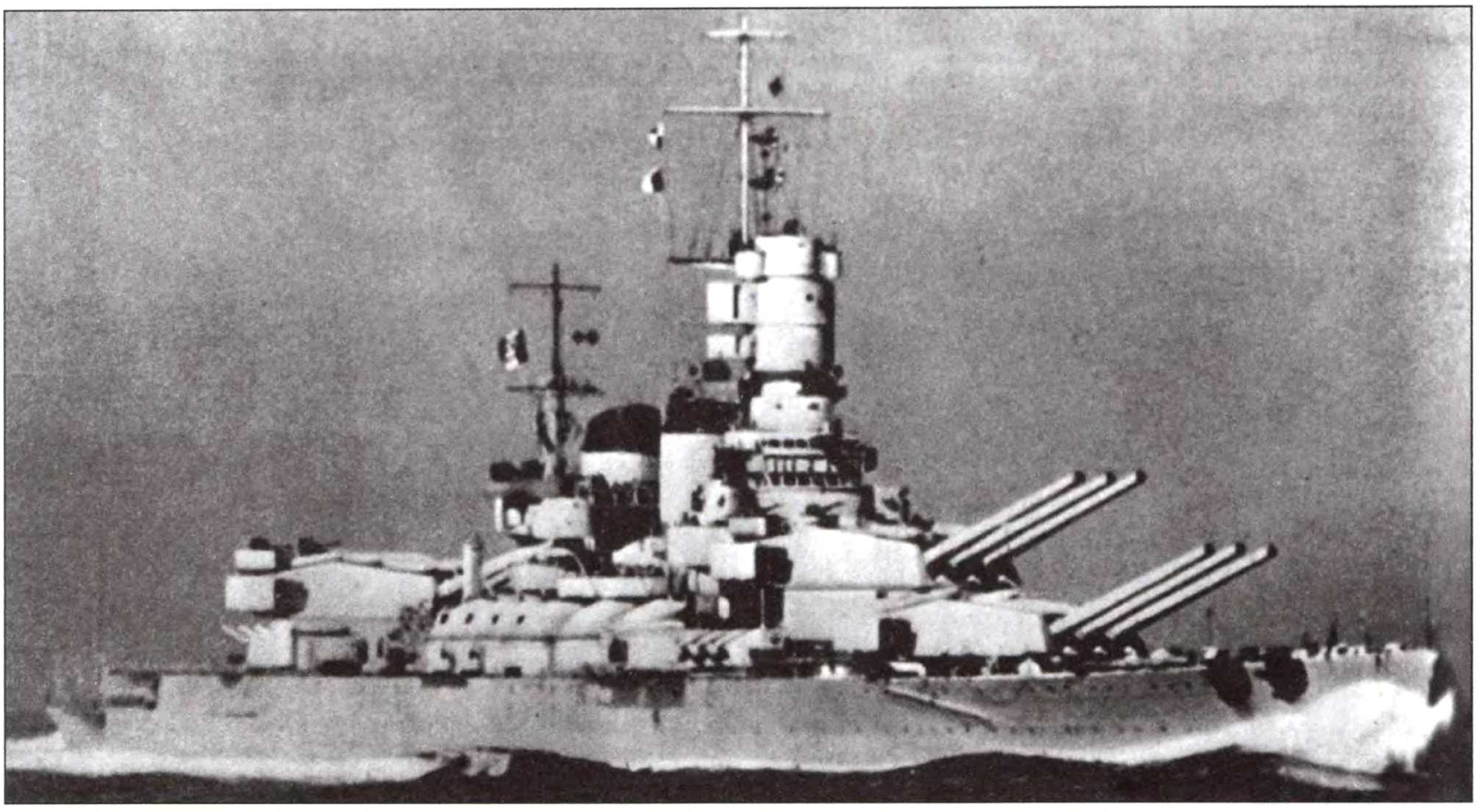
Не прошло и месяца, как мирная жизнь закончилась. 10 июня с балкона римского Палаццо Венеция Бенито Муссолини объявил о вступлении Италии в войну.

Здесь стоит сказать несколько слов об организации руководства Королевского Итальянского флота. Высшим органом управления военно-морскими силами Италии являлось Морское министерство во главе с Муссолини. Первый помощник морского министра (секретарь по делам флота) являлся начальником Главного морского штаба (ГМШ). Эту должность в начале войны занимал адмирал Доменико Каваньяри. Аппарат Главного морского штаба, отвечавший непосредственно за руководство боевыми действиями, известен под названием «Супермарина» (Supermarina). Во главе Супермарины стоял начальник ГМШ, но на практике из-за загруженности последнего министерскими делами оперативное руководство флотом оказывалось в руках его первого заместителя вице-адмирала Артуро Сомильи. Пост командующего надводным флотом занимал вице-адмирал Иниго Кампиони.

Королевский Итальянский флот к тому моменту насчитывал в своем составе 4 линкора, 7 тяжелых и 14 легких крейсеров, 59 эсминцев, 67 миноносцев, 116 подводных лодок. Организационно он состоял из двух эскадр надводных кораблей, подводных сил, четырех военно-морских округов и пяти заморских командований. В 1-ю эскадру, которой командовал сам адмирал Кампиони, входили 5-я («Чезаре», «Кавур»)* и 9-я дивизии линкоров, 1-я («Зара», «Горицция», «Фиу-

* Линкоры «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа» в это время заканчивали обширную модернизацию — первый вернулся в строй 5 июля, второй — 26 октября 1940 г., войдя в состав 6-й дивизии.

Линейный корабль «Литторио» на пробах артиллерии главного калибра, лето 1940 г.



Организация итальянского флота

на 10 июня 1940 г.

Командующий флотом — вице-адмирал Иниго Кампиони

1-я эскадра

вице-адмирал Иниго Кампиони

5-я дивизия (контр-адмирал Бруно Бривонези)
линейные корабли «Guilio Cesare», «Conte di Cavour»
7-й дивизион эсминцев: «Freccia», «Dardo», «Saetta», «Strale»
8-й дивизион эсминцев: «Folgore», «Fulmine», «Baleno», «Lampo»

9-я дивизия (контр-адмирал Карло Бергамини)
линейные корабли «Littorio», «Vittorio Veneto»
14-й дивизион эсминцев: «Ugolino Vivaldi», «Antonio da Nolli», «Leone Pancaldo», «Antonio Pigafetta»
15-й дивизион эсминцев: «Nicolo Zeno», «Alvise da Mosto», «Giovanni da Verazzano», «Lanzerotto Malocello»

1-я дивизия (контр-адмирал Пеллегрино Маттеуччи)
тяжелые крейсера «Zara», «Gorizia», «Fiume»
9-й дивизион эсминцев: «Vittorio Alfieri», «Alfredo Oriani», «Giosue Carducci», «Vincenzo Gioberti»

4-я дивизия (контр-адмирал Альберто Маренко ди Мориондо)
легкие крейсера «Albertico da Barbiano», «Luigi Cadorna», «Alberto di Giussano», «Armando Diaz»
эскадренный миноносец «Lanciere»*

8-я дивизия (контр-адмирал Антонио Леньяни)
легкие крейсера «Liugi di Savoia Duca degli Abruzzi», «Giuseppe Garibaldi»
16-й дивизион эсминцев: «Nicoloso da Recco», «Antonio Usodimare», «Luca Tarigo», «Emanuele Pessagno»

2-я эскадра

вице-адмирал Рикардо Паладини

флагман — тяжелый крейсер «Pola»
12-й дивизион эсминцев: «Carabiniere», «Corazziere», «Ascari»

3-я дивизия (контр-адмирал Карло Каттанео)
тяжелые крейсера «Trento», «Trieste», «Bolzano»
11-й дивизион эсминцев: «Artigliere», «Camicia Nera», «Aviere», «Geniere»

7-я дивизия (контр-адмирал Луиджи Сансонетти)
легкие крейсера «Eugenio di Savoia», «Duca d'Aosta», «Mizuo Attendolo», «Raimondo Montecuccoli»
13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Fuciliere», «Bersagliere», «Alpino»

2-я дивизия (контр-адмирал Фердинандо Касарди)
легкие крейсера «Giovanni delle Bande Nere», «Bartolomeo Colleoni»
10-й дивизион эсминцев: «Maestrale», «Libeccio», «Grecale», «Scirocco»

* Из состава 12-го дивизиона эсминцев.

ме»), 4-я («Барбиано», «Кадорна», «Джуссано», «Диас») и 8-я («Абруцци», «Гарибальди») дивизии крейсеров. 2-я эскадра находилась под командованием вице-адмирала Рикардо Паладини, поднявшего свой флаг на «Поле». В состав эскадры входили 3-я («Больцано», «Тренто», «Триест»), 7-я («Савойя», «Аоста», «Аттендоло», «Монтекукколи») и 2-я («Банде Нере», «Коллеони») дивизии крейсеров. Главная база 1-й эскадры находилась в Таранто, 2-й — в Мессине. При каждой из дивизий состояло по дивизиону эсминцев, у дивизий линкоров — по два. В частности, 9-й дивизии на тот момент были приданы 14-й и 15-й дивизионы, состоявшие из хорошо вооруженных кораблей типа «Навигатори».

Впрочем, пара новейших линкоров еще проходила курс боевой подготовки и к участию в боевых действиях не привлекалась, а в море выходила только для учений. Этот период для их экипажей выдался весьма напряженным — занятия и тренировки следовали одно за другим. Материальная часть еще страдала множеством «детских болезней», типичных для новых кораблей, да еще таких крупных и технически сложных. Поэтому на борту оставались весьма внушительные группы инженеров и технических специалистов фирм-строителей, что, кстати, вызывало ощутимое перенаселение жилых помещений. Адмирал Бергамини весьма критически отзывался о подобной организации дела, но был вынужден мириться с ней.

К началу июля артиллерия главного калибра «Литторио» еще не была принята в эксплуатацию, причем задержка готовности составляла около трех месяцев. Проблему усугубило попадание воды в башню №2 во время учебного выхода 5 июля, выведшее ее из строя на несколько дней. Стоит ли удивляться, что специалисты «Ансальдо», всячески подгоняемые командованием флота и руководством фирмы, работали в авральном режиме, что в итоге привело к ЧП.

Около 15.15 7 июля во время работ с использованием ацетиленовых горелок в перегрузочном отделении башни №1 капли расплавленного металла попали на связку электрических кабелей в основании башни. Изоляция части кабелей (в основном, низкого напряжения: линии гирокомпаса, телефонные, сети управления огнем) — начала тлеть без огня и дыма, из-за малого доступа кислорода в узких кабельных каналах, практически не нагревая внешнюю арматуру. Так продолжалось, пока огонь не забрался выше, в перегрузочное отделение, где кабельные каналы значительно расширялись. Получив доступ кислорода, пламя быстро разгорелось. В 15.45 была объявлена пожарная тревога, весь персонал из башни и подбашенных отделений — эвакуирован. Высокая температура и большое количество дыма затрудняли борьбу с огнем, тем не менее, к 17.40 пожар был потушен, при этом затопления погребов не потребовалось. Один рабочий «Ансальдо» скончался от удушья, еще одного, получившего серьезное отравление, удалось спасти.

Последствия пожара оказались серьезными: пришли в негодность все кабели, некоторые элементы снарядных подъемников деформировались от воздействия высокой температуры, часть механизмов требовала переборки. По результатам расследования, ответственность за происшествие была воз-

ложена на фирму, чьи сотрудники, в нарушение инструкций, использовали открытый огонь в подбашенных помещениях. Ремонт повреждений велся ударными темпами, тем не менее, во время учебных стрельб 18 июля, в которых «Литторио» участвовал совместно с «Витторио Венето», башня №1 все еще не действовала.

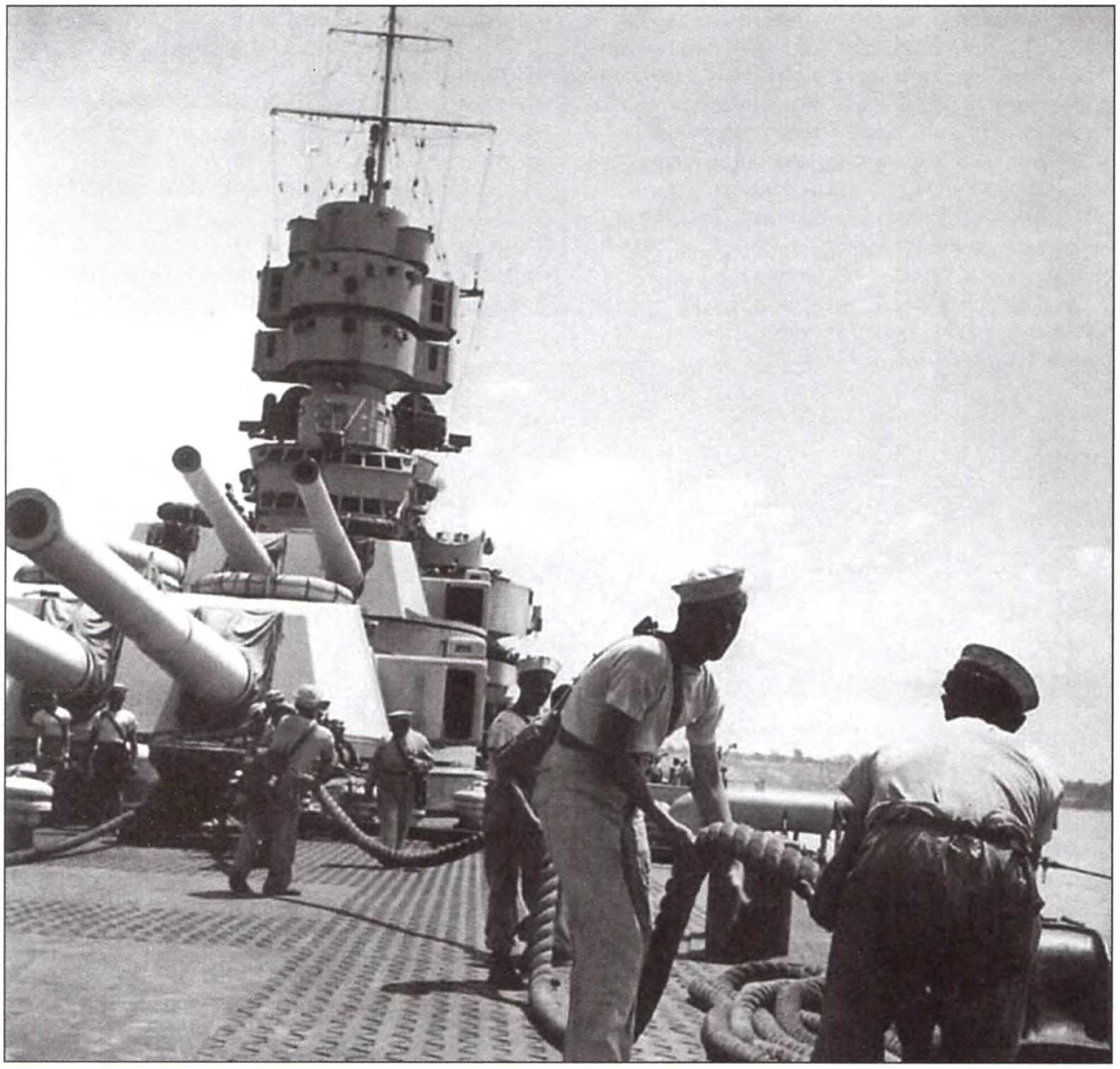
Бой у Пунта-Стило заставил итальянцев подстегнуть боевую подготовку экипажей новейших линкоров. Времени для накопления необходимого опыта не хватало, что компенсировалось тем, что «Венето» и «Литторио» считались высокопрестижными кораблями, и в их команды отбирались лучшие из лучших. Благодаря этому, освоение новой техники шло достаточно быстро. Наконец, 2 августа адмирал Бергамини смог отрапортовать, что его корабли готовы к активным действиям.

Адмирал Доменико Каваньяри — начальник Главного морского штаба в 1933—1940 гг.

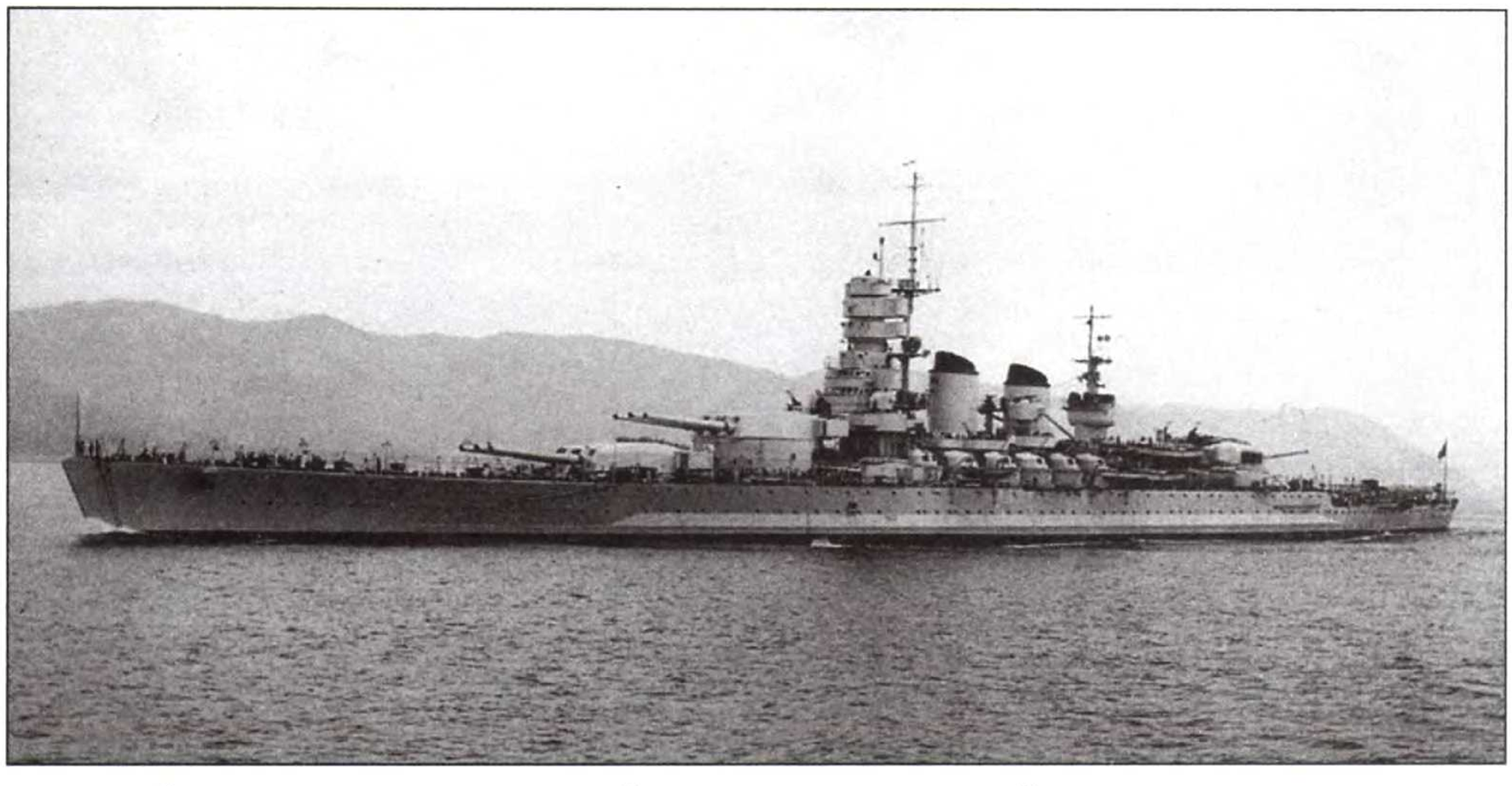
Боевой дебют

Первое столкновение главных сил итальянского и британского флотов, произошедшее 9 июля 1940 г. у мыса Пунта-Стило, показало слабость модернизированных линкоров типа «Чезаре». Формально, итальянцы имели в бою два линейных корабля против трех британских, вели бой в меньшинстве и сумели избежать серьезных последствий. Тем не менее, Супермарина распорядилась операций с участием главных сил временно — до ввода в строй новейших линкоров — не проводить. Такой момент настал к концу августа.

30-го числа англичане начали масштабную операцию «Хэтс» по переводу из Гибралтара в Александрию кораблей, предназначенных для усиления Средиземноморского флота (линкор «Вэлиант», авианосец «Илластриес», крейсера «Кардифф», «Ковентри»). Вышедшая навстречу им эскадра под командованием адмирала Э.Б. Каннингхэма (линкоры «Уорспайт» и «Малайя», авианосец «Игл», 5 крейсеров, 12 эсминцев) одновременно осуществляла проводку трех транспортов с важными грузами на Мальту. Днем движение про-



Линейный корабль «Витторио Венето» в Таранто, июль 1940 г.

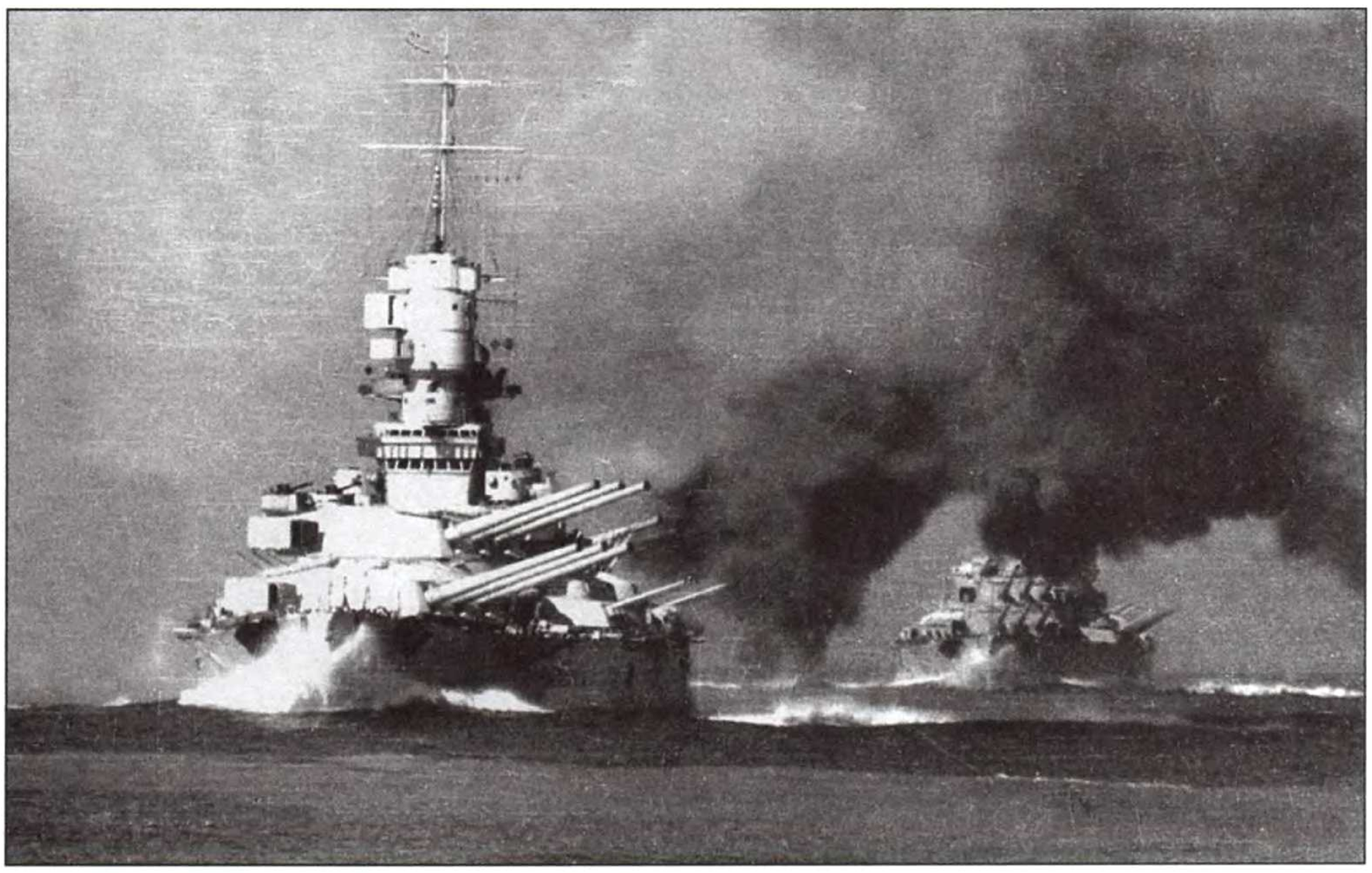


«Витторио Венето» по прибытии в Специю из Триеста, 3 мая 1940 г.

тивника было замечено итальянской воздушной разведкой, и Супермарина ответила выходом в море главных сил флота, которым была поставлена задача перехватить и уничтожить британское восточное соединение.

Получив приказ из Рима, итальянский флот произвел боевое развертывание — самое крупное во Второй мировой войне! Под командованием адмирала Кампиони, поднявшего свой флаг на «Литторио», находилось 5 линкоров, 13 крейсеров и 34 эсминца. По определению официального историка М.-А. Брагадина, «в этот момент итальянский флот находился в великолепном состоянии по эффективности, готовности к действию и боевому духу».

Британский самолет-разведчик своевременно обнаружил выход итальянской эскадры, и Каннингхэм изменил курс. Итальянская воздушная разведка, напротив, потеряла противника. Когда же в середине дня 31 августа он был снова обнаружен, шансы перехватить его до заката оставались весьма призрачными. Не желая вступать в бой ночью, но рассчитывая с рассветом снова пойти на сближение с противником и перехватить его где-нибудь в районе Мальты, Кампиони повернул свои корабли на прямо противоположный курс. Планам итальянского командования помешал разыгравшийся в Ионическом море шторм, полностью исключивший разведывательные полеты авиации и приведший к преждевременному израсходованию топлива на эсминцах. Поэтому днем 1 сентября Супермарина отозвала корабли на базу, но непогода



9-я дивизия линкоров на артил-лерийских стрельбах в заливе Таранто, лето 1940 г. Головным «Литторио», за ним — «Витторио Венето»

успела сделать свое дело, нанеся ряд повреждений кораблям и смыв за борт нескольких моряков.

Столь же безрезультатным оказался следующий выход, состоявшийся 7 сентября, после получения сведений о том, что неприятельская Гибралтарская эскадра движется на восток. Супермарина немедленно направила на перехват все 5 линкоров, 6 крейсеров и 18 эсминцев. Итальянский командующий планировал атаковать противника, когда тот окажется в районе южнее Сардинии. Одновременно удары по вражескому соединению должна была нанести авиация. Однако ожидание оказалось напрасным. Вскоре были получены новые разведданные, что британское соединение проследовало из Гибралтара в западном направлении для операции против Дакара, и 9 сентября итальянский флот прибыл в Неаполь, откуда спустя два дня линкоры перешли в Таранто.

В конце сентября англичане решили перебросить на Мальту 1200 солдат, размещенных на борту двух легких крейсеров. Для их прикрытия вышли линкоры «Вэлиант» и «Уорспайт», авианосец «Илластриес», крейсера «Орайон», «Сидней», «Йорк» и 11 эсминцев. Утром 29 сентября итальянский разведчик обнаружил эти корабли в 170 милях от Александрии, и Супермарина, принимая вызов, выслала в море 5 линкоров (5-я, 6-я и 9-я дивизии), 7 тяжелых и 4 легких крейсеров (1-я, 3-я, 7-я и 8-я дивизии) и 23 эскадренных миноносца. Следующим утром итальянская армада была замечена самолетом с «Илластриеса», и, принимая во внимание серьезное неравенство в силах, Каннингхэм решил уклониться от боя. Это удалось неожиданно легко, так как итальянская разведка опять надолго потеряла англичан из поля зрения. Лишенный информации Кампиони, подчиняясь полученным инструкциям, крейсировал со своими кораблями между 37-й и 39-й параллелями, в то время как противник находился гораздо южнее. Ночью 1 октября был получен приказ о возвращении в базы. Контакт же с противником был восстановлен только во второй половине дня, когда тот был уже далеко на востоке...

Первые боевые операции с участием «Литторио» и «Витторио Венето», пусть и не ознаменовавшиеся встречей с противником, дают некоторый материал для рассуждений. Необходимость решительного сражения, когда итальянцы имели пять линкоров, в том числе два новейших, против четырех у британского Средиземноморского флота, из которых реальную боевую ценность представляли только два («Вэлиант» и «Уорспайт», прошедшие модернизацию), ни у кого не вызывала сомнений. Однако каждый раз возникала масса обстоятельств, мешающих осуществить это намерение.

Прежде всего, поражает беспомощность итальянской воздушной разведки, не способной обнаружить неприятеля буквально у себя под носом. Но даже если вспомнить про постоянные трения между моряками и авиаторами и не принимать в расчет приданные флоту базовые разведчики, то находившиеся в море корабли располагали примерно тремя десятками (!) бортовых самолетов — более чем достаточно, чтобы полностью «перекрыть» акваторию Центрального Средиземноморья. Во всяком случае, японцы ухитрялись вести вполне эффективную разведку и меньшим количеством машин. На этом фоне жалобы моряков, что летчики плохо разбираются в си-

Командиры кораблей

«Витторио Венето»	
кап. 1 р. Джузеппе Спарцани	с 30.4.1940
кап. 1 р. Корсо Пекори-Джирарди	с 18.2.1942
кап. 2 р. Лучано Сотджу	с 5.11.1943 (врид)
кап. 1 р. Родольфо дель Минио	с 14.1.1944
кап. 1 р. Франческо Мимбелли	с 31.5.1945
кап. 2 р. Марко Каламаи	с 11.5.1946
кап. 2 р. Эрнесто Нотари	с 23.6.1947 (врид)
кап. 1 р. Марио Барталези	с 6.9.1947
кап. 2 р. Бруно Дзани	с 31.12.1947 по 2.6.1948
«Литторио»/«Италия»	
кап. 1 р. Массимо Джирози	с 6.5.1940
кап. 1 р. Джузеппе Спарцани	с 6.4.1941 (врид)
кап. 1 р. Витторио Баджикалупи	с 15.5.1941
кап. 1 р. Сабато Боттильери	с 1.3.1943
кап. 1 р. Джованни ди Гропелло	с 17.9.1945
кап. 1 р. Эрнесто Пеллегрини	с 1.12.1946
кап. 2 р. Филиберто Э. Перукка	с 8.9.1947 (врид)
кап. 1 р. Марио Барталези	с 1.1.1948
кап. 1 р. Витторио Киниго	с 9.5.1948 по 30.5.1948
«Рома»	
кап. 1 р. Адоне дель Чима	с 20.9.1941 по 9.9.1943 (+)

Командиры 9-й дивизии линкоров

контр-адмирал Карло Бергамини	с 10.6.1940
контр-адмирал Гвидо Порцо-Джованола	с 9.12.1941
контр-адмирал Джузеппе Фьораванцо	с 25.3.1942
контр-адмирал Энрико Аккоретти	с 7.4.1943

Первый командир «Витторио Венето» капитан 1 ранга Джузеппе Спарцани в своей каюте

Командующий британским Средиземноморским флотом адмирал Эндрю Браун Каннингхэм

луэтах кораблей и не всегда верно идентифицируют цели, выглядят совсем уж несущественными.

С другой стороны, итальянцы были уверены, что их корабли будут обнаружены британской воздушной разведкой сразу после выхода в море, и избавиться от постоянного «надзора» не удастся. Если англичане уступали в силах, то они могли легко уклониться от боя. В таких случаях итальянский флот не достигал ничего, кроме бессмысленного расходования топлива и износа машин.

Следующим фактором, постоянно довлевшим над итальянскими флотоводцами, была очевидная неготовность к ночному бою. Это вынуждало их каждый раз планировать свои действия так, чтобы встреча с противником состоялась в светлое время суток, а если это заведомо не удавалось — то отходить, не рискуя быть атакованным в темноте.

Наконец, нельзя сбрасывать со счетов и политический аспект. Фашистское руководство Италии все еще надеялось на скорое окончание войны. Флот же должен был стать одним из ключевых аргументов в споре о послевоенном дележе добычи, поэтому его следовало сохранить.

Все эти обстоятельства вынуждали Супермарину действовать, по выражению самих же итальянских историков, «слишком благоразумно». В таком ключе выдерживались инструкции, сковывавшие инициативу командующих в море. Впрочем, последние также не демонстрировали готовность данные инструкции нарушать. Невольно согласишься с авторами, полагающими, что в сознании итальянских моряков укоренился «комплекс Пунта-Стило», и они сомневались относительно исхода предстоящей схватки, даже имея значительное численное превосходство.

«Ночь Таранто»

Нежелание итальянцев принять генеральное сражение привело адмирала Каннингхэма к мысли, что единственным действенным способом уничтожить линейный флот противника является воздушный удар по его главной базе. Впервые данную идею высказал еще в 1937 году тогдашний командир авианосца «Глориес» кэптен Листер. Первоначально удар палубной авиации по Таранто был запланирован на 21 октября — день Трафальгарского сражения. Помешал пожар на «Илластриесе». Затем флот был занят обеспечением высадки на Крите. Налет был снова отложен и теперь приурочен к крупной операции «МВ.8» (4—13 ноября). Мы не будем приводить здесь все детали развертывания британского флота, которое строилось в виде оперативной «многоходовки» с участием Александрийской и Гибралтарской эскадр. Важен тот факт, что Супермарина не смогла разгадать замысла противника, позволив «Илластриесу» приблизиться на 170 миль к главной базе своего флота и с наступлением ночи 11 ноября произвести запуск самолетов.

Порт Таранто, располагавшийся в глубине одноименного залива, являлся главной военно-морской базой итальянского флота, способной принимать корабли любых классов. На его берегах размещались верфи фирмы «Този», строивший подводные лодки; имелось два крупных сухих дока, один из которых мог принимать современные линкоры, и шесть плавучих доков (один крупный, два средних и три малых). Порт состоял из двух гаваней с глубинами от 7 до 35 м. Полностью закрытый внутренний бассейн (Мар Пикколо) соединялся узким проходом (так называемым Каналом) с обширной внешней гаванью (Мар Гранде), прикрытой брекватером, идущим от мыса Рондинелла на юго-запад до острова Сан-Пьетро, а затем поворачивающим на юго-восток, к островку Сан-Паоло. В этом месте имелся широкий проход (1187 м), а далее шла южная часть брекватера длиной 1609 м, называемая Дига ди Сан-Вито по расположенному неподалеку от ее основания одноименному мысу. Еще один брекватер длиной 2400 м — Дига ди Тарантола — располагался внутри Мар Гранде, прикрывая якорную стоянку.

Противовоздушную оборону базы обеспечивала 21 зенитная батарея калибром 100 мм. Из них 13 располагалось на суше, а 8 были установлены на специальных плотах, расставленных вдоль внешнего брекватера. Кроме того, имелось 84 тяжелых и 109 легких пулеметов, прикрывавших весь район порта. Для обнаружения самолетов предназначались шумопеленгаторные посты и 22 прожектора, к которым в случае необходимости могли присоединиться прожекторы кораблей. Места стоянки защищались сетевыми заграждениями. Дополняли систему обороны 90 аэростатов.

Пост начальника военно-морской базы Таранто занимал вице-адмирал Артуро Риккарди. Учтя опыт воздушного нападения на французские корабли в Мерс-эль-Кебире и торпедирования итальянских эсминцев на якорных стоянках в Аугусте и Триполи, он полностью осознавал угрозу торпедоносцев для кораблей в Таранто, но считал, что своевременное обнаружение неприятельского авианосца воздушной разведкой, а взлетевших с него самолетов — шумопеленгаторными постами позволит

успешно отразить налет. Этот сомнительный расчет усугублялся типичным для итальянцев разгильдяйством. Мощная на бумаге противовоздушная оборона гавани имела множество изъянов. Командование легиона фашистской милиции, на который возлагалась ПВО базы, не разделяло оптимизма флотского начальства и, стремясь снять с себя ответственность за возможные последствия, настаивало на переводе тяжелых кораблей в Неаполь.

К моменту британского налета в Таранто находились главные силы Реджа Марина — 6 линкоров, 7 тяжелых и 2 легких крейсера, 28 эсминцев, 5 миноносцев, 16 подводных лодок, 4 тральщика, 1 минный заградитель, 9 танкеров. Все корабли на внешнем рейде, два тяжелых крейсера и четыре эсминца на внутреннем рейде были расположены так, чтобы обеспечить наилучшую защиту от внезапной ночной атаки. У орудий главного калибра находились половинные расчеты, расчеты зенитных орудий дежурили ночью в полном составе. Но многие корабли и вспомогательные суда стояли на внутреннем рейде, как в мирное время, борт о борт у стенки. Ведение ими зенитного огня по низколетящим самолетам неминуемо привело бы к поражению своих кораблей. Из 90 имевшихся аэростатов 60 были повреждены во время шторма в начале ноября и в воздухе находилось только 27; из затребованных флотом 12 800 м противоторпедных сетей, стояло только 4200 м и еще 2900 м валялось на берегу — их не устанавливали из опасения, что они могут затруднить кораблям вход и выход из гавани. К тому же, сети опускались на глубину до 8 м и не могли защитить от торпед с магнитным взрывателем с глубиной хода 9—10 м. Внушительные по числу стволов береговые зенитные батареи имели на вооружении устаревшие орудия, а из 22 прожекторов только два были связаны с шумопеленгаторными постами. Задымление базы отработано не было.

Первая ударная волна — двенадцать «Суордфишей» 815-й эскадрильи — поднялась с «Илластриеса» в 20.40 и около 23 часов появилась над гаванью Таранто. Итальянцы обнаружили ее только над своими кораблями. Зенитная артиллерия открыла беспорядочную стрельбу, однако прожекторы до конца атаки так и не были использованы. Через час после ухода первой ударной группы атаковала вторая волна (восемь «Суордфишей» 819-й эскадрильи), встреченная более организованно. Торпедоносцы несли торпеды с установкой скорости 27 узлов и глубины хода 10 метров, оснащенные магнитными взрывателями «Дуплекс». Из 11 торпедоносцев, атаковавших в двух волнах, было потеряно два. Пять торпед поразили цели: «Конте ди Кавур» и

Итальянские корабли, находившиеся в Таранто 11 ноября 1940 г.

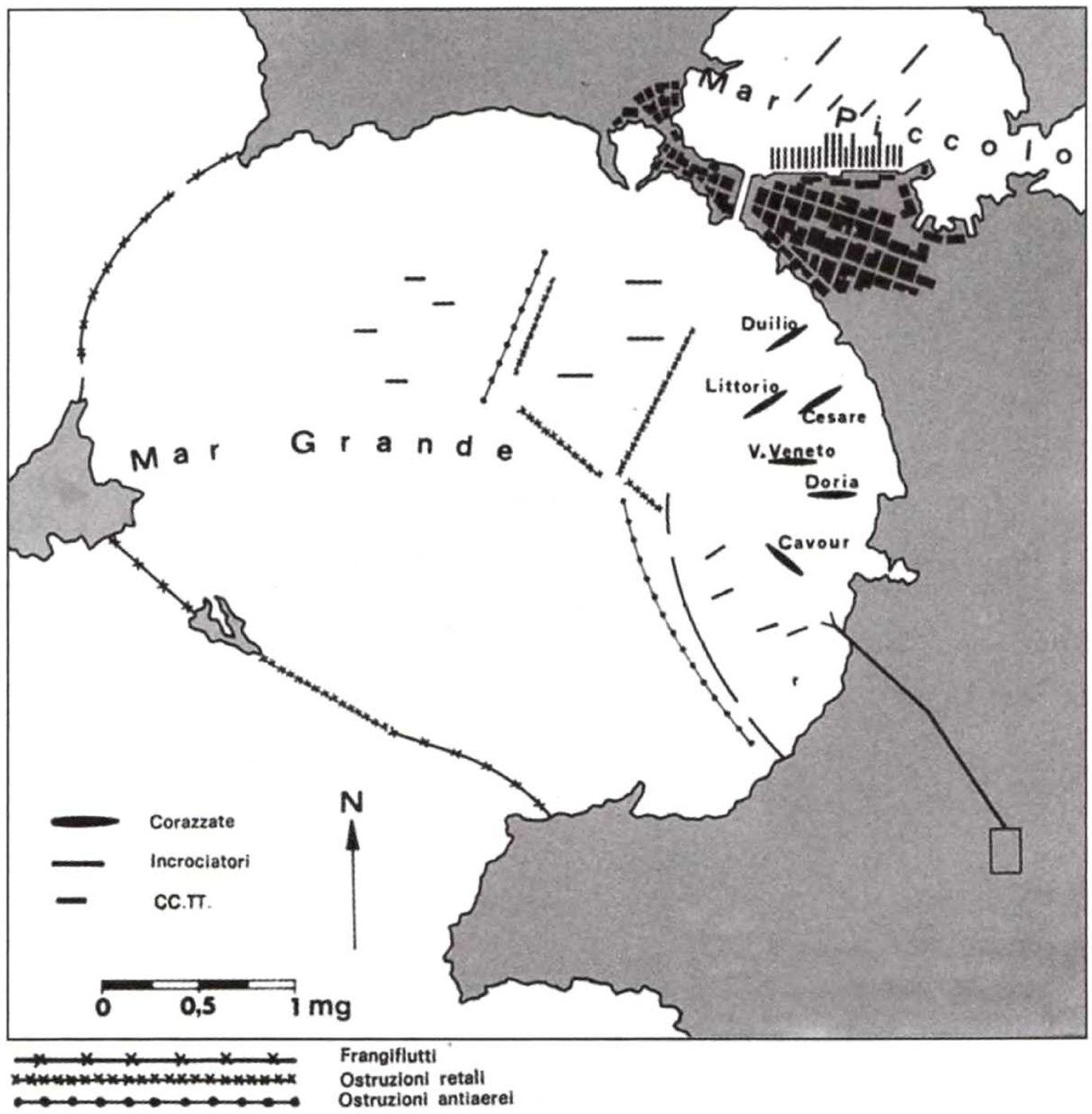
На внешнем рейде (Mar Grande)
линейные корабли «Littorio», «Vittorio Veneto», «Andrea Doria», «Giulio Cesare», «Caio Duilio», «Conte di Cavour»;
тяжелые крейсера «Zara», «Gorizia», «Fiume»;
эсминцы «Alfredo Oriani», «Giosue Carducci», «Vincenzo Gioberti», «Vittorio Alfieri», «Baleno», «Lampo», «Folgore»

На внутреннем рейде (Mar Piccolo)
тяжелые крейсера «Pola», «Bolzano», «Trento», «Trieste»;
легкие крейсера «Giuseppe Garibaldi», «Duca degli Abruzzi»;
эсминцы «Alpino», «Ascari», «Bersagliere», «Camicia Nera», «Carabiniere», «Corazziere», «Fuciliere», «Geniere», «Granatiere», «Lanciere», «Grecale», «Libeccio», «Maestrale», «Scirocco», «Dardo», «Saetta», «Strale», «Freccia», «Antonio Usodimare», «Nicoloso da Recco», «Emmanuele Pessagno»;
5 миноносцев, 16 подводных лодок, 4 тральщика, 1 минный заградитель, 9 танкеров

«Кайо Дуилио» получили по одному попаданию, «Литторио» — три, еще одна торпеда, возможно, попавшая в него, не взорвалась. От ударов бомбардировщиков пострадали тяжелый крейсер «Тренто», который был прошит неразорвавшейся полубронебойной авиабомбой, и эскадренный миноносец «Либеччо», имевший повреждения от взрыва бомбы вблизи его носа. Незначительные повреждения получил также эсминец «Эмануэле Пессаньё».

Два попадания «Литторио» получил в ходе атаки первой волны. Самолет с бортовым номером L4K (пилот — лейтенант

Схема атаки на линкор «Литторио» в гавани Таранто 11 ноября 1940 г.



Торпедоносцы Фэйри «Суордфиш»

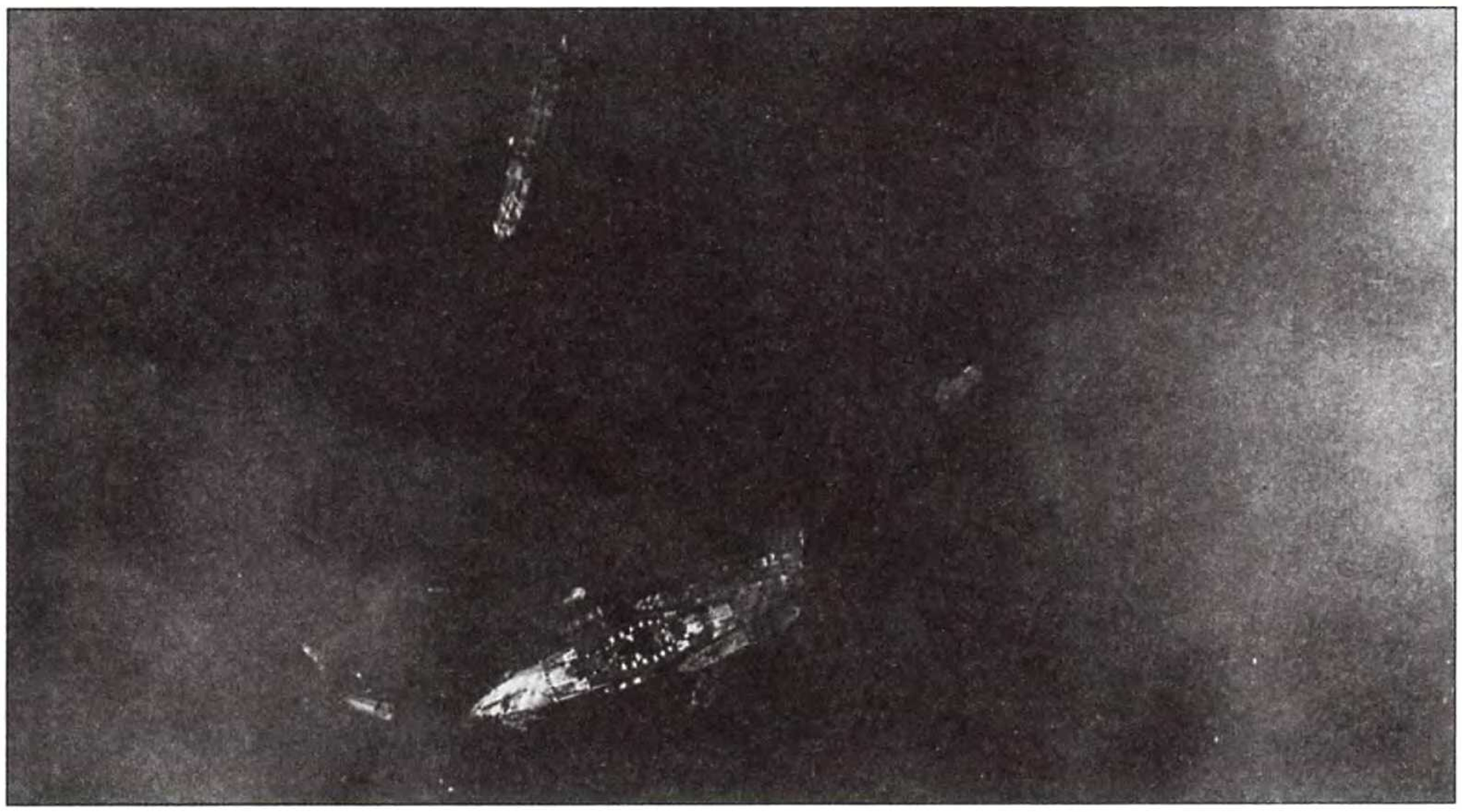
Кемп, наблюдатель — суб-лейтенант Бейли) зашел в атаку вдоль северного берега бухты и в 23.15 с дистанции 900 метров сбросил торпеду, поразившую корабль в носовую часть с правого борта. Почти одновременно успеха добился торпедоносец L4M (пилот — лейтенант Суэйн, наблюдатель — суб-лейтенант Баскэлл), атаковавший со стороны Дига ди Тарантола. Его торпеда, сброшенная с дистанции менее 400 м, взорвалась в кормовой части линкора с левого борта всего через несколько секунд после первой. «Суордфиш» E4F 813-й эскадрильи (пилот — лейтенант Монд, наблюдатель — суб-лейтенант Булл) атаковал последним, заходя с северной стороны бухты, но его торпеда взорвалась от удара о дно на правой раковине «Витторио Венето», не причинив ему повреждений.

За минуту до полуночи над правым бортом «Литторио», несколько дальше в нос от места первого попадания, прогремел новый взрыв. Два «Суордфиша» второй волны — L5A (пилот — командир 819-й эскадрильи лейтенант-коммандер Хэйл наблюдатель — суб-лейтенант Карлайн) и L5K (пилот — лейтенант Торренс-Спенс, наблюдатель — лейтенант Саттон) — прошли над мысом Рондинелла и сбросили торпеды с расстояния около 600 м. Невозможно определить, кому из них принадлежит третье попадание. Впоследствии в правой раковине линкора была также обнаружена вмятина, которую могла сделать неразорвавшаяся торпеда, найденная в иле под килем.

Еще два торпедоносца выбрали в качестве цели «Витторио Венето». Однако машина E4H (пилот — лейтенант Бейли, наблюдатель — лейтенант Слотер) была сбита зенитчиками «Гориции» прямо над центром гавани, а самолет E5H (пилот — лейтенант Уэлхэм, наблюдатель — лейтенант Хамфри), зашедший в атаку с востока, со стороны города, выпустил свою торпеду неточно.

С наступлением рассвета Мар Гранде представляла собой грустное зрелище. Поверхность была покрыта толстым слоем нефти. «Конте ди Кавур» сел на дно так, что под водой скрылись почти все его надстройки, включая кормовую башню. До конца войны он так и не вернулся в строй. «Литторио» окружили спасательные суда, прилагавшие отчаянные усилия, чтобы удержать его на плаву. К левому борту подошел спасатель «Тезео», с правого ошвартовался танкер «По», приступивший к откачке нефти из цистерн, чтобы компенсировать затопления. Для подачи электроэнергии прибыла подводная лодка.

К вечеру 12 ноября состояние линкора уже не вызывало опасений. Немедленно



Поврежденный «Литторио», снятый с британского самолета-разведчика 12 ноября 1940 г.

Повреждения линкора «Литторио» 11 ноября 1940 г.

Линкор получил попадания трех 450-мм авиационных торпед Mk.XII (боевая часть — 176 кг ТНТ).

Первая торпеда взорвалась в 23.15 по правому борту в районе шп.162—163, немного в корму от носовой башни главного калибра (3-я зона). От взрыва образовалась пробоина размером примерно 7,5х6 м между шп.165 и 159. Зона деформации обшивки была смещена в сторону кормы и имела размер 12х9 м. В целом повреждения характеризовались как незначительные, энергия взрыва была довольно хорошо поглощена системой конструктивной подводной защиты, однако внутренняя переборка фильтрационной камеры дала течь.

Вторая торпеда попала почти одновременно в кормовую часть с левого борта в районе шп.6—9 (7-я зона). Образовалась пробоина размером 7х1,5 м, обшивка по правому борту сильно деформировалась, также начав пропускать воду. Кормовая часть киля прогнулась на 10 см, вспучилась палуба. Серьезно пострадал основной руль: рулевая машина была разрушена, ее отсек заполнился токсичными газами и водой, смешанной с нефтью, из пера руля вырвало несколько листов. Получила повреждения катапульта, находившийся на ней гидросамолет Ro.43 был сброшен на палубу. Винты, валы и вспомогательные рули не пострадали.

В целом последствия двух первых попаданий не угрожали живучести корабля. «Литторио» получил крен 2° на правый борт, вскоре уменьшившийся до 1,5°. Никакого заметного дифферента не отмечалось, как и необходимости в производстве контрзатоплений.

Третья торпеда поразила корабль в 23.59 в носовую часть с правого борта в район 192-го шпангоута (2-я зона), за пределами противоторпедной защиты. Между шп.187 и 196 образовалась огромная пробоина размером 11х9 м, обшивка была деформирована на пространстве от 183-го до 199-го шпангоута (15х10 м). Водонепроницаемость носовой оконечности была нарушена — началось массированное затопление отсеков. Затопление помещений носовых дизель-генераторов привело к полному обесточиванию всей носовой оконечности до 150-го шпангоута и остановке главных водоотливных насосов №1 и №2, а впоследствии — также насосов №3 и №4. Попытки бороться с поступлением воды при помощи переносных бензиновых и ручных насосов оказались малоэффективными. К тому же, помещения между шп. 190 и 212 заполнились токсичным газами, поэтому весь личный состав оттуда был эвакуирован и вернулся лишь после того, как отсеки удалось провентилировать. В носовых отсеках аварийные партии оставались дольше, но без особых результатов — носовая часть медленно погружалась. Распространение воды было остановлено только на уровне носового траверса (шп.174).

В 2.15 для компенсации усиливающегося дифферента на нос была начата откачка за борт котельной воды. Через 20 минут к борту линкора подошел водолей «Изонцо», и до 4.48 его мощные помпы участвовали в борьбе с затоплением носовых отсеков. Аварийные партии соорудили пластырь размером 3,5х3,5 м, но его просто всосало в огромную пробоину.

Спустя три часа после торпедирования «Литторио» сохранял достаточную плавучесть и его положение не вызывало опасений. Однако остановить поступление воды не удавалось, и дифферент на нос медленно нарастал. В 4.00 капитан 1 ранга Джирози, после консультации с адмиралом Бергамини, принял решение посадить корабль на отмель. При помощи буксиров и управляясь машинами и вспомогательными рулями, линкор развернулся в сторону берега и в 6.27 сел носом на грунт на глубине 16 м, при этом его форштевень на 1,5 метра зарылся в ил. Под воду ушла часть палубы полубака до барбета носовой башни главного калибра. Крен не превышал 3° на правый борт. Потери экипажа составили 32 человека (не считая значительного количества раненых и отравившихся едкими газами).

Комиссия, расследовавшая обстоятельства «Ночи Таранто», отметила, что если бы «Литторио» находился в открытом море, то с такими повреждениями он, по всей вероятности, затонул бы. С другой стороны, малая глубина в районе стоянки привела к усилению ударной волны — на больших глубинах воздействие взрыва на корпус было бы не столь разрушительным.

Было указано на ряд важных конструктивных недостатков линкоров данного типа:

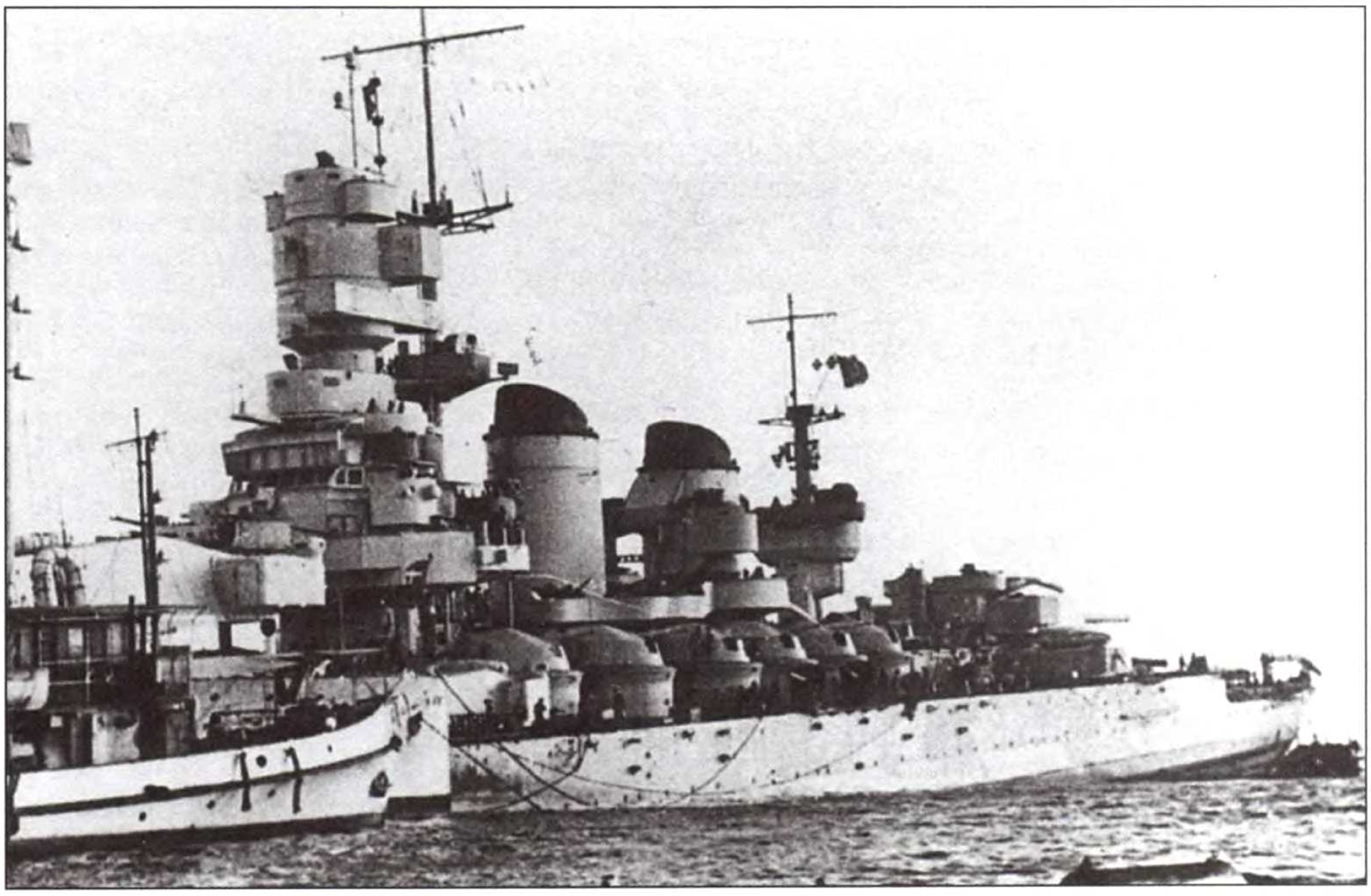
— невозможность переключения носовых насосов на питание от кормовой группы электрогенераторов. Комиссия пришла к мнению, что если бы насосы №1 и №2 сохранили работоспособность, корабль остался бы на плаву;

— расположение главных дизель-генераторов за пределами броневой цитадели и конструктивной подводной защиты, что привело к быстрому выходу из строя носовой электростанции;

— слабая гидроизоляция электрических кабелей и вентиляционных шахт в местах прохода через водонепроницаемые переборки и палубы, из-за чего вода легко распространилась в отсеки, не подвергшиеся воздействию взрыва.

Адмирал Бергамини в своем отчете обратил внимание на недостаточную выучку экипажа «Литторио», заметно уступавшего по уровню боевой подготовки экипажу «Витторио Венето».

Так выглядел поврежденный и севший на дно гавани Таранто линкор «Литторио» утром 12 ноября 1940 г.



начали приниматься меры по его подъему. Это превратилось в весьма деликатную операцию из-за обнаруженной водолазами под днищем невзорвавшейся торпеды, чей магнитный взрыватель представлял опасность при малейших перемещениях. Основной ремонт «Литторио» первоначально предлагалось произвести в Генуе или Триесте, куда он мог бы перейти своим ходом. Однако в конечном итоге решено было оставить линкор в Таранто при условии, что его удастся ввести в док. На пробоину в корме завели пластырь, для самой большой пробоины в носу изготовили специальный кессон размером 17x12 м, а вторую решили оставить как есть. После этого оставалось лишь откачать воду из носовых отсеков. В действительности операция оказалась гораздо сложнее, так как нижний край пробоины находился под слоем ила. Предпринятая 20 ноября попытка стащить носовую часть с мели буксирами оказалась безуспешной, поэтому пришлось действовать более основательно. В начале декабря из носовых отсеков убрали лишние грузы, к носу подвели два понтона усилием 600 т, к корме — три понтона усилием 1200 т. Наконец, 11 декабря линкор удалось ввести в сухой док.

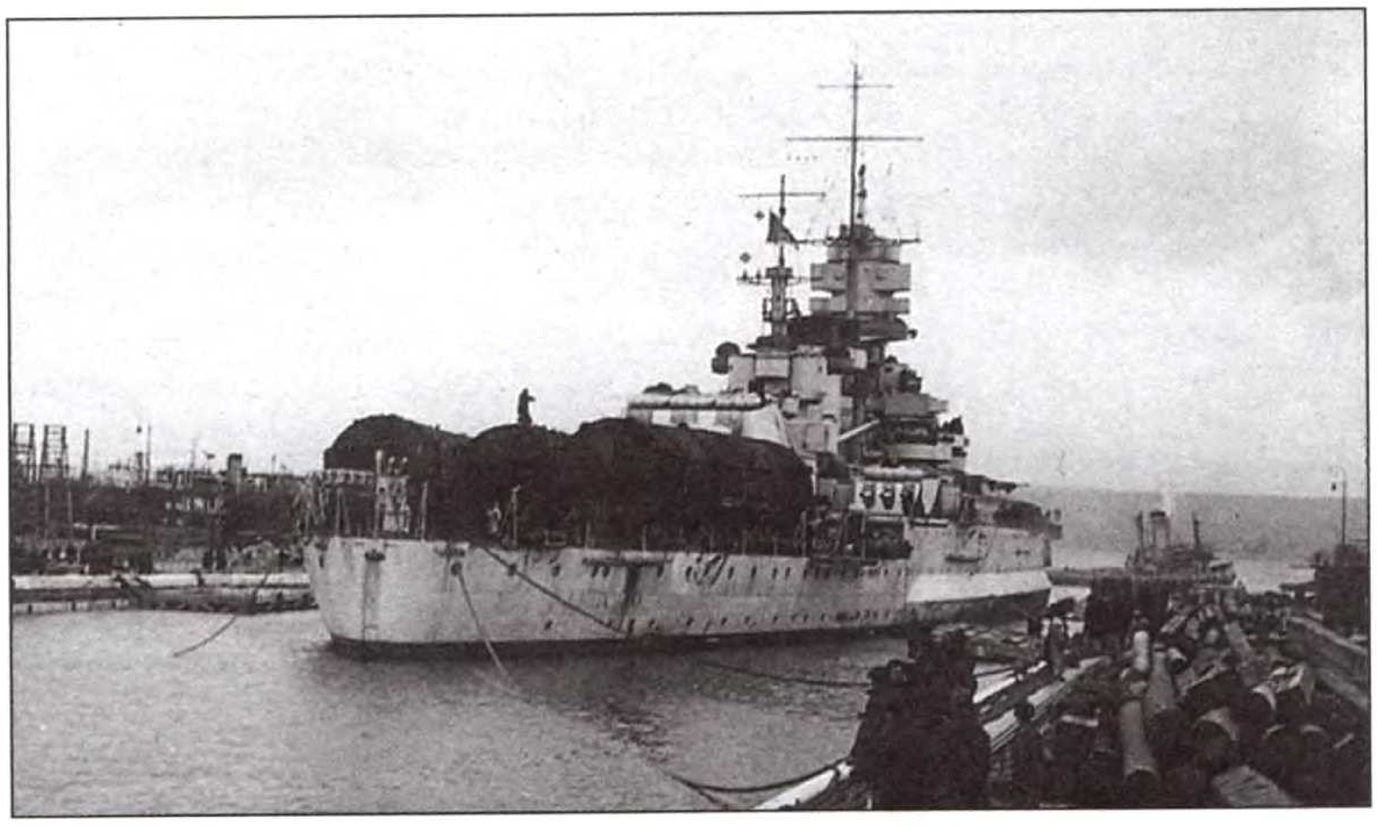
Для производства ремонта в Таранто прибыли группы специалистов верфей «Ансальдо» и «C.R.D.A.». На первой стадии срезались искореженные корпусные конструкции, затем снималось и отправлялось на ремонт или заменялось поврежденное оборудование, третья фаза состояла в восстановлении структуры корпуса и проведении ряда модернизаций. Для уско-

рения работ было использовано оборудование и материалы, предназначавшиеся для находящегося на достройке в Бриндизи однотипного линкора «Имперо». В частности, изготовленный для него руль был установлен на «Литторио». В доке велись только самые необходимые работы по корпусу, системам обеспечения живучести, силовой установке, электрооборудованию и вооружению. 19 марта 1941 г. линкор вышел из дока. Восстановление менее важного оборудования и жилых помещений продолжилось уже на плаву и заняло около месяца. 1 апреля корабль вернулся в строй.

Последствия атаки на Таранто

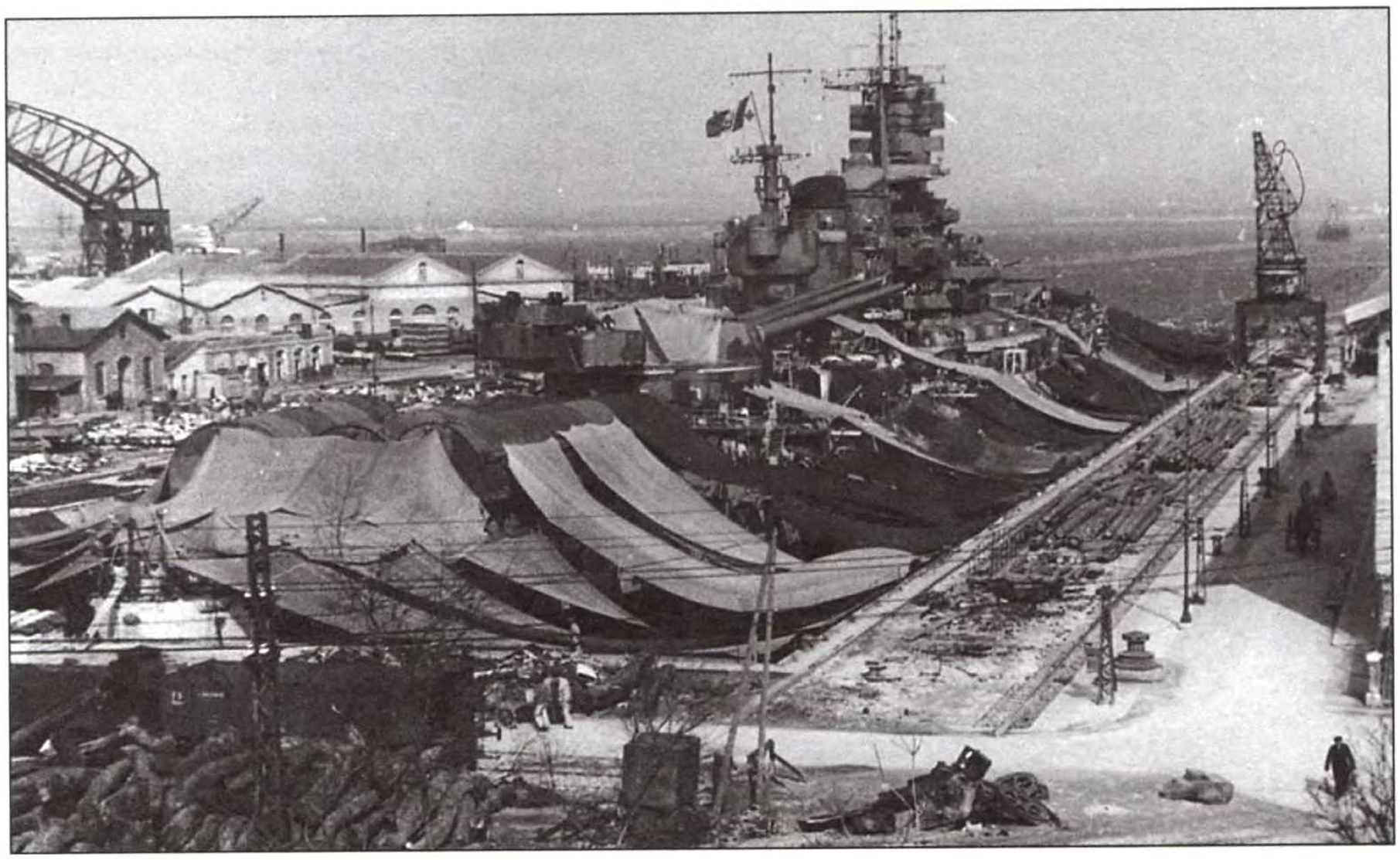
Налет на Таранто имел временные, но крайне серьезные стратегические последствия. Соотношение морских сил на Средиземноморском театре изменилось в пользу Британии. Чтобы отдалить место базирования линейных кораблей от возможных районов развертывания британских авианосных групп и торпедоносцев, базирующихся на острове Мальта, главная база флота была перенесена в Неаполь. 12 ноября туда перешла большая часть эскадры. Тем самым была существенно снижена угроза британским морским коммуникациям в Восточном Средиземноморье.

Как ни парадоксально, атака Таранто оказала и положительное влияние на Реджа Марина. Она как будто вывела итальянский флот из оцепенения, заставив командование осмыслить опыт первых месяцев войны и приложить силы по восстановлению утраченного боевого духа. Были предприняты лихорадочные меры по усилению ПВО военно-морских баз, спешно изготовлены новые противоторпедные сети. Спасательные работы в Таранто шли небывало быстрыми темпами. К тому же, новый пункт базирования главных сил, расположенный на побережье Тирренского моря, в тот период был практически недоступен для британской воздушной разведки.



«Литторио» вводится в сухой док Таранто, 11 декабря 1940 г. На корме линкора видны понтоны, использовавшиеся для его подъема

Словом, заявление У. Черчилля в Палате общин, что в ходе налета на Таранто «итальянский линейный флот уничтожен навсегда», являлось ничем иным, как пропагандистским демаршем. Итальянцы располагали двумя полностью боеготовыми линкорами — «Витторио Венето» и «Джулио Чезаре». Именно эти корабли, успешное применение которых сейчас было как никогда ранее важно для поднятия духа флота, составили костяк боевого соединения, которому предстояло вновь померяться силами с англичанами. Команды кораблей рвались в море, одержимые желанием взять реванш. Когда 16 ноября поступило



«Литторио» в доке «Феррати» в период ремонта повреждений, февраль 1941 г.

Состав итальянского соединения 16—20 ноября 1940 г.

1-я эскадра

линейные корабли «Vittorio Veneto» (адмирал Кампиони), «Giulio Cesare»
13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Fuciliere», «Bersagliere», «Alpino»

2-я эскадра

тяжелый крейсер «Pola» (вице-адмирал Якино)

1-я дивизия

тяжелые крейсера «Fiume» (контр-адмирал Маттеуччи), «Gorizia»
9-й дивизион эсминцев: «Alfredo Oriani», «Giosue Carducci», «Vincenzo Gioberti»

3-я дивизия

тяжелые крейсера «Trieste» (контр-адмирал Сансонетти), «Trento», «Bolzano»
12-й дивизион эсминцев: «Carabiniere», «Lanciere», «Corazziere», «Ascari»
14-й дивизион эсминцев: «Ugolino Vivaldi», «Antonio da Nolli», «Luca Tarigo», «Lanzerotto Malocello»

Бой у мыса Теулада

Успех предыдущих операций по переброске через Средиземное море боевых кораблей, по словам официального британского историка Стивена Роскилла, «дал основания считать, что действия Италии по установлению контроля над средиземноморским путем... не оказались настолько эффективными, как ожидало Адмиралтейство». Это обстоятельство, а также успех удара по Таранто, побудили англичан провести конвой непосредственно из Гибралтара на Мальту и в Александрию.

Организация операции, получившей кодовое название «Коллар», была довольно сложной. В центре внимания находился конвой, в состав которого входили три транспорта и четыре новых корвета, направлявшихся для усиления Средиземноморского флота. Его охраняло соединение «F»: крейсера «Манчестер» и «Саутхэмптон» (на каждом находилось по 700 солдат, перевозимых в Египет) и эсминец «Хотспёр». Соединение «B» вице-адмирала Сомервилла (линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», легкие крейсера «Шэффилд» и «Диспатч», девять эсминцев) должно было сопровождать конвой до встречи в районе южнее Сардинии с соединением «D» в составе линкора «Рэмиллис», крейсеров «Беруик», «Ньюкасл», «Ковентри» и пяти эсминцев. После встречи конвой и все три боевых соединения должны были следовать вместе до мыса Бон, после чего соединения «B» и «D» должны были вернуться в Гибралтар, а конвой и соединение «F», вместе с «Ковентри» и эсминцами, — пройти в район южнее Мальты, где их ждали главные силы Средиземноморского флота.

Итальянские подводные лодки засекли выход британских кораблей из Гибралтара утром 25 ноября, однако при этом конвой замечен не был. На следующий день южнее сообщение о выходе Гибралтарской эскадры, «Венето» и «Чезаре» немедленно двинулись навстречу.

Кампиони считал, что имеет дело с очередным мальтийским конвоем и рассчитывал навязать противнику бой где-то на подходах к Тунисскому проливу. Он и не предполагал, что англичане в этот раз ограничатся посылкой самолетов на Мальту (операция «Уайт»). Когда к утру 17-го итальянское соединение было развернуто в районе юго-западнее Сардинии, те уже возвращались на базу.* Опираясь на недостоверную информацию, итальянцы вышли в район Бужи, но никого там не обнаружив проследовали к мысу Бон и 20 ноября вернулись в базы. Но уже через неделю им представился новый шанс поквитаться за Таранто.

Крита обнаружилась александрийская эскадра. Ввиду малочисленности и изменившегося места базирования, было признано более целесообразным использовать линкоры в Западном Средиземноморье — против Гибралтарского соединения. Супермарина приказала адмиралу Кампиони выйти в море, чтобы к утру следующих суток встретиться с неприятелем южнее Сардинии, разрешив, однако, принимать бой только если противник будет значительно уступать в силах.

Итальянская эскадра включала в себя линкоры «Витторио Венето» (флаг адмирала Кампиони) и «Джулио Чезаре», тяжелые крейсера «Пола» (флаг вице-адмирала Якино), «Фиуме» (флаг контр-адмирала Маттеуччи), «Горицция», «Триест» (флаг контр-адмирала Сансонетти), «Тренто», «Больцано» и 14 эскадренных миноносцев. В полдень 26 ноября эти силы вышли из Неаполя и Мессины и, соединившись около 18.00, пошли на запад, рассчитывая утром следующих суток встретиться с неприятелем южнее Сардинии. В Тунисском проливе ночью развертывались торпедные катера и миноносцы, один из которых — «Сирио» — заметил проход отряда «Рэмиллиса» и дал по нему безрезультатный торпедный залп. ВВС выделили для взаимодействия с флотом 3-ю истребительную авиагруппу, 32-й бомбардировочный авиаполк (S.79) и 93-ю морскую ударную группу (поплавковые бомбардировщики Кант Z.506).

---

* Полученная англичанами информация об обнаружении 16 ноября у Капри итальянского линкора, идущего в сопровождении 7 крейсеров и флотилии эсминцев, сама по себе нанесла им потери. Предназначенные для Мальты истребители были запущены на пределе их дальности полета и из-за сильного встречного ветра большинство из них израсходовало горючее и упало в воду, не долетев до острова.

С рассветом 27 ноября итальянцы организовали поиски противника посредством бортовых разведчиков, но первый контакт был установлен лишь в 9.45 самолетом с крейсера «Фиуме». Спустя 20 минут находившийся на борту «Полы» Якино получил сведения об обнаружении линкора, двух крейсеров и четырех эсминцев в 135 милях юго-западнее м. Спартивенто. Итальянцы были полны решимости разгромить уступавшее им по силам британское соединение и в 11.28 легли на пересекающийся курс, развив скорость 18 уз.

Полчаса спустя поступило отрезвляющее донесение — британские силы открылись перед разведчиком с крейсера «Больцано» во всей полноте, причем определяя состав британской эскадры, экипаж самолета, несколько переусердствовал, насчитав под собою три линейных корабля вместо двух (в 11.30 к Сомервиллу присоединилось соединение «D»), а их координаты были определены намного восточнее, то есть ближе к итальянским кораблям, чем было на самом деле.

В это время боевые порядки противников были следующими. Итальянцы находились примерно в 30 милях южнее м. Теулада. Тяжелые крейсера двигались в строю двух кильватерных колонн, из которых ближе к неприятелю была 3-я дивизия Сансонетти. Якино с тремя крейсерами 1-й дивизии находился примерно в 4 милях севернее, а линкоры Кампиони — в 12 милях к северо-востоку от крейсеров.

Британское соединение также состояло из нескольких обособленных групп. В 8 милях впереди шедшего 27-узловым ходом «Ринауна» двигалась завеса крейсеров («Манчестер», «Саутгемптон», «Шеффилд», «Беруик», «Ньюкасл»), чуть позади — девять

Силы сторон в бою у мыса Теулада 27 ноября 1940 г.

ВМФ Италии

1-я эскадра

линейные корабли «Vittorio Veneto» (адмирал Кампиони), «Giulio Cesare»
13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Fuciliere», «Bersagliere», «Alpino»
7-й дивизион эсминцев: «Freccia», «Dardo», «Saetta»

2-я эскадра

тяжелый крейсер «Pola» (вице-адмирал Якино)

1-я дивизия
тяжелые крейсера «Fiume» (контр-адмирал Маттеуччи), «Gorizia»
9-й дивизион эсминцев: «Alfredo Oriani», «Vittorio Alfieri», «Giosue Carducci», «Vincenzo Gioberti»

3-я дивизия
тяжелые крейсера «Trieste» (контр-адмирала Сансонетти), «Trento», «Bolzano»
12-й дивизион эсминцев: «Carabiniere», «Lanciere», «Ascari»

ВМФ Великобритании

Гибралтарская эскадра

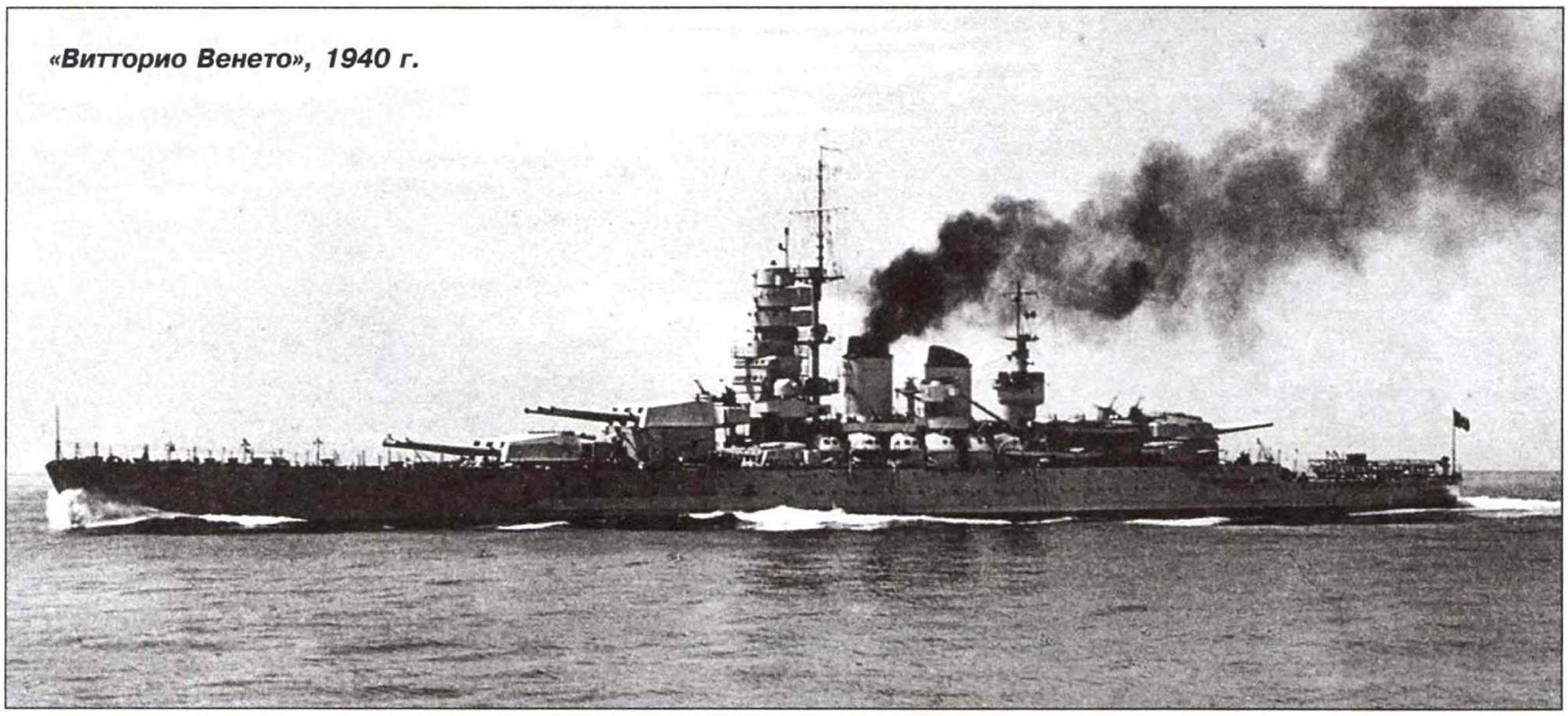
Соединение «B»
линейный крейсер «Renown» (вице-адмирал Сомервилл)
авианосец «Ark Royal»
легкие крейсера «Sheffield», «Despatch»
эсминцы «Faulknor», «Firedrake», «Forester», «Fury», «Duncan», «Jaguar», «Kelvin», «Wishart», «Encounter»

Соединение «F»
легкие крейсера «Manchester» (вице-адмирал Холланд), «Southampton»
эсминец «Hotspur»

Конвой
транспорты «Clan Forbes», «Can Fraser», «New Zealand Star»
корветы «Hyacinth», «Gloxinia», «Salvia», «Peon»

Соединение «D»
линейный крейсер «Ramillies»
тяжелый крейсер «Berwick», легкий крейсер «Newcastle», крейсер ПВО «Coventry»
эсминцы «Gallant», «Greyhound», «Griffin», «Defender», «Hereward»

«Витторио Венето», 1940 г.



Командующий Соединением «Н» вице-адмирал Джеймс Сомервилл

эсминцев; замыкал построение тихоходный «Рэмиллис». Остальные корабли, включая «Арк Ройял», находились южнее и прикрывали конвой. О последнем Кампиони пока что не располагал никакой информацией — он был замечен разведчиком с «Гориции» лишь в 11.55.

Реакция итальянского командующего не заставила себя ждать. Как позже было изложено в его отчете, «ситуация оказалась неблагоприятной, как в качественном, так и в количественном отношении». Принимая во внимание инструкцию Супермарины не вступать в бой с превосходящим противником, а также особо опасаться атак британских палубных торпедоносцев, Кампиони принял решение прекратить операцию. В 12.07 флагманский «Венето» просигналил: «Всем кораблям курс 90» и «Не вступать, повторяю, не вступать в бой». Противников к тому времени разделяло всего 15 миль, поэтому столкновение между крейсерскими отрядами было неминуемо.*

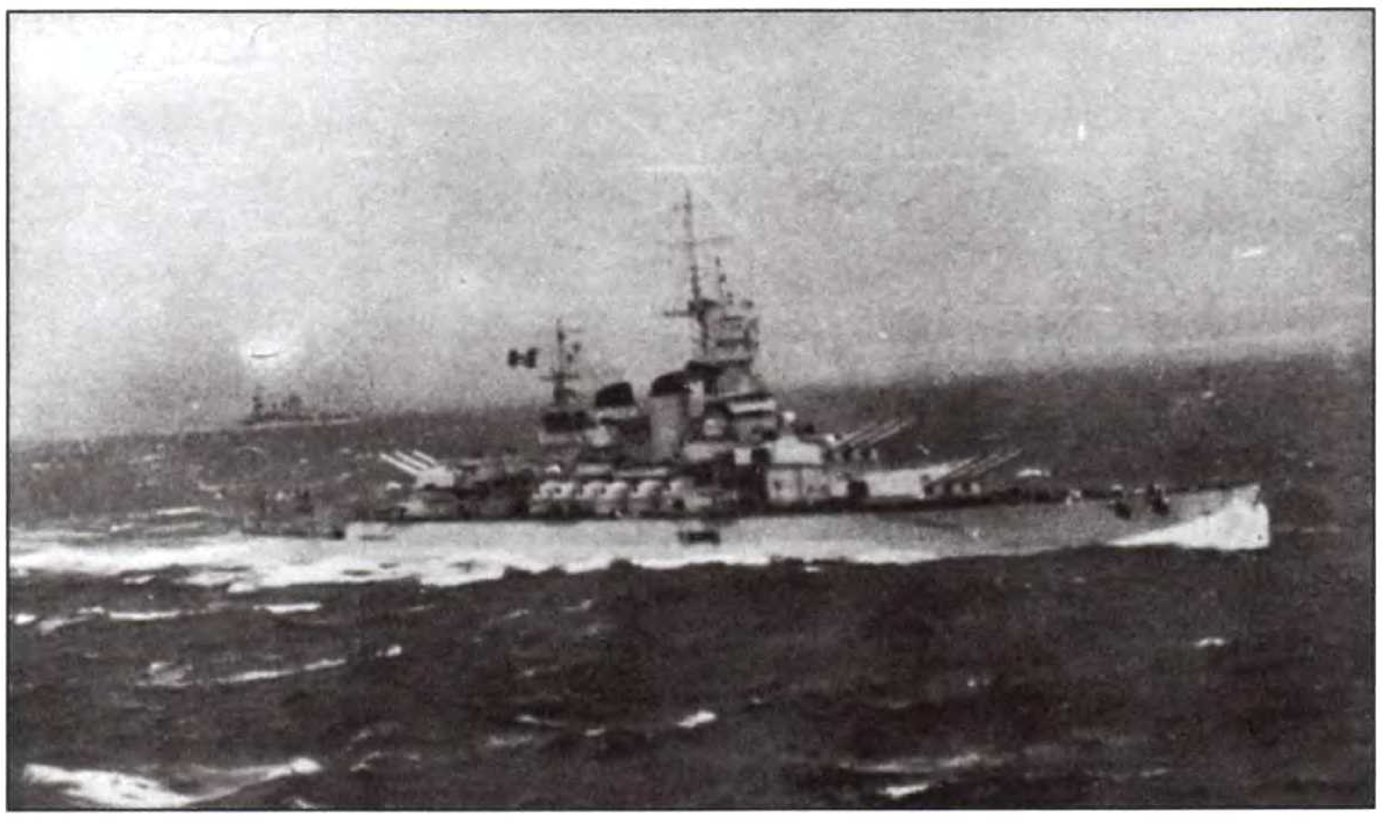
Положение 3-й дивизии было незавидным. Мало того, что ее корабли, имевшие самое слабое бронирование, оказались ближе всего к противнику, так еще из-за неправильной интерпретации сигналов флагмана, «Тренто» сначала развернулся на обратный курс, задержав отход. В результате неразберихи флагманский «Триест» оказался в середине колонны, вместо того чтобы возглавлять ее.

Визуальный контакт был установлен в 12.16, когда наблюдатели «Полы» по пеленгу 200° обнаружили тяжелый крейсер типа «Кент». Это был «Беруик» — единственный британский крейсер с 203-мм орудиями. В нарушение приказа Кампиони, в 12.20 дивизия Маттеуччи открыла огонь с дистанции 110 кбт. Спустя несколько минут заговорили орудия крейсеров Сансонетти. Несмотря на то, что солнце, стоявшее на юге высоко в зените, слепило глаза итальянским наводчикам, их стрельба была довольно точной. Первые два залпа легли всего в 90 метрах от «Манчестера». В 12.22 «Беруик» получил попадание в район башни «Y», потеряв 7 человек убитыми, а через 15 минут — еще одно. Британские крейсера также ввели в действие свою артиллерию, сконцентрировав огонь на ближайших «Фиуме» и «Тренто». В 12.24 в перестрелку вступил «Ринаун». Его залпы с дистанции 130 кбт. ложились близко, однако через 10 минут все главные цели скрылись в дыму, и стрельбу пришлось прекратить. «Рэмиллис» успел дать два залпа с предельной для своих орудий дистанции.

Британские крейсера преследовали неприятеля, но начало сказываться превосходство итальянцев в скорости. Согласно отчету Якино, «Пола» развила целых 34 узла! 3-я дивизия отвернула на север и довольно скоро стала недосягаема для британских орудий, однако один из сопровождавших ее эсминцев — «Ланчере» — получил два попадания шестидюймовых снарядов с «Манчестера», в результате чего лишился хода, но был взят на буксир эсминцем «Аскари». В 12.42 англичане перенесли огонь на крейсера 1-й дивизии, отход которой задерживал «Фиуме», не способный развить полной скорости из-за поломки машины. Его командир потребовал от эсминцев сопровождения поставить дымовую завесу, и пелена дыма укрыла его. Итальянцы сразу отметили, что эффективность и меткость огня противника заметно упали. Не дала результата и предпринятая около 12.40 атака торпедоносцев с «Арк Ройяла», выбравших в качестве мишени «Фиуме» и флагманский «Венето». Самолеты выходили на цель разрозненно, позволяя кораблям легко уклоняться от торпед.

Между тем, на сцене появились итальянские линкоры. В надежде увлечь их за собой и затем навести на свои линкоры, британские крейсера изменили курс на юго-восточный, но Кампиони не стал их преследовать, продолжая отходить на северо-восток на скорости 25 узлов. Маневр привел только лишь к увеличению дистанции между противниками. Поняв свою оплошность, Холланд лег на прежний курс и вернулся к роли преследователя, но вскоре снова попал под огонь. «Витторио Венето» в 12.56 поднял в воздух бортовой корректировщик (позже этот Ro.43 был сбит палубными истребителями) и, дабы охладить

«Витторио Венето» и «Джулио Чезаре» (на заднем плане) во время боя у м.Теулада, 27 ноября 1940 г.



---

* В итальянских источниках описываемое боевое столкновение фигурирует как бой у мыса Теулада, в британских — как бой у мыса Спартивенто, в отечественной военно-исторической литературе, как правило, используется первое название, но иногда упоминается «бой у Сардинии». Мыс Теулада — самая южная точка острова Сардиния, мыс Спартивенто находится примерно в 10 милях восточнее. Во избежание путаницы, следует отметить, что в Италии есть еще один мыс Спартивенто, расположенный на южной оконечности полуострова Калабрия.

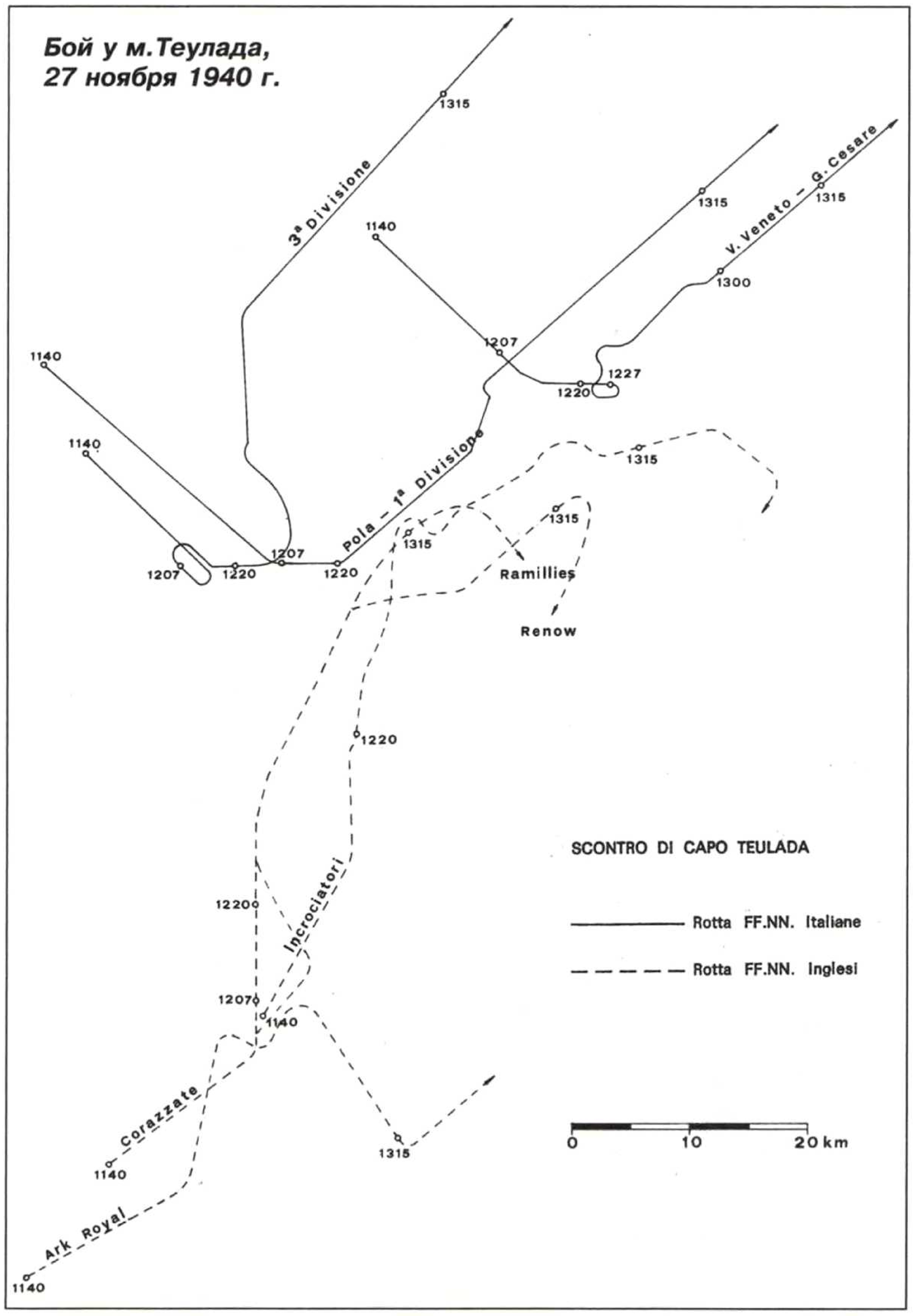
пыл англичан, между 13.00 и 13.18 дал несколько залпов кормовой башней с дистанции от 145 до 130 кбт. В общей сложности, им было выпущено 19 снарядов. Для 320-мм орудий «Чезаре» дальность все еще оставалась запредельной. Англичане снова благоразумно уклонились к юго-востоку, и бой окончательно прекратился.

У итальянцев оставался еще поврежденный «Ланчере», следовавший на буксире у «Аскари». В 13.26 Сансонетти запросил у Якино разрешение вернуться со своими крейсерами, чтобы прикрыть и увести «подранка». В течение 20 минут, пока не стало ясно, что эсминцам ничего не угрожает, 3-я дивизия следовала между ними и вероятным местонахождением противника.

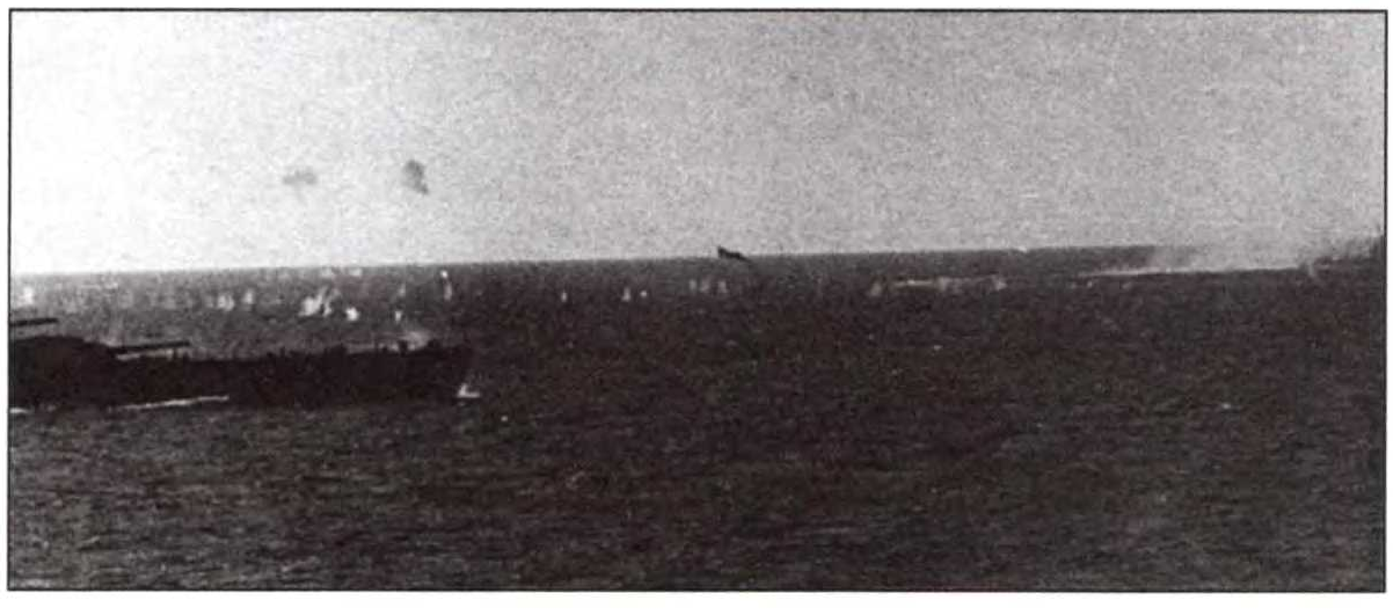
Англичане же, уверенные в том, что повредили не эсминец, а крейсер, выслали с «Арк Ройала» 9 торпедоносцев «Суордфиш» для повторной атаки линкоров и 7 истребителей-бомбардировщиков «Скьюа» для бомбардировки «крейсера». И те, и другие вернулись ни с чем. Итальянские линкоры, хотя и не имели истребительного прикрытия, при обнаружении воздушного противника были умело прикрыты дымовой завесой. Лидер атакующей волны решил выйти в атаку на крейсера, но те энергично уворачивались от сброшенных торпед. «Скьюа» вообще не смогли найти назначенную им цель и около 15.35 отбомбились по тяжелым крейсерам, добившись лишь нескольких близких разрывов у борта «Больцано». В итоге «Ланчере» благополучно добрался до Кальяри.

Кампиони также потребовал помощи от своих ВВС, однако, итальянские бомбардировщики появились, как обычно, уже после окончания боя кораблей. Британская эскадра была впервые атакована ими в 15.07, вторая атака последовала в 17.45. Бомбометание производилось с большой высоты. Главной целью итальянские летчики избрали «Арк Ройял». По нему было сброшено около 30 бомб, из которых две разорвались в пределах 10 метров от борта.

В целом бой стал крупным провалом итальянцев. Инструкция Супермарины не рисковать и не вступать в бой с превосходящими силами противника изначально сводила шансы одержать победу к минимуму. С такой инструкцией, как справедливо замечает Н.Б. Павлович в труде «Развитие тактики ВМФ», вообще не следовало выходить в море. Отсутствие инициативы со стороны адмирала Кампиони лишь усугубило дело. Ссылаясь на недостаток информации, он не попытался реализовать численное преимущество или разгромить противника по частям — до того, как соединение «D» соединилось с главными силами. Это стоило ему должности. Тот факт, что ему удалось сохранить свои линкоры и тяжелые крейсера невредимыми, не был принят в расчет. Готовность адмирала Якино послать дивизию крейсеров на помощь поврежденному эсминцу принесла ему уважение итальянских моряков, но в первом же сражении под его командованием подобная гуманность обернулась трагедией.



«Витторио Венето» отражает налет истребителей-бомбардировщиков «Скьюа» с авианосца «Арк Ройял» во время боя у м.Теулада



Период реорганизации

Негативные итоги первых семи месяцев боевых действий привели к изменению организационной структуры итальянского флота. 8 декабря 1940 г. начальник Главного морского штаба адмирал Каваньяри был смещен со своего поста. Его преемником стал адмирал Риккарди — на назначение не повлиял даже тот факт, что он длительное время занимал береговые посты и не получил необходимого опыта командования. Адмирал Кампиони также оставил свой пост, став заместителем Риккарди. Должность командующего надводным флотом занял вице-адмирал Анджело Якино, ранее командовавший 2-й эскадрой. 9 декабря он поднял свой флаг на «Витторио Венето». Сама 2-я эскадра была расформирована, таким образом, флот был преобразован в единое объединение. Что же касается новых линкоров, то они по-прежнему составляли 9-ю дивизию.

В декабре англичане с аэродромов на Мальте и в Греции начали бомбардировки портов южной Италии. Главной их целью стал Неаполь, являвшийся главной базой флота. После налета на этот порт 14 декабря, когда получил попадание крейсер «Пола», боеспособные корабли перебазировали дальше на запад — в порты на Сардинии. Одна группа, во главе с «Венето» и «Чезаре», пошла в Ла-Маддалену, другая — в Кальяри. Хотя это еще больше ограничило возможности операций в Центральном Средиземноморье, флот не мог рисковать крупными кораблями, оставляя их в плохо оборудованных портах. Впрочем, усиление ПВО военно-морских баз (в первую очередь, установка дополнительных дымогенераторов) было проведено поистине ударными темпами, и уже к концу месяца линкоры вернулись в Неаполь. Однако 8 января 1941 г., во время очередного налета, «Джулио Чезаре» получил повреждения в результате близких разрывов бомб и требовал 20-дневного ремонта. Главную базу пришлось перенести еще дальше на север — в Специю, «Венето» и «Дориа» ушли туда на следующий день. Поскольку последний еще не закончил курса боевой подготовки, «Витторио Венето» остался единственным полностью боеспособным линкором.

В 4.00 11 января «Венето» и «Дориа» вышли в море и направились к Мессинскому проливу. Причиной тому стало известие, что немецкие бомбардировщики тяжело повредили авианосец «Илластриес». Тяжелые крейсера 3-й дивизии должны были настичь «подранка» и уничтожить, линкоры — осуществлять их прикрытие. Однако вскоре было установлено, что авианосец уже на Мальте, и уже в 14.00 линкоры вернулись в базу.

Аэрофотоснимок гавани Неаполя, сделанный британским самолетом-разведчиком в начале 1941 г. В центре видны линкоры «Витторио Венето» и «Джулио Чезаре»

Обстрел Генуи

В начале февраля 1941 г. британская Гибралтарская эскадра совершила дерзкий набег на Геную. Главной целью были доки кампании «Ансальдо», где по данным разведки ремонтировался поврежденный итальянский линкор (разведка ошиблась в идентификации объекта, приняв «Чезаре» за «Дуилио»). Поздним вечером 6 февраля «Ринаун», «Малайя», «Арк Ройял», «Шеффилд» и 10 эсминцев вышли в море и взяли курс на восток. По стечению обстоятельств, на следующее утро закончивший ремонт «Чезаре» ушел в Специю, так что операция, получившая кодовое наименование «Грог», заранее была обречена стать ударом по пустому месту.

Утром 8 февраля Супермарина получила сообщение о замеченных южнее Балеарских островов британских истребителях, которые могли стартовать только с авианосца. Было решено, что противник проводит очередную конвойную операцию, поэтому немедленно

началось развертывание главных сил итальянского флота. Из Специи вышли «Витторио Венето», «Андреа Дориа» и «Джулио Чезаре» с семью эсминцами под командованием адмирала Якино, а из Мессины — тяжелые крейсера «Триест», «Тренто» и «Больцано» с тремя эсминцами. В 8.00 9-го они соединились в 40 милях западнее пролива Бонифачо и пошли на юго-запад. Катапультированные с кораблей самолеты-разведчики вели поиск по курсу соединения.

Тем временем британские корабли незамеченными подошли к Генуе и открыли по ней артиллерийский огонь. Их главной целью были доки компании «Ансальдо». Над заливом стоял густой туман, но, благодаря поднятым в воздух корректировщикам, англичане вели стрельбу довольно метко, зато береговым батареям приходилось отвечать, целясь по едва различимым силуэтам, а то и по вспышкам залпов. Выпустив 273 15-дюймовых, 782 6-дюймовых и более 400 120-мм снарядов, британские корабли легли на обратный курс. Из 55 находившихся в гавани судов было потоплено четыре парохода и учебный корабль «Гаравента», погибли 144 человека.

Информация об обстреле была получена Супермариной с большим опозданием. Только в 9.50 Якино получил приказ перехватить британское соединение и немедленно повернул на север. «Итальянский флот не мог желать лучшей позиции для перехвата британских кораблей, — отмечает Марк-Антонио Брагадин. — Он имел серьезное превосходство в силах. Даже само его присутствие в море было неожиданностью для противника».

Но итальянцев снова подвела авиационная разведка. Поскольку катапульта «Венето» оказалась поврежденной, поднять самолеты смогли только тяжелые крейсера. К ним присоединилось множество итальянских и немецких самолетов с береговых аэродромов на Сардинии и Сицилии. Тем не менее, несмотря на весьма ограниченный район поисков, ни один из них не смог обнаружить англичан. Дважды самолеты-разведчики принимали за британский авианосец французские суда, после чего по ним «отрабатывали» бомбардировщики. В общей сложности авиация стран «Оси» совершила 191 самолето-вылет, но не добилась никакого результата. Лишь в 12.00 корабли противника были обнаружены в 40 милях от французского побережья разведывательным самолетом «Кант» Z.1007bis, но истребители с «Арк Ройяла» сбили его в момент передачи сообщения, поэтому о контакте стало известно лишь вечером, когда летчиков подобрал итальянский миноносец.

Тем временем дезориентированный ложными донесениями Якино решил, что англичане попытаются проскочить вдоль западного побережья Корсики, и вскоре после 13 часов повернул на северо-восток. После войны, когда появилась возможность сопоставить штурманские прокладки, оказалось, что в самолет с «Триеста» пролетел один раз в 20, второй — в 40 милях от британских кораблей, а в 15.15 неприятелей разделяли всего 30 миль, но они так и не обнаружили друг друга. В 15.45 итальянская эскадра изменила курс и самым полным ходом пошла на запад, все еще надеясь перехватить англичан, но было уже поздно. После двух часов бесплодных поисков Якино решил возвращаться. 11 февраля итальянские линкоры прибыли в Неаполь, откуда тем же вечером перешли в Специю.

Силы сторон в ходе операции «Grog» 6—11 февраля 1941 г.

ВМФ Италии

(адмирал Якино)

флагман — линейный корабль «Vittorio Veneto»

5-я дивизия

линейные корабли «Giulio Cesare», «Andrea Doria»
10-й дивизион эсминцев: «Maestrale», «Libeccio», «Scirocco»
13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Fuciliere», «Alpino»

3-я дивизия

тяжелые крейсера «Trieste» (контр-адмирал Сансонетти), «Trento», «Bolzano»
12-й дивизион эсминцев: «Corazziere», «Carabiniere», «Camicia Nera»

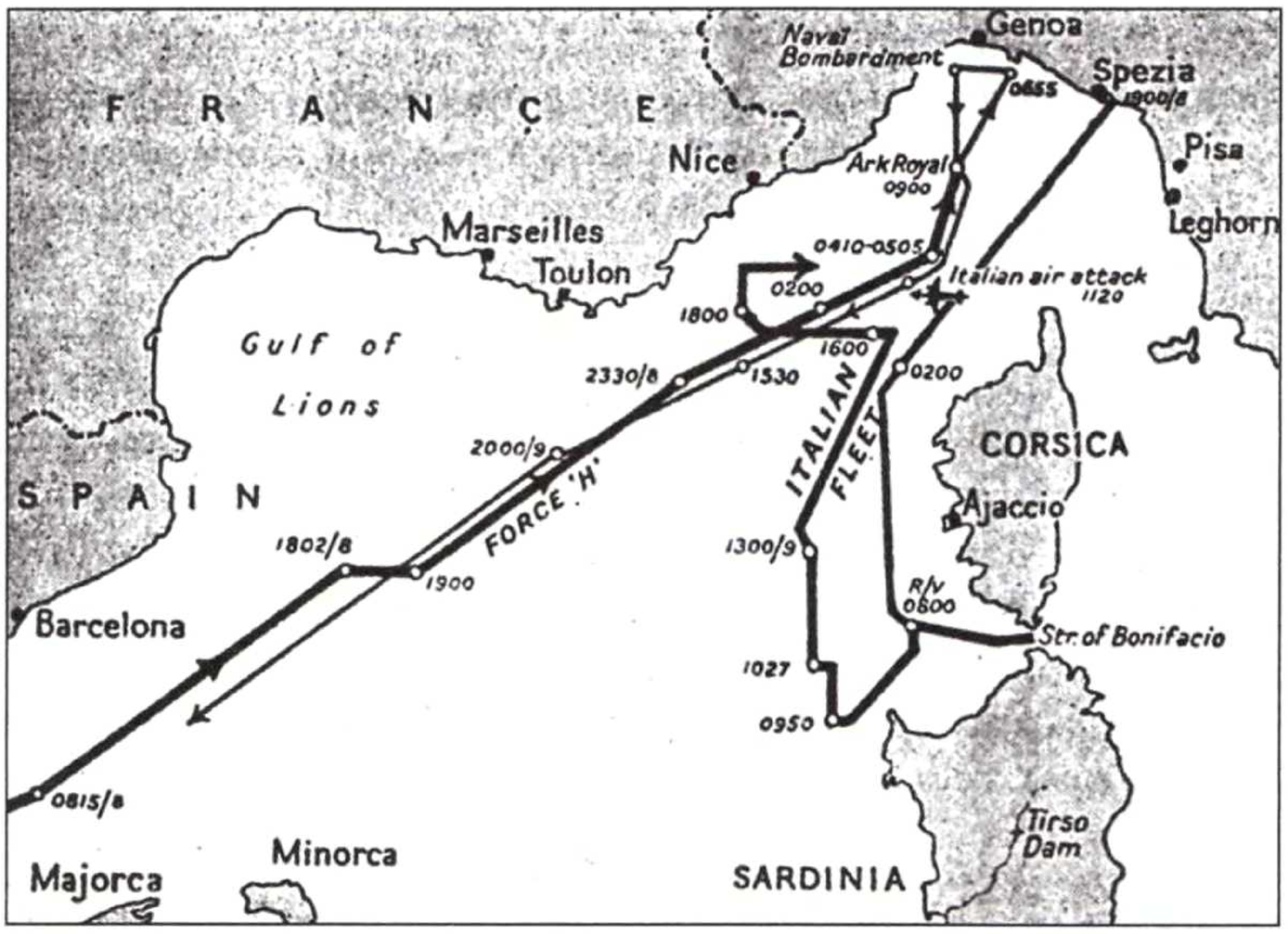
ВМФ Великобритании

(вице-адмирал Сомервилл)

Соединение «H»

линейные корабли «Renown» (флагман), «Malaya»
авианосец «Ark Royal»
легкий крейсер «Sheffield»
8-я флотилия эсминцев: «Fearless», «Foxhound», «Foresight», «Fury», «Encounter», Jersey»
13-я флотилия эсминцев: «Duncan», «Isis», «Firedrake», «Jupiter»

Схема движения флотов в ходе проведения операции по обстрелу Генуи



Сражение у мыса Матапан

Развертывание

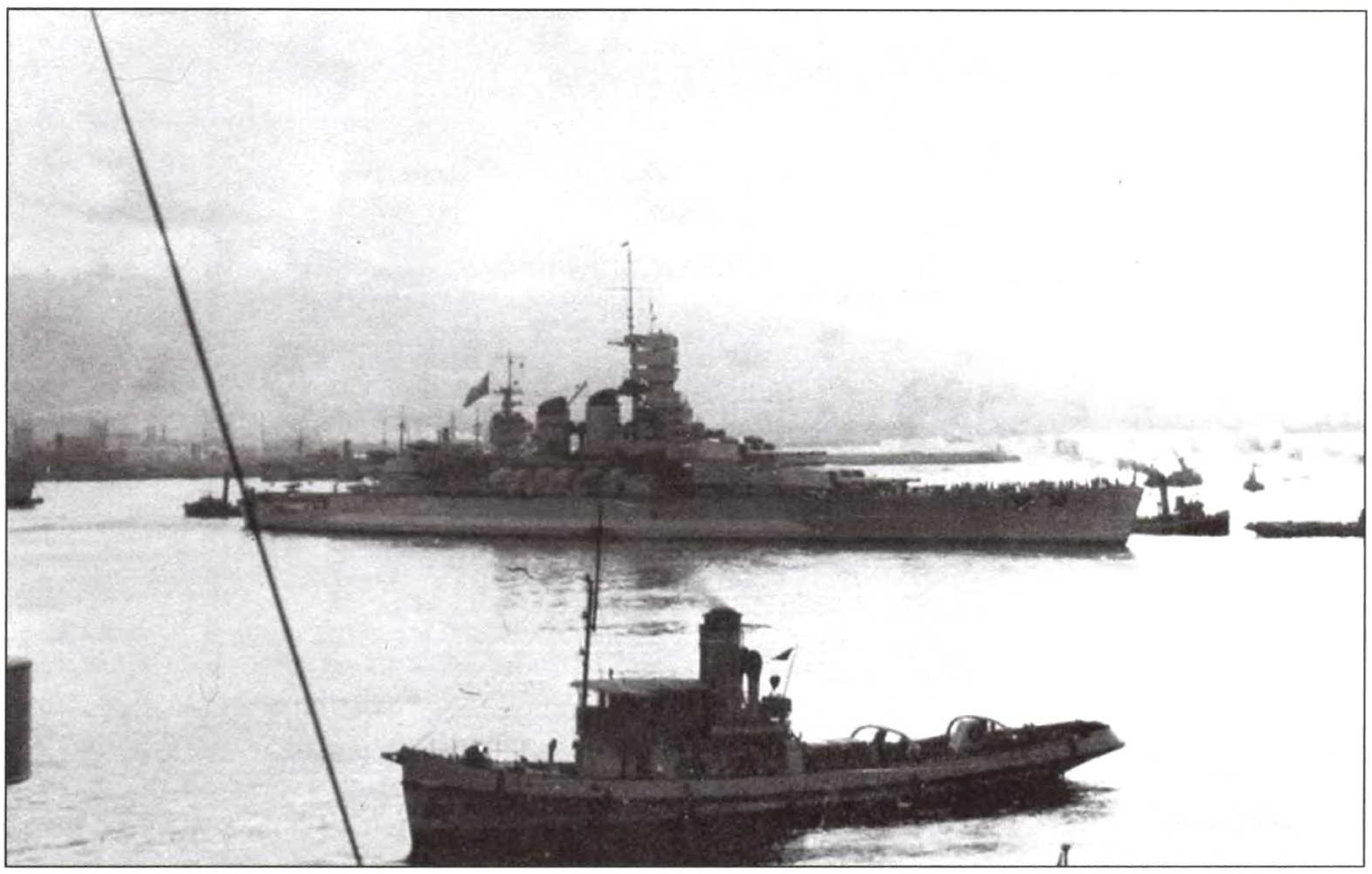
В начале 1941 года стратегическая ситуация на Средиземном море для Италии значительно ухудшилась. Еще 28 октября 1940 г. итальянские войска вторглись в Грецию. По договору о взаимопомощи англичане незамедлительно перебросили на греческие аэродромы свою авиацию, а бухта Суда на острове Крит стала использоваться в качестве удобной маневровой базы Средиземноморского флота. После этого господство англичан в Восточном Средиземноморье стало неоспоримым. Однако, несмотря на ряд тактических успехов греков в боях на суше, к исходу четвертого месяца кампании их силы были истощены, и правительство Великобритании приняло решение о переброске туда крупного воинского контингента. На состоявшейся в середине февраля в Мерано встрече начальника Главного морского штаба адмирала Риккарди с его немецким коллегий гросс-адмиралом Редером последний настаивал на том, чтобы итальянский флот нанес удар по британскому судоходству между Египтом и Грецией.

Уступая политическому давлению, итальянское Верховное Командование (Comando Supremo) приказало Супермарине провести операцию против британских конвоев в Восточном Средиземноморье. Приказ основывался на ложной информации, что 16 марта германские торпедоносцы повредили два британских линкора, и что теперь у англичан остался только один боеспособный линейный корабль.

Спланированная командующим флотом операция, получившая кодовое название «Гаудо», представляла собой рейд крейсеров, поддержанных быстроходным линкором. С этой целью «Витторио Венето» 22 марта перешел из Специи в Неаполь. Особое внимание уделялось эффективной авиационной разведке и прикрытию кораблей с воздуха. Немецкое командование обещало поддержку бомбардировщиками и истребителями X-го авиакорпуса с сицилийских аэродромов. На борт флагманского линкора прибыли два офицера связи Люфтваффе — капитан Витус и лейтенант Мозер.

Развертывание итальянских сил началось вечером 26 марта 1941 г. В 20.30 «Витторио Венето» под флагом Якино вышел из Неаполя в сопровождении 10-го дивизиона

***В в е р х у:** «Витторио Венето» участвует в отражении воздушного налета на Неаполь в ночь на 15 декабря 1940 г.*



«Витторио Венето» в гавани Неаполя перед выходом на операцию «Гаудо», 23 марта 1941 г.

Линкор «Уорспайт» — флагманский корабль британского Средиземноморского флота

эсминцев («Маэстрале», «Либеччо», «Широкко», «Грекале»). Спустя полчаса Бриндизи покинула 8-я дивизия контр-адмирала Леньяни: легкие крейсера «Абруцци» и «Гарибальди» с двумя эсминцами 16-го дивизиона. В 23 часа из Таранто в море направилась 1-я дивизия контр-адмирала Каттанео («Зара», «Пола», «Фиуме»), эскорт состоял из четырех эсминцев 9-го дивизиона. 3-я дивизия крейсеров контр-адмирала Сансонетти («Триест», «Тренто», «Больцано») вышла из Мессины в 5.30 следующих суток. Ее сопровождали 12-й и 13-й дивизионы эскадренных миноносцев. «Несмотря на недостаток топлива, итальянцы могли выслать в море мощный флот, когда было необходимо», — комментируют столь внушительный состав сил Дж. Грин и А. Массиньяни.

На рассвете 27 марта «Венето» прошел Мессинским проливом и в 6 часов соединился с крейсерами Сансонетти. Тогда же эсминцы 10-го дивизиона были отправлены в Мессину на дозаправку, а эскорт линкора принял 13-й дивизион. В 10 часов в 60 милях от Аугусты к ним присоединилась 1-я дивизия, еще через час — 8-я дивизия. До заката эскадра в охранении 13 эсминцев двигалась юго-восточным курсом. В 20 часов, на долготе западной оконечности Крита, 1-я и 8-я дивизии должны были выдвинуться в Эгейское море, к 8.00 дойти до крайней восточной точки Крита, после чего лечь на обратный курс, соединиться с «Венето» около 15 часов в 90 милях юго-восточнее Наварина и вместе с остальными кораблями вернуться в базы. Тем временем, линкор с 3-й дивизией должны были выйти в точку в 20 милях южнее небольшого острова Гавдос у южного побережья Крита и, если не будет установлен контакт с противником, в 7.00 развернуться на обратный курс.

В полдень «Тренто» сообщил о замеченном британском самолете, но этот факт не вызвал беспокойства Якино, поскольку из расшифровки радиограммы следовало, что обнаружена только дивизия Сансонетти. В 19.00, как и предусматривалось планом операции, 1-я и 8-я дивизии отделились и пошли на восток, однако в 22 часа Супермарина приказала им не заходить в Эгейское море, а возвращаться на соединение со второй группой, чтобы наутро действовать совместно. Это осторожное решение мотивировалось отсутствием сведений о передвижениях противника.

Между тем, получив информацию* о выходе крупного соединения противника, адмирал Каннингхэм ночью вывел в море главные силы Средиземноморского флота — линкоры «Уорспайт», «Бархэм» и «Вэлиант», авианосец «Формидебл», имевший на борту 13 «Фулмаров», 10 «Альбакоров» и 4 «Суордфиша», а также 9 эсминцев. От берегов Греции в точку рандеву к югу от Крита спешила эскадра крейсеров вице-адмирала Придхэм-Уиппела: «Орайон», «Эйджекс», «Перт» и «Глостер» с четырьмя эскадренными миноносцами.

Бой у острова Гавдос

На рассвете 28 марта итальянский флот находился на расстоянии около 16 миль от Гавдоса и двигался курсом 130° тремя группами. Крейсера Сансонетти держались примерно в 10 милях на правом крамболе флагманского линкора. 1-я и 8-я дивизии шли кильватерной колонной в 20 милях левее них. Около 6.00 с «Витторио Венето» и «Больцано» были катапультированы два самолета-разведчика, и в 6.43 самолета с «Венето» из них доложил о четырех крейсе-

---

* В английской военно-исторической литературе для широкой публики источник данной информации долгое время замалчивался. Дело в том, что она была получена из расшифровок радиообмена германских военно-воздушных сил, произведенных при помощи системы «Ультра», которая оставалась засекреченной в Великобритании до 1975 года.

Командующий итальянским надводным флотом адмирал Анджело Якино

рах и четырех эсминцах, идущих на юго-восток всего в 50 милях от итальянского соединения. Якино решил, что поблизости находится крупный конвой, и увеличил ход до 30 узлов.

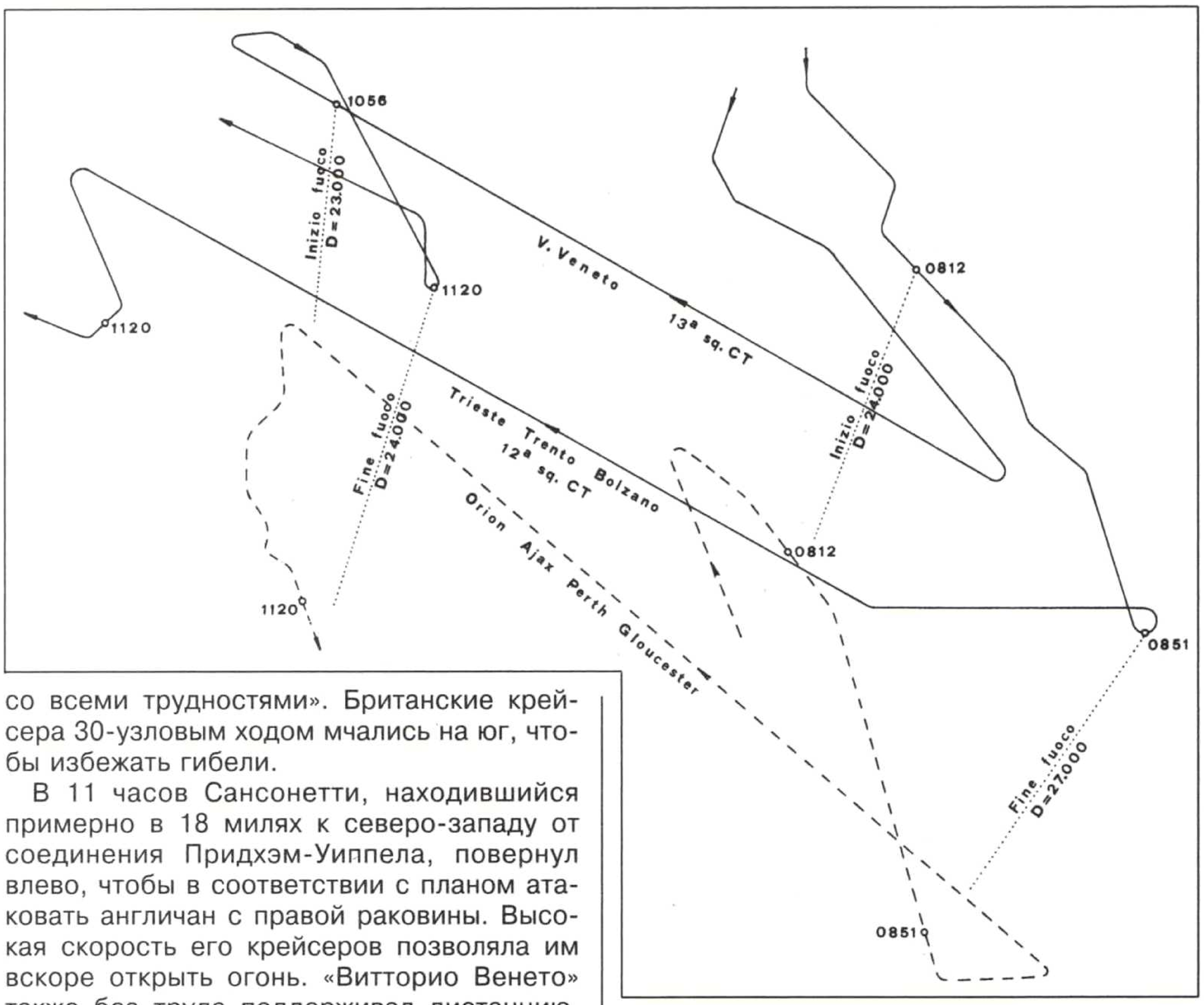
В 7.58 наблюдатели «Триеста» обнаружили британские корабли визуально. Бой с кораблями, имевшими превосходство в калибре орудий, не сулил англичанам ничего хорошего, поэтому Придхэм-Уиппел повернул на юго-восток — навстречу своим главным силам — и увеличил скорость до 28 узлов. В 8.12 итальянские крейсера открыли огонь с дистанции около 27 000 м. Первые залпы ложились недолетами. Англичане не могли отвечать, так как расстояние было слишком велико для шестидюймовых орудий. Однако дистанция постепенно сокращалась, поскольку итальянцы имели превосходство в скорости. Их огонь был сосредоточен на «Глостере», но он избежал попаданий. К 8.29 дистанция сократилась до 21 500 м, и «Глостер» начал ответную стрельбу, дав три залпа, которые легли недолетами, но заставили итальянцев на несколько минут отвернуть. Когда они в 8.37 вернулись на параллельный курс, то оказались вне досягаемости английских орудий, но и их снаряды также не долетали до цели. В 8.50 адмирал Якино приказал 3-й дивизии отойти к главным силам. Соединение «В» (кроме эсминца «Вендетта», отправленного в Александрию из-за аварии в машине) в 9.21 последовало за ней, держась за пределами досягаемости итальянских 203-мм пушек.

Так закончилась безрезультатная перестрелка, вошедшая в историю Второй мировой войны на море как Бой крейсеров у Гавдоса. Можно лишь констатировать, что итальянцы в очередной раз продемонстрировали отвратительную стрельбу. Три тяжелых крейсера выпустили в общей сложности 364 снаряда — без какого-либо результата. «Первый раунд завершился, — констатирует британский историк С. Пак, — но ни одна из сторон не добилась попаданий, и обе стороны не подозревали о присутствии вражеских линкоров».

В 10.45 Якино повернул на юг, надеясь зажать британские корабли между линкором и 3-й дивизией, получившей приказ развернуться и образовать вторую половину клещей. Придхэм-Уиппел попал в ловушку, которую совсем недавно намеревался устроить противнику. Начальник оперативного отдела его штаба коммандер Р.Фишер вспоминал: «Мы шли на запад, чувствуя себя все смелее и смелее, оправившись от первоначального шока. Старпом поднялся на мостик и толкнул меня локтем: «Что за линкор у нас на правом траверзе? Я думал, наши в нескольких милях восточнее». Едва я поднял бинокль, снаряды первого залпа «Витторио Венето» упали в воду вокруг крейсера».

В 10.56 итальянский линкор открыл огонь с дистанции около 12 миль. Придхэм-Уиппел немедленно передал своим крейсерам три сигнала: «Ставить дымовую завесу всеми возможными способами», «Поворот все вдруг на 180 градусов» и «Следовать на полной скорости». Ситуация усугублялась тем, что накануне на «Глостере» произошла авария в машине, из-за чего он не мог развить более 24 узлов, однако, как с чисто английским юмором замечает Стэнли Пак, «стрельба вражеского линкора подействовала благотворно, и «Глостер» справился

Носовые башни «Витторио Венето» готовятся открыть огонь по британским крейсерам у Гавдоса, 28 марта 1941 г.



Бой у острова Гавдос, 28 марта 1941 г.

со всеми трудностями». Британские крейсера 30-узловым ходом мчались на юг, чтобы избежать гибели.

В 11 часов Сансонетти, находившийся примерно в 18 милях к северо-западу от соединения Придхэм-Уиппела, повернул влево, чтобы в соответствии с планом атаковать англичан с правой раковины. Высокая скорость его крейсеров позволяла им вскоре открыть огонь. «Витторио Венето» также без труда поддерживал дистанцию, так что огонь линкора был довольно точным. Несколько близких разрывов причинили «Орайону» мелкие повреждения. Легкий северо-восточный ветер делал поставленную англичанами дымовую завесу очень эффективной, так что вскоре на виду остался только «Глостер», на котором был сосредоточен огонь 15-дюймовок линкора. Несколько залпов легли накрытиями, но эсминец «Хэйсти» спас положение, прикрыв крейсер дымом. Хотя всплески несколько раз накрывали цель, и следовали, выражаясь словами Якино, «обычные рапорты наблюдателей, что они видят достоверные попадания и оранжевое пламя пожаров», прямых попаданий достигнуто не было.

Согласно отчету адмирала Якино, всего «Витторио Венето» выпустил 94 снаряда главного калибра в 29 залпах с дистанции от 23 000 до 26 000 метров. При этом было отмечено 11 пропусков (семь в носовой башне и по два в средней и кормовой) — недопустимо много для непродолжительного боя. «Данная проблема, — пишет Якино, — была типичной для всех наших кораблей и для орудий практически всех калибров; она отмечалась уже продолжительное время на всех учениях, в течение ряда лет к ней было привлечено внимание компетентных лиц, но адекватных мер по ее решению так и не нашлось». Не были до конца изжиты и «детские болезни», свойственные новым артиллерийским установкам. Во время стрельбы имели место сложности при закрытии затворов, неполадки в ковшовых подъемниках и кранах, из-за которых приходилось пропускать залпы. Но самой главной проблемой оставался значительный разброс снарядов в продольном направлении. На большой дистанции стрельбы, какая имела место в бою у Гавдоса, в дальномер практически невозможно было определить центральную точку падения залпа для внесения корректировок. Один из пилотов британских «Суордфишей», наблюдавший стрельбу «Витторио Венето» с воздуха, впоследствии написал: «Линкор дал несколько удачных залпов по нашим крейсерам, и нам представлялось, что он скоро их накроет. Я полагаю, что единственной причиной, по которой не было прямых попаданий, являлся слишком большой разброс снарядов в залпе».*

С приближением дивизии Сансонетти положение британских крейсеров становилось отчаянным, но в этот критический момент прибыла ударная группа с авианосца «Фор-

* Джек Грин и Алессандро Массиньяни обращают внимание, что германский линкор «Бисмарк» в бою в Датском проливе при стрельбе с аналогичной дистанции израсходовал 93 снаряда, добившись семи попаданий.

Силы сторон в бою у мыса Матапан 28 марта 1941 г.

Итальянский флот

линейный корабль «Vittorio Veneto» (адмирал Якино)
13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Fuciliere», «Bersagliere», «Alpino»

1-я дивизия
тяжелые крейсера «Zara» (контр-адмирал Каттанео), «Pola», «Fiume»
9-й дивизион эсминцев: «Alfredo Oriani», «Vittorio Alfieri», «Giosue Carducci», «Vincenzo Gioberti»

3-я дивизия
тяжелые крейсера «Trieste» (контр-адмирал Сансонетти), «Trento», «Bolzano»
12-й дивизион эсминцев: «Corazziere», «Carabiniere», «Ascari»

8-я дивизия
легкие крейсера «Giuseppe Garibaldi» (контр-адмирал Леньяни), «Duca degli Abruzzi»
16-й дивизион эсминцев: «Nicoloso da Recco», «Emanuele Pessagno»

Британский Средиземноморский флот

Соединение «А»
линейные корабли «Warspite» (адмирал Каннингхэм), «Valiant», «Barham» (контр-адмирал Роулингс)
авианосец «Formidable» (контр-адмирал Бойд)
803-я эскадрилья (13 истребителей «Fulmar»),
826-я эскадрилья (5 торпедоносцев «Albacore» и 2 «Swordfish»)
829-я эскадрилья (5 торпедоносцев «Albacore» и 2 «Swordfish»)
14-я флотилия эсминцев: «Jervis», «Janus», «Mohawk», «Nubian»

Соединение «В»
легкие крейсера «Orion» (контр-адмирал Придхэм-Уиппел), «Ajax», «Perth», «Glocester»
2-я флотилия эсминцев: «Ilex», «Hereward», «Hasty», «Vendetta»

Соединение «С»
10-я флотилия эсминцев: «Stuart», «Greyhound», «Griffin», «Hotspur», «Havock»

мидебл» — шесть торпедоносцев «Альбакор» под прикрытием двух истребителей «Фулмар». В своих мемуарах адмирал Якино отмечает, какими радостными криками моряки линкора встретили сообщение о появлении в воздухе бипланов, похожих на итальянские истребители CR.42, и как быстро эта радость сменилась разочарованием. В 11.15 торпедоносцы вышли на исходную позицию и начали атаку. «Венето», уже готовившийся собрать обильный урожай жертв, был вынужден открыть интенсивный зенитный огонь и маневрировать, чтобы уклониться от торпед, которые, согласно итальянским отчетам, сбрасывались с дистанции более 2000 метров. Два самолета первого звена атаковали в 11.27, когда «Витторио Венето» повернул вправо более чем на пять румбов. Два из них сбросили торпеды на правом траверзе линкора, третий — почти строго по носу. Второе звено заходило с левого борта, использовав маневры корабля. Все торпеды прошли мимо — две по носу, четыре по корме. Тем не менее, в 11.30 адмирал Якино прервал бой и скомандовал общий отход в северо-западном направлении.

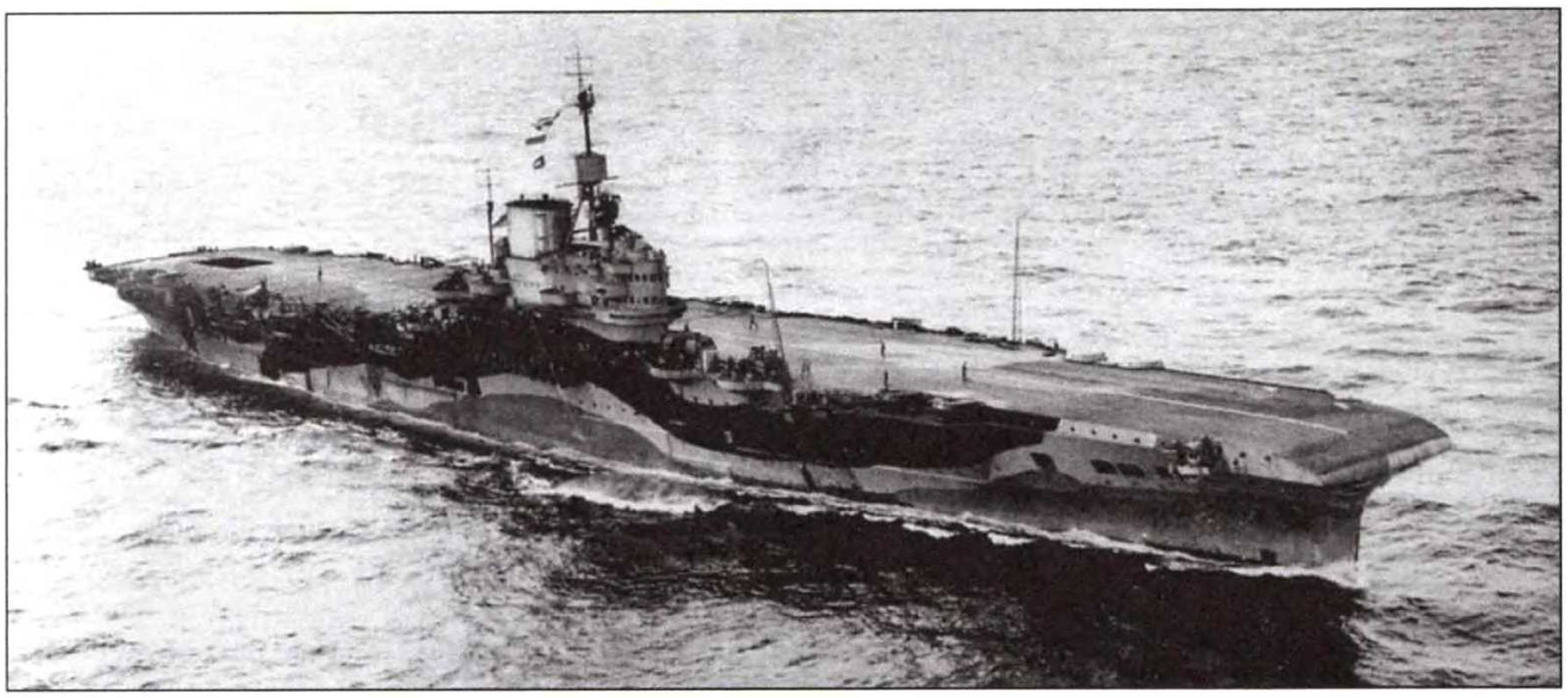
Воздушные атаки

В полдень итальянские корабли двигались тремя группами курсом 300° на 28-узловой скорости. Приблизительно в 30 милях к западу от флагманского линкора шли три крейсера 3-й дивизии, корабли 1-й и 8-й дивизий находились примерно на таком же расстоянии справа по носу. В 12.07 крейсера 3-й дивизии подверглись атаке трех «Суордфишей» 815-й эскадрильи с аэродрома на Крите. Корабли рассредоточились и открыли интенсивный огонь, заставивший пилотов сбросить торпеды с большого расстояния и неточно.

К 14 часам скорость была уменьшена до 25 узлов. В это время Якино еще не подозревал о близости британского флота. Он получил лишь две радиограммы, подтверждающие, что «Формидебл» вышел из Александрии и поднимает самолеты, но из отсутствия других сообщений сделал вывод, что авианосец недавно покинул гавань, а линкоры не выходили вообще. В 14.25 командующему флотом доставили еще два противоречивых сообщения. В первом говорилось, что в 12.15 самолет-разведчик с Родоса заметил 1 линкор, 1 авианосец, 6 крейсеров и 5 эсминцев в 80 милях к востоку от итальянского соединения. Второе, от Супермарины, утверждало, что по данным радиопеленгации, в 13.15 противник находился в 170 милях на юго-восток от него. Доверяя данным радиопеленгаторов как более точным, Якино решил, что кроме крейсеров, с которыми он вел бой утром, в море находится авианосец в сопровождении линкора и легких сил, однако эта группа находится далеко за кормой и уступает ему в скорости. Он считал, что его корабли превосходят вражеские отряды в огневой мощи, поэтому больше всего опасался воздушных атак.

Для преследовавших отходящего противника англичан обстановка рисовалась прямо противоположно. Стремительно выйдя из-под обстрела «Витторио Венето», крейсера Придхэм-Уиппела в 12.24 установили визуальный контакт с Каннингхэмом, после чего снова выдвинулись вперед, однако неожиданно для себя обнаружили, что потеряли из вида противника. Когда же он был снова обнаружен авиацией, оказалось, что неприятелей разделяют 65 миль. Разница в скорости не позволяла им рассчитывать догнать быстроходные итальянские корабли. Оставалось надеяться, что бомбардировщики и торпедоносцы заставят итальянцев снизить ход. Воздушные налеты на итальянские корабли следовали один за другим.

В 14.30 «Венето» атаковали три «Бленхейма». Бомбы легли по обоим бортам в 50—100 метрах от корабля, не причинив никакого вреда. Через полчаса еще шесть «Бленхеймов» отбомбились с большой вы-



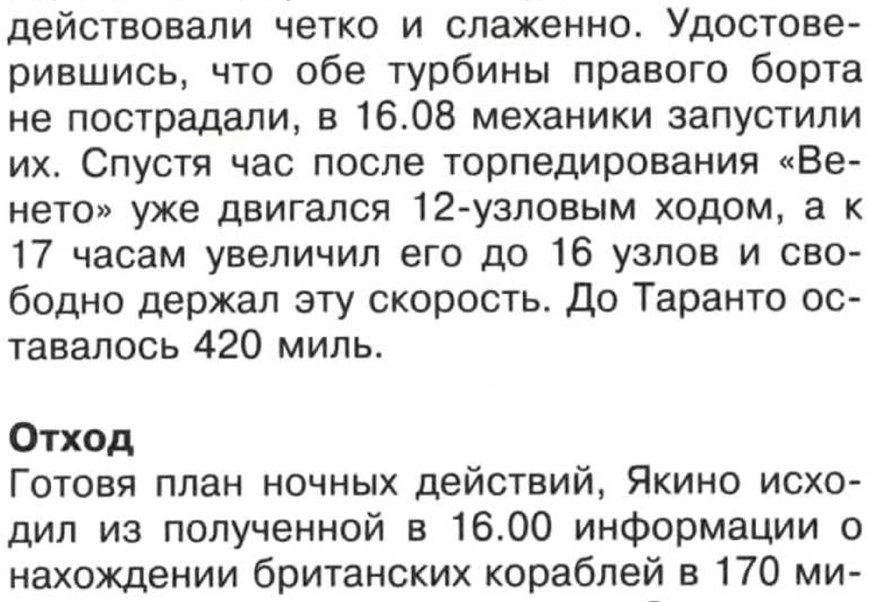
Авианосец «Формидебл»

В н и з у:
Торпедоносец Фэйри «Альбакор» 826-й эскадрильи (бортовой номер 4H)

соты. В 15.20 и 17.00 объектами атак бомбардировщиков Королевских ВВС стали крейсера Сансонетти. Хотя пилоты заявили о нескольких близких разрывах, попаданий не было. Крейсера 1-й дивизии Каттанео в период с 15.15 до 16.45 «подвергались постоянным атакам, но безрезультатно». Якино с нескрываемой обидой отмечает, что в воздухе не появилось ни одного итальянского или немецкого самолета: «Я чувствовал себя обманутым полным отсутствием взаимодействия. Весь день мы оставались без истребительного прикрытия».

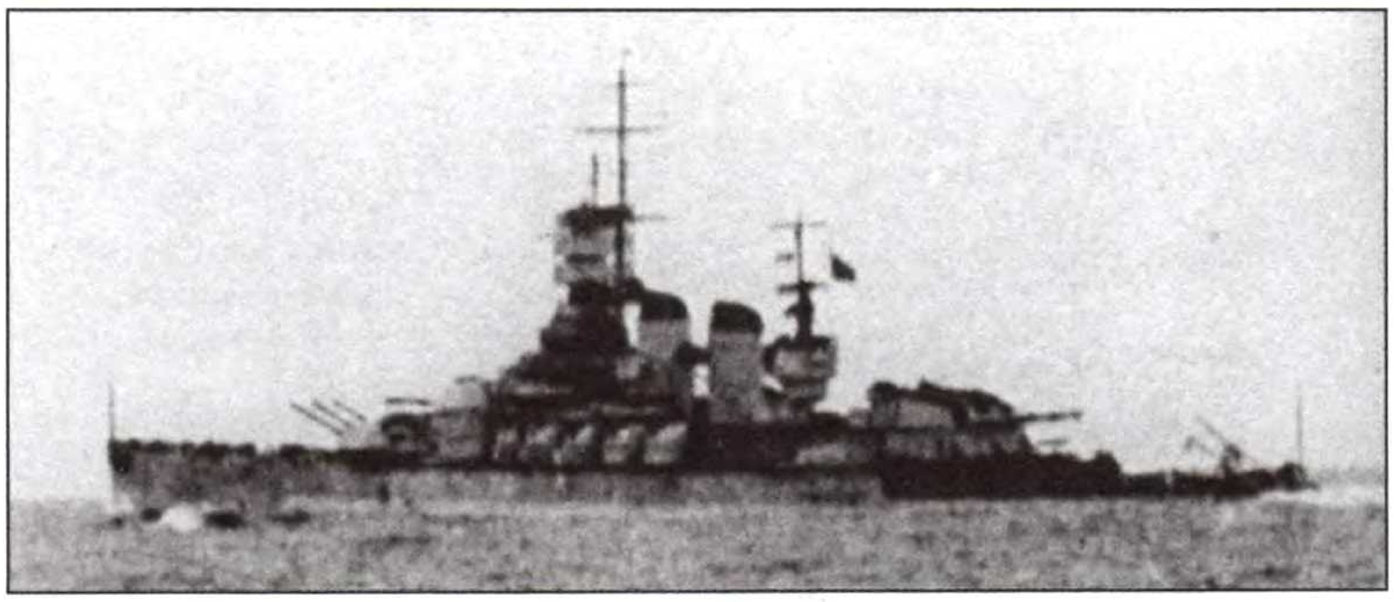
В 15.19 началась вторая атака торпедоносцев с «Формидебла». По случайному совпадению она совпала с налетом горизонтальных бомбардировщиков. Ударную волну (3 «Альбакора» и 2 «Суордфиша») вел командир 829-й эскадрильи лейтенант-коммандер Дэйлил-Стид. Пара прикрывавших их «Фулмаров» с бреющего полета обстреляла пулеметным огнем надстройки и мостик линкора, на время парализовав наблюдателей и расчеты зенитных автоматов. Тройка «Альбакоров» зашла в атаку с левого борта — со стороны солнца — и сбросила торпеды с минимальной дистанции. Как вспоминал адмирал Якино, ведущий самолет в момент сброса находился всего в 100 метрах от борта линкора. «Венето» как раз начал поворот направо, его заметили пилоты второго звена, безрезультатно сбросившие торпеды с кормовых курсовых углов правого борта. В то же время, благодаря повороту, машина Дэйлил-Стида стала прекрасной мишенью для носового 37-мм автомата. Прошитая множеством снарядов, она рухнула в воду в полумиле от корабля. «Отважный пилот погиб, так и не успев узнать, что его атака была успешной», — писал Якино.

Через несколько секунд после того, как разбился самолет, сброшенная им торпеда поразила «Витторио Венето» в левый борт позади кормовой башни главного калибра. По корпусу прошла сильная волна вибрации, «словно тонкий прут ударили тростью по одному из концов». В пробоину хлынули тонны морской воды. В довершение всего, один из «Бленхеймов» в этот момент положил бомбу так близко от кормы, что на ют обрушился настоящий водопад, а от сотрясения вышла из строя рулевая машина. В 15.30 турбины линкора остановились, он начал крениться на левый борт и медленно садиться кормой. Аварийные партии действовали четко и слаженно. Удостоверившись, что обе турбины правого борта не пострадали, в 16.08 механики запустили их. Спустя час после торпедирования «Венето» уже двигался 12-узловым ходом, а к 17 часам увеличил его до 16 узлов и свободно держал эту скорость. До Таранто оставалось 420 миль.



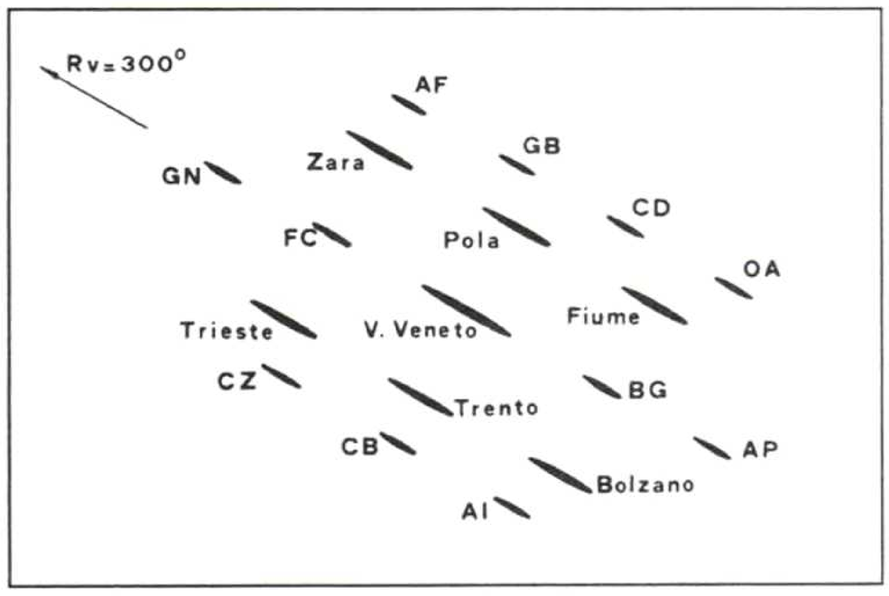
Отход

Готовя план ночных действий, Якино исходил из полученной в 16.00 информации о нахождении британских кораблей в 170 милях на юго-юго-восток от него. Считая, что противник не сможет нагнать его до наступления темноты, адмирал отослал 8-ю дивизию в Бриндизи и организовал тесное кольцо охранения вокруг поврежденного линкора: 1-я дивизия была расположена по правому борту, 3-я дивизия — по левому, эсминцы находились с внешних сторон ордера. Соединение двигалось пятью кильватерными колоннами курсом 300°.



«Витторио Венето» после попадания торпеды. Хорошо заметен сильный дифферент на корму

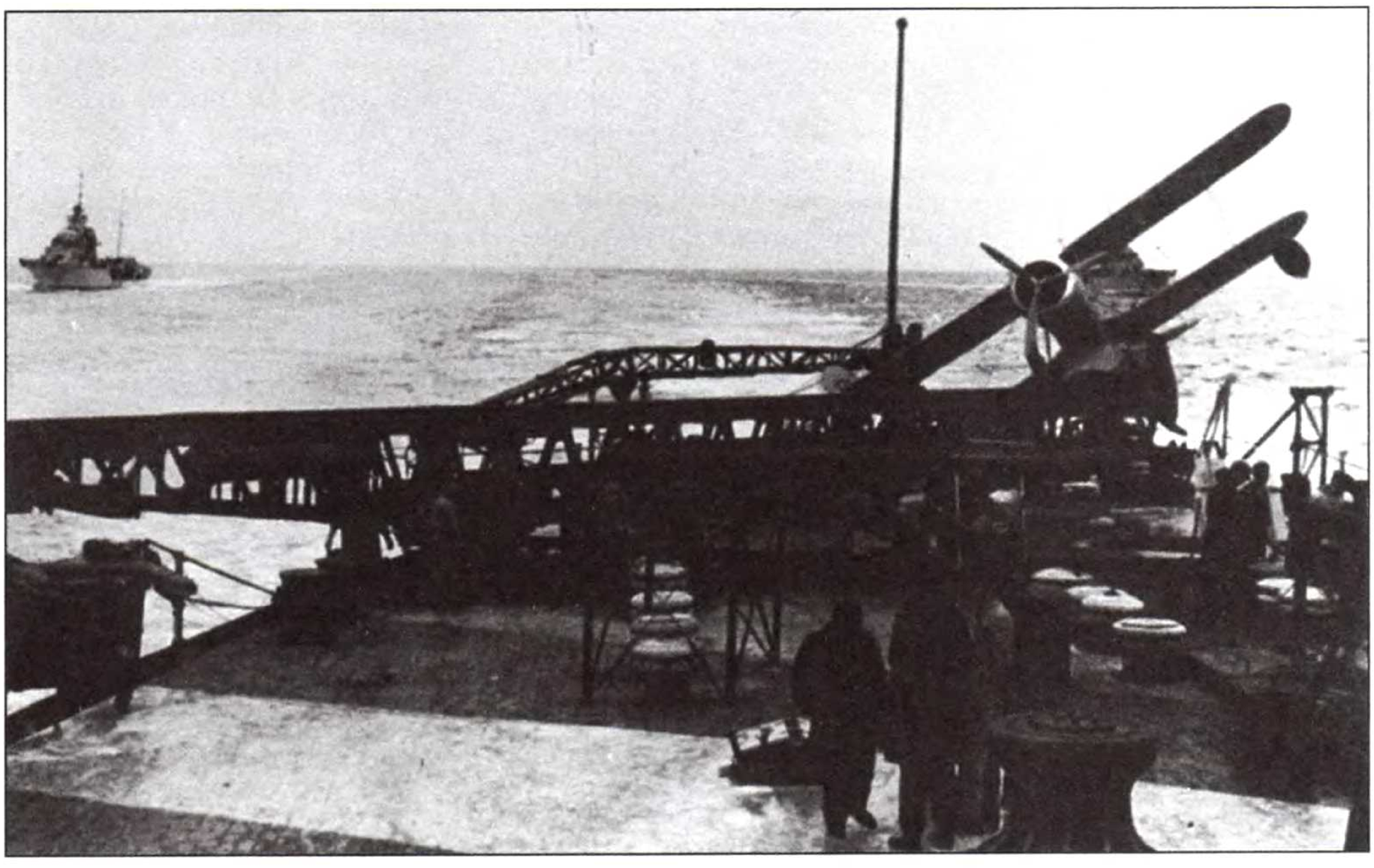
С п р а в а:
Походный ордер итальянского соединения вечером 28 марта 1941 г.



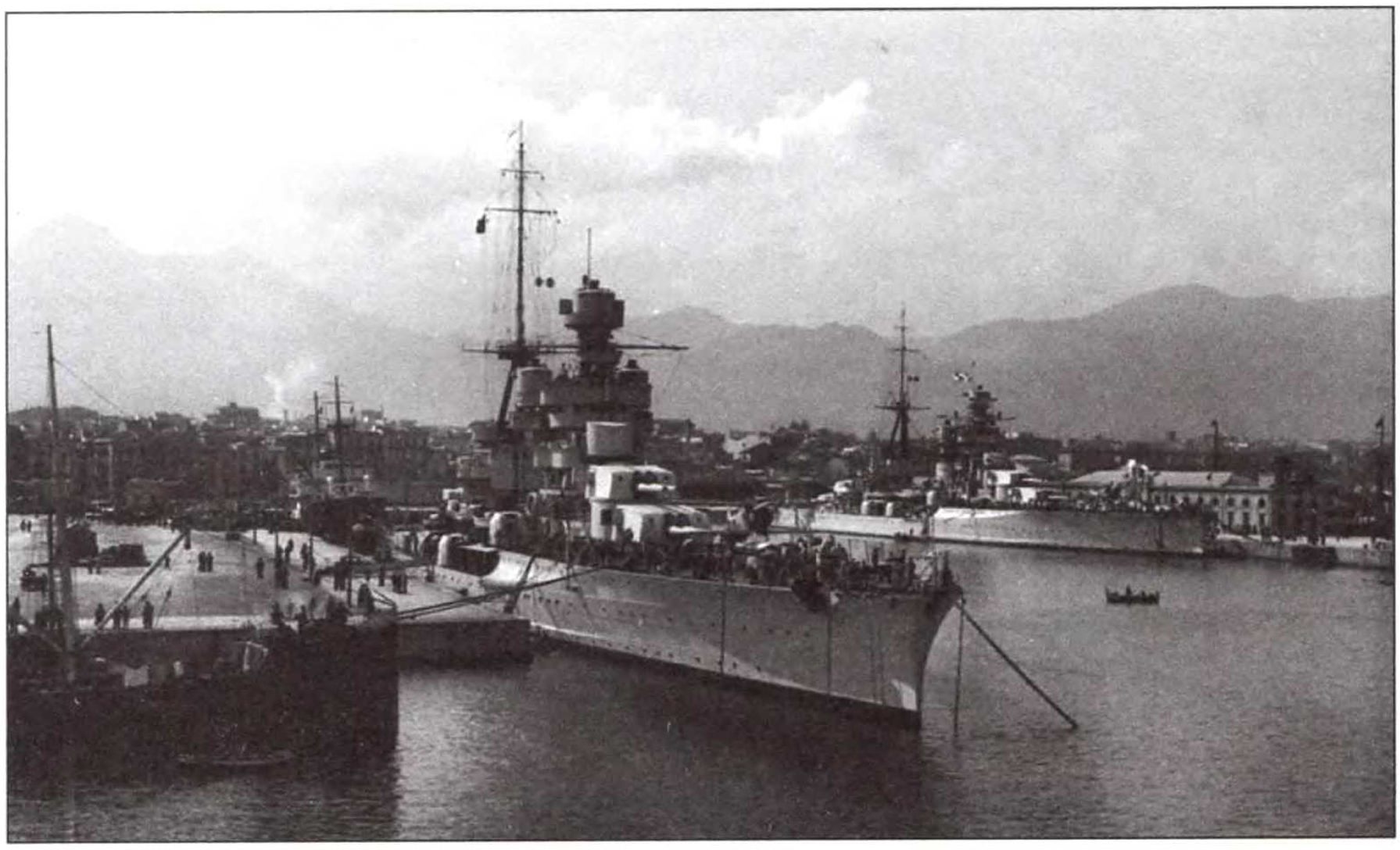
Тем временем, для развития успеха с «Формидебла» стартовала третья волна торпедоносцев: шесть «Альбакоров» и два «Суордфиша» под прикрытием двух истребителей. Их появление было замечено итальянцами через 15 минут после захода солнца. Якино приказал повернуть на 30° влево и взять курс строго на запад, надеясь таким маневром сорвать или хотя бы расстроить план атаки. В 19.25, когда уже совсем стемнело, торпедоносцы приблизились, встреченные лучами прожекторов, плотным зенитным огнем и дымовой завесой. Большинство пилотов считали, что атакуют линкор, но в действительности их целями стали крейсера 1-й дивизии. В 19.45 «Альбакор» суб-лейтенанта Уильямса из 826-й эскадрильи сбросил торпеду с дистанции 500 м и добился попадания в средний корабль колонны. Это была «Пола». Крейсер выкатился из строя и замер.

Налет завершился в 19.45, и итальянская эскадра легла на прежний курс. Адмирал Якино с удовлетворением отметил благополучное окончание воздушной атаки: «Витторио Венето» не получил ни царапины и даже увеличил ход до 19 узлов, донесений о повреждениях на остальных кораблях также не поступало. Сообщение о том, что «Пола» получила попадание и потеряла ход, адмирал получил лишь спустя полчаса, когда на ней сумели запустить аварийные генераторы, а «Фиуме» сообщил об исчезновении переднего мателота. В 20.18 Якино приказал 1-й дивизии повернуть назад и следовать на помощь поврежденному крейсеру.

Отсутствие достоверной информации о противнике сыграло роковую роль. Хотя около 20 часов Супермарина передала, что по данным радиопеленгаторов вражеский флагман находится в 75 милях за кормой «Витторио Венето», Якино решил, что речь идет о легких крейсерах или эсминцах, намеревавшихся атаковать его ночью. Именно вероятность такой атаки побудила его отклонить предложение контр-адмирала Каттанео послать на помощь «Поле» всего два эсминца. Кроме того, Якино считал, что ситуация требует присутствия адмирала, который лучше сможет оценить степень повреждений крейсера, время, необходимое для ремонта, и принять решение. Тщатель-



29 марта 1941 г. Итальянская эскадра отходит после боя. На переднем плане — ют «Витторио Венето» со сброшенным с катапульты самолетом Ro.43. Слева виден эсминец «Альпино»



Тяжелые крейсера «Зара» (слева) и «Фиуме» в гавани Палермо, 1938 г.

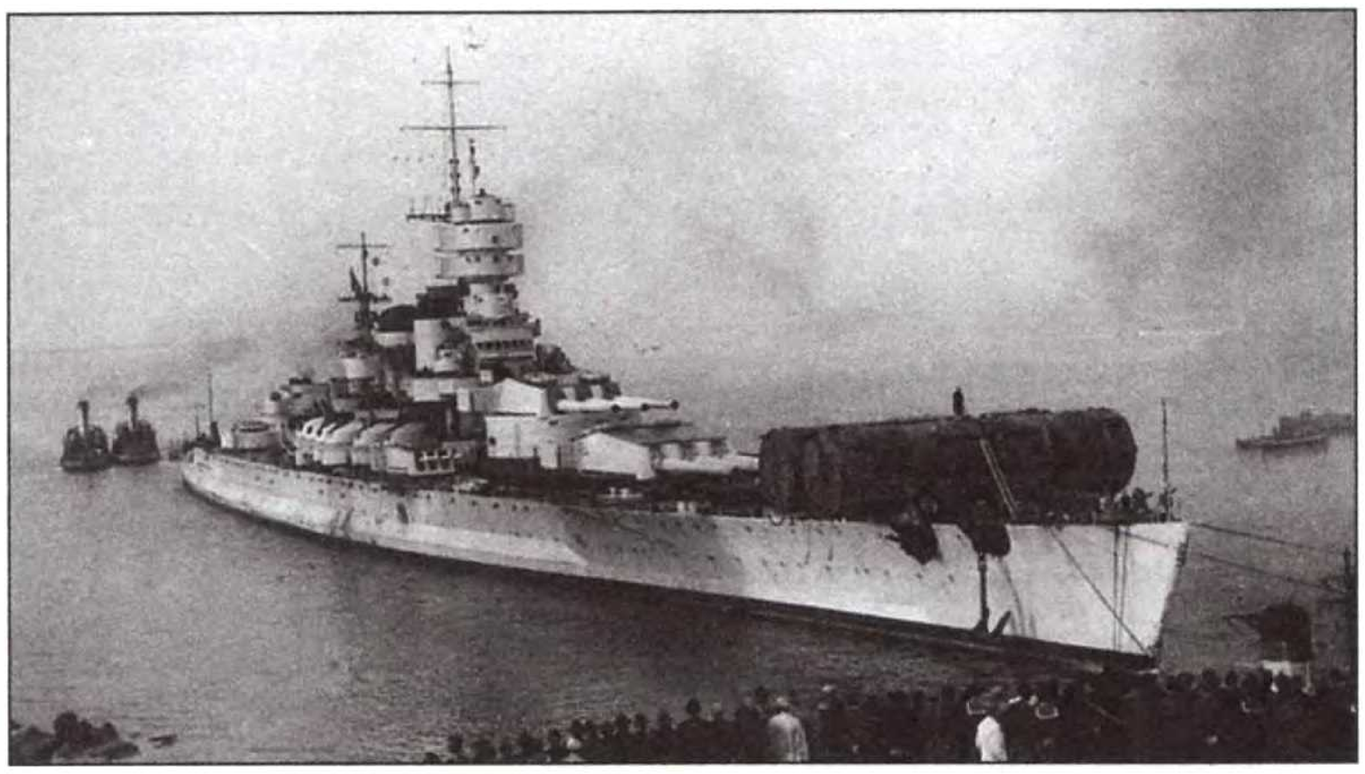
но взвесив «за» и «против», командующий флотом оставил в силе первоначальный приказ, подтвердив его сигналом в 20.38. В 21.00 «Зара» и «Фиуме» с четырьмя эсминцами 9-го дивизиона начали поворот на обратный курс — навстречу гибели.*

Через 10 минут флагманский линкор и крейсера 3-й дивизии повернули на курс 323° — прямо на мыс Колонне. В 22.30 примерно в 40 милях за кормой появились лучи прожекторов, вспышки залпов крупнокалиберных орудий и зарево пожаров. Спустя полчаса все прекратилось, небо снова стало темным, лишь около полуночи был отмечен большой взрыв. На борту «Венето» царила атмосфера тревожного ожидания, все более усиливавшаяся по мере того, как 1-я дивизия не отвечала на очередные запросы. В 5 часов утра была получена радиограмма с эсминца «Джоберти», извещавшая о том, что он вышел из боя и направляется в Аугусту. Через два часа сообщение аналогичного содержания передал эсминец «Ориани». Из-за отрывочности сведений, Якино не решился рисковать новыми кораблями для прояснения обстановки и продолжил следовать прежним курсом. В 15 часов 29 марта «Витторио Венето» прибыл в Таранто.

В отчете о повреждениях отмечалась положительная роль мер по улучшению живучести, принятых на основании опыта «Ночи Таранто» (изменение системы вентиляции, доработка водонепроницаемых дверей и горловин, дополнительная гидроизоляция электрических кабелей и т.д.). В то же время, количество переносных водоотливных средств оставалось недостаточным, а по эффективности работы они зачастую уступали даже откачке при помощи ведер (!). Высокой оценки заслужила силовая установка: турбины правого борта в течение 21 часа работали с полной нагрузкой, не вызывая никаких нареканий, и если бы не проблемы с системой смазки, то корабль мог бы развить скорость 25 уз.

Введенный в док 1 апреля, линкор оставался там в течение трех месяцев. За это время на нем были произведены следующие работы:

Поврежденный «Витторио Венето» вводится в сухой док «Дженерале Э.Феррати» в Таранто, 1 апреля 1941 г.



* Подробности ночного боя, в ходе которого погибли «Зара», «Пола», «Фиуме», эсминцы «Кардуччи» и «Альфьери», лежат за рамками данной работы. Желающим познакомиться с ними можно порекомендовать книгу С. Пака «Бой у мыса Матапан», являющуюся наиболее полным на сегодняшний день описанием событий на русском языке.

Добавим лишь, что британские крейсера и эсминцы пытались преследовать отходящее в северо-западном направлении итальянские соединение, но из-за возникшей в ходе ночного сражения типичной неразберихи в приказах успеха не имели, хотя в момент прекращения погони противников разделяло всего 35 миль.

Повреждения линкора «Витторио Венето» 28 марта 1941 г.

В 15.21 в точке с координатами 35°00' с.ш. и 22°01' в.д. линкор получил попадание 450-мм торпеды Mk.XII (боевая часть — 176 кг ТНТ) в левый борт в районе 6-й зоны (шп. 24—54) примерно в 6 м ниже ватерлинии, за пределами конструктивной подводной защиты. От взрыва корпус испытал настолько сильное сотрясение, что находившийся на катапульте самолет Ro.43 был сброшен на палубу, а сама катапульта заклинена в развернутом положении.

В обшивке образовалась пробоина размером 9х3 м, через которую в течение короткого времени корабли принял около 3500 т воды. Образовался крен в 5° на левый борт, быстро уменьшенный до 1° путем закачки воды в две цистерны контрзатопления 4-й зоны по правому борту.

Взрывом была оторвана часть внешнего вала левого борта с гребным винтом, через разгерметизировавшиеся сальники затоплен коридор внутреннего гребного вала, у самого вала была нарушена центровка его заклинило. Между 15.30 и 16.00 пришлось остановить и турбины правого борта: сначала внутреннюю (кормовую) а затем и внешнюю из-за появления воды в системе смазки подшипников. Данную проблему удалось оперативно устранить, и в 16.08 корабль дал ход под двумя машинами правого борта. С 16.27 скорость была увеличена до 12 уз., с 16.48 — до 16 уз., а после 17.13 изменялась от 16 до 19 узлов из-за периодически отмечавшегося присутствия воды в системе смазки внутреннего вала. Впоследствии с этим также удалось справиться, и, начиная с 20.24, линкор уверенно держал 19-узловой ход.

От сотрясения и затоплений вышли из строя рулевые машины обоих вспомогательных рулей и электрические нагнетательные насосы главного руля, из-за чего полностью отказал гидравлический привод рулевого управления. Для восстановления работоспособности гидравлический системы был временно использован резервный дизельный насос, команды на который передавались с мостика по телефону, а к 16.42 была обеспечена стабильная работа по крайней мере одного из основных электрических насосов, после чего рулевое управление функционировало в штатном режиме.

В продольных переборках в районе электростанции №4 образовались многочисленные течи. Наиболее опасным являлось затопление кормового отделения дизель-генераторов, из-за чего главные осушительные насосы №7 и №8 оказалось невозможным использовать, а переносные водоотливные средства не справлялись с поступлением воды. Затопление помещений 6-й зоны ниже уровня первой средней палубы быстро усиливалось, поскольку несколько люков и горловин были деформированы взрывными газами и давлением воды. Так, оказались незадраенными три двери на второй средней (броневой) палубе. Через трубопроводы и уплотнители электрических кабелей вода проникла в помещения 7-й зоны (в корму от 24-го шпангоута). Были приняты меры по укреплению продольных переборок 6-й зоны на первой средней палубе, а для откачки просочившейся туда воды организована цепочка людей с ведрами. Аналогичным способом («примитивным, но эффективным», как отмечается в итальянском отчете) производилось осушение помещения насосов основного руля. Значительные затопления имели место в 5-й зоне (между шп. 54 и 71), куда вода попала через коридор левого внешнего вала и подбашенное отделение кормовой башни главного калибра. Для откачки воды оттуда использовался главный осушительный насос №5, а из коридора правого внутреннего вала между шп.54 и 63 — трюмные эжекторы. Однако поступление воды продолжалось. К 19 часам дифферент на корму достиг максимальной отметки 4,3 м, но затем был стабилизирован на уровне 4 м.

Вскоре после полуночи обнаружилась утечка нефти из бортовой цистерны №31 между шп. 54 и 63 по левому борту. Топливо из соседней цистерны (между шп. 63 и 80) было откачено для предотвращения загрязнения забортной водой, на продольные переборки в районе шп. 54-63 установлены дополнительные подкрепления. Для предотвращения распространения воды через поврежденные уплотнения и сальники гребных валов левого борта использовались подручные материалы. К утру 29 марта распространение воды за пределы 6-й зоны было взято под контроль, тем не менее, в период с 6.00 до 17.00 (после прибытия в Таранто) были постоянно задействованы следующие водоотливные средства:

— насосы №5 и №6 для откачки воды из коридоров гребных валов;

— трюмные турбонасосы для осушения цистерны №31 левого борта;

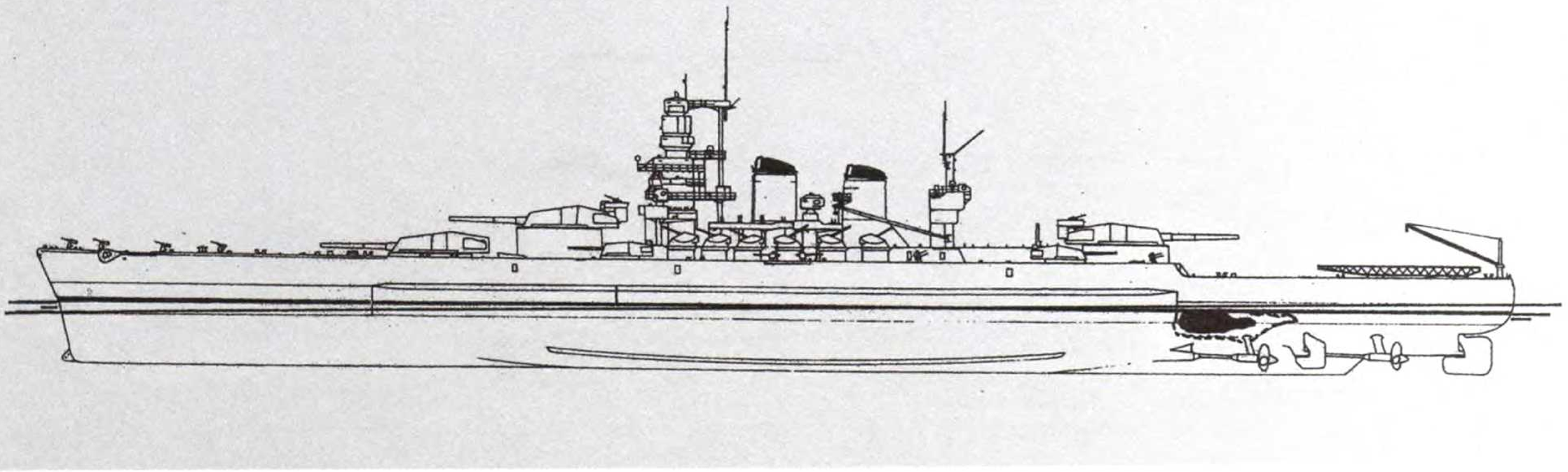
— трюмный эжектор кормового турбинного отделения;

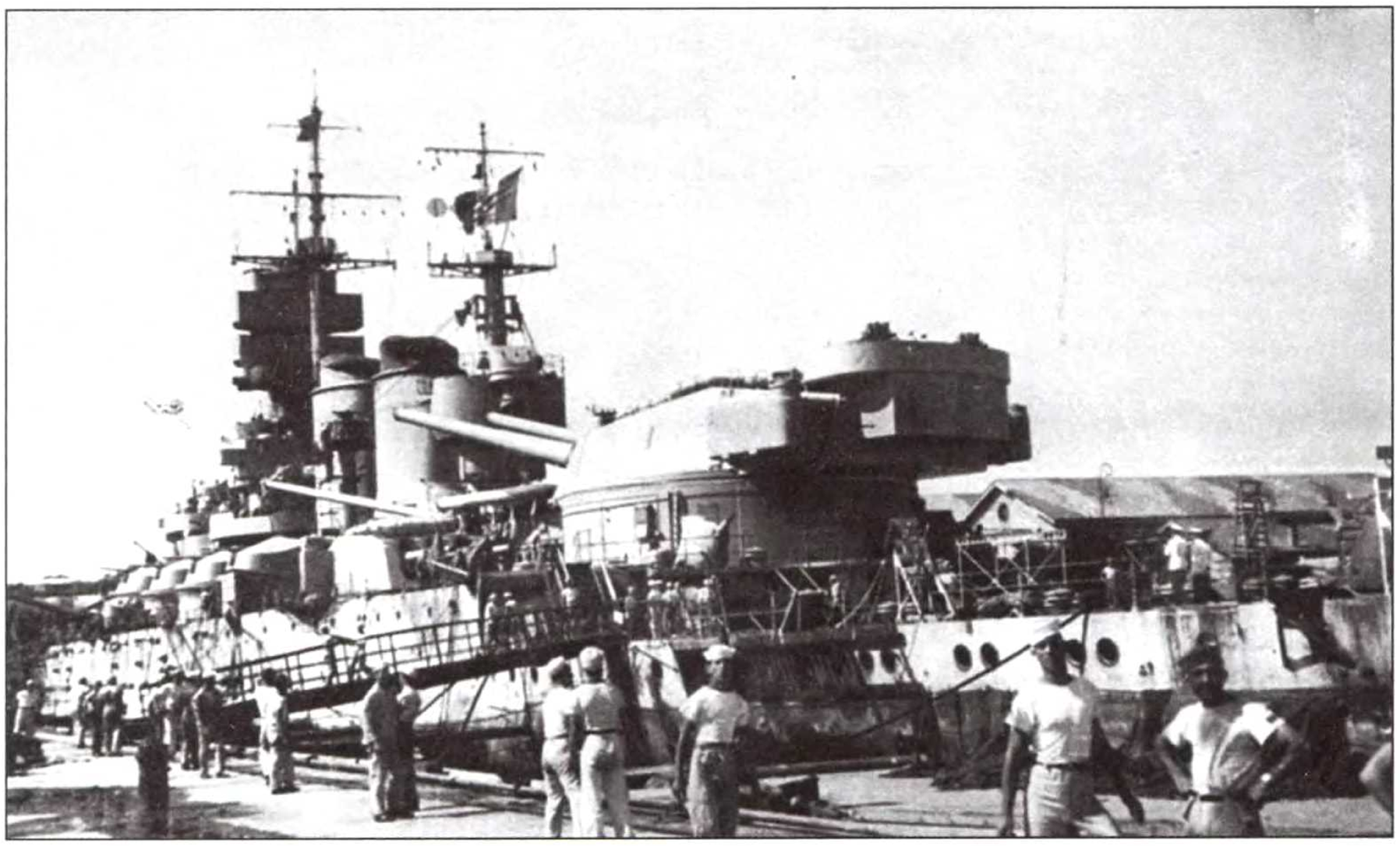
— два питательных насоса вспомогательных котлов для осушения отсеков рулевой машины основного руля и помещений 6-й зоны на первой средней палубе;

— переносные насосы;

— цепочки с ведрами.

По прибытии в Таранто количество принятой «Витторио Венето» воды оценивалось в 4000 т (3800 т в затопленных кормовых отсеках и 200 т в цистернах контрзатопления), водоизмещение — в 50 000 т. Осадка кормой составляла 13,2 м, носом — 9,1 м.





«Витторио Венето» в доке во время ремонта, июнь 1941 г.

— восстановление кормовой части, разрушенной взрывом торпеды;

— замена поврежденных частей внешнего и внутреннего гребных валов левого борта (при этом широко использовались детали, снятые с находящегося в достройке однотипного «Рома»);

— установка нового винта на внешний вал левого борта;

— извлечение гребных валов правого борта с заменой сальников и последующей установкой на место;

— замена «белого металла» во всех подшипниках всех гребных валов;

— осмотр турбины высокого давления правого борта, турбин среднего и низкого давления левого борта кормовой группы;

— осмотр редукторов всех ТЗА;

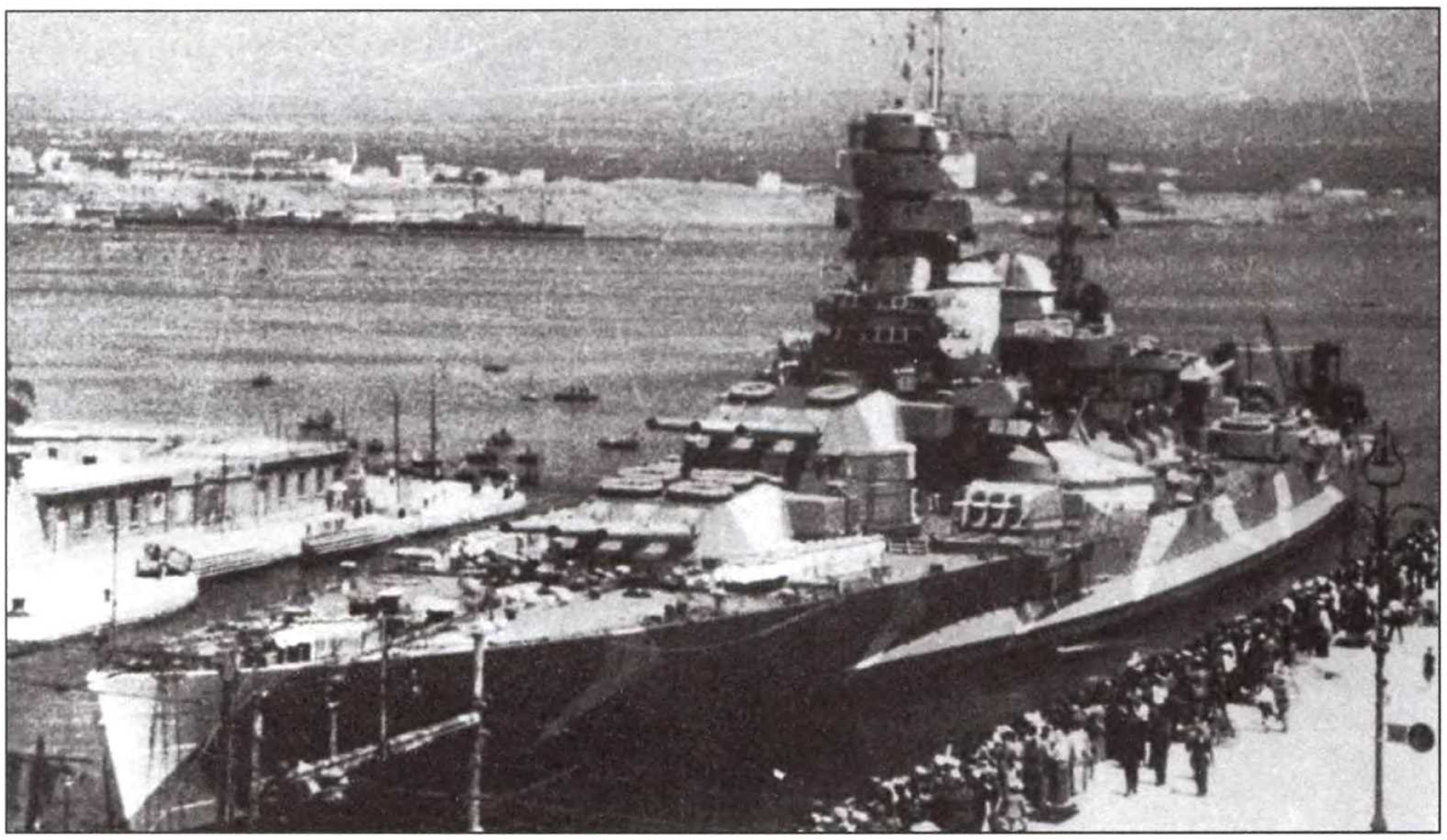
— замена насосов и переборка механизмов вспомогательных рулей (установлены насосы, предназначавшиеся для «Импero»);

— замена насоса №2 основного руля типа «О.Т.О.-Дженни»;

— переборка насоса №1 основного руля;

— замена подшипников главных питательных насосов новыми, с увеличенной рабочей поверхностью.

В свете нового опыта были приняты дополнительные меры по улучшению живучести, касающиеся корпусных конструкций, силовой установки и оборудования. Впоследствии они сыграли свою положительную роль при торпедировании «Венето» в Мессинском проливе 14 декабря 1941 г.



«Витторио Венето» в входит в Морской канал Таранто по окончании ремонта, июнь 1941 г.

Итоги сражения

В сражении при Матапане итальянский флот потерял 3 лучших тяжелых крейсера и 2 эскадренных миноносца; 2303 человека личного состава погибшими и 1411 пленными. Среди множества причин случившейся трагедии можно выделить лишь основные: это отсутствие должного взаимодействия между флотом и авиацией, провал разведки и спровоцированное этим опрометчивое решение Якино послать на помощь поврежденной «Поле» всю дивизию, неготовность итальянцев к ночным боям.

Поражение стало серьезным ударом по моральному духу итальянского флота. «Люди начинали чувствовать техническое превосходство англичан, которое делало бессмысленными нашу отвагу и решительность,» — уныло отмечает итальянский автор.

Еще более убийственное заключение делает Питер Ч. Смит. Сражение, пишет он, «в очередной раз подтвердило, что Королевский флот безоговорочно господствует в Mare Nostrum. Впервые об этом было сказано после Калабрии,* Спартивенто это подтвердил, а Матапан поставил жирную точку. Никогда больше итальянские линкоры не осмеливались встретиться с британскими соединениями, если было известно, что в составе британской эскадры имеется линкор. Отныне и навсегда если были замечены британские линкоры, итальянцы немедленно поворачивали назад».

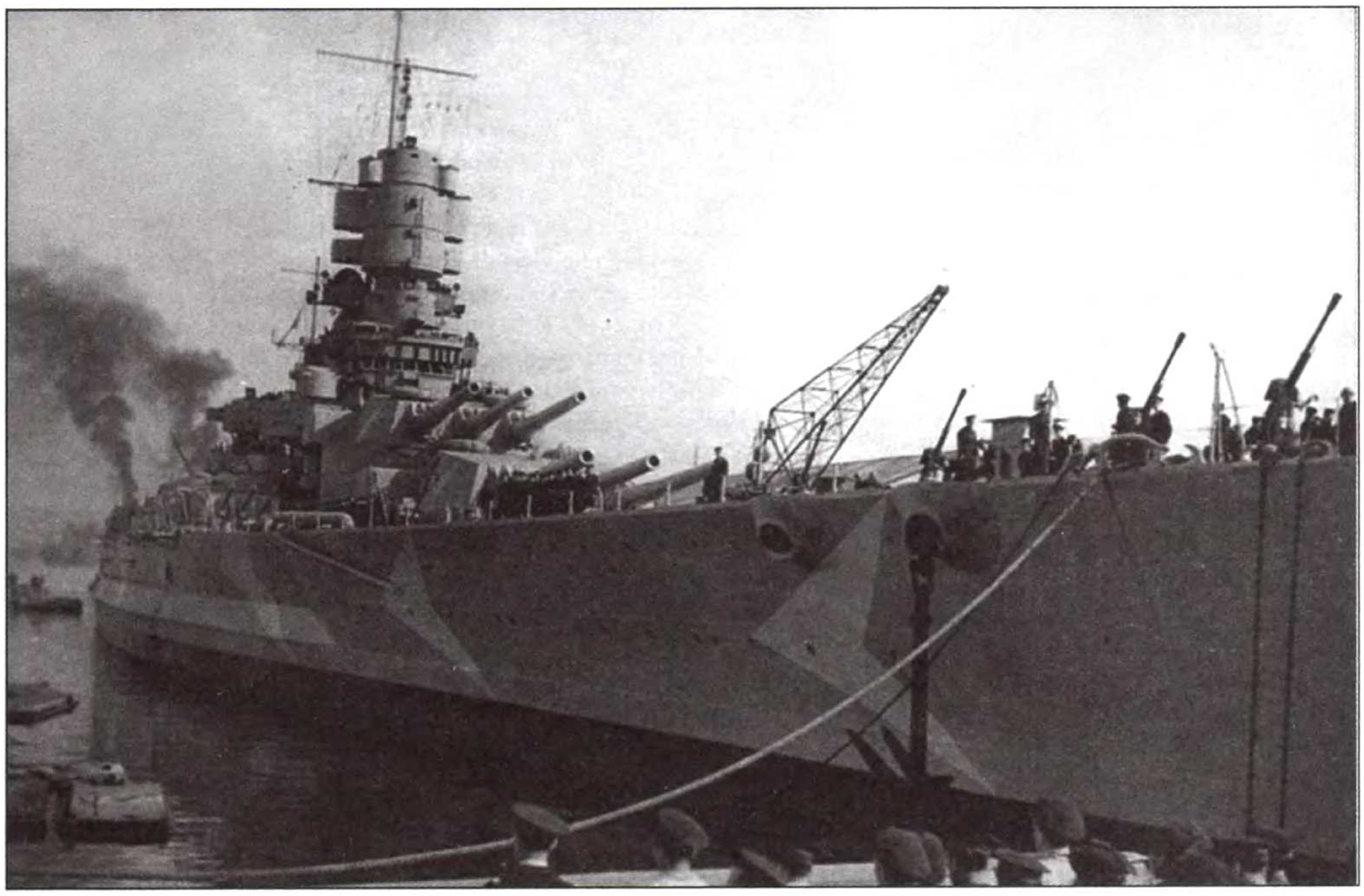
Трудное лето 1941 года

1 апреля адмирал Якино перенес свой флаг с отправленного в док «Витторио Венето» на закончивший ремонт «Литторио», в должность командира которого 15 мая вступил капитан 1 ранга Витторио Баджикалупи. Однако в следующие несколько месяцев флагманский корабль флота не покидал гавань Таранто.

Шок от поражения при Матапане был настолько сильным, что 31 марта 1941 г. итальянское Верховное командование отдало приказ, временно запрещавший линкорам действовать вне радиуса истребительного прикрытия. «Его буквальное толкование, — констатирует Брагадин, — практически парализовало линкоры, исключение составляли те случаи, когда англичане подходили вплотную к итальянскому берегу».

Второй проблемой стала острая нехватка топлива. Итальянский флот начал войну, имея стратегический запас около 1,8 млн. т нефти. Несмотря на принятые с началом боевых действий ограничения, направленные на ее экономию, к февралю 1941 г. миллион тонн из этого резерва был израсходован. Несмотря на неоднократные обращения Супермарины к Верховному командованию, никаких договоренностей с немецким союзников достичь не удавалось. Лед тронулся лишь после встречи командующих военно-морскими силами в Мерано. Весной некоторое количество нефти стало прибывать из

* Принятое в англоязычной литературе название боя 9 июля 1940 г., известного также как бой у м. Пунта-Стило.



«Литторио» в Таранто вскоре после завершения ремонтных работ, середина 1941 г. Линкор несет камуфляжную окраску типа «двойная рыбная кость»

Германии, но ее не хватало даже на покрытие ежемесячных потребностей. Ежемесячный расход пришлось ограничить до минимального уровня — фактически, он не превышал 50 тыс. т. Летом 1941 г. резервы итальянского флота были окончательно исчерпаны, с этого момента серьезные операции могли проводиться только когда это позволяли поставки нефти.

В итоге, оперативная свобода итальянского флота оказалась крайне ограниченной. 16 апреля англичане практически без противодействия осуществили обстрел Триполи, в начале мая провели «сквозной» конвой из Гибралтара в Александрию (операция «Тайгер»), а в июле — еще один конвой на Мальту (операция «Сабстенс»). Оккупация Греции и тяжелейшая для обеих сторон Критская кампания прошли без участия Реджа Марина, исключение составили лишь несколько миноносцев и торпедных катеров.

Следующая операция с привлечением линейных кораблей состоялась в конце лета, когда ремонт «Витторио Венето» был уже завершен. 21 августа Супермарина получила данные агентурной разведки о готовящемся выходе Гибралтарской эскадры. По косвенным признакам было решено, что готовится проводка очередного конвоя, поэтому флоту был отдан приказ о 24-часовой готовности ко вступлению в бой к югу от Сардинии. В 16 часов 22 августа «Литторио» и «Венето» покинули Таранто. Их сопровождали все имеющиеся тяжелые крейсера («Триест», «Тренто», «Больцано» и «Гориция»). 8-й дивизии контр-адмирала Ломбарди («Абруцци», «Аттендоло» и «Монтекукколи») приказали выйти в район к северу от побережья Туниса, чтобы перехватить вражеский конвой, если он попытается проскочить в то время, пока главные силы ведут бой. Всего в операции были задействованы значительные силы — 2 линкора, 7 крейсеров, 23 эсминца, а также 9 подводных лодок и 13 торпедных катеров.

На самом же деле, британская операция «Минсмит» преследовала другую цель: самолеты с авианосца «Арк Ройял» должны были нанести удар по аэродромам на Сардинии, а быстроходный минный заградитель «Мэнксмэн», замаскированный под французский лидер, — проникнуть в Лигурийское море и выставить мины у военно-морской базы Ливорно. Разумеется, итальянское командование ничего этого не знало, поэтому корабли вышли в море, намереваясь дать бой, используя значительное превосходство в силах, так как англичане имели единственный линкор (флагман Сомервилла «Нельсон»), авианосец и крейсер «Хермиони».

Утром 24 августа воздушный разведчик с Мальты заметил итальянскую эскадру, и вечером британские корабли повернули назад. Выставленное «Мэнксмэном» минное поле также не дало результатов. Убедившись в отходе противника, итальянское соединение также вернулось в базы. 26-го «Литторио» и «Венето» прибыли в Неаполь. Этот выход, по оценке Брагадина, «был характерен хорошим взаимодействием флота и авиации, поэтому позволял смотреть в будущее с оптимизмом... однако потребовал большого количества топлива, нехватка которого уже стала серьезной проблемой. По этой причине Супермарина вынуждена была предупредить Верховное командование, что нет больше возможности повторять такие выходы, если только они не будут совершенно необходимы». В довершение всего, утром 26 августа британская субмарина «Трайэмф» торпедировала крейсер «Больцано».

Противодействие операции «Хэлберд»

Ровно месяц спустя, 25 сентября, итальянская разведка обнаружила очередной выход значительных сил противника из Гибралтара. Англичане отправили на Мальту крупный конвой из девяти судов, на которых находилось более 2600 солдат, в охранении соединения «А», состоявшего из линкоров «Принс оф Уэллс» (флаг вице-адмирала Кёртейса) и «Родней», крейсеров «Кения», «Эдинбург», «Шеффилд», «Юриалэс» и 12 эскадренных миноносцев. Кроме того, их поддерживало соединение «Н» вице-адмирала Сомервилла, включавшее линкор «Нельсон», авианосец «Арк Ройял», крейсер «Хермиони» и 6 эсминцев. Операция получила кодовое название «Хэлберд» («Алебарда»).

Итальянцы получили первое сообщение о движении большого числа судов от французского коммерческого самолета. 26 сентября контакт с англичанами установила воздушная разведка. На маршруте было развернуто 11 подводных лодок, на острове Пантеллерия готовились к бою торпедные катера, а вечером под командованием адмирала Якино в море вышли «Литторио», «Витторио Венето», тяжелые крейсера «Тренто» и «Гориция», легкие «Абруцци» и «Аттендоло» и 14 эсминцев. Они получили приказ встретить противника между Сардинией и африканским побережьем. От отправки трех линкоров 5-й дивизии пришлось отказаться из-за нехватки топлива. Тем не менее, из-за разделения сил противника, часть которых осталась вне поля зрения итальянской разведки, Супермарина была уверена. что итальянское соединение значительно сильнее британского.

Силы сторон в ходе операции «Halberd» 24—28 сентября 1941 г.

Итальянский флот

9-я дивизия

линейные корабли «Littorio» (адмирал Якино), «Vittorio Veneto» (контр-адмирал Бергамини)

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

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

3-я дивизия

тяжелые крейсера «Trieste» (контр-адмирал Бривонези), «Trento», «Gorizia»

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

8-я дивизия

легкие крейсера «Duca degli Abruzzi» (контр-адмирал Ломбарди), «Muzio Attendolo»

10-й дивизион эсминцев: «Maestrale», «Grecale», «Scirocco»

Британский флот

Соединение «H»

линейный корабль «Nelson» (вице-адмирал Сомервилл)

авианосец «Ark Royal»

легкий крейсер «Hermione»

4-я флотилия эсминцев: «Cossack», «Zulu», «Foresight», «Forester»

19-я флотилия эсминцев: «Laforey», «Lightning»

Соединение «A»

линейные корабли «Prince of Wales» (вице-адмирал Кёртейс), «Rodney»

легкие крейсера «Edinburgh», «Kenya» (10-я эскадра крейсеров), «Sheffield», «Euryalis» (13-я эскадра крейсеров)

13-я флотилия эсминцев: «Duncan», «Fury», «Gurkha», «Legion», «Lance», «Lively», «Oribi», «Isaak Sweers» (голландский), «Piorun» (польский), «Garland» (польский)

эскортные миноносцы «Farndale», «Heythrop»

Конвой

транспорты «Ajax», «Breconshire», «City of Calcutta», «City of Lincoln», «Clan Ferguson», «Clan MacDonald», «Dunedin Star», «Imrerial Star», «Rowallan Castle»

Верховное командование приказало флоту вступать в бой «только если он будет иметь решительное превосходство». Военно-воздушным силам предписывалось проводить атаки на конвой до полудня, после чего на сцене должны были появиться надводные корабли. Однако, на сей раз взаимодействие между итальянскими флотом и авиацией работало отвратительно. За утро 27 сентября авиация не дала никакой новой информации, а воздушные атаки начались только в 13 часов. Якино, получивший от адмирала Риккарди свободу действий, решил рискнуть и в 12.30 приказал повернуть на мыс Бон — к предполагаемому маршруту неприятеля. «Венето» и «Тренто» запустили по самолету, позже еще один был выпущен с «Абруцци». Встреча с конвоем ожидалась примерно через два часа. Однако к тому времени никаких новых данных о противнике не поступило, бортовые разведчики также никого не обнаружили, вдобавок, начал сгущаться туман, снизивший видимость до 5 миль. Поэтому в 14.30 Якино принял решение временно повернуть назад. Спустя час стало известно, что англичане объединили свои силы в 20 милях от него и при этом имеют три линкора. Имея приказ не вступать в бой с превосходящими силами, итальянское соединение продолжило отход.

Тем временем англичане отражали воздушные атаки, в ходе которых итальянские торпедоносцы повредили «Нельсон». Присутствие итальянского флота в 40 милях к северу было обнаружено только в 14.15 самолетом с Мальты, после чего Сомервилл отправил торпедированный «Нельсон» (его скорость упала до 15 узлов) к конвою и приказал адмиралу Кёртейсу с его двумя линкорами выдвинуться навстречу против-

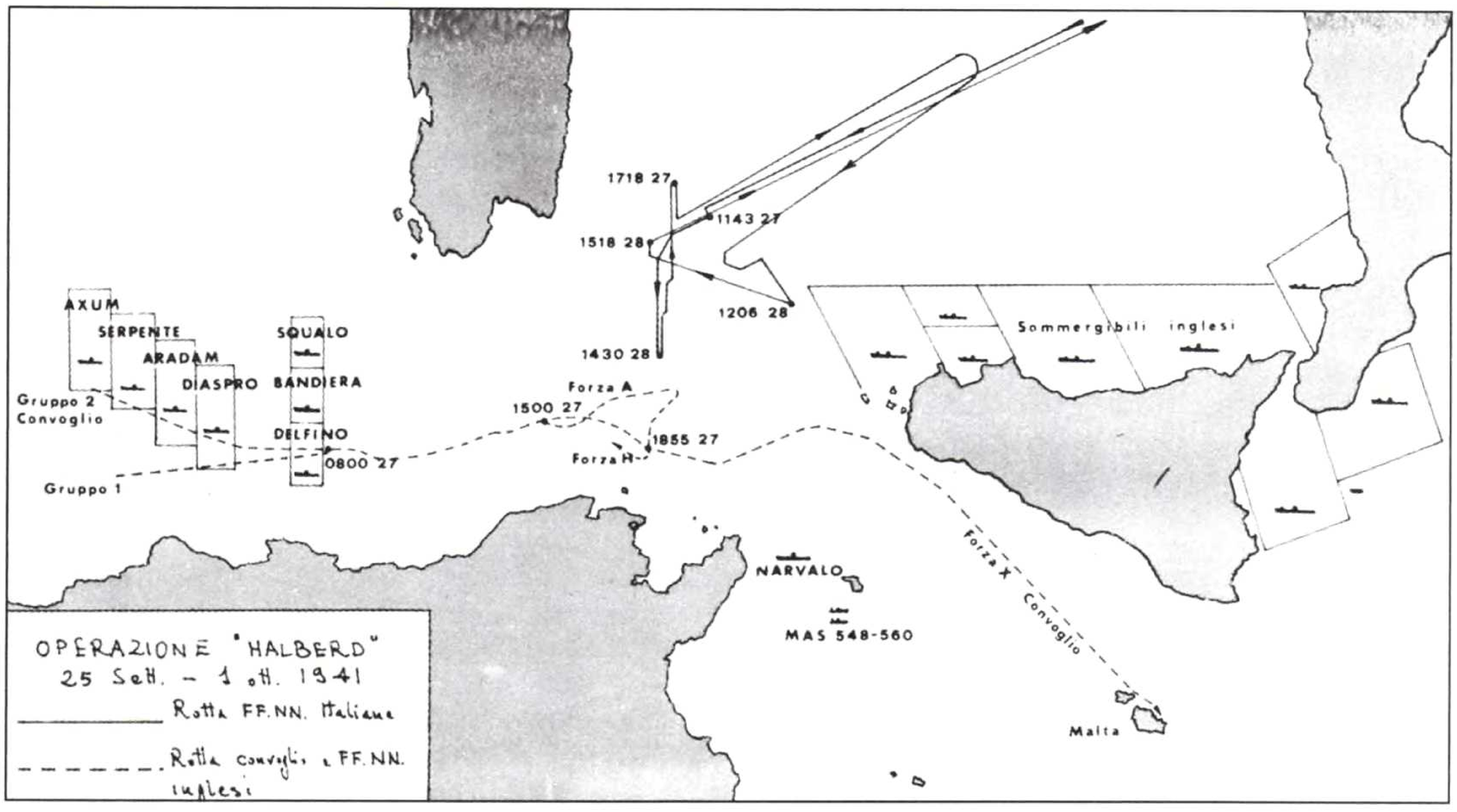


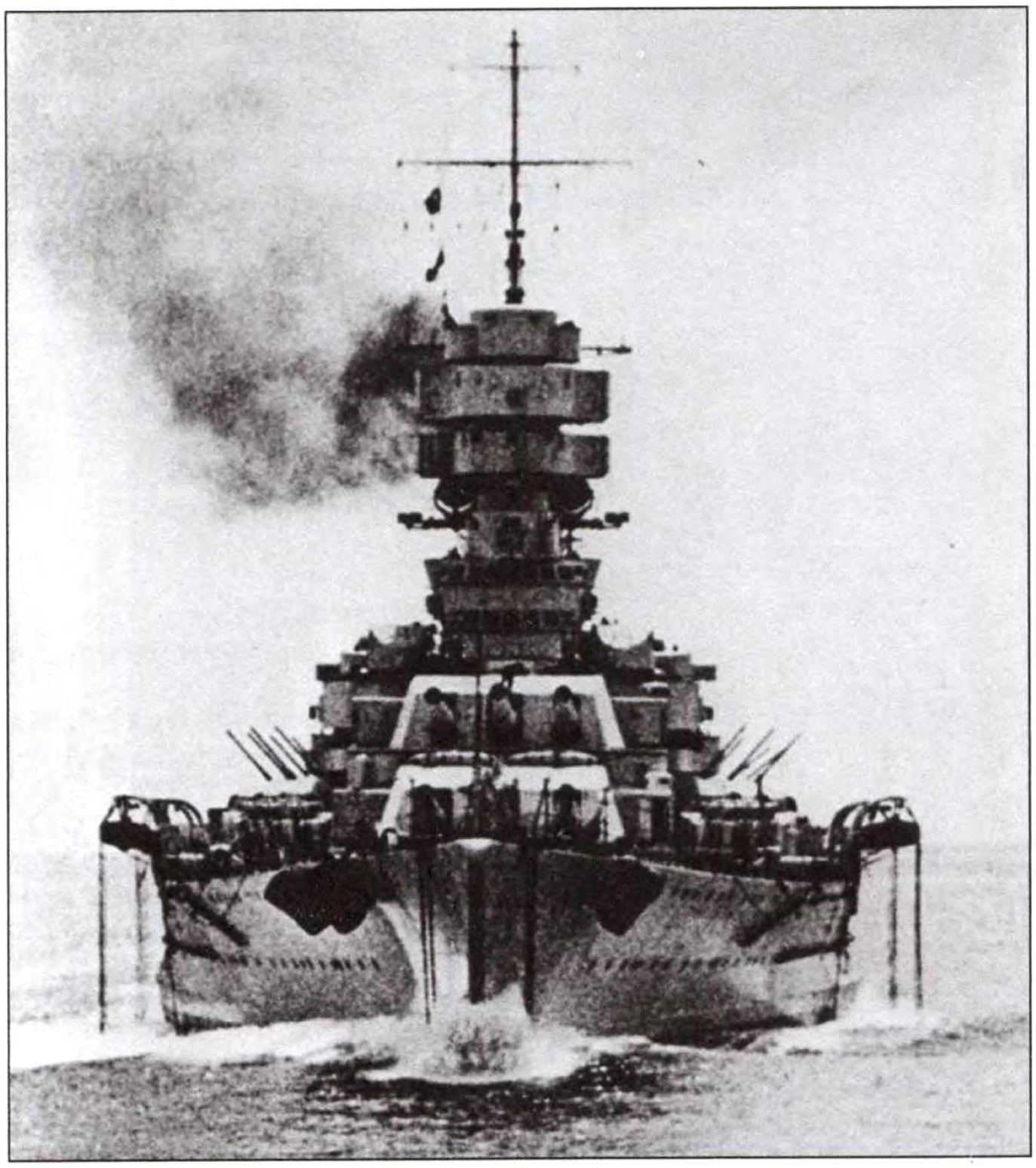
Схема движения флотов в ходе операции «Хэлберд»

нику и расположиться между ним и конвоем. В 15.40 с палубы авианосца стартовала ударная группа из 12 торпедоносцев в сопровождении 4 истребителей, однако ей не удалось обнаружить итальянские корабли.

Эскадра Якино двигалась на север в течение двух с половиной часов. За это время адмирал получил сообщение от ВВС, что англичане имеют только один линкор, а итальянские самолеты потопили крейсер и повредили два других, кроме того, возможно, был поврежден и линкор. Ободренный данным известием, Якино в 17.18 приказал повернуть на юг, надеясь до заката успеть воспользоваться благоприятной ситуацией. Как раз в это время Кёртейс получил приказ вернуться к конвою. Таким образом, по случайному стечению обстоятельств, противники маневрировали почти синхронно и держали дистанцию между собой почти постоянной. Однако в 18.14 Якино доставили расшифрованный приказ Супермарины двигаться в центральную часть Тирренского моря и там дожидаться наступления утра. Итальянское соединение повернуло на северо-восток. В соответствии с планом операции, главные силы англичан в 18.55 также развернулись, чтобы вернуться в Гибралтар, тогда как конвой продолжал следовать на Мальту в охранении трех крейсеров и десяти эсминцев.

Ночью итальянская эскадра легла на обратный курс и с полудня 28 сентября крейсировала между Сицилией и Сардинией, ожидая свежей информации о противнике. Вскоре стало известно о его отходе, и в 14 часов Супермарина отдала приказ о возвращении. Утром 29-го «Литторио» и «Витторио Венето» прибыли в Неаполь.

«Операция завершилась полным разочарованием и колоссальным расходом бесценного топлива», — с грустью констатирует Брагадин. Другой итальянский историк, Франческо Маттесини, отмечает, что Реджа Аэронаутика располагала для организации воздушного прикрытия эскадры 53 боегото-



«Витторио Венето» в море

выми истребителями (32 на аэродромах Сардинии и 21 на Сицилии), но за в течение дня только 17 из них появились в небе. Однако он не снимает ответственности и с адмирала Якино, который слишком буквально следовал полученным инструкциям и проявил нерешительность. В итоге, несмотря на привлечение огромных сил, потери англичан ограничились повреждением «Нельсона» и гибелью транспорта «Империал Стар», причем оба успеха записали на свой счет итальянские торпедоносцы.

Конвой «М.41»

Вторая половина 1941 г. характеризовалась обострением борьбы на коммуникациях, питающих североафриканскую группировку стран «Оси». Обеспокоенные успехами Роммеля англичане сосредоточили свои усилия на том, чтобы перерезать итальянские линии снабжения, что, в свою очередь, заставило командование Реджа Марина обратить все силы на их защиту. Накал борьбы на Средиземном море стал таким, что указанный период в итальянской исторической литературе называется не иначе как «Первая битва конвоев».

Уход из Центрального Средиземноморья X-го авиакорпуса Люфтваффе очень скоро позволил англичанам восстановить пошатнувшееся положение Мальты и даже нарастить базировавшуюся там группировку морской ударной авиации. Именно она, а также базировавшаяся на Ла-Валетту 10-я флотилия подводных лодок, представляли основную угрозу итальянскому судоходству. Потери грузов, отправленных из Италии в Африку, в июле составили 12 % (но потери топлива достигли катастрофической величины в 41 %), в августе — 20 %, в сентябре — 24 %, в октябре — 21 %, но тяжелейшим месяцем стал ноябрь, когда было потеряно 63 % грузопотока, в том числе 92 % топлива, направляемого в Северную Африку.

Тем временем, начавшееся 18 ноября британское наступление в Киренаике (операция «Крусайдер») стало приносить свои плоды. К началу декабря англичанам удалось прорвать фронт и деблокировать Тобрук, 19-го была захвачена Дерна, а через четыре дня — Бенгази. Итальянскому флоту, помимо постоянно довлевшей над ним задачи доставки снабжения в Африку, пришлось включиться еще и в эвакуацию прибрежных гарнизонов. В этот период он понес новые тяжелые потери. 9 декабря британская подводная лодка «Порпойз» торпедировала теплоход «Себастьяно Вениер», на котором погибло около 2000 человек; 11-го субмарина «Талисман» потопила теплоход «Калитеа»; 13-го отряд в составе трех британских («Сикх», «Маори», «Лиджен») и одного голландского («Исаак Свеерс») эсминцев в скоротечном ночном бою у м. Бон потопил легкие крейсера «Да Барбиано» и «Ди Джуссано», осуществлявшие перевозку бензина.

Создавшаяся обстановка требовала от Супермарины отправки новых конвоев, но в течение нескольких дней сделать это не удавалось из-за острой нехватки свободных эсминцев. Операция, получившая кодовое обозначение «М.41», началась 13 декабря. Одновременно в море вышло три конвоя в составе 8 транспортов в охранении 7 эсминцев и 2 миноносцев, однако теплоходы «Фабио Финци» и «Карло дель Греко» были потоплены в заливе Таранто британской подводной лодкой «Апрайт» сразу после выхода, что сократило число конвоев до двух. Один из них следовал из Неаполя в Триполи, другой — из Наварина в Бенгази. Прикрытие конвоев возлагалось на три группы боевых кораблей. Группа вице-адмирала Бергамини, состоявшая из линкора «Кайо Дуилио» (флагман), тяжелого крейсера «Гориция», легких крейсеров «Гарибальди» (флаг контр-адмирала Ломбарди), «Монтекукколи» и трех эсминцев, осуществляла ближнее прикрытие первого конвоя; группа контр-адмирала Де Куртена, включавшее линкор «Андреа Дориа», крейсера «Дука д'Аоста» (флагман), «Аттендоло» и три эсминца, — второго; соединение под командованием адмирала Якино — линкоры «Литторио» (флагман), «Витторио Венето» (под флагом нового командира 9-й дивизии контр-адмирала Порцо-Джованола) в охранении всего четырех эсминцев — следовало между конвоями, выполняя роль дальнего прикрытия. В общей сложности в операции принимало участие 4 линкора, 5 крейсеров и 18 эскадренных миноносцев. Для перехвата базировавшихся на Мальте крейсеров к югу и востоку от острова было развернуто 7 подводные лодок.

Слабость разведки в очередной раз сказалась на развитии событий. Во второй половине дня 13 декабря на основании расшифровок перехваченных радиограмм итальянское командование пришло к выводу, что британский Средиземноморский флот покинул базу и движется навстречу конвоям. В действительности из Александрии вышли только 4 легких крейсера, но в условиях нехватки эсминцев и отсутствия воздушного прикрытия Супермарина решила, что продолжение операции приведет только к напрасным жертвам. В 22 часа корабли и суда получили приказ возвращаться. Но и это не позволило избежать потерь. Возвращаясь в Аргостоли, пароходы «Капо Орсо» и «Изео» столкнулись между собой и вышли из строя.

Увы, на этом беды итальянцев не завершились. Не успев зайти в Неаполь, «Литторио» и «Венето» получили приказ следовать в Таранто. Утром 14 декабря на выходе из Мессинского прилива их обнаружила британская подводная лодка «Эрдж» (лейтенант-коммандер Э.П. Томкинсон). Она выпустила по «Витторио Венето» веером три торпеды, одна из которых в 8.59 поразила линкор с левого борта, напротив кормовой башни главного калибра. Сила взрыва была хорошо поглощена противоторпедной защитой. Корабль, хотя и принял около 3000 т воды, потеряв 40 членов экипажа убитыми и 17 ранеными, уже через полчаса сумел развить 23,5-узловой ход и к вечеру, вместе с «Литторио», прибыл в Таранто.

1 января 1942 г., после перекачки жидких грузов, выгрузки боезапаса и частичного заполнения носовых цистерн контрзатопления для выравнивания дифферента, «Витторио Венето» ввели в док, где он оставался в течение двух месяцев — до 4 марта. За это время были проведены следующие работы:

— по корпусу: восстановление поврежденных внешних структур и замена восьми внутренних цилиндров системы ПТЗ, переделка двойного дна и внутренней продольной переборки на поврежденном участке; замена подкреплений главного пояса;

«Витторио Венето» на подходе к Таранто после попадания торпеды, 14 декабря 1941 г. На корме виден сброшенный с катапульты гидросамолет Ro.43

Повреждения линкора «Витторио Венето» 14 декабря 1941 г.

В 8.59, находясь в 13 милях по пеленгу 225° от мыса Делль'Арми (37°53' с.ш., 15°29' в.д.), корабль получил попадание 533-мм торпеды Mk.VIII (боевая часть — 340 кг ТНТ) в левый борт напротив кормовой башни главного калибра, в пределах 5-й зоны. Энергия взрыва была, в целом, хорошо поглощена системой конструктивной подводной защиты, но от сотрясения находившийся на катапульте самолет Ro.43 был сброшен на палубу. В наружной обшивке образовалась пробоина размером 13х6 м. Из-за смещения продольной переборки вода проникла во внутренние помещения, в результате чего оказались полностью затопленными:

— бортовые отсеки вдоль продольной переборки левого борта между шп. 54 и 80;

— подбашенные отделения кормовой башни главного калибра вплоть до перегрузочного отделения;

— цистерны контрзатопления между шп. 54 и 80;

— коридор левого внешнего гребного вала между шп. 59 и 80;

— коридор левого внутреннего гребного вала между шп. 54 и 71;

— коридор правого внутреннего гребного вала между шп. 67 и 71;

— часть отсеков двойного дна в кормовом машинном отделении между шп. 63 и 71;

— погреб кормовой 152-мм башни левого борта;

— часть помещений на второй средней палубе между шп. 71 и 80;

— компрессорная станция №3.

Незначительное количество воды проникло в отсек кормовой электростанции. Всего линкор принял около 3000 т воды, получил крен 3,5° на левый борт и дифферент на корму 2,2 м. Помещения 5-й зоны заполнились токсичными газами, но, благодаря стабильной работе системы вентиляции, их удалось быстро проветрить. За счет закачки 300 т воды в четыре цистерны контрзатопления, крен удалось уменьшить до 1° — от дальнейших контрзатоплений решено было воздержаться, чтобы иметь достаточный запас плавучести на случай возможного попадания новых торпед. С поступлением воды боролись при помощи штатных водоотливных средств, функционировавших в обычном режиме (кроме насоса №5, вышедшего из строя из-за неполадок в системе электропитания; позже по аналогичной причине пришлось остановить и насос №8). Однако полностью устранить дифферент на корму не удалось. По прибытии в Таранто вечером 14 декабря корабль имел осадку 9,8 м носом, 11,11 м в средней части и 11,94 м кормой. Водоизмещение при этом составляло 49 100 т.

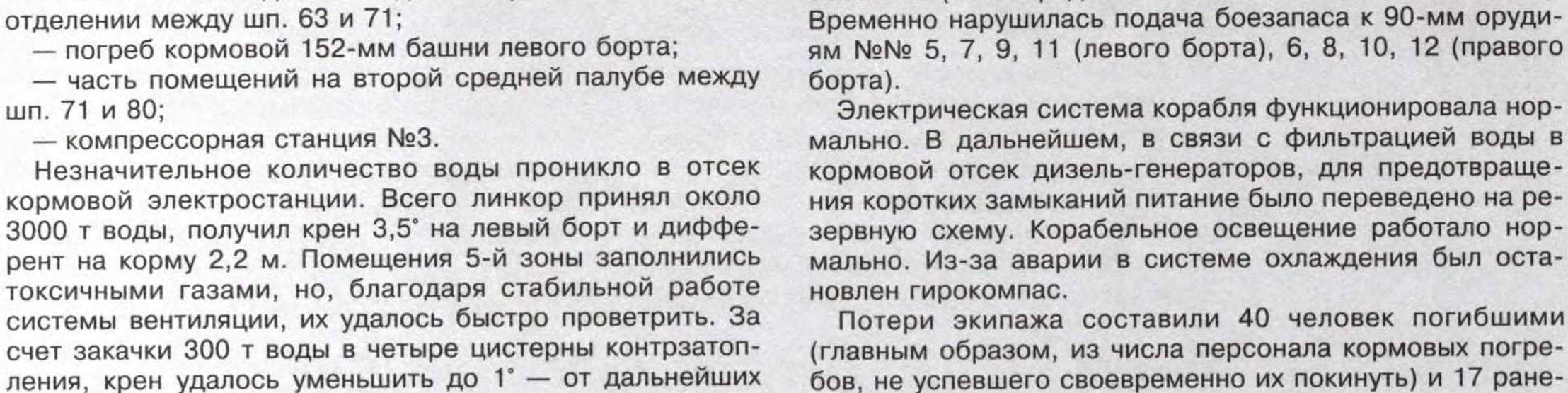
Силовая установка практически не пострадала. Небольшие проблемы возникли в системе смазки гребных валов левого борта, для чего пришлось на некоторое время остановить кормовой ТЗА, но затем он заработал в нормальном режиме. Также пришлось снизить обороты носового ТЗА левого борта из-за небольшой деформации и увеличившегося трения гребного вала. Во вспомогательном конденсаторе лопнуло несколько трубок. Из-за загрязнения топлива пришлось перейти на питание котлов от носовой группы цистерн. С поступлением воды через коридоры гребных валов успешно справлялись водоотливные средства. Спустя 30 минут после торпедирования корабль легко развил скорость 23,5 уз. и поддерживал ее до прихода в Таранто.

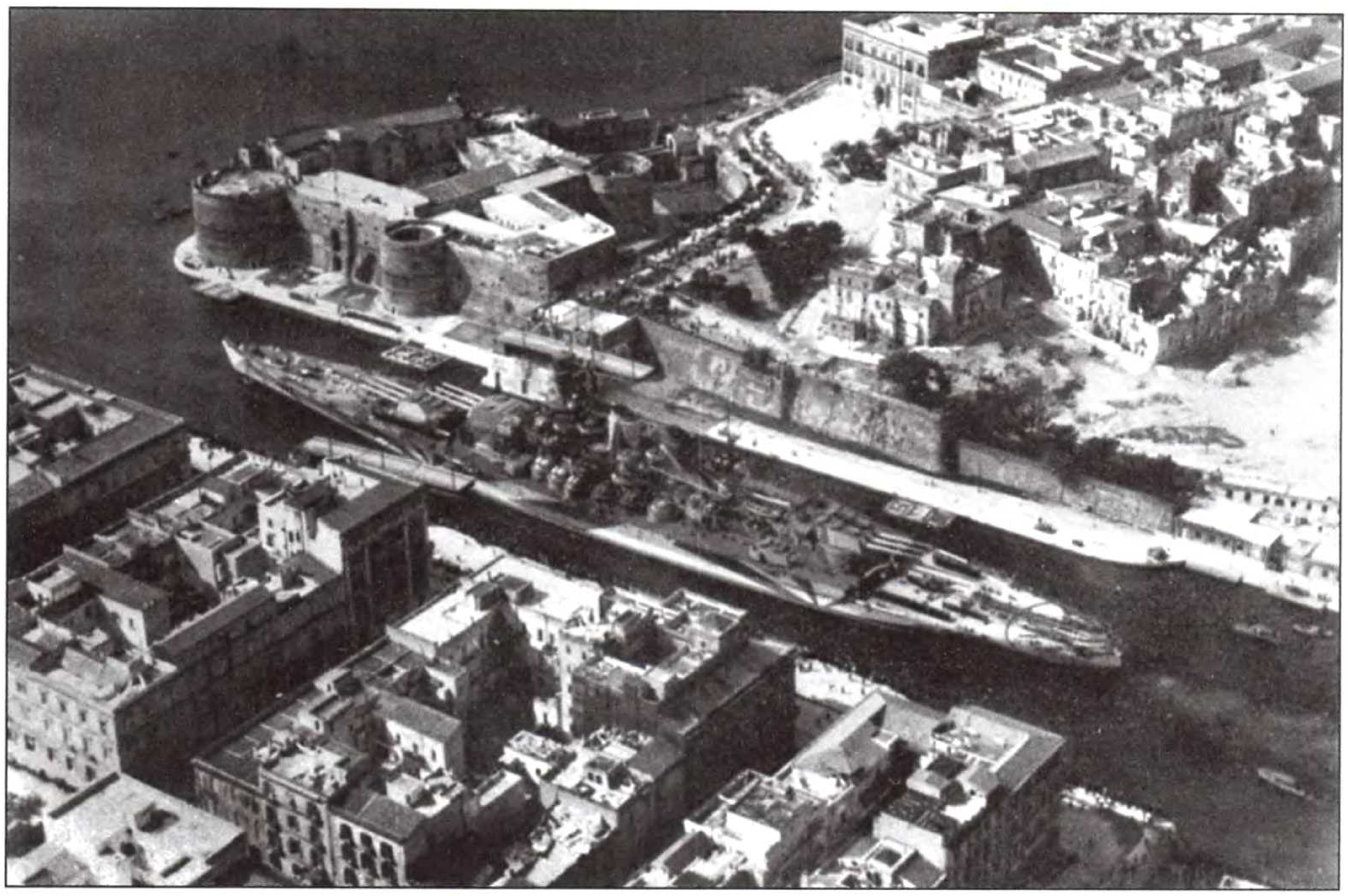
Больше пострадала артиллерия. Погреба кормовых 381-мм и 152-мм башен оказались затоплены водой, смешанной с нефтью, и весь персонал оттуда пришлось эвакуировать. От сотрясения разъюстировались их дальномеры, а также дальномер резервного КДП на кормовой надстройке. Кормовые 152-мм орудия могли вести огонь на центральной наводке, используя имеющийся в башнях боезапас (13 снарядов в башне №3 и 10 в башне №4). Временно нарушилась подача боезапаса к 90-мм орудиям №№ 5, 7, 9, 11 (левого борта), 6, 8, 10, 12 (правого борта).

Электрическая система корабля функционировала нормально. В дальнейшем, в связи с фильтрацией воды в кормовой отсек дизель-генераторов, для предотвращения коротких замыканий питание было переведено на резервную схему. Корабельное освещение работало нормально. Из-за аварии в системе охлаждения был остановлен гирокомпас.

Потери экипажа составили 40 человек погибшими (главным образом, из числа персонала кормовых погребов, не успевшего своевременно их покинуть) и 17 ранеными — в основном, легко.

В отчете о повреждениях отмечалась, что система Пульезе оказалась недостаточно эффективной для поглощения взрыва 533-мм торпеды, из-за чего вода быстро затопила кормовые погреба, что привело к значительным потерям. В то же время, принятые после сражения у Матапана меры по улучшению системы борьбы за живучесть принесли свои плоды: затопления удалось быстро локализовать, а скорость корабля упала весьма незначительно.





«Витторио Венето» выходит из внутренней гавани (Мар Пикколо) Таранто после ремонта повреждений, полученных 14 декабря 1941 г. На линкор нанесена новая камфляжная окраска

— по артиллерии: восстановление погребов боезапаса кормовой башни главного калибра (стеллажи, элеваторы, система вентиляции);

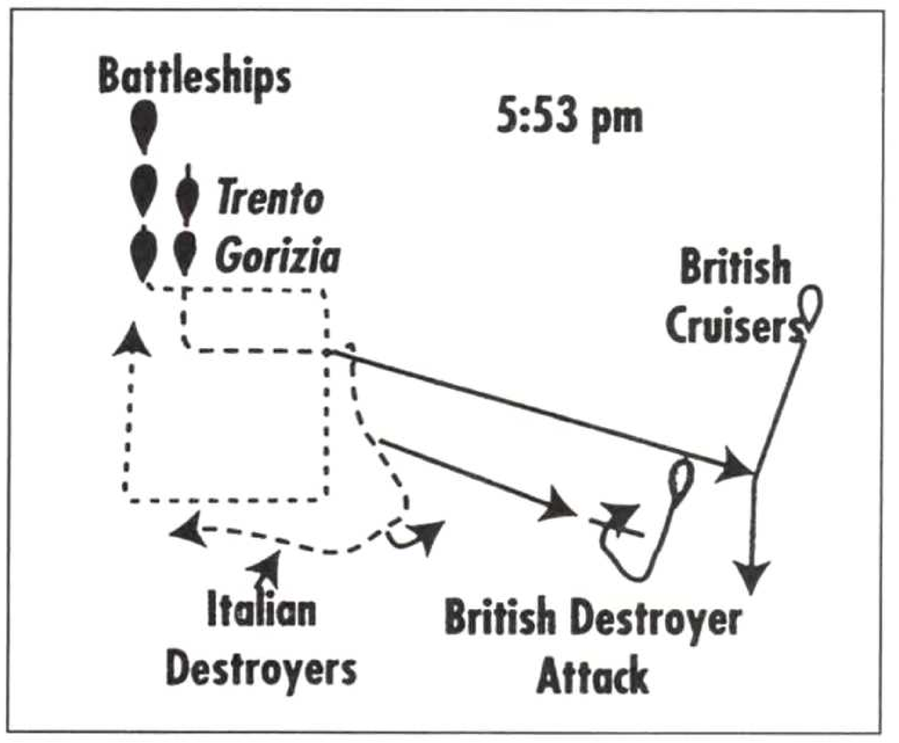
— по силовой установке: восстановление линии левого внешнего гребного вала (замена первого звена валолинии, регулировка второго и третьего звеньев, центровка вала).

Окончательное устранение последствий торпедного попадания и восстановление боеспособности заняло еще около двух месяцев. «Витторио Венето» был готов к участию в боевых действиях к началу июня 1942 г. За это время на нем сменился командир — 18 февраля в должность вступил капитан 1 ранга Корсо Пекори-Джирарди.

Конвой «М.42». Первый бой в заливе Сирт

В конце 1941 г. противостояние в борьбе на Средиземном море достигло своего апогея. В течение какого-нибудь месяца британский флот понес тяжелые потери: 13 ноября германской подводной лодкой U-81 был потоплен авианосец «Арк Ройял», 25 ноября U-331 пустила на дно линкор «Бархэм», 14 декабря U-557 — крейсер «Галатея».

Предшествующие неудачи не повлияли на решимость итальянского командования провести столь нужный конвой. Повторная операция получила кодовое наименование «М.42» и стала крупнейшей конвойной операцией итальянского флота за всю Вторую мировую войну. На этот раз ставка была сделана на отправку малого числа крупнотоннажных судов. Вечером 16 декабря из Таранто в Триполи вышли теплоходы «Монджиневро», «Наполи» и «Веттор Пизани» под эскортом шести эсминцев. В море они соединились с направлявшимся в Бенгази германским транспортом «Анкара», вышедшим накануне из Неаполя в охранении пары миноносцев. Непосредственный контакт с конвоем поддерживала группа ближнего прикрытия под командованием вице-адмирала Бергамини: линкор «Дуилио», крейсера «Дука д'Аоста», «Аттендоло», «Монтекукколи» и 3 эсминца. С востока конвой прикрывало соединение адмирала Якино, состоявшая из линкоров «Литторио», «Дориа» и «Чезаре», тяжелых крейсеров «Горация», «Тренто» и 10 эсминцев. Таким образом, в общей сложности для проводки четырех транспортов было задействовано 4 линкора, 5 крейсеров и 21 эсминец. Помимо этого, в Центральном и Восточном Средиземноморье было разверт-



С п р а в а:
Первый бой в заливе Сирт

нуто 6 подводных лодок, проведен обширный противолодочный поиск в заливе Таранто, а базировавшиеся в Триполитании эсминцы и миноносцы подновили оборонительные минные заграждения.

Около 9 часов утра следующих суток германский транспортный самолет, совершавший перелет из Греции в Киренаику, обнаружил в центральной части Средиземного моря британское соединение. По докладу пилотов, оно включало линкор, два—три крейсера и около десяти эсминцев и двигалось на запад. Итальянцы продолжили операцию в твердой уверенности, что англичане выслали эскадру для атаки конвоя. В действительности, по чистой случайности, британский флот проводил собственную конвойную операцию «MF-1»: на Мальту шел транспорт «Брэконшир» в охранении трех крейсеров и 7 эсминцев под командованием контр-адмирала Филипа Вайена. Именно его воздушная разведка и приняла за линкор. Навстречу конвою с Мальты вышло соединение «К», состоявшее из 2 крейсеров и 6 эсминцев.

Якино начал маневрировать так, чтобы навязать противнику бой с главными силами. Англичане находились в 160 милях, поэтому в 11.30 итальянское соединение увеличило скорость до 22 узлов, а спустя 18 минут — до 24 узлов (больше не позволяли поддерживать машины «Джулио Чезаре», подводная часть которого нуждалась в очистке). Вайен повернул на юг, чтобы уклониться от сражения. Расположение и скорости противников были таковы, что встреча могла состояться лишь на закате 17 декабря, поэтому в 16.50 Якино повернул почти строго на юг и снизил ход до 20 узлов, отказавшись от активных действий, но продолжая прикрывать маршрут следования конвоя.

Однако в 17.23 итальянские наблюдатели заметили на востоке, где уже начала сгущаться темнота, разрывы зенитных снарядов — британская эскадра отбивала яростные атаки авиации. Якино немедленно повернул на противника. К тому времени эскадра двигалась двумя кильватерными колоннами: восточную, ближнюю к противнику, образовывали «Горация» (флаг контр-адмирала Парона) и «Трентo», западную — «Литторио» (флаг Якино), «Чезаре» и «Дориа».

Солнце уже скрывалось за горизонтом, когда в 17.53 «Литторио» открыл огонь с дистанции 32 000 м. Крейсера адмирала Парона находились ближе к противнику и открыли огонь в 17.55 с дистанции 22 000 м.

Вайен немедленно приказал «Брекониру» двигаться на юг в сопровождении соединения «К» и эсминцев «Декой» и «Хэвок». Британские крейсера начали отходить в восточном направлении. Эсминцы, ведомые кэптеном Маком на «Джервисе», прикрыли их дымовой завесой и выходом в торпедную атаку, заставив итальянские тяжелые крейсера перенести огонь на них. По отзывам англичан, стрельба итальянцев была «очень точной», несколько залпов легли накрытиями, но попаданий достигнуто не было. Как описывал один из младших офицеров с эсминцев, «15-дюймовые снаряды проносились над головой со звуком газующего автобуса».

Итальянские рапорты о бое напоминают типичные «охотничьи рассказы». Крейсер «Горация» претендовал на потопление эскадренного миноносца, а эсминец «Маэстрале» — на повреждение еще одного. На самом деле, понесенный англичанами урон ограничился легкими повреждениями эсминца «Кандагар», на котором один человек был убит осколками.

Бой длился всего 11 минут — в 18.04 британские корабли растворились в темноте. Группа «Литторио» всю ночь прикрыва-

Силы сторон во время Первого боя в заливе Сирт 17 декабря 1941 г.

Итальянский флот

Соединение дальнего прикрытия

линейные корабли «Littorio» (адмирал Якино), «Andrea Doria», «Giulio Cesare»
3-я дивизия: тяжелые крейсера «Gorizia» (контр-адмирал Парона), «Trento»
10-й дивизион эсминцев: «Maestrale», «Alfredo Oriani», «Vincenzo Gioberti»
11-й дивизион эсминцев: «Alpino», «Corazziere», «Carabiniere», «Antoniotto Usodimare»
13-й дивизион эсминцев: «Granatiere», «Bersagliere», «Fuciliere»

Группа ближнего прикрытия

линейный корабль «Caio Duilio» (контр-адмирал Бергамини)
7-я дивизия: легкие крейсера «Duca d'Aosta» (контр-адмирал Де Куртен), «Muzio Attendolo», «Raimondo Montecuccoli»
12-й дивизион эсминцев: «Aviere», «Ascari», «Camicia Nera»

Конвой «M.42»

а) из Таранто:
транспорты «Monginevro», «Napoli», «Vettor Pisani»
14-й дивизион эсминцев: «Ugolino Vivaldi», «Antonio Da Noli»
15-й дивизион эсминцев: «Lanzerotto Malocello», «Nicolo Zeno»
16-й дивизион эсминцев: «Nicoloso Da Recco», «Emmanuele Pessagno»,
б) из Неаполя:
транспорт «Ankara»
эсминец «Saetta», миноносец «Pegaso»

Британский флот

Соединение «B»

легкие крейсера «Naiad» (контр-адмирал Вайен), «Euryalus», «Carlisle»
эскадренные миноносцы «Jervis», «Kimberley», «Kingston», «Nizam» (RAN), «Havock», «Hasty», «Decoy»

Соединение «K»

легкие крейсера «Aurora» (кэптен Эгню), «Penelope»
эскадренные миноносцы «Lance», «Lively», «Sikh», «Legion», «Maori», «Isaac Sweers» (голландский)

Конвой

транспорт «Breconshire» (9776 брт)

Король Италии Виктор-Эмануил III на борту «Литторио», февраль 1942 г. Слева от короля — адмиралы Анджело Якино и Одоардо Сомильи, справа — генерал Паоло Пунтони и командир корабля капитан 1 ранга Витторио Баджикалупи, позади — адмирал Карло Бергамини

ла конвой от их ожидавшегося возвращения, но больше контактов не было. Оба конвоя — и британский, и итальянский — благополучно достигли пунктов назначения. В ночь на 18 декабря итальянские суда разделились и проследовали в Триполи и Бенгази под охраной эсминцев, а эскадры Якино и Бергамини легли на обратный курс и около полуночи 19-го прибыли в Таранто.

При всей своей незначительности, Первый бой в заливе Сирт имел большие последствия. В Африку удалось провести 4 крупных транспорта, доставивших более 20 тысяч тонн различных грузов, и положение со снабжением войск стало улучшаться. Кроме того, 19 декабря британский флот понес новые серьезные потери: на минах, выставленных итальянскими крейсерами у Триполи, погиб крейсер «Нептун», и в тот же день в Александрии подводными диверсантами, доставленными субмариной «Шире», были выведены из строя линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиэнт». Таким образом, морской путь в Ливию снова стал открытым.

Конвой «М.43»

Успешное завершение операции «М.42» побудило итальянское Верховное командование к осуществлению еще одной, построенной по аналогичной схеме. Она получила кодовое обозначение «М.43». 3 января из портов Ионического моря отправился большой конвой, состоявший из пяти самых современных теплоходов «Биксио», «Монджиневро», «Леричи», «Монвизо», «Аллегри» и танкера «Джулиани» в сопровождении эсминцев «Вивальди», «Да Рекко», «Усодимаре», «Берсальере», «Фучильере», «Фречча», миноносцев «Орса», «Аретуза», «Касторе», «Антарес» и «Прочоне». Ближнее прикрытие осуществляли линкор «Дуилио» (флаг вице-адмирала Бергамини), легкие крейсера «Дука д'Аоста» (флаг контр-адмирала Де Куртена), «Аттендоло», «Монтекукколи» и «Гарибальди», эсминцы «Маэстрале», «Сирокко», «Ориани», «Джоберти» и «Малочелло». Поскольку не исключалась попытка перехвата конвоя со стороны британского Средиземноморского флота, в 18.50 из Таранто вышло мощное соединение дальнего прикрытия, или группа поддержки, как называли ее итальянцы, состоявшее из линкоров «Литторио» (флаг адмирала Якино), «Дориа» и «Чезаре», тяжелых крейсеров «Гориция» (флаг контр-адмирала Парона) и «Тренто», эсминцев «Карабиньере», «Альпино», «Аскари», «Авиере», «Дженьере», «Камича Нера», «Пигафетта» и «Да Ноли». Семь подводных лодок было развернуто вокруг Мальты, еще четыре находились между Критом и побережьем Киренаики. Воздушное прикрытие должны были обеспечить самолеты II-го авиационного корпуса Люфтваффе с аэродромов на Сицилии и X-го авиакорпуса с Крита.

Главное отличие от ранее проводимых операций заключалось в том, что группа ближнего прикрытия двигалась в тесном контакте с конвоем, фактически в его ордере. Данная схема, предложенная адмиралом Бергамини и названная им «непосредственным сопровождением, включенным в конвой», должна была обеспечить надежную защиту судов в случае появления неп-

риятельских надводных кораблей — так сильно было впечатление от разгрома ноябрьского конвоя «Дуйсбург». Кроме того, давала себя знать банальная нехватка эсминцев. Опасность нахождения быстроходных боевых кораблей в едином строю с неповоротливыми торговыми судами в случае воздушных атак принималась в расчет, но считалась менее существенной.

Операция «М.43» прошла без сучка и задоринки. Единственный нерешительный налет британских бомбардировщиков на возвращающиеся корабли утром 5-го числа был без труда отбит зенитчиками. Днем итальянские корабли, находившиеся в точке с координатами 40°07' с.ш. и 17°07' в.д., обнаружила британская субмарина «Юник». В 14.53 ее командир лейтенант А.Ф. Коллетт дал залп по «Литторио» с большой дистанции и якобы слышал один мощный взрыв, хотя в действительности ни одна из торпед в цель не попала. В 4.30 утра 6 января соединение Якино прибыло в Таранто. Итальянские моряки связывали успех, прежде всего, с именем адмирала Бергамини, ставшего любимцем команд. Придуманная им система «непосредственного сопровождения» была признана удачной, что впоследствии сыграло немаловажную роль в его карьерном росте. Ценные грузы, доставленные конвоями «М.42» и «М.43», в немалой степени способствовали последующему успеху на полях сражений.

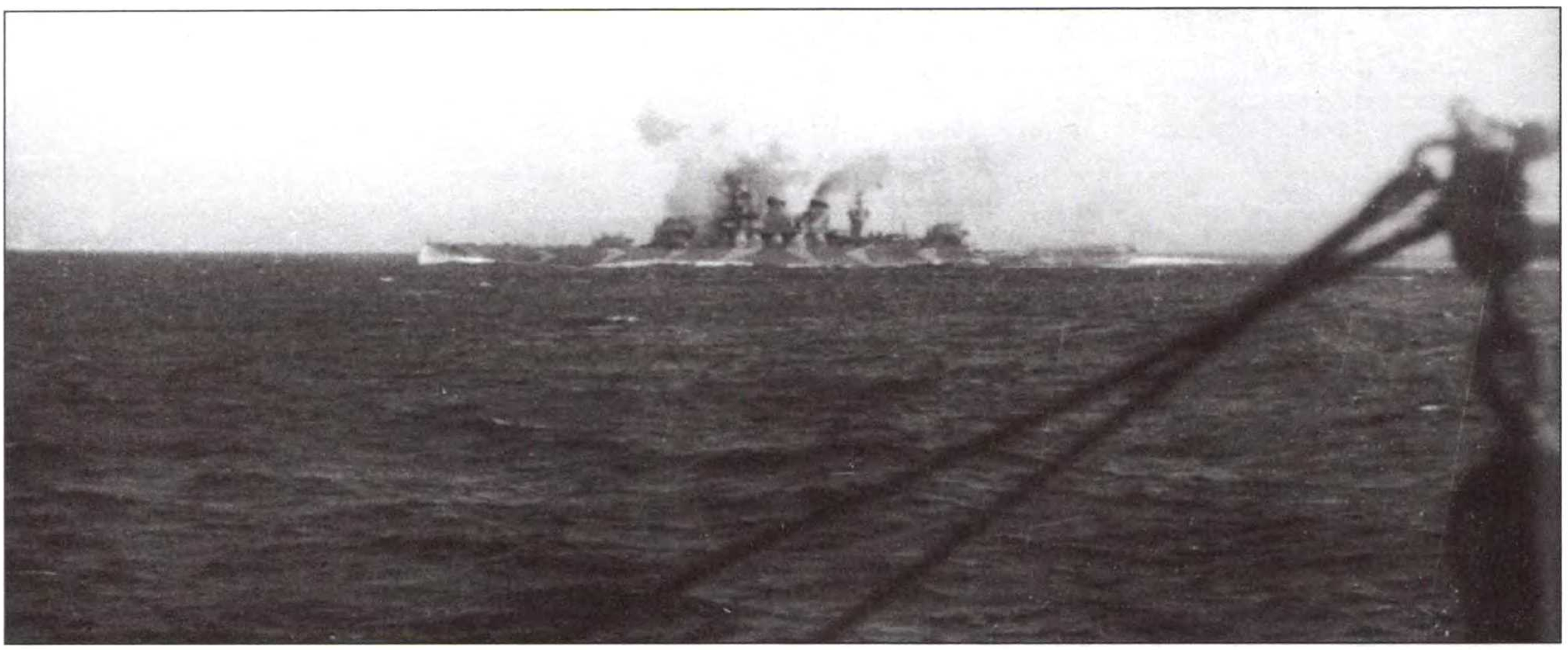
Второй бой в заливе Сирт

Развертывание

К весне 1942 г. маятник войны на Средиземном море качнулся в обратную сторону. 21 января германо-итальянские войска под командованием генерала Роммеля начали наступление. Стремительно продвигаясь вперед, в течение двух недель они отбили всю Киренаику (в частности, Бенгази был взят уже 29 января), а 6 февраля англичане откатились на линию Газала — Бир-Хакейм. В составе британского Средиземноморского флота осталось лишь пять боеспособных крейсеров и около десятка эсминцев — фактически, он лишился господства на море. Вступление в войну Японии заставило бросить все резервы на Восток, а прибытие на Сицилию II-го авиационного корпуса Люфтваффе позволило силам «Оси» усилить нажим на Мальту, что, в свою очередь, обезопасило итальянские конвойные маршруты и облегчило доставку снабжения в Триполитанию. Под тяжестью морской и воздушной блокады положение острова становилось все более тяжелым, что вынудило англичан пойти на риск отправки нового конвоя.

Операция началась вечером 19 марта, когда из Александрии вышла 5-я флотилия эсминцев, состоявшая из семи эскортных миноносцев типа «Хант». Они должны были провести противолодочный поиск на начальном участке маршрута, зайти в Тобрук для пополнения запаса топлива (ограниченная дальность плавания не позволяла этим небольшим кораблям пройти весь маршрут до Мальты на одной заправке), а затем присоединиться к эскорту. К несчастью для англичан, охотники сами превратились в дичь. «Хейтроп» был торпедирован германской подводной лодкой U-652 (обер-лейтенант Фраац), потерял ход и, несмотря на попытки «Эриджа» отбуксировать его в Тобрук, затонул на подходе к порту.

В 7 часов утра 20 марта Александрию покинул сам конвой «MW-10», состоявший из четырех быстроходных транспортов («Бре-



Линейный корабль «Литторио» во время Второго боя в заливе Сирт, 22 марта 1942 г.

Силы сторон во время Второго боя в заливе Сирт 22 марта 1942 г.

Итальянский флот

9-я дивизия
линейный корабль «Littorio» (адмирал Якино)
11-й дивизион эсминцев: «Ascari», «Aviere», «Alfredo Oriani», «Grecale»*

3-я дивизия
тяжелые крейсера «Gorizia» (контр-адмирал Парона), «Trento», легкий крейсер «Giovanni delle Bande Nere»
13-й дивизион эсминцев: «Alpino», «Lanciere», «Bersagliere», «Fuciliere»

Британский флот

Соединение «В»
15-я эскадра крейсеров: легкие крейсера «Cleopatra» (контр-адмирал Вайен), «Euryalus», «Dido»
крейсер ПВО «Carlisle»
14-я флотилия эсминцев: «Jervis», «Kipling», «Kelvin», «Kingston»
22-я флотилия эсминцев: «Sikh», «Zulu», «Lively», «Havock», «Hasty», «Hero»
5-я флотилия эсминцев: эскортные миноносцы «Southwold», «Beaufort», «Dulverton», «Hurworth», «Avon Vale», «Eridge», «Heythrop»**

Соединение «К»
легкий крейсер «Penelope»
эскадренный миноносец «Legion»

Конвой «MW-10»
транспорты «Breconshire» (9776 брт), «Clan Campbell» (7255 брт), «Pampas» (5415 брт), «Talabot» (норвежский; 6798 брт)

* 22 марта, до начала боя, отправлен в базу из-за неисправности в машине. Вышедшие ему на замену эсминцы «Geniere» и «Scirocco» участия в бою принять не успели.
** 20 марта потоплен германской подводной лодкой U-652 севернее Соллума.

коншир», «Клан Кэмпбелл», «Пэмпес» и норвежский «Талабот»), на которых находилось около 25 тысяч тонн грузов для защитников Мальты. Его сопровождали крейсер ПВО «Карлайл» и шесть эсминцев 22-й флотилии. Во второй половине дня за ними последовало соединение «В»: легкие крейсера «Клеопатра», «Юриалес», «Дидо» и четыре эсминца 14-й флотилии. Контр-адмирал Вайен поднял свой флаг на «Клеопатре», заменившей в роли флагмана однотипный «Найяд», потопленный накануне германской субмариной U-565. Навстречу с Мальты вышло соединение «К», сократившееся до крейсера «Пенелопа» и эсминца «Лиджен». Они присоединились к конвою утром 22 марта к северу от Бенгази.

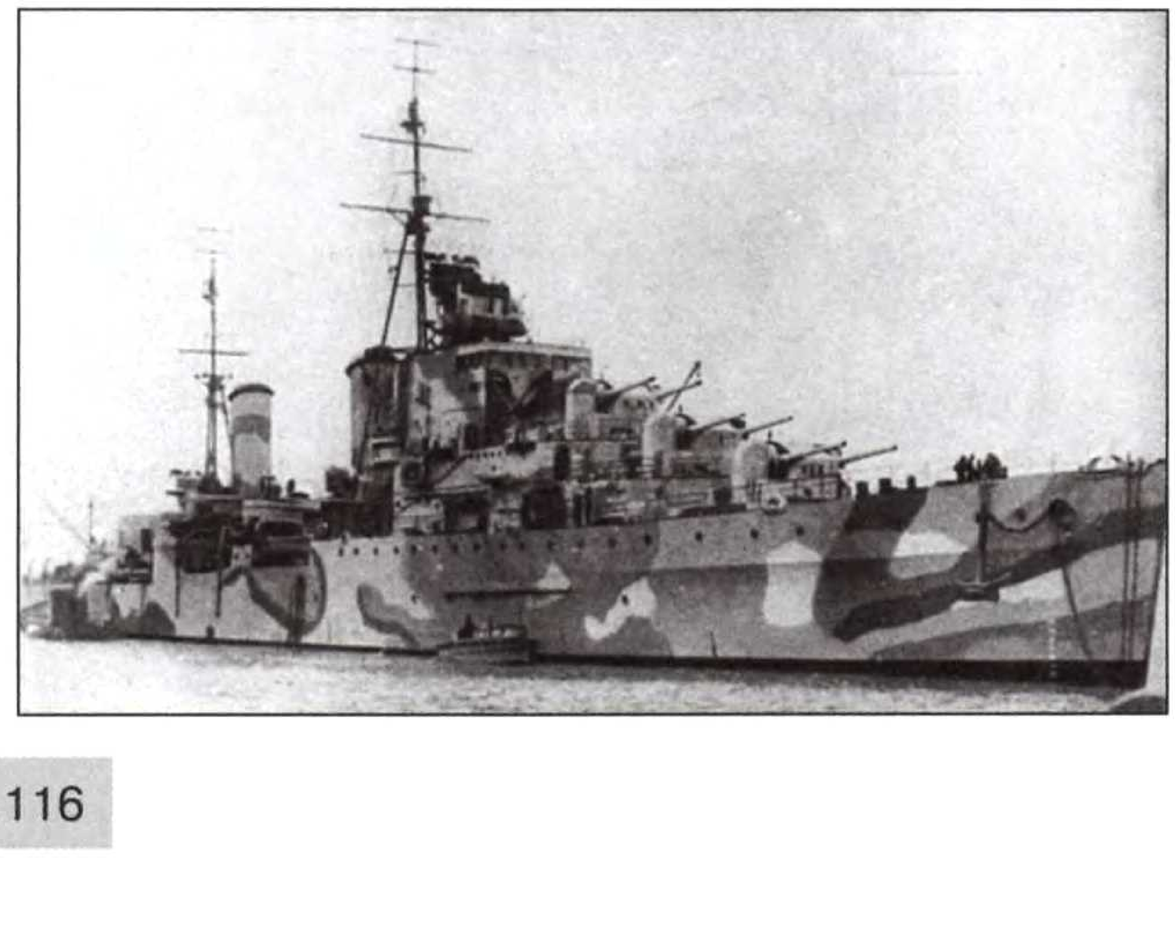
Чтобы ослабить внимание германо-итальянского командования к конвою, англичане предприняли ряд отвлекающих операций. Части 8-й армии и ВВС Пустыни совершили несколько диверсий против тыловых объектов в Киренаике. Самолеты 201-й авиагруппы провели несколько налетов на аэродромы противника. Из Гибралтара вышло соединение «Н», включавшее авианосцы «Аргус» и «Игл», доставивших на Мальту первую партию истребителей «Спитфайр». Эти меры помогли отвлечь вражескую авиацию — разведывательных полетов над морем в первые два дня операции не проводилось, и конвою удалось благополучно миновать зону действия X-го авиакорпуса — однако никак не повлияли на расстановку сил итальянского флота.

В это время в Восточном Средиземноморье было развернуто шесть подводных лодок стран «Оси»: германские U-73, U-205 и U-431, итальянские «Галатея», «Ониче» и «Платино». Последняя, патрулировавшая к югу от Крита, в 14.20 21 марта установила акустический, а затем и визуальный контакт с конвоем, передав в 17.05 сообщение о трех торговых судах в сопровождении крейсера и четырех эсминцев. В 18.30 пришло донесение от «Ониче», обнаружившей крейсерское соединение Вайена, тогда как воздушная разведка засекла выход «Пенелопы» и «Лиджена» с Мальты.

Реакция Супермарины последовала незамедлительно. Незадолго до полуночи из Таранто вышел линкор «Литторио» под флагом адмирала Якино с 11-м дивизионом эсминцев («Аскари», «Авиере», «Ориани», «Грекале»). 3-я дивизия крейсеров («Горицция» под флагом контр-адмирала Парона, «Тренто») с приданным ей легким крейсером «Банде Нере» и 13-м дивизионом эсминцев («Альпино», «Берсальере», «Фучильере», «Ланчере») покинула Мессину в 1.00 22 марта.

Контр-адмирал Вайен получил сообщение о выходе неприятельской эскадры от

Британские крейсера — участники Второго боя в заливе Сирт. С л е в а: «Клеопатра», 1941 г. С п р а в а: «Юриалес» в Суэцком канале, 1941 г.

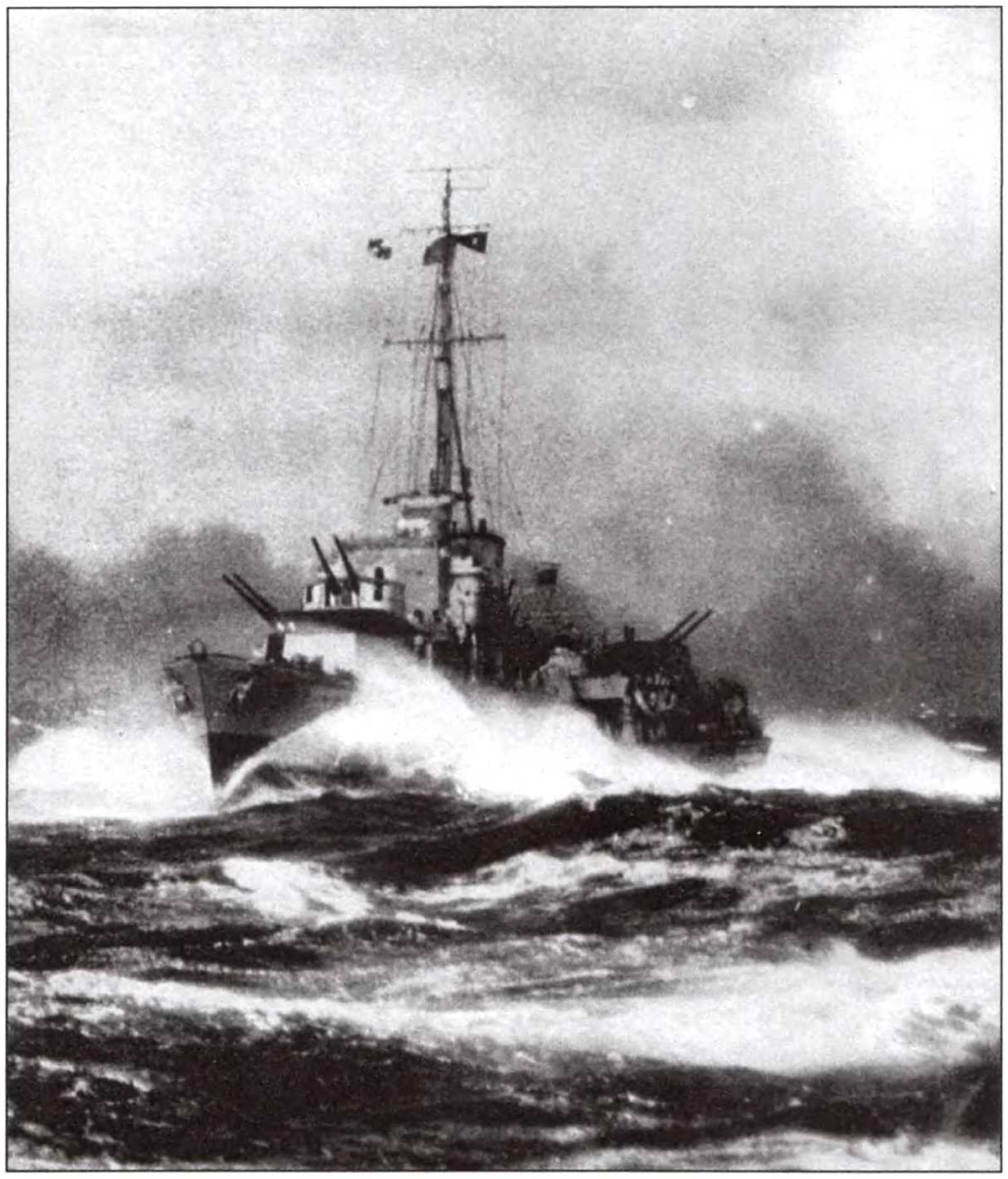


подводной лодки Р-36, патрулировавшей в заливе Таранто. Итальянцы следовали на юго-восток 23-узловым ходом, поэтому встреча могла произойти во второй половине дня. С учетом этого британский командующий и строил план боя. Дональд Макинтайр описывает его буквально двумя фразами: «Он решил постараться задержать противника до наступления темноты демонстративными атаками и используя дымовые завесы. Из опыта предыдущих столкновений было известно, что итальянцы опасаются входить в дым». Кроме того, Вайен надеялся, что усиливающийся юго-восточный ветер замедлит движение итальянской эскадры. Так оно и произошло в действительности — встреча состоялась на три часа позже, чем это могло случиться.

Бой

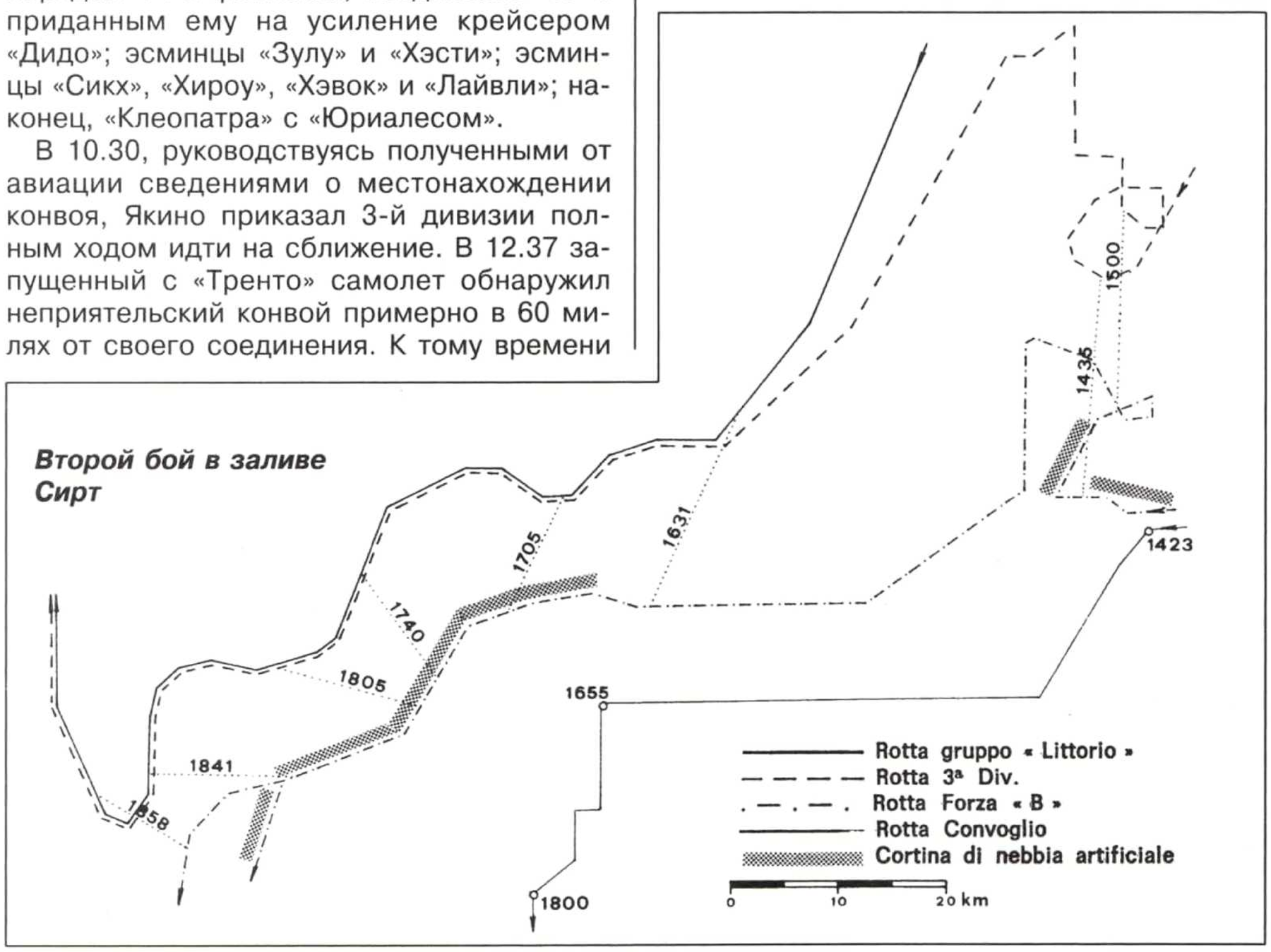
Для британского конвоя неприятности начались с итальянских торпедоносцев SM.79. Плотный зенитный огонь с эсминцев помешал им подлететь близко, а от сброшенных с дальней дистанции торпед транспорты без труда уклонились. Вайен разделил свои силы на шесть дивизионов. Крейсеру «Карлайл» и эскортному миноносцу «Эвон Вэйл» ставилась задача прикрывать конвой дымом, тогда как другие «ханты» должны были оставаться в непосредственном охранении транспортов. Остальные крейсера и эскадренные миноносцы готовились к бою в следующем боевом порядке: 14-я флотилия; соединение «К» с приданным ему на усиление крейсером «Дидо»; эсминцы «Зулу» и «Хэсти»; эсминцы «Сикх», «Хироу», «Хэвок» и «Лайвли»; наконец, «Клеопатра» с «Юриалесом».

В 10.30, руководствуясь полученными от авиации сведениями о местонахождении конвоя, Якино приказал 3-й дивизии полным ходом идти на сближение. В 12.37 запущенный с «Тренто» самолет обнаружил неприятельский конвой примерно в 60 милях от своего соединения. К тому времени



Эсминец «Киплинг» выходит в атаку на итальянскую эскадру. Благодаря британской пропаганде этот снимок стал символом Второго боя в заливе Сирт

Второй бой в заливе Сирт



Контр-адмирал Филип Вайен

юго-восточный ветер превратился в пятибалльный шторм, не позволявший итальянским эсминцам держать более 22 узлов, а «Грекале» пришлось отправить обратно из-за аварии в машине. Вечером на замену ему из Таранто вышли эсминцы «Джениере» и «Широкко».

В 14.24 двигавшаяся строем фронта в 6 милях впереди «Литторио» 3-я дивизия с дистанции 14 миль обнаружила британские корабли. Англичане установили контакт на несколько минут раньше (в 14.10 командир «Юриалеса» кэптен Буш передал, что видит на северо-востоке четыре вражеских корабля), но ошибочно идентифицировали итальянские крейсера как три линкора. Согласно намеченному плану, Вайен приказал конвою отвернуть на юго-запад, а крейсерам и эсминцам занять позицию между ними и противником и ставить дымовую завесу, которую ветер гнал в сторону итальянцев.

Столь быстрая реакция стала неприятным сюрпризом для контр-адмирала Пароны. В 14.35 с дистанции 20 000 м тяжелые крейсера открыли огонь, но уже через три минуты прекратили его и отвернули на северо-восток, надеясь вывести британские крейсера под жерла орудий «Литторио». Англичане последовали за ними, но затем отвернули, итальянцы, в свою очередь, повторили их маневр. Таким образом, противники описали по полной циркуляции, сохраняя расстояние между собой практически неизменным. В 14.56 корабли Пароны возобновили стрельбу. В условиях значительной дистанции, усиливавшегося шторма и разносившегося над морем дыма перестрелка оказалась безрезультатной для обеих сторон, хотя залпы «Банде Нере» несколько раз накрывали «Клеопатру» и «Юриалес». Между 15.04 и 15.09 Парона двигался на запад, затем повернул на север, и в 15.10 вышел из боя. Впоследствии этот маневр был подвергнут жесткой критике со стороны Якино.

На мостике крейсера «Юриалес» во время Второго боя в заливе Сирт. Впереди виден флагманский «Клеопатра», ставящий дымовую завесу

Вайен радировал адмиралу Каннингхэму, что отогнал противника, а сам поспешил на соединение с конвоем, над которым были замечены многочисленные разрывы зенитных снарядов — эскорт отбивал налет немецких «юнкерсов». Суда не получили повреждений, но корабли израсходовали 60 % зенитного боезапаса.

В 15.30 3-я дивизия соединилась с «Литторио». Построение итальянской эскадры в общих чертах не изменилось — впереди тяжелые крейсера, за ними линкор, но дистанция между ними сократилась до минимума. Теперь перед адмиралом Якино стояло три возможности: а) расположиться между конвоем и Мальтой, ожидая возможности обойти его с запада; б) повернуть на юго-восток, чтобы зайти на противника с наветренной стороны; или в) зажать неприятеля в клещи между линкором и крейсерами 3-й дивизии. Третий вариант отпадал сразу — из-за сложности идентификации целей и ведения огня в условиях шторма и дыма, а также в связи с недостатком эсминцев (напомним, что эскорт «Литторио» в тот момент составляли всего три корабля). Сильный ветер и волна, против которой с трудом «выгребали» те же эсминцы, заставила отказаться и от второго варианта. В итоге, Якино продолжал сближаться с конвоем прежним курсом, и спустя час тот открылся по курсовому углу 20° с левого борта.

Начиналась вторая фаза боя. В 16.37 эсминец «Зулу» обнаружил приближавшегося неприятеля. Конвой резко отвернул на юг, а крейсера и эсминцы Вайена пошли в отчаянную контратаку. Перестрелка между «Клеопатрой» и «Юриалесом» с одной стороны и дивизией Пароны с другой возобновилась в 16.43. Дистанция уменьшилась до 14 000 метров, однако погода становилась все хуже: скорость ветра достигла 50 км/ч, он гнал крупную волну, над морем стелился густой туман, усиливавшийся непрерывно ставившимися англичанами дымовыми завесами. Размахи качки у итальянских тяжелых крей-

серов составляли около 12 градусов, а у эсминцев доходили до 25—27. К тому же, ветер ставил итальянских наблюдателей и наводчиков в невыгодное положение по отношению к англичанам. В этой фазе перестрелки итальянцы добились всего одного попадания: в 16.44 «Банде Нере» поразил 152-мм снарядом флагманскую «Клеопатру». Взрыв уничтожил радиорубку и убил 15 человек (еще один был сражен осколками близкого разрыва). Вдобавок британский крейсер был вынужден разделить огонь, стреляя тремя носовыми башнями по кораблям противника, а двумя кормовыми — по вновь показавшимся самолетам.*

Обе стороны лишь изредка видели цели, когда англичане выскакивали из дыма, имитируя торпедные атаки. «Литторио» спорадически вел огонь по появлявшимся сквозь дым неясным силуэтам британских кораблей. Осколки одного 381-мм снаряда буквально засыпали «Юриалес». Командир «Дидо» кэптен Макколл вспоминал: «За пределами дымовой завесы видимость была хорошей. Раз за разом мы выскакивали на неприятеля и давали несколько залпов. Когда вражеские снаряды ложились слишком близко, мы отходили за пелену, меняя курс сразу, как только оказывались вне видимости...»

К 17 часам итальянцы решительно сократили дистанцию до 10 000 м, но не решились войти в плотную стену дыма. От конвоя их отделяло всего 11 миль — совсем ничего для дальнобойных орудий линкора, — однако судов не было видно. Оба соединения, галсируя, продолжали двигаться в юго-западном направлении.

В это время Вайен, опасаясь прорыва неприятеля, приказал 14-й флотилии кэптена Полэнда держаться ближе к конвою, а 22-ю флотилию кэптена Миклетуэйта бросил в атаку. Якино дал команду дивизиону «Авиере» контратаковать, но итальянские миноносцы на такой волне чувствовали себя явно хуже своих английских оппонентов. В течение шести минут британские эсминцы двигались прямо на «Литторио», находясь под плотным огнем. Как образно пишет Д. Макинтайр, «им пришлось буквально продираться через всплески от вражеских снарядов». Их торпеды, выпущенные с дистанции около трех миль, не поразили ни одной цели, но заставили итальянцев на какое-то время отвернуть на северо-запад. В 17.20, уже лежа на обратном курсе, «Хэвок» был накрыт осколками 381-мм снаряда. Он потерял семь членов экипажа убитыми и девять ранеными, одно котельное отделение начало заполняться водой, что заставило Вайена отослать его к конвою.

Двадцатью минутами позже отважные эсминцы снова вышли из-под покрова дыма и открыли огонь. Дистанция в это время, согласно итальянским отчетам, составляла порядка 12 000 м, поэтому их залпы ложились далеко от флагманского корабля адмирала Якино. В 17.48 «Сикх» сам был накрыт залпом «Литторио», и Миклетуэйт приказал

Линейный корабль «Литторио»

* Всего за день германо-итальянская авиация произвела 28 налетов на конвой, потеряв 4 самолета. Адмирал Якино в своем отчете особо подчеркнул, что множество самолетов пролетало над итальянскими кораблями, но ошибок в опознавании, столь характерных для сражения у Пунта-Стило, больше не отмечалось.

Британский эсминец «Кингстон» — еще один участник сражения

выпустить две оставшихся торпеды в сторону противника без каких-либо шансов на успех, просто для того, «чтобы не затонуть с торпедами на борту».

Основные неприятности на данном этапе сражения итальянцам доставляла погода. Шторм затруднял использование оптических дальномеров, которые заливались брызгами, на линзах оседала морская соль. Проникновение воды вывело из строя одну башню главного калибра и заставило вторую замолчать на 15 минут. Во время залпа носовой 152-мм башни правого борта разорвало ствол среднего орудия, в который попала вода. Отмечались многочисленные замыкания электропроводки.

В 18.02 Вайен с крейсерами сам пошел в атаку, дав по «Литторио» торпедный залп с расстояния около 6,5 миль и отметив, что итальянский корабль полностью скрылся в дыму. Хотя надежда англичан на попадание и на этот раз оказалась напрасной, итальянцы опять были вынуждены уклоняться, описав широкую дугу в сторону от противника, дав тому небольшую передышку.

К тому моменту на сцене снова появилась флотилия Полэнда. Он должен был прикрывать транспорта, но ошибочно интерпретировал переданный «Клеопатрой» сигнал как приказ идти на помощь Миклетуэйту. В 18.34 «Джервис», «Киплинг», «Кельвин» и «Кингстон» с примкнувшим к ним «Лидженом» на 28-узловой скорости выскочили из дыма и устремились на «Литторио». За ними следовали крейсера Вайена, ведя огонь с большой для своих орудий дистанции. Расстояние сокращалось стремительно — по миле за каждые две минуты. Свидетель с борта эсминца «Лайвли» оставил эмоциональное и красочное описание этой фазы боя:

«Литторио» был великолепным кораблем. Он мог держать скорость 30 узлов, несмотря на высокие волны, и почти не поднимал брызг. Я видел только один полный бортовой залп. Его 381-мм орудия изрыгали огромные столбы пламени, но выстрелов 152-мм орудий не было видно, так как они использовали беспламенный порох. Всплески 381-мм снарядов казались исполинскими, накрытие по дистанции было хорошим, но рассеивание снарядов в залпе — слишком большим».

Сблизившись с неприятелем на 2,5 мили, эсминцы Полэнда развернулись и разрядили свои торпедные аппараты — 23 торпеды* понеслись в сторону итальянских кораблей. Вернувшийся в гущу боя эсминцы Миклетуэйта также выпустили сохранившиеся торпеды, но с гораздо большего расстояния. Ни одна из них в цель не попала, но итальянцы вынуждены были сманеврировать, чтобы уклониться.

На этом этапе было достигнуто единственное за весь бой попадание в итальянский корабль. 120-мм снаряд с одного из эсминцев угодил в кормовую часть «Литторио», разорвавшись на палубе и практически не причинив ущерба. Как раз в этот момент раскаленные газы залпа кормовой башни линкора поджегли гидросамолет Ro.43, стоящий на квартердеке. Видя его пожар и высокий черный столб дыма, англичане ошибочно решили, что «Литторио» получил попадание торпедой.

Ответную стрельбу, которая велась из орудий всех калибров до 100-мм включительно, лучше всего характеризует выдержка из мемуаров адмирала Каннингхэма: «Не следует думать, что итальянцы в этом бою действовали плохо. Наши эсминцы попали под плотный и точный огонь, и только воля Провидения спасла многих из них от гибели или гораздо более серьезных повреждений».

«Кингстон» получил попадание 381-мм снаряда с «Литторио».** Он пронзил вельбот правого борта и взорвался под пло-

«Литторио» в штормовом море, 23 марта 1942 г. Снимок сделан с бортового гидросамолета линкора

---

* Пять эсминцев флотилии имели в сумме 25 торпедных аппаратов, но «Кельвин» выпустил две своих торпеды с большей дистанции.

** Нельзя полностью исключить другую версию (ее придерживаются, в частности Дж. Грин и А. Массиньяни), согласно которой это был 203-мм снаряд с тяжелого крейсера «Горация».

щадкой «Эрликонов», буквально сметя ее за борт. Осколки изрешетили палубу, прожекторную площадку и платформу 102-мм зенитного орудия. Из-за повреждений в машинном отделении корабль временно лишился хода. В кормовом котельном отделении возник небольшой пожар. Экипаж потерял 13 человек убитыми и 21 раненым. На «Лайвли» осколки от близких разрывов 15-дюймовых снарядов вызвали небольших течи, а поднятый их падением столб воды сорвал спасательный плотик.

Солнце зашло. После заката темнота быстро сгущалась. Имея четкий приказ Супермарины не вступать в ночной бой, в 18.51 адмирал Якино приказал ложиться на курс 330° и отходить 26-узловым ходом. Последний выстрел прогремел над морем в 18.56.

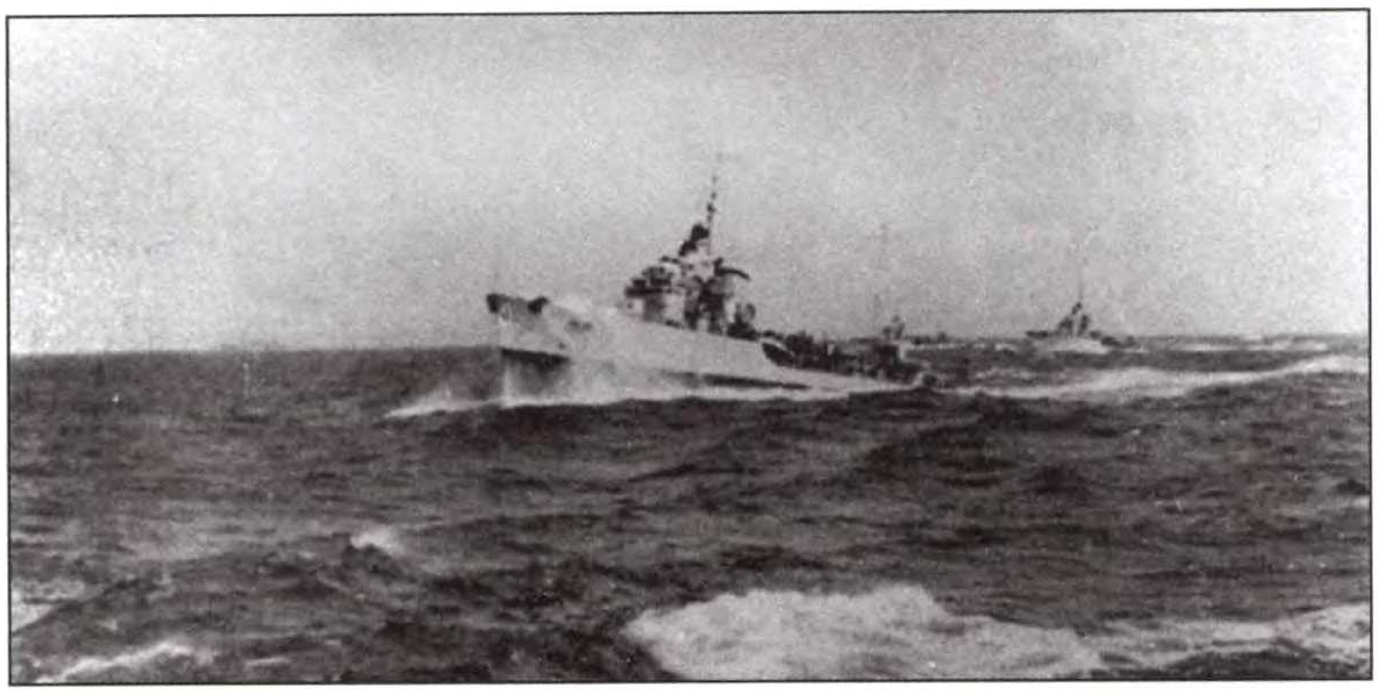
Последствия

Двухчасовое сражение — самое продолжительное за всю Вторую мировую войну на Средиземном море — закончилось. Между тем, самое худшее и для англичан, и для итальянцев только начиналось.

Ночью крейсера адмирала Вайена развернулись и взяли курс на Александрию. Транспорты продолжили движение к Мальте в охранении «Карлайла», соединения «К» и эскортных миноносцев 5-й флотилии. С ними же ушли поврежденные «Кингстон» и «Хэвок». Увы, неимоверные усилия эскорта мало помогли конвою. Хотя в ходе артиллерийского сражения итальянский флот не добился решительного успеха, его маневры заставили англичан уклониться далеко к югу, и не позволили им достигнуть Мальты в течение ночи. На следующий день конвой подвергся массированным атакам авиации и понес тяжелейшие потери.

Пароход «Клан Кемпбелл» — самый тихоходный из судов — был потоплен «юнкерсами» в 20 милях от Мальты. Эскортный миноносец «Саутволд» затонул в результате подрыва на мине. Тяжело поврежденный истребителями-бомбардировщиками «Броконшир» был взят на буксир «Пенелопой» и отведен в бухту Марсакслок на юго-восточной оконечности острова, где все-таки был уничтожен 27 марта во время очередного налета. Та же участь ждала эсминец «Лиджен», поврежденный близкими разрывами бомб. В итоге только «Пампас» и «Талабот» достигли Ла-Валетты, но 26 марта были потоплены прямо в гавани, еще до того, как их успели разгрузить. Из 25 900 тонн грузов, отправленных из Александрии, защитники остова получили только 5000 т (еще 1522 т было поднято с затонувших судов).

Кроме того, эсминец «Хэвок», идя в Гибралтар для восстановительного ремонта, 5 апреля выскочил на камни у мыса Бон и на следующий день был добит итальянской подводной лодкой «Арадам», а 11 апреля «Кингстон» погиб под бомбами в сухом доке Ла-Валлетты во время налета германской авиации. Если учесть, что причиной, приведшей оба корабля на Мальту, стали полученные в бою повреж-



Эсминцы типа «Сольдати» в штормовом море. На переднем плане — «Берсальере»

Эскадренный миноносец «Широкко», ставший жертвой стихии (снимок 1940 года)

Повреждения линкора «Литторио» 22—23 марта 1942 г.

1. Повреждения от артиллерийского огня

Около 18.45 22 марта, находясь в районе 33° с.ш. и 17° в.д., линкор получил попадание одного 120-мм снаряда в кормовую часть. Взрыв произошел на верхней палубе в районе 27-го шпангоута, ближе к правому борту. Он уничтожил примерно 1 м² деревянного настила. В радиусе 10 метров осколками во многих местах было пробито стальное покрытие палубы. Впоследствии в бортовой обшивке были обнаружены вмятины от осколков других снарядов.

От воздействия залпов кормовой 381-мм башни гидросамолет Ro.43 был сброшен с катапульты и загорелся — ущерба корпусным конструкциям пожар не причинил.

Все повреждения были устранены во время ремонта в доке 2—15 апреля.

2. Штормовые повреждения

Во время дневного боя и на пути следования в Таранто в результате воздействия штормовой погоды (сила ветра от 8 до 10 баллов) на борту «Литторио» произошел ряд аварий. Наиболее пострадали электрическая система и оптические приборы системы управления огнем, кроме того, имело место проникновение воды в артиллерийские башни и центральный артиллерийский пост. Все это заметно снизило боеспособность корабля.

· 381-мм башни:

Откат орудий во время стрельбы вызвал разрывы в брезентовых чехлах амразур, через которые вода проникала в боевое отделение башни, откуда через пол (не являющийся водонепроницаемым) стекала вниз, в отделение башенных механизмов, попадая на электромоторы вертикальной и горизонтальной наводки, подъемные механизмы и электрическую проводку. В башне №1 это вызвало ряд коротких замыканий, для ликвидации последствий которых потребовалось постоянное присутствие в ней дежурного электрика. В других башнях проникновение воды послужило причиной нескольких пропусков выстрелов.

В башне №1, наиболее подвергавшейся тяжелым ударам волн, фильтрация через зазор между вращающейся частью и неподвижным барбетом привела к скоплению значительного объема воды в нижних помещениях, что стало причиной выхода из строя электрического оборудования. Башня не действовала до конца боя.

Проникновение воды через кожух башенного дальномера вызвало короткое замыкание в башне №2. Возникший пожар был быстро ликвидирован. Дальномер в башне №1 постоянно заливался, что исключало его использование.

· 152-мм башни:

Аналогично башням главного калибра, через разрывы в брезентовой гидроизоляции вода проникала в боевые и подбашенные отделения, вызывая угрозу коротких замыканий в электрических схемах. Также отмечалась фильтрация в зазоры между вращающейся частью и барбетом. Поступающая вода спускалась в трюмы, откуда удалялась штатными водоотливными средствами. Короткое замыкание в башне №4 заставило перейти на ручную подачу боеприпасов, что привело к снижению скорострельности. Других неполадок не отмечалось.

Проникновение воды через кожухи башенных дальномеров привело к отложению соли на оптических элементах, проявившемуся уже по возвращении в базу.

В ходе боя произошел преждевременный разрыв снаряда в стволе центрального орудия башни №2 (носовая правого борта), примерно в 80 см от дульного среза. По всей видимости, причиной стало попадание воды в ствол. Другие орудия башни при этом не пострадали.

· Зенитные орудия и автоматы:

Отмечалось проникновение воды в подбашенные отделения 90-мм зениток. После боя наблюдались рассогласования в схемах управления огнем между ПУАЗО и артиллерийскими установками.

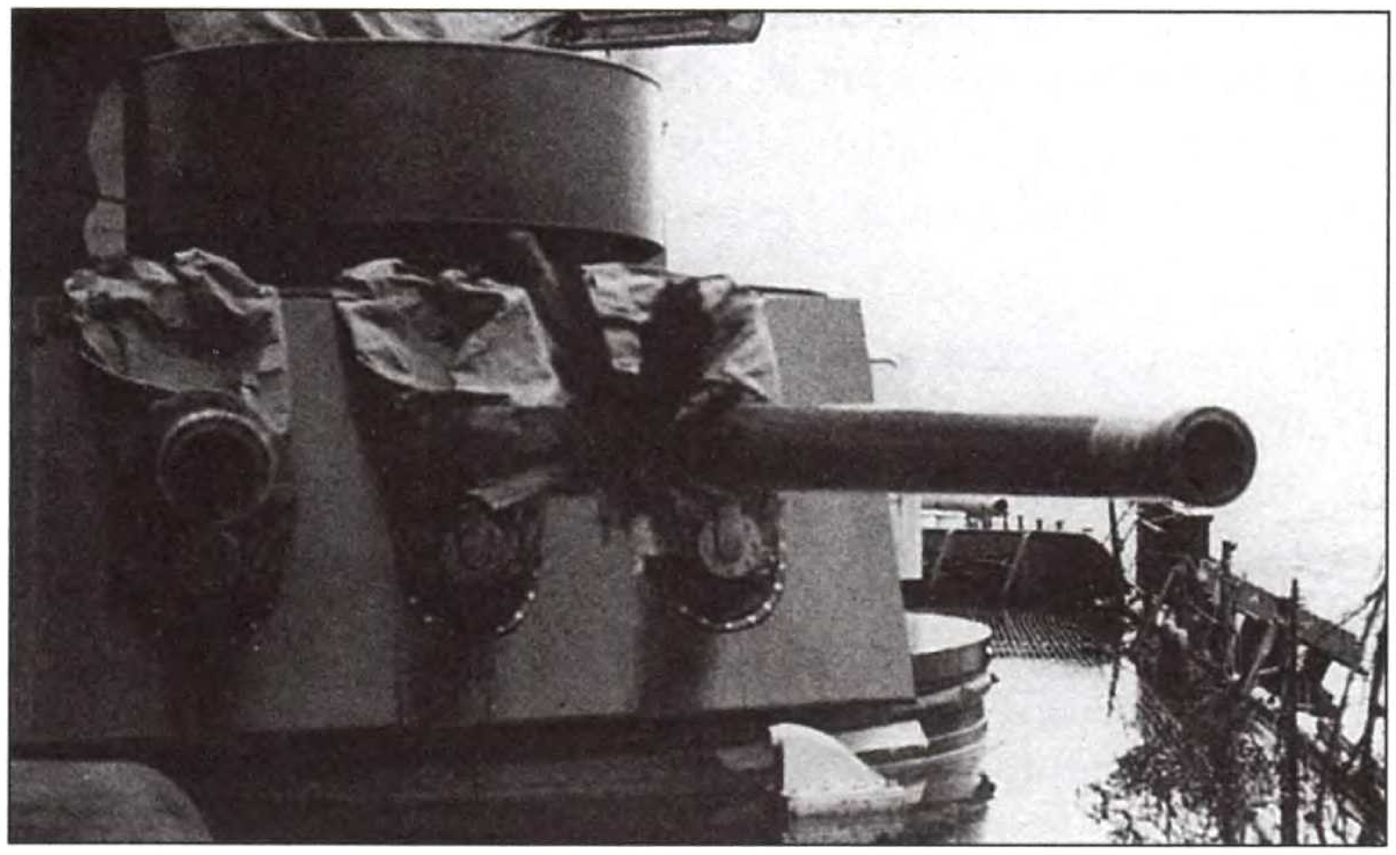
· Оптическая аппаратура:

Водяные брызги, отложение соли и копоти от выстрелов и дымовых завес серьезно затрудняли использование оптических приборов управления стрельбой во время боя, что вело к снижению эффективности огня. Особенно серьезно страдала оптика носовой 381-мм и 152-мм башен. Отмечались деформации и заклинивания оборудования, вызванные смешением деталей от ударов волн.

· Центральный пост управления огнем:

Имело место незначительное проникновение воды в центральный артиллерийский пост через трубопроводы системы вентиляции.

Разрыв ствола 152-мм орудия «Литторио» в ходе Второго боя в заливе Сирт

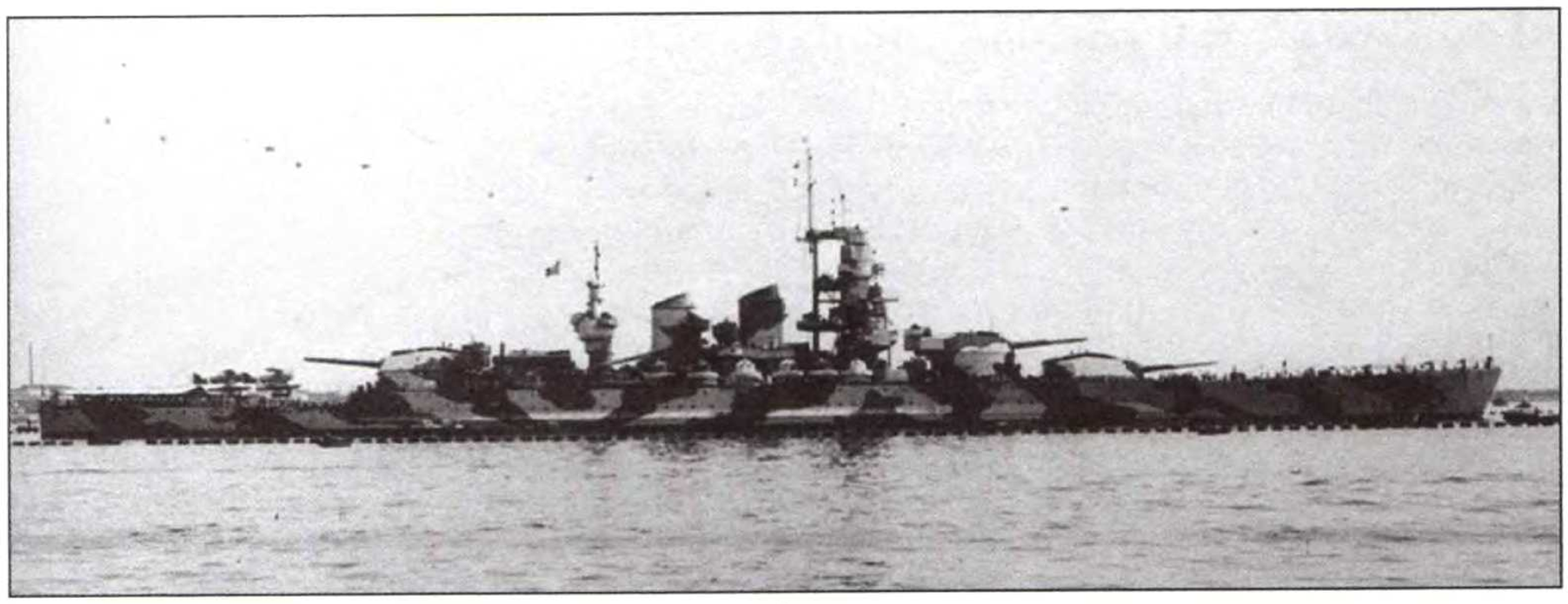


дения, можно сказать, что их причиной гибели, пусть и косвенно, стали снаряды итальянского линкора.

«Литторио» отнял у конвоя несколько жизненно важных часов, что самым решающим образом повлияло на исход операции», — подытоживает Питер Смит.

Для итальянцев возвращение тоже было сопряжено с тяжелыми потерями, но по другой причине. Ночью шторм достиг ураганной силы. Высланные из Таранто на соединение с эскадрой эсминцы «Дженнере» и «Широкко» в 18.50 получили приказ возвращаться. Около 21.00 они потеряли контакт друг с другом, и «Широкко» радировал, что следует только на одной машине. На следующее утро он был захлестнут волнами и затонул. Спустя три дня спасательным гидросамолетам удалось спасти только двух человек из его команды.

В то же самое время «Ланчере» — один из эсминцев группы «Литторио» — получил штормовые повреждения и потерял контакт с остальными кораблями эскадры. В 23.00 он радировал, что потерял ход. Якино приказал эсминцу «Альпино» помочь аварийному кораблю, но тот практически не мог двигаться против встречной волны. В 10 часов утра с «Ланчере» пришла короткая



«Литторио» на якорной стоянке в Мар Гранде (Таранто), 28 мая 1942 г.

радиограмма: «Мы тонем. Да здравствует Италия!» Крейсер «Тренто» развернулся на обратный курс, чтобы оказать помощь, но после пяти часов борьбы со стихией во время движения на юг сам получил такие повреждения, что ему угрожала опасность опрокинуться. Из состава экипажа «Ланчере» было спасено всего 16 человек.

Остальные эсминцы также оказались в серьезной опасности: доклады о штормовых повреждениях поступали с «Ориани», «Авиере», «Фучильере», «Альпино» и «Аскари». Даже «Литторио» двигался с трудом, а его артиллерия была частично выведена из строя. Он достиг Таранто лишь в 18.42 23 марта.

Беспримерную эпопею пережил экипаж бортового разведчика с «Литторио». Этот самолет стартовал с линкора перед началом сражения и держался над соединением до исчерпания запасов топлива, после чего покинул поле боя, чтобы совершить посадку на Сицилии, однако из-за плохой погоды не дотянул до побережья. Пилот капитан Скарпетта и наблюдатель капитан-лейтенант Микали провели 44 часа на небольшом плотике в бушующем море, пока ветер не прибил их к итальянскому берегу.

Шторм унес жизни 453 итальянских моряков. Почти все корабли имели более или менее тяжелые повреждения. Легкий крейсер «Джованни делле Банде Нере», также серьезно пострадавший от шторма, при переходе на ремонт в Специю 1 апреля был торпедирован и потоплен в Тирренском море британской подводной лодкой «Эрдж».

Итоги боя

После войны адмирал Каннингхэм записал в своих мемуарах: «Я всегда буду считать Второй бой в заливе Сирт одним из самых блестящих сражений войны, если не самым блестящим». И на то у него имелись все основания. Безусловно, сражение закончилось тактической и моральной победой англичан. Адмирал Вайен провел его в лучших традициях Королевского флота — отважно и тактически умело, не позволив противнику выполнить его главную задачу — пробиться к конвою и атаковать транспорты.

В ходе перестрелки итальянские корабли израсходовали в общей сложности 181 381-мм, 581 203-мм, 552 152-мм, 84 120-мм, 87 100-мм и 21 90-мм снаряд. «Литторио» выпустил 181 381-мм, 445 152-мм и 21 90-мм снаряд; «Горицция» — 226 203-мм и 67 100-мм; «Тренто» — 355 203-мм и 20 100-мм, «Банде Нере» — 112 152-мм и «Авиере» — 84 120-мм. Британские крейсера выстрелили в ответ от 1600 до 1700 снарядов, эсминцы — 1300.

Несмотря на относительно небольшую дистанцию боя (от 33 до 80 кабельтовых), каждая из сторон добилась по одному-единственному прямому попаданию, при этом расход боеприпасов со стороны англичан был существенно выше. Итальянские эскадренные миноносцы, фактически, устранились от участия в бою. Шесть из семи вообще не открывали артиллерийского огня.

Иными словами, одним из ключевых факторов, повлиявших на действия итальянской стороны в этом бою, стали неважные мореходные качества кораблей. Политика рекордов, характерная для итальянского кораблестроения 30-х годов, когда в жертву скорости приносились другие, не менее важные, качества, наглядно продемонстрировала свою несостоятельность.

По возвращению в базу, на борту «Литторио» было собрано совещание руководства флота с представителями судостроительной промышленности, на котором рассматривались проблемы, выявленные в ходе февральских и мартовских операций, проходивших в сложных погодных условиях. В его итоговом документе содержится совершенно изумительное для конца второго года войны замечание: «Абсолютно необходимо, чтобы в проектах новых боевых кораблей была рассмотрена полная водонепроницаемость и приняты все меры по ее обеспечению». Увы, время для столь очевидных решений было безнадежно упущено...

«Июньская конвойная битва»

К концу мая 1942 г. воздушный «блиц» против Мальты подошел к концу. Тем не менее, морская блокада продолжала держать остров в опасном состоянии: не хватало оружия, боеприпасов, населению и гарнизону угрожал голод. Редкие прорывы надводных кораблей — таких, как быстроходный минный заградитель «Уэлшмен» — и подводных лодок, конечно же, не могли решить проблемы. В начале июня англичане, обеспокоенные положением Мальты, решили направить к острову одновременно два конвоя под мощным прикрытием — с запада (операция «Гарпун») и с востока (операция «Вигорэс»). По замыслу британского командования это заставило бы итальянский флот разделить свои силы, что могло бы обеспечить успех хотя бы одной из операций.

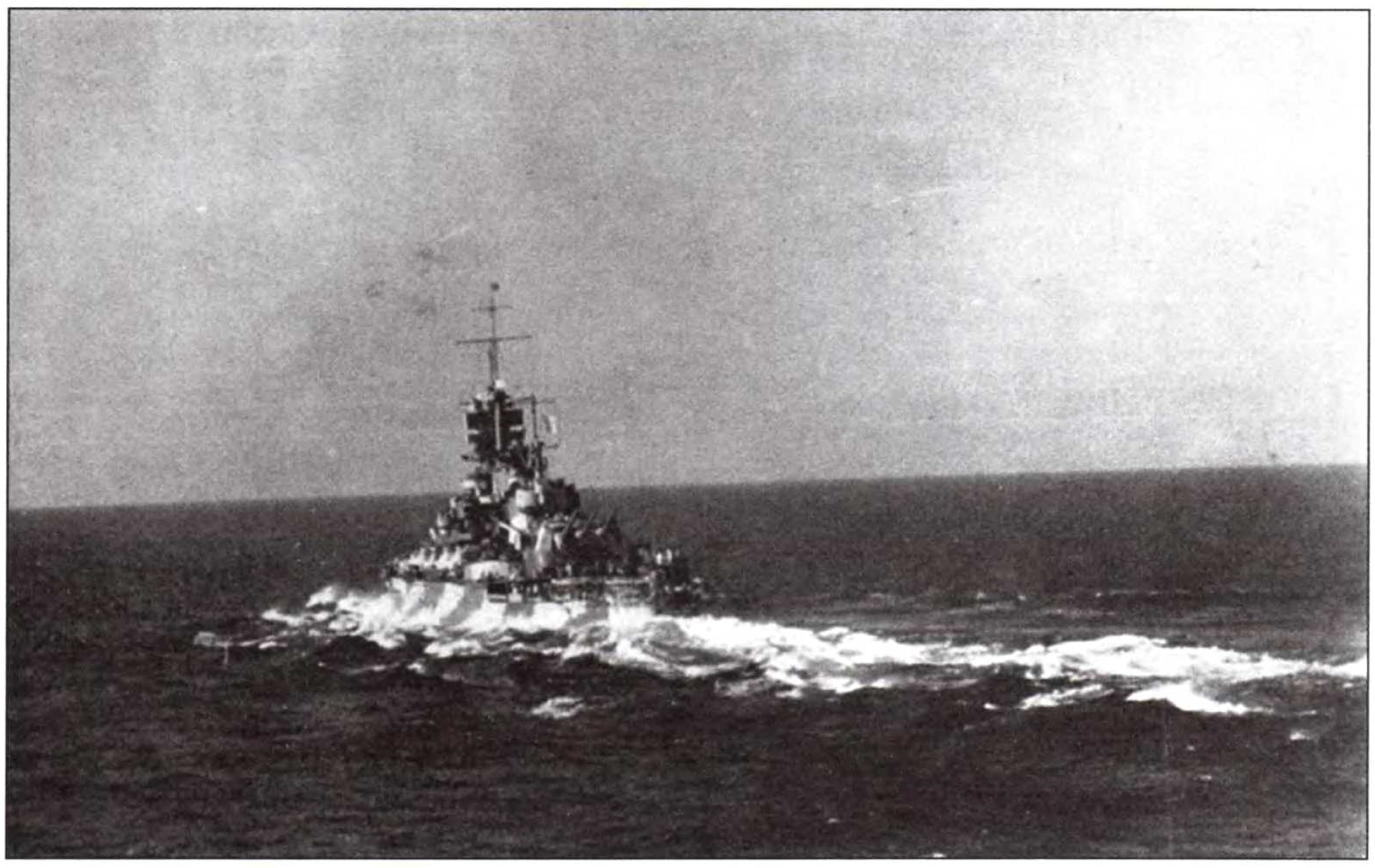
На просторах Средиземного моря развернулась грандиозное сражение, длившееся в общей сложности шесть дней. В итальянской историографии эти события получили название «Битва середины июня».

Конвой «WS-19», состоявший из 6 судов под прикрытием крейсера ПВО «Каир», 5 эскадренных и 4 эскортных миноносцев, 4 тральщиков и 6 сторожевых катеров, прошел Гибралтар ночью 12 июня. В Средиземном море к нему присоединилась Гибралтарская эскадра (1 линкор, 2 авианосца, 3 крейсера и 8 эсминцев), на которую возлагалось оперативное прикрытие. Кроме того, с конвоем шел «Уэлшмен», впоследствии отделившийся и проследовавший на Мальту самостоятельно.

На следующий день конвой был обнаружен итальянской воздушной разведкой, но вылетевшие с Сардинии торпедоносцы цели не нашли. Столь же безрезультатными оказались ночные атаки итальянских подводных лодок «Уаршек» и «Джада».

Утром 14-го авиация «Оси» начала свои атаки на конвой, не прекращавшиеся до самого вечера. Однако воздушное прикрытие, насчитывавшее в обшей сложности 16 «Си Харрикейнов» и 6 «Фулмаров», со своей задачей вполне справилось. Итальянским торпедоносцам удалось потопить один пароход и тяжело повредить крейсер «Ливерпуль». Последний получил попадание торпеды в машинное отделение и ушел в Гибралтар в сопровождении двух эсминцев. С наступлением темноты, примерно на меридиане Бизерты, соединение оперативного прикрытия развернулось и легло на обратный курс.

На рассвете 15 июня примерно в 30 милях от острова Пантеллерия конвой был перехвачен соединением контр-адмирала Да Зара (крейсера «Эудженио ди Савойя», «Раймондо Монтекукколи» и 5 эсминцев). Перестрелка между итальянскими и британскими кораблями продолжалась два с половиной часа. В то же время суда подвергались атакам авиации. В результате один транспорт был потоплен, еще два получили повреждения; серьезно пострадал эсминец «Бедуин», полностью лишившийся хода. После полудня корабли Да Зары вернулись вновь и добили подранков. В довершение всех бед, на подходе к Мальте конвой попал на минное поле. Эскортный миноносец «Куявяк» затонул, еще два эсминца, тральщик и транспорт, несмотря на полученные повреждения,



Линейный корабль «Литторио» под флагом командующего флотом во время «Июньской конвойной битвы»

сумели добраться до Ла-Валетты. Таким образом, лишь два судна из шести достигли конечной точки маршрута. Но если итог операции «Гарпун» нельзя назвать удачным для англичан, то операция «Вигорэс» завершилась полным провалом...

Прежде всего, стратегическая ситуация в Восточном Средиземноморье была куда менее благоприятной. Ни линкоров, ни авианосцев в составе Александрийской эскадры не имелось. Их отсутствие пытались компенсировать активизацией воздушной разведки и усилением ударного авиакрыла. В частности, в Суэц прибыли первые американские тяжелые бомбардировщики B-24 «Либерейтор» из состава так называемой группы HALPRO. Для усиления эскорта пришлось временно перебросить через Суэцкий канал 4-ю эскадру крейсеров с 7-й и 12-й флотилиями эсминцев из состава Восточного флота. Чтобы отвлечь внимание неприятельской авиации от транспортов с ценным грузом, в состав конвоя был включен корабль-мишень «Центурион» — списанный дредноут, специально для этой операции закамуфлированный под линкор типа «Кинг Джордж V» и буквально нашпигованный «эрликонами». В ожидании выхода итальянского флота, к югу от Таранто и Отрантского пролива были развернуты подводные лодки «Протеус», «Торн», «Таку», «Трэшер», «Порпёз», «Уна», P-31, P-34 и P-35, а в водах, окружающих Сицилию, — P-211, P-42, P-43 и P-46.

Чтобы попытаться обмануть противника, конвой «MW-11» выходил в море двумя группами. Вечером 11 июня из Хайфы был отправлен отвлекающий конвой под прикрытием крейсера ПВО «Ковентри» и семи эскортных миноносцев типа «Хант». Он имел задачу дойти до долготы Тобрука, а затем развернуться и соединиться с ядром конвоя, выдвигавшимся из Суэца. По замыслу, его обнаружение должно было заставить итальянский флот преждевременно выйти из баз, что позволило бы подводным лодкам и авиации атаковать его. Кроме того, существовала надежда, что из-за преждевременного выхода в море итальянские тяжелые корабли израсходуют топлива и будут вынуждены вернуться до того, как конвой окажется в опасной зоне.

Как и ожидалось, отвлекающая группа была вскоре обнаружена. Вечером 12 июня ее атаковали «юнкерсы» Люфтваффе. Им удалось повредить близкими разрывами пароход «Сити оф Калькутта», который пришлось отправить в Тобрук. Переход основного конвоя также начался с неудачи: выяснилось, что транспорт «Элизабет Бакке» не может держать ход, и его отослали обратно в сопровождении корветов «Эрика» и «Примула», на которых также обнаружились неполадки в машинах.

Силы сторон во время операции «Vigorous» 12—16 июня 1942 г.

Итальянский флот

9-я дивизия

линейные корабли «Littorio» (адмирал Якино), «Vittorio Veneto» (контр-адмирал Фьораванцо)

7-й дивизион эсминцев: «Legionario», «Folgore», «Freccia», «Saetta»*

13-й дивизион эсминцев: «Alpino», «Bersagliere», «Mitragliere», «Antonio Pigafetta»*

3-я дивизия

тяжелые крейсера «Gorizia» (контр-адмирал Парона), «Trento»

8-я дивизия

легкие крейсера «Giuseppe Garibaldi» (контр-адмирал де Куртен), «Duca d'Aosta»

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

Британский флот

Соединение прикрытия

15-я эскадра крейсеров: легкие крейсера «Cleopatra» (контр-адмирал Вайен), «Dido», «Euryalus», «Hermione», «Arethusa»

4-я эскадра крейсеров: «Newcastle» (контр-адмирал Теннант), «Birmingham»

14-я флотилия эсминцев: «Jervis», «Javelin», «Kelvin»

22-я флотилия эсминцев: «Sikh», «Zulu», «Hasty», «Hero»

7-я флотилия эсминцев (австралийская): «Napier», «Nestor», «Nizam», «Norman»

12-я флотилия эсминцев: «Pakenham», «Paladin», «Inconstant»

Непосредственное охранение

крейсер ПВО «Coventry»

2-я флотилия эсминцев: «Fortune», «Griffin», «Hotspur»

5-я флотилия эсминцев: эскортные миноносцы «Dulverton», «Exmoor», «Croome», «Eridge», «Airedale», «Beaufort», «Hurworth», «Tetcott», «Aldenham»

корветы «Delphinium», «Primula», «Erica», «Snapdragon»

тральщики «Boston», «Seaham»

Конвой «MW-11»

(коммодор конвоя — контр-адмирал Инглэнд)

транспорты «City of Pretoria», «City of Calcutta», «City of Edinburgh», «City of Lincoln», «Aagtekerk» (голландский), «Ajax», «Bhutan», «Elisabeth Bakke», «Potaro», «Rembrandt», танкер «Bulkoil»

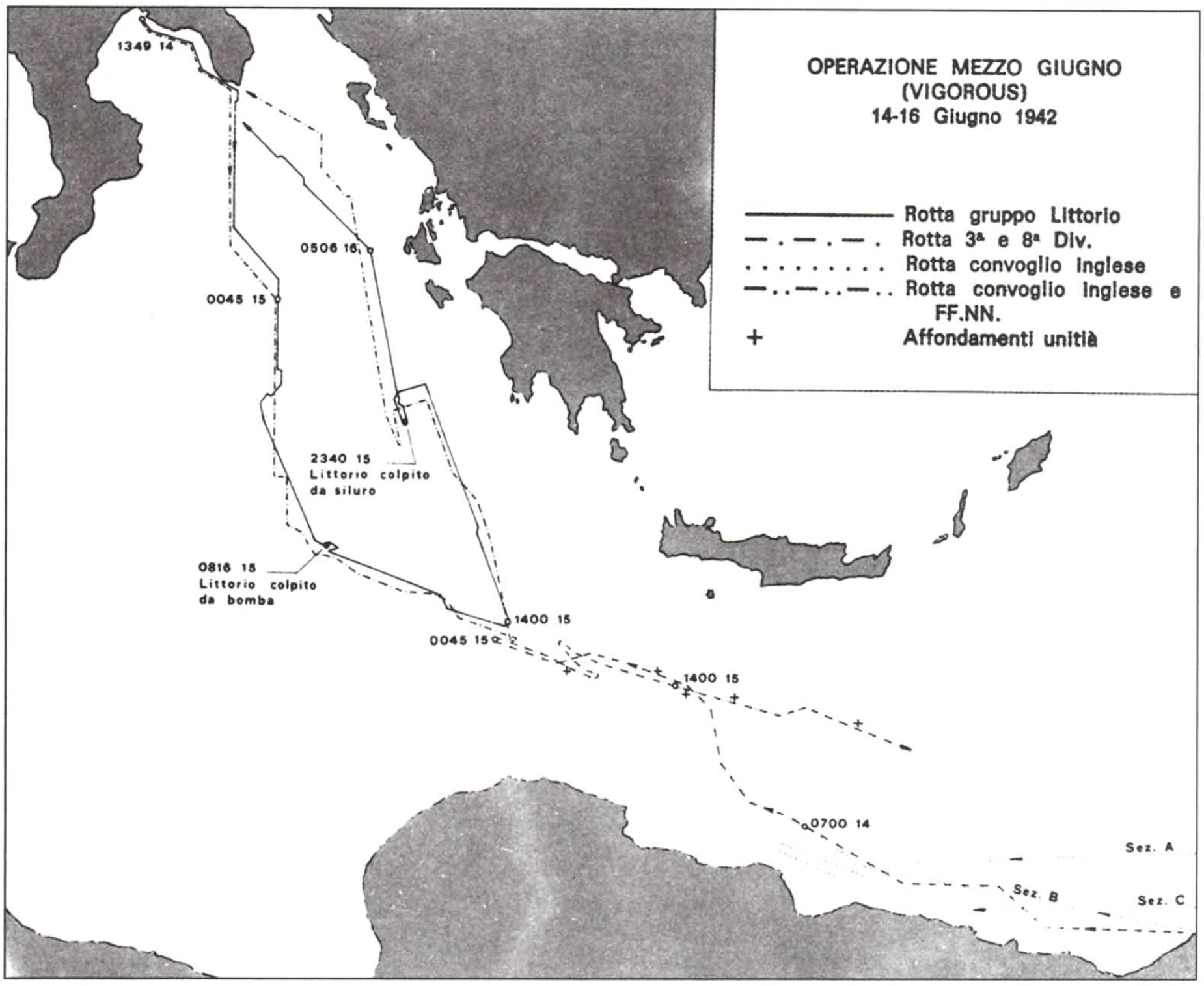
спасательные суда «Antwerp», «Malines»

корабль-мишень (бывший линкор) «Centurion»

* Выходили из Бриндизи.

Утром 14 июня еще один транспорт — голландский «Агтекерк» — начал отставать. Пришлось отправить его в Тобрук в сопровождении эскортного миноносца «Теткотт». Им оставалось пройти 12 миль до порта, когда в воздухе появилась большая группа пикировщиков Ju-87. «Агтекерк» получило тяжелые повреждение и, объятое пламенем, выбросилось на берег. Практически одновременно бомбардировщики X-го авиакорпуса с аэродромов в Греции и на Крите начали ожесточенные атаки против ядра конвоя. Транспорт «Бутан», имевший на борту 7500 т авиационного топлива и продовольствия, затонул после попадания трех бомб, прямым попаданием был поврежден транспорт «Потаро». Корабли израсходовали до половины

«Июньская конвойная битва». Схема движения флотов 14—16 июня 1942 г.



зенитного боезапаса. Однако худшее только начиналось...

В соответствии с заранее разработанным планом, главные силы итальянского флота покинули Таранто в 13 часов 14 июня. В состав эскадры входили линкоры «Литторио» (флаг адмирала Якино) и «Витторио Венето» (флаг командира 9-й дивизии контр-адмирала Фьораванцо),* тяжелые крейсера «Горицня» (флаг командира 3-й дивизии контр-адмирала Парона) и «Трентo», легкие крейсера «Гарибальди» (флаг командира 8-й дивизии контр-адмирала Де Куртена) и «Дука д'Аоста», а также десять эскадренных миноносцев 7-го, 11-го и 13-го дивизионов, к которым позднее присоединилось еще два эсминца, вышедших из Бриндизи. Ордер итальянского соединения был построен двумя группами: впереди шли крейсера, линкоры держались в 14 милях позади них. Адмирал Якино рассчитывал перехватить конвой утром 15 июня, и тогда его противник уже не мог бы рассчитывать на помощь темноты или шторма, позволивших ему ускользнуть во время двух предыдущих операций.

Британская авиационная разведка, в свою очередь, обнаружила итальянцев сразу после выхода, когда те находились в 70 милях от Таранто. Командовавший отрядом прикрытия контр-адмирал Вайен запросил по радио у адмирала Харвуда** дальнейших инструкций. Тот приказал следовать прежним курсом до 1.00 следующих суток, а потом повернуть назад. По всей видимости, командующий надеялся, что атаки самолетов и подводных лодок заставят итальянцев отказаться от продолжения операции. Сложная процедура разворота почти полусотни кораблей и судов совпала по времени с атакой германских торпедных катеров. «Шнелльботам» удалось поразить торпедами крейсер «Ньюкасл», получивший попадание в носовую часть и снизивший ход до 24 узлов, и эсминец «Хэйсти», который пришлось затопить.

Тем временем итальянская эскадра вошла в зону действия британской авиации. Между 2.33 и 3.56 она успешно отразила первую атаку четверки вооруженных торпедами «Веллингтонов» 38-й эскадрильи. Немаловажную роль при этом сыграл эсминец «Леджонарио», недавно оснащенный первым в итальянском флоте образцом германского радара «DeTe». Благодаря ему, самолеты удавалось заблаговременно обнаруживать, корабли разворачивались к ним

---

* Контр-адмирал Джузеппе Фьораванцо — в будущем известный историк итальянского флота — командовал 9-й дивизией линкоров с 25 марта 1942 г. по 7 апреля 1943 г.

** * Адмирал Генри Харвуд сменил адмирала Каннингхэма в должности командующего британским Средиземноморским флотом 20 мая 1942 г.

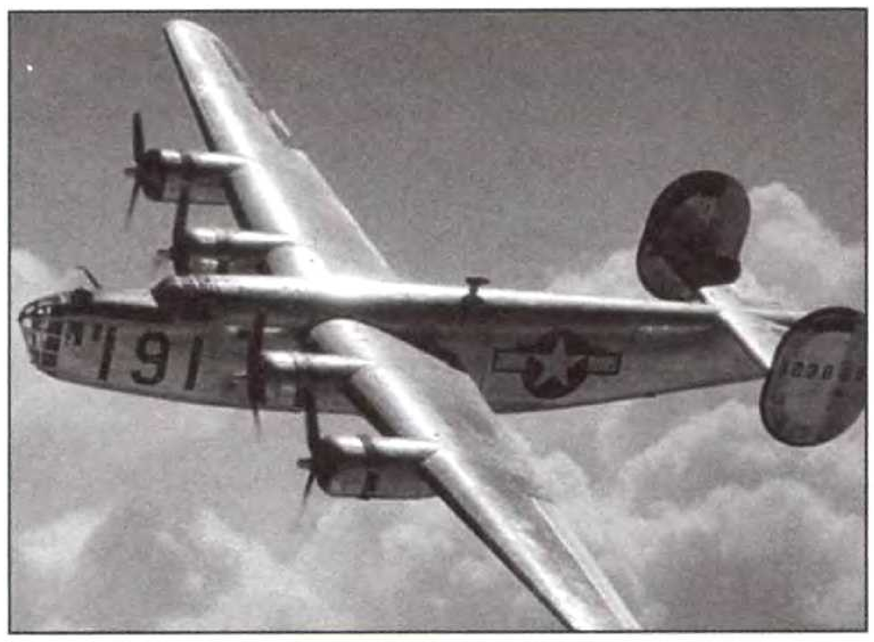
кормой и укрывались дымовыми завесами. Только одному «Веллингтону» удалось выйти в атаку и сбросить торпеды. Сквозь густой дым летчики вроде бы увидели вспышку, но, скорее всего, это был отблеск зенитного огня. Остальные самолеты вернулись на базу с торпедами.

Затем настал черед девяти «Бофортов» 217-й эскадрильи под командованием подполковника ВВС Дэвиса. Это было их дебютом на Средиземном море, поэтому итальянские моряки были неприятно удивлены, что имеют дело не с прежними тихоходными и неуклюжими «Суордфишами», а с новыми скоростными машинами, чьи пилоты смело выходили в атаку и сбрасывали торпеды с близкой дистанции. По возвращению на аэродром они заявили, что добились по два попадания в каждый линкор. В действительности, в ходе атаки пострадал только крейсер «Тренто». В 5.15 он содрогнулся от мощного взрыва в средней части и потерял ход. Адмирал Якино направил на помощь ему эсминцы «Антонио Пигафетта» и «Саэтта», а сам продолжил движение навстречу противнику.

Пользуясь суматохой, возникшей при отражении воздушного налета, в атаку вышла подводная лодка Р-35 (лейтенант С.Л. Мэйдон).* В 5.45 она выпустила четыре торпеды по «Литторио» с дистанции около 4500 м. Залп оказался неточным, хотя Мэйдон и заявил об одном попадании. Зато позже он был сполна вознагражден: оставаясь на позиции, Р-35 обнаружила поврежденный «Тренто», который и потопила в 9.10 вместе с 549 членами экипажа.

Поскольку рапорты летчиков убедили штаб в Александрии, что итальянские корабли получили серьезные повреждения и повернули назад, в 6.00 адмирал Харвуд приказал конвою снова идти к Мальте. Лишь спустя час разведывательный самолет сообщил, что вражеское соединение лежит на прежнем курсе, и в 8.40, когда противников разделяло не более 150 миль, Вайен получил приказ срочно повернуть на восток и ожидать результатов очередной атаки бомбардировщиков и торпедоносцев.

Семь B-24D американских ВВС в сопровождении пары «Либерейторов» Королевских ВВС вылетели с аэродрома близ Суэца еще на рассвете. Их приближение наблюдатели «Гориции» заметили вскоре после 8 часов. Бомбардировщики подошли к итальянскому соединению на высоте около 4000 м и сбросили бомбы практически в полигонных условиях, выбрав в качестве мишеней оба линкора и оставшийся тяжелый крейсер. Их бомбометание было очень



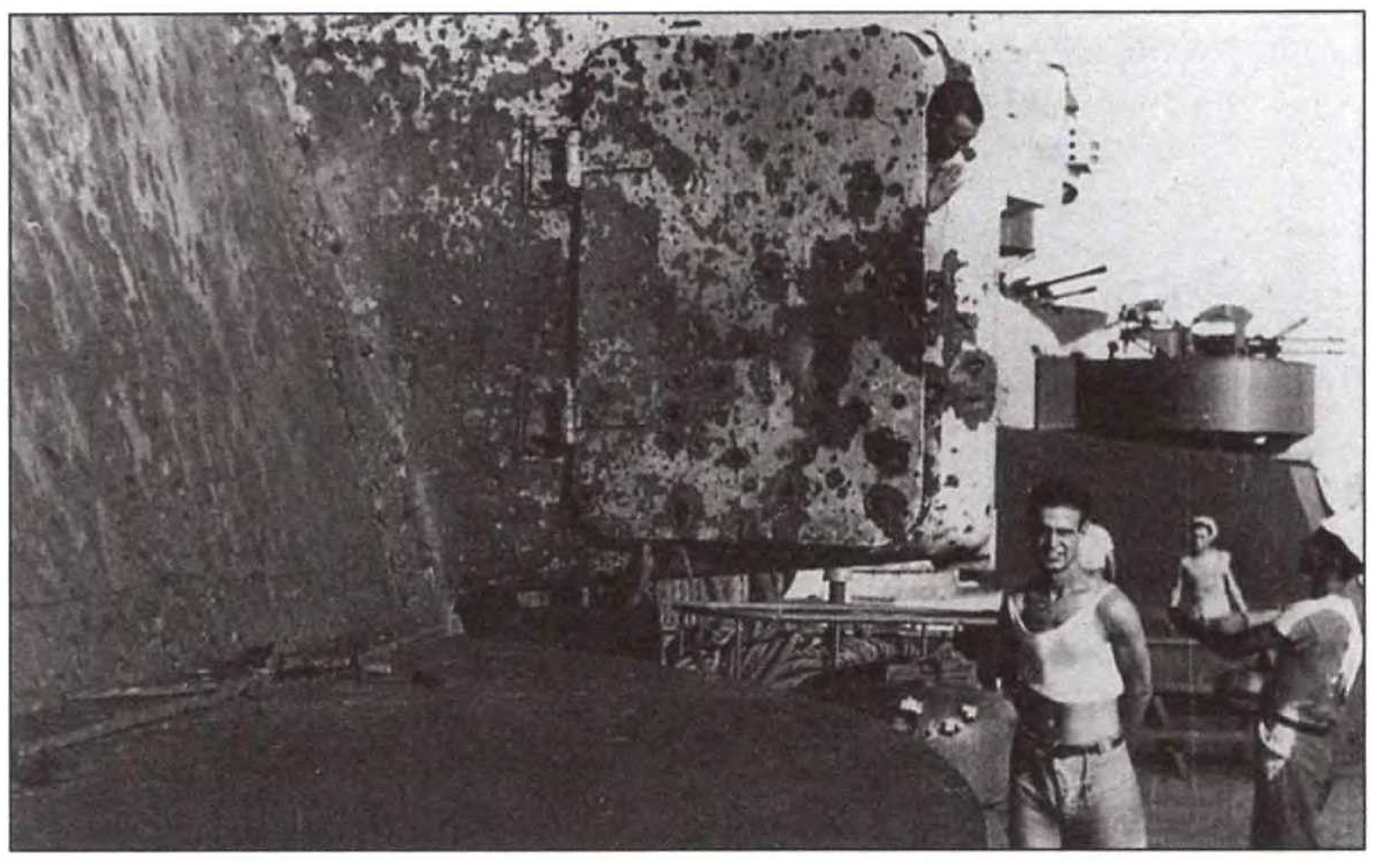
Тяжелый бомбардировщик B-24 «Либерейтор» ВВС США

метким — высокие колонны воды вздымались вокруг кораблей, буквально закрывая их из виду. Летчики заявили о 23 попаданиях — результат сколь небывалый, столь и неправдоподобный! В действительности, в цель попала лишь одна бомба.

Попадание пришлось в крышу носовой башни «Литторио». От взрыва образовалось огромное количество осколков, часть которых проникла в башню через кожух дальномера. Согласно установленным нормам, во время похода он должен был закрываться бронированной заслонкой, которая, как выяснилось, была открыта башенным персоналом для улучшения вентиляции и наблюдения за ходом отражения налета. В результате проявленного разгильдяйства один человек погиб, еще двенадцать получили ранения. Башенный дальномер вышел из строя. Во многих местах осколками была повреждена палуба и волнорез. Ударной волной от близких разрывов других авиабомб находившийся на катапульте гидросамолет Ro.43 был сброшен с нее и получил серьезные повреждения. Его пришлось столкнуть за борт. В целом же боеспособность линкора не пострадала ни в малейшей степени, и он даже не замедлил ход.

Прежде чем улететь, «Либерейторы» стали свидетелями атаки «Бофортов» 39-й эс-

Броневая крышка дальномера носовой 381-мм башни «Литторио», изрешеченная осколками авиабомбы 15 июня 1942 г.

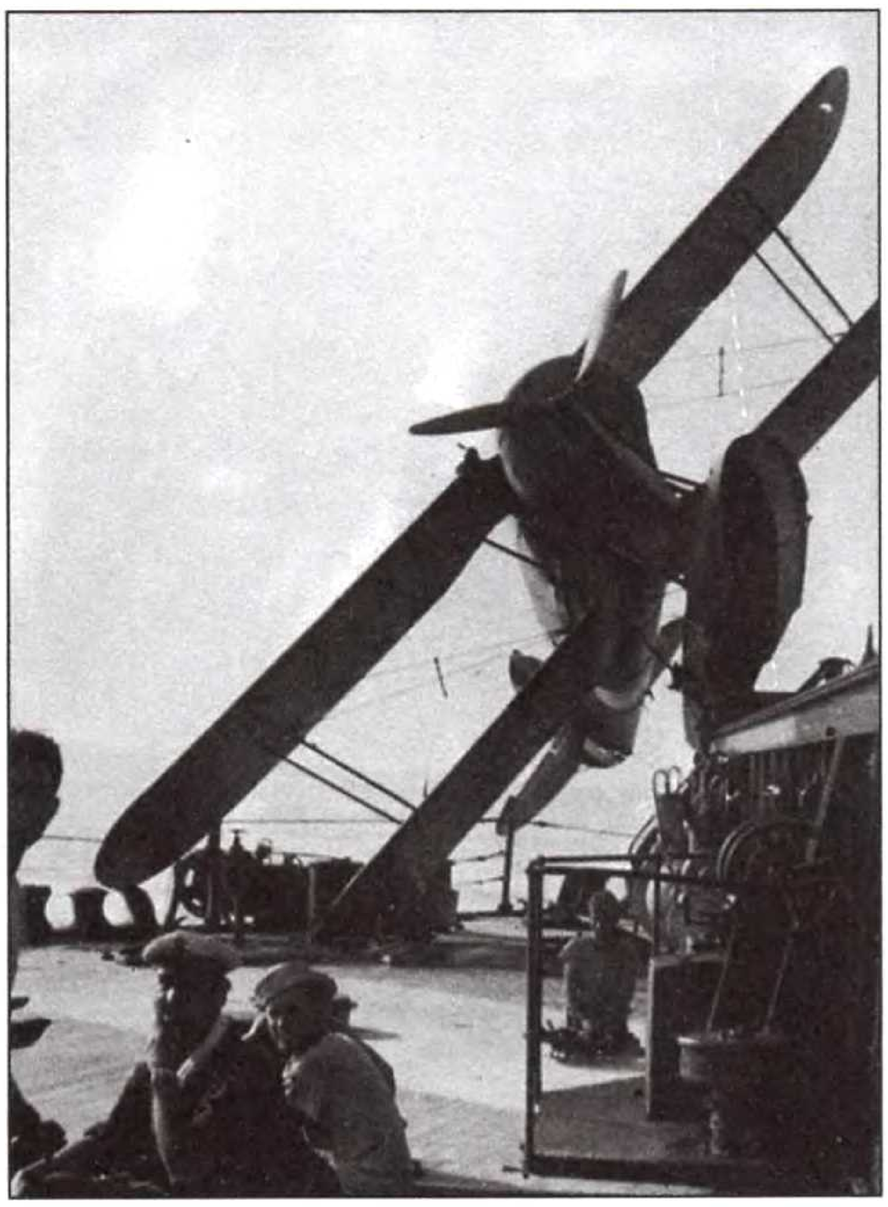


* Во многих публикациях субмарина фигурирует под названием «Амбра», которое она получила в январе 1943 г.

Подготовка к вылету торпедоносца Викерс «Веллингтон» Mk.VIII

кадрильи Королевских ВВС (командир — подполковник авиации Мэзон). Стартовавшие с аэродрома Сиди-Баррани торпедоносцы на подходе были перехвачены немецкими «месершмиттами», которые сбили две и повредили еще пять из 12 машин. Остальные атаковали головные итальянские корабли.

В 8.40 наблюдатели «Литторио» обнаружили три низколетящих самолета слева и два справа по носу. Корабли начали выполнять маневр уклонения вправо, в то время как торпедоносцы приближались, несмотря на интенсивный зенитный огонь. Первая группа сбросила торпеды с дистанции около двух миль, вторая смогла подойти ближе, но все равно — ни один пуск не был произведен с дистанции менее мили. От всех торпед итальянцы успешно уклонились, хотя одна из них взорвалась в интервале между «Литторио» и «Венето». По всей видимости, этот взрыв убедил британских пилотов, что они добились попадания. Зенитный огонь линкоров оказался весьма действенным — два самолета получили повреждения. При посадке на Мальте один из них врезался в уже стоявший на полосе «Бофорт», и оба полностью сгорели.



Гидросамолет Ro.43, сброшенный с катапульты «Литторио» при попадании торпеды 15 июня 1942 г.

Адмирал Якино упорно двигался вслед за отходящим противником, поддерживая контакт при помощи бортовых гидросамолетов, однако простой расчет показывал, что итальянский флот мог настичь конвой лишь на рассвете, возле самых берегов Египта. Поэтому в 14.00, когда соединение достигло меридиана Аполлонии, поступил приказ Супермарины прекратить преследование. Эскадре предписывалось отойти к Наварину и патрулировать там в ожидании сообщений на случай, если англичане снова надумают повернуть к Мальте.

Между тем, метание конвоя по «бомбовой аллее» между Ливией и Критом под ударами авиации противника привело к новым потерям. Немецкие пикировщики повредили близкими разрывами крейсер «Бирмингем», а затем добились прямых попаданий в эскортный миноносец «Эйрдейл» и австралийский эсминец «Нестор», ставших для обоих роковыми. К счастью для англичан, основная тяжесть атак пришлась на «Центурион», которому немцам удалось причинить лишь незначительные повреждения ценой четырех сбитых самолетов. К вечеру на кораблях оставалось не более трети зенитного боезапаса, поэтому конвой отказался от дальнейших попыток прорыва на Мальту и вернулся в Александрию. Последним ударом для англичан стала гибель крейсера «Хермиони», торпедированного германской подводной лодкой U-205 (капитан-лейтенант Решке) вскоре после полуночи 16 июня.

С наступлением темноты отходившее на север итальянское соединение подверглось еще одной атаке торпедоносцев «Веллингтон» 38-й эскадрильи с Мальты. Пятерку самолетов вел майор авиации Д. Робертсон. К тому времени опустилась низкая облачность, поэтому обе стороны обнаружили друг друга при помощи радиолокаторов. В 22.00 приближение противника засек радар «Леджонарио», и корабли приготовились к отражению налета. Зенитный огонь был открыт в 23.25, когда самолеты приблизились на дистанцию около 4000 м, но велся спорадически. То и дело в небе вспыхивали огоньки осветительных ракет. На этот раз постановка дымовых завес оказалась не столь эффективной. Хотя британские пилоты отмечали, что им приходилось сбрасывать торпеды почти вслепую, целясь по неясным силуэтам кораблей, лейтенант О.Л. Хоуз сумел добиться попадания.

В 23.40 торпеда попала в носовую часть «Литторио» с правого борта. Он принял 1600 т воды, еще 350 т были закачаны в

Повреждения линкора «Литторио» 15 июня 1942 г.

1. Повреждения от бомб

В 8.16, находясь в точке 35°15' с.ш., 19°22' в.д., линкор получил попадание одной 500-фунтовой (227-кг) бомбы в шельф башни №1 с левой стороны, вызвавшее следующие повреждения:

— серьезная деформация левой броневой заслонки башенного дальномера и повреждение самого дальномера;

— разрывы соединения левой боковой стенки башни с каркасом башни и броневым шельфом;

— многочисленные вмятины от осколков на вертикальной броне башни;

— местный разрыв соединения барбета 152-мм башни №1 (носовая левого борта) с палубой полубака;

— несколько осколочных пробоин в верхней палубе и волнорезе;

— деформировано и пробито осколками 14 вентиляционных грибков.

Погиб 1 человек, 12 получили осколочные ранения. В целом повреждения характеризовались как незначительные, башня №1 полностью сохранила боеспособность.

От сотрясения корпуса, вызванного близкими разрывами авиабомб, гидросамолет Ro.43 упал с катапульты на палубу. Для освобождения палубы его сбросили за борт и установили на катапульту другой самолет, стоявший до того на транспортной тележке.

После ввода корабля в док для ремонта торпедных повреждений в обшивке левого борта между шп. 154 и 165 была обнаружена вмятина высотой около 3 м с максимальной стрелой прогиба 20 см, вызванная близким разрывом авиабомб. Данное повреждение было частично исправлено, но от полного восстановления корпуса отказались из-за значительного объема работ.

2. Повреждения от торпеды

В 23.39 в точке с координатами 36°30' с.ш., 20°20' в.д. корабль получил попадание 450-мм авиационной торпеды Mk.XII (боевая часть — 176 кг ТНТ) с правого борта в район 194-го шпангоута (2-я зона), за пределами противоторпедной защиты. Через образовавшуюся пробоину был затоплен ряд внутренних помещений:

— на 2-й средней палубе: винный погреб, кладовая муки и провизионная кладовая (шп. 190—199);

— в трюме: шкиперская кладовая, механическая кладовая правого борта, артиллерийская кладовая и озонатор левого борта, помещение, прилегающее к отделению дизель-генераторов с правого борта, электрическая подстанция правого борта, ячейки второго дна 233 и 234, ячейки двойного борта 437 и 438, коффердамы по правому борту (шп. 181—199).

В результате последующей фильтрации были затоплены провизионная кладовая левого борта и прилегающее к ней помещение, а также корабельный карцер.

В общей сложности линкор принял 1950 т воды: 1600 т через пробоину, еще 350 т были закачаны в кормовые отсеки контрзатопления для выравнивания дифферента и крена.

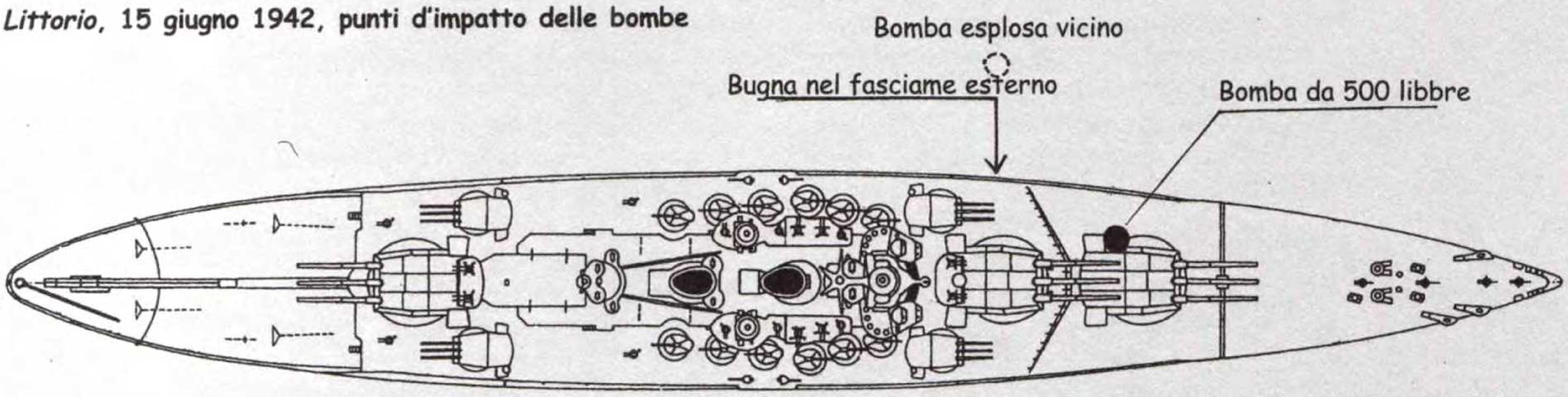
От сотрясения самолет Ro.43, установленный на катапульту взамен сброшенного утром, завалился на правую сторону, упершись крылом в палубу.

Потерь среди экипажа не было. Силовая установка работала без перебоев. Корабль сохранил место в строю и вернулся в Таранто своим ходом.

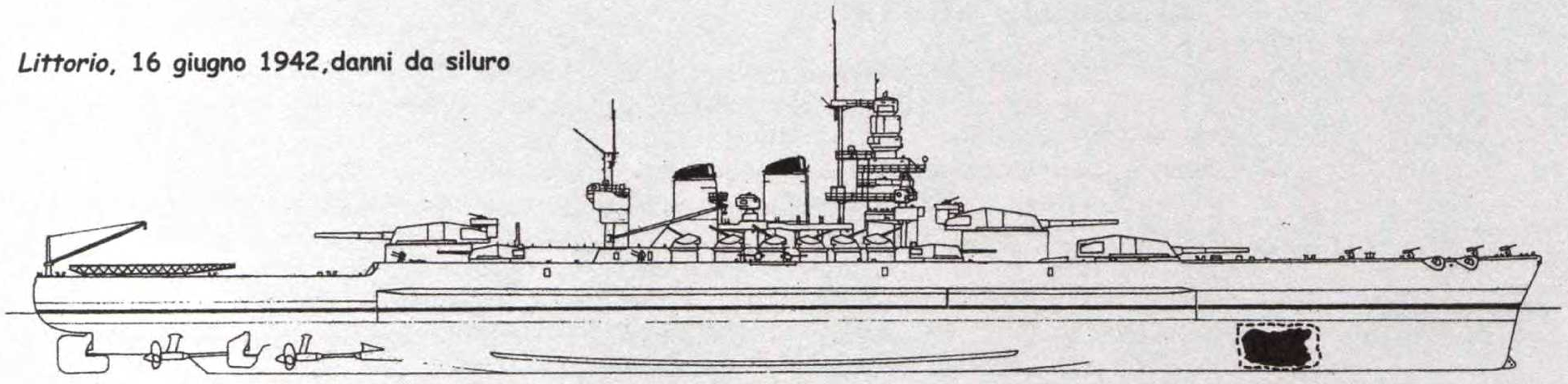
В ходе докового ремонта, продолжавшегося с 26 июня по 26 августа 1942 г., было заменено 7 поясьев внешней обшивки между шп.174 и 205 общей длиной около 31 м и высотой 9 м.

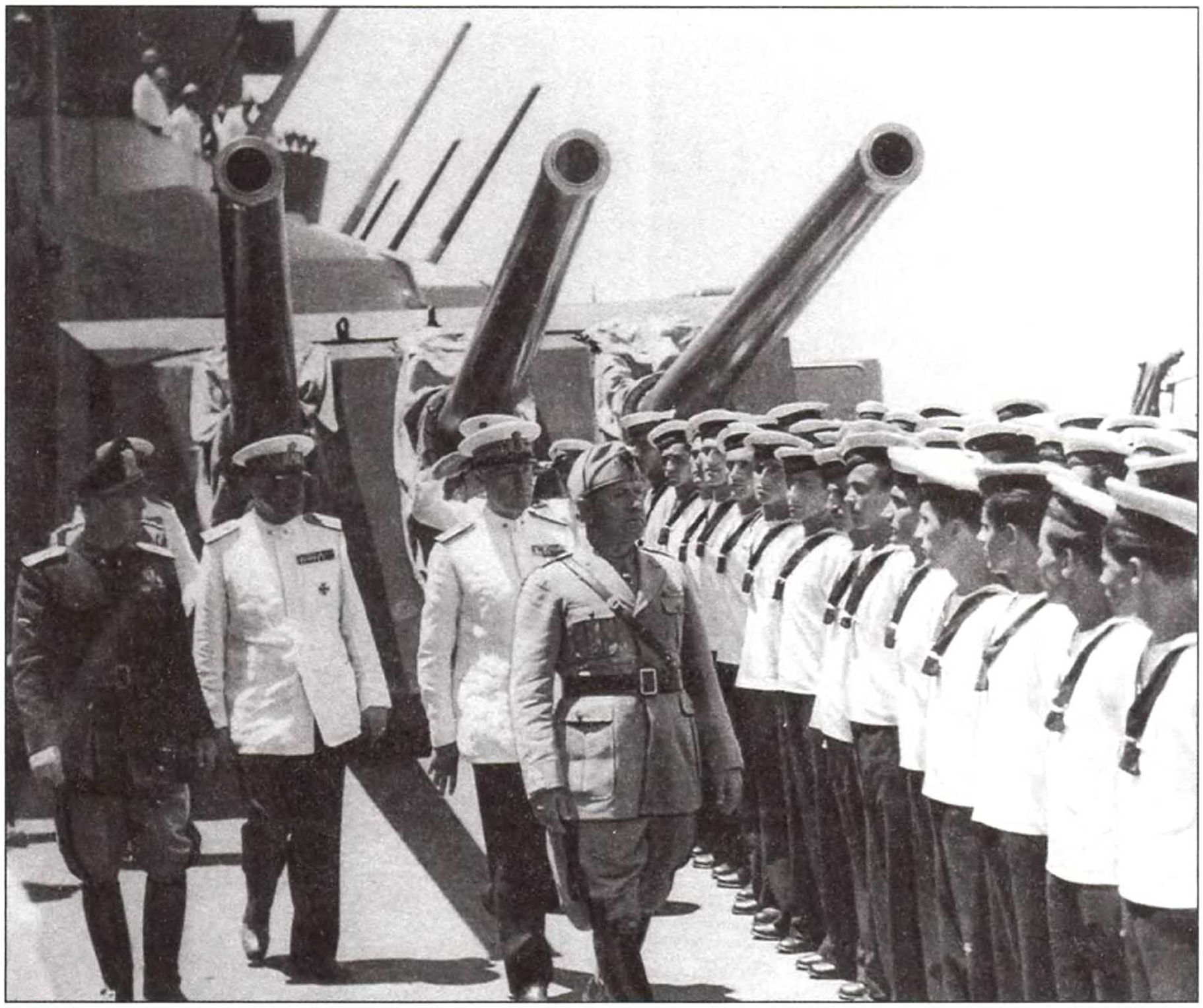
Обращает на себя внимание тот факт, что попадание торпеды пришлось в то же место, что и попадание третьей торпеды во время событий «Ночи Таранто» (эпицентр взрыва находился всего в 2 м ближе к носу), однако объем повреждений оказался несопоставимо меньшим, и они ни в коей степени не угрожали живучести корабля.

***Littorio*, 15 giugno 1942, punti d'impatto delle bombe**



***Littorio*, 16 giugno 1942,danni da siluro**





Бенито Муссолини на борту «Литторио». Таранто, 21 июня 1942 г. Сразу за дуче — адмирал Якино, левее начальник Главного морского штаба адмирал Риккарди и секретарь фашистской партии генерал Акилле Стараче

кормовые отсеки для выравнивания дифферента и крена. Потерь среди экипажа на этот раз не было. В целом полученные кораблем повреждения оказались не слишком серьезными, и вскоре он мог без труда поддерживать 20-узловой ход. Остаток ночи эскадру вел «Витторио Венето», но с рассветом «Литторио» занял свое место в голове колонны.

В 16 часов оба линкора прибыли в гавань Таранто. 26 июня «Литторио» был поставлен в док, а спустя ровно два месяца, 26 августа, ремонт был завершен.

«Июньская конвойная битва» закончилась серьезным поражением англичан. Из 17 транспортов, отправленных на Мальту с запада и востока, на остров прибыли лишь два. Провал операции «Вигорэс» заставил британское командование отказаться от отправки конвоев из Александрии вплоть до того момента, как ливийские аэродромы не перейдут целиком в его руки.

Можно провести прямую аналогию между ролью «Литторио» и «Венето» в срыве операции «Вигорэс» и вкладом германского линкора «Тирпиц» в разгром печально знаменитого конвоя «PQ-17». В обоих случаях линкоры, даже не вступая в бой, способствовали достижению успеха. «Итальянские линкоры, — пишет Питер Ч. Смит, — использовались крайне осторожно, что во многом затушевало то влияние, которое они оказывали на ход морских операций...»

Топливный кризис

Летом 1942 г. стратегическая обстановка на Средиземноморском театре сложилась как никогда благоприятно для стран «Оси». Начатое фельдмаршалом Роммелем наступление в Северной Африке успешно развивалось. 21 июня стремительной атакой был взят Тобрук, в предыдущий раз выдержавший восьмимесячную осаду, спустя два дня — Эс-Соллум, а 28 июня — Мерса-Матрух. В британском Адмиралтействе всерьез рассматривали вопрос об эвакуации военно-морской базы Александрия и отводе своего флота из Восточного Средиземноморья. Мальта задыхалась в тесном кольце блокады. Казалось, решительная победа была рядом, буквально в нескольких шагах. Но сделать эти шаги так и не удалось. 1 июля Роммель был вынужден остановиться под Эль-Аламейном. Все последующие попытки продолжить наступление были отбиты англичанами, бросившими на фронт все силы. Начиная с этого момента, маятник

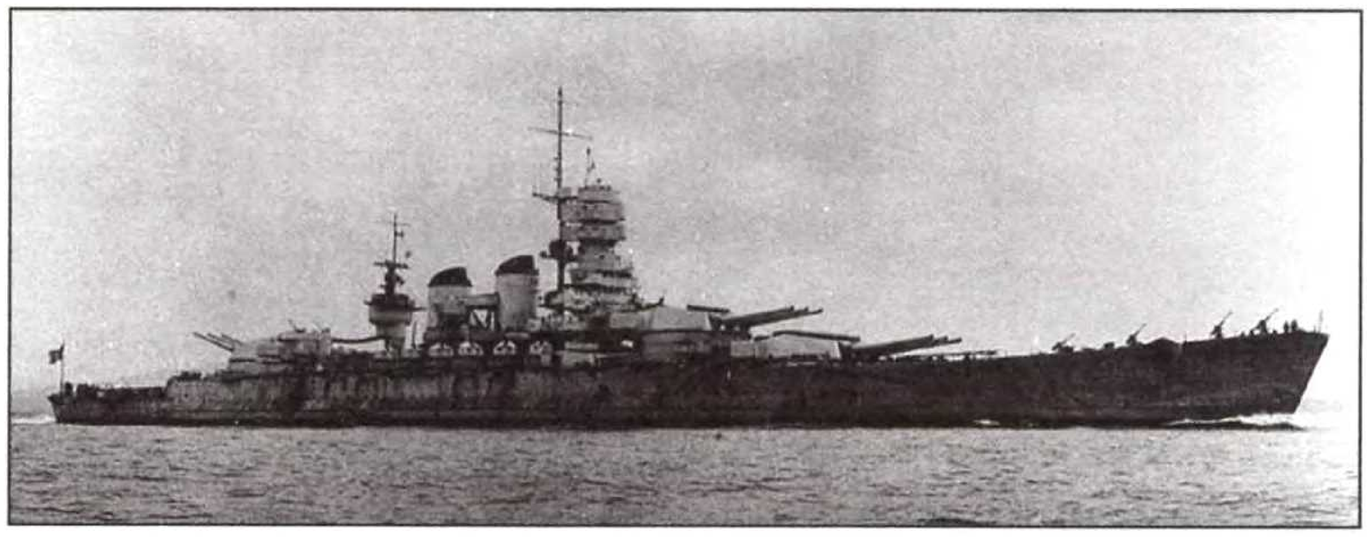
войны начал постепенно склоняться в обратную сторону.

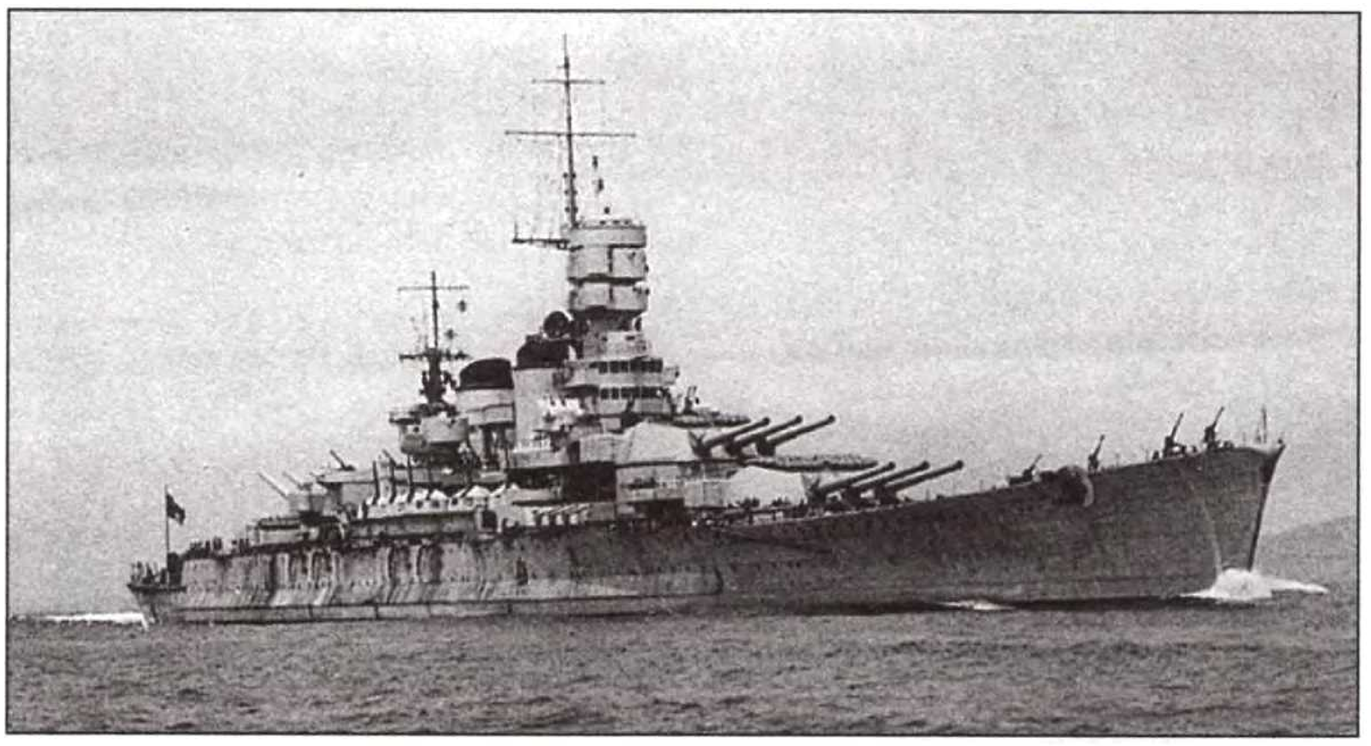
После отправки II-го авиационного корпуса Люфтваффе на Восточный фронт и прибытия на Средиземное море американской авиации союзники восстановили господство в воздухе, особенно в районе Мальты. Начались бомбардировки итальянских портов, существенно возросла интенсивность атак против итальянских коммуникаций в Центральном Средиземноморье. Так, по данным М.-А. Брагадина, число конвоев, подвергшихся налетам, увеличилось в 8 раз, а линкоры «Дуилио», «Дориа» и 8-ю дивизию крейсеров пришлось перевести из Мессины в Таранто. Но все же главным фактором, влиявшим на боевую деятельность главных сил итальянского флота, становилось положение с топливом.

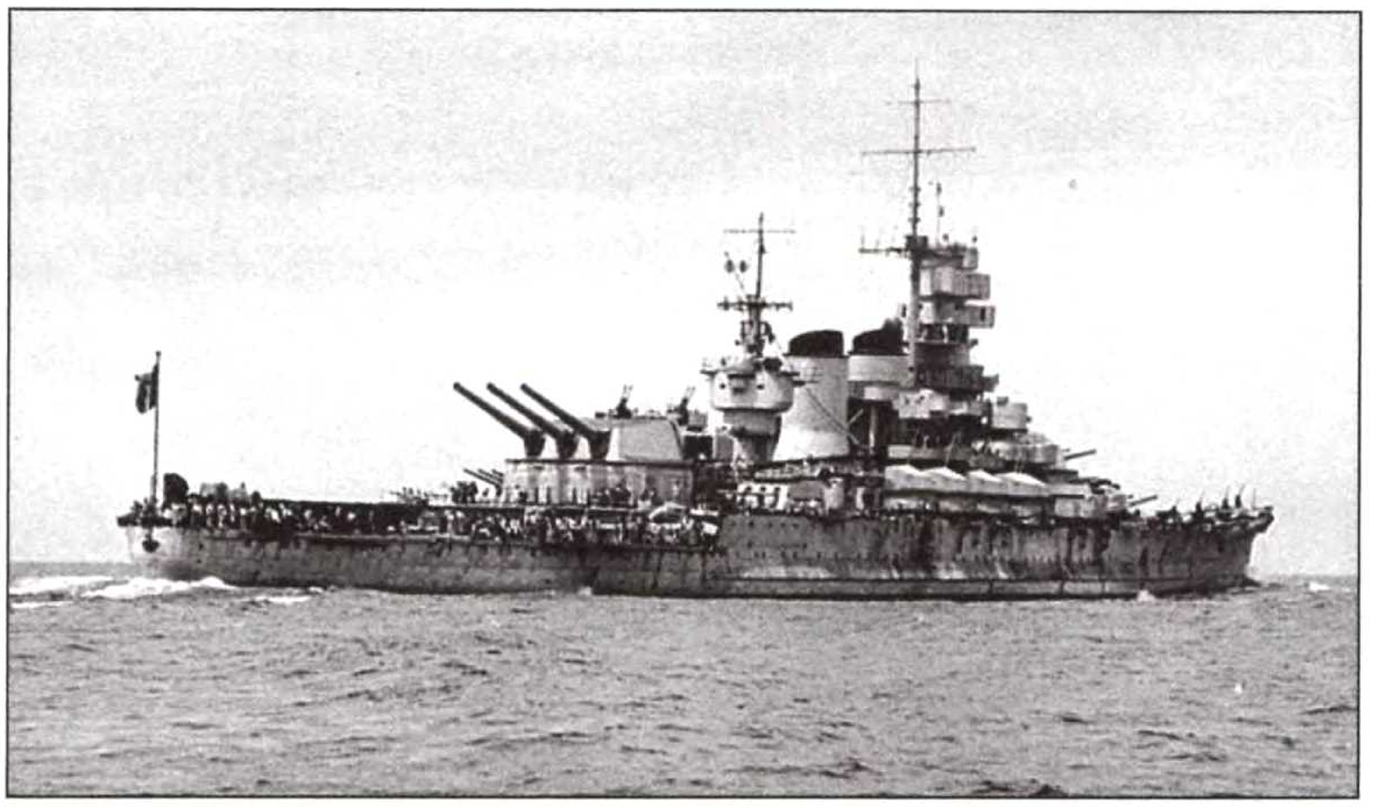
Несмотря на соглашение с Германией, подписанное в Мерано весной прошлого года, поставки нефти продолжали оставаться нерегулярными и недостаточными по объему. В первом квартале 1942 г. поступило менее половины требуемого топлива, поэтому к апрелю его резервы оказались полностью исчерпаны. В мае, когда немцы еще более сократили поставки, Супермарина при планировании боевых действий должна была исходить не из обстановки на море или боевых возможностей кораблей, а из имевшегося на тот день запасов нефти. По образному выражению М.-А. Брагадина, «с этого момента проблема с топливом стала трагедией с топливом».

В середине 1942 г. отсутствие нефти полностью парализовало боевую активность итальянских линкоров. Для начала пришлось ликвидировать неприкосновенный запас топлива для «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа». Оба были выведены в резерв и частично разукомплектованы, а их экипажи пошли на пополнение команд эскортных кораблей. Если учесть, что «Джулио Чезаре» вывели из боевого состава еще в январе, то ядро итальянского флота сократилось всего до двух кораблей — «Литторио» и «Витторио Венето», причем первый из них находился в ремонте. Правда, вскоре к ним присоединился третий линкор.

14 июня в Триесте состоялась церемония подъема флага на «Роме». Командиром корабля был назначен капитан 1 ранга Адоне дель Чима. 21 августа линкор прибыл в Таранто и официально вошел в состав 9-й дивизии, однако ему требовалось еще немало времени, чтобы обеспечить экипажу достаточный уровень боевой подготовки. Отсутствие топлива превращало это в серьезную проблему. Обучение пришлось проводить главным образом в гавани, до ноября «Рома» совершил не более дюжины коротких выходов в море на дневные и ночные стрельбы...

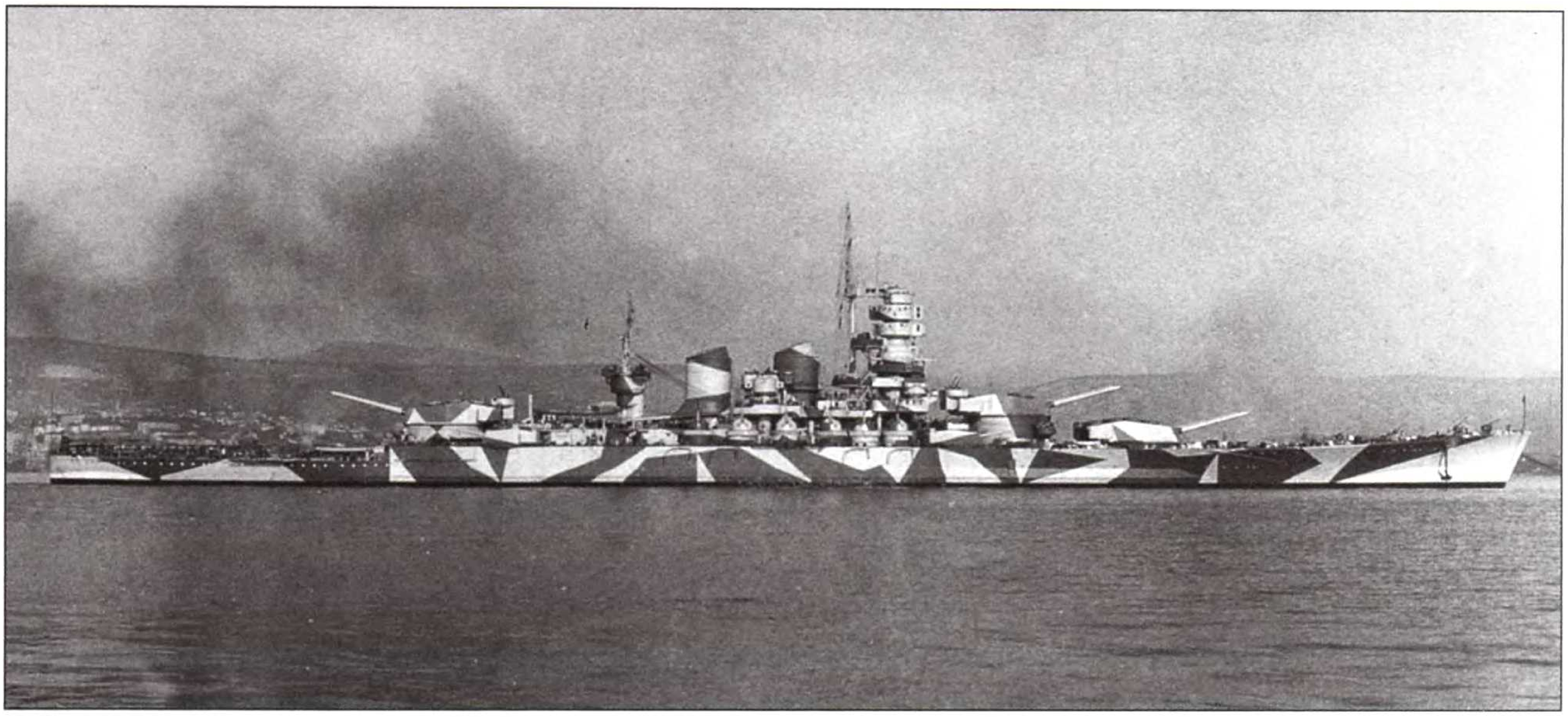






Таким образом, к началу августа 1942 г., когда англичане активизировали подготовку к следующей операции — речь идет о знаменитом конвое «Пьедестал» — итальянский флот, впервые с начала войны, оказался неспособен выйти в море значительными силами. Для этого просто не имелось требуемого запаса топлива. Поэтому Супермарина отбросила идею посылки главных сил флота, решив ограничиться использованием легких сил при поддержке нескольких крейсеров. Подробное описание последующих событий, в итальянской историографии получивших название «Августовская конвойная битва», выходит за рамки нашей работы. Скажем лишь, что ценой серьезный потерь англичанам удалось

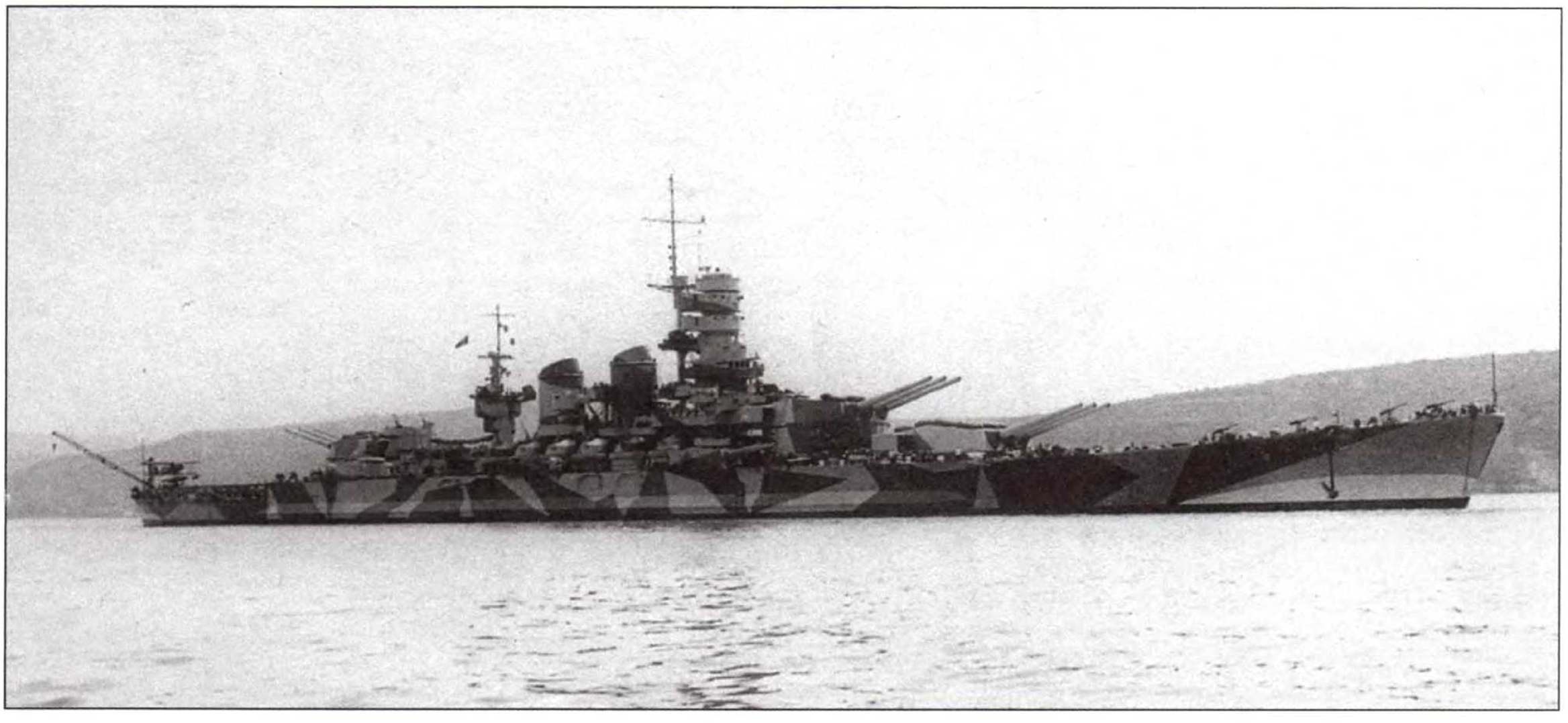
Линейный корабль «Рома» во время испытаний в заливе Триеста, 26 мая 1942 г.

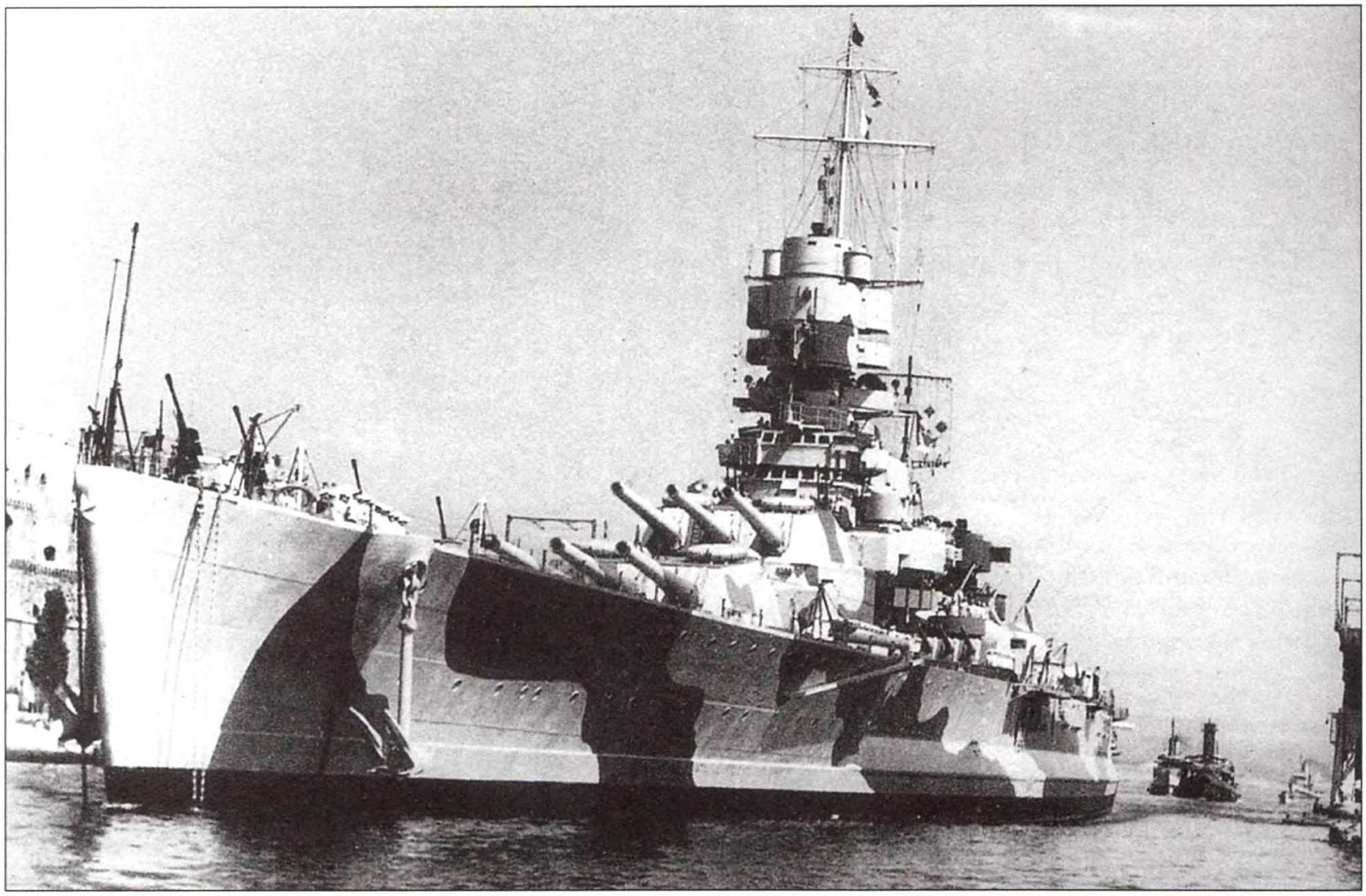


Линейный корабль «Рома» в Триесте вскоре после вступления в строй, август 1942 г. (оба снимка на с.132)

провести на Мальту столь нужный конвой. Это позволило гарнизону и жителям острова продержаться несколько месяцев, прежде чем стратегическая обстановка на театре коренным образом изменилась. Итальянскому флоту операция стоила двух подводных лодок — «Кобальто» и «Дагабур» — и двух крейсеров — тяжелого «Больцано» и легкого «Аттендоло». Последние утром 13 августа торпедировала британская подводная лодка «Анброукен». Оба получили серьезные повреждения, в конечном итоге ставшие для них роковыми.

19 октября положение с топливом снова стало предметом обсуждения на встрече представителей итальянского и германского военно-морского командования. Итальянская сторона настаивала на поставке как минимум 175 тысяч тонн нефти в квартал, что покрывало лишь расходы на ливийских конвойных маршрутах и не обеспечивало потребностей крупных надводных кораблей. Немцы обещали лишь 20 тыс. т ежемесячно. С дефицитом приходилось бороться, забирая топливо с поврежденных кораблей. Ситуация несколько улучшилась лишь во втором квартале 1943 года, когда итальянцы получили наибольшее за всю войну количество нефти — более 195 тыс. тонн. В условиях резкого сокращения как корабельного состава, так и операционной зоны флота этого оказалось более чем достаточно для удовлетворения текущих потребностей и даже позволило создать некий резерв, так пригодившийся в последние дни войны.





Перевод на север

Осенью 1942 г. стратегическое положение стран «Оси» в бассейне Средиземного моря резко ухудшилось. 23 октября британская 8-я армия под командованием генерала Б. Монтгомери начала наступление под Эль-Аламейном, в ходе которого нанесла поражение войскам Роммеля и двинулась на Ливию. Спустя две недели был взят Бенгази. 8 ноября англо-американские войска высадились в Алжире и Марокко (операция «Торч»). В качестве ответной меры 12 ноября германо-итальянские войска начали оккупацию Туниса. Таким образом, центр войны сместился в Западное Средиземноморье.

В создавшихся условиях Супермарина приняла решение о переводе главных сил флота из Ионического моря в Тирренское. 8 ноября 8-я дивизия крейсеров («Гарибальди», «Абруцци» и «Аоста») перешла из Наварина в Мессину, где присоединилась к 3-й дивизии («Гориция» и «Триест»). 12 ноября «Литторио», «Витторио Венето» и «Рома» в сопровождении двенадцати эсминцев типа «Сольдати»* ушли из Таранто и на следующий день прибыли в Неаполь.

Хотя недостаток топлива полностью сковывал их активность, Супермарина полагала, что само присутствие линкоров будет потенциальной угрозой для противника. Отчасти так оно и случилось: эти корабли вызвали серьезную обеспокоенность в британском Адмиралтействе. Англичанам приходилось держать серьезные силы в районе Балеарских островов, чтобы прикрыть маршруты снабжения своих войск в Алжире.

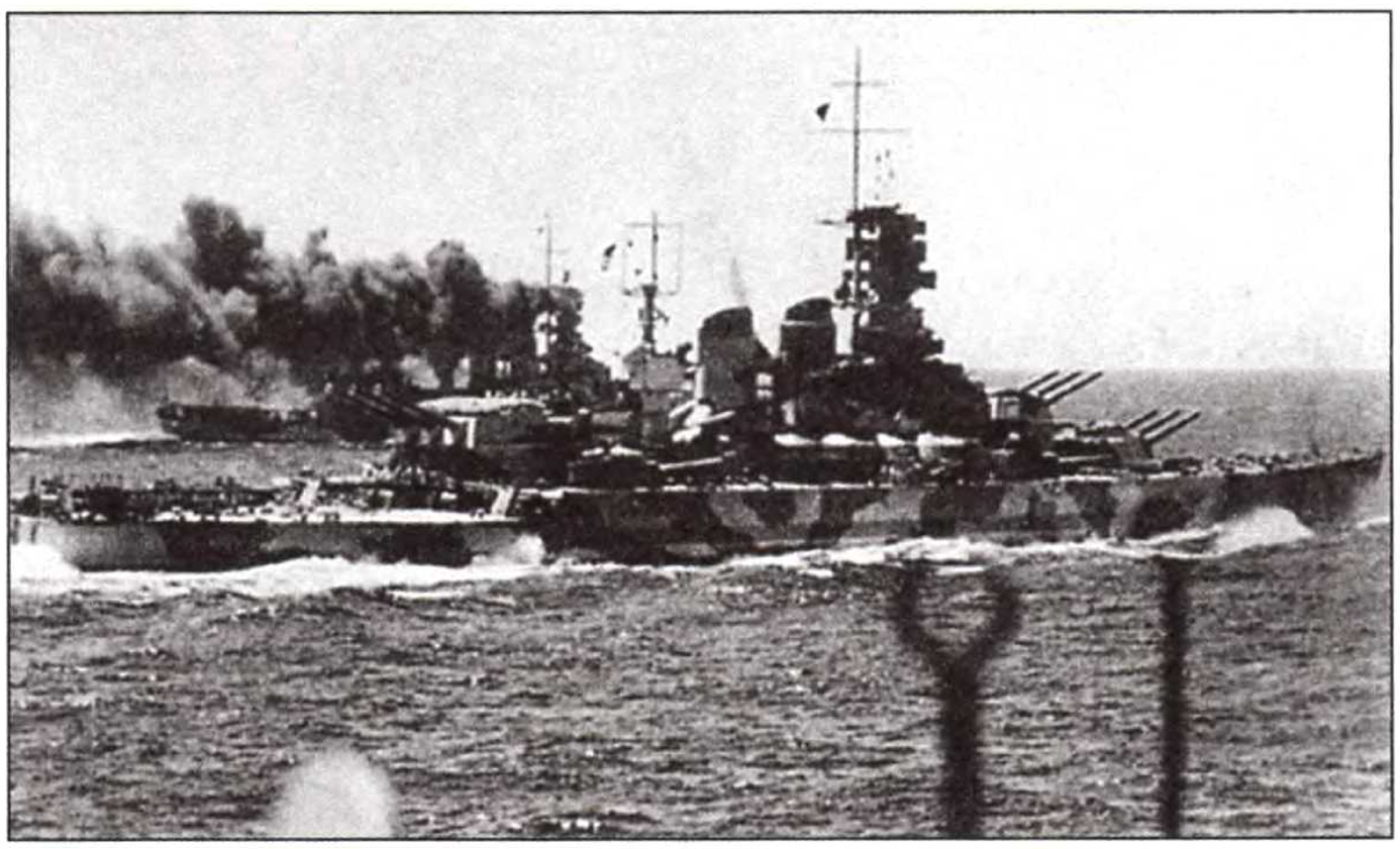
Чтобы нейтрализовать угрозу, союзники начали массированное воздушное наступление против портов Южной Италии. Первый налет произвели 4 декабря двадцать «Либерейторов» 98-й и 376-й авиагрупп ВВС США, выбрав целью линкоры на рейде Неаполя. Несмотря на своевременно выставленную дымовую завесу и плотный зенитный огонь, бомбардировка привела к трагическим последствиям. Хотя ни один из линейных кораблей не получил попаданий, крейсер «Муцио Аттендоло» был потоп-

В в е р х у:
«Литторио» выходит из Мар Пикколо (Таранто) после ремонта повреждений, 26 августа 1942 г. На корабль нанесена новая камуфляжная окраска

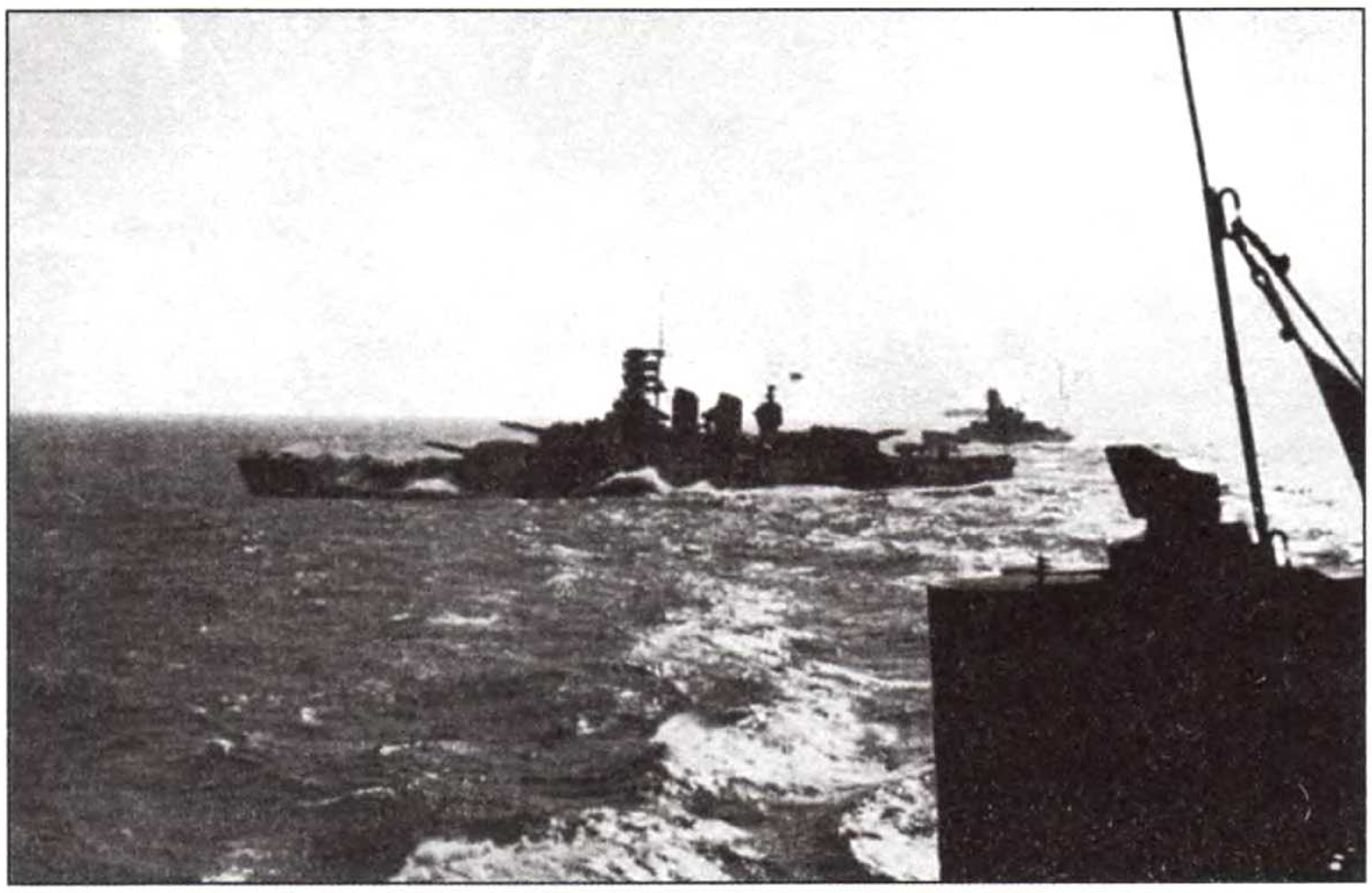
---

* 11-й дивизион («Aviere», «Corsaro», «Legionario», «Bombardiere»), 12-й дивизион («Mitragliere», «Ascari», «Corazziere», «Velite»), 13-й дивизион («Alpino», «Bersagliere», «Granatiere», «Camicia Nera»).

«Рома» следует в кильватер «Витторио Венето» во время учебного похода в заливе Таранто, 16 сентября 1942 г. На катапульте последнего находится истребитель Re.2000



9-я дивизия во время перехода из Неаполя в Специю. На верхнем снимке «Литторио» и «Витторио Венето», снятые с борта «Ромы»; на нижнем — «Литторио» и «Рома», снятые с «Венето»



лен, «Раймондо Монтекукколи», «Эудженио ди Савойя» и один эсминец — повреждены.

Налеты тяжелых бомбардировщиков показали, что имеющаяся противовоздушная оборона баз итальянского флота явно не способна отразить их. Становилось очевидным, что нахождение крупных кораблей в южных базах рано или поздно приведет к их гибели. Поскольку нехватка топлива парализовала всякую активность надводных сил, такой риск становился просто бессмысленным. Исходя из этого, 6 декабря Супермарина отдала приказ о переводе линкоров из Неаполя в Специю. Той же ночью «Литторио», «Витторио Венето» и «Рома» в сопровождении восьми эсминцев* перешли к новому месту базирования.

Снова процитируем М.-А. Брагадина, который дает весьма точную оценку стратегических последствий данного решения: «Перевод флота на север был больше, чем простым перемещением. Развитие военной ситуации на море все более ясно показывало: скорее всего, флот больше не вернется в южные базы... Кроме того, находясь в Специи, корабли оказывались так далеко от района боевых действий, что пропадала сама возможность их эффективного использования. Поэтому такой перевод означал выключение из войны итальянских линкоров».

В течение зимы 1943 года линейные корабли совершили всего несколько выходов в море с учебными целями, зато каждый из них получил возможность пройти профилактический ремонт на заводе «Ансальдо» в Генуе. «Литторио» находился на верфи с 29 января по 3 февраля, «Венето» — с 6 по 10 февраля, «Рома» — с 12 по 20 февраля.

Произошел ряд изменений среди командного состава. 1 марта новым командиром «Литторио» стал капитан 1 ранга Сабато Боттильери. Еще до этого, 7 января, вице-адмирал Бергамини был назначен командующим 1-й эскадрой и поднял свой флаг на «Витторио Венето». Правда, в сложившихся условиях данный пост являлся, скорее, номинальным. В связи с изменением обстановки и понесенными потерями, 4 апреля структура командования итальянского флота была полностью реорганизована. Теперь флот состоял из линейных сил (Forze Navali da Battaglia — FF.NN.BB.), в которые были

---

* 10-й дивизион («Maestrale», «Gioberti», «Legionario», «Bersagliere»), 11-й дивизион («Aviere», «Corsaro», «Geniere», «Bombardiere»).

включены все боеспособные линкоры и крейсера, сил защиты судоходства (Forze Navali di Protezione del Traffico) и подводных сил. Отдельно вводилась должность командующего военно-морскими силами в Таранто, которому подчинялись все боевые корабли, действующие в водах южной Италии. Командующим линейными силами был назначен вице-адмирал Бергамини, поднявший свой флаг на «Литторио». Пост командира 9-й дивизии 7 апреля занял контр-адмирал маркиз Энрико Аккоретти.

Между тем, стратегическая обстановка в Северной Африке приблизилась к катастрофе. 20 марта 1943 г., после длительной подготовки, 8-я британская и 5-я американская армии начали наступление в Тунисе. Уже к концу месяца германо-итальянские войска оказались прижатыми к морю на узком пятачке.

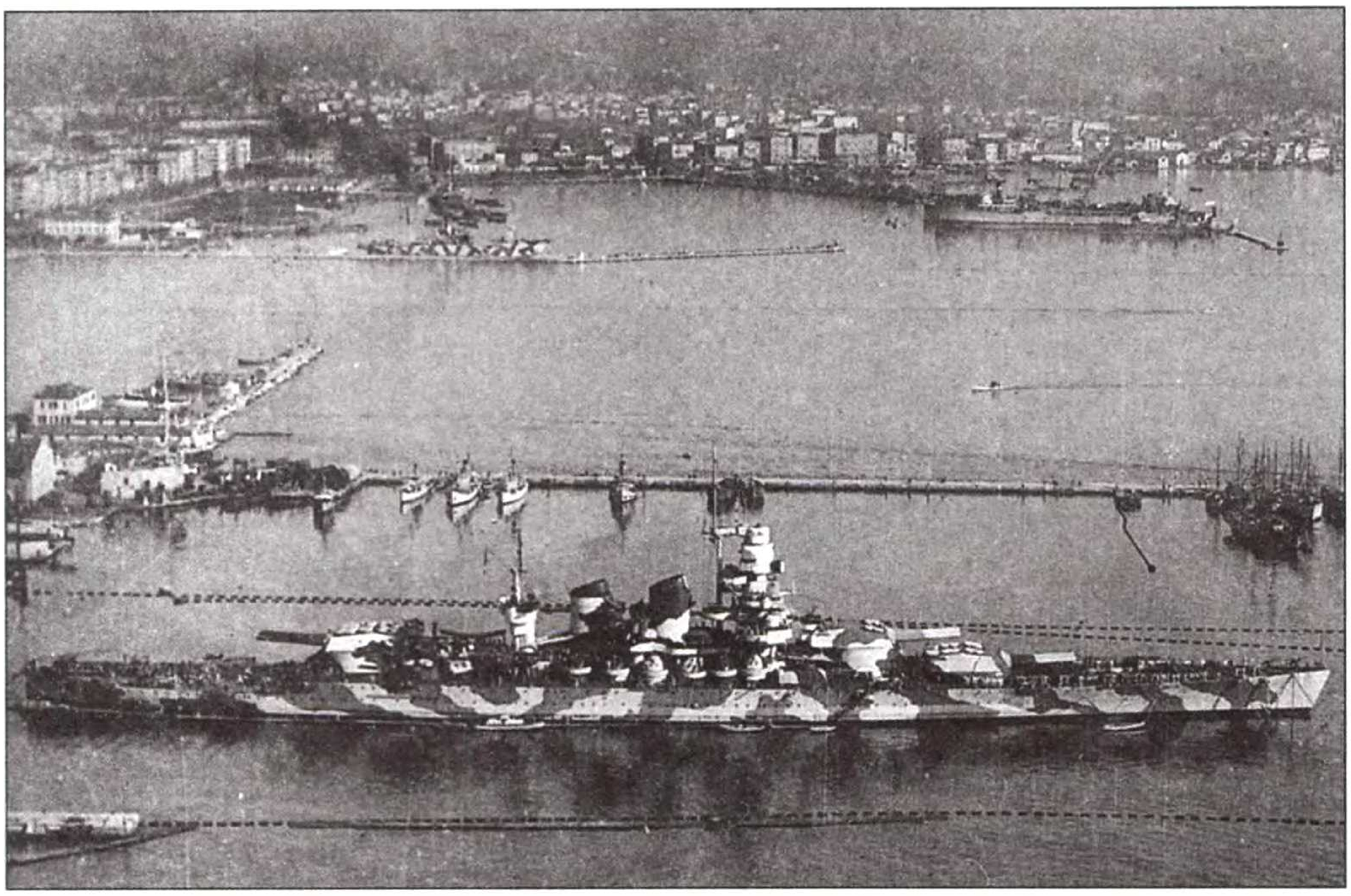
В то же время авиация союзников активизировала деятельность против итальянских военно-морских баз. 10 апреля бомбардировщики B-17 «Летающая крепость» из состава 12-й воздушной армии ВВС США произвели массированный налет на Ла-Маддалену, где базировалась 3-я дивизия крейсеров. В результате «Триест» и торпедные катера MAS-501 и MAS-503 были потоплены, а «Горицция» получила тяжелые повреждения.

Затем настал черед Специи. Еще в феврале эта база подвергалась редким налетам ночных бомбардировщиков, иногда они выставляли мины на выходе из гавани. В ночь на 14 апреля Королевские ВВС осуществили первую мощ-

Аэрофотоснимок района военно-морского арсенала Специи, сделанный британским самолетом-разведчиком в преддверии апрельских налетов 1943 г.

ную атаку, в которой участвовали 211 самолетов Бомбардировочного командования — 208 «Ланкастеров» и 3 «Галифакса».

Согласно итальянским данным, первая бомба взорвалась в 1.15, последний взрыв был зафиксирован в 1.40. Основными объектами бомбардировки являлись доки и оружейные мастерские на территории военно-морской базы. Ценой потери четырех «Ланкастеров», анг-



«Литторио» в бассейне Дука дельи Абруцци в Специи, март 1943 г. На заднем плане виден пароход «Читта ди Милано» в камуфляжной окраске

Повреждения линкора «Литторио» 14 апреля 1943 г.

В 1.37 линкор получил попадание одной 2000-фунтовой (908-кг) бронебойной бомбы в стык крыши и боковой стенки башни №2 с левой стороны. Башня получила следующие повреждения:

— оторвана и деформирована левая передняя боковая бронеплита;

— прогнута крыша башни;

— часть шельфа с левого борта оторвана и сброшена на палубу;

— деформированы и повреждены элементы силового каркаса башни по левому борту;

— сорваны болты крепления броневых плит к левой угловой каркасной балке башни;

— деформирован зарядный элеватор левого орудия;

— поврежден маховик блокировки левого обтюратора;

— повреждены прицельные устройства и башенный дальномер по левой стороне башни;

— небольшие повреждения электрооборудования и проводки.

В башне главного калибра №1 осколками повреждены правая броневая заслонка башенного дальномера и сам дальномер. На лобовой броне и стволах орудий левой носовой 152-мм башни образовались вмятины от осколков, но боеспособность башни не пострадала, однако установленный на этой башне спаренный 20-мм автомат был поврежден осколками и выведен из строя. Повреждения от осколков получили 90-мм установки левого борта:

— установка №1: вмятины на стволе орудия, бронещит пробит, перебит электрический кабель системы управления огнем, орудие выведено из строя;

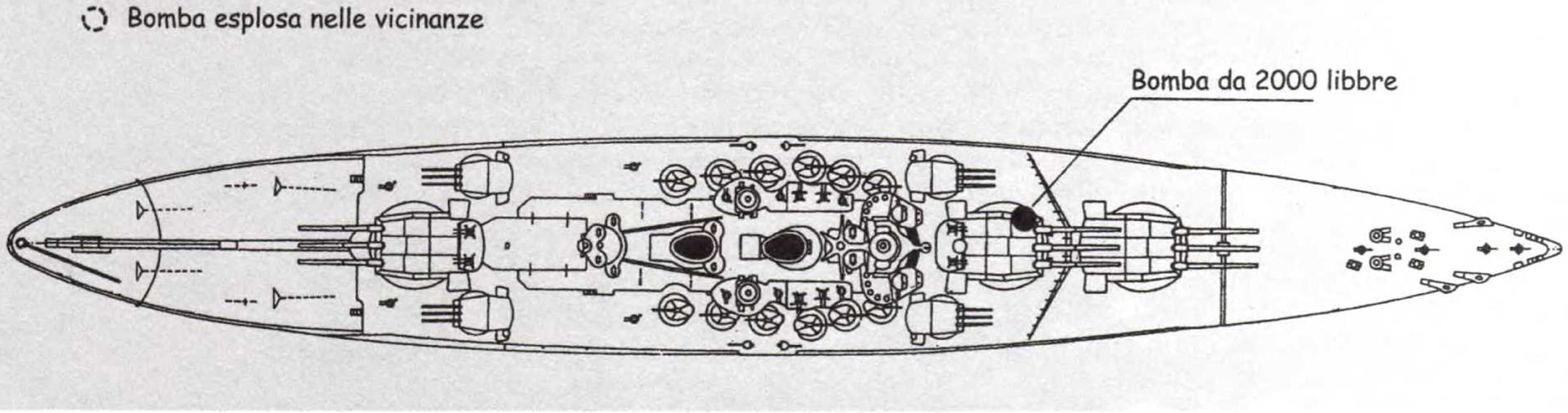
— установка №2: глубокая вмятина на стволе, орудие выведено из строя;

— установка №3: тяжелые повреждения дульной части ствола, орудие выведено из строя.

Образовалось несколько осколочных пробоин в палубе полубака от шп. 180 до носовой оконечности с незначительными повреждениями в подпалубных помещениях. Пробиты осколками ограждение адмиральского и командирского мостиков, а также кожух носовой дымовой трубы. Повреждены осколками и выведены из строя параван левого борта и 4 спасательных плота. Несколько небольших очагов пожаров были быстро погашены. Потери составили 1 человека убитым (из расчета 90-мм установки №1 левого борта). Находившиеся на юте самолеты Re.2000 и Ro.43 также получили ряд осколочных пробоин, но, по всей видимости, от других бомб, разорвавшихся поблизости.

В целом, башня главного калибра продемонстрировала хорошую устойчивость к боевым повреждениям. Орудия остались практически невредимыми. Проведенные после устранения полученных повреждений испытания элеваторов при механической и ручной подаче показали нормальное функционирование механизмов. Тем не менее, данный эпизод показал недостаточную прочность каркаса башни и структур, поддерживающих ее вращающуюся часть, слабость крепления шельфа и, особенно, самих крепежных болтов.

Повреждения линкора были устранены в течение двух недель военно-морским арсеналом Специи при помощи специалистов фирмы «Ансальдо». Для ремонта использованы броневые плиты и часть конструктивных элементов башни, предназначенные для находящегося в достройке линкора «Имперо». Три поврежденных 90-мм орудия были заменены.



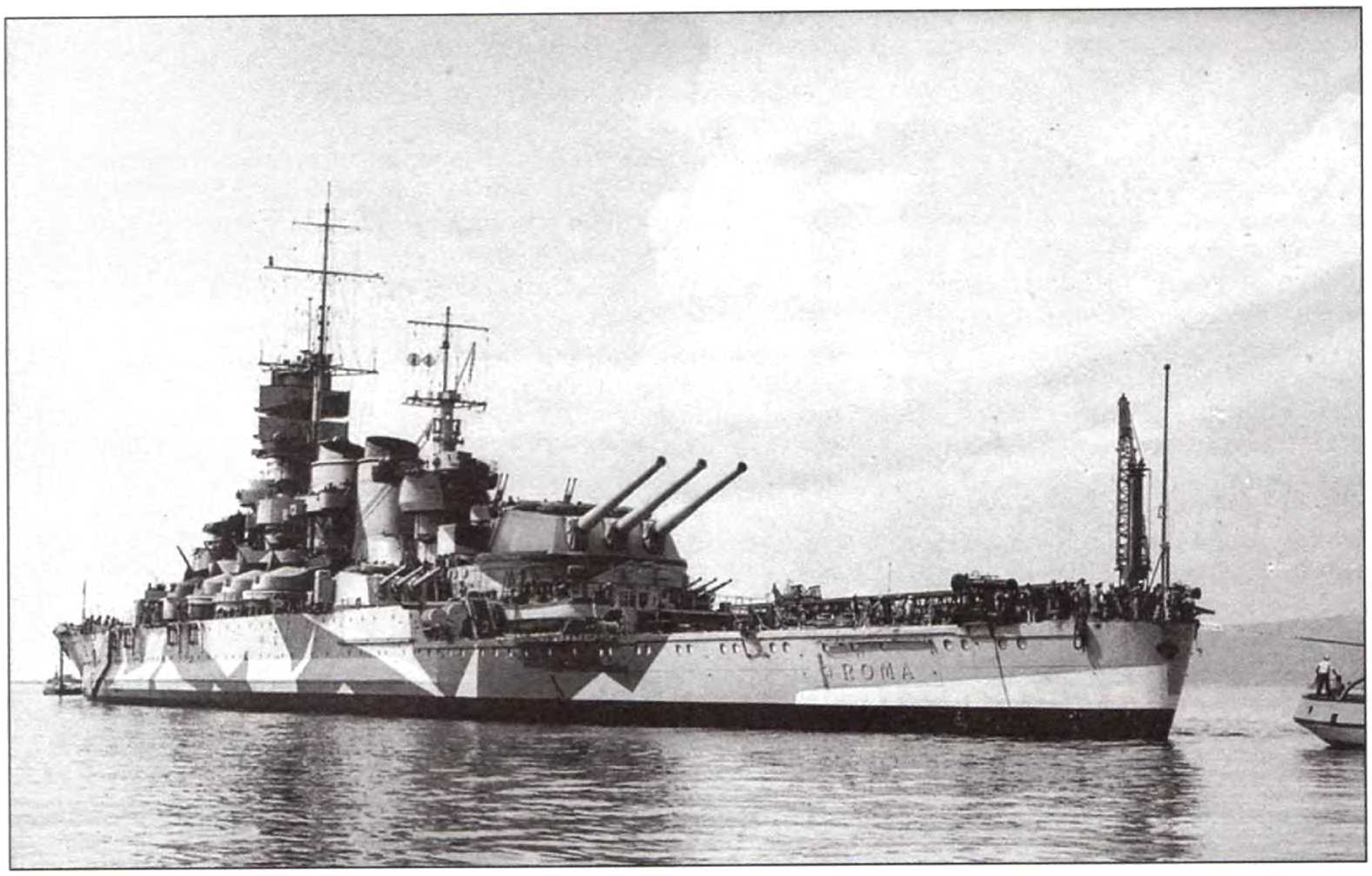
Повреждения линкора «Литторио» в ночь на 19 апреля 1943 г.

Во время налета британских бомбардировщиков линкор был поражен двумя зажигательными авиабомбами (длина 50 см, диаметр 126 мм, толщина стенок 4 мм). Одна попала в прожекторную площадку на кормовой надстройке с правого борта, пробив ее, и взорвалась с сильным выбросом зажигательной смеси на надстроечную палубу. Сами прожекторы при этом никаких повреждений не получили. Вторая бомба попала в пост управления зенитной стрельбой левого борта, пробила его крышу и застряла в этой пробоине. Медленное горение зажигательного состава было потушено песком.

Четыре бомбы разорвались внутри окружавшего корабль бонового заграждения (одна с правого борта, три с левого), засыпав его осколками.

При всей незначительности полученных повреждений, данный эпизод показал слабость бронирования щитов 90-мм орудий, которые могли свободно пробиваться даже зажигательными бомбами.

личане причинили им серьезный ущерб. К счастью для итальянцев, стоявшие в гавани корабли практически не пострадали. Лишь перед самым завершением налета «Литторио» получил прямое попадание 2000-фунтовой бронебойной бомбы в носовую возвышенную башню главного калибра. Были повреждены элементы броневой защиты, хотя башенные механизмы и сами орудия практически не пострадали. Многочисленные осколки вывели из строя три 90-мм орудия и часть зенитных автоматов. Потери ограничились одним убитым и (ряд источников этого не подтверждает) двумя ранеными. В целом пов-



Командир «Ромы» капитан 1 ранга Адоне дель Чима

Линейный корабль «Рома» вскоре после вступления в строй, август 1942 г.

реждения не были значительными и были устранены на месте в течение трех недель. Уже 16 апреля «Литторио» в составе 9-й дивизии выходил в море на учебные стрельбы, правда, поврежденную башню при этом не использовали во избежание непредвиденных последствий. Тем не менее, адмирал Бергамини перенес свой флаг на «Рому».

В ночь на 19 апреля Бомбардировочное командование повторило налет — на этот раз силами 173 «Ланкастеров» и 5 «Галифаксов», еще 8 «Ланкастеров» несли магнитные мины, которые выставили на выходе из порта. Помимо района военно-морской базы, бомбежке подверглась железнодорожная станция, большие разрушения имелись и в самом городе. В гавани был потоплен эсминец «Альпино» и три небольших вспомогательных судна. Из линкоров снова пострадал только «Литторио», но на этот раз повреждения оказались незначительными.* Противовоздушная оборона Специи оказалась совершенно не готовой к отражению столь мощных атак. Всего один английский самолет не вернулся на свой аэродром.

Постепенно сопротивление тунисской группировки было окончательно сломлено. 7 мая пали Бизерта и Тунис, 9 мая капитулировала 5-я армия, 11 мая — 1-я армия. Падение Туниса, хотя и позволило флоту высвободить большинство уцелевших эсминцев для нужд линейных сил, означало неизбежное поражение стран «Оси» в войне на Средиземном море. Союзная авиация продолжала воздушное наступление, планомерно разрушая итальянские военно-морские базы. Опустошительным налетам подверглись Кальяри, Трапани, Палермо,

Линкор «Рома» и тяжелый крейсер «Больцано» (справа на заднем плане) под бомбами американских самолетов в Специи. 13.55 5 июня 1943 г.

* Следует обратить внимание, что в литературе налеты 14 и 19 апреля часто путаются между собой или даже упоминаются как один. Соответственно, все повреждения «Литторио» зачастую относят к 19 апреля. Эта ошибка содержится, например, в авторитетной работе из серии «Orizzonte Mare». Кроме того, итальянские авторы существенно занизили число принимавших участие в налетах бомбардировщиков (30 и 60 соответственно). В монографии С.И. Титушкина «Линейные корабли типа «Витторио Венето» (СПб., 1995) повреждение «Литторио» в тексте правильно датировано 14 апреля, а в иллюстрирующей его схеме — 19 апреля.

Еще одной распространенной ошибкой является приписывание самих налетов американской авиации — как правило, бомбардировщикам B-24 «Либерейтор» из состава 12-й воздушной армии.

Повреждения линкора «Витторио Венето» 5 июня 1943 г.

Находясь в гавани Специи, линкор получил попадания двух 2000-фунтовых (908-кг) бронебойных бомб, сброшенных с большой высоты.

Первая бомба в 13.55 попала в районе 197-го шпангоута левее диаметральной плоскости (2-я зона) за пределами броневой цитадели. Бомба вошла в корпус под углом 12° к вертикали, пробила палубу полубака, верхнюю палубу, 1-ю среднюю палубу (60 мм брони на 10-мм подкладке), 2-ю среднюю палубу, верхнюю платформу, после чего вышла из корпуса через обшивку левого борта и взорвалась в воде под днищем.

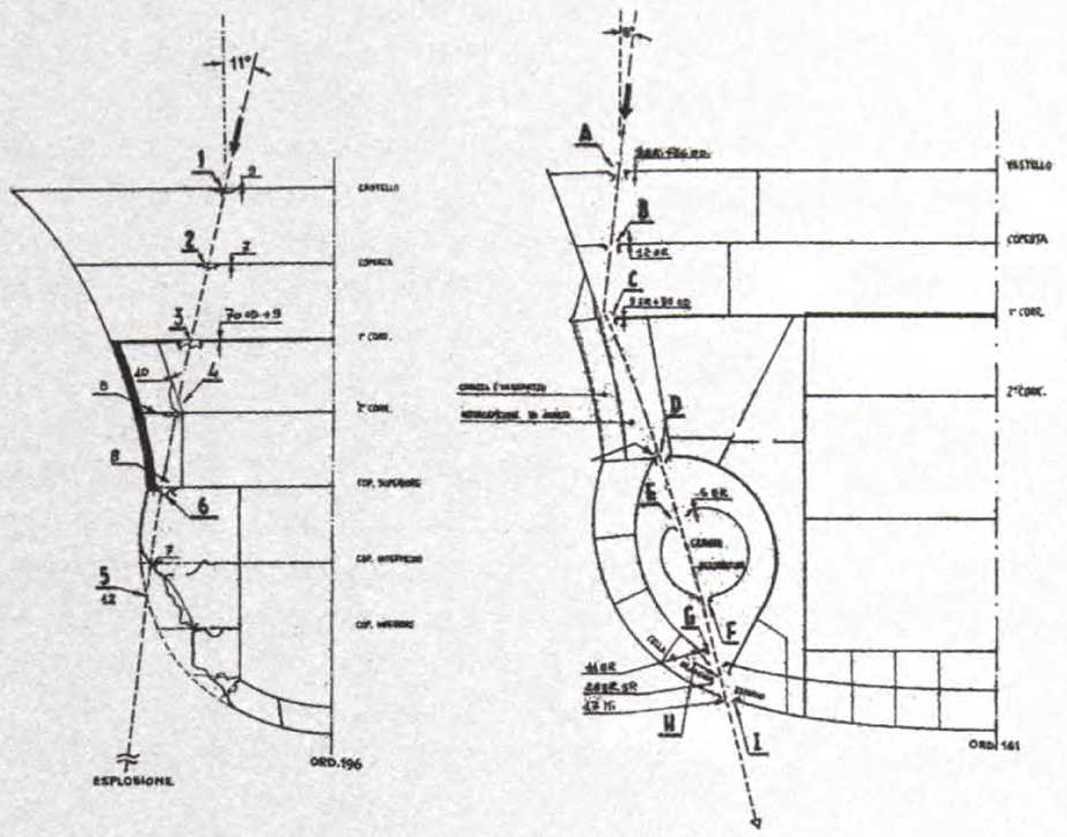
Повреждения на верхних палубах характеризовались как незначительные. В четырех верхних палубах остались аккуратные круглые пробоины диаметром около 390 мм. Под полубаком была сорвана легкая переборка парикмахерской в матросском кубрике. На 2-й средней палубе была пробита и деформирована продольная переборка. Более серьезные повреждения имелись ниже. Палубы бортовых отсеков на средней и нижней платформах были серьезно деформированы. Образовались трещины в нижней части 70-мм броневого пояса. В бортовой обшивке образовалась пробоина размером 1,5х2,5 м.

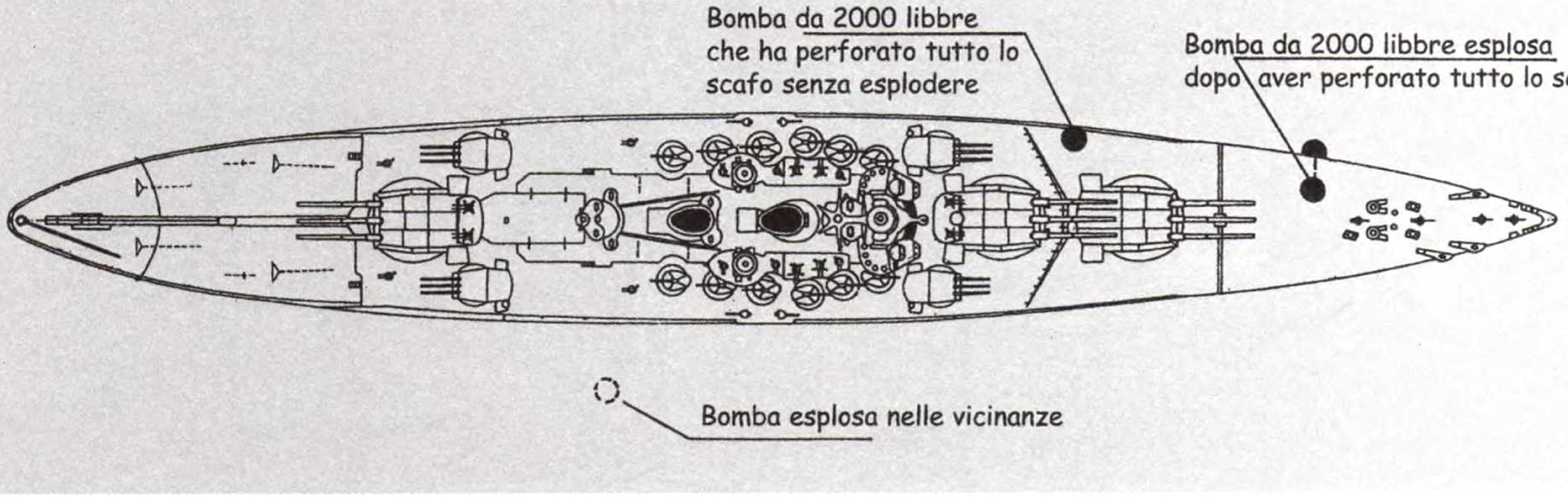
Гидравлический удар от взрыва бомбы в воде вызвал значительные деформации обшивки между шп.188 и 203 (размер зоны деформации 10х5 м) и повреждения корпусных конструкций. Максимальная стрела прогиба достигала 1,5 м в районе шп.197. Через пробоину был затоплен ряд помещений между шп.190 и 199, в том числе корабельный карцер, провизионка, кладовые муки, винный погреб. Через переборку на шп.190 отмечалась незначительная фильтрация. Через поврежденную переборку на шп.199 значительное количество воды проникло в носовые отсеки, для ее откачки пришлось задействовать главный осушительный насос №1. На обеих переборках (на шп.190 и 199) были установлены аварийные подкрепления.

Вторая бомба в 14.00 поразила корабль между шп.160 и 161, напротив носовой башни главного калибра, в метре от левого борта в пределах броневой цитадели (3-я зона). Бомба вошла под углом 8° к вертикали, пробила палубу полубака (36 мм брони на 9-мм подкладке), верхнюю палубу, 1-ю среднюю палубу (100 мм брони на 9-мм подкладке), после чего рикошетом от внутренней продольной 36-мм броневой переборки пробила внешний цилиндр конструктивной подводной защиты с толщиной стенки 40 мм, прошла насквозь через внутренний цилиндр, пробила обшивку второго дна, 28-мм нижний сегмент противоторпедной переборки, обшивку днища и, не взорвавшись, ушла на дно. В общей сложности ей было пробито 204 мм только броневых конструкций (не считая корпусных элементов из кораблестроительной стали), что эквивалентно 137 мм монолитной брони марки OD!

В палубе полубака, верхней и 1-й средней палубах остались аккуратные пробоины диаметром 385—390 мм, однако стык броневой палубы с поясом был незначительно деформирован, прогнувшись на величину до 5 см. Произошло расслоение одной композитной панели главного броневого пояса (между шп.159 и 162). Пробоина в верхнем сегменте противоторпедной переборке имела диаметр около 400 мм, сквозная пробоина внутреннего цилиндра системы ПТЗ — до 700 мм, пробоина во внешнем сегменте и наружной обшивке днища — около 500 мм. Через образовавшуюся пробоину были затоплены отсеки ПТЗ между шп.153 и 163. Продольная 24-мм переборка на шп.159 также была оторвана от основания, в ней образовалась заметная вмятина, а на обратной стороне имелся скол брони, осколки которой в нескольких местах пробили находящуюся за ней легкую переборку.

Близкие разрывы других авиабомб вызвали повреждение корпуса турбины низкого давления кормового ТЗА правого борта, главного осушительного насоса №8, которые вышли из строя. От гидравлических ударов была деформирована обшивка между шп.80 и 106 по правому борту ниже броневого пояса и погнут правый скуловой киль на протяжении от 85-го до 133-го шпангоута. Шпангоуты 86—92 были погнуты, стрела прогиба достигала 3 см. Тем не менее, это не вызвало поступления воды.





В общей сложности корабль принял около 1500 т воды, в том числе 1000 т — в носовые отсеки в результате попадания первой бомбы и 500 — в отсеки ПТЗ через пробоину от второй бомбы. Образовался крен в 1,25° на левый борт и дифферент 1,8 м на нос. Крен был выровнен перекачкой жидких грузов между цистернами второго дна, дифферент — уменьшен до 1,7 м путем приема 170 т воды в кормовые цистерны контрзатопления. Экипаж потерь не понес.

Ремонтные работы начались в Специи. На пробоины был заведен пластырь. После частичной откачки воды и выгрузки боезапаса линкор перешел в Геную, где ремонтировался в доке с 16 июня до 1 июля. Были проведены следующие работы:

— замена приблизительно 60 м² обшивки между шп.189 и 204;

— восстановление шпангоутов 86—92 и обшивки;

— заделка пробоины в броневой палубе;

— восстановление целостности поврежденной панели главного броневого пояса;

— замена стыка пояса с бронепалубой на месте попадания второй бомбы (на площади 0,35 м²);

— заделка всех пробоин, восстановление деформированных участков внутреннего цилиндра системы ПТЗ;

— восстановление поврежденных переборок внутренних помещений;

— подкрепление оснований турбин, ремонт поврежденного оборудования;

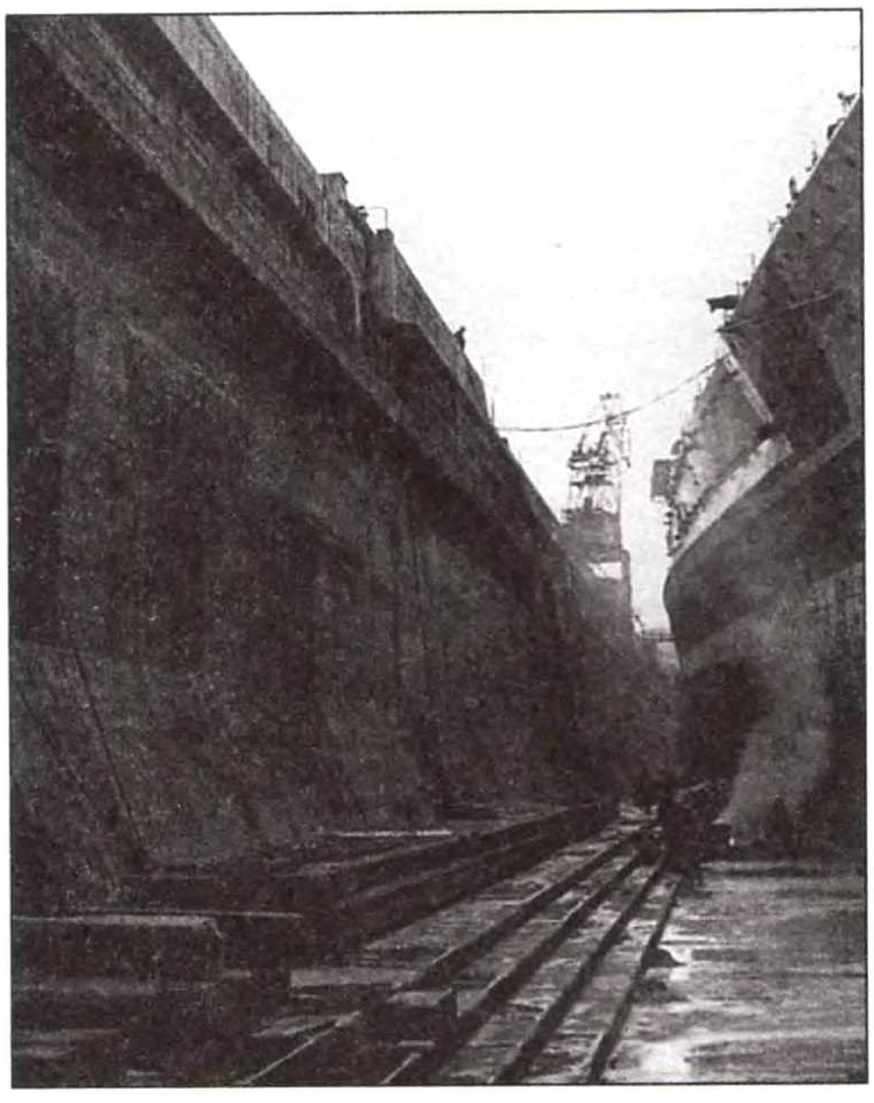
— заделка пробоин в палубах (частично произведена после возвращения корабля в Специю);

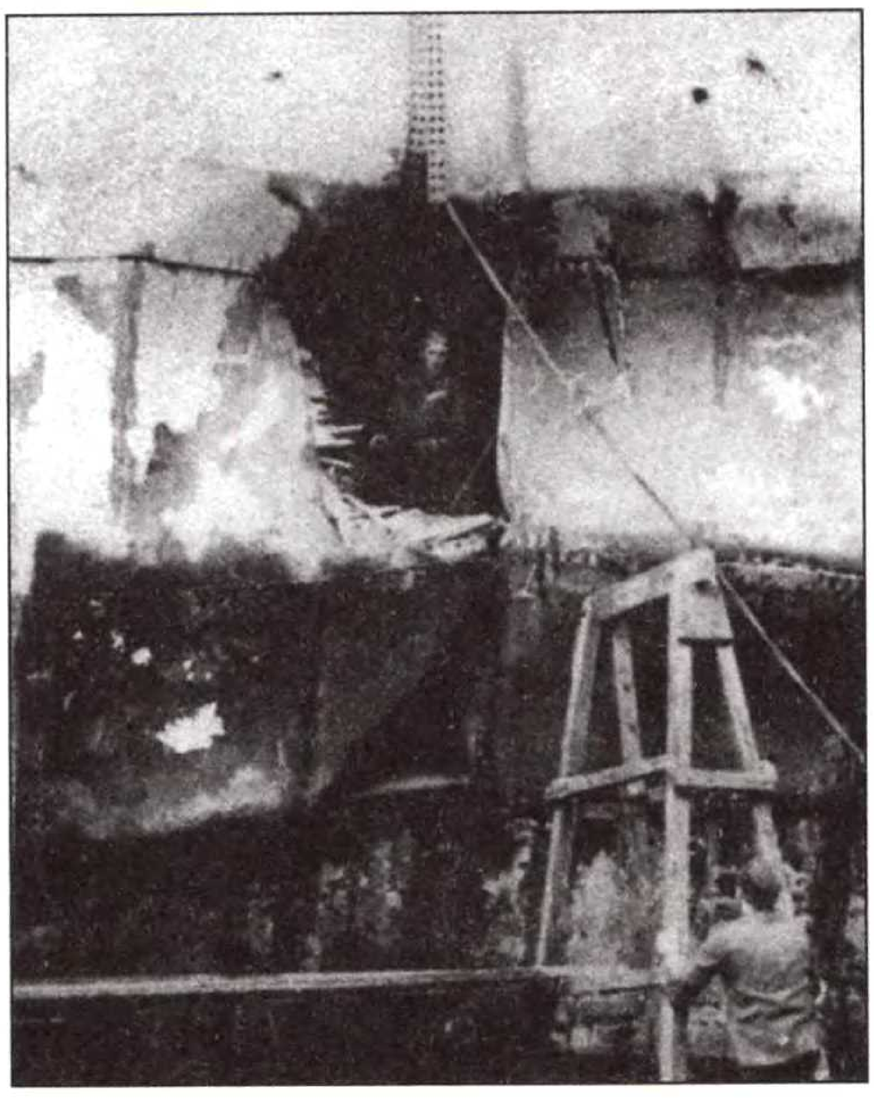
Было отмечено, что в целом корабельные конструкции хорошо выдержали попадания бомб. Переборка на шп.199, хотя и была повреждена, количество проникшей через нее воды характеризовалось как умеренное. Обшивка правого борта в кормовой части, несмотря на серьезные повреждения, вообще не дала течи. Главные водоотливные насосы №№1 и 2 нормально функционировали, несмотря на повреждение опорных стоек. Тем не менее, отмечалось, что если бы бомбы взорвались внутри корпуса, последствия могли стать очень тяжелыми.

Мессина, Ливорно и даже мелкие порты. 28 мая в Ливорно был потоплен старый крейсер «Бари». К концу мая все базы южной Италии можно было считать бесполезными, так как их инфраструктура была полностью или частично уничтожена.

5 июня четырехмоторные бомбардировщики B-17 («Летающие крепости») из состава 9-й воздушной армии США произвели дневной налет на Специю. По своим последствиям он оказался самым ужасным. Пострадали все три линкора, являвшиеся главными объектами атаки. Особенно тяжелые повреждения получил «Витторио Венето», в который попало две 2000-фнт бомбы, и еще одна разорвалась у борта. Обшивка линкора в трех местах была серьезно повреждена, пробита система ПТЗ, корабль принял около 1500 т воды. У носовой части «Ромы» взорвалось две бомбы, в результате чего образовались две большие пробоины. Хотя повреждения корпусных конструкций оказались относительно небольшими, линкор принял более 2300 т воды и сел носом на грунт. Последствия могли быть еще более трагичными, окажись бомбы не бронебойными, а фугасными, с большим содержанием взрывчатки. «Литторио» отделался незначительными повреждениями от близких разрывов. К счастью для итальянцев, экипажи кораблей не понесли потерь. Тем не менее, «Венето» и «Рома» требовали докового ремонта, а так как док в Специи был полностью разрушен, им пришлось идти ремонтироваться в Геную. Адмирал Бергамини был вынужден перейти на «Литторио».

Первым на ремонт ушел «Витторио Венето». 16 июня его поставили в док, а





«Витторио Венето» в сухом доке Генуи. Левый снимок сделан во время планового ремонта в феврале 1943 г. На правом показана пробоина, полученная во время налета 5 июня 1943 г.

Повреждения линкора «Рома» 5 июня 1943 г.

Практически одновременно (в 13.59—14.00) одна 2000-фунтовая бронебойная бомба поразила линкор и вторая разорвалась у его борта. Оба попадания пришлись в носовую часть (2-я зона), вне пределов броневой цитадели.

Прямое попадание пришлось в палубу на шп.222 примерно в 1 метре от борта. Бомба разорвала якорную цепь, пробила палубу полубака (диаметр пробоины около 600 мм), наружную обшивку борта и взорвалась в воде. В результате между шп.221 и 226 на уровне средней платформы в борту образовалась пробоина размером около 6х5 м, а также многочисленные разрывы обшивки. Это привело к затоплению всех помещений в нос от шп.212 ниже верхней платформы, а на участке от шп.222 — ниже 2-й средней палубы.

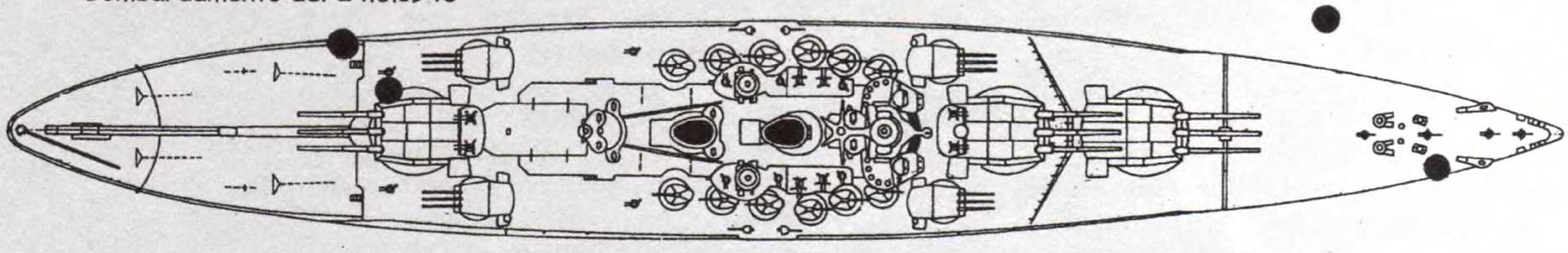
Вторая бомба разорвалась в воде с левого борта очень близко к корпусу корабля. В результате в борту на уровне средней платформы образовалась пробоина размером 8х5 м между шп.221 и 226, а далее в корму на протяжении 9 м возникли разрывы в обшивке. Это привело к затоплению большинства помещений между шп.190 и 212 ниже 1-й средней палубы, в том числе цепного ящика, главного осушительного насоса №1, провизионных кладовых, карцера, выгородки эхолота и гидроакустического поста.

Главная водонепроницаемая переборка на шп.199 и промежуточные переборки на шп.190 и 212 были серьезно повреждены, в то время как через переборку на шп.190 фильтрации воды не отмечалось. Уровень воды на 1-й средней палубе между шп.190 и 212, на верхней платформе между шп.212 и 222 и на 2-й средней палубе в нос от шп.222 достигал 0,5 м.

Всего корабль принял около 2350 т воды, получил крен 1° на левый борт и дифферент на нос 1,5 м, причем дальнейшее его нарастание прекратилось только когда форштевень уперся в грунт. Экипаж потерь не понес.

После подъема «Рома» перешел на ремонт в Геную, где находился в доке с 3 июля по 12 августа. За это время были проведены только необходимые работы по восстановлению боеспособности корабля (заделаны пробоины и восстановлены корпусные конструкции). Мелкие повреждения устранялись по возвращению в Специю силами экипажа и военно-морского арсенала.

Bombardamento del 24.6.1943



Bombardamento del 5.6.1943

Повреждения линкора «Литторио» 5 июня 1943 г.

«Литторио» оказался единственным из линкоров, не получившим в ходе налета прямых попаданий, однако близкие разрывы авиабомб в воде у носовой части корабля причинили ему следующие повреждения:

— разрыв трех бимсов нижней платформы и стрингера левого борта в форпике, повреждения некоторых внутренних переборок и трещина на стыке листов обшивки ниже средней платформы, через которую в корпус попало небольшой количество воды;

— отрыв бортового стрингера между верхней и средней платформой в районе якорных клюзов;

— деформация обшивки в районе шп.223—229 (по левому борту — незначительная, по правому — серьезная), вызвавшая фильтрацию воды через выбитые заклепки;

— вмятина в обшивке между средней и нижней платформой в районе шп.208—210 с небольшой фильтрацией через выбитые заклепки.

Все повреждения были устранены на месте.

уже 1 июля вывели из него. Нужно отдать должное итальянским инженерам и рабочим: корпусные работы заняли всего две недели — совсем небольшой срок для такого объема повреждений.

Подъем «Ромы» с грунта вызвал определенные трудности. В дополнение к значительному размеру самих пробоин, к тому же расположенным рядом друг с другом, вышли из стоя оба главных осушительных насоса, расположенных в носовой части. Пришлось поднимать носовую часть линкора при помощи понтонов, а затем откачивать воду внешними насосами. Чтобы уменьшить осадку до 11 м, необходимых для сво-

Повреждения линкора «Рома» в ночь на 24 июня 1943 г.

Незадолго до полуночи линкор получил попадания двух фугасных авиабомб небольшого калибра в кормовую часть.

Первая бомба попала в шельф кормовой башни главного калибра с левого борта, причинив незначительные повреждения:

— сорвано 78 болтов углового соединения люнета и вертикальной стенки башни;

— погнуто 38 болтов крепления брони шельфа к каркасу;

— уничтожен трап на правой стороне башни;

— осколками повреждена броневая крышка башенного дальномера.

Башенные механизмы, включая даже оптику дальномера, не пострадали. Башня полностью сохранила боеспособность.

Вторая бомба попала в верхнюю палубу на шп.51 с левого борта, образовав в ней пробоину диаметром около 40 мм и вызвав небольшие разрушения в находящихся ниже офицерских помещениях.

Близкие разрывы других авиабомб вызвали трещины в трубках конденсаторов в кормовом машинном отделении.

Корабль не получил пробоин и не имел потерь в составе экипажа. Поврежденные болты в кормовой башне были частично заменены, в других местах вместо болтовых соединений использована электросварка.

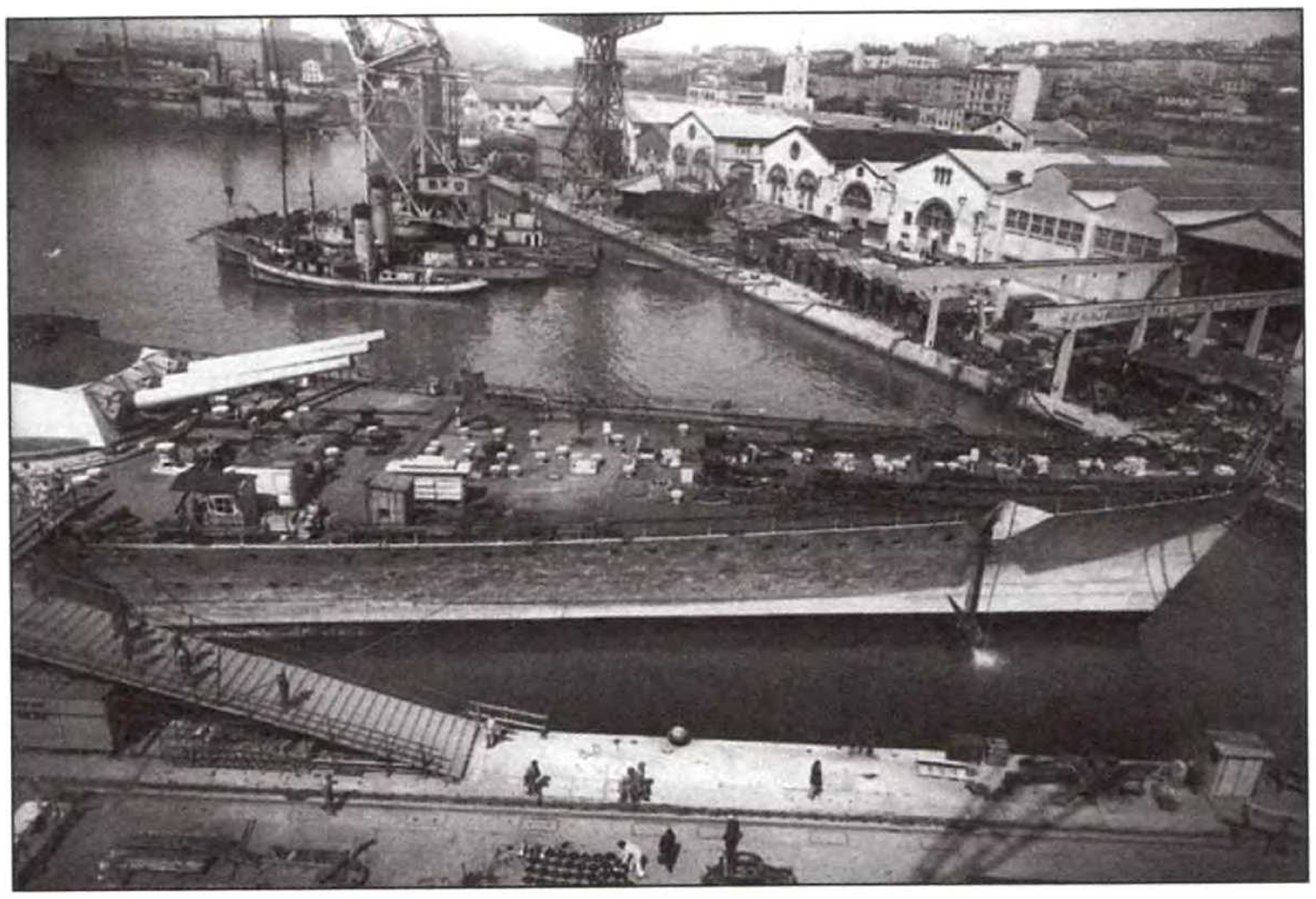
«Рома» на переходе в Лигурийском море, август 1943 г.

бодного выхода из гавани Специи и постановки в док, был выгружен боезапас носовой башни главного калибра, якоря и якорные цепи.

Работы еще не успели завершиться, как в ночь с 23 на 24 июня «Рома» получил новые повреждения во время очередного воздушного налета. Главными целями для 53 «Ланкастеров» Бомбардировочного командования являлись артиллерийские мастерские и нефтехранилище на территории военно-морской базы, поэтому кораблю просто «попал под раздачу». К тому же, англичане использовали фугасные бомбы небольшого калибра, которые не могли причинить бронированному линкору серьезного ущерба. Одна из них попала в кормовую башню главного калибра, вторая пробила палубу юта над офицерскими каютами. Не пришлось даже вносить изменений в план ремонта более тяжелых повреждений, полученных во время предыдущего налета.

Как только завершился ремонт «Венето», «Рома» своим ходом перешел в Геную и 3 июля стал в освободившийся док. Устранение основных повреждений было закончено к 12 августа, хотя часть мелких недоделок впоследствии пришлось доводить силами экипажа. Уже на следующий день корабль вернулся в Специю, и адмирал Бергамини снова поднял на нем свой флаг.

«Рома» на верфи



Падение Сицилии

«Последний акт итальянской трагедии», как назвал его Марк-Антонио Брагадин, начал разворачиваться в середине лета 1943 г. В составленном вскоре после падания Туниса меморандуме Супермарина заявила, что следующей целью союзников будет Сицилия. Первым свидетельством правильности данной оценки стала операция против Пантеллерии. Остров пал 10 июня после многодневных изнуряющих бомбардировок. Спустя два дня капитулировал гарнизон Лампедузы. Во второй половине дня 9 июля Супермарина разослала по кораблям приказ быть готовым к выходу в море к 15.00 следующих суток, чтобы через 17 часов подойти к западному побережью Сицилии, однако начавшаяся утром 10 июля высадка англо-американских войск (операция «Хаски») произошла на ее юго-восточном побережье. В ней участвовала целая армада, состоявшая из 6 линкоров, 2 авианосцев, 19 крейсеров, 3 мониторов, 128 эсминцев и более 700 десантных и транспортных судов. Поддержку с воздуха осуществляли более 4000 самолетов.

Итальянский флот безнадежно уступал противнику. К тому времени 9-я дивизия линкоров («Литторио» и «Витторио Венето») и 7-я дивизия крейсеров («Савойя», «Монтекукколи» и «Аоста») базировались на Специю. Там же ремонтировались тяжелые крейсера «Гориция» и «Больцано». В Генуе находилась 8-я дивизия крейсеров («Гарибальди», «Абруцци») и стоявшие в ремонте «Рома» и легкий крейсер «Аттилио Реголо». В Таранто базировалась 5-я дивизия линкоров, состоявшая из недавно возвращенных в строй после консервации и не прошедших полного курса боевой подготовки «Андреа Дориа» и «Кайо Дуилио», а также недавно созданная Отдельная группа легких крейсеров («Помпео Магно», «Сципионе Африкано» и «Луиджи Кадорна»), однако на эти пять крупных кораблей имелся единственный эсминец. Ситуация с эсминцами вообще была близка к критической: в составе флота оставалось немногим более 20 единиц, причем часть из них ремонтировалась, а другая — действовала в Эгейском море. Положение было настолько тяжелым, что даже межбазовые переходы крейсеров совершались без сопровождения, а в случае экстренного выхода в море в распоряжении командующего могло не оказаться и пяти кораблей!

Неравенство в силах и полное господство авиации союзников в воздухе не оставляло итальянцам шансов на успех в открытом морском сражении, хотя отдельные горячие головы призывали, что лучше дать бой и погибнуть с честью, чем быть бесцельно уничтоженными в собственных базах. Тем не менее, к концу месяца Супермарина спланировала ряд набеговых операций против сил союзников, базировавшихся в только что захваченном Палермо. Крейсера 7-й и 8-й дивизий осуществили два выхода к побережью Сицилии, впрочем, не увенчавшихся успехом.

Однако само существование итальянских линкоров представляло опасность для союзников. Первый лорд Адмиралтейства А.В. Александер в своем выступлении по радио заявил, что «потенциальная угроза со стороны этих кораблей, даже находившихся в своих базах, вынуждала нас держать линкоры и авианосцы для обеспечения безопасности наших конвоев». Иными словами, итальянцы, сами того не желая, реализовали классический принцип «fleet in being».

Неблагоприятное развитие ситуации на фронте привело к падению фашистского правительства. 25 июля Бенито Муссолини был смещен со своего поста и арестован. Новым главой правительства стал маршал Пьетро Бадольо. Начальником Главного морского штаба был назначен адмирал Рафаэле де Куртен, пост его заместителя занял вице-адмирал Луиджи Сансонетти.

Очевидно, что один из мощнейших боевых кораблей более не мог носить имя, связанное с фашистским режимом, поэтому 30 июля 1943 г. «Литторио» был переименован в «Италия». При этом соблюдалась историческая преемственность — данное название уже носил построенный в 1880-е годы броненосец.

Новый начальник Главного морского штаба адмирал Рафаэле де Куртен на борту линкора «Италия» в Специи, 1 августа 1943 г. На правом снимке за спиной Де Куртена — командующий линейными силами адмирал Бергамини

Капитуляция итальянского флота

Перемирие

Хотя военно-политические перипетии, предшествовавшие выходу Италии из войны, лежат за рамками данной работы, совсем не затронуть данный вопрос тоже нельзя. Поэтому мы вкратце осветим ключевые события, касающиеся итальянского флота ...

Перемирие между Италией и западными союзниками было подписано 3 сентября в обстановке строжайшей секретности. Достаточно сказать, что адмирал Де Куртен в тот же день был лишь извещен о якобы начале переговоров, но и эту информацию он должен был хранить в тайне от своего заместителя адмирала Сансонетти.

Тем временем командование флота готовило корабли и личный состав к отражению вторжения союзников на Апеннинский полуостров. Флоту было приказано атаковать неприятельские десантные соединения, даже если это будет означать бой со значительно превосходящими силами. Адмирал Бергамини также отстаивал идею сражаться до конца. Говоря прямо, ввиду очевидного неравенства сил, флот вдохновлялся на «славную гибель», чтобы подобным образом спасти сильно подмоченную честь своего флага.

Как часто бывает в подобных случаях, после длительного периода полной неопределенности события неожиданно стали стремительно развиваться. Утром 7 сентября в районе Палермо было отмечено крупное десантное соединение противника. Итальянский флот, в соответствии с ранее отданным самоубийственным приказом, начал готовиться к выходу в море во второй половине следующего дня. В тот же день Де Куртен нанес визит немецкому главнокомандующему фельдмаршалу Кесселькрингу. По свидетельству генерала Вестфаля, как недюжинный актер, со слезами на глазах, адмирал уверял немцев, что итальянские моряки победят или погибнут. Однако когда флот принял топливо и

Генерал Джузеппе Кастеллано подписывает протокол о капитуляции Италии, 3 сентября 1943 г.

боезапас и уже был готов двинуться навстречу своей гибели, Верховное командование отдало распоряжение от отмене выхода в море без особого приказа — в 18.30 8 сентября сообщение о перемирии передало радио Алжира.

Условия перемирия, составленные весьма дипломатично, предусматривали перевод итальянских боевых кораблей на Мальту под своим флагом и со своими экипажами. Для подслащения пилюли, в документе не упоминалось о «передаче» кораблей или, тем более, о капитуляции. Приказ Супермарины специально подчеркивал: «Запрещается передача кораблей или спуск флага».

Из-за завесы секретности, военно-морскому командованию пришлось принимать важные решения без какой-либо предварительной подготовки, буквально «с листа». Адмирал Бергамини, только утром вернув-

Руководящий и командный состав ВМФ Италии на 8 сентября 1943 г.

Начальник Главного морского штаба	адмирал Рафаэле де Куртен
Заместитель начальника Главного морского штаба	вице-адмирал Луиджи Сансонетти
Второй заместитель начальника Главного морского штаба	контр-адмирал Карло Джартозио
Штаб-секретарь	контр-адмирал Эмилио Феррери
Командующий линейными силами	адмирал Карло Бергамини
Командующий силами защиты судоходства	вице-адмирал Одоардо Сомильи
Командующий подводными силами	вице-адмирал Антонио Леньяни
Командующий военно-морскими силами в Таранто	вице-адмирал Альберто Да Зара
Командующий военно-морским округом Специи	вице-адмирал Джотто Марагини
Командующий военно-морским округом Неаполя	вице-адмирал Фердинандо Касарди
Командующий военно-морским округом Таранто	вице-адмирал Бруто Бривонези
Старший морской начальник на Сардинии	вице-адмирал Бруно Бривонези
Старший морской начальник в Венеции	контр-адмирал Эмилио Брента

Заместитель начальника Главного морского штаба вице-адмирал Луиджи Сансонетти

шийся из Рима, был убежден, что должен будет вести корабли в последний бой. Когда Сансонетти сообщил ему по телефону условия перемирия, тот поначалу отказался этому поверить. Только после долгих увещеваний упрямый адмирал согласился выполнить полученный приказ. После этого командующему линейными силами позвонил адмирал Де Куртен, который приказал следовать в Ла-Маддалену, куда итальянцы собирались эвакуировать короля и правительство. С этой целью из Специи в Чивитавеккью были направлены эсминцы «Вивальди» и «Да Нолли». Уже там Бергамини должен был ждать дальнейших распоряжений. Поздним вечером 8 сентября адмирал созвал совещание всех командиров соединений и кораблей на борту флагманского линкора «Рома» и довел до них полученные приказы. Выход в море был назначен на 3 часа следующих суток.

Выход в море

К половине третьего гавань Специи напоминала растревоженный муравейник. Согласно разработанному штабом Бергамини порядку, первыми в 2.00 в море вышли миноносцы «Пегасо», «Импетуозо», «Орса», «Орионе» и «Ардиментозо», которым ставилась задача разведки маршрута движения главных сил. Остальные корабли — три линкора, три крейсера и восемь эсминцев — собрались в условленной точке «С» мористее внешнего мола, и в 3.00, построившись в походный ордер, легли на курс 220°. В 2.47 из Генуи вышла 8-я дивизия крейсеров в сопровождении единственного миноносца «Либра». В портах остались только корабли, не завершившие ремонта и не способные выйти в море: тяжелые крейсера «Горация» и «Больцано» — в Специи, эсминцы «Маэстрале» и «Кораццьере» — в Генуе.

В 6.15 отряды соединились севернее мыса Капо-Бьянко. Походный ордер эскадры строился следующим образом. Миноносец «Либра» (капитан 3 ранга Никола Риккарди) возглавлял колонну. На левом крамболе у него двигалась 7-я дивизия контр-адмирала Ромео Олива («Савойя», «Аоста», «Монтекукколи»), на правом — 8-я дивизия контр-адмирала Луиджи Бьянкери («Абруцци», «Гарибальди», «Реголо»). Позади и между ними кильватерной колонной шли линкоры «Рома» (под флагом Бергамини), «Италия» и «Витторио Венето» (флаг командира 9-й дивизии контр-адмирала Аккоретти). Группу эскадренных миноносцев при линейных силах возглавлял капитан 1 ранга Франко Гарофало, находившийся на борту «Италии». На левом фланге ордера двигался 12-й дивизион эсминцев капитана 1 ранга Джузеппе Марини («Митральере», «Фучильере», «Карабиньере», «Велите»), аналогичную позицию на правом занимал 14-й дивизион капитана 2 ранга Амьето Бальдо («Леджонарио», «Ориани», «Артильере», «Грекале»). Курс флота оставался прежним — 220°, скорость — 22 узла.

В 6.30 радисты флагманского линкора получили сообщение Супермарины: «Немецкие войска маршируют по Риму». Тем самым, становилось понятно, что союзники и противники для итальянцев поменялись местами. С рассветом Бергамини циркуляром по флоту предупредил о возможности атак вражеских (то есть, теперь уже немецких) торпедоносцев и необходимости усилить наблюдение за воздухом. В 8.40 на траверсе Кальви эскадра нагнала пятерку миноносцев группы «Пегасо», которые, тем не менее, так и продолжали двигаться впереди главных сил. В 9 часов корабли повернули на курс 180° и направились на юг вдоль западного побережья Корсики. Ра-

«Витторио Венето» во время одного из последних перед капитуляцией выходов в море, август 1943 г.

дисты «Ромы» обменялись сообщениями со старшим морским начальником на Сардинии вице-адмиралом Бруно Бривонези* о порядке швартовки в Ла-Маддалене.

Первый немецкий разведывательный самолет Ju-88 появился над эскадрой в 9.41. Он донес по радио состав и курс итальянского соединения, после чего скрылся из виду. Адмирал Бергамини, не слишком надеясь на возможности своей зенитной артиллерии, приказал подготовить к запуску истребители Re-2000, находившиеся на линкорах — два на «Венето» и по одному на «Роме» и «Италии». В 10.30 двухмоторный разведчик показался вновь. На кораблях объявили воздушную тревогу, одновременно эскадра увеличила скорость до 27 узлов и пошла зигзагом. Спорадический зенитный огонь был прекращен по сигналу с «Ромы», на котором самолет был ошибочно принят за английский или американский. Союзники действительно следили за движением итальянского флота, однако на просьбу прикрыть их истребителями ответили отказом, так как тот находился за пределами их радиуса действия.

Нельзя сказать, чтобы итальянцы не прилагали усилий, чтобы обеспечить соединению Бергамини воздушное прикрытие. Заместитель главкома ВВС генерал Джузеппе Санторо отдал соответствующие распоряжения авиационному командованию на Сардинии, однако то просто не располагало достаточными силами. Наиболее боеспособные 8-я и 160-я истребительные авиагруппы (в сумме 32 самолета) были отправлены защищать район столицы, на аэродроме Венафорита близ Ольбии осталось только четыре истребителя «Макки» МС-202 под командованием капитана Ремо Дециани. В 10.30 эти самолеты были подняты в воздух, но из-за ошибочного целеуказания отправились искать соединение между Корсикой и побережьем Тосканы, а не к западу от острова, где то находилось в действительности.

К полудню эскадра достигла залива Асинара и в 12.14 легла на курс 120°. Впереди были минные заграждения, поэтому корабли перестроились в кильватерную линию. Впереди двигались миноносцы группы «Пегасо», за ними выстроились 7-я, 8-я и 9-я дивизии, следом шел «Либра», замыкали строй эсминцы 12-го и 14-го дивизионов. Ожидая встречи с представителями союзников, Бергамини поручил своему флагофицеру капитан-лейтенанту Этторе Унчини выяснить, кто из офицеров флагманского линкора владеет английским языком. В

Состав итальянского флота при переходе на Мальту

командующий флотом — адмирал Бергамини

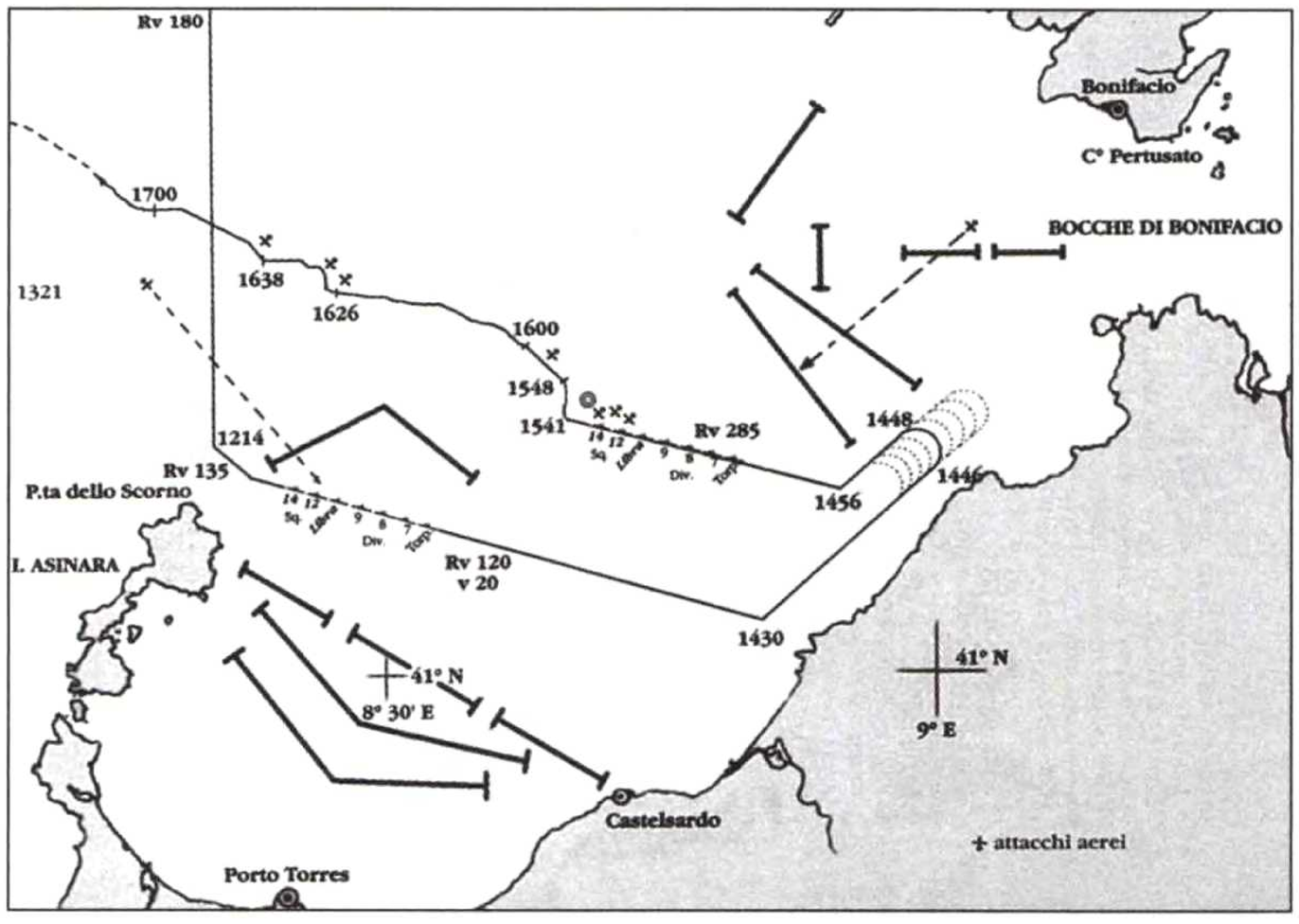
9-я дивизия (контр-адмирал Аккоретти): линейные корабли «Roma» (флаг Бергамини), «Italia», «Vittorio Veneto» (флаг Аккоретти)
7-я дивизия (контр-адмирал Олива): легкие крейсера «Eugenio di Savoia», «Raimondo Montecuccoli», «Attilio Regolo»
8-я дивизия (контр-адмирал Бьянкери): легкие крейсера «Duca degli Abruzzi», «Giuseppe Garibaldi», «Duca d'Aosta»
группа эскадренных миноносцев при линейных силах (капитан 1 ранга Гарофало):
12-й дивизион эсминцев: «Mitragliere», «Fuciliere», «Carabiniere», «Velite»
14-й дивизион эсминцев: «Legionario», «Alfredo Oriani», «Artigliere», «Grecale»
миноносец «Libra»
группа миноносцев: «Pegaso», «Impetuoso», «Orsa», «Orione», «Ardimentoso»

13.20 снова была объявлена воздушная тревога — немецкий самолет приближался с кормы.

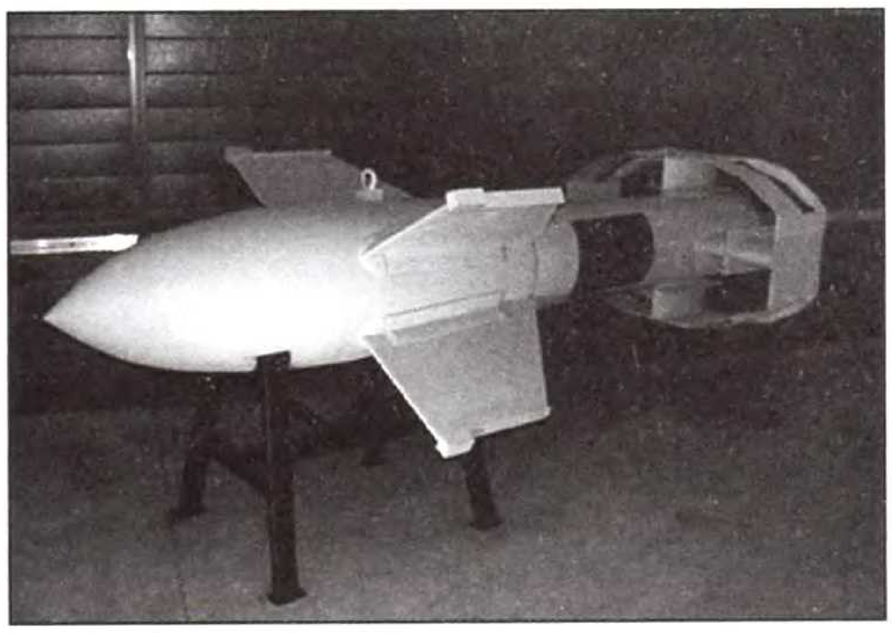
В 14.30 эскадра повернула на северо-восток, чтобы проливом Бонифачо проследовать в Ла-Маддалену. Неожиданно на флагманском линкоре была получена радиограмма из Рима от адмирала Сансонетти, информировавшая о взятии немцами под контроль островов Сардиния и Корсика и о том, что из-за угрозы попасть к ним в руки король и правительство вместо Ла-Маддалены решили отправиться в Бриндизи. С этой целью в небольшой порт Пескара на восточном побережье Апеннинского полуострова был послан корвет «Байонетта», для прикрытия которого из Таранто вышел легкий крейсер «Сципионе Африкано». Эсминцы «Вивальди» и «Да Ноли» получили приказ присоединиться к главным силам, а в случае невозможности — самостоятельно следовать в Бон или на Мальту.

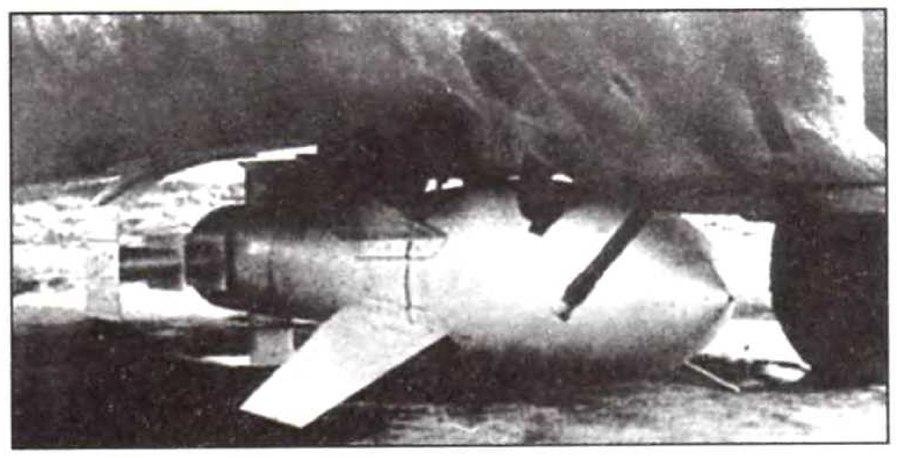
Соединение Бергамини только что вошло в район плотных минных полей, сковывавших маневр, поэтому в 14.46 адмирал ско-

Схема движения итальянского флота в заливе Асинара 9 сентября 1943 г.



* Адмирала Бруно Бривонези не следует путать с его братом, адмиралом Бруто Бривонези, который в период описываемых событий являлся командующим военно-морским округом Таранто.





Командир II/KG 100 майор Бернард Йопе

Бомбаржировщики Do-217K-2 из состава III/KG100 на аэродроме в Южной Франции

С п р а в а: Управляемая бомба FX-1400 в экспозиции авиационного музея (вверху) и на подвеске бомбардировщика Do-217

мандовал разворот «все вдруг» на курс 285°. «Маневр, производившийся на высокой скорости, был выполнен блестяще, что свидетельствует о безукоризненной подготовке командиров кораблей», — отметил в своем рапорте адмирал Бьянкери. Тем самым ордер эскадры перевернулся: впереди оказался 14-й дивизион эсминцев, а замыкающими стали 7-я дивизия крейсеров и миноносцы. Командующий запросил по радио инструкций у Супермарины, на что получил приказ идти в Бон.

Все это происходило на глазах у экипажа очередного самолета-разведчика. К тому времени немцы имели достаточно полную информацию о составе, месте и намерениях итальянского соединения из расшифровок радиопереговоров, которыми так неосмотрительно обменивались их недавние союзники. Реакция со стороны германского командования не заставила себя долго ждать.

Гибель линкора «Рома»

Хотя падение Муссолини застало немцев врасплох, главное командование «Юг» (генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг) быстро разработало план полной оккупации Италии и разоружения ее армии, получивший кодовое наименование «Ахзе» («Ось»). В частности, 7 сентября штаб 100-й бомбардировочной эскадры приступил к разработке операции против итальянского флота в гавани Специи. Поскольку массированные налеты союзной авиации наглядно продемонстрировали, что нанести серьезные повреждения крупному боевому кораблю, даже стоящему в гавани без хода, является не такой уж тривиальной задачей, ставка была сделана на принципиально новое оружие — радиоуправляемые бронебойные бомбы FX-1400 (иногда встречается обозначение PC-1400X).

Разработанная в конструкторском бюро фирмы «Руршталь» под руководством доктора Макса Крамера, эта бомба (в обиходе обычно называемая «Фриц-Х») представляла собой обычную бронебойную бомбу PC-1400, к которой приделывались небольшие плоскости, управляемое крестообразное хвостовое оперение и приемник. В хвостовой части устанавливался огонь-трассер, служивший для обозначения ее курса в условиях пониженной видимости. Двигателя она не имела, поэтому ее полетом, а фактически — падением, можно было управлять в весьма ограниченных пределах: плюс-минус 400 м в продольном и 200 м в поперечном направлении. «Фриц-Х» мог применяться с высот не менее 4000 м, при этом самолет должен был лететь строго прежним курсом, чтобы оператор мог навести бомбу на цель. Для этого им использовалась рукоятка типа хорошо знакомого современному читателю джойстика. При полной массе 1570 кг бомба содержала до 320 кг взрывчатки. Ее общая длина составляла 3,35 м, диаметр 0,56 м, размах оперения — 1,5 м. После сброса с высоты 6000 м бомба достигала скорости около 280 м/с и благодаря стальному закаленному корпусу (толщина стенок в оживальной части до 150 мм) пробивала палубную броню толщиной 130 мм. При этом вероятность прямого попадания в мишень типа линкора составляла 0,13, а при бомбометании с высоты 4—5 км — 0,3—0,2 соответственно Взрыватель был ударного действия с задержкой на время проникновения бомбы внутрь цели. Как заключает П. Смит, «Люфтваффе создали первое после авиа-

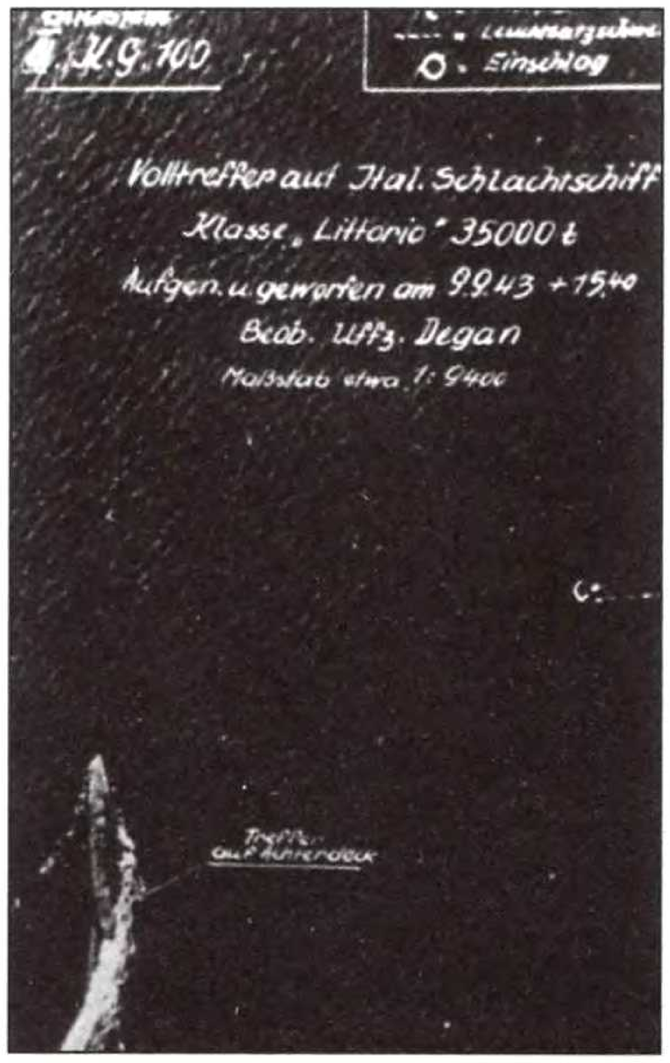
торпеды действительно эффективное авиационное оружие против линкора».

Для применения управляемых бомб данного типа немцы располагали всего одной подготовленной авиагруппой — III/KG 100, базировавшейся на аэродроме Истр в 40 километрах северо-западнее Марселя. Именно ей утром 9 сентября командир 2-й авиационной дивизии генерал-лейтенант Йоганнес Финк отдел приказ нанести удар по итальянскому флоту. Командир группы майор Бернард Йопе поднял в воздух 11 самолетов «Дорнье» Do-217K-2. Полет протекал на высоте 5500 м на скорости всего 180 км/ч. Спустя 2,5 часа группа вышла в район цели. Погода была идеальной для атаки — небольшие облака и практически полный штиль.

В 15.15 на эскадре снова объявили воздушную тревогу. На мачте флагманского линкора подняли сигнал «Р3», означавший «Быть готовыми к открытию зенитного огня». Однако самолеты оставались на большой высоте, вне эффективной досягаемости корабельных зениток, и не проявляли враждебных намерений, поэтому в какой-то момент их приняли за высланное союзниками воздушное прикрытие. Даже когда от бомбардировщиков отделились «светящиеся красные огоньки» (именно так выглядел трассер «Фрица-Х» при наблюдении снизу), это было расценено как опознавательные сигналы или знаки приветствия. Только после того, как в 15.37 в 50 метрах от форштевня крейсера «Эудженио ди Савойя» прогремел первый взрыв, итальянские корабли открыли интенсивный зенитный огонь и пошли зигзагом.

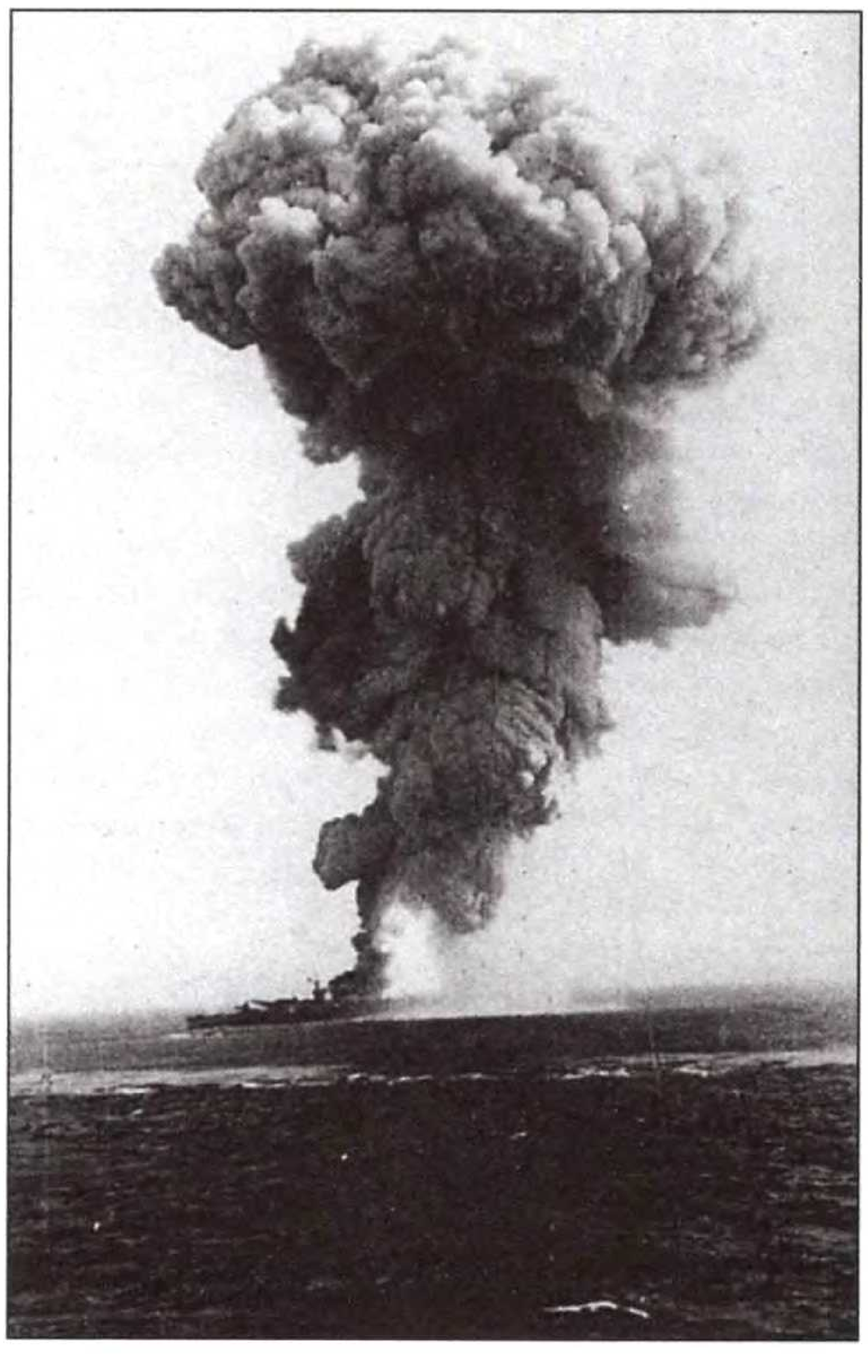
Вторая бомба — по всей видимости, сброшенная с самолета самого майора Йопе — разорвалась слева от кормовой оконечности «Италии». От сотрясения разошлись швы в топливной цистерне, что привело к обводнению и потере 54 т нефти, а также было слегка повреждено перо основного руля. В рапорте контр-адмирала Бьянкери сообщается также о возникших проблемах на кормовом распределительном щите, вызвавших кратковременную потерю рулевого управления, однако в официальном отчете о повреждениях это не нашло отражения.

Затем настала очередь «Ромы». Линкор начал поворот, и его кильватерная струя была хорошо видна с воздуха. Это облегчало задачу командиру 8./KG 100 обер-лейтенанту Генриху Шмецу и его штурману-оператору обер-фельдфебелю Оскару Хюну.* В 15.42 сброшенная ими бомба поразила корабль в центральную часть, попав между 90-мм установками №9 и №11



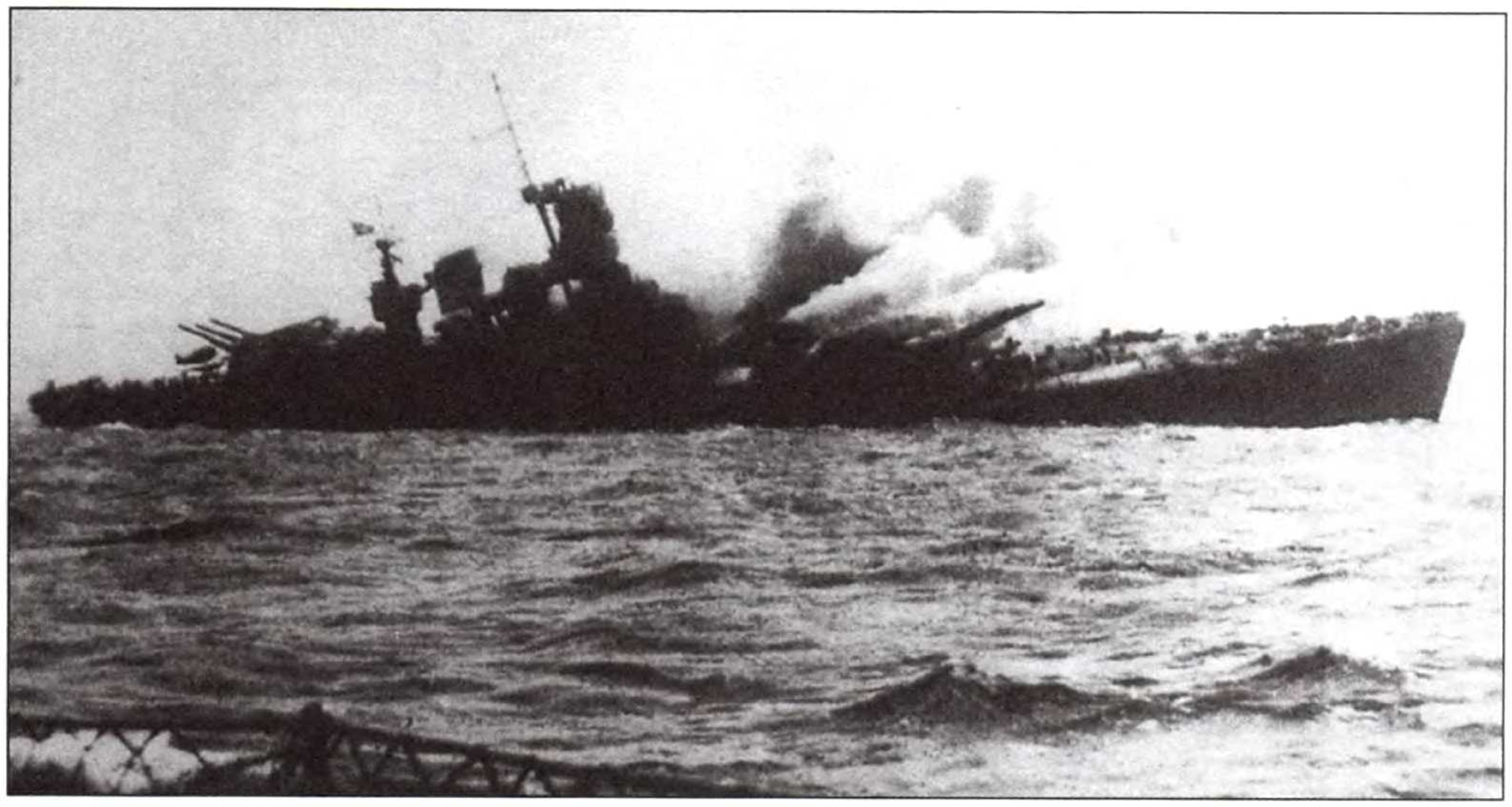
Фотоснимки попадания управляемой бомбы в линкор «Рома», сделанные унтер-офицером Деганом через бомбовый прицел своего самолета

правого борта, пробила корпус насквозь и взорвалась под днищем, вызвав обширные разрушения подводной части с интенсивным поступлением забортной воды. В считанные минуты были затоплены кормовое машинное и два кормовых котельных отделения. Повреждение кабелей вызвало многочисленные короткие замыкания и возгорания в кормовой части. Скорость быстро упала с 22 до 16 узлов.



15.52. Взрыв погребов линкора «Рома»

* В ряде публикаций по истории германской авиации первое, а иногда и второе попадание в «Рому» приписывается экипажу самого майора Йопе.



Около 16.00. Агония линкора... «Рома» сильно накренился на правый борт, район носовой возвышенной башни охвачен пожаром

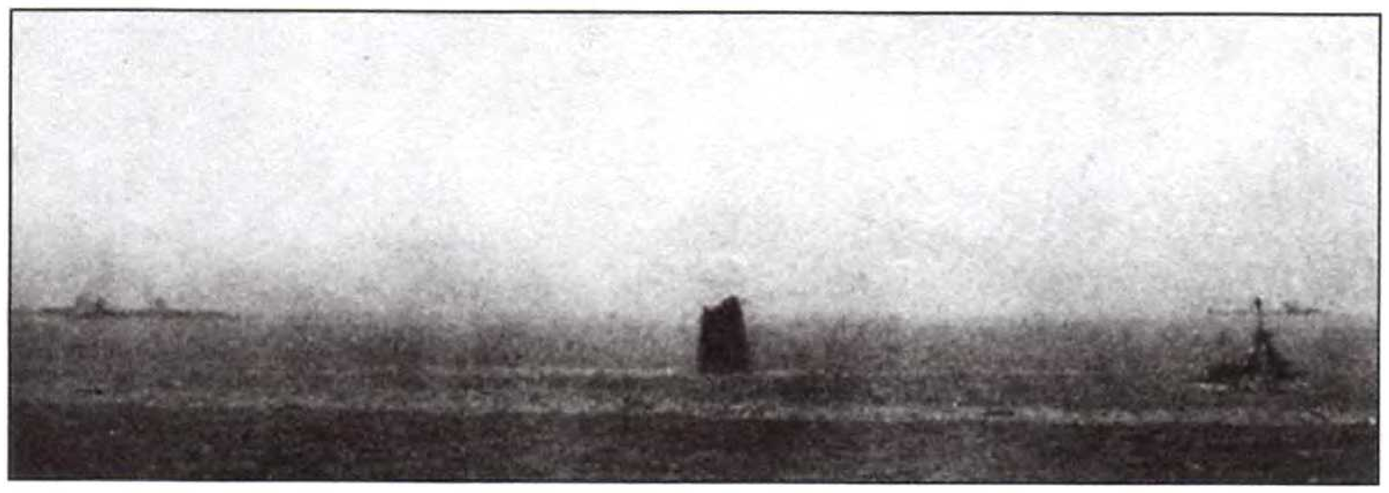
«Рома» покинул строй соединения, его экипаж энергично боролся за живучесть. Контрзатоплениями крен довольно быстро выправили до 2°. По команде с центрального поста затопили погреб кормовой башни главного калибра, в котором резко повысилась температура. В целом, последствия взрыва были устранены, корабль сохранил боеспособность с несколько уменьшившимся запасом плавучести и остойчивости. Но спустя десять минут линкор поразила вторая бомба.

Надо сказать, что унтер-офицер Ойген Деган — штурман-оператор из экипажа обер-фельдфебеля Курта Штайнборна — выполнил свою задачу просто блестяще. Попадание пришлось между башеннопо-добной надстройкой, носовой возвышенной башней главного калибра и левой носовой 152-мм башней. Бомба пробила четыре палубы и взорвалась в нижней части носового машинного отделения, разрушив переборку погреба 152-мм боезапаса и вызвав его детонацию. От этого взрыва, в свою очередь, с ужасным грохотом детонировали погреба носовых 381-мм башен (всего около 700 т боеприпасов). Очевидцы наблюдали подброшенную вверх и вращавшуюся в воздухе башню главного калибра. Над носовой частью линкора на высоту около 500 метров поднялся столб черного дыма. Район носового машинного отделения и погребов был затоплен, корабль лишился хода и стал медленно погружаться, имея дифферент на нос и кренясь на правый борт. Башеннoподобная надстройка завалилась вперед и направо. У носовых башен бушевал сильный пожар, периодически взрывались кранцы готового боезапаса зенитных орудий и автоматов.

Адмирал Олива, находившийся на борту «Эудженио ди Савойя», оказавшегося в результате всех перестроений в самом хвосте колонны, и не видевший на фоне заходящего солнца деталей трагедии, в 16.01 послал запрос адмиралу Аккоретти: «Какой корабль поражен?» Командир 9-й дивизии ответил: «Уверен, что «Рома». Предлагаю послать два эсминца для спасения экипажа. Мы должны идти дальше». В 16.07 адмирал Бьянкери приказал эсминцам «Митральере», «Фучильере» и «Карабиньере» оказать помощь флагману. Спустя две минуты Олива отдал аналогичный приказ крейсеру «Аттилио Реголо» и миноносцам «Пегасо», «Орса» и «Импетуозо».

В 16.11 «Рома» переломился в районе носовой надстройки. Обе половины корпуса быстро перевернулись, встали вертикально и пошли ко дну. Дольше всего на поверхности оставалась корма с блестящими на солнце винтами. К 16.18 линкор полностью скрылся под водой в точке с координатами 42°10' с.ш. и 8°40' в.д. Вместе с ним погибло 1227 итальянских моряков, включая адмирала Карло Бергамини,* его

16.15. Конец... Над водой осталась только кормовая оконечность «Ромы»



* После фактического раскола Италии адмирал Карло Бергамини был посмертно представлен к Золотой медали за воинскую доблесть сразу обеими сторонами — и сотрудничавшим с союзниками правительством Бадольо, и оказавшимся под фактическим контролем немцев руководством Итальянской Социалистской республики во главе с Муссолини (так называемая «республика Сало»). Последнее объявило, что командующий вел флот не для сдачи союзникам, а на интернирование в Испанию.

Повреждения и гибель линкора «Рома» 9 сентября 1943 г.

«Рома» получил попадания двух радиоуправляемых бронебойных бомб РС-1400Х (общий вес 1570 кг, заряд 320 кг).

Первая бомба поразила корабль в 15.42 (по другим данным — в 15.46) в 1 метре от борта между 90-мм установками №9 и №11 правого борта под углом около 15°. Она пробила корпус насквозь (включая 36-мм палубу полубака, 90-мм главную бронепалубу и 24-мм продольную переборку) и взорвалась под днищем в районе отсека котлов №7—8 или кормового машинного отделения. Наиболее важными из причиненных взрывом повреждений были:

— разрушены и затоплены отделения котлов №№5—6 и 7—8, кормовое турбинное отделение и смежные помещения;

— затоплены отсеки системы конструктивной подводной защиты в районе попадания;

— вышли из строя 90-мм установки №№ 7, 9 и 11 правого борта, повреждены установки №№2, 4 и 6 левого борта;

— антенна радара «Gufo» упала на ночной пост управления огнем 152-мм артиллерии правого борта;

— в кормовой части корабля возникли множественные пожары.

Вся кормовая часть оказалась временно обесточенной. Данное повреждение удалось быстро устранить переключением генераторов. Из-за обрывов телефонных кабелей нарушилась внутрикорабельная связь.

В результате взрыва линкор утратил некоторый запас плавучести и остойчивости. Скорость упала с 22 до 16 уз. В интервале между первым и вторым попаданиями было затоплено несколько отсеков контрзатопления по левому борту, а также погреб кормовой башни главного калибра, в котором резко поднялась температура. К моменту второго попадания линкор имел крен 2° на правый борт, однако сохранял боеспособность.

Вторая бомба поразила корабль в 15.52 в центр треугольника, образованного башенноподобной надстройкой, 381-мм башней №2 и 152-мм башней №2 (носовая левого борта) под углом, близким к нормали. Она пробила палубу полубака (36-мм брони на 8-мм подкладке), верхнюю палубу, 1-ю среднюю палубу (100-мм брони на 12-мм подкладке) и взорвалась, по всей видимости, в носовом турбинном отделении по левому борту. Спустя примерно 10 секунд произошла детонация погребов боезапаса. В результате корабль получил фатальные повреждения:

— левый носовой ТЗА полностью разрушен, носовое турбинное отделение затоплено;

— взрыв погребов сорвал носовую возвышенную башню главного калибра (весом более 1600 т) и отбросил ее далеко за борт, отсеки погребов были полностью затоплены;

— носовая башенноподобная надстройка завалилась вперед и на правый борт;

— по всему кораблю пропало электричество;

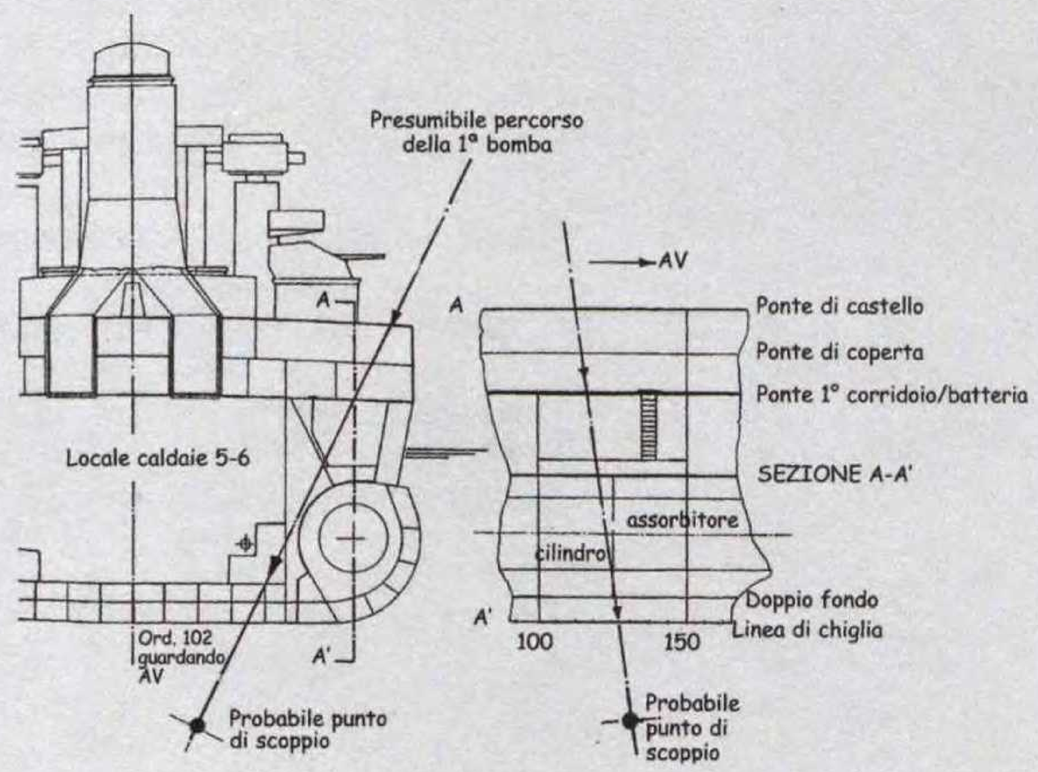
— возникли сильные пожары в носовой части;

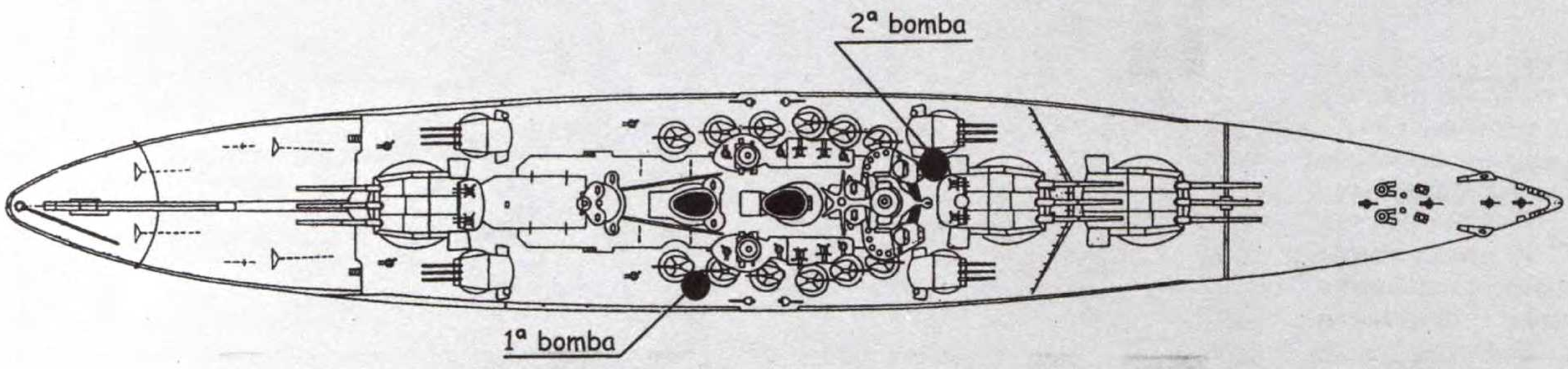
— вследствие обширных затоплений метацентрическая высота упала до критического значения.

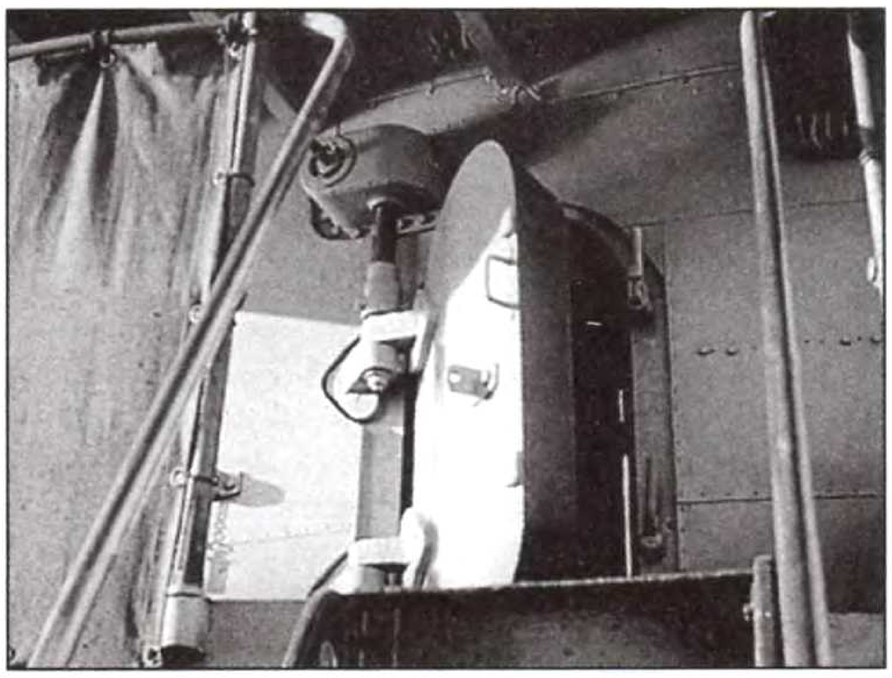
Сразу после взрыва «Рома» получил крен 10—12° на правый борт и сильный дифферент на нос, поэтому борт возвышался над водой не более чем на 0,5 м. После этого дальнейшее нарастание крена временно прекратилось, что дало возможность значительной части экипажа собраться в менее поврежденной кормовой части. Как показал опрос 190 свидетелей, большинство из них покинули корабль именно в эти минуты.

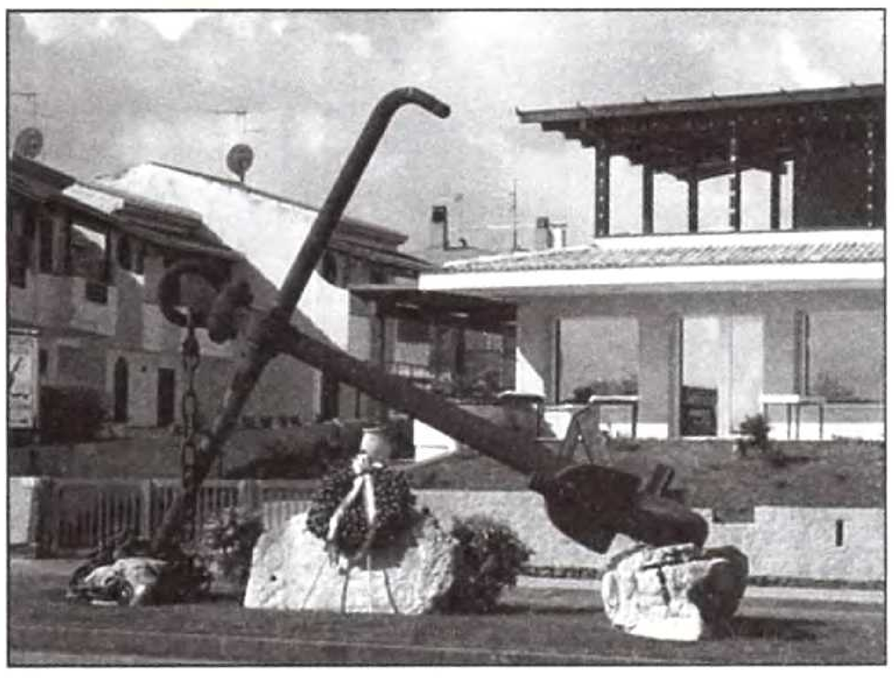
Вслед за этим крен стал стремительно нарастать. По всей вероятности, увеличившаяся нагрузка на поврежденные в результате взрыва первой бомбы переборки привела к их деформации и разрушению, что вызвало дальнейшее затопление отсеков конструктивной подводной защиты. С увеличением крена верхние палубы корабля перестали оказывать сопротивление деформации сжатия, и основная нагрузка пришлась на элементы продольного набора, серьезно пострадавшие от взрыва, что привело к их разрыву. В 16.11 (спустя 19 минут после попадания второй бомбы), когда корабль почти лег на правый борт, корпус переломился в районе носовой надстройки, после чего обе половины быстро перевернулись и встали почти вертикально. В 16.15 «Рома» затонул в точке с координатами 42°10' с.ш./8°40' в.д.

По официальным данным, вместе с кораблем погибло 1253 человека, спасено и выжило 596 человек. Все уцелевшие в момент катастрофы находились в кормовой части линкора; из находившихся в носовой части спасся только один сигнальщик. Специальная следственная комиссия особо подчеркнула, что число погибших могло быть намного больше, если бы линкор не продержался на плаву около 20 минут.









Броневая дверь боевой рубки линкора «Витторио Венето»

С п р а в а: Мемориал в честь погибших на линкоре «Рома» в г.Порто-Торрес на Сардинии

начальника штаба младшего контр-адмирала Станислао Карачотти и командира корабля капитана 1 ранга Адоне дель Чима. Помимо этого, есть сведения, что на борту «Ромы» находились члены семей некоторых офицеров, не учтенные в официальных списках потерь. Из 1849 человек команды линкора спасти удалось только 622, но 26 из них впоследствии скончались от полученных ранений и ожогов.

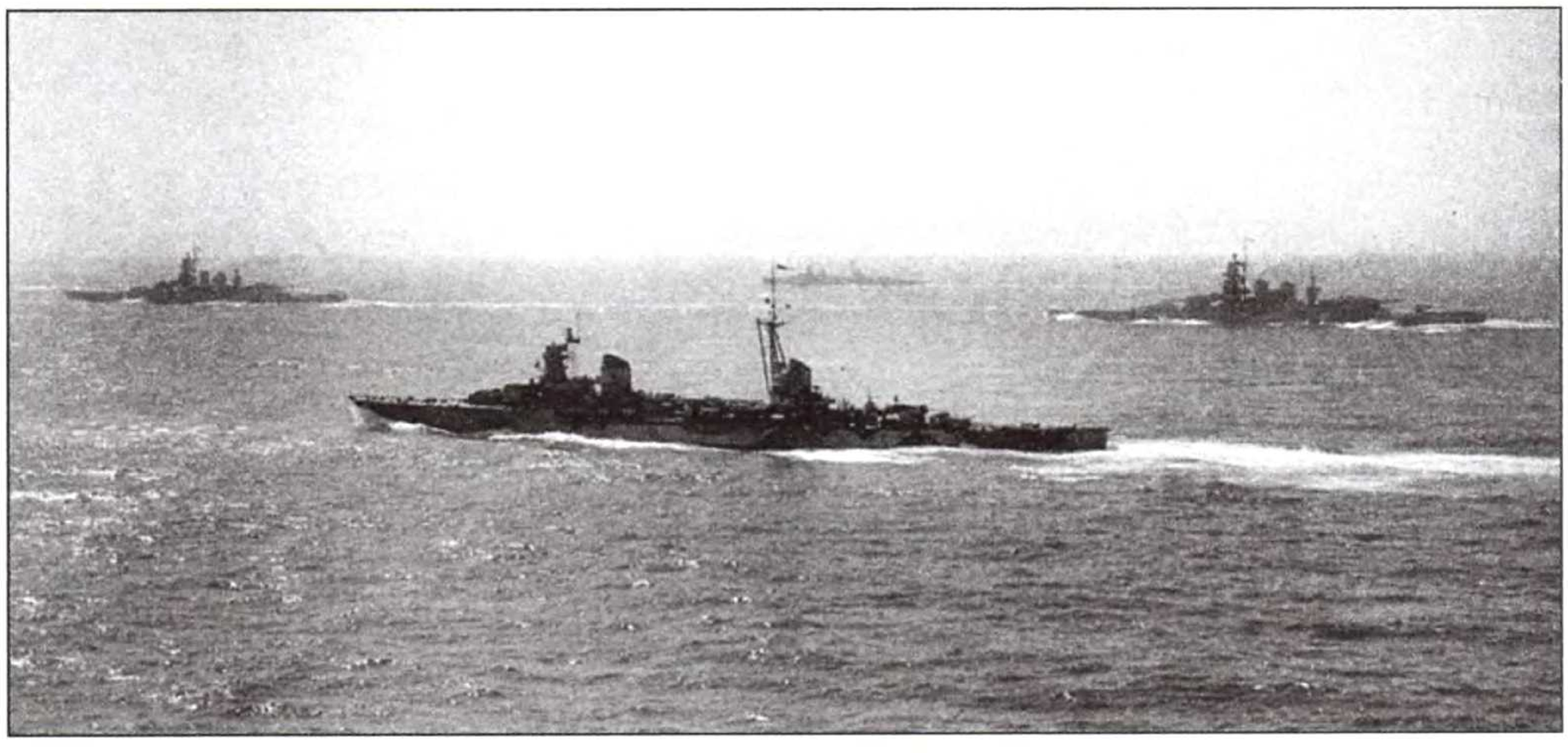
После окончания войны, в 1945—1946 гг., велась работа специальной следственной комиссии (Commissione d'Inchiesta Speciale — CIS), которая, основываясь на свидетельствах 190 оставшихся в живых членов экипажа, составила подробную картину гибели корабля. В ее отчете говорилось, что на борту не было паники, все приказы выполнялись четко и спокойно. Многие унтер-офицеры и матросы рисковали собственной жизнью ради спасения товарищей.

Потери экипажа линкора «Рома»

	По штату	Погибло	Осталось в живых
Офицеры	114	86	28
Старшины	224	175	49
Матросы	1511	992	519
Всего	1849	1253	596

Капитан-лейтенант Агостино Инчиза делла Рокетта — командир 90-мм батареи левого борта; старший из уцелевших офицеров линкора — вспоминал, что уже будучи серьезно обожженным поднялся на адмиральский мостик, чтобы попытаться оказать помощь находившимся там, однако дверь в адмиральскую рубку оказалась задраенной изнутри, как предписывалось по боевой тревоге. Убедившись в бесплодности попыток открыть ее снаружи, Рокетта бросился на корму. Там он увидел старшего по званию офицера штаба командующего, который отдал приказ оставить корабль. Все, кто смог, воспользовались этим шансом, так как очень скоро корабль разломился и пошел на дно, сопровождаемый криками «Да здравствует Италия! Да здравствует король!»

В 16.22 контр-адмирал Олива передал, что, как следующий по старшинству, принимает командование флотом. Эскадра продолжала следовать в северо-западном направлении, когда в небе появилась новая группа самолетов. В 16.29 «Италия» был поражен еще одной управляемой бомбой. Она попала в районе носовых башен главного калибра с правого борта, пробила две палубы и вышла через бортовую обшивку, взорвавшись в воде у борта. Внешняя обшивка системы конструктивной подводной



Итальянский флот на пути на Мальту, 10 сентября 1943 г. На переднем плане «Эудженио ди Савойя» под флагом контр-адмирала Олива, за ним — «Витторио Венето», «Дука д'Аоста» и «Италия»

Повреждения линкора «Италия» (бывш. «Литторио») 9 сентября 1943 г.

В ходе того же налета, когда погиб «Рома», «Италия» получил прямое попадание радиоуправляемой бронебойной бомбы PC-1400X (общий вес 1570 кг, заряд 320 кг), еще одна разорвалась рядом с кораблем.

Первый близкий разрыв произошел приблизительно в 10 м от ахтерштевня с левого борта. От сотрясения разошлись швы в топливной цистерне, что привело к обводнению и потере 54 т нефти, а также было слегка повреждено перо основного руля, никак не отразившееся на управляемости.

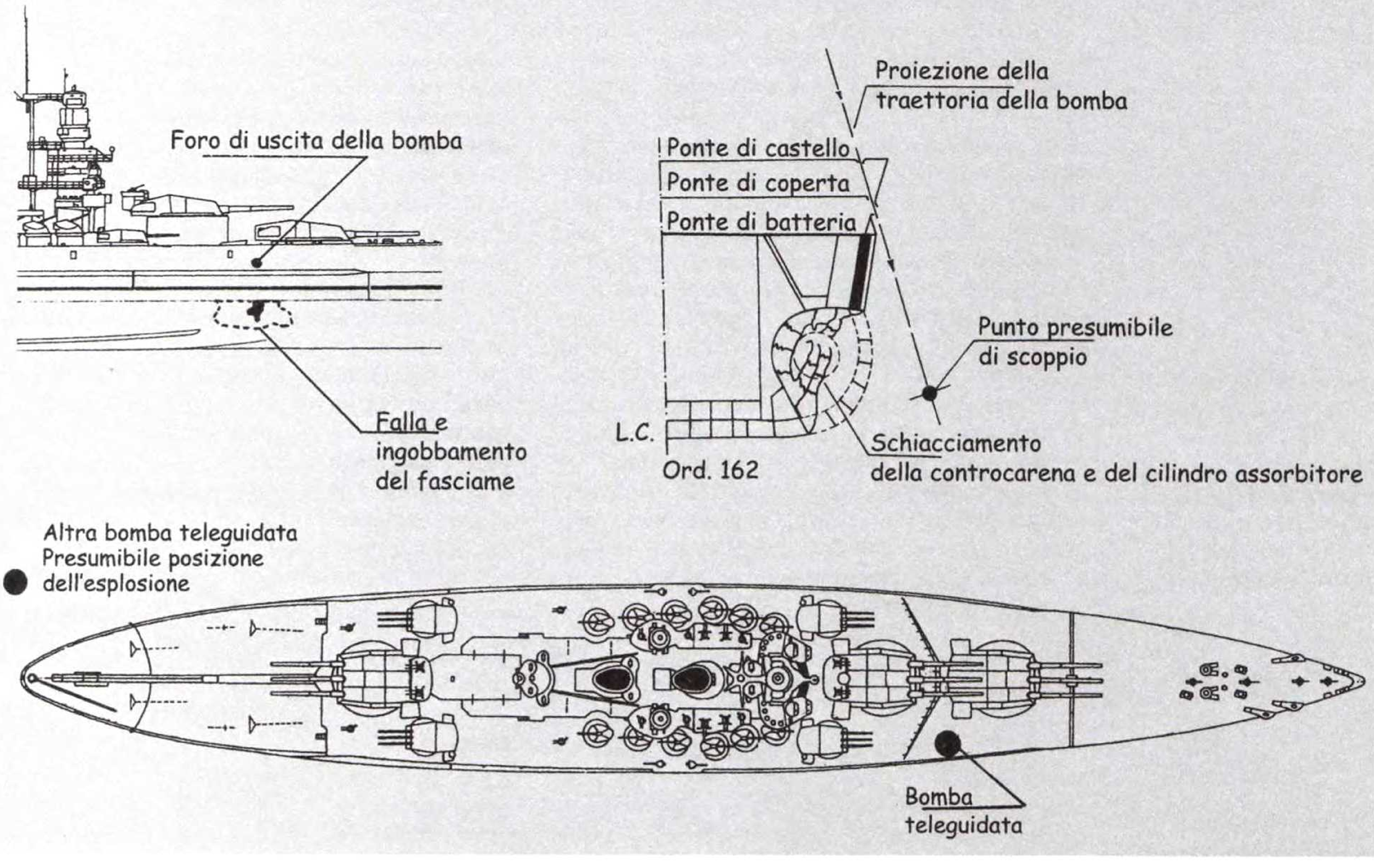
В 16.29 вторая бомба поразила корабль между шп.162 и 163 на расстоянии 1,88 м от правого борта (3-я зона) под углом 13°. Она пробила палубу полубака (36 мм брони на 9-мм подкладке), верхнюю палубу и надводный борт (70-мм бронепояс) и взорвалась в воде на расстоянии примерно 6 м от борта.

В результате взрыва образовалась пробоина размером 7,5x6 м, внешняя обшивка деформирована на площади 24x9 м — от днища до нижней кромки главного броневого пояса. Разрушены отсеки системы конструктивной подводной защиты №2 (между шп.165 и 173,5) и №4 (между шп.159 и 165), поврежден отсек №6 (между шп. 152 и 159), образовались течи в отсеке №8 (между шп.144 и 153). Внутренний цилиндр системы ПТЗ в отсеках №2 и №4 был разрушен, но в отсеке №6 только слегка деформировался, но остался сухим, как и в отсеке №8. Было затоплено 6 отсеков двойного борта (№№ 401—408), однако дальнейшего распространения воды не произошло.

Через пробоины корабль принял 1066 т воды. Образовался крен 3° на правый борт, для выравнивания которого закачали еще 180 т в отсеки контрзатопления левого борта. Таким образом, общее количество принятой воды составило 1246 т. В целом взрывная волна была хорошо поглощена системой конструктивной подводной защиты, внутренние переборки которой остались неповрежденными и задержали дальнейшее распространение воды. Линкор сохранил свое место в строю и в дальнейшем при следовании на Мальту не испытывал затруднений. Потери экипажа ограничились 1 раненым.

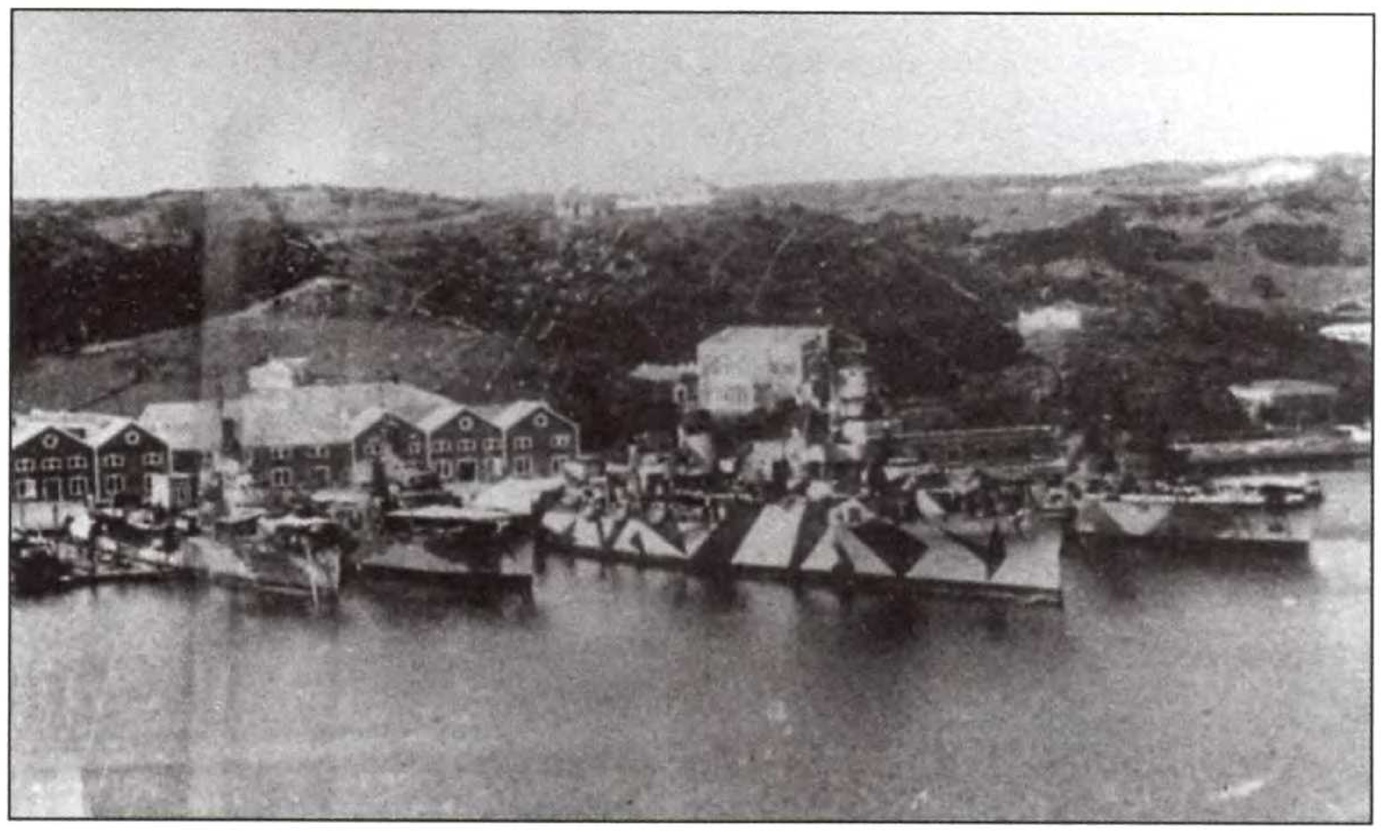
Пробоина в палубе полубака диаметром около 500 мм была заделана пробкой из дерева и цемента, на пробоины в верхней палубе и внешней обшивке наложили пластырь из деревянных щитов, парусины и цемента.

Во время стоянки линкора в Большом Горьком озере был произведен осмотр подводной части корпуса британскими водолазами и осуществлен временный ремонт. Были наварены металлические листы на пробоины, поврежденные отсеки осушили, а внутренние переборки подкрепили изнутри. Восстановительный ремонт вплоть до сдачи линкора на слом не производился.



защиты оказалась смятой на площади около 190 м², линкор принял более 1200 тонн воды, но лишь незначительно осел на нос и сохранил боеспособность. Силовая установка и системы вооружения не пострадали, возникший в кубрике пожар был быстро потушен. Потери ограничились одним раненым.

Следующий налет германской авиации (19.20—19.40) оказался безрезультатным. Тем не менее, потери итальянского флота в тот день не ограничились флагманским линкором. Эскадренные миноносцы «Уголино Вивальди» и «Антонио Да Ноли» пытались проскочить через пролив Бонифачо в западном направлении, но попали под



Итальянские корабли, интернированные на Балеарских островах. В центре — легкий крейсер «Аттилио Реголо»

огонь захваченных немцами береговых батарей. Во время перестрелки «Да Ноли» подорвался сразу на двух минах и почти мгновенно затонул. Из 267 членов экипажа погибли 228, включая командира корабля. «Вивальди» также получил тяжелые повреждения и лишился хода. Отчаянные попытки оживить машины результатов не дали, и наутро 10 сентября экипаж затопил корабль. Потери составили 40 человек.

Легкий крейсер «Аттилио Реголо», эсминцы «Митральере», «Фучильере», «Карабиньере», миноносцы «Орса», «Пегасо» и «Импетуозо» оставались в заливе Асинара почти до рассвета, занимаясь спасением уцелевших с флагманского линкора и двух эсминцев. Возглавлявший эту группу капитан 1 ранга Марини, будучи уверенным, что флот вернется в Специю, поначалу намеревался идти в Геную или на остров Эльба. Перехваченный радиообмен между Супермариной и командующим флотом заставил его изменить решение. Марини не рискнул прорываться на Мальту и, в нарушение условий перемирия, направился на Балеарские острова. По пути столкнулись миноносцы «Пегасо» и «Импетуозо», поврежденные во время немецкого налета, — их пришлось затопить в заливе Польенса на острове Мальорка. Остальные корабли прибыли в порт Маон на острове Минорка, где были интернированы.

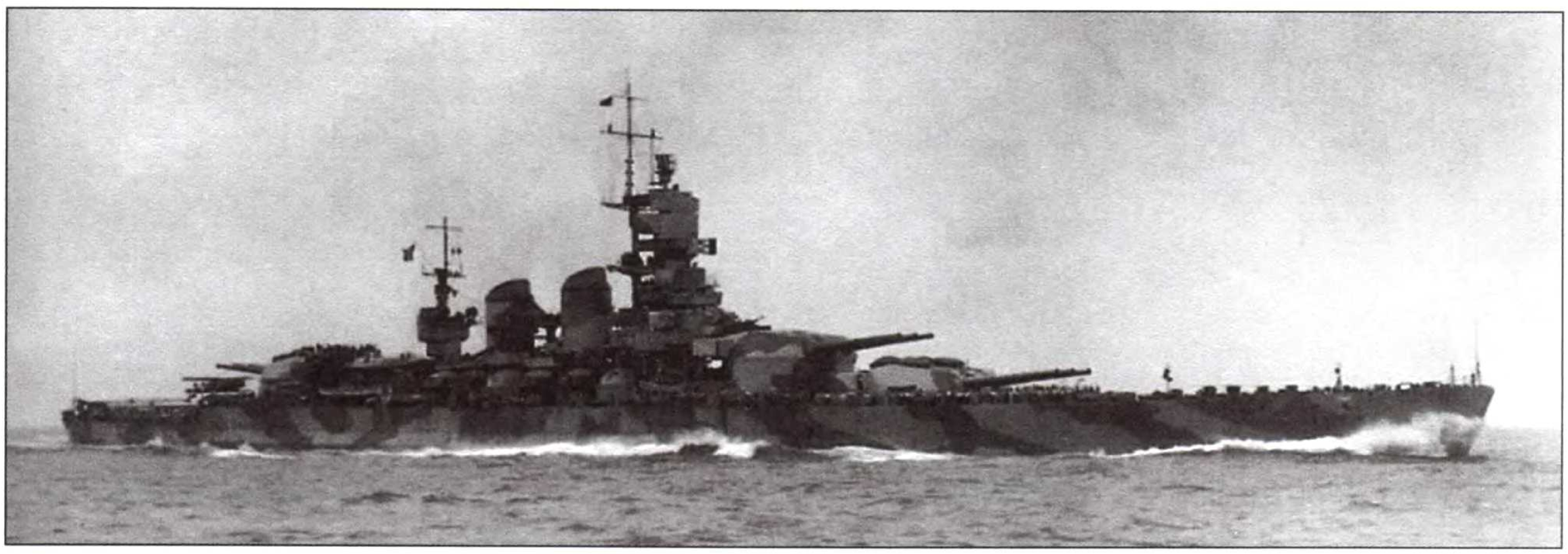
Линейный корабль «Италия» на траверзе мыса Бон на пути к Мальте, 10 сентября 1943 г. На фор-стеньге линкора поднят черный вымпел

Черные вымпелы

До наступления темноты итальянский флот продолжал следовать на северо-запад. Лишь в 21 час, по приказу контр-адмирала Олива, миноносец «Либра», возглавлявший кильватерную колонну, а за ним и остальные корабли повернули на курс 178° — на мыс Бон. Скорость была увеличена до 23 узлов. Ночь прошла без происшествий. Разведывательные самолеты союзников периодически пролетали над соединением, сбрасывая осветительные бомбы. С рассветом 10 сентября итальянские корабли подняли черные вымпелы — оговоренный с союзниками знак перемирия.

Тем временем Супермарина отправила всем командирам в море и на берегу приказ адмирала Де Куртена:

»Моряки Италии! В течение почти сорока месяцев крайне тяжелой войны вы противостояли самому сильному флоту мира. Вы совершили акты героизма, которые будут золотыми буквами вписаны в нашу историю, проливали кровь, заслужив восхищение нации и уважение неприятеля. Выполняя свой долг, вы показали, что достойны сражаться с врагом на равных. Однако судьба распорядилась иначе. Тяжелое положение, в котором оказалась нация, вынуждает нас сложить оружие. Возможно впереди нас ждут другие тяжкие обязанности, которые потребуют от вас таких моральных жертв, перед которыми отступит пролитая кровь. Теперь вы должны показать, что сила вашего духа равна вашему героизму, и что вы способны стерпеть все, когда речь идет о будущем достоинстве вашей страны. Я уверен, что в любых обстоятельствах вы будете знать, как вести себя в соответствии с высочайшими требованиями ваших славных традиций. Выполняя



свой долг, вы можете и должны гордо смотреть на своего противника, с которым сражались сорок месяцев. Ваше прошлое дает вам полное право на это».

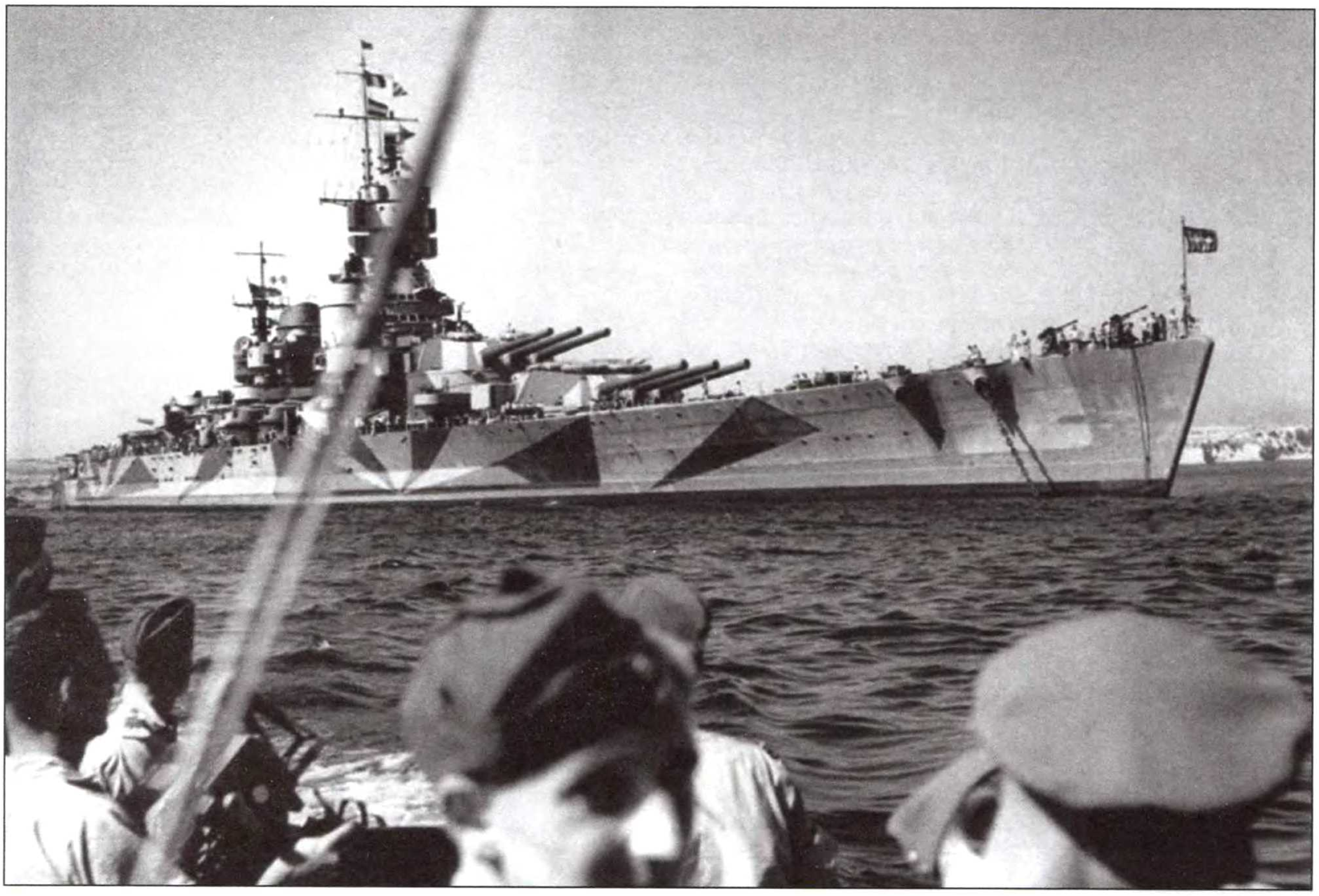
В 8.38, когда соединение находилось в 120 милях севернее м. Бон, на горизонте показались британские корабли — линкоры «Уорспайт» и «Вэлиант» и восемь эсминцев, среди которых были французский «Террибль» и греческий «Василисса Ольга». В 9.10 на борт «Эудженио ди Савойя» поднялись заместитель начальника штаба адмирала Каннингхэма кэптен Джеймс Браунинг, офицер связи лейтенант-коммандер Ричард Смит и три сигнальщика. Спустя 10 минут эскадра взяла курс на Мальту. В 15 часов, на меридиане Бизерты, навстречу итальянцам вышел эскортный миноносец «Хэмблдон», на борту которого находились Каннингхэм, начальник его штаба коммодор Ройер Дик и генерал Дуайт Эйзенхауэр. Поравнявшись на контркурсе с «Эудженио», Каннингхэм просигналил: «Соболезную по поводу потери «Ромы».

В 18.30, когда соединение миновало мыс Бон, скорость снизили до 10 узлов — «Уорспайт» выставил параваны. К 10 часам пополудни по левому борту была оставлена Пантеллерия. Еще часом позже эскадра пошла зигзагом, опасаясь атак германских подводных лодок, и утром 11 сентября эскадра прибыла в пункт назначения. Адмирал Каннингхэм отправил в Адмиралтейство свое историческое донесение: «Рад сообщить Их Лордствам, что итальянский флот сейчас стоит на якоре под пушками крепости Мальта».

К тому времени там уже находились линкоры «Дориа» и «Дуилио», крейсера «Луиджи Кадорна» и «Помпео Маньо» и эсминец «Да Рекко», прибывшие из Таранто под командованием адмирала Да Зара, а 13 сентября из Триеста пришли линкор «Джулио Чезаре» и авиатранспорт «Джузеппе Миралья». Менее крупные корабли и подводные лодки переходили в другие базы. В общей сложности капитулировали 5 линкоров, 8 крейсеров, 7 эсминцев, 24 миноносца, 40 подводных лодок, 19 корветов, 32 торпедных катера, 1 авиатранспорт, 3 тральщика и ряд вспомогательных судов. Под контроль союзников перешло 101 торговое судно общим тоннажем 183 591 брт, еще 168 судов (76 298 брт) были затоплены ввиду угрозы захвата. Многие итальянские корабли, не имевшие возможности уйти к союзникам, были затоплены и взорваны, немало попало и в руки немцев. В числе последних оказались тяжелые крейсера «Горицция» и «Больцано», старый крейсер «Таранто», 8 эсминцев, 22 миноносца,

Командир 12-го дивизиона эсминцев капитан 1 ранга Джузеппе Марини

«Витторио Венето» в бухте Мерса-Широкко на Мальте



10 подводных лодок, 9 корветов и около 250 мелких кораблей и катеров.

Вице-адмирал Альберто Да Зара, как старший среди итальянских морских начальников, принял командование над всеми кораблями на Мальте, а впоследствии он был официально назначен командующим флотом. Любопытно, что Главный морской штаб в Риме во главе с адмиралом Сансонетти продолжал функционировать до 12 сентября, хотя его здание было блокировано немцами еще днем ранее, и прекратил свою работу только после того, как адмирал Де Куртен передал из Бриндизи, что берет командование на себя.

Интернирование

Утром 14 сентября «Витторио Венето», «Италия», «Дука д'Аоста» (под флагом контр-адмирала Олива), «Эудженио ди Савойя», «Монтекукколи», «Кадорна» и эсминцы «Да Рекко», «Артильере», «Велите», «Грекале» в сопровождении линкоров «Хау» (флаг контр-адмирала А.Дж. Пауэра), «Кинг Джордж V» и шести эскадренных миноносцев (включая греческий «Василисса Ольга») отправились в Александрию. Соединение двигалось тремя кильватерными колоннами — «Венето» и «Италия» в центре, «Монтекукколи» и «Кадорна» справа, «Аоста» и «Савойя» слева — противолодочным зигзагом со скоростью 22 узла. На следующее утро линкоры поменялись местами, чтобы поврежденный «Италия» задавал темп.

Корабли достигли Александрии к вечеру 16 сентября, бросив якоря на внешнем рейде. Там они оставались весь следующий месяц, лишь кратковременно переходя на швартовку к причалам для разоружения и выгрузки остатков боезапаса. Для команд это был очень тяжелый период, поскольку условия «разоружения» в этой базе были гораздо более суровыми, чем на Мальте. На борту находилась вооруженная охрана, экипажам запрещалось сходить на берег, а все сообщения между кораблями велись через британских офицеров связи. Послаблений режима не было сделано даже после подписания 23 сентября между адмиралами Де Куртеном и Каннингхэмом «джентльменского соглашения», касающегося участия итальянских кораблей и судов в действиях против Германии.

В докладе адмирала Олива говорилось: «Период, проведенный в Александрии был весьма тяжелым из-за упавшего морального духа, трудностей со снабжением, особенно водой, климата, бездействия, неуверенности в будущем и жесткого обращения со стороны британского военно-морского командования».

Командиры и офицеры кораблей прилагали усилия, чтобы несколько смягчить обстановку. Для матросов на борту организовывались спортивные соревнования, учебные курсы, различные спектакли и выступления. Тем самым удавалось поддерживать моральный дух экипажей. За время пребывания в Александрии было отмечено всего три попытки дезертирства, причем неудачные, поскольку британская полиция каждый раз находила беглецов, едва они успевали достигнуть берега, и возвращала на корабли.

По прибытию «Витторио Венето», «Италия» и «Эудженио ди Савойя» вошли в гавань Ла-Валетты, но во второй половине того же дня перешли в обширную бухту Мерса-Широкко на южном побережье острова. Там с них был частично выгружен боезапас, а на ключевые посты были расставлены караулы из британских морских пехотинцев. Впрочем, на острове итальянцы задержались недолго. Под предлогом трудностей обеспечения продовольствием многочисленных итальянских экипажей, англичане предпочли отправить недавних противников в более удаленное место.

13 октября правительство Бадольо объявило войну Германии, с чего начался этап сотрудничества Реджа Марина с союзниками, известный как «cobelligeranza». Корабли, перешедшие в порты союзников согласно условиям перемирия, начали возвращаться в базы южной Италии. 16 октября крейсера и эсминцы, приняв на борт основную часть экипажей «Италии» и «Венето», ушли из Александрии в Таранто. Три ветерана Первой мировой — «Чезаре», «Дориа» и «Дуилио» — в июне 1944 года также перебазировались с Мальты в Аугусту для использования в учебных целях.

Исключение составили только наиболее мощные «Витторио Венето» и «Италия». Их, «в целях безопасности», решили перевести на Большое Горькое озеро, расположенное на акватории Суэцкого канала к югу от Исмаилии. Поздним вечером 18 октября они покинули Александрию в сопровождении четырех эскортных миноносцев (британские «Лэмертон» и «Уилтон», греческие «Канарис» и «Фемистоклис») отправились в Порт-Саид. В 10 часов утра следующих суток, приняв на борт лоцманов, линкоры начали втягиваться в узкое горло Суэцкого канала. Двигаться приходилось со скоростью 5—7 узлов. К вечеру «Венето» достиг отведенной якорной стоянки, переводить в темноте поврежденный «Италия» не рискнули, поэтому на ночь он стал на якорь в Исмаилии, нагнав своего собрата на следующий день.

В Большом Горьком озере, на фоне унылого пустынного пейзажа, с сокращенными

Статистика боевого использования

«Витторио Венето»

В период с 10 июня 1940 г. по 8 сентября 1943 г. линкор совершил 54 выхода в море (в том числе 11 боевых походов, 12 межбазовых переходов и 33 выхода на боевую подготовку), прошел 17 970 миль за 1056 ходовых часов, израсходовал 20 288 т топлива и находился в ремонте в течение 199 суток.

В период с 8 сентября 1943 г. по 8 мая 1945 г. корабль совершил три межбазовых перехода, пройдя 2427 миль за 132 ходовых часа.

С 8 декабря 1940 г. по 31 марта 1941 г. «Витторио Венето» являлся флагманским кораблем командующего флотом, а с 11 июля 1941 г. по 9 сентября 1943 г. — флагманским кораблем 9-й дивизии.

«Литторио» (с 30 июля 1943 г. — «**Италия**»)

В период с 10 июня 1940 г. по 8 сентября 1943 г. «Литторио» совершил 46 выходов в море (9 боевых походов, 3 — на сопровождение конвоев, 5 межбазовых переходов и 29 — на боевую подготовку), прошел 13 583 мили за 766 ходовых часов и израсходовал 17 740 т нефти. В течение 251 суток линкор оставался небоеспособным из-за нахождения в ремонте или других причин.

С 8 сентября 1943 г. по 8 мая 1945 г. корабль совершил три межбазовых перехода, пройдя 2427 миль за 132 ходовых часа.

С 10 июля по 22 ноября 1940 г. и с 1 апреля по 11 июля 1941 г. «Литторио» являлся флагманским кораблем 9-й дивизии; со 2 августа по 8 декабря 1940 г., с 1 апреля 1941 г. по 14 апреля 1943 г. и с 6 июня по 13 августа 1943 г. — флагманским кораблем командующего флотом.

«Рома»

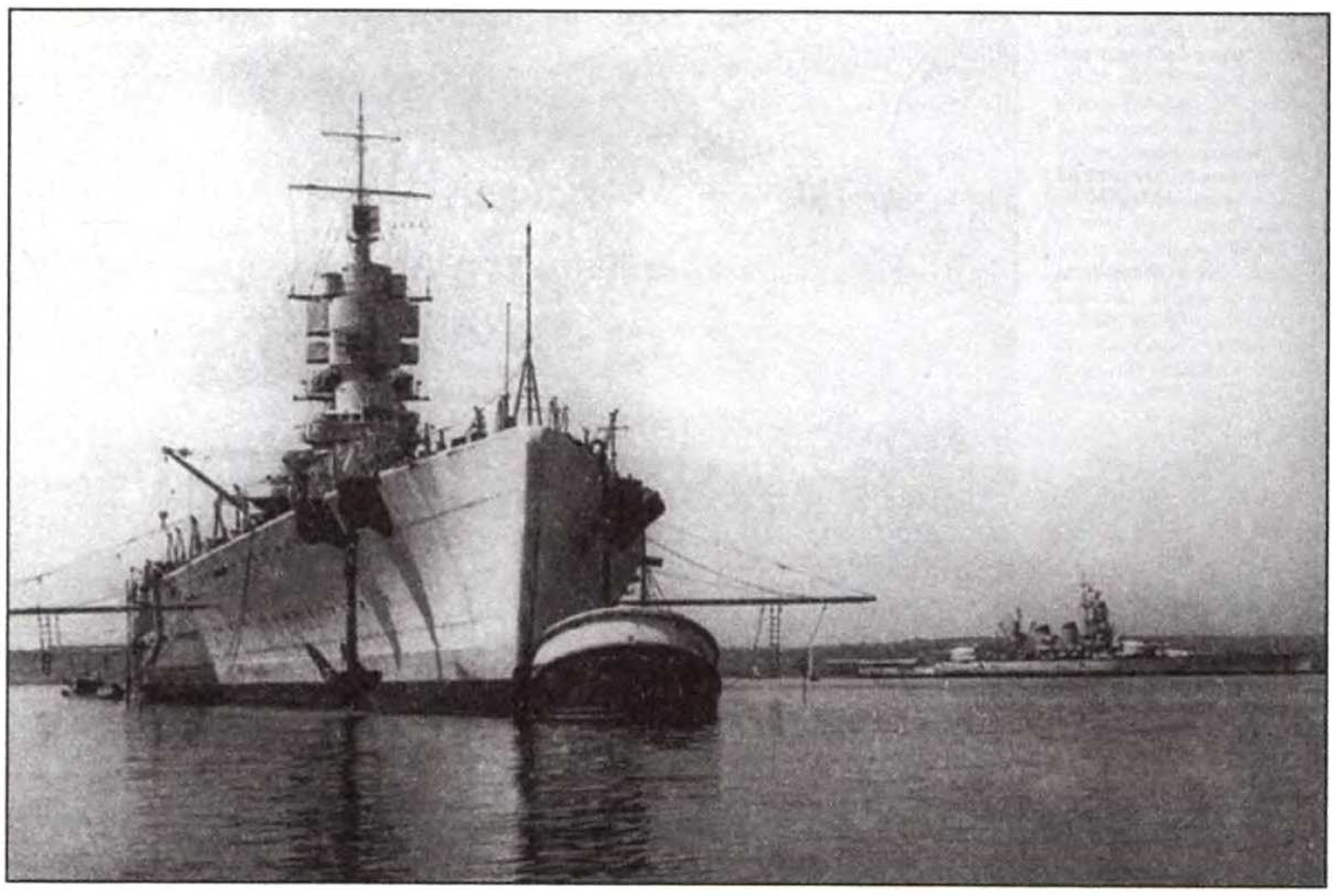
За непродолжительный период службы линкор в боевых операциях не участвовал, совершил 8 межбазовых переходов и 12 раз выходил в море на боевую подготовку. Он прошел 2492 мили за 133 ходовых часа, израсходовав 3320 т топлива. В течение 63 дней корабль находился в ремонте.

В период с 14 апреля по 6 июня и с 13 августа по 9 сентября 1943 г. «Рома» являлся флагманским кораблем командующего линейными силами (фактически — командующего флотом).

экипажами, они простояли на якорях в бездействии более трех лет. В феврале 1944 г. на борту крейсера «Эудженио ди Савойя» в Италию была отправлена еще часть моряков. Впоследствии проводились более-менее регулярные ротации, для чего в зону Суэцкого канала ходили эсминцы «Леджонарио», «Карабиньере», «Велите» и «Аугусто Риботи». Команды линкоров вполне справедливо сравнивали свою службу с тюремным заключением, еще более унизительным от осознания того факта, что остальные итальянские корабли хоть как-то участвуют в боевых действиях.

15 июля 1945 г. новое итальянское правительство, возглавляемое Ферруччо Парри, объявило войну Японии. 20 июля было созвано заседание Комитета обороны, на котором обсуждались конкретные вопросы участия итальянских вооруженных сил в боевых действиях на этом удаленном театре. Очевидно, основной вклад должен был внести военно-морской флот. Адмирал Де Куртен предложил сформировать соединение из 2 современных линкоров («Венето» и «Италия»), 7—8 крейсеров, 9 эсминцев, 6 миноносцев, 10—12 подводных лодок, а также выделить полк морской пехоты «Сан-Марко». Для этого корабли требовалось оснастить усиленным зенитным вооружением, унифицированным с применявшимся союзниками, современным радиолокационным оборудованием, принять меры по улучшению мореходных качеств, приспособить их к службе в тропиках, а также развернуть соответствующую систему снабжения. Ранее в том же ключе высказывался британский премьер Уинстон Черчилль, считавший, что линкоры типа «Литторио» могут сыграть важную роль в войне против Японии.

Тем не менее, предложение не встретило поддержки. Помимо значительных материальных затрат, оно требовало весьма продолжительного времени — от 9 до 12 месяцев для линкоров и 4—5 месяцев для крейсеров и легких кораблей. После ремонта итальянцам необходимо было пройти курс боевой подготовки и совместных учений, чтобы отработать взаимодействие с англо-американскими военно-морскими и военно-воздушными силами. В итоге, реально принять участие в боевых действиях итальянские корабли могли не раньше конца 1946 года, а к тому времени на Тихий океан могли быть переброшены более значительные силы британского флота, освободившиеся после окончания войны в Европе. 26 июля объединенное командование союзников на Средиземном море вынесло заключение, что итальянские корабли совершенно не подходят для действий в океане, поэтому на Потсдамской конференции данный вопрос даже не поднимался, а скорая капитуляция Японии положила ему конец.



«Италия» (на переднем плане) и «Витторио Венето» на рейде Аугусты вскоре после возвращения из Египта, 9 февраля 1947 г.

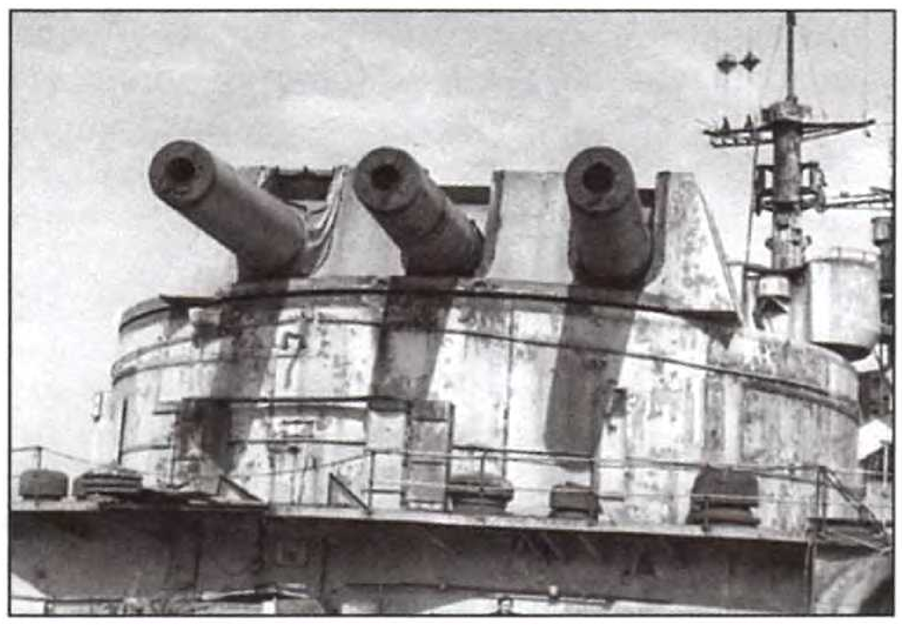
Разоружение и разборка

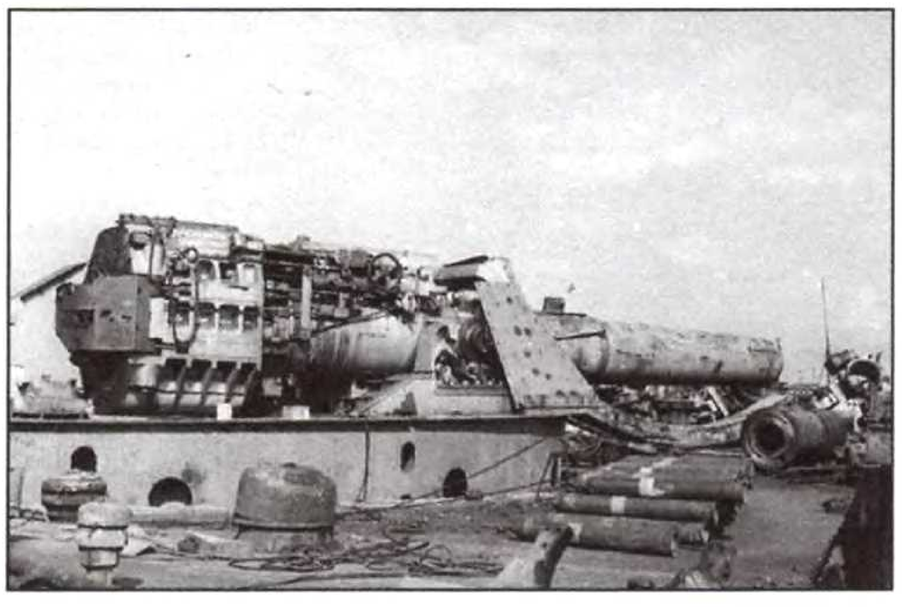
Подписанный 10 февраля 1947 г. в Париже мирный договор между Италией и державами-победительницами стал неприятным сюрпризом для военно-морского руководства. Итальянская сторона до последнего надеялась, что бывшие союзники учтут вклад страны в борьбу с германским нацизмом на завершающем этапе войны, отмеченный в итоговых документах Потсдамской конференции, и не будут требовать раздела ее флота и наложения дальнейших ограничений на его количественный и качественный состав. Однако поддержку Италии высказали только США и Великобритания, тогда как СССР, Франция, Греция, Югославия и Албания, понесшие в годы войны значительные потери в корабельном составе, настояли на разделе.

Вопросами, связанными с выяснением технического состояния кораблей, обеспечения их необходимой технической документацией, запасными частями, вооружением и боеприпасами, а также приведением их в пригодное для службы состояние занималась военно-морская комиссия четырех держав. Делегацию США возглавлял кэптен Прайс, Великобритании — кэптен Беверли, Франции — адмирал Робуффель, Советского Союза — контр-адмирал В.П. Карпунин. Проведя 64 заседания в Париже, комиссия 13 октября 1947 г. переехала в Рим, где продолжила работу. Всего к разделу было назначено 162 единицы общим водоизмещением 198 604 т.

Из пяти числившихся в строю линейных кораблей «Витторио Венето» передавался Великобритании, «Италия» — Соединенным Штатам Америки, «Джулио Чезаре» — Советскому Союзу, а «Кайо Дуилио» и «Андреа Дориа» разрешалось оставить в составе ВМС Италии. Представители итальянского флота в состав комиссии не включались, а все их кулуарные попытки повлиять на ее решение и целью сохранить современные линкоры в качестве учебных кораблей успеха не имели. В знак несогласия 31 декабря 1946 г. адмирал Де Куртен подал в отставку (пост Морского министра он оставил еще 14 июля), и 1 января 1947 г. должность главкома ВМС Италии занял адмирал Франко Мауджери. 2 августа 1947 г. договор был ратифицирован решением Учредительного Собрания №811 и должен был вступить в силу в течение трех месяцев.

Зато частичным успехом завершились переговоры об отказе стран-победительниц от «унизительной процедуры физической передачи кораблей», как это формулировалось итальянской стороной. 5 октября представители США отказались от назначенной им доли итальянских кораблей («Италия» и подводные лодки «Дандоло» и «Платино») с условием их полного разоружения. Аналогичное соглашение было достигнуто и с Великобританией в отношении доставшихся ей «Венето» и подводных лодок «Аладжи» и «Атропо» — Италия обязалась произвести их разборку в срок до 15 июня 1948 г. и поставить 20 000 тонн ме-





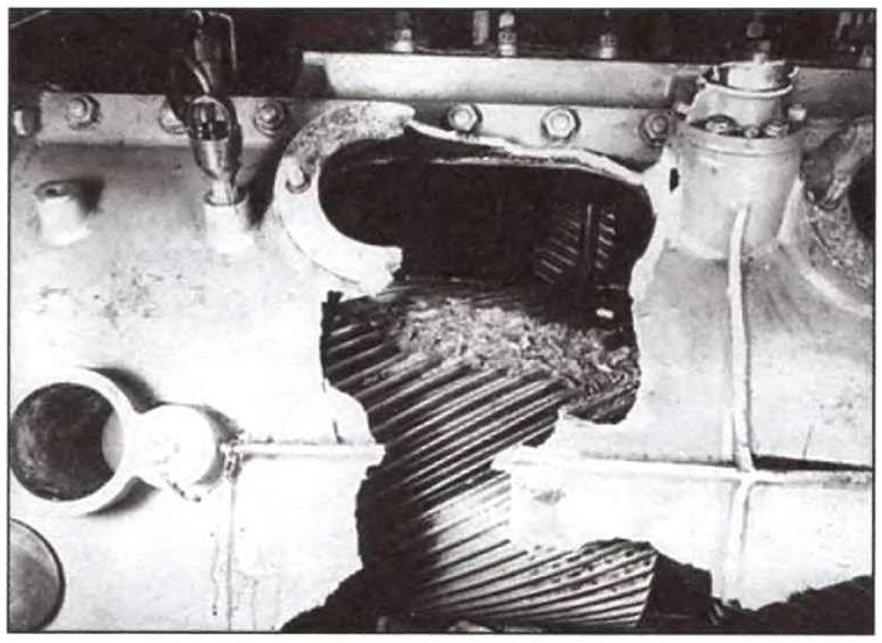
«Италия» на разборке в Специи

таллолома. Обе державы оставили Италии все малые единицы (торпедные и противолодочные катера), предварительно сняв с них вооружение, и вспомогательные суда.

Остальные стороны, к разочарованию и огорчению итальянцев, оказались менее сговорчивыми. Франция отказалась лишь от причитавшихся ей катеров и вспомогательных судов, а СССР, Греция и Югославия потребовали репараций в полной объеме.

За несколько дней до подписания Парижского договора, 5 февраля 1947 г., с первыми лучами солнца, «Италия» покинул негостеприимную якорную стоянку в Большом Горьком озере и отправился на родину. Линкор прошел Суэцким каналом в Порт-Саид, где принял необходимые запасы, и на следующее утро в сопровождении эсминца «Леджонарио» взял курс на Аугусту, куда прибыл утром 9 февраля. По пути были проведены первые с 1943 года учебные стрельбы из 37-мм и 20-мм автоматов. После трех лет принудительной стоянки силовая установка корабля показала себя с самой лучшей стороны, хотя расход топлива оказался повышенным из-за повреждений корпуса. «Витторио Венето» ушел с Большого Горького озера двумя днями позже, утром 7 февраля, но в Аугусту пришел в один день с систершипом. До октября оба линкора простояли на якорях у сицилийского берега, после чего перешли в Специю («Италия» 15—16 октября, «Венето» 27—29 октября) и отшвартовались в бассейне Дука дельи Абруцци в ожидании своей участи.

Официально «Витторио Венето» и «Италия» были исключены из состава флота



Разрушенный корпус редуктора на борту «Витторио Венето», июль 1948 г.

соответственно 3 января и 1 июня 1948 г. В попытке любой ценой сохранить корабли, Главный морской штаб отдал секретную инструкцию производить их разоружение и демонтаж оборудования очень медленно. Выдвигалось даже предложение использовать их мощные силовые установки для обеспечения города электроэнергией. Лишь в июне 1948 г., по прямому указанию комиссии четырех держав, стволы 381-мм орудий и главные паропроводы были срезаны автогеном, турбины и зубчатые редукторы — разрушены, началась разборка корпусных конструкций. Для широкой публики объявили, что линкоры проданы с аукциона для покрытия долгов морского министерства. Их ободранные корпуса простояли в Специи еще несколько лет, пока 23 июня и 7 декабря 1951 г. «Венето» и «Италия» не были проданы на разборку судоразделочным компаниям. Мучительная эпопея закончилась лишь в 1955 году.

«Витторио Венето» (на переднем плане и «Италия» в Специи в ожидании разборки, около 1949 г. На линкорах уже срезаны стволы 381-мм орудий. Между ними виден крейсер «Помпео Маньо»

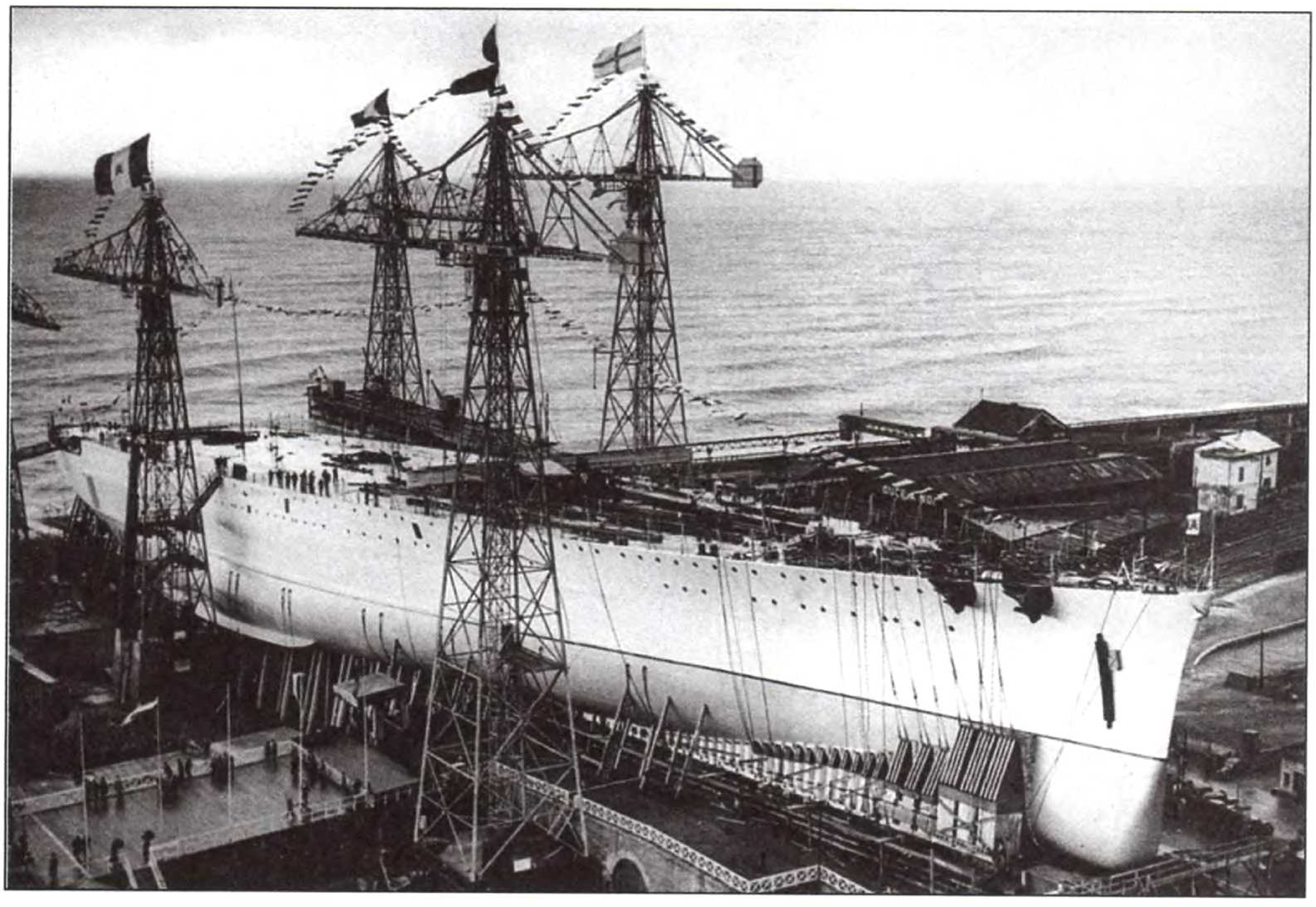
«Импero»

Строительство головного линкора второй группы на верфи в Генуе шло стремительными темпами. Стапельный период для «Импero» составил всего 18 месяцев — почти вдвое меньше, чем для «Венето» или «Литторио» (33 и 34 месяца соответственно). Согласно заключенному контракту, в начале осени 1939 г. фирма «Ансальдо» известила руководство Реджа Марина о намерении произвести спуск корабля на воду 15 октября, на что Морское министерство ответило просьбой перенести его на 28 октября — день 18-й годовщины «Похода на Рим». По этому случаю ожидалось прибытие на церемонию самого Муссолини.

Однако погода спутала все планы. С начала октября на побережье Лигурийского моря непрерывно шли дожди с порывистым штормовым ветром. Спуск перенесли на 5 ноября, но и в этот день поднялась высокая накатная волна, грозившая перекосить на стапельных полозьях грандиозный корпус, спусковой вес которого достиг 17 000 т. Отложенная в третий раз церемония состоялась 15 ноября при стечении большого числа гостей, в числе которых были заместитель морского министра адмирал Доменико Каваньяри, гранд-адмирал Паоло Таон ди Ревел, кавалеры Золотой медали за воинскую доблесть адмиралы Луиджи Риццо и Ильдебрандо Гойран. Крестной матерью корабля стала принцесса Ирене Сполетто — супруга адмирала Аймоне ди Савойя-Аоста. В 12.30 она разбила о форштевень традиционную бутылку шампанского, и «Импero» сошел на воду.

После спуска корпус линкора был отбуксирован к стенке фирмы «Ансальдо» в бассейне Сампьердарена порта Генуи и отшвартован неподалеку от достраивавшегося «Литторио». Там до поздней весны следующего года велась достройка на плаву. За это время на корабле смонтировали значительную часть брони барбетов башен главного и противоминного калибра; первые бронированные «цилиндры» башеннoподобной надстройки; два главных котла, часть электрических генераторов и вспомогательного оборудования. Однако в связи с ожидавшимся вступлением Италии в войну из-за угрозы воздушных бомбардировок Генуи было решено перевести «Импero» подальше от французской границы. Поскольку порты Тирренского моря не располагали необходимой производственной базой, выбор пал на Триест, где на верфи «Сан-Марко», принадлежавшей компании «C.R.D.A.» планировалось продолжить достройку.

Корабль был экстренно подготовлен для перехода протяженностью в 1113 морских миль. Ограничились самыми необходимыми работами. Были заварены большие отверстия в палубе (под башнями, боевой рубкой, трубами и т.д.), задраены все проходы в водонепроницаемых переборках, установлена группа дизель-генераторов мощностью 100 кВт для питания по-



Корпус «Импero» на верфи «Ансальдо» в Сестри-Поненте незадолго до спуска на воду, ноябрь 1939 г.

жарных и водоотливных насосов, на месте башни №2 сооружен временный ходовой мостик, обустроены жилые помещения на 100 человек перегонной команды, а также смонтировано якорное и швартовое устройство, причем якорные цепи (четыре 25-метровых смычки) пришлось «позаимствовать» со списанного линкора «Данте Алигьери».

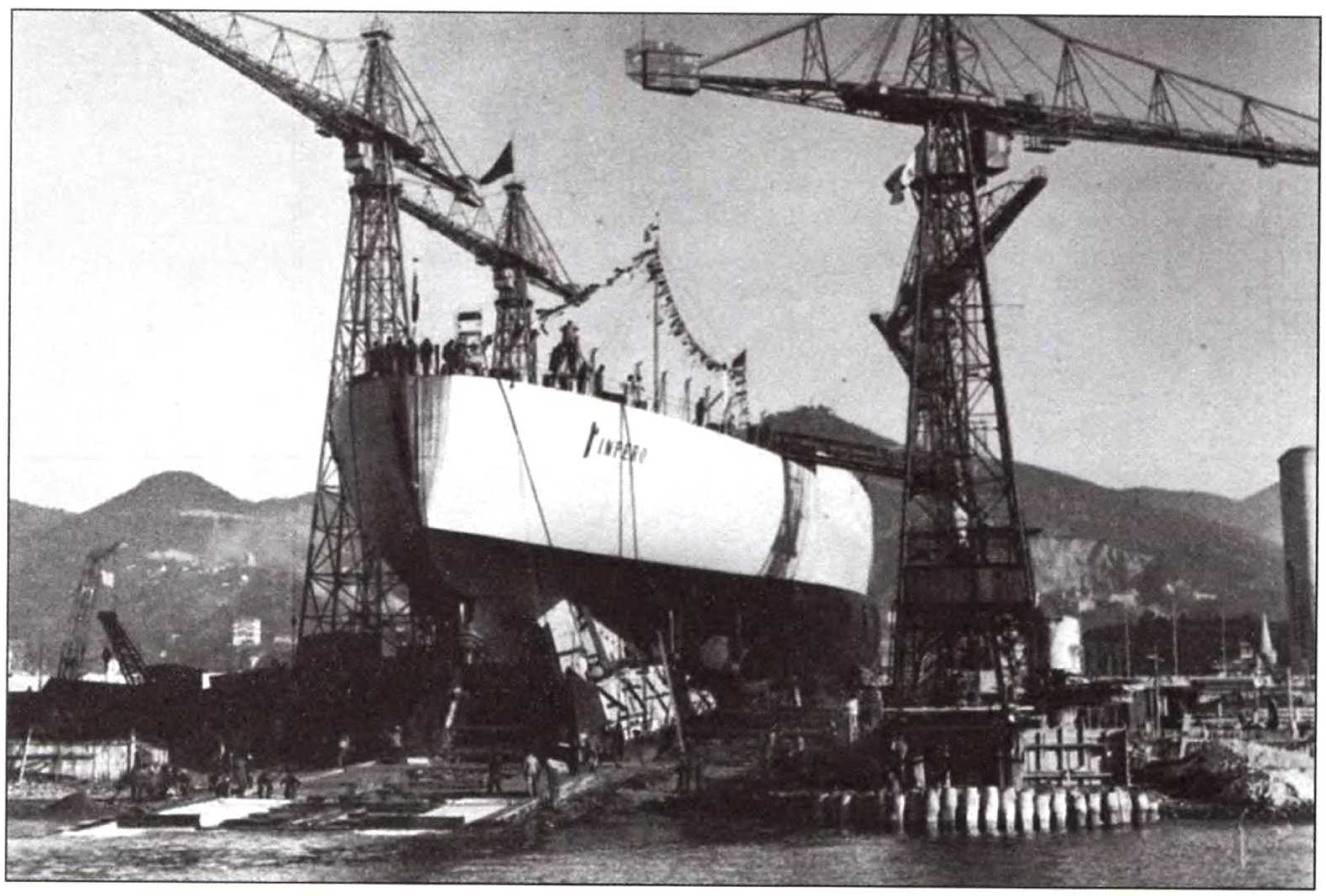
Подготовка была завершена 27 мая. За два дня до этого «Империо» посетил с инспекцией адмирал Каваньяри. Тогда же на корабль прибыл первый, совсем немногочисленный, экипаж — 22 военных моряка и 67 гражданских специалистов «Ансальдо». Руководство переходом было возложено на контр-адмирала Массимилиано Вьетина. В его распоряжении находились кабелеукладчик «Джасоне» (1192 брт, 2500 л.с.), морской буксир «Геркулес», флотские буксиры «Луни» и «Нерео», а также вооруженный траулер «Пеллегрино Маттеуччи». Выход, первоначально намеченный на 31 мая, отложили на сутки из-за неблагоприятной погоды. В 8.45 1 июня «Империо», чье водоизмещение на тот момент составляло 21 017 т (включая 2600 т водяного балласта), а осадка — 7,89 м, навсегда покинул Геную.

Караван двигался 4-узловой скоростью, оставляя Корсику по правому борту. Впереди шли «Джасоне» и «Геркулес», за ними на буксире — корпус линкора, «Луни» и «Нерео» подталкивали его с кормы, тогда как «Маттеуччи» выполнял роль «прислуги за всё». В частности, на него была возложена «расчистка» маршрута от случайных судов, а также доставка буксирам угля в мешках, чтобы они могли не уходить на дозаправку в ближайшие порты. На пятый день буксировки по приказу Главного морского штаба «Джасоне» покинул ордер.* На его место из Мессины пришел спасательный буксир «Сальваторе Примо» (738 брт, 3000 л.с.). Утром 6 июня караван миновал Мессинский пролив, вскоре после чего «Луни» и «Нерео» также были заменены более мощными буксирами «Урсус» и «Чиклопе», а во второй половине дня у мыса Санта-Мария-ди-Леука к ним присоединился флотский водолей «Далмация». Его мощные водоотливные средства могли оказаться полезными в случае повреждения недостроенного линкора.

После полуночи 7 июня отряд вошел в Адриатическое море. Двигаясь вдоль итальянского побережья, к вечеру следующего дня он достиг широты Бриндизи, когда по радио был получен приказ о заходе в этот порт. В сумерках подошел миноносец «Никола Фабрицци», а уже после наступления ночи — флотский буксир «Арджентарио». У самого входа в гавань «Империо» встретили два портовых буксира, которые аккуратно отбуксировали огромный корпус через узкий канал в бассейн Сено ди Леванте. В 6.30 9 июня линкор отшвартовался у угольного пирса в самом центре города, за пределами военно-морской базы.

---

* Решение о вступлении Италии в войну было уже принято, и «Джасоне» предстояло выполнить важное задание — перерезать подводный кабель, связывающий Мальту с материком.



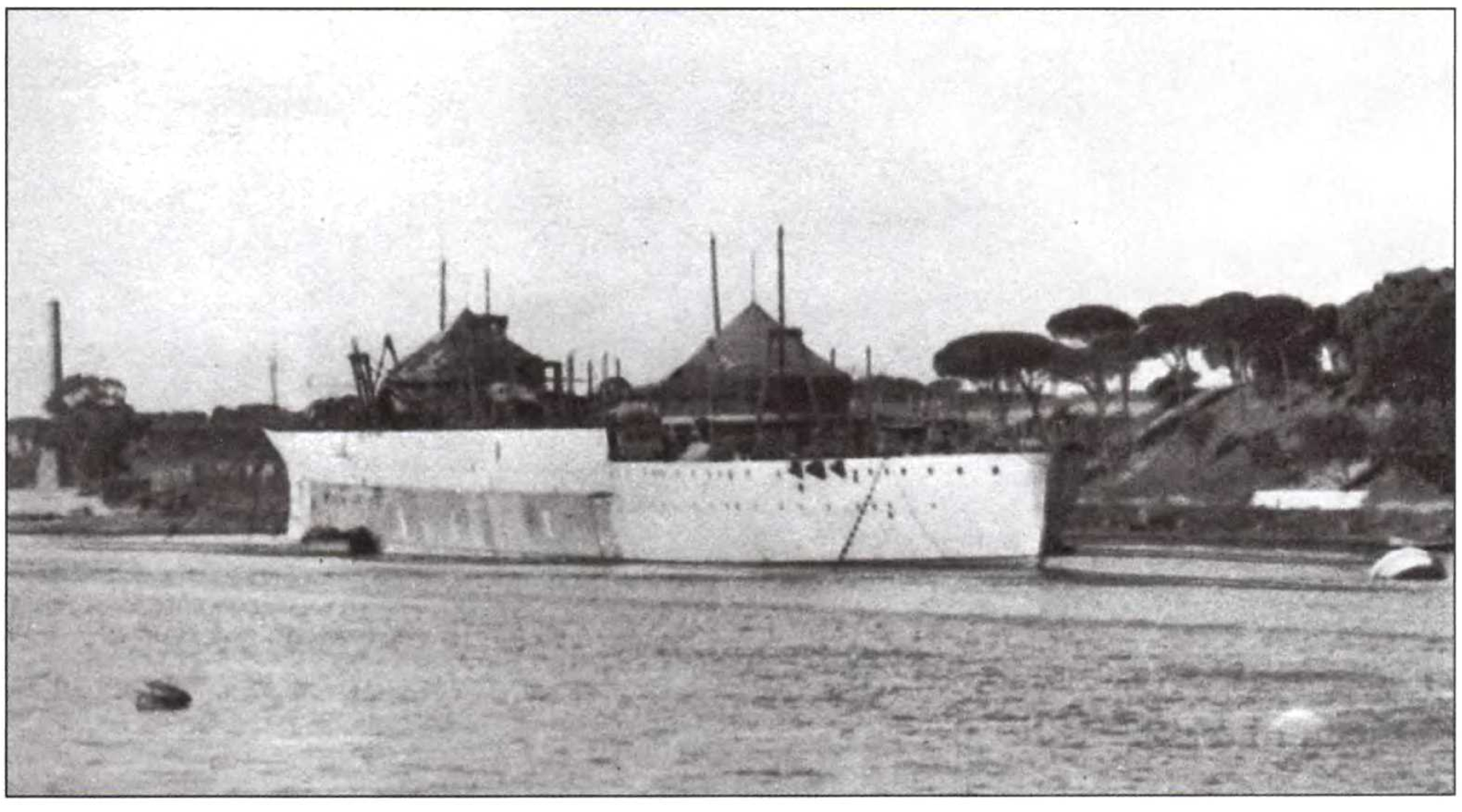
Корпус «Империо» в день спуска на воду, 15 ноября 1939 г.

Таким образом, суточная задержка выхода из Генуи сыграла роковую роль в судьбе корабля. Главный морской штаб посчитал, что при столь медленной скорости к моменту объявления войны караван достигнет только Анконы, находящейся в пределах радиуса действия авиации, базирующейся на юго-востоке Франции. До Триеста линкор мог дойти не ранее позднего вечера 12 июня, а с учетом неблагоприятного метеорологического прогноза — еще позже. Стало быть, на конечном участке маршрута ему требовалось истребительное сопровождение, обеспечить которое флоту не представлялось возможным.

Подписание 24 июня перемирия с Францией подвигло Главный морской штаб на дальнейшее рассмотрение вопроса о судьбе «Империо». Наиболее радикальным предложением было возвращение на достройку в Геную. Однако переход протяженностью 743 мили занял бы не менее восьми суток и даже при наличии надлежащего морского и воздушного прикрытия представлялся слишком рискованным. К тому же, за день до этого было отдано распоряжение о перевозке в Триест всех материалов и готового оборудования по артиллерии. Решено было оставить корабль в Бриндизи до дальнейшего прояснения обстановки. Вскоре полковник корпуса морских инженеров Бартоломео Корради (ранее являвшийся наблюдателем за ходом капитальной модернизации линкора «Джулио Чезаре») внес предложение: произвести монтаж части силовой установки «Империо» на месте, чтобы он был способен самостоятельно перейти для дальнейшего проведения достроечных работ в один из возможных пунктов (Триест или Геную). По самым оптимистичным расчетам, реализация плана занимала не менее 10 месяцев и требовала значительных материальных затрат, так как в Бриндизи отсутствовали необходимые производственные мощности. Тем не менее, уже в конце июля 1940 г. начались переговоры с фирмой «Ансальдо», и 6 сентября она приступила к строительству на берегу бассейна Сено ди Поненте, куда перевели «Империо», необходимых производственных объектов: мастерских, компрессорной станции и электростанции. Для этого в Бриндизи прибыло 340 рабочих и инженеров фирмы, которых разместили на борту парохода «Принчипесса Джованна», отшвартованного рядом с корпусом линкора.

Для осуществления намеченного требовалось установить в корпус линкора по крайней мере одну группу котлов и носовую группу турбозубчатых агрегатов (поскольку при спуске на воду были установлены именно внешние винты, а поменять их при отсутствии дока не представлялось возможным), основной руль с рулевой машиной, а также вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения (конденсаторы, насосы, трубопроводы и т.д.). Кроме того, требовались трудоемкие работы по электрооборудованию и внутренним переборкам.

Одновременно прорабатывались вопросы поставок и складирования оборудования и материалов, производство которых было сосредоточено на севере Италии. Доставка значительной части оборудования вызвала серьезные проблемы, так как его масса и/или габариты не соответствовали нормативам шоссейных и железных дорог. В частности, для перевозки главных шестерен редукторов капитан корпуса корабельных инженеров Паскуале



«Империо» в Бриндизи, 1941 г. Над барбетами башен главного калибра сооружены своеобразные «шатры»

Майокко сконструировал специальный железнодорожный транспортер с 24 колесами меньшего диаметра. На маршруте из Генуи в Бриндизи, пролегавшем через города Пьяченца, Болонья, Анкона, Пескара, Фоджа и Бари, пришлось сносить ряд придорожных сооружений и убирать перила с мостов. Отдельной задачей стала доставка 27-тонного руля, который пришлось разобрать на несколько частей. Кстати, перо руля для «Импero» фирма «Ансальдо» делала дважды — уже готовый первый экземпляр 24 декабря 1940 г. вместо Бриндизи отправили в Таранто для замены поврежденного руля «Литторио», который, в свою очередь, после восстановления в Генуе, был доставлен в Бриндизи и в начале июня 1941 г. установлен на «Импero». Само по себе это являлось сложной инженерной задачей — дока подходящих размеров в порту не было, и монтаж был произведен при помощь кессонов и водолазов. Часть оборудования доставлялась морем — например, в январе 1941 г. пароход «Буккари» перевез из Генуи конденсаторы носовых турбин.

Работы на «Импero» возобновились в октябре 1940 г., но постоянно сталкивались с трудностями военного времени. Так, с декабря по март часть специалистов «Ансальдо» перевели из Бриндизи в Таранто для координации ремонта поврежденного «Литторио»; в апреле 1941 г. часть заготовленного для «Импero» оборудования передали на однотипный «Витторио Венето», проходивший там же ремонт повреждений, полученных в бою у Матапана. Поэтому возникали задержки от составленного графика работ, которые дальше только накапливались. Сам «Импero» за время нахождения в Бриндизи трижды попадал под воздушные налеты англичан (8 ноября 1940 г., 8 и 20 ноября 1941 г.), но повреждений не получил.

К 19 июля 1941 г. на корабль были установлены все восемь котлов, однако пар могли вырабатывать только четыре из них, включая два, установленных еще в Генуе. Поскольку каждый из «рабочих» котлов был снабжен собственным дымоходом, корабль «украсили» четыре невысоких цилиндрических трубы. Носовая группа турбин также была приведена в полностью работоспособное состояние (смонтированы все трубопроводы и вспомогательные механизмы), кормовые турбины и редукторы еще не установили, но фундаменты под них смонтировали. Швартовые испытания были успешно осуществлены 29 июля. В течение пяти следующих месяцев работы велись в основном во внутренних помещениях линкора: монтировались переборки, дизель-генераторы и турбогенераторы постоянного тока, оборудовались жилые помещения. Были установлены дымогенераторы на дымовые трубы, часть радиоаппаратуры, основания для четырех спаренных 37-мм автоматов.

В последних числах 1941 года «Импero» был признан готовым к переходу. Озабоченность вызывало лишь наличие большого числа деревянных подпорок: на ходу из-за вибрация могли вызвать смещение удерживающих их клиньев, что было чревато проседанием палубных конструкций. Поэтому на борту, помимо 247 членов экипажа, находилось 209 рабочих, в том числе 60 плотников. Внешне линкор в это время выглядел огромным серым корпусом без надстроек, над которым возвышались упомянутые выше четыре трубы, а на барбете башни №2 был смонтирован узкий ходовой мостик, в центре которого установили небольшую деревянную рулевую рубку. Кроме того, на палубе было складировано всевозможное оборудование и материалы для последующей установки на корабль.

Руководство переходом было поручено командиру находящегося в достройке в Триесте «Рома» капитану 1 ранга Адоне Дель Чима. Для обеспечения ответственной операции в Бриндизи прибыли эсминец «Пессаньё», миноносцы «Аудаче», «Миссори» и «Децца», буксиры «Инстанкабиле» (бывший югославский спасатель «Спасилач»), «Мареттимо» и «Лидо». На прибывшие из Полы подводные лодки «Спери» и «Отария» возлагалось несение гидроакустического дозора. Для противолодочного охранения выделалась эскадрилья гидросамолетов. Пунктом назначения являлся Триест, но перед этим планировался заход в Венецию.

В 11.45 22 января 1942 г. «Импero» снялся со швартовов и при помощи четырех буксиров («Порто Торрес», «Порто Пизано», «Порто Конте», «Пантеллерия») и, выйдя из порта через канал Пигонати, в 12.44 впервые дал ход под собственными машинами. Обойдя мыс Гаргано, в 14.45 он развил 10-узловую скорость, затем постепенно увеличил ее до 15 узлов. Все механизмы работали нормально, никакой вибрации не отмечалось. «Пессаньё» и «Аудаче» двигались впереди линкора, «Децца» — справа, «Миссори» держался в трех кабельтовых за кормой. Погода постепенно ухудшалась, ветер достиг силы 5—6 баллов, пошел мелкий мокрый снег, и спустя час старый «Миссори» передал, что не может поддерживать ход и вышел из строя. «Импero» же показал себя прекрасно, без напряжения поддерживая 16-узловой ход, а к концу перехода развив 17,5 уз.

На следующее утро на подходе к Венеции отряд встретила канонерская лодка

«Загреб» (бывший югославский сторожевой корабль «Бели Орао»), которой было поручено навигационное обеспечение. В 12.46 «Империо» своим ходом миновал проход Пассо ди Лидо и вошел в Венецианскую лагуну и в 14.54 при помощи буксиров вошел в док «Принчипе ди Пьемонте». Там его встречала многочисленная делегация военных, гражданских и партийных чиновников, в числе которой был вице-адмирал Фердинандо Фарина, начальник Инспекции кораблестроения и снаряжения кораблей.

27 января док осушили, что позволило впервые за два года, прошедшие с момента спуска на воду, очистить подводную часть линкора, а также провести ряд других работ, координацию которых осуществляло открытое в тот же день представительство «Ансальдо» в Венеции. Так, 28 февраля была закончена установка винтов на центральные валы, а 28 марта завершили монтаж боковых рулей. Для маскировки на корпус корабля нанесли зелено-каштановую камуфляжную окраску. В последний день марта «Империо» был выведен из дока и переведен на специально огороженную противоторпедными сетями стоянку в лагуне. Кораблю предстоял финальный, совсем короткий переход в Триест, однако судьба распорядилась иначе — он простоял в Венеции долгих 10 месяцев.

Причиной стал общий неблагоприятный для Италии ход военных действий и состояние военно-промышленного комплекса. Понесенные итальянским флотом тяжелые потери заставили Главный морской штаб пересмотреть кораблестроительную политику. 1 февраля 1942 г. вышел приказ, определявший наиболее приоритетными программы постройки торпедных и противолодочных катеров, корветов и эскортных миноносцев. Достройка «Империо» оказалась в данном списке лишь на шестнадцатом — последнем — месте. Заметим, что завершение переоборудования бывшего трансатлантического лайнера «Рома» в авианосец «Аквила» и даже окончание ремонта поврежденного в Таранто «Конте ди Кавура» занимало более высокие строчки.

Общая готовность «Империо» к тому моменту составляла 33 %, и необходимое для достройки время оценивалось в 18—20 месяцев. Вскоре должен был начаться монтаж надстройки, башен главного калибра и окончание работ по силовой установке. В июне ожидалось поступление в Триест заказанных 2600 тонн металлопроката. Однако еще не было достигнуто соглашение о распределении работ между верфями «Ансальдо» и «C.R.D.A.», причем последняя была загружена достройкой однотипного линкора «Рома» и ремонтом «Кавура». В такой ситуации перевод «Империо» в Триест не решал бы проблемы, к тому же, было сочтено слишком опасным держать три небоеспособных линкора в одном месте. В итоге, решено было оставить корабль в Венеции до сдачи флоту «Ромы».

Таким образом, с апреля работы на «Империо» существенно замедлились. На борту оставался сокращенный до предела экипаж и 70 специалистов фирмы-строителя для обслуживания уже установленного оборудования. 7 июня корабль был снова введен в сухой док, где провели установку гидроакустического оборудования, приборов звукоподводной связи, эхолотов и лагов. Тогда же произвели выравнивание погона носовой возвышенной башни главного калибра.

«Империо» оставил Венецию в 5.45 15 ноября 1942 г. Переход осуществлялся 8-узловым ходом в сопровождении эсминца «Лубяна» (бывший югославский «Любляна») и миноносцев «Орионе», «Аудаче» и «Розолино Пило». В час пополудни линкор прибыл в Триест и отшвартовался у мола верфи «Сан-Марко» с противоположной стороны от ремонтирующегося «Конте ди Кавура». Неподалеку была оборудована площадка, на которой складировалось поступающее оборудование — в первую очередь, детали главных ТЗА, орудия главного калибра и броневые плиты башен. Формально, ответственно за достройку по-прежнему оставалась фирма «Ансальдо», которая командировала в Триест большую группу своих специалистов. Значительную часть рабочих и необходимое оборудование предоставляла «C.R.D.A.» на основе заключенного с «Ансальдо» договора. Однако последняя была изрядно загружена собственными заказами, поэтому между компаниями нередко возникали конфликты, не самым благоприятным образом сказывавшиеся на графике работ.

В июне 1943 г., в ожидании неминуемого вторжения союзников на итальянскую территорию, Главный морской штаб распорядился о приостановке работ на кораблях, далеких от завершения. В их число вошли линкоры «Империо» и «Кавур», авианосец «Аквила», крейсера «Везувио» и «Этна». Высвободившиеся рабочие руки были брошены на строительство малых кораблей и боевых катеров, потребность в которых стояла как никогда остро. Согласно докладу наблюдающего за достройкой от 17 июля, на «Империо» еще трудилось 180 человек (в том числе 120 сотрудников «Ансальдо»), из которых 150 выполняли работы по артиллерии и 30 — по силовой установке. По его же оценке,

для завершения постройки требовалось 18 месяцев при условии ежедневного привлечения 1500 рабочих и бесперебойной поставки материалов. Фактически, готовность линкора оставалась на том же уровне, что была 4 апреля прошлого года, и составляла 88 % по корпусу, 76 % по силовой установке и всего 28 % по оборудованию. По артиллерии имелось в наличии порядка 80 % комплектующих и компонентов, но лишь минимальное их количество было установлено на корабль.

Более детально состояние корабля выглядело следующим образом:

— корпус собран до уровня верхней палубы, оставалась незавершенной небольшая часть полубака в корме, отсутствовали надстройки, носовая оконечность еще не перестроена по образцу однотипных кораблей;

— вертикальная броня и конструктивная подводная защита — практически готовы;

— все элементы горизонтальной защиты изготовлены, но на корпусе смонтированы лишь частично;

— силовая установка смонтирована почти полностью, отсутствовали два вспомогательных котла, временно использовавшиеся на берегу, и часть вспомогательных механизмов;

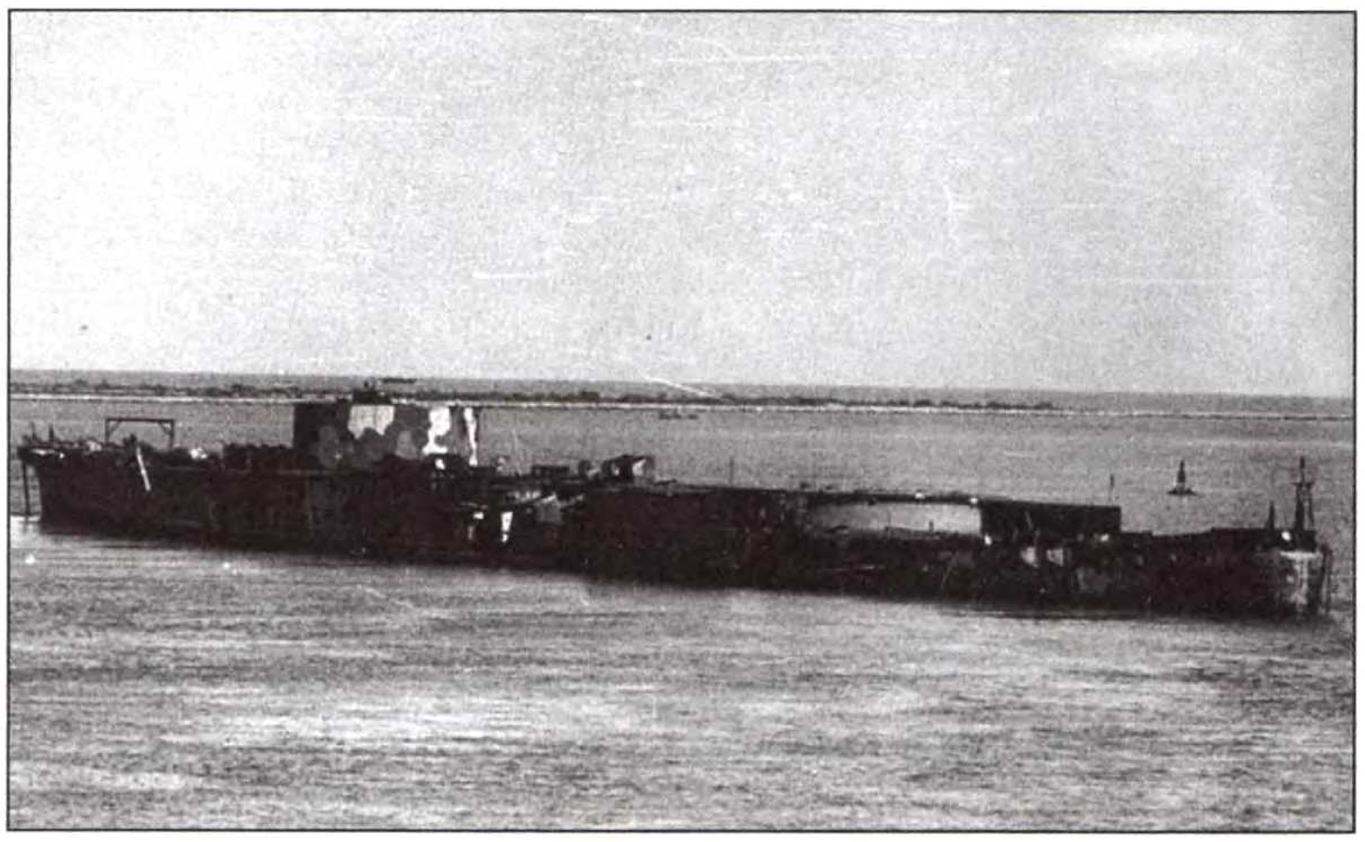
— работы по электрооборудованию полностью завершены;

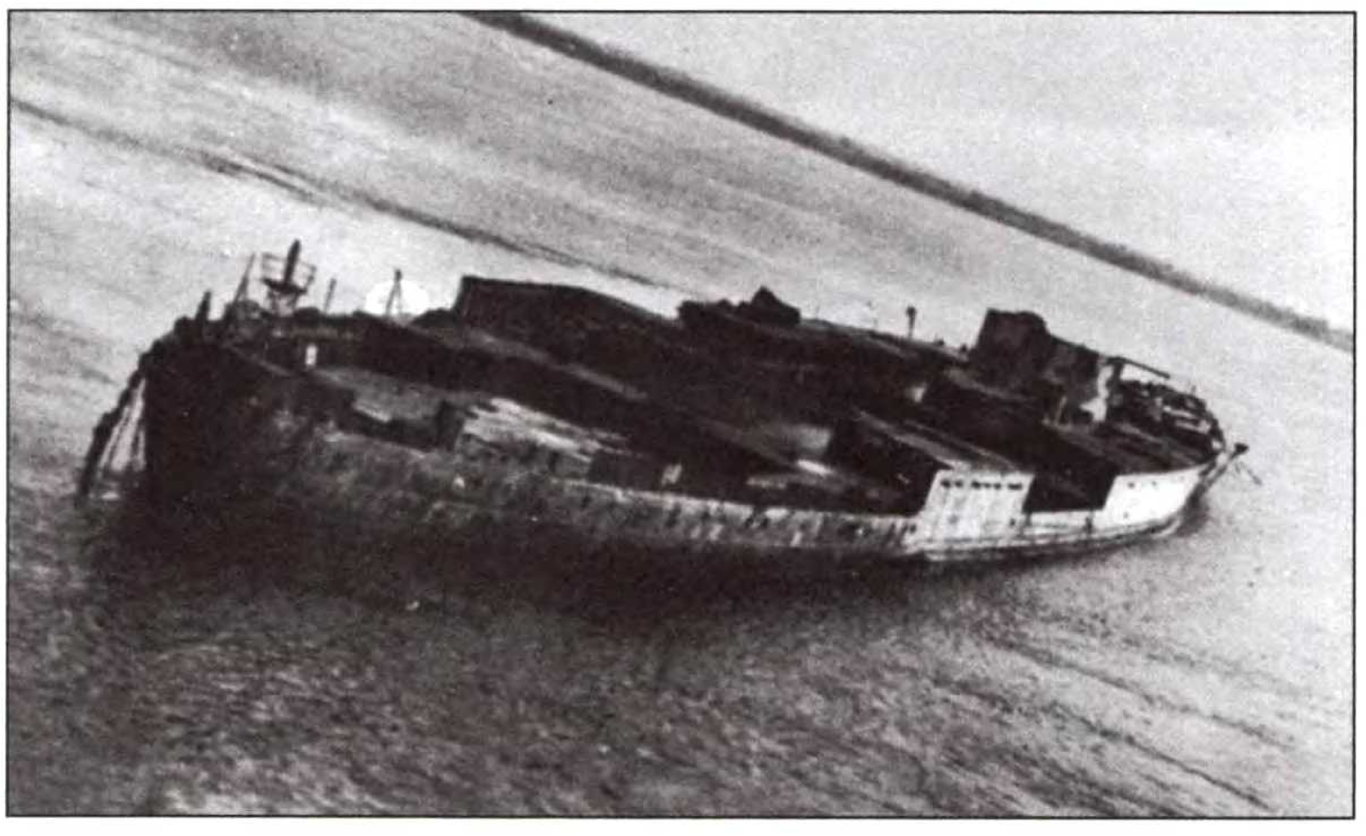
— основное вооружение поставлено изготовителем, но на корабле смонтирована только башня №2 (без самих орудий), тогда как две другие в почти собранном состоянии оставались на берегу. Зенитное вооружение, за исключением четырех спаренных 37-мм установок и некоторого числа 20-мм автоматов, еще не поставлено.

К моменту подписания перемирия между Италией и западными союзниками 8 сентября 1943 г. «Империо» оставался в Триесте с сокращенным экипажем, где на следующий день был захвачен германскими войсками. Впоследствии немцы начали частичную разборку корпусных конструкций и демонтаж оборудования линкора для отправки на переработку на германские металлургические предприятия, особое внимание обращая на цветные металлы, использовавшиеся в силовой установке и электрических схемах. Ими же были вывезены практически все находившиеся на берегу материалы, которые не успели установить на корабль. Систематическая бомбежка железных дорог англо-американской авиацией в течение 1944 года создала серьезные затруднения с транспортировкой, поэтому разборку пришлось прекратить. Имеются сведения, что в начале 1944 г. немцы отбуксировали корпус «Империо» в залив Муджа для проведения экспериментов с подводными взрывами, в результате которых несколько отсеков были затоплены, но затем снова привели его в гавань Триеста. Там он получил дополнительные серьезные повреждения во время массированного авиационного налета 20 февраля 1945 г. Хотя на сделанном 5 апреля самолетом Королевских ВВС аэрофотоснимке корпус еще был виден на плаву, в конце месяца — перед самой капитуляцией — немцы затопили его при помощи трех мощных подрывных зарядов (согласно ряду свидетельств, были использованы головные части торпед).

«Империо» затонул на небольшой глубине, на ровном киле, так что часть надводного борта возвышалась над поверхностью воды. В июле 1946 г. по распоряжению англо-американской администрации триестская фирма «Трипкович» начала судоподъемные работы. Корпус отбуксировали в залив Муджа и снова затопили на мелководье в бухте Св. Саввы, предотвратив тем самым от захвата югославами, еще в мае 1945 г. объявившими его своим военным трофеем. По той же причине итальянское правительство под давлени-

Корпус «Империо» на мели в Венецианском заливе, начало 1949 г.





Корпус «Импаро» в бассейне Сан-Марко (Венеция) при буксировке на разборку

ем британского Адмиралтейства 6 августа 1946 г. начало с фирмой Трипковича новые переговоры, завершившиеся 30 сентября подписанием контракта на повторный подъем корпуса и его буксировку в Венецию для последующей разборки на итальянской верфи.

27 марта 1947 г. линейный корабль «Имперо» был официально исключен из списков итальянского флота. Корпус, классифицированный как понтона с номером С-320, остался в собственности Италии. Ввиду подписания договора о создании Свободной зоны Триеста, нахождение на ее территории объекта флота иностранной державы могло создать юридические проблемы, поэтому 23 августа его охрану взяла на себя расквартированная в городе британская военная полиция.

2 сентября корпус экс-линкора оторвался ото дна и 11-го был отбуксирован в порт, акватория которого лучше контролировалась. Наблюдающим от итальянской стороны выступал подполковник корпуса морских инженеров Франчини. Первоначальными планами начало перевода в Венецию намечалось на последний день месяца, но фирма обязалась все сделать на две недели раньше. Это было весьма кстати, так как в югославской коммунистической прессе была поднята волна антиитальянской агитации и выдвигались требования о передаче корабля Югославии.

В 7.45 14 сентября представители фирмы «Трипкович» официально объявили о завершении своей миссии, и уже через час буксиры начали вытягивать огромный корпус несостоявшегося линкора из порта. Согласно калькуляции нагрузки, его водоизмещение составляло немногим более 20 000 т, однако осадка при этом достигала 9 метров, что соответствовало вдвое большему водоизмещению. Корабль имел крен 4° на правый борт. По всей видимости, оставались затоплены многочисленные отсеки двойного дна и противоторпедной защиты. В 10 часов экс-«Имперо» в «упряжке» пяти буксиров — итальянских «Тифео», «Сан-Даниэле», «Нерео» и британских «Эмпайр» и «Чироне» — начали медленное движение в Венецию со скоростью 4 узла. Перевод обставлялся как полноценная боевая операция. На траверсе Градо в охранение каравана вступили миноносцы «Каллиопе» и «Либра», позже подошел вооруженный катер полиции области Венгеция-Джулия, затем — четыре моторных тральщика, а в воздухе до самого заката кружили самолеты национальных ВВС.

Благодаря хорошей погоде, на следующее утро данная «процессия» подошла к проходу Лидо, в 10.35 на борт «Имперо» поднялся местный лоцман, но затем буксирам не удалось справиться с сильным отливным течением, и в 12.05 линкор, вернее — то, что от него осталось, выскочил на песчаную отмель. Лишь сутки спустя, с очередным приливом, его удалось стащить и продолжить движение, но упрямый корабль он словно не хотел идти на разборку, и в 12.30 в результате бокового дрейфа снова сел на мель в 2 километрах от маяка Сан-Николо-ди-Лидо. Усилия пяти буксиров, к которым присоединился водолей «По», ни к чему не привели. Спустя два дня бесплодных усилий было решено оставить остов на месте. Чтобы его случайно не сорвало волнами, были открыты кингстоны затопления носовых погребов, через которые корабль принял еще 5000 т воды и стал на ровный киль.

В таком положении злополучный «Имперо» оставался более года. Лишь в начале 1949 г. его корпус методично осушили, сняли с мели при помощи многочисленных буксиров частной компании «Панфидо & Со ди Венеция» и затем, кормой вперед, отбуксировали через бассейн Сан-Марко и канал Джудекка в гавань Порто-Маргера, где он и был в конце концов разобран.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Заложенные в конце 1934 г. «Литторио» и «Витторио Венето» стали первыми в мире линейными кораблями нового поколения — поколения «35 000-тонных» или «договорных» линкоров. Они строились по самым современным технологиям того времени и явились воплощением всех достижений итальянской науки и техники. Итальянцы решили полностью использовать определенный Вашингтонской конференцией запас водоизмещения линкоров и задумали построить корабли, превосходящие практически по всем тактико-техническим характеристикам все существовавшие к тому моменту линкоры своих потенциальных противников. Дальнейший ход истории полностью подтвердил правильность данного выбора. Опыт постройки малых линкоров другими странами — французского «Дюнкерка» или германского «Шарнхорста» — показал, что для создания полноценного корабля этого класса не следует экономить в водоизмещении.

В исторической литературе отмечается, что в итальянском проекте был достигнут удачный баланс наступательных и оборонительных качеств. Корабли имели совершенное устройство, обладали хорошими скоростными и маневренными показателями. В то же время, нельзя сказать, что какой-то элемент намеренно приносился в жертву скорости, что само по себе не типично для итальянской кораблестроительной школы, тем более — для эпохи Муссолини с ее ставившейся во главу угла «политикой рекордов». Среди недостатков проекта обычно называются неудачное горизонтальное бронирование, слабость зенитной артиллерии, неудовлетворительная противоторпедная защита. Эти претензии не всегда обоснованы. Разберем сильные и слабые стороны линкоров типа «Литторио» по порядку.

Одним из самых интересных технических решениий, реализованным при постройке этих кораблей, следует считать конструктивную подводную защиту системы Пульезе, кардинально отличавшуюся от обычных для того времени ПТЗ «слоистого» типа, в которых слои пустоты чередовались с заполненными жидкостью отсеками. В литературе ей даются диаметрально противоположные оценки — от наиболее эффективной среди современников до неоправданно сложной и затруднявшей ремонт полученных повреждений. Трудно сказать, насколько хорошо она себя показала в реальной обстановке, поскольку «Литторио» и «Витторио Венето» получали попадания в основном вне зоны ПТЗ. Во всяком случае, нет никаких оснований считать ее хуже зарубежных образцов. Попадание 533-мм торпеды в «Витторио Венето» 14 декабря 1941 г. вызвало затопление кормовых погребов, но аналогичные попадания в линкоры других стран приводили к похожим последствиям. Например, выпущенная английским эсминцем «Акаста» 8 июня 1940 г торпеда поразила «Шарнхорст» в то же самое место, выведя из строя не только погреба, но и часть турбинных отделений. Ремонт германского линкора оказался более длительным, чем у «Витторио Венето». Попадание торпеды с японской субмарины I-19 в американский «Норт Кэролайн» также вызвало затопление погребов, хотя заметно меньшее число погибших на американском корабле является косвенным свидетельством более умеренных разрушений. Тем не менее, ремонт в доке занял не меньше времени, чем у «итальянца». Разумеется, система Пульезе не была лишена недостатков. При очень сильном взрыве она могла дать обратный эффект с образованием значительного крена, ликвидировать который можно было только с помощью затопления отсеков противоположного борта. Касательно же упреков в том, что она не защищала от торпед с магнитным взрывателем, если те взрывались под днищем корабля, то это можно отнести на счет практически любой другой системы ПТЗ периода Второй мировой войны.

Негативную общую оценку живучести на примере повреждений «Литторио» в Таранто 11 ноября 1940 г. также нельзя признать справедливой. Тогда критические положение корабля стало следствием плохой подготовки экипажа. Точно такое же попадание во время «Июньской конвойной битвы» не имело столь серьезных последствий, как и большинство других случаев боевых повреждений кораблей этого типа. Чаще всего последствия торпедных и бомбовых попаданий удавалось быстро локализовывать, и линкоры возвращались на базу своим ходом, сохранив способность поддерживать высокую скорость. В частности, «Литторио» после вышеупомянутого попадания авиационной торпеды в носовую часть 16 июня 1942 г. находился в заметно лучшем положении, чем английский линкор «Нельсон», получивший торпеду в ту же зону 27 сентября 1941 г. Британский корабль принял заметно больше воды, был вынужден весьма сильно снизить ход и имел проблемы с водоотливными системами во многом аналогичные тому, с чем итальянцы столкнулись в Таранто. Ремонт «Нельсона» занял полгода против двух месяцев у «Литторио».

Мощность артиллерии главного и противоминного калибров соответствовала наивысшим мировым стандартам и превышала

Зоны свободного маневрирования при обстреле бронебойными снарядами (расчетные данные)

	итал. 381-мм/50	франц. 380-мм/45	брит. 356-мм/45
«Vittorio Veneto»	—	75—150 кбт.	50—150 кбт.
«Richelieu»	110—165 кбт.	—	80—170 кбт.
«King George V»	100—170 кбт.	85—160 кбт.	—

таковую у большинства линкоров новой постройки. Разработанные фирмой «Ансальдо» 381-мм орудия с длиной ствола 50 клб. по пробиваемости вертикальной брони теоретически превосходили зарубежные орудия не только калибра 356—380 мм, но и большинство 406-мм, уступая только «Ямато» и «Айове». Приведенный в таблице диапазон дистанций, в пределах которых обеспечивалось непоражение жизненно важных частей корабля при обстреле бронебойными снарядами, для типа «Литторио» оказывается наибольшим среди возможных участников войны на Средиземном море.

Артиллерии главного калибра итальянских линкоров соответствовало вертикальное бронирование, выполненное по оригинальной схеме. Увы, того же нельзя сказать о горизонтальной защите. Броневая палуба была самой тонкой из «35 000-тонников». При этом у конструкторов имелись возможности выполнить его гораздо более надежным даже в пределах тех же самых масс. Распределение брони по двум палубам, да еще с использованием довольно мощных настилов из стали повышенной сопротивляемости, влекло за собой снижение общей прочности сложной броневой преграды по сравнению с одной монолитной бронепалубой. Впрочем, горизонтальная защита почти всех европейских и американских линкоров, построенных в конце 30-х — начале 40-х годов страдала теми же недостатками. Весьма слабой на типе «Литторио» оказалась и защита рулевого управления. Зато наличие трех рулей оказалось явно полезным, особенно если вспомнить эпизод с «Бисмарком».

Идея о необходимости достаточно крупного противоминного калибра привела к тому, что итальянцы не пытались оснащать свои линкоры по-настоящему универсальной артиллерией. Сами же 152-мм пушки в противоминной роли себя совершенно не проявили. Например, во время Второго боя в заливе Сирт «Литторио», кроме прямого попадания, добился еще пяти накрытий 381-мм снарядами, часть из которых нанесла повреждения британским эсминцам. Результат же стрельбы 152-мм артиллерии остался нулевым, несмотря на значительное количество выпущенных снарядов.

Система противовоздушной обороны новых итальянских линкоров на момент создания проекта вполне отвечала своему назначению. Однако бурное развитие авиации во второй половине 1930-х годов привело к тому, что уже к началу войны она опустилась где-то «в середину списка». Из числа реальных или потенциальных участников боевых действий на Средиземном море «литторио» имели преимущество над старыми британскими линкорами и даже новейшим «Ришелье», но уже уступали модернизированным «Куин Элизабет» и «Вэлиент». Дальнейшее совершенствование средств ПВО шло в Италии с явным отставанием. К 1943 году зенитное вооружение уже не соответствовало современным требованиям ни по качествам артиллерийских систем, ни по составу и возможностям систем приборов управления зенитным огнем.

Несомненными являлись и принципиальные недостатки, порожденные общим отставанием итальянской промышленности в передовых технологиях: электросварке корабельных конструкций, изготовлении электротехнических и гироскопических устройств для системы ПУС и дистанционного управления артиллерийскими установками, наконец, оптике и радиолокации. Выдающиеся достижения отдельных итальянских инженеров соседствовали с заметно более слабым средним конструкторским звеном. В частности, имел место эпизод, когда вследствие довольно элементарной ошибки изготовили модель неправильных пропорций для опытового бассейна. Весьма интересные конструкторские идеи сочетались с не всегда столь же хорошей реализацией в деталях.

Корабли типа «Литторио» оказались единственными линкорами последнего поколения, разрабатывавшимися для ограниченного ТВД. Отсутствие необходимости в длительных переходах позволяло ограничиться небольшой дальностью плавания и уменьшить запас топлива. Сокращенный по сравнению с линкорами других стран боекомплект также стал следствием расчета на принцип «один выход — один бой», обусловленного близостью собственных баз. Несмотря на это, из-за применения не самых оптимальных для экономии веса конструктивных решений и технологий итальянские линкоры оказались самыми тяжелыми среди формальных «35 000-тонников» (за исключением германских «Бисмарка» и «Тирпица»).

Тем не менее, создание таких сложных и совершенных кораблей, безусловно, можно характеризовать как крупное достижение

итальянской школы военного кораблестроения, во многом не превзойденное им и по сей день. Достаточно сказать, что линкоры типа «Литторио» остаются самыми крупными боевыми кораблями, когда-либо построенными в Италии.

Впечатляют и темпы строительства, особенно двух единиц второй серии. Заложенный в сентябре 1938 г. «Рома», несмотря на все трудности, которые испытывала итальянская экономика после вступления страны во Вторую мировую войну, вошел в строй в июне 1942 г. — одновременно с заложенным на год раньше его британским линкором «Энсон». У «Империо» стапельный период занял всего полтора года, и если бы не поспешное решение о его переводе из Генуи, корабль наверняка был бы достроен к концу 1942 г.

Бытует мнение, что реконструкция старых линейных кораблей типов «Джулио Чезаре» и «Андреа Дориа» из-за чрезмерных затрат нанесла ущерб строительству новых. На сэкономленные при отказе от их модернизации средства якобы можно было построить два новых линкора. Особо много нареканий высказывается по поводу решения реконструировать вторую пару, что якобы задержало строительство «Ромы» и «Империо». При этом явно забывается, что линкоры типа «Литторио» являлись наиболее приоритетной программой итальянского военного судостроения, которая, возможно, негативно отразилась на темпах строительства и модернизации кораблей других классов и типов, но никак не наоборот.

В первый год войны на Средиземном море линкоры оставались тем единственным классом кораблей, который, по мнению адмиралов обеих воюющих сторон, определял реальное соотношение морских сил на данном театре. Благодаря принятым в 1933—1940 гг. энергичным мерам по усилению линейного флота, итальянцы к августу 1940 г. располагали пятью боеготовыми линейными кораблями (еще один заканчивал подготовку и два находились в достройке), которые представляли собою значительную силу.

Линкоры типа «Литторио» были наиболее мощными кораблями Второй мировой войны на Средиземном море. К сожалению, или к счастью — учитывая, на чьей стороне воевала Италия, — им так и не удалось в полной мере реализовать свой высокий боевой потенциал. Историю боевого применения новейших итальянских линкоров как нельзя лучше иллюстрирует расхожая фраза, обычно приписываемая Уинстону Черчиллю: «Итальянцы строят корабли лучше, чем потом на них плавают». Реальные достижения итальянского линейного флота оказались ничтожными. Поэтому мы заканчиваем наш рассказ словами одного из ведущих итальянских военно-морских теоретиков, в 1942—1943 гг. командовавшего 9-й дивизией линкоров, — адмирала Джузеппе Фьораванцо:

«Несмотря на появление все новых видов оружия, решающим оружием в конечном счете является человек»

Приложение 1

Адмирал Карло Бергамини

С боевой историей линкоров типа «Литторио» неразрывно связано имя адмирала Карло Бергамини. Он стал первым командиром соединения, в которое вошли эти самые крупные и современные корабли итальянского флота. Он вывел флот в последний боевой поход и погиб на мостике флагманского «Рома»...

Карло Бергамини (Carlo Bergamini) родился 24 октября 1888 г. в небольшом городке Сан-Феличе-суль-Панаро в провинции Модена в Северной Италии. Его дед принадлежал к плеяде карбонариев середины XIX века, а отец был одним из сподвижников Гарибальди и принимал участие в ряде сражений против армии Бурбонов. В семье Бергамини были в чести национальные традиции, патриотизм, любовь к родине и, что немаловажно в контексте судьбы адмирала, уважение к государственной власти.

Когда семья проживала в Бари, где отец занимал должность начальника местного отделения казначейства, Карло решил связать свою жизнь с военно-морским флотом. В 1905 г. он поступил в Морскую академию, по окончании которой, 1 декабря 1908 г. получил первое звание лейтенанта. Хорошее воспитание и образование, в особенности, склонность к математике и точным наукам, организаторские способности, любовь к морю и морской службе, умение сохранять самообладание в самых сложных ситуациях — вот качества, позволившие ему сделать блистательную карьеру. Все сослуживцы отмечали его прекрасные человеческие качества, ровные отношения с начальниками и подчиненными.

В 1909 г., после окончания академии, лейтенант Бергамини получил назначение на броненосец «Реджина Елена»; в 1911 г. был переведен на крейсер «Веттор Пизани», на котором участвовал в итало-турецкой войне — в частности, в высадке итальянских войск в Киренаике. В октябре 1914 г. он занял должность второго артиллерийского офицера на броненосце «Аммиральо ди Сен-Бон».

В годы Первой мировой войны Карло Бергамини, уже капитан-лейтенант, служил на броненосном крейсере «Пиза» — сначала в должности второго артиллерийского офицера, а затем старшего артиллериста. В 1916 году, совместно с командиром корабля он, буквально с нуля, организовал береговую оборону Валоны. За участие в бомбардировке Дураццо (Дурреса) 2 октября 1918 г. удостоен Серебряной медали за воинскую доблесть.

После окончания войны, 24 марта 1920 г. капитан-лейтенант Бергамини был назначен старшим артиллеристом линкора «Джулио Чезаре», а в феврале 1921 г. получил под командование свой первый корабль — небольшой миноносец «28AS», на котором прослужил до января 1922 г. Затем его, уже признанного специалиста в области артиллерии, перевели на должность старшего артиллериста линейного корабля «Андреа Дориа». Там офицер с головой ушел в работу. Именно благодаря ему в практику итальянского флота был внедрен ряд нововведений, позволивших вывести управление стрельбой крупных надводных кораблей на качественно новый уровень.

Покинув «Дориа» 27 сентября 1924 г., Бергамини был направлен в Главное управление артиллерии и вооружений Морского министерства. Работая там, он часто посещал Флоренцию и находившуюся там фирму «Галилео», занимавшуюся разработкой систем управления огнем. Итогом совместных усилий стало создание новых артиллерийских директоров, значительно превосходивших имевшиеся по точности и быстроте выдачи данных. Непродолжительный период в карьере будущего адмирала (с 25 сентября по 23 декабря 1926 г.) заняло командование эскадренным миноносцем «Джасинто Карини». Оценкой заслуг талантливого офицера стало присвоение звания капитана 3 ранга и возвращение в Главное управление военно-морской техники и вооружений (так стало называться прежнее подразделение министерства). Там он продолжил свою деятельность на ниве совершенствования приборов и методов управления стрельбой, будучи неизменным членом различных комиссий и комитетов.

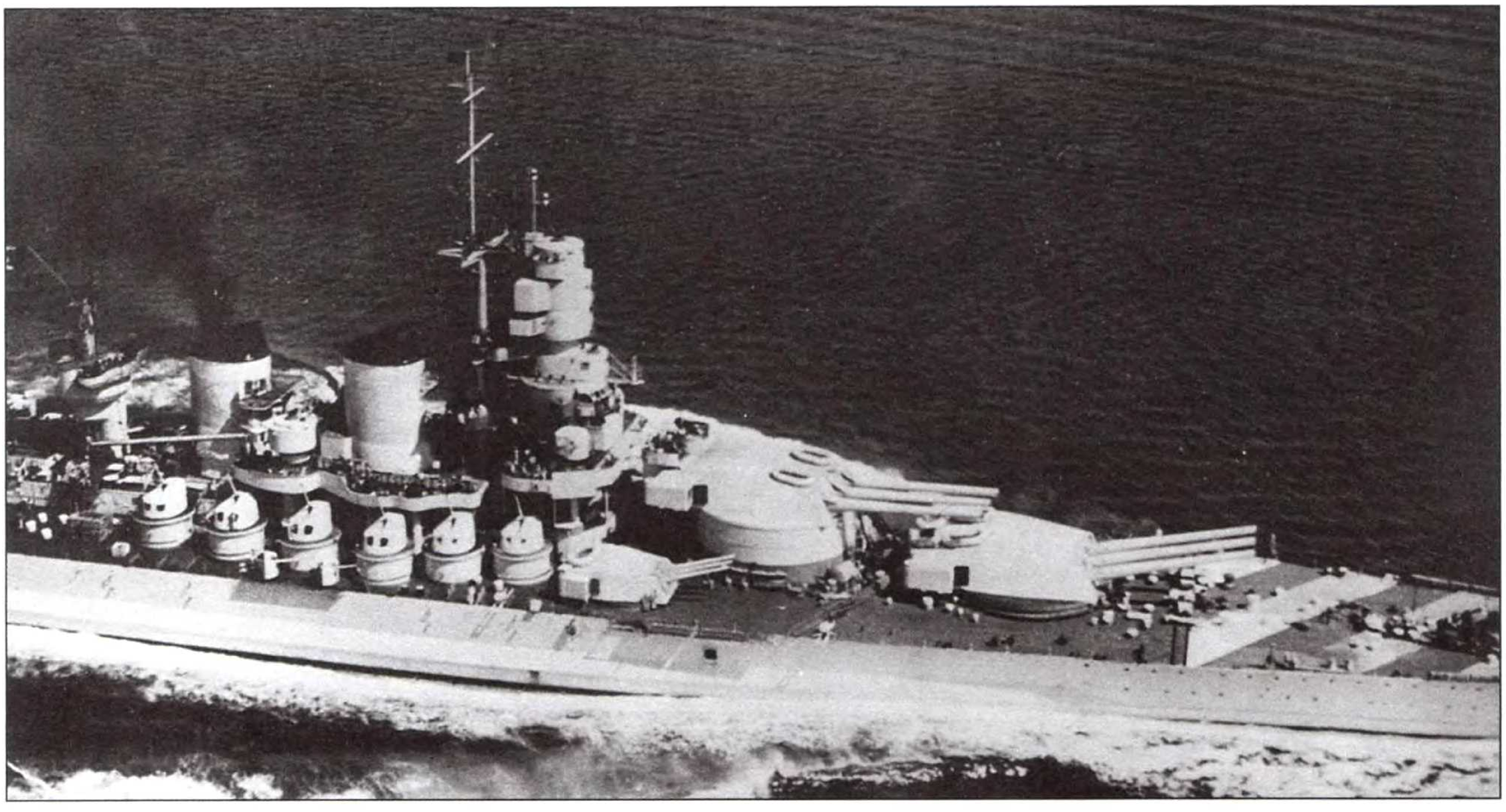
3 марта 1931 г. Карло Бергамини был назначен командиром дивизиона эсминцев, состоявшего из «Нембо», «Аквилоне», «Турбине» и «Эуро». Они только что получили новые системы управления огнем фирмы «Галилео», и ему, как одному из ведущих разработчиков, предстояло проверить их в деле. В ходе многочисленных учений и тренировок он всесторонне изучал работоспособность материальной части, вносил предложения по ее совершенствованию, шлифовал мастерство личного состава. Не случайно, офицеры и специалисты дивизиона впоследствии были распределены по другим соединениям флота в качестве инструкторов, помогавших освоению новой техники.

15 ноября 1932 г. Бергамини, которому присвоили следующее звание капитана 2 ранга, получил под командование дивизион более крупных кораблей — так называемых «легких разведчиков» (esploratori leggeri) «Леоне», «Тигре» и «Пантера».* Корабли также недавно прошли модернизацию, в ходе которой были оснащены новыми приборами управления огнем. За короткое время он вывел боеготовность своего дивизиона на должную высоту, после чего снова вернулся на штабную работу, став начальником штаба военно-морского командования на Сардинии.

В 1934 г. Карло Бергамини получил звание капитана 1 ранга. В ноябре того же года его назначили начальником штаба 2-й эскадры, базировавшейся в Специи. В то время эскадрой командовал вице-адмирал Сальваторе Денти Амари ди Пирайно, с которым у Бергамини сразу сложились тесные и доверительные отношения. Флагманским кораблем служил крейсер «Джованни делле Банде Нере», а с ноябре 1935 г. — «Дука д'Аоста». В данной должности Бергамини пробыл до марта 1936 г., после чего занимал ряд постов на берегу, а в августе 1937 г. снова вернулся на работу в Морское министерство. 1 января 1938 г. ему присвоили звание младшего контр-адмирала, а годом позже — контр-адмирала. 1 августа 1939 г. он был назначен командиром 5-й дивизии линкоров, включавшей «Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур» — единственные к тому моменту боеспособные корабли данного класса, а 7 мая 1940 г. принял под командование только что сформированную 9-ю дивизию линкоров, в которую вошли новейшие «Витторио Венето» и «Литторио». За три месяца интенсивных тренировок адмирал сумел сплотить экипажи и вывести боеготовность кораблей на высокий уровень.

В годы Второй мировой войны, за исключением семи месяцев, проведенных в Морском министерстве, адмирал Бергамини постоянно находился на кораблях. Сохраняя должность командира 9-й дивизии, он попутно являлся начальником штаба 1-й эскадры, фактически являвшегося штабом всего надводного флота. На борту флагманского «Витторио Венето» он участвовал в сражении у мыса Теулада и за проявленное

* В действительности, в указанный период корабли данного типа входили в состав различных соединений и действовали раздельно. — прим. пер.



Линейный корабль «Литторио». Адмирал Бергамини держал на нем свой флаг в 1940—1941 и 1943 гг.

С п р а в а:
Адмирал Бергамини (справа) принимает командование флотом от адмирала Якино.
Специя, 5 апреля 1943 г.

мужество был удостоен Серебряной медали за воинскую доблесть.

14 декабря адмирала переводят в Рим, на должность инспектора вооружений. Попутно он возглавил Верховный комитет по координации технических программ. Пребывание на берегу оказалось недолгим. 24 июля 1941 г. Бергамини присвоили звание вице-адмирала, а 8 декабря назначили командиром 5-й дивизии линкоров. Хотя в ее состав входили старые «Чезаре», «Дориа» и «Дуилио», фактически данное назначение являлось повышением. Дело в том, что на новейших линкорах всегда находился сам командующий флотом, делая роль командира дивизии весьма формальной (не случайно, ее совмещали с должностью начальника штаба флота). Командир же 5-й дивизии оказывался вторым по старшинству среди «плавающих» адмиралов и во время крупных операций, как правило, брал на себя руководство частью сил. Таким образом, назначение Карло Бергамини на столь ответственный пост было совсем не случайным. Подняв свой флаг на «Кайо Дуилио», в конце 1941 — начале 1942 гг. он успешно провел несколько конвойных операций, в ходе которых не было потеряно ни одного судна. За успешное руководство операциями адмирал удостоился звания кавалера Военного ордена Савойи (Ordine Militare di Savoia)

7 января 1943 г. вице-адмирал Бергамини был назначен командующим 1-й эскадрой и снова поднялся на мостик «Витторио Венето». Итальянский флот переживал тяжелей-

Адмирал Бергамини с королем Виктором-Эмануилом на борту «Литторио» повле налета американских бомбардировщиков, 14 июня 1943 г.

шие времена, и основной задачей командующего стало поддержание воинской дисциплины и боевого духа экипажей. В сложившейся обстановке кандидатура Бергамини была идеальным выбором: адмирал пользовался непререкаемым авторитетом и уважением как среди офицеров, так и в матросской среде. Несмотря на все трудности, он сумел сохранить боеспособность вверенных ему сил.

Вершиной карьеры Бергамини стало назначение 5 апреля 1943 г. на должность командующего линейными силами, а также присвоение 13 августа звания полного адмирала. Он перенес свой флаг сначала на «Литторио», а затем — на «Рома», на котором 8 сентября и вышел в свой последний поход...

За свою 35-летнюю карьеру Карло Бергамини был награжден Орденом Савойи, двумя Серебряными медалями за воинскую доблесть (за Первую и Вторую мировые войны), тремя Военными крестами, германским Железным крестом II класса. Посмертно он был удостоен высшей военной награды Италии — Золотой медали за воинскую доблесть. После войны в его честь был назван боевой корабль итальянского флота, несколько улиц и скверов в различных городах страны, морской исследовательский институт. 8 сентября 1953 г. — в десятую годовщину гибели адмирала — на его доме в родном городе Сан-Феличе-суль-Панаро была открыта мемориальная доска.

Пьер-Паоло Бергамини
Сокращенный перевод и литературная обработка С. Патянина

Приложение 2

Четыре дня на борту «Витторио Венето»

Данный материал представляет собой отдельные выдержки из доклада британского офицера связи в чине лейтенанта (имя и фамилия в документе не приведены) о пребывании на борту линейного корабля «Витторио Венето» в период с 12 по 16 сентября 1943 г., во время стоянки на Мальте и перехода в Александрию. Доклад адресован на имя командующего Соединением «Н» (контр-адмирал Пауэр на борту линкора «Хау») и датирован 18 сентября 1943 г.

«Витторио Венето»

Жилые помещения корабля очень чистые, офицерские каюты — скрупулезно выдраены. Обстановка в матросских кубриках унылая. Умывальники команды оборудованы неплохо, но слабо вентилируются. В целом условия для помывки команды очень хорошие, если только не возникает проблем с наличием воды при длительном нахождении в море. Экипаж поддерживает себя в чистоте, все обращают особое внимание на ноги.

В целом, корабль очень хорошо управляется, хотя во время одного-двух поворотов возникал сильный крен, что вынуждало вахтенного офицера подавать соответствующие команды рулевому во время движения зигзагообразным курсом. Отмечается, что корабль неохотно начинает двигаться задним ходом.

Не было заметно, чтобы итальянцы испытывали особые затруднения с пониманием маневров наших кораблей. На меня произвело большое впечатление, как «Витторио Венето» выполнял повороты при смене галсов. «Италия» выглядел не так хорошо.

На линкоре установлена очень развитая телефонная система, однако я не заметил, чтобы ей много пользовались. Центральный коммутатор — с автоматическим набором номеров. Везде установлены прямые телефоны. После нескольких минут разговора возникают сильные помехи. По утверждению одного из артиллеристов, «на корабле слишком многое поставлено в зависимость от электричества, и в случае проблем с питанием оборудование может перестать работать».

Большинство оборудования — германского производства или изготовлено по лицензиям германских фирм.

С момента ввода в строй корабль испытывает проблемы с конденсаторами.

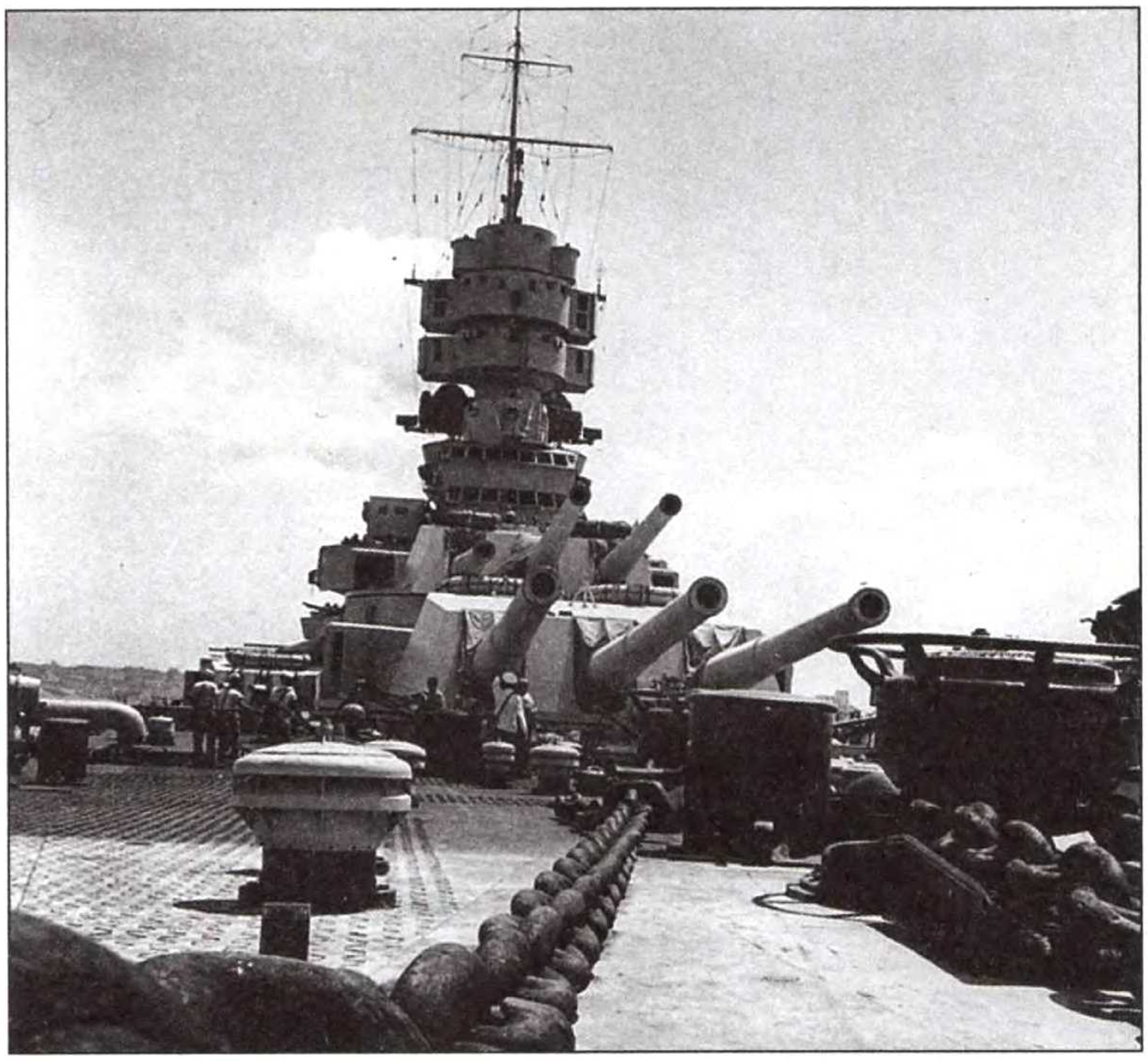
По словам артиллерийского офицера (он разговаривал со мной на беглом французском, и я не уверен, что всегда понимал его правильно), заградительный огонь по низколетящим целям из 152-мм орудий открывался с дистанции 8000 м, из 90-мм орудий — с дистанции 2500 м. Зенитные автоматы имеют боеприпасы с самоликвидаторами, установленными на дистанцию 1500 м.

Оба линкора оборудованы параванами, но адмирал сказал, что они редко выставлялись, так как командиры обычно не рисковали снижать для этого ход (при работе с итальянскими параванами требовалась почти полная остановка корабля), но добавил, что на борту достаточно моряков знают правила их установки. Кроме того, один из параванов на «Витторио Венето» не действовал, поскольку при стоянке в Специи был обрезан трос, а на «Италии» аналогичный трос перебило бомбой.

В целом итальянцы очень плохо представляют себе потенциальные возможности радара. Большинство младших офицеров не знает о нем ничего. На итальянского адмирала произвело большое впечатление, когда ночью наши линкоры типа «Кинг Джордж V» открыли зенитный огонь вслепую, пользуясь только данными радара. Единственная радиолокационная установка на итальянском корабле — радиодальномер для действия по надводной цели — находился в неработоспособном состоянии.

Во время войны выходы в море были непродолжительными из-за недостатка

«Витторио Венето» в Таранто, июль 1940 г.



топлива, а то, что поступало из Германии, было низкого качества.

Персоналии

Адмирал. Имя: контр-адмирал (Ammiraglio di Divisione) Энрико Аккоретти.

Адмирал очень приветлив, но не поразил меня масштабом личности или харизматичностью. К своему несчастью, страдает нервным тиком (Пляска Святого Витта), хотя и не кажется, что это доставляет ему сильное беспокойство. Я дважды видел, как он выходил из себя: первый раз — когда ему не доложили, что один из раненых матросов был высажен на берег, а второй — когда ночью один из крейсеров начал передавать сообщение слишком ярким прожектором. В первом случае он впал в ярость, как это бывает с жителями континента, и прошло не менее получаса, прежде чем он успокоился. Во всех остальных случаях он оставался внешне невозмутимым, но вел себя капризно и своенравно. Его штаб время от времени подшучивает над ним и очень забавляется его реакцией.

Адмирал практически лишен инициативы, а все его решения жестко контролируются вышестоящим начальством. Это очень заметно. Сам он настроен пробритански, любит английские книги, в частности, записки о лорде Коллингвуде, которым он восхищается. Говорит, что его супруга даже еще большая англоманка.

Перед своим последним назначением младшим флагманом эскадры линкоров в Специи он служил в Главном морском штабе в Риме, а до этого командовал эскадрой крейсеров и держал свой флаг на «Луиджи ди Савойя Дука дельи Абруцци».

Адмирал сказал, что уверен в том, что многое в ближайшем будущем зависит о короля и маршала Бадольо. Он убежден, что, попади кто-нибудь из них в руки немцев, случится катастрофа.

По-английски говорит средне. Возраст — 55 лет. Порой бывает неопрятным и небрежным.

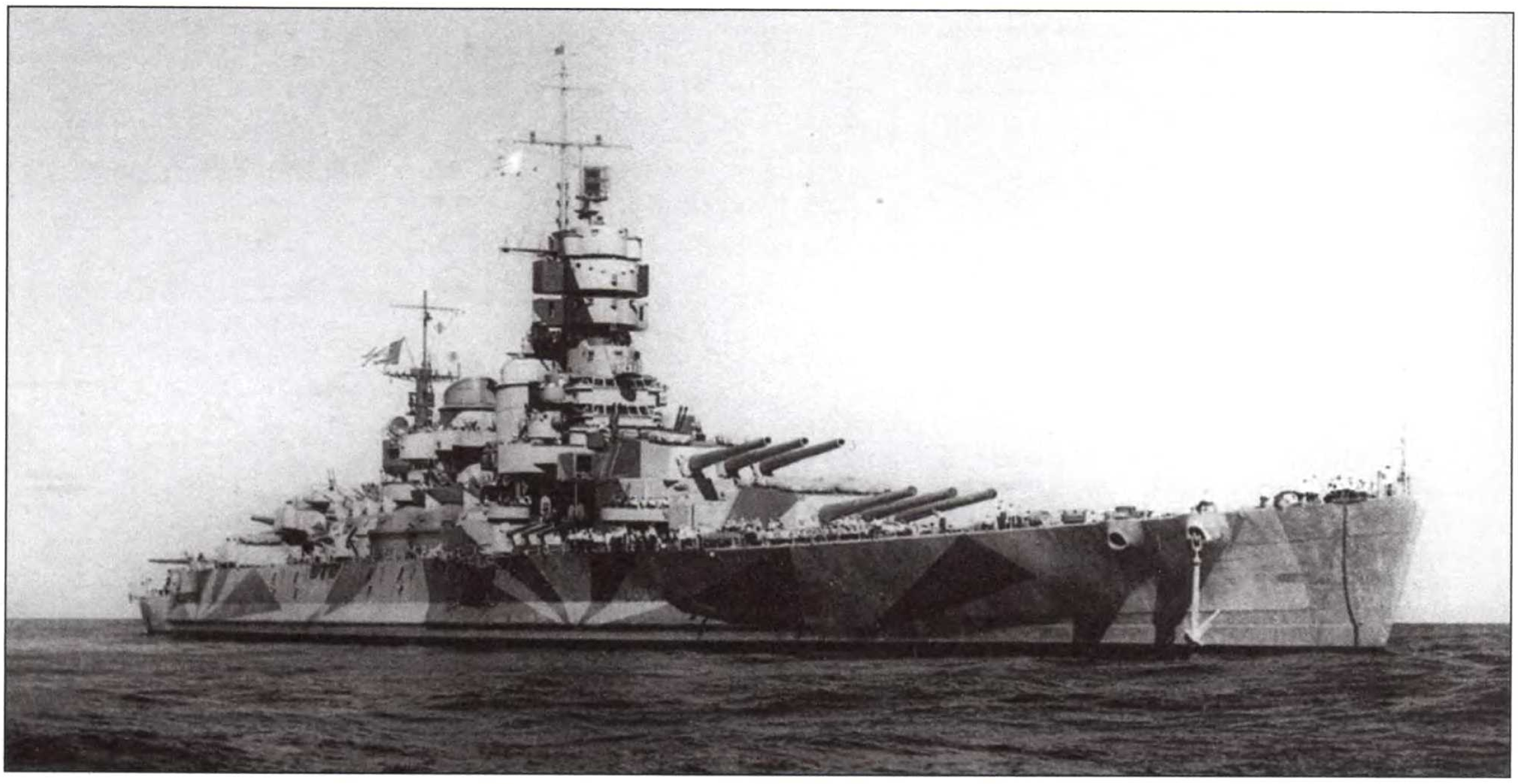
Командир корабля. Имя: капитан 1 ранга (Capitano di Vascello) Корсо Пекори Джиральди.

Настоящий мужик, с сильным характером, очень лаконичный и по многим вопросам расходится во мнении с адмиралом. По-английски говорит хорошо, хотя не всегда выражает желание понимать, что ему пытаются сказать. Тертый калач. Ко мне он относился совершенно формально, что резко контрастировало с адмиралом, и производил впечатление несколько надменного. Мне кажется, он просто ошарашен капитуляцией своего флота.

Старший помощник. Представляет собой полное ничтожество. Самодостаточный и замкнутый, плохо говорит по-английски и посредственно по-французски. Приветлив и учтив, но, как почти все его соотечественники, делает все с большими проволочками.

Помощник командира. Доминирующая личность с прусской внешностью. Явно указывает командиру, что нужно делать, и тот соглашается с ним почти смиренно. По-английски не говорит, немного знает французский.

Старший артиллерист. По-английски не говорит, но хорошо владеет французским.



«Витторио Венето» под флагом командира 9-й дивизии линкоров на Мальте, 11 сентября 1943 г.

Производит впечатление хорошо разбирающегося в своем деле, однако, похоже, мало что знает о радарах.

Корабельный врач. Старший корабельный врач имел звание капитана 3 ранга медицинской службы. По специализации — хирург. Был взят нами в плен во время Абиссинской кампании в 1941 году и репатриирован спустя два года, то есть, к моменту капитуляции с остатками флота находился на свободе всего 4 месяца.

Он очень недоволен условиями пребывания в лагере для военнопленных в Судане, часто тосковал и был расстроен. Очень беспокоится за свою жизнь, но в наш адрес не высказывал никаких упреков. Довольно неплохо говорит по-английски и по-французски.

Младшие офицеры. Многие из них в различной степени владеют английским и почти все — французским. Возраст некоторых лейтенантов не поддается точному определению, в большинстве своем они выглядят на все 30 лет. Похоже, для них нет существенной разницы между войной и повседневной службой.

Старшины. Выглядят совершенно приветливо. Просили нашего старшего сигнальщика научить их основным фразам на английском, но тот не смог этого сделать. Многие старшины до войны служили в торговом флоте или успели повидать мир, поэтому в основной массе понимают британский взгляд на вещи.

Организация службы флагмана

Если в строю [соединения] присутствуют два корабля с адмиралами на борту, то старший флагман занимает место во главе колонны, а младший — замыкает ее. Адмирал Аккоретти заметил по этому поводу, что не должен был остаться в живых.*

Во время перехода [с Мальты в Александрию] я постоянно находился на адмиральском мостике. На мостике присутствовали: адмирал, его начальник штаба, флагофицер, адъютант и три других офицера, а также младший лейтенант и два мичмана, которые наносили разнообразные значки на навигационную карту. Я не заметил специального планшета тактической обстановки и не обнаружил отдельного помещения для него.

Командир корабля никогда не поднимался на адмиральский мостик, а адмирал — на ходовой. Вся связь между ними осуществлялась по переговорным трубам.

Команды на передачу сигналов на другие корабли отдавались только с адмиральского мостика; радио использовалось крайне редко.

Насколько я понял, задача начальника штаба заключалась в наблюдении за сигналами и несении вахты на мостике время от времени. У адъютанта было очень мало дел — он ел, курил, спал и иногда брал у меня уроки английского. Похоже, всю работу выполнял флаг-офицер. Он следил за сигнальщиками, принимал все сообщения, вел наблюдение за обстановкой, помогал вести штурманскую прокладку и нес вахту на мостике. Периодически на адмиральском мостике не оставалось ни одного итальянского офицера.

Отношение к политике

Среди офицеров Муссолини и фашистская партия не пользуются популярностью. Адъютант адмирала сказал мне: «Я надеюсь, в Англии понимают, что фашизм и Италия — не одно и то же. В Германии, — добавил он, — наоборот: нацизм и Германия — одно и то же». Этот офицер провел в Германии два года. Король, по всей видимости, весьма популярен, Бадольо — несколько меньше. Однако мне было трудно поверить, что фашизм искоренен — в офицерской кают-компании меня дважды приветствовали фашистским салютом.

Некоторые из нижних чинов прошли уже три войны — в Испании, Абиссинии и Вторую мировую, за что винят Муссолини и фашистский режим. По моему впечатлению, политикой они интересуются лишь в той мере, в которой она касается их самих и членов их семей.

Моральный дух

Офицеры и матросы производят впечатление смирившихся со своей судьбой, при этом матросы выражают радость от того, что война для них закончилась. Все очень ждут известий о своих семьях.

Многие офицеры выражали готовность драться с немцами за пределами Италии и с гордостью показывали мне в итальянских ежедневных газетах те заметки, что рассказывали о итальянцах, сражающихся с немцами на севере Италии.

Матросы охотно демонстрировали на корабле места, сохранившие последствия попаданий бомб, сброшенных «Либерейторами». Казалось, они испытывают гордость от этого.

Экипаж в целом очень молодой, большинство моряков выглядят как форменные новобранцы. По ночам нередко бывали случаи курения и зажигания огня на верхней палубе.

Один раз на квартердеке демонстрировали очень низкопробный фильм с отвратительным шипящим звуком. Офицеры относились к этому терпимо, даже иногда смеялись. Большинство команды при этом переговаривалось и громко смеялось, несмотря на присутствие адмирала и команди-

* Имеется в виду, что 9 сентября во время налета немецких бомбардировщиков «Витторио Венето», на котором он находился, шел головным, и главный удар должен был наноситься по нему. — прим. пер.

«Витторио Венето» на полном ходу в штормовом море, осень 1940 г. Снимок сделан с борта «Литторио»

ра корабля. Мне сказали, что в неделю обычно демонстрируется примерно три различных фильма, всего же на борту имеется 53 кинокартины. Офицеры и матросы смотрят одни и те же фильмы.

К новостям Би-Би-Си нет большого доверия, поскольку время от времени в них проскакивают серьезные ошибки. Однако официальным известиям из Рима доверяют еще меньше.

Меня поразило, насколько гнетущее впечатление на итальянцев, которые всеми силами старались показать свой дружелюбный настрой, произвело появление на борту британской вооруженной охраны.

Отношение к немцам

Один из старшин сказал мне: «Последние полгода немцы оставались еще достаточно сильными. В завоеванных странах они забирают все, что можно, а остальное стараются разрушить. Люди в этих странах голодают». Он сказал, что побывал во Франции, на Балканах и в Германии. В самой Германии заметны проблемы со снабжением, но люди выглядят достаточно обеспеченными. «Немцев ничто не волнует, кроме себя самих и своего имущества, они не делают ничего для мирного населения,» — добавил он.

Воздушная угроза

Одной из основных причин, по которой итальянские корабли редко выходили в море, являлась неспособность итальянцев обеспечить им воздушное прикрытие и нежелание немцев делать это, за исключением тех случаев, когда в операции участвовали германские корабли. Сильное впечатление произвело воздушное сопровождение во время перехода [с Мальты в Александрию].

Нижние чины очень опасались воздушных налетов, особенно «пикировщиков». Потопление «Ромы», несомненно, произвело на всех сильное впечатление. Произошедшее буквально шокировало итальянцев и, более чем все остальное, вызвало ненависть к немцам.

Отзывы о системе противовоздушной обороны Ливорно и Генуи были в целом негативными, тогда как ПВО Милана и Турина оценивалась хорошо. Кое-кто из экипажа поделился со мной, что британские самолеты бомбили аккуратнее, чем американские, особенно в Пизе и Генуе. Когда начались американские бомбардировки, потери среди мирного населения сразу возросли, тогда как англичане старались бомбить только районы военных объектов. Флаг-офицер адмирала был ранен в ногу, когда находился на берегу во время налета, из-за чего не получил полагавшегося ему назначения на должность командира миноносца.

Снабжение

Питание выглядит вполне достаточным, хорошее обслуживание; общий обед в море прошел очень удачно. Столовые чистые, недостаток мяса не заставил отказаться от отбивных, которые подавались в адмиральском салоне. Матросская пища более простая и однообразная — в основном, макароны, спагетти, рис и темный хлеб.*

Наиболее заметные проблемы со снабжением:

Мыло — в результате полностью белое обмундирование офицеров пришлось сменить на синие шорты и белые рубашки.

Чай — суррогатный просто ужасен.

Кофе — суррогаты низкого качества. Считается, что во время нахождения в море должен подаваться только натуральный кофе.

Табак — в основном крепких сортов, которые не пользуются любовью, хотя флот имеет преимущество в отношении снабжения.

Обмундирование — униформа выглядит скудной. Чуть ли не все моряки носят сабо или сандалии.

Непромокаемая одежда — эти предметы снабжения, похоже, имеются в достатке и высокого качества.

Замечания нашего старшего сигнальщика

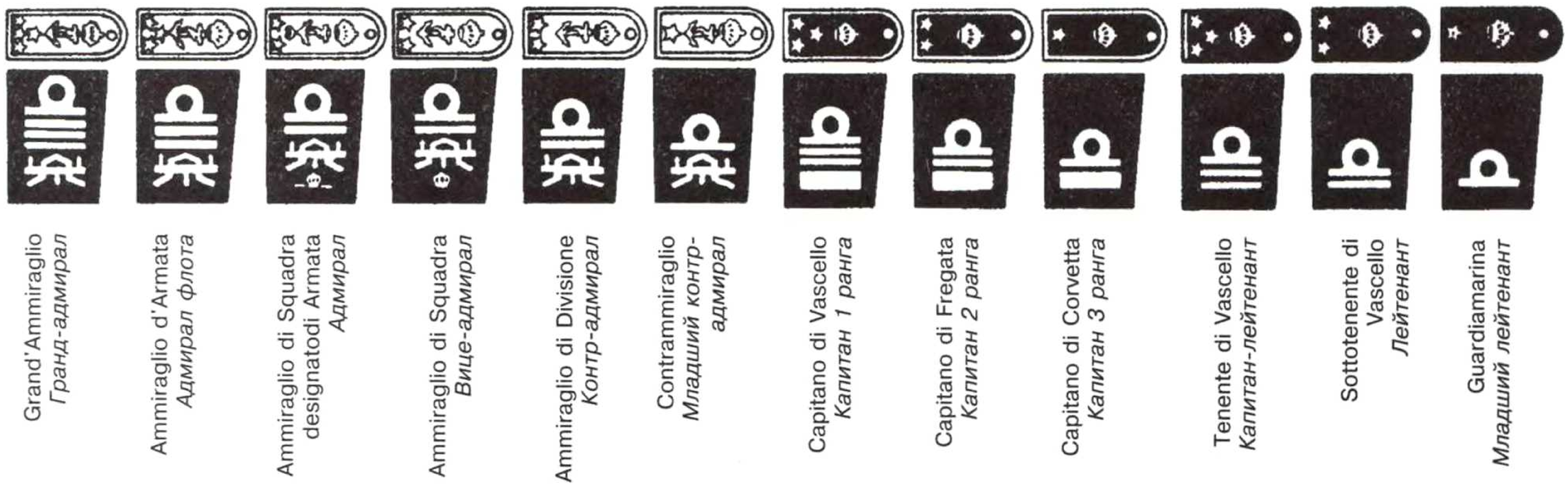
Сигнальное оборудование очень низкого качества, особенно сигнальные лампы, которые неудобной конструкции и имеют слабое свечение. Нет ничего похожего на наши аккумуляторные фонари. Расшифровкой сигналов занимаются только офицеры, коды громоздкие, что приводит к ошибкам.

---

* Хлеб, выпекавшийся из смеси пшеничной или ржаной муки с кукурузной.

Приложение 3

Звания адмиралов и офицеров ВМФ Италии



Литература

Брагадин М.-А. Итальянский флот во Второй Мировой войне. Пер. с англ. — Екатеринбург: Зеркало, 1997.
Грановский Е., Хохлов Н. Военно-морской флот Италии (рукопись).
Макинтайр Д. Битва за Средиземное море. Пер. с англ. — М.: АСТ, 2001.
Пак С.У.К. Бой у Матапана. Пер. с англ. — Екатеринбург: Иноземье, 1996.
Смит П.Ч. Закат владыки морей. Пер. с англ. — М.: АСТ, 2003.
Смит П.Ч. Бой неизбежен. Пер. с англ. — М.: АСТ, 2004.
Смит П.Ч. Пьедестал. Пер. с англ. — М.: АСТ, 2005.
Шофилд Б.Б. Атака Таранто. Пер. с англ. — Екатеринбург: Зеркало, 1997.
Ando E., Bargoni F., Gay F. Corazzate classe Vittorio Veneto // Orizzonte Mare. Nave italiane della 2ª guerra mondiale. Vol.3. — Roma: Edizioni Bizzarri, 1973.
Bagnasco E. Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale. — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 1978.
Bagnasco E., Grossman M. Italian Battleships of World War Two. A Pictorial History — Missoula: Pictorial Histories Publishing Company, 1986.
Bagnasco E., Cernuschi E. Le navi da guerra italiane 1940-1945. — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 2003.
Bagnasco E. La mimetizzazione delle navi italiane 1940-1945. — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 2006.
Bagnasco E., De Toro A. Le navi da battaglia classe «Littorio» 1937-1948 — Parma: Ermanno Albertelli Editore, 2008.
Bergamini P.P. Le forze navali da battaglia e l'Armistizio // «Supplemento Rivista Marittima», No.1. — Roma, 2002.
Breyer S. Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970. — Munchen: Lehmanns Verlag, 1970.
Campbell J. Naval Weapons of World War II. — London: Conway Maritime Press, 1985.
Cernuschi E., O'Hara V. The Breakout Fleet: The Oceanic Programmes of the Regia Marina, 1934-1940 // «Warship», 2006.
Colliva G. Questioni di tiro... e altre le artiglierie navali italiane nella guerra nel Mediterraneo // Bolletino d'archivio dell'ufficio storico della marina militare, 2003-2004.
Dulin R.O., Garzke W.H. The Axis and Neutral Battleships in World War II. — Annapolis: Naval Institute Press, 1985.
Fraccaroli A. The Littorio Class // «Warship», Vol.1, 1977.
Friedman N. Naval Firepower. Battleship Guns and Gunnery in the Dreadnought Era. — Annapolis: Naval Institute Press, 2008.
Giorgerini G., Nani A. Le navi di linea italiani 1861-1969. — Roma: Ufficio Storico Della Marina Militare, 1969.
Green J., Massignani A. The Naval War in the Mediterranean 1940-1943. — London: Chatham Publishing, 1998.
Langtree C. The Kelly's. British J, K and N Class Destroyers of World War II. — London: Chatham Publishing, 2002.
Richards D. The Hardest Victory. RAF Bomber Command in the Second World War. — London: New English Library, 1995.
Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939-1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 1992.
Sadkovich J.J. The Italian Navy in World War II. — Westport: Greenwood Press, 1994.
Santoni A. Perche le navi italiane in Guerra non colpivano il bersaglio // «Rivista storica», Anno VII, N.2. — Roma, 1994.
«Warship», 1987, Vol.42.
«Гангут», 1994, вып.7.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Арсений Малов, Сергей Патянин

Суперлинкоры Муссолини

Подготовка оригинал-макета ООО «Издательство «Коллекция»

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.
Тел.: (495) 745-58-23

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

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: **reception@eksmo-sale.ru**

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями *обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»*
E-mail: **international@eksmo-sale.ru**

International Sales: *International wholesale customers should contact Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.*
international@eksmo-sale.ru

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении, *обращаться по тел. 411-68-59 доб. 2115, 2117, 2118.* E-mail: **vipzakaz@eksmo.ru**

Оптовая торговля бумажно-беловыми и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: **kanc@eksmo-sale.ru**, сайт: **www.kanc-eksmo.ru**

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.
Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.
rdc-almaty@mail.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.
В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать с готовых файлов 17.12.2009.
Формат 84x108 $^{1}/_{16}$. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 18,48. Тираж 2000 экз.
Заказ № 49.

Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.

ISBN 978-5-699-39675-7

«Итальянцы строят корабли лучше, чем потом на них плавают» – правота этого уничижительного отзыва Уинстона Черчилля подтверждается всей историей Второй Мировой. К началу войны Италия всерьез претендовала на господство в Средиземном море, обладая самыми мощными кораблями на этом театре военных действий – великолепными линкорами «Литторио», «Витторио Венето» и «Рома», превосходившими всё, что имели Союзники. Однако достойно распорядиться этими шедеврами кораблестроения итальянские адмиралы так и не смогли – результативность новейших суперлинкоров Дуче оказалась близка к нулю: за всю войну они записали на свой счет лишь одно (!) попадание во вражеский корабль, причем в эсминец, да и то скорее случайно. Зато их противники неоднократно ухитрялись вывести итальянские линкоры из строя – «Литторио» и «Витторио Венето» то и дело отправлялись на верфь ремонтироваться после удачных атак английской авиации и подводных лодок. А кульминацией «невезучести» стало потопление «Ромы» и повреждение «Литторио» недавними союзниками немцами по пути на Мальту, где должна была произойти капитуляция итальянского флота. Германские асы накрыли линкоры радиоуправляемыми планирующими бомбами – первый в истории опыт успешного боевого применения высокоточного оружия!

О незавидной судьбе, несчастливой службе и бесславной гибели гордости фашистского флота рассказывает эта книга, богато иллюстрированная сотнями уникальных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-39675-7