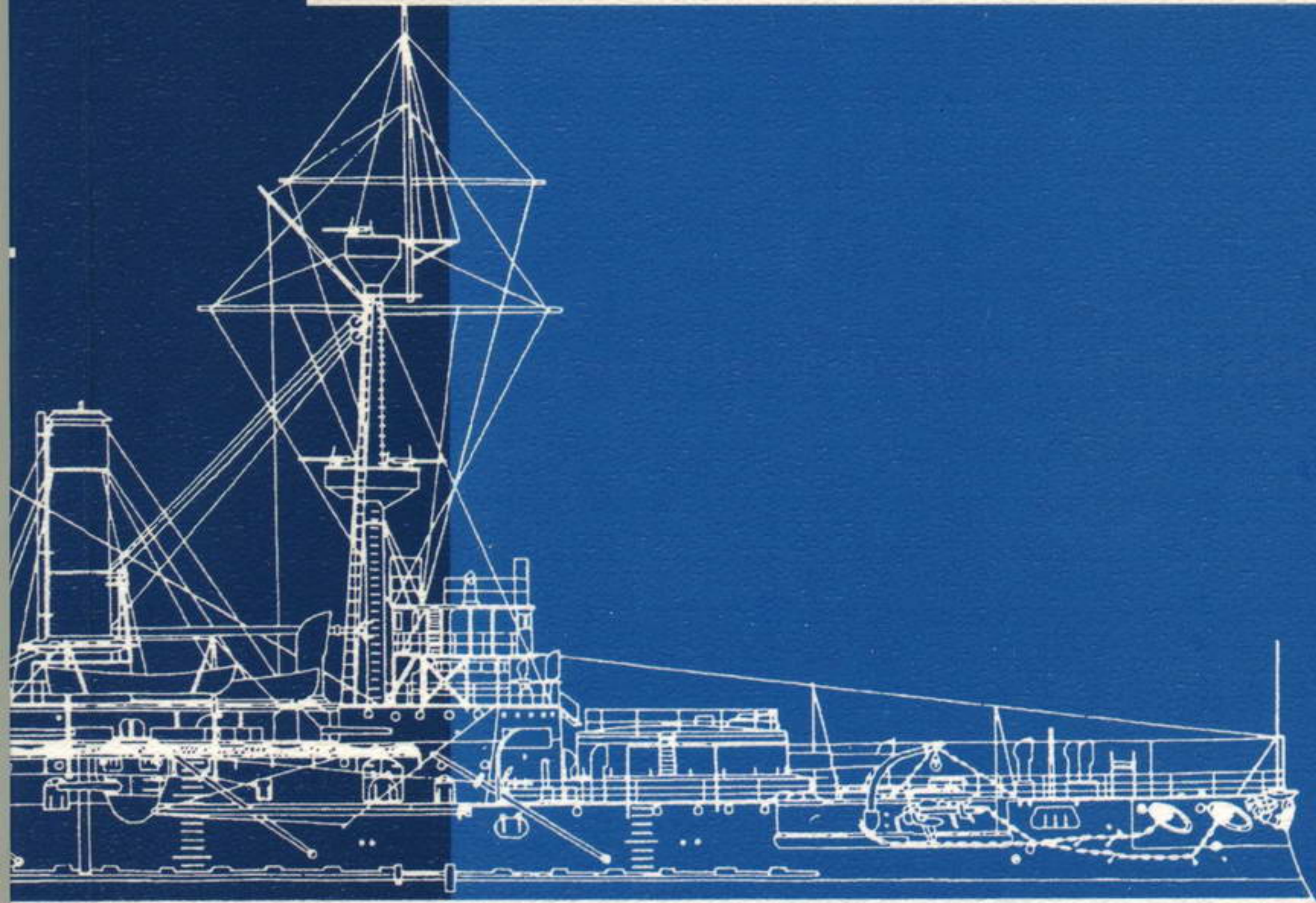


**О. Паркс**

# **Линкоры Британской империи**

## **4 Его Величество Стандарт**





**Оскар Паркс**

# **ЛИНКОРЫ БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИИ**

**Часть IV  
ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО СТАНДАРТ**



**Галей-Принт  
Санкт-Петербург, 2005**



**Оскар Паркс**  
**ЛИНКОРЫ БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИИ**  
**Ч. IV. ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО СТАНДАРТ**

Пер. с англ. – СПб.: Галея-Принт, 2005. с. 120.

Середина 90-х гг. XIX столетия ознаменовалась утверждением в Королевском флоте типа «стандартного линкора», начало которому положил «Маджестик». Созданный на основе барбетного «Ройал Соверена», этот изящный корабль, давший вместе со своими восемью собратьями самую крупную серию за всю эпоху броненосного линкоро-строения, поставил уверенную точку в старом «флоте образцов», где мирно уживались такие несовместимые в тактическом плане корабли, как казематированные рангоутные «Султан» и «Александра», низкобортные башенные «Девастейшн», «Дредноут» и «Тандерер», цитадельный «Инфлексибл» со своим спорным потомством, а также наиболее совершенные на начало 90-х гг. «адмиралы» и таранные тяжеловесы «Виктория» и «Санс Парейль».

В эти годы, несмотря на успехи с созданием крупных серий однородных перво-классных линкоров, Королевский флот не отказывался и от экспериментальных кораблей («Худ») и от облегчённых, более дешёвых образцов («Центурион», «Барфлер», «Ринаун»). В известной степени эти «аутсайдеры» стали опытным стендом для отработки ряда принципиальных конструктивных новшеств, вскоре применённых в проектах будущих линкоров 1-го класса.

Приход «стандартного линкора» совпал с утверждением в должности главного строителя флота талантливого корабельного инженера Уильма Уайта, начавшего с развития успеха «адмиралов», закреплённого в низкобортных, превосходно бронированных башенных кораблях «Трафальгар» и «Нил». Из них вырос высокобортный барбетный «Ройал Соверен», общая схема которого стала единой для всех британских линкоров, построенных в 90-е. «Маджестики», получив отработанную на «Ринауне» систему бронирования и новые, более мощные 12" орудия взамен прежних 13,5", вывели новый тип на столбовую дорогу развития броненосного линкора, а последовавшие за ними «канопусы» уже чётко следовали в русле опробованной конструкции. Линко-рам Британской империи был обеспечен ясный путь развития на десятилетие вперёд.

Фото на обложке: линейный корабль «Викториес»

ISBN 5 - 8172 - 0099 - 6

© Галея-Принт, 2005

© Ю.В. Апальков (чертежи и схемы), 2005

© С.Е. Виноградов (подготовка текста, примечания и комментарии), 2005



**«Трафальгар» и «Нил»**

В последнем морском бюджете Нортбрука предусматривались ассигнования на постройку ещё двух линейных кораблей, однако к моменту ухода в отставку Гладстона (9 июня 1885 г.) их проект ещё не был утверждён. Премьер-министром, так и не получив большинства в Палате общин, стал лорд Солсбэри, а портфель первого лорда Адмиралтейства достался лорду Джорджу Гамильтону.

В обстановке предстоящих всеобщих выборов морская политика консерваторов сдерживалась перспективой скорого расформирования кабинета, так что вопрос о какой-либо дополнительной программе военного судостроения вообще исчез с повестки дня. Первый лорд ясно осознавал, что перед тем, как разворачивать масштабное строительство новых единиц, необходимо провести крупные изменения и в Адмиралтействе, и на подчинённых ему казённых верфях. Годы политики строгости и финансовой узды привели их материальную часть и персонал в совершенное расстройство: иссушающее давление государственного казначейства настолько обескровило военно-морские учреждения, что они функционировали, как частная фирма на грани банкротства.

В этих обстоятельствах Гамильтон решил, что перед гигантской программой преобразования флота, уже созревшей в его голове, необходима изрядная чистка — в Совете всё ещё практиковалась рутинная система смены морских лордов, однако дни её были сочтены. Отныне при назначении в Адмиралтейство политические пристрастия не должны были играть никакой роли. Сэр Купер Ки (которому до выхода в отставку по достижении пенсионного возраста оставалось семь месяцев) был отправлен председателем совета директоров новой компании Норденфельда. Однако его, хотя и исторгнутого со службы с печатью немилости, всегда вспоминали как мудрого и взвешенного руководителя, много сделавшего для повышения уровня научного образования в бытность первым директором новоучреждённого Гринвичского морского колледжа.

В довершение ко всем этим пертурбациям подал в отставку главный строитель флота, аргументируя свою просьбу тем, что его здоровье больше не в состоянии выдерживать несение служебных обязанностей и сопряжённую с должностью ответственность<sup>1</sup>.

Новыми морскими лордами стали: адмиралы Артур Худ, Энтони Хопкинс и кэптен Кодрингтон. Вице-адмирал Брэндрет сохранил пост инспектора до завершения полного срока (до ноября), после чего его сменил вице-адмирал Уильям Грэхам. Посоветовавшись с Худом, первый лорд воспользовался первой же возможностью, чтобы принять отставку Барнаби, так объясняя своё решение:

«Худ был большим знатоком флота и прекрасно представлял себе, как должен быть устроен боевой корабль и являлся также признанным экспертом в части морской артиллерии. Он питал сильное недоверие к проектам Барнаби и настоятельно советовал мне приложить все усилия, чтобы вернуть в Адмиралтейство У.Г.Уайта, незадолго перед этим оставившего государственную службу для того, чтобы возглавить судостроительный отдел компании «Армстронг». Я навёл справки и выяснил, что все, кто знал Уайта, были очень высокого мнения о его способностях. Возвращение на службу должностного лица в качестве руководителя отдела через голову тех, кто продолжал в нём работать, было нестандартной процедурой, несомненно чреватой протестом... В этой ситуации и Уайт, и компания, где он работал, проявили похвальный



патриотизм и готовность поступиться многим. Деятельность Уайта приносила фирме весомый доход, но Армстронг уступил человека, который — и это знали все — имел репутацию одного из лучших корабельных инженеров того времени.

Затевая это дело, я вполне полагался на Худа, но позабыл переговорить с инспектором, в чьём ведомстве находился отдел главного строителя. Инспектор, естественно, был крайне недоволен, но оказался настоящим джентльменом и в итоге принял мои объяснения, что это произошло по оплошности, а не из стремления намеренно его проигнорировать. Оказалось даже лучше, что я не посоветовался с ним, потому что в этом случае служащие под его началом люди сумели бы воздвигнуть [на пути назначения Уайта] такие препятствия, которые мне вообще вряд ли бы удалось преодолеть. В итоге же в отставку подали только два старших конструктора, а поскольку они были уже предпенсионного возраста, то их потеря скорее обернулась благом».

28 июля 1885 г. он отправил Уайту письмо следующего содержания:

«Сэр Натаниэль Барнаби оставляет свою должность, хотя его окончательный отход от дел произойдёт лишь по прошествии двух месяцев. Я был бы рад, если бы мог рассчитывать на Ваши услуги в качестве его преемника.

Кто бы ни наследовал ему, это лицо надолго займёт самое выдающееся и ответственное положение; после выхода на пенсию мистера Рендела, освобождения им места в Совете Адмиралтейства и моего намерения не сохранять его должность [т. е. гражданского лорда] это обеспечит главному строителю в будущем вес, намного больший, чем в последние несколько лет.

Я намереваюсь осуществить ряд последовательных и полезных реформ, как в самом Адмиралтействе, так и на верфях, и буду рад сделать всё от меня зависящее, чтобы ускорить и поддержать любую инициативу, которую Ваш обширный опыт, приобретённый как на государственной, так и на частной службе, выдвинет, как ведущую к экономии, быстроте [постройки кораблей] и эффективности».

Было решено, что Уайт займёт должность главного строителя Королевского флота с 1 октября 1885 г. (с полномочиями помощника инспектора с 17 декабря 1885 г.), а Филип Уоттс заступит на его место в Элзвике.

Поскольку эскизные проекты новых кораблей разрабатывались и обсуждались за много месяцев до представления очередной ежегодной сметы министерства, можно предположить, что Барнаби подготовил конструктивные разработки для рассмотрения их Советом Нортбрука в начале 1885 г. К сожалению, никаких записей по этому вопросу разыскать не удалось, однако известно, что избранный тип сочетал по одной двухорудийной башне в носу и корме в отдельных барбетах и, скорее всего, очень напоминал эскизный проект С в 11700 т, представленный в качестве возможного варианта «Санс-Парейля» (даже если это решение теперь не рассматривалось по причине увеличения квоты водоизмещения).

Однако ко времени отхода Барнаби от дел новый первый морской лорд [Худ] положил решения старого Совета под сукно и усадил конструкторов за разработку другого проекта в соответствии со своими собственными требованиями. Главный строитель был поставлен в очень сложное положение и 22 августа 1885 г. отправил Уайту следующее послание:

«В ответе на мою записку относительно планируемой поездки в Соединённые Штаты лорд Джордж Гамильтон ставит меня в известность, что он ожидает передачи мною Вам дел к концу моего двухмесячного отпуска по болезни. Это будет означать, что я несу ответственность за



всё, что произойдёт в течение этих двух месяцев. Однако Морган по указанию Худа готовит новый корабль в 11800 т с единой цитаделью, хотя 28 июля Совет одобрил двойную цитадель. Как только я ушёл, они немедленно отменили первый вариант. Если они Вам полностью доверяют, я не имею ничего против. Я уже сказал первому лорду, что, если потребуется, я вернусь к своим обязанностям вплоть до Вашего прибытия, и хотел бы просить Вас обсудить кое-что со мной. Я не былв присутствии с 6-го [августа] и уже послал за всеми моими бумагами, но я появлюсь в понедельник и буду до тех пор, пока не увижу Вас».

[Появившийся в итоге] совместный меморандум Барнаби и Уайта, составленный ими для первого лорда Адмиралтейства, содержал следующие заключения:

«Рассмотрев факты, мы пришли к мнению, что выдаче заказов на постройку любых новых броненосцев 1-го класса должно предшествовать создание нового Комитета по проектам, схожего по составу с Комитетом 1871 г.

1. Имеется очень большое расхождение во взглядах на продолжение использования толстой вертикальной брони.
2. Сравнительные преимущества и недостатки башенной и барбетной систем установки тяжёлых орудий могут обсуждаться теперь более детально, нежели это было ранее, [поскольку] для проверки и пробы уже имеются достойные образцы каждого типа.
3. Новые требования следует соотносить с фактом быстрого развития скорострельных орудий; эти требования должны касаться не только общей конструкции корабля и состава его защиты, но и расположения главной артиллерии.
4. В настоящее время мы стоим перед необходимостью осуществления расходов на достраивающиеся броненосцы, общая сумма оставшихся ассигнований на которые составляет примерно 6,5 млн. фунтов (из них около половины пойдёт на корпус, механизмы, орудийные установки и т. п.) и растянется на ближайшие 4-5 лет. Все ресурсы казённых верфей, насколько они вообще отвечают потребностям броненосного судостроения, должны в полной мере использоваться для продвижения этого вопроса с целью ввода в строй этих кораблей с наибольшей поспешностью.
5. Заказ двух подобных судов, как это предполагается в настоящее время, приведёт к расходу ещё в 2 млн. фунтов в дополнение к уже перечисленным.
6. Начало работ по корпусам этих кораблей в ближайшем будущем, когда ещё открыт вопрос по их артиллерии и бронированию, только приведёт к затяжке с их вводом в строй. Особенно это актуально будет в случае постройки кораблей на казённых верфях.
7. Впервые увидев сегодня чертежи, разработанные главным конструктором в соответствии с поручением Совета от 12 августа [1885 г.], мы полагаем, что тип корабля с двумя цитаделями, принятый 28 июля, является более предпочтительным, нежели тип с единой цитаделью, одобренный 12 августа, в предположении, что стоимость этих двух типов будет практически одинаковой.

Если их сиятельства лорды [Адмиралтейства] примут решение о заказе кораблей в соответствии с каким-то из этих двух конструктивных типов, мы высказываем предложение о подписании чертежей обоими главными строителями, [совместно] разработавшими их, и утверждении отдельным приказом по Совету».

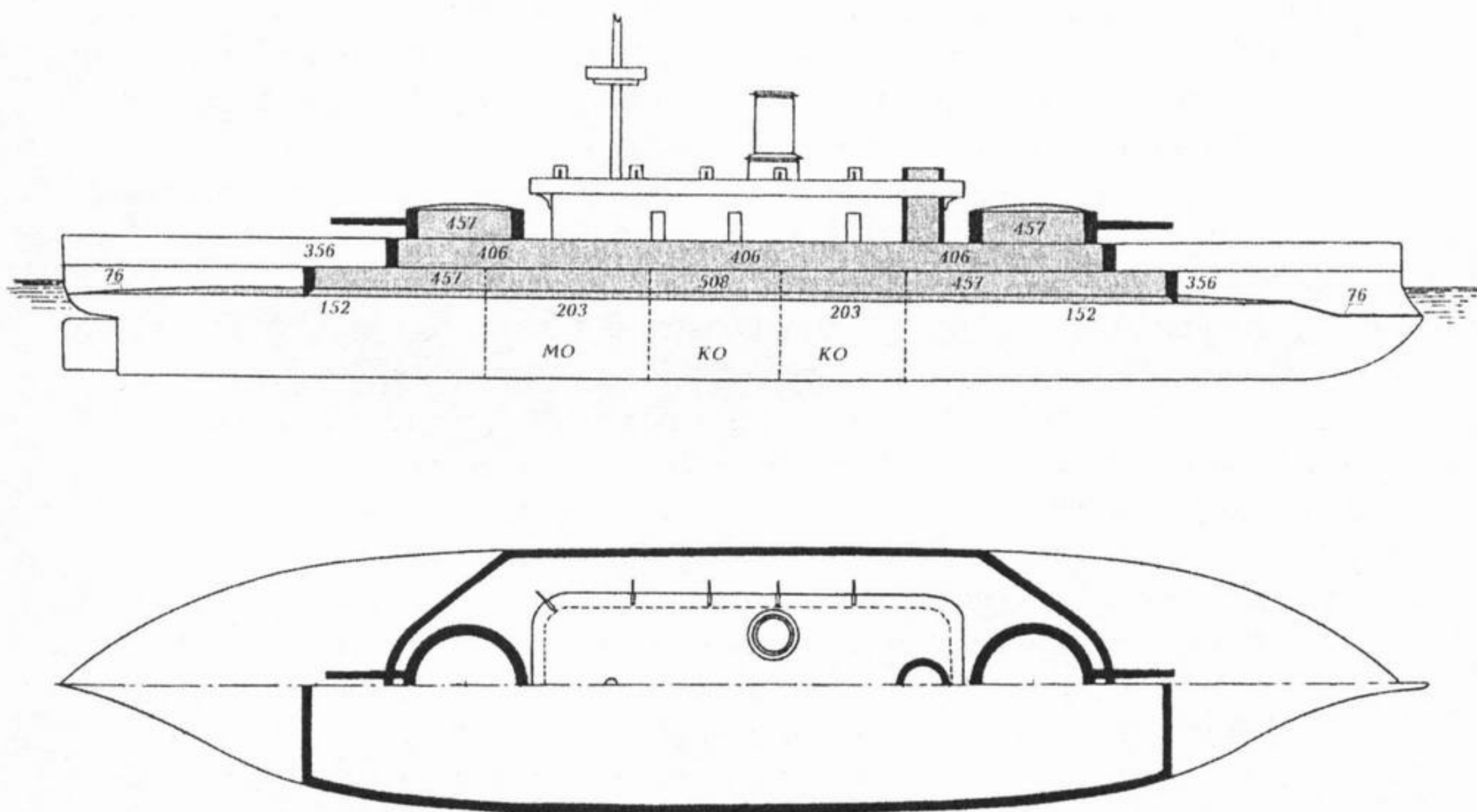


Несмотря на то, что этот меморандум выходил за рамки принятого круга документов, было необходимо зафиксировать факт расхождения мнений по будущему проекту, что и сделал первый лорд. Но он не мог одобрить задержки начала постройки этих двух кораблей и в своём ответе указал, что, хотя предложения по усовершенствованию приветствуются, задержка и дополнительные расходы, к которым все эти усовершенствования приведут, более чем перевесят те преимущества, которые они принесут — а верфи должны работать!

Сохранилось только два предварительных эскиза. Тот, что датирован 8 июля, является первой реакцией Худа на «теории Барнаби» — вернуться к типу, который всё ещё считался идеалом морского офицера и воспроизводил «Дредноут» с более тяжёлыми орудиями и бронированием, являясь вместе с тем и средоточием его недостатков вроде единой цитадели и отсутствия вспомогательного вооружения.

По всему видно, что 28 июля верх взяло мнение более просвещённых специалистов, и Совет утвердил чертёж двухцитадельного корабля, хотя, как уже упоминалось, он не сохранился в папке [чертежей] «Трафальгара». Однако если бы это был вариант С «Санс-Парейля», или какая-то его модификация с усиленным бортовым бронированием, увеличивающим нагрузку до 11800 т, то двухъярусная вспомогательная батарея, незащищённая с торцов, совершенно не вязалась с собственными концепциями Худа. Принимая решение Совета, он, очевидно, всё же решил, что можно найти достаточно подходящий компромисс и, взяв за основу «Дредноут», добавил бронированную батарею вспомогательных орудий, оставив при этом единую цитадель. Это общее решение прошло утверждение 12 августа, а разработка подробных чертежей доверена опытным инженерам Моргану и Кросслэнду, которым помогали конструктор Аллингтон и помощник конструктора Дж. Кардуэлл.

Хотя как боевые корабли «Трафальгар» и «Нил» затмили всю продукцию Барнаби, это можно отнести исключительно на счёт существенной прибавки в водоизмещении, которая почти целиком пошла на усиление защиты и которую



«Трафальгар». Схема распределения броневой защиты, первоначальный проект



|              | Место<br>постройки | Заложен        | Спущен<br>на воду | Введён<br>в строй | Стоимость,<br>ф. ст.    |
|--------------|--------------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------------|
| «Трафальгар» | Портсмут           | 18 января 1886 | 20 сентября 1887  | март 1890         | 739 541 (общая 859 070) |
| «Нил»        | Пембрук            | 8 апреля 1886  | 27 марта 1888     | 10 июля 1891      | 765 615 (общая 885 718) |

|                      |   |
|----------------------|---|
| Размерения, м        | 105,16 x 22,25 x 8,53/8,84  |
| Водоизмещение, т     | 12590 (проектное 11940) при осадке 8,23/8,53 м<br>Нагрузка: корпус и бронирование 9010, механизмы 3580.   |
| Вооружение           | 4 13,5"/32 67-тонных<br>6 120-мм скорострельных (впоследствии 6" скорострельных)<br>8 6-фунтовых скорострельных<br>9 3-фунтовых<br>6 торпедных аппаратов (1890)   |
| Броня (компаунд), мм | пояс в середине 508, к оконечностям 356 (203/152 у нижней кромки),<br>траверзы 406 (носовой) и 356 (кормовой), цитадель (верхний пояс)<br>406-457, траверзы цитадели 457, башни 457, боевая рубка 356,<br>наклонные траверзы батареи 120-мм орудий 127, борт батареи 102,<br>броневая палуба 76, обшивка 45-64, подкладка под броню 100-250.<br>(вес брони 4228 т – 33,5 % водоизмещения) |
| Механизмы            | «Трафальгар»: «Хамфрейз энд Теннант»,<br>«Нил»: «Модслей»;<br>два комплекта тройного расширения,<br>мощность 7500 л.с., скорость хода 15,1 уз,<br>(при форсированном дутье 12000 л.с./16,75 уз),<br>6 цилиндрических котлов.  |
| Запас топлива, т     | 900/1200  |
| Дальность, миль      | 1050 16,25-узловым ходом, 6500 10-узловым ходом   |
| Экипаж, чел.         | 577   |

никогда бы не пропустил ни один предшествующий Совет. Так, вес механизмов был лишь на 20 т меньше соответствующей статьи нагрузки «Санс-Парейля», но потеря в ходе оказалась при этом весьма чувствительной, в то время как вес корпуса с бронёй вырос с 7420 до 9010 т – довесок водоизмещения в 1590 т пошёл целиком на броню – такое соотношение статей нагрузки Барнаби не одобрил бы никогда.

Худ вернулся к ридовскому стандарту максимальной защиты и Барнаби с Уайтом могли только молча наблюдать, на что расходовалось то громадное преимущество, которое давали 2000 т дополнительного, по сравнению с «адмиралами», водоизмещения. Оба предпочли бы барбетты в двух отдельных цитаделях ценой ослабления поясной брони, а Уайт определённо предпочёл бы большую длину и увеличил высоту надводного борта для повышения скорости хода в открытом море. Худ в то время ещё не понимал недостатка низкого борта для поддержания высокой скорости в море, в то время как Уайт уже имел возможность оценить преимущества французских высокобортных конструктивных типов, насколько это касалось сухих палуб и чистых прицелов орудий.

Однако можно понять и настойчивость Гамильтона относительно увеличения веса броневой защиты. Какие бы улучшения не вводил Комитет по проектам [1871 г.], флот всегда вполне устраивали получившиеся корабли, которые даже после двадцатилетней службы могли считаться подходящими в качестве резерва второй линии.

Пока они ещё стояли на стапелях, угроза со стороны торпеды привела к тому, что верх взяла концепция морской войны, в соответствии с которой линкоры



признавались чуть ли не беспомощными мишенями [для миноносцев] вместо того, чтобы считаться силой, способной уничтожить всё, что держится на воде. Дошло до того, что в описании «Трафальгара» при представлении морского бюджета на 1886 г. финансовый секретарь Адмиралтейства Хибберт позволил себе настолько увлечься пророчествами, что заявил: «Я с уверенностью утверждаю, что эти два огромных броненосца станут, вероятно, последними броненосцами подобного типа, которые когда-либо будут построены в этой или любой другой стране».

Закат линкора, однако, не произошёл и в последующие 60 лет, и в марте 1886 г. первый лорд пояснял:

«Два года назад я надеялся, что «Трафальгар» и «Нил» станут последними линейными кораблями, заложенными в нашей стране. Тогда казалось, что строительство броненосных судов следует прекратить из-за появления миноносцев. Однако морские офицеры сильно преувеличили силу миноносцев. Франция приостановила строительство линкоров, и другие державы последовали её примеру; однако с тех пор, отчасти благодаря изобретению скорострельных орудий, все снова вернулись к строительству линкоров».

В соответствии с первоначальным проектом эти корабли должны были иметь водоизмещение 11940 т и вспомогательную батарею из десяти 127-мм казнозарядных орудий; верхний край цитадели возвышался над водой на 3,35 м. Но модификации в ходе строительства подняли водоизмещение до 12590 т и добавили к осадке целый фут. При принятии полного запаса угля они садились ещё на полфута (0,15 м) ниже. Все изменения в составе вооружения пошли в лучшую сторону, однако именно это положило начало нежелательной практике внесения обширных изменений в процессе строительства, жертвой которых становился в той или иной степени практически каждый корабль. Поскольку все они неизбежно влекли за собой увеличение тоннажа, Совет специальным распоряжением постановил ввести в состав нагрузки проектирующихся кораблей 4% запас водоизмещения на все последующие конструктивные инновации, за которым с тех пор закрепилось название «запас Совета».

### Корпус

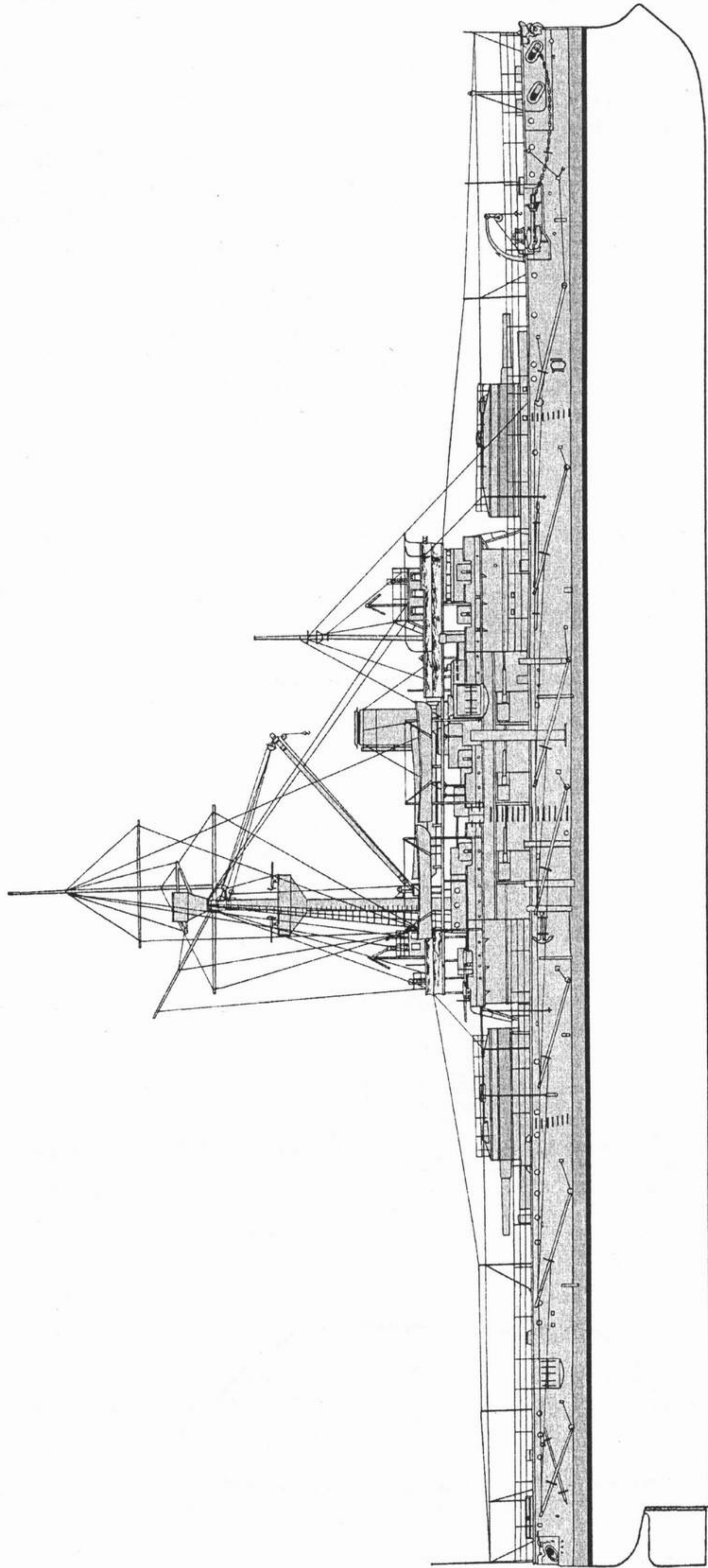
Обводы подводной части были несколько лучше, чем у «Санс Парейль», с большим по длине вырезом под тараном и большей площади рулём. Однако гораздо более короткий бак в сочетании с низким бортом в носу приводили к большим неудобствам в море — это отчасти сглаживалось тем обстоятельством, что оба корабля провели их активную службу в составе Средиземноморской эскадры.

### Вооружение

Оси тяжёлых орудий отстояли от ватерлинии на 4,3 м, а над палубой возвышались всего на метр, так что при стрельбе прямо по носу и по корме палубы могли получить серьёзные повреждения и Уайт настоял на проведении соответствующих испытаний полными зарядами. Прямо по носу был произведён залп на угле возвышения 3° и единственным повреждением, заслуживающим внимания, стала вмятина в палубе рядом с волноломом глубиной 5 см, причём погнулся бимс под ней и сломался пиллерс в жилой палубе в носу.

Усовершенствование конструкции башенных гидроприводов значительно улучшило зарядание, и на испытаниях за 9 минут один за другим было выпущено четыре снаряда (соответственно восемь последовало бы при стрельбе из обоих орудий башни). Согласно выкладкам, с тренированным расчётом установки можно было надеяться на производство одно выстрела в две минуты.





Ак 057

«Трафальгар». Внешний вид на момент вступления в строй, 1890 г.



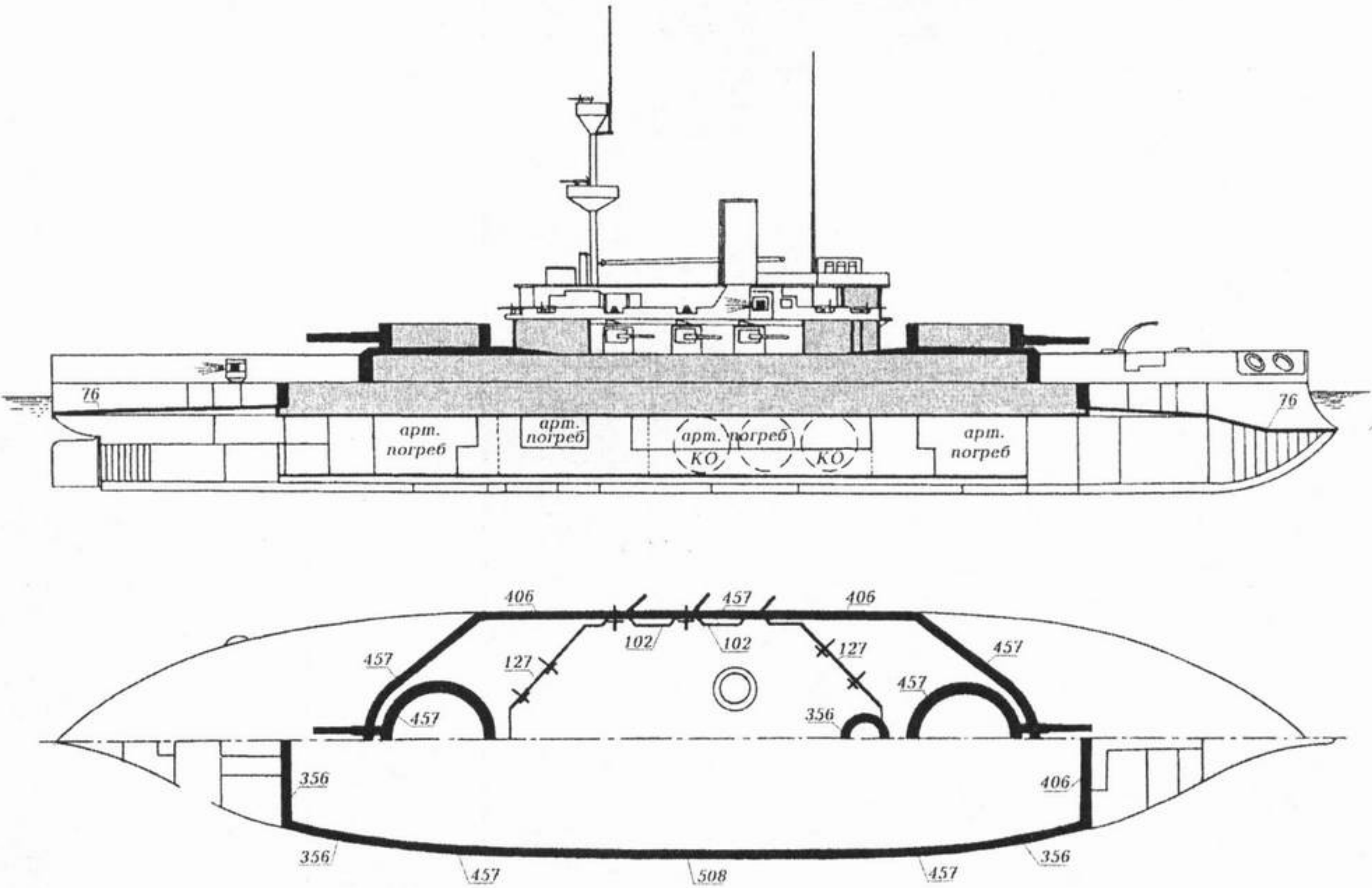
Первоначальным проектом предусматривалась вспомогательная батарея из восьми 127-мм орудий, но фирме «Армстронг» удалось создать 120-мм скорострельное орудие, настолько замечательное в части дальности, быстродействия и точности наводки, что его приняли на вооружение вместо более крупнокалиберной казнозарядной пушки, и в январе 1890 г. последовало распоряжение об установке шести таких орудий на обоих кораблях. Восемь казнозарядных пушек исходного проекта весили 135 т, а новый состав батареи скорострельных орудий вместе с дополнительным боезапасом обошёлся уже в 185 т. После того, как на приёмных стрельбах батарейные орудия развили скорострельность в среднем 7,5 выстрелов в минуту, торпедная угроза стала сжиматься до более правильных очертаний.

В октябре 1896 г. «Трафальгар» взамен 120-мм пушек получил шесть новых 6" скорострелок, «Нил» был подобным же образом перевооружён в течение следующего года. На оба корабля в августе 1890 г. установили подводные торпедные аппараты.

Бронирование

«Трафальгар» имел наивысшую долю бронирования в составе нагрузки из всех предшествующих британских линкоров, за исключением, разве что, «Глаттона». Сравнительный состав доли броневой защиты иллюстрируется следующими цифрами:

|              | Водоизмещение | Бронирование | %    |
|--------------|---------------|--------------|------|
| «Дредноут»   | 10820         | 3257         | 33   |
| «Глаттон»    | 4910          | 1743         | 35   |
| «Коллингвуд» | 9500          | 2575         | 27   |
| «Виктория»   | 10470         | 2950         | 28   |
| «Трафальгар» | 12590         | 4226         | 33,5 |



«Нил». Схема распределения броневой защиты



Длина пояса составляла 70,1 м – на 20,7 м больше, чем у «Санс Парейль». Толщина его достигала 508 мм (уменьшаясь до 203 мм у нижней кромки, отстоящей от ватерлинии на 1,67 м) в середине, уменьшаясь последовательно сначала до 406, а затем до 356 мм к оконечностям (152 мм у нижней кромки). По торцевым кромкам пояса корпус перегораживался траверзами, носовым толщиной 406 мм и кормовым в 356 мм. Вместо бронированных бортов «Дредноута» защита оконечностей «Трафальгара» возлагалась на подводную броневую палубу – корпус был так заострён в оконечностях, что прогнозируемое количество поступившей внутрь корпуса воды через пробитый незащищённый борт в носу и корме сочли несущественным.

Выше пояса по ватерлинии располагалась бронированная цитадель длиной 58,5 м, составленная из плит в 406 мм по бортам и 457 мм на скосах (в плане) вокруг оснований башен. Это бронирование перекрывалось палубой в 76 мм, формируя единую цитадель, столь единодушно отвергаемую и Барнаби, и Уайтом. По причине низкого надводного борта возможное попадание в эту палубу расценивалось как весьма случайное, на деле же 76-мм сталь нельзя считать достаточной, хотя ни на что большее в данном случае рассчитывать не приходилось. При крене в 10° корабли представляли собой цель с вертикальной проекций этой палубы высотой в 4-4,3 м, появляющейся 4-5 раз в минуту, и пробитие этой палубы [в неподходящий момент] могло привести к серьёзным повреждениям оснований орудийных установок и устройств подачи. Правда, риск вывода из строя обеих башен при подобном пробитии верхней палубы тяжёлыми снарядами несколько компенсировался устройством внутренних броневых переборок.

Вспомогательная батарея защищалась с бортов 102-мм бронёй, а с торцов прикрывалась наклонными в плане траверзами в 127 мм, причём орудия несколько выдвигались за борт на небольших спонсонах и снабжались кольцевыми щитами.

### Машинная установка

Получив механизмы той же мощности, что и «Санс Парейль», но будучи тяжелее него на 2120 т, новые линкоры были заведомо обречены на меньшую скорость хода, хотя «Трафальгар» дал 15,1 уз при естественной тяге и 17,2 уз при форсированном дутье. Однако при этом он разводил такую носовую волну – даже в совершенно спокойную погоду – что о поддержании подобного хода в открытом море не могло быть и речи. В действительности его обводы хорошо подходили для развития полного хода по проекту (16,5 уз), но не больше, особенно принимая во внимание высоту борта всего в 3,6 м.

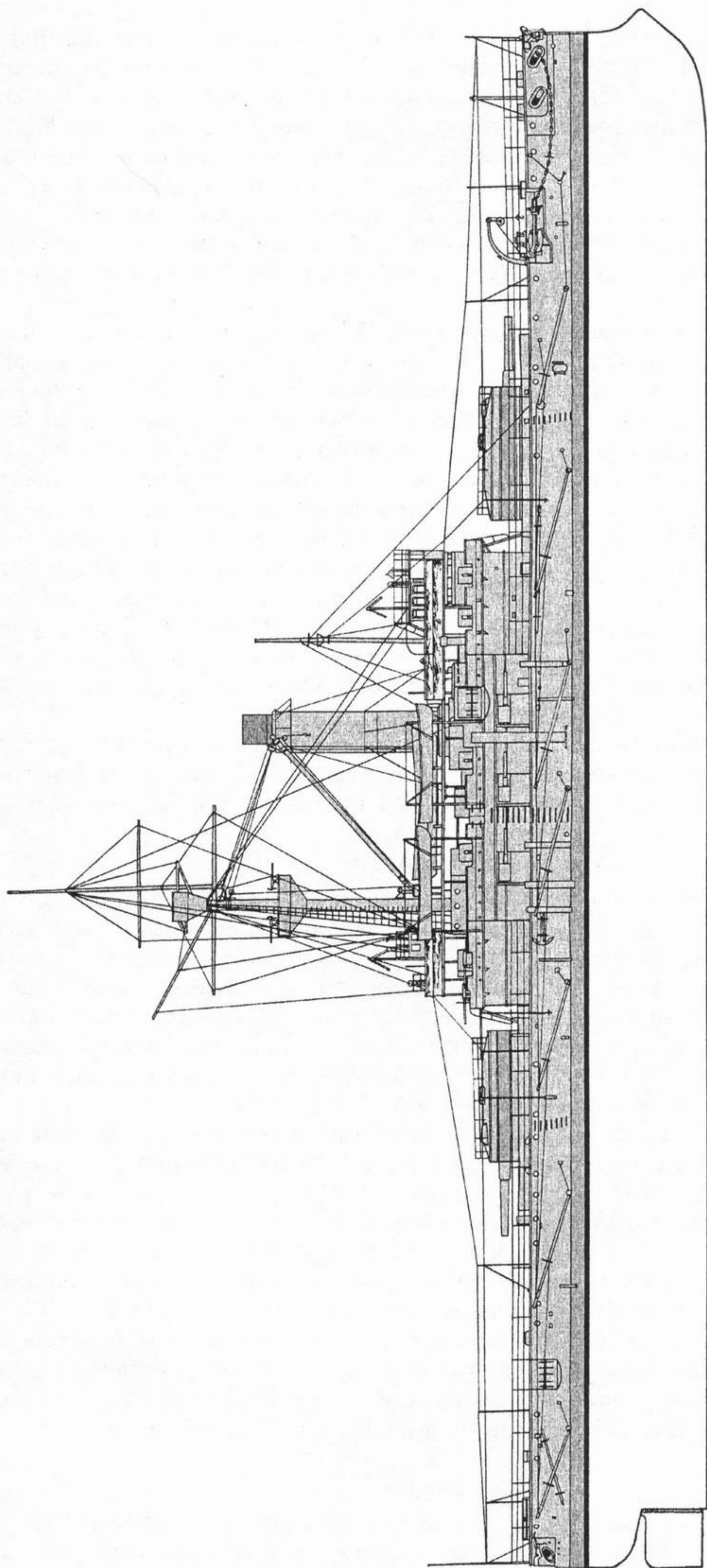
Показатель наибольшей мощности «Нила» при естественно тяге составил 10112 л.с. (правда, замер скорости при этом не был взят), при форсированном дутье он развивал в среднем 12102 л.с. и держал ход в 16,8-17 уз. Уже при силе ветра в 3-4 балла корабль переставал всходить на волну и на баке постоянно гуляли водовороты, разбиваясь о башню, совершенно скрывавшуюся за облаками брызг.

«Трафальгар» при вступлении в строй получил очень низкие, как на «Виктории», трубы. Они обеспечивали совершенно недостаточную тягу и в апреле 1891 г. были увеличены по высоте на 5,2 м (из расчёта увеличения тяги 1/16 дюйма на каждые 10 футов их высоты). «Нил» в этот момент ещё только достраивался, так что на нём сразу водрузили высокие трубы, но их кожухи заканчивались намного ниже верхнего среза, безошибочно внешне отличая его этим от собрата.

### «Трафальгар»

Реорганизация верфи позволила сильно сократить строительный цикл, и корабль официально был объявлен законченным в беспрецедентно короткое





«Нил». Внешний вид корабля

1051



время — всего три года и три месяца. На самом же деле он ещё долго ожидал свои орудия и окончательно был готов к вступлению в строй лишь в марте 1890 г. Официально он поднял вымпел 2 апреля и был зачислен в качестве второго флагманского корабля Средиземноморской эскадры, в составе которой оставался в течение семи лет. В октябре 1897 г. в Портсмуте выведен из боевого состава флота и до августа 1902 г. состоял кораблём портовой охраны. Затем переведён в Резерв флота А, а в сентябре 1903 г. в Портовый резерв. В апреле 1905 г. переведён в Резервный флот (Девонпорт), в марте 1907 г. переведён в Ширнесс, где в течение двух лет состоял в качестве учебного корабля для учений с башенными механизмами и подводными торпедными аппаратами. В апреле 1909 г. сменён «Вендженсом» и перешёл в Нор к 4-й дивизии Флота Метрополии. Продан 9 марта 1911 г. за 29 500 фунтов стерлингов.

#### «Нил»

Готов к испытаниям в июле 1890 г., однако из-за неготовности орудий и башенных установок вышел на мерную милю с балластом вместо них. Введён в строй 30 июня 1891 г. для участия в манёврах, после чего отправлен в Средиземное море на замену «Бенбоу». Оставался там до января 1898 г., затем перешёл в Девонпорт, где стал кораблём портовой охраны. В феврале 1903 г. присоединён к Резерву верфей, а в марте 1903 г. введён в состав Резервного флота. При формировании Флота Метрополии получил основной экипаж и присоединился к 4-й дивизии в Девонпорте. В июне 1911 г. переведён в дивизию Е и внесён в списки на продажу. Продан 9 июля 1912 г. за 34900 фунтов стерлингов.

### Глава 57

#### Сэр Уильям Уайт, главный строитель флота в 1886-1903 гг.

Уильям Генри Уайт родился в Дрю-коттэдж 2 февраля 1845 г. Будучи допущенным в 1859 г. к вступительным экзаменам на казённую верфь он, когда выяснилось, что его рост не дотягивает до принятого стандарта, подложил в ботинки сложенную бумагу. Успешно сдав в марте все экзамены, Уайт с 1 июля того же года в возрасте 14 лет начал свой трудовой путь на верфи за три шиллинга в неделю. Его сразу приставили к работам по парусному линейному кораблю «Сен-Джордж», тогда проходившему переоборудование под паровую машину. Удостоившись в 1863 г. стипендии Адмиралтейства, он был затем отобран в качестве кандидата в недавно открывшуюся Королевскую школу военно-морской архитектуры в южном Кенсингтоне, быстро выдвинулся на первое место среди однокашников и сохранил эту позицию на всё время обучения.

В 1865 г. он вернулся на свою прежнюю верфь в Девонпорте, а на следующий год перебрался в Чатем — сначала как помощник чертёжника, а затем как чертёжник 3-го класса, разрабатывая различные вопросы по корпусу «Беллерофона» и «Геркулеса». После окончания обучения в Королевской школе Уайта определили в Адмиралтейство, где ему было поручено составление спецификаций кораблей с расчётами их весовой нагрузки и скорости хода как основы эскизных проектов. Очень скоро он стал личным и доверенным секретарём Э.Рида и оставался в этом качестве до самой отставки того в 1870 г., после чего продолжил работать с Барнаби, который стал председателем Совета по кораблестроению. В ноябре 1870 г. Уайт получил назначение инструктором курса проектирования боевых кораблей в Кенсингтоне, а в 1872 г. занял должность секретаря Совета по проектам. С этого момента до 1883 г. не было ни одной работы, проводившейся проектным отделом Адмиралтейства, в которой Уайт не сыграл бы значительной, а во многих случаях и основной роли. В течение 1872-1873 гг. он инспектировал работы в Пембруке, включая переоборудование «Фьюри», затем был переведён в



Портсмут в качестве наблюдающего за работами по «Инфлексиблу». После гибели в 1870 г. «Кэптена» ему и У.Джону поручили проведение расчётов остойчивости, затребованных Комитетом по проектам. В процессе выполнения этой работы Уайт не только существенно развил уже известные методы расчёта, но и выдвинул новые, объясняющие поведение кораблей как на ходу под парами, так и под парусами – и в ветер, и на волнении.

В марте 1875 г. он занял пост помощника главного строителя и в том же году женился. Его «Руководство по военному кораблестроению», опубликованное тогда же, стало мировой классикой. В 1880 г. он представил меморандум, в котором обосновывал идею Королевского корпуса военных кораблестроителей (учреждение его последовало в августе 1883 г.).

Уайт оставил Адмиралтейство в 1882 г. и перешёл в компанию «У.Г.Армстронг, Митчел энд К°» (Sir W.G. Armstrong, Mitchell & C°, Ltd.) на должность главного корабельного инженера и управляющего судостроительным отделом, занимаясь последующие три года созданием «элзвикских» крейсеров ранних серий. Сразу после отставки сэра Натаниэля Барнаби он в 40-летнем возрасте вернулся в Адмиралтейство на должность главного строителя флота. Его первой заботой стала разработка системы реорганизации как самого Адмиралтейства, так и подведомственных ему казённых верфей и всевозможных подразделений – мероприятия, которые он осуществлял, сочетая свою новую должность с постом помощника инспектора Адмиралтейства. В 1888 г., когда агитация за принятие Акта о морской обороне достигла высшей точки, он разработал революционный проект барбетного «Ройал Соверена», из которого впоследствии вырос «Маджестик» и все остальные серии линкоров, ассоциирующиеся с его именем, вместе с их современниками – бронепалубными и броненосными крейсерами. Безошибочно узнаваемыми особенностями кораблей Уайта стали: барбетные установки, высокий надводный борт, обширные броневые прикрытия в сочетании с сильно выпуклой броневой палубой и казематная защита вспомогательной артиллерии на средней палубе.

3 июля 1900 г. его прекрасную карьеру омрачила катастрофа: новая королевская яхта «Виктория энд Альберт», благополучно сошедшая на воду годом ранее, во время достройки перевернулась в доке вверх килем. Превосходно спроектированное судно с вполне достаточной остойчивостью, яхта была до абсурда перегружена тяжёлыми устройствами на верхней палубе и выше неё без ведома Уайта, в то время как отчёт, поданный после спуска корабля, оказался совершенно некорректным относительно весов, которые можно было ещё добавить. В довершение всех бед яхта находилась в доке с практически пустыми угольными ямам, вода была только в трёх котлах – т. е. положение судна было заведомо неустойчивое, а начальная метацентрическая высота вообще имела небольшое отрицательное значение.

В качестве главного строителя флота Уайт нёс за случившееся всю полноту ответственности, хотя истинным виновником происшедшего являлся У.Э.Смит, главный строитель верфи в Пембруке, непосредственно наблюдавший за расчётами и постройкой. После необходимой корректировки нагрузок яхта оправдала все ожидания в отношении ходкости, плавности качки, остойчивости и удобств, прослужив королям ещё целых 40 лет без каких-либо накладок.

Но испытанное потрясение, чувство позора для человека, который стяжал свою блестящую репутацию во многом благодаря созданию оригинальных методик расчёта остойчивости, а также травля со стороны Парламента и прессы, привели к тяжёлому нервному срыву. После отчёта комитета, расследовавшего этот случай, Совет Адмиралтейства выдал такой вердикт: «Их сиятельства лорды пришли к заключению, что Вы допустили весьма серьёзную ошибку, на их взгляд, недостаточным внушением своим подчинённым новизны и важности порученной



им задачи, а также тем, что сами не проверили, выполняются ли разработанные Вами руководящие инструкции для Вашего отдела».

В апреле 1901 г. Уайт представил предложения об основных характеристиках «Кинга Эдуарда VII» – своего последнего линкора. Однако к моменту окончания проектирования он уже покинул Адмиралтейство и рабочие чертежи подписывал его преемник, Филип Уоттс. Весь последний год в должности главного строителя Уайт уже практически не мог работать и изводил подчинённых отсутствием новых идей, постоянно нервничая из-за всякой мелочи, так что вера в него у сотрудников постепенно сменилась раздражением. 30 октября 1901 г. он подал прошение об отставке, за которым 6 декабря последовал официальный приказ об увольнении на пенсию.

Последний раз он появился в отделе 31 января 1902 г. когда, пробыв некоторое время в своём кабинете, вышел в комнату старших помощников и произнёс: «Всё, сейчас я ухожу. Всем до свидания!». Но никто не поднялся с места и не пожал ему руку на прощание. Он отвернулся и в одиночестве спустился по лестнице, и только его старый курьер сделал шаг вперёд и сказал: «Разрешите пожать Вам руку, сэр Уильям, и сказать, что мне безмерно жаль, что Вы так нездоровы, что вынуждены покинуть нас!». Так ушёл, пав в итоге череды трудов и триумфов, человек с разбитым сердцем, усталый и больной.

В последующие годы Уайт интенсивно путешествовал по США и Канаде. У себя дома он много выступал в технической прессе, пополнив стан антогонистов «Дредноута» и «Инвинсибла». Он видел, что огромный флот, который он создал, стремительно устаревал под натиском новых кораблей, которые он считал слишком большими и дорогими, уязвимыми от торпед и совершенно не прикрытыми батареями 6" орудий, по его мнению крайне необходимыми для ведения боя. Его отношение к этим новым линкорам хорошо видно из одного из более чем семидесяти писем к адмиралу Кастенсу:

«...Мне известно о бронировании «Инвинсибла» всё, и думаю, что дело гораздо хуже, нежели Ваше опасение о его перегрузке. 12-дюймовые орудия в окружении 7-дюймовой брони очень мне не нравятся. Я согласен с Вашим мнением относительно вооружения «Дредноута». Оно отвратительно. Относительно его маневренных характеристик и быстроты остановки на полном ходу мне приходилось слышать противоположные суждения, его огромный вес и очень заострённые обводы должны сильно сказываться на этом».

27 февраля 1913 г. с сэром Уильямом в его конторе на улице Виктории случился удар, и в тот же вечер он скончался.

Эра Уайта стала полной противоположностью эре Барнаби. Вместо пёстрого ассортимента совершенно разнотипных башенных и барбетных кораблей, из которых ни один не подходил на роль прототипа для линкора будущего, Уайт создал обладавший чарующим профилем высокобортный барбетный эталон, который стал законодателем новой моды в части вооружения и защиты.

Сэр Уильям состоял членом Королевского общества, вице-президентом Института военного кораблестроения, почётным президентом Институтов гражданских, механических и морских инженеров, а также Британской ассоциации; почётным членом Американского общества механических инженеров, Обществ гражданских инженеров, морских инженеров и военных кораблестроителей и, помимо всего этого, множества всевозможных зарубежных организаций. Итог высокой оценки Уайта, как личности, можно подвести высказыванием сэра Генри Кэмпбелл-Баннермана, в своё время секретаря Адмиралтейства, а позднее премьер-министра, заявившего как-то, что он знал лишь трёх «настоящих людей», произнося имя Уайта в ряду ещё двух самых замечательных тогдашних общественных деятелей.



## Опыты с «Резистенс» и Акт о морской обороне

Когда новый состав Совета приступил к делам, в разной стадии постройки находились 11 линейных кораблей и семь крейсеров с поясной защитой по ватерлинии (плюс «Трафальгар» и «Нил» по смете 1885 г.), так что вопрос дня заключался не столько в дальнейшем увеличении новых закладок тяжёлых кораблей, сколько в совершенствовании деятельности казённых верфей в направлении ускорения ими постройки судов. Постоянная «пробка» с производством крупнокалиберных орудий в Вуличе также требовала срочного решения вопроса со своевременной сдачей флоту тяжёлой артиллерии, не задерживая ввод новых линкоров в строй. Следовало также решительно сократить бесцельные расходы на содержание огромного числа устаревших кораблей, поскольку списки флота были загромождены массой тихоходных и слабых судов, которые жаждали замены более быстроходными и хорошо вооружёнными канонерскими лодками для решения разнообразных задач в качестве стационаров во всех уголках Британской империи.

До сих пор, пока речь шла об опоре на линкоры, позиции Англии оставались достаточно прочны, несмотря на импозантное множество французских броненосцев. Около 28 из них имело деревянные корпуса без какого-либо подразделения водонепроницаемыми переборками, и лишь десять мореходных единиц рассматривались в проекте морского бюджета на 1886 г., представленного в Парламент, как действительно ценные. Более того, строительство новых французских линкоров продвигалось более вяло даже по сравнению британскими, а степень их готовности на рассматриваемый момент была следующей:

|              | Заложен | Водоизмещение, т | Готовность, % | Введён в строй |
|--------------|---------|------------------|---------------|----------------|
| «Рекэн»      | 1878    | 7201             | 90            | 1885           |
| «Формидабль» | 1879    | 11441            | 85            | 1889           |
| «Нептун»     | 1880    | 10581            | 45            | 1892           |
| «Гош»        | 1881    | 10650            | 56            | 1890           |
| «Маджента»   | 1881    | 10581            | 38            | 1892           |
| «Марсо»      | 1881    | 10581            | 48            | 1891           |

Ни один из броненосцев, заложенных в период срока работы Совета лорда Нортбрука, к тому времени ещё не сошёл на воду.

Все деревянные британские линкоры (кроме «Лорда Уордена» и «Рипалса») были уже выведены из состава флота, но ещё остававшиеся ранние броненосцы с бортовой батареей также устарели и нуждались в замене. Однако перед принятием широкой программы военно-морского строительства, потребность в которой теперь чувствовалась со всей очевидностью, было необходимо изучить ряд проблем, связанных с появлением скорострельных вспомогательных батарей с их высокоэффективными разрывными снарядами, а также с совершенствованием торпедного оружия. Даже сам факт дальнейшего существования тяжёлых броненосных линкоров оставался под вопросом: хотя «Трафальгару» было суждено преодолеть 10000-тонный лимит, столь связывавший британских кораблестроителей долгие годы, а как боевую машину корабль очень хорошо приняли на флоте, временами казалось, что он станет последней точкой в череде своих предшественников. После триумфа средств нападения над возможностями защиты общепринятая до этого конструкция большого боевого корабля переходила в новую фазу. Предрекали со всей серьёзностью, что им станет более быстроходный корабль меньшего



водоизмещения, поддержание плавучести которого будет обеспечиваться броневой палубой и подразделением на мелкие отсеки, а не массами поясной брони, что позволит в рамках тех же ассигнований построить гораздо большее количество кораблей.

### **Август 1886 г.: опыты с «Резистенс»**

В качестве шага на пути решения этих проблем был выделен в качестве корабля-мишени броненосец «Резистенс». Уайт присутствовал на первой серии опытов по его расстрелу из орудий различных калибров по броневым преградам, которые специально возвели для этого на корабле из разных броневых плит, а также по его угольным ямам, после чего цель подвергли ещё и торпедным ударам, и фугасному воздействию новых взрывчатых веществ. Результаты этих опытов, полностью не разглашавшиеся, позволили прояснить много насущных вопросов и помогли Уайту обрести ясный взгляд на конструкцию линкоров и крейсеров будущей программы, проекты которых ему было поручено представить через год с небольшим.

Поскольку с такого же рода вопросами столкнулось броненосное кораблестроение в других странах, подобные натурные исследования не вызвали задержки с закладкой новых судов в Британии. Расстрелы «Резистенс» продолжались ещё несколько лет (в итоге корабль был превращён буквально в лохмотья) и дали возможность заглянуть в реальную боевую «кухню», в результате чего конструкция британских кораблей поднялась до уровня несравнимого превосходства, как в части средств нападения, так и защиты, над их современниками с континента.

### **Реформа казённых верфей**

В течение 1885 г. Уайт взял в свои руки реорганизацию судостроительных предприятий, находившихся в ведении Адмиралтейства: в 1884 г. они считались пригодными только для производства ремонтных работ, а по прошествии всего нескольких лет должны были стать самыми дешёвыми и высокопроизводительными верфями в мире. На время проведения всего комплекса преобразований всё новое судостроение ограничили малыми крейсерами и шлюпами. Уайт также начал борьбу с фундаментально порочным явлением ежегодного урезания расходов на уже находящиеся на стапелях корабли, приводившим к затяжке, пустой трате наличных средств и существенному удорожанию в итоге.

### **1886 г.: правительство Гладстона**

В результате всеобщих выборов 1886 г. к власти вновь вернулся Гладстон. Он поставил во главе Адмиралтейства маркиза Рипона, а сэра Эдварда Рида назначил лордом-казначеем. Совет Адмиралтейства обрёл следующий состав: адмирал Дж.Хэй, вице-адмиралы А.Хоскинс и У.Грэхам (инспектор), капитан Дж.Э.Эрскин. Это правительство продержалось лишь полгода, пав уже в июне, а поскольку первый лорд доблестно выдержал сильнейшее давление с целью урезать морской бюджет, всё это время продолжался курс предыдущего Совета.

### **1886 г.: возвращение лорда Солсбери**

Июльские выборы вернули Солсбери премьерство и лорд Джордж Гамильтон вновь возглавил морское ведомство. Морскими лордами при нём стали: адмирал А.Худ, вице-адмиралы А.Хоскинс и У.Грэхам, капитан Ч.Бересфорд. Выдающимся событием его министерства стал Акт о морской обороне (Naval Defence Act) 1889 г., по которому на сумму 21,5 млн. фунтов стерлингов были построены



70 кораблей – намного более обширная программа, чем мог вообразить себе первый лорд и замахнуться его морские лорды в смысле необходимости. Купер Ки предрекал возможность периода трудностей, но утверждал, что регулярная ежегодная прибыль новых кораблей поможет предотвратить его. Вместо этого в 1885–1889 гг. не было заложено ни одного линкора – во-первых, в связи с реорганизацией казённых верфей под потребности быстрого строительства тяжёлых кораблей и, во-вторых, из-за растянувшейся отработки проекта.

Определённо «Санс Парейль» оказался бесценен в качестве оправдания для всех проволок Совета Нортбрука. «Трафальгар» же выявил дефекты, если неведомые Худу, то очевидные для Уайта, и этот последний понял, что требуется экспериментальное подтверждение основательности его уверений перед тем, как они станут отправной точкой новых решений и воплотятся в будущих кораблях.

В отношении финансов Гамильтону повезло в том, что пост первого лорда Казначейства (First Lord of the Treasury) достался У.Смиту, в то время как Гошен стал «канцлером-казначеем» (Chancellor of the Exchequer)<sup>2</sup> – оба занимали министерские должности и были всегда готовы выделить необходимые средства, чтобы обеспечить развитию флота широкую поступь. Ни один первый лорд Адмиралтейства до сих пор не имел такой финансовой поддержки, за исключением лишь Дж.Грэхамы во время Крымской войны.

Вскоре после своего назначения морским лордом Бересфорд представил меморандум об организации на случай войны, привлекая внимания к задаче немедленного создания отдела военно-морской разведки, с выполнением им функций боевого штаба. Он доказывал, что никакого реального планирования боевых действий до сих пор не велось, что личный состав далеко не соответствует стоящим задачам, а военные запасы неоправданно скудны; что торговое судоходство совершенно бесконтрольно, равно как и снабжение углем, боезапасом и прочими припасами, что госпитальных судов недостаточно. И что поскольку в прошлом за обеспечение флота всеми расходными материалами отвечал Военно-морской совет, высвобождая морских лордов Адмиралтейства для ведения войны, то теперь с его роспуском морские лорды полностью завалены ежедневной текущей деятельностью мирного времени.

Этот меморандум прошёл рассмотрение в Совете – и тот пришёл к единодушному мнению, что утверждения, в нём содержащиеся, сильно преувеличены, и что четвёртому морскому лорду, как самому младшему, не пристало вмешиваться в высшие материи. Ему, однако, было разрешено представить свой меморандум лорду Солсбери, который, получив соответствующие разъяснения от трёх адмиралов – коллег Бересфорда – неожиданно в общем виде его одобрил. Отдел морской разведки был сформирован, но предложение об организации штаба не прошло и было реализовано лишь в 1912 г.

13 октября 1886 г. фрагменты этого конфиденциального служебного документа опубликовала «Пэлл-Мэлл Гэзет»: на хищение бумаг за мзду решился курьер Адмиралтейства, который был впоследствии схвачен и предстал перед судом.

Эффективность флота зависела теперь от эффективности новообразованного отдела морской разведки. Однако в конце 1887 г. первый лорд решился урезать жалование его начальников – кэптенов У.Холла, Р.Кастенса и С.Эрдли-Уилмота – до 950 фунтов [в год. – *Ред.*]. Эта измена обернулась против отдела и имела далеко идущие последствия. Протестуя против такого решения и с целью развязать себе руки для борьбы за реорганизацию и всемерное усиление флота, Бересфорд 9 января 1888 г. вышел из состава Совета и начал свой крестовый поход за увеличение флота, улучшение его снабжения и организации, используя для этого как парламентскую трибуну, так и разъезжая с выступлениями по всей стране.



### Отправная точка Акта о морской обороне

Бюджетом 1886 и 1887 гг. предусматривалась постройка малых крейсеров и шлюпов, а также опытной торпедной канонерской лодки «Шарпшутер». В следующем году Уайт перехватил инициативу, представив рапорт о вероятной убыли флота в 1888-1892 гг., присовокупив список кораблей, которые он полагал вслед за этим заложить в течение последующих четырёх лет – набросок готовящейся программы реконструкции, основывавшейся на необходимости замены устаревших судов всех типов. Полная чистая убыль «по киям» составляла 72 корабля общей ценой 7,5 млн. фунтов стерлингов (включая сюда все пять единиц класса «Одейшес») и Уайт заключал, что на замену им следует построить примерно такое же количество кораблей, цена корпусов и механизмов которых составит примерно 9 млн. фунтов. В случае сохранения квинтета «одейшесов» эти расходы уменьшались до 7,5 миллионов.

В реальности же, когда пришло время вычёркивать из списков флота старые корабли, Совет заупрямился, и за пять лет, с апреля 1888 по апрель 1894 г., реально были выведены: четыре линкора («Дифенс», «Гектор», «Велиэнт», «Уорриор»), по восемь деревянных крейсеров и шлюпов, а также 12 канонерских лодок, так что новая программа материализовалась скорее в пополнение, нежели в замену. Все «одейшесы» в итоге дотянули до 1900 г., а большинство старых броненосцев получили новые котлы и были различным образом «модернизированы».

Рапорт Уайта можно считать генезисом Акта о морской обороне 1889 г. Вооружённый помещёнными там таблицами и цифрами, первый лорд, посовещавшись с первым морским лордом и инспектором, представил итоговый отчёт о состоянии дел на флоте «Выборному комитету Палаты общин о морском бюджете на 1888 г.», заседавшему в июне того же года. Он разъяснял, что хотя в основе всех предположений будущей кораблестроительной программы лежали финансовые соображения, высшими соображениями оставались требования флота; что этот список не является грандиозной таблицей пополнений, но лишь перечнем судов, которые должны занять место тех, которые по разным причинам устареют к 1892 г. Однако когда дело дошло до уточнения понятия основы, на которой подсчитывается эта необходимая мощь, Худ заявил, что «никогда за всю свою жизнь он не знал требований к флоту, которые Империя ставит перед Советом Адмиралтейства». До сих пор метод составления морского бюджета состоял в том, что первый лорд объявлял, какую сумму денег кабинет готов пожаловать на флот, а уже морским лордам представлялось решать, каким образом потратить эти ассигнования с наибольшей отдачей при текущем уровне администрирования, который никогда не отличался ни эффективностью, ни экономией. В том, что Совет в действительности никогда серьёзно не переживал относительно слабости Британии на море, можно убедиться из очередного высказывания Худа, как-то заявившего, что он «был бы не против ещё шести быстроходных крейсеров к концу 1890 г., но не считает это вопросом жизненной важности». Однако, приняв во внимание, что никакой чёткого круга требований империи к флоту никогда не существовало, эти слова могли быть сказаны им наудачу. Первый лорд, однако, утверждал, что его удовлетворяет относительное превосходство флота, и пользовался при этом поддержкой своих военно-морских советников.

Место Бересфорда после его отставки занял контр-адмирал Хотэм. В июле 1888 г., непосредственно перед манёврами, морским лордам было предложено *представить конфиденциальный рапорт о требованиях к флоту на случай войны с Францией* [выделено автором. – Ред.], с указанием, что потребные силы должны быть в состоянии защитить берега метрополии от бомбардировки или высадки десанта, а также Мальту и Гибралтар, что на эти силы также возлагается поддержание безопасности морских торговых сообщений и угольных станций и, наконец, что они, в случае войны одновременно с Францией и Россией, должны защитить Константинополь.



Поставленные перед подобными стратегическими проблемами, морские лорды разработали кораблестроительную программу, срок реализации которой был рассчитан на пять лет. Она включала 65 единиц: восемь линкоров 1-го класса и два линкора 2-го класса, восемь больших крейсеров с ходом в 19,5 уз, 25 крейсеров 2-го класса, четыре крейсера 3-го класса, а также 18 торпедных канонерских лодок. Общая стоимость лишь корпусов всех этих кораблей с механизмами оценивалась в 14,4 млн. фунтов. Имелось также весьма важное заключение: «Очередная кораблестроительная программа должны быть рассмотрена не позднее 1892-1893 гг., дабы предотвратить какой-либо перерыв в строительстве новых судов и, что особенно важно, заложить новые корабли на государственных верфях уже в 1893-1894 гг., дабы обеспечить правильное использование занятости этих верфей, после того, как построенные по Специальной программе корабли будут переданы флоту».

До сих пор дискуссии относительно этой новой программы велись только в стенах Адмиралтейства. В своих мемуарах Бересфорд вспоминает, что в течение ноября 1888 г., когда Гошен выражал недовольство по поводу его действий, он сказал, что собирается просить 20 млн. фунтов на постройку 70 кораблей. Однако министр финансов ответил, что это абсурд, и он не добыл бы денег и на три корабля, если бы у него попросили – «поскольку они не нужны» (!) Это превосходно иллюстрирует тогдашнюю позицию кабинета по этому вопросу.

13 декабря лорд Чарльз потребовал у Палаты общин вотировать средства на кораблестроение, содержание и ремонт флота и привлёк внимание парламентариев к недостаткам политики Адмиралтейства, предложив свою собственную программу, включавшую четыре больших и 10 малых броненосцев, 40 крейсеров всех классов, а также торпедные суда – всего 70 кораблей, на которые требовалось 20,1 млн. фунтов стерлингов. Гамильтон воспринял эти предложения с осторожностью. Он был далёк от того, чтобы думать, что флот достаточно силён и пообещал в Палате общин, что в следующем году он надеется представить депутатам более обширную и всеохватывающую программу, нежели та, которая предусматривается текущим бюджетом, «желая, что если уж они начнут движение, то чтобы оно стало действительным и непрерывным».

В феврале 1889 г. обе палаты Парламента получили отчёт о манёврах 1888 г., написанный адмиралами У.Доуэллом, Р.В.Гамильтоном и вице-адмиралом Ф.Ричардсом. Это был мастерски составленный документ, содержание которого выходило далеко за рамки темы. Помимо критического разбора действий отдельных судов, он формулировал принципы британской морской мощи и ясно доказывал абсолютную необходимость перехода к «Стандарту двух держав» (Two Power Standard). В нём утверждалось, что флот «совершенно не готов проводить активные операции в морской войне даже с одной великой державой» и что «предполагая совместную комбинацию двух союзных морских держав в качестве противника, равновесие в морских вооружениях складывается не в пользу Британии». Важность этого рапорта не приходилось игнорировать, хотя Совет и предпринял попытку смягчить эффект его появления, опубликовав документ, как Белую книгу: А.Худ подробно обсуждал высказанные в рапорте мнения относительно полезности кораблей различных типов в деле, в то время как первый лорд пытался выставить слабость Британии на море скорее как кажущуюся, нежели истинную, и, если только не произойдёт ничего из ряда вон выходящего, вообще невозвратимую – довольно неэффективная и необдуманная защита.

Конечно, позиция, занятая Советом, может расцениваться как политический манёвр – очевидное нежелание согласиться с «Вердиктом трёх адмиралов» для усиления давления, которое и парламент, и всё общество оказывали на Казначейство. В 1884 г. консерваторы обвинили либералов в пренебрежении интересами обороны и если бы только те сообразили отпарировать этот ход при принятии



большой судостроительной программы, ответственность за рост подоходного налога в стране легла бы на обе партии поровну.

Наконец после трёхлетнего молчания и кропотливой работы все административные реформы были осуществлены и новая организация воплощена в жизнь: Адмиралтейство было готово, казённые верфи капитально переоборудованы (что было впечатляющим образом продемонстрировано при заказе новых кораблей), так что всем критикам – и трём адмиралам, и Бересфорду, и лорду Брассею, и даже неугомонному Эдварду Риду – только и оставалось, что покрикивать дальше на любимую лошадку. Но основной эффект произвело утверждение лордом Гамильтоном 7 марта 1887 г. Акта о морской обороне, предусматривающего строительство в течение 1889-1894 гг. 70 боевых кораблей:

- 7 линейных кораблей класса «Ройал Соверен» по 14150 т,
- 1 линейный корабль «Худ» в 14150 т,
- 2 линейных корабля класса «Центурион» по 10500 т,
- 9 больших крейсеров класса «Эдгар» по 7700 т,
- 8 крейсеров класса «Астрея» по 4360 т,
- 21 крейсер класса «Апполо» по 3400 т,
- 4 крейсера класса «Паллас» по 2575 т,
- 18 торпедных канонерских лодок класса «Шарпшутер» по 735 т.

Полная стоимость программы исчислялась в 21,5 млн. фунтов стерлингов, из которых 10 млн. составляли отдельный расход из специального фонда, распределённый на семилетний период и оканчивающийся 31 марта 1896 г. для оплаты 32 кораблей программы, контракты на строительство которых были заключены с частными компаниями. Оставшиеся 11 млн. осваивало Адмиралтейство: на эти кредиты казённые верфи до 31 марта 1894 г. должны были соорудить остальные 38 кораблей.

Действительная сравнительная мощь британского, французского и русского флотов по броненосным судам следует из нижеприведённых списков. В них не включены наиболее устаревшие суда (такие как французские классов «Фландр» и «Альма»), а также множество французских и русских мониторов прибрежной обороны и канонерских лодок, которые лишь раздули бы эти перечни без прибавления какой-либо реальной боевой ценности.

#### Линейные корабли 1-го класса

| Великобритания (22) |              | Франция (14)    |               | Россия (7)               |
|---------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------------------|
| «Трафальгар»        | «Колоссус»   | «Марсо»         | «Курбэ»       | «Двенадцать Апостолов»   |
| «Нил»               | «Аякс»       | «Маджента»      | «Девастасьон» | «Синоп»                  |
| «Виктория»          | «Агамемнон»  | «Нептун»        | «Редутабль»   | «Чесма»                  |
| «Санс Парейль»      | «Инфлексибл» | «Гош»           | «Индомитабль» | «Екатерина II»           |
| «Бенбоу»            | «Александра» | «Амираль Дюпрэ» | «Террибль»    | «Пётр Великий»           |
| «Энсон»             | «Дредноут»   | «Амираль Бодэн» | «Кайман»      | «Император Александр II» |
| «Родней»            | «Девастейшн» | «Формидабль»    | «Рекен»       | «Император Николай I»    |
| «Хоу»               | «Тандерер»   |                 |               |                          |
| «Кемпердаун»        | «Темерер»    |                 |               |                          |
| «Коллингвуд»        | «Сюпёрб»     |                 |               |                          |
| «Эдинбург»          | «Нептун»     |                 |               |                          |



## Линейные корабли 2-го класса

| Великобритания (15) |                 | Франция (7) | Россия (1) |
|---------------------|-----------------|-------------|------------|
| «Султан»            | «Трайэмф»       | «Оцеан»*    | «Гангут»   |
| «Пенелопа»          | «Геркулес»      | «Маренго»*  |            |
| «Хиро»              | «Беллерофон»    | «Сюффрен»*  |            |
| «Конкерор»          | «Нортумберленд» | «Фридланд»  |            |
| «Одейшес»           | «Минотавр»      | «Кольбер»*  |            |
| «Инвинсибл»         | «Эджинкорт»     | «Трайден»*  |            |
| «Айрон Дюк»         | «Ахиллес»       | «Ришелье»*  |            |
|                     | «Свифтшур»      |             |            |

\* корабли с деревянными корпусами

## Броненосные крейсера

| Великобритания (13) |               | Франция (7)   | Россия (8)            |
|---------------------|---------------|---------------|-----------------------|
| «Уорспайт»          | «Имморталити» | «Дюгесклен»   | «Владимир Мономах»    |
| «Имперьюз»          | «Нарцисс»     | «Вобан»       | «Дмитрий Донской»     |
| «Нельсон»           | «Орландо»     | «Тюренин»     | «Герцог Эдинбургский» |
| «Нортхэмптон»       | «Андонтед»    | «Баярд»       | «Генерал Адмирал»     |
| «Шаннон»            | «Уорриор»     | «Викторьез»   | «Память Азова»        |
| «Аврора»            | «Блэк Принс»  | «Триумфант»   | «Князь Пожарский»     |
| «Галатея»           |               | «Галиссоньер» | «Минин»               |
|                     |               |               | «Адмирал Нахимов»     |

## Корабли береговой обороны

| Великобритания (11) |            | Франция (6) | Россия (7)         |
|---------------------|------------|-------------|--------------------|
| «Белляйл»           | «Геката»   | «Фурье»     | «Адмирал Чичагов»  |
| «Орион»             | «Гидра»    | «Тоннан»    | «Адмирал Грейг»    |
| «Глаттон»           | «Руперт»   | «Тонньер»   | «Адмирал Лазарев»  |
| «Горгона»           | «Скорпион» | «Венжю»     | «Адмирал Спиридов» |
| «Циклоп»            | «Вайверн»  | «Фульминан» | «Чародейка»        |
|                     | «Хотспур»  | «Темпет»    | «Русалка»          |
|                     |            |             | «Смерч»            |



**Генезис «Ройал Соверена»**

В августе 1888 г., когда Уайт находился в отпуске после несчастного случая, он получил приглашение принять участие в выездном заседании Совета в Девон-порте с указанием подготовить эскиз улучшенного «Трафальгара» с высотой надводного борта в 3,5 м. Главное вооружение предполагалось прежнее, но оси орудий было решено поднять на 0,6 м (соответственно увеличивалась высота башен). Вспомогательная артиллерия планировалась в составе 10 6" орудий к которым следовало добавить столько 3-фунтовых пушек, сколько могло поместиться. Защита полностью воспроизводила «Трафальгар» – и по толщине, и по распределению. Скорость, однако, увеличивалась до 17 узлов (при естественной тяге), а вместимость угольных ям рассчитывалась для сообщения будущему кораблю дальности плавания 7000 миль 10-узловым ходом, плюс 25% при принятии угля в перегруз.

Подобный линкор был идеалом Худа (если не считать его размеров и стоимости) и, получив эти директивы, Уайт разработал несколько альтернативных проектов, представив их по начальству вместе с меморандумом, в котором он подвергал критике и «Трафальгар», и спроектированный им в соответствии с выданным заданием его улучшенный вариант. После вступления «Трафальгара» в строй он подсчитал, что водоизмещение корабля с 900 т угля на борту должно составлять 12500 т при наибольшей осадке в 8,8 м и средней 8,6 м, так что путь, по которому предполагали двигаться при разработке нового броненосца, мог привести лишь к кораблю с неоправданно завышенными размерами и годится только для демонстрации того, как предпринятое по требованию Совета скромное увеличение высоты надводного борта, скорости хода и вооружения даёт в итоге перетяжелённую общую конструкцию.

В своём представлении описания проекта Уайт выдвигал следующие положения:

«Модифицированный «Трафальгар» есть судно водоизмещением порядка 16 000 т, включая сюда запас водоизмещения в 600 т. Этот огромный прирост нагрузки получен в основном в результате следующего:

1. Ход в 17 узлов «при открытых кочегарках» почти на пол-узла превышает расчётный ход «Трафальгара» при форсированной тяге, так что мощность машин нуждается в увеличении на 70 %, а общий вес механизмов – на 50%, т. е. на 560 т,
2. Запас угля увеличен на 300 т.
3. Цитадель удлинена с 58,8 м до 73,2 м для увеличения защитного пространства, потребного для механизмов, котлов и трубопроводов. Это требует дополнительно около 240 т брони для защиты цитадели.
4. Броневого пояса по ватерлинии удлинён с 70 до 85,3 м с целью сохранения той же пропорции защищённой длины ватерлинии. Это требует дополнительно свыше 200 т.
5. Увеличение высоты орудий над ватерлинией на 0,6 м требует ещё 120 т веса, который пойдёт на башенную броню.
6. Увеличение вспомогательной артиллерии требует ещё 270 т.
7. Для несения всех этих добавочных нагрузок, притом с увеличенным ходом, требуется увеличение размерений корабля, что даст рост его веса на 1000 т.
8. В этом более крупном корабле, с более мощными машинами и вооружением, потребуется увеличение экипажа с 540 до 700 человек и, соответственно, увеличение припасов для них.



Можно ожидать, что стоимость нового корабля по корпусу и двигательной установке возрастёт на 185 тыс. фунтов, а по гидравлическим механизмам, орудийным установкам и оборудованию для стрельбы торпедами ещё на 10 тыс. фунтов. Округлённая цифра увеличения стоимости, включая сюда запасы первой необходимости, составит на 200 тыс. фунтов больше стоимости «Трафальгара» или в общем миллион фунтов — не считая стоимости вооружения».

К представленному проекту модифицированного «Трафальгара» Уайт приложил серию из пяти проектов башенных кораблей, сконструированных по такой же схеме, но содержащих отступления от тех или иных требований Совета. Водоизмещение их варьировалось в пределах 16000-11700 т (последний в качестве сравнительного аналога новейшего французского «Бреннуса»). В вариантах в 11700, 13700 и 15000 т был сделан акцент на применение барбетов, по поводу чего отмечалось, что в проектах последних итальянских и французских кораблей оси тяжёлых орудий вознесены на высоту 7,9-8,8 м над водой, на русских броненосцах это значение составляет 6,8 м, в то время как на «адмиралах» не превышает 6,4 м. В представленных проектах барбетная броня располагалась вертикально и простиралась вниз до броневой палубы. Высота надводного борта составляла 5,5 м против 3,4 м на башенных кораблях, а отстояние осей орудий от ватерлинии достигало 7,0 м против 5,2 на последних. Длина, высота и толщина броневоего пояса были такими же, как на башенных кораблях, толщина барбетов повторяла толщину башенных брестверов.

Однако фундаментальное различие между башенным и барбетным линкором заключалось в расположении брони. На корабле с центральной цитаделью и низким надводным бортом, представлявшим собой цель меньших размеров, имелась возможность защитить бронёй гораздо большую площадь борта, в то время как остальное бронирование расходовалось не только для защиты орудий, но также для поддержания остойчивости при значительных углах крена. С другой стороны, Уайт расценивал «подобную защиту как излишнюю, от которой отказались во всех флотах для минимизации риска, возникающего от более свободного размещения тяжёлых орудий в отдельных бронированных позициях, равно как и из-за повысившейся эффективности вспомогательного вооружения»<sup>3</sup>.

Поскольку Уайт и Худ придерживались различных взглядов на распределение брони, 16 ноября 1888 г. в кабинете первого лорда состоялось совещание, на котором присутствовали члены Совета, кэптен Фишер в качестве эксперта по артиллерии, адмиралы Доуэлл, Гамильтон и Ричардс, вице-адмирал Бэйрд, кэптен Керр, а также главный строитель флота. Целью собрания было проведение обстоятельной дискуссии в условиях полного равенства мнений. Заключение были опубликованы в Белой книге, представленной в Парламент в феврале 1889 г. Удалось прийти к соглашению относительно следующих качеств будущего линкора:

1. Тяжёлые орудия должны располагаться в двух брестверах [edoubts — или, скорее, барбетах. — *Ред.*], разделённых батареями вспомогательной артиллерии, в противоположность цитадели «Инфлексибла» или брестверу «Нила».
2. Вспомогательная батарея должна располагаться в двух уровнях с целью максимального рассредоточения против действия скорострельных орудий.
3. Ход при естественной тяге должен составлять 15 узлов и при форсированной доводиться до 17 узлов.
4. Предпочтительно расположить броню следующим образом:
  - 1) защита ватерлинии в виде пояса из толстой брони на большей части длины, не доходящего до оконечностей.



- 2) Между верхней кромкой пояса и средней палубой защита бронёй в 4"-5" [102-127 мм] с внутренним подразделением на мелкие отсеки и угольные ямы.
- 3) Более надёжная защита расчётов вспомогательной артиллерии.
5. Корабль должен иметь высокий надводный борт.
6. Тяжёлые орудия в барбетах должны иметь вес порядка 50 т и калибр 12". Поскольку таких орудий ещё нет, первые три корабля из восьми линкоров 1-го класса [программы] получают 13,5" артиллерию уже испытанной удачной модели.

Сочетание этих требований, представлявших собой компромисс между «Энсоном» и «Трафальгаром», стало возможным благодаря усовершенствованиям в броневом деле, что позволяло прикрыть большую площадь борта без роста доли защиты в составе нагрузки. Состоявшиеся в марте 1888 г. опыты с новой бронёй компании «Ч.Кэммелл энд К<sup>о</sup>», представившей плиты со стальной облицовкой (их подвергли расстрелу, установив на блокшиве «Неттл»), дали превосходные результаты, а стальные плиты «Виккерс» – тогда ещё совсем новой фирмы – оказались почти так же хороши. Плиты-компаунт компании «Дж.Браун» тоже продемонстрировали замечательные качества. Эти три производителя начали работы над созданием опытных плит в 102 мм в качестве бронирования для верхних поясов. В 1889 г. фирма «Джессоп» из Шеффилда изготовила сталеникелевую плиту и этот сплав переняли остальные бронепрокатчики.

Решение об установке орудий главного калибра в барбетах стало победой Уайта. В качестве уступки рекомендации Худа о том, чтобы один из трёх кораблей, подлежащих закладке на казённых верфях, имел башенную установку орудий, линкор, начатый строительством в Чатеме, был спроектирован в соответствии с этим требованием и получил название «Худ».

«Соверены» стали первыми британскими высокобортными линкорами с тяжёлой артиллерией на верхней палубе, первыми со вспомогательным вооружением в казематах, первыми, перевалившими за 12000-тонный рубеж, первыми со стальной бронёй.

Когда Уайт воплотил требования Совета в проект «Ройал Соверена», он дал флоту превосходную группу боевых кораблей из всех когда-либо плававших, которые сидели в воде с присущим только им величием. Впервые с тех пор, как «Девастейшн» установил стандарт неприглядности, британский линкор получил гордый, красивый и симметричный профиль, несравнимый с любым другим уже существующим кораблём и открыл новую эру изящества после двух десятков лет унылых и бесформенных силуэтов.

При размещении контрактов было решено, что первая группа отойдёт к государственным верфям, которые были готовы без промедления осуществлять любые работы и имели опытные производственные коллективы, находившиеся в постоянной связи с морскими офицерами. В Портсмуте не нашлось стапеля подходящей длины, так что пришлось задействовать сухой док; в Пембруке имелись необходимые стапеля, но отсутствовали краны достаточной грузоподъёмности и строившиеся там корабли отсылали для погрузки тяжеловесов в Чатэм; Девонпорт вообще пока не был готов для строительства линкоров. Расчётный период постройки должен был составить три года, но при строительстве собственно «Ройал Соверена» приложили исключительные усилия, чтобы сдать его раньше остальных собратьев для проведения всесторонних испытаний, которые должны были подтвердить эффективность избранной конструкции для успеха всей серии. В итоге был поставлен своеобразный рекорд: от закладки киля до поднятия головным линкором вымпела прошло всего два года и восемь месяцев – постройка этого корабля осуществлялась под бдительным присмотром адмиралтейского суперинтенданта Дж.А.Фишера.



|  | Место<br>постройки | Заложен          | Спущен<br>на воду            | Введён<br>в строй | Стоимость,<br>ф. ст. |
|--|--------------------|------------------|------------------------------|-------------------|----------------------|
| «Эмпресс оф<br>Индия»<br>(б. «Ринаун») | Пембрук            | 9 июля 1889      | 7 мая 1891                   | август 1893       | 912 162              |
| «Рэмиллис»                             | «Томсон»           | 11 августа 1890  | 1 марта 1892                 | октябрь 1893      | 980 895              |
| «Рипалс»                               | Пембрук            | 1 января 1890    | 27 февраля 1892              | апрель 1894       | 915 302              |
| «Резолюшн»                             | «Палмерс»          | 14 июня 1890     | 28 мая 1892                  | ноябрь 1893       | 953 817              |
| «Ривендж»                              | «Палмерс»          | 12 февраля 1891  | 3 ноября 1892 <sup>1</sup>   | март 1894         | 954 825              |
| «Ройал Оук»                            | «Лэрдз»            | 29 мая 1890      | 5 ноября 1892 <sup>1</sup>   | июнь 1894         | 977 996              |
| «Ройал Соверен»                        | Портсмут           | 30 сентября 1889 | 26 февраля 1891 <sup>1</sup> | май 1892          | 913 986              |

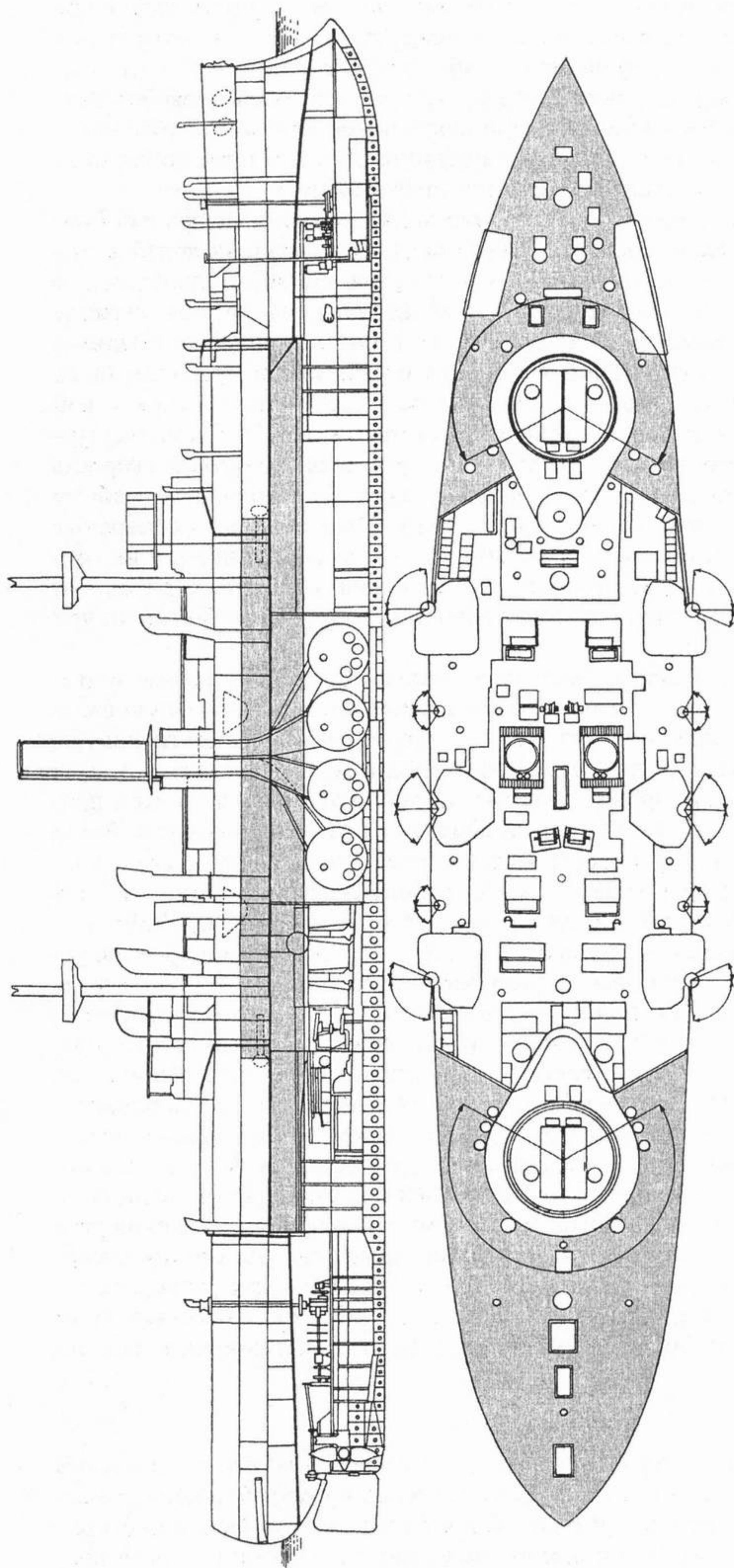
|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Размерения, м                   | 115,8 x 22,9 x 8,23/8,53  |
| Водоизмещение, т                | 14150 (в полном грузу 15585)<br>Нагрузка: корпус и бронирование 9640, механизмы 4500.   |
| Вооружение                      | 4 13,5"/32<br>10 6" скорострельных<br>16 57-мм скорострельных (2,5 тонны металла в минуту)<br>12 47-мм скорострельных (на борт)<br>7 торпедных аппаратов (2 подводных в носу, 4 надводных бортовых, 1 надводный в корме)  |
| Броня (компаунд и стальная), мм | пояс 457 (в оконечностях 406-356), траверзы 406-356, барбетты 432-406-280, казематы на средней палубе 152, верхний пояс 102, носовая боевая рубка 356, кормовая броневая рубка 76, наклонные траверзы батареи на средней палубе 76, борт батареи 102, палубы 64-76, подкладка под броню 100-200.<br>(вес брони 4560 т – 32,2 % водоизмещения)   |
| Механизмы                       | «Эмпрес оф Индия», «Рипалс», «Ройал Соверен»: «Хамфрейз энд Теннант»; «Рэмиллис»: «Томсон»; «Ройал Оук»: «Лэрдз»; «Резолюшн» и «Ривендж»: «Палмерс».<br>два комплекта трёхцилиндровых тройного расширения, мощность 9000 л.с., скорость хода 15,5 уз, (при форсированном дутье 11000 л.с./16,5 уз, наибольшая 13360 <sup>2</sup> /18 уз), 8 цилиндрических односторонних котлов, давление 11 атм. |
| Запас топлива, т                | 900/1100 (1490 наибольший)  |
| Дальность, миль                 | 2780 14-узловым ходом, 4720 10-узловым ходом  |
| Экипаж, чел.                    | 712   |

<sup>1</sup> вышли из дока<sup>2</sup> только «Ройал Соверен»

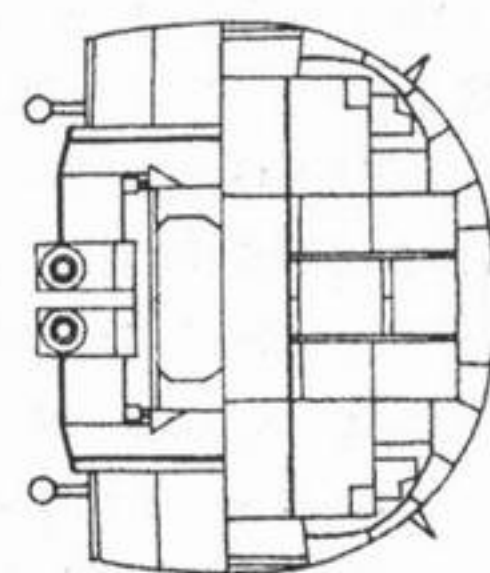
### Корпус

Самой бросающейся в глаза особенностью «Ройал Соверена» стал его высокий надводный борт. В течение последних 15 лет, с тех пор, когда по причине экономии веса и улучшения защиты тяжёлые орудия начали размещать в бронированных башнях, британские линкоры сильно страдали от их низкого борта, вынужденно применяемого с целью экономии водоизмещения. Но с переходом к барбету Уайту удалось и обеспечить высокий борт, и повысить скорость хода. Теперь все поняли, что именно высота борта в носу прямо влияет на скорость, с которой корабль может идти против волны. При низком надводном борте при достижении определённой скорости, зависящей от состояния моря, очертания форштевня и

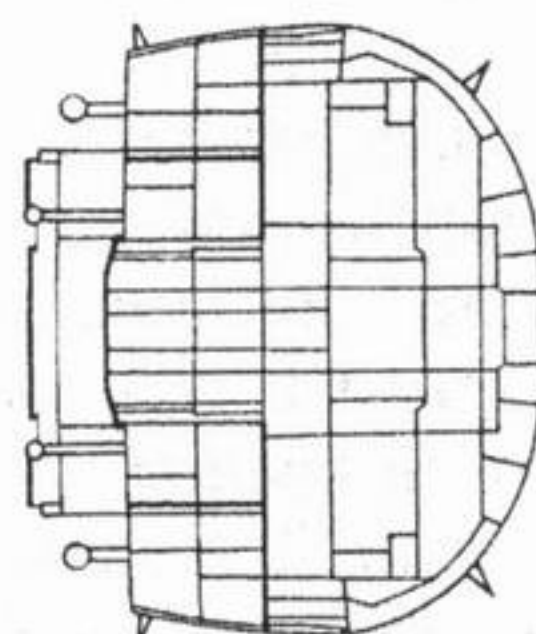




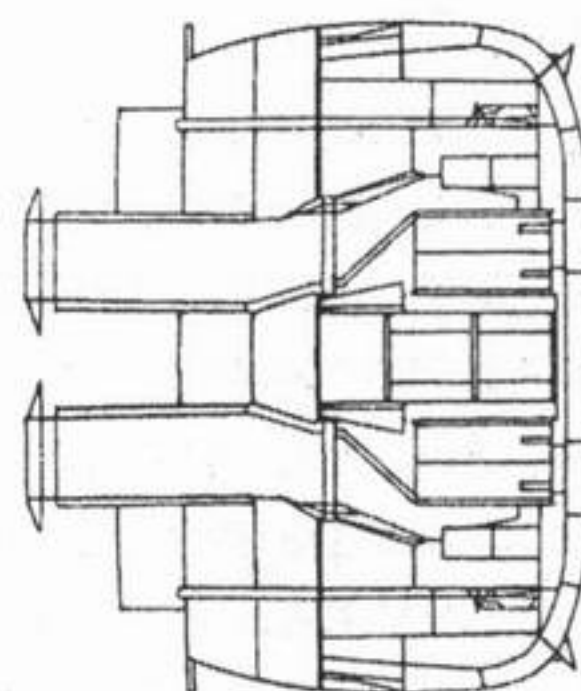
37 шп.  
см. в корму



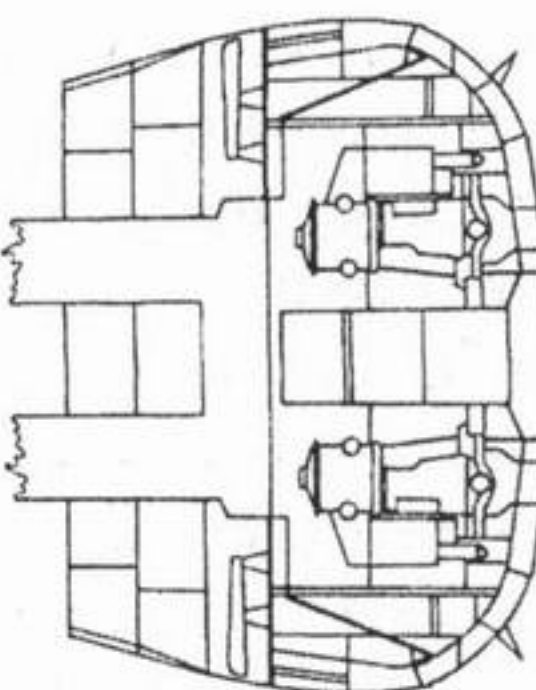
47 шп.  
см. в корму



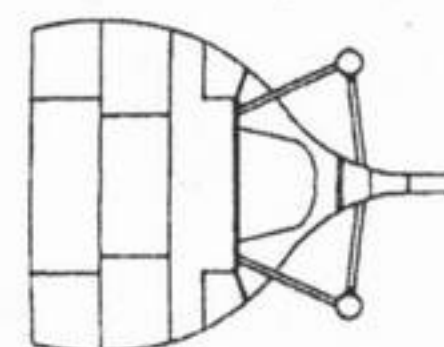
83 шп.  
см. в корму



119 шп.  
см. в нос



165 шп.  
см. в нос



«Ройал Соверен». Схема общего расположения



других факторов, носом принималось столько воды, а лобовое сопротивление при этом возрастало настолько, что становилось и нежелательным, и невозможным дальнейшее увеличение хода. «Трафальгар», «Санс Парейль», «Хиро» и остальные менее крупные башенные корабли всегда очень страдали от своей низкобортности при практически любом состоянии моря (за исключением разве что абсолютно спокойного), а финальную точку в порочном сочетании башни и низкого борта на линкорах Королевского флота было суждено поставить «Худу».

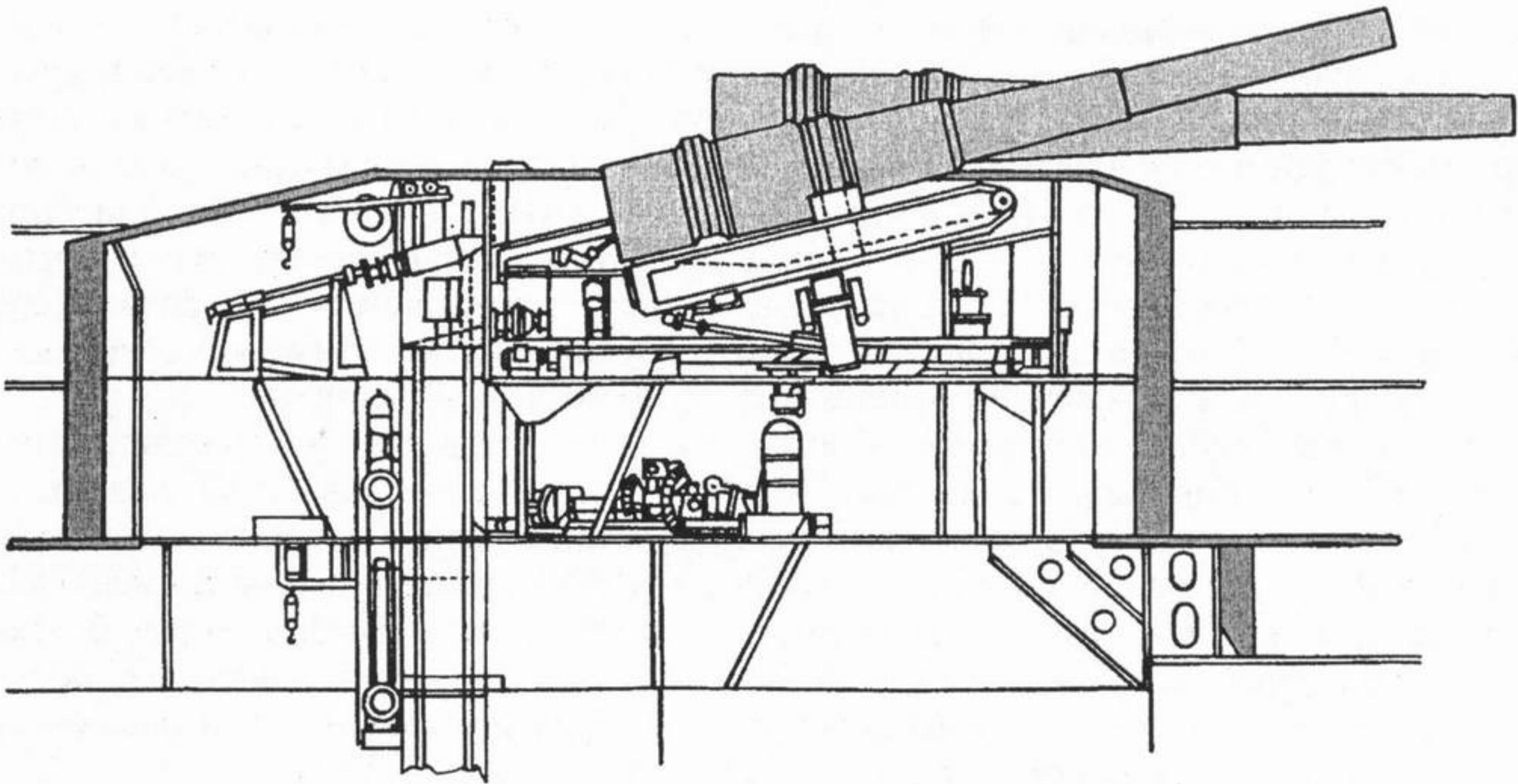
Даже не рассматривая вопрос со скоростью хода, высокий надводный борт был необходим и для избежания огромных туч брызг, окутывавших корабль при движении против ветра и волны, что сильно сказывалось на работе дальномеров и прицелов. В плохую погоду низкобортные корабли были вынуждены держать орудийные порты задраенными, в то время как действие немногих оставшихся орудий оставалось крайне затруднённым; условия обитаемости при этом были весьма далеки от приемлемых, что не могло не отражаться на состоянии и действиях экипажа. При всякой попытке увеличения скорости эти проблемы усугублялись многократно, поэтому корабль, от которого требовалась высокая скорость хода, для преодоления всех подобных проблем должен был обладать высоким бортом и повышенным расположением артиллерии. 116-метровые «соверены» могли крайне редко встретить волны, длина которых была сопоставима с их собственной длиной, тогда как корабли менее 105 м подчас серьёзно страдали от подобного неудобства и нуждались в высоте надводного борта даже большей, чем более длинные корабли.

Увеличить высоту борта можно было несколькими путями: плавным подъёмом борта в носу, добавлением полубака или развитием его в непрерывную палубу. Башенные корабли подвергались на ходу заливанию носовой части палубы сплошными потоками воды, в то время как ют захлёстывала спутная волна, и на «соверенах» Уайт разом ликвидировал оба этих неудобства, добавив на всём протяжении корпуса ещё одну палубу. Однако поскольку из-за более высокого борта все веса поднялись выше и центр тяжести также переместился вверх (а его следовало сохранять возможно ниже в соответствии с требованиями устойчивости – для контролируемой и плавной качки – в противоположность жёсткости), Уайт породил на новых броненосцах одну из особенностей конструкции линкоров парусного флота, придав надводному борту «соверенов» приметно заваленную внутрь форму. Подобная мера также сильно сэкономила вес верхней части корпуса, уменьшала жёсткость и обеспечивала более плавную качку (правда, один из конструкторов, работавших тогда с Уайтом, вспоминал, что главный строитель решился на эту меру просто-напросто для того, чтобы «это выглядело так же красиво, как на французских кораблях»). Конечно, Уайт относился к своему французскому коллеге Э.Бертэну и его проектам с большим уважением, но остаётся фактом, что современники «соверенов» по ту сторону Ла-Манша весьма страдали от недостатка начальной остойчивости. Так, «Маджента» на 16-узловом ходу при положении руля на борт получала крен в  $8^\circ$  – и это при том, что бортовые тяжёлые орудия крепились по-походному, параллельно диаметральной плоскости. При развороте же орудий на траверз её крен на циркуляции возрастал до  $15^\circ$ , а главным фактором уменьшения начальной остойчивости (при кренах свыше  $15^\circ$ ) становился заваленный внутрь борт.

### Вооружение

Высота надводного борта на «соверенах» достигала 5,5 м, при этом высота осей орудий над ватерлинией составляла 7,0 м (верхние кромки барбетов возвышались над палубой лишь немного). В плане барбеты имели грушевидную форму, в узкой части находились элеваторы и прибойники, так что зарядание могло производиться только в положении осей орудий по диаметральной плоскости; верх-





«Ройал Соверен». Барбетная установка двух 13.5" орудий

ний ярус отводился под поворотный стол орудий, этажом ниже располагались всевозможные гидропривода.

В конструкции новой орудийной установки Уайта тонкие подбарбетные прикрытия «адмиралов» были заменены мощным вертикальным бронированием, простиравшимся вниз до уровня верхней кромки главного пояса. Барбетные плиты имели толщину 432 мм (406 мм в тыльной части). Орудия стояли открыто и проёмы сверху являлись уязвимым местом. Подобный недостаток, составлявший первоначально также особенность барбетов трёх итальянских броненосцев серии «Сардиния», повторявших барбетов «адмиралов», был оперативно исправлен — итальянцы снабдили орудийные установки по верху барбетов горизонтальным бронированием. В дальнейшем это решение заимствовали для всех последующих британских тяжёлых кораблей.

Расположение вспомогательной артиллерии воспроизводило аналогичное на крейсерах «Блэйк» и «Бленхейм» программы 1888 г. — орудия на верхней палубе прикрывались щитами, в то время как 6" на средней палубе заключались в броневоы казематы. Это хорошо подходило для орудий, далеко отстоящих друг от друга, но для расположенных на средней палубе подобные инструкции Совета Уайту положили начало установлению порочной практики, которой ещё целых 10 лет придерживались как в британском, так и в других флотах, несмотря на совершенно явные недостатки — низкие и сырые помещения, захлёстываемая волнами батарея и невозможность использовать орудия средней палубы на ходу в море.

Уайт желал заключить в казематы и орудия на верхней палубе, но Совет указал на необходимость содержания верхней палубы максимально свободной, так что место хватало только для прикрытия их щитами. Однако в своих расчётах Уайт доказал возможность установки этих орудий в казематах, если потребуется, и когда препоны против этого решения, по опыту службы кораблей, пали, появилась возможность конструктивной реализации этих важных элементов защиты — правда, для этого потребовалось целых 10 лет.



Противоосколочные щиты предназначались для защиты расчётов палубных орудий, но впоследствии опыт японо-китайской войны продемонстрировал, что в бою эти прикрытия абсолютно бесполезны и, более того, даже вредны. Единственное, на что они были способны – это улавливать те снаряды, которые, если бы их не было, пролетели бы мимо; при попадании этих снарядов в щиты на всё вокруг, в том числе и на расчёты соседних орудий, низвергались фонтаны осколков. Если же эти случайные снаряды не попадали в щиты орудий стреляющего борта, то, пролетев над верхней палубой, они могли залететь, как в воронку, в щиты орудий противоположного борта – с не меньшим эффектом. После «соверенов» в Королевском флоте вернулись к проверенному временем эмпирическому правилу, согласно которому толщина броневой защиты орудия должна примерно равняться его калибру – или же следовало оставлять его безо всякой защиты.

С точки зрения требований Барнаби к вспомогательному вооружению линкора для подобного водоизмещения 10 пушек «соверенов» являлись довольно постным вкладом в их ударную мощь, но Уайт всякий раз отмечал, что эти скорострельные орудия вместе с их установками и боезапасом равноценны по меньшей мере двадцати 6" пушкам прежнего типа при прежней стандартной норме боезапаса. Суммарный же их вес превышал 500 т, что было в два с лишним раза больше веса шести 120мм скорострельных пушек «Трафальгара» и почти равнялось всему весу вооружения «Фьюри» в его исходном проекте 1870 г.

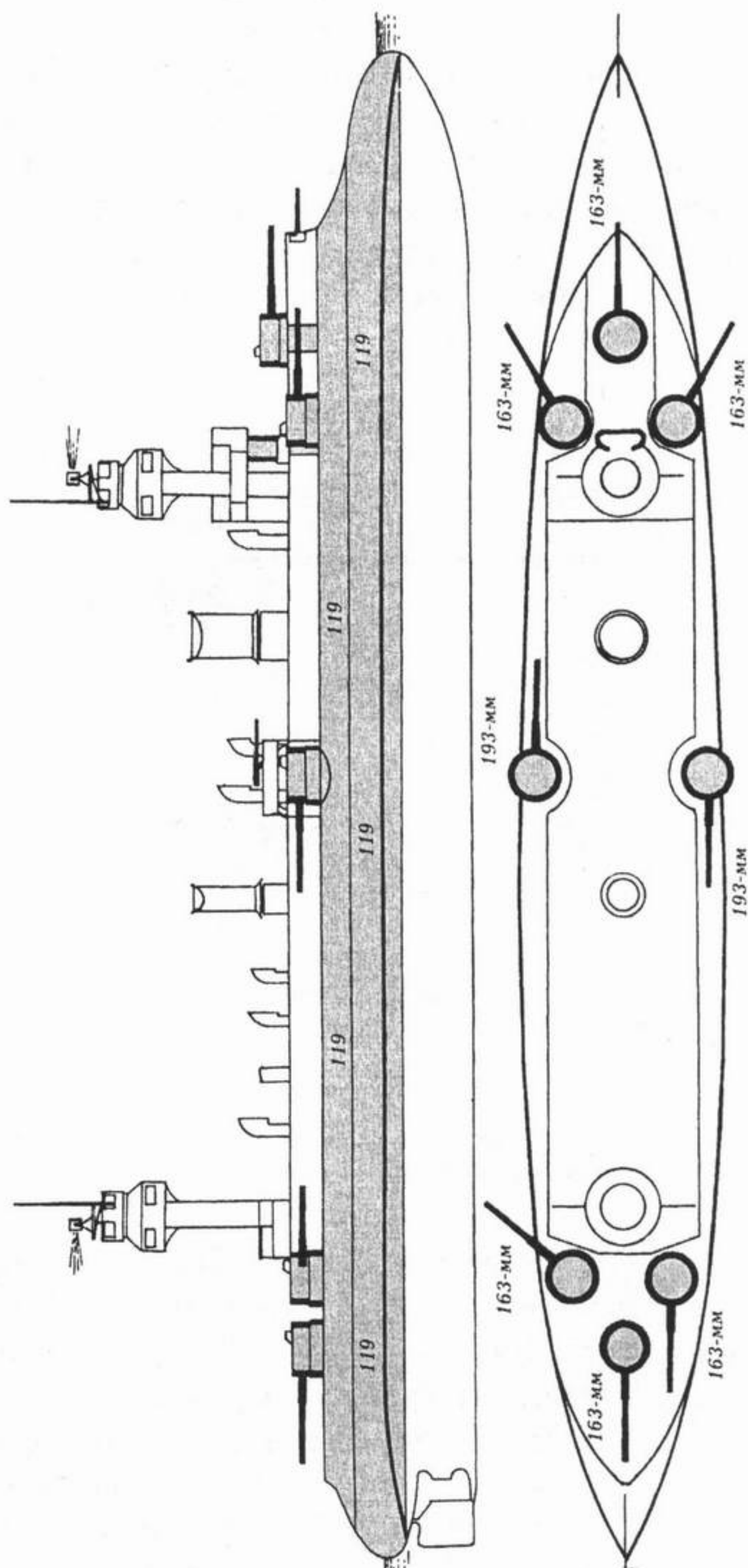
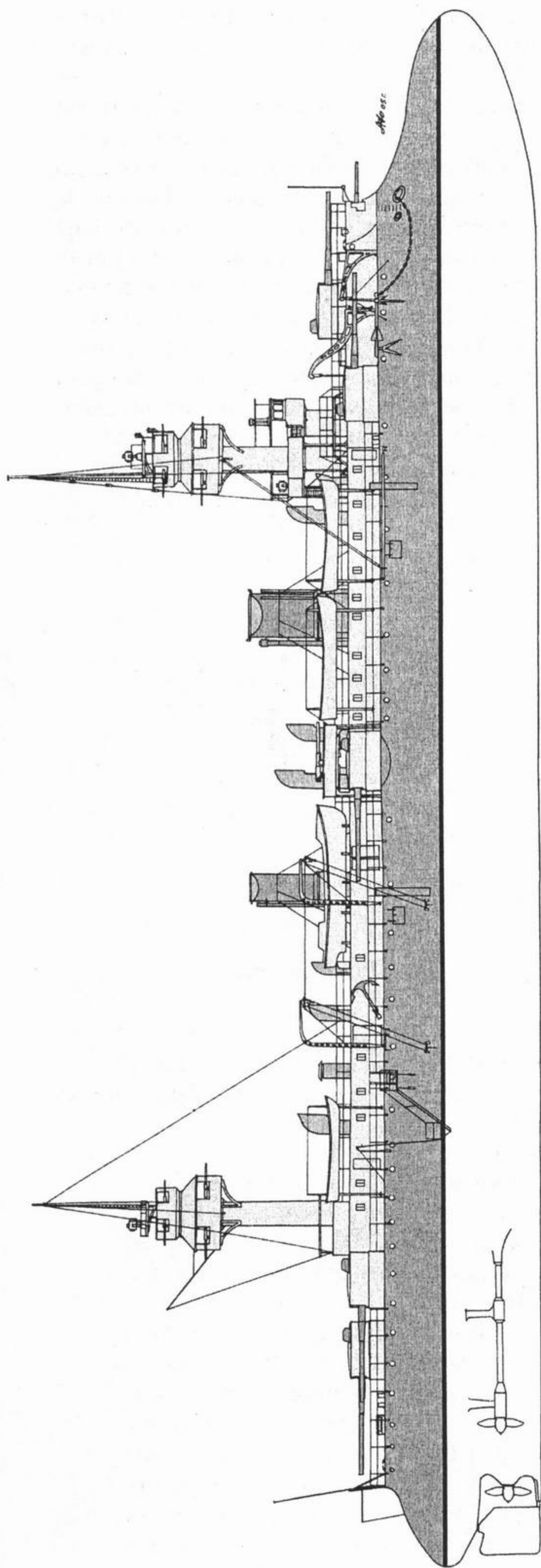
57-мм (6-фунтовые) пушки были широко разбросаны по кораблю на верхней и средней палубе, 47-мм (3-фунтовые) установили на навесной палубе и боевых марсах. Вместо прежних 356-мм торпед корабли получили 457-мм торпеды новой модели, а во время модернизации первоначально установленные семь торпедных аппаратов уменьшили в числе до трёх.

### Бронирование

Вследствие введения в проект ещё одной палубы корабли получили увеличенную высоту надводного борта, а схема их броневой защиты сочетала наиболее удачные решения «Энсона» и «Трафальгара». Главный пояс длиной 76,2 м прикрывал  $\frac{2}{3}$  длины ватерлинии и имел высоту 2,6 м (из них 1,5 м ниже ватерлинии) и перекрывался поперечными траверсами – носовым в 406 мм и кормовым в 356 мм. В процессе обсуждения проекта Уайт высказал пожелание о прикрытии носа от форштевня до цитадели лёгкой бронёй для поддержания скорости при ведении боя на носовых курсовых углах, но по заключению Комитета, подтвержденному Советом, оконечности были оставлены небронированными: подводную броневую палубу в сочетании с подразделением на мелкие отсеки сочли достаточной защитой. На место угольной защиты «Энсона» и 457-мм брони «Трафальгара» «Ройал Соверен» получил верхний пояс из 127-мм гарвеевской брони (на «Рэмиллис», «Рипалс», «Ривендж» и «Ройал Оук» – никелевой стали), за которым располагались угольные ямы значительной глубины. Этого, как считалось, было достаточно для того, чтобы обеспечить разрыв снаряда среднего калибра и предотвратить свободное пробивание борта в этом месте снарядами скорострельных орудий, тогда только входившими в употребление.

Именно это тонкое бронирование (признанное удовлетворительным во время опытов с «Резистенс») стало причиной пространной тирады, которой разразился в адрес новых линкоров сэр Эдвард Рид. Но, как замечал Уайт, Рид мог и не знать о результатах этих опытных стрельб, чтобы на их основе составить правильное мнение относительно того, как будут вести себя в бою тонкие прикрытия из усовершенствованного броневых материала. Выполнение верхнего пояса из плит значительной толщины сильно увеличивало размеры корабля, и Уайт представил альтернативные проекты, показывающие различные варианты расположения бронирования в рамках отведённого веса. Морские офицеры в их оценке



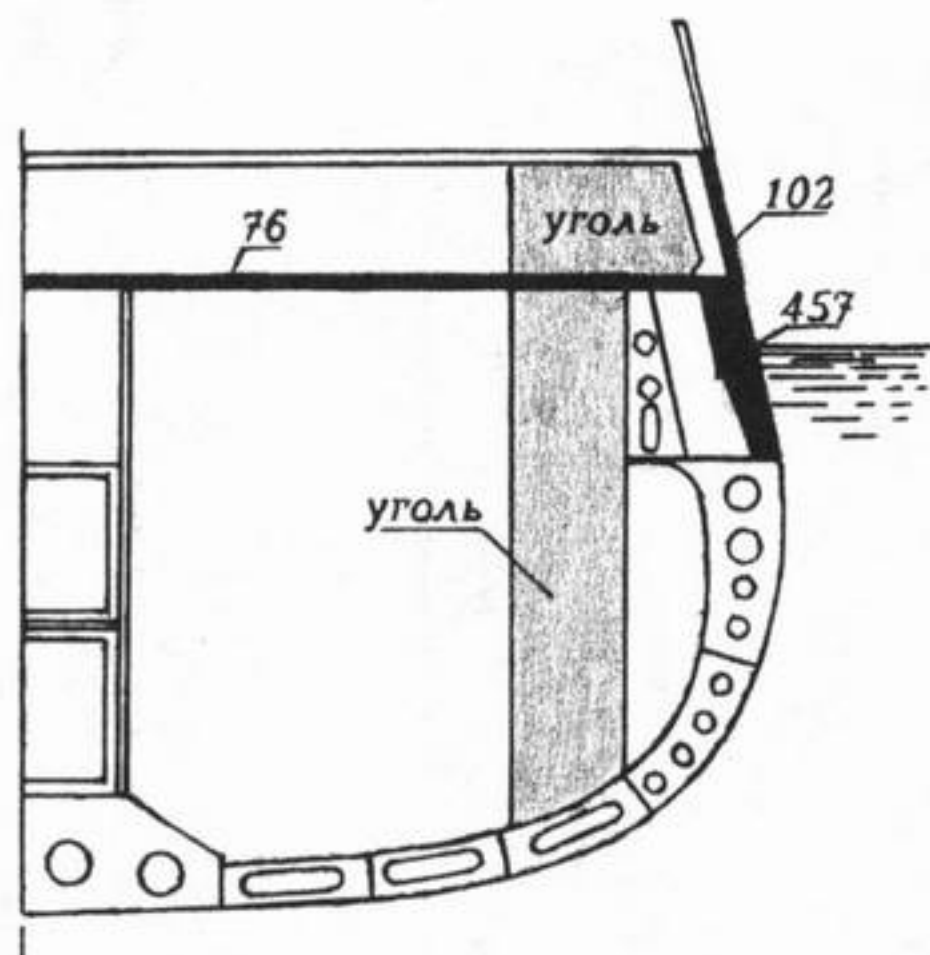


«Дюпюи де Лом». Внешний вид корабля и схема распределения броневой защиты

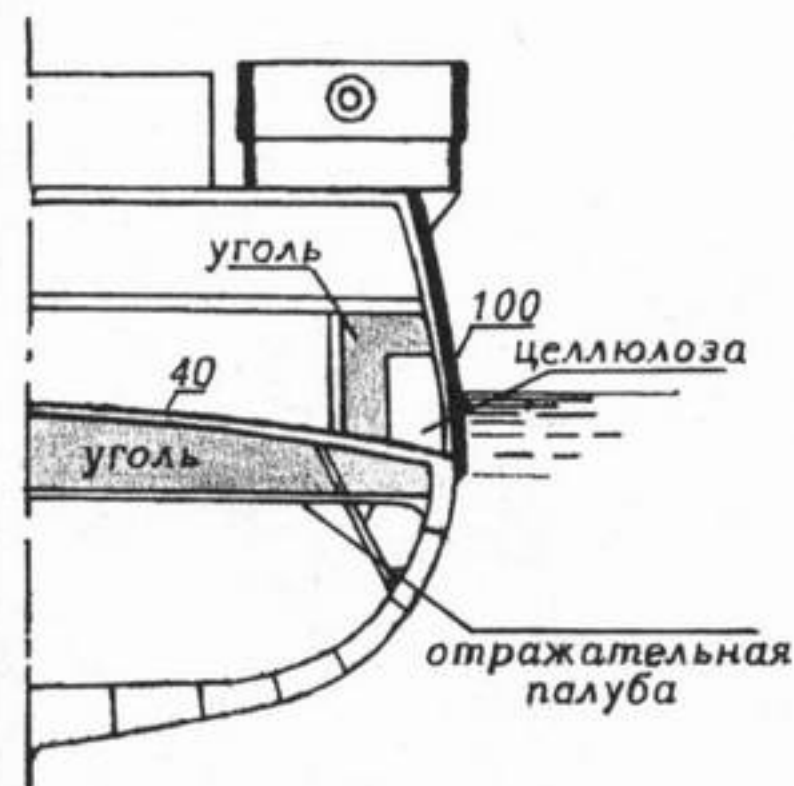


расположения элементов броневой защиты отталкивались от своих познаний в артиллерии, однако на тот момент они не имели возможности правильно оценить предложенный баланс качеств.

Средняя палуба не бронировалась за исключением участка под казематами 6" орудий, что было сделано впервые – и то после продолжительных раздумий и дискуссий. Великий французский кораблестроитель М. де Бюсси ввёл небольшую башню для 194-мм и 163-мм орудий на своём знаменитом крейсере «Дюпюи де Лом» (заложен в июле 1888 г.) – подобное решение предлагалась и в одном из альтернативных вариантов «Ройал Соверена». Но Совет традиционно испытывал к башням отрицательное отношение по причине необходимости наличия механизмов для их поворота, которые тогда ещё не поспевали за быстродействием ручных приводов одиночных орудий на центральном штыре, броневая защита которых оставалась неподвижной. Если бы вспомогательную артиллерию установили в башнях, то их оставалось водрузить только на верхней палубе – как это принято повсеместно сегодня [эти строки написаны уже в середине XX столетия. – *Ред.*] – и британские линкоры 90-х расстались бы со своим самым крупным пробелом – казематами под верхней палубой.



«Ройал Соверен»



«Дюпюи де Лом»

В проекте «Дюпюи де Лома» де Бюсси воплотил ещё два заслуживающих внимания решения, позднее оказавших влияние на конструкцию британских линкоров:

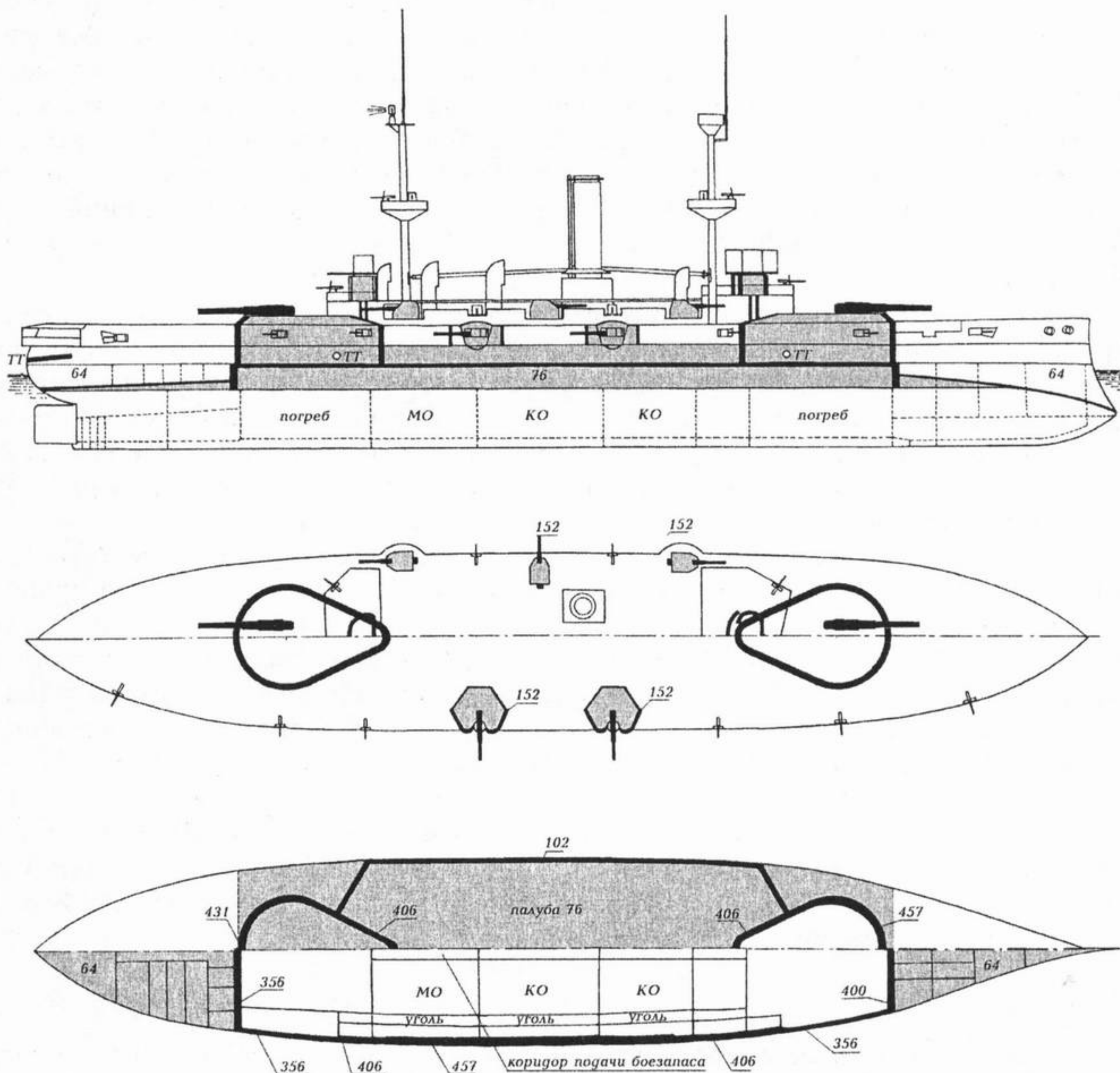
1. Полное покрытие надводного борта 102-мм бронёй.
2. Сводчатую защитную палубу, упирающуюся *внижнюю кромку* [выделено автором. – *Ред.*] пояса по ватерлинии вместо того, чтобы перекрывать его по верхней кромке. Из чертежа поперечного сечения корпуса видно, что ниже этой палубы на французском крейсере проходила ещё и отражательная палуба, а пространство между ней и броневой палубой отводилось под угольные ямы, в то время как поверх броневой палубы вдоль бортов (позади пояса по ватерлинии) располагались мелкие отсеки коффердама, наполненные целлюлозой, а за ними – вновь угольные ямы. В теории эта целлюлоза в бою при пробитии борта и заполнении коффердама водой должна была разбухать и наглухо закупоривать пробоину (это действительно подтверждалось результатами масштабных натурных исследований, хотя с большей долей вероятности эта целлюлоза была бы просто снесена за борт при ближних разры-



вах среднекалиберных фугасных снарядов). Так или иначе, но Королевский флот не решился последовать этому решению, хотя французы в то время охотно доверяли защиту ватерлинии своих кораблей подобной защите.

Мелкоячеистые коффердамы по ватерлинии переняли охотнее и с тех пор начали внедрять их в проекты новых кораблей – в последний раз они были применены на американских линкорах серий «Вирджиния» и «Коннектикут» уже в 1904 г. Ценность защитной палубы, у бортов загибающейся вниз к нижней кромке пояса по ватерлинии – она была внедрена на «эльзвических» крейсерах «Эсмеральда» и «Пьемонт» – получила признание у британских конструкторов и эта палуба несколько в изменённом виде появилась через год с небольшим на «Ринауне».

Покрыв весь надводный борт бронёй, де Бюсси воплотил опыт расстрела старого броненосца «Белляйл», продемонстрировавшего весь драматизм действия фугасных снарядов по небронированным частям корпуса. С другой стороны, броня в 102 мм была достаточной защитой для того, чтобы вызвать разрывы снарядов снаружи корпуса, не причинив ему значительных повреждений.



«Ройал Соверен». Схема распределения броневой защиты



Уайт, правда, придерживался относительно этой тонкой брони противоположного мнения и доказывал, что подобная условная защита, хотя и устоит под действием фугасных снарядов, но не сможет задержать дешёвые снаряды Паллизера быстроохлаждённого чугуна, которые неизбежно пробьют её и вызовут обширные разрушения внутри. Исходя из этого он предпочёл на больших крейсерах «Блэйк» и «Бленхейм» (1888) ограничиться поверх броневой палубы лишь защитой из угольных ям, однако всего через год изменил свою точку зрения и последовал в проекте «Ройал Соверена» французскому примеру, введя поверх главного пояса по ватерлинии тонкий пояс гарвеевской брони в 102 мм, за которым располагались угольные ямы.

Добавленные уже впоследствии в качестве защиты 6" орудий на верхней палубе казематы из 127-мм брони были выполнены из крупновской нецементированной стали; их суммарный вес не превысил 100 т. Толщина броневой палубы поверх главного пояса составляла 76 мм, за пределами цитадели, к оконечностям, она уменьшалась до 64 мм.

### Скорость хода

Благодаря их длине о обводам – рассчитанным для более высокой скорости, нежели та, которую мог обеспечить низкий борт «Трафальгара» – для хода в 16 уз требовалось 9000 л.с., а для 17 уз – 13000 л.с. Реально же лишь один «Ройал Соверен» развил эту мощность, в то время как у его собратьев она не превысила 11000 л.с. При среднем углублении 8,4 м головной корабль серии достиг отметки 18 уз при 13360 л.с. и стал первым броненосцем, преодолевшим этот рубеж скорости. Давление в кочегарках составляло 1,5 дюйма, и первые три часа всё шло хорошо, но на последнем часу испытаний трубки в двух котлах дали течь, что привело к сильной потере мощности, так что для расчёта средних данных пробега на полный ход взяли данные первых трёх часов [испытаний на полную мощность. – *Ред.*].

В то время при сдаче корабля подрядчиком на 4-часовом опытном пробеге при форсированной тяге допускалось избыточное давление в 2 дюйма, что вело к колоссальным перегрузкам котлов как следствие неравномерного расширения их трубок и других элементов. Это приводило к нескончаемым проблемам, которые могли возникнуть в любой момент – как в сам момент испытаний, так и позднее, когда роковое напряжение накапливалось в виде усталости в трубках и рано или поздно проявлялось.

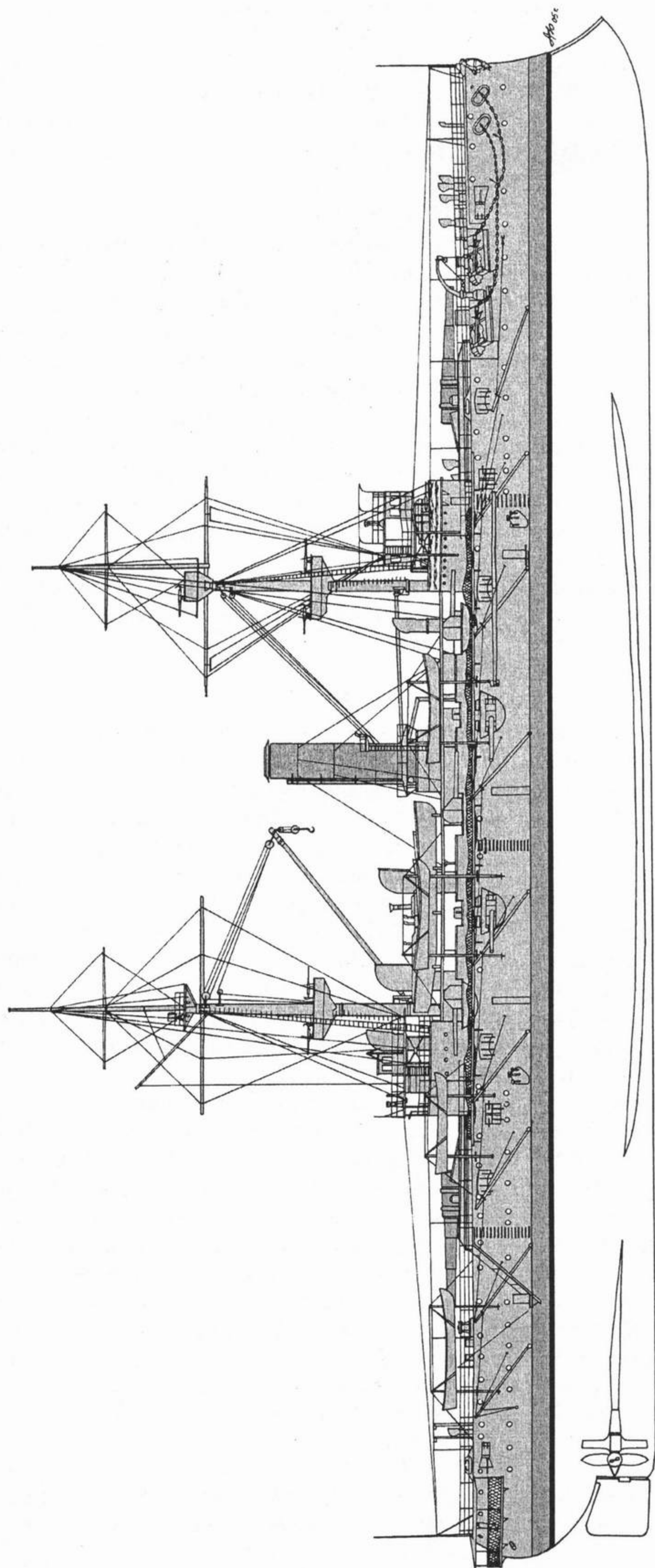
В 1892 г. форсированное дутьё было окончательно осуждено сообществом инженер-механиков, однако к тому времени все флоты уже опрометчиво приняли эту практику. В лучшем случае это означало результат, который корабль мог продемонстрировать лишь единожды и который оставался абсолютно недостижимым для повседневной службы без риска тяжёлой аварии. На практике это разрушило столько котлов и вывело из строя столько кораблей, что предельным давлением стали считать давление в 1 дюйм, а для естественной тяги – не более 0,5 дюйма.

Все корабли серии превысили контрактную мощность на 200-500 л.с. и при недогрузе развили ход от 15,25 («Эмпресс оф Индия») до 17,8 («Рипалс») узлов; после модификации их показатели варьировались от 11571 л.с. и 17,25 уз («Рэмиллис») до 11608 л.с. и 18,27 уз («Ройал Оук») – все эти значения были достигнуты при водоизмещении меньшем, чем нормальное.

### Уголь

Спроектированный с 4-процентным «запасом Совета», «Ройал Соверен» имел в составе нагрузки 500 т свободного веса. Из них 250 т были израсходованы в процессе постройки на всевозможные изменения и добавления, и после вступления в строй выяснилось, что итоговый баланс весов позволяет принять на борт





«Ройал Соверен». Внешний вид корабля по состоянию на 1893 г.



1000 т угля при проектном дифференте 0,3 м на корму и средней осадке 8,4 м. Таким образом, бортовые отсеки за бункерами (изначально предусмотренные в качестве запасных угольных ям) могли теперь заполняться топливом и вместе с ними запас угля в нормальном грузу доходил до 1450 т.

### Остойчивость

При проектировании этих кораблей на новый уровень вышел вопрос обеспечения остойчивости, поскольку следовало учесть беспрецедентный вес брони, высоту орудий и барбетов, а также другие факторы, дававшие в совокупности необычайно значительный момент инерции, что вело к продолжительному периоду качки даже при значительной метацентрической высоте, равнявшейся 1,08 м. Согласно расчётам, это давало период качки даже больший, чем у старых «Геркулеса», «Султана», «Монарха» и «Инвинсибла», каждый из которых являлся устойчивой орудийной платформой. Более того, разница между водоизмещением нормальным и в полном грузу доходила до 2000 т и пришлось продумать конструктивные мероприятия с тем, чтобы при переходе от одного состояния к другому корабль не испытывал существенного изменения метацентрической высоты. После вступления в строй кренование показало, что при метацентрической высоте в 1,10 м центр тяжести «Ройал Соверена» понизился относительно расчётной отметки на 44 мм, а на «Рэмиллисе» с его более тяжёлыми механизмами – на 100 мм.

### Мореходные качества

При вступлении кораблей в строй скуловые кили на них не предусмотрели, поскольку полагали, что влияние, которое они смогут оказать на корпус со столь значительными размерами и запасом инерции, будет ничтожным, а сами эти кили затруднят докование. Более того, ожидали, что спроектированные с большим периодом качки, эти броненосцы на волнении покажут себя устойчивыми орудийными платформами. Однако на практике всё получилось совершенно иначе и «соверены» против всех расчётов оказались обладателями глубокой и непредсказуемой качки. Так, в декабре 1893 г., когда «Резолюшн» совершал переход из Плимута в Гибралтар, он попал в исключительно тяжёлый шторм с короткой волной, раскачавший корабль столь сильно, что он был вынужден взять курс против волны, а в итоге вообще прервал переход, развернулся и ушёл в Куинстаун на бункеровку по причине израсходования угля. В то же самое время торпедная канонерская лодка «Глинер» держалась в море гораздо лучше, чем её более внушительный компаньон и проследовала дальше по назначению.

Хотя «валкий» «Резолюшн» не получил никаких повреждений от воды, проникшей внутрь через различные неплотности, пресса была переполнена всевозможными тревожными сообщениями о том, что корабль чуть не пошёл на дно и получил тяжёлые повреждения надстроек. Вот тогда-то и приняли решение об установке скуловых килей – хотя в отделе главного строителя скептически взирали на эту затею, полагая её эффект ничтожным – и «Рипалс», в тот момент достраивающийся, стал первым изо всей серии, получившим их (длиной 61 м и высотой 0,9 м). Во время сравнительных испытаний с «Резолюшн» он кренился лишь до 11°, в то время как последний раскачивался до 23°. После этой переделки все «соверены» стали устойчивыми орудийными платформами и вполне удобными мореходными судами. Полный период качки на них составлял 16 секунд.

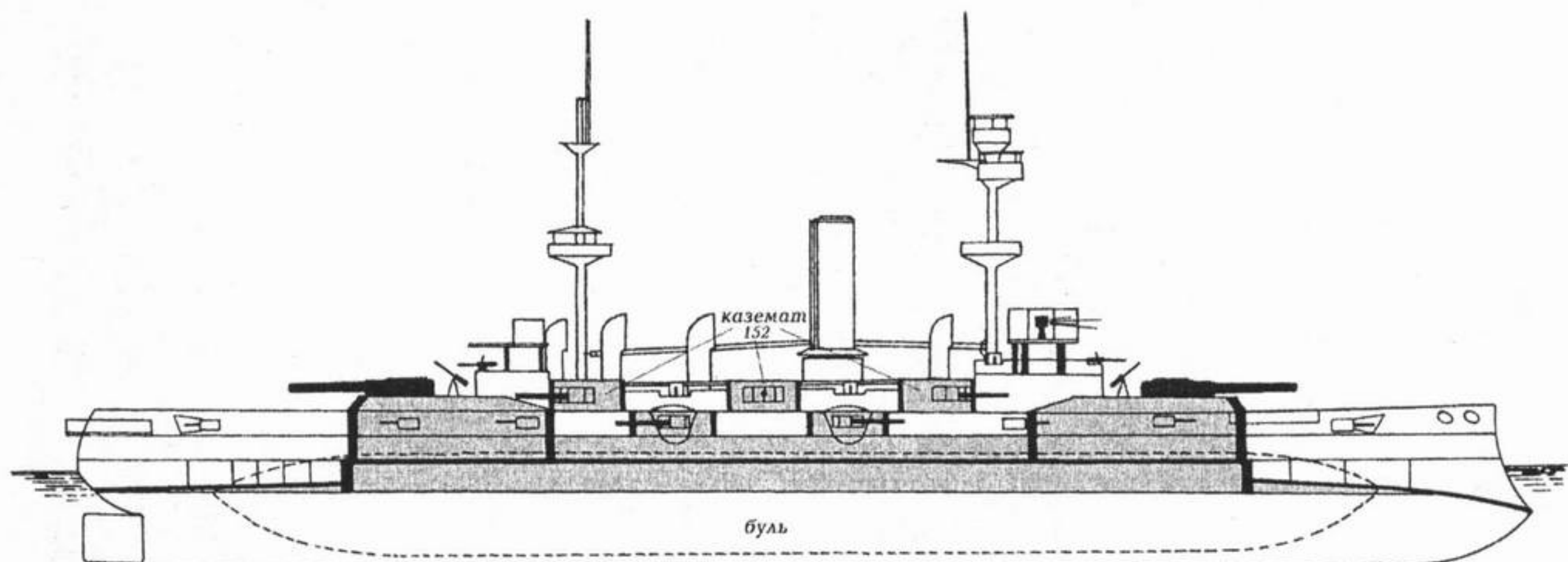
### Переделки

В процессе продолжительных ремонтов в 1902-1904 гг. 6" орудия на верхней палубе заключили в казематы, что сильно повысило боевую ценность кораблей –



первоначальное прикрытие этих орудий щитами всегда расценивалось как слабое место. Около 1907 г. боевые марсы переделали в дальномерные посты, а когда сетевую защиту перенесли ещё ниже, «соверены» обрели свой самый заурядный облик и несокрушимую репутацию самых прочных кораблей изо всех, построенных когда-либо.

В августе 1914 г., когда последовал призыв о мобилизации всего годного для службы в военно-морском флоте тоннажа, все, кроме «Ривендж», уже были проданы на слом. Последний отозвали из «отстойника» в Мазербэнк, оснастили булями и использовали у побережья Бельгии. Несмотря на его большую осадку (8,7 м), корабль оставался в списках флота до самого конца войны.



«Ривендж». Схема распределения броневой защиты

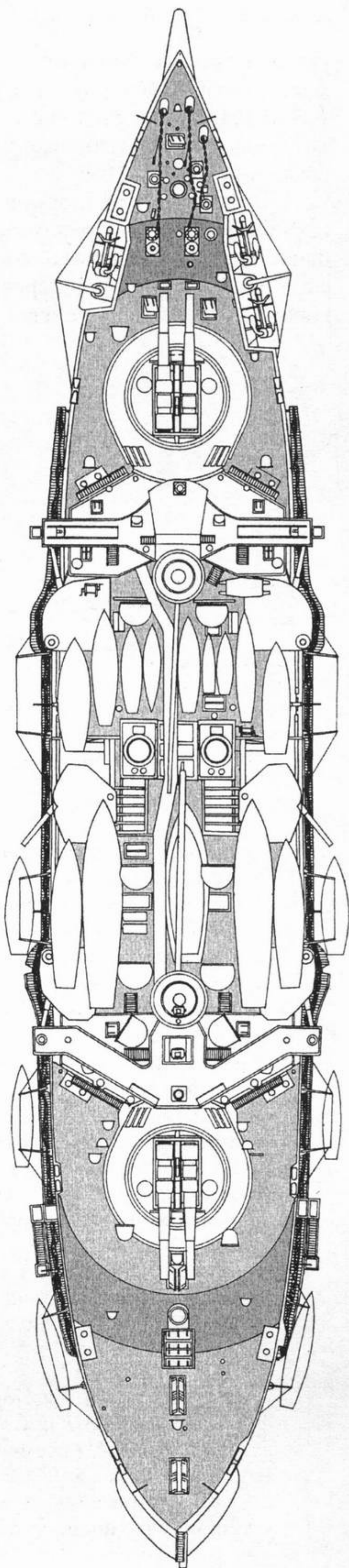
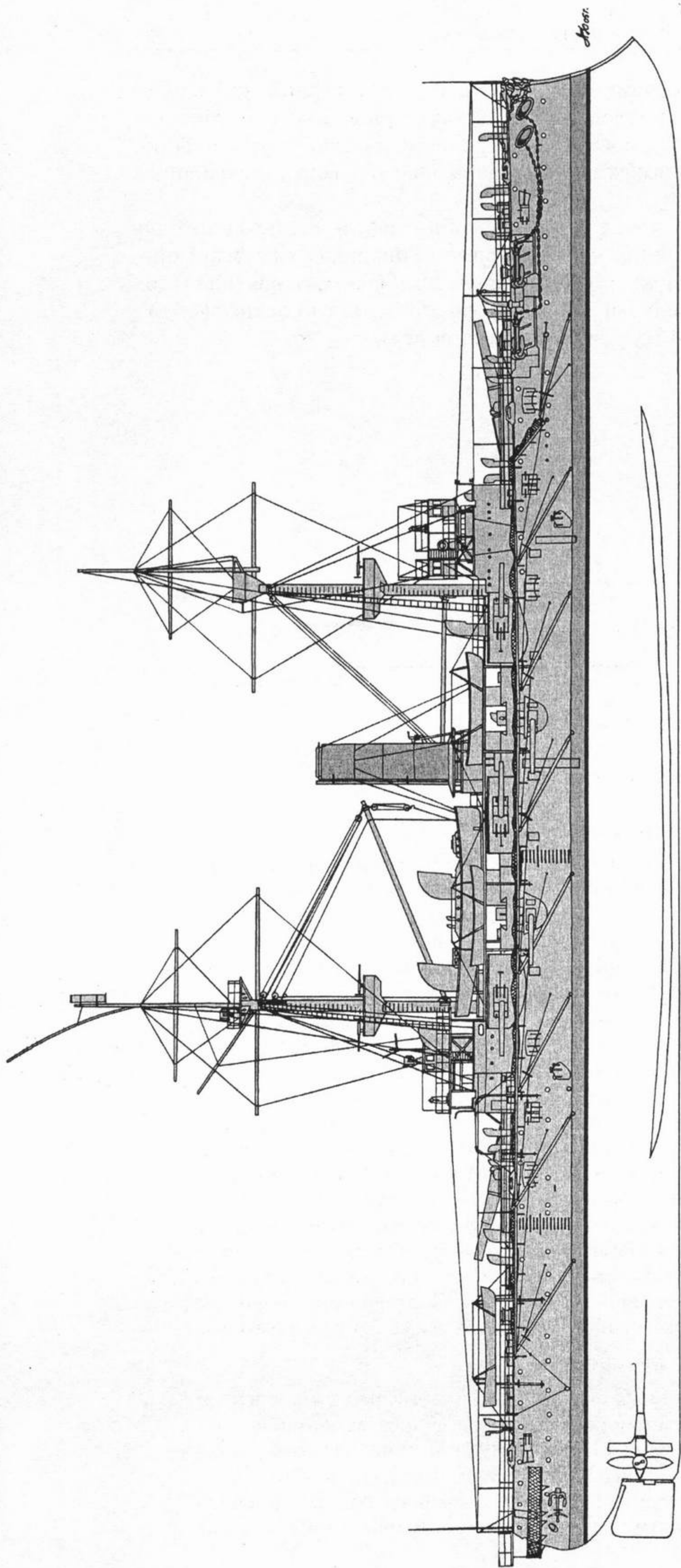
#### «Эмпресс оф Индия»

Вступил в строй в Девонпорте 4 сентября 1893 г. и определён в качестве 2-го флагманского корабля Флота канала, которым оставался до декабря 1895 г. В 1894 г. получил скуловые кили. После ремонта вновь в составе Флота канала как рядовой корабль до июня 1897 г., после чего переведён на Средиземное море, где оставался последующие 4,5 года. Участвовал в событиях на Крите в 1897-1898 гг. В октябре 1898 г. стал флагманским кораблём старшего морского начальника у Ирландского побережья. В 1902 г. прошёл продолжительный ремонт (добавлены казематы 6" орудий, полка противоторпедных сетей опущена и т. п.); с сентября 1902 по май 1904 г. 2-й флагманский корабль Флота Метрополии, затем, до февраля 1905 г. рядовой корабль того же соединения. Выведен в резерв. Ремонт в Девонпорте в 1905 г. (установлена система управления огнём). Столкнулся с подводной лодкой А-10 в Плимут-саунд 30 апреля 1906 г. С мая 1907 по апрель 1909 г. — корабль специальной службы, затем в составе 4-й дивизии Флота Метрополии (Девонпорт) до 1911 г. Зачислен в Материальный резерв, столкнулся с германским барком «Виндерхуддер», находясь на переходе в Мазербэнк на буксире «Уорриора», и перед выводом из состава флота прошёл небольшой ремонт. Использован в качестве судна-мишени и потоплен артиллерийским огнём у Портленд-билл в ноябре 1913 г. Полный срок службы в кампаниях 18,5 лет, а также 2,5 года в резерве.

#### «Рэмиллис»

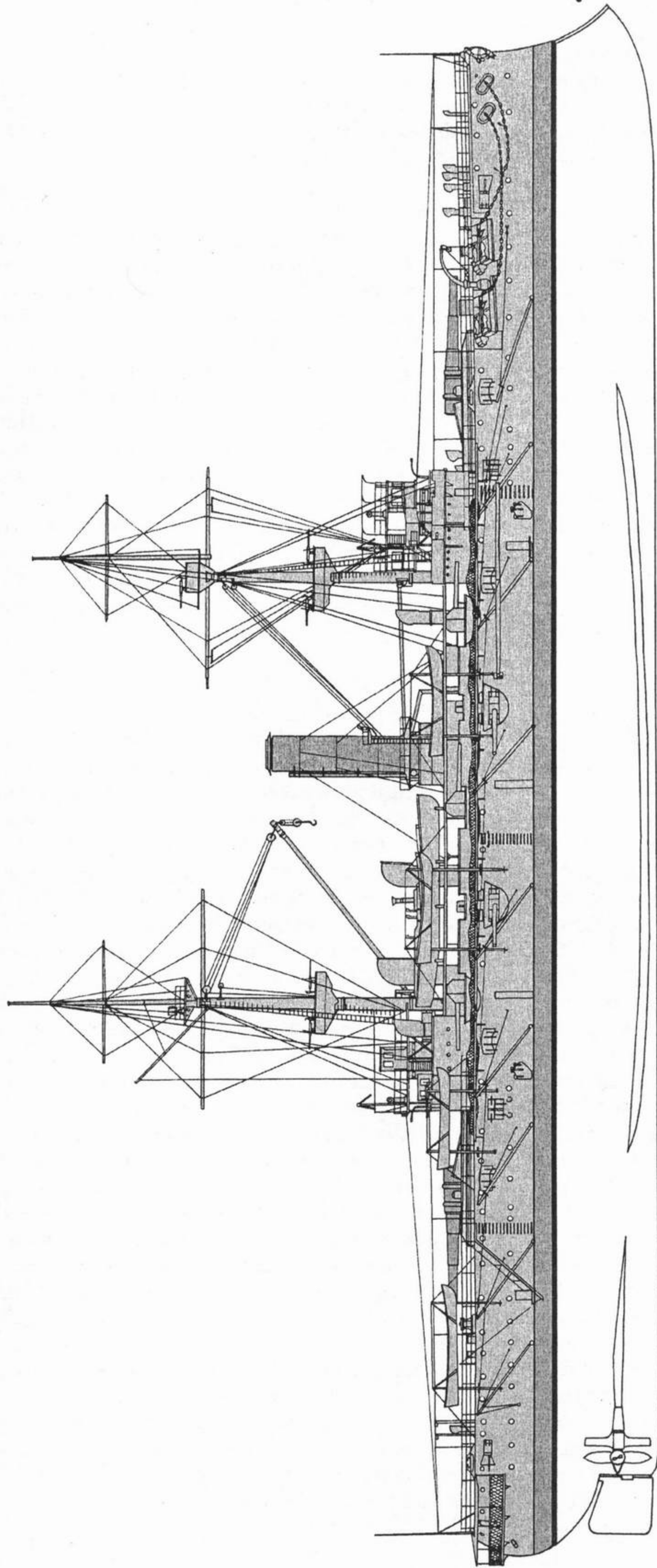
Вступил в строй в Портсмуте 17 октября 1893 г. и отправлен в качестве флагманского корабля Средиземноморской эскадры, в составе которой оставался до 1903 г. Во время ремонта на Мальте в 1894 г. получил скуловые кили. Выведен из строя в Чатеме для ремонта (1903-1904 гг.), затем до ноября 1906 г. состоял в Чатеме в Резерве флота. 15 июня 1906 г. столкнулся с «Резолюшн» у Ширнесса и вновь встал в долгий ремонт в Чатеме. В марте 1907 г., после





«Эмпресс оф Индия». Внешний вид корабля с казематами 6" орудий на верхней палубе, оборудованными в 1902 г.





«Рэмиллис». Внешний вид корабля по состоянию на 1893 г.



установки системы управления огнём, вступил в строй Флота Метрополии, в составе 4-й дивизии (базировался на Девонпорт) с апреля 1909 г. по август 1911 г. Затем выведен из строя и отбуксирован в Мазербэнк. 7 октября 1913 г. продан в Портсмуте за 42300 фунтов стерлингов. Полный срок службы в кампании 16 лет и восемь месяцев.

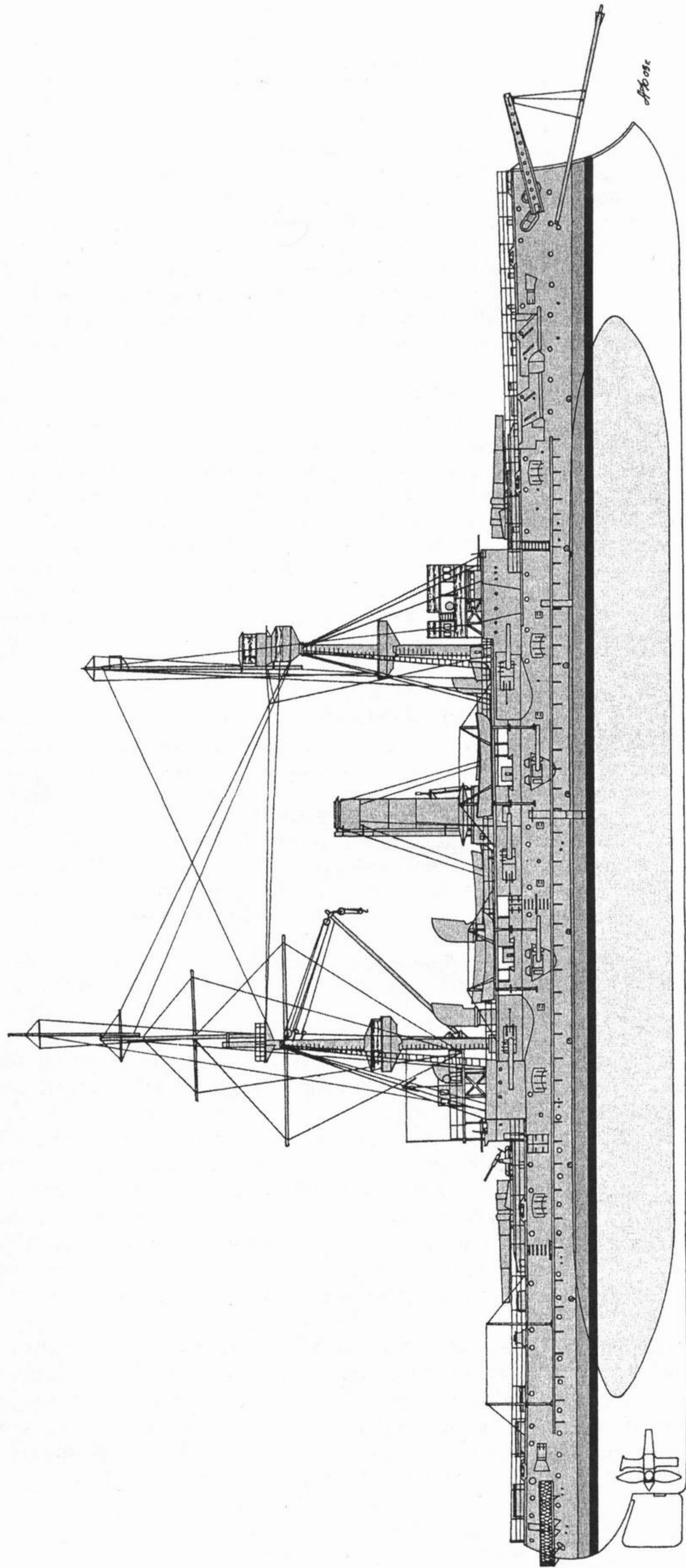
#### «Резолюшн»

Вступил в строй в Портсмуте 5 декабря 1893 г., определён во Флот канала, в котором состоял до октября 1901 г. (скуловые кили установлены в 1894 г., столкновение с «Рипалс» 18 июля 1896 г.). С ноября 1901 по февраль 1902 г. корабль береговой охраны в Холихэд, затем 2-й флагманский корабль Резервной эскадры. В 1902-1903 гг. прошёл ремонт в Девонпорте (установлены казематы на верхней палубе). 27 февраля 1903 г. на переходе из Холихэд в Плимут потерял руль и получил повреждения корпуса и рулевого привода. В январе 1904 г. поднял вымпел в качестве корабля береговой охраны в Ширнессе, где оставался до июня. В июле-сентябре принимал участие в манёврах, после чего переведён в Резерв флота. Вступил в Чатеме в строй Резерва в январе 1905 г. (столкновение с «Рэмиллис» 15 июля 1906 г.), ремонт в Чатеме. Корабль специальной службы в Девонпорте с февраля 1907 г. по апрель 1909 г., затем в составе 4-й дивизии Флота Метрополии. Вычеркнут из списков в августе 1911 г. и отбуксирован в Мазербэнк, где 5 марта 1912 г. с ним столкнулся пароход «Сипойнт». Продан на слом в 1914 г. Полный срок службы в кампании составил 16,5 лет.

#### «Ривендж»

С 22 марта 1894 г. состоял в Резерве флота в Портсмуте. Вступил в строй 14 января 1896 г. в качестве флагманского корабля Эскадры специальной службы (сформирована на время периода европейской напряжённости, последовавшим за рейдом Джеймсона) и состоял в этом качестве до ноября 1896 г. С декабря 1896 г. по июнь 1900 г. 2-й флагманский корабль Средиземноморской эскадры (участвовал в операциях у побережья Крита в 1896-1897 гг.). Затем до апреля состоял в Резерве флота, после чего стал кораблём береговой охраны в Портленде и флагманским кораблём Резерва (февраль 1902 г.). В октябре 1902 г. – флагманский корабль вице-адмирала командующего Флотом Метрополии. В 1902 г. поставлен в ремонт (добавлены казематы на верхней палубе и пр.), который затянулся до 1905 г. Заменял «Колоссус» в качестве учебного артиллерийского корабля, вступив в строй в Портсмуте после ремонта в сентябре 1906 г. Столкнулся с пароходом «Бенгор Хэд» 7 января 1908 г. и с дредноутом «Орион» в гавани Порсмута 7 января 1912 г. (получил серьёзные повреждения, принял большое количество воды), отремонтирован в 1912 г. В качестве учебно-артиллерийского корабля оборудован просторным марсом на фок-мачте. В том же 1912 г. тяжёлые орудия заменены на пушки калибром 10", но в октябре 1912 г. снова установили прежние 13,5" стволы. В апреле 1913 – октябре 1914 г. состоял в Материальном резерве в Мазербэнк. Участвовал в операциях у Остенде и бельгийского побережья, 10 августа 1915 г. переименован в «Ридаутэбл». Орудия перестроены с уменьшением калибра до 12", дальность их действия при накренивании корабля доходила до 86,5 кб. Для защиты от подводных взрывов корабль был оборудован бортовыми буями. Осадка в 8,8 м не очень подходила для действий у мелководного побережья среди минных полей, однако корабль с успехом участвовал в нескольких операциях, а затем оказался очень полезен в проводившихся на Тэмзе стрельбах, в процессе которых отрабатывались приёмы ведения огня на дальние дистанции. Водоизмещение в грузу на 1917 г. составляло 14635 т. После замены выведен из активного состава флота, служил в качестве тендера «Виктори» (1 января 1918 – февраль 1919 г.), после чего выставлен на продажу. Продан 6 ноября 1919 г. за 42570 фунтов стерлингов.





«Ридаутэбл» (б. «Ривендж»). Внешний вид корабля по состоянию на 1915 г.



### «Рипалс»

Введён в строй 21 апреля 1894 г., приписан к Флоту канала, где оставался семь лет (столкновение с «Резолюшн» 18 июля 1896 г.), после чего в марте 1902 г. на время перешёл в состав Средиземноморской эскадры. В апреле 1903 – декабре 1904 г. прошёл ремонт (добавлены казематы на верхней палубе и пр.). С февраля 1904 г. в Резерве верфей, переведён в вооружённый резерв в Чатеме в январе 1905 г. После очередного ремонта в 1906-1907 гг. с апреля 1909 г. в составе 4-й дивизии Флота Метрополии (базировался на Девонпорт), пока в августе 1910 г. не был заменён «Маджестиком». Отбуксирован в Мазербэнк в 1910 г. Продан 11 июля 1911 г. за 33550 фунтов стерлингов.

### «Ройал Оук»

С 12 июня 1894 г. в резерве в Портсмуте. Введён в строй 14 января 1896 г. в состав Эскадры специальной службы, в которой состоял до ноября 1896 г. Прошёл ремонт в Портсмуте, после чего убыл на Средиземноморье (март 1897 – июнь 1902 г.). Ремонт в Чатеме (добавлены казематы на верхней палубе и пр.). 2-й флагманский корабль Флота Метрополии с февраля 1903 г., состоял в составе Морских сил канала до марта 1905 г. В вооружённом резерве в Чатеме (взрыв в погребе мелкокалиберной артиллерии 11 мая 1905 г.), в 1907 г. установлены приборы контроля огня. С апреля 1909 г. в Девонпорте, с июля 1910 г. тендер «Рипалс». Выведен в декабре 1911 г. в Резерв верфей и в августе 1913 г. отбуксирован в Мазербэнк. Продан на слом в 1914 г. за 36450 фунтов стерлингов.

### «Ройал Соверен»

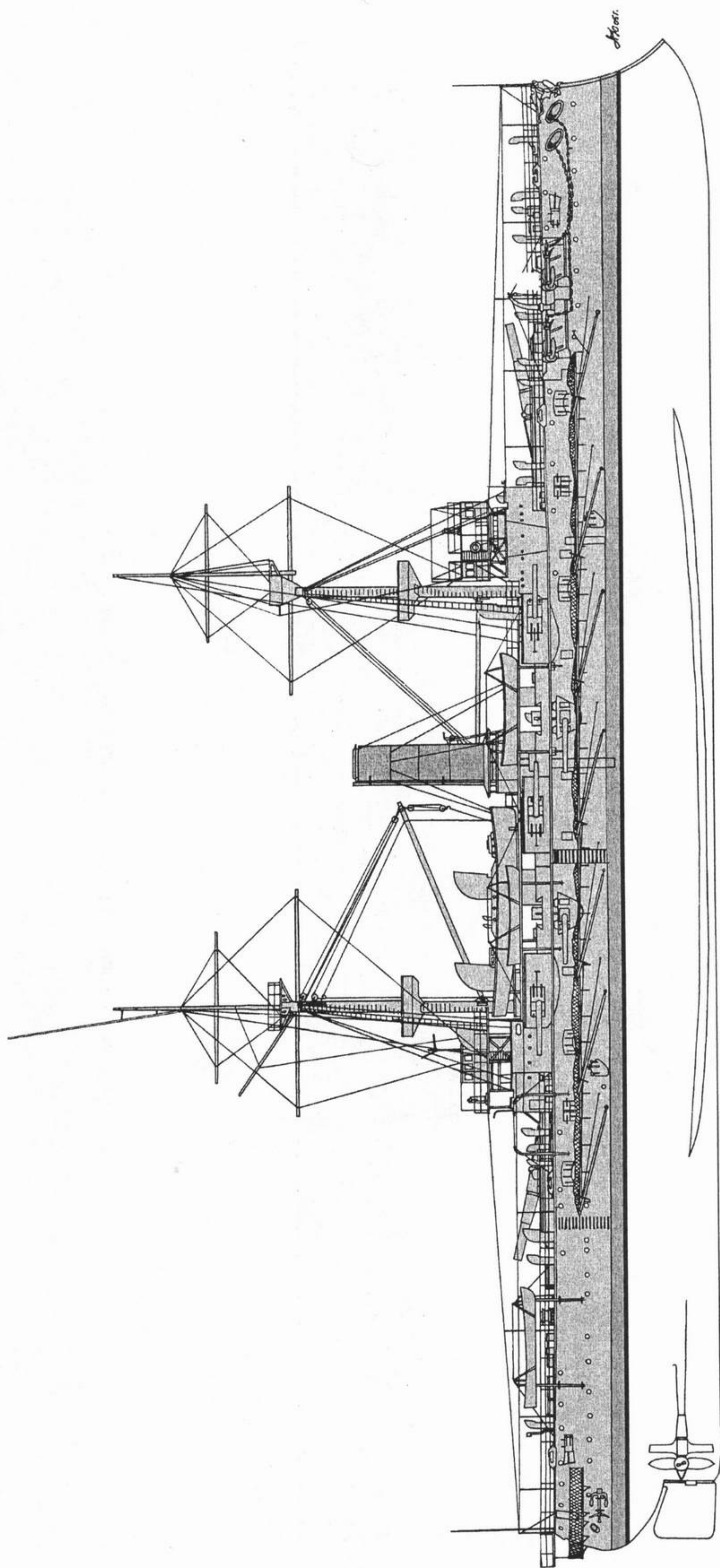
Вступил в строй 31 мая 1892 г. Флагманский корабль Флота канала; вместе с «Эмпресс оф Индия», «Рипалс» и «Резолюшн» под командованием лорда Уолтера Керра представлял Королевский флот на открытии Кильского канала в июне 1895 г. С декабря 1895 г. рядовой корабль Флота канала. В июне 1897 г. перешёл на Средиземное море, где оставался до августа 1902 г. В ноябре 1901 г. произошёл разрыв 6" орудия – шесть убитых, 19 раненых. С 1902 по май 1905 г. корабль охраны порта в Портсмуте, в 1903 г. прошёл ремонт (установлены казематы на верхней палубе). С мая 1905 г. по февраль 1907 г. в Резерве верфей (Девонпорт), затем вновь введён в строй в качестве корабля специальной службы. С апреля 1909 по 1913 г. в составе 4-й дивизии Флота Метрополии, в 1913 г. выведен в Материальный резерв. Продан 7 октября 1913 г. за 40000 фунтов стерлингов.

Последний британский линкор с низким надводным бортом, последний британский башенный корабль и первый, на котором была опробована подводная защита борта посредством булей.

Как уважение к особому мнению первого морского лорда адмирала Худа, восьмой из серии линейных кораблей 1-го класса был спроектирован по башенной схеме – и стал в итоге очень условным успехом по сравнению с остальными семью кораблями. Единственным оправданием его постройки можно считать тот факт, что этот линкор окончательно разрешил все остававшиеся сомнения в пользу барбета: «соверены» превосходили его по всем статьям. «Худ» сошёл на воду в Чатеме как последний из башенных кораблей, ведущих своё происхождение от «Ройал Соверена» Кольза.

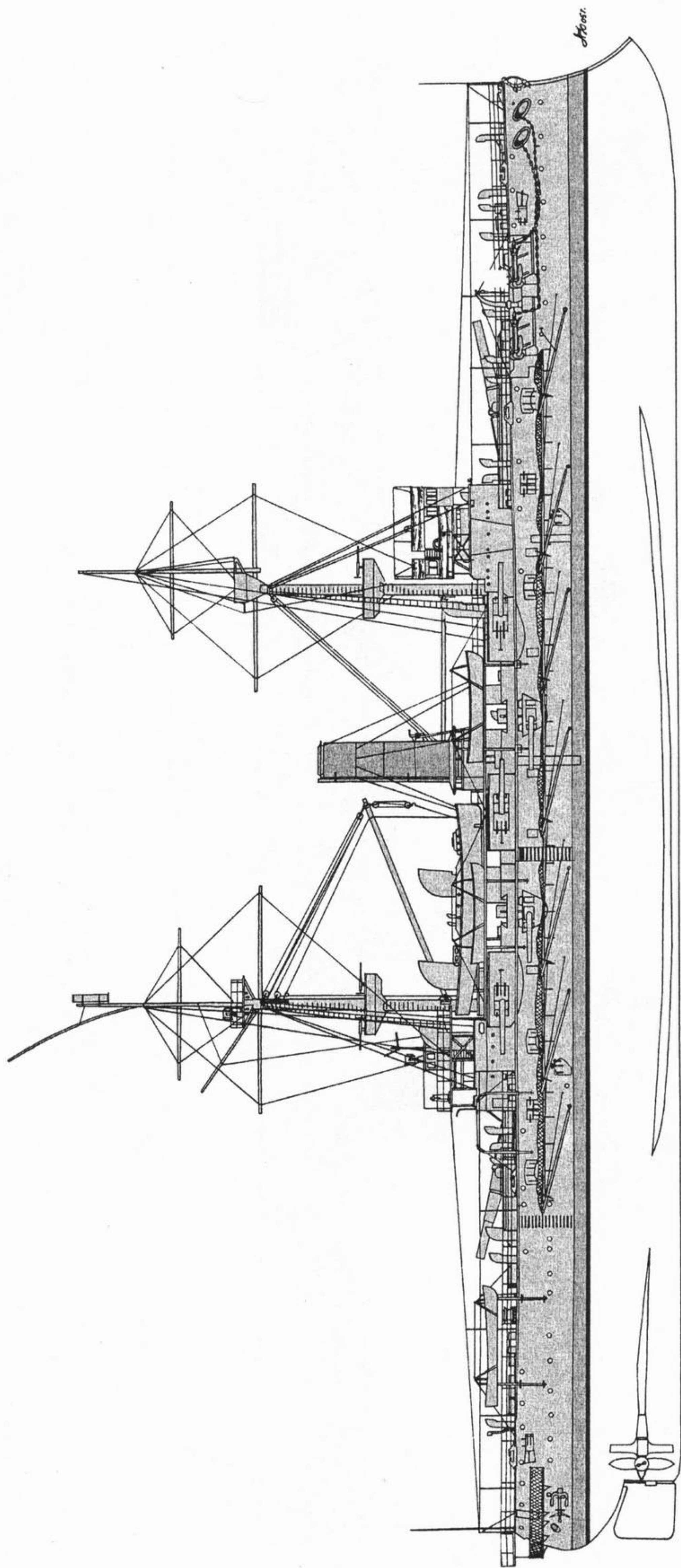
Высота надводного борта составляла лишь 3,43 м, так что отстояние осей тяжёлых орудий от ватерлинии не превышало 5,2 м (против 7 м на барбетных собратьях), и, хотя башни, по сравнению с барбетами, имели внушительный и массивный вид, обеспечивая вполне осязаемую защиту и орудиям, и их расчётам, ведение прицельного огня из них на ходу в открытом море было крайне затруднено. Невысокий борт также означал недостаток мореходности и не позволял





«Ройал Оук». Внешний вид корабля по состоянию на 1905 г.





«Ройал Соверен». Внешний вид корабля по состоянию на 1904 г.



|                                    | Место<br>постройки | Заложен  | Спущен<br>на воду | Введён<br>в строй | Стоимость,<br>ф. ст. |
|------------------------------------|--------------------|--|-------------------|-------------------|----------------------|
| «Худ»                              | Чатем              | 12 августа 1889  | 30 июля 1891      | май 1893          | 926 396              |
| Размерения, м                      |                    | 115,8 x 22,86 x 8,23/8,53  |                   |                   |                      |
| Водоизмещение, т                   |                    | 14150 (в полном грузу 15588)<br>Нагрузка: корпус и бронирование 9640, механизмы 4500.  |                   |                   |                      |
| Вооружение                         |                    | 4 13,5"/30<br>10 6" скорострельных<br>10 57-мм (6-фунтовых) скорострельных<br>12 47-мм (3-фунтовых)<br>Торпедные аппараты (457 мм): 1 надводный в корме,<br>2 подводных в носу, 4 надводных бортовых.  |                   |                   |                      |
| Броня, мм<br>(компаунд и стальная) |                    | Пояс 457/406/356, траверзы 406 (носовой) и 356 (кормовой), верхний пояс 102, наклонные траверзы верхнего пояса 76, казематы 152, башни 457/406/280, носовая боевая рубка 356, кормовая боевая рубка 76, броневая палуба 76, подкладка под броню 100-200.<br>(вес брони 4560 т) |                   |                   |                      |
| Механизмы                          |                    | «Хамфрейз энд Теннант»,<br>два комплекта вертикальных тройного расширения,<br>мощность 9000 л.с., скорость хода 15,7 уз,<br>(при форсированном дутье 11000 л.с./16,7 уз),<br>8 цилиндрических котлов, давление пара 10,9 атм.  |                   |                   |                      |
| Запас топлива, т                   |                    | 900/1100 (1410 предельный)   |                   |                   |                      |
| Дальность, миль                    |                    | 2780 14-узловым ходом, 4720 10-узловым ходом   |                   |                   |                      |
| Экипаж, чел.                       |                    | 692  |                   |                   |                      |

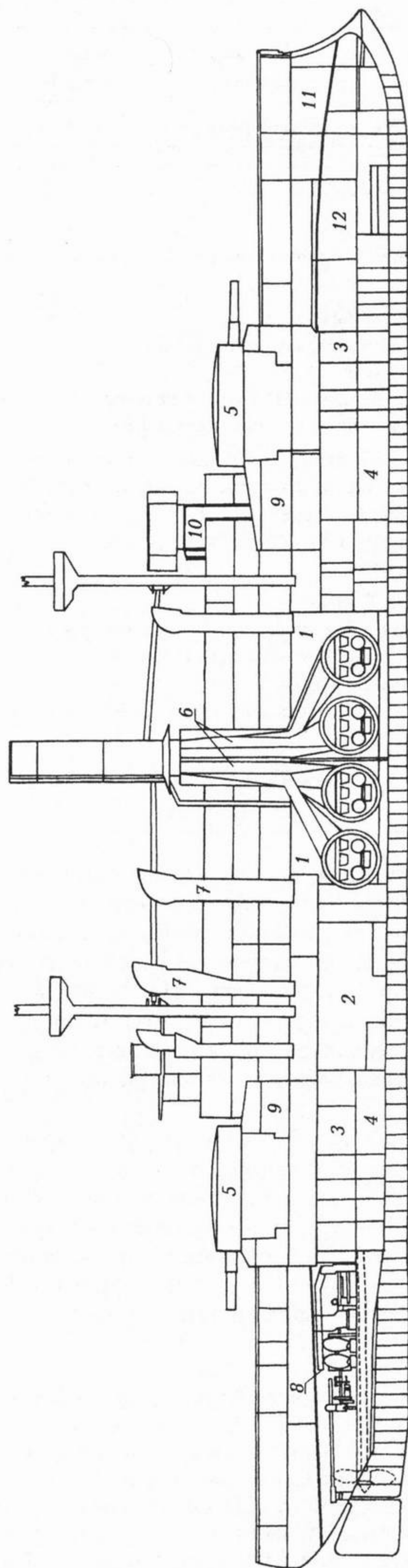
поддерживать достаточную скорость на волнении. Остальными качествами этот линкор походил на своих барбетных одноклассников, однако когда пришло время установки бронированных казематов для защиты 6" орудий, то оказалось, что эта мера возможна только для пушек на верхней палубе – остальные шесть орудий ярусом выше требовали дополнительного расхода веса, добавление которого фатально сказывалось на остойчивости. Первое время после вступления в строй корабль довольно медленно реагировал на перекладку руля и отличался неважной поворотливостью, но эти его качества несколько сгладились после установки в 1894 г. скуловых килей.

Ещё некоторое время после того, как барбеты получили броневые прикрытия, они сохраняли своё первоначальное название, которое постепенно было вытеснено термином «башня», как теперь называли собственно броневой колпак или «помещение для орудий» [gunhouse. – *Ред.*]. Термин «барбет» закрепился с тех пор за неподвижным броневым основанием. В конце концов со временем все орудийные прикрытия – и тяжёлой, и прочей артиллерии, и бронированные, и тонкие – стали именоваться башнями, а барбеты – башенными основаниями.

#### «Худ»

Вступил в строй 1 июня 1893 г. и отправлен на Средиземное море, где проходил службу до апреля 1900 г., после чего вернулся в метрополию и встал на ремонт в Чатеме. Затем с декабря 1900 г. состоял в качестве корабля береговой охраны в Пембруке, вновь ушёл на Средиземноморье до декабря 1902 г. В 1902-1903 гг. прошёл капитальный ремонт в Чатеме (сняты все четыре надводных бортовых торпедных аппарата). С июня 1903 по сентябрь 1904 г. в составе Флота Метрополии, затем переведён в Резерв флота. Состоял в

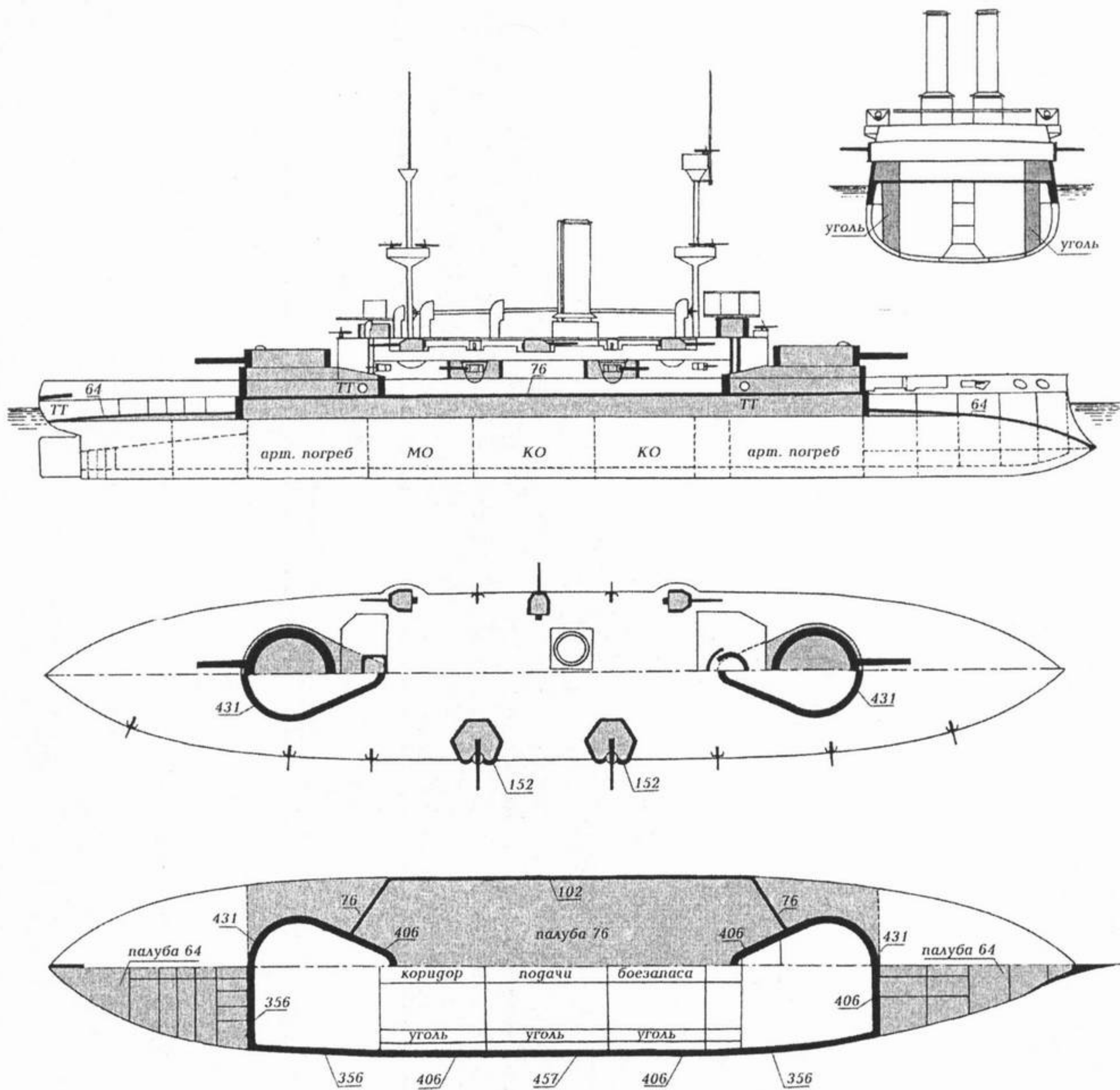




**«Худ». Продольный разрез:**

1 – котельные отделения; 2 – машинные отделения; 3 – бомбовые погреба; 4 – крыйт-камеры; 5 – 13,5" башни; 6 – дымоходы; 7 – вентиляторы; 8 – рулевой привод; 9 – отсеки торпедных аппаратов; 10 – боевая рубка; 11 – припасы; 12 – шпильное отделение.





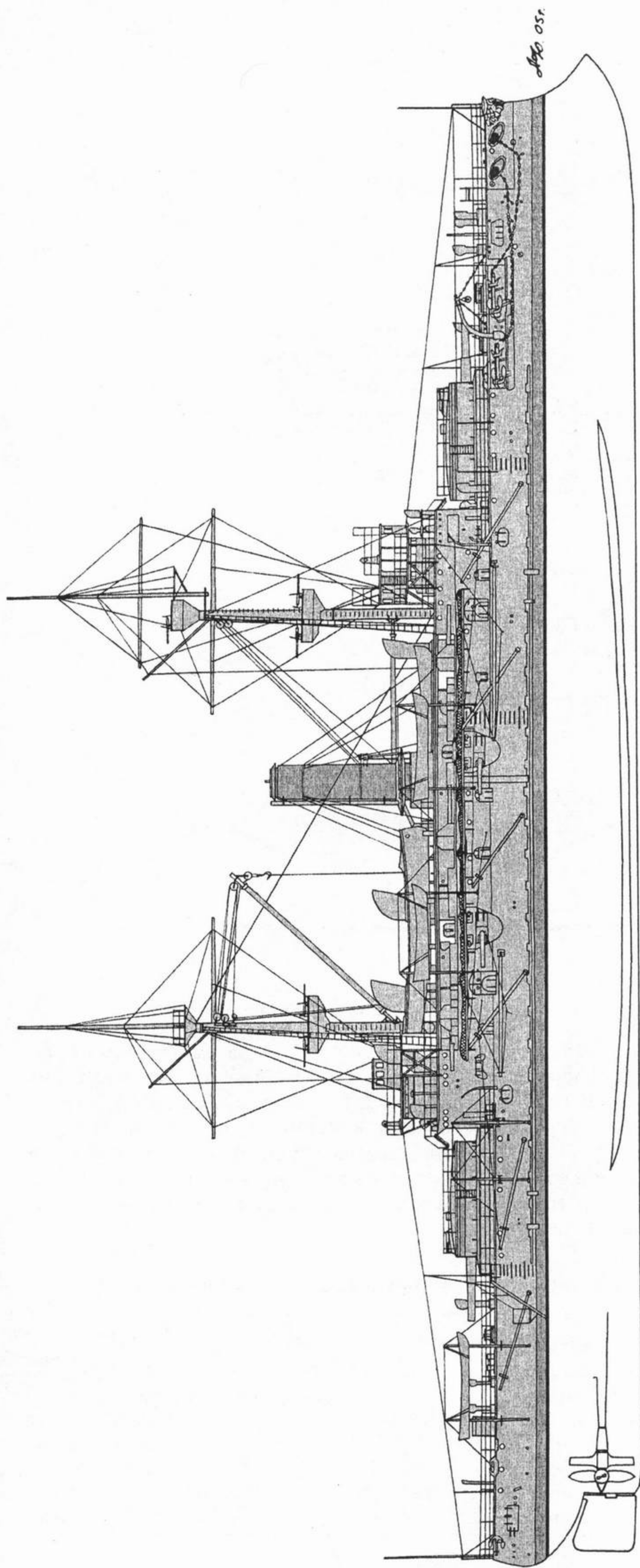
«Худ». Схема распределения броневой защиты

вооружённом резерве с января 1905 по февраль 1907 г., затем до июля 1910 г. входил в состав Девонпортской дивизии Флота Метрополии. Базировался на Куинстаун; 6" артиллерия снята. В марте 1911 г. выведен из состава боевого флота, отбуксирован в Портсмут и зачислен в Материальный резерв. Использовался в качестве корабля-мишени для опытов с торпедным оружием, после начала Первой мировой войны затоплен для закупорки южного входа на рейд Портленда, где останки его корпуса сохраняются по сей день. Полный срок службы в кампании 18 лет.

Распределение линкоров Королевского флота в 1896 г.

| Воды метрополии  | Средиземноморье   | Китай       | Береговая оборона и защита портов  |
|--|---|-------------|--|
| «Магнефишент»,<br>«Маджестик»,<br>«Принс Джордж»,<br>«Эмпресс оф Индия»,<br>«Рипалс», «Резолюшн»,<br>«Ройал Соверен» | «Рэмиллис», «Ривендж»,<br>«Худ», «Барфлер», «Энсон»,<br>«Кемпердаун»,<br>«Коллингвуд», «Хоу»,<br>«Родней», «Девастейшн»,<br>«Нил», «Трафальгар» | «Центурион» | «Бенбоу», «Колоссус»,<br>«Эдинбург», «Руперт»,<br>«Дредноут», «Санс Парейль», «Девастейшн»,<br>«Тандерер», Инфлексибл»,<br>«Александр» |





«Худ». Внешний вид корабля



## «Умеренные размеры»: «Барфлер», «Центурион» и «Ринаун»

Составляя предложения относительно характеристик линейных кораблей, подлежащих постройке в соответствии с Актом о морской обороне, Уайт совершенно не уделял внимания линкорам 2-го класса. Он полагал со всей определённо-стью, что британские корабли должны быть если не сильнее, то, во всяком случае, не слабее любых их заграничных аналогов и совершенно не видел смысла в кораблях 2-го класса ни с точки зрения экономии средств, ни умеренных габаритов, ни их увеличенного числа. Однако в марте 1889 г. инспектор и главный артиллерист флота (в то время кэптен Фишер) потребовали составить общий проект для двух предусмотренных программой линкоров 2-го класса. Эти корабли планировались для подкрепления британского военно-морского присутствия в водах Китая и бассейне Тихого океана. Их осадка не должна была превышать 7,9 м (для возможности захода в устья китайских рек), дальность плавания предполагалась не меньшей, чем у «Имперьюз», но запас угля при этом уменьшался с 900 т до 750 т — в связи с использованием механизмов тройного расширения вместо машин-компаунд. Скорость хода при естественной тяге должна была составлять 16,5 уз и увеличиваться до 18 уз при форсировании.

Стоимость этих кораблей предполагалось установить на 30% ниже, чем у их первоклассных собратьев, и эта предпосылка, собственно, и стала определяющей при определении тоннажа — получалось, что линкоры 2-го класса должны быть на 4000 т легче их «полновесных» собратьев. Для корабля с подобным усечённым водоизмещением это означало замену 13,5" и 6" орудий на пушки в 10" и 120 мм, в то время как толщина брони пояса снижалась с 457 до 305 мм, а барбетов — до 230 мм против 430. При этом они получали такую же высоту надводного борта, маневренные качества, объём угольных ям и мореходность, а по стоимости постройки и содержания семь «центурионов» соответствовали пятёрке «соверенов».

Запланированный Уайтом состав вооружения включал четыре 10" и 8 120-мм орудий — последние за щитами на верхней палубе на расстоянии порядка 6 м друг от друга: с точки зрения устойчивости против неприятельских фугасных снарядов это было гораздо лучше, чем помещать их палубой ниже. Распределяя броневую защиту, главный строитель вновь выдвинул идею, уже реализованную в проекте «Ройал Соверена», что тяжёлую поясную броню следует заменить бронированием более умеренной толщины, но распространённым от нижнего края пояса по ватерлинии до средней палубы в комбинации с толстой выгнутой вверх броневой палубой, как на крейсере «Бленхейм». Однако Совет принял решение оставить толстый пояс по ватерлинии и плоскую палубу, хотя на последовавших затем «Ринауне» и «маджестиках» этот подход был всё же пересмотрен в пользу большего распространения брони по борту ценой уменьшения её толщины, а также принята конструкция броневой палубы «Бленхейма».

Хотя время показало, что постройка линкоров 2-го класса единственно с целью экономии расходов есть химера (с прошествием времени это стало ясно само собой), эти два корабля предназначались для несения службы там, где использование первоклассных линкоров было роскошью, но при этом они существенно перевешивали по боевой мощи имевшиеся в британском флоте крейсера. Россия тогда посылала в китайские воды большие броненосные крейсера с 8"-6" артиллерией, для уравнивания которых и было решено иметь на театре облегчённые быстроходные линкоры, способные действовать совместно с соединением крейсеров. Поскольку русские корабли были способны развивать под парами скорость до 15 узлов, «центурионы» весьма подходили для противодействия им — и именно с этой точки зрения следует оценивать их полезность, особенно в первые годы службы. Иначе же может показаться, что флот получил обузу в виде пары весьма



|                                    | Место<br>постройки | Заложен  | Спущен<br>на воду | Введён<br>в строй | Стоимость,<br>ф. ст. |
|------------------------------------|--------------------|--|-------------------|-------------------|----------------------|
| «Барфлер»                          | Чатем              | 12 октября 1890  | 10 августа 1892   | июнь 1894         | 533 666              |
| «Центурион»                        | Портсмут           | 30 марта 1890  | 3 августа 1892    | февраль 1894      | 540 090              |
| Размерения, м                      |                    | 109,7 x 21,3 x 7,6/7,9   |                   |                   |                      |
| Водоизмещение, т                   |                    | 10500 (нагрузка: корпус и бронирование 6800, механизмы 3700)   |                   |                   |                      |
| Вооружение                         |                    | 4 10"/32 29-тонных<br>10 120-мм скорострельных<br>8 67-мм (6-фунтовых) скорострельных<br>12 47-мм (3-фунтовых), 4 мелкокалиберных<br>Торпедные аппараты: 1 надводный в корме,<br>2 подводных в носу, 4 надводных бортовых.   |                   |                   |                      |
| Броня, мм<br>(компаунд и стальная) |                    | Пояс 305, траверзы 203, верхний пояс 102 (гарвеевская), траверзы<br>верхнего пояса 76, казематы 102 (гарвеевская), барбетов 230, башни<br>152 (гарвеевская), носовая боевая рубка 305, кормовая боевая рубка<br>76, броневая палуба 64 (никелевая сталь), подкладка под броню<br>150-230.<br>(вес брони 2350 т, 22,4% водоизмещения) |                   |                   |                      |
| Механизмы                          |                    | «Гринок фаундри» (оба),<br>два комплекта вертикальных тройного расширения,<br>мощность 9000 л.с., скорость хода 17 уз,<br>(при форсированном дутье 13000 л.с./18,5 уз),<br>цилиндрические котлы  |                   |                   |                      |
| Запас топлива, т                   |                    | 750/1125   |                   |                   |                      |
| Дальность, миль                    |                    | 6000 10-узловым ходом  |                   |                   |                      |
| Экипаж, чел.                       |                    | 620  |                   |                   |                      |
| Конструкторы                       |                    | Э. Битон, Дж. Нарбет   |                   |                   |                      |

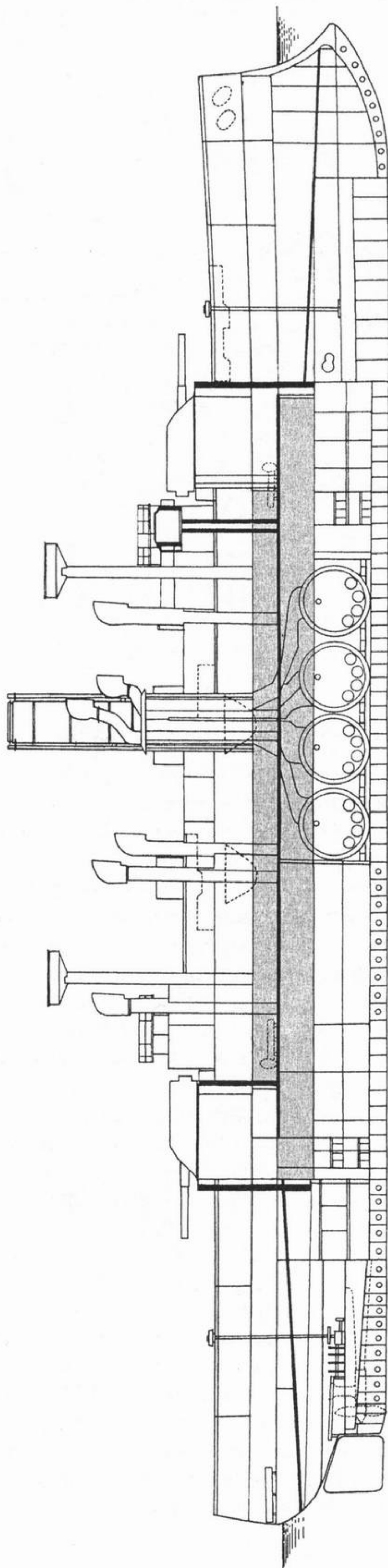
условных линкоров, довольно скоро исчерпавших свой ресурс боевой ценности за границей и в итоге оказавшихся годными лишь для несения более или менее посильной службы дома.

Последние линкоры Королевского флота с главной защитной палубой, перекрывающей пояс по ватерлинии, первые с броневым башнеподобным прикрытием барбетов, первые, получившие орудийные установки с заряданием на любом угле поворота и первые со времён «Хотспура», подвергнутые реконструкции вместо модернизации. В общем их силуэт во всём напоминал «Ройал Соверен», но, поскольку в связи с изменением конструкции установок и устройства погребов боезапаса от отдельной неподвижной шахты боезапаса удалось отказаться, котлы были плотнее сдвинуты к диаметральной плоскости, а обе дымовые трубы стояли ближе друг к другу. Внутреннее расположение, существенно переработанное и усовершенствованное по сравнению с предшественниками, послужило моделью для последующих серий линкоров.

### Вооружение

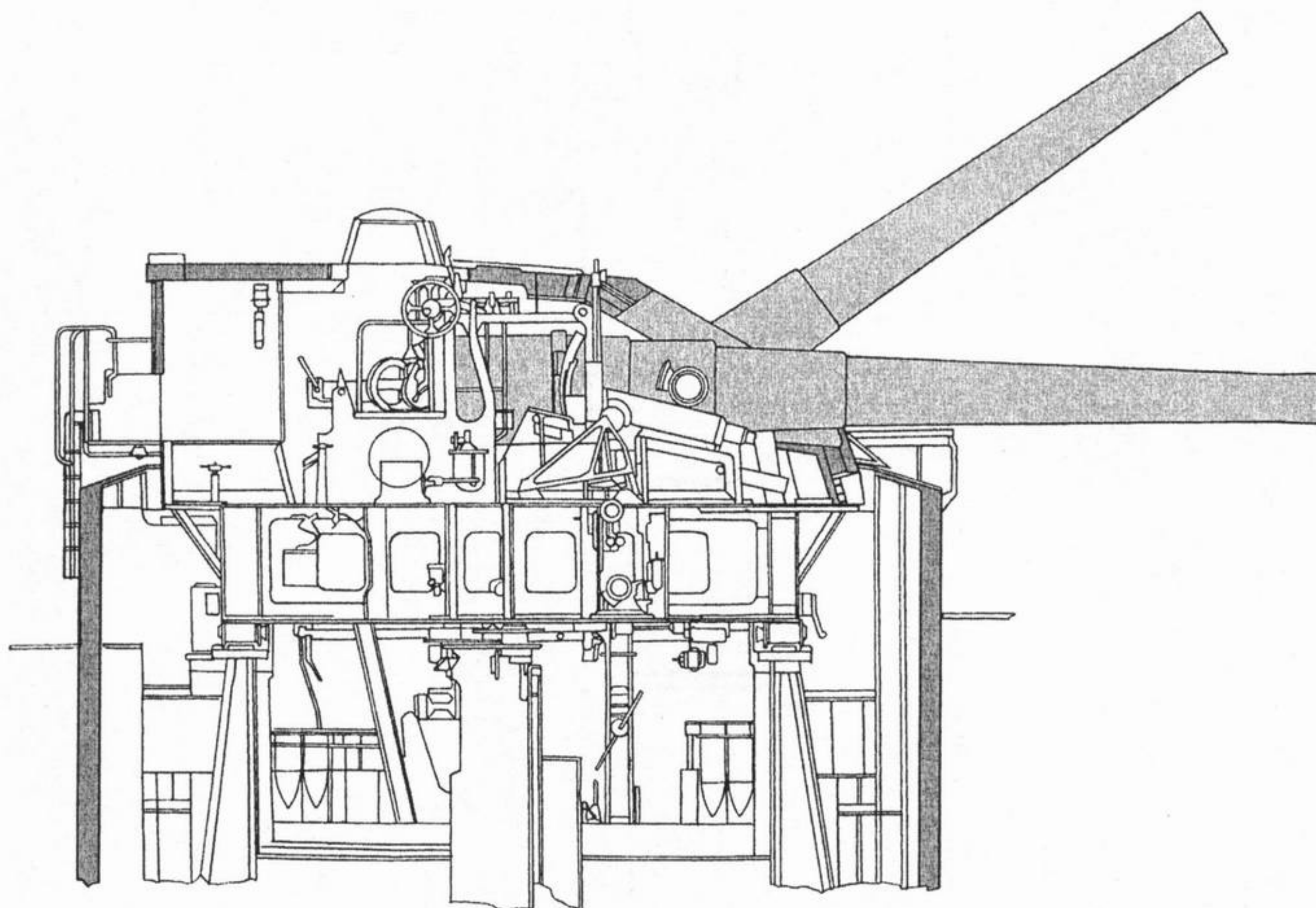
10" орудия вели огонь снарядами в 227 кг, которые с 900 м пробивали 520мм железную плиту. Они примечательны как первая британская морская тяжёлая артиллерийская система с высокой траекторией полёта снаряда. Горизонтальное наведение могло осуществляться как от парового привода, так и вручную, причём для последнего случая с целью осуществления необходимых манипуляций пришлось оставить тыльную сторону броневоего прикрытия барбета открытой. Эти орудия





«Центурион». Продольный разрез





«Центурион». Установка двух 10" орудий

весом в 29 т остались самыми большими в Королевском флоте, работа с которыми допускалась вручную, но их механизм затвора оказался сложным в обращении, а вся система оценивалась в целом как существенно более худшая по сравнению с гидроприводами орудий более крупного калибра. Проект установок разработала компания «Уитворт», инженерам которой удалось разместить их в цилиндрическом барбете вместо грушевидного, что дало немалую экономию в весе. На «Барфлере» в виде опыта установили электропривода фирмы «Сименс» — они обеспечивали время вертикального наведения орудия от угла снижения в  $7^\circ$  до наибольшего угла возвышения в  $35^\circ$  за 14 секунд. Заряжание допускалось на любом угле поворота установки, что достигалось размещением зарядного отделения непосредственно под поворотным столом, в результате чего оба они вращались как единое целое; боезапас поднимался по центральной трубе, а затем досыпался под нужным углом в уже наведённое орудие. Инспекторские отчёты свидетельствуют, что устройства горизонтальной наводки действовали неудовлетворительно, поскольку паровой привод не позволял производить остановку поворачиваемой башни достаточно быстро, а ручное управление оставалось неадекватным. Все последующие корабли оборудовались уже только гидроприводом. При высоте надводного борта в 6,7 м в носу, 5,2 м на миделе и 5,8 м в корме оси орудий носовой установки отстояли от ватерлинии на 7,6 м и кормовой — на 6,9 м.

Исходным проектом, представленным в марте 1889 г., предусматривались 120-мм орудия на верхней палубе, но на совещании 30 августа [того же года] Совет принял решение, что 10 орудий будут расположены, как на «Ройал Соверене», и разрешил увеличить водоизмещение на 250 т, так что 102-мм казематы на средней палубе теперь вполне вписывались и без расходования запаса водоизмещения. С сегодняшней точки зрения подобное вспомогательное вооружение выглядит достаточно слабым (хотя и адекватным стандарту «Трафальгара») и остаётся, пожалуй, единственным качеством этих кораблей, за которое их справедливо критиковали на флоте.

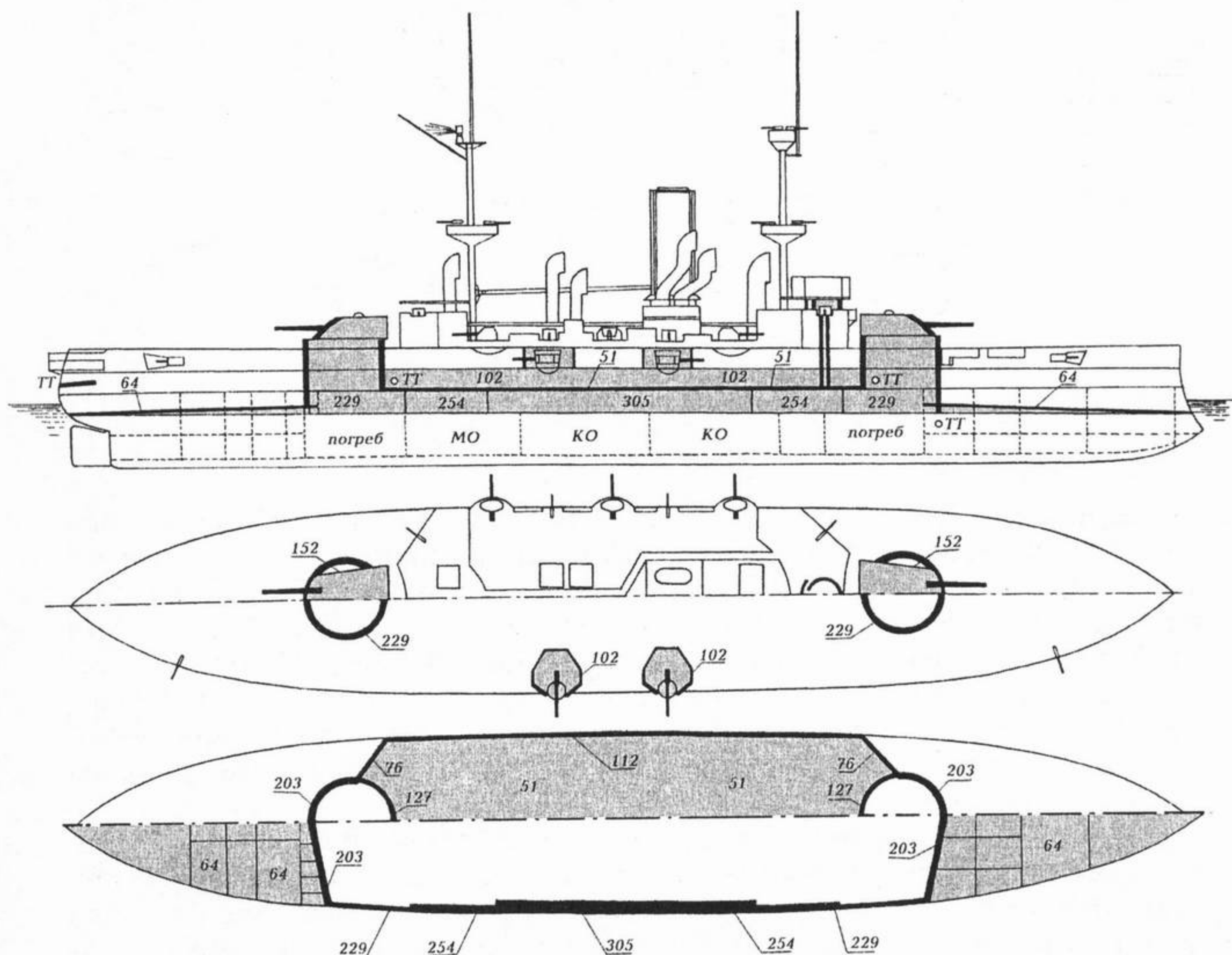


### Бронирование

Пояс по ватерлинии из брони-компаунд (в середине 305 мм, у башен тяжёлых орудий 230 мм, у нижней кромки 203 мм) простирался на 60 м и перекрывался несколько наклонными от бортов к середине траверзами в 203 мм. Высота пояса составляла 2,29 м, отстояние его нижней кромки от ватерлинии равнялось 1,5 м. Верхний пояс — между нижней и средней палубами — из плит гарвеевской брони в 102 мм оканчивался также наклонными (но гораздо более) траверзами к барбетам. Сами барбеты состояли из плит в 229 мм, внутри, за траверзами, их толщина уменьшалась до 127 мм. Средняя палуба не бронировалась, за исключением располагавшихся здесь казематов, защищённых 51-102-мм гарвеевской бронёй. Главная защитная палуба в 51 мм из никелевой стали перекрывала пояс и увеличивалась по толщине до 64 мм за пределами цитадели в оконечностях. Поскольку вес брони с подкладкой равнялся 2350 т (или менее 25% водоизмещения), считалось, что «центурионы» не дотянули до принятого в то время стандарта бронирования, даже несмотря на повывисшееся качество броневое материала.

### Скорость хода

Оба корабля снискали репутацию хороших ходоков, хотя всегда для развития полного хода в 17 узлов им требовалось более расчётных 9000 л.с. Вот их характеристики на испытаниях: «Барфлер» — 9934 л.с. и 17,1 уз, 13163 л.с. и 18,5 уз; «Центурион» — 9703 л.с. и 17,5 уз, 13214 л.с. и 18,5 уз. Эти результаты были достигнуты при нормальном дутье, но замеры производились патентованным лагом, который считался на подобных скоростях не совсем точным.



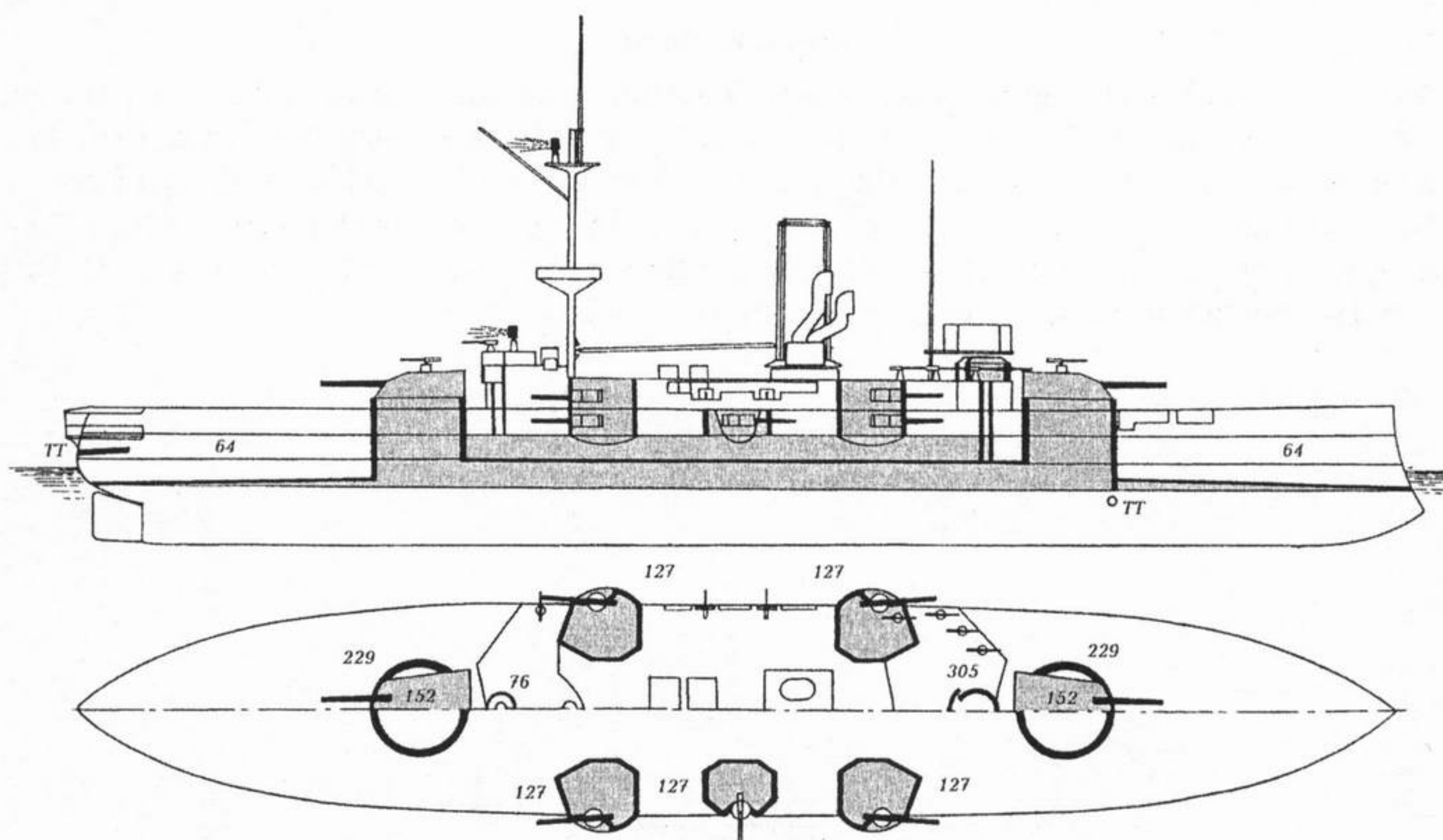
«Центурион». Схема распределения броневой защиты



### Реконструкция

В июне 1901 г. командир «Центуриона» кэптен Дж. Джеллико представил соображения по повышению боевой эффективности своего корабля, которые заключались в замене 120-мм артиллерии 6" орудиями ценой полного отказа от торпедных аппаратов. В качестве морского помощника инспектора он плотно соприкасался с проектированием кораблей и после того, как в сентябре 1901 г. «Центурион» вернулся с Дальнего Востока и Джеллико получил назначение военно-морским секретарём, он, в соответствии с кругом его новых обязанностей осуществлял надзор за работой отдела главного строителя, в том числе в части реконструкции обоих кораблей, проект которой было поручено составить Дж. Нарбету, ранее разработавшему их общую конструкцию.

Проект кардинальной замены вспомогательной артиллерии был в общем разработан на основе «Ринауна», с двухъярусными концевыми казематами, далеко разнесёнными от середины корабля. Однако 10 6" скорострельных орудий в четырёх двойных и двух одиночных казематах, вместе с боезапасом, означали очень

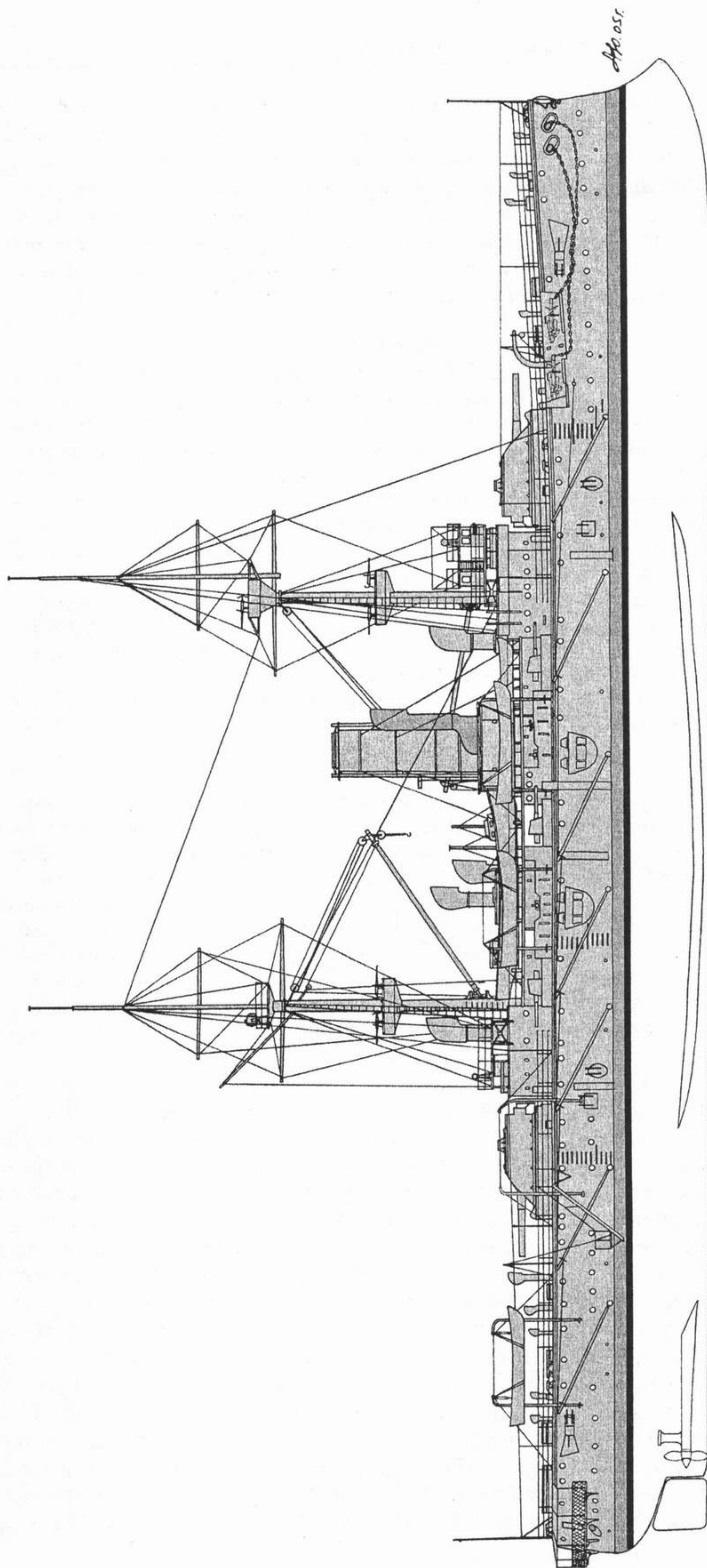


«Центурион». Схема распределения броневой защиты, 1903 г.

существенную прибавку в водоизмещении. В качестве меры компенсации в металлом было отправлено всё возможное — верхние надстройки, кормовой мостик, фок-мачта (20 т), все тяжёлые устройства и коечные сетки — всего 352 т, включая сюда и прежние казематы 120-мм орудий средней палубы (125 т). Взамен всего этого было установлено 430 т новых конструкций (из них 300 т 127-мм крупновской нецементированной брони новых казематов), так что перевес составил только 78 т. Осадка практически не увеличилась, а общее распределение весов позволило сохранить прежнюю метацентрическую высоту и хорошие мореходные качества первоначального проекта.<sup>6</sup>

Главные механизмы были тщательно отремонтированы и приведены в порядок, но вопрос о форсировании котлов уже не обсуждался, поскольку к этому времени форсированное дутьё уже нельзя было использовать без риска тяжёлой аварии и поражения команды. С отремонтированными механизмами корабли достигли следующих показателей: «Барфлер» — 9137 л.с. и 16,75 уз, «Центурион» — 9270 л.с. и 16,8 уз при средней осадке в 8,14 и 7,83 м соответственно, относительно





«Барфлер». Внешний вид корабля по состоянию на 1894 г.



«Центуриона» в ведомости имеется пометка – «обросший». Ни скорость, ни остойчивость обоих кораблей в результате всех проведённых переделок не пострадала, усовершенствования в средствах нападения и защиты стали следствием мероприятий по тщательному контролю за весами при постройке, введённых незадолго до этого. Реконструкция обошлась в 125 тыс. фунтов стерлингов. И до, и после неё «Центурион» отличался от собрата наличием двух пар дефлекторов вентиляции с наклонными стволами, в то время как у «Барфлера» имелось всего два, но большего диаметра и с вертикальными стволами.

#### «Барфлер»

Зачислен в Резерв в Чатеме 21 июня 1894 г. и введён в строй для манёвров на период июня-сентября. В феврале 1895 г. перешёл на Средиземное море на замену «Санс Парейль» (ремонт на Мальте в 1896-1897 и 1897-1898 гг.). В сентябре 1898 г. совершил переход в Китай, где стал флагманским кораблём британских морских сил. В январе 1902 г. вернулся в Девонпорт и был переведён в Резерв флота. С августа 1902 по июль 1904 г. прошёл полную реконструкцию. Введён в строй для манёвров в июле-сентябре 1904 г. (столкновение с «Канопусом» в Маунтс-бей 5 августа 1904 г.), после чего переведён в Резерв флота А. В январе 1905 г. вступил в строй резерва, а в феврале передал команду в Китай на замену экипажа «Вендженс». Флагманский корабль резерва в Портсмуте с мая 1905 г., ремонт и переоборудование в 1905-1906 гг. С марта 1907 г. оставался с уменьшенным экипажем, в апреле 1909 г. включён в состав 4-й дивизии Флота Метрополии, с которой оставался до июня, когда был переведён в Мазербэнк. Продан на слом 12 июля 1910 г. за 26550 фунтов стерлингов.

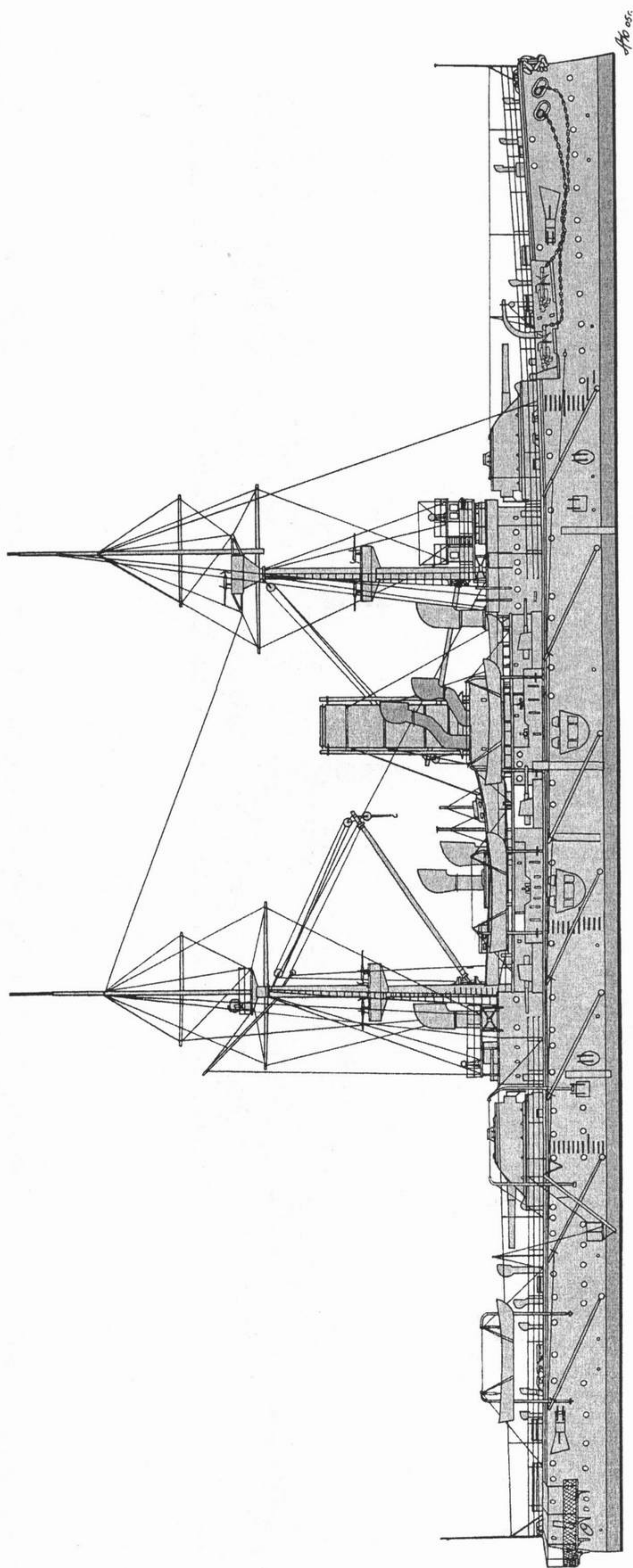
#### «Центурион»

Введён в строй в Портсмуте 14 февраля 1894 г. как флагманский корабль Китайской станции (скуловые кили установлены в доке в Гонконге в 1896-1897 гг.) и оставался в этом качестве до сентября 1901 г. Выведен в Резерв флота С в Портсмуте для реконструкции. Вновь введён в строй в ноябре 1903 г. и отправлен в Китай, где оставался до августа 1905 г. (столкновение с «Глори» 17 апреля 1904 г.). Помещён в вооружённый резерв в Портсмуте, где оставался с сентября 1905 по май 1907 г., когда стал кораблём специальной службы с уменьшенной основной командой. В апреле 1909 г. включён в состав 4-й дивизии Флота Метрополии. В июне 1909 г. переведён в Мазербэнк. Продан 12 июля 1910 г. за 26200 фунтов стерлингов.

Весь 1891 г. Совет проталкивал идею 12" орудия нового типа и под подобное вооружение даже рассматривался проект корабля. В начале следующего года, в то время как размерения и баллистические характеристики этого нового орудия всё ещё оставались неясными, со всей очевидностью встала необходимость пересмотра кораблестроительной программы. Морской бюджет 1892 г. предусматривал начало постройки трёх кораблей новой серии, но перед лицом задержки с их тяжёлой артиллерией два из трёх были отложены на следующий год, а в отношении третьего последовало решение о постройке его по модифицированному проекту «Центуриона». После завершения верфью в Пембруке «Рипалза» постройка корабля – он получил название «Ринаун» – была передана этому казённому предприятию, в виде меры для предотвращения паузы в судостроительном цикле.

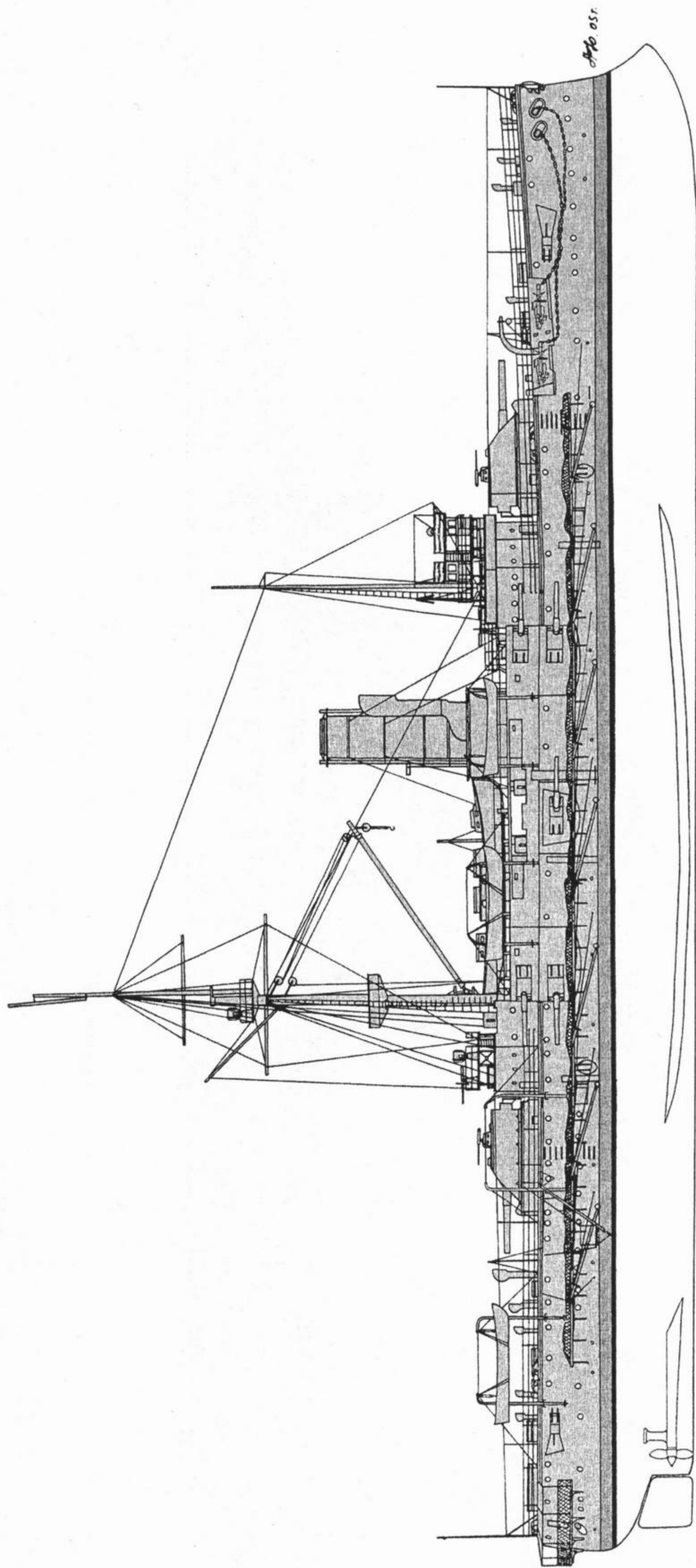
В августе 1892 г. смена правительства снова привела к власти Гладстона – в четвёртый и последний раз. Первым лордом Адмиралтейства стал Дж. Пойнц, который продемонстрировал похвальное мужество, оставив прежних морских лордов на их местах. Этим ему удалось создать сильнейшую команду администраторов, когда-либо собиравшуюся вокруг большого стола в зале совещаний Совета в Уайтхолле. Ими были: адмирал Э. Хоскинс, вице-адмирал Ф. Ричардс,





«Центурион». Внешний вид корабля по состоянию на 1894 г.

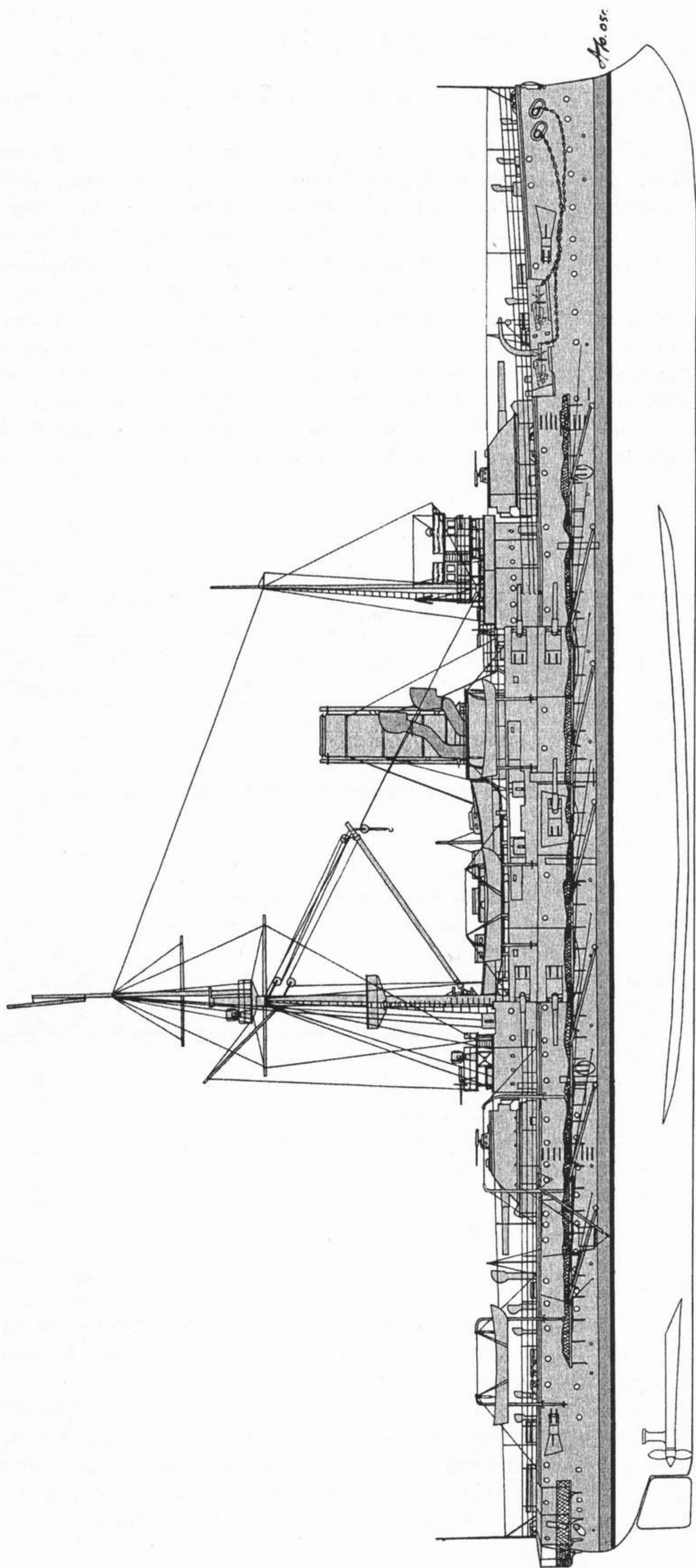




«Барфлер». Внешний вид корабля по состоянию на 1904 г. (после реконструкции)\*

\* Понятие реконструкции.





«Центурион». Внешний вид корабля после модернизации



контр-адмиралы У. Керр и Дж. Фишер (инспектор и третий морской лорд с февраля 1892 г.).

Уайт получил в качестве советников кэптана Киприана Бриджа (директор управления морской разведки), который являлся непримиримым оппонентом «политики увеличения размерений» и Фишера, чьим идеалом вооружения линкора в то время было «самое лёгкое из тяжёлых орудий и самое большое из средних», так что оба они единодушно высказывались за умеренный тяжёлый корабль – именно такой, как «Ринаун». Фактически поднимался даже вопрос о строительстве трёх кораблей подобного типа, а Фишер вообще был столь высокого мнения о подобном «умеренном линкоре», что высказывался за постройку целой серии из шести единиц<sup>3</sup>. Однако, хотя подобный корабль выглядел очень неплохо в сравнении с тогдашними современниками с континента в части скорости хода, защиты и вспомогательного вооружения, его главная артиллерия совершенно обоснованно расценивалась как чрезвычайно слабая – и флот, по счастью, обошёлся без его продолжения.

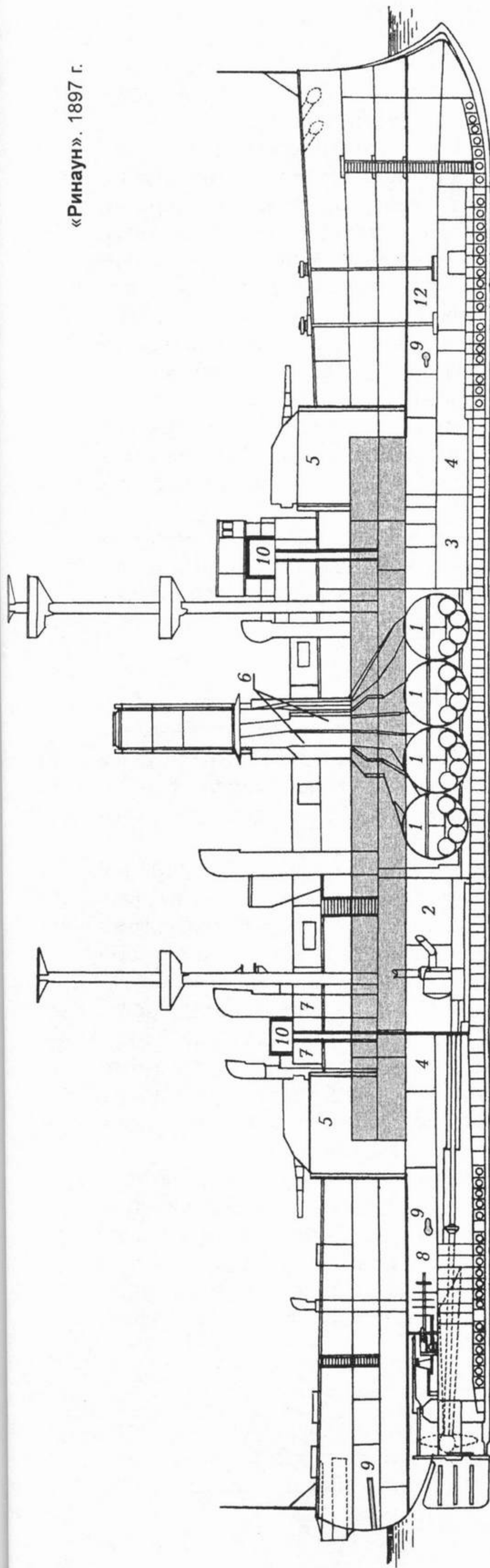
#### «Ринаун»

| Место постройки            | Заложен  | Спущен на воду | Введён в строй | Стоимость, ф. ст.                   |
|----------------------------|--|----------------|----------------|-------------------------------------|
| Пембрук                    | февраль 1893   | 8 мая 1895     | январь 1897    | 709 706<br>(плюс 41 500 вооружение) |
| Размерения, м              | 115,8 x 21,9 x 8,15  |                |                |                                     |
| Водоизмещение, т           | 12350 (нагрузка: корпус и бронирование 6800, механизмы 3700)   |                |                |                                     |
| Вооружение                 | 4 10"/32<br>10 6" скорострельных<br>12 76-мм (12-фунтовых)<br>12 47-мм (3-фунтовых), 10 мелкокалиберных<br>Торпедные аппараты (457 мм): 1 надводный в корме,<br>4 457-мм подводных                                   |                |                |                                     |
| Броня, мм<br>(гарвеевская) | Пояс 203-152, траверзы 254-152, казематы 152 (на средней палубе) и 102 (на верхней палубе), барбетты 254, прикрытия башен 152, боевая рубка 230, броневая палуба 64 (скосы 76, в оконечностях 76); вес брони 2700 т. |                |                |                                     |
| Механизмы                  | «Модслей энд Филд»,<br>два комплекта вертикальных тройного расширения,<br>мощность 12000 л.с., скорость хода 18 уз,<br>8 цилиндрических котлов, давление 155 ф.  |                |                |                                     |
| Запас топлива, т           | 800/1760   |                |                |                                     |
| Дальность, миль            | 8500 15-узловым ходом  |                |                |                                     |
| Экипаж, чел.               | 674  |                |                |                                     |

«Ринаун» стал первым британским линкором с выпуклой защитной палубой, первым с казематами на верхней палубе, первым, защищённым исключительно стальной бронёй и последним линкором 2-го класса.

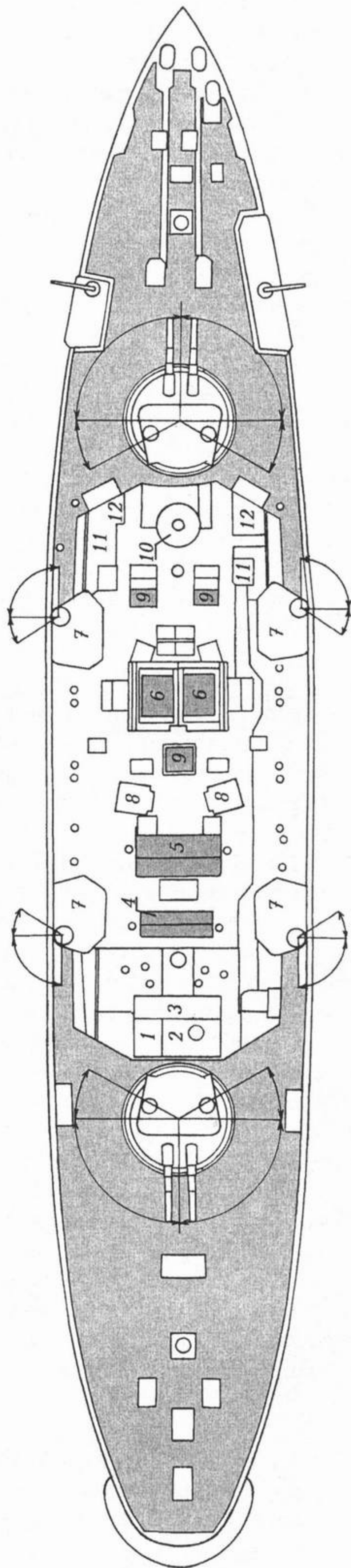
Как предполагалось вначале, «Ринаун» должен был стать головным кораблём очередной серии линкоров с новой 12" моделью, но когда стало ясно, что это орудие не будет вовремя сконструировано, изготовлено и испытано, проект оперативно переделали под 10" пушку «Центуриона», но с более тяжёлым вспомогательным вооружением, чем у любого тогдашнего линкора с континента.<sup>8</sup>





**Продольный разрез:**

1 – котельные отделения; 2 – машинные отделения; 3 – бомбовые погреба; 4 – брьюит камеры; 5 – барбеты 10" установок; 6 – дымоходы; 7 – вентиляторы машинных отделений; 8 – рулевые приводы; 9 – торпедные аппараты; 10 – боевая рубка.



**План верхней палубы:**

1 – капитанская рубка; 2 – капитанская походная рубка; 3 – вентилятор; 4 – проем в МО; 5 – вентилятор МО; 6 – дымоходы; 7 – казематы 6" орудий; 8 – вьюшки; 9 – сходы в КО; 10 – боевая рубка; 11 – помещения вахтенных; 12 – умывальники вахтенных.



Скорострельные орудия к тому времени приобрели значение, степень важности которого далеко не соответствовала их умеренному калибру – и это лишь по причине наличия больших не бронированных поверхностей на многих только что вступивших в строй тяжёлых кораблях. Исходя из этого, следовало обеспечить приемлемую защиту орудийных расчётов, а мнение против устройства угловых казематов на верхней палубе, как стесняющих действие остальных орудий, было Советом отвергнуто. Следовало также усовершенствовать систему защиты, перераспределив броню – и Уайт разработал для «Ринауна» новую схему бронирования, которая была затем воспроизведена во всех линкорах Акта о морской обороне. В итоге в этих двух важнейших составляющих его конструкции – системе броневой защиты и размещении вспомогательного калибра – «Ринаун» на долгие годы послужил образцом для многих серий как британских, так и зарубежных линкоров, что было существенно более ценным, нежели он сам, как полновесная боевая единица. По прошествии первых пяти лет службы его боевое значение сильно упало, и в дальнейшем корабль использовался гораздо больше для несения церемониальных обязанностей, нежели по прямому назначению, и стал фактически скорее яхтой, нежели боевым кораблём.

Обладатель приметного подъёма палубы в носу и корме, «Ринаун» имел красивый силуэт и во флоте всегда котиrowался как один из самых грациозных кораблей, а закрытая батарея 76-мм орудий и тяжёлая фок-мачта придавали ему более «увесистый» облик по сравнению с «Центурионом».

### Вооружение

10" орудия в 32 калибра длиной имели угол вертикального наведения в 35° и оснащались гидроприводами наведения, что избавило от проблем, характерных для паровых приводов «Центуриона». Конструкция боевого отделения башен была практически такой же, но тыльная сторона была уже защищена бронёй. Заряжание орудий, однако, производилось лишь при развороте башен по диаметральной плоскости.

Из 10 6" орудий четыре помещались на верхней палубе в казематах из 102-мм брони по углам батареи 76-мм орудий и могли вести огонь, как по оконечностям, так и на траверз. Казематы этих 6" орудий служили в данном случае траверзами для 76-мм батареи. Остальные шесть 6" орудий помещались под верхней палубой и защищались с бортов 152-мм бронёй – так что по сравнению с «Ройал Совереном» вспомогательное вооружение «Ринауна» было как бы перевёрнуто, боевая эффективность 6" пушек в результате подобной рокировки, как следствие, заметно снизилась. Посредством применения небольших выдающихся за борт спонсонов сектора горизонтальной наводки этих нижних 6" орудий удалось раздвинуть до 90° – по 45° от траверза в нос и корму. Скорострельность составляла 6 выстрелов в 50 секунд, или, уже на службе, 16 выстрелов за три минуты.

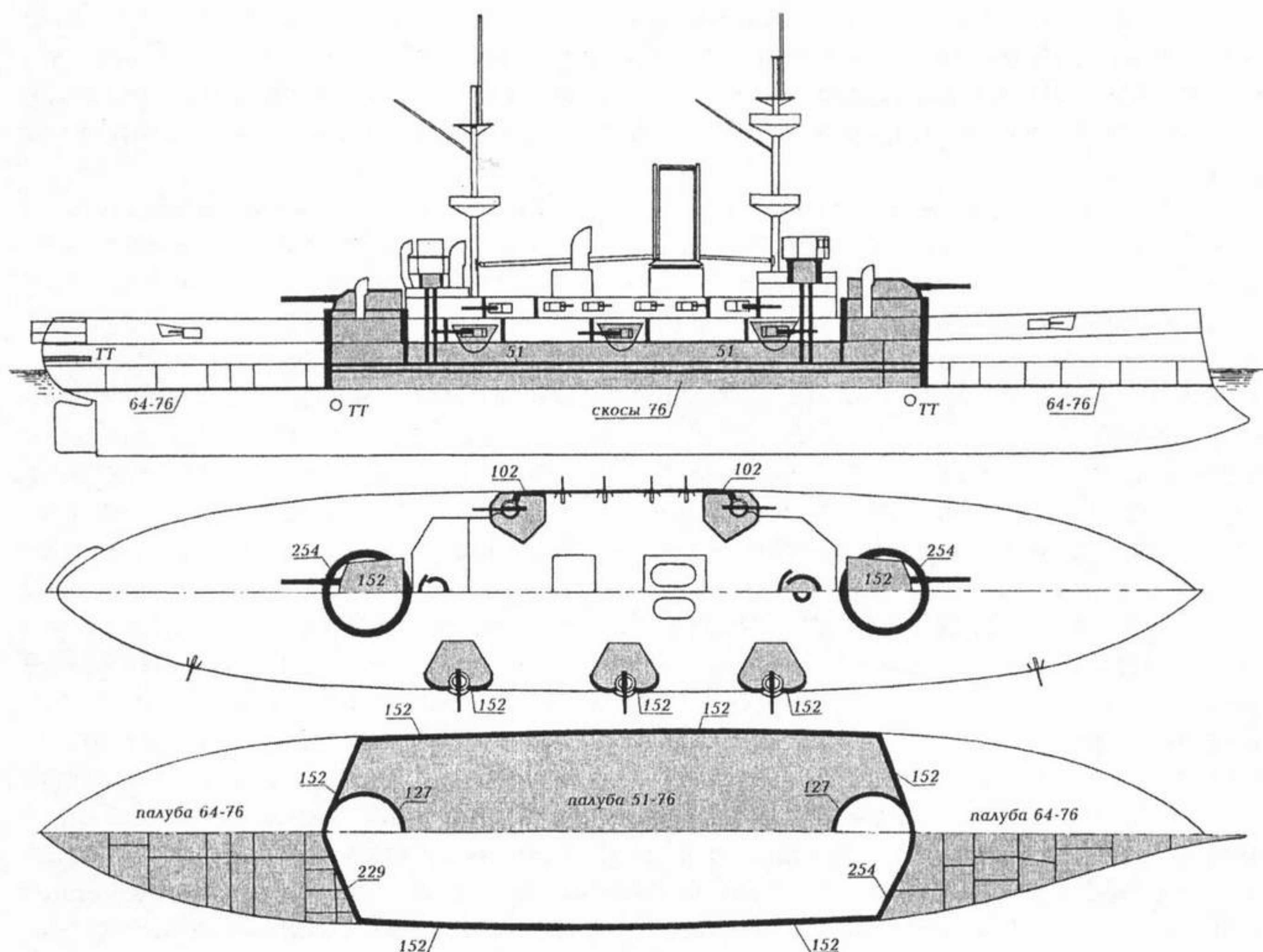
Интереснейшей особенностью этого корабля стала центральная батарея 76-мм орудий – и эта деталь стала непременным атрибутом всех последующих линкоров на целое десятилетие. Эти пушки вели огонь через бортовые порты, а не стояли открыто, как прежде, однако тонкая стальная обшивка не обещала никакой реальной защиты для от снарядов самого мелкого калибра. Ещё четыре таких же орудия поначалу размещались в носу и корме в бортовых вырезах, а со временем их попарно перенесли на крышу обеих башен.

### Бронирование

Проект включал два важнейших нововведения в части броневой защиты:

- 1) защитная палуба получила скосы к нижней кромке пояса по ватерлинии вместо того, чтобы просто перекрывать его по верхней кромке, как до этого;





«Ринаун». Схема распределения броневой защиты

- 2) бронирование по ватерлинии было уменьшено по толщине для устройства более надёжной защиты оконечностей.

Комбинация защитной палубы «Бленхейма» с поясным бронированием линкора привела к решению, которое утвердилось в Королевском флоте на последующие 20 лет и было заимствовано всеми флотами. Снаряду, пробившему поясную плиту, предстояло ещё иметь дело с наклоненными под углом  $45^\circ$  тремя дюймами стали, выше и ниже которых располагались угольные ямы — номинально подобная комбинация признавалась эквивалентной 150 мм вертикальной броне. Как показали опыты, попадания в район ватерлинии были маловероятны, в то время как шансы поражения надводного борта возрастали по мере увеличения его высоты, так что соображения относительно сосредоточения бортовой защиты в виде узкого толстого пояса по ватерлинии оказалась под большим вопросом. При обсуждении проекта «Ройал Соверена» Уайт указывал, что от защиты остойчивости корабля посредством обширного бронирования борта отказались во всех флотах по причине уменьшившегося риска вследствие большого рассеивания орудий, а также повысившейся эффективности вспомогательного вооружения, вследствие чего он сводил бортовую защиту к толстому поясу по ватерлинии с узкой полосой 102-мм брони над ним в качестве защиты от снарядов, попавших в надводный борт. В проекте «Ринауна» эта концепция была развита далее — пояс по ватерлинии уменьшен по толщине до 203 мм, а высвободившийся вес использован на устройство толстого скоса нижней палубы позади него и утолщение верхнего пояса до 152 мм. Поскольку новая гарвеевская броня в 152 мм считалась в 2,5 раза устойчивее, чем 102-мм броня «Ройал Соверена», «Ринаун» являлся более крепким орешком, нежели можно было полагать, исходя из его табличных характеристик.



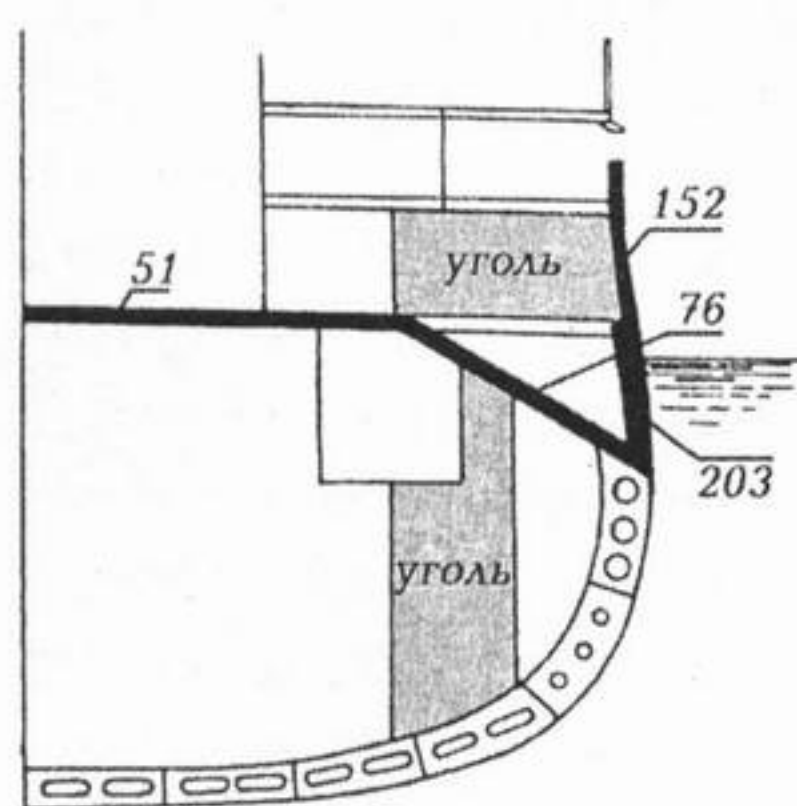
Различия между новой британской системой защиты и зарубежными аналогами можно видеть из сравнения схем поперечного сечения тогдашних типичных линкоров – «Ринауна», французского «Шарля Мартеля» и русского «Синопа». Как можно видеть, на британском броненосце скос нижней палубы к нижней кромке бортового бронирования обеспечивает дополнительную защиту внутренним отсекам.

На французских «Массена», «Карно» и «Шарле Мартеле» имелся узкий пояс из 460-мм брони, который возвышался над проектной ватерлинией корабля в нормальном грузу лишь на 0,5 м; он перекрывался 70-мм стальной палубой. Над этим поясом имелась только полоса 100-мм брони шириной 1 м; выше которой не было никакой вертикальной защиты. В итоге получалось, что весь надводный борт выше отметки 1,7 м от ватерлинии мог быть превращён огнём современных скорострельных орудий в решето, сквозь которое уже на углах крена  $9^\circ$  вода могла свободно вливаться внутрь, распространяясь поверх броневой палубы. В противоположность этому 152-мм бортовая броня «Ринауна» доводила высоту защищённого борта до 2,8 м – до уровня средней палубы – так что опасность от поступления воды поверх защитной палубы существенно уменьшалась.

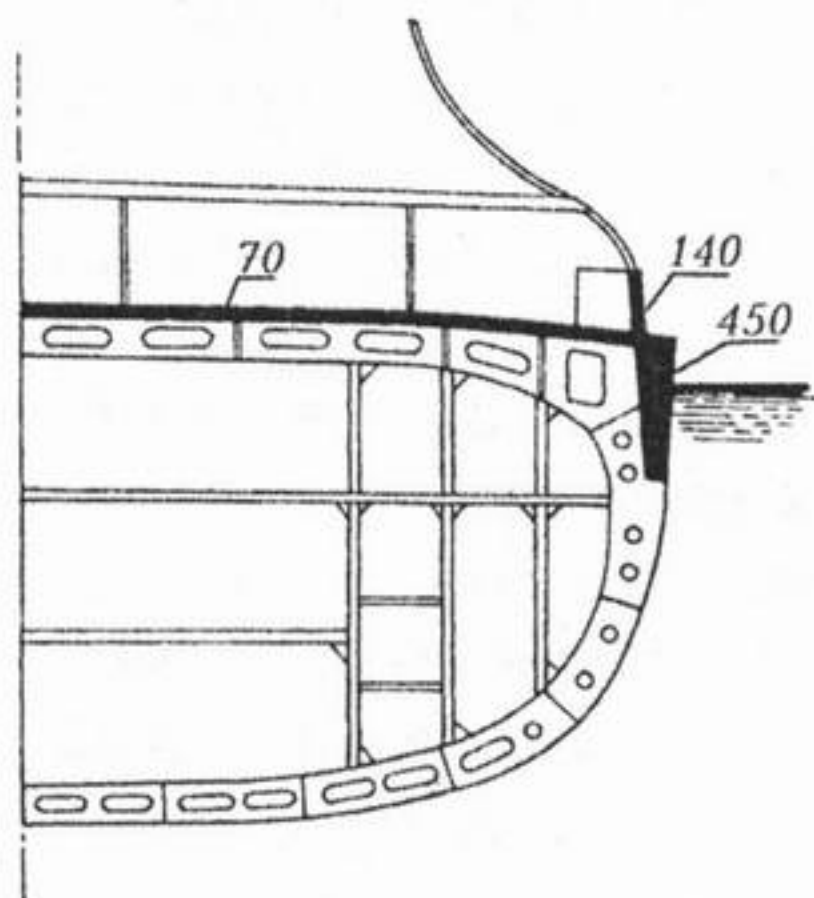
Следует отметить, что на «Шарле Мартеле» на 0,9 м ниже защитной 70-мм палубы проходила «отражательная палуба», конструктивно представлявшая собой дальнейший изгиб кверху двойного борта. Её предназначением являлось задержка осколков при попадании в расположенную выше броневую палубу, отражённых внутрь, а также задержание воды, поступающей через пробоины и трещины в этой палубе. В реальности же расстояние между этими двумя палубами было слишком малым для эффективной задержки осколков. Бертэн желал применить клетчатый пояс между верхней и нижней броневыми палубами при бортовом поясе увеличенной высоты, однако поскольку подобное решение требовало дополнительно порядка 3000 т водоизмещения, полное воплощение его идей последовало лишь через восемь лет на гораздо более крупных линкорах класса «Републик».

Ещё одной интересной новинкой на «Ринауне» стал отказ от традиционных поперечных броневых траверзов. Их место заняли две наклонных внутрь полосы брони, огибающие основания барбетов, что соответствовало большей площади бронирования борта. Это решение также прижилось на много лет.

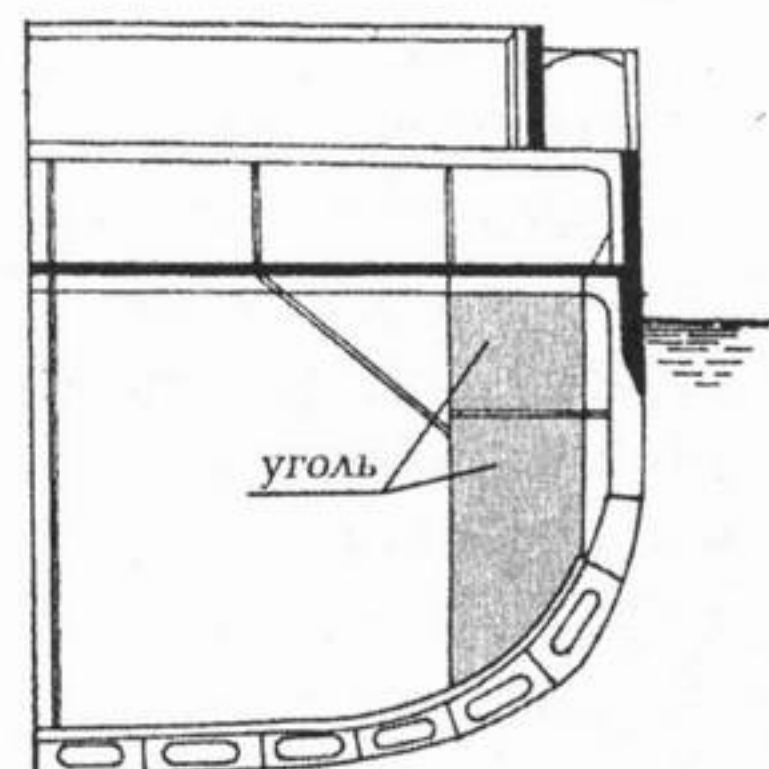
Поскольку поверх пояса по ватерлинии было введено дополнительное бронирование борта, для обеспечения остойчивости сочли возможным ограничить длину пояса 64 метрами против 75 м на «Ройал Соверене», имевшем такую же длину корпуса – вне цитадели поддержание плавучести возлагалось на подводную



«Ринаун»



«Шарль Мартель»



«Синоп»



броневую палубу и подразделение на мелкие отсеки. Это отсутствие поясной защиты в носу и корме так часто критикуют как фатальный пробел ранних проектов Уайта, что его реальное значение следует оценивать в свете расчётов, проведённых для «Ринауна» в предположении того, что все его многочисленные водонепроницаемые отсеки над ватерлинией в оконечностях совершенно пробиты и разрушены. Они сводились к следующему:

- 1) если полному разрушению подвергалась лишь носовая оконечность, корабль погружался носом на 1,1 м, в то время как корма поднималась на 0,5 м; это приводило к уменьшению высоты надводного борта в носу до 6,5 м. Подобный вариант развития событий являлся наихудшим с точки зрения дифферента, однако без серьёзных последствий для управляемости корабля,
- 2) если бы подобная судьба постигла лишь корму, она погрузилась бы на 1,15 м, нос поднимался на 0,75 м – всё это без какого-либо заметного снижения управляемости,
- 3) если бы разрушены были обе оконечности, корабль погружался на 0,4 м, а над водой оставалось 2,4 м бронированного борта; управление существенно затруднялось, скорость же хода при подобном развитии событий всецело зависела от уровня полученных повреждений.

«Мягкие оконечности» продолжали оставаться в проектах линкоров до 1897 г., пока не был заложен «Формидэбл», но и на нём тонкие продолжения пояса в нос и корму скорее были сделаны для успокоения, нежели носили характер реальной защиты.

### Скорость хода

«Ринаун» стяжал репутацию лучшего ходока из всех тяжёлых кораблей, до сих пор переданных флоту. Вот результаты его ходовых испытаний.

|                                   | Давление воздуха | Обороты | Мощность, л.с. | Скорость, уз |
|-----------------------------------|------------------|---------|----------------|--------------|
| 8-часовое,<br>естественная тяга   | 0,27"            | 97,8    | 10708          | 17,9         |
| 4-часовое,<br>форсированное дутьё | 1,7"             | 104,5   | 12901          | 19,75        |

На экономическом ходу в 15 узлов и мощности 6000 л.с. расход топлива составлял 0,85 кг/л.с. в час. Корабль хорошо держался в море, был поворотлив и отличался плавной качкой, идеально соответствуя понятию «линкор-яхта», в качестве какового он и использовался в 1902-1905 гг.

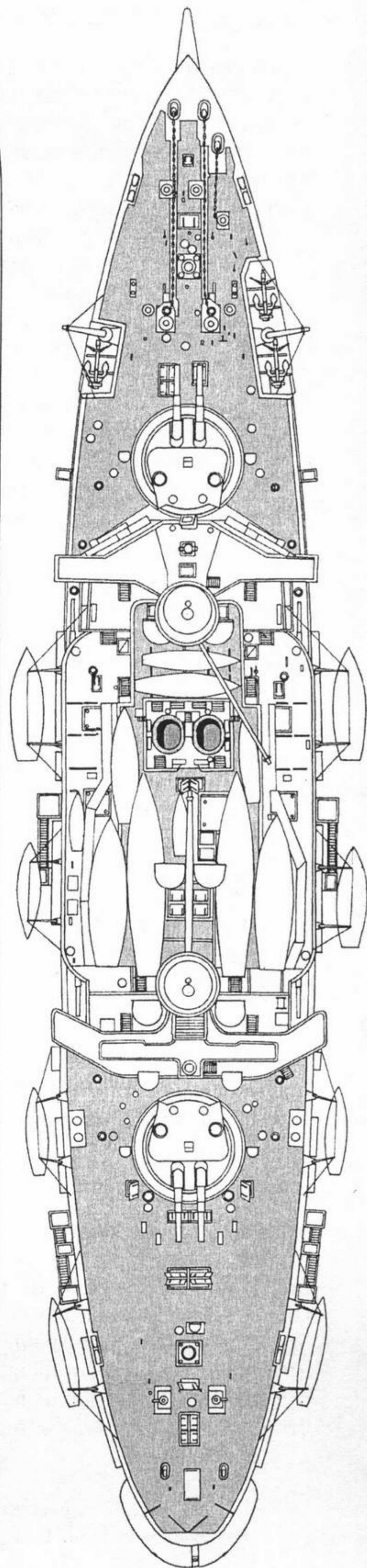
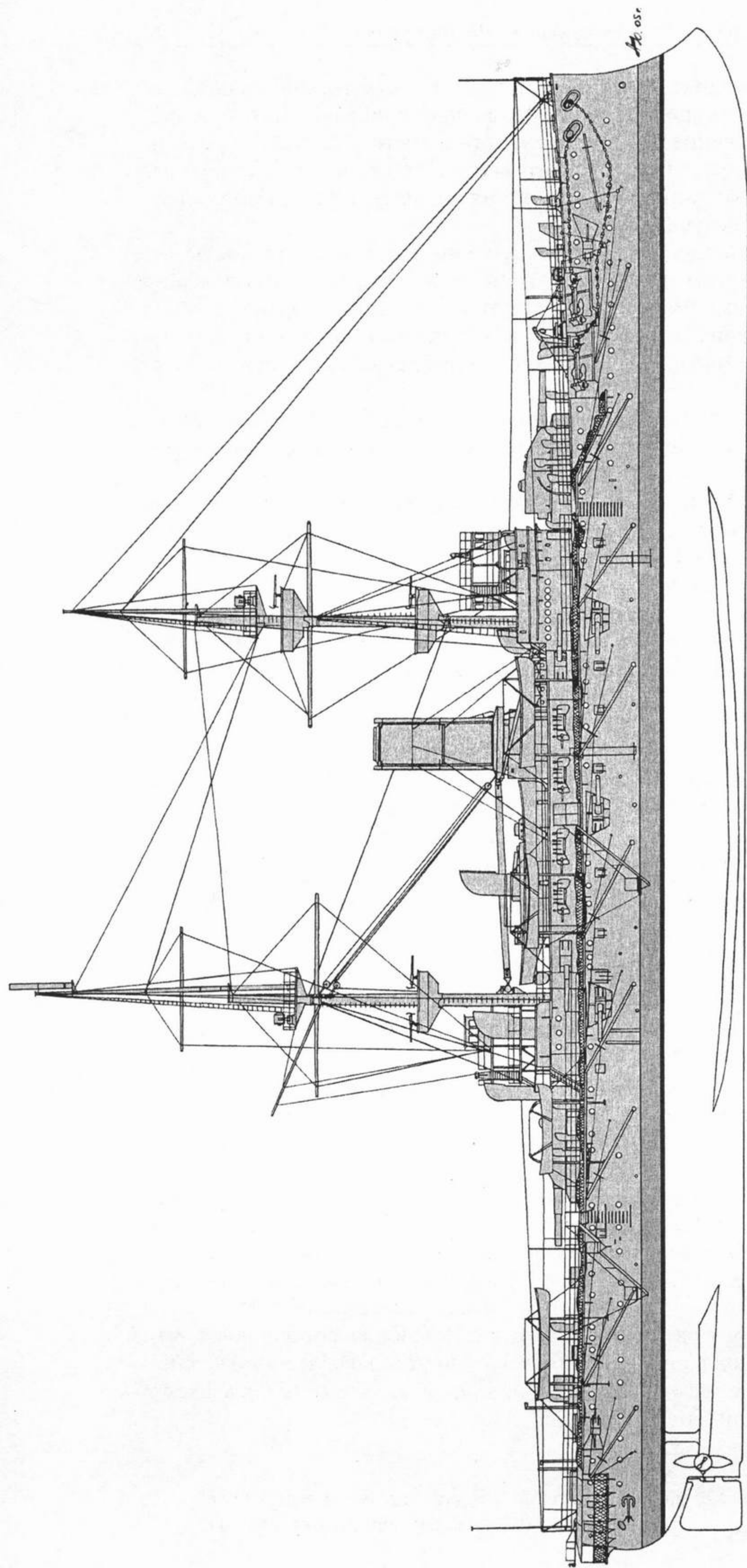
### Общее

В 1900-1901 гг., когда он был флагманским кораблём адмирала Фишера, кормовой мостик (обузу сомнительной ценности) перенесли за фок-мачту, а с юта убрали всё лишнее, чтобы обеспечить простор для танцев – любимого развлечения адмирала. Дважды избранный королевской фамилией для плаваний в Индию, корабль окончательно сменил свою бело-жёлтую окраску на серую в 1905 г., когда был переведён в Портовый резерв. В 1909 г. в печати появились сообщения о том, что «Ринаун» снова пошёл под своими машинами – но это было уже в последний раз: через 12 лет после того, как он впервые поднял флаг. Корабль оставался в строю активной службы лишь восемь лет.

### «Ринаун»

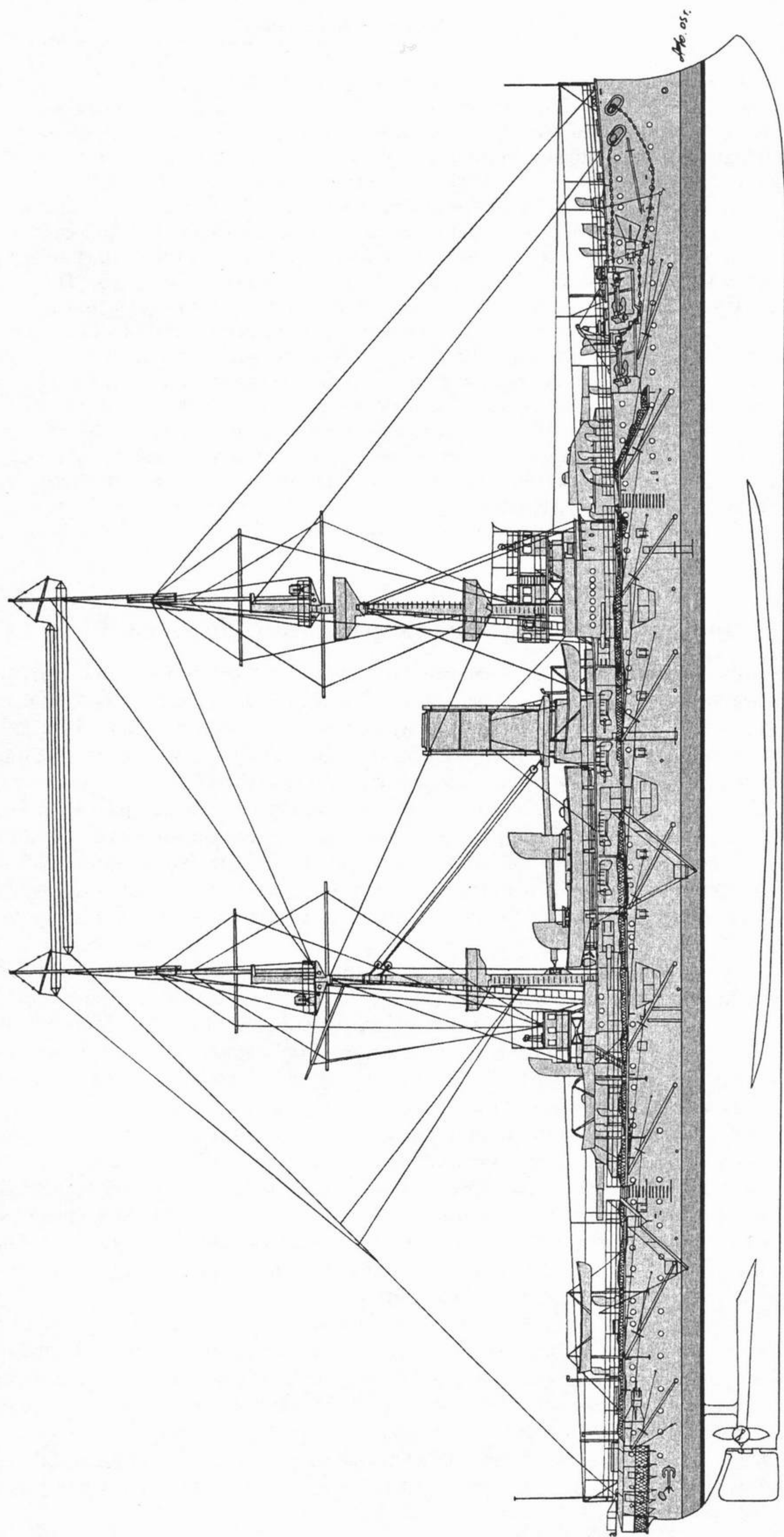
Ушёл из Пембрука для завершения всех работ в Девонпорт и в январе 1897 г. выведен в резерв. Введён в строй в июне 1897 г. как флагманский корабль





«Ринаун». Внешний вид корабля на момент вступления в строй, 1897 г.





«Ринаун». Внешний вид корабля по состоянию на 1905 г.



Юбилейного смотра [грандиозного морского парада на Спитхэдском рейде в Портсмуте 26 июня 1897 г. в честь 50-летнего юбилея правления королевы Виктории. – *Ред.*], затем стал флагманским кораблём Североамериканской и Вест-Индийской станций вице-адмирала Дж. Фишера, поднявшего на нём флаг 24 августа 1897 г. Два года спустя, получив назначение командующим Средиземноморской эскадрой, Фишер перешёл туда вместе с «Ринауном», который таким образом продолжал состоять в качестве флагманского корабля до февраля 1902 г. Оборудован для путешествия их высочеств герцога и герцогини Коннот в Индию; в октябре 1902 г. сняты 6" орудия на средней палубе. По возвращении выведен в Резерв флота в Портсмуте до июля 1904 г., когда вновь введён в строй для манёвров. Прошёл большой ремонт в 1904-1905 гг. Вступил в состав резерва в феврале 1905 г. Вновь оборудован для путешествия их высочеств принца и принцессы Уэльских в Индию в апреле-октябре 1905 г. (все оставшиеся 6" орудия сняты). По возвращении в мае 1906 г. вступил в вооружённый резерв и в 1907 г. был включён в состав 4-й дивизии Флота Метрополии. Тендер «Виктори» с октября 1909 г., затем учебный корабль кочегаров (получил удар от водолея «Эйд» 26 сентября 1911 г., причинивший небольшие повреждения). В январе 1913 г. определён к сдаче на слом и отбуксирован в Мазербэнк в декабре 1913 г. Продан в 1914 г.

#### Глава 61

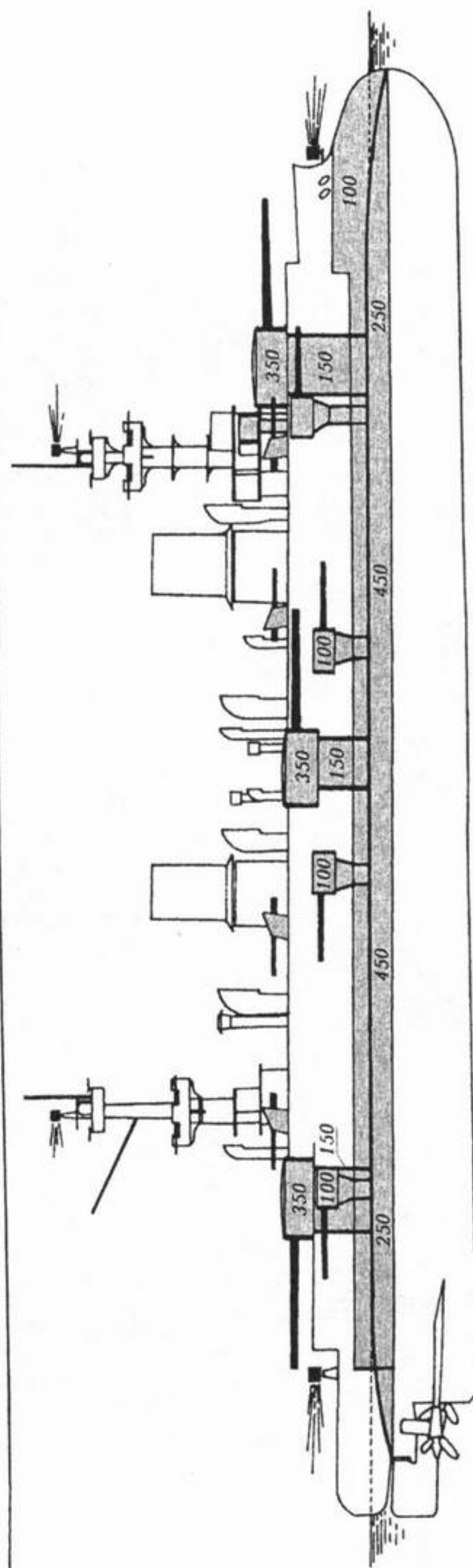
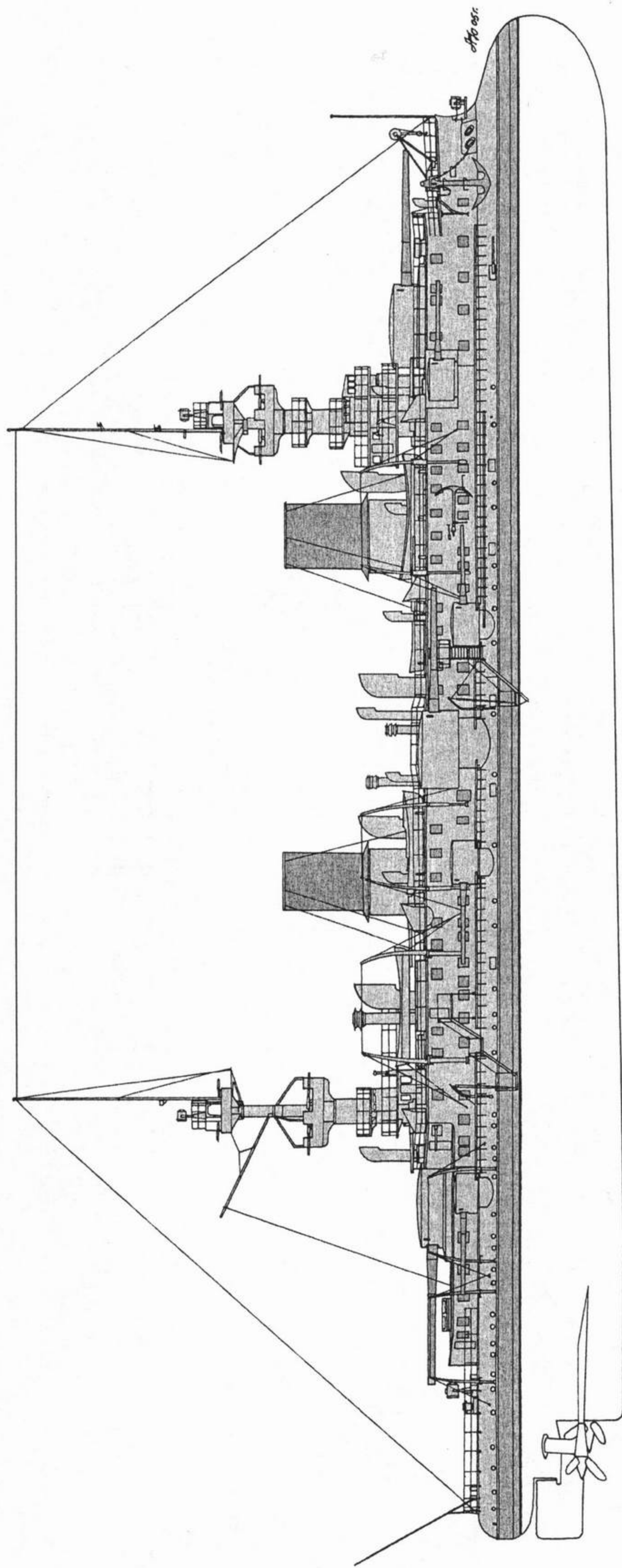
### Французские линейные корабли того периода

Франция оставалась основным морским конкурентом Британии, поэтому следует сказать несколько слов о тогдашних французских линкорах, выделив их принципиальные особенности. По внешнему облику тяжёлые единицы флота Третьей республики, номинально относившиеся к одной серии, заметно отличались друг от друга, и порой весьма существенно. Это происходило оттого, что главный строитель флота выдавал лишь основные характеристики подлежащих постройке кораблей, а уже на верфях инженеры обладали большой свободой в выборе деталей – конструкции мачт, труб, надстроек и пр. Поэтому корабли одной группы, вступавшие в состав флота, и в Британии внешне идентичные, у французов настолько с виду отличались один от другого, что производили впечатление «флота образцов».

Для тех, кому небезразлична внешняя сторона вопроса, подобная пестрота не может не показаться интересной. Начиная с 70-х гг. XIX столетия французские проекты имели склонность к причудливым и даже свирепым формам. Громоздкие надстройки, слоноподобные мачты, неуклюжие трубы, заваленные внутрь борта и далеко выдвинутые вперёд форштевни с таранами без малейшего намёка на соблюдение хоть какой-то симметричности силуэта придавали французским линкорам агрессивный внешний вид, кардинально диссонирующий со сдержанным и пропорциональным обликом их британских современников. Французы любили маленькие башни, торчавшие из которых пушки представлялись непропорционально длинными, и группировали вспомогательную артиллерию вокруг тяжёлых орудий, мотивируя это более удобной защитой и распределением их погребов боезапаса, давая тем самым повод для критики в том смысле, что один удачно пущенный снаряд выведет из строя целый куст артиллерии.

Хотя и превосходно вооружённые, эти линкоры имели систему бронирования, оставлявшую желать много лучшего, поскольку корпус выше узкого пояса по ватерлинии был совершенно незащищён от артиллерийского огня. Для достижения сильного продольного залпа надводному борту от самых оснований башен придавали кричащий завал внутрь, что сильно снижало остойчивость, начиная уже с умеренных углов крена. Подобная перспектива теоретически парировалась высоким бортом и огромной надстройкой, однако поскольку последняя представляла

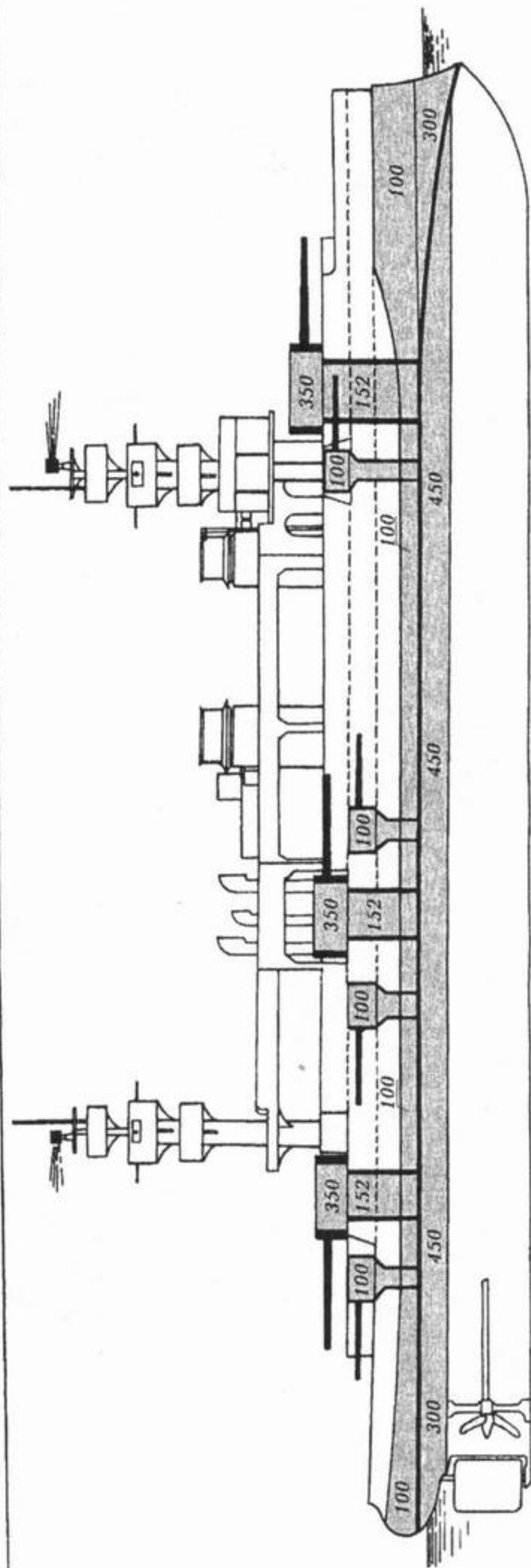
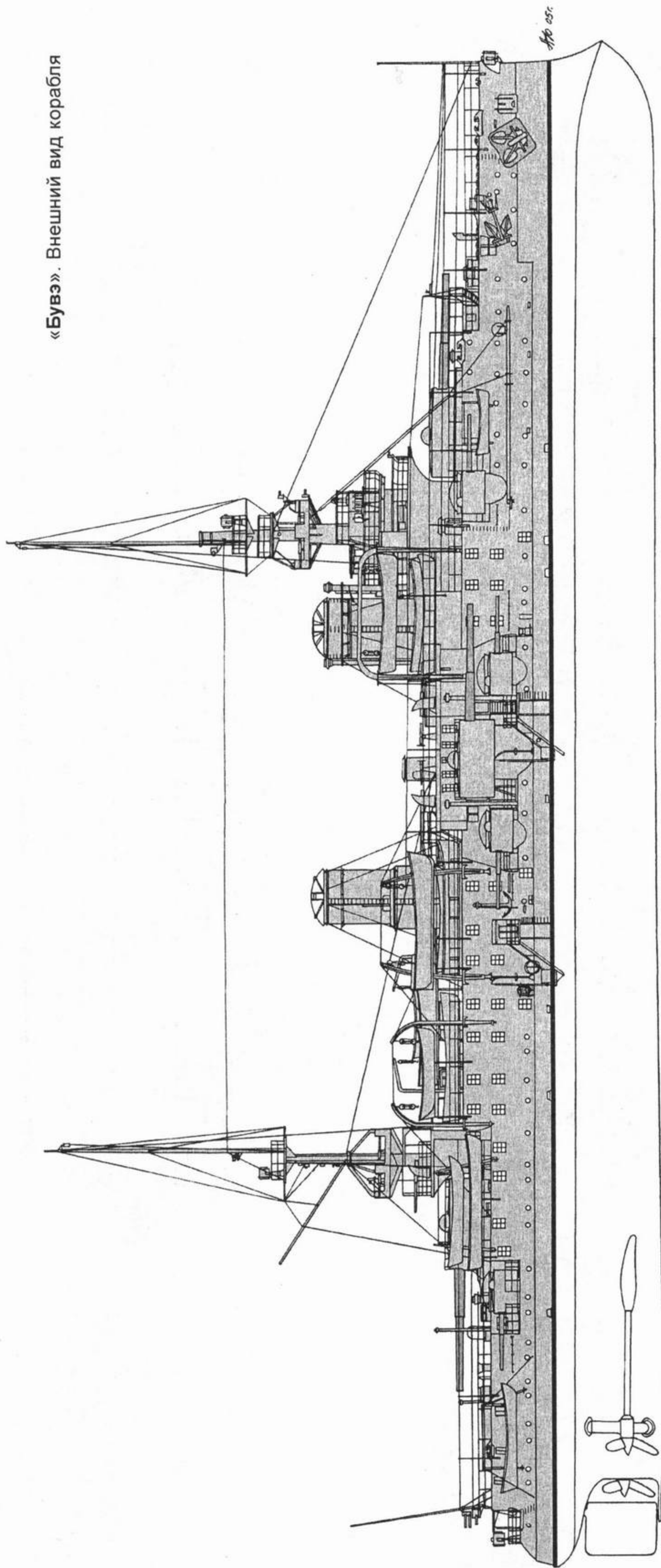




«Массена». Внешний вид корабля и схема распределения броневой защиты



«Бувэ». Внешний вид корабля



«Шарль Мартель». Схема распределения броневой защиты корабля



собой чересчур уязвимую мишень, слишком доступную для фугасных снарядов и сильно повышала при этом центр тяжести корабля, любое мало-мальски обширное затопление отсеков поверх броневой палубы должно было стать для этих кораблей роковым, когда быстро исчерпывалась и без того незначительная начальная остойчивость.

«Карно» и «Шарль Мартель» были заложены в 1891 г. и вступили в строй в 1896 г.; «Массена» строился в 1892-1898 гг., «Бувэ» в 1893-1898 гг. «Массена» стал первым трёхвинтовым линкором. Все четыре хорошо держались в море на 17-узловом ходу. «Бувэ» стал последним французским линкором с тяжёлой артиллерией в одиночных башнях, после него перешли на британскую систему двухорудийных башен в оконечностях.

## Глава 62

### Приход «истребителя»

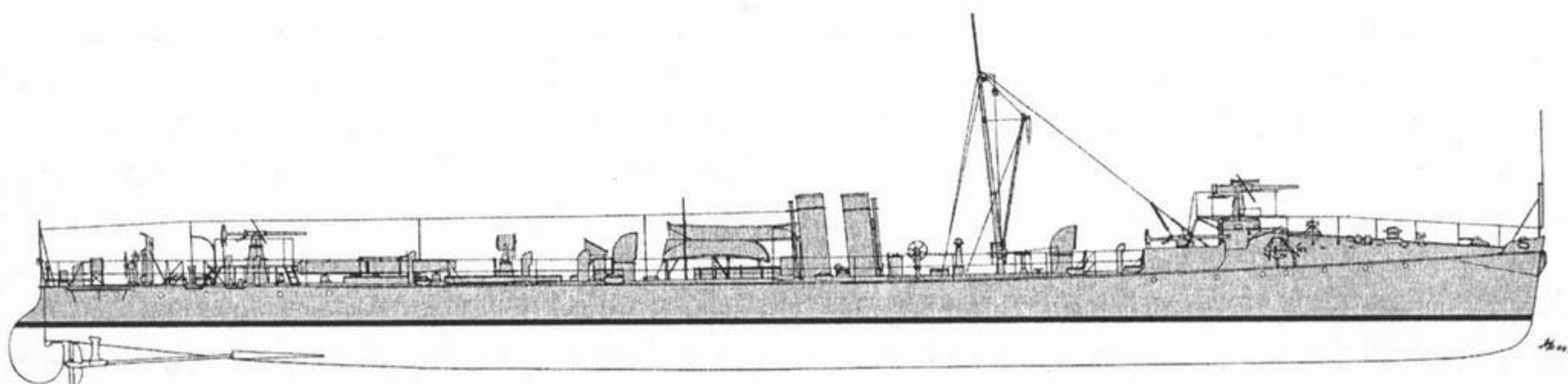
Весной 1892 г. Ярроу, в то время сооружавший на Темзе миноносцы и для Королевского, и для большинства иностранных флотов, уведомил инспектора, контр-адмирала Фишера, что он посетил ряд французских верфей и готов предоставить сведения о новейших быстроходных миноносцах основного оппонента. Если бы инспектор проявил готовность к стремлению получить подобные корабли для британского флота, то он, Ярроу, охотно взялся бы за создание даже намного более быстроходных образцов. Фишер немедленно запросил официальный рапорт об этих французских новинках и представил в Адмиралтейство предложения об основных характеристиках потребных для флота миноносцев, которые должны были превосходить французские. Ярроу предлагал следующие основные параметры: длина 54,9 м, ширина 5,5 м, мощность механизмов 4000 л.с.

Фишер поинтересовался, как Ярроу предполагает называть их. «Это ваша работа» – ответил тот. «Отлично, – сказал Фишер, – мы станем называть их «истребители» [destroyers], раз они предназначены для истребления французских миноносцев». Так новый тип получил наименование «истребитель миноносцев», или позднее, для краткости, просто «истребитель». Были разработаны два проекта, оба имели размерения 54,9 x 5,6 x 1,6 м, водоизмещение 240-260 т («Хэвок») и вооружение из трёх торпедных труб калибра 457 мм, одного 76-мм и трёх 57-мм орудий, но «Хорнет» был оснащён новыми водотрубными котлами конструкции Ярроу и развил 27,3 уз при мощности 4000 л.с., а «Хэвок», получивший локомотивные котлы, дотянул до 26,7 уз при 3500 л.с. и давлении пара 11,6 атм. против 12,7. Самой примечательной особенностью ходовых испытаний обоих этих кораблей было полное отсутствие какой-либо вертикальной вибрации. В феврале 1893 г. «Хорнет» достиг 28-узловой отметки и стал самым быстрым кораблём в мире.

Совет был настолько удовлетворён этими пионерными кораблями, что разместил среди множества частных компаний большое количество заказов, сопровождаемых исчерпывающими чертежами двигательных установок – это последнее решение, однако, было предпринято без ведома Ярроу. Не представляя, как произошла подобная утечка информации, тот дал в газеты объявление о награде в 200 фунтов за сведения о лице, предложившем эти чертежи на продажу. Этот шаг вынудил Адмиралтейство пролить свет на всё дело. Ярроу считал, что Адмиралтейство, передавая в руки его конкурентов полные комплекты чертежей без его согласия, отдаёт им результаты оригинальных разработок и бесценный опыт, которые им не принадлежали. Он, однако, отказывался от финансовой компенсации и боролся ради принципа, и только когда за рассмотрение этого дела взялся Парламент, секретарю флота пришлось публично выразить благодарность Ярроу за его проекты механизмов и отметить факт использования



чертежей в качестве руководства для остальных подрядчиков, уже занятых строительством новых кораблей. Сегодня подобный обмен чертежами является общепринятой практикой и если какая-то компания чем-то жертвует в данный момент, то завтра ей представляется шанс с лихвой пожать обильные дивиденды. Однако в те времена подобная ситуация не раз служила яблоком раздора и в случае орудийных установок, и механизмов, и подводных лодок; Адмиралтейство же всегда отстаивало свою собственную точку зрения, которая формулировалась так: «Если вы не желаете работать совместно с другими компаниями на благо флота, то вам нечего делать на следующем тендере». А поскольку престиж заказов Адмиралтейства слишком много значил для получения заказов из-за границы, фирмам приходилось выбирать между преимуществами, даваемыми подобной работой и перспективой определённых потерь как следствия совместной работы по проекту.



«Хэвок». Внешний вид

Поначалу первые истребители причиняли немало хлопот. Машины и котлы постоянно выходили из строя, на корпусах появлялись следы чрезмерных напряжений, а сами корабли часто и сильно вибрировали. Они были очень мокрыми, очень неудобными, плохо переносили качку — фактически, слишком небольшими и облегчёнными для выполнения тех обязанностей, которые на них возлагались. Постепенно все эти болезни роста были изжиты: водоизмещение увеличилось, а полубак пришёл на смену карапасной палубе в носу. Позднее принятие турбинных механизмов и нефтяного отопления котлов при параллельном переходе в конструкции корпусов на сталь повышенного сопротивления дало гораздо более удобные и надёжные корабли с превосходными мореходными качествами.

Хотя изначальным предназначением истребителей, с их более высоким ходом и сильной артиллерией, было уничтожение неприятельских миноносцев, их торпедное вооружение предполагало использование новых кораблей и для проведения торпедных атак. Когда же традиционные малые миноносцы устарели, к истребителям перешла их роль торпедоносцев — так они выросли в серьёзную опасность для линейных кораблей, что потребовало от последних дальнейшего совершенствования методов защиты.



### Агитация за линкоры умеренных размеров

В 1892-1893 гг. характеристики «соверенов» и перспектива дальнейшего роста водоизмещения на линкорах следующей серии («Маджестик») привели к агитации и на флоте, и в политических кругах за уменьшение их размеров и стоимости. Либералы по вполне традиционным причинам были настроены против любого увеличения расходов на флот, а крупные линкоры подразумевали и большие траты. Что же касается моряков, то у многих наступила понятная реакция против слишком больших орудий, которые в значительной степени определяли размеры своих кораблей-носителей; в самом же Адмиралтействе был поднят вопрос, нельзя ли посредством уменьшения скорости хода и запаса угля создать более экономичный тип броненосца.

В значительной степени вопрос о размерах вырос из дискуссии о наилучшей форме защиты торговых путей и поражения концепции каперства, которую отстаивала французская «Молодая школа». Для поддержания свободного торгового судоходства в Ла-Манше требовались отнюдь не индивидуальные, а коллективные усилия, и вот на заседании Совета 2 декабря 1892 г. прозвучало предложение о постройке нескольких линкоров с ограниченной скоростью и запасом угля для использования их только в зоне Канала или у ближнего побережья метрополии. И наступательные, и оборонительные качества этих кораблей, в виду необходимости противостоять самым современным русским и французским кораблям, следовало сохранить на должном уровне, так что они должны были стать броненосцами береговой обороны совершенно нового, до этого ещё небывалого типа, полностью отличного от кораблей ошибочных концепций, созданных во времена переходного периода.

По этому вопросу Уайт представил Совету меморандум и, взяв в качестве отправной точки «Ройал Соверен», продемонстрировал, что статьями экономии могут стать: во-первых, корпус (включая защитную палубу), во-вторых, механизмы и, в-третьих, системы. Приняв скорость полного хода на 4-часовом испытании при нормальной тяге 14 узлов (против прежних 16,5), получили устойчивый ход в море в 12 уз и экономию 60 тыс. фунтов стерлингов. Это достигалось запасом угля в ямах на семь дней пути 10-узловым ходом, или порядка 1600 миль дальности плавания с учётом расхода 80 т угля на другие корабельные нужды. Эти цифры, как полагал Уайт, являлись достаточным объяснением мнения, которого всегда придерживалось Адмиралтейство, что постройка кораблей с небольшим ходом, сравнительно с их современниками за границей, не оправдывается экономией, достигнутой такой ценой.

В другом меморандуме, датированном 5 декабря 1892 г. и озаглавленном «О характеристиках и размерах линейных кораблей» он рассматривал вопрос с общей точки зрения, давая обзор требований сторонников кораблей умеренных размеров конкретных типов, способных нанести поражение, по их мнению, более крупному линкору:

«Общая идея, лежащая в основе всех этих предложений, заключается в том, что даже на самом большом корабле значительные площади борта и надстроек не бронированы и уязвимы для воздействия артиллерийского огня орудий вспомогательного калибра с быстродействующими затворами и снарядами с большим количеством сильной разрывной начинки. Помимо этого, даже при спокойном состоянии моря углубление поясного бронирования ниже ватерлинии невелико, так что даже умеренный угол крена или изменение уровня ватерлинии вследствие движения волн могут обнажить незащищённую обшивку борта, через которую, пробив её, случайные снаряды попадут прямо в жизненные части корабля.



Исходя из этих фактов нас убеждают, что потребность в огромных орудиях, способных пробивать броню, совершенно отпадает, что умеренным калибрам (9,2" или, как максимум, 10") уже нет альтернативы. Скорострельные пушки калибром 6" и менее, как полагают, будут составлять основу вооружения. Для минимизации риска потери при атаке на одном корабле подобных орудий следует устанавливать как можно меньше. Поскольку же броневая защита, как следует из фактов, приведённых выше, обладает ограниченной ценностью, то, мол, можно обойтись вовсе без неё, или же свести бронирование к совершенному минимуму — как по протяжённости, так и по толщине.

Фундаментальные затраты на несколько огромных линкоров с тяжёлыми орудиями, защищёнными мощной бронёй, с концентрацией значительного веса бронирования в нескольких районах корпуса — всё это можно пустить на создание значительно большего числа менее крупных кораблей, каждый из которых, как рассуждают, будет не менее устойчив от атаки из-под воды, чем большой корабль. Объединённые действия этих небольших кораблей против меньшего числа их более крупных противников, согласно мнению сторонников первых, практически наверняка обеспечат им победу. Может быть, несколько небольших линкоров и будет потеряно, однако их значительное количество послужит хорошим запасом против подобной потери, и оставшиеся всё ещё будут образовывать силу, достаточную для скоординированных атак с разных направлений. Подобные атаки, как полагают, будут самыми непростыми для отражения для командиров более крупных, но менее многочисленных судов, а сочетание таранных и торпедных ударов, помноженное на количество нападающих, неизбежно произведёт всесокрушающий эффект.

Для многих случаев, не говоря уже об эскадренном бое — таких, как прикрытие береговой линии, или патрулирование определённого морского района — увеличение численности боевых единиц обеспечит неоценимые преимущества. При значительном числе кораблей во флоте небольшие соединения будет возможно выделять из состава главных сил без серьёзного ослабления мощи последних. Короче говоря, увеличение численности боевых единиц является предпочтительным как с точки зрения концентрации, так и распределения морской мощи в соответствии с необходимостью момента; в использовании подобных сил есть определённая эластичность, недостижимая при большем числе более крупных кораблей, построенных с привлечением тех же самых капитальных расходов».

Изложив с полной прямоотой аргументы в пользу меньших размеров, Уайт переходил к объяснению своих возражений. С точки зрения поддержания в море требуемого хода и в качестве устойчивой орудийной платформы корабль более крупных размеров был предпочтительнее. Подобный корабль с меньшей долей вероятности мог быть выведен из строя единственным роковым ударом — артиллерийским или торпедным попаданием, или же в результате тарана. Большие броненосцы несут всю свою огромную ударную мощь как единое целое, что даёт им возможность производства сокрушительной сосредоточенной атаки; огонь их тяжёлых орудий с превосходно защищённых позиций может продолжаться до любого потребного момента, что даёт ему наибольший эффект, они даже могут вести бой, используя только своё вспомогательное вооружение. Корабли умеренных размеров неспособны нести надёжно забронированные тяжёлые орудия, которые только и способны пробивать толстую броню,



а разрушение их незащищённых надстроек произойдёт намного быстрее при соединённом действии и крупнокалиберных, и вспомогательных орудий.

Возвращаясь к рассмотрению тактической стороны дела, он отмечал, что многие из наиболее авторитетных тактиков флота рассматривали гипотетическую концентрированную атаку нескольких небольших броненосцев на один крупный как практически невозможную, поскольку в процессе подобных действий они оказывались перед лицом возможности столкнуться, или даже протаранить друг друга.

«В сражении главных сил подобная опасность будет ещё большей. В случае 7-8 больших линкоров, которым противостоят 20-30 менее крупных противников, сложность сосредоточенной атаки, даже в её начальной фазе, будет весьма значительной, а по мере её развития – практически невозможной. В то время как несколько крупных линкоров смогут действовать совместно и сосредоточенно против любой избранной части колонны малых броненосцев, аналогичный манёвр стаи небольших судов останется невыполнимым... и малые броненосцы подвергнутся гораздо большему риску быть уничтоженными поодиночке своими крупными противниками».

Лорд Брассей, кептэн Эрдли-Уилмот и ещё некоторые были сторонниками типа 9500-тонного корабля, которых за цену восьми «Ройал Соверенов» можно было построить целых 12. Подобный корабль, как показывал Уайт, может достичь уровня большого броненосца в части скорости хода, остойчивости и дальности действия, но его менее тяжёлые орудия и более тонкая броня стали бы чрезмерной платой за четыре лишних тарана и 24 торпедных трубы. Эти корабли были бы определённо слабее, чем первоклассные русские или французские броненосцы, в то время как «соверены» всё ещё обходились дешевле своих равноценных оппонентов с континента.

«Атака тараном и торпеда эффективны лишь в ближнем бою. Атака орудийным огнём и защита против него сегодня возможны на значительных дистанциях. Согласно общему мнению, артиллерия продолжает оставаться важнейшим оружием морского боя, а своего наивысшего развития она может достигнуть только на крупных кораблях. Адекватная защита против огня тяжёлых орудий на линкорах, находящихся в построении сегодня, достижима только для больших кораблей. Прямые рассуждения о наибольшей толщине брони неправильны... на самом деле вопрос заключается, в общем, в том, какие значения скорости, дальности плавания, вооружения и защиты должен получить линейный корабль, призванный стать типовым боевым кораблём флота, созданного для того, чтобы противостоять всем другим кораблям, уже построенным или ещё строящимся».

«Умеренные размерения» в трактовке требований 1893 г. соответствовали характеристикам самых крупных кораблей двадцатилетней давности, а корабли 1893 г., в свою очередь, имели весьма скромные размеры по сравнению с линкорами, появившимися двадцатилетие спустя. Независимо от времени, когда поднимался подобный вопрос – в викторианскую эпоху, правление Эдуарда VII или наследовавшего ему Джорджа V – аргументы как за, так и против всегда оставались прежними и то, что писал Уайт, вполне могло быть использовано в качестве доводов за линкоры умеренных размеров как в начале 90-х, так и сорок лет спустя.



**«Морская паника» 1893 г. и программа Спенсера.****Класс «Маджестик»**

В заявлении по поводу Акта о морской обороне лорд Гамильтон особенно подчеркнул, что постройку новых кораблей, предпринятую в этой связи, следует рассматривать не как разовый «нажим на газ», необходимый для выхода на передовые позиции, а как начало неуклонного, год за годом, накопления морской силы посредством следующих одна за другой программ, сочетающих все требования к будущему флоту. Новому руководству флотом он оставил меморандум, в котором показывал, что именно его Совет рассматривал в качестве программы-минимума по новому кораблестроению и что следует делать в первую очередь — эта программа подразумевала начало постройки трёх линкоров в 1892 г. и ещё двух в 1893.

В 1892 г. был заложен лишь «Ринаун» и, когда уже становилось ясно, что и в 1893 г. не произойдёт закладки новых килей, общественное мнение дало быструю реакцию. Бересфорд вновь привлёк внимание к проблеме слабости крейсерских сил и в обращении к Лондонской коммерческой палате, озаглавленном «Защита торгового флота в войне», запросил 25 млн. фунтов, распределённых на 3,5 года. Вице-адмирал Коломб в журнале Соединённых служб поддержал этот шаг, а в печати появились письма и статьи морских офицеров. Гамильтон возбудил вопрос в Парламенте и связал правительство обещанием выполнить эти требования.

В 1889 г. правительство Солсбэри выжидало, пока его убедят в необходимости значительного увеличения расходов на флот и пока, для оправдания необходимости принятия Акта о морской обороне, усилится общественное мнение. В 1893 г. кабинет Гладстона рассматривал урезание оборонных расходов как моральный акт, и для обращения его к выполнению прямых обязанностей потребовалось решительное принуждение. В начале ноября 1893 г. Спенсер попросил Уайта подготовить заключение о предполагаемой стоимости новых кораблей на ближайшие пять лет, с датами закладки и ввода в строй кораблей, которые следует построить в ответ на французскую программу, инициированную адмиралом Жерве — она включала заказанные в январе 1893 г. линкоры «Бувэ», «Шарлемань», «Голуа» и «Сен-Луи».

Ситуация, для предотвращения которой предпринимался этот шаг, должны были создаться к 1896-1897 гг. К 1894-1895 гг. 19 британским линкорам 1-го класса должны были противостоять 10 французских и три русских, поскольку несколько кораблей, состоявших в списках на 1889 г., были переведены во вторую линию. Но с учётом кораблей, достраивающихся на плаву или находящихся на стапелях в высокой степени готовности, Франция и Россия существенно укрепляли свои позиции, если только Англия не производила новых закладок в 1894 г. В течение 1896 г. обе они наверняка достраивали шесть броненосцев, что практически уравнивало их объединённый линейный флот с британским, если бы «Ринаун» и два корабля, предназначенные к закладке, вступали в строй позднее их. Помимо линкоров 1-го класса Франция располагала четырьмя мощными кораблями серии «Бувинэ» (числившимися во 2-й линии) и Россия также могла выставить нечто подобное.

По расчётам Уайта, в течение 1894-1896 гг. следовало заложить, по крайней мере, шесть линкоров 1-го класса, с окончанием их в 1898 г. — это был минимум, позволявший Королевскому флоту сохранять паритет с объединённым франко-русским.

В послании Гамильтона парламенту говорилось, что «с точки зрения грядущих критических лет немедленное и значительное дополнение [новых кораблей] к составу флота совершенно необходимо», на что Гладстон ответил с поправкой, подразумевающей задержку любых подобных действий: «Я могу позволить себе



заверить Парламент в ответственности правительства за то, что ни Парламент, ни страна не будут находиться в сложившейся ныне ситуации, когда будет иметь место хоть самая небольшая опасность для Британии утратить своё могущество». А сэр У.Харкорт из министерства финансов, ссылаясь якобы на профессиональных консультантов из Адмиралтейства, заявил, что существующее состояние флота является удовлетворительным – оба они избегли любых ссылок на «грядущие критические годы».

Лорд Спенсер немедленно опротестовал оба заявления, не ожидая подвоха со стороны морских лордов, но те предупредили об уходе, если их к их совету не прислушаются (тогда ими были адмирал Ф.Ричардс, контр-адмиралы У.Керр и Дж.Фишер, кептэн Г.Ноэл). Оказавшись лицом к лицу с перспективой политического кризиса, правительство либералов перед лицом надвигающейся бури было вынуждено свернуть паруса. У.Харкорт пришлось взять свои слова обратно, а Ф.Ричардс денонсировал заявление премьера, как «непонимание между кажущимся и реальным равновесием сил флота, занимающего невыгодное стратегическое положение».

Тогда первый лорд представил проект кораблестроительной программы на 1893-1898 гг., которую кабинет принял с явной неохотой, однако перед угрозой ухода всех морских лордов ситуация не имела альтернативы – проект надо было принимать. Всю славу проведения этой программы через Парламент следует воздать лорду Спенсеру, несмотря на противодействие его коллег и все препоны, чинимые враждебной и влиятельной частью либеральной партии. В результате увеличение морского бюджета стало во многом причиной отставки Гладстона, а сэру Харкорт, как казначею, для изыскания необходимых средств на оборону пришлось увеличить налог на наследство, против чего он лично возражал.

Вот полный состав программы Спенсера, принятой 8 декабря 1893 г.:

- 7 линейных кораблей класса «Маджестик»,
- 2 крейсера класса «Пауэрфул»,
- 6 крейсеров 1-го класса («Диadem»),
- 12 крейсеров 2-го класса («Талбот»),
- 4 крейсера 3-го класса («Пелорус»),
- 6 крейсеров-таранов,
- 7 торпедных канонерских лодок,
- 2 шлюпа,
- 82 истребителя,
- 30 миноносцев,
- 1 плавбаза миноносцев.

Общей стоимостью 31 млн. фунтов стерлингов, распределённых на пять лет.

|                | Место<br>постройки | Заложен          | Спущен<br>на воду | Введён<br>в строй | Стоимость,<br>ф. ст.   |
|----------------|--------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| «Маджестик»    | Портсмут           | февраль 1894     | 31 января 1895*   | декабрь 1895      | 916 382 (орудия 70100) |
| «Магнифицент»  | Чатем              | 18 декабря 1893  | 19 декабря 1894*  | декабрь 1895      | 909 789 (орудия 70100) |
| «Ганнибал»     | Пембрук            | 1 мая 1894       | 28 апреля 1896    | апрель 1898       | 906 799 (орудия 57360) |
| «Принс Джордж» | Портсмут           | 10 сентября 1894 | 22 августа 1895   | ноябрь 1896       | 895 504 (орудия 70100) |
| «Викториес»    | Чатем              | 28 мая 1894      | 19 октября 1895   | ноябрь 1896       | 885 212 (орудия 70100) |
| «Юпитер»       | Клайдбэнк          | 26 апреля 1894   | 18 ноября 1895    | май 1897          | 902 011 (орудия 65640) |
| «Марс»         | «Лэрдз»            | 2 июня 1894      | 30 марта 1896*    | июнь 1897         | 902 402 (орудия 61950) |
| «Цезарь»       | Портсмут           | 25 марта 1895    | 2 сентября 1896   | январь 1898       | 872 474 (орудия 64420) |
| «Илластриес»   | Чатем              | 11 марта 1895    | 17 сентября 1896  | апрель 1898       | 894 585 (орудия 76291) |

\* всплыли в доке



|                         |   |
|-------------------------|---|
| Размерения, м           | 118,9 x 22,9 x 8,08/8,38  |
| Водоизмещение, т        | в нормальном грузу: 14560 («Цезарь») – 14890 («Юпитер»)<br>в полном грузу: 15730 («Цезарь») – 16060 («Юпитер»)  |
| Вооружение              | 4 12"/35 (80 выстрелов на ствол)<br>12 6"/40 (300 выстрелов на ствол)<br>16 76-мм (12-фунтовых, 300 выстрелов на ствол)<br>12 47-мм (3-фунтовых, 500 выстрелов на ствол)<br>5 457-мм торпедных аппаратов (4 подводных, 1 надводный в корме)<br>(полный вес вооружения 1580 т, включая столы установок и прикрытия орудий)   |
| Броня (гарвеевская), мм | пояс в середине 229, траверзы 356 (носовой) и 305 (кормовой), барбеты 356-178, щиты орудий 254, казематы 152, палубы 102-76-64, боевые рубки 356 и 76<br>(вес брони 4535 т – 30,4 % водоизмещения)  |
| Механизмы               | «Маджестик» – «Виккерс»; «Викториес» – «Хоуторн»;<br>«Магнифишент», «Илластриес» – «Пенн»; «Юпитер» – Клайдбэнк;<br>«Ганнибал» – «Харлэнд энд Вульф»; «Марс» – «Лэрдз»; «Принс Джордж» – «Хамфрейз энд Теннант»; «Цезарь» – «Модслей»<br>два комплекта трёхцилиндровых инвертных тройного расширения, мощность 10000 л.с., скорость хода 16,1 уз, (при форсированном дутье 12000 л.с./17 уз при 106 об/мин),<br>8 цилиндрических односторонних котлов, давление 10,9 атм.<br>два четырёхлопастных винта, диаметр 432 мм |
| Запас топлива, т        | 900/1900 (плюс 400 т нефти на всех, кроме «Юпитер» и «Илластриес»)  |
| Экипаж, чел.            | 672   |

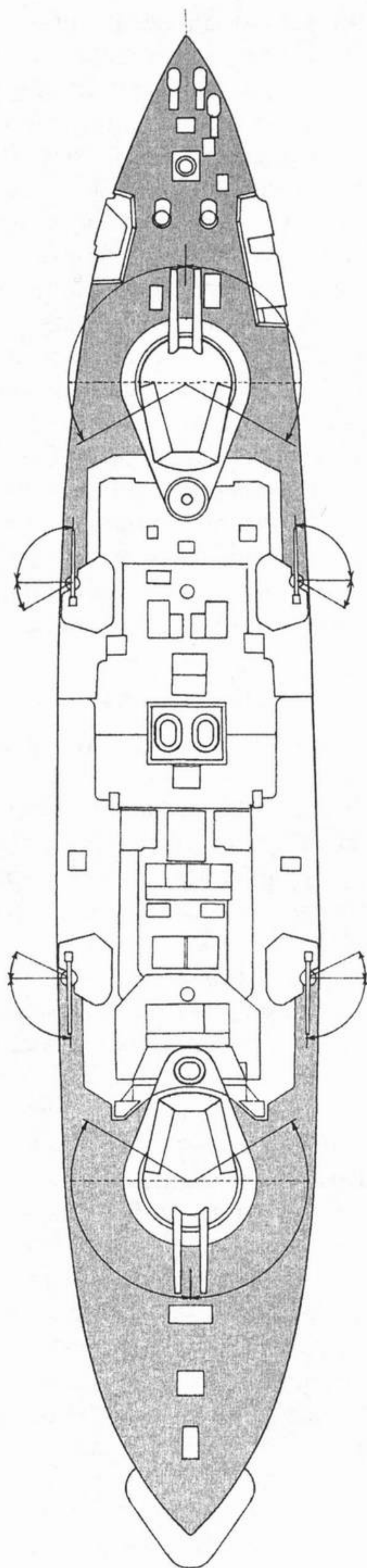
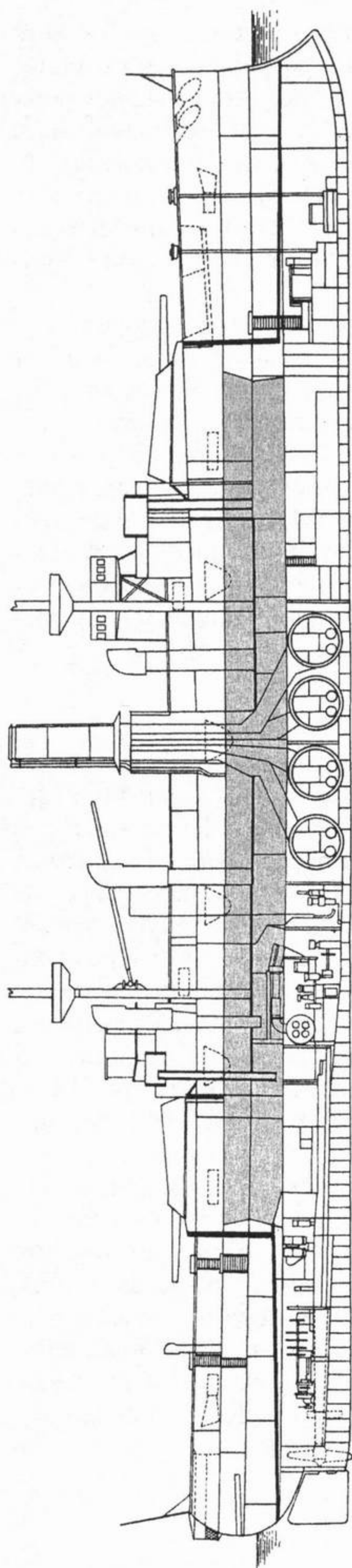
Позднее количество крейсеров было уменьшено, «диадемы» отнесены на более поздний срок, а количество «талботов» сокращено до девяти. К постройке крейсеров-таранов («Аррогант») приступили в 1895 г.

«Маджестики», построенные самой многочисленной серией за всю историю линкоростроения, ознаменовали возврат к 12" калибру, став при этом последними броненосцами с овальными барбетами и, самое главное, определили принципиальный конструктивный стандарт, который с теми или иными модификациями служил основой для всех последующих линкоров Уайта.

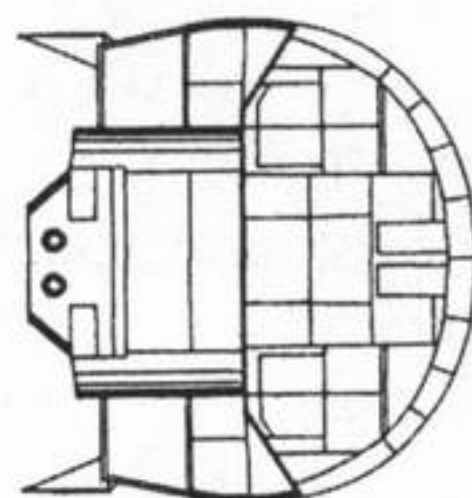
Идеи Уайта нашли своё полное выражение именно в «маджестиках», которые стали самым превосходным образцом тогдашней военно-морской архитектуры. В проекте он полностью реализовал преимущества гарвеевской брони и новых проволочных 12" орудий – оба этих новшества дали существенную экономию нагрузки, одновременно повысив эффективность конструкции в целом. «Запас Совета» с этих пор отменялся; вместо него в состав водоизмещения вводились резервные 200 т. Если бы прежний показатель был сохранён, он дал бы 500 т запаса нагрузки, но поскольку этот вес приходилось нести при заданной скорости и осадке, это должно было вызвать прибавку в водоизмещении не менее 1000 т. Уайт отмечал, что «Маджестик» должен был иметь не узкий пояс, а «бронированную стену» высотой 2,9 м над ватерлинией, и если бы в крайнем случае к его водоизмещению прибавилось ещё порядка 400 т, осадка увеличилась бы только на 0,2 м; соответственно, смысл прежнего «Запаса Совета», как меры для недопущения понижения верхней кромки применявшегося до этого узкого пояса по ватерлинии на кораблях предшествующего десятилетия, теперь начисто исчерпывался.

В исходном проекте резерв нагрузки был найден в увеличении осадки с 8,38 м до 8,48 м при водоизмещении в 15000 т, в действительности же оказалось возможным уменьшить его до 14900 т, сохранив первоначальное значение осадки.

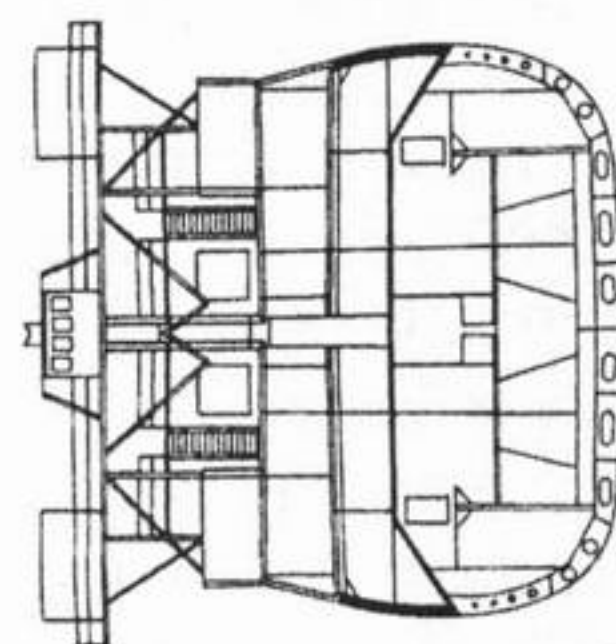




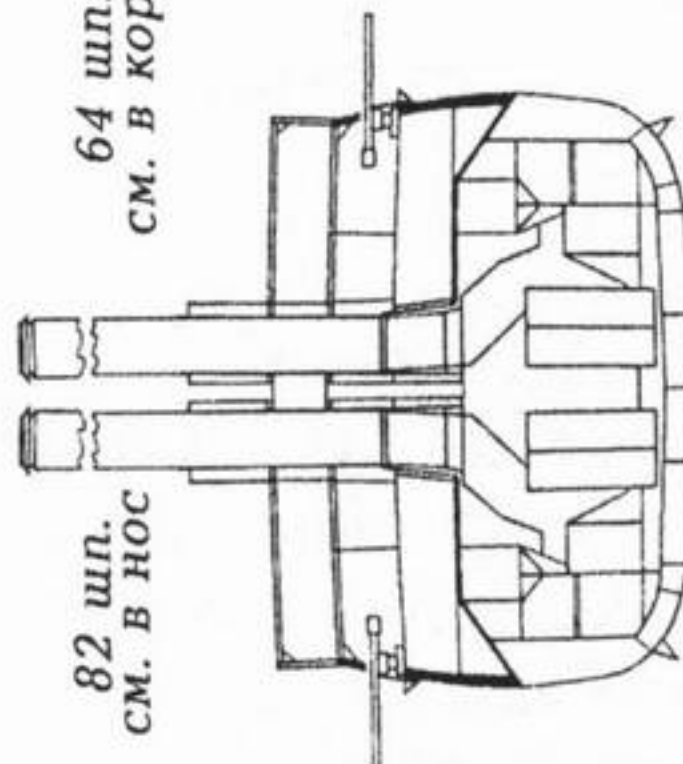
36 шп.  
см. в корму



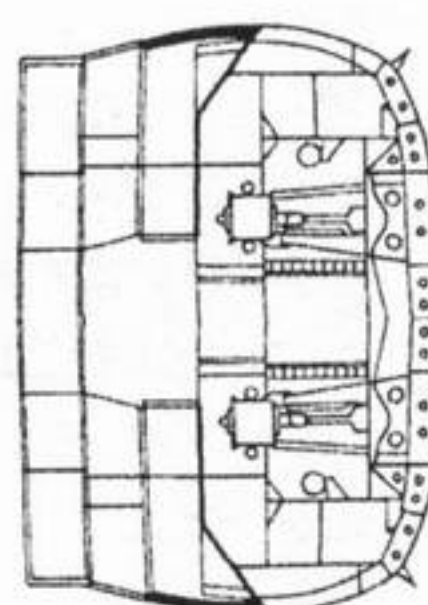
64 шп.  
см. в корму



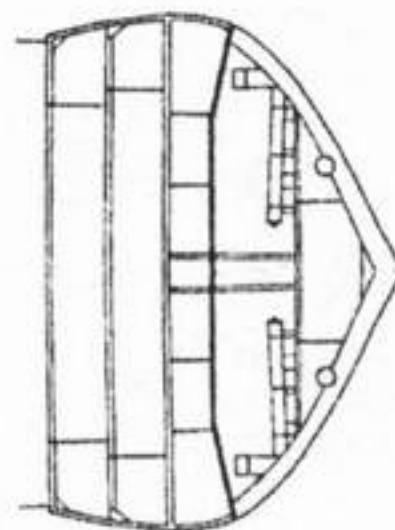
82 шп.  
см. в нос



112 шп.  
см. в нос



152 шп.  
см. в нос



«Маджестик». Общее расположение корабля



### Общие особенности

В части общей конструкции «Маджестик» представлял собой «Ринаун» с 12" артиллерией, дополнительными средними орудиями и более толстой бронёй и, хотя был всего на три метра длиннее последнего, производил эффект намного более тяжёлого корабля из-за своего более внушительного рангоута, придававшего ему поистине благородный силуэт. Однако заваленные внутрь, как на «соверенах», борта представляются довольно сомнительной ценностью, поскольку они уменьшали плавучесть, в то время как метацентрическая высота и так была невелика, хотя имеющий пояс брони в 229 мм поверх главного пояса по ватерлинии, «Маджестик», несомненно, не столь был подвержен риску скорой потери начальной устойчивости, как его предшественник с тонкими бортами.

На всех кораблях серии кроме трёх, заложенных последними, носовой мостик огибал основание фок-мачты, так что боевая рубка была гарантирована от заваливания её обломками как следствия боевых повреждений. К моменту же постройки трёх последних броненосцев риск одновременного повреждения и мостика, и мачты был признан опасным, и штурманскую рубку на них перенесли ближе к носу. Переговорные трубы из боевой рубки на мостик при новом решении получили более простое устройство. «Маджестик» и «Магнифицент» на протяжении нескольких лет несли лёгкие стены шестового типа, являвшиеся продолжением топа мачт, вместо полноценных стенок, а у «Марса» полка противоторпедной сети располагалась ниже орудийных портов на средней палубе – это решение впоследствии было реализовано и на остальных линкорах серии.

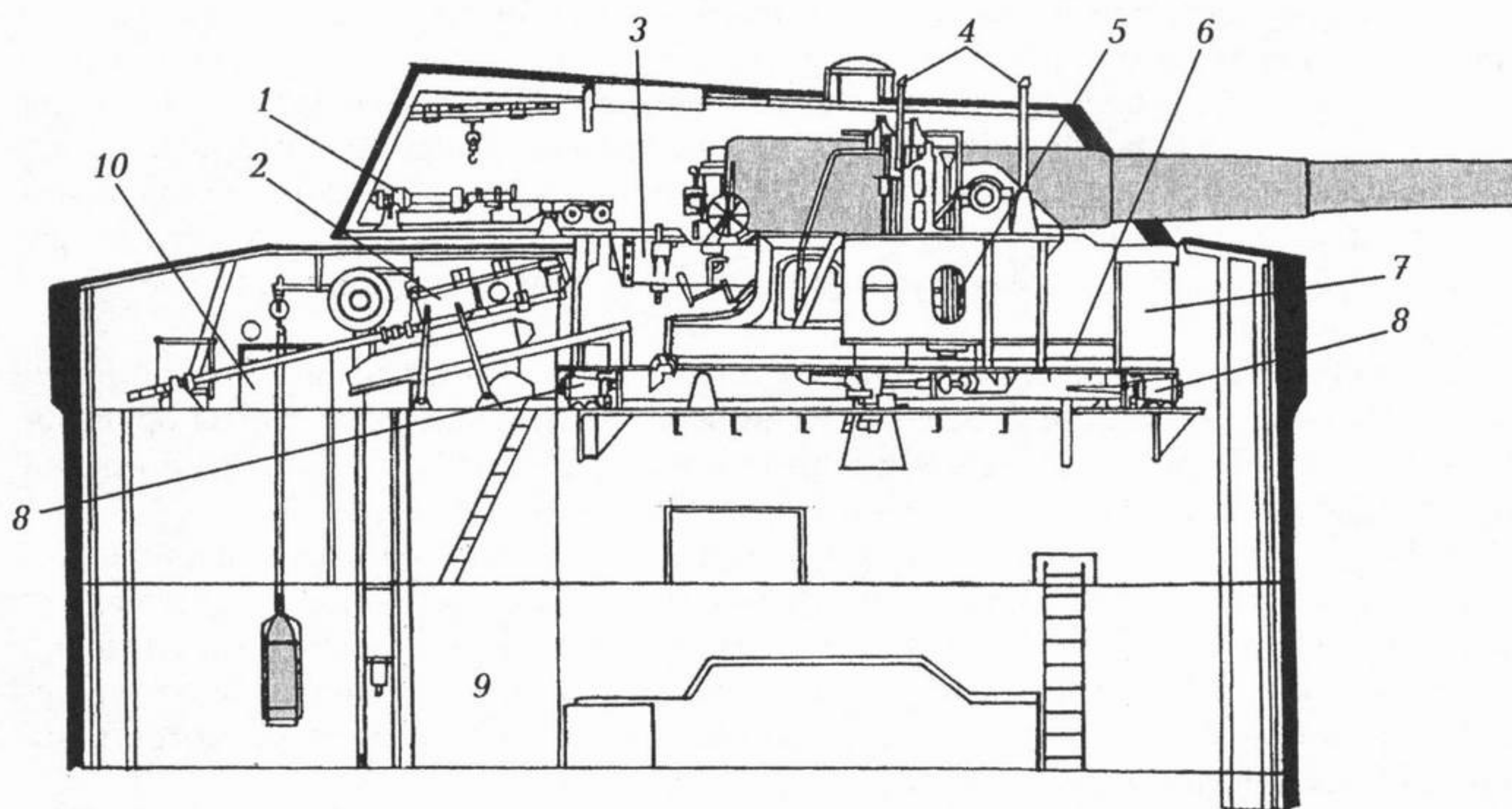
### Вес корпуса

И «соверены», и «маджестики» всегда считались исключительно прочными и добротно построенными кораблями – особенно первые. Это отчасти происходило вследствие практики оснащения линкоров устройствами особо прочными и тяжёлыми по сравнению с крейсерами, так что их стали расценивать как удачноеместилище для тяжёлого оборудования любого сорта. В результате «соверены» заметно страдали от подобного экстравагантного подхода и вес корпусов кораблей, построенных частными компаниями, достигал 5700 т против 5340 т у исполненных на собственных верфях Адмиралтейства, в то время как проектом отводилось на это лишь 4850 т. В то время как прилагались все усилия, чтобы завершить «Маджестик» и «Магнифицент» в рекордно короткие сроки, с особой тщательностью вёлся учёт веса конструктивных элементов, в отношении которых строителю давалась относительная свобода выбора: результатом стало то, что «Маджестик» получил корпус, вес которого составлял 5717 т против 5650 т по проекту. У кораблей, строящихся на частных верфях, надзор не был столь строгим, так что самый тяжёлый из их корпусов «потянул» на 6030 т.<sup>10</sup> Соревнование за более скорое окончание при строительстве первых двух кораблей было настолько острым, что на опережение графика поставки материалов совершенно не обращали внимания, и даже потворствовали этому. Ч. Бересфорд, тогда кэптен резерва паровых кораблей в Чатеме, оставил об этом такие строки: «В 1893-1894 гг. «Магнифицент» строился в Чатеме, который соперничал с Портсмутом, где строился «Маджестик». И зачастую, когда «Магнифицент» получал от контрагента броневые плиты в избыточном количестве, излишек которых мог пойти на «Маджестик», их придерживали, что позволяло нам выйти вперёд».

### Вооружение

Переход от прежних 13,5" орудий к новым в 12" позволил сэкономить около 140 т, пошедших на увеличение числа вспомогательных орудий с 10 до 12 и замену 57-мм пушек на 76-мм, количество которых довели до 16. Помимо этого, ору-





«Маджестик». Барбетная установка 12" орудий

1 — механизмы ручного заряжания; 2 — подача; 3 — компрессор; 4 — прицелы; 5 — привод вертикального наведения 12" орудий; 6 — привод горизонтального наведения поворотного стола установки; 7 — поворотный стол установки; 8 — ролики погона; 9 — шахта подачи; 10 — кранец для снарядов, изготовленных к заряданию.

дийные установки новой конструкции, спроектированные в Элзвике, также обеспечили экономию в весе, что дало возможность оснастить 12" орудия, кроме гидравлического, ещё и ручным приводом; броневые прикрытия поверх барбетов получили более надёжную защиту. Новое скреплённое проволокой 12" орудие в 35 калибров длиной весило 46 т и выбрасывало 390-кг снаряд, способный пробить железную плиту в 840 мм с дистанции 900 м.

Конструкция установок «Маджестика» и «Магнифичента» несколько различалась в деталях, но устройство механизма подачи было единым. Зарядание производилась из фиксированного поста в диаметральной плоскости, с тыльной стороны барбета, где располагалась прямоугольная в плане шахта подачи боезапаса. Поднятые вверх, снаряды и заряды перемещались направо и налево от подачной трубы и далее досылались в орудия гидравлическими прибойниками, занимавшими фиксированное положение под углом  $+13,5^\circ$ . Для восьми выстрелов на каждое орудие предусматривалось зарядание на любом угле поворота башни; эти снаряды помещались в индивидуальные кранцы в тыльной части поворотного стола, а заряды поднимались по шахте, параллельной оси вращения установки. Небольшие гидротолкатели в задней части рабочего отделения использовались для досылания этих выстрелов. Темп ведения огня составлял три выстрела в четыре минуты.

На «Цезаре» и «Илластриесе» в конструкцию 12" установок внесли весьма важное усовершенствование — оно основывалось на идее, реализованной компанией «Армстронг» в проекте установок для итальянского «Ре Умберто» (1887). Неподвижные зарядные посты и тяжёлые грушевидные барбетов были заменены цилиндрическим барбетом и устройством зарядания на любом угле поворота башни. Зарядный пост располагался в самом боевом отделении, а в поворотном столе была предусмотрена выгородка, где находились 24 снаряда; здесь же были два гидроприбойника орудий. Фиксированная центральная подачная труба поднималась от погребов боезапаса в это промежуточное отделение. Зарядание теперь производилось на любом угле поворота установки, но по-прежнему при орудиях, поднятых до  $13,5^\circ$ .



Так впервые произошёл разрыв в прямой цепи доставки боеприпасов к орудиям, сделав намного более безопасным весь процесс подачи и заряжания. Нововведение также позволило увеличить темп ведения огня. Имелся гидропривод вертикального наведения орудий, стволы со станками были сбалансированы относительно цапф в положении наката. Эта установка и барбет стали базовой моделью для последующих проектов как в британском, так и в других флотах до тех самых пор, пока двухорудийные установки не начали вытесняться трёх- и четырёхорудийными.

Толщина броневой защиты барбетов равнялась 356 мм выше нижней палубы и 178 мм ниже неё (за бортовым бронированием); наклонные плиты броневоего прикрытия боевого отделения имели толщину 254 мм. Отстояние осей орудий от ватерлинии составляло – носовой башни 8,23 м и кормовой 7,0 м.

Восемь из 12 6" орудий были установлены на средней палубе со всеми вытекающими из подобного размещения неудобствами в свежую погоду – решение, характерное, несмотря его многочисленные недостатки, как для всех кораблей Уайта, так и большинства их зарубежных современников. Лишь с середины Первой мировой войны подобное расположение начали подвергать пересмотру и устанавливать орудия палубой выше.

По четыре 76-мм пушки с каждого борта располагались на верхней палубе в надстройке между казематами 6" орудий, ещё по четыре с борта были установлены ярусом ниже, на средней палубе в оконечностях. 12 47-мм пушек стояло на боевых марсах. Подача боезапаса для всех этих орудий производилась по продольным коридорам под броневой палубой, соединявшим носовые погреба с кормовыми, затем далее по вертикальным шахтам в палубы и казематы. Впоследствии устройства подачи к 6" орудиям были оснащены электроприводами.

Примечательно, что в 1915 г. с «Марса», «Магнифичента», «Илластриеса» и «Викториеса» были демонтированы 12" башни, которые пошли для вооружения серии новых тяжёлых мониторов. Параллельно с переносом механизмы этих установок подвергли переделке для придания орудиям большего угла возвышения – результатом стало увеличение дальности до 105 км<sup>1</sup>.

Общий запас торпед калибра 457 мм для подводных бортовых и одной кормовой надводной трубы составлял 17 шт.; помимо этого имелось четыре 356-мм торпеды для действия со штатных паровых катеров.

Поскольку прежний порох в новых 12" орудиях заменили кордитом, вес заряда теперь составлял только 76 кг против 134 кг в орудиях предшествующего типа. Это позволило сохранить вес боезапаса главного калибра, несмотря на применение металлических пеналов для хранения зарядов, в тех же пределах: его вес на «Маджестике» составлял 335 т против 300 т на «Энсоне». Заряды из кордита уменьшенного, против прежнего, веса были также приняты для вспомогательной артиллерии, что дало возможность увеличить количество боезапаса 6" орудий с 200 до 300 выстрелов на ствол.

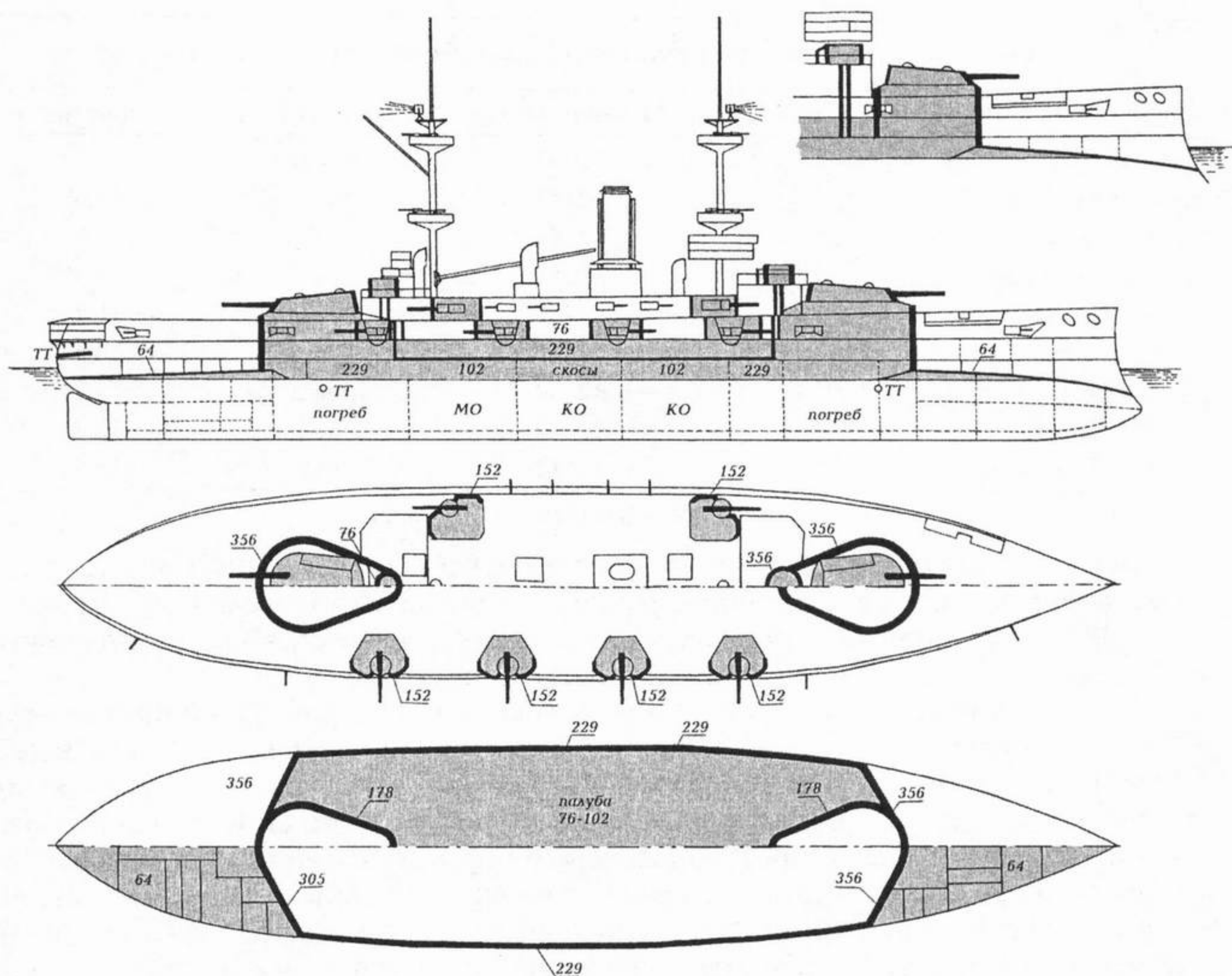
### Броневая защита

Как можно видеть, в этих кораблях Уайт вернулся к концепции Рида, в соответствии с которой значение бронирования борта вдоль нижней палубы для защиты остойчивости в бою имело не меньшее значение, чем защита жизненных частей – машин, котлов и погребов боезапаса. Однако, выделяя достоинства принципа использования брони для поддержания остойчивости, Рид упирал на естественность подобного подхода, но на самом же деле был вынужден идти на бронирование бортов толстыми плитами по ватерлинии лишь потому, что при пробитии единой цитадели существовал риск выхода из строя обеих башен. В проекте «Маджестика» Уайт смог обеспечить приемлемую безопасность ватерлинии, скомбинировав пояс со скосами броневой палубы и широкими угольными ямами позади



него, так что оказалось экономически возможным противостоять эффекту огня вспомогательных орудий по тем участкам, которые ему до этого ещё не подвергались [Выделено автором. – Ред.]. Что же касается тяжёлых орудий, то они находились в своих отдельных барбетах в полной безопасности.

Первый шаг к равной защите ватерлинии и нижней палубы был сделан на «Ринауне». В проекте «Маджестика» оба броневых пояса уже имели одинаковую толщину, что давало цитадель из 229-мм брони высотой 4,9 м на протяжении 67 м середины корабля, которая замыкалась на барбеты траверзами толщиной 356 мм в носу и 305 мм в корме. Внутри этой цитадели проходила «вторая линия обороны» в виде выпуклой защитной палубы со скосами 102 мм толщиной под углом  $40^\circ$  к нижней кромке пояса (в плоской части толщина палубы составляла 76 мм). За пределами цитадели эта палуба, уже толщиной 64 мм, простиралась до самых оконечностей, где единственной защитой борта была только его обшивка толщиной 12,7 мм. Однажды на Мальте патрульный катер случайно протаранил «Илластриес» и пробил эту его «мягкую оконечность»; подводную часть всех «маджестиков» после этого случая обшили деревом – для предотвращения подобного унижения впредь. Однако поскольку такая обшивка вела к увеличению ширины и давала дополнительную остойчивость (как в случае с «Султаном»), эту меру расценивали и как свидетельство, что все девять броненосцев не были совершенны в данном аспекте – такого позора эти прекрасные мореходные корабли никогда бы не пережили!



«Маджестик». Схема распределения броневой защиты



Общий вес брони, за исключением казематов, составлял 4055 т (сравнительно с 4050 т «Ройал Соверена»), а казематы весили 480 т против 160 т на предшественнике. В сумме вес бронирования «Маджестика» составлял 4535 т, или 30,4% от водоизмещения.

### Скорость хода

Их машины тройного расширения пара всегда оставались непоколебимо надёжны, а «Ганнибал» (механизмы белфастской компании «Харланд энд Вулф», дебютировавшей на этом поприще) стяжал репутацию самого экономичного среди всех линкоров серии.

#### Результаты 8-часовых испытаний при естественной тяге

|                 | Средняя осадка, м | Мощность, л.с. | Обороты/мин. | Скорость, уз |
|-----------------|-------------------|----------------|--------------|--------------|
| «Маджестик»     | 7,62              | 10418          | 100,5        | 16,9         |
| «Магнифишент»   | 7,62              | 10301          | 96,0         | 16,5         |
| «Ганнибал»      | 7,69              | 10357          | 97,0         | 16,3         |
| «Принс Джорджу» | 7,62              | 10464          | 97,0         | 16,5         |
| «Викториес»     | 7,85              | 10316          | 98,6         | 16,9         |
| «Юпитер»        | 7,87              | 10258          | —            | 15,8         |
| «Марс»          | 7,62              | 10159          | 98,0         | 15,9         |
| «Цезарь»        | 7,92              | 10630          | 96,0         | 16,7         |
| «Илластриес»    | 8,00              | 10241          | 96,0         | 15,9         |

#### Результаты 4-часовых испытаний при форсированной тяге

|                 | Средняя осадка, м | Мощность, л.с. | Обороты/мин. | Скорость, уз |
|-----------------|-------------------|----------------|--------------|--------------|
| «Маджестик»     | —                 | 12097          | 106,0        | 17,9         |
| «Магнифишент»   | 7,53              | 12157          | 100,3        | 17,6         |
| «Ганнибал»      | 7,62              | 12253          | 103,0        | 18,0         |
| «Принс Джорджу» | 7,62              | 12253          | 101,7        | 18,3         |
| «Викториес»     | 7,67              | 12201          | 105,3        | 18,7         |
| «Юпитер»        | 7,87              | 12475          | —            | 18,4         |
| «Марс»          | 7,62              | 12434          | 104,2        | 17,7         |
| «Цезарь»        | 7,93              | 12652          | 101,8        | 18,7         |
| «Илластриес»*   | 7,93              | 12112          | 99,5         | 16,5         |

\* испытывался в свежую погоду, что повлияло на результаты

Все корабли проходили мерную милю облегчёнными. Они показали себя как превосходно управлявшиеся; диаметр циркуляции на 25-узловом ходу составил лишь 400 м. Характерный подъём палубы в носу и корме обеспечивал высоту борта соответственно 7,62 и 5,6 м (на миделе она составляла 5,25 м).

Метацентрическая высота в 1,04 м делала «маджестики» устойчивыми орудийными платформами, полный период их бортовой качки равнялся 16 секундам. Однако не слишком большая остойчивость, в сочетании с наличием продольных переборок при отсутствии конструктивных мер для быстрого спрямления корабля контрзатоплением отсеков противоположного борта, стала порочной особенностью проектов Уайта — они, как и большинство их зарубежных современников, ни при каких обстоятельствах не были способны выдержать сразу два торпедных попадания. «Маджестик», «Голиаф», «Формидэбл», «Корнуолис» и «Рассел» — все они или быстро переворачивались, или получали перед гибелью сильный крен, затруднявший спасательные работы, что стоило много жизней. В ряде этих случаев корабли можно было спасти, если бы они оставались на ровном киле, однако конструктивной защите от подводных взрывов ещё не придавалось в то время



значение первостепенной важности, пока увеличившиеся размеры линкоров не позволили производить надлежащее внутреннее подразделение на отсеки. Помимо прочего, невысокая остойчивость для обеспечения большей жёсткости, как орудийной платформы, признавалась более важной, нежели повышенная метacentрическая высота, которая вела к размашистой бортовой качке.

### Контроль огня

При установке на «маджестиках» системы контроля огня верхний фор-марс и нижний грот-марс расширили по площади и закрыли с боков, за исключением «Магнифшента», чья фок-мачта скорее напоминала «Формидэбл».

### Нефтяное отопление

«Марс» стал первым тяжёлым кораблём, переведённым на жидкое топливо — он возвещал об этом при своём выходе из гавани струёй дыма, достойной самого лучшего японского угля. Со временем подобным образом были переоборудованы и все его одноклассники, за исключением «Юпитера» и «Илластриеса». На ранних кораблях со смешанным отоплением нефть разбрызгивалась поверх горящего слоя угля, а не сжигалась сама по себе.

### Противоторпедные сети

На «Марсе» и «Юпитере» в виде эксперимента полку противоминных сетей опустили на одну палубу — здесь она принесла гораздо больше удобств, чем на остальных кораблях серии, в особенности это проявилось после принятия на вооружение новых, мелкоячеистых, сетей Громета, вес которых составлял 25 кг/м<sup>2</sup>. Подобное расположение было ещё хорошо тем, что при повреждении в бою оборванные куски сетей не закрывали амбразур 6" орудий под верхней палубой. В откинутом виде сети не закрывали корабль полностью, нос и корма оставались открытыми, так что с поставленными сетями можно было двигаться самым малым ходом, а повреждённая сеть не наматывалась на винты (в последующих сериях линкоров, винты которых вращались внутрь, риск затягивания в них сетей возрос многократно). В 1906 г. Флот канала с поставленными сетями уверенно передвигался 6-узловым ходом.

Конструкция просекателей сетей была двух типов: 1) с небольшим подрывным зарядом, который срабатывал при попадании торпеды в сеть (французского типа) и 2) с ножом. Первый тип неплохо показал себя на испытаниях, но оказался не слишком хорош в реальных условиях. Просекатель же ножевого типа оказался бессилён против мелких ячеек, поэтому тяжёлые сети расценивались как достаточно надёжная преграда для торпеды не только в британском, но и в германском флоте. Однако во Франции от сетей отказались, в России их на одних кораблях ставили, на других нет; некоторое время сетевой защитой были оснащены итальянские броненосцы классов «Дуилио» и «Италия», американцы же их полностью игнорировали.

При полках сетей на уровне средней палубы команда «Откинуть сети!» выполнялась на удивление скоро — сети распускались и разводились в стороны на их 9-метровых выстрелах всего за 10 секунд, обратное же их возвращение на полки требовало уже целой минуты. Рекордное время, как продемонстрировал «Венерэбл», было намного меньше.<sup>12</sup>

### Общее

«Цезарь», «Ганнибал» и «Илластриес» сильно задержались со вступлением в строй в связи с нехваткой рабочей силы. Первые ходовые испытания «Илластриеса» не увенчались успехом; в процессе службы на Средиземноморье корабль имел много поломок в машинах.



### Маркировка на трубах

С 1903 г. все корабли были облачены в единую серую окраску и различать их стало возможно только по маркам на трубах, которые первыми получили корабли Флота канала. Поначалу эти марки наносили безо всякой системы и лишь с 1911 г. на «маджестиках» появились марки белого, красного и чёрного цвета, которые располагались на кораблях в алфавитном порядке. С началом войны [в 1914 г.] все они были закрашены.

#### «Маджестик»

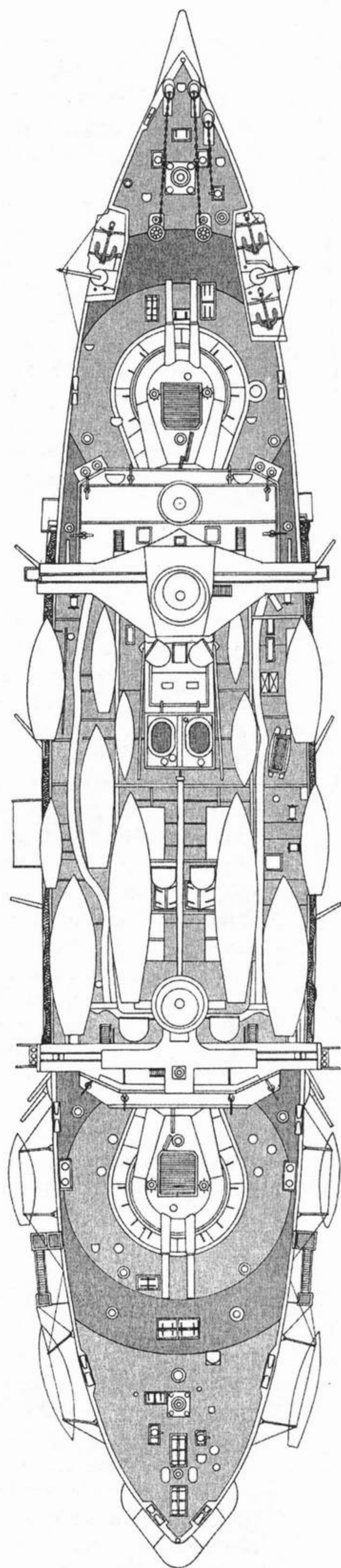
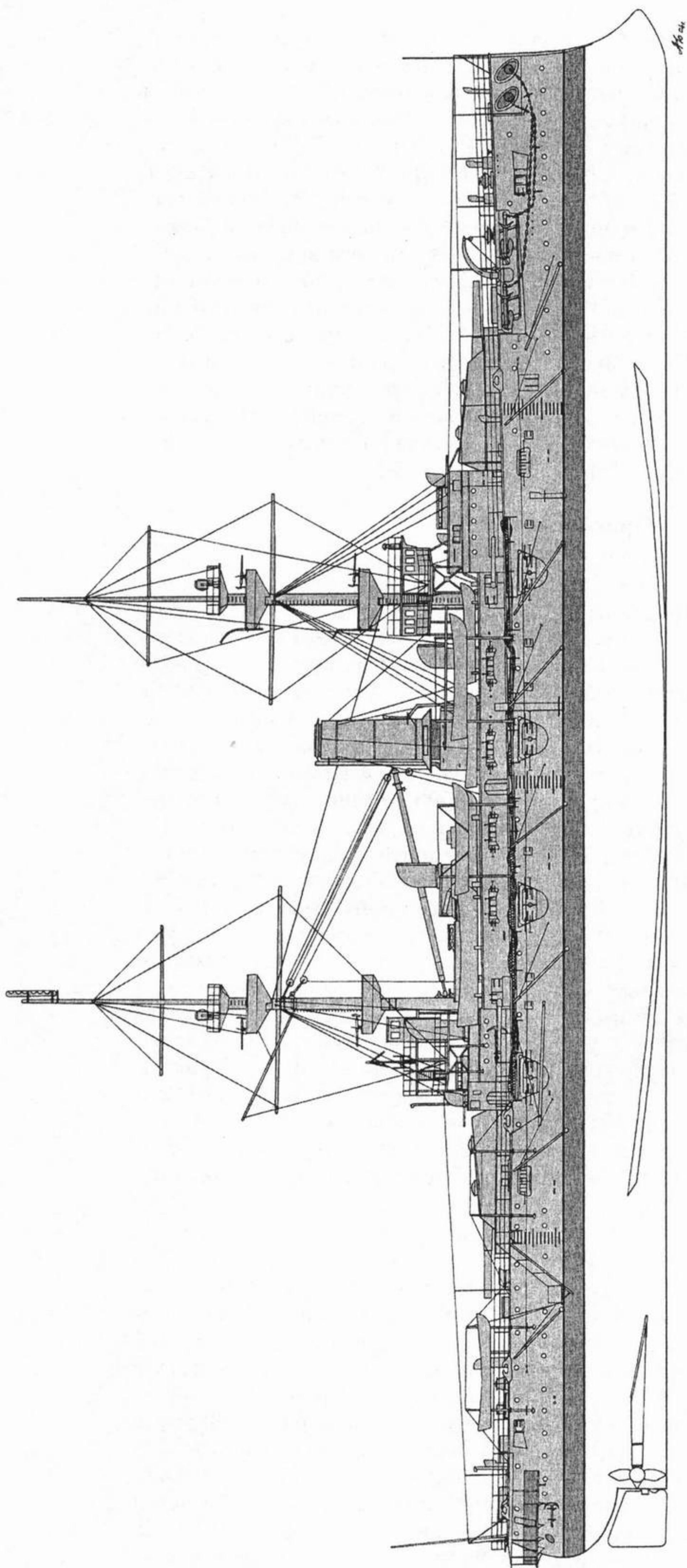
Вступил в кампанию в Портсмуте 12 декабря 1895 г. в качестве флагманского корабля Флота канала и оставался им в течение восьми лет. Выведен из состава флота в феврале 1904 г. Вновь поднял вымпел в июле 1904 г., когда вошёл в состав Флота канала (взрыв угольной пыли 14 декабря 1904 г.: один убит, двое ранено). В августе 1906 г. переведён в состав Атлантического флота, с октября 1906 г. в резерве Флота Метрополии в Норе. В 1907-1908 гг. прошёл в Чатеме ремонт (установлено нефтяное отопление котлов, система контроля огня), с января 1908 г. в составе Флота Метрополии с базированием на Девонпорт. В феврале-июне 1908 г. временно в составе Норской дивизии Флота Метрополии. С июня 1908 по август 1909 г. – в Девонпортской дивизии Флота Метрополии с основным экипажем. Корабль-база линкоров с августа 1910 по май 1912 г. С мая 1912 г. в 3-м флоте с базированием на Девонпорт (столкновение с «Викторией» 14 июля 1912 г., повреждений не получил), затем до августа 1914 г. в 4-й дивизии в Девонпорте. С началом войны включён в VII линейную эскадру в Девонпорте, в октябре входил в состав эскорта Канадского конвоя; патрулировал в Канале, участвовал в бомбардировке Ломбардсайта в 1915 г. Перешёл на Средиземное море и переоборудован в прорыватель минных полей для I Дарданелльской операции, участвовал в бомбардировке 18 марта 1915 г. С 26 мая флагманский корабль адмирала Николсона, на следующий день торпедирован U-21 у Габа-тепе и быстро затонул, начав и закончив свою службу как флагманский корабль.

Обстоятельства гибели следующие. Корабль стоял на якоре с поставленными сетями настолько близко к берегу, насколько позволяла глубина, среди транспортов, разгружавших припасы. В отдалении патрулировали эсминцы, в то время как вооружённые траулеры, державшиеся поблизости, как казалось, обеспечивали старому линкору надёжное прикрытие. Но в 350 м вынырнул перископ и воду разрезал пенный след торпеды, пройдя через один из немногих просветов в стене транспортов. Торпеда свободно прошла сквозь сети и попала точно в середину корабля. Почти сразу за ней попала ещё одна, и через семь минут знаменитый старый корабль, гордость вчерашнего Флота канала, в конструкции которого весь опыт кораблестроения Викторианской эпохи достиг своей высшей точки, перевернулся вверх килем. Высокая дисциплина среди команды позволила спасти почти всех, за исключением 40 человек, которые погибли при взрывах торпед или запутались в сетях. Корабль затонул на глубине 16,5 м и несколько месяцев упирался в дно обломками мачт, частью днища возвышаясь над поверхностью воды, как огромная зелёная рыба. В конце концов, в сильный шторм к концу года его фок-мачта сломалась, и он окончательно скрылся под водой.

#### «Магнифицент»

Вступил в кампанию в Чатеме 12 декабря 1895 г. как 2-й флагманский корабль Флота канала, в качестве которого оставался до февраля 1904 г. Прошёл ремонт в Девонпорте, с июля 1904 г. вновь в составе Флота канала, в декабре переведён в состав Атлантического флота (разрыв орудия 14 июня 1905 г., пострадало 18 чел.). В августе 1906 г. переведён в состав Резерва в Чатеме, затем в феврале 1907 г. перешёл в Нор в состав Флота Метрополии; временно в ноябре 1907 г. состоял флагманским кораблём командующего флотом.





«Маджестик». Внешний вид корабля на момент вступления в строй, 1895 г.



Ремонт в 1907-1908 гг. (нефтяное отопление котлов, система контроля огня), затем, в августе 1908 – январе 1909 г., 2-й флагманский корабль Флота Метрополии. С февраля 1909 г. флагманский корабль Норской дивизии Флота Метрополии (с основным экипажем); в феврале флагманский корабль вице-адмирала Флота Метрополии 3-й и 4-й дивизий (3 декабря 1910 г. в Ширнессе повреждён кормовой баллон в результате навала парохода «Вератир»). С февраля 1911 г. тендер «Вивид» в качестве учебного корабля башенных расчётов. В мае 1912 г. мореходный артиллерийский учебный корабль в Девонпорте, с сентября состоял под самостоятельным командованием (выскочил в тумане на берег у Коусэнд-пир 16 июня 1913 г., получив незначительные повреждения); с июля 1913 г. входил в состав 3-го флота с базированием на Девонпорт. С началом войны введён в состав IX эскадры линкоров в Хамбере, переведён для защиты Скапа-Флоу. После снятия башен для передачи на мониторы с сентября 1915 г. использовался в качестве военного транспорта на Средиземноморье (высадка на Сувлу). Впоследствии привлекался к выполнению разовых заданий и закончил службу в качестве плавучего артиллерийского склада в Росайте в 1919 г. Продан на слом в 1921 г.

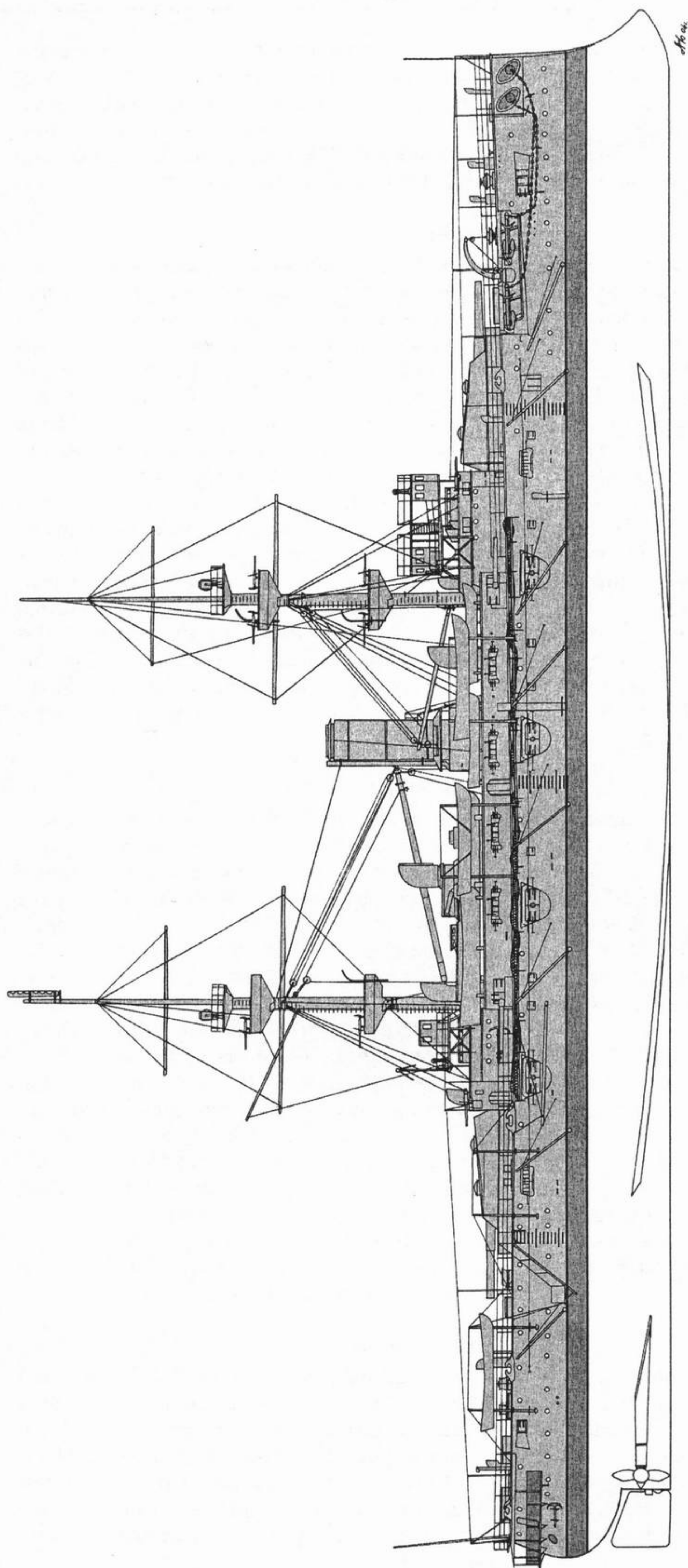
### «Принс Джордж»

Начал кампанию в Портсмуте 26 ноября 1896 г. и определён во Флот канала (столкновение с «Ганнибалом» 17 октября 1903 г., сопровождавшееся повреждениями обшивки, набора и переборок; вины корабля в столкновении не усмотрено). Весь остаток 1903 г. провёл в ремонте. В июне 1904 г. вновь встал в большой ремонт (нефтяное отопление котлов, система контроля огня), в январе 1905 г. вступил в состав Резерва. Переведён в Атлантический флот в феврале 1905 г. (31 марта 1905 г. столкнулся в Гибралтаре с германским крейсером «Фридрих Карл» – виноват германец), затем назад в состав Флота канала (июль 1905 г.). С марта 1907 по февраль 1909 г. – флагманский корабль Портсмутской дивизии Флота Метрополии, в 1909 г. установлена радиостанция. 5 декабря 1909 г. сорван в Портсмуте с якорей и навалился на «Шеннон», получив удар ниже поясной брони, сопровождавшийся чувствительными повреждениями. С декабря 1909 г. состоял в Портсмутской дивизии Флота Метрополии с основной командой, в 1910 г. прошёл ремонт. В августе 1911 г. переведён в Девонпорт. С июня 1912 г. в составе VII линейной эскадры 3-го флота до самого начала войны. В августе 1914 г. стал флагманским кораблём VII линейной эскадры, участвовал в операциях в Канале. Оборудован в качестве корабля – прорывателя минных заграждений при подготовке к форсированию Дарденелл. С марта 1915 г. участвовал в бомбардировках. 2 мая получил тяжёлые повреждения, был отбуксирован на ремонт на Мальту. Прикрывал высадку на Сувлу. Получил торпедное попадание (торпеда не разорвалась) при эвакуации Хелеса 9 января 1916 г. Выведен из состава флота, оставался в Чатеме в качестве вспомогательного плавбазарета, выполнял другие портовые обязанности. Закончил службу кораблём-базой миноносцев. Продан на слом в 1921 г.

### «Марс»

Поднял вымпел в Портсмуте 8 июня 1897 г., зачислен в состав Флота канала (несчастный случай с орудием 14 апреля 1902 г.), где прослужил до августа 1905 г., после чего встал в большой ремонт (первый линкор, получивший нефтяное отопление котлов); в марте 1906 г. вошёл в состав Резерва в Портсмуте. С октября 1906 г. в составе Флота канала, в марте 1907 г. присоединён к Девонпортской дивизии Флота Метрополии. На период с 30 марта по 27 мая замещал «Коммонуэлт» во Флоте канала на время ремонта последнего, затем снова вернулся в Девонпорт. В октябре 1907 г. временно откомандирован в состав Норской дивизии. До мая 1912 г. входил в состав 3-й и 4-й дивизий, прошёл ремонт в 1908-1909 гг. и ноябре 1911 – марте 1912 г. До начала войны состоял в 4-й дивизии Флота Метрополии, базировавшейся на





«Ганнибал». Внешний вид корабля по состоянию на 1898 г.



Девонпорт. С началом боевых действий первоначально предполагался для включения в состав IX линейной эскадры, но отправлен для усиления обороны Хамбера. С сентября 1915 г. находился на Средиземном море как войсковой транспорт (12" орудия переданы для вооружения новых мониторов). Прикрывал эвакуацию Анзака и Хелеса в январе 1916 г. Выведен из состава флота и стал плавбазой в Инвергордоне. Продан на слом в 1921 г.

#### «Юпитер»

Вступил в строй в Чатеме 8 июня 1897 г. и зачислен в состав Флота канала, в котором проходил службу до января 1905 г., после чего встал в большой ремонт в Чатеме. В августе 1905 г. вступил в строй Резерва в Портсмуте. С сентября 1905 г. состоял кораблём специальной службы, затем переведён в состав Флота канала. С февраля 1908 г. в составе Портсмутской дивизии Флота Метрополии (в июне 1908 г. временно базировался на Нор). С октября 1908 г. состоял с основным экипажем, флагманский корабль с февраля по июнь 1909 г., затем 2-й флагманский корабль 3-й дивизии Флота Метрополии. В 1909-1910 гг. прошёл ремонт (установлена система контроля огня), с июня 1912 г. мореходный учебный корабль башенных расчётов в Норе. Ремонт в Портсмуте в 1911-1912 гг. В январе 1913 г. в составе 3-го флота в Пембруке, с декабря 1913 г. базировался на Девонпорт. С началом войны включён в состав VII линейной дивизии в качестве корабля обороны устья Хамбера и Тайна. Отослан в Архангельск в качестве ледокола и, достигнув порта назначения в феврале 1915 г., установил этим фактом своеобразный рекорд. Находился в русских водах до мая, затем перешёл назад, зачислен в Морские силы канала. В 1915-1916 гг. проходил службу в Ост-Индии и у берегов Египта, в 1917-1918 гг. состоял кораблём специальной службы, выведен из состава флота в 1919 г.

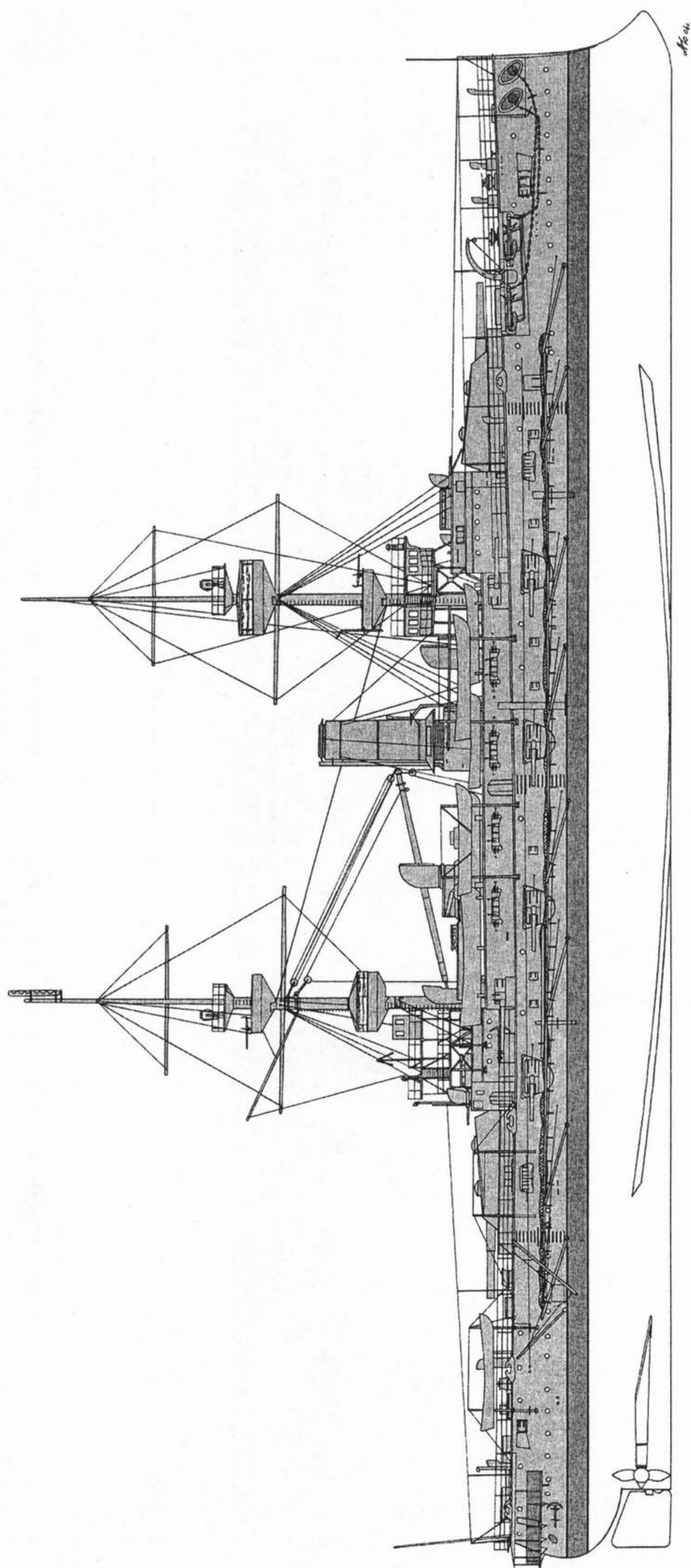
#### «Ганнибал»

Закончен постройкой в Портсмуте в апреле 1898 г. и зачислен в резерв флота. Вступил 10 мая 1898 г. в состав Флота канала, где оставался до декабря 1904 г., когда был зачислен в Атлантический флот. Перенёс столкновение с «Принс Джордж» 17 октября 1903 г., повреждений не получил. С февраля 1905 г. в составе Флота канала, в августе 1905 г. разоружён в Девонпорте. В июне-ноябре 1906 г. прошёл большой ремонт (нефтяное отопление котлов, система контроля огня), в октябре 1906 г. зачислен в резерв. С января по июнь 1907 г. состоял во Флоте канала, с июля 1907 г. – в составе Девонпортской дивизии Флота Метрополии до 1914 г. 19 августа 1909 г. наскочил в бухте Баббакомби на подводный риф и тяжело повредил обшивку на протяжении 20 м, 29 октября того же года столкнулся с миноносцем № 105 (сам повреждений не получил). В июне 1910 г. временно состоял учебным артиллерийским кораблём в Девонпорте, в ноябре 1911 – марте 1912 г. прошёл ремонт. С началом войны первоначально предназначался для включения в состав IX линейной эскадры, но затем отправлен для усиления обороны Хамбера и, позднее, Скапа-Флоу. В сентябре 1915 г. ушёл на Средиземное море в качестве войскового транспорта (башни к этому времени были сняты для передачи на мониторы). В 1915-1916 гг. состоял кораблём специальной службы, в 1916-1919 гг. проходил службу в Ост-Индии и у берегов Египта. Продан на слом в 1920 г.

#### «Викториес»

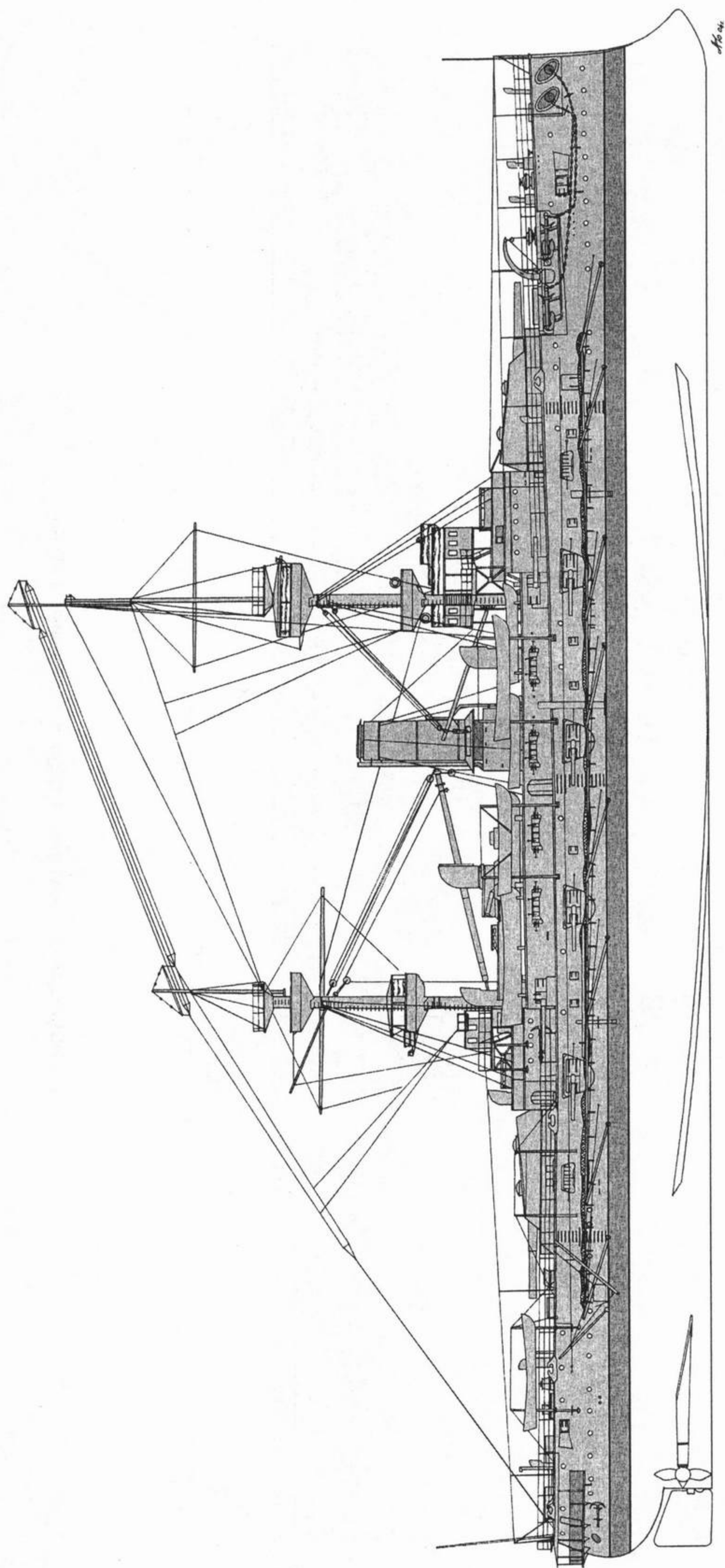
4 ноября 1896 г. включён в состав Резерва флота, 8 июня 1897 г. вступил в строй Флота канала. В январе 1898 г. перешёл на Средиземное море, затем в китайские воды (посадка на мель в Суэцком канале в феврале 1898 г.). В марте 1900 г. вернулся на Средиземноморье, где оставался до августа 1903 г. (ремонт на Мальте в 1900-1901 гг.). Затем выведен из строя, перешёл в Чатем и встал в ремонт (1903-1904), в ходе которого был оборудован как флагманский корабль. В феврале 1904 г. поднял флаг контр-адмирала командующего





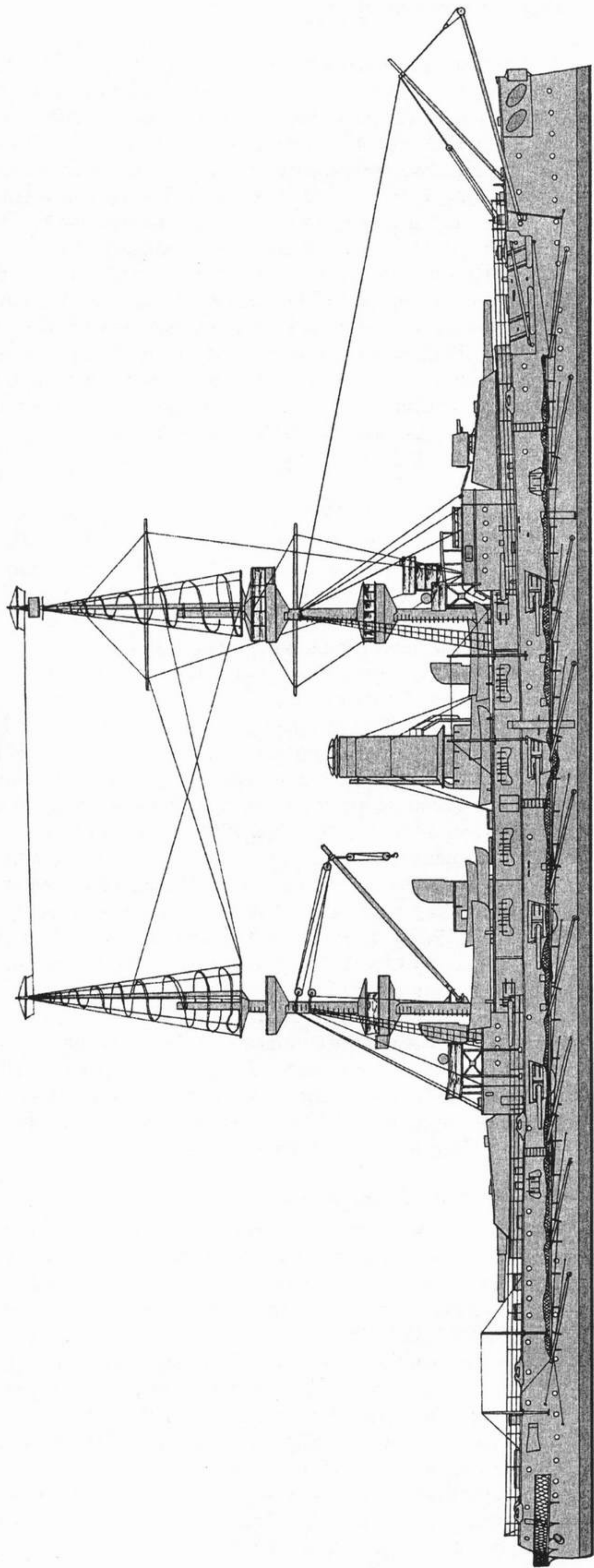
«Юпитер» Внешний вид корабля по состоянию на 1904 г.





«Юпитер». Внешний вид корабля по состоянию на 1915 г. (в период проведения Дарданелльской операции)





Ab 05r

«Принс Джордж». Внешний вид корабля по состоянию на 1915 г.



Флотом канала, затем Атлантического флота. Протаранен 14 июля 1904 г. миноносцем № 113 на Хамоазе, получил повреждения обшивки. С января 1907 г. в Чатеме в составе Флота Метрополии. В 1908 г. временно состоял флагманским кораблём командующего флотом в Норе, в марте 1909 г. получил уменьшенный экипаж, затем встал в ремонт (нефтяное отопление котлов, система контроля огня). В апреле 1909 г. зачислен в состав Норской дивизии Флота Метрополии. Временный флагманский корабль вице-адмирала в 1909 г. (5 июня 1910 г. произошёл взрыв в угольных ямах), с января 1911 г. — в составе девонпортской дивизии Флота Метрополии. С августа 1911 г. — вновь с уменьшенной командой, столкновение с «Маджестиком» во время манёвров в тумане 5 июня 1910 г.: повреждён кормовой баллон, машина правого борта выведена из строя. С мая 1912 г. в составе 3-го флота с базированием на Девонпорт, ремонт в декабре 1913 г. С началом войны первоначально предназначен для включения в состав IX линейной эскадры, но затем отправлен для усиления обороны Хамбера. С начала 1916 г. корабль-база рабочих базы Скапа-Флоу. Продан на слом в 1923 г.

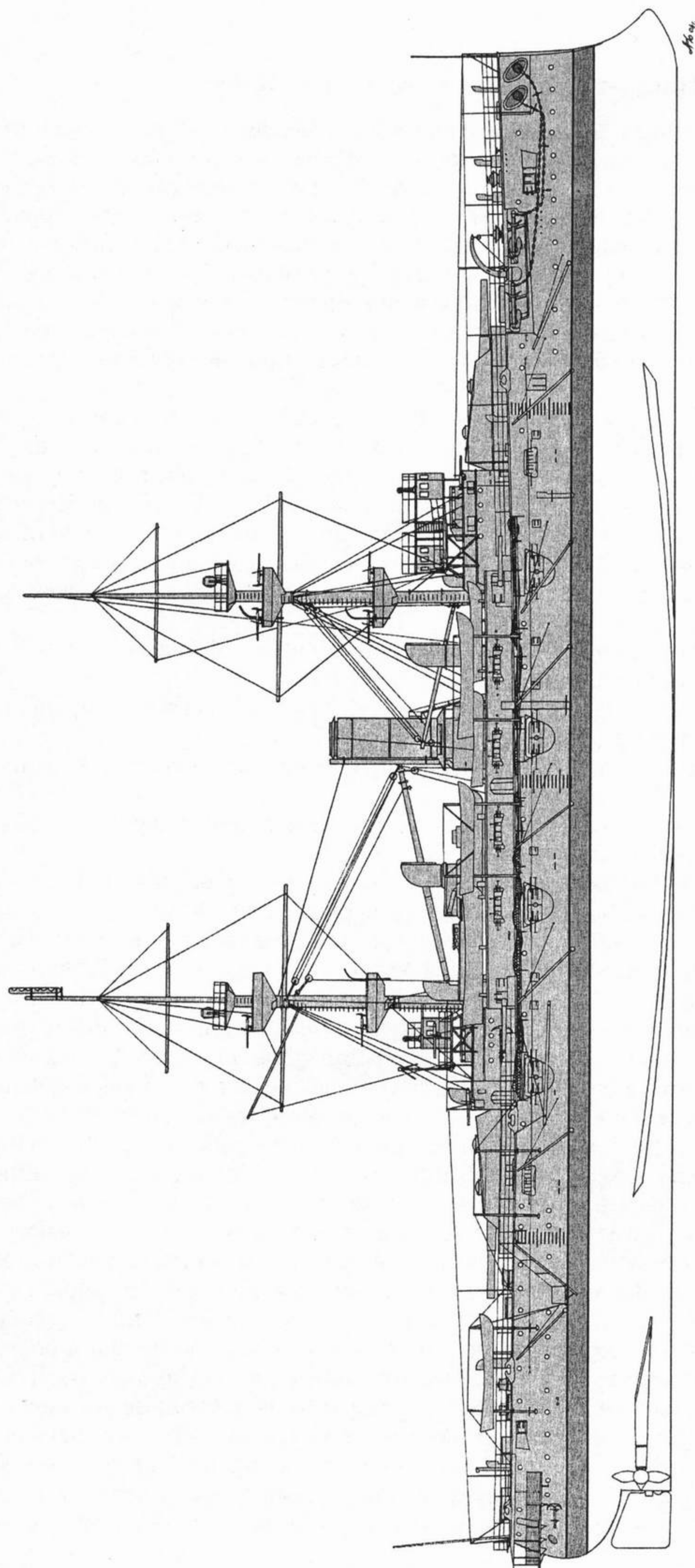
#### «Цезарь»

Поднял вымпел в Портсмуте 13 января 1898 г., определён в состав Средиземноморской эскадры, но временно состоял во Флоте канала; прибыл на Мальту в мае 1898 г., там же прошёл ремонт в 1900-1901 гг. В октябре 1903 г. вернулся в метрополию, был выведен из состава флота и в феврале 1904 г. встал в Портсмуте в ремонт (перенесена полка противоминных сетей). С февраля 1904 г. флагманский корабль вице-адмирала командующего Флотом канала. С декабря 1904 г. в составе Атлантического флота. С марта 1905 г. флагманский корабль контр-адмирала во Флоте канала. Претерпел 3 июня 1905 г. столкновение с барком «Афганистан» у Дандженниса и потопил его. На «Цезаре» были снесены мостики, шлюпки со шлюпбалками и пр. по левому борту; помимо этого, в носу у ватерлинии образовалась большая пробоина. Ремонт корабль проходил в Девонпорте. С декабря 1905 г. «Цезарь» вновь флагманский корабль контр-адмирала Флота канала. В феврале переведён временным флагманским кораблём Атлантического флота. С мая 1907 г. в составе Флота Метрополии (Девонпорт); система контроля огня, начатая установкой в 1905 г., введена в строй в 1907 г. В 1907-1908 гг. прошёл ремонт в Девонпорте. С мая 1909 г. состоял во Флоте Метрополии и базировался на Нор, флагманский корабль вице-адмирала 3-й и 4-й дивизий Флота Метрополии с уменьшенным экипажем. С мая 1912 г. в составе 3-й дивизии, затем в 4-й дивизии Флота Метрополии. С началом войны включён в состав VII линейной эскадры для операций в Канале и совместно с Южным флотом. В 1915-1918 гг. находился в водах Северной Америки и Вест-Индии, а также сопровождал Атлантические конвои; в 1918-1919 гг. пребывал на Средиземноморье и заходил в Чёрное море. Продан на слом в 1921 г.

#### «Илластриес»

Вступил в строй в Чатеме в мае 1898 г. и зачислен в Средиземноморский флот, в составе которого проходил службу в течение шести лет; участвовал в операциях у Крита во время напряжённости в сентябре-декабре 1898 г. В 1904-1908 гг. в составе Флота канала (флагманский корабль контр-адмирала с ноября 1906 по сентябрь 1908 г.). В 1908-1912 гг. в резерве в Портсмуте, затем до 1914 г. в 3-м флоте, базировался на Девонпорт. Флагманский корабль вице-адмирала командующего 2-й линейной эскадрой на манёврах в 1912 г. С началом войны определён кораблём береговой охраны, в 1914 г. состоял в Лох-Ив, Лу-Суилли, на Тайне и Хамбере. В январе-марте и июне 1915 г. выделялся для специальной службы (в мае 1915 г. числился во Флоте канала, или Южном). Плавсклад боеприпасов на Тайне в 1916-1917 гг., затем в 1917-1919 гг. плавсклад в Портсмуте. Выведен из строя в марте 1920 г. и вычеркнут из списков флота. Продан на слом в июне 1920 г.





«Илластриес». Внешний вид корабля по состоянию на 1897 г.



**Японо-китайская война 1894-1895 гг.**

Морские сражения этой войны происходили между хорошо оснащённым и грамотно руководимым японским флотом и китайским флотом, как правило, плохо оснащённым и управляемым. По водоизмещению, количеству личного состава, скорострельных орудий и, помимо всего, в части скорости хода и кораблей современных типов японский флот далеко превосходил своего противника. Китайцы имели единственное преимущество – два броненосца в 7400 т, противопоставить которым японцы могли лишь три больших бронепалубных крейсера с одним 12,2" орудием Канэ на каждом, которые, однако, ни коим образом не поддерживали репутацию своего калибра и смогли нанести противнику лишь минимум повреждений.

В сражении при Ялу броненосцы «Динь-Юань» и «Чжень-Юань», уровень вооружения и защиты которых в целом воспроизводил «Эдинбург», смогли настолько успешно противостоять огню японских скорострельных орудий, что именно этому следует приписать отход соединения адмирала Ито в конце дня. Их небронированные оконечности не представляли большой угрозы для остойчивости, хотя были пробиты несколько раз, броневая же защита выдержала все попадания.

С точки зрения материальной части сражение при Ялу продемонстрировало следующее:

1. Преимущество скорости хода и наступательных действий.
2. Превосходство скорострельных орудий.
3. Необходимость проведения специальных противопожарных мероприятий и отказ от любых деревянных надстроек.
4. Бесполезность (в лучшем случае) тонких противоосколочных щитов орудий.
5. Необходимость предусмотрения мер против скопления зарядов крупнокалиберных орудий на открытых местах.

Что касается 4-го вывода, то он скорее вытекает из сражения 25 июля и атаки Вэйхайвея, нежели из боя при Ялу. В ходе первого в щит 8" орудия по правому борту на «Цзи-Юане» ударил снаряд, который привёл к гибели части его расчёта и дал сноп осколков поперёк всей палубы, который перебил или переранил почти всех артиллеристов такого же орудия по противоположному борту. После этого китайцы перед сражением при Ялу демонтировали все щиты орудий, включая тонкие (25 мм) броневые прикрытия 12" орудий броненосцев «Динь-Юань» и «Чжень-Юань», которые со стороны выглядели как массивные броневые башни, однако оставили маленькие башни их 6" орудий над фор- и ахтерштевнем. Очередной случай произошёл при Вэйхайвее, когда снаряд с китайской батареи разбил щит скорострельного орудия на «Иошино», убив двоих и ранив ещё семь человек, никто из которых не был бы даже задет, если бы этого *защитного* щита вообще не было. Что касается эффекта действия торпед, то японцы не выпустили ни одной и даже ни разу намеренно не сблизилась на дистанцию верного торпедного выстрела. С китайских кораблей выпустили одну или две, но скорее, чтобы лишь избавиться от них в виду опасности их разрыва в результате случайного попадания, нежели намерения поразить противника. Китайцы пошли в бой с заряженными торпедными трубами и вставленными в торпеды взрывателями, запасные торпеды находились в готовности к перезарядке на рельсах подле аппаратов, однако, когда среди кораблей начали рваться японские снаряды, был произведён немедленный отстрел заряженных торпед (противник ещё находился далее чем в 10 кабельтовых), а со сменных торпед сняли боевые части и отправили вниз. Внезапное потопление «Чжи-Юаня» связывают с взрывом одной из его собственных торпед.



Хотя этот факт несколько не преуменьшал ценность торпедного оружия, он свидетельствовал о правильности решения относительно размещения торпедных труб ниже ватерлинии, что вполне допускалось достаточным совершенством конструкции разработанных в Элзвике подводных аппаратов. Использование надводных аппаратов в британском флоте ограничивалось лишь носом и кормой, которые сложно было удобно разместить и действовать из них под ватерлинией.

Несмотря на то, что опыт боевых столкновений этой войны не оказал влияния на развитие конструкции линкора, она стала первой, в которой боевые корабли вели интенсивный огонь из скорострельных орудий, а носители торпедного оружия использовались массами против линейных кораблей и крейсеров. Примечательно, что азиатские державы впервые применили европейские методы ведения морской войны, и что Япония смогла победить своего намного более сильного противника в результате череды победоносных сражений под руководством своих собственных военных и морских командиров после того, как все европейские офицеры были отозваны с командных должностей. И всё это произошло сравнительно короткое время спустя после того, как нация вырвалась из феодальной изоляции.

Теперь с Японией приходилось считаться, как с одной из ведущих морских держав Дальнего Востока и с этих пор, по мере роста и усиления её флота, позиции страны всё более и более укреплялись. И Япония, и Китай для строительства кораблей использовали как свои верфи, так и частные компании Англии и Германии, а последняя служила ещё и образцом для организации и обучения армии. Поскольку большинство японцев, в силу традиции, больше привлекали сухопутные войска, нежели малопонятный до сих пор флот, то офицерский состав последнего практически полностью комплектовался выходцами из сословия самураев, и именно следованию германскому опыту можно приписать то, что, как и в этой европейской стране, после победоносного окончания войны на суше нация повернулась лицом к флоту.

Китай был вынужден принять японские условия мира и удовлетворить все её территориальные притязания. Однако аннексия Ляодунского полуострова с военно-морской базой Порт-Артур оказалась совершенно неприемлемой для России, которая вынашивала собственные планы экспансии на Дальнем Востоке, составной частью которых являлся всё тот же Порт-Артур. Поэтому при поддержке её военного союзника Франции, а также непротивлении Англии и Германии, был осуществлён прямой нажим на Токио с целью освобождения этого стратегического пункта. В дальнейшем британское правительство отказалось действовать путём грубого давления, но Германия, руководствуясь собственными целями, присоединилась к дуэту против Японии, которая в итоге была вынуждена отказаться от оккупированной территории Китая.

В 1860 г. Россия утвердилась в Приморье, в 1898 г. она вынудила Китай передать ей Порт-Артур, который предполагался в качестве базы для будущего огромного Тихоокеанского флота, а также был необходим для упрочнения её доминирования в Манчжурии. Французская поддержка своему восточному союзнику расценивалась как естественная, но вмешательство Германии выглядело совершенно неуместным, поскольку она не имела в то время владений в Северном Китае, который в результате японо-китайской войны был затронут нарушением сложившегося «баланса сил». Убийство двух немецких миссионеров, которое в скором будущем послужило поводом для аннексии Киао-Чао, ещё не произошло, и в данный момент Германия не имела дипломатического предложения для участия в запугивании Японии, чтобы она выпустила с трудом завоёванную добычу.

В Японии понимали всё это и расценили германское вмешательство как жестокое оскорбление и предательский удар в спину со стороны фальшивого друга, и никогда этого не забыли. Результатом стало то, что вместо продолжения



сотрудничества с Германией в строительстве её вооружённых сил Япония повернулась к Англии, а все свои дальнейшие заказы на вооружение теперь размещала у Армстронга и Виккерса, а не у Круппа. Чуть позже это сотрудничество перетекло в альянс, который прежде мог быть заключён с Германией – а подобный германо-японский союз привёл бы к совершенно другому развитию событий на Дальнем Востоке после начала войны в 1914 г., поставив под угрозу и Австралию, и Индию. Поэтому все неправильные шаги Вильгельма II, результатом которых стало расстройство дружбы с Японией, воспринимались в Англии с нескрываемой радостью.

Понимая, что их позиция в Вэйхайвее против Порт-Артура была бы стратегически неверной после того, как русские превратили этот пункт в хорошо оборудованную и укреплённую морскую базу, японцы мудро предложили этот порт Англии и в мае 1898 г. над ним взвился британский флаг. Для англичан Вэйхайвей никогда не был укреплённым портом, а служил лишь маневренной базой и местом отдыха.

### Глава 66

### «Канопус»

В 1894 г. Гладстона на посту премьер-министра сменил лорд Розбери, который на Рождество представил Уайта к рыцарскому кресту ордена Бани. В мае 1895 г. состоялась заседание Совета по поводу следующих за «маджестиками» линкоров, относительно основных качеств которых пришли к следующему соглашению:

1. Тяжёлые орудия такие же, как на «маджестиках».
2. Высота осей 12" орудий над ватерлинией такая же, как на «Центурионе».
3. Скорость хода, запас угля и средняя артиллерия такие же, как на «Ринауне».
4. Вместо цилиндрических котлов должны быть установлены водотрубные, но, поскольку эти последние гораздо легче по весу, требует исследования вопрос сохранения надлежащей остойчивости.

Примерные размерения, водоизмещение и стоимость, в соответствии с эскизным проектом, были представлены 23 мая [1895]. Однако прежде чем последовали окончательные решения, к власти вернулись консерваторы, пост премьера занял лорд Солсбэри, а первым лордом Адмиралтейства, после 21-летнего перерыва, стал Гошен (ранее примыкавший к либерал-юнионистам). С Гошеном флоту определённо повезло, поскольку из многих удачных морских министров мало кто лучше него сочетал, по выражению Джона Букэна, «неусыпную бдительность с отсутствием какой-либо нервной расточительности» («Скоттиш ревю», 14 февраля 1907). В составе Совета произошла единственная замена – Ф.Бедфорд занял место лорда У.Керра, получившего назначение командующим Флотом канала. К обсуждению будущих линкоров вернулись только к концу года и в декабре 1895 г. их проект был утверждён.

В общих чертах основные особенности «канопусов» следовали из приоритетов, которые в меняющихся политических условиях определялись новыми задачами британских морских сил, поскольку Япония заказала на английских частных верфях два линкора 1-го класса, которые Уайт расценивал как достаточные, чтобы серьёзно поколебать чашу весов в балансе сил на Востоке:

«Если японцы присоединят, что выглядит вполне вероятным, ремонтирующиеся трофейные китайские корабли, их флот получит в предстоящие два-три года весьма существенную прибавку в силе, которая, совершенно очевидно, не может не оказать влияния на тип и количество кораблей, требующихся Королевскому флоту для защиты наших интересов в восточных морях».



Он предложил спроектировать для использования в китайских водах особую серию линейных кораблей с увеличенной длиной корпуса для компенсации уменьшенной осадки, необходимой для их проводки Суэцким каналом. Поскольку новые японские корабли не предполагалось обшивать в подводной части медью, он предложил отказаться от подобного решения и на будущих британских линкорах (подобная мера являлась весьма затратной с точки зрения расхода нагрузки и выражалась в увеличении осадки на целый фут), и для своевременной очистки их подводной части доковать их в Гонконге.

На совещании 1 июня 1896 г. полный итоговый проект снова подвергся обсуждению, причём было решено увеличить количество 6" орудий на два – с 10 до 12, все из которых устанавливались в бронированных казематах, как на «Маджестике». С обоих мачт убирались верхние боевые марсы, так что количество 47-мм орудий уменьшалось до шести, а число 76-мм возрастало с восьми до десяти.

### Водотрубные котлы

Несмотря на то, что конструкция машин подверглась существенному улучшению, котлы в британской практике постоянно отставали от механизмов – английские инженеры всегда уделяли слишком много внимания тому, чтобы наилучшим образом использовать уже полученный пар, вместо того, чтобы повышать парообразование, по крайней мере настолько, насколько это требовала конструкция крупных кораблей. С другой стороны, французы уже несколько лет назад достигли больших успехов с водотрубными котлами и «Бреннюр» (1891) стал первым линкором, получившим их. Разрабатывались два основных типа этих котлов:

- 1) с широкими трубками для больших судов;
- 2) с узкими трубками для торпедоносцев и крейсеров 3-го класса.

Бельвиль сконструировал и наладил выпуск удачных котлов первого типа, другие производители последовали его примеру – компании «Никлосс», «Бабкок энд Уилкоккс», «Ярроу» и «Дюрр». Давление в этих котлах выросло до 17,6 и даже до 21 кг/см<sup>2</sup>.

Узкотрубные котлы были освоены во Франции компанией «Дю Тампль» и вскоре вслед за ней в Англии фирмой Торникрофта, поставившей эти котлы для миноносца «Ариэста», построенного для Испании и показавшего на испытаниях в 1887 г. ход в 26 узлов. Позднее к производству узкотрубных котлов перешли компании «Ярроу», «Рид», «Уайт», «Бабкок энд Уилкоккс» и «Мамфорд», эти котлы предназначались для миноносцев и канонерских лодок. Давление в них, поначалу не превышавшее 15 кг/см<sup>2</sup>, вскоре выросло до 17,5 кг/см<sup>2</sup>.

Несмотря на то, что опыты с водотрубными котлами на малых судах дали хорошие результаты, производители котлов для крупных кораблей, инвестировавшие в производственные мощности по их изготовлению колоссальные средства, объединились в едином неприятии какого-либо изменения существующей практики там, где это касалось больших судов. Первым британским кораблём с водотрубными котлами стала торпедная канонерская лодка «Спиди» класса «Аларм» (810 т). Этот новый тип должен был развивать 21 уз при 4500 л.с., однако возможности его котлов локомотивного типа оказались неадекватны потребности машин и на практике при форсированном дутье пришлось довольствоваться 3500 л.с. и ходом в 19-19,5 уз, в то время как «Спиди» развил 3046 л.с. и ход в 18,5 уз при естественной тяге и 20,2 уз с 4703 л.с. при форсированном дутье. В 1895 г. первая британская торпедная канонерская лодка «Шарпшутер» (736 т), не дотянувшая пары узлов до расчётного хода на испытаниях в 1890-1891 гг., получила котлы Бельвиля, что позволило ей развить 3238 л.с. и при естественной тяге и достичь 19-узловой отметки (по лагу), после чего остальные корабли этой серии подверглись замене их огнетрубных котлов разных типов на водотрубные. Из всех них «Шэлдрейк» (котлы системы Бабкок/ Уилкоккс) достигла наилучших результатов.



Преимущества водотрубных котлов состояли в следующем:

- 1) более высоком рабочем давлении пара;
- 2) экономии веса;
- 3) быстром поднятии паров;
- 4) экономии топлива;
- 5) удобстве обслуживания и ремонта.

Возможности форсированного дутья и достижения высоких параметров давления были в цилиндрических огнетрубных котлах очень затруднены, но высокое давление требовалось для реализации всего потенциала машин многоступенчатого расширения пара, что было чревато серьёзной перспективой аварий в котлах. Так, после долгого ремонта, завершившегося в 1891 г., получивший новые машины и котлы «Тандерер» был отправлен на Средиземное море. Однако по прибытии к месту назначения в котельных трубках броненосца открылась настолько сильная течь, что сэр Дж. Трайон настоял на его отчислении от эскадры, как более не являющегося реальной боевой единицей. После трудного и бесславного возвращения домой фирма «Хамфрейз» укрепила котельные трубки «Тандерера» стальными кольцами, после чего он оказался в состоянии дойти до Мадейры и вернуться обратно, показав средний ход 13 узлов без каких-либо видимых проблем. Эти кольца оказались очень удачным аварийным крепежом, позволявшим оперативно латать текущие котлы. Однако никто не собирался проектировать новый тип котла в предположении того, что его трубки заведомо нуждаются в укреплении подобными кольцами. Фактически это свидетельствовало о том, что конструктивный ресурс совершенствования котла прежнего типа был исчерпан, а результаты испытаний водотрубных котлов во Франции и Дании (на крейсере «Гейзер» компании «Бурмейстер ог Вайн» были установлены водотрубные котлы, выполненные по лицензии Торникрофта) показали неизбежность перехода к новому типу.

Когда выяснилось, что русские собираются оснастить котлами Бельвиля свои новые большие крейсера, Совет принял решение установить их на «Пауэрфуле» и «Террибле», а также на новых «канопусах», а поскольку данный тип котлов ещё не был опробован ни на одном британском тяжёлом корабле, от них ждали любых неприятностей. Для человеческой природы вообще характерна привычка терпеливо переносить уже имеющиеся трудности, но совершенно несвойственно с пониманием принимать новые, поэтому всё то, что являлось мелкой и малозначительной неисправностью в водотрубных котлах, поначалу должно было расцениваться как большой недостаток на фоне постоянных проблем с котлами прежнего типа, к которым уже успели привыкнуть. Новые котлы, по сравнению со старыми, требовали более умелого обращения, а поскольку инструкции Адмиралтейства, в случае их пунктуального выполнения, не способствовали достижению наилучших результатов, в течение первых нескольких лет эксплуатации водотрубных котлов пришлось столкнуться с самыми разнообразными проблемами, пока не были выработаны и не привились навыки правильного обслуживания, сделав положение вещей более терпимым.

Тем временем «битва котлов» продолжалась вовсю, сопровождаемая публичными обвинениями со стороны старой гвардии, возглавляемой в Парламенте сэром Уильямом Алленом; был даже образован некий Комитет по расследованию этого вопроса, который в своём промежуточном заявлении вынес рекомендацию против применения впредь котлов Бельвиля. В качестве уступки общественному мнению, которое уже окончательно откачнулось от котлов Бельвиля, пустились на временный компромисс — на некоторых кораблях начали устанавливать смешанную котельную установку, состоявшую и из огнетрубных, и из водотрубных котлов. Когда в результате опытов выяснилось, что котлы системы Никлосса уступают котлам Бельвиля (которые перестали доставлять



|           | Место<br>постройки | Заложен         | Спущен<br>на воду | Введён<br>в строй | Стоимость,<br>ф. ст.   |
|-----------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| «Канопус» | Портсмут           | 4 января 1897   | 12 октября 1897   | декабрь 1899      | 866 516 (орудия 54800) |
| «Глори»   | «Лэрдз»            | 1 декабря 1896  | 11 марта 1899*    | октябрь 1900      | 841 014 (орудия 54800) |
| «Альбион» | «Тэмз Айрон Уоркс» | 3 декабря 1896  | 21 июня 1898      | июнь 1901         | 858 745 (орудия 54800) |
| «Голиаф»  | Чатем              | 4 января 1897   | 23 марта 1898     | март 1900         | 866 006 (орудия 54800) |
| «Оушен»   | Девонпорт          | 15 февраля 1897 | 5 июля 1898       | февраль 1900      | 883 778 (орудия 54800) |
| «Венженс» | «Виккерс»          | 23 августа 1898 | 25 июля 1899      | апрель 1902       | 836 417 (орудия 54800) |

|   |   |
|---|---|
| Размерения, м   | 118,9 x 22,6 x 7,87/8,08  |
| Водоизмещение, т  | в нормальном грузу: 12950,<br>в полном грузу: 13150,<br>предельное: 14320   |
| Вооружение  | 4 12"/35<br>12 6"/40<br>16 76-мм (12-фунтовых)<br>6 47-мм (3-фунтовых)<br>4 457-мм торпедных аппаратов (14 запасных торпед), 5 356-мм торпед<br>для паровых катеров.  |
| Броня (крупновская [КЦ], гарвеевская, гарвей-никелевая), мм | пояс в середине 152 КЦ (в носу 51), траверзы 254-203-152 КЦ (носовой) и 305-254-152 КЦ (кормовой), барбетты 305-152 КЦ, башни 203 КЦ, казематы 152 (гарвеевская), палубы 51-25, боевые рубки 305 и 76 (гарвей-никелевая)<br>(вес брони 3600 т)  |
| Механизмы   | Машины и котлы: «Венженс» – «Виккерс»; «Канопус» – «Гринок фаундри»; «Голиаф» – «Пенн»; «Оушен» – «Хартуорт энд Лэсли»; «Глори» – «Лэрдз»; «Альбион» – «Модслей»;<br>два комплекта трёхцилиндровых инвертных тройного расширения, мощность 13500 л.с., скорость хода 18,3 уз,<br>20 котлов Бельвиля с экномайзерами |
| Запас топлива, т  | 900/1800  |
| Экипаж, чел.  | 682   |

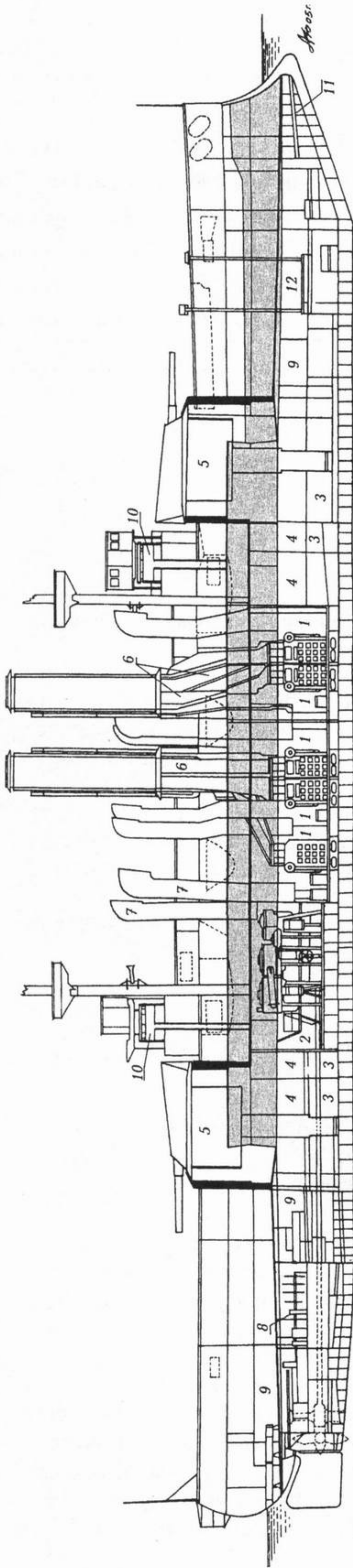
\* всплыл в доке

проблемы к тому самому времени, когда агитация против них почти затихла), их начали устанавливать на все новые линкоры, и это продолжалось до тех самых пор, пока они не были вытеснены широкотрубными котлами систем Бабкок/Уилкоккс и Ярроу.

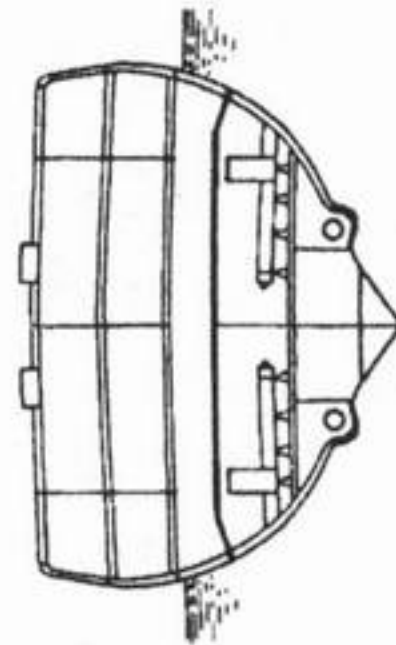
«Канопусы» стали первыми британскими линкорами с водотрубными котлами, крупновской бронёй и спонсонами концевых казематов 6" орудий, что давало возможность этим пушкам вести огонь прямо по носу или корме. Кроме этого, они стали первыми, которые преодолели 18-узловую отметку при естественной тяге.

Первые пять кораблей серии были заложены по программе 1896 г., а последний, «Венженс», по программе следующего года. Представляя их, первый лорд Адмиралтейства отозвался об этих броненосцах как об «увеличенных «Ринаунах», в отделе же главного строителя их всегда рассматривали как линкоры 2-го класса – по причине малой толщины брони. При такой же длине, как и у «Маджестика», маневренные качества остались такими же, но, поскольку при более

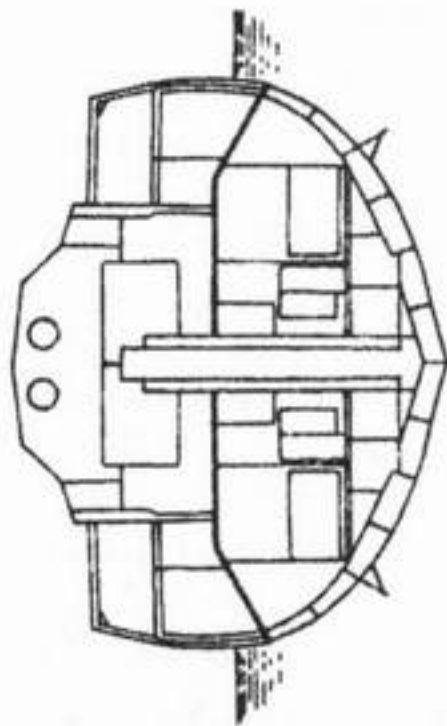




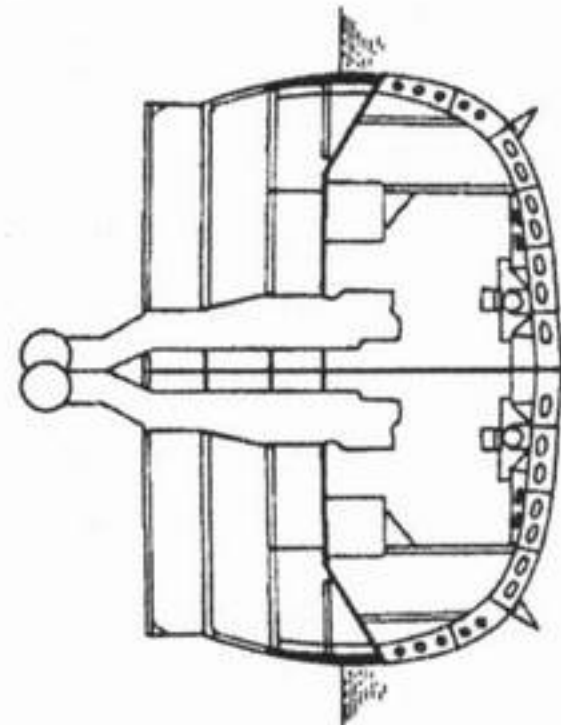
147 шл.  
см. в нос



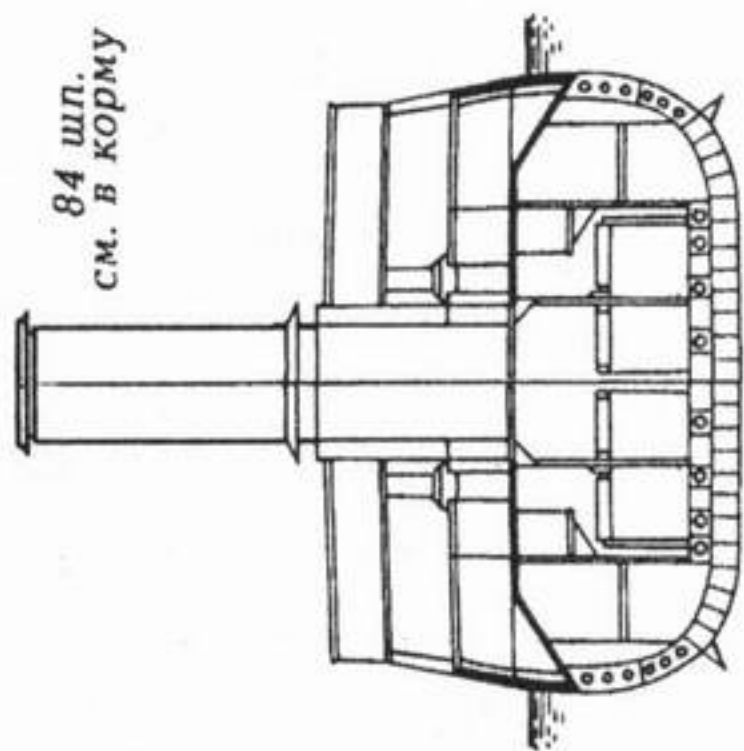
134 шл.  
см. в нос



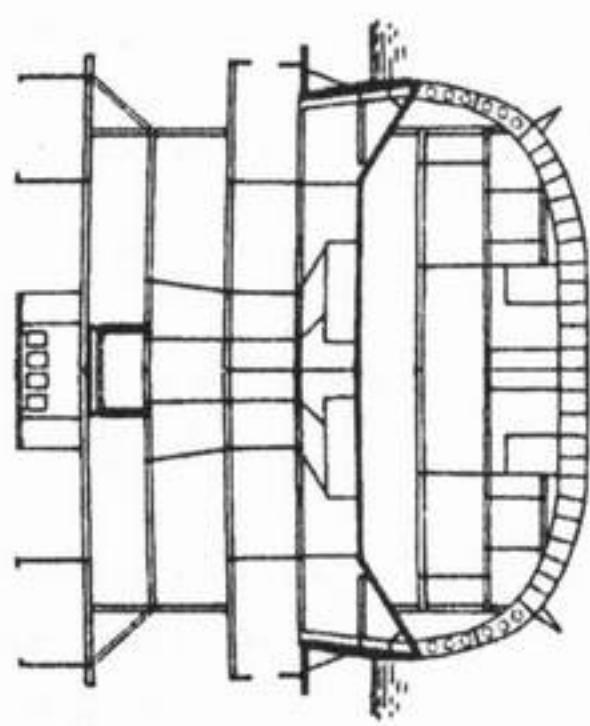
104 шл.  
см. в нос



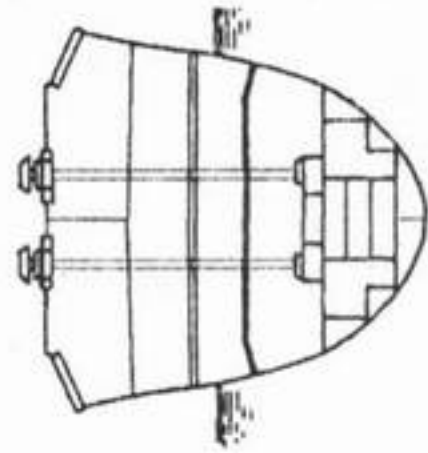
84 шл.  
см. в корму



56 шл.  
см. в корму



22 шл.  
см. в корму

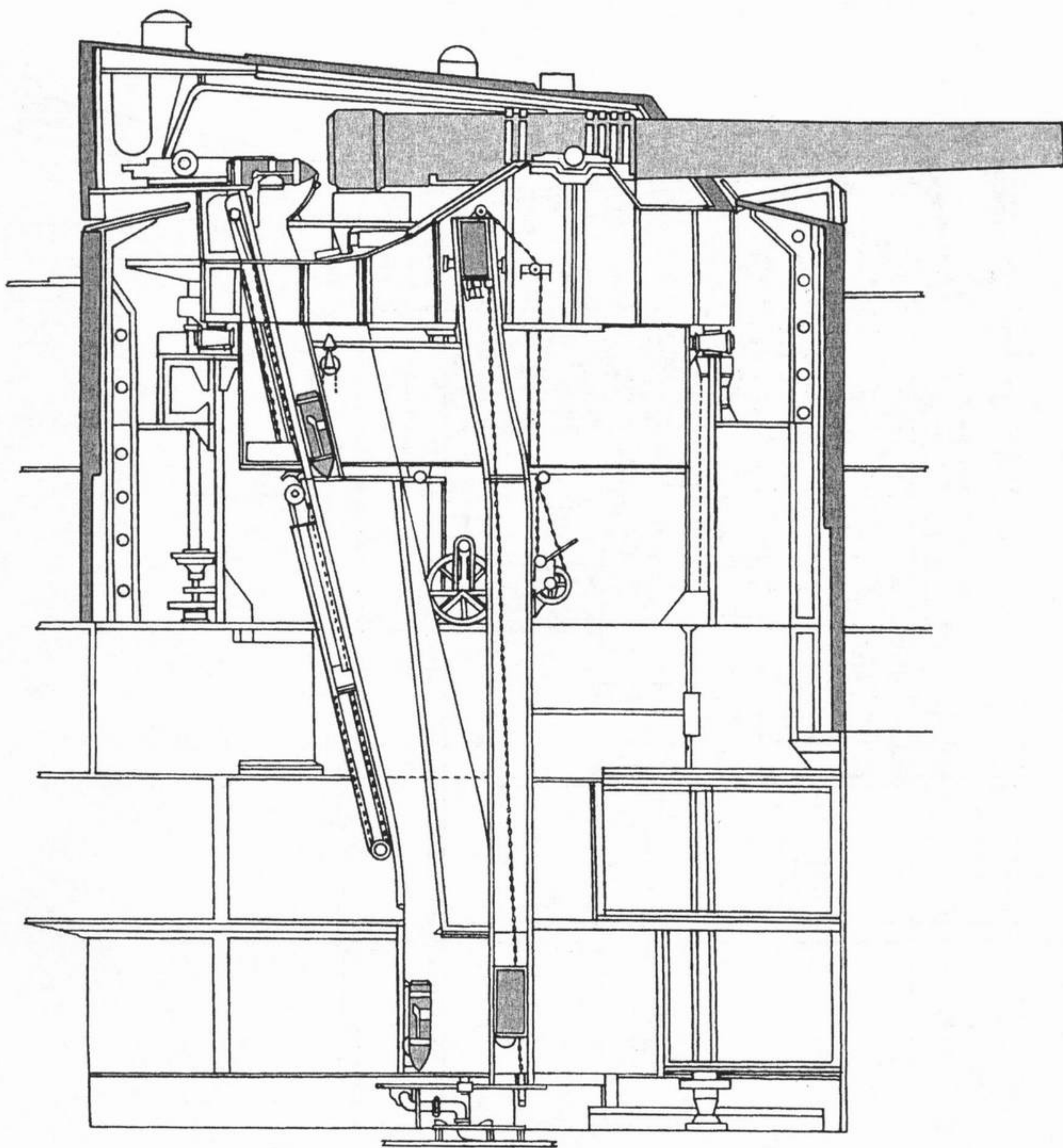


«Канопус». Схема общего расположения (1901):

1 – котельные отделения; 2 – машинные отделения; 3 – бомбовые погреба; 4 – орудий; 5 – барбеты 12" орудий; 6 – дымоходы; 7 – вентиляционные шахты машинного отделения; 8 – рулевой отсек; 9 – отсек торпедных аппаратов; 10 – боевая рубка; 11 – фортик; 12 – шпильевой отсек.



мелкой осадке имела тенденция к большему диаметру циркуляции, оконечности у линии киля в носу и корме были «подрезаны», дабы стимулировать на повороте лучшее перетекание струи с борта на борт. Подобная форма форштевня стала самой примечательной отличительной особенностью этих кораблей – линия киля к носу сменялась протяжённым подъёмом к форштевню, образуя в итоге самый выступающий таран со времён старого «Полифемуса»; кормовой вырез не так бросался в глаза. На всех кораблях строительная перегрузка дала прирост в водоизмещении примерно на 200 т.

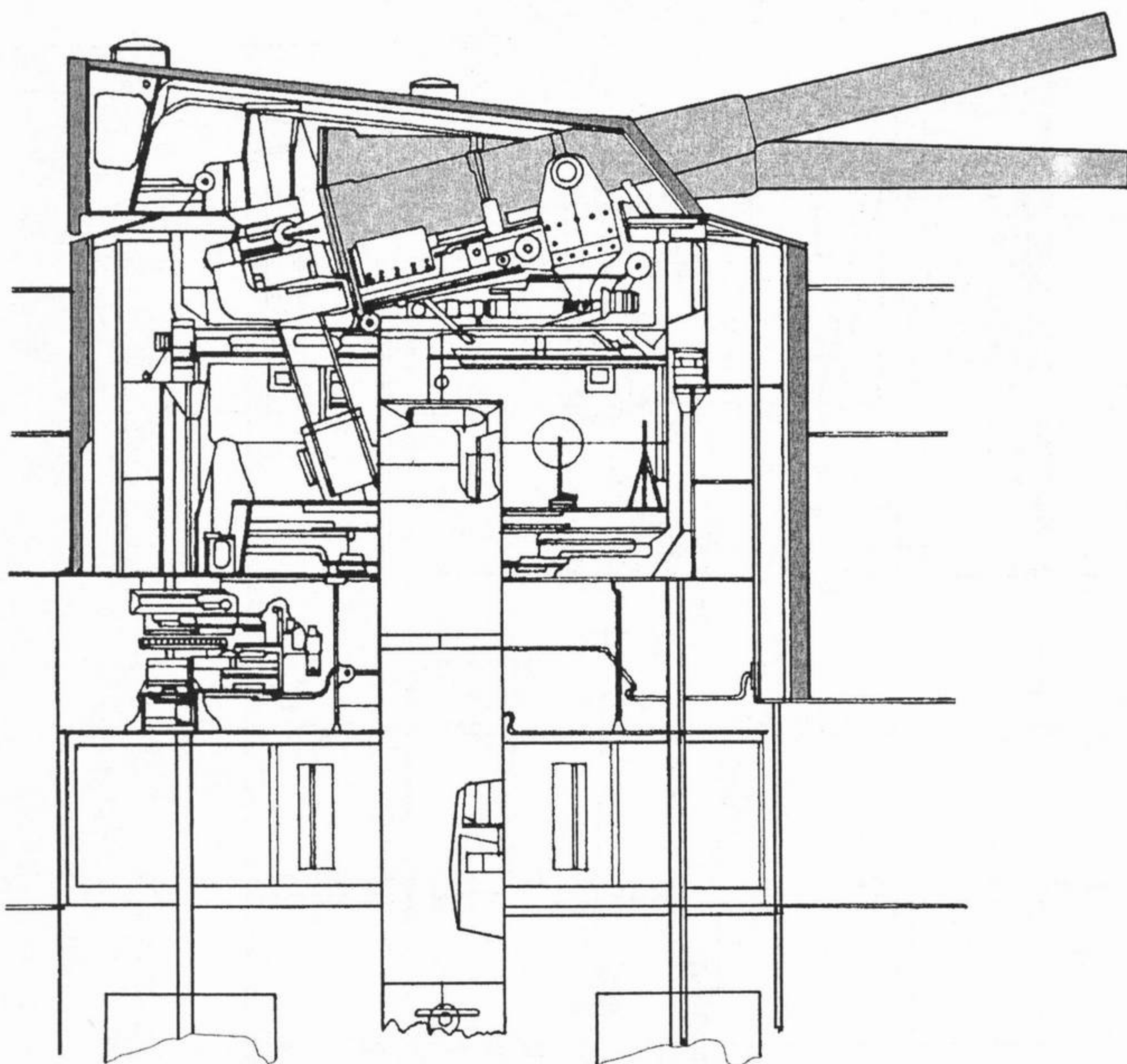


Продольный разрез барбетной установки, примененной на «Альбион» и «Глори»



### Вооружение

Орудия и установки в целом воспроизводили «Маджестик», но барбетты в плане были круглыми, как на «Цезаре» и «Илластриесе»; такими же были и устройства заряжания и подачи (то есть на любом угле поворота башни, но на фиксированном угле вертикального наведения  $+13,5^\circ$ ). «Венженс» получил цепной прибойник конструкции «Виккерс», позволяющий заряжать орудия на любом угле возвышения, что дало уменьшение цикла одного выстрела с 45 до 32 сек. Его башни прикрывались наклонными плитами вместо изогнутых с фронта и плоских с боков, как на собратях, с этих пор подобное решение на долгие годы стало общепринятым.



«Венженс». Поперечный разрез установки 12" орудий

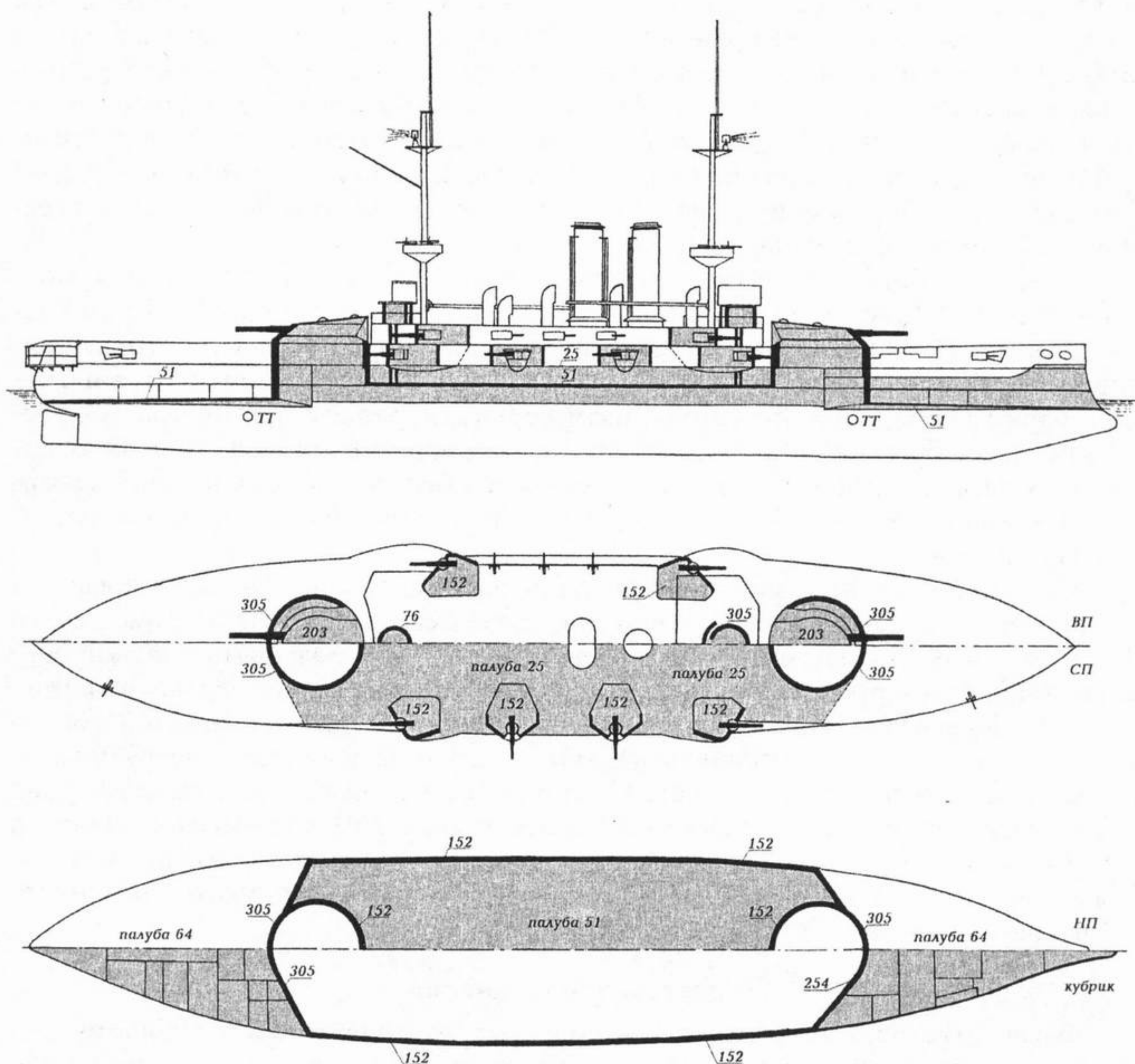


Казематы концевых 6" орудий под верхней палубой для получения продольного огня вынесли на спонсоны, оси орудий отстояли от ватерлинии на 3,8 м. Шесть 76-мм орудий располагались в противоминной батарее на верхней палубе, ещё по два орудия находились в носу и корме под верхней палубой в оконечностях. 47-мм пушки составляли вооружение боевых марсов.

### Броневая защита

Выдающейся особенностью защиты этих кораблей был переход к броне, выделявшейся по методу Круппа, которая пошла на защиту пояса и барбетов. Её повышенная устойчивость характеризуется следующими соотношениями: 5,75" крупновской брони равнялось 7,5" гарвеевской, или 12" брони-компаунд, или 15" железной, т.е. соответственно 1 : 1,3 : 2,08 : 2,6.

Распределение вертикального бронирования повторяло «Маджестик», но с общим понижением толщины — так, пояс имел толщину 152 мм против прежних гарвеевских плит в 229 мм. Он простирался на длине 59,4 м (это было меньше на 7,6 м, чем на «Маджестике») и имел высоту 4,26 м, из которых 1,52 м были ниже конструктивной ватерлинии; в носу пояс перекрывался от борта до борта траверзом в 254-203-152 мм и в корме траверзом в 305-254-152 мм (разница относится на счёт бортового бронирования в 51 мм, простиравшегося от носовой башни до форштевня).



«Канопус». Схема распределения броневой защиты



Можно вспомнить, что когда Уайт предложил подобное решение для «Ройал Соверена», Совет отклонил его на том основании, что броневая палуба в носу и подразделение на мелкие отсеки признавались достаточными для поддержания плавучести носовой части. Однако ко времени обсуждения проекта «Канопуса» пришло осознание всей меры риска, которому подвергался корабль в результате изрежечения его носовой оконечности снарядами многочисленных мелкокалиберных орудий, что привело к включению в систему его броневой защиты 51-мм бронирования борта. Конечно, оно было абсолютно бесполезным в качестве защиты от огня среднекалиберных орудий, разве что на очень больших дистанциях.

Совершенно ясно, что эта добавочная защита борта в носу появилась отнюдь не в результате агитации противников «мягкоконечных» предшественников «Канопуса», поскольку её совсем нельзя расценивать в качестве «полноценного броневоего пояса в носу». Как и выпуклая броневая палуба, и казематы на верхней палубе, это была одна из самых ранних инициатив Уайта, наконец-то получившая признание и развитие в последующих проектах.

Примечательной особенностью конструкции стала также ещё одна надводная броневая палуба, решение о которой последовало, когда до Совета дошли слухи о планируемой установке на французских кораблях гаубичной артиллерии как средства поражения неприятельских судов навесным огнём через палубы. Уайт выдвинул предложение об оснащении «Канопуса» верхней броневой палубой 25-мм толщины, отстоящей от ватерлинии на 2,9 м (в качестве крыши всей броневой цитадели), которая должна была быть достаточно крепкой, чтобы вызвать разрыв снаряда любого калибра в уровне средней палубы. На самом деле французы не пошли дальше испытаний армейской 150-мм гаубицы, установленной на канонерской лодке «Драгонн», не давших никаких обнадеживающих результатов. Но из-за этой 25-мм палубы толщину главной (нижней) броневой палубы пришлось ограничить 51 мм по всей длине корабля.

Толщина барбетов выше бортового пояса составляла 305 мм, а за поясом — только 152 мм, броневые прикрытия башен имели толщину 203 мм. Броня казематов 6" орудий и на верхней, и на средней палубе была одинаковой толщины 152 мм (характерно, что во всех старых справочниках приводится неверная цифра 127 мм). Подобно этому, пяти первым кораблям приписывается гарвей-никелевая броня, и лишь «Венженсу» — крупновская; но в официальных документах лишь казематы указаны из гарвеевской брони и боевые рубки — из гарвей-никелевой. Бортовая броня и барбеты выполнялись из крупновской цементированной брони.

Особое внимание было уделено подкреплению тарана. Он выполнялся из единой литой стальной отливки, в которую врезалась броневая палуба вместе с её 51-мм броневым покрытием, а также соединялся с 51-мм поясными плитами борта, притянутыми к рубашке борта и набору корпуса. Тринадцать первых шпангоутов в носу перевязывались стальными листами, а пространство между ними до уровня броневой палубы заполнялось пробкой; это была солидная конструкция, но при всём этом, эластичная. То, насколько она была способна выдерживать удар, видно из случая, когда «Оушен», двигаясь к выходу из Портлендской гавани в плотном тумане, промахнулся мимо «прохода в стене» и свернул в сторону несколько массивных каменных блоков волнолома, не получив взамен никаких повреждений форштевня (1902).

#### Двигательная установка

В качестве первых британских линейных кораблей с водотрубными котлами «канопусы» оказались хорошими ходоками. Двадцать котлов имели общую поверхность нагрева 3141,5 м<sup>2</sup> и вырабатывали пар на общую мощность

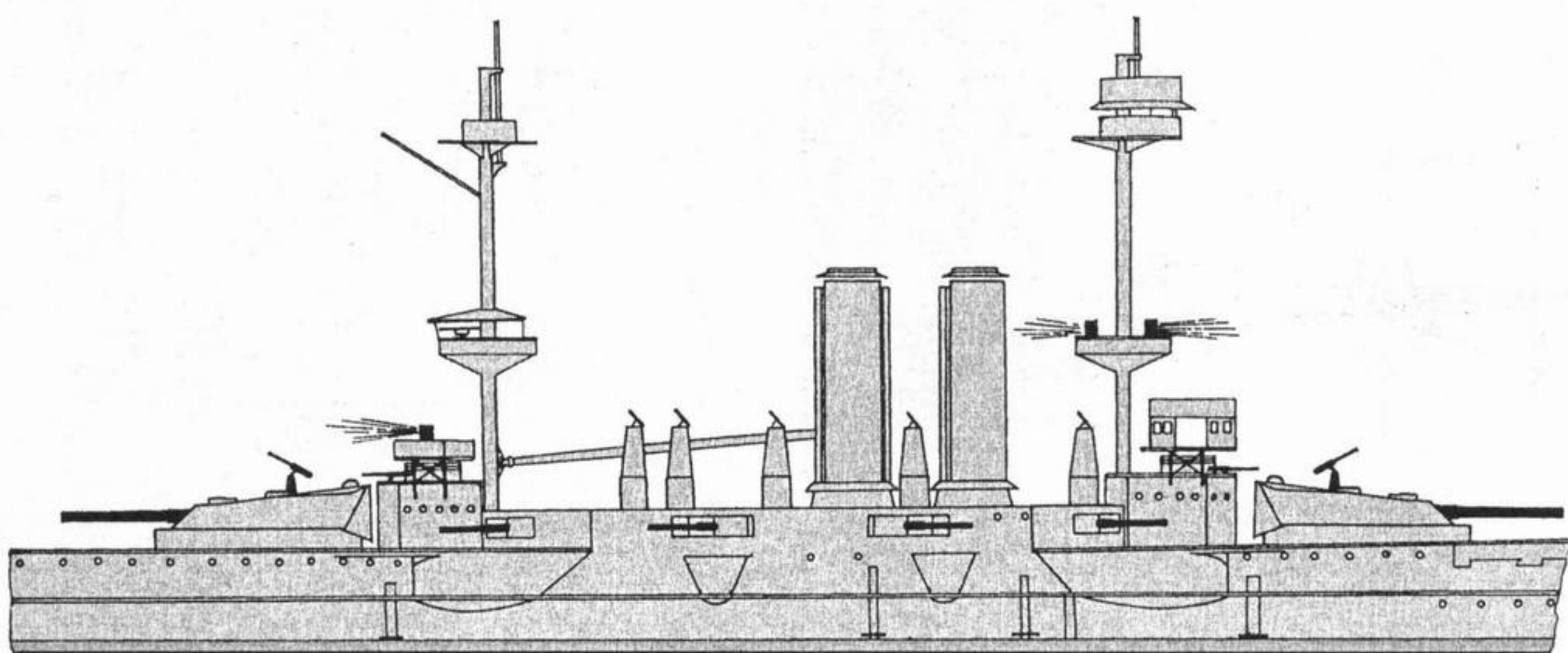


13500 л.с. против восьми цилиндрических котлов «Маджестика» с общей нагревательной поверхностью 2083,2 м<sup>2</sup>, обеспечивавших лишь 10000 л.с. — это позволило получить прибавку в скорости целых два узла. На 8-часовом испытании на полный ход они развили от 13728 л.с. и 18,5 уз («Оушен») до 13918 л.с. и 18,4 уз («Голиаф»). «Альбион» вышел на мерную милю в шторм и развил 17,8 уз при 13885 л.с. «Венженс» считался лучшим ходоком среди всех шести одноклассников.

### Общее

Из-за новой системы котлов изменили их компоновку и в расположении дымоходов произошёл возврат к размещению дымовых труб одна за другой (вторая труба была шире в поперечнике, нежели вдоль диаметральной плоскости). При установке системы контроля огня на фок-мачте появился дополнительный марс квадратной в плане формы; впоследствии на всех, кроме «Венженса» его заменили на продолговатый и более просторный. Боевой марс на грот-мачте получил покрытие сверху, но в остальном остался прежним, кроме «Альбиона», где его расширили.

«Канопусы» на несколько лет стали становым хребтом британских морских сил в китайских водах и для условий службы на Востоке показали себя превосходными кораблями, оставаясь там до тех пор, пока альянс с Японией не позволил им вернуться домой и войти в состав Флота Метрополии. Во время Первой мировой войны они использовались повсеместно — и у Архангельска, и в Восточной Азии, и у Фолклендов, доказав таким образом, что броненосные корабли — даже устаревшие — могут в критических ситуациях привлекаться к участию во вспомогательных операциях, выходящих за рамки того предназначения, для которого они изначально создавались.

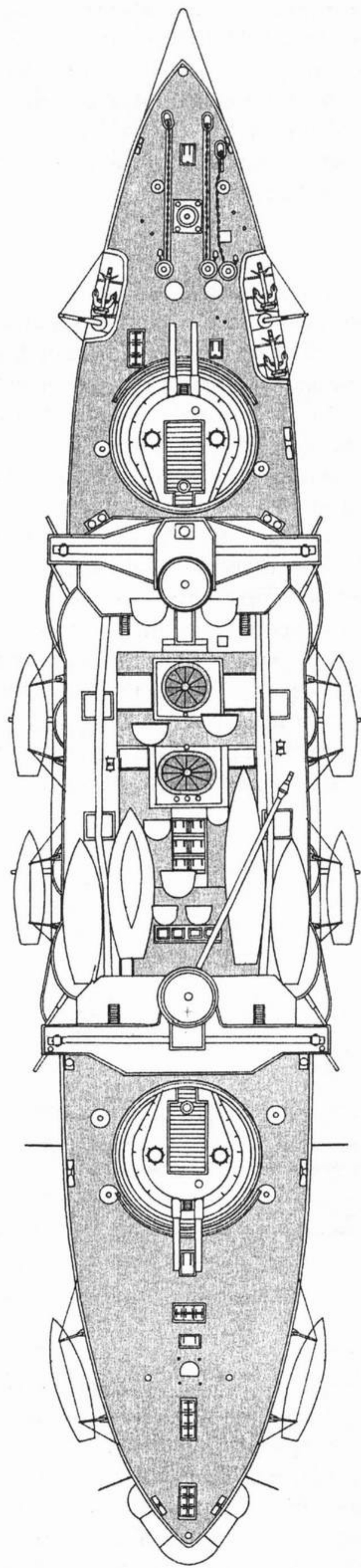
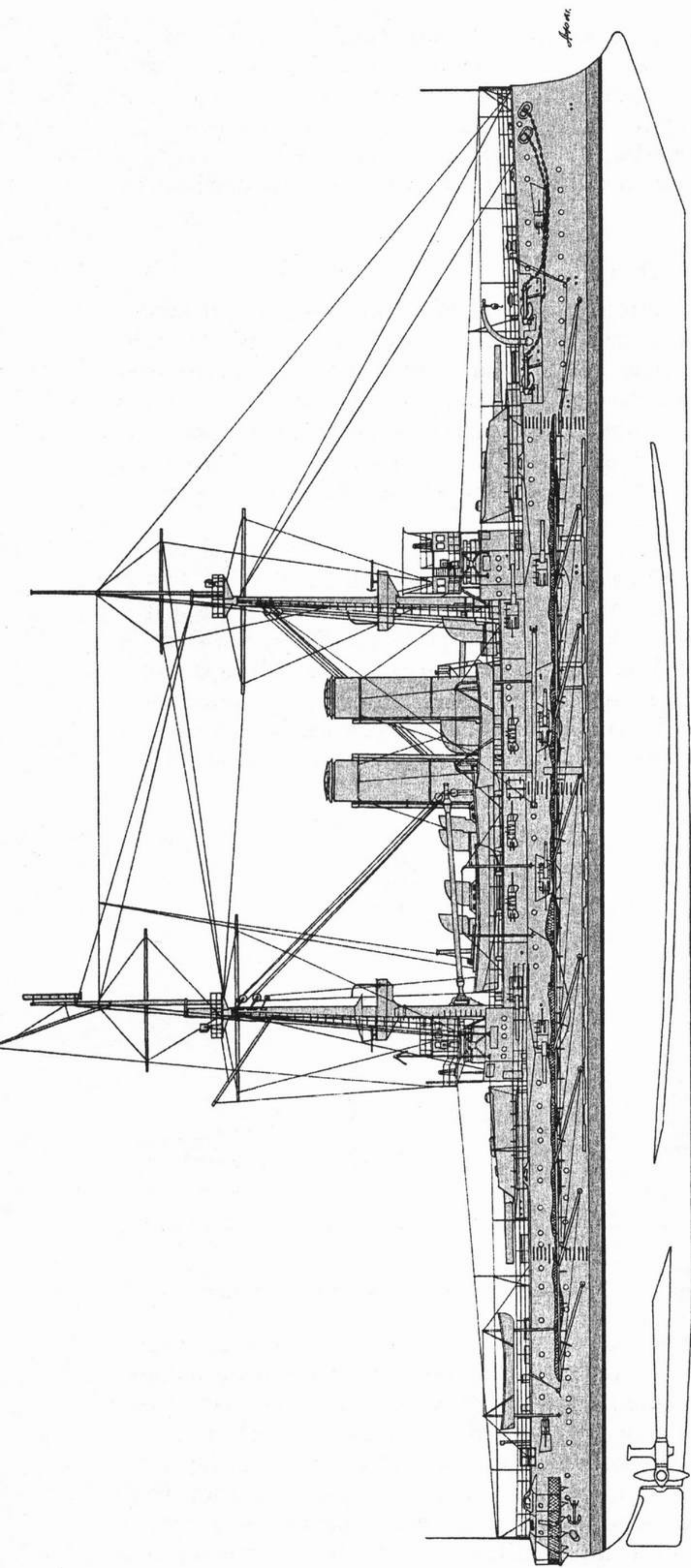


«Канопус», 1917 г.

6" орудия со средней палубы перенесены на верхнюю палубу на место 76-мм пушек

В 1917 г. 6" орудия со средней палубы на «Канопусе» и «Глори» были сняты, а взамен 76-мм на верхней палубе добавили ещё по два 6" орудия на каждый борт: спустя 22 года после разработки проекта пришло признание того, что четыре стоящих открыто на верхней палубе пушки перевешивали ценность целых восьми, защищённых бронёй, но расположенных палубой ниже. Несколько «эдуардов», «дунканов», «формидэблов», «дрейков» и «кентов» также до конца Великой войны подверглись подобной метаморфозе — так, с опозданием и ненавязчиво, произошёл отказ от одной из основных особенностей проектов Уайта и установилась мода для подобных же изменений и за границей.





«Канопус». Внешний вид корабля на момент вступления в строй, 1901 г.



**«Альбион»**

Во время спуска поднял такую волну, что она смыла подмости вдоль стапеля; утонули 34 человека из числа собравшихся полюбоваться зрелищем – по большей части женщины и дети. Вступил в строй в июне 1901 г. для отряда в китайских водах, где прослужил до 1905 г., после чего в августе [того же года] присоединился к Флоту канала (столкновение с «Дунканом» в Лервике 26 сентября 1905 г., без повреждений). В апреле 1906 г. выведен в состав Резерва в Чатеме для ремонта машин и котлов, который продолжался до декабря 1906 г. В феврале 1907 г. временно придан Флоту Метрополии с базированием на Портсмут; с марта 1907 г. в составе Атлантического флота (ремонт в Гибралтаре в 1908-1909 гг., установлена система контроля огня). С августа 1909 г. рядовой корабль 4-й дивизии Флота Метрополии в Норе, с мая 1912 г. в 3-м флоте в Норе (ремонт в Чатеме в 1912 г.). В 1913 г. в Пембруке. В августе 1914 г. вошёл в состав VIII линейной эскадры Канала, в 1914-1915 гг. оперировал у Кейптауна и Восточной Африки. Прикрывал высадку на Хелес 25 апреля (тяжело повреждён попаданиями 28 марта и 2 мая). Выскочил на мель у Габа-тепе. Перевозил войска в Салоники в октябре 1915 г. В 1916-1918 гг. у восточного побережья Англии. В 1918 г. состоял в Девон-порте в качестве плавказармы. Продан на слом в 1919 г.

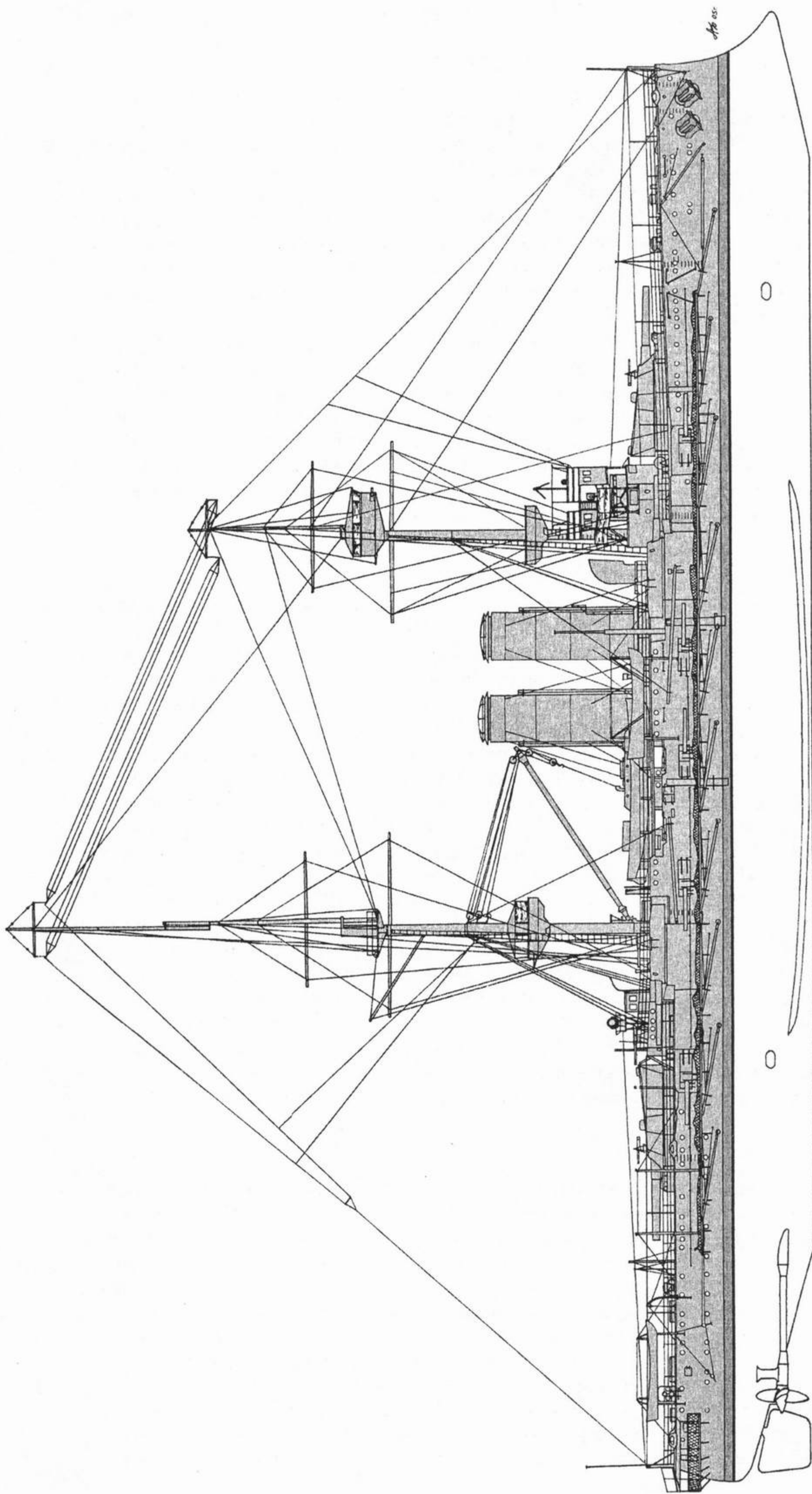
**«Канопус»**

Поднял вымпел 5 декабря 1899 г. и отправлен в Средиземное море, где оставался до апреля 1903 г. С мая 1903 по июнь 1904 г. прошёл большой ремонт на заводе компании «Лэрдз», участвовал в манёврах 1904 г. (протаранен «Барфлером» в Маунтс-бэй 5 августа 1904 г., получил лёгкие повреждения), выведен в Резерв флота. В январе 1905 г. вступил в вооружённый резерв в Портсмуте. В мае 1905 г. введён в строй и предназначен к отправлению в китайские воды, но в итоге включён в состав Атлантического флота. В январе 1906 г. включён в состав Флота канала (начата установка системы контроля огня). В мае 1907 г. присоединён к Флоту Метрополии с базированием на Портсмут, экипаж уменьшен до основного. В 1907-1908 гг. прошёл ремонт, с апреля 1908 по декабрь 1909 г. находился на Средиземном море, после чего зачислен в 4-ю дивизию Флота Метрополии. С мая 1912 г. в Норе в составе 3-го флота, затем встал в ремонт в Чатеме (июль 1911 – апрель 1912 гг.). В 1913-1914 гг. в 3-м флоте в Пембруке. 7 августа 1914 г. включен в состав VIII линейной эскадры Канала, 23 августа стал кораблём береговой охраны у Сен-Винсента, с октября на Южноамериканской станции, в ноябре-декабре корабль охраны Порт-Стэнли и Аброльгос-рокс. В январе 1915 г. отослан к Дарданеллам и принимал участия в боевых действиях 2 и 18 марта. В апреле прикрывал высадку, участвовал в блокаде Смирны, вновь прикрывал высадку в мае. Вернулся в Англию в 1916 г. и выведен в резерв в Чатеме, став плавказармой вплоть до исключения из списков флота. Продан на слом в 1920 г.

**«Глори»**

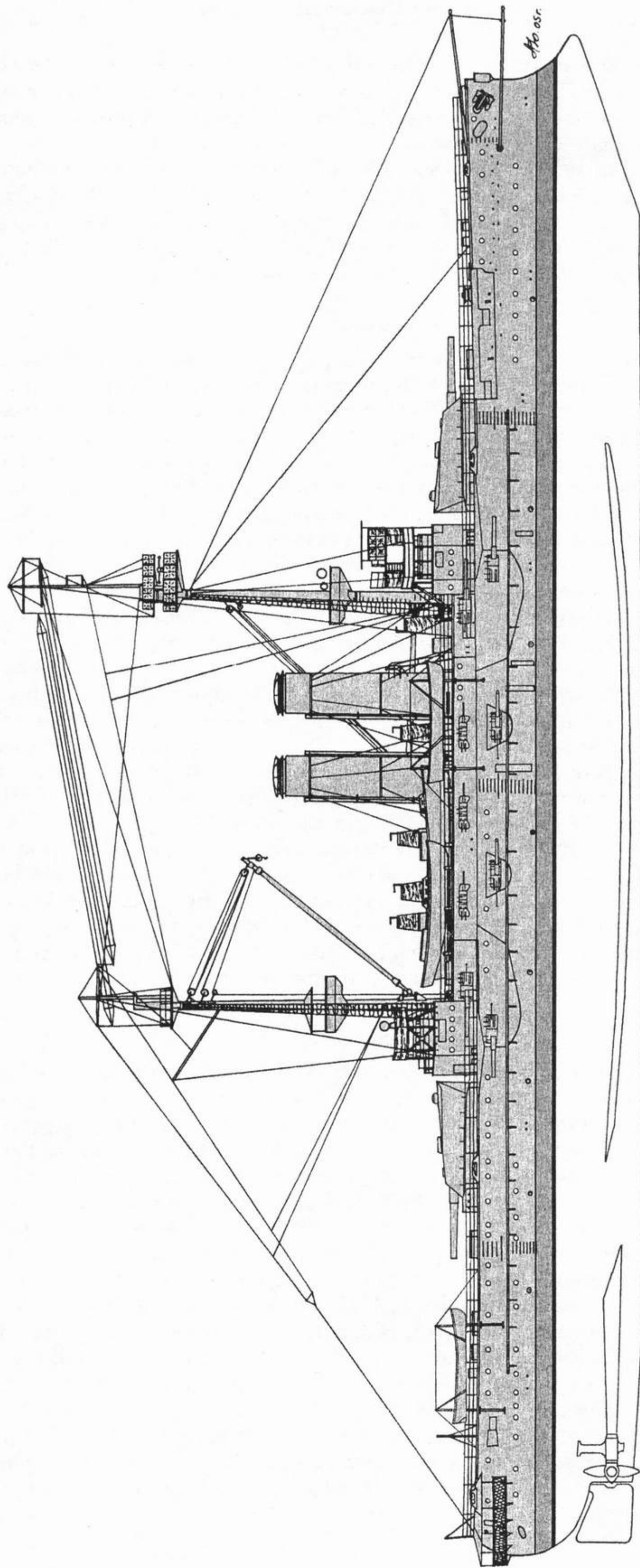
Поднял вымпел в Портсмуте в ноябре 1900 г. и отправлен в качестве флагманского корабля отряда британских морских сил в китайских водах, где прослужил до октября 1905 г. (столкновение с «Центурионом» 17 апреля 1904 г.). Затем выведен в вооружённый резерв в Портсмуте, после чего присоединился к Флоту канала, в составе которого находился до октября 1906 г. С февраля 1907 г. в составе вооружённого резерва Флота Метрополии, базировался на Портсмут. В марте-декабре 1907 г. прошёл ремонт (установлена система контроля огня, охлаждения погребов, обновлены котлы и машины). С сентября 1907 по апрель 1909 г. состоял в Средиземноморском флоте, затем в 4-й дивизии Флота Метрополии с основным экипажем. В августе-декабре 1910 г. проходил ремонт в Чатеме, затем с мая 1912 г. в 3-м флоте в Норе. В апреле 1913 г. переведён в Портсмут.





«Альбион». Внешний вид корабля по состоянию на 1908 г.





«Канопус». Внешний вид корабля по состоянию на 1915 г. (в период проведения Дарданелльской операции)



С началом войны в августе 1914 г. в составе VIII линейной эскадры Флота Канала. В октябре 1914 г. эскортировал канадский конвой, затем отослан в качестве флагманского корабля в Северную Америку для патрулирования на линии Нью-Йорк – Панама. В 1914-1915 гг. в Атлантике и Вест-Индии, затем в июне 1915 г. переведён на Средиземное море для прикрытия Суэцкого канала, в 1916 г. прикрывал Египет и Ост-Индию. В 1916-1919 гг. находился в Северной России и базировался на Мурманск. После возвращения в Англию переименован в «Кресцент» и находился в Росайте в качестве корабля-плавказармы. Продан на слом в 1922 г.

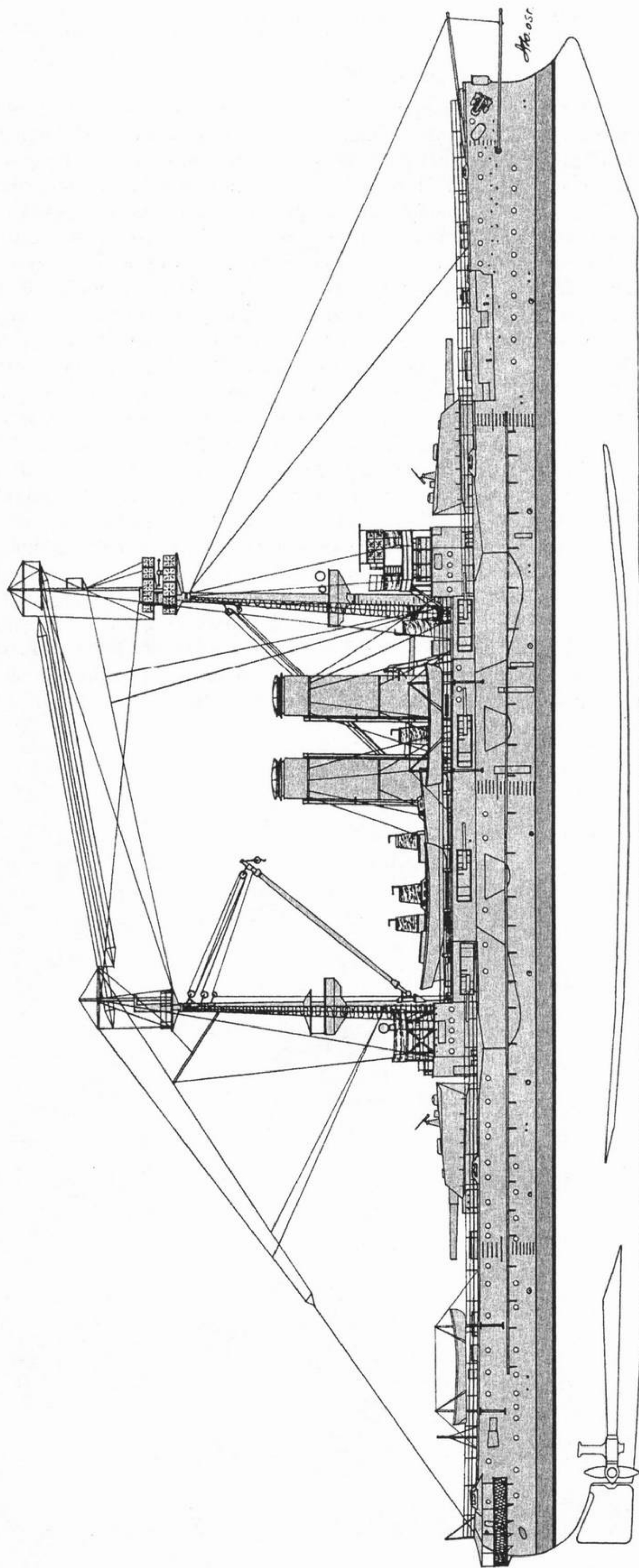
#### «Голиаф»

Поднял вымпел в Чатеме 27 марта 1900 г. и отослан в китайские воды, где оставался до 1903 г. (ремонт в Гонконге с сентября 1901 по апрель 1902 г.). Прошёл ремонт на верфи компании «Палмерс» с января по июль 1904 г. Принял участие в маневрах 1904 г., после чего вступил в вооружённый резерв в Портсмуте. В мае вступил в строй и назначен для перехода в китайские воды, но вместо этого отправлен на Средиземноморье и вернулся назад в Англию в декабре того же года. Присоединён в Флоту Метрополии, в составе которого оставался с уменьшенным экипажем до 1907 г. Установка системы контроля огня, начатая в 1906 г. (по упрощённому варианту) была окончательно произведена в 1907-1908 гг. В августе 1907 – феврале 1908 г. отремонтированы машины и котлы. Поломка гребного вала во время перехода на Мальту, где простоял в доке в ремонте с октября 1908 по январь 1909 г. В апреле 1909 г. вошёл в состав 4-го флота в Норе с уменьшенным экипажем и стал флагманским кораблём контр-адмирала командующего 3-й и 4-й дивизий Флота Метрополии. Ремонт в Чатеме в 1911-1912 гг. В 1913-1914 гг. находился с 3-м флотом в Пембруке. С началом войны в августе 1914 г. включён в состав VIII линейной эскадры Флота канала, затем отряжен для охраны якорной стоянки Гранд-Флита в Лох-Ив. Принимал участие в операциях у Остенде и в сентябре 1914 г. ушёл в Ост-Индию для выполнения обязанностей по эскортированию конвоев. Принимал участие в операции на реке Руфиджи в ноябре 1914 г., целью которой была поимка германского крейсера «Кёнигсберг», затем в апреле 1915 г. перешёл к Дарданеллам. Прикрывал высадку у Хелеса и получил повреждения в ходе боёв 25 апреля и 2 мая. Потоплен 13 мая 1915 г. тремя торпедами турецкого миноносца с немецкой командой. Погибло 570 человек.

#### «Оушен»

Вступил в строй в Девонпорте в феврале 1900 г. и отправлен на Средиземное море, в январе 1901 г. перешёл на Дальний Восток, где проходил службу до августа 1905 г. (во время тайфуна в сентябре 1900 г. получил повреждения). Проходил ремонт в 1901, 1902-1903 и 1905 гг. Вернулся в Англию в августе 1905 г. и вступил в вооружённый резерв в Чатеме. В январе 1906 г. приписан к Флоту канала до июня 1908 г. (ремонт в 1906-1907 гг.), после чего отправлен на Средиземноморье. Ремонт в 1908-1909 гг., во время которого установлена система контроля огня. В феврале 1910 г. присоединён к 4-й дивизии Флота Метрополии. В 1910 г. отремонтированы котлы, затем ремонт в 1911-1912 гг. С мая 1912 г. в составе 3-го флота в Норе. В 1913-1914 гг. в 3-м флоте в Пембруке. С началом войны в августе включён в состав VIII линейной эскадры Канала и Куинстауна. В сентябре 1914 г. отослан в Ост-Индию для сопровождения конвоев, в октябре принимал участие в операциях в Персидском заливе. В феврале 1915 г. патрулировал у Суэцкого канала и в Дарданеллах. Участвовал в бомбардировках в феврале и марте 1915 г. 18 марта 1915 г. получил несколько артиллерийских попаданий и подорвался на mine. Оставлен командой в 7 ч 30 мин пополудни и к 10 ч 30 мин того же дня затонул у Морто-бэй.





«Канопус». Внешний вид корабля по состоянию на 1917 г.



**«Венженс»**

Стал первым британским линкором, полностью построенным, вооружённым, бронированным и оснащённым механизмами одной компанией. Поднялся в апреле 1902 г. и ушёл на Средиземное море, в июне 1903 г. получил приказ перейти в китайские воды. Находился там до апреля 1905 г., после чего вернулся в Англию и вступил в вооружённый резерв в Девонпорте. Ремонт в 1905-1906 гг. (машины, котлы, конденсаторы). В составе Флота канала с мая 1906 по май 1908 г., затем присоединён к Флоту Метрополии в Портсмуте с основным экипажем (столкновение с пароходом «Бенион Хэд» 13 июня 1908 г., мелкие повреждения отремонтированы за счёт владельца парохода). С февраля 1909 г. в составе Флота Метрополии в Норе (выскочил на мель в устье Лондон-ривер 28 февраля 1909 г., но без повреждений; столкновение с «Битер» в тумане 29 ноября 1910 г., повреждения шестов и полки противоминных сетей). Рядовой корабль специальной службы. В апреле 1909 г. учебный артиллерийский корабль. С июля 1912 г. в составе 3-го флота в Норе. Ремонт в 1912 г., в 1912-1913 гг. вновь в качестве учебного артиллерийского корабля, с началом войны в августе 1914 г. включён в состав VIII линейной эскадры Канала и Атлантики. Операции у Камеруна в ноябре 1914 г., затем перешёл в Египет, базировался на Кейп-Верде. Флагманский корабль адмирала де Робекка в Гибралтаре с января 1915 г., после чего получил приказ идти к Дарданеллам. Принимал участие в бомбардировках 18 февраля и 18 марта, прикрывал высадку у Хелеса 25 апреля. Убыл в качестве корабля береговой охраны Египта в ноябре 1915 г., далее в 1915-1917 гг. служил в Ост-Индии и Египте, Восточной Африке и у Кейптауна. В 1918-1919 гг. плавсклад боеприпасов в Девонпорте. Продан на слом в 1921 г.



## Примечания

<sup>1</sup> Его внук К.С. Барнаби оставил об этом такие строки: «На самом деле отставка Барнаби состоялась ни по причине его болезни, ни как следствие несогласия с мнением Совета по поводу его проектов. Истинной причиной было то, что он испытывал колоссальную усталость от нескончаемых споров со своим зятем Ридом, которые тяжёлым грузом ложились на семейные отношения. Он очень любил свою сестру [жену Рида], а обе семьи были близкими соседями» [Прим. Авт.]

<sup>2</sup> В декабре 1886 г. министр финансов лорд Р. Черчилль был отстранён от должности за его протесты против расхода денег на развитие вооружённых сил и его портфель перешёл к Гошену.

<sup>3</sup> Эта концепция оказалась порочной и вскоре была пересмотрена в пользу поддержания остойчивости посредством использования броневых прикрытий. [Прим. Авт.]

<sup>4</sup> Имеется в виду политическая афера, инспирированная небезызвестным Сесилем Родсом и проводимая на его деньги. После открытия в начале 1895 г. в Трансваале алмазных россыпей эта страна обрела чрезвычайную привлекательность для Великобритании, также имевшую в Африке обширные колонии. Для обращения ситуации с трансваальскими алмазами в свою пользу англичане решили сменить власть в стране руками колониальных дельцов, которые подготовили в его столице Йоганнесбурге мятеж так называемых «уитлендеров» (по сути, приезжих чернорабочих), не имевших гражданских прав. Мятеж был назначен на 27 декабря 1895 г. Одновременно в Трансвааль на помощь мятежникам должен был вторгнуться из Бечуаналенда отряд полиции Южноафриканской компании (предприятие С. Родса), во главе которого стоял управляющий компании «полковник» Джеймсон. В последнюю минуту организаторы восстания в Йоганнесбурге нашли, что у них не всё подготовлено, и перенесли его на 6 января 1896 г. Однако отряд Джеймсона уже двигался к Йоганнесбургу. Постепенно он был окружён бурами, начал подвергаться их нападениям и, ослабленный тактикой засад буров, перебивших его значительную часть, 2 января 1896 г. взят в плен вместе со своим главарём. Одновременно были арестованы и руководители заговорщиков в Йоганнесбурге. Затея Родса потерпела полный провал.

<sup>5</sup> В 1913-1914 гг. послужил для первых в британском флоте опытов по исследованию наилучшего типа конструктивной защиты корпуса от подводных взрывав, увенчавшихся выработкой типа внешнего бортового буля слоёной конструкции (впервые применены в проекте нескольких сверхдредноутов серии «Ройал Соверен» в 1915-1916 гг.). Опыты с «Худом» производились в обстановке строжайшей секретности. В ноябре 1914 г. затоплен на южном фарватере входа в Портленд и получил у моряков прозвище «Старая дыра в стене» («Old Hole in the Wall»). Странным образом корабль состоял в списках флота и 1916, и 1917 гг. как предназначенный на продажу.

<sup>6</sup> Полностью ремонт («Центурион»: сентябрь 1901 / ноябрь 1903, «Барфлер»: январь 1902 / май 1904) вобрал в себя следующие переделки:

- 1) 120мм орудия заменены 10 6"/45 в казематах из 127мм крупновской брони (четыре на верхней палубе, шесть на средней палубе),
- 2) 47мм орудия с марсов на фок-мачте перенесены на надстройку и крыши башен,
- 3) Надводные торпедные аппараты сняты,
- 4) Установлены 4 95см прожектора – два на мостике, два на кормовой надстройке,
- 5) Полка противоторпедной сети, с целью обеспечения стрельбы нижних 6" орудий, перенесена ниже – в уровень средней палубы,
- 6) Кормовой мостик снят, вентиляторные дефлекторы заменены виндзейлиями,
- 7) Установлена бортовая радиостанция (добавлен гафель на грот-мачте),
- 8) Деревянная боевая фок-мачта заменена новой, стальной, гораздо более короткой и без каких-либо боевых марсов вообще,
- 9) Неподвижная грот-стенга заменена подъёмной,
- 10) Лебёдки шлюпочных кранов получили новые двигатели,
- 11) На обоих кораблях на грот-стенге установлен семафор,
- 12) Носовые украшения сняты, корабли окрашены в серый цвет.

<sup>7</sup> Автор ссылается на его личный разговор с Фишером в 1918 г.

<sup>8</sup> Американская «Индиана» несла в качестве вспомогательного вооружения восемь 8" и четыре 6" орудия.



<sup>9</sup> В 1903 г. рассматривалось четыре варианта перевооружения «Ринауна»: с заменой всех 10" орудий новой, более мощной 10" моделью, как на «Трайэмфе»; замена 10" орудий 12" (одно в носу, одно в корме); замена всех 6" орудий таким же числом более новых; замена 6 6" орудий на средней палубе на 7,5"; замена всех 6" орудий на 7,5". После тщательного изучения этих предложений все они были отклонены – первое как не стоящее усилий, второе как не стоящее затрат, по третьему возражений не было, но тем не менее оно так и не состоялось. Замена 6" орудий на 7,5" была сочтена нестоящей.

<sup>10</sup> В работе *British Battleships 1889-1904* (London: Arms & Armour press, 1988) Р.Бёрт приводит следующий свод весов «Ройал Соверена», «Худа» и «Маджестика» (с. 61, 90 и 113):

|   | «Ройал<br>Соверен» | «Худ» | «Маджестик»<br>проект | фактич. |
|---|--------------------|-------|-----------------------|---------|
| Корпус  | 5075               | 4750  | 5550                  | 5650    |
| Горизонтальная броня с подкладкой                       | 1100               | 1100  | 1230                  | 1200    |
| Вертикальная броня с подкладкой                         | 3460               | 3460  | 3345                  | 3432    |
| Артиллерия  | 1410               | 1720  | 1550                  | 1660    |
| Главные и вспомогательные механизмы,<br>машинные запасы | 1115               | 1105  | 1375                  | 1419    |
| Корабельные запасы и шлюпки                             | 100                | 100   | *                     | **      |
| Экипаж с багажом  | 110                | 105   | *                     | **      |
| Вода и провизия   | 125                | 100   | *                     | **      |
| Мачты, оснастка и противоторпедные сети                 | 110                | 110   | *                     | **      |
| Якоря и цепи  | 125                | 123   | *                     | **      |
| Уголь   | 900                | 900   | 900                   | 900     |
| Запас водоизмещения                                     | 520                | 530   | 175                   | 200     |
| Водоизмещение в грузу, т                                | 14150              | 14103 | 14815                 | 15160   |

Примечание. «Маджестик»: \* всего 690 т, \*\* всего 699 т.

<sup>11</sup> Создавались в развитие успеха серии из четырёх тяжёлых мониторов «Аберкромби», получивших по два 14" орудия, изготовленных в США для прерванного постройкой в Германии греческого сверхдредноута «Саламис». Находясь под впечатлением этой удачной четвёрки, У.Черчилль, в ту пору первый лорд Адмиралтейства, решил создать для нужд береговой обороны ещё 8 подобных кораблей, для которых, по совету адмирала Перси Скотта, решили взять 12" орудия с безнадёжно устаревших «маджестиков». Компания «Армстронг» переделала установки для возможности придания орудиям угла возвышения до 30° вместо прежних 13,5°. Это позволило увеличить дальность стрельбы с 68,5 кб до 106,5 кб, а с использованием снаряда с 4-калиберным радиусом оживала – до 122,5 кб. Пушки с «Викториеса» пошли на «Дженерал Вулф» (М-9) и «Принс Руперт» (М-10), с «Магнефишента» – на «Лорд Клайв» (М-6) и «Дженерал Кроуфорд» (М-7), «Ганнибала» – на «Сэр Джон Мур» (М-5) и «Принс Юджин» (М-11), «Марса» – на «Эрл оф Петерборо» (М-8) и «Сэр Томас Пиктон» (М-12). Водоизмещение равнялось 6150 т (в полном грузу), размерения 102,3 х 26,6 х 9,7 (в грузу) м. Корабли получили по две четырёхцилиндровых («Принс Руперт» и «Сэр Джон Мур» – трёхцилиндровых) паровых поршневых машины и 2 котла. Ход равнялся 6,5 уз, запас угля составлял 356 т. Бронирование – пояс по ватерлинии 150 мм, лоб башен 270 мм. Вооружение состояло из 2 12"/35 орудий (Мк VIII), 2 76мм противоминных пушек, 1 47мм и 1 40мм зенитных орудий. Экипаж 194 чел. Постройка серии началась в январе 1915 г., все мониторы вступили в строй в июле-ноябре 1915 г. В течение войны с кораблей сняли 76мм орудия, заменив их на одиночные 6" в корме, установили дымовую аппаратуру. В августе-сентябре 1918 г. «Лорд Клайв» и «Дженерал Вулф» получили по одному 18" орудию в корме в неподвижной установке со щитом (384 т) с углом возвышения 45°. Наведение осуществлялось корпусом в пределах 10° сектора на правый борт. «Дженерал Вулф», «Лорд Клайв», «Дженерал Кроуфорд», «Сэр Джон Мур» и «Принс Юджин» служили в составе Дуврской эскадры, остальные – у Дарданелл и в Адриатике. Все пошли на слом в 1921 г., а «Лорд Клайв» – в 1927 г.

<sup>12</sup> Chatfield. *The Navy and Defence*. p. 61.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| Глава 56. | «Трафальгар» и «Нил» .....  | 3  |
| Глава 57. | Сэр Уильям Уайт, главный строитель<br>флота в 1886-1903 гг. ....          | 13 |
| Глава 58. | Опыты с «Резистенс» и Акт о морской обороне .....                         | 16 |
| Глава 59. | Генезис «Ройал Соверена».....   | 23 |
| Глава 60. | «Умеренные размеры»: «Барфлер»,<br>«Центурион» и «Ринаун» .....           | 49 |
| Глава 61. | Французские линейные корабли того периода .....                           | 68 |
| Глава 62. | Приход «истребителя» .....  | 71 |
| Глава 63. | Агитация за линкоры умеренных размеров .....                              | 73 |
| Глава 64. | «Морская паника» 1893 г. и программа Спенсера.<br>Класс «Маджестик» ..... | 76 |
| Глава 65. | Японо-китайская война 1894-1895 гг. ....                                  | 96 |
| Глава 66. | «Канопус» .....   | 98 |



Эту и другие книги издательства «Галея Принт», а также широкий ассортимент литературы по морской тематике: нормативной, справочной, учебной, экономике морского флота, морскому праву, морскому английскому языку и военно-морскому флоту можно приобрести в книготорговой компании ООО «МОРКНИГА»

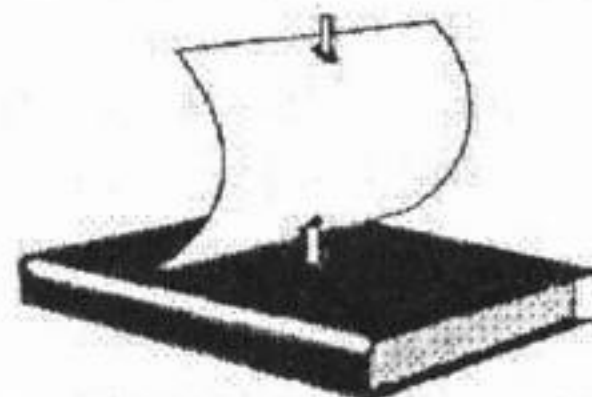
тел. (095) 234-79-28

тел./факс (095) 759-22-01

e-mail: [kligmano@mail.ru](mailto:kligmano@mail.ru)

[morlit@rambler.ru](mailto:morlit@rambler.ru)

[www.morkniga.narod.ru](http://www.morkniga.narod.ru)



Книги военно-морской тематики можно заказать почтой: г. Екатеринбург, тел. (8 343) 378-12-58

**О. Паркс**  
**ЛИНКОРЫ БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИИ**  
**Часть IV.**

Редактор – С.Е. Виноградов

Художественное оформление, графика (перо, тушь) – Ю.В. Апальков

ЛР №065527 от 27.11.1997 г.

Подписано в печать 5.07.2005 г.

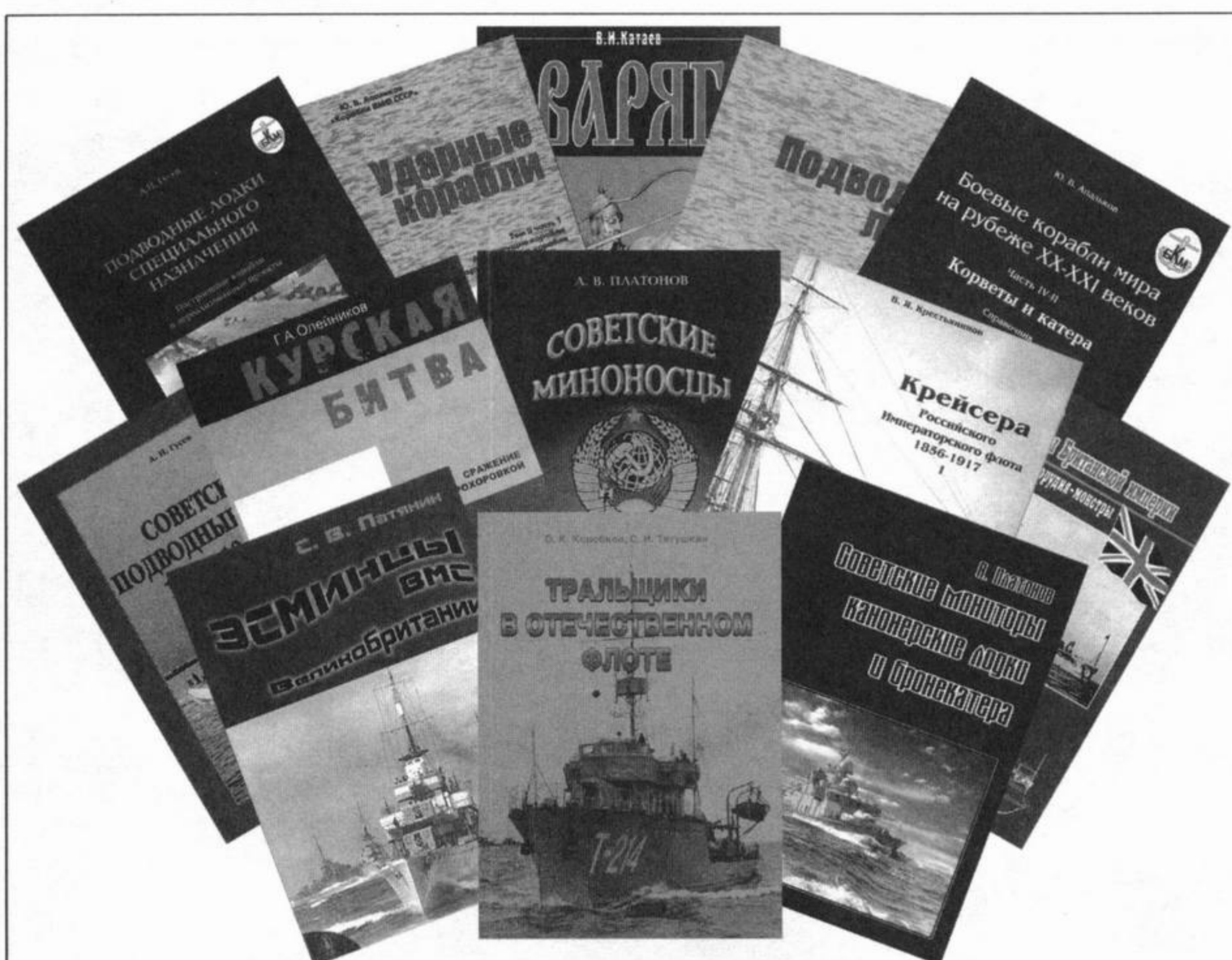
Бумага офсетная. Формат 60 х 90 / 8. Гарнитура Times.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 14,5. Тираж 500 экз. Заказ №19.

Подготовлено и отпечатано в ООО «Галея Принт»

197349 СПб., Сизова 30, кор. 4.





**Книги издательства "Галея Принт"**  
**можно приобрести (по себестоимости):**

**СПб, 197349, пр. Сизова 30, кор. 4**  
**www.galeya.ru    Почта: mail@galeya.ru**

**или заказать почтой по телефону:**

**8-812 (СПб) 301-22-22**



# О. Паркс

## Линкоры Британской империи



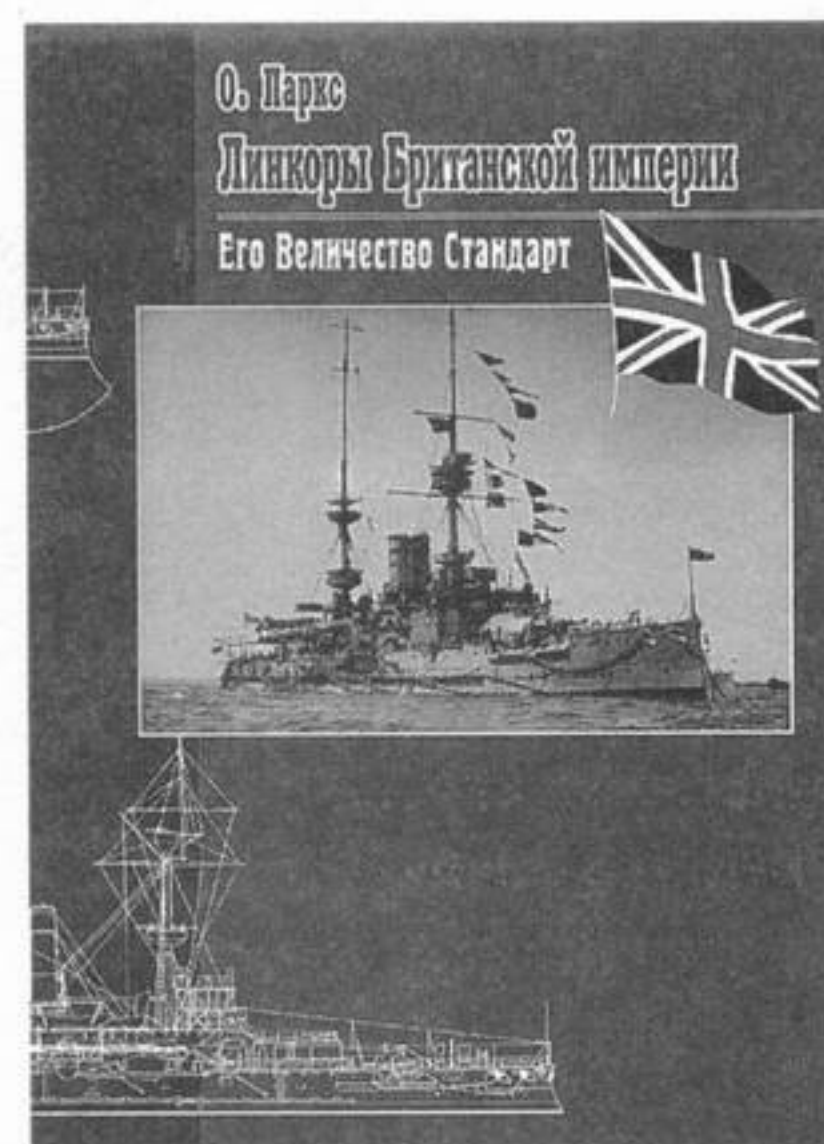
Ч. I  
**Пар, парус и броня**  
214 с., илл. (2001)



Ч. II  
**Время проб и ошибок**  
106 с., илл. (2002)



Ч. III  
**Тараны и орудия-монстры**  
138 с., илл. (2004)



Ч. IV  
**Его Величество Стандарт**  
116 с., илл. (2005)



Ч. V  
**На рубеже столетий**  
112 с., илл. (2005)



