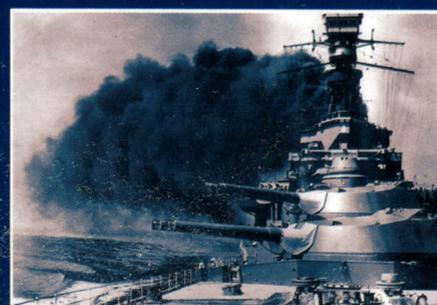
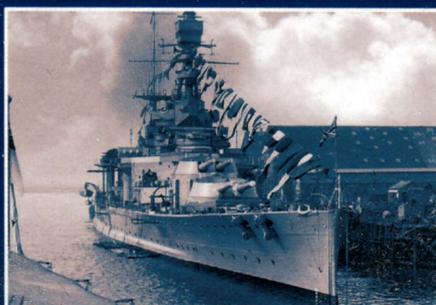
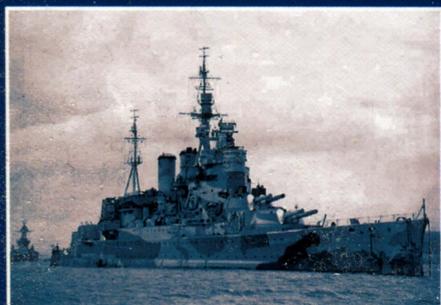


ВЛАДИМИР КОФМАН



ЛИНЕЙНЫЙ  
КРЕЙСЕР  
«ХУД»

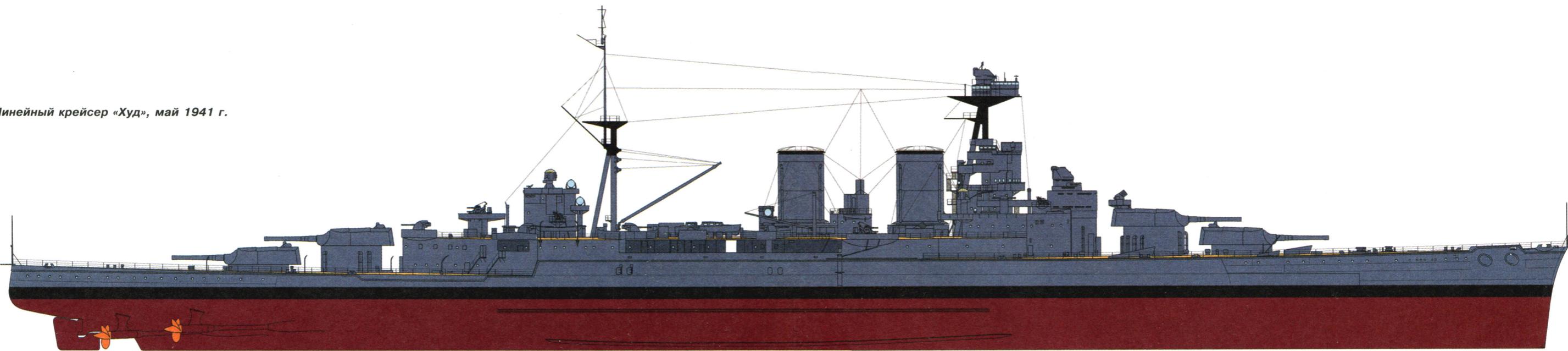
# ГИБЕЛЬ ВЛАДЫКИ МОРЕЙ



Линейный крейсер «Худ», осень 1920 г.



Линейный крейсер «Худ», май 1941 г.



**ВЛАДИМИР КОФМАН**

---

**ГИБЕЛЬ  
ВЛАДЫКИ  
МОРЕЙ**

**ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР «ХУД»**

---

Москва  
«Яуза»  
«Коллекция»  
«ЭКСМО»  
2009

ББК 68.54  
К74

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

Редакция выражает благодарность А.Александрову и М.Князеву за оказанную  
помощь при подготовке книги

**Кофман В.Л.**

**К74** Гибель владыки морей. Линейный крейсер «Худ» — М.: Коллекция,  
Яуза, ЭКСМО, 2009. — 128 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-36380-3**

Последний линейный крейсер Британской Империи «Худ» был гордостью Королевского флота, олицетворяя собой военную мощь Владычицы морей. С началом Второй Мировой его значение еще возросло — лишь линейные крейсера этого типа были в состоянии перехватывать германские «карманные линкоры».

Однако судьба самого «Худа» сложилась трагически. Как это ни парадоксально, первой целью для его орудий главного калибра стали бывшие союзники - французские корабли, расстрелянные британцами в гавани Мэр-Эль-Кебир в ходе печально известной операции «Катапульта». А уже второй бой оказался для «Худа» роковым — крейсер был потоплен в результате пятиминутной перестрелки с линкором «Бисмарк» 24 мая 1941 года у южного выхода из Датского пролива, унеся в пучину 1415 человек экипажа, что стало шоком для всей Великобритании...

**ББК 68.54**

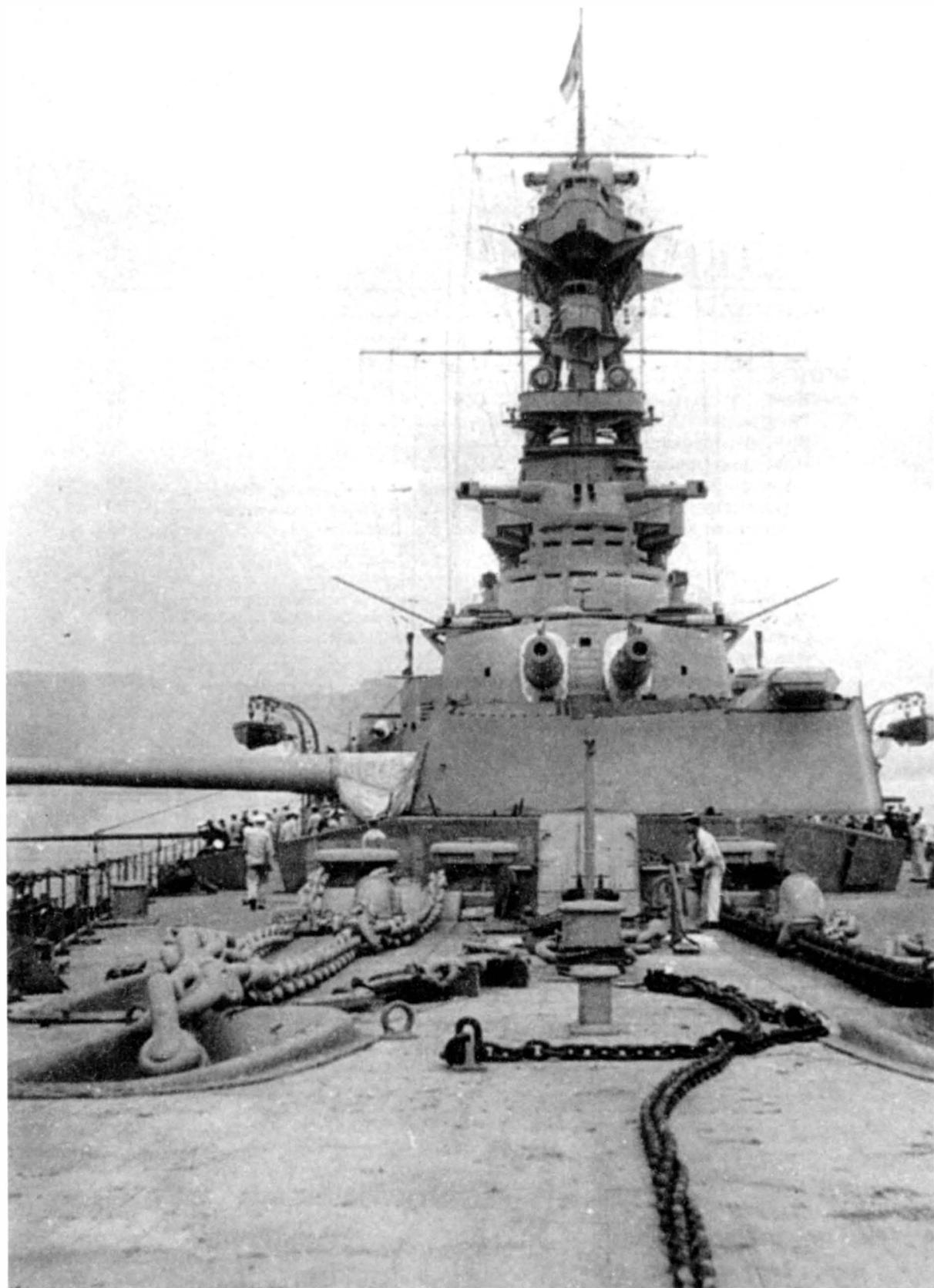
ISBN 978-5-699-36380-3

© В.Л.Кофман, 2009  
© ООО «Издательство «Коллекция», 2009  
© ООО «Издательство «Яуза», 2009  
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2009

# СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>РОЖДЕНИЕ «ХУДА»</b> .....	5
История проектирования .....	5
Постройка .....	17
<b>ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ</b> .....	28
Корпус и общее расположение .....	28
Вооружение .....	32
Бронирование .....	45
Подводная защита .....	49
Энергетическая установка .....	50
Прочее оборудование .....	53
Модернизации .....	60
<b>ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ</b> .....	68
Символ империи .....	68
Война .....	94
Из «Катапульты» — по своим .....	100
Страж Атлантики .....	105
Последний бой .....	110
Гибель «Худа» — загадка или закономерность? .....	118
<b>ПРЕДТЕЧА ИЛИ «ХРОМАЯ УТКА»? (ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА)</b> .....	122
Литература и источники .....	127



**Н**а подходе «Худ» поднял <сигнал> GIC, который последовал за <сигналом> GOBI как раз в момент перед открытием огня в 05-52. Дистанция приблизительно 25 000 ярдов. «Принс оф Уэльс» открыл огонь в 05-53. Сразу после этого «Бисмарк» открыл ответный огонь по «Худу». Второй и третий залпы дали накрытие, и на «Худе» вспыхнул пожар на левом борту рядом с кормовой 4" зенитной установкой. Меньший корабль вел огонь по «Принс оф Уэльс». Залпы «Принс оф Уэльс» ложились с перелетами. Шестой дал вилку. В это время «Принс оф Уэльс» стрелял пятью 14" орудиями. На «Худе», вероятно, произошли неполадки с башней Y. Пламя поднялось на высоту грот-мачты. В 05-55 после поднятия двух синих вымпелов, означавших требование изменить курс влево на 20°, у «Принс оф Уэльс» появилась возможность вывести корабль в позицию открытого угла А. «Принс оф Уэльс» дал 9 залпов. «Худ» продолжал держать поднятыми два синих вымпела, когда после пяти залпов «Бисмарка» между грот-мачтой и кормовой палубой «Худа» произошел взрыв огромной силы. Это произошло около 06-00. И через 3—4 минуты «Худ» затонул. «Худ» успел сделать пять или шесть залпов, но попаданий отмечено не было так как, вероятно, они совпали по времени с огнем орудий «Принс оф Уэльс».

<Из вахтенного журнала линкора «Принс оф Уэльс», 24 мая 1941>

## РОЖДЕНИЕ «ХУДА»

### История проектирования

В противоположность той поистине рекордной скорости, с которой проектировались «Рипалс» и «Ринаун», последний линейный крейсер Британской империи рождался медленно и в муках. История его проектирования напоминает сагу о том, как Адмиралтейство пыталось создать очень плохой корабль. Но в последний момент эта «задумка» либо отменялась совсем, либо подвергалась столь обширным изменениям, что итоговый вариант обладал совершенно другими качествами по сравнению с исходным.

С началом Первой мировой войны выполнение практически всех судостроительных программ было приостановлено. Предполагалось, что боевые действия продлятся недолго, несколько месяцев, от силы — год. Англичане полагали, что им удастся обойтись уже готовыми кораблями. Дистраивались только те единицы, которые планировалось ввести в строй в 1915 году. С приходом в октябре 1914 года на пост главы Адмиралтейства — Первого морского лорда — адмирала Джона Фишера ситуация заметно изменилась. Менее чем за неделю после его «инаугурации» была принята обширная Чрезвычайная программа кораблестроения военного времени (Emergency War Program). Однако в море из более 6 сотен предусматривающихся постройкой кораблей и вспомогательных судов только 5 больших кораблей выделялись редкими утесами.

Все они принадлежали к классу линейных крейсеров и среди них совсем не было полноценных: «ринауны» в своем исходном варианте имели слишком слабую защиту, а 3 линейно-легких крейсера «Фьюриес», «Глориес» и «Корейджис» — вообще справедливо относить к легким силам. Новых линейных кораблей «Джеки» Фишер вообще не предусматривал.

Так миновало полгода. Стало ясно, что конца войны не видно и близко. Неудачи экзотических «обходных» операций, Дарданельской и не состоявшейся (к счастью для союзников) Балтийской экспедиции (десантной операции по высадке русских войск в прикрытии британского флота на побережье Германии), привели к отставке их инициаторов — морского министра У.Черчилля и его единомышленника Дж. Фишера в мае 1915 года. Как ни странно, но уход этих энергичных деятелей и несомненных новаторов благоговорно сказался на британском кораблестроении, вновь склонившемся теперь в сторону здравого смысла и традиций. Ближе к концу года в Адмиралтействе наконец задумались и о линейных кораблях. Благо, информация к размышлению уже накопилась. Хотя война, прямо скажем, не изобиловала сражениями, но и в жесткой повседневной службе постепенно выяснились недостатки, свойственные английским линкорам. Прежде всего, по британским меркам, они не были достаточно

**На с.4: главный калибр «Худа»**



«сухими». Нахождение в постоянной готовности к сражению вынуждало поддерживать на кораблях полный запас топлива и боеприпасов. И так имевшие не слишком высокий борт дредноуты в перегруженном состоянии имели очень большую осадку, соответственно — низкий надводный борт, и на волнении сильно заливались водой. Помимо многочисленных неудобств для команды волны препятствовали использованию противоминной артиллерии, расположенной почти исключительно в казематных установках в выступах и вырезах бортов. Вода заливалась в амбразуры даже при не слишком сильном волнении. Неприятность не заканчивалась тем, что в такую погоду становилось проблематичным отразить атаку эсминцев противника. При крене, обусловленном полученным в бою повреждением, возникала серьезная опасность дополнительных затоплений не только через дыры от вражеских снарядов, но и сквозь порты казематов вспомогательной артиллерии, которые хоть и старались сделать максимально закрытыми, но полностью герметизировать не могли в принципе.

Моряки хотели бы получить корабль с высоким бортом, содержащим минимум отверстий, имеющий небольшую осадку и вспомогательную артиллерию, расположенную как можно выше над уровнем моря. В условиях Северного моря малая осадка стала весьма желанной: приобреталась свобода и безопасность маневрирования и одновременно уменьшалась опасность от мин и торпед. В таких условиях Адмиралтейство сняло собственный мораторий на разработку и постройку новых линейных кораблей и обратилось с тем же к правительству. Добро было по-

лучено, и в октябре 1915 года глава Кораблестроительного управления сэр Юстас Теннисон д'Эйнкорт получил задание на разработку проекта «скорректированного» линкора. В качестве прототипа вполне разумно виделись два последних и самых удачных типа: либо быстроходные (номинально 25-узловые) «Куин Элизабет», либо менее скоростные, но более защищенные 22-узловые «Ройял Соверен», оба вооруженные восемью 15-дюймовыми орудиями.

Любопытно распределение приоритетов нового проекта. Главным требованием стало уменьшение осадки и увеличение высоты борта, причем первоначально адмиралы захотели, чтобы перспективные корабли имели вдвое меньшее углубление, чем их предшественники, т.е. менее 4 м. И это у кораблей водоизмещением 27 — 30 тыс. т! Конструкторам пришлось объяснить, что такой экстремизм приведет к тому, что корпус «плоскодонок» будет очень длинным и широким, но и в этом случае вряд ли удастся обеспечить достаточную прочность и остойчивость такой «камбалы». В результате договорились на уменьшении осадки на одну пятую, до 24 футов (7,3 м) в полном грузу, и Эйнкорт и сотрудники его отдела приступили к работе.

За 2 месяца, с конца ноября 1915 года по конец января следующего, 1916-го, на рассмотрение Совета Адмиралтейства поступили 5 проектов, отличающиеся прежде всего скоростью хода. В соответствии с заданием конструкторы зафиксировали главную артиллерию (восемь 381-мм орудий) и бронирование, ограниченное очень скромным 10-дюймовым поясом, имевшим, впрочем, большую шири-

ну. Одинаковой была и вспомогательная артиллерия, состоявшая из десяти-двенадцати орудий нового 127-мм калибра, расположенных в палубных установках со щитами. Все варианты имели противоминную защиту нового типа, с надделками-булями.

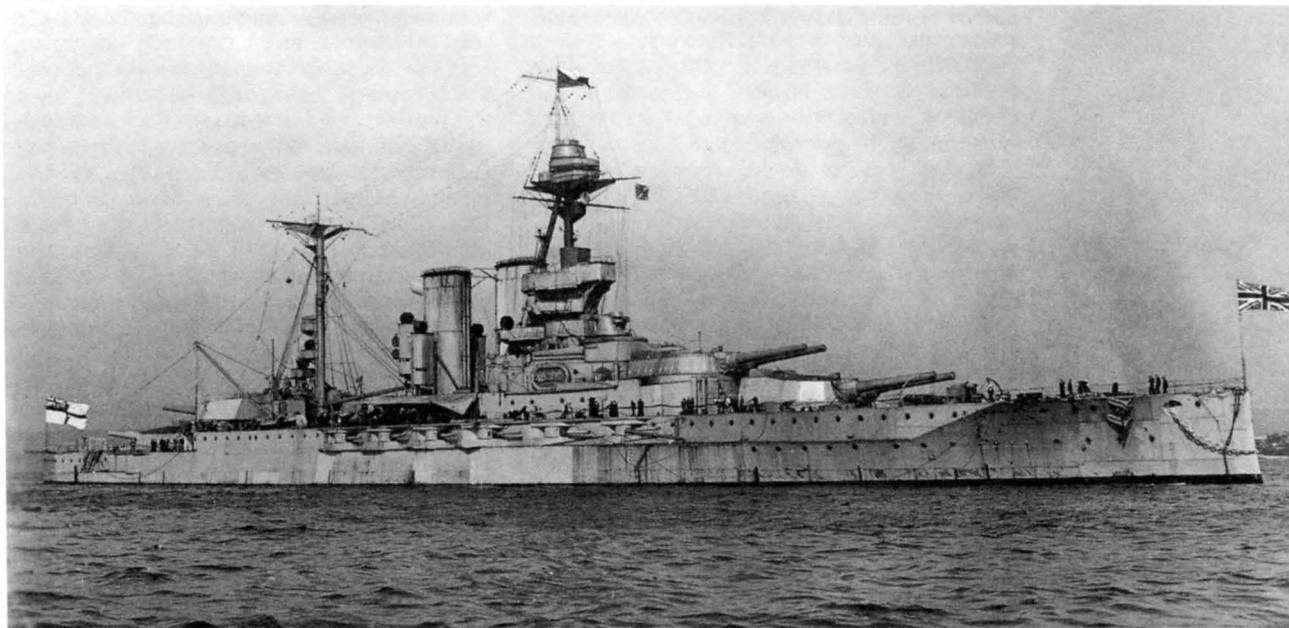
Основной проект, «А», представлял собой измененный в соответствии с исходными пожеланиями «Куин Элизабет». В результате увеличения длины до 810 футов и увеличения мощности машин до 75 тыс. л.с. скорость возрастала до 26,5 — 27 узлов. Сомнение вызывали только увеличившиеся длина и ширина, ограничивавшие число доков, которые могли принимать такой корабль. Этого недостатка не имелось в проекте «В», в котором ширина и скорость возвращались к «королевам», но осадка тут же подскочила на 70 см. Кроме того, уменьшенная ширина не позволяла создать эффективную современную подводную защиту. Конструкторам пришлось опять «подергать за ниточки» в характеристиках. Оба проекта «С» (1-й и 2-й варианты) уже не относились к быстроходным, имея скорость 22 узла. Ширина вернулась к прежнему значению, а вот длина несколько сократилась, впрочем, даже в самом коротком варианте оставаясь на уровне «Куин Элизабет». В итоге здесь получался вариант «Ройял Соверен», причем напрашивается сказать — вариант ухудшенный. Действительно, ценной новшеством корабельной архитектуры (малой осадки и высокого борта) стало резкое ослабление броневой защиты — с 330 до 254 мм. Наконец последний вариант, «D», представлял собой немного уко-

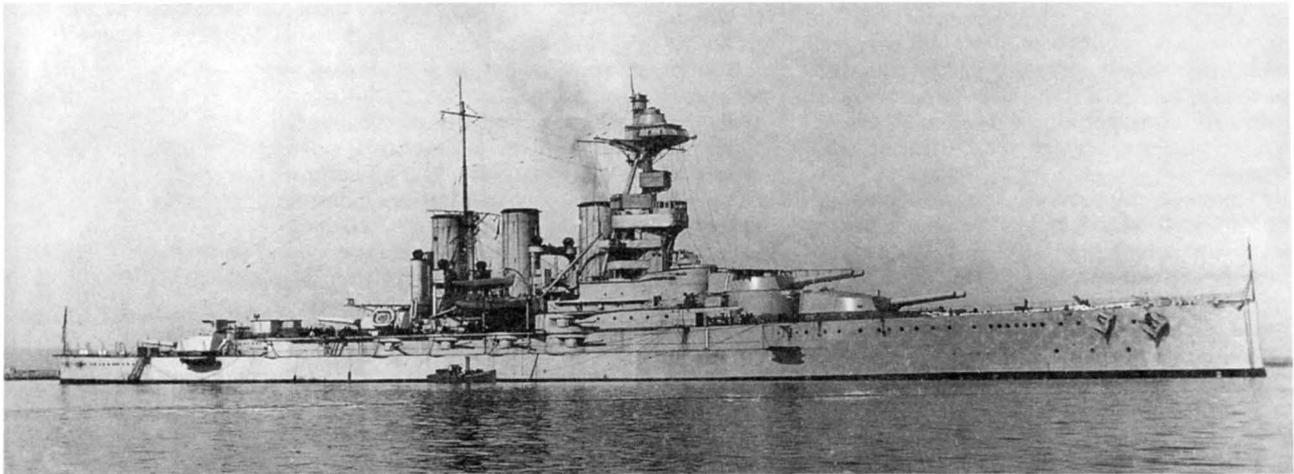
роченный «А» со вполне понятным последствием — уменьшением скорости.

В общем, конструкторские упражнения на тему «скорректированного линкора» выглядели не слишком убедительными. Ценой эксплуатационных качеств и появления ПТЗ (надо сказать, достаточно примитивной) стало заметное ухудшение бронирования. Да, в принципе, 10-дюймовая броня защищала от тогдашних снарядов. Но, оговоримся — британских. Предвоенные опыты с обстрелом отсека русских линкоров типа «Севастополь», соруженном на опытовом судне «Чесма», показали, что плиты такой толщины прекрасно пробиваются бронебойными снарядами нового типа, причем 12-дюймового калибра. Свои новые снаряды готовили и британцы. А между тем у немцев строились и вскоре готовились вступить в строй новые линкоры типа «Байерн», вооруженные 380-мм пушками и прикрытые 350-мм поясом. «Ухудшенные» британские линкоры, будь они построены, могли стать для них легкими жертвами.

Так или иначе, но проекты после рассмотрения на Совете Адмиралтейства поступили к «потребителю» — командующему Гранд-Флотом адмиралу Джону Джеллико. Полученный ответ стал настоящим сюрпризом и содержал три главных момента, два из которых оказались совершенно неожиданными. Во-первых, Джеллико считал, что линкоров у него в принципе и так достаточно. Во-вторых, он отказывался от быстроходных единиц, сказав, что 27-узловые корабли будут ему только мешать, и предлагал ограничиться либо стандартными 22-узловыми, либо уж

**Линкор «Куин Элизабет», представитель «быстроходного крыла» Гранд-Флота**



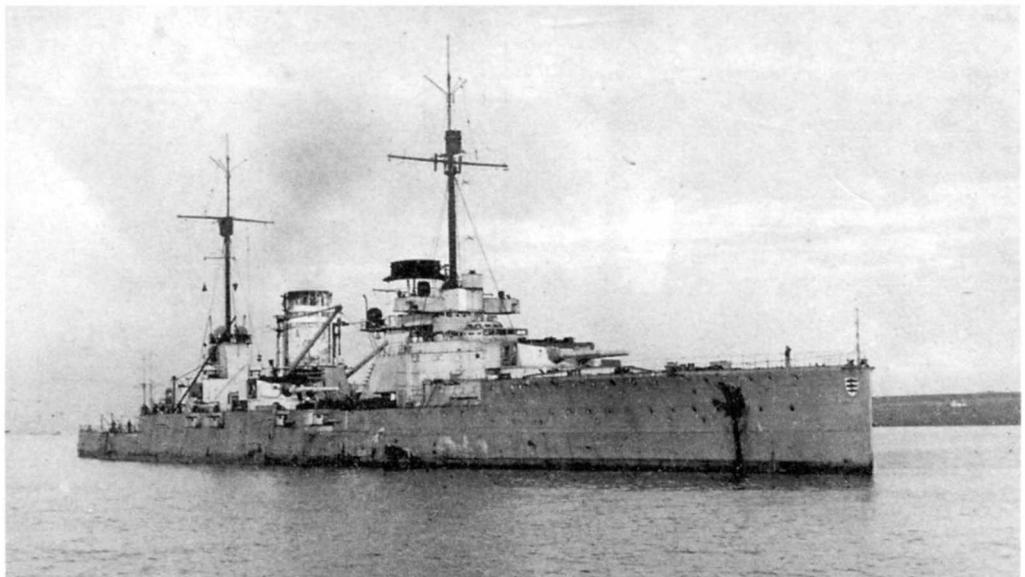


**Линейный крейсер  
«Тайгер»**

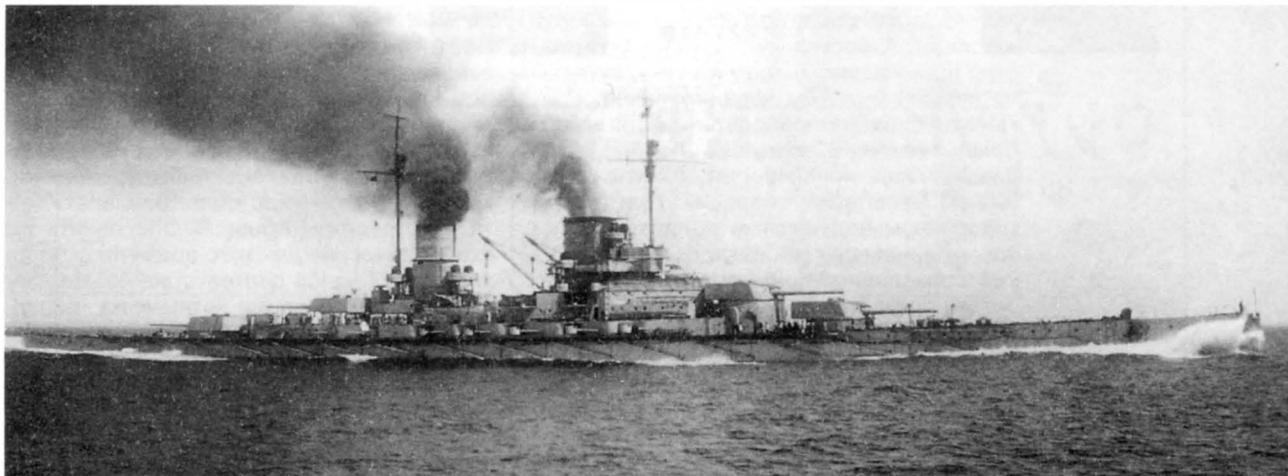
строить очень скоростные 32-узловые линейные крейсера. Кажущаяся парадоксальность отказа от «быстроходного крыла», сыгравшего столь значительную роль в Ютланде (где отличилась 5-я эскадра ЛК, состоявшая из четверки типа «Куин Элизабет»), при более подробном рассмотрении перестает быть таковой. Командующий Гранд-Флитом судил со своей колокольни. В его распоряжении уже имелось около трех десятков линкоров, которые в соответствии с принятой тактикой требовалось развернуть в боевую линию в нужном месте в нужное время. Дополнительные корабли линии баталии могли только усложнить эту и без того нелегкую процедуру. При этом лишние 3 — 4 узла у части единиц в случае линейной тактики мало что решали, а «разномастные» по скорости линкоры лишь затрудняли развертывание, на протяжении всей войны остававшееся источником постоян-

ной головной боли руководителя самого большого в мире соединения кораблей.

Третий момент меморандума Джеллико оказался куда менее парадоксальным и более очевидным. Командующий отнюдь не отказывался совсем от усиления своего флота, как и каждый адмирал в любую эпоху. Но он считал, что неприятное положение может сложиться как раз в действующих отдельно от главных сил линейных крейсерах. Хотя к 1916 году ситуация обстояла достаточно утешительно для англичан: они имели на Северном море в строю 10 единиц против 5 германских, в будущем соотношение могло только ухудшаться. По донесениям разведки немцы начали строить по меньшей мере три линейных крейсера типа «Макензен» со скоростью хода около 30 узлов и 14 — 15-дюймовыми орудиями главного калибра. Фактически в 1915 году в Германии заложили четыре линейных крейсера «Эр-



**Германский  
линейный крейсер  
«Зейдлиц»**



**Германский  
линейный крейсер  
«Лютцов»**

зац (замена) Виктория Луиза» (он же «Макензен»), «Эрзац Блюхер» («Граф Шпее»), «Эрзац Фрея» и «Эрзац Фридрих Карл» с вооружением из восьми 355-мм орудий при толщине главного пояса в 300 мм и проектной скорости хода около 28 узлов. Еще три линейных крейсера, «Эрзац Йорк», «Эрзац Гнейзенау» и «Эрзац Шарнхорст», заложили в следующем, 1916 году. Они выглядели еще более угрожающими, имея главную артиллерию из восьми 380-мм орудий при той же защите и скорости хода. В итоге в теории в 1919 году немцы могли бы иметь в строю 14 единиц («Фон-дер-Танн», «Мольтке», «Зейдлиц», «Дерфлингер», «Лютцов», «Гинденбург» и 8 «замен») с 28—280-мм, 24—305-мм, 32—355-мм и 32—380-мм орудиями. Им могли бы противостоять 14 англичан с 40—305-мм, 40—343, 20—381-мм и 2—457-мм орудиями. На первый взгляд паритет соблюдался. Однако, во-первых, английским адмиралам равенства сил никогда не хватало. Во-вторых, равенства на самом деле не было бы: в составе Гранд-Флита оказывалось большое число слабо (или очень слабо) защищенных линейных крейсеров. К их числу относились прежде всего тройка «белых слонов», проницаемых даже для 6-дюймовок, а также 5 устаревших, слабых и не имевших достаточной скорости 25-узловых «инвинсиблов» и пара «новичков» «Рипалс» — «Ринаун», все прикрытые лишь 152-мм броней, прекрасно пробиваемой 280- и 305-мм орудиями немцев, не говоря уже о более мощной артиллерии строящихся «заменителей». Единственными мало-мальски сбалансированными оставались 4 «кошки» — «Тайгер», «Лайон», «Принсесс Ройял» и «Куин Мэри», но даже их 229-мм броня едва соответствовала защите самого старого и слабого из немецких оппонентов, «Фон-дер-Танна»! Противопоставить же последним единицам англичанам было

просто совершенно нечего. Последователи Фишера (к ним относился и Джеллико) могли сколько угодно твердить знаменитую формулу «скорость — лучшая защита», но в глубине души понимали, что под германскими снарядами «тонкокожим» линейным крейсерам придется весьма несладко. Конечно, реальный риск того, что противник сумеет достроить все 8 новых кораблей в срок, до окончания войны, оставался небольшим. (На деле немцам до капитуляции удалось почти закончить только «Макензен» и спустить на воду еще 2 однотипных крейсера; остальные едва преодолели стадию закладки килей.) Но полностью пренебречь им было нельзя.

В общем, срочное проектирование и закладка затребованных Джеллико кораблей не были простой прихотью. К его мнению в Адмиралтействе прислушались. Управление кораблестроения тут же приступило к срочной работе. Над чертежами трудились сразу две группы конструкторов, руководимые инженерами Этвудом и Гудоллом. Общее руководство осуществлял лично глава Управления кораблестроения Теннисон-д'Эйнкорт. Поэтому неудивительно, что конструкция «Худа» включала многие отличительные особенности, характерные для уже разработанных им же линейно-легких крейсеров и, конечно же, «Рипалса» и «Ринауна».

Для начала удалось определиться с вооружением: как и в случае отвергнутых линкоров, на линейных крейсерах предполагалось установить восемь 15-дюймовок. Чтобы соблюсти хоть какое-то тактическое единство со «сладкой парочкой», скорость должна была составлять около 32 узлов. Остальные элементы диктовались размерениями корпуса. Вследствие ограничений, связанных с размерами британских доков, дальше увеличивать длину и ширину уже было невозможно. Следова-

тельно, оставалось пожертвовать всё той же защитой, поскольку уменьшить количество принимаемого топлива (как поступали немцы) было бы нерационально: британские корабли проводили в море много больше времени, чем их противник, выходявший лишь в редкие и строго ограниченные по масштабам операции. При ориентировочном нормальном водоизмещении нового линейного крейсера около 36 000 т уже приходилось примириться с тем, что осадка превысит столь лелеемый предел в 8 м, однако в Адмиралтействе уже морально подготовились сделать этот шаг.

В результате проектировщики пошли именно «от размеров»: сначала установили наибольшие возможные длину и ширину в соответствии с характеристиками ремонтных сухих доков и судостроительных стапелей. Тем самым определялось водоизмещение, из которого последовательно вычитали вес корпуса, включая подводную защиту, механизмов, запаса топлива и, в последнюю очередь — артиллерии. Остаток приходился на бронирование, с самого начала предполагавшееся очень скромным. Хотя 6-дюймовый пояс «Рипалса» и «Ринауна» был признан недостаточным, в установленное водоизмещение удавалось втиснуть только лишние 2 дюйма.

Скорость работ поначалу оказалась просто фантастической: 1 февраля 1916 года, всего через 2 дня после первого обсуждения меморандума Джеллико, в Совет Адмиралтейства от д'Эйнкорта поступили два начальных варианта проекта линейного крейсера с мощностью турбинной установки 120 000 л.с., вооруженного семью 381-мм орудиями главного калибра в 4 двухорудийных башнях, двенадцатью 140-мм орудиями в качестве противоминного калибра. Защита хотя и несколько улучшилась по сравнению с фишеровскими «Рипалсом» и «Ринауном», оставалась типично «линейно-крейсерской по-британски»: 203-мм пояс при 229-мм плитах башен.

В том, что Управление кораблестроения предоставило сразу два проекта, содержалась немалая доля лукавства. Дело в том, что кораблестроители на протяжении ряда лет пытались «проташить» в проекты больших кораблей новые, так называемые тонкотрубные котлы, имеющие водогрейные трубки малого диаметра. Кораблестроители с полным основанием утверждали, что такое техническое решение позволит за счет более легкой механической установки выиграть примерно 2 узла скорости, или же сэкономить примерно 10% водоизмещения. Однако Совет Адмиралтейства и командование флота отказывались от новшества, считая, что котлы с трубками большого диаметра более на-

дежны и неприхотливы в обслуживании. Постепенно тонкотрубные котлы прочно заняли свое место на легких кораблях — эсминцах и крейсерах, но на линкоры и линейные крейсера по-прежнему не допускались. От них отказались на «Тайгер» и предшественниках «быстроходного крыла флота» — типе «Куин Элизабет», хотя конструкторы обещали обеспечить им фантастические для того времени скорости, 32 и 27 узлов соответственно. Не удалось «пробить» новые котлы и на «рипалсах». Единственным исключением стали линейно-легкие «белые слоны», да и то только потому, что в этом случае их предпочли счесть именно «легкими».

Однако сравнение параллельных проектов оказалось слишком сокрушительным. «Тонкотрубный» вариант №2 имел на 3500 т меньшее водоизмещение, был короче почти на 14 м, а пресловутую осадку удавалось удержать на приемлемом уровне 8,7 м (вариант №1 с водогрейными трубками большого диаметра сидел в воде на 9 м). При всем том броневой пояс у этого проекта становился на 2 дюйма толще, а скорость — на пол-узла больше! Возможно, в таком сравнении сохранился некоторый элемент рекламы, однако преимущества новых котлов выглядели совершенно очевидными даже для самого далекого от техники адмирала.

И Адмиралтейству ничего не оставалось, как сделать очевидный выбор. Единственное, что показалось «их лордствам» недостаточным, это скорость. А излишним — как раз «выгаданное» 10-дюймовое бронирование. Последовало распоряжение: проработать варианты линейного крейсера с котлами с трубками малого диаметра и 203-мм поясом с различным вооружением. Чуть больше чем через 2 недели, 17 февраля д'Эйнкорт представил Совету ещё четыре проекта.

Наиболее последовательным развитием являлся вариант №3, отличавшийся от №2 только доведением скорости до магических 32 узлов за счет увеличения мощности турбин до 160 тыс. л.с. ценой роста водоизмещения на 1000 т и утоньшением пояса до 203 мм. Проект под номером 5 еще более полно соответствовал №2, однако выигрыш в весе за счет более тонкой брони шёл на замену восьми 15-дюймовок на шесть монструозных 18-дюймовых орудий — со всеми недостатками в отношении организации стрельбы, связанными с трехорудийными залпами. Шестой проект имел восемь таких пушек, однако являлся самым большим — почти 40 тыс. т и наименее скоростным — 30 узлов. Пожалуй, наименее интересным оставался вариант №4, хотя и самый маленький по водоизмещению, но зато имевший ту же

**Таблица 1. Проекты линейного корабля с малой осадкой, конец 1915 — начало 1916 г.**

Проект	А	В	В1	С1	С2	Д
Дата проекта	29.11.1915	1.1.1916	1.1.1916	18.1.1916	18.1.1916	1.2.1916
Водоизмещение, т	31 000	29 500	30 350	27 600	25 250	29 850
Длина максимальная, м	246,89	243,84	243,84	215,5	200,25	230,73
Ширина, м	31,7	27,43	27,43	31,7	30,48	31,7
Осадка средняя, м	7,16	7,85	8,15	7,16	7,54	7,16
Мощность, л.с.	75 000	60 000	75 000	40 000	40 000	65 000
Скорость, уз	27	25	27	22	22	25,5

Примечания:

1. Вооружение у всех вариантов — 8—381 мм, 12—127 мм (оба варианта «С» — 10), 1—76 мм зен. Орудие (вариант «А» — 2).

2. Бронирование у всех вариантов: главный пояс в середине 254 мм, верхний пояс 152 мм, палубы (полуубака, главная броневая, нижняя) — 25—37 мм, орудийные башни — 280 мм лобовая, 229 мм — боковые и задняя плиты.

30-узловую скорость и всего четыре 18-дюймовых орудия. Общими элементами всех шести проектов оставались противоминная артиллерия, состоявшая из двенадцати 140-мм орудий, два подводных торпедных аппарата и бронирование.

Фаворитами сразу стали проекты под номерами 3 и 6. У Совета Адмиралтейства ушло пару недель на то, чтобы остановиться на более сбалансированном и соответствующем исходным требованиям варианте №3. Кораблестроители вновь действовали быстрее адмиралов и чиновников: 27 марта 1916 года проектировщики представили на рассмотрение Совета два эскизных варианта проекта №3, «А» и «В». Оба варианта являлись практически идентичными, различаясь только вспомогательным вооружением: вариант «А» предусматривал установку двенадцати 140-мм орудий и четырёх подводных торпедных аппаратов, а вариант «В» — двенадцати таких же орудий и двух торпедных аппаратов. Цена состояла в лишнии 50 т водоизмещения. Основные размеры и технические характеристики оставались одинаковыми: длина между перпендикулярами 247,05 м; наибольшая длина 262,3 м, наибольшая ширина 31,72 м;

осадка оставалась в пределах столь желаемых 8 м: в нормальном грузу крейсер погружался в воду на 7,63 м носом и 7,93 м кормой, среднее углубление при полном водоизмещении увеличивалось до 8,85 м. Мощность энергетической установки решили уменьшить на 16 тыс. л.с. (до 144 000 л.с.) при сохранении 32-узловой скорости хода, что предполагалось обеспечить снижением водоизмещения и осадки.

Оба варианта имели практически одинаковое распределение весовой нагрузки: корпус и судовое оборудование 14 070 т, бронирование 10 100 т, механическая установка 5200 т, вооружение, включая броню башен, 4800 т (отвергнутый вариант «А» был на 50 т легче), нормальный запас нефти 1200 т (полный равнялся 4000 т), экипаж с личными вещами и запасы продовольствия 750 т. 180 т оставалось в качестве кораблестроительного резерва, доводя нормальное водоизмещение варианта «В» до 36 300 т. («А» — 36 250 т.) В соответствии с теми же пожеланиями Адмиралтейства корабль имел очень высокий надводный борт, особенно у форштевня (9,7 м). Далее протяженный полубак плавно понижался до 7,16 м в середине корпуса, обрываясь примерно на 2/3 длины

**Таблица 2. Проекты линейного крейсера, февраль 1916 г.**

Проект	1	2	3	4	5	6
Дата проекта	1.2.1916	1.2.1916	17.2.1916	17.2.1916	17.2.1916	17.2.1916
Водоизмещение, т	39 000	35 500	36 500	32 500	35 500	39 500
Длина максимальна, м	269,75	256,03	262,3	230,74	252,98	268,22
Ширина, м	31,7	31,7	31,7	31,7	31,7	31,7
Осадка средняя, м	7,92	7,62	7,92	7,62	7,62	7,92
Мощность, л.с.	120 000	120 000	160 000	120 000	120 000	120 000
Скорость, уз	30	30,5	32	30	30,5	30
Вооружение						
главный калибр	8—381 мм	8—381 мм	8—381 мм	4—457 мм	6—457 мм	8—457 мм
противоминный калибр	12—140 мм					
Главный пояс, мм	203	254	203	203	203	203

Примечания: Вариант 1 — с водогрейными трубами большого диаметра.



**Командующий  
Гранд-Флитом Джон  
Джеллико**

корабля, немного не доходя до барбета нижней кормовой башни. К корме линия борта понижалась на одну палубу, так что высота палубы над ватерлинией у ахтерштевня составляла 5,8 м.

Артиллерия главного калибра состояла из восьми 381-мм орудий модели Mk.I, в четырех двухорудийных башнях, расположенных по линейно-возвышенной схеме попарно в носу и корме. Такая схема считалась в то время (да и впоследствии) наиболее рациональной и удобной с точки зрения организации стрельбы. Боезапас мирного времени составлял 80 снарядов на орудие; в военное время предполагалось увеличить его до 100 снарядов.

Д'Эйнкорту удалось без больших проблем удовлетворить еще одно требование Адмиралтейства — в отношении средней, или противоминной артиллерии. Её разместили в защищенных щитами установках на верхней палубе: 12 орудий — на палубе полубака, а остальные 4 оказались еще выше, на навесной палубе, так что все они могли действовать даже в плохую погоду. В состав артиллерии входили еще два 76-мм зенитных орудия и две малокалиберные 47-мм пушки Гочкиса, предназначенные для салютов. Торпедное вооружение состояло из четырех бортовых подводных 533-мм торпедных аппаратов.

Как уже отмечалось, бронирование не было мощным, но имело значительную площадь. 203-мм главный броневой пояс прикрывал среднюю часть корпуса по ватерлинии, продолжаясь в нос и корму с постепенным утоньшением к оконечностям до 127-мм и 102-мм. Его закрывали прямые поперечные 127-мм и 76-мм траверзы. Выше главного пояса располагались ещё два, толщиной соответственно 127 мм и 76 мм, так что в средней части корпуса прикрывался броней до верхней палубы.

Горизонтальная защита выглядела для своего времени вполне прилично, хотя и «размазывалась» между несколькими броневыми палубами. Сверху вниз шли палуба полубака толщиной 25—38 мм, переходящая в корме, где кончался полубак, в 25-мм верхнюю палубу. Далее в средней части корпуса шла главная броневая палуба толщиной 38 мм со скосами такой же толщины, спускавшаяся на уровень ниже в носу и корме, где толщина брони увеличивалась до 51 мм и 63 мм соответственно. Кроме того, в носу и корме имелась промежуточная палуба толщиной 25—51 мм и 25—63 мм.

В соответствии с представлениями британских кораблестроителей того времени главная артиллерия прикрывалась более сильно, чем борт. Толщина лобовых плит башен составляла 280-мм, боковых и зад-

них стенок — 254 мм и крыши — 108 мм. Хуже выглядели барбеты, максимальная толщина которых (над броней борта и траверзов) равнялась 178 мм. Местную защиту завершала обширная передняя броневая рубка толщиной 254 мм, и небольшая задняя, предназначенная в основном для управления торпедной стрельбой, толщиной 152 мм, а также выступающие над верхней палубой основания дымовых труб, забронированных против осколков 38-мм плитами.

7 апреля, после 10 дней изучения чертежей и уже готовых к тому времени моделей, в ходе дебатов Совет в итоге отдал предпочтение варианту «В» с шестнадцатью противоминными орудиями. Последовало утверждение проекта, и разработка нового линейного крейсера — «улучшенного «Ринауна»» — получила официальное завершение. Так закончилась вторая серия «саги о проектировании «Худа»». Вторая, но далеко не последняя.

Имея утвержденный проект, можно было переходить к постройке. Действительно, в середине апреля Адмиралтейство составило проект тендера на 3 линейных крейсера. Их предполагалось строить исключительно на частных верфях, поскольку они обеспечивали меньшие сроки строительства, чем менее разворотливые государственные. По условиям тендера постройка должна была вестись в максимально возможном темпе, но при том не в ущерб строительству торговых судов, призванных восполнить потери от германских подводных лодок. Главная проблема состояла в наличии подходящих стапелей: линейные крейсера имели слишком большую длину. В итоге 19 апреля заказы получили верфи «Джон Браун энд Компани» в Клайдбэнке, Глазго, «Кэмел Лэйрд» в Биркенхеде и «Фэйрфильд Шипбилдинг энд Инджиниринг» из Глазго. 10 июля 1916 года новые корабли получили имена знаменитых адмиралов времен наполеоновских войн: «Худ», «Хоув» и «Родней», а спустя 3 дня последовал заказ на четвертую единицу, «Энсон», доставшийся знаменитой верфи Армстронга в Хай Уокер в Ньюкасле.

С начала мая осуществлялся сбор материала и подготовительные работы на стапеле, а в последний день мая в Клайдбэнке состоялась официальная закладка первого линейного крейсера, пока еще не получившего своего названия, под заводским № 51. По иронии судьбы именно в этот день проходило самое большое морское сражение 1-й мировой войны, Ютландский бой. Результат его стал сокрушительным ударом для Адмиралтейства, британской кораблестроительной

политики и для строящихся кораблей. Гибель трех линейных крейсеров от взрывов погребов имела не столько материальное значение («Индефатигебл» и «Инвинсибл» в 1916 году хотя формально и относились к кораблям первой линии, но фактически уже не годились для «большого боя» с современными единицами ни по скорости, ни по защите, а потеря «Куин Мэри» вполне компенсировалась тем, что немцы лишились «Лютцова»), сколько моральное. Теперь английские адмиралы точно знали, что ни один из их линейных крейсеров не гарантирован от полного уничтожения единственным снарядом. Можно только снять шляпу перед британскими моряками, которые продолжали выходить в море на своих кораблях, прекрасно понимая, что могут быть в одно мгновение обращены в прах без каких-либо шансов уцелеть.

Однако следовало что-то срочно предпринимать. Если столь уязвимыми от 11- и 12-дюймовок неприятеля оказались даже относительно защищенные «лайоны», то чего же можно было ожидать от противостояния находившихся на стапелях и только что заказанных новых единиц со строящимися германскими «макензенами»? Англичане вновь проигрывали соревнования еще на стадии проектирования. «Ринауны» и «худы» оказывались совершенно «прозрачными» для 355-мм снарядов практически на всех дистанциях боя, что напоминало танец под повешенным на тонкой ниточке мечом.

Уже в начале июня 1916 года активно работали созданные по распоряжению Джеллико комиссии, задачей которых стал анализ ютландской катастрофы. Расследование причин гибели линейных крейсеров привело к выводу, что главной причиной стало возгорание британского пороха — кордита, слишком склонного к мгновенному взрывообразному воспламенению. Причина такого воспламенения могла быть любой: непосредственное попадание в зарядный погреб, пробитие брони башни с возгоранием готовых к выстрелу зарядов и распространением огня вниз по линии подачи, наконец, расклеванные осколки, образующиеся при «вскрытии» барбета неприятельским снарядом. Как справедливо заметили специалисты, в любом случае все начинается с

пробития брони. Поэтому на первый план вышло кардинальное усиление защиты с одновременным принятием мер по предотвращению распространения огня. Пока же все работы на вновь заложенных линейных крейсерах прекратили.

25 июня 1916 года состоялось важное совещание Совета Адмиралтейства с участием командующих Гранд-Флитом и его линейными крейсерами, адмиралов Джеллико и Битти. Мнения в отношении того, что следует предпринять, разошлись. Единственное, с чем согласились все участники, это меры защиты против прорыва пламени в перегрузочные отделения и погреба боеприпасов. Благо такие меры не требовали ни больших затрат, ни значительных сроков. Они предусматривали установку специальных автоматически закрывающихся дверок или шторок. Такими устройствами оборудовали уже находившиеся в строю и, конечно, сразу же предусмотрели для проектирующихся кораблей.

А вот по вопросу усиления горизонтального бронирования над погребами возникли горячие дебаты на самом совещании и вслед за ним. Джеллико и Битти предпочли бы увеличить толщину палуб, с ними согласилась и большая часть Совета. Однако Теннисон-д'Эйнкорт высказался против такой идеи. Его поддержали наиболее «продвинутое» в техническом отношении лорды Адмиралтейства, с чертежами в руках утверждавшие, что снаряды не могут попасть непосредственно в погреб через палубу. Действительно, «размазанное» бронирование линейных крейсеров, как уже готовых, так и строящихся, в этом отношении играло положительную роль. Снаряду требовалось сначала пробить верхний пояс (что само по себе особых проблем не представляло) и уже затем, в поврежденном при проходе брони состоянии и со значительным уменьшением скорости, попасть под невыгодным углом в палубные плиты. Пробитие и этой преграды происходило только при весьма большом замедлении взрывателя. Сами англичане таких в то время не имели и по результатам Ютландского боя довольно обоснованно полагали, что их не имеет и противник.

Тем не менее, начальник управления военного кораблестроения в целом не

**Таблица 3. Проекты с различным составом вооружения, рассмотренные в июле 1916 г.**

Проект	A	B	C	D
Водоизмещение, т	40 600	43 100	41 700	40 900
Средняя осадка, м	8,61	9,15	8,84	8,69
Скорость, уз	31	30,5	30,75	30,75
Главная артиллерия	4x2 — 381 мм	4x3 — 381 мм	2x3+2x2 — 381 мм	3x3 — 381 мм

**Таблица 4. Сравнение проектов, последовательно принятых Советом Адмиралтейства в качестве основных (построечных)**

Дата принятия (рассмотрения) проекта	7.4.1916 г.	4.8.1916 г.	30.8.1917 г.	30.8.1917 г.
Водоизмещение нормальное, т	36 300	37 500	40 600	41 200
Длина максимальная, м	262,13	262,13	262,13	262,13
Ширина, м	31,7	31,7	31,7	31,7
Осадка средняя (в полном грузу), м	8,84	8,99	8,615	9,60
Скорость, уз	32	31,75	31	31
Зенитное вооружение	2—76-мм	2—76-мм	2—76-мм	4—102-мм
Торпедные аппараты	2—533-мм	2—533-мм	2—533-мм	2—533-мм
Броня, мм:			(при норм.нагрузке)	
Главный пояс в середине	203	203	305	305
В оконечностях	127—102	127—102—76	152—127	152—127
Первый верхний пояс	127	76	152	178
Второй верхний пояс	76	76	152	127
Траверзы	102 и 76	102 и 76	127 и 102	127 и 102
Башни ГК (лоб/бок/крыша)	280/254/114	381/280/127	381/305—280/127	381/305—280/127
Барбеты ГК	229	229	229	305
Боевая рубка	254	254	280	280
Распределение нагрузки, т				
Корпус	14 070	14 520	14 750	14 950
Переменные грузы и оборудование	750	750	750	800
Вооружение	4800	5000	5000	5250
Бронирование	10 100	10 600	13 400	13 600
Механизмы	5200	5300	5300	5300
Топливо	1200	1200	1200	1200
Кораблестроительный резерв	180	180	200	200

Примечания:

Для всех проектов:

1. Мощность механизмов — 144 000 л.с.

2. Полный запас топлива — 4000 т.

3. Главная и вспомогательная артиллерия: восемь 381-мм и шестнадцать 140-мм орудий.

4. Противоторпедная переборка (ПТП) — 37—19 мм

5. Значительный рост веса вооружения обусловлено главным образом увеличением толщины бронирования башен, которое в соответствии с британской практикой входит в этот вес.

противился усилению броневой защиты новых линейных крейсеров. И здесь конструкция, созданная на основе его идей, показала себя наилучшим образом, продемонстрировав значительные скрытые резервы. Расчеты показывали, что ценой лишь небольшого увеличения осадки и совершенно незначительного уменьшения скорости хода удавалось существенно усилить бронирование, практически не меняя прочих размерений и компоновки. Тем не менее, напряженной работой инженеры оказались обеспечены не на один месяц.

Начало процесса перепроектирования вновь отличалось высокими темпами. После описанного совещания прошла всего неделя и 4 августа 1916 года Совет Адмиралтейства уже успел рассмотреть и одобрить измененный вариант проекта «В». Водоизмещение линейного крейсера теперь подросло на 1200 т (до 37500 т в нормальном грузу), что привело к увеличению осадки на 23 см и совсем небольшой потере хода, не более четверти узла.

Практически весь прирост нагрузки пошел на защиту. Ютланд показал, что сна-

ряды довольно часто проникают под главный пояс, попадая в незащищенный корпус как раз на уровне пороховых погребов. (Стоит отметить, что специалисты могли бы сделать это «открытие» много раньше, поскольку такие же попадания наблюдались во время русско-японской войны, и англичане хорошо знали об этом.) Подводную часть 203-мм главного пояса увеличили на полметра, скомпенсировав рост веса уменьшением толщины расположенного непосредственно над ним первого верхнего пояса на 2 дюйма, со 127 мм до 76 мм. Ситуация напоминала известную историю починки тришкиного кафтана. Теперь уже горизонтальная защита погребов и механизмов становилась более уязвимой: 76 мм вертикальной брони и 38 мм палубной не смогли бы задержать крупнокалиберный снаряд, попавший в борт над главным поясом. Пришлось увеличить толщину палубы полубака и главной палубы до 51 мм, хотя первое сложно признать разумным, а второе — достаточным.

Зато заметно усилилось местное бронирование. Чтобы свести к минимуму

риск возгорания зарядов в башнях, толщину цементированной закаленной лобовой плиты увеличили до 381 мм, боковых — до 280 мм, а сверху их предполагалось прикрывать 127-мм плитами из нецементированной (гомогенной) крупновской брони. До 51 мм повысили толщину дымоходов. Перегрузочные помещения боеприпасов 140-мм орудий заключили в «коробки» из 25-мм стальных листов.

Однако результат такого усиления не доставил удовлетворения ни проектантам, ни «потребителям». Комиссии по изучению опыта Ютланда продолжали работать, и их выводы ясно свидетельствовали о необходимости иметь в составе «быстроходного крыла флота» нормально защищенные корабли. Д'Эйнкорт также изменил свои взгляды на бронирование и решился на очень кардинальное изменение проекта. Толщину вертикальной брони решили увеличить сразу в полтора раза! Толщина главного броневоего пояса возросла с 203 мм до 305 мм, обоих верхних поясов, 1-го и 2-го — с 76 мм до 152 мм и барбетов со 178 мм до 305 мм. Понятно, что такой выбор приводил к перегрузке не просто значительной, но без преувеличения беспрецедентной. Линейный крейсер по сравнению с исходным мартовским вариантом становился тяжелее на 5000 т.

Самое интересное, что удачная конструкция корпуса выдержала и такое недругательство. Если в начале века перегрузка броненосцев на 10% приводила либо к необходимости полной перепланировки, либо к значительной потере боевых качеств, у многострадального «Худа» удалось ограничиться увеличением осадки на 2 фута — 61 см с не слишком заметными изменениями конструкции корпуса. По расчетам скорость уменьшалась еще на  $\frac{3}{4}$  узла, или на полный узел по сравнению с исходным вариантом. Едва ли это можно считать большой платой за превращение «тонкокожего уродца» в корабль с вполне приличной защитой. В результате окончательный вариант проекта, вновь подготовленный очень быстро и представленный Совету Адмиралтейства в конце августа, представлял собой линейный крейсер со скоростью хода 31 уз, с бронированием и подводной защитой как минимум на уровне «Куин Элизабет». В то же время осадка всё ещё оставалась на 0,61 м меньше чем у линкора.

Заодно пересмотрели и состав вооружения: теперь вместо двух 76-мм зениток предполагалось иметь четыре, причем большего, 102-мм калибра. Для увеличения живучести потребляющих электроэнергию боевых систем количество генераторов увеличили вдвое, с 4 до 8.

Последняя неделя августа стала для Совета Адмиралтейства по-настоящему го-

рячей: пришлось срочно оценивать очередные варианты линейного крейсера. Совет в целом очень благосклонно принял все изменения, однако появление, пусть пока на чертежной доске и в таблицах, уже весьма привлекательного и явно ценного и перспективного корабля, породило соблазн сделать его еще лучше. Первый морской лорд поднял вопрос о увеличении числа 15-дюймовок, в идеале — до 12 штук в четырех трёхорудийных башнях. В таком варианте линейный крейсер уже безусловно превосходил всех строящихся германских оппонентов. Понятно, что такое предложение вызвало большой интерес и у лордов Адмиралтейства, и у адмиралов-практиков.

Д'Эйнкорт и его неутомимые проектировщики отреагировали практически мгновенно, подготовив варианты с тремя различными схемами размещения 381-мм орудий: 12 пушек в четырёх трёхорудийных башнях, 9 в трёх трёхорудийных башнях (две в носу и одна в корме — стандарт новых линкоров 30-х годов) и 10 в двух трёхорудийных и двух двухорудийных башнях, располагавшихся в возвышенных позициях над трехорудийными. Водоизмещение колебалось в пределах от 40 900 до 43 100 т, скорость вновь уменьшалась, теперь уже до 30,5 — 30,75 узла. Более подробные данные проектов «В», «С» и «D» в сравнении с «первоначальным окончательным» «А», приведены в таблице 4.

В конце августа 1916 года Совет Адмиралтейства приступил к рассмотрению всех четырех вариантов. После непродолжительных прений лорды Адмиралтейства решительно отвергли все проекты с трехорудийными башнями, сочтя их менее удобными и надежными по сравнению с двухорудийными. Специалисты опасались, что в несимметричных установках будут проблемы с заряданием, в особенности среднего орудия, что приводило бы к задержкам залпа и снижению скорострельности или пропускам в стрельбе. Надо заметить, что к тому времени трехорудийные башни уже всюду использовались на линкорах большинства ведущих морских держав — США, России, Италии и Австро-Венгрии, не без проблем, конечно, но в целом вполне успешно. А французы уже проектировали 4-орудийные. Англия и Германия оставались единственными противниками установок главного калибра с большим числом стволов. Но всего через 4 года, когда и в Британии приступили к проектированию первых после «Худа» линкоров и линейных крейсеров, трехорудийные башни рассматривались как единственный вариант расположения артиллерии.

Пока же 30 августа Адмиралтейство окончательно приняло проект «А» с восемью 15-дюймовыми орудиями главного калибра. «Окончателность», однако, являлась весьма условной. Работы над заложными линейными крейсерами, приостановленные в начале июня, так и не возобновлялись. Осенью 1916 года обсуждение проекта с участием избранного круга старших офицеров и адмиралов Гранд-Флита продолжалось. Они в целом выражали удовлетворение проделанной работой и продуктом Управления военного кораблестроения, однако здесь неожиданный демарш предпринял сам его глава. Теперь уже Д'Эйнкорт высказал мнение о том, что конструкция «Худа», прежде всего, схема бронирования, отражает устаревшие идеи, существовавшие до Ютландского боя. По его мнению, все августовские упражнения явились не более чем паллиативом, способным лишь «замазать» многочисленные зияющие дыры. Теперь он считал достройку новых линейных крейсеров неоправданной тратой денег, рекомендуя разобрать прямо на стапеле наиболее продвинувшийся в постройке головной «Худ», аннулировать заказы на остальные и приступить к проектированию совершенно новых кораблей с полным учётом опыта военного времени.

Но столь радикальный вариант означал потерю еще нескольких месяцев, скорее — полугода. Это означало, что современный линейный крейсер удастся заложить в лучшем случае где-то весной—летом 1917 года с возможным вступлением в строй в конце 1920-го. Но то, что война продлится столь долго, могло присниться только в самом страшном сне: обе стороны и так уже были близки к исчерпанию людских и материальных ресурсов. В итоге 13 сентября 1916 года последовало «последнее окончательное решение» — возобновить постройку четверки по проекту «А», оставив открытыми двери для дальнейших улучшений, «если они не повлияют существенно на скорость и осадку». И действительно изменения в конструкции линейного крейсера продолжались.

Теперь настало время Джеллико. Постройка «Худа» возобновилась в начале сентября 1916 года, а в конце того же месяца командующий Гранд-Флитом, подробно ознакомившийся с материалами работы комиссий по изучению опыта Ютландского боя, предложил далее усовершенствовать систему броневой защиты. 2 октября Совет Адмиралтейства принял его предложение. Произошло перераспределение бортовой брони: первый верхний пояс, располагавшийся непосредственно над главным, увеличили на 1 дюйм, до толщины в 178 мм, а для компенсации второй

верхний пояс, находившийся над первым, стал на столько же тоньше. Наиболее серьезные изменения претерпевала горизонтальная защита: толщина палубы полубака увеличилась с 44 мм до 51 мм; верхней палубы с 25,4 мм до 51 мм, главной палубы над погребами с 51 мм до 76 мм, далее в корму — с 19 мм до 25,4 мм. Промежуточную палубу в кормовой части также утолстили на 38 мм (до 64 мм). Таким образом, по мнению Джеллико, достигалось единство защиты: снаряд, попадающий в любое место борта в средней части корабля, перед тем как достичь погребов боезапаса, встречал горизонтальные и вертикальные преграды общей толщиной не менее 229 мм.

Однако командующий Гранд-Флитом не успокоился на достигнутом. Он продолжал предлагать всё новые и новые изменения конструкции и системы бронирования. И проект продолжали перекраивать, хотя постройка корабля уже вовсю велась. Лорды Адмиралтейства с трудом отбивали атаки адмирала. На его меморандум от 7 ноября 1917 года с предложениями дальнейшего усиления броневой защиты палуб и погребов боезапаса последовал ответ в духе классических административных стандартов отказа в чрезмерных притязаниях. Сначала признавалась разумность большей части предложенного, но затем следовало напоминание о том, что перегрузку корабля когда-нибудь надо остановить, иначе он потеряет остаток первоначально задуманных качеств: малую осадку, высокий борт и большой запас плавучести, наконец, хорошую подводную защиту. Джеллико скрепя сердце пришлось согласиться с приведенными доводами. Впрочем, «перекройка» утвержденного 30 сентября 1916 года проекта и так достигла значительных размеров. Изменился даже внешний вид: дымовые трубы сдвинули друг к другу, а грот-мачту переставили ближе к задней дымовой трубе. Линейный крейсер сохранил исходные длину и ширину, но продолжал прибавлять в весе, оседая в воду всё больше и больше.

Наконец, ровно через год после приема «окончательного варианта», 30 августа 1917 года Совет Адмиралтейства утвердил построительные чертежи, которые на этот раз стали действительно окончательными. Водоизмещение «Худа» достигло 41 200 т, а осадка при нормальной нагрузке — 8,7 м, а в полном грузу — 9,61 м. (Более подробно последовательные изменения утвержденных вариантов отражены в таблице 4.) Между тем постройка велась тоже уже целый год и корпус головного корабля серии приобретал на стапеле уже вполне узнаваемые формы.

## Постройка

После кардинального изменения проекта в последние числа августа 1916 года работы над «Худом» продолжились. 1 сентября состоялась официальная церемония «закладки» уже заложённого 3 месяца назад корабля. Иногда эту процедуру называют повторным началом постройки по новому проекту. Но это не так. Реально 31 мая не производилась ни закладка, ни какие-либо работы, во всяком случае, отраженные в документах. Заготовка материалов началась еще до этой даты, но монтаж — только в сентябре.

Линейный крейсер получил свой окончательный постройочный номер — 406. Немного позже последовала официальная закладка и остальных единиц серии: «Родней» — 9 октября 1916 года, «Хоува» — неделей позже, 16 октября, а 9 ноября был официально заложен последний линейный крейсер, «Энсон». Их строители остались прежними, получившими первоначальный заказ.

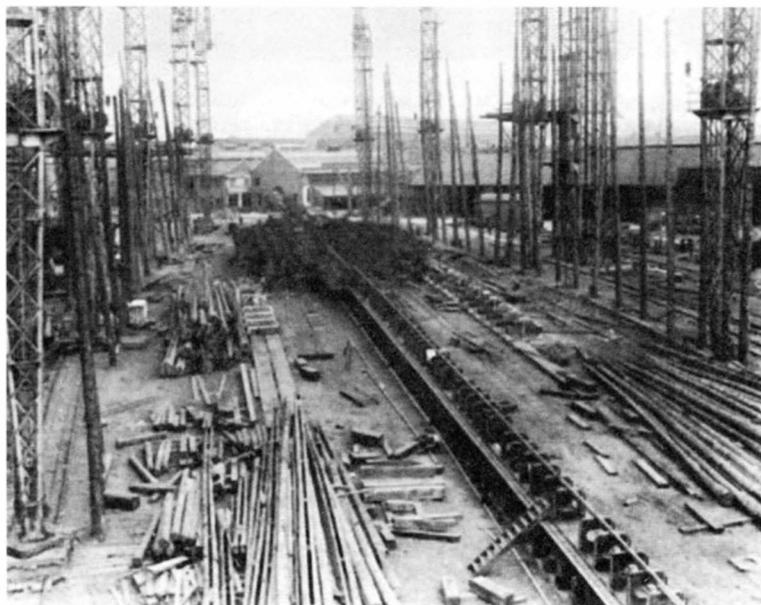
Выбор для постройки головного корабля серии завода в Клайдбэнке близ Глазго вполне понятен. Фирма «Джон Браун энд Компани» в то время являлась одним из ведущих судостроительных предприятий Британии, да и всего мира. Ее персонал насчитывал свыше 10 тыс. человек, из которых примерно треть трудилась на предприятиях по производству корабельных механизмов, главным образом турбин. Важно то, что «Джон Браун» имел большой опыт в постройке самых крупных и длинных судов. С его стапелей сошла знаменитая «Лузитания», имевшая вместимость в 32 500 рег.т и длину 240 м, превосходя «Худ» по водоизмещению и будучи лишь ненамного короче его. Строились на этой верфи и линейные крейсера; более того, фирма построила больше всех кораблей этого класса: «Инфлексибл», «Острейлиа» и «Тайгер», а также быстрходный линкор «Бархэм». Последним заказом перед «Худом» стал «Рипалс», построенный в рекордные сроки. Адмиралтейство было весьма довольно усилиями компании и охотно выдало ей очередную заказ. Предполагалось, что непосредственно над новым линейным крейсером будут трудиться около 1000 рабочих и это число действительно достигалось в лучшие периоды постройки.

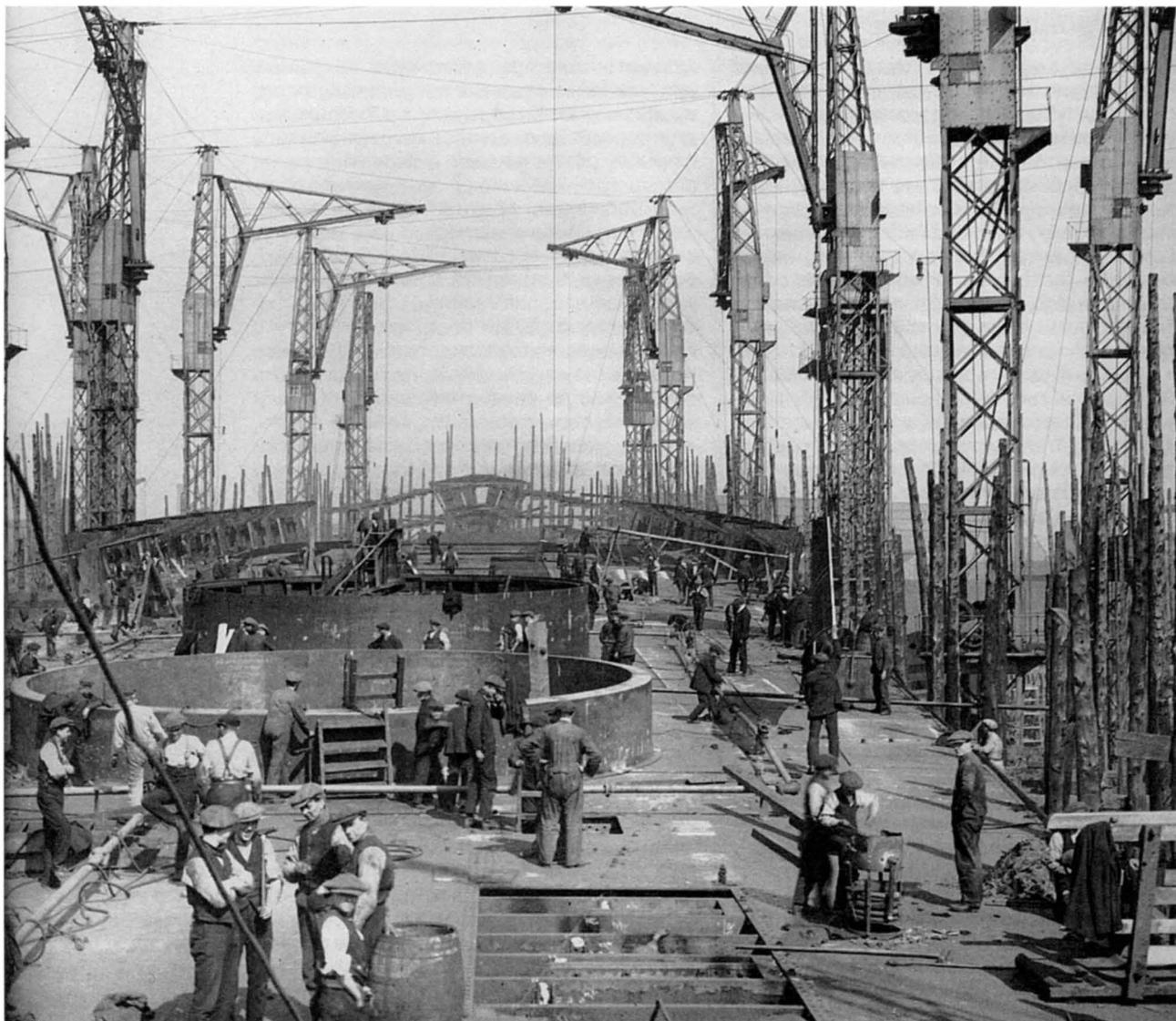
Вообще фирма обеспечивала львиную долю материалов и устройств, необходимых для создания корабля. Она получила заказ на главные механизмы, отливки форштевня и ахтерштевня; часть броневых листов изготавливал филиал в Шеффилде (остальные поставляли заводы Бирдмора тут же, в Глазго). Артиллерию

главного калибра обязались поставить два наиболее мощных предприятия этого профиля в Великобритании. 15-дюймовки для первых двух единиц изготавливались фирмой, объединившей в своем названии самые громкие имена оружейников Англии, Виккерса, Армстронга и Уитворта. «Хоув» и «Энсон» должны были получить свои пушки от «Ковентри Орднанс Уоркс». Однако судьба и логика войны распорядились иначе.

8 февраля 1917 года правительство конфиденциально оповестило владельцев заводов о своем решении продолжать строительство только головного «Худа» и временно приостановить работы на остальных. Главной причиной стали данные разведки, свидетельствующие о том, что из 7 заложённых в Германии линейных крейсеров 6 находятся в самой начальной стадии и более не достраиваются. 9 марта прекратилось и строительство британских крейсеров «Родней», «Хоув» и «Энсон» — пока только временно. Терпевшая жестокие испытания в результате германской подводной войны, Британия нуждалась больше в торговых судах, чем в кораблях-монстрах, которым к тому же пока не находилось противников. Адмиралтейство посоветовало руководству трёх остальных верфей, строивших систершипы «Худа», рассматривать работы над ними как «второстепенные», которые не должны влиять на выполнение экстренных заказов. Соответствующий меморандум разослали по фирмам-строителям 9 марта 1917 года с оговоркой, что руководству верфей это не следует трактовать как на-

**Работы над «заказом 406» на верфи «Джон Браун энд Компани», конец 1916 г. Выставлен вертикальный киль и ведётся монтаж элементов двойного дна**





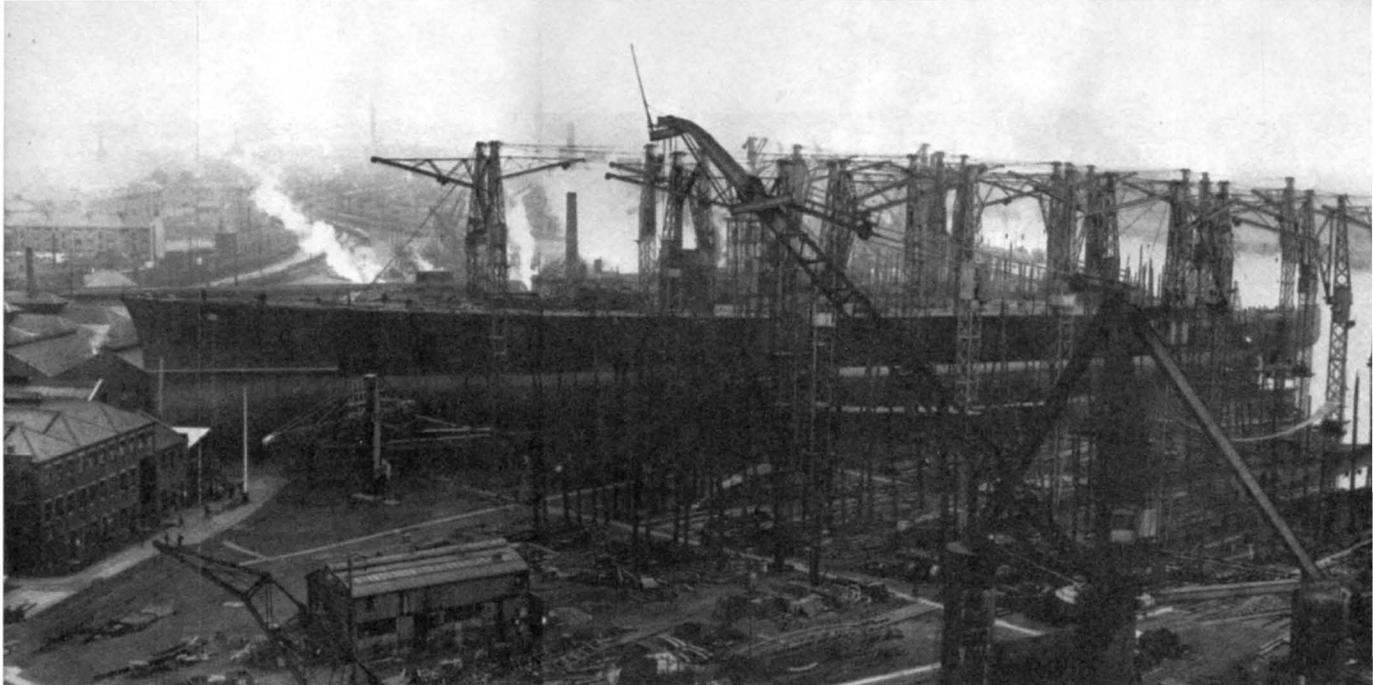
**«Худ» на стапеле,  
весна 1918 г. Вид  
на барбеты башен  
«Х» и «У»**

мек на возможную отмену заказов. Тем не менее, рабочих постепенно переводили на постройку более необходимых судов и легких эскортных кораблей. Заготовленные для трех «худов» материалы использовались в других целях. Однако к разборке уже готовых элементов конструкции пока не приступали: и, как говорится, на всякий случай, и в силу отсутствия свободной рабочей силы. Заложенные кили и нижние секции корпуса потихоньку ржавели под английским дождем в течение полутора лет, до октября 1918 года.

«Худ» остался в гордом одиночестве. Но судостроительный кризис конца войны сказывался и на нем. Адмиралтейство пыталось подхлестнуть строителей, но те не могли прыгнуть выше головы. В сентябре 1917 года в ответ на очередной запрос Адмиралтейства о сроках строительства

«Худа» руководство верфи «Джон Браун» сообщило, что сроки могут быть сокращены максимум на 3 месяца, да и то ценой задержки на полгода ввода в строй 5 эсминцев и полного прекращения постройки 3 торговых судов. Адмиралтейство сочло, что цена за ускорение работ над линейным крейсером слишком высока. Эсминцы и транспорты оказались более приоритетными, чем главная сила флота.

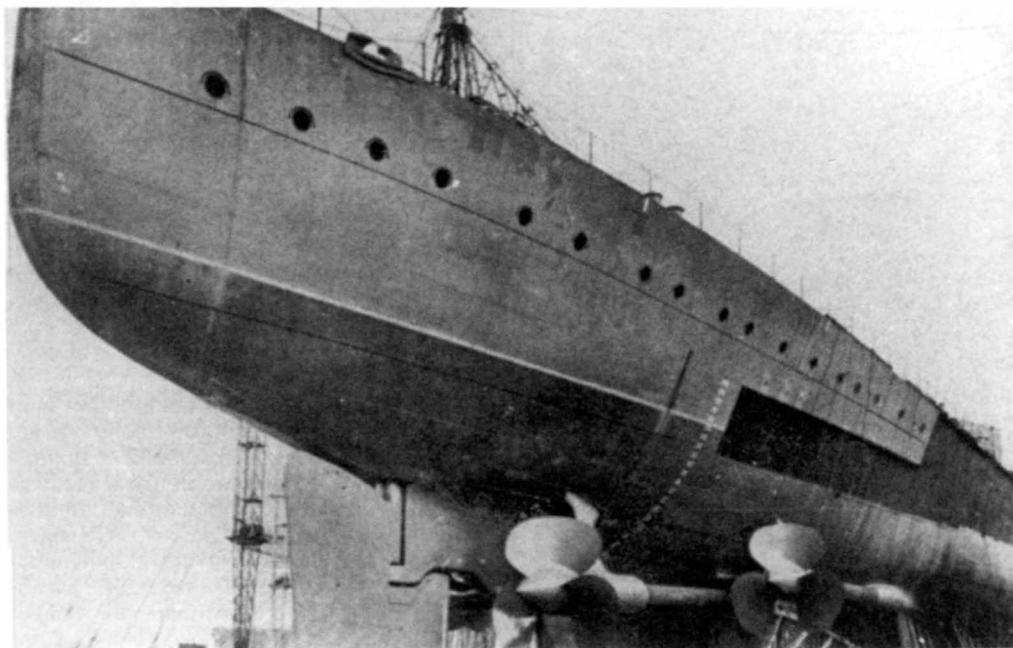
Но Адмиралтейство и командование Гранд-Флита, получившие сведения о том, что головной германский линейный крейсер нового поколения («Макензен») находится в высокой степени готовности, продолжали настаивать на ускорении постройки «Худа» и возобновлении постройки остальных трёх единиц серии. Однако Военный Комитет, осуществлявший общее руководство военными усилиями



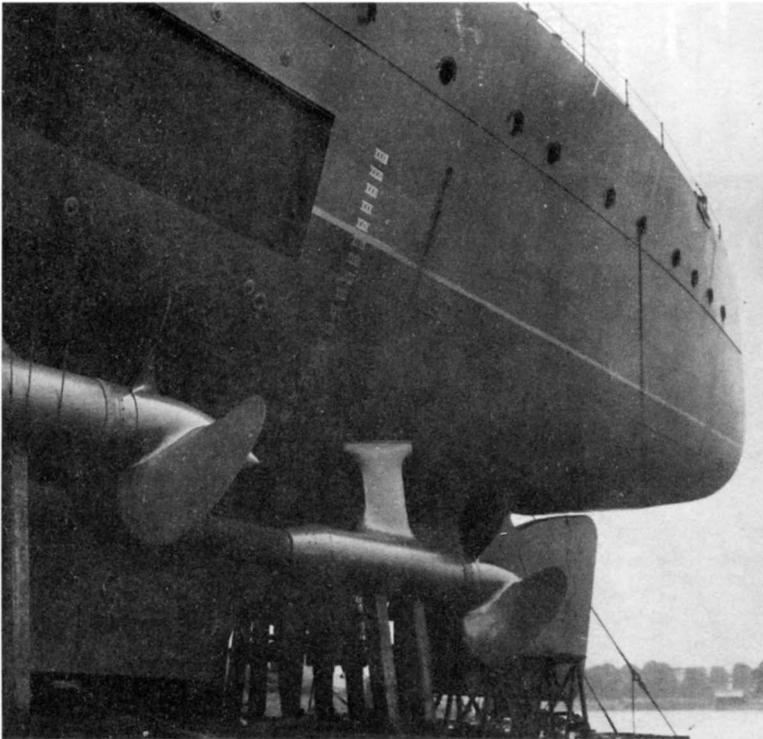
Британии, не находил соответствующих ресурсов. Достройка «худов» ускоренными темпами «съедала» бы значительный кусок судостроительной программы, что признавалось невозможным. Альтернатива состояла в прекращении или сильном замедлении работ на больших лёгких крейсерах со 190-мм артиллерией, «Рэйли» и «Эффингем», также предназначенных для отпора возможной германской угрозы, обусловленной поступившей информацией о новейших и мощных легких крейсерах (в итоге оказавшейся полностью ложной). Но в октябре 1917 года правительство указало Адмиралтейству,

что «...было бы нежелательно форсировать постройку «Худа» и тем самым пренебречь другими более важными строящимися объектами...» Что оставалось делать Адмиралтейству? Оно поспешило переложить ответственность на строителей. На фирму «Джон Браун» поступила телеграмма с просьбой изыскать возможность для завершения достройки «Худа» в кратчайший срок. Последовал уже знакомый ответ, что это осуществимо лишь за счет отказа от постройки торговых судов и выполнения других срочных заказов. В результате линейный крейсер продолжал оставаться своеобразной «золушкой». Ра-

**Корпус «Худа» готов к спуску на воду. 21 августа 1918 г.**



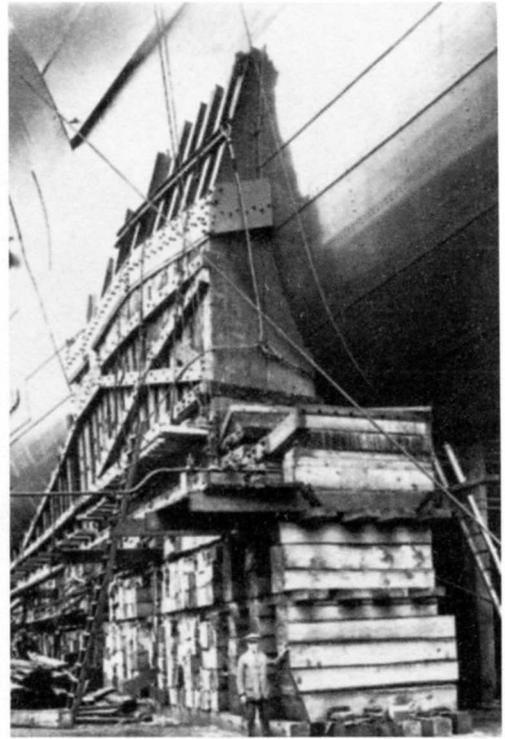
**«Худ» незадолго до спуска на воду, август 1918 г.**



**«Худ» незадолго до спуска на воду, август 1918 г. (снимки на с. 20 и верхний на с. 21). Плиты броневых пояса еще не смонтированы**

боты на нем продвигались весьма медленно, медленнее, чем на лёгких крейсерах, не говоря уже о эсминцах. В начале 1918 года сломались и лорды Адмиралтейства. В Совете активно обсуждалась старая идея д'Эйнкорта о том, что постройка «худов» вообще нецелесообразна. Война вряд ли продлится до вступления в строй даже первых единиц, а в качестве новых перспективных кораблей они не годятся.

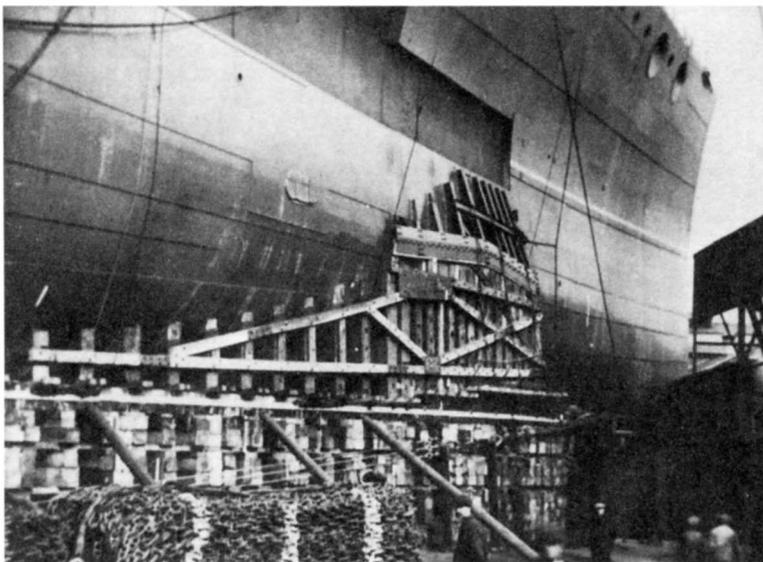
Любопытно, что «высокие договаривающиеся стороны» полностью поменялись



местами. Теперь уже Управление кораблестроения настаивало: «Худ» обладает рядом полезных преимуществ перед линкорами типа «Куин Элизабет». Мотивировки состояли в том, что при примерно таком же вертикальном бронировании он превосходит имеющееся «быстроходное крыло» в толщине палуб и подводной защите. При том главным козырем оставалась скорость хода, превышавшая таковую у «королев» на 6—7 узлов.

Однако реально все решения диктовались прежде всего сроками. В начале весны 1918 года после очередного обсуждения хода постройки руководство верфи информировало Адмиралтейство, что «Худ» будет готов к испытаниям не раньше ноября 1918 года. В таком варианте он вроде бы практически не отставал от своего потенциального соперника, «Макензена». Но постепенно срок готовности отодвигался всё далее, теперь уже на следующий, 1919 год. Адмиралтейство по сути дела уже махнуло рукой на новые линейные крейсера.

Точку на истории постройки серии поставило завершение войны. После заключения перемирия с Германией в ноябре 1918 года правительство решило никогда не достраивать законсервированные «Родней», «Хоув» и «Энсон». 17 марта 1919 года заказы окончательно аннулировали, направив соответствующие меморандумы фирмам-строителям. Им разрешили приступить к разборке корпусов для



того, чтобы освободить стапели. Затем на торги выставили броню и уже поставленные механизмы. Процесс распродажи затянулся до августа 1919 года. В итоге двойная закладка, постройка и последующая разборка трёх линейных крейсеров обошлась Британии в 860 тыс. фунтов стерлингов — стоимость новейшего легкого крейсера типа «D»..

А «Худ» продолжали строить. И прекращать проект — тоже. Любимым месяцем для утверждения очередных «окончательных» изменений стал август: в этом месяце 1916-го приняли первый итоговый постютландский «тонкий» вариант, в августе следующего — «утолщенный» по вертикальной броне, а на август 1918 года пришлось усиление горизонтальной. Броня главной палубы непосредственно над погребами стала 51-миллиметровой; для компенсации веса полностью убрали противоосколочное прикрытие оснований труб над верхней палубой, в прошлом усиленное с 25 до 51 мм.

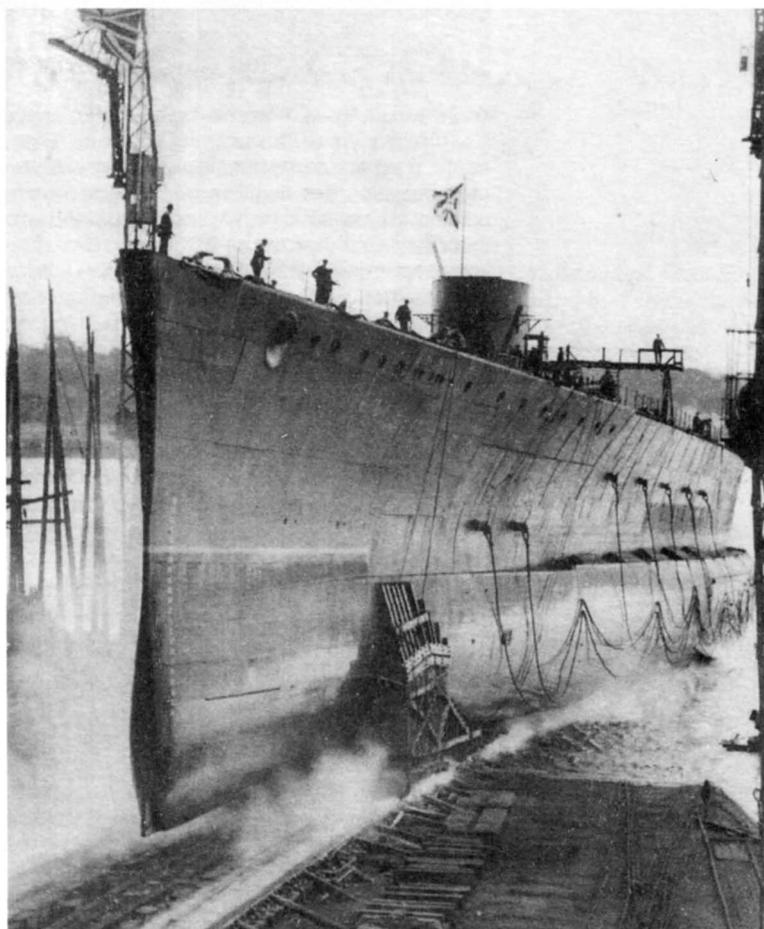
22 августа 1918 года наконец-то состоялся спуск линейного крейсера на воду. Его «крестной матерью» стала вдова погибшего в Ютландском бою контр-адмирала Хорейса Худа, Леди Худ разбила о форштевень корабля традиционную бутылку шампанского и произнесла краткую речь, окрестив готовый к спуску на воду корабль назвав его «Худом». Спуск огромного корабля, вес которого составил 21 720 т, из которых 18 532 т приходилось на корпус, 1620 — на механизмы, 1184 — на броню и остальные 384 т — на вооружение, балласт и временные спусковые конструкции, прошёл спокойно и гладко, без каких-либо происшествий. Сразу же его с помощью 4 буксиров перевели к заводскому пирсу для достройки на плаву.

Теперь набирали темп работы по установке механизмов и артиллерии. 12 сентября 1918 года завершили монтаж брони барбета первой башенной установки «А». 28 октября закончилась погрузка и активно велась сборка котлов и турбин, а также основного корабельного оборудования. Корабль постепенно обретал свою форму. В январе 1919 года корпус был почти готов, значительного прогресса достигла и установка брони. В феврале на место водрузили обе дымовые трубы и даже начали обшивать деревом верхнюю палубу в носовой части. В марте почти вся бортовая броня оказалась на своих местах, а над палубой обрисовались нижние части конструкций надстроек и мостиков. 1 мая в Адмиралтейство поступило сообщение о том, что завершилась сборка последнего, четвертого турбинного агрегата, для чего пришлось на время убрать часть уже гото-

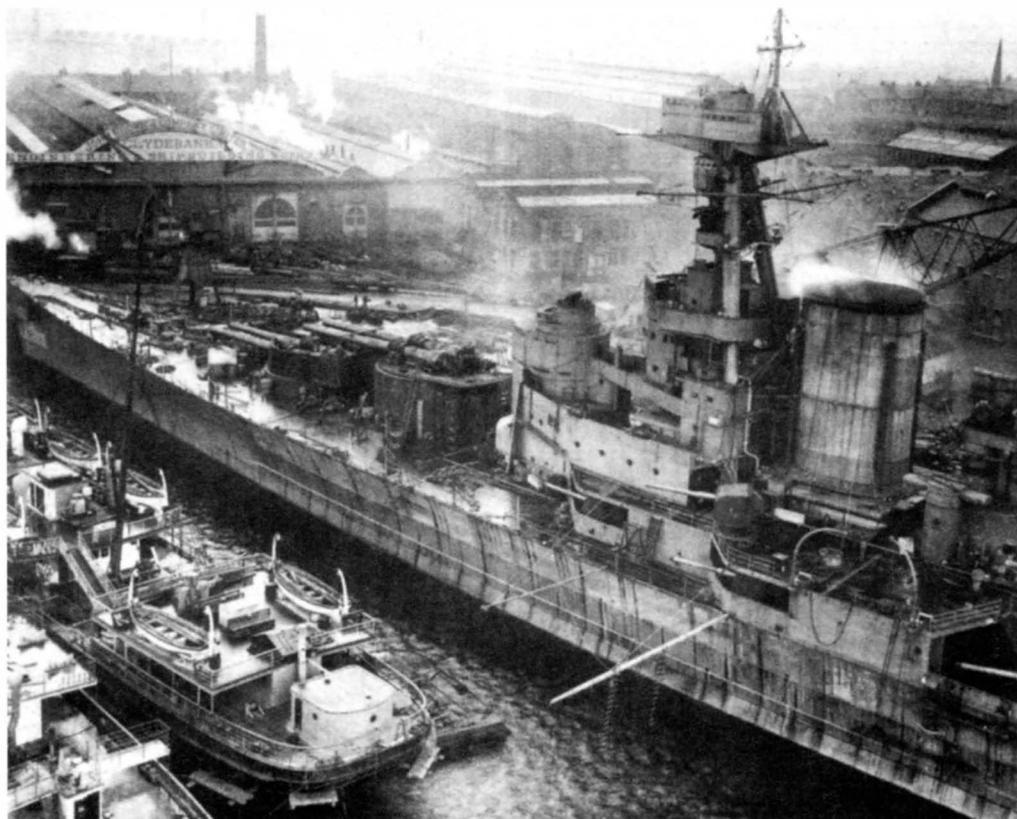


вых палуб, а потом вернуть эти элементы на свои места, на что ушел почти весь май. 2 мая 1919 года на крейсер установили треногую фок-мачту. В июне закончилась установка броневых плит бортовой защиты, а также практически полностью обрели свою форму противо-

**Спуск на воду. Хорошо видно, что верхние обтекатели булей, по проекту охватывающие главный броневой пояс, отсутствуют**



**Достройка «Худа».**  
**Идет сборка носовых**  
**башен — орудия уже**  
**установлены, начат**  
**монтаж броневых**  
**плит. 2 декабря**  
**1919 г.**



торпедные буи. Можно было приступить к монтажу артиллерии. На заводе Виккерса уже изготовили первую пару стволов, но их поставка задержалась почти на месяц из-за отсутствия подходящего судна для их доставки в Глазго. Наконец «перевозчик» (транспорт «Хорден») удалось найти, и 29 июля стволы прибыли на место.

А 9 июля 1919 года «Худ» забрал свои первые жертвы. В отсеке под плотницей кладовой скопился горючий газ, в результате чего произошёл довольно сильный взрыв. Погибло 2 человека, 25-летний молодой инженер и рабочий. О силе взрыва свидетельствует то, что один из погибших находился в 50 м от эпицентра и то, что участок палубы в кладовке оказался совершенно изуродованным.

Надо сказать, что на фоне оживленных работ не дремали Адмиралтейство и разработчики. В мае 1919 года последовали очередные изменения уже близкого к готовности корабля, опять связанные с дополнительной защитой погребов. На этот раз 76-мм горизонтальными плитами прикрыли пространство над скосом палубы, между бортом и ее горизонтальной частью, которая простиралась теперь от борта до борта. По сути дела это означало усиление скоса при возможных попаданиях в него снарядов, падающих сверху

под большими углами. На это требовалось 100 т, тогда как никакого весового резерва уже не оставалось. Пришлось приступить к «отщипыванию» вспомогательной артиллерии: решили не устанавливать четыре задние 140-миллиметровки (по две с полубака и навесной палубы), а также их подачи. Так в итоге «Худ» остался с двенадцатью противоминными орудиями вместо шестнадцати, как в когда-то отвергнутом варианте проекта «А».

В июле 1919 года последовал очередной приступ желания сделать новый корабль как можно менее уязвимым. Палубу над погребами предполагалось утолстить до 6 дюймов в корме (где их крыши располагались ближе к палубе, значит — к вражеским снарядам) и до 5 дюймов в носу. В таком варианте горизонтальная защита точно не имела бы прецедентов для своего времени, да и для 2-й мировой войны выглядела бы очень внушительной: суммарная толщина палуб в районе погребов превышала бы 8 дюймов. И цена вроде была вполне разумной. Рост веса защиты (около 440 т) компенсировался удалением четырех передних надводных торпедных аппаратов вместе с их обширным помещением. Надо заметить, что к тому моменту «Худ» являлся рекордсменом в области торпедного вооружения среди крупных боевых судов: в ходе пре-

дыдущих изменений число торпедных труб увеличилось с двух до десяти. Можно отдать должное несколько воспаленным фантазиям господ адмиралов и лордов Адмиралтейства, предполагавшим, что огромный корабль сможет когда-нибудь применить их в боевых условиях. По этому удалению хотя бы части этой бессмысленной «батареи» стало благим делом. Еще несколько десятков тонн удалось сэкономить на замене 152-мм бронирования заднего пункта управления огнем (кстати, предназначенного прежде всего для стрельбы теми самыми торпедами) на противоосколочное 37-миллиметровое. В том же году приняли решение установить на башнях «В» и «Х» специальные платформы для взлёта колёсных истребителей «Флайкетчер» фирмы «Фейри»; реально эти работы осуществили только в марте 1920 г.

Понятно, что довольно утомительно на протяжении нескольких страниц следить за всеми перипетиями неисчислимых изменений в проекте, пусть и появившихся с благими целями. Однако всё имеет конец; к завершению подходила и перекройка «Худа». От усиления палубы отказались, хотя «антиторпедные меры» осуществили в полной мере. Дело заключалось в том, что водоизмещение явно вылезало за самый последний проектный предел, превысив 42 600 т.

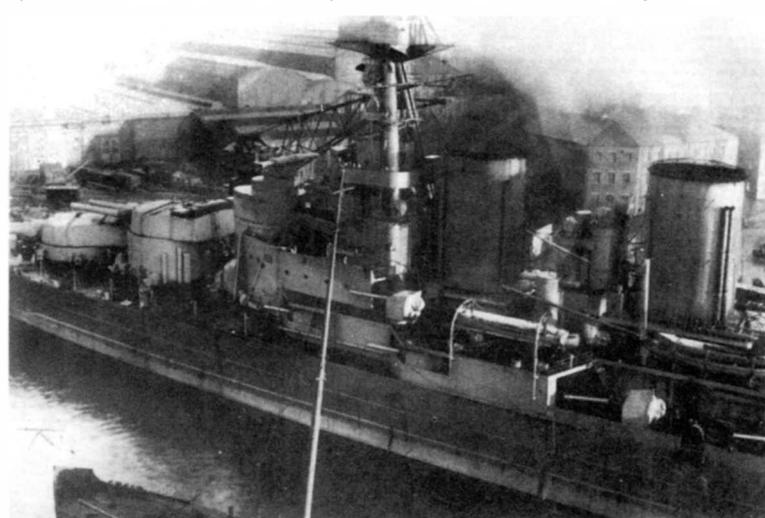
В августе 1919 года рабочие верфи и завода Виккерса смонтировали первую башенную установку, возвышенную кормовую. За ней в сентябре последовала вторая кормовая. Тогда же состоялось очередное совещание с участием представителей верфи и Адмиралтейства, на котором окончательно решили не торопиться с постройкой, и часть рабочих перевели на соседние стапели с торговыми судами. До конца октября удалось только завершить монтаж горизонтальной брони, включая усиленную защиту погребов. В ноябре установили третий барбет, своей очереди ждал четвертый, последний. Всё тот же транспорт «Хорден» 8 и 20 ноября доставил по паре орудийных установок для них.

Корабль даже визуально всё более обретал законченные черты. Одновременно с завершением работ по главной артиллерии на нем появились уже обе мачты, краны и шлюпбалки. В последний месяц 1919 года впервые заработали мощные турбины линейного крейсера, пока в ходе испытаний у стенки. В январе 1920 года Адмиралтейство совместно с руководством фирмы приняло решение освободить место на заводе для постройки торговых судов. Достройку и полное оборудование «Худа» поручили государственной верфи

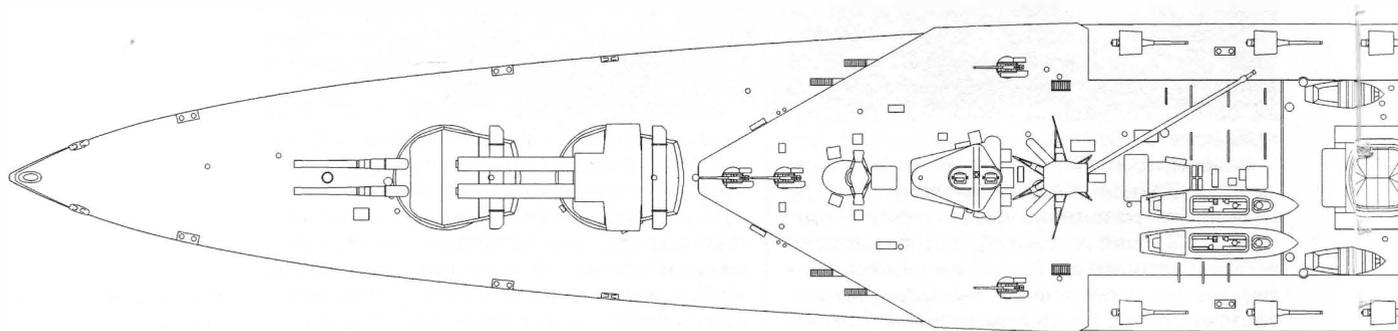
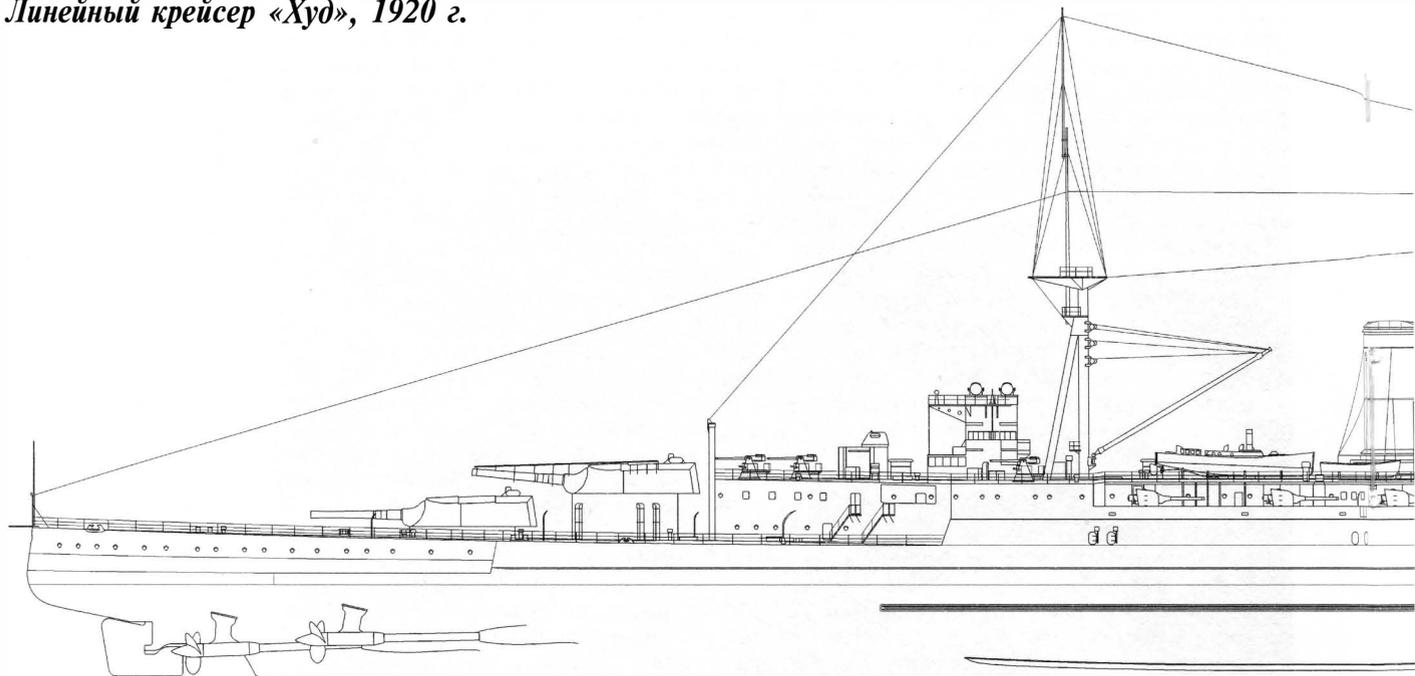
ВМФ в Розайте. Перед переходом крейсер подготовили к швартовым испытаниям, которые предполагали провести там же, в Розайте. 1 января командование «Худом» принял его первый командир, капитан Уилфрид Томкинсон. Около полудня 9 января 1920 года корабль покинул завод в Клайдбанке и после предварительных заводских ходовых испытаний, в ходе которых турбины разогнали уже до почти «штатной» мощности в 130 тыс. л.с., 12 января двинулся в Розайт, где его ждало окончательное дооборудование и приемка государственной комиссией. 21 февраля 1920 года в бассейне верфи провели кренование «Худа» с тем, чтобы определить его реальные построечные характеристики. Оказалось, что при проектных значениях водоизмещения порожнем в 39 500 т и средней осадки 8,32 м реальное водоизмещение составило 41 000 т при средней осадке 8,61 м. После столь многочисленных изменений перегрузка в 500 т выглядела уже почти детской шалостью. Менее приятными оказались 30-см увеличение осадки и, что самое важное, заметное падение остойчивости без нагрузки: проектная метацентрическая высота, равная 1,34 м, не преодолела символический рубеж в 1 м, составив всего 98 см.

Наконец в первую неделю марта 1920 года линейный крейсер вышел на ходовые испытания, оказавшиеся на удивление успешными. Невзирая на огромную перегрузку по сравнению с исходным проектом, ему удалось на мерной миле превысить те самые 32 узла при форсировке турбин всего на примерно 5% от паспортной мощности. А проектную 31-узловую скорость при проектной же мощности корабль смог удерживать в течение 3-часового пробега, правда, только одного из трех. Ходовые качества в огромной степе-

***Последний день на верфи — «Худ» готовится к переходу из Клайдбанка на верфь ВМС в Розайте. 9 января 1920 г.***

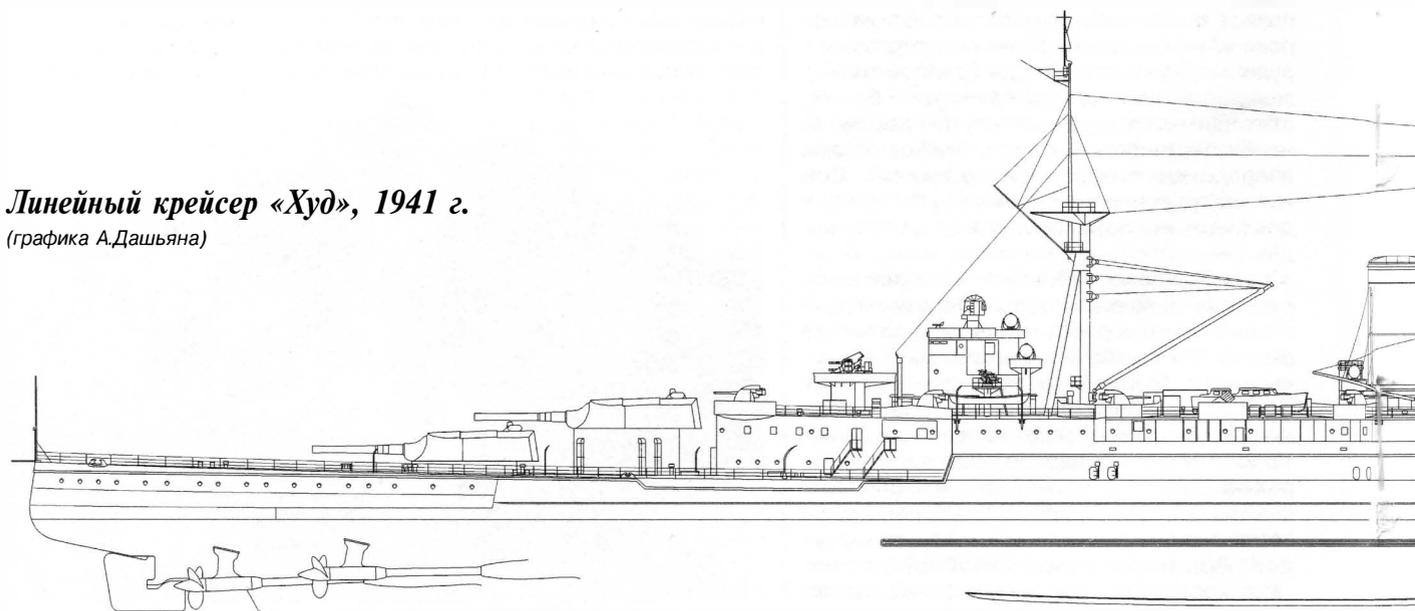


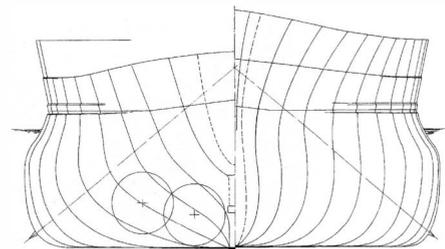
*Линейный крейсер «Худ», 1920 г.*



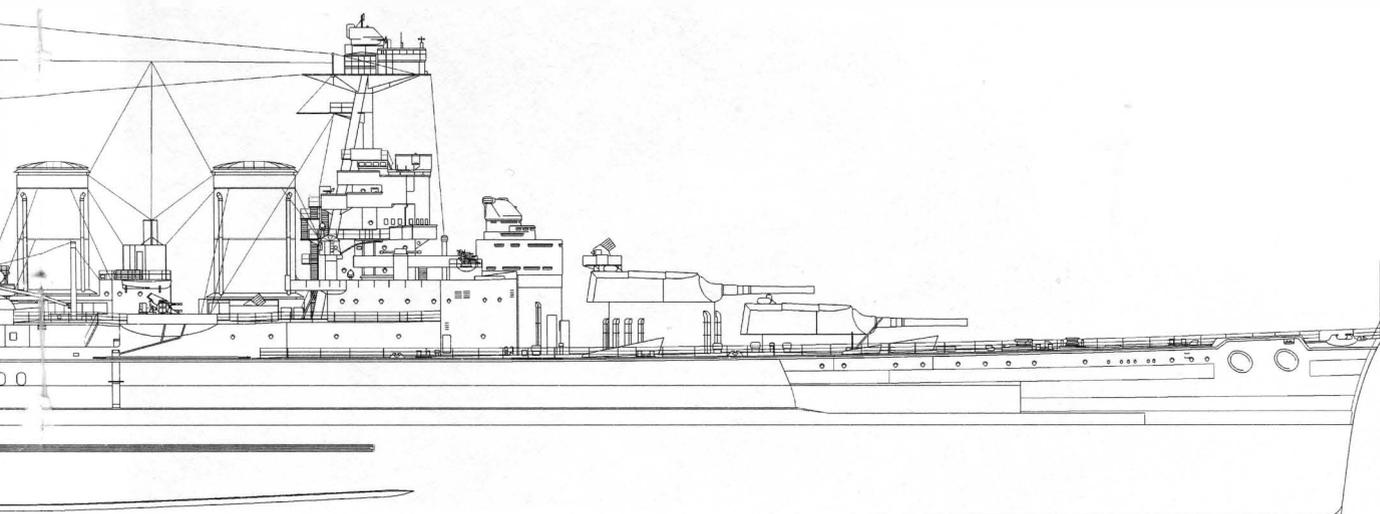
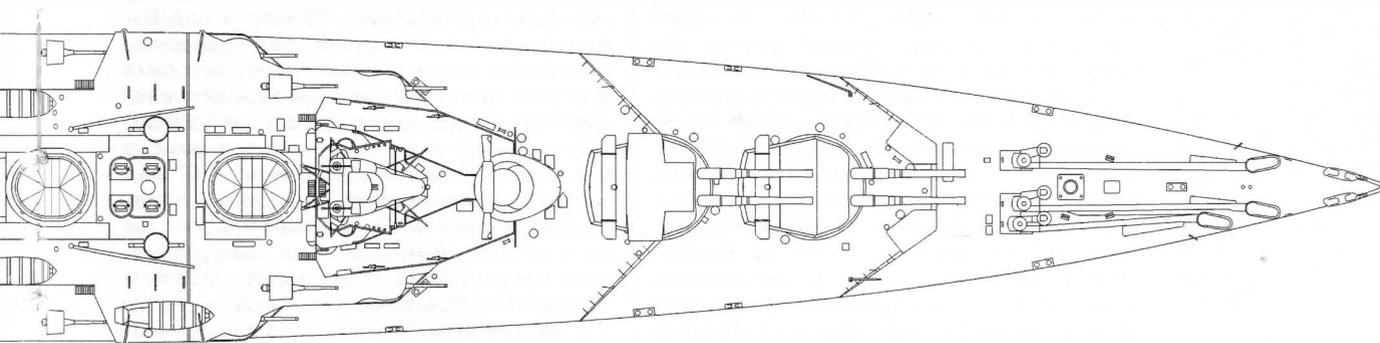
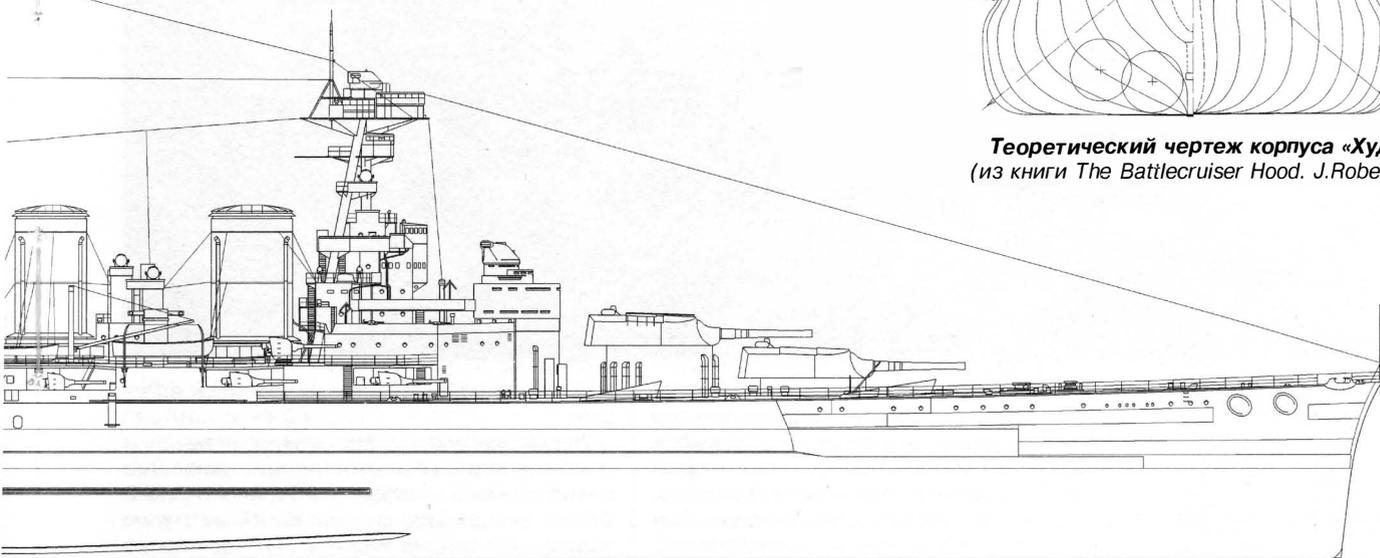
*Линейный крейсер «Худ», 1941 г.*

(графика А.Дашьяна)





**Теоретический чертеж корпуса «Худа»**  
(из книги *The Battlecruiser Hood*. J.Roberts)





**«Худ» на испытаниях,  
март 1920 г.**

ни можно отнести на счет «эйнкортовских» обводов, буквально вытянувших на себе многострадальный проект. Однако в отчете об испытаниях отмечалась еще и прекрасная работа механиков завода в Клайдбэнке, поскольку в ходе испытаний не было не то что ни одной аварии, но даже какой-либо заминки. Вся механика работала так, как будто корабль уже давно находился в строю — редкий случай для крупных (и не только) боевых судов. В ходе испытаний на борту присутствовал командующий 1-й эскадрой линейных крейсеров вице-адмирал сэр Роджер Кийз, отметивший, что он гордится своим новым флагманским кораблем и восхищен им во всех отношениях. 19 марта, уже без адмирала, прошли проверку рулевые устройства и поведение «Худа» на циркуляции, результаты которых признали «удовлетворительными». 22 — 23 марта состоялись ходовые испытания в полном грузу. Спус-

тя 4 дня линейный крейсер вернулся в Розайт.

Столь же удачно прошли испытания и опытные стрельбы артиллерии, занявшие в итоге около месяца. С 23 февраля по 3 марта осуществлялись и пробные пуски торпед. Были опробованы все торпедные аппараты и в них устранили замеченные небольшие дефекты. С 29 марта под командованием У.Томкинсона находился уже более близкий к штатному, но пока всё еще неполный экипаж, насчитывавший 967 офицеров и матросов, в большинстве своем переведенных с линейного крейсера «Тайгер». Наконец 14 мая празднично прибранный и вымытый «Худ» в достроечном затоне в Розайте посетила приемочная комиссия. На следующий день представители фирмы-строителя и Адмиралтейства подписали все протоколы. Ройял Нэйви получил-таки свой самый большой корабль.



Безусловно, все задержки, модернизационные и связанные с военным дефицитом, а также окончание военных действий, привели к тому, что строился «Худ» очень долго. По британским стандартам, конечно: в некоторых далеко не последних морских державах такой срок показался бы большим достижением. Всего с момента утверждения первоначального проекта в апреле 1916 года до вступления в строй прошло 44 месяца — почти вдвое больше, чем понадобилось для постройки последних британских линкоров серии «Куин Элизабет». И на 2 с половиной года больше, чем ушло на строительство настоящих рекордсменов скорости постройки, его предшественников, линейных крейсеров «Ринаун» и «Рипалс». Стапельный период постройки корабля составлял почти 24 месяца, еще 20 месяцев заняла достройка на плаву.

Неудивительно, что последний линейный крейсер вышел весьма дорогим. Полная стоимость постройки «Худа» составляла 6 250 000 фунтов стерлингов (146,5 фунтов за тонну нормального водоизмещения).

Остается сказать несколько слов о названии корабля. В ходу несколько версий относительно персоны, в честь которой был назван последний линейный крейсер. «Винювата» в этом семья Худов, прославившаяся в Британии как «флотские Худы». Её основателями стали братья Сэмьюэл и Александр, сыновья которых дружно пошли «по морской линии». И весьма удачно: сын младшего, Сэмьюэла, тоже Сэмьюэл, родившийся в 1724 году, стал очень известным адмиралом, одним из самых знаменитых до Нельсона. Он командовал рядом фрегатов, захватив несколько французских кораблей еще в 50-е годы XVIII века. Получив адмиральский чин, С. Худ продолжил успешно сражаться с французами. Наиболее известны его достижения в должности командующего Средиземноморским флотом: в 1793 году, находясь на знаменитом по деятельности Нельсона линкоре «Виктори», он руководил захватом Тулона и Корсики. В 1796 году уже полного адмирала удостоили наследственного титула, он стал виконтом Уитли. Умер Сэмьюэл Худ в 1816 году в совершенно фантастическом для того времени возрасте 92 лет.

Но он был далеко не единственным известным моряком, носившим эту фамилию. Кэптанами (капитанами 1-го ранга) стали его брат Артур, а также двоюродные племянники Артур, Александр и Сэмьюэл, причем последний тоже дослужился до адмирала. Морские традиции продолжили и их потомки. На флоте в разное время служило еще свыше десят-

ка Худов, двое из них также стали адмиралами: сэр Артур Уильям Худ, завершивший карьеру в более чем почетной должности Первого лорда Адмиралтейства, и контр-адмирал сэр Хорейс Худ, командовавший 3-й эскадрой линейных крейсеров в Ютландском бою и погибший 31 августа, в день несколько мифологической «первой закладки» «Худа».

В силу этого мистического совпадения иногда считают, что линейный крейсер назвали именно в честь только что павшего в бою Х. Худа. Этому мнению способствует и участие в церемонии спуска на воду его вдовы. Однако это заведомо неверно: корабль к моменту гибели контр-адмирала уже получил свое имя. Не соответствует истине и версия, что «Худ» — «переходящее» название, полученное от броненосца-додредноута типа «Ройял Соверен», самого крупного из всех кораблей, ранее носивших имя «Худ». (Всего их было три, два других — небольшой 14-пушечный бриг конца XVIII века и 91-пушечный винтовой линейный корабль, находившийся в строю в 1859 — 1888 годах, оба названы именно в честь Сэмьюэла.) Но тот броненосец «Худ» увековечил как раз память Артура Худа, Первого лорда Адмиралтейства. А вот линейный крейсер, согласно официальным документам, вновь получил свое имя в память Сэмьюэла, виконта Уитли. Далеко не каждый англичанин, даже близкий к флоту, знает все перипетии этой истории с именами, поэтому в ходу еще один вариант пусть и неверный формально, но красивый и почти официально признанный в Британии: что самый большой боевой корабль мира был назван в честь всей семьи «флотских Худов». Что же, в конце концов, такая семья имеет право на свою славу, особенно в стране великих морских традиций, Британии.

Как практически все британские корабли, «Худ» имел свои прозвища. Наиболее известным и распространенным из них на протяжении всей карьеры оставалось «Могучий Худ» (The «Mighty Hood»). Так называли линейный крейсер в печати, в разное время даже вышло две книги под этим названием. Однако англичане не были бы англичанами, если ограничились бы только благостной полуофициальной кличкой «для публики». Моряки из команды самого большого корабля мира часто называли его куда менее уважительно и весьма ехидно. Хотя внешне прозвище «Семь Б» выглядело вроде бы довольно безобидно, расшифровывалось оно как «Britain's Biggest Bullshittingest Bastard Built By Brown», что-то вроде: «Самый Большой Наидерьмовейший Британский Ублюдок, Построенный Брауном».



**«Флотские Худы»  
(сверху вниз):  
Сэмьюэл Худ,  
Артур Худ  
и Хорейс Худ**

**Герб «Худа», в основу которого был положен герб Сэмьюэля Худа**



# ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

## Корпус и общее расположение

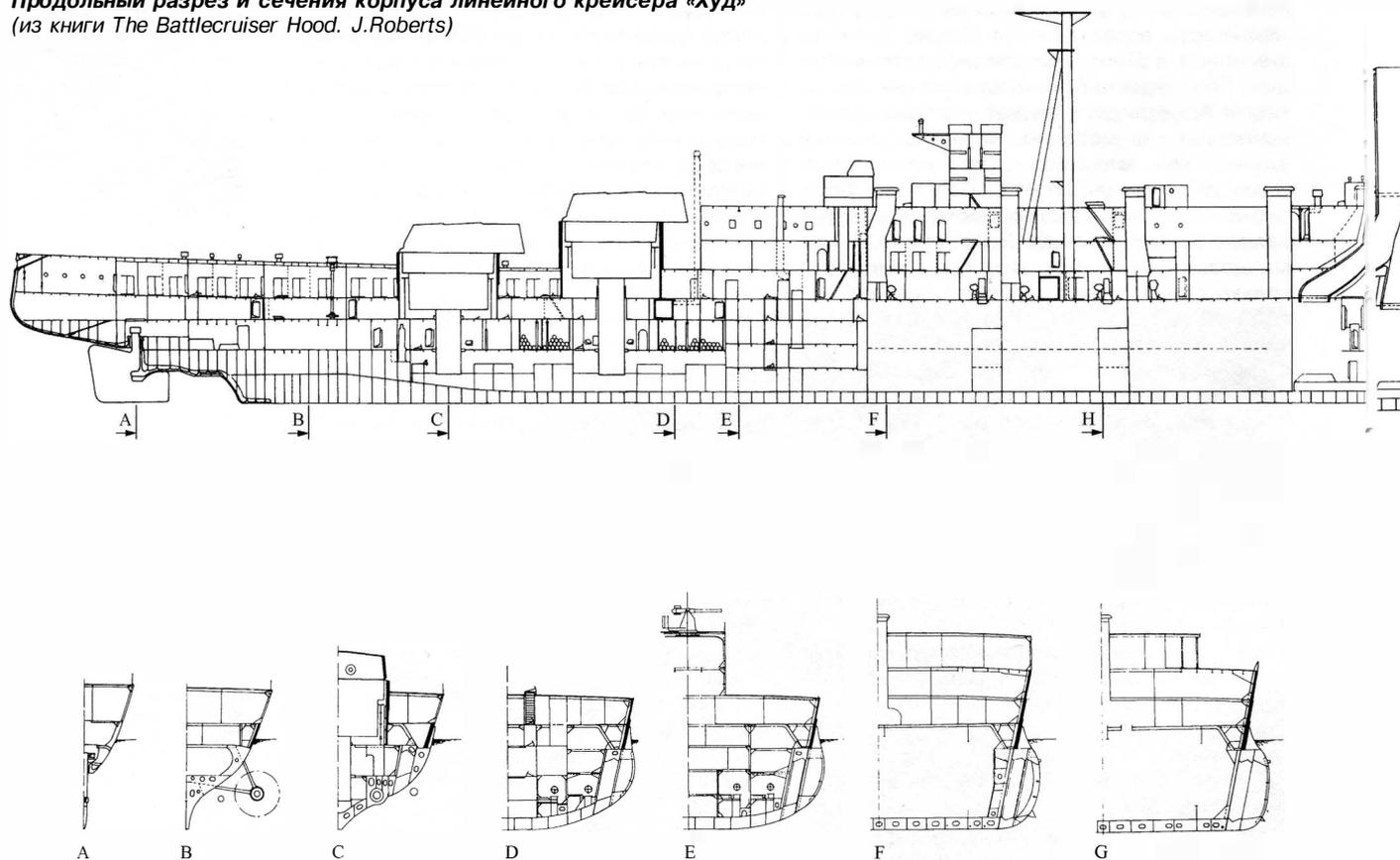
Огромный корпус линейного крейсера имел необычные для своего (да и последующего) времени пропорции, связанные прежде всего с первоначальным требованием сделать его мелкосидящим. Общая его высота от киля до верхней палубы оказалась даже меньше, чем у «Куин Элизабет» (15,7 м против 16,3 м), хотя «Худ» был на 76 м длиннее. Поэтому его корпус являлся сильно приплюснутым: соотношение длины к высоте составляло 16,5:1, в полтора раза больше, чем у «королев», где оно равнялось 11,2:1. К чему приводили такие пропорции? Прежде всего, к необходимости дополнительного укрепления конструкции, подверженной изгибу и колебаниям.

Дополнительным неблагоприятным фактором для прочности корпуса являлся обрыв полубака в районе возвышенной кормовой башни ГК, приблизительно на 2/3

длины. Там заканчивалась палуба полубака и возвышающаяся над ней обширная задняя надстройка, простирающаяся от борта до борта, и начинался довольно длинный и уже совсем низкий «хвост», нагруженный кормовыми башнями и испытывавший значительную вибрацию от четырех валов, требовавших прочного и надежного крепления. Свою отрицательную роль сыграла и высокая скорость. Котельные и турбинные отделения занимали пространство в 90 м в средней части корпуса. Тяжелые 15-дюймовые орудийные башни с их мощной броней пришлось сместить в нос и корму. В результате вся конструкция испытывала большое напряжение на изгиб.

Все эти слабости инженерам пришлось компенсировать различными способами. Самым простым из них стало утолщение обшивки корпуса. Толщина боковых по-

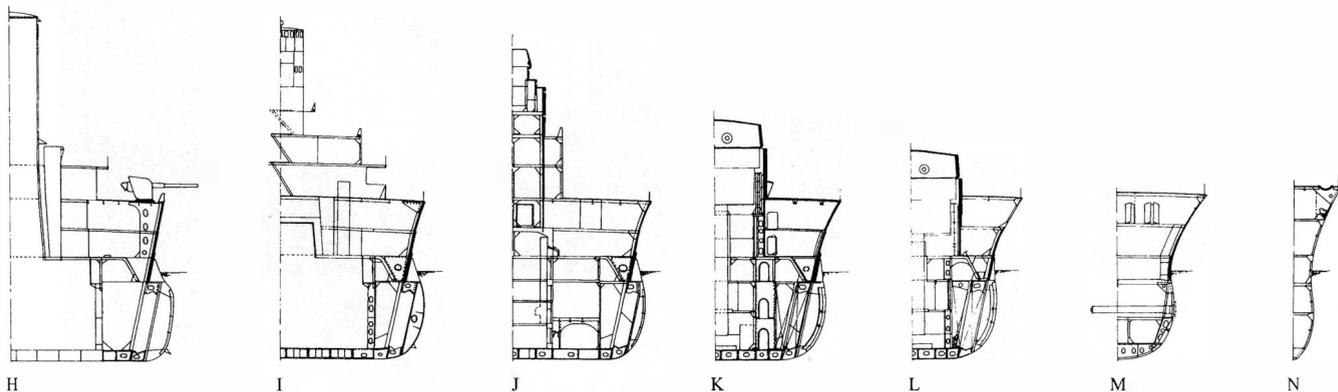
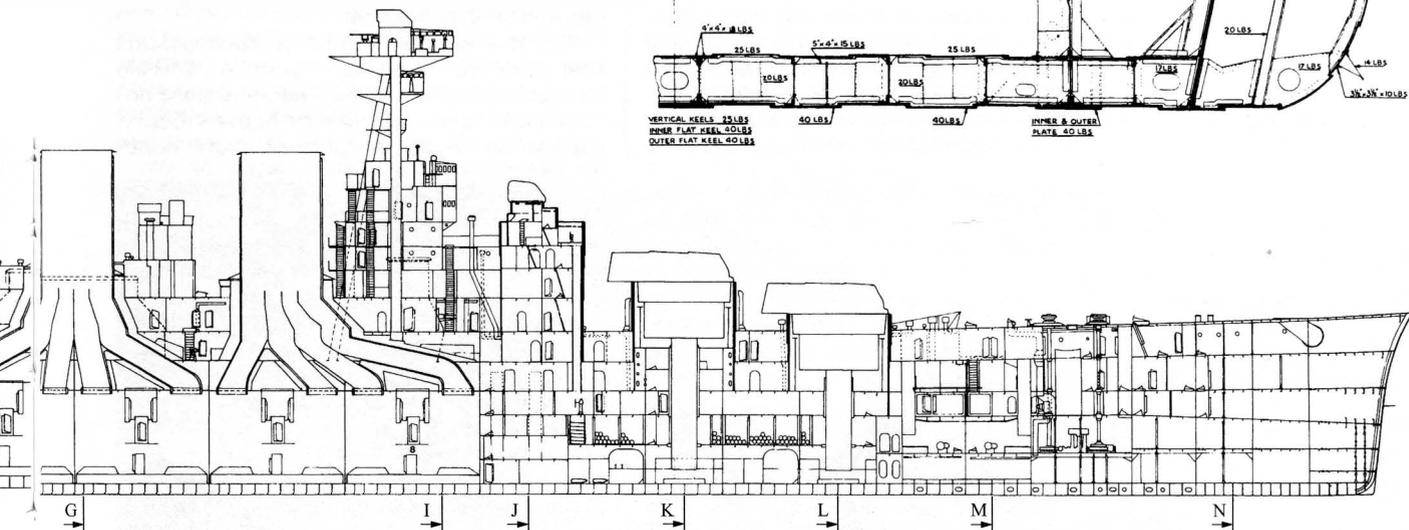
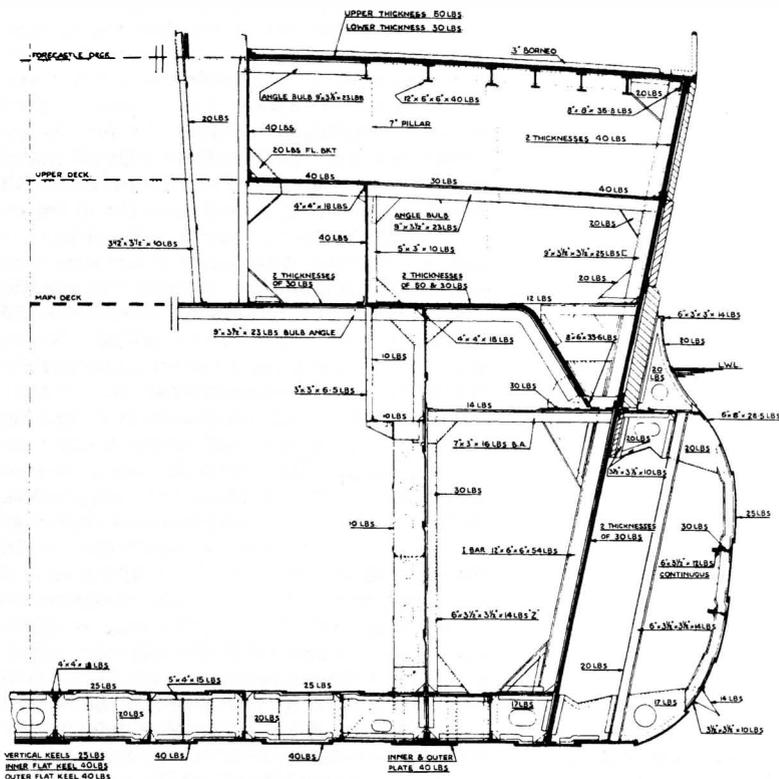
**Продольный разрез и сечения корпуса линейного крейсера «Худ»**  
(из книги *The Battlecruiser Hood*. J.Roberts)



ясьев в средней части, где на них крепились броневые плиты пояса, достигала двух дюймов (51 мм) — уникальное значение для линкоров эпохи дредноутов, обходившихся преимущественно «шкурой» толщиной не более 19 — 20 мм. В нос и корму обшивка постепенно утоньшалась до 38 мм, а в самых оконечностях — до 25. (Такую толщину обшивка имела только по высоте пояса, верхние пояся делались заметно тоньше, в носу — всего около 10 мм.) Помимо своей роли как важного элемента прочности, толстые листы облегчали установку бортовой брони и увеличивали общую сопротивляемость «сэндвича» снарядам, пусть и не слишком значительно.

Другие меры по обеспечению прочности являлись более хитрыми, уже не столь лобовыми, а в основном конструктивными. Жесткость корпуса обеспечивалась своеобразной коробкой, имевшей в сечении трапециевидную форму. Широкое верхнее основание трапеции образовывала палуба, нижнюю часть скошенных боковых сторон — две противоторпедных

Сечение по мидель шпангоуту  
(копия подлинного чертежа)



переборки (ПТП), выполненные непрерывными и также имевших изрядную толщину (38 мм в средней части), а верхнюю — те самые толстые листы (скорее, даже плиты) бортовой обшивки. Узкий низ трапеции приходился на двойное дно. Этот традиционный элемент конструкции всех больших кораблей обычно переходил на бок корпуса, продолжаясь в виде двойного борта. Но на абсолютно плоском снизу «Худе» и двойное дно стало плоским. Оно простиралось на 87% длины корабля и прочно крепилось к нижним частям ПТП, завершая контур «трапеции жесткости». Уже снаружи к этой прочной конструкции крепились «мягкие» (мало участвующие в общем сопротивлению изгибу) противоторпедные наделки — були.

Сам корпус собирался по достаточно новой для того времени продольной системе набора, для чего в конструкцию двойного дна ввели мощные продольные связи — сдвоенный внутренний коробчатый киль и многочисленные стрингеры. Последние отстояли друг от друга на 2,4 м. Выше роль таких связей, помимо обшивки борта и ПТП, играли еще и прочные дополнительные бортовые переборки в районе котельных отделений. В нос они продолжались до окончания двойного дна, а ближе к корме, где широкие турбинные отделения не позволяли иметь сплошных переборок, они переходили в

собранную из толстого профиля решетчатую структуру.

Под стать продольным связям выглядели и солидные поперечные элементы конструкции. Шпангоуты в пределах двойного дна, расстояние между которыми (шпация) составляло 1,2 м, соединялись со стрингерами вставками-интеркостелями. При столь тесном расположении шпангоутов очень длинного корпуса для облегчения конструкции инженерам пришлось сделать их разными по конструкции. Полностью герметичными являлись только те из них, которые приходились на переборки между главными водонепроницаемыми отсеками и топливными танками. Остальные были либо облегченными — с вырезами для уменьшения веса и обеспечения доступа, либо бракетными (вставками между стрингерами); последние оказались наиболее многочисленными. В носу и корме доля сплошных конструкций увеличивалась. С бортами шпангоуты соединялись очень прочными коробчатыми стойками, которые принимали на себя вес броневых плит. И не только сам вес, но и силу удара в броню неприятельских снарядов.

Любопытно выглядела и конструкция креплений для палубы — бимсов. Обычно они представляли собой непрерывные поперечные балки, идущие от борта к борту. Однако на «Худе» в средней части попе-

**Линейный крейсер  
«Худ», 1921 г.**



речные бимсы заменили сетчатой структурой с большой долей в ней мощных продольных 12-дюймовых (30,5-см) двутавровых профилей. Понятно, что такая структура дополнительно увеличивала продольную прочность и жесткость корпуса. Этой же цели служило утолщение палубы полубака до 45 мм, а местами и до 51 мм, из стали повышенного сопротивления (HTS), в результате чего она стала по сути броневой. (Из той же стали выполнялись все горизонтальные покрытия палуб толщиной свыше 10 мм.)

Значительное внимание уделили конструкторы и обеспечению непотопляемости. Корпус разделялся водонепроницаемыми переборками на 25 главных отсеков. Все главные водонепроницаемые переборки доходили до верхней палубы; помимо них корпус «нарезался» на мелкие отсеки дополнительными переборками, как правило, также непроницаемыми для жидкостей до уровня нижней броневой палубы.

Заодно, при проектировании последнего линейного крейсера большое внимание уделили его прочности при постановке в док. Помимо сдвоенного внутреннего киля у диаметральной плоскости имелись доковые кили, располагавшиеся под продольными переборками, принимавшие на себя вес огромного корабля при осушении дока. Надо сказать, что эта процедура в случае «Худа» являлась очень серьезной проблемой: к моменту его вхождения в строй самый длинный британский корабль могли принимать только 3 дока: главный в базе ВМС в Розайте и два больших дока «С» и «D» в Портсмуте. Имелись и традиционные для больших кораблей скуловые кили, способствовавшие более плавной качке.

В общем, конструкция корпуса выглядела очень солидной, хотя и ценой затраченного на нее значительного веса. По технологии того времени элементы соединяли между собой заклепками: способ медленный, трудозатратный и дорогой, но обеспечивающий хорошую надежность крепления. На «Худе» некоторые работы по клепке все еще производили вручную, мини-бригадами из 4 человек, два из которых орудовали кувалдами, хотя большинство соединений выполнялось с применением пневматического инструмента.

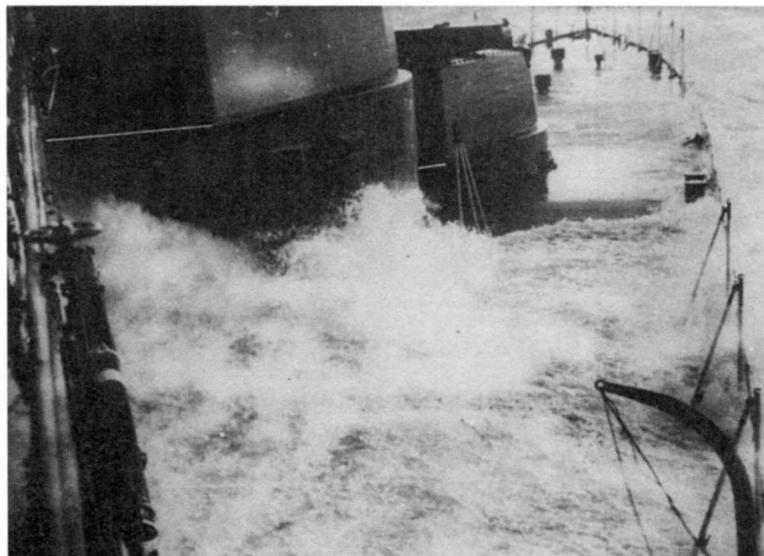
Все открытые (наружные) палубы: полубака, верхняя и навесная — обшивались деревянными планками из тика. Остальные полы (в закрытых помещениях и на мостиках) покрывались тогдашним вариантом современного линолеума, кортисеном. Покрытие приклеивали к стальным листам и дополнительно закрепляли поперечными поверх красивыми бронзовы-

ми стержнями, как поступали с коврами на лестницах «в лучших домах».

Если говорить о внешнем виде, то «Худ» выглядел одновременно очень внушительно и красиво, можно даже сказать — артистично, напоминая стремительный легкий крейсер. В немалой степени тому способствовали формы надводной части корпуса. Изящный наклонный форштевень поднят высоко над водой, и плавный изгиб спускающейся к передним башням носовой части придавал кораблю вид огромной яхты. Впервые британцы полностью отказались от таранного образования носовой оконечности, еще украшавшего (или, скорее, уродовавшего) «Ринаун» с «Рипалсом». От него остался только своеобразный «рудиментарный хвостик», небольшое утолщение в подводной части, улучшавшее ходовые качества и поведение на волне. (Впоследствии на новых кораблях и судах в этом месте появился более солидный обтекаемый «нарос» — бульб.)

Борта у острого носа линейного крейсера имели заметный развал, переходящий даже на среднюю часть корпуса. Этот наклон бортов выполнял сразу две задачи: он способствовал отбрасыванию волны брызг (в особенности в носу), а также позволял крепить плиты корпуса под наклоном, верхней кромкой наружу, что увеличивало сопротивляемость защиты за счет менее выгодных углов встречи с рядами с броней. Пожалуй, единственным неудачным решением оказался подъем палубы на юте от точки окончания полубака позади башен «X» и «У» к кормовой оконечности. Перепад высот на этом «склоне» достигал 1,8 м. В результате у задних барбетов на волнении образовывался отнюдь не предусмотренный

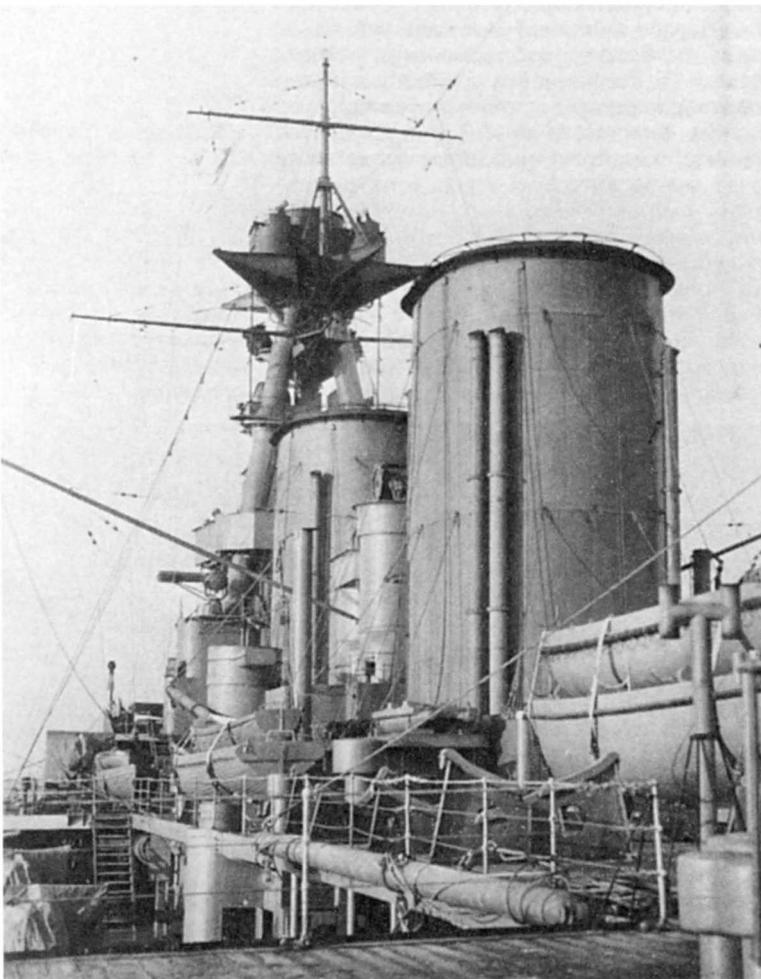
*При малейшем волнении на море участок палубы за средним полубаком превращался в «бассейн»*



конструкторами «бассейн», заполненный массами воды, стекающей с кормы и не успевающей уйти за борт. На сильной волне в этом месте просто нельзя было пройти: доходило до того, что вода в этой ловушке покрывала человека с головой.

В немалой степени такой ситуации способствовала огромная перегрузка по сравнению с первоначальным проектом. Да, корабль выдержал лишние 6 с лишком тысяч тонн (как если бы на него поставили сверху полностью груженный легкий крейсер!), но в результате высота надводного борта заметно уменьшилась, а осадка настолько же возросла. Интересно, что при нормальной нагрузке «Худ» имел дифферент на корму; высота надводного борта там составляла всего 5,18 м, на 60 см меньше исходного проекта, тогда как в носу перегрузка составляла всего 30 см, а верхняя кромка борта возвышалась над водой на 8,84 м. Но когда корабль принимал полный запас топлива и снабжения, в воду больше погружался нос; высота борта в полном грузу равнялась 7,77 м в носу и 4,57 м в корме. По иронии судьбы эти

**Спардек и дымовые трубы**



значения оказались очень близкими к тем, которые имели линкоры военной поры. Тот самый недостаток, для ликвидации которого когда-то и задумали построить сначала «улучшенный линкор», а затем «улучшенный линейный крейсер», постиг и «Худ». По сути дела, в этом отношении он никак не превосходил те же «королевы», уступая тоже перегруженным, но всё-таки более высокобортным, «рипалсам». С годами службы нагрузка продолжала увеличиваться, рос и дифферент на нос, и ко 2-й мировой войне в полном грузу нос возвышался над водой уже менее чем на 7 м, а корма оставалась у отметки 4,5 м.

Надстройки последнего линейного крейсера в общем соответствовали принятым в 1-ю мировую войну нормам и идеям и напоминали конструкции своих предшественников. Однако имелись и отличия, наиболее заметным из которых стало разделение боевой рубки и передней надстройки, представлявшей собой традиционную совокупность легких рубок и мостиков, группирующихся вокруг тренной мачты. В результате обзор из выдвинутой вперед рубки оказался довольно приличным, чего и добивались составители проекта по заказу Адмиралтейства. Военно-морские теоретики упорно старались загнать командиров и адмиралов под солидное прикрытие как кнутом, так и пряником. Однако несмотря на все старания инженеров, управлять кораблем, наблюдая за обстановкой через узкие щели в толстой броне, было неудобно. Поэтому неудивительно, что в мирное время боевой рубкой не пользовались; незаметно эта традиция благополучно перешла и в дни войны. И при Мерс-эль-Кебире, и в своем последнем бою командиры и адмиралы «Худа» предпочитали распоряжаться с ничем не защищенного адмиральского мостика.

Задние надстройки изначально оставались совсем неразвитыми; по сути дела, помимо передней надстройки и рубки силуэт корабля формировали еще только две массивные овальные дымовые трубы размером 5,5 x 7,5 м.

Сама рубка представляла собой очень внушительную конструкцию, предназначенную для размещения всех основных органов управления кораблем, а также штаба соединения. В верхней части рубки находились: рулевое устройство, помещения для командира и адмирала, а также пост управления стрельбой. В нижнем ярусе размещались пост управления торпедной стрельбой, помещение сигнальщиков и радиорубки для связи и радиоперехвата. В самой нижней части (на уровне верхней палубы) располагался резервный центральный пост и еще одна радиорубка.

## Вооружение

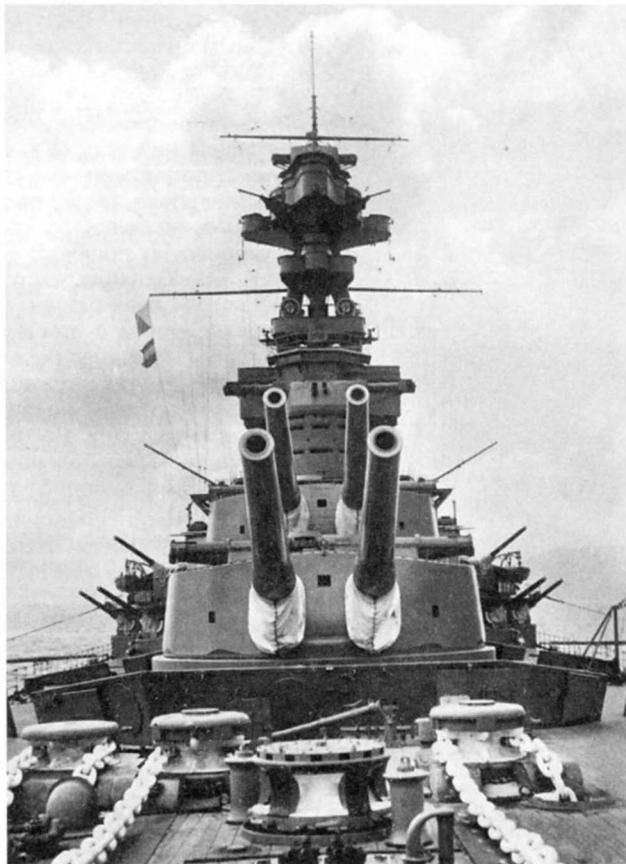
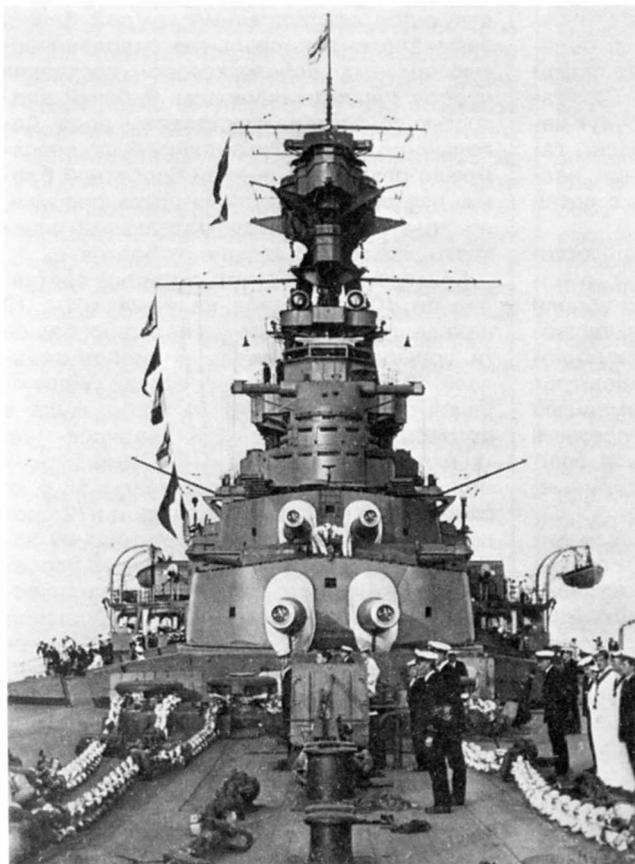
### Артиллерия главного калибра

Как видно из истории проектирования, одним из немногих элементов «Худа», не подвергшихся критике и изменениям, являлась его главная артиллерия, состоявшая из тех же 381-мм орудий, что и на «Рипалсе» и «Ринауне». Это чрезвычайно удачное орудие и его надежная и весьма совершенная установка переключались на самый большой корабль мира в практически неизменном виде. Главное усовершенствование заключалось в увеличении дальности стрельбы. По опыту Ютландского боя башенные установки Mk.I с их максимальным углом возвышения  $+20^\circ$ , позволявшие стрелять на 120 кбт, признали недостаточно дальнобойными. Поэтому на новой модели Mk.II, предназначенной для «Худа», угол возвышения увеличили до  $+30^\circ$ . Старая установка позволяла заряжать орудие при любом угле возвышения, вплоть до максимального. Обеспечить такие же свойства в Mk.II оказалось слишком сложно: качающаяся дуга с устройством подачи и прибойником при увеличении подъема ствола уходила вниз, занимая ценный объем в подбашенном отделении. Кроме того, 15-дюймовый

снаряд при наклоне камеры в  $+30^\circ$  имел опасную тенденцию пытаться «вырваться на свободу», вывалившись назад. Можно было попытаться пресечь такие попытки, досылая снаряд с большей силой, однако в таком случае требовались очень мощные и массивные механизмы для прибойника, но все равно, оставалась опасность, что ведущие пояски могут не удержать тяжеленный 870-кг снаряд. Да и обеспечение «всевоувышенного» заряжания не являлось настолько уж необходимым. Стрельба на больших углах возвышения — на предельных дистанциях — все равно крайне редко могла вестись с максимальной скорострельностью из-за большого времени полета снаряда и малой вероятности попадания.

Поэтому механизмы в установке Mk.II остались такими же, как в предшествующей модели Mk.I, и заряжание орудий могло производиться при углах возвышения до  $+20^\circ$ . Поскольку теперь появлялась возможность в процессе заряжания «промахнуться» за этот предел, что в лучшем случае могло привести к сбою в цикле заряжания, а в худшем — к выпадению снаряда из казенной части, в новых установ-

*Главный калибр «Худа». Орудия носовых башен при нулевом (слева) и максимальном (внизу) угле возвышения*



ках смонтировали систему блокировки, отключающую механизм вертикального наведения на углах возвышения от +20° до +30° при открытом затворе. Заодно ввели еще одну цепь блокировки, позволяющую поднимать лоток для заряжания в верхнее положение только при полностью открытом затворе.

Этим изменения в конструкции башен, связанным с увеличением возвышения стволов, не ограничились. Прорези в лобовой плите пришлось сделать более высокими, соответственно, увеличилась и высота самой плиты (чтобы ее прочность сохранилась). Изменение возможного вектора отдачи потребовало подкрепить люльки орудий и всю вращающуюся структуру в целом. Заодно для накатывания в исходное положение после выстрела применили воздушный компрессор, что на практике увеличивало скорость стрельбы, поскольку полный цикл заряжания и производства выстрела мог осуществляться в более щадящем режиме для приводившей в действие механизмы башни гидравлики. Кроме того, в установке Mk.II уже по проекту предусматривались автоматически закрывающиеся дверцы в рабочем и перегрузочном отделениях. Предполагалось, что они смогут предотвратить распространение пламени в случае возгорания зарядов между башней и перегрузочным отделением, колодцем подачи и самим погребом. Однако, на самом деле никакой гарантии в том, что достаточно тонкие дверцы-шторки не будут деформированы или просто вышиблены газами при одновременном горении нескольких зарядов с весом пороха в сотни килограммов, не было.

Для увеличения прочности крыш, ставших по опыту Ютланда настоящей «ахиллесовой пятой» всех башен, с них убрали колпаки наводчиков с прицелами, ослаблявшие плиты. Прицелы перенесли на лобовую плиту, и так «продырявленную» орудийными портами, но зато имевшую значительную толщину. Наконец, прежние 15-футовые (4,57 м) дальномеры в башнях заменили на вдвое более длинные, 30-футовые (9,15 м).

Любопытно, что модификации, связанные исключительно с установкой, специалисты «со стороны» перенесли и на само орудие. Так во многих справочниках 30-х годов появилось мифическое «орудие Mk.II», якобы установленное только на «Худе». Ему приписывались улучшенные баллистические качества за счет повышения начальной скорости до 805 м/сек. На самом деле характеристики ствола и кордитного заряда оставались прежними, но дальность действительно возросла за счет использования «постютландских» снаря-

дов «Грин Бой» с удлиненной головной частью и увеличения угла возвышения. При максимальном угле возвышения стволов +30° дальность стрельбы «зелеными парнями» с радиусом головной части снаряда в четыре калибра (4 crh) достигала почти 15 миль — 27 200 м (147 кбт). При переходе в начале 30-х годов на снаряды следующего поколения с еще более удлиненной головной частью (6 crh) предельная дальность еще увеличилась — до 163 кбт. А начальная скорость 805 м/сек действительно могла достигаться, причем у всех 381-миллиметровок на любых кораблях, но при стрельбе усиленными зарядами весом 220,4 кг, что основательно уменьшало время жизни ствола и потому практически не использовалось. Впрочем, и без форсировки 15-дюймовка обладала высокими возможностями: по баллистике броневой снаряд мог пробить равную своему калибру (381-мм) плиту из крупнопсковой цементированной стали на дистанции около 70 кабельтовых.

Максимальная скорость вертикального наведения башен составляла 5°/сек, скорость горизонтального наведения не превышала 2°/сек.

Механизмы горизонтальной и вертикальной наводки приводились в действие гидравлическими приводами. Соответствующее оборудование каждой башни включало индивидуальную гидравлическую систему, основу которой составлял насос с паровым приводом. Рабочей жидкостью по-прежнему оставалась вода. Довольно объемную гидравлику было невозможно разместить внутри барбетной брони, поэтому она располагалась снаружи, но практически по диаметральной плоскости, как можно дальше от бортов.

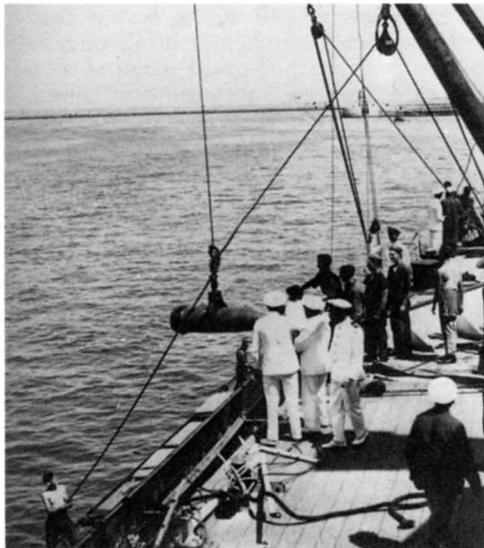
Боекомплект мирного времени составлял по 100 снарядов на ствол и по 12 шрапнелей на каждую из передних башен (в кормовых шрапнель не использовалась). В военное время боезапас увеличился до 120 снарядов на ствол; всего в погреба принимались 289 снарядов типа «коммон» — колпачком — СРС (по сути — полуброневойных, снаряженных 58,5 кг пикриновой кислоты (лиддита), и 672 броневых, также имевших внутренний заряд в 22 кг лиддита и снабженных броневым колпачком, и еще 82 практических и 30 шрапнелей. После большой модернизации 1929 — 1931 года «Худ» получил обновленный по составу боекомплект, состоявший из снарядов нового типа. Он включал 160 «коммонов» (СРС) с зарядом из менее чувствительного тринитролосула (тола) и 640 броневых, также снаряженных менее чувствительным шеллитом — смесью пикриновой кислоты и менее чувствительного динитро-

фенола. Использование новых взрывчатых веществ (пусть немного менее мощных, чем лиддит — чистая пикриновая кислота) заметно повысили возможности снарядов в отношении пробивания брони: лиддитные снаряды слишком часто самопроизвольно взрывались при ударе о плиту, не проходя внутрь корпуса неприятельского корабля. Дополняли боекомплект 96 практических снарядов и 48 шрапнелей, которые теперь предполагалось использовать не только против береговых целей, но, при случае — и против воздушных. Любопытно, что первоначальный боезапас распределялся между 4 погребами неравномерно: помимо того, что шрапнель загружалась только в передние погреба, в них размещалось больше снарядов СРС. Новый боезапас распределялся поровну.

В соответствии с английской практикой башни обозначались буквами, всегда от носа к корме, носовые — первыми в алфавите, кормовые — последними, начиная с «Х». По этой системе 4 башни «Худа» обозначались «А», «В», «Х» и «У». Расстояние от форштевня до оси первой башни «А» равнялось 54 м, следующая башня, «В», отстояла от нее на 16 м. Такое же расстояние разделяло оси вращения кормовых башен «Х» и «У», а крайние в носу и корме, «А» и «У», были разнесены на 162,4 м, т.е. на 24,4 м больше, чем у линейных крейсеров типа «Ринаун». После окончания постройки в полном грузу по состоянию на время сразу после вступления в строй возвышенные линии стрельбы башен над уровнем моря составляло соответственно 9,75 м, 12,3 м, 9,3 м и 6,24 м. Они могли стрелять при любом состоянии моря; некоторые проблемы возникали только с самой нижней, четвертой башней, расположенной к тому же вблизи того самого «бассейна» около обрыва полубака. Горизонтальный угол обстрела формально составлял 300° у всех башен, причем в отличие от большинства других кораблей, орудия «Худа» действительно могли вести огонь на очень острых углах без заметных повреждений надстроек, расположенных в этом отношении весьма удачно.

### Погреба боезапаса

Проблема расположения снарядных и зарядных погребов главного калибра всегда оставалась проблемой, не имеющей единственного хорошего решения. По сути, снаряды относительно инертны и безопасны в отношении детонации. Специально проведенные опыты показали, что крупнокалиберный снаряд взрывается только в случае прямого попадания в него, причем и в этом случае общей детонации всего содержимого погреба не происходит. Напротив, шансы «цепного» воспламенения



**Погрузка 15-дюймовых снарядов на «Худ», Мальта, 1930-е годы**



зарядов весьма велики, несмотря на всякие ухищрения типа металлических пеналов и стеллажей с ячейками. Пламя, возникающее при горении сотни килограммов пороха, слишком сильное и дает слишком большую температуру и большое количество раскаленных газов для того, чтобы пытаться надежно изолировать горящий заряд от остальных.

Поэтому в артиллерийском бою желательно спрятать зарядные хранилища как можно ниже под ватерлинией, т.е. под помещениями для снарядов. Однако такое расположение вызывает серьезные проблемы в отношении пространства: заряды занимают заметно больший объем, а корпус, как правило, в этой зоне сужается книзу. Кроме того, то, что хорошо в качестве противоартиллерийской меры, может оказаться неудачным в случае подводных взрывов.

Различные соображения по поводу военно-морского варианта проблемы «курица или яйцо?», иначе говоря, какие погреба должны располагаться выше, а какие — ниже, высказывались при постройке практически каждого корабля. Не явился исключением и «Худ». Корабль уже строился,

когда в ноябре 1919 года в Чатэме состоялись испытания полномасштабной модели его противоторпедной защиты. В результате взрыва торпеды под днищем опытной секции заметные повреждения получили були, однако находившиеся внутри «погреба» 100 зарядов кордита и несколько 381-мм снарядов не взорвались. Специалисты сделали на основе испытаний довольно парадоксальный вывод: в случае взрыва мины или торпеды под погребами боезапаса предпочтительнее иметь зарядные погреба под снарядными, поскольку они сразу же будут заполнены водой и появится шанс предотвратить взрыв. Таким образом, пожелания противоснарядной и противоторпедной защиты вроде бы совпадали.

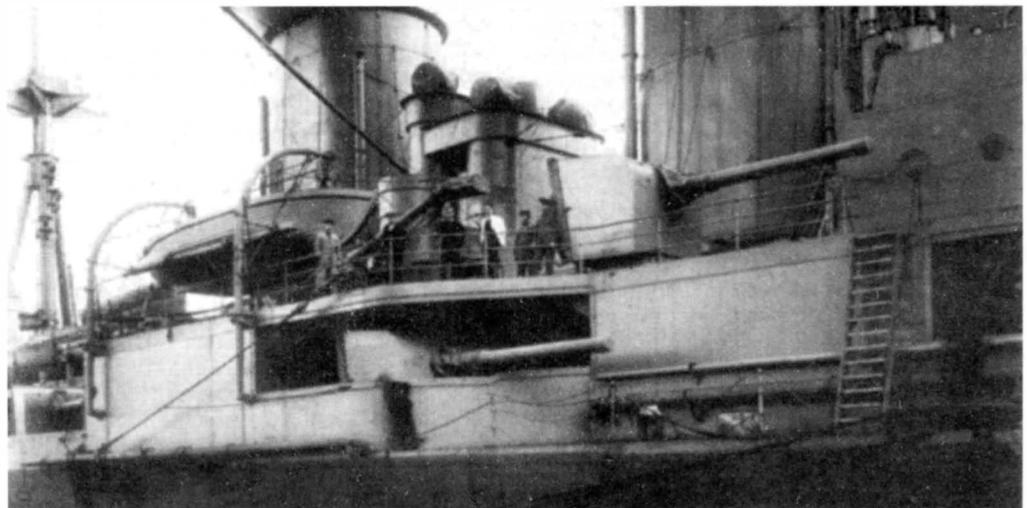
Однако постройка «Худа» вступила уже в такую стадию, когда осуществить такую рокировку «малой кровью» стало невозможно. Так родилось половинчатое решение: поменять местами снарядные и зарядные погреба на остальных трёх крейсерах серии. Цена его заключалась в уменьшении боезапаса: в носовых башнях до 110 снарядов на ствол, в кормовых — до сотни. Кроме того, корпус в корме пришлось бы сделать несколько шире, что отрицательно сказалось бы на скорости, которая снизилась бы почти на узел. При этом подводная защита в районе погребов башни «У» оказалась бы хуже, чем в исходном варианте. Впрочем, все эти соображения так и остались на бумаге, поскольку постройку «систершипов» «Худа» окончательно отменили через несколько недель после принятия окончательного решения.

#### **Вспомогательный калибр**

Вспомогательная артиллерия «Худа» по первому «окончательному» проекту состояла из шестнадцати 140-мм орудий, но

при последней модернизации в ходе постройки её сократили до 12 стволов. «Греческая» 140-миллиметровка, специально сконструированная и впервые установленная на строившихся по заказу Греции легких крейсерах, конфискованных в связи с началом войны и служивших в Ройял Нейви как «Честер» и «Биркенхед», пришлось по душе англичанам. Опыт использования скорострелок с весом снаряда 37,2 кг — почти на треть легче, чем у стандартных британских шестидюймовок, показал, что они удобнее не только для низкорослых греков, но и для более сильных моряков «Владычицы морей». Заряжающие реально могли поддерживать заявленную скорострельность до 1 выстрела в 5 секунд, обеспечивая примерно такой же вес минутного залпа, что и в случае 152-мм орудий. Адмиралтейство серьезно собиралось ввести новый калибр на всех классах кораблей, от линкоров до крейсеров, однако такое кардинальное решение осуществить в военных условиях было нереально. В результате 140-миллиметровки получили только два корабля, линейно-легкий неудачник «Фьюриес», быстро перестроенный в авианосец, и «Худ».

По проекту 1917 года 16 орудий размещались следующим образом: двенадцать на палубе полубака, равномерно в пространстве между внутренними барбетами, и четыре на навесной палубе (спардеке), по два в носовой и кормовой частях. Установки имели неплохие углы обстрела, 135° — 137°, обеспечивая достаточное число стволов во всех секторах. Прямо по курсу могли стрелять 6 орудий, на борт — по 8, в корму — 4. Хотя в соответствии с пожеланиями Адмиралтейства вспомогательная артиллерия заняла самую высокую из возможных позицию, расчетам в плохую погоду приходилось не



**140-мм орудия  
вспомогательного  
калибра — установки  
правого борта  
палубы полубака и  
спардека**

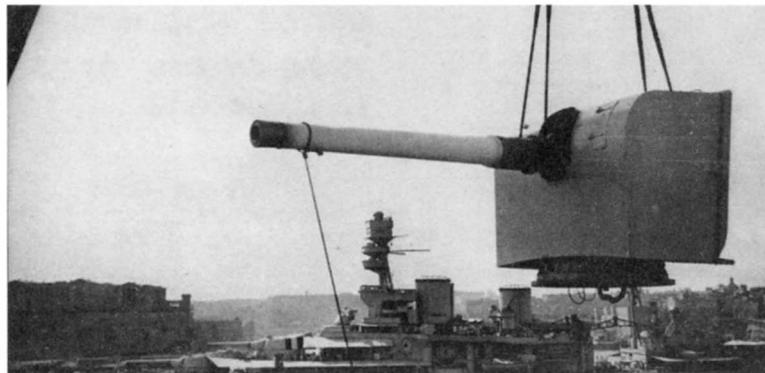
слишком сладко. Причина заключалась в том, что орудия по-прежнему защищались открытыми сзади щитами толщиной 25 — 38 мм, как-то прикрывавшими механизмы и наводчиков от осколков, но оставлявшими открытыми ветру и брызгам остальные номера расчета. Но их неудобства нельзя даже близко сравнить с таковыми у моряков на палубах крейсеров, где подающим приходилось балансировать на намного более низкой и сильно качающейся палубе с куда более тяжелыми 6-дюймовыми снарядами. Тем не менее, еще в октябре 1917 года Адмиралтейство попыталось добиться установки 140-миллиметровок в башнях. Однако для такого усовершенствования явно не хватало резерва «верхнего» веса, не говоря уже о времени на разработку и производство. В итоге «Худу» так и не удалось стать первым новым линкором с башенными установками вспомогательного калибра.

Зато число орудий сократилось еще в ходе постройки. Первоначально (к маю 1919 года) на корабле смонтировали все шестнадцать, однако незадолго до вступления в строй в июле того же года с него сняли два кормовых орудия на спардеке и ещё два с задней части палубы полубака. Вступил в строй «Худ» с двенадцатью орудиями вспомогательного калибра.

Впрочем, сама по себе палубная установка на центральном штыре Mk.II оказалась вполне удачной. Она имела максимальный угол возвышения +30°, соответствующий дальности стрельбы около 16 200 м (87 кбт). Вполне достаточно для борьбы не только с эсминцами, но и с крейсерами и заметно больше, чем у казематных орудий линкоров (так 152-мм казематное орудие модели Mk.XII могло стрелять не более чем на 63 кбт).

Боекомплект мирного времени составлял 1800 снарядов (150 на орудие): 456 «коммон» (полубронебойных) и 1344 фугасных, из них 264 с трассером для стрельбы ночью. В военное время он увеличивался до 2400 снарядов (200 на орудие), из которых 1800 фугасных и 600 «коммон». Кроме того, на корабль полагалось 464 учебных снаряда и 96 шрапнелей, что доводило общий боезапас до 2960 снарядов. Как полубронебойные, так и фугасные снаряды имели заряд из пикриновой кислоты (лиддита).

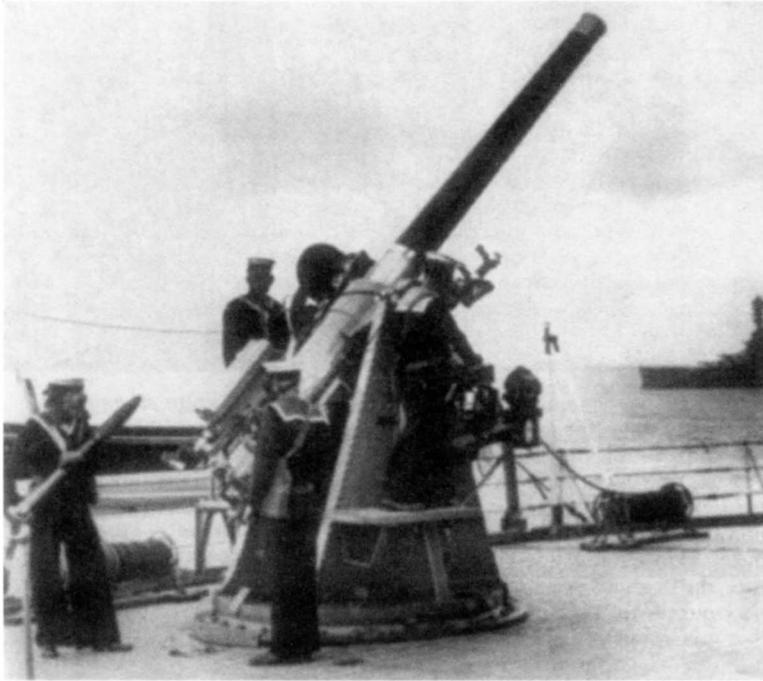
Система подачи боеприпасов к орудиям вспомогательного калибра на больших кораблях всегда представляла собой проблему. Не явился исключением и «Худ», хотя на нем сделали многое, чтобы сделать процесс максимально быстрым, удобным и безопасным. Подача осуществлялась в два приема: сначала снаряды и заряды поступали из погребов в коридоры, нахо-



дящиеся за главным поясом под броневой палубой. Доставлялись они туда элеваторами обычного «черпакового» типа. Обычно на линкорах на этом процесс механизации заканчивался: снаряды передавались в казематы и батареи и разносились по орудиям вручную. Однако на «Худе» предусмотрели верхние элеваторы, по одному на каждое орудие. Такой вариант позволял убить одним выстрелом двух зайцев — увеличить скорость подачи с тем, чтобы обеспечить высокую скорострельность 140-миллиметровкам, и хоть как-то понизить риск общего пожара зарядов среднего калибра, подобного тому, что произошёл в ходе Ютландского боя на линейном корабле «Малайя». Тогда в огне погибло свыше 60 человек и из строя вышла по сути дела вся вспомогательная артиллерия. Причина заключалась в сосредоточении у элеваторов большого количества боеприпасов, которые просто не успевали расходовать. Такой же пожар в коридоре мог бы привести к распространению пламени в погреба — с известным исходом. На «Худе» теоретически одновременное действие обеих подач, нижней и верхней, препятствовало накоплению опасного груза в опасном месте. Конечно, в итоге снаряды и заряды поступали к орудиям, где также мог образовываться опасный избыток, но последствия воспламенения у достаточно далеко разнесенных орудий «на открытом воздухе» уже не грозили фатальным исходом для корабля.

Стоит заметить, что установка верхних элеваторов оставалась под сомнением до последнего момента, утвердили её только в окончательном варианте строительных чертежей. Для оценки действенности такой меры на линкоре «Вэнгард» во второй половине 1917 года проводились специальные испытания, давшие положительные результаты в отношении пожаробезопасности. Мера эта оказалась далеко не бесплатной: дополнительные 80 т на компенсацию веса оборудования пришлось «занять» из 200-тонного запаса водоизмещения.

**В ходе модернизации 1938 г. на Мальте с «Худа» сняли 140-мм орудия со спардека. На заднем плане — линейный крейсер «Рипалс»**



### **Зенитное вооружение**

После всех изменений проекта «Худ» получил наиболее мощное зенитное вооружение среднего калибра среди всех больших кораблей британского флота. Оно состояло из четырех 102-мм орудий QF.Mk.V в установках модели Mk.III.НА, обеспечивающих угол возвышения стволов орудий от  $-5^{\circ}$  до  $+80^{\circ}$ . При ручном заряжании и наведении скорострельность их составляла 8 — 13 выстрелов в минуту, досягаемость по высоте 8700 м.

Зенитки располагались в задней части навесной палубы позади грот-мачты. Две



из них размещались по бортам и имели сектор обстрела  $230^{\circ}$ . Два других стояли по диаметральной плоскости; их углы обстрела достигали  $300^{\circ}$ . Такое расположение обеспечивало хорошую защиту крейсера с кормы и бортов, а вот носовые углы основательно перекрывались массивными трубами и передней надстройкой.

Боекомплект составлял 800 снарядов, из которых 640 фугасных с дистанционными трубками и 40 осветительных.

При модернизациях одиночные установки 102-мм орудий Mk.V постепенно заменялись на более современные спарки Mk.XIX с орудиями QF Mk.XVI. При той же длине ствола и примерно аналогичной начальной скорости снаряда новые пушки (стандартное зенитное вооружение линкоров и крейсеров середины и конца 30-х годов) стреляли более тяжелым снарядом и имели значительно большую дальность и потолок. После всех модернизаций они остались единственными представителями артиллерии среднего калибра на «Худе» (все 140-миллиметровки в конце концов сняли), и 102-мм зенитки предполагалось при необходимости использовать в качестве противоминных пушек. Обе установки не имели силового привода и наводились вручную, что заметно ограничивало их возможности по отражению воздушных атак, в особенности быстро меняющих положение на боевом курсе пикирующих бомбардировщиков.

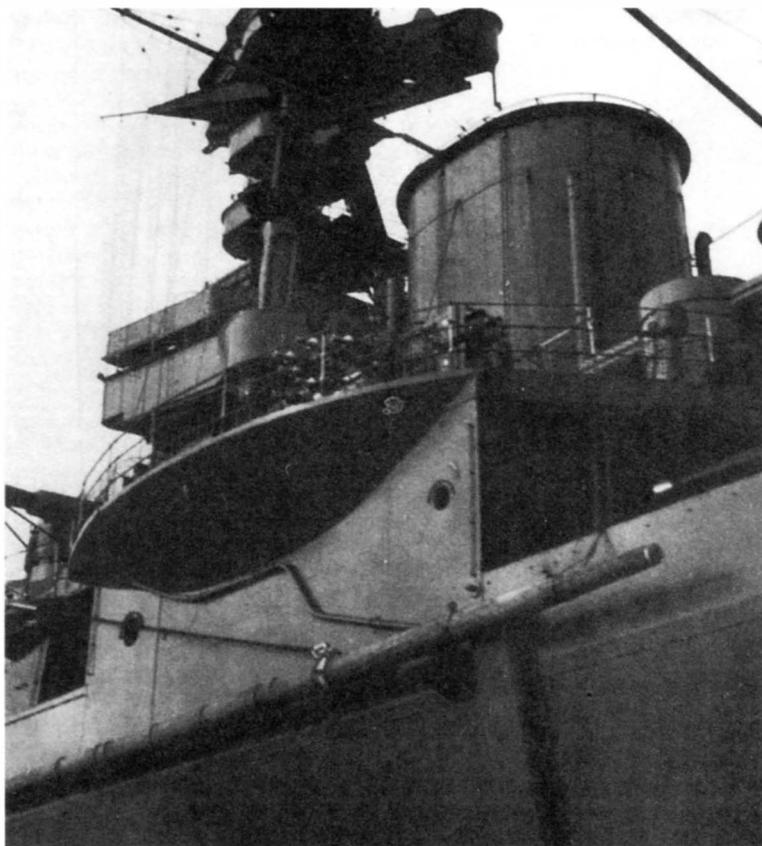
Для ликвидации появляющихся в этом случае «дыр» в ПВО на всех кораблях внедряли автоматические установки ма-



**102-мм зенитный калибр «Худа». Вверху орудия модели Mk.V в установках Mk.III, впоследствии замененные на спаренные установки Mk.XIX с орудиями Mk.XVI (справа)**

лого калибра. Не стал исключением и «Худ», на котором, ввиду наличия весьма обширных площадей на надстройках и шелтердеке (навесной палубе) удалось разместить самое мощное британское оружие ближнего боя того времени — восьмиствольные 40-мм зенитные автоматы Mk VIII, прозванные за характерные звуки при стрельбе «пом-помами». Существенным недостатком этой пушки, разработанной еще в начале века и представлявшей собой увеличенный до огромных размеров пулемет Максима, являлась небольшая начальная скорость снаряда. Другой ахиллесовой пятой стала матерчатая патронная лента, которую часто перекашивало и заедало при стрельбе (её впоследствии заменили на металлическую). В остальном восьмиствольный «пом-пом» представлял собой грозное оружие, номинально способное выпускать около 1000 снарядов в минуту. (Кстати, боезапас — 720 патронов на ствол — являлся совершенно недостаточным и несомненно был бы увеличен, если бы «Худ» продолжал жить и воевать.) Механизированные установки Mk V или Mk VI по весу соответствовали 102-мм спаркам, а по размерам даже несколько превосходили их, так что число многоствольных 40-мм систем ограничивалось даже на таком большом корабле, как «Худ». Вторым видом ПВО ближнего действия стали счетверенные системы 12,7-мм пулеметов Виккерса Mk III в установках Mk I или Mk III. В отличие от 40-миллиметровок, они имели совсем незначительную боевую ценность. Хотя скорострельность пулеметов была вполне на уровне, а станки с ручным управлением довольно подвижными, неразрывные пули обладали небольшой поражающей способностью, а прицельные приспособления сводились к простейшему кольцевому прицелу. Боезапаса в 2500 патронов на ствол также хватало на отражение лишь весьма ограниченного числа атак самолетов, но это уже не имело большого значения ввиду низкой эффективности системы в целом. Установки крупнокалиберных пулеметов на «Худе» получили известность разве что благодаря сочным названиям, данным им матросами. Пара, установленная в 1933 году, M2 и M1, получила клички «Пип» и «Скуик» («Pip» и «Squeak») соответственно для левого и правого бортов, по первым буквам английских обозначений (Port и Starboard). В 1937 году добавилась еще одна пара, M4 и M3, с кличками «Саймон» и «Поль».

Однако 12,7-мм пулеметы оказались не самой полезной разновидностью зенитного вооружения «Худа». Несомненный рекорд нелепости принадлежит установ-



ленным при модернизации 1940 года противосамолетным ракетным установкам UR. Это обозначение является сокращением от Unrotated Projectiles — «невращающиеся снаряды», по смыслу — просто ракеты. Однако использование этих действительно простого по конструкции оружия оказалось совсем не простым. Массивные ящики содержали по 20 ракет

**2-фунтовые  
восьмиствольные  
«Пом-помы» левого  
(вверху) и правого  
(внизу) бортов**





калибром 178 мм, которые могли выпускаться залпом или поодиночке. Когда реактивные снаряды достигали высоты около 300 м, срабатывал вышибной заряд, выбрасывающий небольшие мины весом 140 г, прикрепленные к трем парашютам тонкой стальной проволокой. Предполагалось, что самолеты, пролетающие через такую завесу, будут цеплять проволоку и притягивать

к себе мины. На самом деле, это странное изобретение никакой опасности для авиации противника не представляло. Они прекрасно замечались и легко обходились самолетами. А вот для своего корабля садящиеся на парашютах мины могли представлять неприятность. На счет крайне неудачного оружия не занесено ни одной «победы», а число пострадавших от него во всяких происшествиях англичан исчисляется не одним десятком.

На «Худе» разместились пять 20-ствольных пусковых установок УР: одна на крыше башни «В», две на спардеке в районе передней дымовой трубы и ещё две на шлюпочной палубе между спаренными 102-мм зенитными установками. Поблизости от самих ПУ расположились большие ящики с ракетами. Всё это хозяйство было крайне опасным и уязвимым для вражеского огня: даже небольшие горячие осколки могли воспламенить пороховые двигатели ракет или подорвать воздушные мины.

В состав исходного артиллерийского вооружения входили еще две 47-мм пушки Гочкиса на установках модели Mk I, не имевшие совершенно никакого боевого значения и использовавшиеся только для производства салютов. Их боекомплект состоял из 128 снарядов. Салютные пушки просуществовали практически всю жизнь «Худа», сняли их только в 1939 году.

Изменение артиллерийского вооружения в процессе модернизаций приведено в таблице 5.

**Таблица 5. Изменение вспомогательного и зенитного вооружения в процессе модернизаций**

Калибр, мм	140	102	102	102	40	40	12,7	12,7	УР
Марка орудия	I	V	V	XVI	VIII	VIII	III	III	
Марка уст-ки	СРII	III	IV	XIX	V	VI	I	III	
Число стволов	1	1	1	2	8	8	4	4	20
1920	12	4							
1931	12	4			2				
1933	12	4			2		2		
1937	12	4	2		2	1	2	2	
1938	10	4	4		2	1	2	2	
Июнь 1939	10	4	2	4	2	1	2		
Август 1939	10			4	2	1	2	2	
1940				7	2	1	2	2	5

**Таблица 6. Технические характеристики артиллерийского вооружения**

Калибр, мм	381	140	102	102	40	12,7
Марка орудия	I	I	V	XVI	VIII	III
Длина ствола, калибры	42	50	45	45	40	62
Вес орудия (с затвором), т	100	6,5	2,2	2,1	0,39	0,025
Вес снаряда, кг	871,7	37,2	14,25	16,3	0,91	
Вес метательного заряда, кг	194	10,1	3,5	4,1	0,9	0,037
Начальная скорость, м/с	750	850	806	808	585	76
Макс. дальность, м/угол возв.	27 600/30	16 930/30	14 915/45	19 490/45	3480	
Угол возвышения/снижения	+30/−5	+30/−5	+85/−5	+80/−10	+80/−10	+80/−10
Скорострельность, в/мин	2	10	12	16	100—120	450—500

### Приборы управления стрельбой

В книгах и статьях, посвященных «Худу», часто отмечается, что он имел устаревшие и несовершенные системы управления огнем. Сама формулировка указывает на то, что такие замечания относятся к концу его карьеры, поскольку в начале ее самый современный линейный крейсер Британии получил самое современное для своего времени оборудование. Основа его СУАО — «столлик Дрейера» Mk V имелась в Британии всего в четырех экземплярах: один на «Худе» и еще 3 в главных учебных артиллерийских центрах в Чатэме, Портсмуте и Девонпорте. В целом же система включала два директора (в современном понятии — командно-дальномерного пункта, КДП), один на боевой рубке и второй на топе фок-мачты, пять 9,14-м дальномеров (по одному в башне и еще один в главном КДП на рубке) плюс 4,58-м дальномер в верхнем КДП, 5 коммутационных станций Эвершеда для передачи данных к орудиям (одна на топе мачты, две на переднем мостике и две в главном КДП), три указателя дистанции и пеленга (один в верхнем КДП и два в главном) и «столлик Дрейера»

«Столлик» пятой модели на самом деле представлял собой крупную стальную столешницу длиной 3,1 м и шириной 1,3 м, на котором располагались масса механизмов и управляющих их действием электромоторов. В их число входил графопостроитель для прокладки текущей дистанции и несколько аналоговых вычислительных устройств. Последние в английском флоте по традиции назывались «дьюмареск», по имени изобретателя первого такого прибора, лейтенанта Джона Дьюмареска. На «Худе» имелся целый набор «дьюмаресков», главный из которых по данным по собственной скорости корабля и пеленгу, курсу и скорости противника выдавал скорость изменения дистанции и угол наведения орудий. Один из вспомогательных вычислителей того же типа служил для учета влияния ветра на отклонение снаряда в полете.

Процедуру выработки данных для стрельбы никак нельзя было назвать простой. В главный «дьюмареск» вводили текущую скорость «Худа», пеленг на цель и определенные на глаз (или как результат отдельных вычислений) скорость и курс противника. По этим данным вычислялась скорость изменения дальности. Это значение поступало в следующее устройство, Range Clock — «Часы» расчета дальности» (Обозначение Clock — «часы», точнее, «часовой механизм», служило у англичан общим обозначением для всех прочих вычислительных устройств, которые не являлись «дьюмаресками», при-

мерно как мы иногда называем любые ЭВМ «машинами».) В «часики» предварительно вводилась начальная дистанция до цели, по ней и скорости изменения на выходе получалось предсказанное значение будущей дистанции.

Это значение отмечалось на рулонной бумаге, проходившей через графопостроитель в виде непрерывной линии. Одновременно на том же листе точками указывались усредненные дистанции, полученные от дальномеров. При их расхождении тут же вносились поправки в установки «дьюмареска». Согласованные данные поступали в коммутационный пост — Transmitting Station. Теперь их мог считать со своего циферблата офицер, управляющий стрельбой. Его роль являлась наиболее важной: он, и только он, мог принять эти данные или же ввести свою корректуру, основываясь на знаках падения снарядов, и на собственную наблюдательность и интуицию. Корректирующие поправки управляющего стрельбой тут же поступали в «часы дальности» и выработанные новые данные, с учетом поправок, передавались в директор. Там располагался визир-телескоп наводчика, ось которого поднималась или опускалась в соответствии со значением дальности. Наводчику оставалось только удерживать перекрестие визира на цели: текущий угол возвышения визира (соответственно, с учетом переданной со «столика» скорректированной предсказанной дальностью и качки корабля) непрерывно поступал на циферблаты в башнях, где наводчикам установка требовалось лишь совмещать свои стрелки с указанным значением, наводя тем самым орудия на цель, не обращая при этом внимания ни на какие внешние факторы.

Полностью аналогично и совершенно независимо действовала система горизонтальной наводки. В ней также использовался свой «дьюмареск», вычислявший скорость изменения угла на цель по данным гирокомпы (учёт собственных маневров) и выдававший будущий угол на графопостроитель, где они откладывались на том же листе, что и передаваемый из директора пеленг. Вычислительное устройство — сумматор поправок угла наводки — осуществляло учет таких факторов как влияние ветра, вращение земли и т.п., и выдавало итоговую коррекцию текущего угла на цель. Поправка наводки по углу поступала в директор, где добавлялась к пеленгу. «Предсказанное» значение полного угла горизонтальной наводки известным способом — посредством совмещения стрелок на циферблатах в башнях преобразовывалось в движение орудий в горизонтальной плоскости.

Несмотря на изрядную процедурную сложность, при хорошей тренировке персонала система действовала неплохо и позволяла удерживать под обстрелом уже накрытую цель, если только её маневры не становились слишком резкими и непредсказуемыми. Однако на практике офицер, управляющий огнем, зачастую предпочитал ориентироваться больше не на вычисленные значения, а на наблюдение за падениями своих снарядов относительно цели, вводя соответствующие поправки.

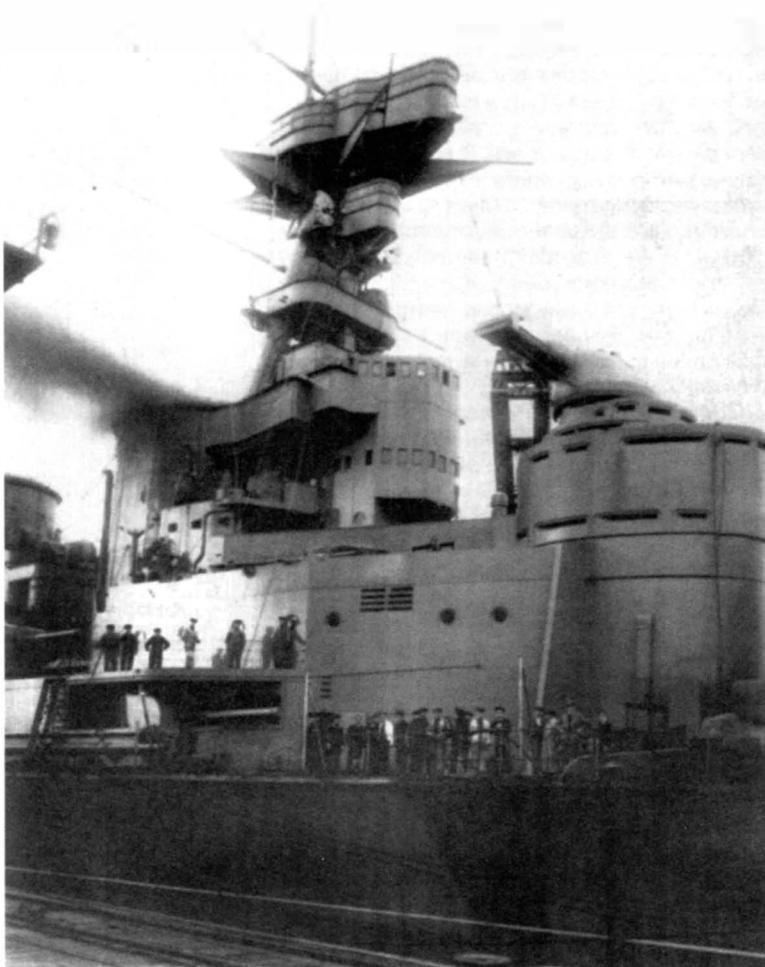
Тем не менее, в случае выхода из строя главной системы управления огнем (по любой причине, прежде всего, в случае случайного удачного попадания в начале боя) корабль должен был иметь возможность продолжать вести прицельную расчетную стрельбу. Для этого по проекту каждая из башен оборудовалась миниатюрными столиками Дрейера (1,5 x 0,6 м) с тем же оборудованием — графопостроителем, дьюмареском, «часами» и корректором для ввода поправок. Датчиком дистанции служил башенный дальномер. В

принципе, такая система обеспечивала приемлемую точность, поскольку максимальные дистанции ведения огня в этом случае были меньше из-за более низкого расположения самих дальномеров. Однако в корабельной и строительной документации отсутствуют данные об установке башенных СУАО. (О дальномерах речи нет — их установили в соответствии с проектом.) Правда, в одном из секретных приказов Адмиралтейства от 1934 года, найденном британским исследователем Д. Робертсом, указывается, что всем линейным кораблям, кроме «Нельсона» и «Роднея» (не имевших таких устройств в принципе), приказано сдать свои башенные «столики» на берег, как «не соответствующие современным требованиям». Поскольку «Худ» не попал в число исключений, он скорее всего в то время их имел. Возможно, СУАО Дрейера, установленная в 1929 году в задней рубке («торпедной»), также принадлежал к тому же «башенному» типу.

В случае сосредоточенной стрельбы нескольких линейных кораблей по одной цели для передачи дальности служили специальные циферблаты (также часто называемые Range Clock). Направление на цель определялось на соседних кораблях по специальным маркам, окрашенным на башнях. (Такие «шкалы» предусматривались только в военное время.) В принципе такая система позволяла стрелять по невидимым или плохо видимым целям (например, закрытым дымом). Чтобы не путать свои и чужие всплески, при сосредоточенных стрельбах каждый корабль посылал залп с заранее предусмотренным сдвигом по времени. Все эти меры имели смысл только до конца 20-х годов: с развитием радиосвязи ближнего действия ненадежная и примитивная система была заменена УКВ-передатчиками и приемниками, а циферблаты демонтировали.

Что касается размещения всей этой техники, то главный пост управления стрельбой (ПУАО) главного калибра располагался на крыше обширной передней боевой рубки в отдельном помещении. Он представлял собой бронированный цилиндр с 152-мм стенками. Поверх главного поста находился вращающийся командно-дальномерный пост (КДП, или в английской терминологии «директор») с 9,14-м дальномером. КДП также прикрывался броней: 152 мм в передней части, с 51-мм боковыми стенками и 76-мм крышей. Резервный небронированный пост ПУАО главного калибра находился на площадке марса фок-мачты. Он не имел броневой защиты и оборудовался менее точным дальномером с базой 4,6 м.

**Носовая надстройка  
«Худа», январь  
1920 г.**



В таком состоянии СУАО «Худа» просуществовала без каких-либо изменений более 20 лет, хотя за это время в других флотах (да и на других кораблях Ройял Нейви) сменилось не одно поколение приборов и устройств. Только в начале 1941 года в её состав добавился еще один источник данных — артиллерийский радиолокатор типа 284. Его данные, прежде всего, о дальности, также поступали на «столлик Дрейера», и всё зависело от того, насколько они были точными. Надо сказать, что первые образцы британских артиллерийских радаров этой модели имели весьма скромные характеристики: предельную дальность около 10 миль и среднюю ошибку по дальности около процента от дистанции. Локатор имел две антенны, передающую и приемную, размещенные на вращающемся КДП на топе передней мачты.

СУАО для 140-мм калибра включала только часть этого сложного набора инструментов. В ее состав входили «дьюмареск» и «часы» для производства вычислений, а данные проходили через свой коммутационный пост, расположенный в глубине корпуса на нижней палубе рядом с коммутационной станцией 15-дюймового калибра. Но СУАО вспомогательного калибра не имел главного объединяющего компонента — «столика Дрейера». В принципе, дальность стрельбы при отражении торпедных атак обычно не превышала 3 — 4 миль, так что введение специальных поправок и не требовалось. Кроме того, если главный калибр в это время не стрелял, то можно было пользоваться вычислительными возможностями его «столика». Зато для 140-миллиметровок предусматривалось две одинаковых системы, позволявших сопровождать одновременно две цели, хотя ввиду своего расположения, находящихся преимущественно по разным бортам. Всего в их состав входило по паре дальномеров (сначала 2,74-м, а с 1924 года — 3,6-м), прицелов, коммутационных станций и «дьюмаресков» в КДП, а также еще пары «дьюмаресков», коммутаторов и «часов» на верхних постах (на топе передней мачты). Еще 2 коммутационные станции предназначались для стрельбы исключительно осветительными снарядами и размещались на переднем мостике. Главный пост управления стрельбой противоминной артиллерии находился рядом с ПУАО ГК, на крыше передней боевой рубки, но ярусом ниже; в результате он также пользовался преимуществами 152-мм броневой защиты. Рядом с постом для ГК находились и верхние КДП вспомогательного калибра на площадке фор-марса. Там они зани-



мали заднюю часть платформы справа и слева.

Весьма внушительно выглядело оборудование для торпедной стрельбы. Оно включало 8 прицелов с простым механическим устройством для определения упреждения (решения торпедного треугольника): 4 на переднем мостике, 2 в передней боевой рубке и 2 в задней (торпедной) боевой рубке и три 4,6-м дальномера. Изначально система включала еще и собственный «столлик» Дрейера в задней рубке, но в ходе большой модернизации 1929 — 1931 года его сняли. Вообще эта система с течением времени имела тенденцию к упрощению: в 1940-и году для определения расстояния до цели использовались 3,6-м дальномеры, ранее входившие в СУАО вспомогательного калибра.

По мере усиления зенитной артиллерии на линейном крейсере появились вполне современные для того времени системы управления зенитным огнем на основе стандартных «директоров» HACS: сначала Mk I с 2-метровым дальномером в единственном числе, а впоследствии трех Mk III с 4,6-м дальномерами. К моменту гибели «Худ» имел вполне адекватную систему ПВО, естественно, по дово-

**Боевая рубка «Худа» с вращающимся командно-дальномерным постом с 9, 14-метровым дальномером. Снимок сделан во время прохождения корабля через панамский канал**



**Пост HACS Mk.III правого борта, осень 1940 г.**

енным британским меркам, включавшую помимо СУАО 102-мм артиллерии несколько постов воздушного наблюдения на мостике и «директоры» для наведения многоствольных 40-мм установок. Все КДП имели хорошие углы обзора, чему способствовала достаточно просторная и не загроможденная надстройками палуба корабля.

### Торпедное вооружение

Между прочим, благодаря своеобразной прихоти Адмиралтейства, «Худ» в течение 20 лет являлся еще и самым большим торпедным кораблем мира. Естественно, что наличие торпедных аппаратов на 42-тысячетонном монстре вызвало обширные дискуссии и немало недовольства. Ещё в начальных стадиях проектирования начальник управления военного кораблестроения Ю.Теннисон-д'Эйнкорт предложил отказаться от бесполезной и опасной нагрузки, поскольку огромные дистанции артиллерийского боя делали возможность применения торпед исключительно маловероятной. При том сами аппараты, торпеды к ним и сопутствующее оборудование весили 100 с лишним тонн и, что более важно, занимали немало места. Кроме того, отверстия для выхода торпед в борту ослабляли броню верхнего пояса, хотя и закрывались специальными бронированными крышками.

Ещё в марте 1916 года Комитет по военному кораблестроению запросил Адмиралтейство на предмет полного отказа от торпедного вооружения или хотя бы его сокращения до минимума. Однако Адмиралтейство проявило полный консерватизм и отвергло вполне разумное предложение, оно по-прежнему считало торпеды необходимым элементом мощи любых кораблей, в том числе линейных крейсеров.

Повторно вопрос встал в 1918 году, уже после спуска «Худа» на воду. К тому времени уже имелся обширный и весьма характерный боевой опыт. Большие корабли так ни разу и не смогли реально использовать свое торпедное оружие ни в качестве «отпугивателя» при отражении превосходящего противника, ни как «оружие милосердия» для добивания уже сильно поврежденного врага. В то же время кораблестроители четко поняли, что в случае попадания вражеского снаряда взрыв боевых частей торпед может привести к сильным повреждениям корпуса вплоть до возможности его разлома и гибели корабля. Аргументы противников торпед на линкорах выглядели весьма убедительно. Совет Адмиралтейства проявил определенное понимание, но в конце концов занял позицию страуса, прячущего голову в

песок. Вопрос об установке торпедных аппаратов отложили до окончания постройки, зарезервировав для них соответствующее место и вес.

Однако непоследовательность и колебания привели к парадоксальному решению: окончательный проект предусматривал установку уже десяти 533-мм торпедных аппаратов, восьми надводных и двух подводных! 4 надводных располагались в носовой части, столько же — на верхней палубе в средней части корабля в районе грот-мачты, а довершили этот пестрый комплект 2 бортовых подводных аппарата, размещавшиеся глубоко под ватерлинией в отдельных отсеках на верхней платформе в носу, перед барбетом башни «А». Последние являлись особенно бесполезными: выпуск мог осуществляться только при небольшой скорости (не более 12 — 15 узлов), иначе торпеда просто ломалась напором воды в момент выхода. Между тем Адмиралтейство продолжило свои умственные упражнения. Через год после спуска на воду последовало решение об отказе от четырех надводных торпедных аппаратов в носу. Аппараты устанавливать не стали, но отверстия в борту для них остались, как остались и закрывавшие эти ненужные дыры столь же ненужные броневые крышки.

К оставшимся аппаратам полагался боекомплект из двенадцати 533-мм торпед модели Mk.IV. Стандартные «рыбки» британского флота того времени весили 1522 кг и имели заряд тола в 234 кг. При «дальнем» режиме хода они могли пройти 12 300 м при скорости 25 уз, а при «скоростном» — 4500 м на скорости 40 уз. Стрельба из надводных аппаратов производилась посредством вышибных пороховых зарядов, а из подводных аппаратов торпеды выпускались как на подводных лодках: при помощи сжатого воздуха, хранящегося в размещенных в торпедном отделении баллонах.

Зарядание торпедных аппаратов производилось с помощью специальных приспособлений с силовыми приводами. Немало оборудования требовалось и для доставки торпеды к аппаратам из погреба. Их транспортировали на тележках и спускали с главной палубы вниз на особых лифтах. Как уже указывалось, система управления торпедной стрельбой выглядела весьма развитой для британского флота, в котором обычно предпочитали ограничиваться самыми простыми устройствами. Система включала четыре поста: один в нижней части передней боевой рубки под солидной броневой защитой, два между дымовыми трубами и ещё один на кормовой надстройке.

## Бронирование

Иногда утверждается, что в системе бронирования «Худа» удалось учесть опыт Ютландского боя, однако такие утверждения можно назвать слишком смелыми. Да, англичане сумели значительно увеличить толщину брони по сравнению с совершенно неудовлетворительным исходным проектом, но вот ее расположение сохранило все основные черты защиты британских (и германских) дредноутов. Конечно, имелись и некоторые новшества, которые мы отметим особо, но и число, и значение их не настолько велико.

Впрочем, эта самая система показала себя вполне достойно. Только один современный большой корабль — «Лютцов» — удалось утопить артиллерийским огнем. И то, скорее, почти удалось: он пережил сражение и около трех десятков очень крупных снарядов и уже на пути в свою базу был затоплен ввиду риска еще одной встречи с англичанами. Остальным линкорам и линейным крейсерам, получившим от 10 до 20 попаданий, потопление вовсе не угрожало (кроме наиболее пострадавшего из уцелевших «Зейдлица»): ни один снаряд самого крупного калибра не смог достичь машинных или котельных отделений и затопить эти большие помещения. Исключением стали 3 британских линейных крейсера, погибшие от взрыва боезапаса, но их защита просто совсем не соответствовала требованиям. В остальных случаях плиты толщиной 9 — 10 дюймов пробивались навсозвездье нечасто, причем снаряды обычно раскалывались или детонировали в момент пробития. Даже более тонкая вертикальная броня в совокупности со вполне умеренными по толщине палубами препятствовала проникновению снарядов в жизненно важные части корабля.

Однако вызвано это было не достоинствами защиты, а прежде всего невысокими качествами снарядов и их взрывателей. Опыты, произведенные перед самой войной в России над опытовым судном «Чесма» с использованием снарядов нового типа, продемонстрировали их высокую проникающую способность. Аналогичные боеприпасы (те самые «Green Boys») разработали в военные годы и англичане, постоянно улучшали свои и немцы. Так что, бронированию «Худа» не приходилось рассчитывать на снисхождение в случае боя.

Между тем, тот самый пресловутый «ютландский опыт» в британском флоте заключался в том, что снаряд не обязательно должен быть полностью задержан первой преградой. Специалисты Ройял Нейви считали достаточным, чтобы он расколл-

ся при пробитии или хотя бы потерял левиную долю скорости и взорвался сразу за броней. От воздействия взрыва жизненно важные части корабля защищались последующими «рубежами»: продольными переборками, траверзами и несколькими броневыми палубами. Эти вторые (иногда и третьи) преграды выполнялись из высокоэластичной стали и могли прогибаться при взрыве без разрушения.

Именно такая система бронирования, являвшаяся всего лишь некоторым развитием традиционной, была опробована на предшественниках «Худа», линейных крейсерах типа «Ринаун». Но к тому времени за океаном, в США, уже активно использовалась альтернативная система, получившая название «всё или ничего» (all or nothing). Смысл состоял в резкой дифференциации защиты: толстый пояс большой высоты закрывался толстой же броневой палубой (иногда их было две, одна над другой). Мощную защиту имели башни и броневая рубка. И этим «панцирь» ограничивался: остальные части корпуса и надстройки не прикрывались вообще. Как показал последующий опыт, именно такая система стала впоследствии основной.

Если исключить неприятие американского новшества, после всех переделок проекта «Худ» получил очень приличную и достаточно продуманную защиту. Даже слишком продуманную: в попытках прикрыть каждую зону «достойной» её броней английские конструкторы применили настоящую мозаику из полос и плит самой разной толщины. В результате в этом сложном хозяйстве образовывались своеобразные «щели», в которые снаряд мог попасть только под определенным углом, но в этом случае он встретил бы менее существенную преграду.

Основу вертикального бронирования составляли 3 пояса плит. Нижний, он же главный, длиной 171,4 м и шириной около 3 м имел толщину 12 дюймов, плюс к тому он крепился к солидной 51-мм подкладке. В сумме такая система эквивалентна 330-мм поясу самых сильных линкоров типов «Куин Элизабет» и «Ройял Соверен», но плюс к тому борт «Худа» (и, соответственно, все его броневые пояса) имел наклон около 12 градусов, верхней частью наружу. Снаряд попадал в такую преграду в менее выгодных для себя условиях; расчет показывает, что такой наклон увеличивает сопротивляемость брони на дистанциях 70 — 80 кбт примерно на 10%, а при увеличении дистанции — еще больше. В итоге главный пояс «Худа» по защитным свой-

ствам не уступал 350-мм вертикальным плитам самых сильных германских линкоров времен Первой мировой войны и своего «убийцы» — «Бисмарка».

Выше 12-дюймовых плит располагались 2 полосы более тонких, 178- и 127-миллиметровых. С учетом 25-мм подкладки, второй пояс вполне мог разрушить или вызвать разрыв 11-, 12- и даже 14-дюймового снаряда, против которых, собственно, «Худ» и проектировался. Даже более крупнокалиберные бронебойные снаряды ждала та же участь при более острых курсовых углах. Самый верхний третий пояс предназначался для защиты от фугасных снарядов, которые скорее всего детонировали бы при его прохождении. Оба пояса имели ширину 2,75 м. Таким образом, бронирование различной толщины прикрывало практически всю среднюю часть корпуса между башнями главного калибра.

Недостатком всей вертикальной защиты являлось малое углубление нижней кромки пояса в воду: всего 1,2 м при проектной нормальной нагрузке. Конечно, в полном грузу корабль оседал почти на метр ниже, но опасность попадания под броневую защиту сохранялась. В попытке прикрыть эту «дыру» ниже главного броневое пояса в средней части корпуса на 38-мм наружную обшивку корпуса навесили узкую (0,92 м) полосу 76-мм брони, — так называемый дополнительный нижний пояс.

Главный броневой пояс продолжался дальше в нос при толщине 152 мм (с 38-мм подкладкой) на протяжении 7,9 м, утоньшаясь далее к форштевню до 127 мм. В корме он имел толщину 152 мм на протяжении 15,5 м, т.е. не доходил до самой оконечности. Переход от 12-дюймовой брони к более тонкой прикрывался 102-мм и 127-мм поперечными траверзами. Такая комбинация создавала еще одну возможную «щель»: разнесенные 152 мм пояса + 102 мм траверза заметно уступали главным плитам. (Некоторым оправданием может служить тот факт, что попадание в этом случае заведомо происходило под менее выгодным углом встречи.)

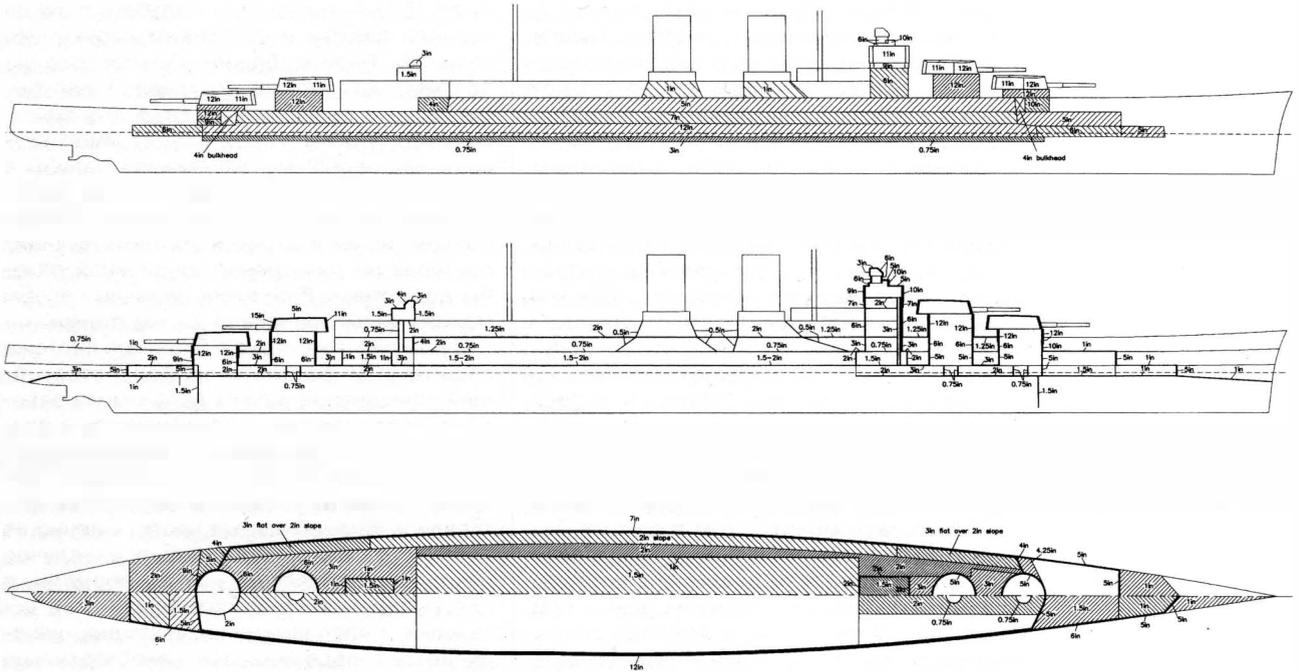
Горизонтальная защита оказалось еще более «пёстрой» и распределенной на разной высоте между четырьмя палубами. Как уже отмечалось, палуба полубака являлась основной горизонтальной связью, поэтому ее «броня» (выполненная из кораблестроительной стали повышенного качества) толщиной в основном 32 — 38 мм (51 мм над котельными и турбинными отделениями, и 19 мм ближе к корме) несла скорее конструкционные, чем чисто защитные функции. Ниже нее располага-

лась верхняя палуба, которая над зарядными погребами носовых башен достигала 51 мм, утоньшаясь в остальных местах вдвое, до 19 — 25 мм.

Главная палуба являлась и основной броневой, наиболее протяженной и солидной. В носу над 127-мм поясом она имела толщину 25 мм, и была вдвое толще в корме над 152-мм поясом. В середине корпуса между траверзами она имела 51-мм скосы и сильно различную плоскую часть: от 76 мм над зарядными и снарядами погребами до 51 мм над механической установкой и 38 мм в остальных частях. Погреба вообще прикрывались сверху очень солидно: над зарядными погребами 76-мм плоскую часть палубы продлили до бортов корпуса над скосами, наглухо перекрыв путь через главный пояс и скос у борта. Кроме того, имелась местная защита рабочих отделений 140-мм калибра (25 — 51 мм) и коридоров подачи боезапаса к противоминным орудиям (25 мм).

Ниже главной располагалась нижняя палуба, забронированная только в оконечностях (51 мм в носу, 25 — 38 мм перед барбетам крайних башен и до 76 мм в корме над помещением рулевых машин). Она являлась также крышей зарядных погребов, где ее толщина увеличивалась до 51 мм, однако только в средней части, не доходя до бортов. На протяжении высоких турбинных и котельных отделений нижняя палуба отсутствовала.

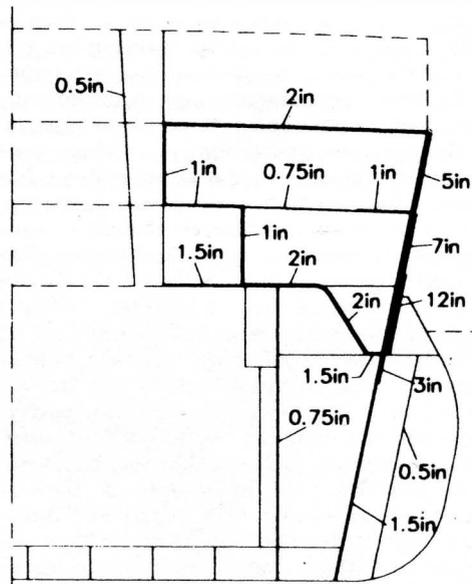
В целом горизонтальная защита погребов выглядела внушительно, достигая в сумме местами 165 мм, однако ее эффективность сильно снижалась «послойным» распределением. Как показали опыты с новыми снарядами, куски палубной брони, образующиеся при взрыве на верхней палубе, иногда сами служили своеобразными «снарядами», пробивающими нижние преграды. Ещё в период постройки «Худа» построили плавучий макет секции корпуса в районе погребов (так называемый «Чатамский понтон») и обстреляли его новыми 381-мм снарядами. Один из снарядов, выпущенный со скоростью около 440 м/с, что соответствовало дистанции стрельбы 93 кбт, пробил 178-мм пояс и взорвался в 12 метрах за ним. Его осколки проникли через 51-мм скос, 19-мм переборку и 25-мм стенку погреба, за которой разместили несколько зарядов кордита, один из которых загорелся. Опыт повторили, и снова осколки снаряда пробивали стенку погреба. Правда, все эти опыты производили до введения толстых крыш над хранилищами боезапаса, которые своим появлением обязаны как раз этим испытаниям. В принципе, 51- и 76-мм дополнительная броня должна была



предотвратить проникновение осколков, сильно замедленных предшествующими преградами.

Вполне прилично защищалась и артиллерия главного калибра. Башни «Худа» представляли собой немного измененный вариант башен линейных кораблей типа «Р». Они имели по 11 граней, толщина которых варьировалась в зависимости от угла наклона в горизонтальной и вертикальной плоскости. Лобовая плита имела толщину 381 мм, примыкавшие непосредственно к ней скошенные передние боковые стенки 305 мм, задние боковые стенки и задняя стенка 280 мм. Середина лобовой плиты опиралась на 432-мм плиту из нецементированной крупновской брони, в свою очередь, соединявшуюся с нижними плитами башни. Настил пола в задней части башни имел толщину 76-мм; плитами гомогенной брони прикрывались также участки «крыши» круглого барбета в тех местах, где они выступали за границы многоугольной башни.

Наибольшему изменению подверглась крыша. Если на предшествующих вариантах она имела отчетливый излом с переходом от наклонной части к почти горизонтальной, то на «Худе» она стала практически плоской, со своеобразным «перегибом» по центральной линии, немного спускаясь к боковым стенкам. Крыша теперь составлялась из трёх 127-мм плит гомогенной (нецементированной) крупновской брони. Надо сказать, что сомнения в достаточности такой толщины возникли



**Схема бронирования «Худа» с указанием толщины в дюймах**

еще в стадии постройки линейного крейсера. Адмирал Битти упорно советовал довести толщину крыш орудийных башен до 152 мм и настоял на проведении натурных испытаний. Из трех выстрелов по крыше, установленной на макете башни, два 343-мм снаряда фирмы Хэдфилд с бронебойными наконечниками не пробили ее, а третий, 381-мм нового образца производства фирмы Виккерс оказался сильнее защиты. Он пробил 127-мм плиту насквозь, оставив в ней ровное, практически круглое отверстие с отогнутыми внутрь на 14 см краями. Если бы это про-

изошло в бою, башня и находящиеся в ней люди как минимум полностью вышли бы из строя, но, памятуя о свойствах кордита, скорее всего возник бы пожар поданных наверх или находящихся в подаче зарядов со вполне вероятным распространением огня до погребов, с понятным исходом — гибелью корабля. Однако, поскольку 127-мм плиты для крыш башен «Худа» уже изготовили, приняли решение использовать их. 152-мм плиты предполагалось установить на остальных трёх кораблях серии, но, как мы знаем, их постройку прекратили, а защита «Худа» получила еще одну потенциальную брешь.

Неприятным местом оставался и пост командира башни, прикрытый только тонкими 76-мм нецементированными плитами. От куполов наводчиков на крыше отказались, поскольку они всегда являлись наиболее уязвимым местом в защите башен и к тому же «обдувались» горячими газами, под большим давлением вырывающимися из стволов соседних башен при выстреле. Вместо них в лобовой плите вырезали смотровые щели. Выступающие части кожухов дальномеров представляли собой толстостенные отливки из броневой стали. Все эти места, конечно же, оставались менее защищенными, но избежать этого совершенно невозможно: наблюдением пренебречь было никак нельзя.

Следующим относительно слабым элементом являлись барбетовые орудийных башен. Они имели тот же самый диаметр, что и на своих предшественниках — «рипалсах» и линейно-легких крейсерах. Попытки усилить защиту заметны: если раньше англичане экономили вес на «секторном» бронировании круглых объектов, с утоньшением участков, встреча снарядов с которыми происходила под наиболее острыми углами, то на «Худе» выступающая над палубой часть барбета имела одинаковую толщину 305 мм. Но ниже, где снаряду до попадания в барбет предстояло преодолеть несколько преград, продолжала господствовать идея защиты, дифференцированной как по высоте, так и по положению (в зависимости от степени экранирования другими элементами защиты). Так, барбет башни «А» имел толщину от 254 до 152 мм в промежутке между палубой полубака и верхней палубой; тонкая броня располагалась за 102-мм траверзом, дававшим в сумме те же 254 мм. Ниже, за 127-мм поясом, толщина плит снижалась до 127 мм. Передняя часть барбета имела толщину 63 мм до нижней палубы. Как видно, система предполагала одинаковую суммарную толщину защиты — 254 мм.

Аналогичный принцип применялся и к остальным барбетам. У башни «В» он

имел 152 мм толщину от полубака вниз до верхней палубы и 127 мм от верхней до главной. Барбет башни «Х» состоял из 152-мм плит вплоть до главной палубы, где защита переходила к главной поясу. Наконец, у башни «У» барбет имел толщину 305 и 229 мм до главной палубы в открытых местах и 152 мм там, где он находился за 102-мм траверзом и 178-мм поясом, и 127 и 51 мм в соответствующих секторах на расстоянии от верхней палубы до нижней. Еще ниже подачные трубы малого диаметра имели 19-мм стенки.

Очевидно, что такая сложная система защиты при формальном равенстве общей толщины на самом деле имела все-таки неодинаковую эффективность в разных секторах благодаря различиям в возможных углах встречи со снарядом. Как это ни странно, наиболее уязвимыми оставались самые толстые части, именно за счет того, что в определенном случае снаряд мог попасть в них по нормали, а для вывода из строя артиллерийской установки и воспламенения зарядов, находящихся в подаче, вовсе не обязательно было пробивать плиты насквозь. Вполне достаточно было частичного пробития с проникновением внутрь массивных горячих осколков самого снаряда и разбитой им брони.

Мощную местную защиту получил еще один объект — передняя боевая рубка, значительно более крупная, чем любая из установленных на более ранних английских линкорах и линейных крейсерах. За это пришлось заплатить немалую цену: прилично забронированная рубка весила почти 600 т. Спереди ее прикрывали 254-мм плиты, с боков — 280-мм, сзади — 229-мм. Сверху она закрывалась 127-мм крышей, такой же, как и башни. Нижняя половина (по высоте) поста управления стрельбой центральной наводки, расположенного в среднем ярусе, имела меньшую толщину — спереди и сзади по 178 мм, с боков 229 мм. Самые нижние ярусы вплоть до полубака прикрывались плитами одинаковой толщины — 152 мм. Еще ниже, уже под палубой, броня утоньшалась вдвое, до 76 мм. Над крышей рубки возвышалось боевое адмиральское помещение с 254-мм лобовой частью и 152-мм боками и тылом, а еще выше — главный КДП, защищенным соответственно 152-мм и 76-мм броней. Через всю рубку от верхнего командного поста до главной палубы проходила коммуникационная труба с толщиной стенки 76 мм, в которой размещались кабели и переговорные трубы, а также через которую в боевых условиях осуществлялось всё сообщение между разными ярусами.

Кормовой пост управления торпедной стрельбой имел 152-мм стенки, 76-мм крышу и 37-мм основание. Над ним возвышалась вращающаяся бронированная башенка с передней стенкой толщиной 102 мм, боковыми и крышей 76 мм. Коммуникационная труба здесь была совсем тонкой, всего 19-мм.

Стоит заметить, что ухищрения, связанные с созданием столь сложной и тяжелой конструкции, оказались почти полностью бесполезными. Понятно, что в мирное время никто и не пытался управлять кораблем из боевой рубки. Но боевой опыт показал, что и под огнем противника командиры и адмиралы предпо-

читают находиться на открытых мостиках со значительно лучшим обзором или хотя бы в светлых рубках с большими окнами. В результате многие посты становились практически незадействованными, а защищающая их толстая броня — бесполезным грузом.

Поэтому отдел военного кораблестроения предложил на последующих единицах уменьшить количество постов в башне-надстройке, укоротив её на 2 м по высоте и сэкономив на том 220 т веса. С учетом всех изменений в бронировании (в основном весьма полезных и логичных) непростроенные крейсера по сути дела образовывали отдельный подтип.

## Подводная защита

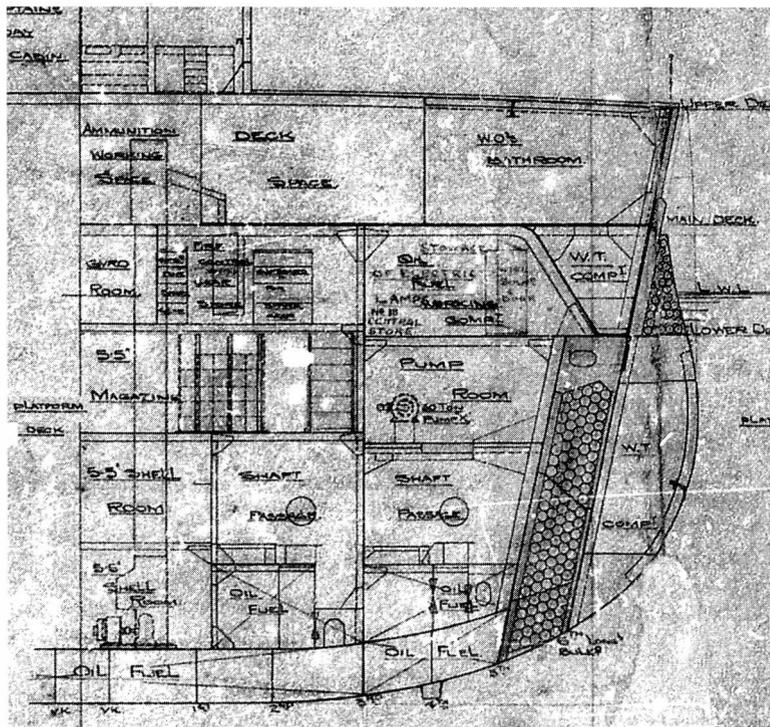
К моменту составления проекта «Худа» у английских специалистов и конструкторов уже вполне сложился подход к защите от новой опасности, грозящей из-под воды, мин и торпед. Основой ее являлись специальные бортовые надделки — були. Начало новой системы противоторпедной защиты (ПТЗ) было положено еще перед Первой мировой войной испытаниями, по стечению обстоятельств также связанными с «Худом», тем самым полностью устаревшим к тому времени броненосцем, о котором шла речь при описании истории имени линейного крейсера. На кораблестроении оборудовали первые прототипы булей, позже модифицированные и доведенные до окончательного варианта уже в самом конце 1916 года. Однако многие элементы этой усовершенствованной защиты широко использовали уже при проектировании предшественников «Худа», в частности, линкоров типа «Ройал Соверен», на линейных крейсерах — «ринаунах» и линейно-легких «белых слонах». Просто на самом большом корабле флота она получила наиболее завершенную форму среди всех типов, созданных до середины 30-х годов.

Бортовые надделки имели ту же длину — 171,4 м — что и главный броневой пояс и представляли собой расположенную вне корпуса конструкцию шириной около 3 м разделенную вертикальной продольной переборкой на внутренний и внешний отсеки. При взрыве торпеды газы устремлялись сначала в пустой внешний отсек и теряли часть скорости и энергии за счет расширения. (Поэтому внешний отсек называют еще камерой расширения.) Если взрыв был достаточно сильным, то разрушению подвергалась разделительная переборка и газы проникали во внутренний отсек, заполненный 5 рядами относительно легких труб длиной около 4,5 м и диаметром 30 см, герметически закрытых с

обоих концов. Предполагалось, что при малой остаточной энергии газов они будут перекапываться по типу спичек в коробке, а при большей (что куда вероятнее) — деформироваться и сплющиваться, гася силу взрыва. Вторичными задачами являлось сохранение недеформированных труб в качестве «поплавка» (правда, подъемная сила его оставалась незначительной) и, как оказалось позже, «обезглавливание» бронебойного снарядов с разрушением бронебойного наконечника.

Вроде бы правильная с точки зрения физики идея (речь идет о трубах) на практике оказалась не слишком эффективной,

**Противоторпедная защита**  
(копия подлинного чертежа)



во всяком случае, с точки зрения изрядного веса, ушедшего на заполнение булей такой «соломкой». «Худу» посчастливилось избежать «проверки опытом» своей ПТЗ. Однако эти трубы точно спасли одну жизнь. В момент гибели корабля матрос Роберт Тилбурн, выброшенный в воду, ухватился за одну из труб, наполнявших ПТЗ и сумел удержаться на поверхности при образовании воронки от тонущего гиганта.

Наружная обшивка булей состояла из 16-мм стали; внутренние продольные переборки были чуть тоньше — 12,7-мм. Внутреннюю границу ПТЗ составляла довольно толстая 38-мм броневая переборка (2 слоя по 19 мм высокоугругой стали), отделявшая внутренний отсек булей от основных помещений внутри корпуса. Она по сути дела являлась бортом корпуса и основанием для крепления броневых плит главного броневого пояса. Ввиду больших статических (вес корпуса) и динамических (взрывы торпед и снарядов) нагрузок эта противоторпедная переборка усиливалась сзади мощными угольниками. Ближе к оконечностям ширина булей уменьшалась, и в районе барбетов борт корпуса проходил по разделительной переборке между внешним пустым отсеком и внутренней камерой, заполненной пустотелыми трубами. Помимо продольной переборки внутри булей имелись также и поперечные, установленные на расстоянии примерно 6 м друг от друга.

В районе погребов боезапаса и котельных отделений за основной ПТП имелась ещё одна 19-мм внутренняя продольная переборка. Отсеки между ними использовались в качестве топливных танков, причем нефть играла роль элемента защиты,

## Энергетическая установка

У любого линейного крейсера, корабля, для которого скорость хода являлась одним из самых главных тактических элементов, энергетическая установка (ЭУ) имела больше значение. Понятно, что для самого большого из них, «Худа», ЭУ привлекала особое внимание. При ее проектировании особое внимание придавалось всем возможностям снижения веса, но не в ущерб надежности. В целом британским инженерам удалось хорошо выполнить свою задачу: в течение 20 лет службы корабль прошёл сотни тысяч миль без замены основных механизмов, конечно, потеряв в конце карьеры в характеристиках, но потеря эта мало сказалась на боевых качествах.

Несмотря на все предпринятые меры по облегчению и уменьшению размеров, энергетическая установка «Худа» проект-

поглощая остаточную силу взрыва. Однако в районе широких турбинных отделений таких отсеков сделать не удалось. Пришлось ограничиться только сравнительно узкими бортовыми отсеками, которые также использовались как нефтяные цистерны. В качестве компенсации за уменьшение ширины защиты на протяжении турбинных отделений продольную переборку внутри булей усилили до 19 мм. В районе перегрузочных отделений концевых башен ширина ПТЗ снижалась особенно сильно, и толщину этой продольной переборки увеличили до 44 мм, а поперечные переборки в том же районе имели толщину 38-мм.

Общая ширина противоторпедной защиты достигала максимум 4,3 м и могла по расчету противостоять контактному подводному взрыву около 400 фунтов (190 кг) тринитротолуола. В принципе, несмотря на «старомодную» схему, она в наиболее широких местах вряд ли уступала по сопротивляемости столь долго разрабатываемой и потерпевшей изрядное фиаско на практике системе новых британских линкоров типа «Кинг Джордж V».

В целом були оказались достаточно успешным вариантом ПТЗ. Ни один из британских кораблей, оборудованных ими, не был потерян или даже сильно поврежден в ходе 1-й мировой войны. При более легких повреждениях ремонт облегался тем, что були представляли собой внешнюю конструкцию по отношению к корпусу. Наконец, эти с виду неуклюжие наделки практически не снижали скорость хода (по расчету «Худ» потерял от их установки едва ли четверть узла). Обеспечивалось это тщательной «обкаткой» формы внешних обводов ПТЗ в опытовом бассейне.

ной мощностью 144 000 л.с. оказалась довольно большой. Котельные и машинные отделения занимали 90 м, или 34,4% длины корпуса по ватерлинии, что практически в точности равнялось процентной доле ЭУ на предшественнике «Ринауне». Однако общий вес паротурбинной установки оказался на 480 т меньше, хотя мощность турбин была на 24 000 л.с. больше. Экономии удалось достигнуть прежде всего за счет котлов нового типа с трубками малого диаметра.

24 водотрубных котла типа «Ярроу» располагались по 6 штук в четырех котельных отделениях (КО), расположенных друг за другом, занимая 51 м (19,7%) по длине корабля. Конструкция с водогрейными трубками малого диаметра и искусственной тягой обеспечивала примерно 30% экономии (в расчете на равный вес) по

сравнению с котлами с трубками большого диаметра за счет меньших размеров и веса. Кроме того, более удобным и легким стал всегда неприятный для машинной команды процесс их очистки, который требовалось проводить через каждые 500 часов работы. Они к тому же были менее трудоёмкими и дорогостоящими в изготовлении. Единственной потенциальной проблемой вначале оставалась несколько меньшая надёжность; в начале эксплуатации аварии при работе с тонкотрубными котлами были явлением отнюдь не редким, почему их внедрение в Королевском ВМФ протекало весьма неспешно. Однако к моменту постройки «Худа» уже накопился должный опыт и большинство проблем удалось преодолеть. Его котлы на службе доставляли даже меньше головной боли для механиков нежели более старые установки других линкоров, еще находившихся в строю.

Котельная установка имела общую поверхность нагрева 16 254 кв.м (на «Ринауне» — 14 605 кв.м) и обеспечивала рабочее давление пара 16,5 кгс/кв.см. Каждый котел оборудовался восемью форсунками для подачи топлива (нефти), которая осуществлялась под давлением четырьмя топливными насосами, по одному в каждом КО. Два дополнительных топливных насоса производительностью 24 т/час располагались в носовом КО и служили для перекачивания топлива из удаленных топливных цистерн, находившихся ближе к носу. Дело в том, что непосредственно для подачи в котлы топливо отбиралось только из танков, прилегающих к каждому из котельных отделений, служивших своего рода «перевалочными станциями». По мере их опустошения производилась подкачка из удаленных резервуаров. Для уменьшения вязкости перед подачей в форсунки нефть предварительно разогревалась в специальных подогревателях (по одному на котел). Газы от сгоревшего топлива отводились в 2 большие дымовые трубы (каждая обслуживала пару котельных отделений). Трубы имели овальную форму размером 7,6 x 5,5 м. Огромный размер корабля сыграл свою положительную роль: расстояние от форсунок до верха трубы составляло около 30 м и обеспечивало хорошую естественную тягу без уродования внешнего вида высоченными и массивными на вид «колоннами». Обшивка труб, как обычно, выполнялась из двух слоев, отстоящих друг от друга на 15 см.

Пар в турбоагрегаты подавался по двум паропроводам — трубам диаметром 48 см, проходившим у бортов в котельных отделениях. В переднем КО имелись кла-

паны для переключения подачи пара в любой из паропроводов в случае аварии или боевого повреждения одного из них. Оттуда же в среднее и заднее отделения шли отдельные резервные паропроводы такого же диаметра. Таким образом, обеспечивалась неплохая система обеспечения турбин паром в случае выхода из строя одного, двух, а в некоторых случаях и трех котельных отделений.

Подача воды к котлам осуществлялась через экономайзеры из четырёх 30-тонных главных ёмкостей, расположенных в турбинных отделениях, четырьмя основными и двумя резервными насосами фирмы «Уэйр». Главные ёмкости в свою очередь при необходимости подпитывались из двух 110-тонных цистерн, находившихся под котельными отделениями.

Двигательная установка «Худа» являлась четырехвальной паротурбинной — стандартный вариант для крупных кораблей британского флота того времени. Англичане считали двухвальные установки недостаточно живучими с точки зрения боевых повреждений, а несимметричные трехвальные отвергали вследствие сложности защиты их с бортов при рядном расположении, или, наоборот, слишком неэффективного, по их мнению, использования пространства по длине при последовательном расположении.

Вращение четырех валов обеспечивалось таким же числом турбинных агрегатов. В каждый турбоагрегат входило по одной турбине высокого (ВД) и низкого давления (НД) переднего хода. Турбины ВД имели по 10 рабочих дисков («колёс») из которых два первых с двумя рядами лопаток, а остальные — с одним. На роторе каждой турбины НД устанавливалось по 8 дисков с однорядными лопатками. Турбины заднего хода располагались в едином кожухе с турбинами низкого давления и состояли из двух «колес», имевших по 3 ряда лопаток. Во время нормального движения вперед эти турбины вращались вхолостую с отсечкой подачи пара, производя незначительные, так называемые вентиляционные, потери.

Лопатки, критический элемент любой турбины, изготавливались из особо прочной никелевой стали с содержанием никеля около 3,5%.

В агрегатах «Худа» использовались нетрадиционные для британского флота активные турбины системы американского изобретателя Кёртиса. Они были усовершенствованы конструкторами фирмы «Джон Браун и Ко» и получили название турбин Брауна-Кёртиса. Обычно применявшиеся на больших британских кораблях реактивные турбины Парсонса обладали меньшей эффективностью, но, тем

не менее, предполагались к установке на некоторые единицы серии.

Передача вращения на валы диаметром 74 см осуществлялась через одноступенчатый зубчатый редуктор. Он представлял собой внушительный механизм: шестерня на валу турбины ВД имела 55 зубцов и диаметр более полуметра, шестерня турбины НД — 75 зубцов и диаметр почти 70 см. Зубчатое колесо на валу с корабельным винтом имело вес 46 т, диаметр 3,66 м и насчитывало 392 зубца, так что передаточное число составляло 7,127 для турбины ВД и 5,226 для турбины НД. В итоге благодаря применению редуктора проектная максимальная частота вращения гребных валов составляла 210 об/мин, тогда как роторы турбин ВД давали 1497 об/мин, а турбин НД — 1098 об/мин. Вследствие этого винты имели весьма высокий коэффициент полезного действия. За счет усовершенствования зубчатого редуктора частота вращения гребных валов оказалась несколько ниже, чем на «ринаунах», что позволило существенно уменьшить размеры турбин. На «Худе» диаметр роторов турбин ВД и НД составлял соответственно 145 и 264 см, тогда как на «Ринауне» они были намного больше — 320 см и 335 см. На концах валов крепились изготовленные из марганцовистой бронзы трёхлопастные винты с постоянным шагом диаметром 4,57 м и весом 20,3 т. Валы по каждому борту вращались в противоположные стороны: по часовой стрелке на правом и против часовой стрелки — на левом.

Расположение агрегатов тоже было традиционным, отработанным на других больших кораблях Ройял Нейви. Они располагались в трех расположенных один за другим отсеках общей длиной 39 м (15% длины по ватерлинии). В переднем, наиболее широком отсеке размещались два турбоагрегата высокого давления, приводившие во вращение наружные валы. С передней стороны турбин ВД двух этих турбоагрегатов установили турбины крейсерского хода, состоявшие из четырех дисков, первый из которых с тремя рядами лопаток и остальные — с двумя. При действии только крейсерских турбин корабль шёл на двух вращаемых передними турбоагрегатами наружных валах. На экономическом ходу свежий пар сначала подавался в турбину крейсерского хода, затем поступал в турбину высокого давления, а оттуда в турбину среднего давления. На полном ходу подача пара к турбинам крейсерского хода прекращалась, а свежий пар направлялся в турбины высокого давления всех четырёх турбоагрегатов.

В среднем и заднем отсеках размещались по одному турбоагрегату низкого

давления, вращавшего соответственно левый и правый внутренние валы. В машинном отделении размещались также основные элементы вентиляционной системы: 7 нагнетательных и 6 вытяжных электровентиляторов.

Работу главных турбинных установок обеспечивали 4 охлаждаемые морской водой главных конденсатора (холодильника) типа «Юнифлекс» фирмы «Уэйр», по одному на каждый турбоагрегат. Они располагались непосредственно под турбинами низкого давления и поддерживали разрежение до 0,075 атм. Поверхность теплообмена каждого конденсатора составляла 2267 кв.м и образовывалась из 12 144 трубок наружного диаметра 16 мм и длиной 3,75 м. Вес конденсатора с содержимым (котельная вода и пар) составлял около 70 т. В среднем и заднем машинных отделениях имелось также по одному вспомогательному конденсатору из 5390 трубок с поверхностью теплообмена 496 кв.м., работавших совместно с двумя вспомогательными насосами для циркуляции воздуха. К числу вспомогательного механического оборудования относились масляные насосы для принудительной подачи смазочного масла к подшипникам валов, располагавшиеся в заднем МО, а также 14 вспомогательных насосов различного назначения (перекачки воды и топлива из цистерн и т.п.) и главный воздушный компрессор.

Опреснительное оборудование располагалось в среднем и заднем МО. В каждом отсеке имелось 2 агрегата — «А» и «В». Агрегаты «А» состояли из двух испарителей производительностью по 80 т в сутки и одного конденсатора дистиллята. Они вырабатывали как котельную воду, так и пресную воду для корабельных нужд. Каждый из агрегатов «В» включал испаритель такой же мощности и вспомогательный конденсатор; они давали только воду для котлов. Общая производительность опреснительного оборудования составляла 480 т пресной воды в сутки.

В помещениях вспомогательных механизмов установили по два вытяжных вентилятора и шахты для естественной и нагнетательной вентиляции.

Удельные характеристики энергетической установки «Худа» демонстрируют заметные преимущества, связанные с большими размерами корабля и непрерывным прогрессом механического оборудования. Она обеспечивала ему примерно такую же скорость, как и «Ринауну», при мощности 144 000 л.с., что соответствовало 3,5 л.с. на тонну нормального водоизмещения, против 120 000 л.с. и 3,75 л.с. на тонну водоизмещения у предшественника. Удельный вес паротурбинной установки

составлял 36,8 кг/л.с. по сравнению с 51,6 кг/л.с. у «Ринауна». При этом механизмы последнего линейного крейсера занимали меньше места по всем параметрам, что видно из таблицы 7.

Максимальная скорость — 32,07 узла при 206 об/мин — была достигнута «Худом» на мерной миле у Аррана в ходе испытаний на полную мощность. Его водоизмещение в это время составляла около 42 000 т, т.е. было близко к нормальному проектному. Испытания проводились в сильный 6-балльный ветер; корабль заметно заливался волнами. В 1939 году при контрольных пробегах после большого ремонта энергетическая установка все еще оказалась способной развить мощность 144 000 л.с., хотя число оборотов немного снизилось (в среднем по пробегам до 197,6 об/мин). Соответственно, немного снизилась и скорость — до 31 узла. Однако в 1941 году в силу износа механизмов и обростания корпуса «Худ» мог развивать максимум 28,8 узлов.

Нормальный запас нефти составлял 1200 т, полный 3895 т, максимальный достигал примерно 4000 т. По результа-

**Таблица 7. Сравнение МО линейных крейсеров «Худ» и «Ринаун»**

Характеристика	«Ринаун»	«Худ»
Длина, м *	34,15+59,45=93,6	30,3**+50 = 80,3
Ширина (средняя), м	19,0	17,4
Площадь пола, кв.м *	648+1130=1778	527**+870=1397
Высота, м	9,51	9,07
Объем, куб.м *	6170+10750=16920	4780**+7390=12170

\* (Машинное отделение + котельное отделение)

\*\* Без учета помещений редукторов

там ходовых испытаний расчетный фактический расход топлива составлял 7,5 т/час при экономической скорости хода 14 уз, что соответствует максимальной дальности плавания 7500 миль. При 18 узлах дальность составляла около 5000 миль, при 20 — около 4500 миль. При понижении скорости ниже экономической вплоть до 10 узлов изменение дальности являлось незначительным; по некоторым данным, дальность на 10 узлах равнялась 8000 милям.

Помимо нефти, в запас топлива входило 58 т угля (для печей). Запас резервной воды для котлов составлял 572 т.

**Таблица 8. Данные приемных испытаний в марте 1920 года**

Водоизмещение, т	Мощность на валах, л.с.	Скорость, уз	Число оборотов винтов в мин
При водоизмещении, близком к нормальному			
42 090	9 103	13,5	80
41 700	14 630	15,6	93
41 700	20 050	17,2	103
41 600	29 080	20,4	124
41 850	58 020	25,2	154
42 100	89 010	27,8	176
42 150	116 150	29,7	191
42 200	151 280	32,1	207
При водоизмещении, близком к полному			
45 000	8735	13,2	81
45 000	14 020	15,8	96
45 000	24 720	19,1	116
44 600	40 780	22,0	136
44 600	69 010	25,7	161
44 600	112 480	28,4	185
44 600	150 220	31,9	204

## Прочее оборудование

### Электрооборудование

«Электростанция» «Худа» состояла из восьми генераторов пиковой мощностью по 200 кВт, размещённых в различных частях корабля. 2 из них приводились в действие восьмицилиндровыми дизелями, 2 — высокоскоростными импульсными турбинами, а остальные 4 — индивидуальными двухцилиндровыми паровыми машинами. Все генераторы являлись универсальными и могли вырабатывать как

постоянный, так и переменный ток. «Худ» стал первым британским кораблем, имевшим такую возможность. (Правда, впоследствии такую систему больше не применяли, и линейный крейсер стал в этом отношении уникальным.) Штатным являлось использование постоянного тока напряжением 220 В, который подавался по кольцевой схеме через главный распределительный щит. Переменный ток напряжением 135 В подавался через трансфор-

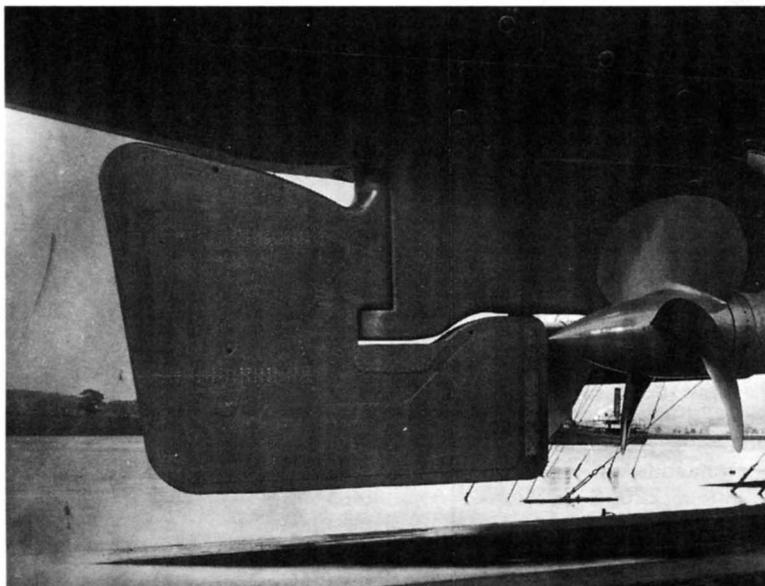
## Таблица 9. Изменения в составе прожекторного оборудования

При вступлении в строй в 1920 году:	8 — 91-см (4 на платформе между трубами, 2 на заднем прожекторном мостике, 2 на платформе на фок-мачте), 4 — 61-см сигнальных на адмиральском мостике.
Модернизация в июле 1921 года:	снято 2 — 91-см прожектора с платформы между трубами
Модернизация в сентябре — ноябре 1923 года:	2 — 91-см прожектора, снятые в 1921 году, возвращены на свое место.
Модернизация в октябре — декабре 1924 года:	те же 2 прожектора снова сняты.
Модернизация в ноябре 1925 — июле 1926 года:	2 — 91-см прожектора на заднем мостике переставлены рядом (бок о бок), 2 сигнальных сняты.
Модернизация в июне — октябрь 1936 года:	с фок-мачты сняты 2 — 91-см прожектора вместе с площадкой.
Модернизация в феврале — августе 1939 года:	установлены 4 — 102-см прожектора, попарно по бокам заднего мостика и задней трубы. 2 -61-см сигнальных смонтированы на мостике. Старые 61-см прожекторы и их платформа между трубами демонтированы.
Окончательный вариант:	6 — 102-см (2 позади второй трубы и 4 на заднем мостике. 4 — 61-см сигнальных.

моторы к приводам различных насосов. Суммарная мощность электростанций составляла 1600 кВт, против 750 кВт на «Ринауне»!!!.

В качестве потребителей электроэнергии выступало большое количество электромоторов, число которых на «Худе» составляло около 360 штук, а мощность варьировалась от 0,25 л.с. у небольших вентиляторов до 140 л.с. у электроприводов шлюпочных кранов. Кроме того, ток требовался для освещения жилых помещений (в конце 30-х годов на корабле насчитали 3874 лампочки!) и боевых и сигнальных прожекторов. Электропроводка «Худа» имела протяженность около 320 км и весила 100 т. Необходимость в энергии год от года неуклонно возрастала за счет поступления нового оборудования, такого как радиоприемники и передатчики, дополнительные моторы и т.д. В конце карьеры в число потребителей вошли еще и радиолокаторы, и неизменная с 1920 года электросеть при одновременном включении многих «точек» иногда испыты-

**Полубалансирный руль «Худа», снимок сделан незадолго перед спуском на воду, август 1918 г.**



вала перегрузки и требовала умелого «дирижирования» потребностями.

Прожекторное оборудование являлось предметом постоянных изменений и перестановок, любимым объектом всех модернизаций. Подробности работ будут приведены далее, а кратко изменения сведены в таблицу 9.

Оборудование связи включало многочисленные радиостанции, неоднократно обновляемые на протяжении карьеры с установкой более мощных приемников и передатчиков и расширения используемых диапазонов. В конце службы «Худ» имел вполне соответствующие требованиям времени средства внешней связи, включая УКВ-устройства для быстрой передачи сообщений на короткие расстояния внутри отряда или эскадры без опасений перехвата и пеленгации противником. Тем не менее, для этого активно продолжала использоваться еще и традиционная флажная сигнализация, и «адресная» передача посредством сигнальных прожекторов с узким лучом. Средства внутрикорабельной связи состояли из весьма развитой телефонной сети, насчитывающей в 1941 году 380 аппаратов, и обычных голосовых переговорных труб.

### Рулевое устройство

«Худ» имел единственный полубалансирный руль, переключиваемый с помощью одной из двух трёхцилиндровых паровых машин, расположенных в кормовом МО и приводимых в действие посредством дистанционного гидравлического привода Девиса. От привода шли жесткие тяги, соединённые с рычагами в верхней части баллера руля. Для перекладки руля хватало мощности одной машины, вторая являлась резервной. Потенциально уязвимый элемент системы управления — валиковый привод к рулевым машинам — проходил по коридорам гребных валов. В качестве резервного предусматривался электрогидравлический привод с муфтой Джени, расположенный в румпельном

отделении. Управление рулевым приводом осуществлялось гидравлическими телемоторами из передней боевой рубки (по проекту также и из задней), нижнего боевого поста управления (центрального поста) и кормового МО. Вспомогательный привод приводился в действие только непосредственно из румпельного отделения. Вследствие больших размеров корабля непосредственное ручное управление было просто невозможным и не предусматривалось.

#### **Водоотливная и пожарная системы**

Большое внимание при проектировании корабля уделили водоотливным средствам и противопожарной системе. Для повседневной обычной службы использовались 10 паровых насосов мощностью 75 т/час (по 2 в каждом МО и по 1 в КО) и 10 центробежных электронасосов мощностью 50 т/час, располагавшихся в отсеках вне механической установки. Все они были способны как откачивать воду, так и нагнетать ее из-за борта, если применялись в качестве пожарных. Трюмные электронасосы могли работать и под водой. Такое разнесение насосов по отсекам предусматривалось для того, чтобы не ослаблять главные поперечные водонепроницаемые переборки магистралями. Тем не менее, имелась и единая кольцевая пожарная магистраль, проходившая по всей длине корабля под броневой палубой. Она имела вертикальные ответвления, достигавшие верхней палубы, по которым вода поступала в такие «укромные» места, как туалеты и душевые.

Для борьбы с водой, поступающей в корпус в результате затоплений, вызванных повреждениями, использовался более крупный «калибр». В котельных отделениях имелось по одному мощному турбонасосу производительностью 1000 т/час. Расположенные в турбинных отсеках циркуляционные насосы при необходимости могли применяться для откачивания воды из трюма. В помещениях вспомогательных механизмов и торпедных аппаратов установили отливные эжекторы с паровым приводом производительностью 300 т/час. Отсеки вне машинных и котельных отсеков оборудовались электронасосами: имелось 9 погружных помп производительностью 350 т/час плюс по одной аналогичной помпе меньшей мощности (75 т/час) в каждом из погребов главного калибра.

#### **Гидравлическое, компрессорное и холодильное оборудование**

Поскольку башни главного калибра имели гидравлический привод, на «Худе» была предусмотрена весьма мощная систе-

ма, состоявшая из 4 устройств, включавших гидравлические насосы и собственно приводы. В соответствии с традиционным подходом, принятым в британском флоте, в качестве рабочей жидкости использовалась вода в солидном количестве — около 80 т. Обычно каждая из гидравлических машин обслуживала свою башню, однако наличие общей магистрали позволяло использовать любую из установок для вращения любой башни, или нескольких башен: в принципе одна гидравлическая машина могла обеспечить работу всех артиллерийских установок, но такой режим являлся чрезвычайным. Кроме башен ГК гидравликой приводились в действие надводные торпедные аппараты.

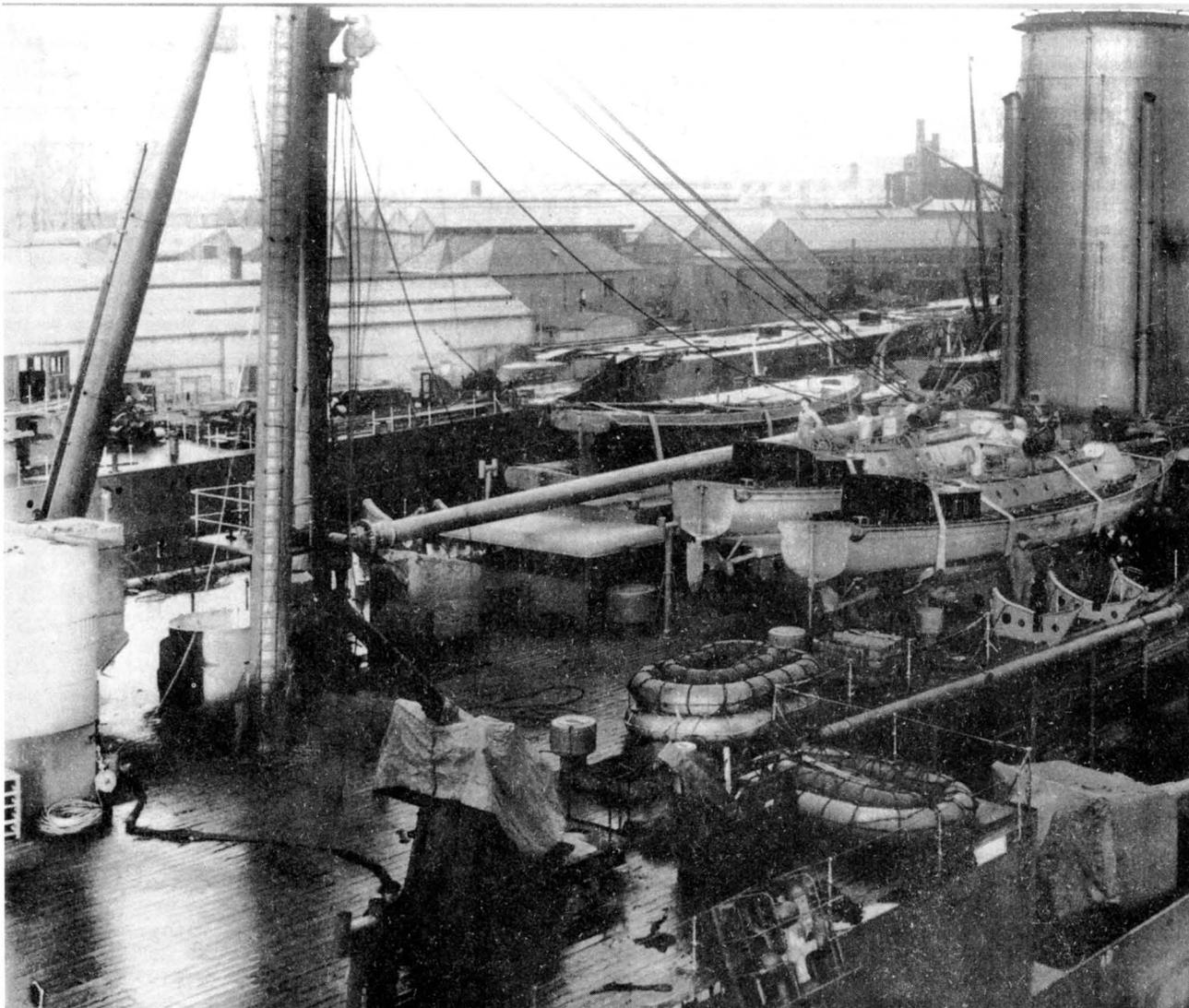
Главный воздушный компрессор располагался в среднем турбинном отделении. Он выдавал сжатый воздух под давлением 8,5 атм, использовавшийся для самых различных нужд: от опоражнения и чистки котлов до работы пневматической почты. (Эта почта, аналогичная используемой в больших библиотеках, применялась главным образом для связи между мостиком и радиорубками. Такой способ обмена информацией являлся наиболее быстрым и наименее подверженным искажениям для того времени.) Кроме того, имелось 4 компрессора высокого давления (до 280 атм), расположенных в помещениях гидравлических машин. Они использовались для заполнения воздушных резервуаров торпедных аппаратов, предназначенных для выпуска торпед и резервуаров самих торпед, а также для пневматического отката орудий, запуска дизелей и т.д.

На «Худе» имелось 3 холодильных машины, две из них — для охлаждения погребов воздухом и одна — для бытовых нужд: поддержания температуры в холодильных камерах для хранения мяса и овощей.

#### **Катера и шлюпки**

Как и в случае прожекторов, состав корабельного «малого флота» менялся неоднократно, с перестановками, добавлениями и удалениями в ходе многочисленных мелких модернизаций. Более того, точное состояние плавсредств на какой-то данный момент чаще всего неизвестно и восстановить его не представляется возможным. В разных источниках зачастую приводится заметно различный состав; возможное объяснение состоит в несоответствии штатных и фактически принятых катеров и шлюпок.

По начальному проекту 1916 года «Худ» должен был получить 22 единицы плавсредств. В их число входили 8 паровых катеров длиной 15,2 м; 13,7-м адмиральский катер, 12,2-м парусный баркас со вспомогательным двигателем; гребную



**Спардек «Худа» при вступлении в строй**

шлюпку длиной 11 м; гребную шлюпку длиной 9,14 м; четыре 9,8-м спасательных катера и вельбот такой же длины; командирскую гичку; два 8,2-м вельбота и два малых 4,9-м ялика.

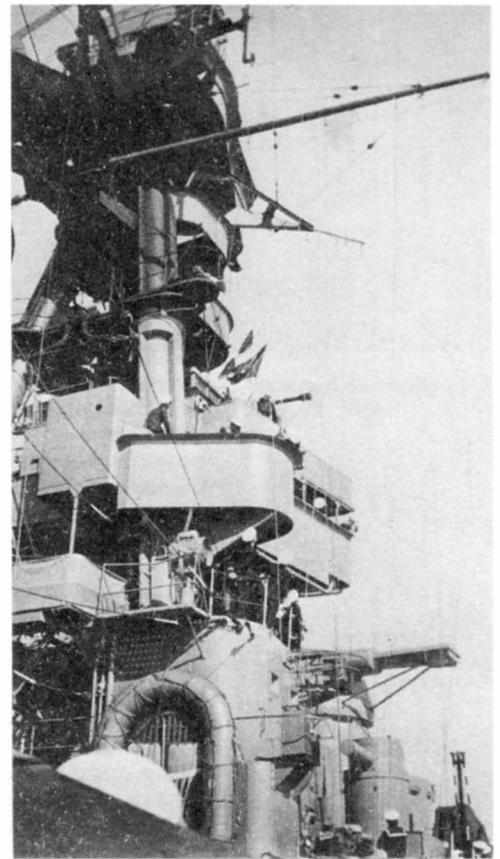
Однако при вступлении в строй в 1920 году состав корабельных спасательных средств несколько изменился. Из 8 паровых катеров осталось только 2, остальные заменили более удобными плотами Карлея (7 больших и 2 малых); кроме того, добавились 10-м моторный катер и 2 «ночных» плотика с дополнительными сигнальными огнями. Остальные плавсредства соответствовали проекту.

Шлюпочные лебедки имели электропривод с муфтами Дженни; подъём даже наиболее тяжёлых шлюпок осуществлялся со скоростью 18 м/мин.

На время «имперского круиза» 1923 — 1924 годов из состава плавсредств иск-

лючили вельбот, добавили три 9,1-м гички, число яликов также довели до трех, и приняли на борт два малых бальзовых плотика.

В 1930 году при модернизации зенитного вооружения, сильно затронувшей шлюпочную палубу, свои места сменили многие из плавсредств, но общий состав их не изменился. Формально он не менялся до начала войны, хотя некоторые шлюпки неоднократно заменяли на аналогичные. Известно, что в 1941 году 15,7-м паровые катера заменили на 10,5-м моторные; одновременно на палубе и надстройках разместили малые плоты Карлея и многочисленные совсем небольшие плотики Дентона площадью менее 1 кв.м. Они всплывали самостоятельно при погружении корабля; именно на таких мини-плотиках спаслись моряки при гибели «Худа».



**Фок-мачта линейного крейсера «Худ» в 1920 г. (слева) и в середине 1930-х гг. (вверху)**

### **Рангоут**

Обе мачты были треногие. В первоначальном проекте треногую грот-мачту предполагали использовать только как опору грузовой стрелы, поэтому она не имела ни рей, ни марсельной стеньги. В феврале 1919г. приняли решение установить на ней грот-марс со стеньгой, а также рей для разноса антенны на высоте 53,4 м над ватерлинией. Прежний небольшой грот-марс сохранили и на нём на высоте 39,7 м над ватерлинией установили небольшой рей. Грот-брам-стенгю удалили в марте 1920г., а в 1923 г. установили вновь.

### **Якоря**

Первоначально «Худ» имел 3 носовых станových якоря весом по 9,5 т, два в клюзах левого борта (один из них резервный) и один — правого. Две якорные цепи длиной 732 м выбирались расположенным по диаметральной плоскости главным шпилем с паровым приводом. Резервный якорь соединялся с якорной цепью длиной 205 м и при необходимости с ним

оперировали посредством того же шпиля. Впоследствии резервный якорь убрали, и крейсер остался с двумя якорями. В корме первоначально располагался 3-тонный якорь, выбираемый шпилем с электромотором и муфтой Дженни. Его впоследствии переместили на шелтердек, а затем убрали вообще. К моменту гибели в 1941 году «Худ» имел только 2 якоря. Кроме основных якорей, «Худ» также оснастили небольшими якорями: верпом весом 740 кг и адмиралтейским весом 550 кг, размещенными на юте и поднимавшиеся шпилем с электроприводом.

### **Мореходные и маневренные качества**

Взаимоотношения «Худа» с волнами всегда оставались сложными. В принципе, считалось, что линейный крейсер обладает хорошей мореходностью, несмотря на свою 1,2-метровую перегрузку по сравнению с проектом. Действительно, огромный корпус способствовал сохранению приличных ходовых качеств даже в шторм; снижение хода из соображений



**«Худ» на полном ходу, 1924г.**

безопасности не требовалось и не практиковалось. Хуже обстояли дела с заливанием волнами: мореходный в целом «Худ» заслужил репутацию «мокрого» корабля. И не зря, хотя его разные части на сильной волне находились в сильно различных условиях. Высокий полубак почти всегда оставался сухим, кроме тех моментов, когда крейсер буквально «вспахивал» носом мощную волну. (Его очень длинный и перегруженный корпус очень плохо всходил на волны, предпочитая прорезать их.) Выходя из волны он буквально изгибался и вибрировал. Как образно заметил один из служивших на нем моряков, «и тогда он трясся, как кусок желе».

Такая специфика погружения в волну приводила к весьма неожиданным последствиям. Например, для посетителей корабельных галюнов. Опытные моряки, хорошо чувствующие ритм качки, в момент, когда линейный крейсер проваливался вниз, спешно знали, что вместе с водой, доходящей до этих укромных местечек, можно легко получить снизу «за-



**«Худ» во время испытаний полным ходом после ремонта повреждений в 1936 г. Носовые башни развернуты в корму для снижения воздействия брызг на мостик**

ряд» совсем малопривлекательной субстанции. Впрочем, это не спасало помещение в целом: при выходе вода не успевала сливаться, и по полам галюнов и умывален широко разливалась морская волна, смешанная с содержимым канализации.

Самым неприятным местом на волнении оставался квартердек. Слишком низкий борт в районе обрыва полубака в совокупности со стремлением длинного корпуса зарываться не только носом, но и кормой, делал пребывание на палубе невыносимым, и крайне опасным, а во внутренних помещениях — как минимум некомфортабельным. В одном из походов в сильный шторм вода начала заливаться даже через «грибки» системы вентиляции и затопила кубрики унтер-офицеров, которым пришлось спасаться из своего «жилья» бегством. Не зря на флоте «Худ» в шутку произвели в ранг «самой большой в мире подводной лодки». При том с ростом водоизмещения и, соответственно, осадки, проблемы «мокрого корабля» только усиливались.

Тем не менее, «Худ» всегда оставался прекрасной устойчивой артиллерийской платформой. Не в малой степени это обуславливалось небольшой метацентрической высотой: известно, что излишняя остойчивость обычно приводит к появлению слишком «жесткой» и стремительной качки, сильно затрудняющей действия артиллерии. Для «Худа» с его проектной метацентрической высотой, равной 1,27 и 1,49 м при нормальном и полном водоизмещении изначально предполагалось не иметь никаких проблем с качкой; фактически же соответствующие значения оказались равными 0,99 м и 1,28 м, что было не вполне достаточно с точки зрения живучести, но делало крейсер очень устойчивой артиллерийской платформой.

Заметно хуже выглядели маневренные качества. В отличие от «Рипалса» и «Ринауна» с их очень малым диаметром циркуляции, более длинный «Худ» в этом отношении оказался неповоротливым. Время циркуляции на 14 узлах при полностью положенном на борт рулем (35 гр.) превышало 11 минут; при стандартном отводе руля на 15 градусов и скорости 20 узлов время увеличивалось до 11 минут 45 секунд. Не сильно лучше обстояло дело на полном ходу. При перекладке руля в положение 35 градусов (максимальное отклонение) циркуляция занимала 6 минут, при 15-градусной — чуть менее 8. Скорость при повороте из-за сопротивления воды значительно снижалась, особенно при отклонении пера руля на максимально допустимое значение, после первых 4 румбов она падала с 31 узла до 23-х, и уменьшалась до 19,8 — 19,5 узлов после поворота

на 8 румбов. При меньшем отклонении руля от нейтрального положения снижение скорости не было столь значительным; она равнялась 29 и 26,5 соответственно после поворота на 4 и 8 румбов при 15-градусной перекладке. Диаметр циркуляции в любом варианте оставался весьма значительным — около 1300 м.

Не слишком хорошими являлись и характеристики по разгону и торможению, что, впрочем, вовсе не удивительно для столь тяжелого корабля. Неудивительно, что у «Худа» возникали проблемы при учениях по уклонению от торпед; на его счастье, относительно краткая военная карьера не дала возможности проверить его маневренные качества на практике в боевых условиях.

### **Экипаж и обитаемость**

Численность экипажа последнего линейного крейсера оставалось несколько «вещью в себе» ввиду пусть небольших, но частых изменений в вооружении и оборудовании. В штатном расписании на момент вступления в строй указывалось 1397 человек, но на испытаниях на нем числилось свыше 1470. Однако вследствие экономии средств в 1920 — 1930 годы на борту обычно находился комплект мирного времени, насчитывающий около 1200 офицеров и матросов. В дальних походах это число увеличивалось на сотню-полторы. С наступлением военных дней экипаж был доведен до полной численности, оказавшейся примерно равной первоначальной, чуть больше 1400 человек, в основном за счет удаления средней артиллерии. В последнем походе в мае 1941 года на борту находилось 1418 моряков, в том числе 93 офицера (4 из них — из корпуса морской пехоты), 1157 унтер-офицеров и рядовых Ройял Нейви, 161 морской пехотинец и 7 прикомандированных гражданских лиц. В числе команды имелось несколько представителей других флотов доминионов Британской империи, а также моряки из Франции и Польши. С другой стороны, немало людей осталось на берегу в отпусках, госпиталях, на учебных курсах, и им не всегда вовремя находилась замена.

Единого отношения к условиям обитания экипажа «Худа» нет. В принципе, этим условиям при проектировании придавалось большое значение. Но в те времена служба на любых кораблях оставалась тяжелым трудом в стесненных помещениях. Поэтому в воспоминаниях встречаются упоминания слабого освещения, недостаточной вентиляции и других недостатков. Однако все эти качества были выше, чем на прочих единицах Королевского ВМФ и подавляющего большинства других фло-

тов мира. Кубрики «Худа» славились своей просторностью, относительной, конечно. Значительно лучше приходилось офицерам; пожалуй, единственной «большой проблемой» стало то, что их уже нельзя было по традиции усадить за один стол по причине большого числа. В обширной кают-компании им пришлось разделить на 4 «команды» со своими отдельными столами. Все офицеры имели одноместные каюты, пусть и небольшие. А вот помещения командира и адмирала можно назвать просто роскошными.

Крейсер был очень неплохо оборудован «точками», в которых всегда ощущается недостаток: гальюнами, умывальнями и душевыми. Что до питания, то в Ройял Нейви на нем старались не экономить. На корабле имелись все условия для приготовления горячей пищи на полторы тысячи человек, включая два больших камбуза для команды и собственную пекарню, способную испечь за одну загрузку около 120 кг хлебных изделий. Типичный завтрак включал 150 кг помидоров, 300 кг хлеба, 35 кг масла и 4 больших ящика бекона. Не оказались обойденными и другие нужды. Последний линейный крейсер оказался одним из немногих кораблей, имевших собственную церковь со специальным помещением.

В конце концов, в столь редкое свободное время моряки могли заняться променадом: три круга по палубе обеспечивали пробежку длиной в милю.

Что касается вентиляции, то она выглядела весьма продуманной и развитой. В камбузах, гальюнах, душевых, прачечных и других служебных помещениях «с запахами» установили вытяжные вентиляторы с отводом воздуха непосредственно наружу. Жилые помещения экипажа, как правило, вентилировались воздухом через систему кондиционирования с нагнетательными электровентиляторами, при необходимости подогреваемым паровыми калориферами. Заборные устройства в виде традиционных «грибков» устанавливались по возможности как можно выше над палубами, чтобы избежать заливания водой в плохую погоду, но как мы уже знаем, не всегда успешно. Размер отверстий втяжной вентиляции рассчитали таким образом, чтобы избежать сквозняков в результате нежелательной сильной тяги. То, что несомненные усилия инженеров не увенчались полным успехом, свидетельствует не о недостатке внимания, а о невозможности в то время рассчитать результат движения в очень сложной системе помещений огромного корабля. Надо сказать, что проблемы такого рода не всегда удается до конца решать и в наше время мощных ЭВМ.

## Модернизации

### В час по чайной ложке

Говоря о «Худе», обычно обращают внимание на то, что последний линейный крейсер за 20 лет службы практически не подвергался модернизации. Это не вполне верно. На самом деле, его модернизировали очень часто, практически каждый год. Другое дело, что работы обычно производились в ходе текущих и профилактических ремонтов и носили весьма поверхностный характер. Зачастую вся «модернизация» состояла в переносе пары прожекторов или небольших изменений мостиков и надстроек. Некоторые подробности упомянуты в описании службы корабля, а здесь приводится краткая сводка проведенных работ.

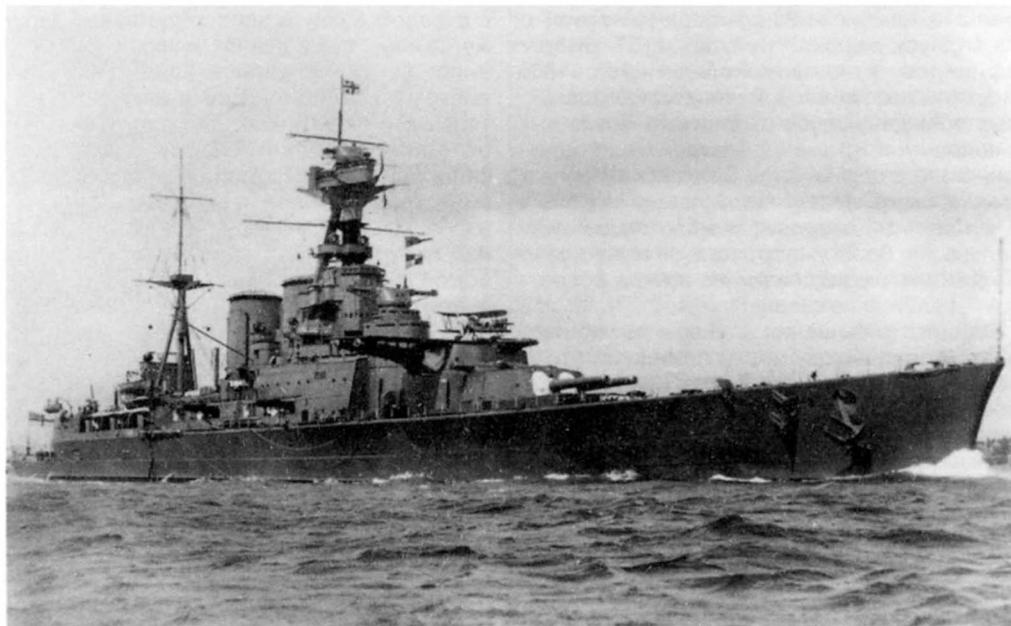
Первая модернизация состоялась еще в январе 1920 года, хотя ее точнее называть достройкой. На топе фок-мачты появился недостающий дальномер, а на крышах башен «В» и «Х» — взлетные платформы для легких колесных самолетов.

В 1920 году «Худ» прошёл сразу 2 небольших перестройки в Розайте: вначале очень короткую в мае, а затем более продолжительную, сроком в месяц, в сентябре — октябре. В ходе работ ограждение компасной платформы подняли на 1,5 м, убрав частично закрывавшую ее сверху крышу и намертво закрепив окна. Внутри оборудовали столик для карт, хотя работать на нем теперь можно было только в хорошую погоду. Командир и сигнальщики лишились своих помещений на переднем мостике, которые отдали во владение радистов с их аппаратурой.

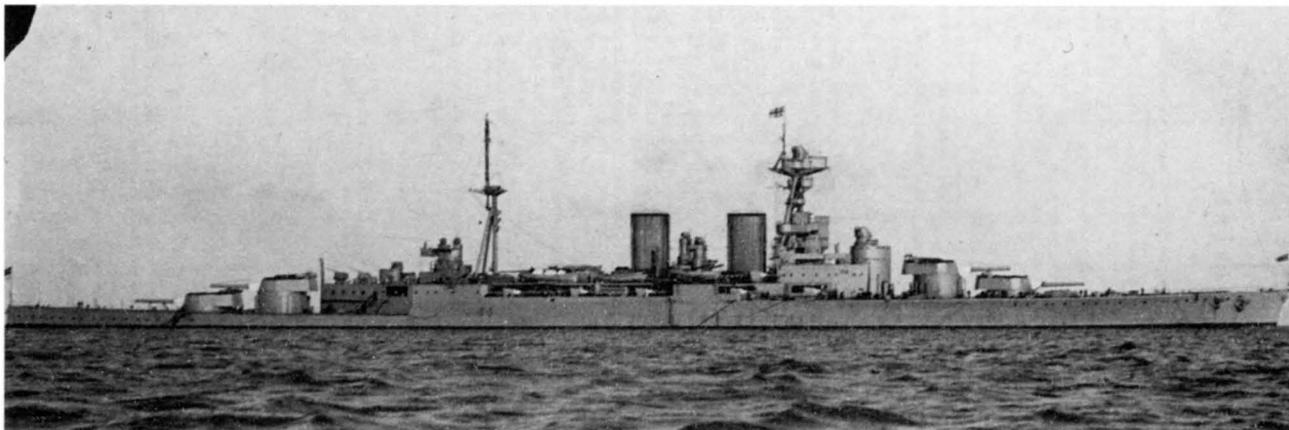
С конца 1920 года по август 1921 года крейсер прошел две месячные модернизации (в декабре 1920 — январе 1921 и в июне — июле 1921 года), в ходе которых значительно изменилась конструкция переднего мостика, штурманские помещения которого вполне закономерно вновь обрели крышу и окна и стали полностью закрытыми. Одновременно на переднем мостике установили 2,4-м дальномер, заменивший гироскопический репетир компаса. Дальномер с большей базой (4,6-м) получил пост управления торпедной стрельбой. С сигнального мостика сняли 2 из 4 больших 91-см прожекторов. Их возвратили на место осенью 1923 года и окончательно убрали после возвращения из кругосветного путешествия в конце 1924 года.

В ходе этого ремонта, проведенного в Девонпорте в октябре — декабре 1924 года, 2 стоявших открыто на фор-марсе 2,7-м дальномера, обслуживавших 140-мм артиллерию, заменили на 3,6-метровые, разместив их в закрытых постах-башенках. Как уже было отмечено, с корабля вновь убрали два многострадальных прожектора, а также изменили конструкцию флагштока на передней мачте.

Год спустя, в ходе ремонта в Розайте, проходившего с ноября 1925 года по январь 1926 года, аналогичную модернизацию прошла система управления зенитным огнем. Расположенный на кормовой надстройке 2-м дальномер заменили более мощным 4,6-метровым. Для этого пришлось переместить в корму два 91-см



**«Худ» выходит из Портсмута. На башне «В» находится истребитель Фэйри «Флайкэтчер». 1925 — 1926 гг.**



«Худ», начало  
1920-х гг.

прожектора и расширить платформу для дальномера. Бочки с горючим для катеров заняли свое место на шлюпочной палубе, а количество их увеличили.

Еще через год, в ноябре — декабре 1927 года, в Девонпорте переделке подверглась часть мостиков и рубок, облепивших переднюю мачту. Два 61-см сигнальных прожектора переместили с адмиральского мостика на «этаж» ниже. Пост управления прожекторами над передним мостиком переделали в помещение для управления торпедной стрельбой, убрав при этом 2,4-м дальномер. Зато на крыше штурманской рубки разместили 2,7-м дальномер, использовавшийся для целей навигации. По бокам нарастили крылья мостика, выполнив их из тика. Предполагалось, что они облегчат управление кораблем в мирное время, а в случае войны будут быстро демонтированы. Очевидно в это же время у основания боевой рубки к помещению третьей радиорубки пристроили комнату для шифровальщиков, а уровнем выше появилась рубка для службы разведки.

#### Малая «большая перестройка»

С июня 1929 года по май 1931-го «Худ» проходил свою самую большую модерни-

зацию. Несмотря на изрядный объем работ, результаты её можно назвать весьма ограниченными. Они включали:

1. Увеличение емкости топливных цистерн на 720 т (до 4615 т) за счет изменения назначения некоторых помещений двойного дна по бокам от переднего котельного отделения и погребов башни «А». В помещениях по шпангоутам 21 — 23 оборудованы дополнительные танки для пресной воды.

2. Установку КДП системы управления зенитным огнём НАСС Mk.I на прожекторной площадке кормовой надстройки.

3. Размещение двух восьмиствольных 40-мм зенитных автомата «Пом-пом» Mk.VIII в установках Mk. V с силовым приводом по бокам от дымовых труб рядом с 9,8-м катерами. (В связи с этим пришлось изменить расположение спасательных катеров и шлюпок.) Погреба для них оборудовали в помещениях кладовок корабельных механиков, а ящики с патронами для первых выстрелов — под самими установками на палубе полубака. 2 поста управления огнём этих зенитных автоматов с двумя 2,74 м дальномерами расположились в задней части фор-марса.

4. Полное изменение корабельного авиаоборудования. С крыши орудийной баш-

«Худ» в 1931 г.





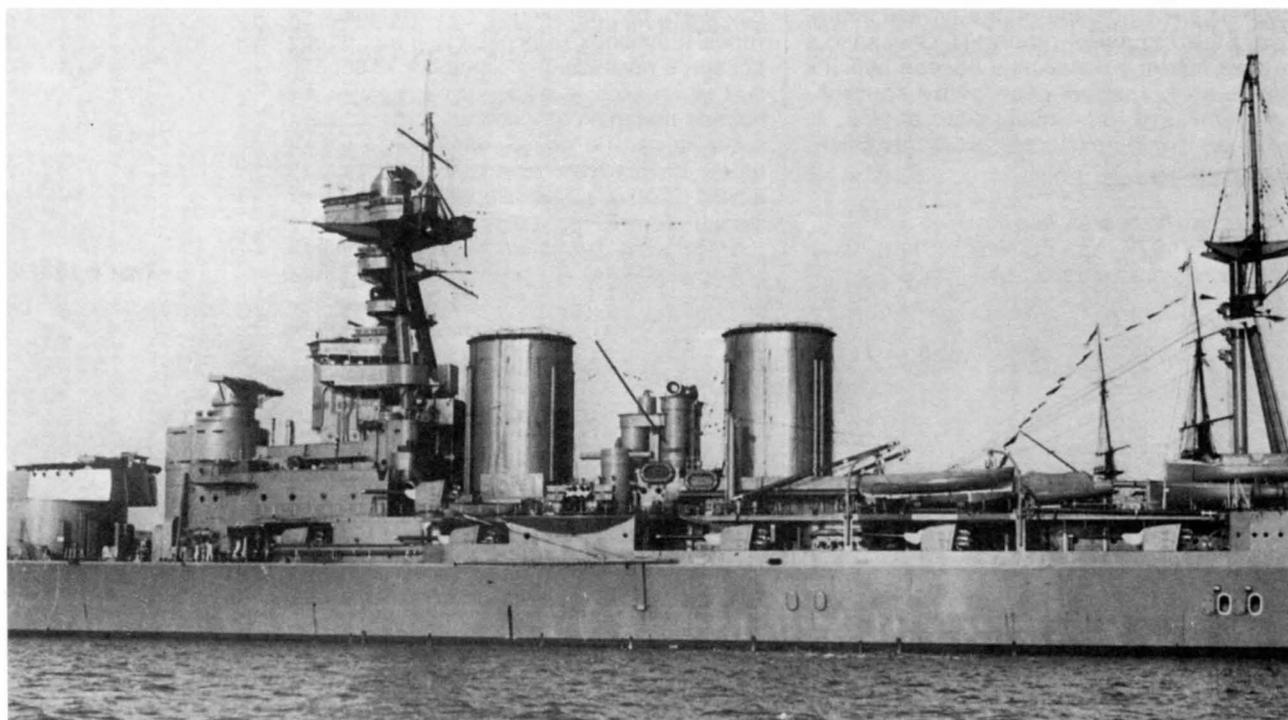
**Линейный крейсер  
«Худ» после оконча-  
ния двухгодичной  
модернизации. Июнь  
1931 г., Портмут**

ни «Х» снята платформа для запуска колёсных самолётов. На четвердеке установлена поворотная катапульта типа F-IVH, а в самой корме — кран для подъёма гидросамолёта и сбрасываемый в боевой обстановке 300-галонный бак с авиатопливом. В бывших помещениях для хранения боеприпасов к стрелковому оружию оборудовали бомбовой погреб, а патроны к винтовкам переместили в нижние помещения.

5. Надводные торпедные аппараты и находящиеся около них запасные торпеды получили броневую противоосколочную защиту в виде стальных «ящиков».

Кроме того, очередной значительной перестройке подверглись рубки и мостики. Станция передачи данных для стрельбы главного калибра стала газонепроницаемой. (В то время газовые атаки считались большой опасностью даже на море.) Пост управления торпедной стрельбой переоборудовали в нижнюю штурманскую рубку; выше, в задней части адмиральского мостика появилась аналогичная верхняя рубка. Зато корабль лишился радиорубки и рубки флагманского штурмана, располагавшиеся на том же адмиральском мостике, которые заменили на ходовую рубку штурмана корабля и резервный

**«Худ», сентябрь  
1933 г.**



пост управления кораблем. В передней части сигнального мостика оборудовали закрытые помещения для сигнальщиков. 61-см сигнальные прожекторы переместили еще раз, с платформы боевой рубки на сигнальный мостик.

Значительно изменилось радиооборудование, доведенное до современного уровня. Для передачи данных центральной наводки установили коротковолновую радиостанцию типа «31» в рубке, располагавшейся на площадке, прилегающей к посту системы передачи данных. Её антенна протянулась между сигнальным мостиком и фор-марсом. Кроме того, «Худ» получил коротковолновую радиостанцию ближнего действия типа «71» (её антенны натянули позади второй дымовой трубы) и средневолновую радиостанцию типа «363». Наконец, крейсер получил новую параванную систему с кранами для подъема и установки позади башни «А».

Следующая модернизация (во время ремонта 21 марта — 20 июня 1932 года в Портсмуте) состояла в демонтаже авиаоборудования с квартердека и 3,7-м дальномеров с топа фок-мачты.

Через год там же, в Портсмуте, в передней части сигнального мостика смонтировали пару платформ для счетверенных 12,7-мм зенитных пулеметов. Сами пулеметы установили в сентябре — декабре того же 1933 года. Тогда же сняли последнюю взлетную платформу для колесных самолетов с крыши башни «В».

Во время следующего текущего ремонта на той же верфи в августе — сентябре 1934 года КДП 140-мм орудий установили на сигнальной палубе. Их место заняли посты управления стрельбой 40-мм зенитных автоматов «Пом-пом», которым на их прежнем месте на топе фок-мачты сильно мешал дым из труб.

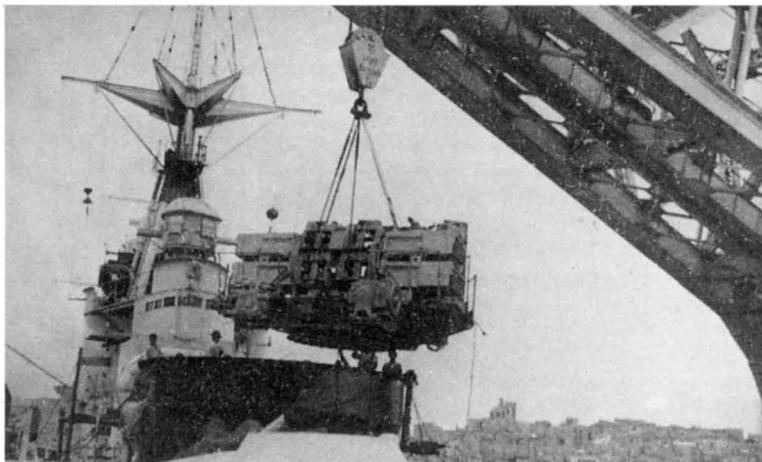
В ходе текущего ремонта, проводимого с 1 апреля по 13 мая 1935 года, установили второй пост управления стрельбой 40-мм зенитных автоматов с дальномером на марсе фок-мачты.

Новое место для КДП «пом-помов» оказалось также неудачным: дым продолжал мешать управлению стрельбой. Поэтому в ходе следующего ремонта с 26 июня по 10 октября 1936 года посты перенесли с фор-марса в заднюю часть переднего мостика. Поверх компасной площадки оборудовали дополнительный наблюдательный пост ПВО, прикрытый стальными экранами. Тогда же с передней мачты демонтировали прожекторную площадку с двумя 91-см прожекторами. Коротковолновую радиостанцию типа «31» заменили более совершенной радиостанцией типа «75-VH», антенна которой протянулась между фор-марсом и краспицей той же мачты.

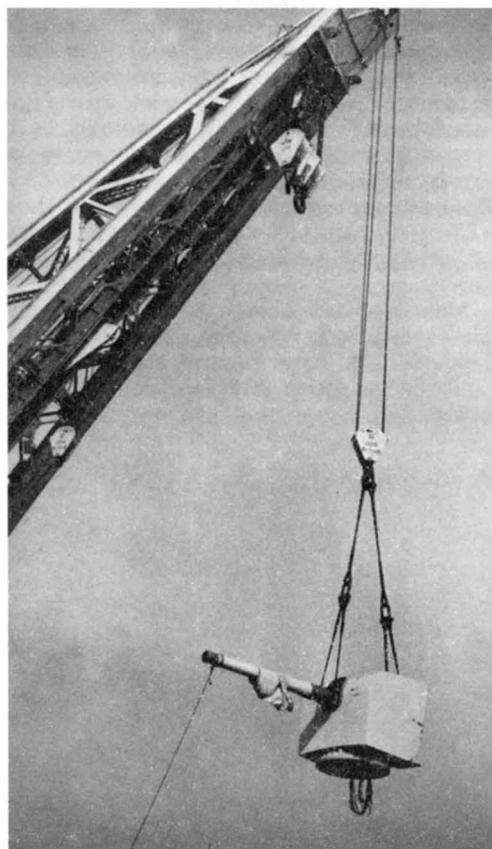
Модернизация осени 1937 года (8 ноября — 16 декабря) проходила на верфи на Мальте. Она представляла собой прежде всего дальнейшее усиление зенитного вооружения. В средней части шелтердека

*Линейный крейсер  
«Худ» в Портланде,  
сентябрь 1935 г.*





**В ходе модернизации 1937 г. на Мальте на «Худ» смонтировали третий «Пом-пом» (вверху). Годом позже на той же верфи с линейного крейсера сняли 140-мм орудия со спардека (справа)**



разместили два одиночных 102-мм зенитных орудия модели Mk.V в установках Mk. IV. Кормовой пост управления торпедной стрельбой сняли и вместо него разместили боезапас для 40-мм «пом-пома», сместив новое помещение несколько вправо от диаметральной плоскости. На нём, как на основании, расположился сам восьмиствольный 40-мм зенитный автомат Mk. VI. Для того, чтобы обеспечить ему большие углы обстрела, крепления антенн второй радиорубки перенесли дальше в

корму. По бокам от кормовой надстройки на платформах установили 2 счетверенных 12,7-мм зенитных пулемёта. С поста управления торпедной стрельбой сняли 3,7-м дальномер. Наконец, из носовой части корабля убрали бесполезные подводные торпедные аппараты, а их большие по объёму помещения разделили переборками для использования в качестве кладовок.

В мае — июне 1938 года там же на Мальте установили КДП управления стрельбой кормовых 40-мм зенитных автоматов. Два 140-мм орудия в передней части спардека сняли и заменили на пару 102-мм зенитных установок Mk. IV. Обновлению опять подверглось радиоборудование корабля.

С февраля по июнь 1939 года «Худ» проходил ремонт и модернизацию на верфи в Портсмуте. Вместо двух одинарных 102-мм зенитных орудий образца Mk.V в средней части шелтердека установили четыре спаренных установки такого же калибра образца Mk.XVI (по две с каждого борта). Для управления огнем зенитной артиллерии добавили два директора HACS Mk III с 4,6-м дальномерами, разместив их на сигнальном мостике. Сам мостик расширили и продлили назад, в корму. На краспике передней мачты появилось помещение для высокочастотного радиопеленгатора типа FH-3, антенну которого установили на брам-стенге грот-мачты.

Изменился и состав прожекторного оборудования. 61-см сигнальные прожекторы заменили на меньшие по размеру, но более мощные 51-см. Также добавили четыре новых прожектора диаметром 112 см: 2 на специально сооруженной платформе позади задней дымовой трубы и 2 на платформе в передней части кормовой надстройки.

В июле и августе того же года началась «вторая серия» этой модернизации. Были демонтированы все оставшиеся одиночные 102-мм установки и передние 140-мм орудия на шелтердеке. Устаревший задний КДП для зениток HACS Mk I заменили на более совершенный Mk III, тем самым унифицировав систему управления 102-мм орудиями ПВО. Оставшиеся 91-см прожекторы сняли, причем пару на задней надстройке заменили на новые 112-см, которых стало всего 6. Заодно сняли ненужные прожекторные башенки в средней части корпуса около помещения средневолнового радиопеленгатора. В передней части адмиральского мостика надстроили небольшую платформу. Кроме того, несколько улучшили разделение на водонепроницаемые отсеки в кормовой части корпуса на уровне главной палубы.

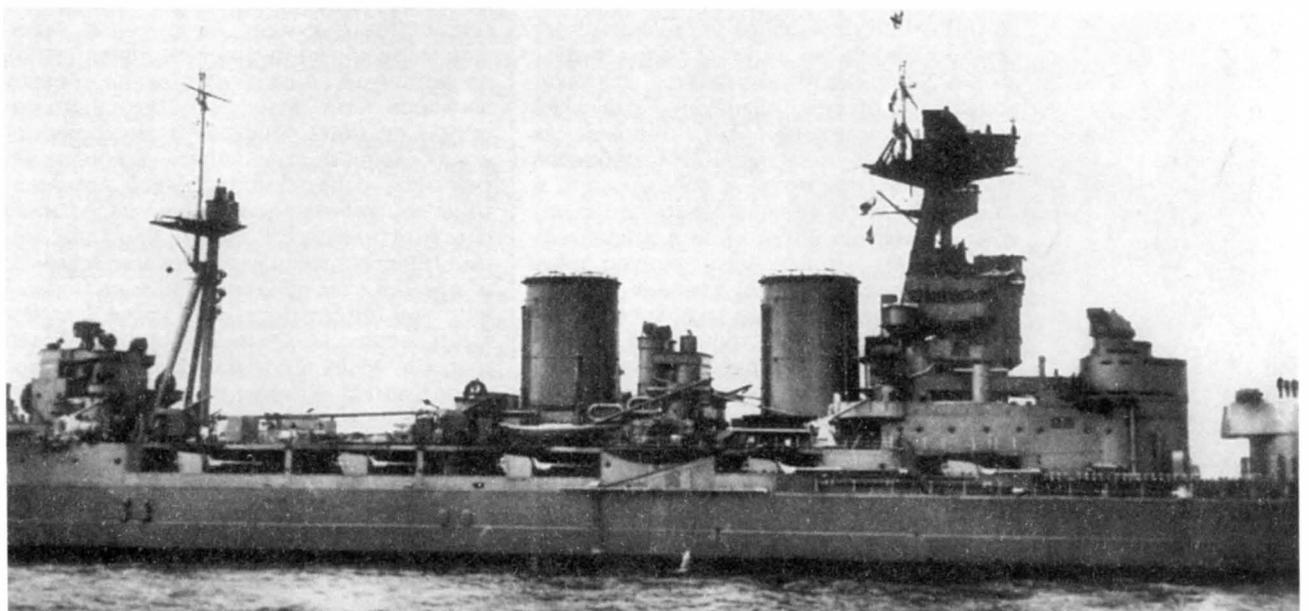
Даже во время войны «Худ» успел пройти две модернизации. Первая из них

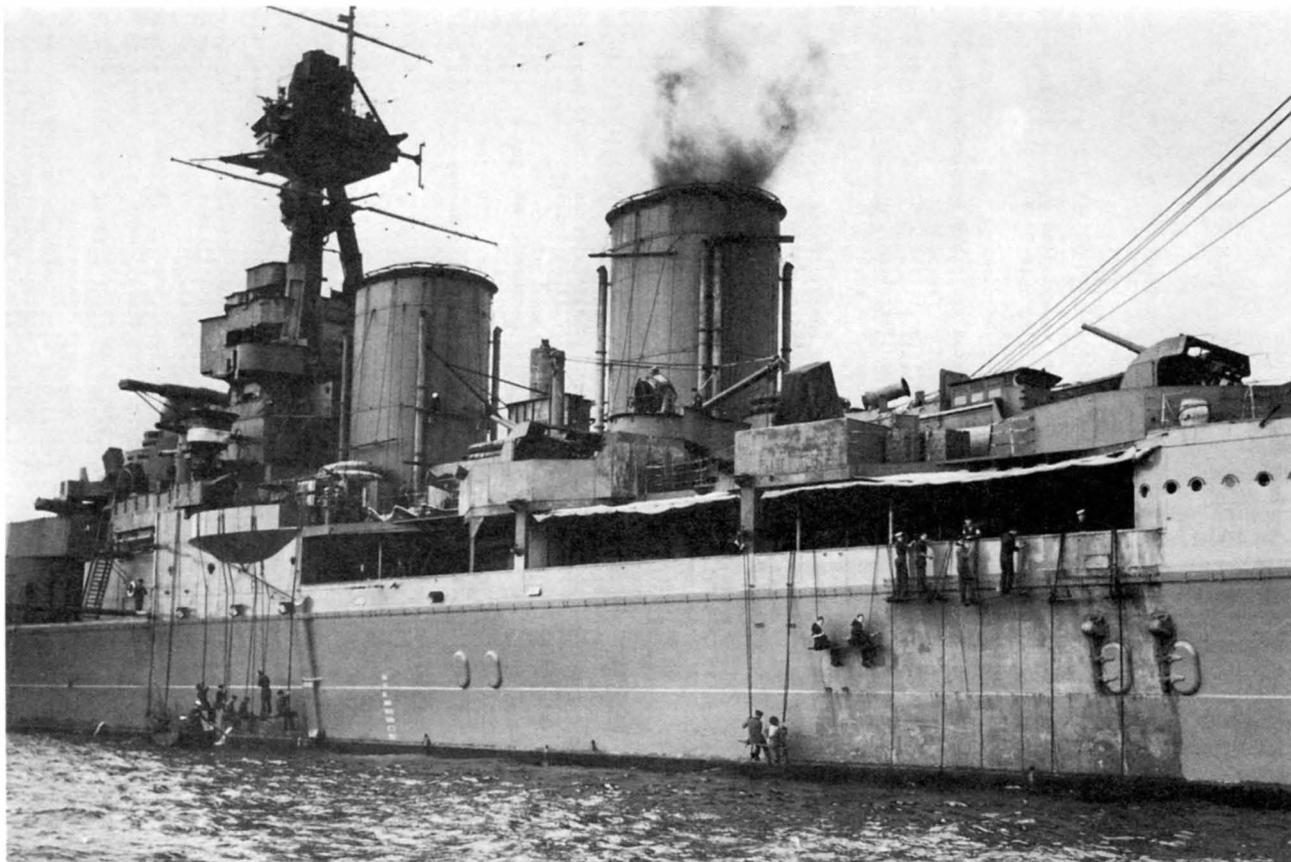


*Линейный крейсер  
«Худ», август 1939 г.  
(слева и внизу)*

прошла там же, в Портсмуте в марте — мае 1940 года. Крейсер полностью лишился своей старой 140-мм артиллерии, включая ее СУАО и систему подачи боезапаса. Дальнометы, ранее обслуживавшие средний калибр, стали использовать при стрельбе торпедами, а бывшие торпедные приборы демонтировали. Вместо удаленных 140-миллиметровок установили три 102-мм спарки Mk XIX и четыре злополучные ракетные установки UP. Всё это хозяйство расположилось на шелтердеке, а пятая «коробка» UP появилась на крыше башни «В». Замена подверглись и кранцы первых выстрелов для 102-мм зениток; их заменили на новые ящики «легкого» типа. В итоге шелтердек стал изрядно загроможденным зенитками, ракетными установками и их боезапасом. Значительной переделке подверглись и погреба. Ранее отдельные снарядные и зарядные храни-

лища вспомогательной артиллерии переоборудовали в патронные погреба для универсальных орудий. Та же участь постигла бывшее хранилище патронов к стрелковому оружию и салютным пушкам. Вокруг всех зениток и автоматов установили кольцевые противоосколочные выгородки, которые, как выяснилось к тому времени, благотворно влияли на моральное состояние прислуги орудий, хотя не всегда могли защитить даже от обстрела из пулеметов ружейного калибра. Напротив, вырезы для убранных 140-миллиметровок заварили стальными листами. КДП вспомогательного калибра переоборудовали в резервные посты управления огнем универсальной артиллерии (главными оставались директоры НАС). С крыши компасной рубки убрали навигационные дальнометы; такая же участь постигла резервный кормовой якорь.





**«Худ» в Скапа Флоу,  
октябрь 1940 г.**

Последняя модернизация линейного крейсера состоялась совсем незадолго до его гибели. Она проходила в Розайте с 16 января по 15 марта 1941 года и коснулась прежде всего радио- и радиолокационного оборудования. На верхнем КДП появились антенны артиллерийской РЛС типа 284. На топе грот-мачты установили приемно-передающую антенну радиолокатора типа 279М. Часто указывается, что установка РЛС общего назначения так и не была осуществлена. Эти утверждения связаны с тем, что марка 279М требовала двух антенн, приемной и передающей, и на «Худе» установили только передающую. Однако из документов Адмиралтейства следует, что линейный крейсер получил модифицированный вариант 279М с единой антенной. Кроме того, с передней мачты демонтировали торпедный наблюдательный пост, а с задней — антенну высокочастотного пеленгатора. Окончательным штрихом стало изменение состава корабельных плавсредств.

#### **Главное событие, которого не было**

Все описанные выше полумеры не могли заткнуть все «дыры» в оборудовании и защите линейного крейсера, связанные как с его давним исходным проектом, так

и вызванные долгой эксплуатацией. Между тем, «Худ» продолжал оставаться потенциально мощной боевой единицей, тем более с учетом острого дефицита в новых линейных кораблях, к постройке которых Британия, как и большинство ее соперников, приступила только в конце 30-х годов. Поэтому идея «настоящей» большой модернизации (по сути дела, полной перестройки) ценного корабля по образцу линкоров типа «Куин Элизабет» или «Ринауна» по мере обострения международной обстановки становилась всё более актуальной. В декабре 1938 года Адмиралтейство включило в план разработку соответствующего проекта. Впрочем, меры ограничивались только разговорами. В марте уже следующего, 1939 года Первый Морской Лорд адмирал Р.Бэкхаус в своем выступлении на Совете Адмиралтейства говорил: «Если кораблю («Худу») предстоит оставаться в строю еще 15 лет, что отнюдь не исключено, неизбежно придется вывести его из строя для капитального ремонта механизмов. Впоследствии придется сильно сожалеть, если одновременно не будут осуществлены действительно важные меры». (Имелась в виду полная перестройка.) Бэкхаус предложил, чтобы работы начались сразу после завершения

модернизации линейного корабля «Куин Элизабет».

Теперь план принял более четкие очертания. Работы предполагались очень обширными; они включали полную замену главных и вспомогательных механизмов, удаление всех оставшихся 140-мм и 102-мм орудий с заменой на 16 универсальных 133-мм орудий в спаренных установках, разработанных для крейсеров типа «Дидо» и линейных кораблей «Кинг Джордж V». Кроме того, удалению подлежали все мало полезные 12,7-мм пулеметы и совсем бесполезные торпедные аппараты, а число восьмиствольных «помпов» увеличивалось до 6.

Полной переделке подлежали надстройки и оборудование верхней палубы. «Худ» лишился бы огромной и тяжелой боевой рубки вместе со всей структурой фокмачты, основательно обросшей мостиками и платформами. Их место должна была занять башенноподобная надстройка с легкой броневой защитой по типу «Ринауна» или «Кинг Джорджа», где сосредоточивалось бы всё управление кораблем и его боевыми средствами. В середине корпуса предполагалось разместить авиаоборудование (наконец-то!), включающее поперечную катапульту «D-III-N», ангара на 2 или даже 4 гидросамолета и прочих устройств по типу того же «Кинг Джорджа». В итоге «Худ» обрел бы вполне современные вооружение и внешний вид.

Не менее существенным являлось и предполагаемое изменение защитных элементов. Из булей предполагалось удалить пресловутые полые трубы, а саму конструкцию продлить вверх, что позволило бы улучшить сильно понизившуюся остойчивость и создать дополнительный рубеж защиты перед броневым поясом. (Именно так модернизировали японцы свои старые линейные корабли типов «Нагато», «Исэ» и «Фусо».)

Наибольшую проблему представляла сама броневая защита. Безусловной «жертвой» являлся самый верхний 127-мм броневой пояс, который к тому времени стал полным анахронизмом. Его удаление позволяло решить сразу несколько проблем: разгрузить корабль от «верхнего» веса, увеличить остойчивость, и задействовать освободившуюся нагрузку (а возможно, и сами плиты) для усиления расположенной ниже брони. Здесь имелось несколько вариантов: первый включал увеличение высоты 305-мм пояса до верхней палубы, т.е. до верха бывшего второго 178-мм пояса; одновременно толщина самой верхней палубы возрастала до 102 мм над погребами и до 64 мм над машинными отделениями. В результате бронирование «Худа» обретало все черты,

соответствующие современным представлениям: высокий броневой пояс, закрытый сверху достаточно толстой бронепалубой. Защита погребов внизу оставалась дополнительным «бонусом»; в результате эти уязвимые места получали очень хорошее прикрытие от бомб и падающих под большим углом снарядов.

Другой вариант выглядел тоже вполне убедительно. 178-мм пояс сохранялся, но броневая палуба усиливалась до 127 мм в районе погребов и до 102 мм над турбинами. Сложно сказать, какой из вариантов является предпочтительным, но можно отметить, что ни один из них практически не улучшал защиту от тяжелых бронбойных снарядов, способных пробить 305-мм главный броневой пояс и скос броневой палубы. Также потенциальной угрозой оставались снаряды, «нырнувшие» под главный пояс. Иначе говоря, даже если бы полная перестройка была осуществлена, «Бисмарк» имел весьма похожие (пусть и малые) шансы попасть в него своим «золотым снарядом». Впрочем, справедливости ради, стоит отметить, что главный пояс примерно такой же толщины имели новейшие американские линкоры типов «Вашингтон», «Саут Дакота» и многократно хвалёная «Айова».

Наступившая война вновь сломала все планы большой модернизации «Худа». Линейный корабль оказался весьма востребованным и в своем исходном виде, а недостаток рабочих рук и материалов заставлял откладывать предприятие в долгий ящик. Собственно, даже на бумаге не существовало реального разработанного проекта и перечня работ. Однако это не помешало любителям изобразить модернизированный «Худ», причем в нескольких вариантах, не только со 133-миллиметровками по типу новых линкоров, но и с двадцатью 114-мм универсальными орудиями, как на «Ринауне» и тройке наиболее глубоко модифицированных линейных кораблей типа «Куин Элизабет». Хотя такой вариант в начале 1939 года не рассматривался, в 1941-м он стал вполне вероятным. 133-м пушек не хватало; их заменяли в качестве временного вооружения на 114-мм даже на новых строящихся крейсерах. Впрочем, 114-миллиметровый вспомогательный калибр с точки зрения эффективности против авиации оказался даже более предпочтительным, так что «Худ» от такой замены мог бы только выиграть. В итоге Управление кораблестроения готовилось приступить к разработке детального проекта в начале июня 1941 года, но его усилия уже не понадобились — объект модернизации к тому времени покоился на дне Датского пролива.

# ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

## Символ империи

«Худу» повезло со службой в мирное время. В течение 19 лет самый большой военный корабль мира много плавал по всему миру, являя собой витрину мощи Британской империи. Несмотря на активное использование, он всё время оставался в хорошем техническом состоянии, обходясь без каких-либо серьезных аварий и происшествий. Правда, ему не удалось избежать многочисленных профилактических ремонтов, как правило, сопрягавшихся с очень ограниченными по объему модернизациями.

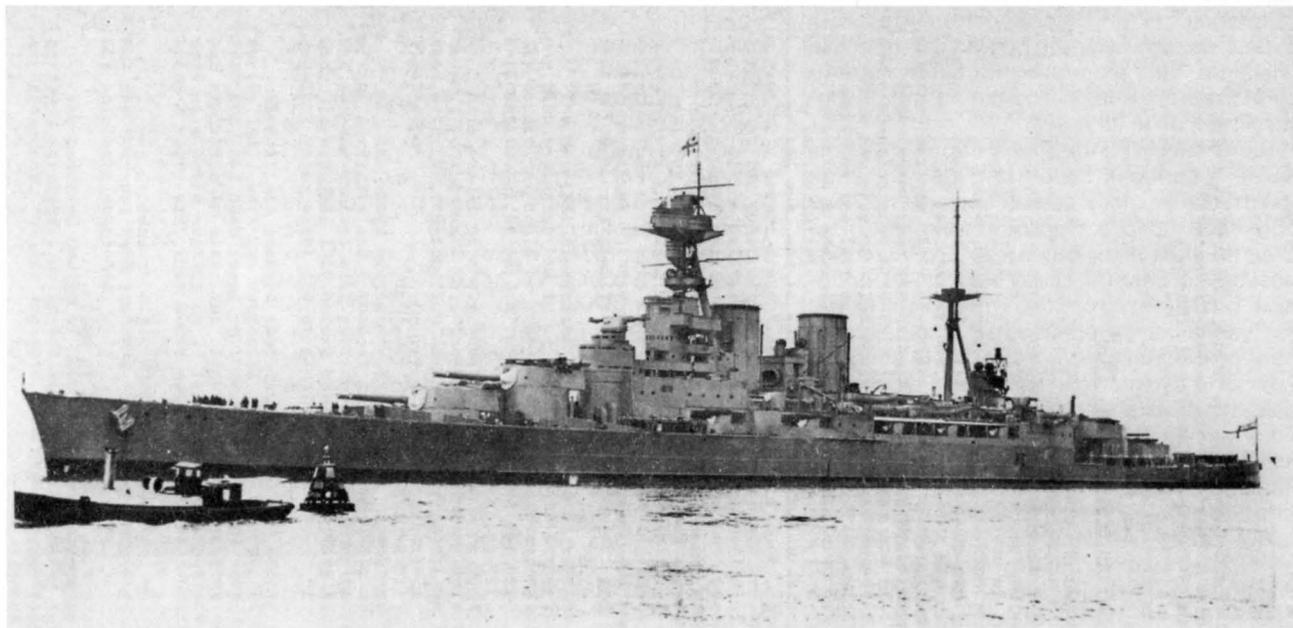
Первые 10 лет служба «Худа» отличалась удивительной размеренностью и регулярностью. В начале каждого года он отправлялся в свой «весенний поход», проходивший, как правило, в теплых водах у берегов Пиренейского полуострова и в Средиземном море. Поход завершался к началу лета, затем крейсер проходил небольшой профилактический ремонт, по окончании которого начиналась летняя работа, как правило в отечественных водах. Чаще всего он завершался вторым профилактическим ремонтом в конце лета. Осень и начало зимы проходили в учениях и маневрах, как правило, в куда более тяжелых условиях Северного моря, причем чаще всего у берегов Шотландии и северной Англии. Наконец с размеренностью часового механизма в течение десяти лет линейный крейсер в конце года оказывался в своем «гнезде» — Девонпор-

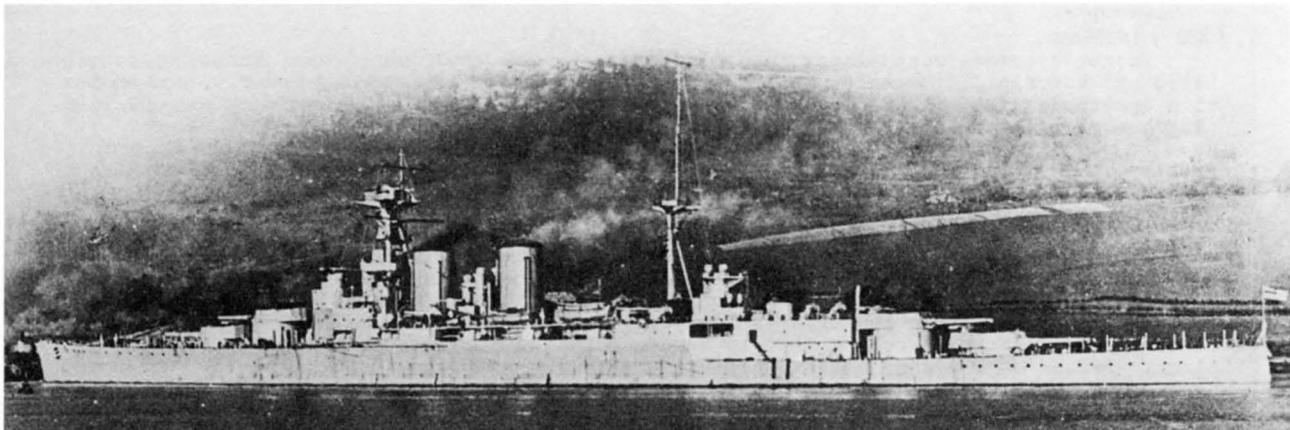
те, где проходил ежегодный ремонт и мелкие модернизации. Там, в своих казармах, его команда встречала Рождество и Новый Год.

Излишне говорить, что он все время оставался флагманским кораблем. В результате подписания Вашингтонского соглашения об ограничении военно-морских вооружений британский флот заметно сократился. В его составе осталось всего 4 действующих линейных крейсера: «Худ», «Рипалс», «Ринаун» и «Тайгер», теперь объединенные в единственную эскадру бывшего Град-Флита, преобразованного в Атлантический. Командование эскадрой 18 мая 1920 года принял контр-адмирал сэр Роджер Кийз, первым из длинной череды поднявший свой флаг на «Худе», сменившим в почетной роли «Тайгер».

На следующий день линейный крейсер отбыл на юг Англии, в Плимут, где с 19 по 25 мая проходил небольшое дополнительное дооборудование. А всего через 4 дня он вышел из Портленда в первый зарубежный поход, «весенний круиз» в страны Скандинавии, возглавив отряд из линейного крейсера «Тайгер», лидера «Спенсер» и 8 эсминцев. Помимо традиционного визита вежливости, этот поход преследовал и политическую цель: продемонстрировать готовность Британии при необходимости выступить на стороне Прибалтийских республик, которым, как считали англичане, «угрожали боль-

*«Худ» под флагом контр-адмирала Роджера Кийза, Девонпорт, 1920 г.*





**«Худ», начало  
1920-х гг.**

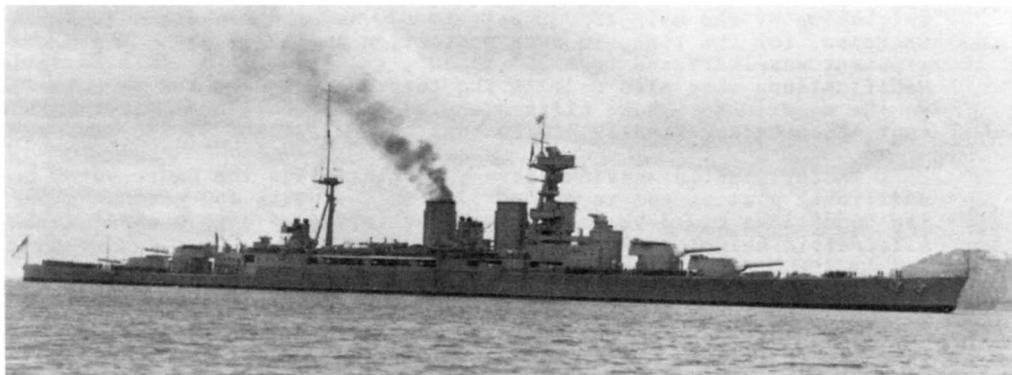
шевики». В Швеции, Дании и Норвегии с визитом на борту «Худа» побывали короли этих стран, Густав V, Христиан и Хаакон, не отказавшие себе в удовольствии ознакомиться с самым современным и самым большим кораблем. Первым высоким гостем на пути эскадры в Ревель стал король Швеции. Из-за большой осадки «Худ» не смог войти непосредственно в гавань Стокгольма; он стал на якорь в порту Нинасхамн, куда и прибыл для визита Густав V с наследником. Затем эскадра перешла в Ревель, поступив в распоряжение командующего британскими силами на Балтике контр-адмирала Уолтера Коуэна.

Пребывание в близости к российским берегам оказалось недолгим. В июне позиция Англии по отношению к правительству большевиков изменилась, и британскую эскадру отозвали из эстонских вод. На обратном пути на родину корабли Кийза нанесли визит в Христианию (Осло), где в течение двух дней 26 и 27 июня, принимали короля Хаакона. 3 июля «Худ» вернулся в Скапа-Флоу, затем перешёл в Розайт, где 5 августа вооруженные отряды с крейсера взойшли на борт интернированных германских линкоров «Гельголанд» и «Вестфален». До 6 сентября флагман эскадры совершил несколько небольших переходов в отечественных водах, после чего встал у стенки базы ВМФ в Девонпорте. Там на нем в течение месяца проводилась первая небольшая модернизация. Следующие 2 месяца корабль провел в Портланде, практически не покидая порта. 4 декабря он перешёл в Девонпорт, где работы продолжились. Во время модернизации заметно изменилась конструкция переднего мостика, а в корме под прожекторной площадкой установили дополнительный пост управления этими осветительными приборами. Работы завершились уже в новом, 1921 году, 6 января.

Первый «весенний круз» 1921 года оказался весьма приятным: «Худ» послали

в Испанию. По дороге в Гибралтар 23 января его посетил король Испании Альфонсо XIII. Проведя приятную весну под южным солнцем, крейсер вернулся в Девонпорт 21 марта. В последний день месяца на его борту произошла двойная замена: место Кийза занял контр-адмирал Уолтер Коуэн, а командиром стал кэптен Джеффри Макуорт. Так по стечению обстоятельств на «Худе» оказались сразу два «дракона» — известных всему флоту ревнителя строгой, даже жесткой дисциплины, адмирал и командир. Последующие 2 года служившим на флагманском корабле эскадры матросам, да и офицерам, приходилось несладко. Старослужащие считали потом это время самым плохим за всю карьеру, и свою, и «Худа». Когда в начале апреля из экипажа набирали 3 больших команды для работы на берегу для ликвидации последствий забастовок в угольной промышленности и на транспорте, моряки предпочитали попасть туда и работать в шахтах, нежели «драить медяшку», стирать ладони в бесконечных шлюпочных упражнениях и ходить по струнке на борту крейсера.

Служба его между тем продолжалась. В середине июля состоялись непродолжительные маневры в составе Атлантического флота, после чего в конце месяца крейсер встал на небольшую модернизацию в Девонпорте. Вновь, уже во второй раз, переделке подвергся передний мостик, который сделали полностью закрытым и установили на нём 2,4-м дальномер. Ещё один дальномер с базой 4,6 м получил пост управления торпедной стрельбой, а с сигнального мостика сняли два из четырех 91-см прожекторов. Всю осень «Худ» провел на севере Британии, в Инвергордоне или Скапа-Флоу, иногда выходя на пробы механизмов и артиллерийские учения. В октябре Макуорт мог быть вполне доволен итогами своей муштры: экипажи худовских шлюпок выиграли все главные флотские соревнования,



собрал неплохую коллекцию самых престижных кубков.

После зимней стоянки в Девонпорте в январе 1922 года «Худ» повторил весенний поход предыдущего года, отправившись в бискайские воды, зашёл в Гибралтар, а затем перешёл в Средиземное море. Приятные небольшие переходы между испанскими портами в марте завершились 15 — 22 марта учениями в Гибралтаре, в ходе которых отработывалась даже высадка десанта морской пехоты. Покончив с тренировками, крейсер взял курс на Виго вместе с «Рипалсом», «Ринауном» и линкорами «Уорспайт» и «Вэлиент», временно прикомандированными к эскадре линейных крейсеров. Воспользовавшись удобным случаем, «Худ» и «Рипалс» провели торпедные учения, используя в качестве учебных целей линейные корабли. Аналогичные упражнения были продолжены на пути в Плимут 8 — 10 апреля. В последний день учений «Худ» получил два вполне реальных попадания торпед, конечно же, учебных, без заряда. Его подводная защита выдержала это «детское» испытание с успехом, получив лишь незначительные повреждения практически без течи. В том же походе испытания на полную мощность подверглись механизмы крейсера. Пока без проблем: по числу оборотов скорость соответствовала 31,5 — 32 узлам.

Прибыв в Плимут, «Худ» тут же проследовал на север, в Розайт, где 17 апреля стал в док № 2. Матросам-северянам повезло: их отпустили в двухнедельный отпуск, тогда как оставшиеся занялись не слишком приятными работами по очистке корпуса и его окраске. 8 мая корабль покинул док и 2 дня спустя прибыл в Девонпорт. Там отпуск получили обделенные члены команды. Довольно приятная стоянка на 2 дня, 20 и 21 июня, прервалась посещением наследника престола.

В конце июня «Худ» на несколько дней перешел в Веймут, проведя по дороге и на месте несколько учений в качестве мишени для подводных лодок. 30 июня около

Девонпорта состоялись практические стрельбы главным калибром. А 5 июля на стоянке в бухте Торбей его борт посетил король Соединенного Королевства Георг V.

Во второй половине 1922 года «Худ» впервые пересек Атлантику. Он вместе с «Рипалсом» образовал внушительный «конвой» для доставки в Рио-де-Жанейро делегации британского Королевского флота на церемонию празднования столетия со дня независимости Бразилии. Крейсера покинули Девонпорт и 20 августа вышли в открытый океан. По пути в Рио-де-Жанейро проводились ствольковые стрельбы и имитационная практика обоими калибрами, а также практические стрельбы зенитной артиллерией. Прошли и традиционные упражнения с торпедами, которым по-прежнему придавали значение, как важному виду оружия. 29 августа «Худ» впервые пересек экватор — с соответствующими традиционными церемониями. 3 сентября он бросил якорь в Рио-де-Жанейро. Следующие 10 дней были посвящены различным празднествам и церемониям. Моряки с линейных крейсеров приняли участие в «мини-Олимпиаде» с участием своих коллег из Бразилии, Аргентины, Мексики и США, а сводный батальон прошел торжественным маршем по городу, вызвав большой интерес у жителей. По ночам на кораблях включали иллюминацию. 9 сентября на борту «Худа» побывал президент Бразилии; в тот же день команды шлюпок крейсера, основательно натренированные под неусыпным присмотром кэптана Макурта, с триумфом выиграли международные гонки. Спустя 2 дня моряки «Худа» отличились и на суше, выиграв 8 из 15 призов в атлетических соревнованиях. Еще через двое суток вечером в заливе Ботафогу бразильцев ждала настоящая водяная феерия с иллюминацией. За зрелищем наблюдало множество народу. В общем, визит, как представительское мероприятие, полностью удался.

Затем корабли посетили Сантос и взяли курс на остров Тринидад в британской



Вест-Индии. Парады и празднества сменились буднями; учения следовали одно за другим — практические стрельбы из 381-мм, 140-мм и 102-мм орудий, выпуски торпед, дальномерная практика, заводка якорей различными методами. По пути домой в начале и середине октября линейные крейсера посетили Барбадос, Санта-Люсию и Доминику, а с 21 по 30 октября вновь не спеша пересекли Атлантический океан, направившись на Канарские острова. После недолгой стоянки в Лас-Пальмасе линейные крейсера вместо планировавшегося возвращения на родину взяли курс на Гибралтар. Причина заключалась в обострении обстановки в Турции из-за отречения султана. «Худу» пришлось задержаться в Гибралтаре почти на месяц; он вернулся в Девонпорт только 3 декабря.

После традиционной зимней стоянки 10 января «Худ» в составе Атлантического флота отправился в уже столь же традиционный «испанский круиз». По пути в Гибралтар прошли интенсивные тактические учения с участием линейных и легких сил. Здесь Макуорт опозорился: в отличие от муштровки команды на предмет атлетических упражнений, управление кораблем у него оказалось не на высоте. В ходе уклонения от торпедных атак его крейсер получил «попадания» и заслужил самую низкую оценку. Справедливости ради не стоит забывать о не слишком хорошей маневренности самого корабля. Неудивительно, что по прибытии на «Скалу» тренировка команды продолжилась с удвоенной силой. Дневная артиллерийская практика чередовалась с ночной, сменяясь торпедными учениями совместно с «Рипалсом» и стволиковыми стрельбами.

Ночью впервые отрабатывалась процедура ведения огня с применением для освещения целей как «боевого освещения» — прожекторов, так и осветительных снарядов.

1 февраля «Худ» с «Рипалсом» направились в Средиземное море, посетив испанские порты Малага, Картахена и Валенсия. После двухнедельного похода корабли возвратились в Гибралтар, оставаясь там и в бухте Ароза до конца месяца. 3 апреля эскадра вернулась в Девонпорт. «Худ» вновь направился в Розайт для постановки в «свой» док, где крейсер пробыл с 23 апреля до 11 мая. Затем ему пришлось вернуться в Девонпорт для небольшой модернизации и профилактического ремонта (с 15 мая по 20 июня).

15 июня на корабле сменилось начальство: командиром стал кэптен Джон Ин-Тёрн, а место Коуэна занял контр-адмирал Фредерик Филд. Уже под его флагом «Худ» 26 июня вместе со своим ставшим почти постоянным напарником «Рипалсом» отправился в поход в Скандинавию. Отряд посетил Христианию (Осло), где на борт флагмана взошли король Хаакон и королева Мод. 18 числа следующего месяца линейные крейсера возвратились в Портленд. После модернизации, занявшей ровно месяц, с 31 июля по 31 августа, в ходе которой с прожекторного мостика между дымовыми трубами сняли два передних 91-см прожектора, корабль провёл пару недель в Инвергордоне, а затем отправился в Розайт для докования. После двухнедельного пребывания в доке крейсер вновь отправился к ремонтному причалу в Девонпорте. Здесь крейсер находился по 27 ноября. За это время на его грот-мачте установили брам-стенгу,

**Контр-адмирал  
Фредерик Филд**

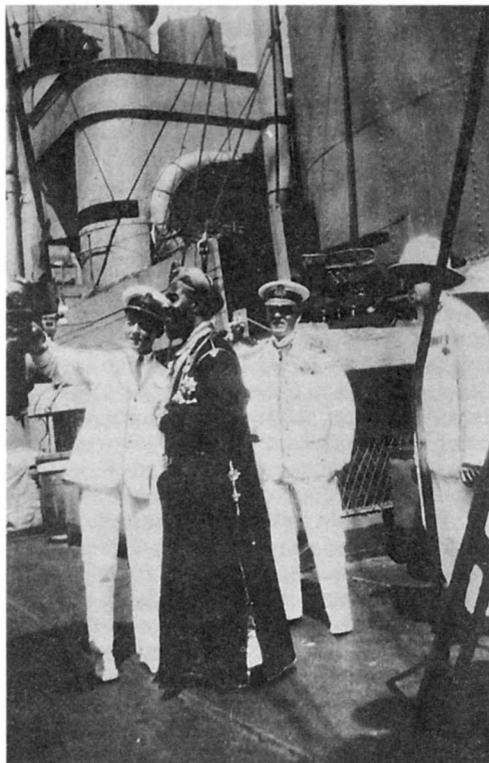




**Легкий крейсер «Дрэгон» входил в состав возглавляемой «Худом» Эскадры Особого Назначения**

а на крыше задней боевой рубки смонтировали крепления для радиоантенны дальнего действия.

«Худ» зачистил на верфи не зря. Ему предстояло стать флагманским кораблем Эскадры Особого Назначения, которая должна была отправиться в кругосветное путешествие по отдаленным владениям Британской империи. В ее состав вошли «Худ» и «Рипалс», 1-я эскадра лёгких крейсеров в составе «Дели» (флаг контр-адмирала Хьюберта Брэнда), «Даная», «Донтлес», «Дрэгон» и «Данедин». Общее командование осуществлял Ф.Филд, получивший по этому поводу чин вице-адмирала. Предполагалось, что плавание



**Занзибар. На борту «Худа» высокий гость — местный султан, которого сопровождают капитан Ин-Терн и вице-адмирал Филд**

продлится почти год. Поход являлся делом полностью политическим: «Владычица морей», год от года постепенно выпускавшая из рук свою «корону», хотела продемонстрировать свою морскую мощь и единство стран, входивших в состав Содружества наций, сообщества, постепенно заменявшего по смыслу традиционную Британскую империю. У имперского правительства все более росла необходимость наладить более тесные отношения с заморскими доминионами, попытавшись как можно больше вовлечь их в общие усилия, в том числе (и прежде всего) в отношении морской политики. Понятно, что для решения такой задачи весьма подходили наиболее сильные и импозантные корабли, а здесь «Худ» был вне всякой конкуренции. Будущему путешествию придавалось настолько большое значение, что ход подготовки к нему контролировал лично король Георг V.

Предприятие оказалось весьма успешным. 27 ноября эскадра покинула Девонпорт и взяла курс на первый пункт назначения — Фритаун в Сьерра-Леоне. Без каких-либо проблем корабли прошли 2800 миль, имея среднюю скорость около 10 узлов. Во Фритауне «Худ» принял 2050 т нефти, а кладовки пополнились почти двумя тоннами свежего мяса и 3700 кг овощей. После 5-дневной стоянки эскадра вышла в Кейптаун. Несмотря на чисто представительский характер миссии, на линейном крейсере не забывали о боевой подготовке. По пути «Худ» провел ствольные стрельбы главным калибром и практические — зенитным, а эскадра в целом участвовала в дневных и ночных маневрах с активным использованием боевых прожекторов. Постепенно средняя скорость увеличивалась, достигнув в конце перехода 16 узлов.

22 декабря отряд бросил якорь в Кейптауне, уйдя уже на 6060 миль от своего «дома» в Девонпорте. Как и во Фритауне, состоялись торжества с визитом генерал-губернатора Южной Африки и церемониальным маршем почти всей команды «Худа» (около 1200 человек!) по улицам города. Затем был открыт доступ публики на борт самого большого корабля мира, а его команда получила небольшой отпуск на берегу. В гостеприимном Кейптауне корабль встретил Рождество и Новый Год, после чего посетил Ист-Лондон и Дурбан. Не задержавшись там надолго, эскадра направилась вдоль восточного побережья Африки в Занзибар.

Отряд продолжал набирать скорость: следующий «скачок» в 2650 миль он преодолел за 6 суток. Пробыв почти столько же в островном порту и пополнив там за-

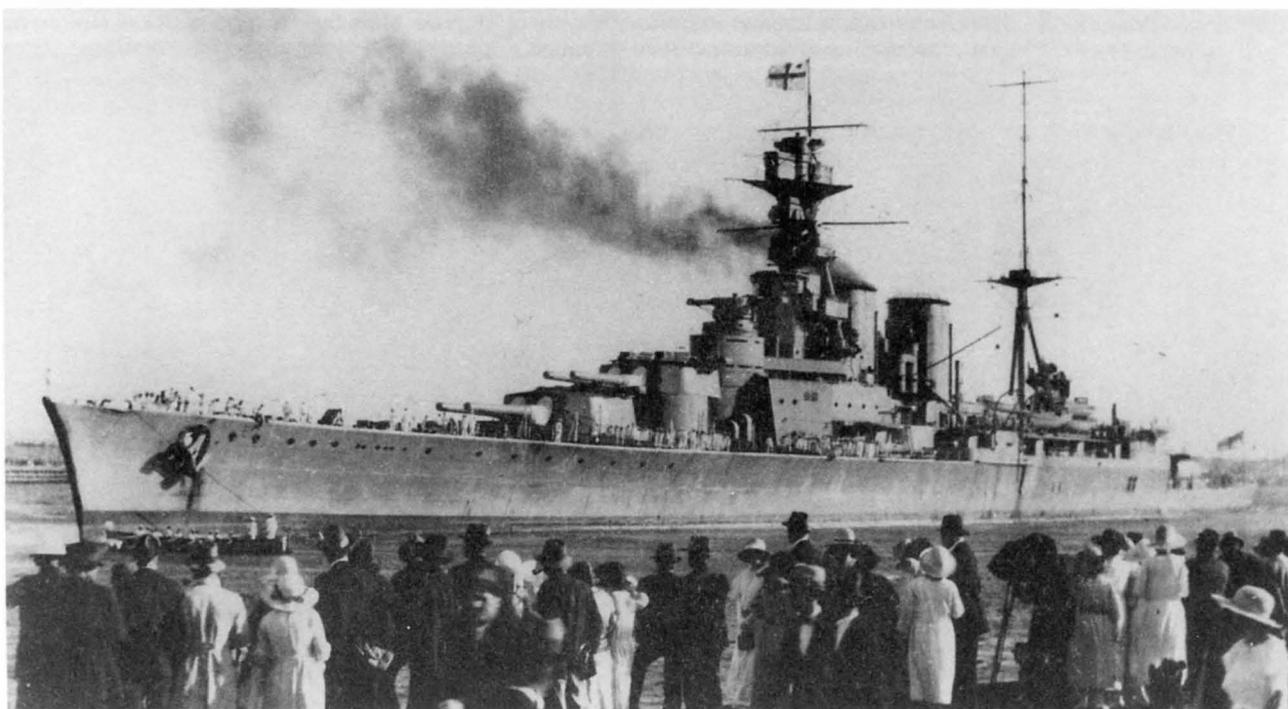
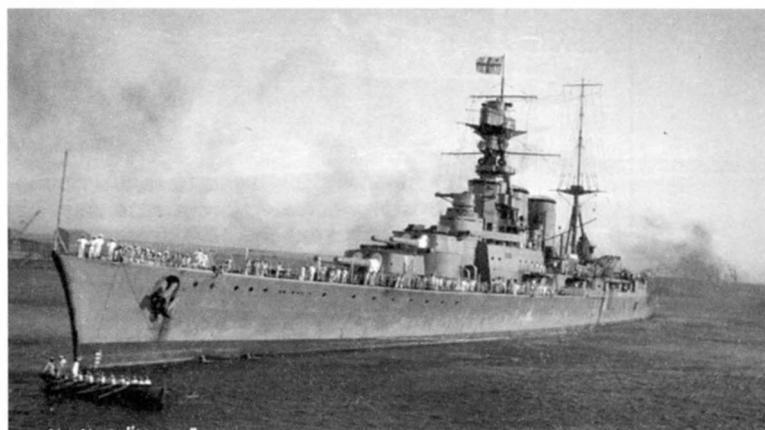
пасы продовольствия, 26 января «Худ» повел своих «подопечных» на Цейлон. По пути в Индийском океане прошли практические упражнения по заряданию 381-мм и 140-мм калибров (без стрельбы). 3050-мильное расстояние эскадра миновала со средней скоростью 15 узлов, включая в это время упражнения по совместному маневрированию. После 5-дневной стоянки на военно-морской базе в Тринкомали, с очисткой и покраской корпуса, корабли направились в Малайю

4 февраля «Худ» бросил якорь в Порт-Суэттенхеме, пройдя с момента выхода уже 13045 миль. Там он подвергся настоящему нашествию публики, включая султанов местных княжеств, в честь которых прозвучали салюты в 17 залпов. Удовольствие получили и члены команды, многие из которых поучаствовали в экскурсии в Куала-Лумпур. Такая разрядка была необходима, поскольку долгое пребывание в тропических водах сказалось на экипаже «Худа», изрядно страдавшего от жары и периодических аварий опреснителей, в результате которых питьевая вода приобретала солоноватый вкус. Один из матросов крейсера умер, заразившись малярийной лихорадкой.

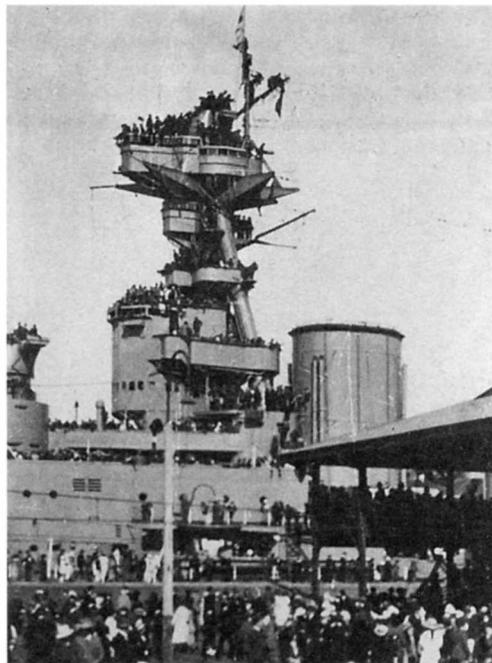
Быстро преодолев 318 миль до Сингапура, эскадра на полную неделю обосновалась в этом крупнейшем центре тихоокеанского региона Британской империи. В очередной раз приняв свежую провизию, «Худ» повел отряд к «антиподам» — в Австралию. Хотя переход до Фримантла в

Западной Австралии был не особенно длинным — 2360 миль, «летний» Индийский океан оказался негостеприимным. Кораблям пришлось почти все время преодолевать сильное волнение, практически на грани шторма.

**27 февраля 1924 г.**  
**«Худ» входит во Фримантл**



**«Худ» в Мельбурне.  
Корабль открыт для  
посещения**



27 февраля 1924 года Эскадра Специального Назначения прибыла в далекий доминион, преодолев 15 720 миль от родины. Она проследовала вдоль южного побережья Австралии, последовательно посетив Фримантл, Олбани и Аделаиду. Австралийцы, для которых визит стал очень значительным событием, горячо приветствовали «корабли нашего короля», которые посетили почти 70 тыс. человек. Столь же горячий прием ждал их в Мельбурне, где отряд провел неделю. По улицам города церемониальным маршем

прошла сводная морская бригада, составленная из экипажей всех кораблей. Команда поучаствовала также в крикетном матче на прекрасных зеленых лужайках столицы Виктории.

Поход приближался к своей самой дальней точке. 27 марта «Худ» сделал краткую остановку в Хобарте, столице самого южного островного штата Австралии — Тасмании. 9 апреля 1924 года его уже приветствовал Сидней. Главный соперник Мельбурна требовал как минимум равного уважения, так что морской бри-

**«Худ» в Сиднее,  
апрель 1924 г.**





гаде пришлось промаршировать и по его улицам. Поддерживая статус этого «музыкального города», англичане решили вместо спортивных состязаний устроить большой концерт на борту «Худа», прошедший с большим успехом.

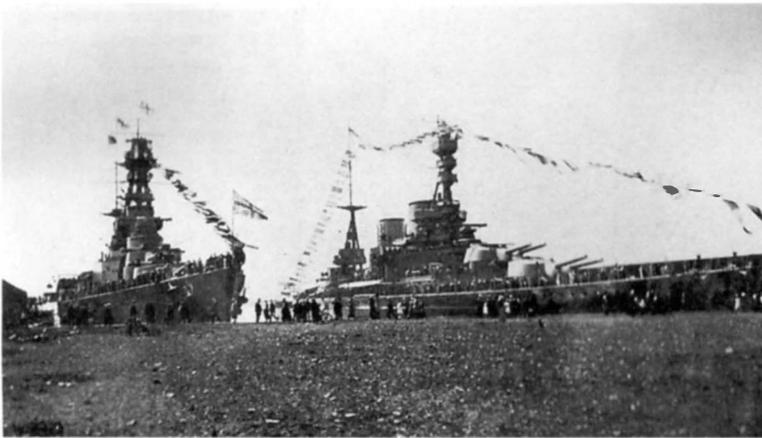
Пребывание в Сиднее стало самым продолжительным: почти 11 суток. Теперь в этом уголке мира оставалось посетить южного соседа Австралии — Новую Зеландию. Там предполагалось осуществить большую пропагандистскую акцию: официальную передачу во флот этой малень-

кой страны новейшего легкого крейсера «Данедин». После двухнедельной стоянки в столице Веллингтоне эскадра вышла в Окленд. На борту «Худа» в этом переходе находился весьма почетный гость: новозеландский генерал-губернатор и бывший командующий Гранд-Флитом лорд Джеллико. В обоих главных городах Новой Зеландии команда получала массовые увольнения на берег. Ей надо было как следует отдохнуть перед «рывком» через Тихий океан.

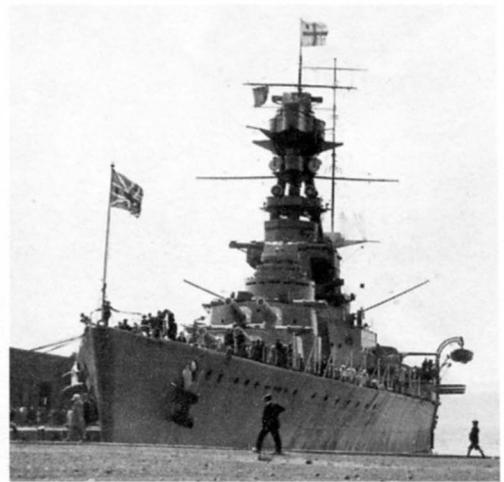
После 5-дневной стоянки в Сува на острове Фиджи и краткого захода в Апия на Самоа британская эскадра прибыла на Гавайи. Несмотря на прекрасную погоду, стоянка в Гонолулу оказалась для англи-

**Генерал-губернатор Новой Зеландии лорд Джеллико на борту «Худа» (слева). «Худ» покидает Гонолулу, 12 июня 1924 г.**





**«Худ» и «Рипалс» в базе Виктория, Канада (вверху и справа)**



чан неудачной. Их классическую сыгранную крикетную команду совершенно неожиданно обыграл местный бейсбольный клуб, а моряки даже не смогли залить горечь поражения: американский штат придерживался «сухого закона». Забавно выглядел для англичан и банкет, на котором традиционные тосты поднимались бока-

лами... с водой. Поэтому отбытие в Канаду 12 июня команда восприняла с энтузиазмом.

Преодолев очередные 2460 миль, эскадра опять оказалась «у своих», в военно-морской базе Виктория в Британской Колумбии. После выхода из Девонпорта корабли преодолели уже 27 700 миль. Ко-

**«Худ» в Панамском канале**

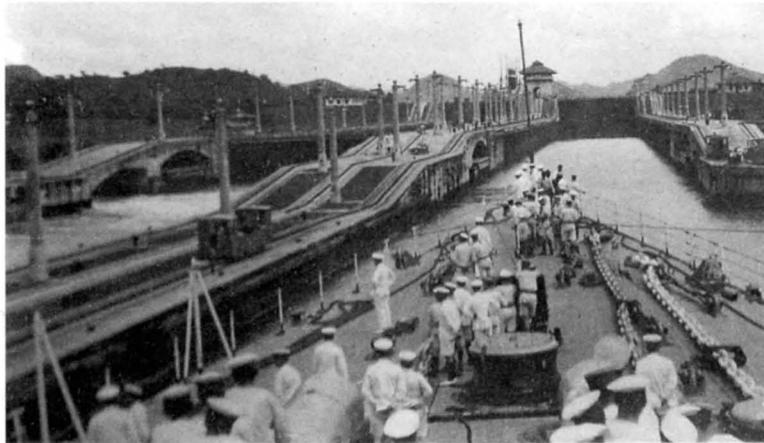


роткий переход в Ванкувер, десятидневная стоянка, и очередной «прыжок» — в Калифорнию, в Сан-Франциско. Там последовали очередные визиты, в ходе которых вице-адмирал Филд обогатился символическим ключом от города. 11 июля поход продолжился, при этом соединение разделилось на 2 отряда. 1-я эскадра крейсеров отправилась с визитами в порты Южной Америки, а линейные крейсера двинулась в Карибское море через Панамский канал. 23 июля «Худ» и «Рипалс» прибыли в Бальбоа, преодолев 32 000 миль от родины. Здесь англичан ждал не совсем приятный сюрприз: проход через канал оплачивался в зависимости от тоннажа, а здесь «Худ», увы, был вне конкуренции. За его «переправу» пришлось заплатить солидную по тем временам сумму в 22400 долларов. Нельзя сказать, что уплатили их зазря. Проводка оказалась делом весьма хлопотным: во время прохождения узкого шлюза «Педро Мигель» расстояние между бортами 43-тысячетонного крейсера и стенками шлюза составляло всего 70 — 80 см! На то время «Худ» стал самым большим кораблём, прошедшим Панамским каналом. Так или иначе, но всего через двое суток британская эскадра уже находилась в Карибском море и взяла курс на Ямайку.

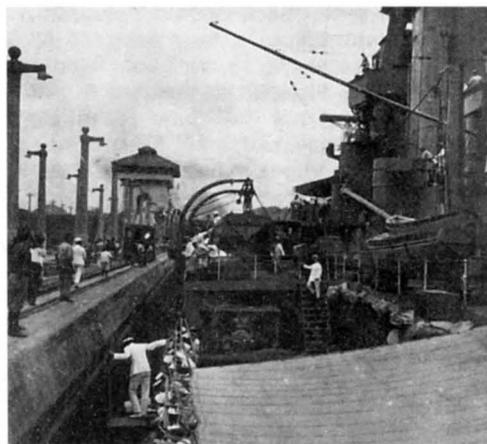
После посещения Кингстона со ставшим уже традиционным прохождением моряков по городу кораблям оставался только один заход перед возвращением домой. 5 августа 1924 года они прибыли в порт Галифакс в Новой Шотландии на восточном побережье Канады. Затем громадные корабли поднялись на 700 миль по реке Святого Лаврентия до Квебека, по-прежнему избегав каких-либо аварий и происшествий. Визит в столицу «французской Канады» носил особый политический оттенок: с одной стороны, почёт, с другой — напоминание о том, что «британский лев» не дремлет и не потерпит никакой излишней самостоятельности.

Спустившись обратно по реке, «Худ» и «Рипалс» вернулись на Ньюфаундленд, где на борту флагмана состоялось необычное для того времени шоу: выборы «Мисс мира» 1924 года. (Стоит отметить, что «мир» тогда представляли только англоговорящие страны, большинство претенденток были из США и Канады.) Путешествие подходило к концу; оставался последний переход через Атлантику, стартовавший 21 сентября.

29 сентября «Худ» встал на бочку у «родного» причала в Девонпорте. Важная политическая миссия и многомесячный поход успешно завершились. Позади осталось 38150 миль пути и многочисленные визиты. Интерес к самому большому



**«Худ» проходит шлюз «Мирафлорес». На среднем снимке хорошо видно, как мал зазор между бортом корабля и стенкой шлюза**





**Кругосветный «круиз». Офицеры «Худа» играют в усовершенствованный вариант хоккея на траве — «хоккей на палубе»**

кораблю мира был огромным. За время кругосветного «круиза» на борт линейного крейсера поднялось 752 тысячи человек при том, что всю эскадру посетили свыше миллиона. Теперь «Худ» получил международную известность и стал без преувеличения самым знаменитым военным кораблем мира. Несомненно, «имперский круиз» стал одним из наиболее ярких событий в его карьере.

Поход прошел весьма успешно не только политически, но и с точки зрения техники и стратегии возможных военных действий. За почти 40 тыс. миль пути эскадра только дважды заходила в «чужие» порты (Гонулулу и Сан-Франциско). Это лишний раз подчеркивало развитость сети британских морских баз и возможности ее флота. Что касается технического состояния корабля, то после 10-месячного плавания «Худ» по-прежнему находился в полностью боеготовом состоянии и был способен развить ход, близкий к показанному на испытаниях. В немалой степени тому способствовал тщательный уход за механизмами и регулярная очистка и окраска корпуса на всех продолжительных стоянках. Кораблю не требовался сколь-нибудь серьезный ремонт; обошлись обычным текущим, проведенным на верфях в Розайте и Девонпорте в октябре — декабре 1924 года. В ходе работ обследовали состояние корпуса после кругосветного плавания и провели полную его очистку. Заодно «Худ» прошел очередную небольшую модернизацию. Открыто стоящие на фор-марсе 2,74-м дальномеры, располагавшиеся по бокам от поста управления огнём 140-мм артиллерии, заменили двумя дальномерными постами в закрытых башенках. С прожекторного

мостика сняли оставшиеся два 91-см прожектора, а установленную год назад брам-стенгу грот-мачты переместили несколько ниже.

Ремонт закончился 14 января 1925 года, а спустя 5 дней «Худ» вместе со своим постоянным напарником «Рипалсом» уже вышел в очередной «весенний круиз», опять к берегам Испании, Португалии и далее через Гибралтар в Средиземное море. 1 апреля в «день дураков» он вернулся в Девонпорт, посетив Лиссабон, где представлял британский флот на праздновании дня Васко-де-Гама, Пальма-де-Майорка (трижды) и, конечно, Гибралтар. В середине марта состоялись большие совместные маневры Атлантического и Средиземноморского флотов. 14 марта угрожающая армада из примерно сотни британских кораблей сосредоточилась в бухте Полленца на острове Майорка. Однако англичанам не повезло с погодой. Обычно вполне умеренное в это время года Средиземное море встретило «захватчиков» сильным ветром и высокими волнами. Короткие средиземноморские волны оказались настолько «неудобными», что «Худ» порой зарывался носом по передние башни и погружался кормой с заливанием башни «У». В итоге маневры пришлось даже прервать.

После очередной небольшой модернизации, проведенной с 3 апреля по 7 мая в Девонпорте, «Худ» продолжал работу в отечественных водах. 30 апреля на нем опять сменилось командование. Флаг начальника эскадры линейных крейсеров поднял теперь контр-адмирал Сирил Фуллер, а командиром корабля стал кэптен Хэрольд Рейнольд. Всё лето крейсер провёл в походах и учениях в составе эскадры линкоров Атлантического флота. В мае «Худ» участвовал в маневрах в районе Инвергордона, а с конца мая по начало июля находился в водах к северу от Ирландии. 15 июля «Худ» вновь временно вошёл в состав эскадры линкоров Атлантического флота, базируясь на Веймут и Девонпорт. Там в августе его ждал очередной профилактический ремонт и осмотр, занявший почти 4 недели. В сентябре — октябре линейный крейсер принимал участие во флотских маневрах в Северном море, от Портленда до Инвергордона и Розайта. Как обычно, год завершился продолжительной стоянкой и докованием сначала в Розайте (с 4 ноября), а затем в Девонпорте. Там до 6 января 1926 года «Худ» прошёл очередную модернизацию, коснувшуюся прежде всего системы управления зенитным огнем, затраты на которую составили 6500 фунтов стерлингов. Кроме того, на кормовой надстройке 2-м дальномер заменили 4,6-метровым, для чего

пришлось изменить конструкцию его платформы, существенно ее расширив. С адмиральского мостика сняли два из четырёх 61-см сигнальных прожекторов, которые переместили в заднюю часть этого же уровня надстройки.

7 января 1926 года «Худ» вернулся к своей привычной роли флагманского корабля эскадры линейных крейсеров, а 12-го отправился в регулярный поход по привычному маршруту: воды Испании — Гибралтар. Затем он впервые в своей карьере бросил якорь в итальянской гавани, бухте Пальмас на Сардинии, где простоял с 27 февраля по 3 марта. Поучаствовав в маневрах со Средиземноморским флотом, крейсер 19 марта вернулся в Девонпорт, где с 28 апреля по 3 мая прошел небольшую модернизацию.

Остаток года «Худ» провел в отечественных водах, занимаясь боевой подготовкой, как индивидуальной, так и в составе Атлантического флота. В конце мая — начале июня состоялись ходовые испытания на мерной миле у о-ва Арран, по результатам которых Адмиралтейство убедилось, что крейсеру не повредили ни кругосветное путешествие, ни проведенные модернизации. С 21 июля по 30 августа он прошел очередной летний профилактический ремонт в доке в Портсмуте. Осенние месяцы «Худ» опять встретил на севере Британии, вернувшись в Портленд в конце октября. Около этого порта 30 октября начались показательные маневры Атлантического флота, целью которых было «показать товар лицом» делегатам имперской конференции. Исполнив свой номер, крейсер 17 ноября отправился в Девонпорт для очередной модернизации, занявшей месяц, с 22 ноября по 24 декабря.

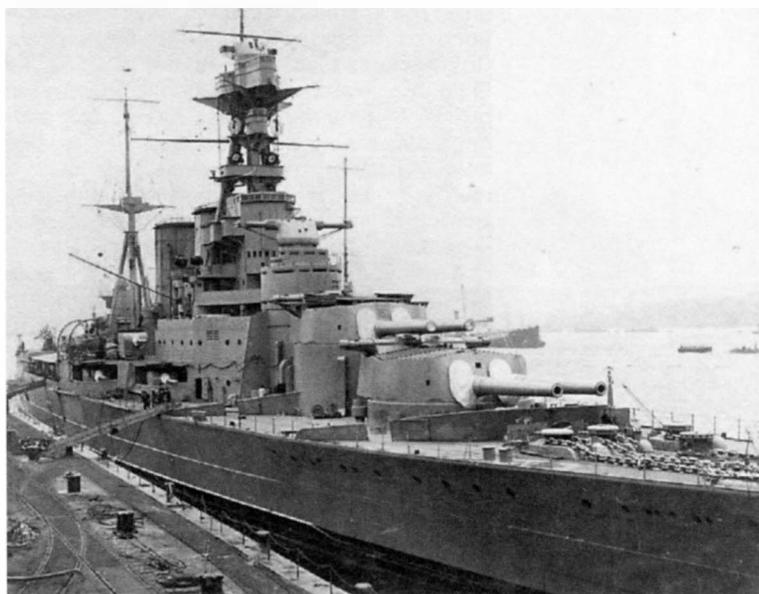
1927 год стал для «Худа» практически калькой предшествующих лет. 17 января начался весенний поход в воды Португалии и Испании, завершившийся в Девонпорте 28 марта. Эти 2,5 месяца линейный крейсер занимался усиленной боевой подготовкой в составе Средиземноморского флота, базируясь на Гибралтар. За походом последовал небольшой ремонт, продлившийся с 5 по 30 апреля. В начале мая крейсер проследовал в Инвергордон, где 21 мая сменилась начальственная пара адмирал — командир. Командующим эскадрой стал контр-адмирал Фредерик Дрейер, командиром — ээптен Уилфрид Френч. В июне «Худ» проследовал вдоль восточного побережья Британии с продолжительными стоянками в Гарлохе, Хеленсбурге и Ньюкасле. Как часовой маятник, он в июле спустился в Портленд и Портсмут, а потом в сентябре вновь вернулся на север, в Инвергордон с тем, что-



*Учебные стрельбы*

бы вернуться в Портленд. Эти переходы не были самоцелью: они сопровождалась довольно интенсивной боевой подготовкой. В конце августа после окончания летних отпусков команд Атлантический флот собрался на Спитхедском рейде с тем, чтобы перейти к осенним маневрам. 1 сентября эскадра линейных крейсеров в составе «Худа» и «Ринауна» направились в Инвергордон. 29 сентября «Худ» провел боевую стрельбу главным калибром по щиту, буксируемому с 10-узловой скоростью посыльным кораблем «Снэдрагон», сделав по 6 выстрелов из каждого орудия. Результат оказался хорошим: первого попадания удалось достигнуть спустя всего 30 секунд после начала стрельбы. Линейные крейсера проверили себя и на предмет полного хода. В плохую погоду оба корабля дали максимальные обороты, погружаясь в высокие волны по

*«Худ» в Портсмуте, 1920-е гг.*



барбетты передних башен. Здесь «Худ» доказал свое преимущество, без проблем дав в столь сложных условиях 31 узел, тогда как «Ринаун» отстал, развив только 28. В конце года к «Худу» и «Ринауну» присоединился «Рипалс» и эскадра линейных крейсеров продолжила боевую подготовку в полном составе, крейсируя вдоль восточного побережья между Девонпортом и Инвергордоном. Наконец 7 ноября «Худ» оказался у знакомого причала в Девонпорте, где ему предстояли очередной ремонт и модернизация.

5 января 1928 г. «Худ» прошёл смотр в Девонпорте, а через 5 дней вышел в свой весенний поход, снова в Испанию. В начале марта на стоянке в Малаге крейсер посетила королева Эна с детьми — наследниками престола. После обычных учений 28 марта корабль вернулся в Портленд. 3 — 4 апреля он участвовал в показательных упражнениях, устроенных специально для посетившего Англию афганского короля Амануллы. После ремонта с 9 по 28 апреля «Худ» перешел на север, в Инвергордон и Куинсферри. Боевая подготовка завершилась посещением двух заводов: с 3 по 31 июля в Портсмуте и с 7 по 31 августа в Девонпорте. 27 августа его даже вывели в резерв ... на один день. 28-го над «Худом» снова развевался флаг контр-адмирала Дрейера, а в сентябре он продолжил боевую работу в Инвергордоне. С 29 сентября по 4 октября на борту находился почетный гость — адмирал флота лорд Д.Джеллико, захотевший посмотреть на артиллерийские учения. По традиции год завершился ремонтом в Девонпорте (с 16 ноября по 1 января следующего года).

1929 год начался также совершенно традиционно с весеннего круиза в Испанию, где в конце февраля «Худ» впервые посетил столицу Каталонии Барселону. Поучаствовав в маневрах в районе Майорки, 6 апреля крейсер вернулся на родину. Здесь регулярное ежегодное расписание наконец прервалось. В тот же день Ф.Дрейер перенес свой флаг на «Рипалс», а «Худу» предстоял большой ремонт и относительно масштабная модернизация, первая с начала карьеры и последняя. Работы производились на верфи ВМФ в Портсмуте и продолжались почти год и 9 месяцев, с 3 июня 1929 года по 10 марта 1931-го. Формально крейсер вывели за штат несколько раньше, еще в мае 1929 года, а вновь ввели в состав действующего флота ровно через 2 года, тоже в мае, но 1931-го. Поэтому иногда указывается, что модернизация заняла два года. Всё это время сокращенный экипаж возглавляли временные командиры, сменявшиеся довольно часто: командер Фиппс-Хорнби, лейтенант Малетт,

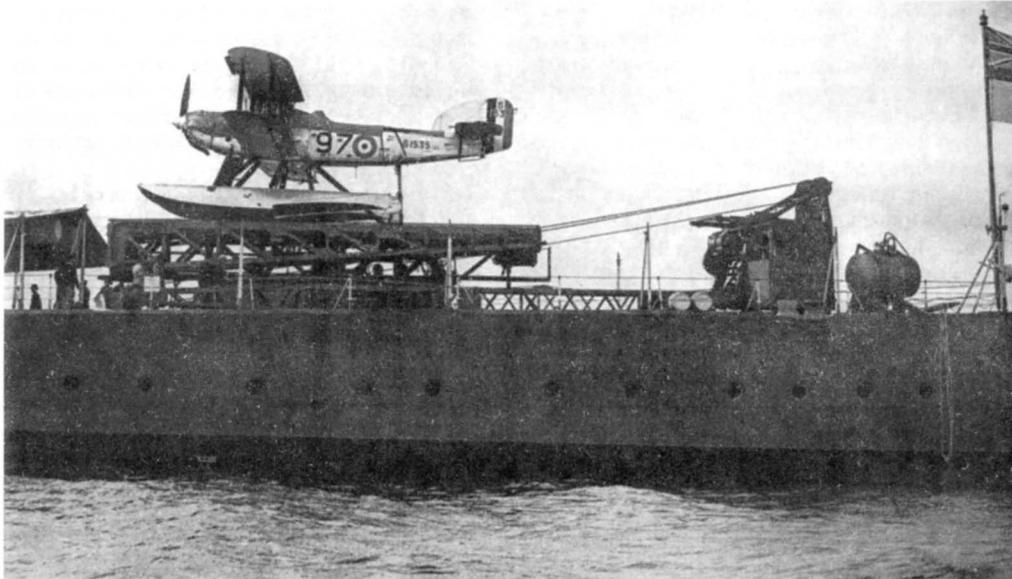
лейтенант Блейк, лейтенант-командер Кук и кэптен Вашингтон.

Ремонтные работы включали профилактический ремонт корпуса, на этот раз весьма объемный, а также энергетической установки и электрооборудования (с заменой части кабелей и проводки). В результате перестройки некоторых отсеков удалось увеличить вместимость нефтяных танков на 720 т или на 18,5%. Теперь корабль мог номинально принимать 4860 т топлива, однако реально полезное заполнение цистерн не могло превышать 95%, что соответствовало 4615 т. Поскольку опыт «южных круизов» продемонстрировал все тяготы жизни команды в тропиках, заодно улучшили обитаемость жилых помещений, прежде всего за счет усиления вентиляции.

Модернизация коснулась в основном зенитного вооружения и его систем управления огнем. «Худ» одним из первых получил считавшиеся тогда очень эффективными 8-ствольные 40-мм автоматические установки «Пом-пом», расположившиеся по бокам от труб. В связи с этим пришлось изменить размещение корабельных шлюпок. Для управления огнем «Пом-помов» служили 2 ПУАЗО, занявшие место в задней части фор-марса. Не обошли вниманием и 102-миллиметровки: на кормовой надстройке на прожекторной площадке разместились КДП СУАЗО Mk I. Небольшим улучшениям подверглась и система управления огнем главного калибра. Кроме того, изменения затронули конструкции ряда постов и мостиков на передней надстройке. Серьезно обновили радиоборудование крейсера. Однако в целом модернизация осталась весьма ограниченной. Как и ремонт (кроме корпуса): специалисты сочли, что механизмы линейного крейсера после 10-летней службы находятся в хорошем состоянии.

Основная проблема заключалась в перегрузке, которая заставляла «Худ» все больше и больше погружаться в воду с одновременным ухудшением остойчивости. После окончания ремонта для оценки уровня развития этих неприятных процессов в марте 1931 года провели кренование. Результаты не внушали оптимизма: расчет остойчивости показал, что без нагрузки (порожнем) водоизмещение составляло 42 037 т, средняя осадка составляла 8,79 м, а метацентрическая высота равнялась 0,95 м. Нормальное водоизмещение (с 2307 т топлива) возросло до 45 700 т при угрожающем падении метацентрической высоты до 0,88 м. Несколько лучше обстояли дела при полной нагрузке, с 4675 т топлива и полным запасом воды для котлов, метацентрическая высота возвращалась к тому же значению, что и у

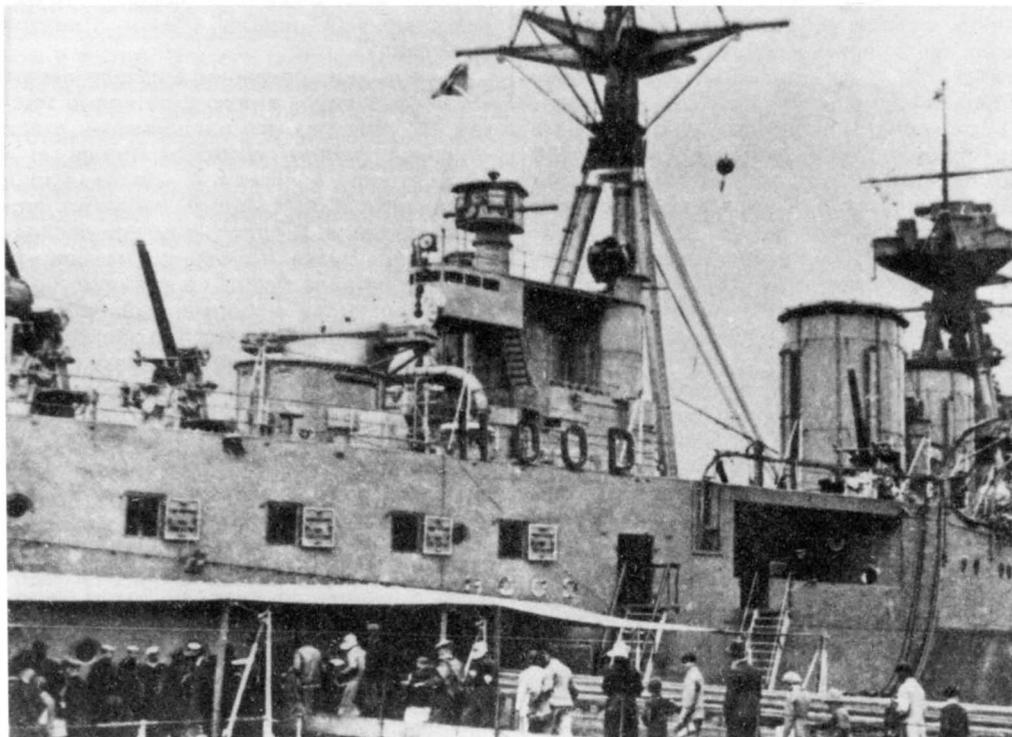
**Катапульта с гидросамолетом «Фэйри-IIIФ», июль 1931 г.**



пустого корабля, но полное водоизмещение составляло уже 48 000 т при осадке, превысившей 10 м.

Надо сказать, что огромный корабль, показатель мощи Британии, до сих пор по сути не имел бортовой авиации, считавшейся в то время необходимым элементом вооружения линейных кораблей. Две складные платформы для выпуска колесных самолетов, находившиеся на крышах возвышенных башен, пребывали почти исключительно в сложенном состоянии, а

самолеты на борт не брались: взлет их оставался поистине цирковым трюком а садиться они могли только на берег. Да и хранить такую «авиацию» было негде. Поэтому в ходе модернизации взлетную платформу в корме на крыше башни «Х» демонтировали, а на юте установили оборудование для обслуживания гидросамолетов: поворотную катапульту для запуска и кран для подъема с воды, а также цистерну на палубе по левому борту. Всё это еще предстояло опробовать после завер-



**Посетители поднимаются на борт «Худа». Неделя флота, август 1931 г.**



**Контр-адмирал  
Уилфред Томкинсон**

шения работ. Пока же в состав авиагруппы номинально включили 2 гидросамолёта «Фэйри-IIIIF», хотя было совершенно непонятно, где их хранить в походе: никакого ангара не предусматривалось.

10 марта работы завершились и корабль был вновь принят комиссией флота. 27 апреля на его борт взошёл новый постоянный командир, кэптен Джулиан Паттерсон. К тому времени на крейсере уже находился контр-адмирал Уилфред Томкинсон, следующий командующий эскадрой линейных крейсеров Атлантического флота и когда-то первый командир «Худа», прибывший тремя днями ранее. Постепенно подтягивалась и команда, и 12 мая экипаж собрался в полном составе. Корабль приступил к обычной службе.

После перехода в Портленд в середине июня прошло первое испытание палубной авиации. И прошло неудачно: 26 июня при одном из стартов у Веймута «Фэйри-IIIIF» потерпел аварию и его пришлось списать. 11 июля У.Томкинсон официально поднял свой флаг, перенесенный с «Ринауна». Остаток лета «Худ» провел в Портсмуте, совершая лишь небольшие выходы. 11 сентября линейный крейсер перешел в Инвергордон. Исключительно не вовремя: пребывание там обернулось неприятностями и для команды, и для адмирала. Они попали в эпицентр протестов личного состава флота, именуемых тогда «инвергордонским мятежом», когда волнениями, а иногда даже восстанием.

Причина волнений заключалась в снижении жалования. Решение Адмиралтейства являлось вынужденным: страна вместе со всем миром попала в полосу «Великой депрессии», а содержание флота становилось все более дорогим. Только «Худ» стоил бюджету около 280 тыс. фунтов в год (впоследствии сумма возросла до 400 тыс.). Однако морякам тоже можно понять: жизнь только дорожала, а их и так невысокие доходы сокращались. Тем более, что «урезание» ударило прежде всего по матросам. В принципе, денежное содержание уменьшили всем категориям, от адмирала до матроса второй статьи, однако, если первым на 10%, то вторым «всего лишь» на шиллинг в сутки. Но ведь этот самый шиллинг составлял четверть их жалования! А многим морякам приходилось на эти деньги содержать семьи. Слишком явная несправедливость привела к тому, что даже экипаж линейного крейсера, всегда отличавшийся высокой дисциплинированностью, присоединился к зачинщикам — матросам «Роднея» и «Вэлиента». Матросы припомнили «офицерам и джентльменам» всё, в том числе «почетную обязанность» содержать в порядке и даже ремонтировать

личное имущество командного состава. (А командиры часто держали на борту гиганта и мотоциклы и даже автомобили, на которых катались на стоянках.) Команды оказались нести службу и выходить в море, устраивая митинги на палубе и во внутренних помещениях.

«Крайним» оказался державший свой флаг на «Худе» У.Томкинсон, которому не повезло оказаться в этот момент временным командующим Атлантическим флотом. Контр-адмирал проявил, по мнению Адмиралтейства, «недопустимую мягкость», хотя возможно именно поэтому удалось обойтись без крови. Появление на сцене оружия могло бы в конце концов сделать из «Худа» британский «Потемкин». Положение и так оставалось напряженным: офицеры контролировали только важнейшие посты управления кораблем, все остальное пространство находилось в распоряжении восставших. После 5-дневных митингов адмиралу и командиру уговорами и обещаниями уладить все вопросы удалось привести экипаж к повинности, и 16 сентября «Худ» вышел в Портсмут. В итоге дело предпочли забыть, а Адмиралтейство частично пошло на попятный. Постепенно служба вошла в обычное русло, и всю осень корабль провел в маневрах и учениях, курсируя между Портсмутом, Розайтом и Инвергордоном, в котором удалось полностью выветрить дух мятежа. 19 ноября «Худ» прекратил кампанию и стал у стенки в Портсмуте, где его ждал очередной профилактический ремонт (27 ноября 1931 — 5 января 1932 года).

Как и до модернизации, в начале января «Худ» отправился в поход в «теплые места». На этот раз его напарниками стали «Рипалс», тяжелые крейсера «Норфолк» и «Дорсетшир» и легкий — «Дели». Отряд направился в Вест-Индию, зайдя по пути на о. Мадейра. В пути выявились последствия перегрузки. Командир отмечал, что в волнение вода гуляла по всей палубе, а ют превратился в форменный бассейн. Когда показалось, что под действием волн гидросамолет начал сползать с катапульты, то проверить это не удалось, поскольку добраться до него было невозможно! Правда, наблюдались и утешительные моменты: качка оставалась удивительно плавной и легкой, а остойчивость не вызывала никаких опасений.

21 января 1932 года отряд бросил якорь в бухте Карлайл на о. Барбадос, где оставался в течение двух недель. Затем он посетил острова Сент-Винсент, Гренаду и Тринидад, где в Порт-оф-Спейн его ждала продолжительная 10-дневная стоянка. В одном из переходов отряд попал в сильный шторм. Хотя все британские корабли



**«Худ», 1932 г.**

(разве что за исключением «Дели») имели хорошую мореходность, Томкинсон решил не рисковать, сбросив скорость до 8 уз. Ударами волн у «Худа» были повреждены несколько листов обшивки корпуса, а злосчастный гидросамолёт окончательно свалился с катапульты на палубу. 13 марта поход закончился в Портсмуте, где «Худа» ждал полуторамесячный ремонт (31 марта — 10 мая), в ходе которого заменили поврежденные листы обшивки и два гребных винта. Заодно было покончено с корабельной авиацией. Атлантические испытания продемонстрировали полную неудачу с катапультной. Она значительно ограничивала углы обстрела задних башен главного калибра; в противном случае сама катапульта и тем более гидросамолет на ней стопроцентно повреждались газами при стрельбе. Но и без этого катапульта не могла применяться в плохую погоду, при сильном ветре да и просто на большом ходу из-за заметной вибрации палубы в корме. В итоге гидросамолёт, катапульту и кран для подъема самолетов сняли всего через 10 месяцев после установки. Заодно с крыши носовой возвышенной башни сняли оставшуюся взлетную платформу, для использования которой уже не имелось соответствующих самолетов, летные данные которых за 12 лет значительно возросли. И «Худ» вновь оказался «безлошадным» — единственным большим боевым кораблем Британии, не имевшим самолёта для ведения разведки и корректировки артиллерийского огня.

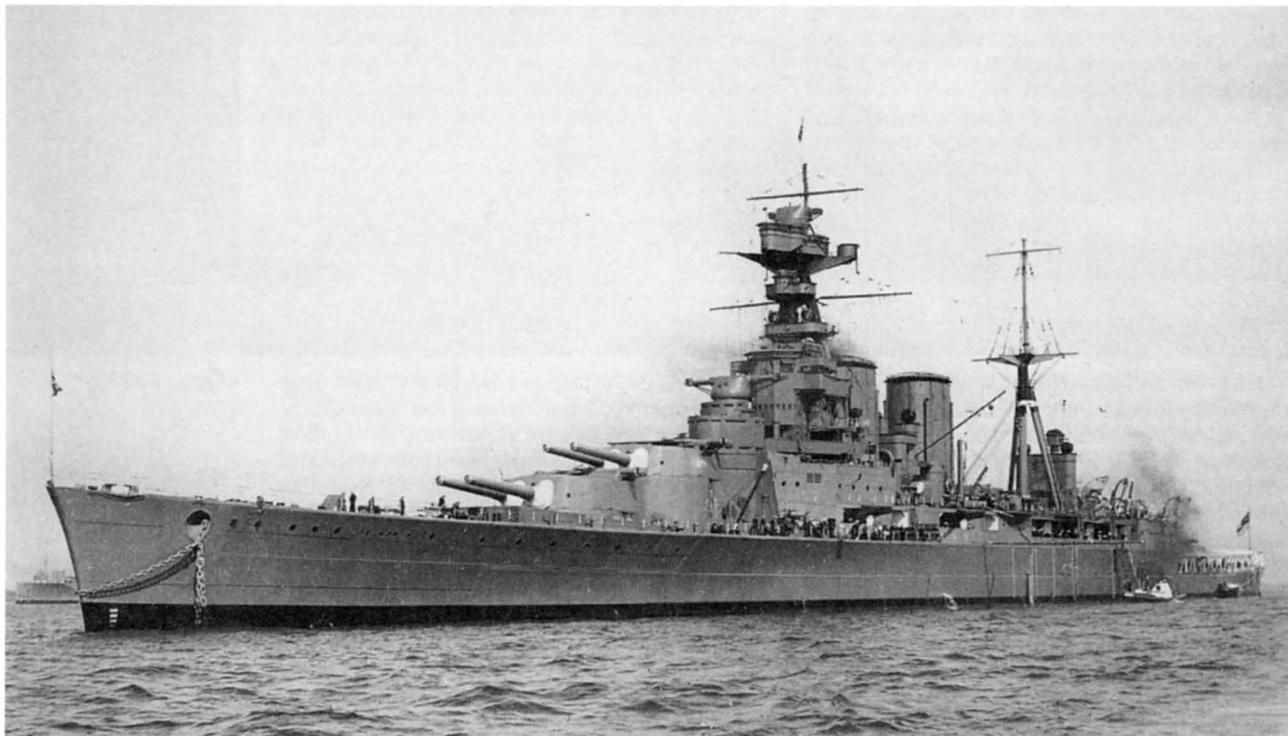
14 мая началась северная часть ежегодной кампании, с маневрами у Инвергордона, в Скапа-Флоу, Ротсея и Бангора. Теперь уже в составе флота Метрополии (так был переименован Атлантический флот в марте 1932 года). Некоторым разнообразием стал 10-дневный визит на остров Гернси в Ла-Манше в конце июня — начале июля. А в конце июля последовала очередная месячная профилактика в Портсмуте. Одновременно осуществлялась мини-модернизация, основным событием которой стало появ-

ления двух четырехствольных зенитных установок 12,7-мм пулеметов «Виккерс». Экипаж в это время успел поучаствовать в традиционной Портсмутской Морской неделе (с 30 июля по 6 августа). Корабль еще находился у стенки арсенала, когда 15 августа на нем произошла очередная смена командования. Свои места заняли контр-адмирал сэр Уильям Джеймс и командир, кэптен Томас Бинни. 30 августа на нем взвился флаг командующего линейными крейсерами, и «Худ» вновь вступил в кампанию.

Последний месяц лета и осень прошла в отечественных водах, в переходах меж-



**«Худ» в Портсмуте, 27 июля 1932 г.**



**«Худ»,  
1932 – 1933 гг.**

ду Саутэндом, Хартлпулом и Розайтом. Очередной год, как обычно, завершался зимней стоянкой с ремонтом и профилактикой (с 17 ноября по 11 января следующего года), только теперь «домом» вместо Девонпорта стал Портсмут.

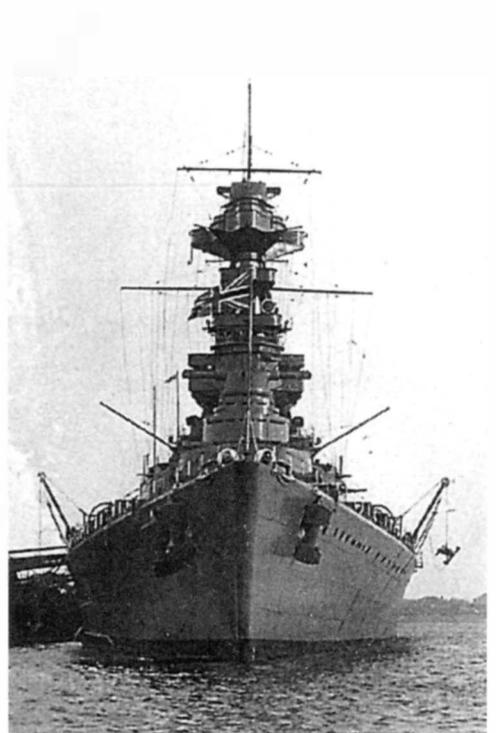
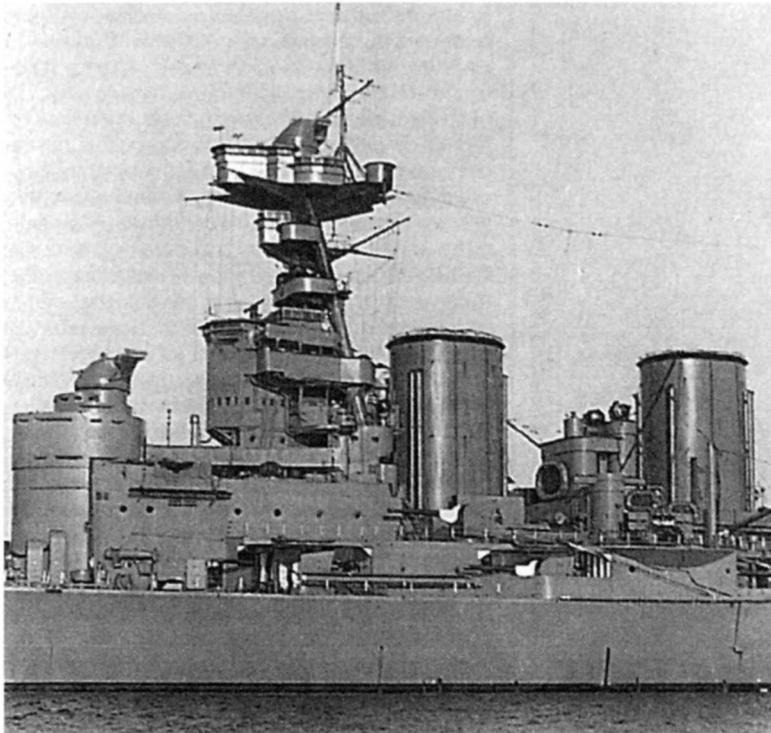
После завершения зимнего ремонта 11 января 1933 года «Худ» вместе с «Ринауном» отправился в весенний поход. На этот раз после захода в Гибралтар он посетил Алжир во Французской Северной Африке и международный порт Танжер, возвратившись в Портсмут 28 марта. Во время похода линейные крейсера приняли участие в учениях, проводимых в Бискайском заливе и в районе Гибралтара. В

частности, «Худ» отражал «атаку эсминцев» в условиях, максимально приближенных к реальным. В качестве целей для стрельбы боевыми снарядами использовались отслужившие свой срок торпедные катера, буксируемые эсминцами на высокой скорости (около 25 уз.). Сам крейсер также имел во время стрельбы ход 20 узлов и маневрировал, имитируя уклонение от «выпущенных торпед». Адмирал Джеймс остался доволен достигнутыми результатами, хотя в начале стрельбы имели место заминки и пропуски залпов.

Два с половиной месяца, с конца марта по 9 мая, «Худ» провел в Портсмуте, после чего вышел на летние учения в северных водах, заходя для стоянки в Инвергордон и Скапа-Флоу. 16 июня корабль вернулся в Портсмут, где встал на модернизацию, завершившуюся 4 сентября. Её главным итогом стала установка ещё двух четырёхствольных установок 12,7-мм зенитных пулемётов. 30 августа 1933 года «Худ» вновь ввели в состав флота Метрополии под командованием кэптана Френсиса Тауэра — редкий случай, когда смена командира произошла при прежнем командующем эскадрой, которым остался У. Джеймс. Правда, последний вскоре перенес свой флаг на «Ринаун», но ненадолго, всего с 10 по 26 сентября. Этот факт связывают с рецидивом «инвергордонской болезни»: по сообщениям газет, на флагманском корабле вновь имели место нарушения дисциплины, хотя Адмирал-

**Постановка паравана левого борта, весна 1933 г.**





тейство категорически отрицало факт такого нарушения. Тем не менее, «Худ» не принял участие в начавшихся маневрах Флота Метрополии, а Джеймс командовал своей усеченной эскадрой с мостика «Ринауна». Зачинщиков подавленных в корне беспорядков перевели на другие корабли, а адмирал вернулся на свой флагманский корабль, который продолжил работу в водах Шотландии. Кампания завершилась 13 ноября в Портсмуте, сменившись зимним ремонтом (с 1 декабря 1933 года по 6 января 1934-го).

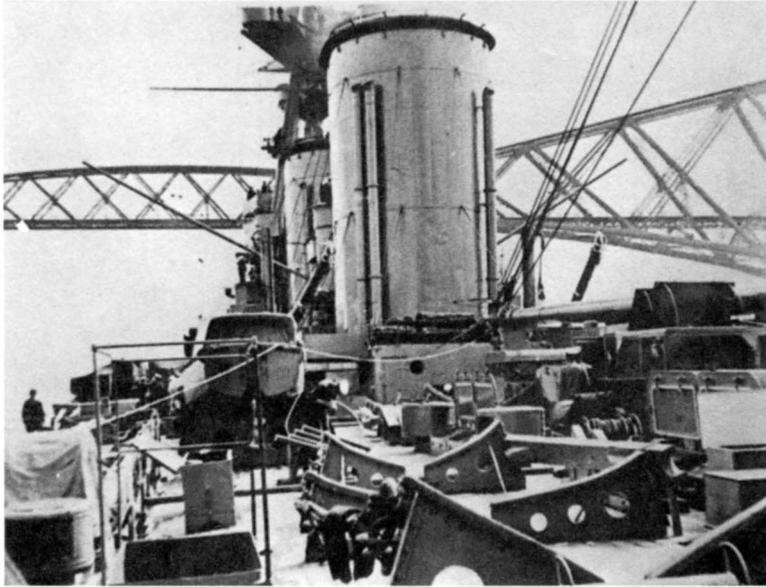
12 января 1934 года состоялся уже 11-й по счету весенний поход в испанские воды. Стоянки на Мадейре и в Гибралтаре прервались двухдневными маневрами, в которых приняли участие соединения Флота Метрополии и Средиземноморского флота. На этих маневрах «Худ» и «Ринаун» представляли эскадру линейных крейсеров. Затем «большой сбор» завершился, но учения продолжались, уже в составе отдельных отрядов и эскадр. 27 марта «Худ» вернулся в Портсмут, где прошел очистку и осмотр корпуса в доке с 12 апреля по 4 мая. После недолгого пребывания в южных портах, Портленде и Плимуте, в начале июня крейсер отправился на север Британии. Одна из остановок пришлось на малонаселенный шотландский залив Лох-Эрибол, где команда увековечила свой корабль оригинальным способом. Моряки собрали огромные камни, из которых на склоне холма выло-

жили имя крейсера. Выкрашенные известкой, «камни Худа»\* бросались в глаза с большого расстояния.

В конце июля линейный крейсер ждал очередной ремонт в Портсмуте, законченный 5 сентября. В разгар работ на нем появился новый флаг нового командующего: теперь эскадрой руководил контр-адмирал сэр Сидней Бейли. Помимо смены флага, отвлечением от рутинной работы стало участие корабля в Неделе флота. В ходе ремонта на борт вернули снятые в 1932 году закрытые КДП 140-мм калибра, установленные на сигнальном мостике. Пришлось перенести и посты управления стрельбой 40-мм зенитных автоматов, ранее находившиеся на верхней площадке фок-мачты. Оказалось, что дым и газы из труб мешают их эффективному использованию. Их перенесли на фор-марс, разместив по бокам от ПУАО 140-мм орудий, там, где ранее находились дальнометры, обслуживавшие вспомогательный калибр. Кроме того, по правому борту на уровне передней дымовой трубы появился еще один пост управления огнем 40-мм зенит-

**«Худ» в Портсмуте,  
сентябрь 1933 г.**

\* Каменная «надпись» в течение последующих 65 лет медленно погружалась в грунт и покрывалась растительностью. В 1993 году школьники из близлежащего селения Дарнесс привели «Камни Худа» в порядок. В настоящее время в Англии продолжается кампания за то, чтобы придать им статус охраняемой государством исторической достопримечательности.



**«Худ» проходит под Фортским мостом, Розайт, 1934 г.**

ных автоматов. (Эти ПУАО являлись в то время остродефицитными, даже более, чем сами многоствольные автоматы; второго поста для левого борта не нашлось, и его установили позже.)

7 сентября начался осенний поход вдоль восточных берегов Британии с заходами в Гуль, Розайт и Инвергордон. Он продлился 2 месяца и завершился 3 ноября в Портленде. 14 ноября «Худ» перешёл в Портсмут, где начался ремонт, проходивший в основном в доке, где корабль встретил новый, 1935-й год.

15 января 1935 года «Худ» вместе с «Ринауном» в составе флота Метрополии покинули Портсмут для «весеннего круиза». 18 января флот собрался в бухте Ароза у северного побережья Испании, служившей много лет стоянкой британских кораблей при плавании в испанских водах. Здесь начались учения, ставшие весьма неудачными для «Худа» и его «троюродного брата». 23 января около полудня при совместных упражнениях с подводными лодками «Ринаун» неудачно сманеврировал и протаранил «Худ». Удар пришелся в

правый борт, в кормовую часть корпуса около последней орудийной башни (в районе 340-го шпангоута). К счастью, столкновение произошло на относительно небольшой скорости (около 12 узлов); «Ринаун» в последний момент еще более сбросил скорость и попытался уклониться, и удар пришелся под довольно острым углом, почти по касательной. Тем не менее, в обшивке образовалась вмятина глубиной до полуметра; пострадала и палуба у борта. Затем нос «Ринауна» проскользнул к корме «Худа», зацепился за один из винтов и погнул его вал. В результате расследования виновным в столкновении признали командира «Ринауна» Соубриджа. Надо сказать, что он едва ли успевал что-либо сделать, поскольку принял командование на себя только когда расстояние между кораблями сократилось до 6 кабельтовых и они шли резко сходящимися курсами.

25 января «Худ» прибыл в Гибралтар, где на верфи произвели предварительный ремонт. Там контр-адмиралу С.Бейли 30 января пришлось временно перенести свой флаг на практически не пострадавший «Ринаун», который продолжил службу. А «Худ» отправился в Портсмут, где с 4 февраля по 5 марта находился в доке, где полностью ликвидировали последствия столкновения. Пользуясь случаем, на корабле установили два дополнительных 2,74-м дальнометра. 22 февраля Бейли вновь поднял свой флаг на мачте «Худа», который продолжил кампанию. Буквально только что отойдя от стенки, крейсер выступил в роли спасательного судна. На глазах у сотен моряков потерпел аварию самолет, упавший в море. К сожалению, спасти авиаторов не удалось, на борт подняли только тело погибшего офицера.

После учений и стоянки в Гибралтаре (с 16 по 25 марта) линейный крейсер прибыл в Портсмут, где в течение полутора месяцев, с 1 апреля по 13 мая, проводился как текущий ремонт, так и дополнительные меры по устранению полученных в результате столкновения повреждений.

**23 января 1935 г.  
Столкновение  
«Ринауна» и «Худа»**

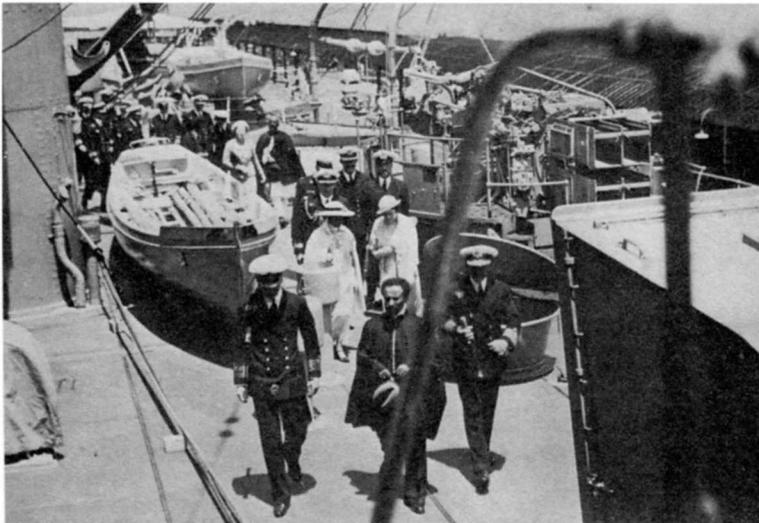


В ходе работ на крейсере установили недостающий КДП управления стрельбой 40-мм зенитных автоматов по левому борту. Остаток мая занял неторопливый переход на север с остановками в Портленде и Саутэнде. Достигнув Скапа-Флоу, «Худ» провел там на стоянке 2 недели, после чего отправился в обратный путь. «Витрина империи» требовалась для важного протокольного мероприятия.

В викторианские времена традицией стали впечатляющие смотры флота, проводимые на Спитхэдском рейде около Портленда. Последний раз такой смотр состоялся непосредственно перед началом 1-й мировой войны, 10 июля 1914 года. Тогда на рейде собрался весь британский действующий и мобилизованный резервный флот. И вот через 20 лет было решено возобновить традицию и провести подобный смотр в Спитхэде в середине июля 1935 года. Поводом стал «серебряный юбилей» — 25-летие правления короля Георга V. Всего на рейде собралось почти две сотни кораблей. 12 июля туда прибыл и «главный корабль флота» — «Худ», принявший участие в смотре и морском параде, продолжавшихся 3 дня, с 15 по 17 июля.

По окончании парадных мероприятий флот в присутствии короля провёл серию показательных учебных стрельб. В качестве мишеней использовались как старомодные буксируемые щиты, так и тогдашнее чудо техники — радиоуправляемый корабль-цель — бывший дрейноут «Центурион». На долю «Худа» пришёлся обычный щит, буксируемый эсминцами с солидной скоростью 20 узлов. Линейный крейсер выпустил по нему 8 залпов, причем 27 снарядов попали в щит или легли не далее 25 м от него.

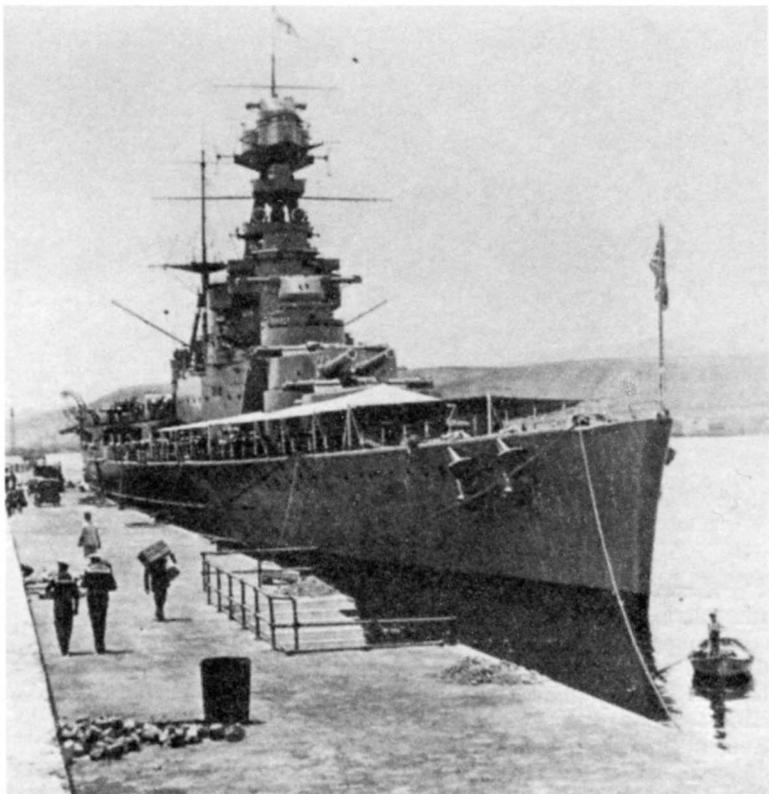
Празднества и показательные маневры сменились скучной, но нужной рутинной. До конца августа «Худ» простоял в Портсмуте. После традиционной Портсмутской морской недели (с 3 по 10 августа) во второй половине месяца он прошел небольшой профилактический ремонт. Теперь крейсеру предстояло изменение традиционного расписания. Дело в том, что еще в марте 1935 года Адмиралтейство задумало рокировку своих линейных сил. Смысл ее состоял в образовании однотипных эскадр из линкоров типов «Куин Элизабет» и «Ройял Соверен». Предполагалось постепенно перевести быстрходные и постоянно обновляемые «куины» в Средиземноморский флот, где все время назревали неприятности с Италией, а менее скоростные и мало модернизированные «R» оставить в составе флота Метрополии. Однако постоянная перестройка линейных кораблей



типа «Куин Элизабет» приводила к тому, что в Средиземном море постоянно не хватало одного линкора. Для компенсации решили направить туда эскадру линейных крейсеров. (Передислокация была временной, формально она оставалась в составе флота Метрополии.) Вначале, с апреля по сентябрь 1935 года, на юг отправился «Рипалс». Теперь, в сентябре, наступила очередь «Худа» и «Ринауна». 17-го «Могучий Худ» прибыл в Гибралтар, где его посетил император Эфиопии Хайле Селассие. В это время Италия готовилась к завоеванию этой независимой африканской страны и для ее главы имела значение даже чисто моральная поддержка.

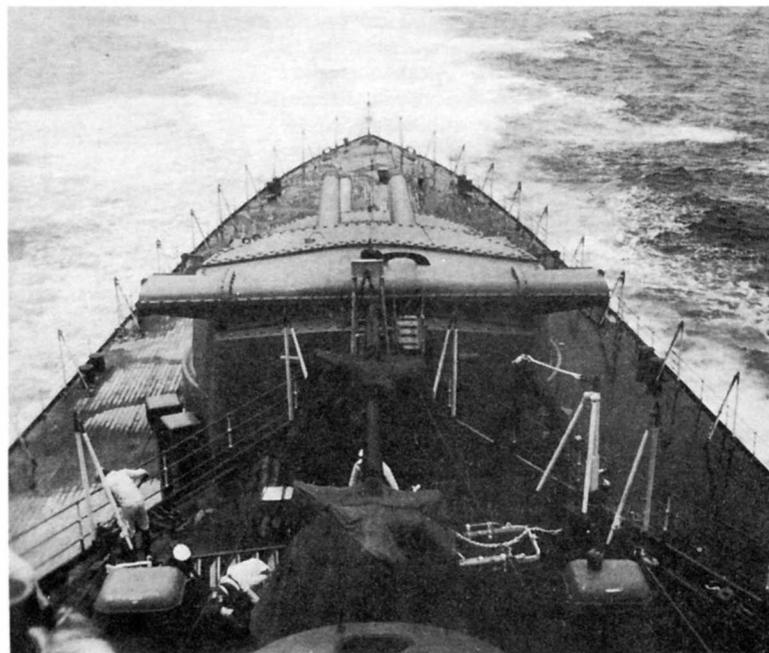
«Худ» пробыл в Гибралтаре до 5 декабря, когда совершил небольшой поход на Мадейру. Вернувшись через неделю в Гибралтар, линейный крейсер нарушил многолетнюю традицию — встречать Рождество на родине. Только 13 января следующего, 1936, года он покинул «Скалу» и через 3 дня вернулся в Портсмут. Там с 21 января по 20 февраля состоялся очередной ежегодный ремонт. В это время произошла очередная смена командира: «Худ» принял кэптен Артур Прайдхэм. После завершения работ крейсер вернулся на Средиземное море, где ему предстояло обосноваться довольно надолго. 24 февраля он бросил якорь в заливе Аруза, затем зашел ненадолго в Виго и 7 марта достиг Гибралтара. Именно этот «бастион империи» стал базой для «Худа» на всю весну и начало лета. Помимо небольших выходов на маневры, за это время линейный крейсер в начале мая сходил в двухнедельный поход на Канарские острова, посетив Лас-Пальмас. А 30 мая на его борт вторично прибыл с визитом эфиопский император.

*Император Эфиопии Хайле Селассие на борту «Худа». Гибралтар, сентябрь 1935 г.*



**«Худ» в Лас-Пальма-се, май 1936 г.**

**«Худ» проходит испытания после ремонта в Портсмуте, сентябрь 1936 г.**



В начале июня корабль постигла первая серьезная авария механической установки. Одна из турбин требовала заводского ремонта. Первоначально работу попытались выполнить в мастерских Гибралтара, но их оборудование не соответствовало задаче, и 20 июня «Худ» отбыл в

Портсмут, где 26 июня встал на ремонт, завершившийся только 17 сентября 1936 года. Увеличенный срок работ связан с тем, что одновременно проводилась очередная модернизация, связанная в основном с перестановкой оборудования. В очередной раз свое место поменяли посты управления стрельбой 40-мм зенитных автоматов, которые пришлось снять с фор-марса, где они также подвергались задымлению. Их перенесли в заднюю часть переднего мостика. Одновременно с фок-мачты убрали прожекторный мостик с двумя 91-см прожекторами, а над компасной платформой оборудовали дополнительный пост ПВО. Коротковолновую радиостанцию типа «31» управления стрельбой центральной наводки заменили более совершенной радиостанцией типа «75-VH» того же назначения. Изменилось и радиооборудование корабля. После ремонта наученные горьким опытом специалисты флота настояли на проверке нового расположения опытным путем. «Худ» развил полный ход для определения степени задымления злосчастных КДП 40-мм зенитных автоматов на их новом месте; полученный результат в общем признали удовлетворительным, хотя полностью решить проблему так и не удалось. На тех же испытаниях корабельные инженеры практиковались проводить спрямления крена посредством перекачки топлива в цистерны противоположного борта.

В процессе ремонта 22 июля свой флаг на крейсере поднял новый командующий эскадрой, ранг которого был повышен. Эскадру линейных крейсеров принял вице-адмирал сэра Джеффри Блейк. А уже 12 сентября он временно перешел вместе со штабом на линкор «Бархэм», где и оставался до конца ноября. А «Худ», с 8 сентября формально числившийся в составе Средиземноморского флота, в начале октября двинулся на юг. Однако, лиха беда начало. Вскоре после выхода произошла авария механики, на этот раз в холодильниках. После недельной переборки и чистки холодильников 10 октября «Худ» наконец отправился в Гибралтар, свою новую главную базу. Пробы там неделю, он перешел на Мальту, где задержался на месяц с лишним. Большую часть декабря его временным «отелем» являлся порт Танжер в зоне международной ответственности в Северном Марокко, куда корабль заходил 3 раза. Причина тому заключалась в обострении обстановки вокруг Испании, в которой в 1936 году вспыхнул мятеж националистов.

23 декабря крейсер вернулся в Гибралтар, где экипаж отпраздновал Рождество и Новый Год. Ему предстояла работа если и не во вполне военных, то в достаточно

**«Худ» в светлой «средиземноморской» окраске, 1936 г.**

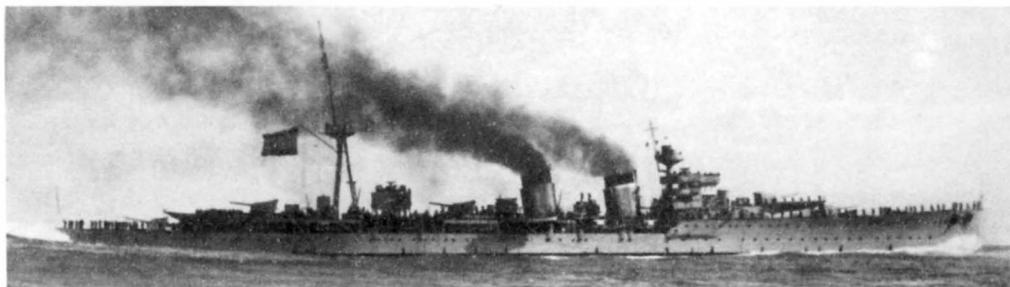


экстремальных условиях. Самый большой корабль мира принял участие в защите британских интересов в Средиземном море в связи с боевыми действиями между франкистами и республиканцами. Вопреки распространенному в советское время мнению о том, что Англия все время пыталась «подыграть» националистам, ее прежде всего волновала безопасность собственной торговли, в том числе и с республиканской Испанией, совершенно не чинясь с теми кто этой торговле мешал. 6 апреля британский пароход «Торпхолл», шедший с грузом продовольствия (контрабандой не являвшимся), был обстрелян вооруженным траулером франкистов «Галерна». На отчаянные радиogramмы с парохода тут же прибыли три английских эсминца. Но и испанская сторона усилилась крейсером «Альмиранте Сервера», своим корпусом загородивший путь «англичанину». На подмогу уже спешил «большой дядя» — «Худ», когда эсминцам Его Величества удалось оттеснить нахальных националистов. Но спустя 2 недели в деле пришлось побывать и ему. Английские пароходы «Мак-Грегор», «Хэмстерли» и «Стэнбрук» совершали рейс из Франции в Бильбао, когда уже вблизи пункта назначения их перехватили старые знакомые — «Галерна» и «Сервера». Первый дал предупредительный



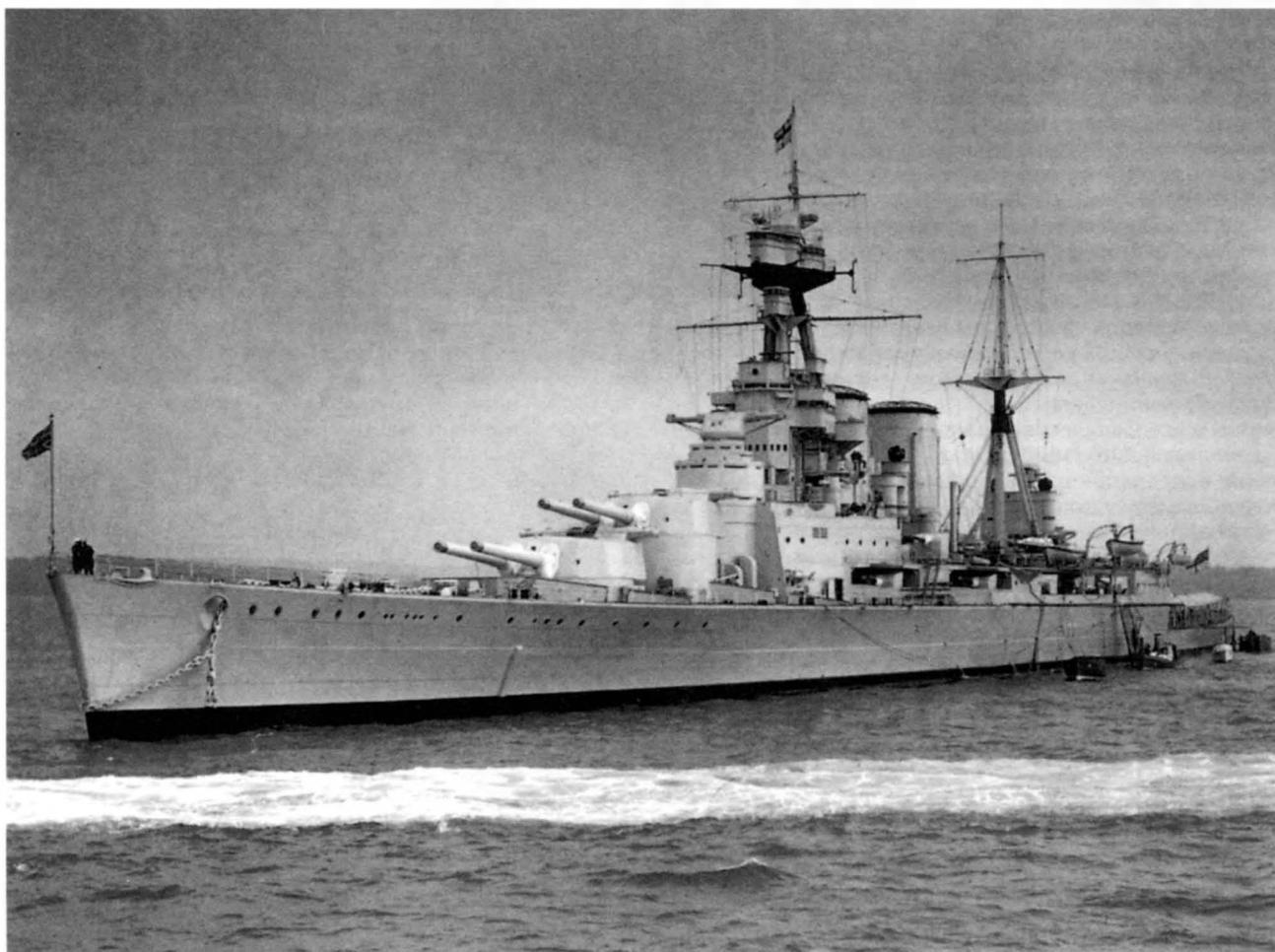
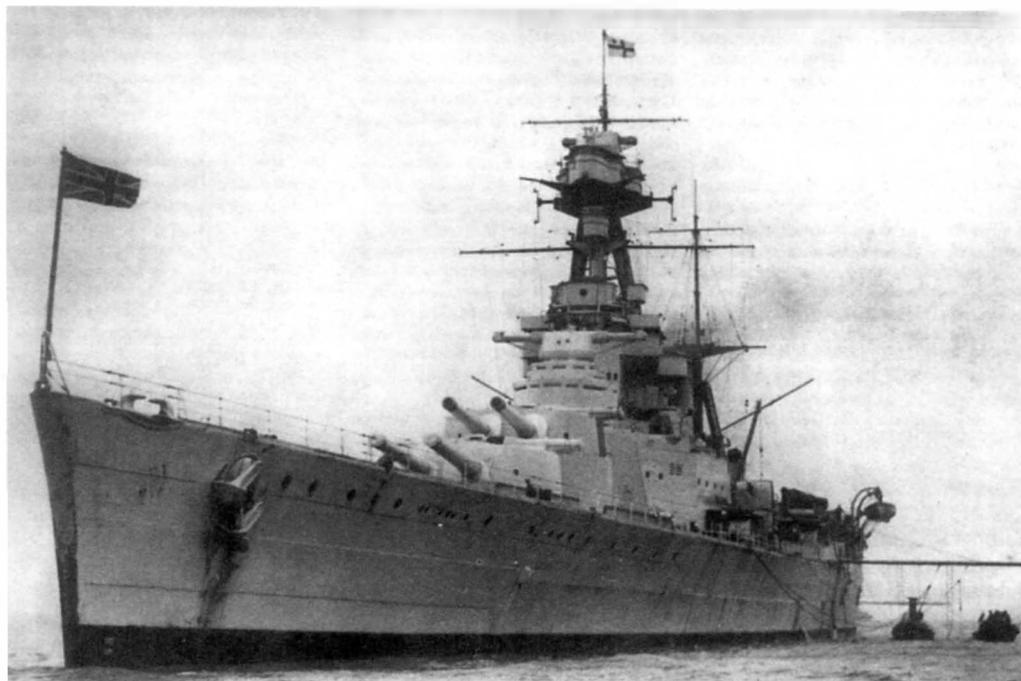
выстрел под нос «торгашам», а крейсер «массой» попытался оттеснить прибывшие на помощь британские эсминцы. Но на всякую «массу» найдется другая, куда большая. На поле действия (можно сказать — боя без выстрелов) прибыл находившийся поблизости в патрулировании «Худ». Все 8 пятнадцатидюймовок навели на франкистский крейсер, что послужило убедительным сопровождением к требованию застопорить машины. Все три судна благополучно проследовали в Бильбао, а националисты впредь стали более осто-

**«Худ» в гавани Мальты. На первом плане — лидер эсминцев «Инглфилд»**



**Испанский крейсер «Альмиранте Сервера»**

*«Худ» в Портсмуте, май 1937 г. (фото на с.90 и с.91). Корабль готовится к параду на Спитхэдском рейде по случаю коронации короля Георга VI*

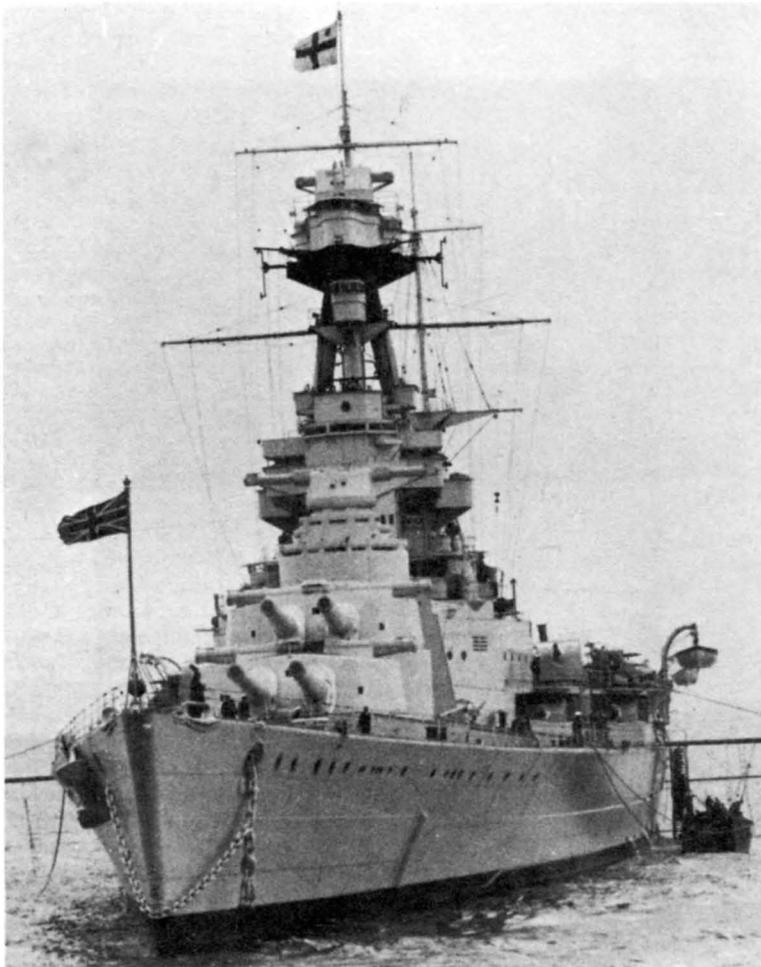


рожными в попытках противостоять «владычице морей».

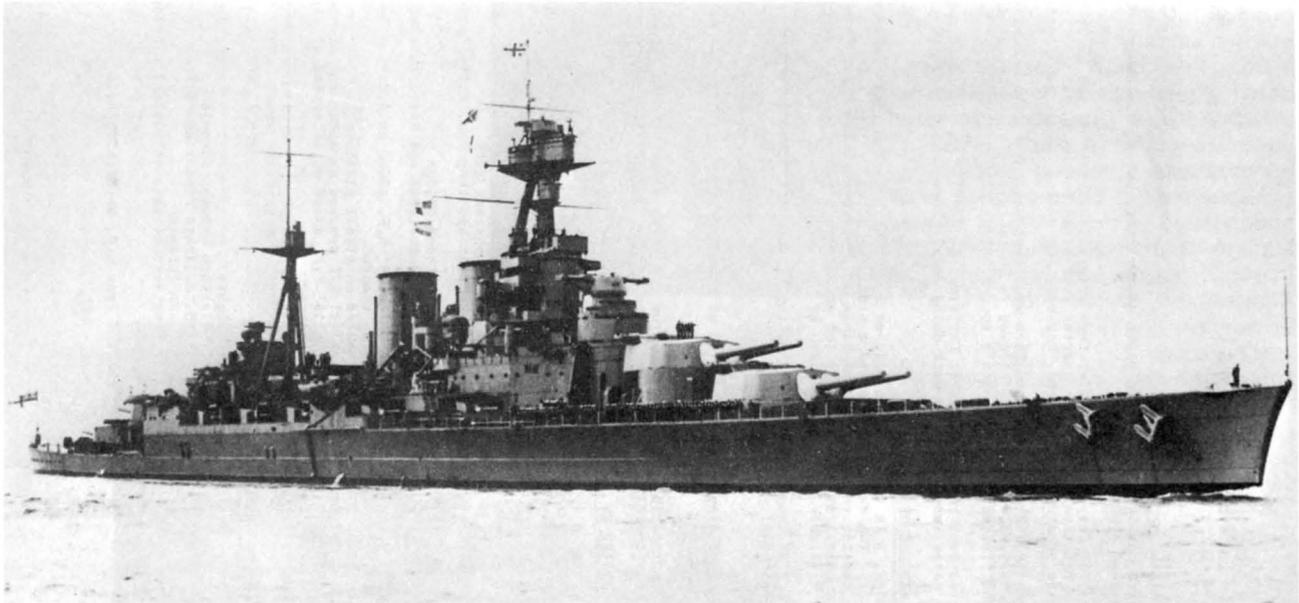
Впрочем, таких «боевых эпизодов» на долю «Худа» пришлось немного. Основу его службы на Средиземном море составили маневры (в марте 1937 года они проводились в районе Гибралтара) и патрулирование с остановками на отдых и пополнение запасов в Гибралтаре или на Мальте. В апреле крейсер выбрался в Атлантику, где продолжил патрулирование в Бискайском заливе. В начале мая его отозвали на родину — с представительскими целями. С 7 мая 1937 года начались торжества по случаю коронации короля Георга VI, включавшие большой парад на Спитхэдском рейде. А 20 мая новый король лично посетил «Майти Худ», гордость своего флота.

В начале июня крейсер вернулся в Гибралтар для продолжения рутинной службы. В конце месяца он перешел на Мальту в рамках участия в осенних маневрах Средиземноморского флота. 25 июня пришлось спустить адмиральский флаг: Д.Блейк угодил в госпиталь. Должность командующего эскадрой линейных крейсеров временно принял на себя кэптен Прайдхем. Спустя 5 дней в ходе учебных стрельб произошел инцидент, едва не закончившийся трагически. «Худ» вел огонь из своих 15-дюймовок, используя в качестве цели сетевой заградитель «Протектор». Стрельба велась известным методом со смещением точки прицеливания, когда вводилась такая поправка по целику, чтобы снаряды падали в кильватерной струе корабля-цели на безопасном от него удалении. Однако первым залпом «Худ» промахнулся настолько сильно, что как раз накрыл «Протектор». Вокруг заградителя с шумом встали колоссальные всплески. К счастью, попаданий не было. Но одна невинная душа все же поплатилась жизнью: корабельный кот заградителя умер на месте от разрыва сердца, вызванного диким испугом от рева падающих снарядов и столбов воды.

15 июля закончилось временное «царствование» Прайдхема: на корабль прибыл новый командующий, через несколько лет ставший известным боевым флотоводцем — вице-адмирал Эндрю Б. Кэннингхэм или, как его часто называли по инициалам АВС. 26 июля «Худ» встал на небольшой ремонт, продолжавшийся до 20 августа, после чего он отправился в Восточное Средиземноморье, посетив Аргостоли в Греции и Сплит в Югославии. 10 сентября крейсер бросил якорь в гавани Ла-Валетты на Мальте, где в тот же день отправился в док до конца месяца. Вновь готовый к действиям 30 сентября, он вышел в очередной поход, на



этот раз в хорошо знакомую западную часть Средиземного моря. В течение октября «Худ» посетил Арzew во французском Алжире, Танжер и Ла-Пальму, заходя в промежутках в Гибралтар. Начало ноября прошло в кратком походе по средиземноморским портам Испании с заходом в Барселону, Валенсию и Ла-Пальму. 6 ноября корабль вернулся на Мальту, где опять на неделю стал в док. Текущий ремонт сопровождался очередным усилением зенитного вооружения. В средней части спардека разместили два одиночных 102-мм зенитных орудия модели Mk.V — того же «розлива», что и установленные на корабле изначально. С кормового КДП для управления торпедной стрельбой сняли дальномер с кожухом и на освободившейся крыше смонтировали восьмиствольный 40-мм «Пом-пом» модели Mk.VI. По бокам на кормовой надстройке установили два 12,7-мм зенитных пулемёта Виккерс Mk.III. Для частичной компенсации веса демонтировали оба подводных торпедных аппарата в носовой части корпуса, а освободившиеся



**«Худ», 1939 г.**

помещения использовали в мирных целях — в качестве кладовых.

По окончании работ с 5 января 1938 года поход в испанских водах продолжился. В течение месяца «Худ» дважды посетил Барселону и Валенсию, четырежды — Ла-Пальму, а также зашёл во французский Марсель. 5 февраля последовало возвращение в Ла-Валетту, где приступили к подготовке к большим весенним маневрам с участием обоих флотов — Средиземноморского и Метрополии. В доке ему очистили и заново покрасили днище. Маневры стартовали 7 марта в районе Гибралтара и продолжались 10 дней. За ними последовал уже второй за год вояж по испанским портам (все те же Барселона, Валенсия и Ла-Пальма), завершившийся лишь в конце апреля. Совершив короткий заход на Корсику, крейсер вернулся на Мальту. С 16 мая по 22 июня 1938 года прошел очередной профилактический ремонт «Худа», в ходе которого установили пост управления стрельбой для кормовых многоствольных «пом-помов». 20 мая в командование кораблем вступил «юбилейный» — десятый командир, кэптен Хэррольд Уокер.

В июле «Худ» посетил Грецию: остров Корфу и залив Наварин. Затем обстоятельства заставили Адмиралтейство вернуть его в западные воды. Дело в том, что с начала 1938 года гражданская война в Испании вступила в последнюю фазу, и действия обеих сторон на море значительно обострились. «Худу», базировавшемуся в то время на Майорку, пришлось вывозить беженцев-республиканцев в Марсель. А 9 августа настал черед и самих англичан. На юге Испании в Паламосе

во время авиационного налета британское судно «Лейк Лугано» получило бомбовое попадание, и линейному крейсеру пришлось заодно принять на борт его команду и переправить ее все в тот же Марсель. 17 августа «Худ» в сопровождении крейсера «Сассекс» вышел из Пальмы и взял курс на Мальту, куда и прибыл двое суток спустя. 20 августа во время маневрирования в бухте Ла-Валетты имевший к тому времени очень большую осадку корабль коснулся днищем грунта и повредил обшивку корпуса. Повреждения на первый взгляд оказались несущественными и их исправили тут же на месте в доке.

23 июля в должности командующего эскадрой линейных крейсеров был утвержден контр-адмирал сэр Джеффри Лейтон, однако свой флаг он смог поднять на «Худе» только месяц спустя, 22 августа. В начале сентября корабль вышел в Гибралтар, где и пробыл весь месяц, делая небольшие выходы, самым дальним из которых стал поход в Танжер с 7 по 10 сентября. В одном из них, 20 сентября, «Худ» сделал неприятный «дубль», вновь коснувшись грунта днищем. После осмотра водолазами портовые специалисты сочли, что повреждение незначительно и крейсер может продолжить службу. 28 сентября он впервые поучаствовал в проводке войскового конвоя. Хотя время для Британии оставалось мирным, командование не хотело рисковать, оставляя перевозивший несколько тысяч солдат лайнер «Аквитания» без прикрытия в зоне боевых действий у берегов Испании. Лайнер гордо проследовал опасными водами в эскорте самого большого корабля мира и эсминцев 3-й флотилии.

Вернувшись в Гибралтар, «Худ», точнее, его экипаж, поучаствовал в еще одном, пока еще мирном, сражении. Футбольная команда офицеров линейного крейсера обыграла своих коллег с германского «карманного линкора» «Дойчланд», который всего годом позже стал объектом куда как более серьезной охоты. Самым интересным моментом стало возвращение англичан. Приняв поздравления после игры, англичане чинно спустились на квартердек «карманника», затем старший по чину командовал: «Ребята, пошли!». И один за другим британцы невозмутимо прыгали через борт и направлялись к своему кораблю вплаву.

Со второй половины октября по 9 ноября времени для игры уже не было: «Худ» крейсировал в Западном Средиземноморье, наблюдая за агонией Испанской республики. Последний его поход был связан с «транспортными услугами»: огромный корабль перевез 150 испанских республиканцев, спасавшихся от франкистов, в Марсель.

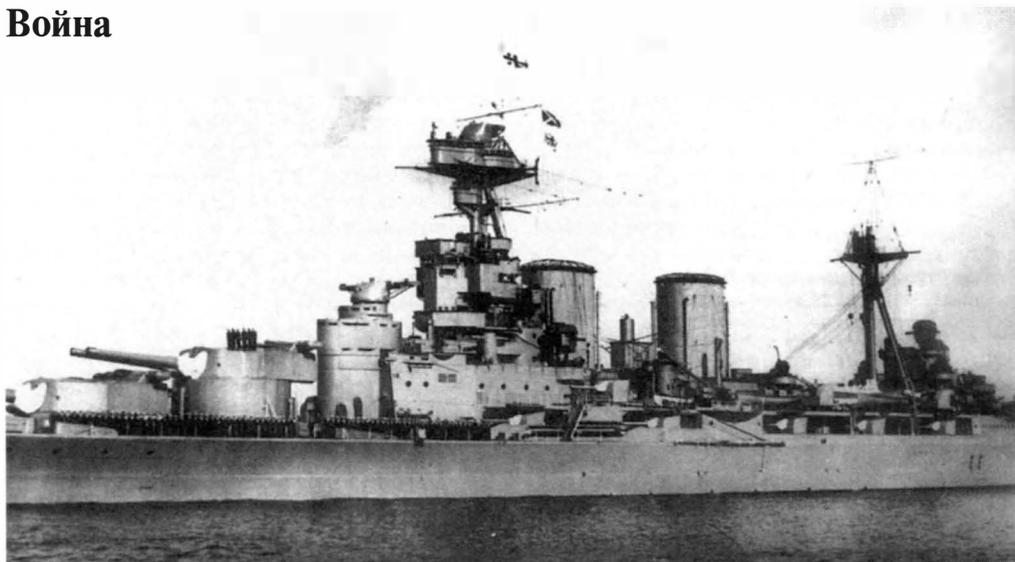
По окончании этого рейса крейсер отправился на Мальту. К тому времени трюмные службы обнаружили что двойная посадка на грунт не прошла для корабля совсем безболезненно. В ряд отсеков двойного дна и булей поступала вода, которую приходилось непрерывно откачивать. Хотя никакой опасности течь не представляла, для аккуратных англичан такой неполадок являлся нетерпимым. 9 ноября 1938 года «Худ» стал в док, где заменили или перечеканили ослабленные заклепки, через отверстия для которых и протекала вода. Крейсер оставался в доке до 10 января 1939 года. По окончании ремонта корабельные инженеры замерили последнее «мирное» водоизмещение все еще самого большого корабля мира, которое составило 42 752 т без нагрузки и 48 650 т в полном грузу.

Наступивший 1939-й, пока еще мирный, год, «Худ» и его экипаж встретили на Мальте. В первый день нового года фотографы засняли всю команду — более тысячи человек — на баке корабля-гиганта. 9 января контр-адмирал Д.Лейтон перенес свой флаг на «Бархэм», а крейсер отправился в Портсмут на ремонт и модернизацию. Долгое время активно использовавшийся и, что ни говори, довольно старый корабль нуждался в солидном ремонте. Его вполне надежные котлы и турбины постепенно начали сдавать, дополнительные неприятности доставляли и холодильники. Кроме того, обеспечение котельной водой осложнялась мелкими, но трудно устранимыми протечками цистерны пресной воды, расположенной в некогда поврежденном

двойном дне. В результате скорость приходилось ограничивать 28 узлами, причем даже такой скромный ход ограничивался несколькими часами. В ходе работ, осуществлявшихся в Адмиралтейском доке № 8 на верфи в Портсмуте, заменили большое число лопаток турбин, а также тщательно проверили и подлатали всю обшивку внешнего дна. Параллельно проходили работы на палубе. Значительно усилилось зенитное вооружение. В результате замены одиночных 102-миллиметровок Mk.V в средней части корпуса на четыре спаренных установки такого же калибра модели Mk.XVI «Худ» имел теперь четырнадцать 102-мм орудий (6 одиночных и 4 спаренных), довольно солидный набор, численно не уступающий многим новым и модернизированным линкорам. Возросло до 5 и количество 12,7-мм счетверенных пулеметов. Для размещения двух новых КДП управления зенитным огнем модели Mk.III пришлось расширить и продлить в корму сигнальный мостик, в задней части которого и расположились эти посты. Улучшили и боевое освещение, добавив 4 больших 112-см прожектора, а также оснастили корабль высокочастотным радиопеленгатором FH-3, аппаратура которого расположилась на марсе грот-мачты, а антенна — на брам-стенге той же мачты.

Ремонт затянулся до 12 августа; за это время «Худ» сменил флот, командира и адмирала. Европейские события сказались на том, что всем основным специалистам пришлось остаться на борту весь срок ремонта; на берег в казармы в январе отправилось только 500 человек. В феврале Адмиралтейство приняло решение перевести эскадру линейных крейсеров со Средиземного моря во Флот Метрополии в связи с обострением международной обстановки и реальной возможностью войны с Германией. 3 мая на борт вступил новый командир, кэптен Ирвайн Гленни, заменивший временно исполнявшего обязанности с 30 января лейтенант-командера Дэвиса. А 1 июня свой флаг поднял новый командующий эскадрой линейных крейсеров контр-адмирал Уильям Уитворт. На следующий день «Худ» официально приступил к строевой службе. Однако еще месяц с лишним проходили приемочные испытания и небольшие доделки и переделки. Лишь 13 августа «Худ» вышел к месту нового базирования — на север, в Скапа-Флоу, покинув Портсмут, как оказалось, навсегда. Остаток августа, последнего мирного месяца, прошёл в маневрах и учениях, индивидуальных и вместе с эскадрой и Флотом Метрополии.

## Война



«Худ», август 1939 г.

В конце августа 1939 года агрессивная политика Гитлера по отношению к Польше резко обострила ситуацию в Европе. Хотя фюрер надеялся, что страны-гаранты, Англия и Франция, не вступятся за своего восточного союзника, в Британии легкие дуновения возможной войны превратились во вполне чувствительный ветерок. Основа мощи империи, Ройял Нейви приступил к мобилизации кораблей и людей. Естественно, что не остался в стороне от приготовлений и гордость флота, самый большой его корабль. Его экипаж укомплектовали резервистами до полного штата. В последние предвоенные дни с 20 по 28 августа «Худ» находился в патруле между Шотландией и Норвегией, пока что учебном. 29 августа запасы топлива потребовали пополнения, и крейсер в тот же день вернулся в Розайт, откуда 30 августа перешёл в Инвергордон.

31 августа 1939 года эскадра линейных крейсеров — «Худ» и «Рипалс», в сопровождении 3 ЭМ, вышла в море для патрулирования зоны между Исландией и Фарерскими островами. На следующий день 1 сентября на «Худе» по радио получили известие о нападении Германии на Польшу. Вторая мировая началась. А еще через 2 дня, также в море, поступило сообщение о вступлении в нее Британии. 5 сентября состоялась первая «атака», пока что ложная: на «Худе» усмотрели след неприятельской торпеды, «прошедшей рядом с бортом». На следующий день эскадра вернулась в Скапа-Флоу. Стоянка оказалась краткой, за двое суток был принят полный запас топлива и продовольствия, а также запас обмундирования и другого снабжения. Для экипажа начались учения в практических условиях: воздушные тревоги и стрельбы из 102-мм зени-

ток. А 8 сентября «Худ» совместно с «Ринауном», крейсерами «Белфаст» и «Эдинбург» и четырьмя эсминцами вышел уже во второй военный поход. Отряд вновь патрулировал между Исландией и Фарерскими островами в основном с целью перехвата возвращающихся немецких торговых судов, хотя «за рамками» маячила угроза прорыва кораблей Кригсмарине в обратном направлении, в Атлантику. Выход завершился 12 сентября без каких-либо результатов.

За очередные двое суток «Худ» пополнил запасы, а команда получила краткий отдых. 14 сентября крейсер отбыл из Скапа-Флоу в Лох-Ю, где экипаж получил возможность немного отвлечься от учений и тревог, занявшись чисткой бортов и днища со шлюпок. 17 сентября корабль посетили высокие гости, премьер У.Черчилль и Первый лорд Адмиралтейства и главнокомандующий Флотом Метрополи сэр Ч.Форбс. Гости и команда посмотрели кинофильмы в импровизированном зале, устроенном под навесом на палубе.

После короткой остановки в Скапа-Флоу 22 сентября «Худ» вышел в море в составе прикрытия рейда в район пролива Скагеррак, однако операция не состоялась и на следующий день он вернулся на стоянку. Ненадолго. Уже 25 сентября «Худ» вместе с «Рипалсом», линкорами «Нельсон» и «Родней», авианосцем «Арк Ройял», 18-й эскадрой крейсеров и эсминцами вышли в направлении Доггер-Банки. Вся эта армада прикрывала возвращение домой поврежденной подводной лодки «Спирфиш».

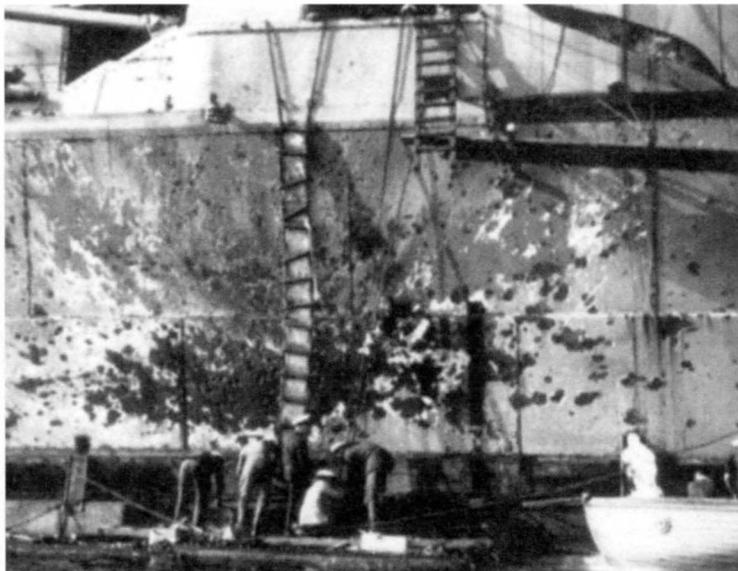
На следующий день «Худ» получил свою первую рану. 4 Ju-88 атаковали крейсер 250-кг бомбами, одна из которых (по воспоминаниям очевидцев, «размером с хорошее пианино») попала в левый борт в

кормовой части. Зенитчики даже не успели открыть огонь, ожидая приказаний, и на будущее кэптен Гленни отдал распоряжение начинать стрельбу самостоятельно. «Худу» повезло: бомба не разорвалась при ударе, а скользнула по булю, оставив на нём вмятину, и сдетонировала уже в воде. Осколки испещрили борт, из гнезд вылетело несколько десятков заклепок, внутрь буля попало немного воды. Наиболее существенной неприятностью оказались холодильники, поврежденные сотрясением корпуса в районе взрыва. Корабль вполне мог полностью потерять ход, пусть и на время, но, к счастью, в данном случае повреждение на боеспособности корабля не сказалось.

Тогда же обиженный «Худ» впервые обновил свои пятнадцатидюймовки в качестве зенитной артиллерии. Германские самолеты всё время кружили на горизонте; немцы не слишком боялись даже истребителей: немногочисленные «охотники», находившиеся на авианосце приберегались для отражения атаки бомбардировщиков. Тогда старший артиллерист лейтенант-коммандер Грегсон приказал зарядить оба орудия задней башни шрапнелью и дать залп. Понятно, что попасть в далеких «птичек» не надеялись, но отпугнуть всё же отпугнули. Далеко на горизонте в осенних сумерках возникли два впечатляющих мощных разрыва, и немецкие летчики сочли за лучшее увеличить дистанцию.

На первый раз «Худ» отделался легко. Тем не менее, после возвращения в Лох-Ю и осмотра 5 октября последовала резолюция главнокомандующего: «Как можно скорее подвергнуть переборке все главные холодильники». Действительно, прослужившие много лет котлы подвергались теперь постоянной опасности попадания в них морской воды, которая могла окончательно «посадить» их за считанные часы. Из-за внешне неэффективного попадания относительно небольшой бомбы боеспособность «Худа» находилась под серьезной угрозой.

Однако времени на выполнение распоряжения пока не находилось. Перебравшийся на следующий день в Скапа-Флоу линейный крейсер ждало самое почетное посещение и очередной поход. 7 октября на борт с коротким визитом взшел король Георг VI, а наутро «Худ» вместе с постоянным напарником — «Рипалсом», крейсерами «Аурора» и «Шеффилд» и четырьмя эсминцами направился к побережью Норвегии для перехвата германского соединения в составе линкора «Гнейзенау», легкого крейсера «Кёльн» и 9 эсминцев. Отряд, получивший обозначение Соединение E, подвергся массивной атаке немецкой авиации: 127 He-111 и 21 Ju-88. К счастью,



плохая погода помешала неприятельским самолетам найти большие корабли, и лишь некоторые из них отбомбились по силам эскорта.

Поиск оказался безрезультатным, и 10 октября «Худ» вместе с «Нельсоном» и 6 эсминцами направился в Лох-Ю. После четырехдневного отдыха и пополнения запасов крейсер вышел в недельное патрулирование в Датский пролив между Исландией и Шотландией на предмет перехвата германских судов, прорывающихся в Германию, а возможно — и военных кораблей, которые могли пытаться пройти в обратном направлении в Атлантику. Основу так называемого Северного патруля составляли вспомогательные крейсера, а вот их прикрытие осуществлял сильный отряд Флота Метрополии в составе «Худа», «Нельсона», «Роднея», крейсеров «Белфаст» и «Орора» и 9 эскадренных миноносцев. 22 октября линейный крейсер вернулся в Лох-Ю, но через день вновь вышел в море. Вместе с линкорами «Нельсон», «Родней» и шестью эсминцами он эскортировал конвой из нескольких норвежских транспортов с грузом железной руды из Нарвика в Британию. Эскадра прикрывала конвой до района Лофотенских островов, после чего вернулась к патрулированию. 31 октября корабли вернулись в Гринок, где для команды «Худа» наступил небольшой перерыв в напряженной деятельности. В тот же день линейный крейсер посетил Первый лорд Адмиралтейства У.Черчилль, а еще через двое суток корабль опять был в море. Вместе с «Нельсоном» он вновь патрулировал в Норвежском море. 4 ноября отряд тщетно пытался перехватить германский транспорт «Нью-Йорк», а двумя днями спустя

**Осмотр поврежденных самолетов после бомбёжки 26 сентября 1939 г.**

Фото «Худа», сделанное с линейного крейсера «Рипалс»



образовал эскорт для первого Скандинавского конвоя (ON1). 9 ноября «Худ» «на минутку» зашёл в Розайт и в тот же день отбыл в Плимут в сопровождении трех эсминцев. 13 ноября он встал на ремонт энергетической установки.

Завершился ремонт неожиданно: начались неприятности, и «Худ» оказался незаменимым. 25 ноября поступило сообщение о нападении на атлантический конвой германского «карманного линкора» «Дойчланд» и потоплении вспомогательного крейсера «Равалпинди». На самом деле конвой атаковали быстроходные линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». «Худ» в течение нескольких часов подготовили к походу и он в тот же день вышел в море. В районе Бреста он встретился с французской эскадрой под командованием вице-адмирала Марселя Жансуля в составе линкора «Дюнкерк», лёгких крейсеров «Жорж Лейг» и «Монкальм» и двух эсминцев. Впервые в своей истории «Худ» оказался не флагманским кораблём соединения, в составе которого он действовал, но формально Жансуль являлся старшим по чину и вообще, оперативное соединение состояло из французских кораблей. Отряд занял все ту же важнейшую позицию к югу от Исландии в надежде перехватить немецкие рейдеры. Однако «Шарнхорст» и «Гнейзенау» находились далеко в Атлантике. «Худ» на день «заскочил» в Гринок и 2 декабря снова вышел в патрулирование к северу от Фарерских островов, на этот раз в одиночку, в сопровождении только 4 эсминцев. С 5 по 8 декабря отряд осуществлял дальнейшее прикрытие очередного Норвежского конвоя, а

9-го последовал приказ командующего Флотом Метрополии адмирала Форбса вернуться в Гринок. Ненадолго: после приема топлива и запасов 13 декабря «Худ» вместе с линкорами «Бархэм» и «Уорспайт» в сопровождении 6 эсминцев снова оказался в море. Задачей для отряда стал перехват 3 лёгких крейсеров и 5 эскадренных миноносцев немцев, которые по данным разведки находились в Северном море. Перехват оказался «пустышкой», но корабли без работы не остались. Адмиралтейство перенацелило их на конвоирование первого войскового конвоя из Канады. Конвой назвали «сбором королев»: в его состав вошли 5 крупных лайнеров, включая знаменитую «Акви-танию», двух «императриц» («Эмпресс оф Бритн» и «Эмпресс оф Острейлиа»), одного «монарха» («Монарх оф Бермуда») и одной «герцогини» («Дачесс оф Бедфорд»). Они перевозили 7,5 тыс. человек из состава 1-й канадской дивизии, и оставить «королевский кортеж» без прикрытия, когда в море находились германские рейдеры, было бы слишком опасно. 17 декабря конвой вместе со своим эскортом благополучно прибыл в Гринок.

Там экипаж наконец получил относительно продолжительный отдых, хотя в течение недельной стоянки пришлось еще и принять полный запас топлива и снабжения. 23 декабря «Худ» вместе с крейсерами «Эдинбург» и «Глазго» прикрывал специальный конвой DHN-6, перевозивший вооружение для Финляндии, пытавшейся отразить напор советских войск в ходе «Зимней войны». Команде удалось встретить Рождество в Гриноче, но праздник не

затянулся. 27 декабря линейный крейсер с тремя эсминцами вновь отбыл в патрулирование в район к северу от Гебридских и Шетландских островов.

Так, в негостеприимном зимнем Северном море завершился для «Худа» первый военный год. Из описания его походов видно, с каким напряжением пришлось поработать кораблю и его людям. «Сидячая война» 1939 — 1940 годов отнюдь не являлась таковой для военно-морского флота «Владычицы морей». А самый большой, сильный и быстроходный его корабль оказался очень востребованным.

Первый день 1940 года «Худ» встретил в бурном море к северу от Шетландских островов в компании из трех эсминцев. На следующий день к ним присоединился еще один эскадренный миноносец и небольшой отряд вступил в дальнейшее прикрытие конвоя HN. «Проводив» его через опасный участок, крейсер и его эскорт заняли позицию прикрытия Северного патруля: Адмиралтейство опасалось за почти беззащитные вспомогательные крейсера. 5 января отряд вернулся в Гринок, поскольку запас топлива достиг критического предела.

Десятидневный отдых стал некоторой компенсацией за «работу» в новогодние праздники. А 15 января «Худ» вместе с «Уорспайтом» и 8-й флотилией эсминцев под командованием контр-адмирала Уитворта вновь отбыл в проход между Фарерами и Шетландами. После недельного патрулирования удалось выкроить трое суток для учений. Артиллеристы «Худа» провели обширные учения с практическими стрельбами. Двухнедельный антракт в Гриноке завершился 9 февраля 1940 года выходом отряда в море в том же составе. За следующие 10 дней ему довелось выполнять несколько различных задач. 10 февраля «Худ» с компанией выдвинулись к северу от Гебрид для прикрытия Скандинавских конвоев, а 16-го они же направились на восток, в сторону Норвегии для поддержки известной силовой акции против немецкого судна снабжения «Альтмарк», взятого на бордаж эсминцем «Коссак» в норвежских территориальных водах. Англичане опасались, что даже доброжелательно настроенные к ним норвежцы могут не одобрить такую вольность. 18 февраля последовал краткий заход в Гринок и новый поход, в котором к «Худу» и «Уорспайту» присоединился еще линкор «Родней». В течение 2,5 суток соединение прикрывало Скандинавский конвой DN-14. Пока «Худ» боролся с волнами, его судьба решалась в Лондоне. Совет Адмиралтейства принял решение отправить линейный крейсер для продолжения прерванных в ноябре работ по переборке трубок главных холодильников, выбрав для этого теплую и пока еще



**Линкор «Вэлиант»**

безопасную Мальту. Предполагалось, что работы займут полтора месяца и к ним приступят в начале марта. Пока же он вместе с «Роднеем» осуществлял дальнейшее прикрытие следующего конвоя, HN-14. 24 февраля крейсер прибыл в Клайд, так же ненадолго. Вместо предполагавшегося похода в теплые края на ремонт 2 марта неутомимый «Худ» под флагом У.Уитворта отправился в очередное патрулирование в район к востоку от Фарерских островов, на этот раз с линкором «Вэлиант» и 6 эсминцами. Успешно проэскортировал два конвоя из Норвегии, 7 марта линейный крейсер прибыл в Скапа-Флоу. Там в течение двух дней на его борту побывал Первый лорд Адмиралтейства У.Черчилль. Будущий знаменитый премьер Соединенного Королевства полюбил неутомимый и красивый корабль, сыгравший важную роль «палочки-выручалочки» в начальный период войны.

Впрочем, крейсер всё более нуждался в постоянно откладываемом ремонте энергетической установки. 11 марта контр-адмирал Уитворт перенес свой флаг на «Ринаун», а «Худ» в эскорте трех эсминцев отправился в Гринок, ожидать дальнейших решений командования. Экипаж получил двухнедельный перерыв, пока Адмиралтейство решало: а не послать ли корабль к побережью Африки в район Фритауна. Здравый смысл возобладал; ценную боевую единицу решили не «загонять» до полного истощения ресурса. Однако вместо Мальты, становившейся угрозой пунктом в случае развития военных действий с Италией, «Худ» отправили

в некогда родной Девонпорт. 31 марта он прибыл на место, и с 4 апреля на крейсере начались работы. Одновременно с ремонтом машинной установки осуществлялась последняя в его карьере модернизация, связанная с усилением зенитного вооружения. Важность такой меры не вызвала сомнений; хотя «Худ» пока счастливо избегал неприятных дуэлей с воздушным противником (кроме налета, когда он получил скользкое попадание бомбы), но такое везение не могло остаться вечным.

В ходе модернизации были сняты все 140-мм орудия\*. Вместо них на спардеке разместили еще три спаренных 102-мм зенитных установки Mk.XVI, одна из которых, перед башней «Х», могла стрелять на оба борта. Если эта мера являлась вполне разумной и достаточно эффективной, то другая попытка улучшения ПВО таковой счесть трудно. «Худ» более чем сомнительно обогатился пятью 20-ствольными пусковыми установками для неуправляемых зенитных ракет UR. Так же сомнительным является удаление 4,6-м дальномера с верхнего КДП главного калибра марсе на фок-мачты. Хотя такой инструмент с небольшой базой не соответствовал требованиям стрельбы на дальних дистанциях, всё же располагался он на самой верхней точке и мог действовать в любую погоду. Теперь же всё управление огнем главной артиллерии сосредотачивалось в основном пункте УАО на боевой рубке. В случае выхода его из строя в свежую погоду корабль лишался возможности дальнего определения дистанции, поскольку низко расположенные инструменты в башнях могли забрызгиваться волнами. Из безусловно полезных мероприятий следует отметить монтаж размагничивающего устройства, поскольку германские магнитные мины стали серьезной угрозой. Электромагнитный контур состоял из более чем полукилометра толстеного пятисантиметрового медного кабеля, подъем и закрепление которого стало для команды и рабочих тяжелейшим трудом, запомнившимся им надолго. Кроме того, на спардеке и надстройке дополнительно разместили несколько спасательных плотов Карлея.

Много проблем вызвал столь долго ожидаемый ремонт механизмов. Первоначально работы предполагалось произвести все там же в арсенале в Девонпорте, но из-за перегруженности завода 27 мая «Худ» в сопровождении трех эсминцев перешел в Ливерпуль, где на заводе в доке Гладстона частично заменили дефектные трубки в котлах и холодильниках. Слишком короткий срок (2 недели) не позволил осуществить все предполагаемые мероп-

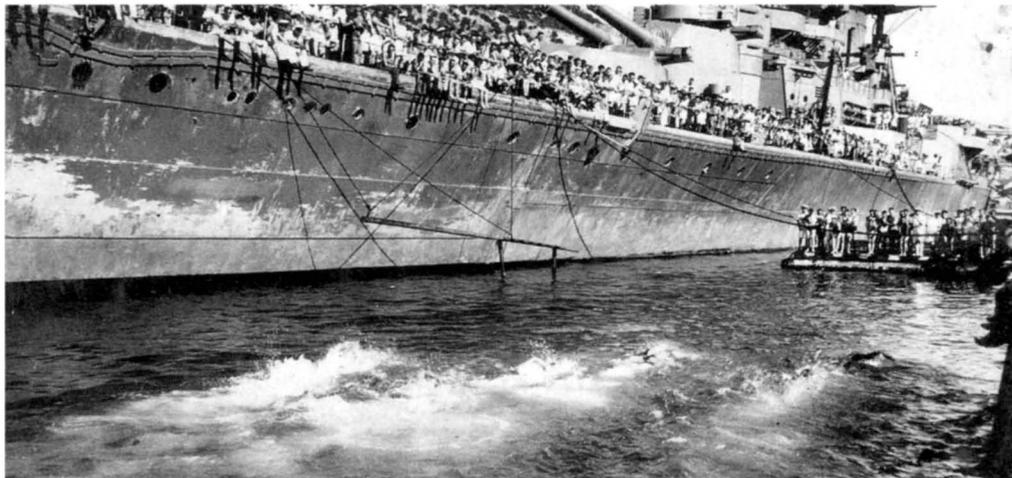
приятия, и после экспресс-ремонта линейный крейсер мог развивать максимальную скорость продолжительного хода не более 27 уз. Все начало июня оказалось для команды нелегким временем, хотя корабль находился в порту. Учения — все виды артиллерийских: от тренировок расчетов зенитных автоматов до имитационных стрельб главного калибра, пожарные, дивизиона живучести — проходили параллельно с очисткой корпуса от старой краски и нанесения новой. В общем, скучать не приходилось, тем более, что на корабле, проходившем ремонт котлов и холодильников, не работали душевые, и грязным после окраски и уборок матросам пришлось искать местечко для помывки на берегу. В дополнение ко всем трудностям службы и ремонта команду поразил настоящая эпидемия желудочно-кишечных заболеваний.

Между тем, пока линейный крейсер стоял на верфи и часть команды страдала от бытовых неудобств, некоторым морякам удалось повоевать на суше. 13 апреля большая партия, 250 морских пехотинцев и моряков, почти четверть экипажа, отправилась поездом в Розайт для участия в операции «Примроуз» — высадке в Норвегии. Спустя 4 суток отряд высадился с борта шлюпа «Блэк Суон» в Адальнесе. Однако события во Франции, где началось чрезвычайное успешное наступление немецких войск в Арденнах, заставили командование союзников свернуть операции в Норвегии. В первый день мая большая часть десанта с «Худа» оказалась на борту крейсера «Галатейя», доставившего людей в Англию. А 3-го мая первые 20 моряков вернулись на свой корабль. 3 дня спустя к ним присоединились остальные члены экипажа, за исключением 3 раненых.

По окончании ремонта началось проведение ходовых испытаний, прошедших в общем удовлетворительно (за исключением рекомендации по возможности не развивать полную мощность из соображений надежности котельной установки).

12 июня крейсер вышел в море в сопровождении 3 канадских эсминцев для эскортирования важнейшего военного конвоя US-3. К Бискайскому заливу приближались 6 английских лайнеров, включая такие легенды трансатлантических рейсов как знаменитые «Куин Мэри», «Аквитания», «Мавритания» и «Эмпресс оф Канада». Они перевозили в Британию части австралийско-новозеландского экспедиционного корпуса (АНЗАК). Не вполне понятно, от

\* Их распределили для разных целей, прежде всего, для береговой обороны. Одно из этих орудий установили на Оркнейских островах, где оно оставалось до конца 1970-х годов.



какой именно опасности должен был их предохранить «Худ», поскольку конвой направлялся в Глазго по внутренним водам, куда точно не могли бы добраться германские рейдеры. Единственной существенной угрозой оставались подводные лодки, но линейный крейсер здесь вряд ли чем мог помочь; напротив, представляя собой еще одну лакомую цель. Однако от подводной опасности и лайнеры и их конвоиров (а кроме «Худа» в состав эскорта входили 3 тяжелых крейсера, авианосец «Аргус» и 9 эсминцев) предохраняла скорость: конвой (за исключением тихоходного «Аргуса») двигался 20 — 23 узлами, активно зигзагируя. 16 июня, спустя 2 суток после randevу в Бискайе, все суда благополучно прибыли к устью Клайда. А «Худ» получил трехдневную передышку в Гринюке, где корабль пополнил запас топлива, изрядно истощенный 3 сутками большого хода.

18 июня линейный крейсер в сопровождении 5 эсминцев отбыл к новому месту службы. Теперь ему предстояло действовать в районе своих «весенних круизов», базируясь на Гибралтар. (Необходимость такой рокировки вызывалась положением Франции, становившемся все более безнадежным, и вступлением в войну Италии.) Встретившись в открытом море с авианосцем «Арк Ройял», отряд, ставший ядром Соединения Н, 23 июня прибыл в Гибралтар.

Там 25 июня Соединение Н застала тяжелая, но неизбежная весть о капитуляции Франции. К головным болям Адмиралтейства прибавилась еще одна, на то время самая тяжелая: как нейтрализовать достаточно мощный французский флот с тем, чтобы он не попал в руки немцев. Не довольствуясь заверениями его командующего Франсуа Дарлана, англичане стремились не допустить корабли бывшего союзника в те порты, которые могли быть

захвачены германскими войсками. На следующий же день, 26 июня, «Худ» и «Арк Ройял» вышли в направлении Канарских островов на перехват линкора «Ришелье», который по сведениям разведки, вышел из Дакара. Отряду поручалось найти недостроенный линейный корабль и отконвоировать его в Гибралтар. Или потопить в случае сопротивления — первая из щекотливых и двусмысленных задач такого рода, поставленная перед «Худом». Но не последняя.

На этот раз все обошлось: «Ришелье» повернул назад в Дакар после встречи с британским тяжелым крейсером «Дорсетшир», а Соединение Н возвратилось в Гибралтар. Однако игра на нервах продолжалась. 28 июня последовало новое сообщение о том, что «Ришелье» снова вышел в море, и линейный крейсер с авианосцем опять экстренно направились к Канарам. И на это раз тревога оказалась ложной, и в тот же день отряд бросил якорь в бухте «Скалы». 30 июня на мачте «Худа» взвился флаг очередного командующего: Соединение Н принял вице-адмирал сэр Джеймс Сомервилл, вызванная из отставки «тёмная лошадка», которому предстояло осуществить сколь неприятную, столь же и опасную акцию против бывшего союзника. Новый адмирал имел репутацию оригинала и чудака даже у знаменитых своей невозмутимостью англичан. Освоившись на мостике «Худа», он не появлялся там без веселой компании из любимого сиамского кота и канарейки. Будучи большим любителем кроссвордов, пристрастил к их решению весь свой штаб. Однако экстравагантность была скорее игрой на публику. Как командующий в ходе боевых действий Сомервилл проявил себя весьма сдержанно, аккуратно и не собирался без нужды лезть на рожон. Именно этим его свойством объясняется отчасти дальнейший ход событий.

## Из «Катапульты» — по своим

Основные силы французского флота под командованием старого знакомого, не так давно имевшего «Худ» в своем подчинении, вице-адмирала Марселя Жансуля находились на стоянке в недостроенной базе Мерс-эль-Кебир около Орана. Они состояли из 4 линкоров, в том числе быстроходных «Страсбура» и «Дюнкерка» и «стариков» «Бретань» и «Прованс», авиатранспорта «Командан Тест» и 6 мощных лидеров («Могадор», «Вольта», «Тигр», «Линкс», «Керсен», «Террибль»). Еще с десятком эсминцев и 6 подводных лодок стояли поблизости, в порту Орана. Поэтому силы, собранные для «нейтрализации» бывших «братьев по оружию» в рамках операции «Катапульта», выглядели очень внушительными, хотя и очень разнородными. Соединение Н включало линейный крейсер «Худ» под флагом Сомервилла, линкоры «Вэлиент» и «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», крейсера «Аретьюза» и «Энтерпрайз» и 2 флотилии эсминцев («Видетт», «Вортиджерн», «Кеппел», «Рестлер», «Фирлесс», «Фоксхаунд», «Фолкнер», «Фористер», «Форсайт», «Эктив» и «Эскорт»). И это при том, что еще в ходе сборов Сомервилл «потерял» обещанный Адмиралтейством линейный корабль «Нельсон», а также крейсер «Дели» и 6 эсминцев, отозванные для несения конвойной службы. «Худу» предназначалась особая роль: только он мог бы в случае необходимости догнать «Страсбур» и «Дюнкерк», во всяком случае, попытаться сделать это.

2 июля в 17-00 соединение отбыло из Гибралтара. Поздно вечером его безуспешно атаковала итальянская подводная лодка «Маркони», а рано утром следующего дня британские корабли прибыли в район Орана — Мерс-эль-Кебира.

Конечно, Сомервилл вначале попытался решить задачу без крови, хотя и понимал, что шансы на мирное разрешение дела невелики. Уж очень неприглядно для чести бывшего союзника выглядели все четыре предъявленных французам варианта: либо присоединиться к британскому флоту для продолжения совместных действий против Германии и Италии; либо перейти в британские порты и интернироваться там, или уйти в порты французской Вест-Индии или Соединенных Штатов; наконец, просто сам затопить свои корабли в течение 6 часов. Для смягчения жесткого смысла на роль парламентаря был выбран командир «Арк Ройяла» кэптен Седрик Холланд, который до войны служил военно-морским атташе в Париже и имел много друзей среди французских офицеров. Возможно, ему удалось бы убедить Жансуля на более или менее приемлемый вариант ухода в более безопасные французские порты, однако множество мелких недоразумений воспрепятствовало этому. Французский адмирал отказался принять посланца лично, когда эсминец «Фоксхаунд» в 05-15 3 июля передал семафором соответствующую просьбу Холланда. В письменном же виде послание Сомервилла выглядело именно тем, чем оно являлось — ультиматумом. В 9 утра флаг-офицер Жансуля передал ответ: адмирал еще раз подтвердил, что его корабли никогда не попадут

**Французский  
быстроходный  
линкор «Страсбур»**



целыми в руки врага, но одновременно говорил, что при применении силы они будут сопротивляться. Холланд сообщил Сомервиллу о полном провале переговоров. Около 11-00 англичане прожектором передали сообщение о том, что в соответствии с имеющимся приказом не позволят французам покинуть порт, если предложения британского правительства не будут приняты. Между тем Сомервилл уже примирился с тем, что возможно только силовое решение. Его план включал следующие меры:

1) Обстрел французских кораблей тяжелой артиллерией (с корректировкой с воздуха) с тем, чтобы принудить моряков покинуть их;

2) Бомбардировка авиацией с «Арк Ройял» с той же целью;

3) Торпедная атака «Суордфишами» с того же «Арк Ройяла» для потопления поврежденных и покинутых кораблей; и

4) Высадка подрывных партий с эсминцев для уничтожения всего оставшегося наплаву.

План выглядел уж очень оптимистичным, пожалуй, даже нахальным. Мало того, что англичане не слишком превосходили французов в силе артиллерийского огня, базу защищали еще и береговые батареи, пусть и среднего калибра, но безусловно опасные для любой попытки высадки. Не говоря уже о том, что на берегу имелись войска, полевая артиллерия и пулеметы. Кроме того, слишком много надежд возлагалось на авиагруппу авианосца. Пока что его самолеты около 12-00 сбросили 5 мин внутри гавани, чтобы затруднить возможный выход французских кораблей. Сомервилл первоначально назначил начало атаки на 13-30. Однако когда срок уже истек, в конце тоннеля вроде бы забрезжил свет. Жансуль согласился принять Холланда. Однако демонстративные меры англичан и ультимативные сигналы (последний устанавливал «крайний срок затопления кораблей на 15-30», что вряд ли удалось бы осуществить даже при полном желании) основательно «завели» французского адмирала. Не посоветовавшись с командующим флотом адмиралом Дарланом, который считал, что вариант ухода в заморские порты можно было бы обсудить, Жансуль самостоятельно предпочел ответить формальным и окончательным отказом что-либо предпринять немедленно. Теперь бой стал неизбежным.

Этот день в разгар лета выдался солнечным и жарким, море спокойным, дул небольшой ветерок, однако высокая температура и влажность способствовали появлению стелившейся над водой туманной дымки. В результате видимость огра-

ничивалась 7 — 10 милями. Английские моряки, уже несколько часов находились на боевых постах и в некоторых из них сильно страдали от жары и духоты. Так на «Худе» в коммутационной станции СУАО главного калибра на площади 7 кв.м, значительную часть которой к тому же занимали приборы, собралось около 30 человек — условия, пожалуй, даже похуже, чем в «час пик» в лондонском метро.

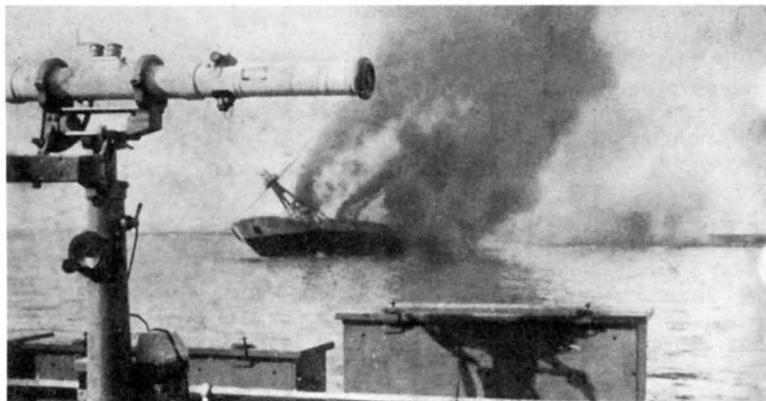
В 17-29 Холланд передал сигналом на «Худ» о вторичном провале выработки мирного решения, и покинул борт «Дюнкерка». Соединение Н в 17-30 совершило последовательный поворот и легло на боевой курс 100° при скорости 20 узлов. Строй кильватерной колонны возглавлял «Худ», за ним следовали «Резолюшн», «Вэлиант», «Аретьюза» и «Энтерпрайз». Строй тяжелых кораблей прикрывали две группы эсминцев: «Фолкнор», «Фоксханд» и «Фористер» спереди от линкоров и чуть дальше от берега, и «Кеппел», «Видетт» и «Эктив» — в арьергарде. Французские корабли в это время уже подготовились к выходу, лидеры начали движение, за ними готовились последовать быстроходные линкоры, к бортам которых уже подогнали буксиры. В 17-54 прозвучали первые залпы. Британские линкоры открыли огонь с дистанции около 90 кбт\*, находясь в строю кильватера на том же курсе 100, имея 17-узловый ход. Они расположились так, что линия стрельбы была направлена с северо-запада, в результате чего французские корабли створились, мешая стрелять друг другу, а перелеты англичан могли попадать в расположенные позади единицы. (Англичане не без некоторой доли лицемерия мотивировали подход с этого направления тем, что при такой стрельбе «снижался риск нанести потери гражданским сооружениям на берегу».) Каждый корабль пристреливался по цели самостоятельно. Управление стрельбой осуществлялось по результатам наблюдения из КДП и с самолетов-корректировщиков. Хотя наблюдать падения своих снарядов в таких условиях труднее, нежели пристреливаясь по противнику в открытом море, накрытую неподвижную цель достаточно легко «сопровождать» с помощью не самых совершенных систем управления огнем, так что художеский «столлик Дрейера» здесь был вполне полезным.

Неудивительно, что «бой» оказался совершенно неравным и больше напоминал избиение. «Худ» открыл огонь в 17-55,



**Вице-адмирал  
Джеймс Сомервилл**

\* По различным источникам — от 85 до 95 кбт. Разница скорее всего связана с несколькими различными временами и тем, что указывается «артиллерийская» дистанция, соответствующая точке прицеливания.



*Гибель французского линкора «Бретань»*

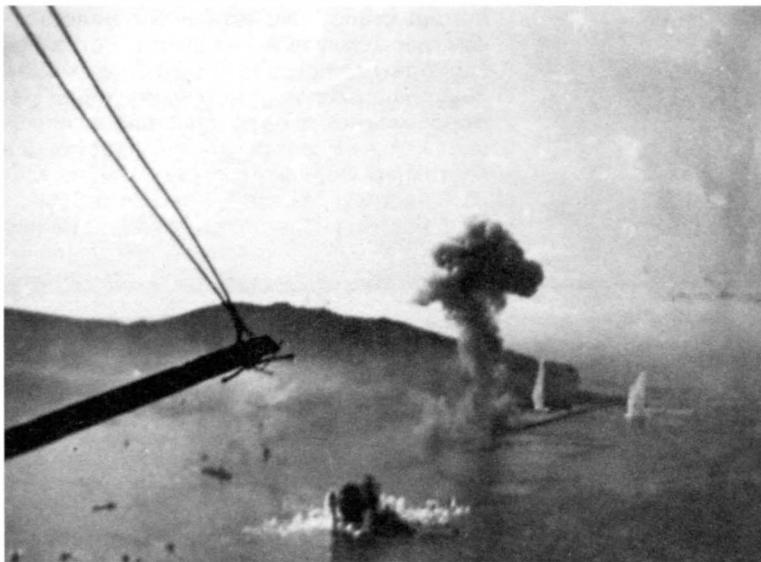
спустя минуту после первого залпа «Вэ-лиента». Первый залп лег недолетом, второй попал в мол и причалы, подняв столб пыли и камней, а третий накрыл «Дюнкерк». Один из снарядов попал в корму французского линкора. Возможно, что перелет из этого же залпа дал роковое попадание в «Бретань». В 17-58 на старом линкоре возник пожар, вызвавший взрыв погребов и гибель корабля с 977 членами команды. Но с достоверностью отнести эти успехи на счет именно «Худа», либо любого другого корабля, нельзя: все английские линкоры по сути дела стреляли по одной и той же вытянутой вдоль линии стрельбы цели, выпустив за 9 минут 33 залпа, в основном четырехорудийных. В 17-59 отряд изменил курс, а в 18-04 прекратил огонь. К тому моменту вся гавань закрылась густым черным дымом, полностью скрывшим цели. Самолет-корректировщик помочь уже не мог: во время атаки истребителей летчик заложил крутой вираж, и офицер-наблюдатель ухитрился уронить в море бинокль и таблицы условных сигналов. Да и французы начали пристреливаться: несмотря на гибель «Бретани», тяжелые повреждения «Дюнкерка» и «Прованса», они открыли огонь спустя 2 минуты и их стрельба становилась все более точной. С 18-00 перед «Худом», избранным в качестве главной цели, возникали цветные разрывы: красные с «Дюнкерка» (он выпустил 40 снарядов главного калибра и полторы сотни совершенно бесполезных 130-миллиметровых), синие — со «Страсбура» (давшего всего 2

двухорудийных залпа) и зеленые — с «Прованса» (несмотря на повреждения, успевшего израсходовать 22 снаряда). Кроме того, артиллеристы форта Сантон избрали в качестве цели британский флагман и выпустили по нему в общей сложности около трех десятков 194-мм снарядов. По свидетельствам очевидцев из числа его экипажа «только Бог позволил нам избежать попаданий». На корабле наблюдали 2 снаряда, давшие рикошет с расстояния около кабельтова и перелетевшие над его мостиком. Осколки от других недолетов, давших разрывы, попали в основание трубы, порвали радиоантенну и ранили двух человек, офицера и матроса, не вовремя оторвавшегося от прицела и пораженного в глаз. Один осколок пробил насквозь ящик для хранения первых залпов пресловутых «невращающихся ракет» UP на спардеке, который, к счастью для англичан, был благоразумно оставлен пустым.

В 18-04 британские корабли вновь изменили курс, оставив в углах обстрела только кормовые башни, и поставили интенсивную дымовую завесу. В 18-08 после завершения поворота на запад, стрельба возобновилась, но уже совсем вяло, поскольку всю гавань закрыл плотный черный дым. После изменения курса «Худ» выпустил 3 залпа по береговой батарее. Первые два ушли со значительным перелетом, «приземлившись за несколько миль в пустыне», а третий «смел батарею с лица земли» — мягко говоря, преувеличение, поскольку на французских батареях потерь в орудиях не было. В 18-12 орудия англичан окончательно замолчали, дав всего 36 залпов. За вычетом времени на поворот, стрельба велась всего 13 минут.

В целом технические результаты ее могут считаться вполне удовлетворительными. Англичане добились как минимум 11 попаданий, хотя одно из них (в «Могадор») является исключительно счастливым перелетом. Полное число выпущенных снарядов в отчетах о бое не приводится, но известно, что «Худ» выпустил 56 снарядов. Скорее всего, на его счет можно отнести все 4 попадания в «Дюнкерк»; в принципе, ему же могли принадлежать и некоторые попадания в «Бретань» и «Прованс».

Пункт первый программы Сомервилла был в общем выполнен, но шансы на выполнение остальных стремительно падали. Потопленная «Бретань» не подлежала восстановлению, «Дюнкерк» и «Прованс», а также лидер «Могадор» были выведены из строя на солидный срок, но «Страсбур» и остальные лидеры смогли выйти из гавани. В 18-08 «Страсбур», имея скорость 15 узлов, вышел на главный фарватер, практически невидимый из-за густого низкого



**Французские корабли под огнем Соединения Н. Снимок с английского самолета-корректировщика**

дыма. В принципе, он мог доставить англичанам немало неприятностей. В направлении на северо-восток болтался одинокий «Арк Ройял», находившийся уже в пределах досягаемости орудий главного калибра. Однако командир «Страсбура» Луи Коллине благоразумно решил уходить.

Теперь вся надежда оставалась на авиацию и «Худ». Удобное для обстрела положение британской «линии баталии» при



**Французский линкор «Дюнкерк» в гавани Мерс-эль-Кебира**

погоне стало существенным недостатком, поскольку путь «на выход» оставался свободным. Когда в 18-30 с самолета «Суордфиш» поступило донесение: «В море имеются следующие силы: один корабль типа «Дюнкерк» и восемь эсминцев восточнее Оранской бухты», оно оказалось настоящим сюрпризом. Пока Сомервилл разбирался в обстановке, дистанция между «Худом» и «Страсбуром» увеличилась уже до 15 миль. В 18-45 британский адмирал приказал своим двум крейсерам и эсминцам бросить тихоходные линкоры и занять позицию в 3 милях перед «Худом», который в это время шел курсом 80 имея 18-узловый ход — прямо скажем, несколько недостаточная скорость для того, чтобы попытаться догнать формально 30-узловый «Страсбур». Не помогла и атака бомбардировщиков с «Арк Ройяла», которые не достигли успеха, потеряв 2 самолета. Когда крейсера и эсминцы наконец заняли свои позиции, «Худ» увеличил скорость до 23 узлов, несколько раз открывая огонь из своих 102-миллиметров по французским самолетам. В попытке задержать преследователей, самые скоростные лидеры «Вольта» и «Террибль» отвернули и произвели торпедную атаку с дистанции около 70 кбт. Британский флагман уклонился от посланных в него торпед, отвернув на N и потеряв на том 6 — 7 минут.

Последовала короткая перестрелка между французскими лидерами и британскими легкими кораблями, к которой подключился и «Худ», выпустивший 2 бесполезных залпа по едва видимой в наступающих сумерках цели с дистанции свыше 90 кбт. Любопытно, что в этот момент (около 19-50) к стрельбе присоединился и 23-узловый «Вэлиент», не слишком отстававший от линейного крейсера. Хотя члены команды в своих воспоминаниях указывают, что погоня за ускользающими французами велась на полном 28-узловом ходу, скорее всего, линейный крейсер поддерживал такую скорость далеко не все время преследования. Неудивительно, что «Страсбур» с лидерами после 20-00 оторвался от «Худа» уже на 25 миль. Атаки торпедоносцев с «Арк Ройяла» ус-

пеха не принесли, и около 20-15 адмирал приказал прервать бесполезную гонку и сбросить скорость до 23 узлов. Британского командующего отнюдь не прельщала возможность ночного боя с новейшими кораблями бывшего союзника.

На самом деле, этот «забег» несколько напоминал соревнование черепахи и улитки. Ни «Худ» с его обветшавшей механикой, ни куда более новый, но и менее готовый «Страсбур» не смогли достичь своих проектных скоростей. В британских документах не фигурирует ни одна цифра больше 25 узлов. На удирающем «французе» считали, что развили 27. Но как раз тогда, когда Сомервилл принял решение прекратить преследование, в одном из котельных отделений «Страсбура» произошла авария. Его скорость снизилась до 20 узлов. Однако сделанного не вернуть, тем более, что британский командующий о том и не подозревал. Через 45 мин «Страсбуру» удалось увеличить ход до 25 узлов и он благополучно прибыл в Тулон, растеряв по дороге большую часть сопровождавших его легких кораблей. Так закончился один из самых больших (по числу участников) бой линейных кораблей Второй мировой войны.

Вернемся, однако, к «Худу». В 19-00 4 июля Соединение Н вернулось в Гибралтар для пополнения запасов топлива, боеприпасов и снабжения. Обстановка оставалась тревожной: вновь предполагалось, что «Ришелье» попытается прорваться из Дакара. Однако очередной целью снова стал многострадальный бывший соратник по поискам германских рейдеров, поврежденный «Дюнкерк». Адмиралтейство предполагало, что его, скорее всего, не удалось вывести из строя на год и более, что и являлось целью «Катапульты». Поэтому 6 июля соединение вышло в море, оставив в порту тихоходный «Резолюшн». В ходе операции «Леввер» предполагалось провести второй обстрел Мерс-эль-Кебира с тем, чтобы окончательно и бесповоротно покончить с ценным кораблем. Однако, убедившись, что «Дюнкерк» расположен так, что все перелеты придется в город, и подумав, что это никак не повысит симпатий французов к коварному бывшему союзнику, от артобстрела Сомервилл отказался. Пришлось ограничиться авиационными атаками с «Арк Ройяла», в ходе которых торпедоносцы достигли попадания в траулер «Тер-Нёв» с грузом глубинных бомб, находившийся у борта линкора. Летчики лихо донесли, что достоверно попали 4 торпеды и еще одна — вероятно). Вечером 6 июля Соединение Н возвратилось в Гибралтар. Неприятный период действий «против своих» для «Худа» завершился.

**Марка, выпущенная на Маршалловых островах в честь Мерс-эль-Кебира с силуэтами «Худа» и гибнувшей «Бретани»**



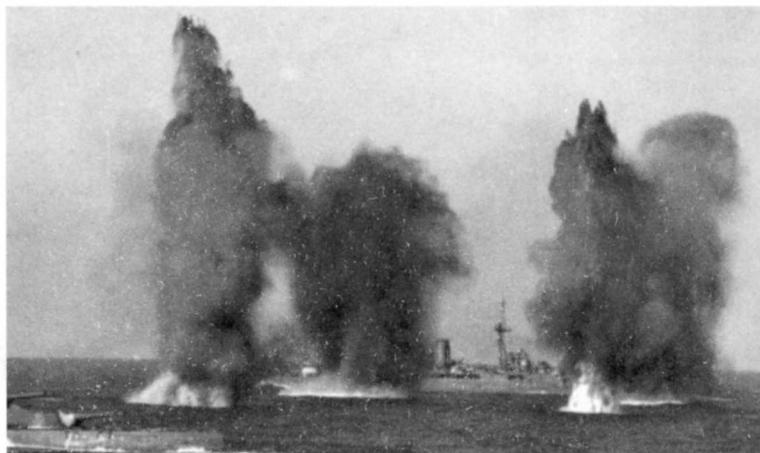
## Страж Атлантики

8 июля «Худ» в составе Соединения Н в практически том же разномастном составе (линкоры «Вэлиент» и «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», легкие крейсера «Аретьюза», «Энтерпрайз» и «Дели» и обе флотилии эсминцев) отбыли в направлении Сардинии. Предполагалось одновременно прикрывать 3 конвоя, следующие с Мальты в Александрию, и провести атаку итальянской базы в Кальяри. 9 июля в море «Худу» пришлось впервые познакомиться с новыми противником — самолетами «Реджиа Аэронавтика» — итальянских ВВС. Атака горизонтальных «Савойя-Маркетти» SM-79 оказалась впечатляющей, но малоэффективной. Воздействие ограничилось несколькими близкими разрывами, не причинившими потерь и повреждений, но операцию против Кальяри Сомервилл предпочел отменить. Главная задача все же оказалась выполненной: конвой благополучно покинул опасную зону. 11 июля Соединение Н возвратилось в Гибралтар.

Наконец команда «Худа» получила довольно длительный перерыв в напряженных и вполне боевых походах. Три недели отдыха прервались один раз: 22 июля «Худ» срочно вышел в море и взял курс на Касабланку. Причиной стал очередной приказ на расправу с бывшим союзником. Предполагалось уничтожить находящийся там недостроенный французский линкор «Жан Бар», чтобы тот не попал в руки неприятеля. Однако по пути последовала отмена задания, и 25 июля крейсер вернулся в базу, где находился по 31 июля.

Впрочем, почти мирная стоянка у «Скалы» не обошлась без жертв. Причиной стали все те же злополучные установки UR. 27 июля одна из них при техобслуживании дала случайный 20-ракетный залп по городу. К счастью, люди на берегу не пострадали, но 3 моряка, обслуживавших установку, получили тяжелые ожоги.

31 июля упорный Сомервилл решил сделать «дубль два»: выполнить отмененную атаку на Кальяри. Соединение Н: «Худ», «Вэлиент», «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», крейсер «Энтерпрайз» и 9 эсминцев вышли в море на операцию «Харри». Как и в прошлом выходе, имелась и побочная задача — прикрыть переброску 12 «Харрикейнов» на Мальту на авианосце «Аргус». И вновь удалось выполнить только ее. 1 августа соединение подверглось атаке старых знакомых, бомбардировщиков «Савойя-Маркетти» SM-79, снова без потерь. И опять атаку Кальяри пришлось отменить, но «Харрикейны» благополучно достигли Мальты. 4 августа соединение бросило якорь в Гибралтаре, но ненадол-



го. Вечером того же дня «Худ», «Вэлиент», «Арк Ройял», крейсера «Аретьюза» и «Энтерпрайз» в сопровождении 9 эскадренных миноносцев покинули теплые воды, взяв курс на Англию.

10 августа «Худ» бросил якорь в Скапа-Флоу. В тот же день состоялась адмиральская рокировка: Д. Сомервилл перенес свой флаг на поступивший в его распоряжение «Ринаун», а с борта «Ринауна» на «Худ» прибыл старый знакомый, командующий эскадрой линейных крейсеров вице-адмирал Уильям Уитворт. Самый большой крейсер вернулся в состав Флота Метрополии.

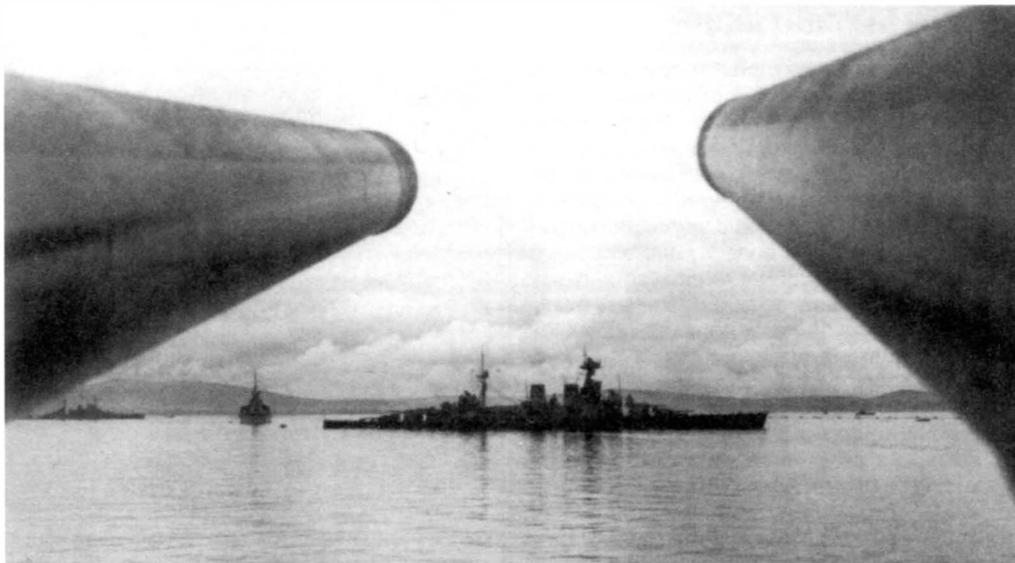
Его новая старая служба началась с замены в Розайте левого ствола носовой башни «А», выработавшего свой ресурс. С работой справились за неделю, и 24 августа «Худ» отбыл назад, в Скапа-Флоу в эскорте 4 эсминцев. Там крейсер провел следующие 3 недели, проводя учения на якоре. 13 сентября он вместе с линкорами «Нельсон», «Родней», тремя крейсерами ПВО и 7 эсминцами вышел в море. Напряжение на кораблях достигло максимума: командование получило сообщение о том, что германское вторжение вот-вот

**«Худ» под бомбами итальянских бомбардировщиков SM-79, 9 июля 1940 г.**

**«Худ» в составе Флота Метрополии, осень 1940 г.**



**Линейные крейсера  
«Рипалс», «Ринаун»,  
«Худ» в Скапа-Флоу,  
осень 1940 г. Снимок  
сделан с линкора  
«Родней»**

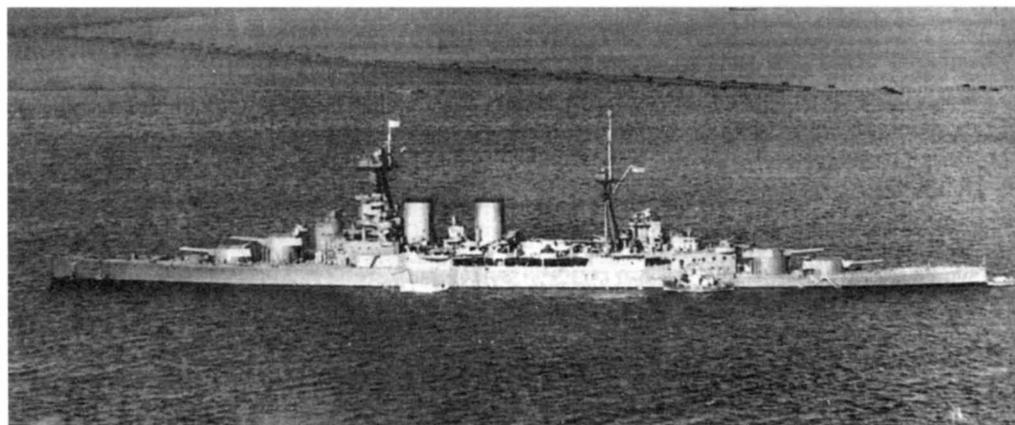


начнется, и отряду возможно придется вступить в бой с германским флотом. Тревога оказалась ложной, корабли Уитворта прибыли в Розайт, чтобы быть ближе к району возможного вторжения немецких войск через Ла-Манш, но южнее не пошли. 28 — 29 сентября «Худ» с крейсером ПВО «Найяд» совершили выход к побережью Норвегии, пытаясь перехватить германский конвой в районе Ставангера. Вновь бесполезно, и вновь не по вине моряков: данные разведки не соответствовали действительности.

Октябрь 1940 года «Худ» провел в Скапа-Флоу, совершив три похода, или, точнее, три попытки совершить поход. 15 октября крейсер в сопровождении 4 эсминцев типа «Трайбл» осуществлял дальнейшее прикрытие Соединения D (авианосец «Фьюриес» и 2 тяжелых крейсера), которое должно было атаковать Тромсё. Разыгравшаяся 17 октября буря заставила Адмиралтейство отозвать корабли. Вторая попытка имела место 23 — 24 октября.

«Худ», «Рипалс», 2 крейсера ПВО и 3 «трайбла» вновь крейсировали в Северном море, выискивая фантомные отряды немцев. Столь же бесполезным оказался и третий выход с 28 по 31 октября, когда 2 линейных крейсера, авианосец «Фьюриес» и 6 эскадренных миноносцев ловили «неизвестный рейдер», якобы замеченный в Северной Атлантике.

Бесплодные изматывающие походы продолжались и в ноябре; такой уж оставалась служба в отечественных водах. Много выходов по ложной тревоге и мало шансов поймать в прицел неуловимые германские рейдеры. С 5 по 11 ноября эскадра линейных крейсеров, состоявшая теперь из «Худа» и «Рипалса», в сопровождении 15-й эскадры легких крейсеров (крейсера ПВО «Дидо», «Найяд» и «Бонавенчер») и 6 «трайблов» пытались перекрывать подходы к французским портам Лориан и Брест, куда, как предполагалось, пойдет «карманный линкор» «Адмирал Шеер» после атаки конвоя НХ-84 и потоп-



**«Худ», осень 1940 г.**

ления вспомогательного крейсера «Джервис Бей». Предположение вновь оказалось «пустышкой», а на «Худе» к тому же не хватало горючего, и 9 ноября Адмиралтейство отослало его для пополнения запасов довольно далеко — в Скапа-Флоу вместе с двумя крейсерами и тремя эсминцами, оказавшимися в том же положении.

За это время обстановка вновь изменилась и линейный крейсер задержался в базе на целую декаду. 23 ноября его вместе с 4 эсминцами привлекли к прикрытию минно-заградительной операции в Датском проливе. 1-я эскадра минзагов, крейсер «Орора» и 3 эскадренных миноносца перегородили южную часть пролива, еще более ограничив свободу действий для германских рейдеров и прорывателей блокады в отношении выбора пути. Операция продлилась до 28 ноября. Вернувшись после ее завершения в Скапа-Флоу, «Худ» и его экипаж получили возможность отдохнуть подольше. Временное затишье в войне на море тому способствовало. 11 декабря на борт крейсера с инспекцией прибыл командующий Флотом Метрополии адмирал Тови. А на следующий день на корабле произошло ЧП, редкое для военного времени, тяготы которого англичане переносили весьма стойко. Наименее оплачиваемые и больше всех работавшие в походах моряки, обслуживавшие котельные отделения, выразили коллективный протест против того, что им не платят дополнительно за непрерывные лишние вахты и даже не отпускают в увольнение. В какой-то момент ситуация оказалась близкой к настоящему бунту. Всё же благоразумие восторжествовало, и конфликт удалось погасить. Кочегары получили возможность сойти на мало гостеприимный, но все же не качающийся берег Скапа-Флоу.

18 декабря «Худ» вышел в море для двухдневных совместных учений Флота Метрополии вместе с линкором «Нельсон», линейным крейсером «Рипалс», крейсерами «Нигерия», «Эдинбург», «Манчестер» и «Орора», а также флотилиями эсминцев, в район к юго-западу от Фарерских островов. А следующий выход стал уже боевым. 24 декабря «Худ» с крейсером «Эдинбург» и эсминцами «Коссак», «Эхо», «Электра» и «Эскапейд» перекрыли проход между Исландией и Фарерскими островами в ожидании прохода германского тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер». Там, в море, экипажи скромно отпраздновали Рождество. Перехват не состоялся, и 29 декабря отряд вернулся в Скапа-Флоу. Там «Худ» встретил свой последний Новый Год.

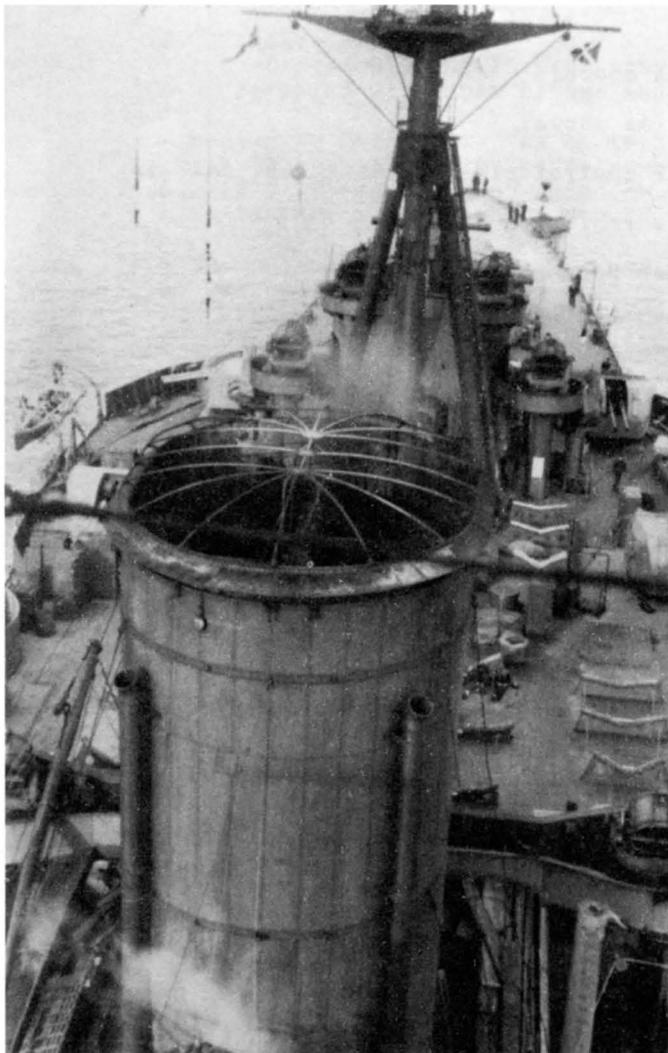
Короткий праздник закончился 2 января 1941 года. До 5 января «Худ» с эсминцами



«Эхо», «Сикх», «Электра» и «Эскимо» снова прикрывал 1-ю эскадру минных заградителей, занимавшуюся своей работой около Фарерских островов. Мины там ставили не только англичане: один из параванов «Худа» захватил германский «гостинец», который без особых проблем обезвредили. 11 января «Худ», «Рипалс» и крейсера «Эдинбург» и «Бирмингем» в сопровождении шестерки эсминцев вышли в море для прикрытия двух больших конвоев, которым, как считало Адмиралтейство, мог угрожать германский рейдер, «карманный линкор» или тяжелый крейсер.

13 января «главный корабль флота» получил приказ отправиться в Розайт. Он находился в строю уже почти 21 год — срок, отпущенный линкорам Вашингтонс-

**Осень 1940 г., расчет 102-мм зенитки позирует на фоне носовых башен главного калибра**



**Вид с  
фок-мачты  
в корму,  
1940 г.**

ким договором 1921 года. Конечно, никто не собирался отправлять столь ценный корабль в отставку, тем более, на слом, но в серьезном ремонте и модернизации он очень нуждался.

Три эсминца отконвоировали «Худ» к месту назначения. Ремонт начался с полной выгрузки боезапаса, на что ушло около полутора суток. 16 января начались работы, продлившиеся 2 месяца, до 17 марта. Модернизация вновь оказалась лишь незначительной. На корабле смонтировали артиллерийский радиолокатор типа 284. Его антенну разместили на фор-марсе над КДП главного калибра. Там же появилась антенна РЛС общего назначения тип 279М. Заодно с фор-марса удалили наблюдательный пост управления торпедной стрельбой, радиорубку и стенгу, поскольку они мешали вращению антенн. Но самое больное на данный момент место — энергетическая установка — осталась всё той же. Между тем износ меха-

низмов оказался очень велик. В замене нуждались все котлы, а также лопатки турбин. (Перебрали только турбину правого борта, в которой при погоне за «Страсбуром» образовался «салат» из лопаток.) Сочетание отжившей свой век механики и заметно подросшего водоизмещения, в результате чего корабль опустился в воду еще на полметра, что заметно увеличило сопротивление воды, привело к тому, что прежняя 31-узловая скорость ушла в разряд воспоминаний. Теперь успехом считалось достижение 28 узлов, но длительное поддержание даже этого скромного хода угрожало возможностью аварий — факт беспрецедентный для отличавшейся в начале службы высокой надежностью механики «Худа». Все это еще раз выяснилось на ходовых испытаниях, проведенных с 15 по 21 марта, одновременно с приемкой нового оборудования.

15 февраля корабль принял его последний командир, кэптен Ральф Керр\*. Через месяц, 16 марта, когда крейсер был готов к возвращению в строй, он делал доклад прибывшему на борт королю Георгу VI. А всего 2 дня спустя «Худ» оказался в море, выслеживая германские линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» к юго-западу от Фарерских островов. 19 марта он встретился с линкорами «Куин Элизабет», «Нельсон», тяжелым крейсером «Лондон» и 6 эскадренными миноносцами у Даннет Хед, а на следующий день к соединению подошел комфлота адмирал Джон Тови на линкоре «Кинг Джордж V». Но «Худ» недолго оставался с этой армадой: 21 марта он получил приказ следовать на юг к Фарерским островам на максимальной скорости для перехвата «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Без результатов — и 22 марта линейный крейсер в сопровождении «Куин Элизабет» и 4 ЭМ отправился в Скапа-Флоу.

28 марта состоялся следующий выход, накрытие трансатлантического конвоя НХ-118 из Галифакса, которому угрожали всё те же неуловимые «Шарнхорст» и «Гнейзенау». «Худ» в сопровождении эсминцев «Эскапейд», «Электра» и «Тартар» направился в Бискайский залив, где соединился с крейсерами «Фиджи» и «Нигерия». Этот отряд сменил Соединение Н в качестве «заслона» против германских рейдеров. После недельного крейсерства их сменили линкор «Кинг Джордж V» и тяжелый крейсер «Лондон», а «Худ» со своими эсминцами пошёл в Скапа-Флоу по-

\* Интересно, что Р.Керр никогда не командовал большими кораблями и почти не служил на них. Он был известным на флоте командиром эсминцев, затем руководил флотилией.

полнить запасы топлива. Обстановка не давала никаких возможностей даже для минимального расслабления: в тот же день, 6 апреля, линейный крейсер снова вышел в Бискайю. В очередной раз предполагалась возможность прорыва германских линкоров из Бреста. Теперь его сопровождали другие эсминцы: «Зулу», «Маори» и «Эрроу»; только сам «Худ» оставался бессменным.

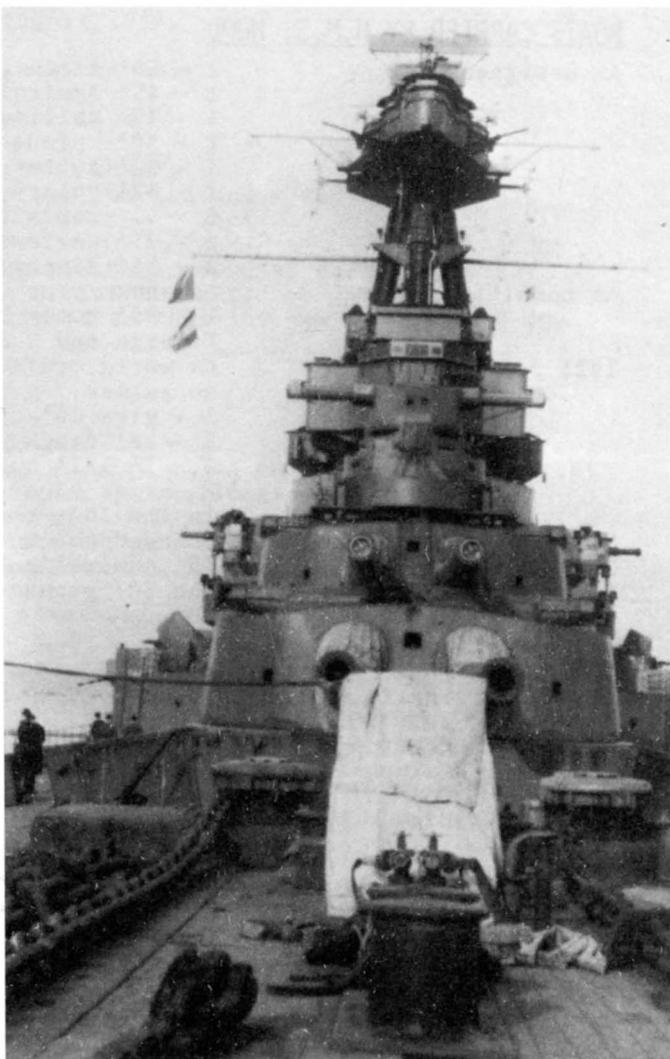
Пробыв в море еще неделю, «Худ» опять пополнил топливо в главной базе флота и 18 апреля вместе с крейсером «Кения» и тремя эсминцами отправился на свой «сторожевой пост». По пути последовало экстренное распоряжение Адмиралтейства: изменить курс и идти в Северное море. Поступили сообщения о том, что из Киля вышел новейший германский линкор «Бисмарк» в сопровождении двух легких крейсеров и 3 ЭМ. Разведка считала, что отряд движется на северо-запад и будет пытаться прорваться в Атлантику. «Худ» отмахал уже две сотни миль, когда адмирал Уитворт получил приказ развернуться на север и следовать в Хваль-фиорд в Исландии, чтобы находиться в удобной позиции для предотвращения прорыва. Английские корабли испытывали проблемы с топливом; с линейным крейсером остался один эскадренный миноносец «Инглфилд», но стойкий «защитник империи» продолжал исполнять свою роль загычки для любой дыры.

Пока без видимых результатов: в конце концов выяснилось, что «Бисмарк» повернул на восток и никаких попыток прорыва не предвидится. 21 апреля «Худ» бросил якорь в Хваль-фьорде и получил небольшую передышку, в ходе которой оказал помощь в экстренном ремонте эсминца «Скимитер», пострадавшего в шторм от тяжелых волн Северной Атлантики. 28 апреля перерыв закончился. Линейный крейсер вышел в море вместе с тяжелыми крейсерами «Норфолк» и «Саффолк» и эсминцами «Эхо», «Эктив», «Экейтес» и «Энтони». Отряду была поставлена задача прикрыть сразу два конвоя, вошедших в зону опасности со стороны германских надводных рейдеров. После 6 дней в океане «Худ» зашел во временную базу в Хваль-фьорде, пополнил запас топлива и через сутки отбыл в Скапа-Флоу, где его ждал значительный по военным временам отдых — свыше двух недель, начавшийся 6 мая.

Спустя два дня после прибытия свой флаг спустил вице-адмирал У. Уитворт. В течение 4 суток линейный крейсер оказался «бесхозным», что не помешало довольно интенсивным тренировкам расчетов главного и зенитного калибров. А 12 мая на борт взойшел последний в его ис-

тории командующий. Им стал вице-адмирал Ланселот Холланд, назначенный командующим эскадрой линейных крейсеров и по совместительству — заместителем командующего Флотом Метрополии. Он имел весьма высокую репутацию в Адмиралтействе и считался одновременно хладнокровным и решительным командиром. Холланд тут же устроил учения по наиболее важным в бою элементам. 13 мая «Худ» вместе с флагманом флота линкором «Кинг Джордж V» в заливе Пентланд-Фёрт, сходясь и расходясь на различных дистанциях, взаимно определяли расстояния и калибровали дальномеры. А на следующий день свою подготовку продемонстрировали аварийные партии флагманского корабля. О причине подобного повышенного внимания к боевой подготовке экипаж мог только догадываться, а вот командование не сомневалось в том, что скоро все эти навыки могут понадобиться непосредственно...

**Вид с полубака в корму. Видна антенна артиллерийского радара типа 284 на фок-мачте. Апрель 1941 г.**



## Последний бой

Британская разведка доносила о том, что самый мощный корабль немецкого флота линкор «Бисмарк» вот-вот предпримет попытку прорыва в Атлантику. Холланд провел несколько совещаний с командирами, вырабатывая элементы тактики и принципы взаимодействия в бою. В целом на этот раз англичане оказались очень неплохо подготовленными к действиям крупных надводных кораблей противника. Командующий Флотом Метрополии адмирал Тови постарался распределить свои равноправные корабли по отрядам примерно равной силы таким образом, чтобы любой из них превосходил врага. Передовые силы, предназначенные для перехвата, включали старый, но достаточно быстроходный «Худ» и, напротив, совершенно новый, еще окончательно не готовый к

**Корабли вице-адмирала Холланда вышли в море — «Худ» (вверху) и «Принс оф Уэльс» (внизу). Оба снимка сделаны самолетами Берегового командования 22 мая 1941 г.**



действиям линейный корабль «Принс оф Уэльс» под командованием Холланда. В охранение им были выделены 6 «стандартных» межвоенных эсминцев, «Экейтес», «Энтилоуп», «Энтони», «Эхо», «Электра» и «Икарус». Через полчаса после начала дня 22 мая, после объявления общей тревоги, отряд вышел в море и направился на позицию к югу от Исландии для поддержки уже находившихся в патруле коллег по предыдущему походу, тяжелых крейсеров «Норфолк» и «Саффолк» под командованием контр-адмирала Уэйк-Уокера.

Чуть немного раньше, вечером 21-го Берген покинул его будущий противник. Ободренный данными своей воздушной разведки, сфотографировавшей в Скапа-Флоу все 3 британских линкора («Худ», «Кинг Джордж V» и «Принс оф Уэльс») вице-адмирал Лютенс повел в Датский пролив «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген», отпустив свои эсминцы. Как обычно, разведанные англичан были куда более своевременными и точными. В 20-00 22 мая Тови получил результаты полета самолетов-разведчиков в Берген: «германских кораблей в порту нет». Спустя 2,5 часа он вышел в море сам, ведя линейный корабль «Кинг Джордж V», авианосец «Викториес», 4 крейсера и эсминцы. Предполагалось, что Холланд возьмет на себя северную часть прохода (к северу от 62-параллели), а Тови — южную.

По пути на место патрулирования «Худ» и «Принс оф Уэльс» дважды (22-го и 23-го мая) произвели успешную сверку дальномеров — полезная мера для возможного боя. В 14-00 23-го отряд лишился двух из 6 своих эсминцев: «Энтони» и «Энтилоуп» пришлось отправить в Исландию для дозаправки топливом.

Оба отряда, Холланда и Тови, держали курс на север со скоростью 20 — 23 узлов, когда в 20-32 23 мая последовал долгожданный сигнал: «Норфолк» установил контакт с германскими кораблями. «Худ» в это время находился в 230 миль южнее в положении весьма удобном для перехвата. Германские корабли увеличили скорость до 27 — 28 узлов и попытались оторваться от назойливого противника, но крейсера Уэйк-Уокера прочно сели им на хвост. Погода в целом благоприятствовала англичанам, частые в этих широтах шквалы и туман отсутствовали, а уже наступающие «белые ночи» снижали возможность затеряться в темноте. Тем более, что корабли Лютенса сильно стеснялись в возможностях довольно узкой полосой Датского пролива, свободной ото льда и британских мин. Видимость характеризовалась как «сред-



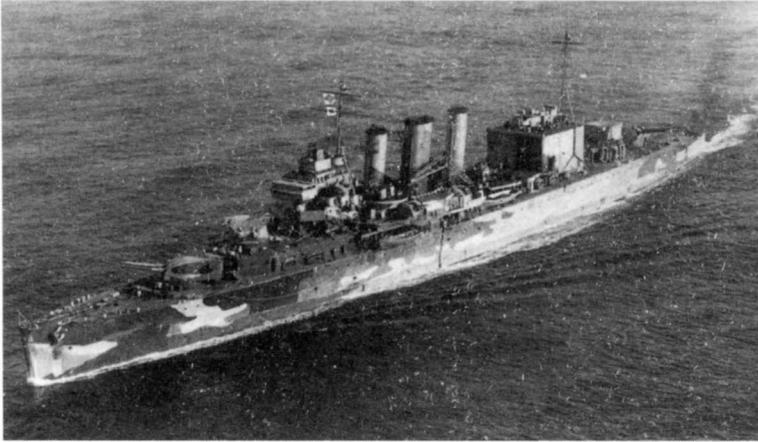
ня», волнение 3 — 4 балла, правда, дул заметный сильный северный ветер силой примерно 4 — 5 баллов.

Холланд получил сообщение об обнаружении «Бисмарка» сначала от «Саффолка» в 20-00, а затем в 20-45 подтверждение от «Норфолка». Судя по донесениям, «Бисмарк» находился в 300 милях на север от британского отряда. Как будто предчувствуя эти вести, адмирал еще в 19-40 отдал распоряжение развести пары для полного хода, а спустя час приказал лечь на курс 295 и увеличить скорость до 27 узлов. В 20-54 «Худ» и «Принс оф Уэльс» достигли этой скорости, предельной для совместного плавания в открытом море на волнении. Проблемы возникли с эсминцами: им стало трудно поддерживать заданную скорость, двигаясь против волны. Отставание становилось всё более заметным, и в 21-05 адмирал приказал просигналить эсминцам: «Если вы не способны поддерживать заданную скорость хода, мы пойдем отдельно. Вы должны следовать за мной на максимально возможной скорости». И эсминцы старались не отставать. Сближение с ни о чем не подозревавшими немцами продолжалось. В полночь Холланду принесли радиограмму, в которой говорилось, что противник движется курсом 200; расчет показывал, что он находится уже на расстоянии всего 120 миль по пелену 20. Краткое совещание адмирала со штабом привело к принятию решения, оказавшегося неудачным. В краткую северную летнюю ночь солнце заходило в 01-50, и прикидка показывала, что встреча произойдет уже после наступления темноты. Этого адмирал хотел избежать: радиолокатор всё еще оставался недостаточно надежным устройством, да и вообще ночной бой повышал бы шансы немцев уйти, тем более, что они имели преимущество в ходе. Другое дело, если бы сражение удалось начать перед самым заходом солнца. Относительное расположение противников обещало хорошую ви-

димность германских кораблей на фоне заката, тогда как британские линкоры оставались в темной стороне горизонта, что позволило бы им сблизиться с врагом без особого риска пострадать от огня в процессе схождения на дистанцию решительного боя. Во всяком случае, именно так предполагал Холланд. Определенный смысл в таких соображениях имелся, хотя впоследствии его действия подверглись сильной критике. Вплоть до того, что один из специалистов, хорошо знавших английского командующего, написал: «Я совершенно не понимаю тактику в последнем сражении «Худа». Всё это так непохоже на очень умного и хладнокровного Ланселота Холланда!»

Действительно, даже если бы всё случилось в соответствии с расчетами, столкновение произошло бы на грани полного захода солнца. За несколько минут англичане вряд ли смогли бы достигнуть решительного успеха в артиллерийском бою, так что шанс упустить немцев оставался высоким. Оставалась, правда, атака эсминцами, но они и так с трудом могли держать 27-узловую скорость, а сблизиться им пришлось бы против волны. Так или иначе, но в 00-08 отряд сбросил ход до 25 узлов и в 00-12 повернул на 45° вправо, затем, спустя 5 минут, еще на 15° и взял курс строго на север с тем, чтобы выйти в точку перехвата в соответствии с новым расчетом. Он базировался на последнем сообщении с «Саффолка», посланного в 00-09 и гласящего о том, что «Бисмарк» закрыт снеговым зарядом и что «Саффолк» снова ложится с юго-западного курса на южный. Холланд предполагал, что «Бисмарк» тоже повернет на юг. Адмирал ожидал, что контакт может быть установлен сразу после 01-40 24 мая. На самом деле, с этого момента оба противника сближались на встречных курсах. Причем вместо того, чтобы выйти перед кораблями немцев и поставить их в положение охвата, отряд Флота Метропо-

**«Бисмарк» готовится к броску в Атлантику. Гримстад-Фьерд, 21 мая 1941 г.**



**Крейсер «Саффолк»,  
первым установив-  
ший визуальный кон-  
такт с противником  
вечером 23 мая  
1941 г.**

лии сам должен был попасть под «палочку над Т».

В 00-15 оба британских корабля подняли свои большие боевые флаги, а команды по традиции одели чистое белье. Всё было готово к бою. Но тут последовало крайне неприятное сообщение: крейсера Уэйк-Уокера внезапно потеряли противника. Теперь Холланду оставалось гадать, в чем причина отсутствия контакта. В 00-31 адмирал просигналил на «Принс оф Уэльс», что если на «Бисмарк» не удастся выйти до 02-10, то он скорее всего развернет свой отряд на обратный курс до тех пор, пока крейсера не смогут восстановить контакт. Заодно он приказал в бою обоим линкорам сосредоточить огонь по «Бисмарку», тогда как крейсера Уэйк-Уокера должны были заняться «Принцем Ойгенем», который, как ожидалось, занимал бы место позади своего флагмана. План являлся разумным, но он оставался неизвестным Уэйк-Уокеру, поскольку Холланд хотел сохранить внезапность до последнего момента и предпочел сохранять радиомолчание.

Видимость постепенно ухудшалась, сократившись к 2 ночи до 5 миль. В намеченное время германские корабли отыскать не удалось. В соответствии со своим планом в 02-03 адмирал Холланд с неохотой развернул «Худ» и «Принс оф Уэльс» на курс 200°, т.е. на юго-запад. Именно этим курсом шёл «Бисмарк» когда крейсера потеряли с ним контакт. С целью расширения района поиска адмирал приказал своим четырем эсминцам остаться на прежнем северном курсе, разойдясь на 15 миль друг от друга. Это решение оказалось интуитивно верным. Германский отряд на самом деле несколько отклонился к западу и в определенный момент оказался всего на расстоянии 10 миль от британских эсминцев. Однако наступившая темнота не позволила ни одной из сторон обнаружить неприятеля.

Холланд решил дать отдохнуть своим людям, уже в течение двух часов находившихся в полной боевой готовности. Команде «Худа» разрешили отдохнуть, но едва ли нашелся человек, который воспользовался этой возможностью. Скорость хода постепенно увеличили, сначала до 26 узлов, а к 02-22 она достигла 27 уз. Холланд приказал «Принс оф Уэльс» включить артиллерийский радиолокатор тип 284 для поиска по правому борту. Однако именно эта РЛС и именно на этом корабле работала ненадежно, и капитан Лич попросил разрешение применить более мощный локатор типа 281, однако получил отказ, поскольку его излучение мешало действию собственной РЛС типа 284 флагманского корабля. Английские корабли мчались сквозь ночь, практически вслепую, не имея сведений о противнике.

В 02-47 последовало долгожданное сообщение. «Саффолк», шедший на юг со скоростью хода 30 узлов, вновь обнаружил радиолокатором германские корабли на расстоянии около 15 миль и определил их курс и скорость. Из его донесения следовало, что корабли неприятеля находятся всего в 35 милях северо-западнее британского соединения. Тут стало ясно, что курс, выбранный Холландом для своих линкоров, является неудачным. В момент восстановления контакта немцы и англичане шли расходящимися курсами (220° и 200° соответственно), в результате чего расстояние между ними, естественно, увеличивалось с каждой минутой. Неприятным дополнением являлось и то, что германские корабли оказались несколько впереди британских, и последним предстояло догонять под невыгодным острым углом. Теперь Холланд понял, что немецкие корабли на самом деле так и не меняли курса.

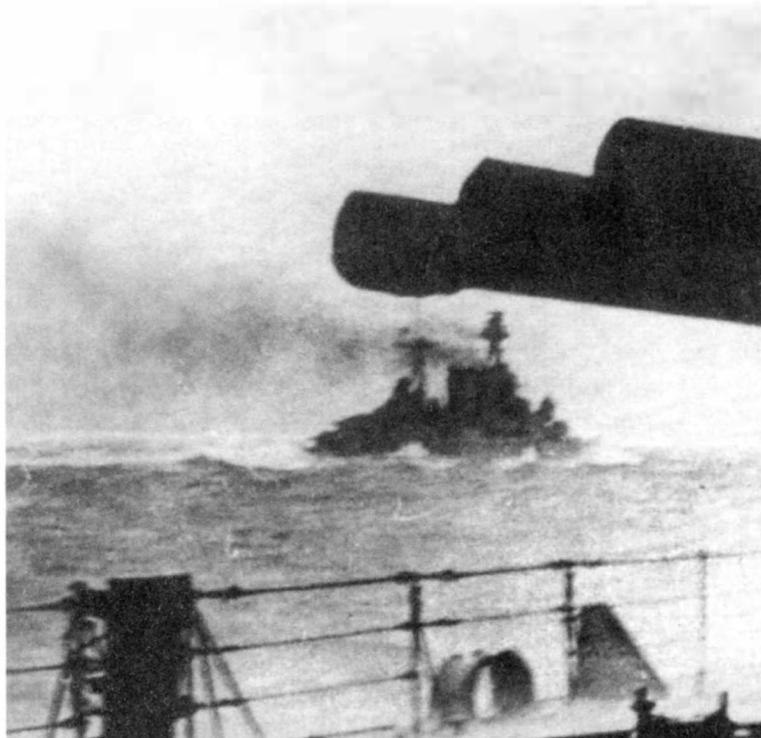
По крайней мере теперь британский адмирал имел своевременную и достаточно достоверную информацию о противнике. «Принс оф Уэльс» уточнил место крейсеров Уэйк-Уокера посредством радиопеленгования и передал данные на «Худ» по УКВ-связи. Холланд имел теперь всю полноту информации, но информация эта являлась не слишком утешительной. Англичане лишились большинства «запланированных» преимуществ. Противника приходилось догонять, причем, поскольку близился рассвет, то в затемненной части горизонта теперь находились именно немцы. Обстановка осложнилась ещё более, когда в 03-20 «Саффолк» сообщил, что противник еще больше отвернул на запад. Теперь противники оказались на практически параллельных курсах. Поэтому Холланд повернул на 20° вправо и в

03-42 шел курсом 240°. Еще через 10 минут английский адмирал приказал увеличить скорость хода до 28 уз, максимума, на что были способны его корабли.

Гонка, один из участников которой — немцы — даже и не подозревал о таком «соревновании», продолжалась. Расстояние между противниками постепенно уменьшалось, но весьма медленно, не более, чем на 3 мили в час. В 04-00 «Бисмарк» и «Принц Ойген» находились уже в 20 милях к северо-западу от английских кораблей. Между тем с рассветом видимость начала улучшаться и в 04-30 составляла около 12 миль — совсем немало для суровых северных вод.

В 05-10 Холланд приказал снова объявить боевую тревогу. Моряки, измученные тревожным ожиданием в этой ночи, молча заняли свои посты. Окончательный строй образовали и корабли. «Принс оф Уэльс», на несколько минут вырвавшийся вперед, занял место в 4 кбт справа позади «Худа». Надо заметить, что его командир кэптен Лич еще на обсуждении вопросов тактики в Скапа-Флоу предложил Холланду перенести флаг на свой корабль, который имел более мощное бронирование, или хотя бы просто поставить его в голову колонны, чтобы неприятель избрал своей целью более устойчивый корабль. Он же высказывал мысль, что сближение с немцами имеет смысл производить в сильно разомкнутом строю, т.е. самостоятельно. Одинокому «Бисмарку» пришлось бы в таком случае все время выбирать более опасного противника и переносить огонь, попав в положение «карманного линкора» «Адмирал граф Шпее» в бою при Ла-Плате. Обе идеи имели смысл, но командующий не принял их во внимание, не желая в критический момент менять только что обретенный флагман на совершенно новый и не вполне готовый корабль и опасаясь, что линкор и линейный крейсер не смогут действовать достаточно слаженно при раздельном маневрировании. Впрочем, он действовал в полном соответствии с Боевыми инструкциями от 1939 года, подписанными Первым лордом Адмиралтейства Паундом.

Рассвет приближался. Приближался и пока еще невидимый противник. Наконец в 05-35 на курсовом угле 335° и дистанции около 18,5 — 19 миль англичане обнаружили идущие курсом 240° дымы и верхушки мачт «Бисмарка» и «Принца Ойгена». Контакт состоялся. Впрочем, к тому моменту немцы уже знали о присутствии больших кораблей неприятеля, хотя и не подозревали, каких именно. Около 05-00 «Принц Ойген» своими весьма совершенными пассивными гидроакустическими приборами обнаружил шум винтов двух



крупных кораблей, идущих большой скоростью. «Худ» и «Принс оф Уэльс» в тот момент были более чем в 25 милях за горизонтом. Лютенс даже не приказал изменить курс, не вполне доверяя такому «инструментальному» донесению и уж никак не ожидая, что «крупные корабли» окажутся настолько большими.

После взаимного визуального обнаружения обе стороны сделали ошибки в опознании, оказавшиеся очень важными для последующего развития событий. Немцы приняли английские корабли за крейсера, причем головной «Худ» опознали как «Эксетер». Действительно, на носовых курсовых углах, когда в поле зрения не находились кормовые башни, в их силуэтах было немало общего. Именно поэтому Лютенс не отвернул и не отослал немедленно «Принц Ойген», что предписывалось в случае неизбежного боя с британскими линкорами. В 05-45 германские моряки были полностью готовы к действиям.

Вроде бы менее серьезную, но на деле ведущую к тяжелым последствиям ошибку допустили и англичане. Силуэты германских линкоров и тяжелых крейсеров намеренно были сделаны очень похожими. Поэтому офицеры на борту «Худа» не сомневались, что головным, как и положено, идет флагманский и более сильный корабль — «Бисмарк». На деле же тот уступил свое место «Принцу Ойгену» после того, как его собственный радиолокатор

**Последний снимок линейного крейсера «Худ». Сделан с борта линкора «Принс оф Уэльс» 23 мая 1941 г.**

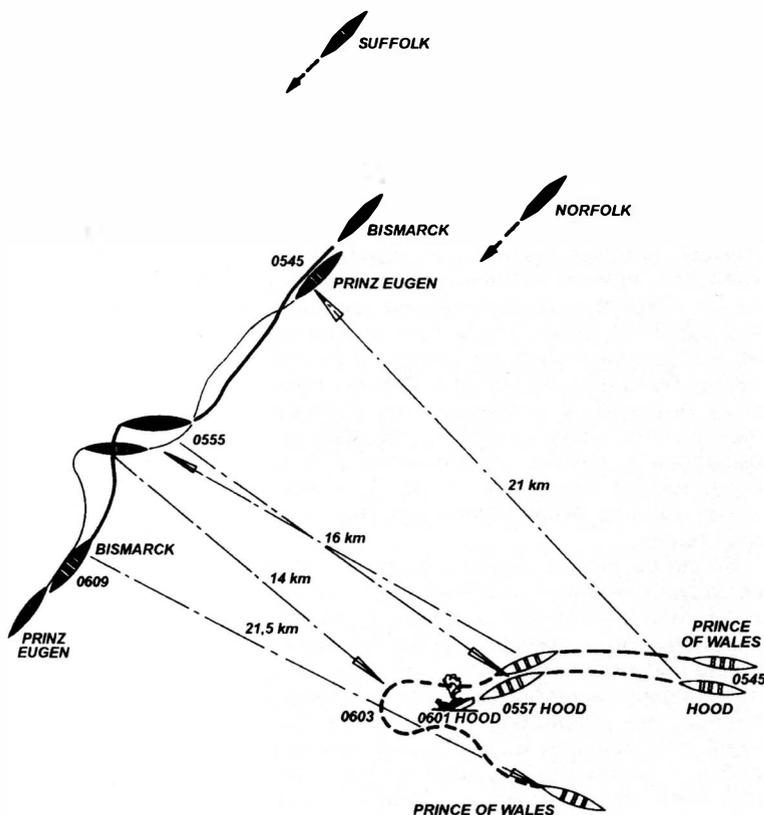


**Вице-адмирал  
Ланселот Холланд**

вышел из строя в результате стрельбы вечером 23 мая по британским крейсерам на предельных углах наведения в корму. Поэтому несколькими минутами спустя Холланд приказал избрать в качестве цели первый корабль слева, т.е. головной «Ойген». Надо сказать, что старший артиллерист «Принс оф Уэльс» К.Мак-Маллин правильно определил корабли противника и сопровождал прицеливанием именно «Бисмарк».

Британский адмирал решил применить ту же тактику, которую выбрал для вечернего боя: как можно быстрее сблизиться с противником. В принципе, такое решение имело смысл: при малых углах падения снарядов удар в большей степени принимала бы на себя бортовая защита «Худа» и «Принс оф Уэльс»; попадания в погреба боезапаса практически исключались, возможные ошибки при стрельбе, связанные с устаревшей СУАО флагмана и практически нулевой подготовкой его коллеги, имели бы меньшее значение. Не менее важно и то, что бой линкоров на средних и малых дистанциях по определению являлся решительным. Там англичане, имевшие 18 орудий крупного калибра против 8 немецких, даже в случае не самой удачной стрельбы, выполнили бы свою задачу — не упустить германский рейдер, поскольку

**Схема сближения  
сторон в бою 24 мая  
1941 г.**



ку к полю боя мог подтянуться отряд Тови, не говоря уже о возможности торпедных атак британских крейсеров и эсминцев.

Но неудачное взаимное расположение — англичане отставали от немцев — делало сближение как минимум неудобным. Британским кораблям пришлось бы двигаться носом на противника, ограничивая число стреляющих стволов передними башнями (4 орудия на «Худе» и 6 на «Принс оф Уэльс»), тогда как немцы могли стрелять всем бортом. При накрытии цели вдоль диаметральной плоскости резко возрастал шанс попадания: ошибки и рассеяние по дистанции нивелировались длиной корпуса. Правда, острые углы обеспечивали дополнительную безопасность бортовой защиты. Аргументы за и против можно перечислять и далее, но другого выхода в сложившейся ситуации, в сущности, не было. Поэтому в 05-37 британские корабли изменили курс на 40° вправо, а в 05-49 Холланд приказал повернуть ещё на 20° вправо и лечь на курс 300°. В 05-52 дистанция сократилась до 125 кбт. На «Худе» наконец определили, что «Бисмарк» идет вторым, и Холланд приказал сменить цель. Однако данные по моменту отдачи приказа расходятся: свидетели на «Принс оф Уэльс» утверждают, что он был получен перед самым открытием огня, но, тем не менее, флагманский корабль сделал как минимум 2 залпа по «Ойгену».

В 05-52,5 обе передние башни «Худа» дали первый залп. Он лег недалеко от «Ойгена», но без попаданий. Спустя полминуты огонь открыл и «Принс оф Уэльс», дав большой промах на 7 — 8 кбт. Только тут, по падению крупнокалиберных снарядов, немцы окончательно усвоили, что имеют дело с линейными кораблями. Это странно, поскольку их прекрасная артиллерийская оптика позволяла хорошо видеть корабли на дистанции 12 миль, когда из-за горизонта показались и надстройки и корпуса.

Так и остается загадкой, по какому из германских кораблей стрелял «Худ». Спасшиеся с него моряки считали, что огонь удалось перенести на «Бисмарк» после 2-го или 3-го залпа, тогда как немцы считали, что «Худ» продолжал посылать залпы по тяжелому крейсеру. Очевидно, все залпы, кроме первого, легли между двумя кораблями противника при относительно правильной дистанции — совершенно необъяснимая ситуация, поскольку они шли под очень выгодным для определения направления углом, и коррекцию можно было легко внести после одного-двух залпов.

На борту «Бисмарка» адмирал Лютенс находился в ступоре: он никак не мог поверить, что те самые линейные корабли,

которые по данным разведки в худшем случае могли разве что недавно покинуть Скапа-Флоу, находятся прямо перед его глазами. Англичане вели огонь уже 2 минуты, когда командир линкора Линдемман сам отдал разрешение открыть огонь. Первым дал залп «Ойген», за ним с небольшим интервалом — «Бисмарк». Оба они стреляли 4-орудийными залпами и сконцентрировали огонь по «Худу», благо разница в величине всплесков особых проблем с корректировкой не создавала. Первая четверка 380-мм бронебойных снарядов легла чуть справа перед британским флагманом, вторая — перелетом, посередине между обоими кораблями. Третий залп накрыл «Худ», прекрасный результат для совсем не простых условий (англичане довольно быстро сближались). Так же быстро, третьим или четвертым залпом, пристрелялся и «Ойген». Более того, он добился попадания.

Снаряд, с большой вероятностью 203-мм фугасный, предназначенный для стрельбы по крейсерам, попал по левому борту в шелтердек в районе основания грот-мачты. Палуба в том месте была густо уставлена 102-мм спарками и пресловутыми установками UP и ящиками для хранения первых выстрелов снарядов и ракет. Осколки воспламенили боезапас, после чего быстро разгорелся пожар. Зона расположения зениток превратилась в настоящий ад: боеприпасы взрывались не только внизу, на палубе, но и в воздухе, выброшенные вверх предыдущими взрывами. Кроме того, осколки воспламенили бочки с бензином для корабельных катеров, горящее топливо разлилось ближе к носу. Был отдан приказ немедленно потушить это пламя. Сразу же приступили к раскатыванию пожарных рукавов, но почти тотчас этот приказ отменили, поскольку начали взрываться боеприпасы. Ситуация в районе попадания хорошо известна, поскольку именно там находился один из спасшихся, матрос 1-й статьи Роберт Тилбурн.

На переднем мостике находился второй из уцелевших, сигнальщик Эдуард Бриггс, видевший и адмирала, и его штаб, и командира корабля. Вахтенный офицер доложил: «Попадание в спардек, возгорание боезапаса зенитной артиллерии в кранцах первых выстрелов». Флагманский артиллерист командер Грегсон тут же перегнулся через ограждение мостика и донес свои впечатления о ситуации. Холланд приказал аварийным партиям прекратить борьбу с пожаром и спрятаться за укрытиями. То же рекомендовалось и другим морякам, находившимся на открытых постах. Адмирал предполагал, что пожар такого рода не затянется надолго. Вроде бы

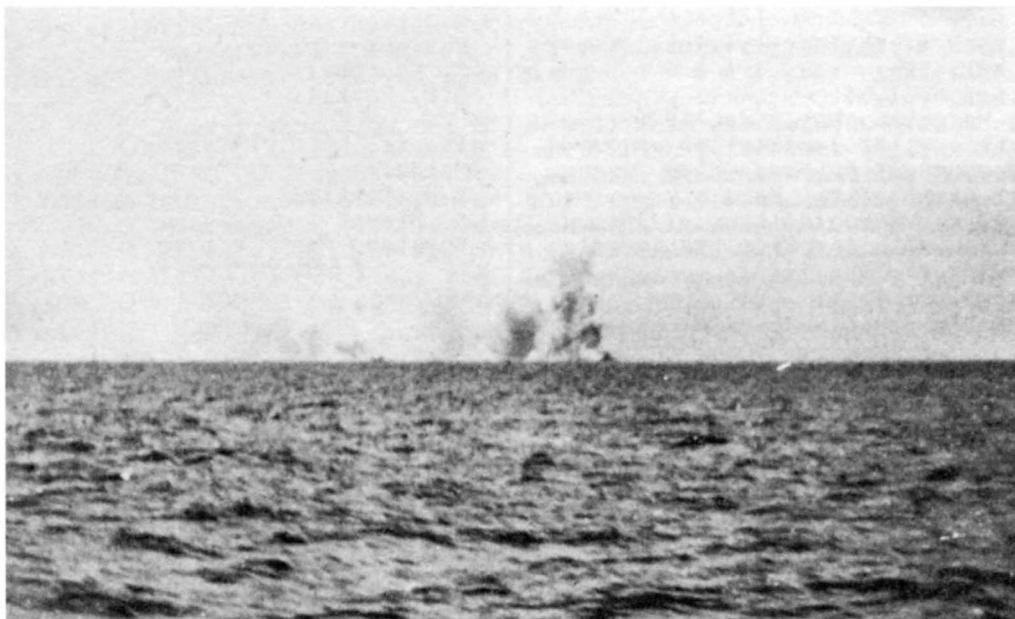


он оказался прав: спустя минуту-две сильное пламя, хорошо видимое не только на «Принс оф Уэльс», но и на германских кораблях, начало затухать.

Возможно, это попадание оказалось не единственным. Кэптен Керр пытался связаться с наблюдателями на топе фок-мачты, однако связи с ними не было. Мичман Уильям Дандас, спасшийся с корабля, свидетельствовал о том, что в этот момент с марса падали тела моряков. Возможно, через наблюдательный пункт прошел невзорвавшийся снаряд с «Бисмарка» из залпа, легшего перелетом. Если дело обстояло именно так, то «Худ» с первых же минут боя оказался в заметно ущербном состоянии в отношении управления огнем. Артиллеристы лишились помощи артиллерийского локатора (хотя так и неизвестно, использовался ли он в принципе) и могли получать данные только от единственного дальномера в главном артиллерийском посту, поскольку для башенных дальномеров дистанция являлась слишком большой (цель в низко расположенных приборах наблюдалась с трудом), к тому же их объективы забрызгивались волнами.

Холланд, видимо, понял, что ситуация близка к критической. Его корабль получил попадания и понес потери, тогда как немцы явно не страдали от огня англичан, а флагман никак не мог пристреляться, хотя дал уже 6 или 7 залпов, а «Принс оф Уэлс» целых 9. Надо было срочно что-то предпринимать. Поэтому в 05-55 адмирал приказал отвернуть на 20 градусов от противника. Тем самым в действие вводились кормовые башни; к тому же противник мог потерять пристрелку, поскольку такой небольшой поворот плохо идентифицировался на большой дистанции.

**«Бисмарк» ведет огонь по линейному крейсеру «Худ». Снимок сделан с крейсера «Принц Ойген»**



Между тем дистанция продолжала падать, и в 05-59, когда она сократилась до примерно 72 кбт, Холланд приказал отвернуть влево еще на 20.

Этот маневр как раз выполнялся, когда пятый залп «Бисмарка» вновь накрыл «Худ». Один, возможно (но мало вероятно), 2 снаряда, попали во флагманский корабль в район грот-мачты с фатальным результатом. Когда всплески от залпа германского линкора уже стали исчезать с поверхности воды, линейный крейсер как будто затрясся и после нескольких мгновений из-за опадающей воды вверх взвился яркий оранжевый столб огня.

Показания свидетелей (а при последующих расследованиях были опрошены моряки с «Принс оф Уэлс» и тяжелых крейсеров) расходятся в деталях, иногда довольно значительно, но в целом картина выглядела примерно так. Вначале из палубы спереди от грот-мачты вверх вырвался узкий столб пламени («похожий на сварочную горелку»), поднявшийся на большую высоту, выше мачт. Тут же пламя превратилось в огромное грибообразное темное облако темного дыма и мелких обломков, закрывшее весь корабль. Вернее, то, что от него осталось. «Худ» мгновенно потерял ход, сильно наклонился влево и разломился на две части в районе задних башен. Пожалуй, наибольшей неожиданностью для всех свидетелей стало то, что линейный крейсер взорвался практически беззвучно, лишь в первые мгновения взрыва был слышен отдаленный приглушенный гул.

Несчастливым людям на линейном крейсере оставались последние мгновения жизни. Как позже свидетельствовал

спасшийся сигнальщик Тед Бриггс, на переднем мостике вахтенный офицер еще успел донести Холланду и Керру о том, что «отказал компас». Это являлось грозным признаком, поскольку означало поломку главного гирокомпаса, находившегося глубоко в недрах корпуса. На мостике воцарилась мертвая тишина, казалось, что происходящее никак не затрагивает офицеров. Вдруг рулевой прокричал, что корабль не слушается руля. Керр приказал перейти на резервное управление, ещё не поняв, что ни руля, ни винтов, ни вообще кормовой части корабля уже не существует.

Площадка под ногами моряков быстро поползла влево и назад. Сидевший в кресле Холланд удивленно заметил державшемуся за его спинку командиру, что крен нарастает слишком быстро. Никто не успел отдать приказ покинуть корабль, но люди сами все прекрасно понимали и без паники, в полном спокойствии покидали свои посты и пытались спастись. Но возможностей к тому у них оставалось немного. Кормовая часть корпуса, вернее, ее обломки, затонула почти мгновенно. Передняя быстро стала погружаться разрушенным задним концом в воду. Неудивительно: затопленными оказались огромные помещения турбинных и котельных отделений, и корпус стал на-попа. Это было хорошо видно и на германских кораблях, где тонущий «Худ» выглядел как огромный готический собор со шпилем, внезапно возникший из морских волн.

На самом деле, он не «возникал», а быстро уходил вниз. «Принс оф Уэлс» как раз завершал предписанный поворот и погибающий флагман оказался у него

прямо по носу. Лич приказал резко отвернуть вправо, чтобы избежать столкновения с останками (корабля). Поворот оказался настолько интенсивным, что некоторым членам команды линкора показалось, что он вот-вот опрокинется. Но, что хуже, он оказался непосредственно перед тонущим «Худом», так что у немцев не было никаких проблем с переносом огня.

Впрочем, это уже другая история. Еще недавно самый большой корабль мира, уступивший первенство своему убийце, «Бисмарку», в течение примерно трех минут после полученного попадания полностью ушёл под воду сразу после 6 утра. Из находившихся на его борту 1418 человек удалось спастись только троим. Двоим мы уже знаем: это были сигнальщик Тед Бриггс и матрос 1-й статьи Роберт Тилбурн. Третьим избранником судьбы, пережившим катастрофу, стал гардемарин Уильям Дандас, находившийся на верхнем мостике «Худа». Когда корабль стал уходить в воду кормой, он выпрыгнул со своего поста через окно рубки и старался как можно дальше отплыть от тонущего корабля, чтобы не попасть в водоворот. Больше уцелевших не было, хотя Бриггс успел заметить, что находившиеся рядом с ним в помещении компасной рубки, где находилось все командование, командиры Грегсон и Уорренд (флагманский артиллерист и штурман) успели выбраться за ним на мостик, но потом волна сбросила его в море и он их больше не видел. Холланд и Керр даже не сделали попытки спастись. Даже сильные молодые моряки в подавляющем большинстве не выжили в огромной воронке, образованной уходящим под воду корпусом, или погибли в холодной воде. Что же говорить о уже молодых старших офицерах, шансы которых сводились к нулю.

Троим спасшимся повезло не быть раздавленными обломками, не утонуть в мощной воронке от погружения десятков тысяч тонн металла и не захлебнуться в густом и толстом слое мазута, разлившегося из топливных цистерн. Им удалось добраться до крохотных 1-метровых индивидуальных плотиков, которые они потом пытались связать друг с другом, что не удалось, и моряки крепко держались за руки. Только это и позволило им уцелеть. Ведь эсминцы, отсланные Холландом в поиск, находились не близко, примерно в 30 милях. Только спустя 2 часа, когда моряки успели уже почти окончить и потерять надежду на спасение, они появились на месте гибели флагманского корабля. «Электра» быстро подняла на борт эту тройку, но больше на поверхности воды не наблюдалось ни живых, ни мертвых. Только пустые плотки и обломки. В 09-00



эсминцы прекратили поиски и ушли в Исландию. «Худ» и 1415 членов его команды и штаба командующего уже покоились на дне океана на глубине около трех километров. Вместе с кораблем погибли вице-адмирал Холланд, командир крейсера капитан Керр, 92 офицера, 1152 матросов и унтер-офицеров, 161 морской пехотинец, 4 моряка австралийского флота и 7 временно прикомандированных.

В послевоенные годы интерес к «Худу» и его трагической судьбе периодически то затухал, то возникал снова. Спустя почти 30 лет, в 1969 году в британское посольство в Норвегии неожиданно передали уникальное напоминание: платежные ведомости команды линейного крейсера. Необычный улов вытащил из волн норвежский рыбак, который на берегу зарыл их в землю, опасаясь преследований со стороны оккупантов. Только через много лет после окончания войны он вспомнил о своем «кладе», нашёл и откопал документы.

В последний раз к настоящему времени о «Худе» активно заговорили в начале XXI века. В июле 2001 года команда специалистов по глубоководным погружениям под руководством Дэвида Мирнса после долгих поисков обнаружила останки «Худа» на глубине чуть более 2800 м. Состояние корпуса оказалось много хуже, чем предполагалось. Помимо понятных последствий взрыва кормовых погребов (от кормы осталась только небольшая «огрызок»), пострадала и носовая оконечность, найденная в стороне от основной части корабля. Исследователи в условиях очень плохой видимости сумели заснять небольшую фильм, но тщательного обследования останков корабля не производилось. Правительство Великобритании приняло решение объявить обломки военным мемориалом — местом захоронения, а все работы на таких объектах запрещены законом.

**Эсминец «Электра», спасший троих моряков, переживших гибель своего корабля...**

## Гибель «Худа» — загадка или закономерность?

Неудивительно, что мгновенная гибель самого большого корабля британского флота вызвала и вызывает до сих пор множество предположений и гипотез. Столь же неудивительно и то, что Адмиралтейство сразу же провело расследование обстоятельств этого печального события. Собственно, комиссий по расследованию было две. Первая из них, под руководством адмирала Джеффри Блейка, собралась всего через неделю, 30 мая 1941 года. Она имела явно поверхностный характер, поскольку не был опрошен ни один из очевидцев, поэтому не слишком удивителен характер ее выводов, содержащихся в кратеньком двухстраничном документе, подписанном директором управления кораблестроения Гудоллом. Возможной причиной гибели члены комиссии назвали 15-дюймовый снаряд с «Бисмарка», выпущенный с большой дистанции и попавший под большим углом, «если бы он имел значительное замедление». Вполне логично специалисты отвергли в качестве смертельного фактора взрыв одной или нескольких торпед в аппаратах правого борта или в хранилищах, а также наличие какой-либо связи между пожаром, возникшим после первого попадания, и конечной катастрофой.

Однако поспешность и поверхностность работы первой комиссии привела к созданию второй, под руководством контр-адмирала Г.Уокера, заседавшей в августе того же года. На сей раз к делу подошли куда более фундаментально. Удалось опросить 176 свидетелей, в подавляющем большинстве своем видевших катастрофу собственными глазами. Соответственно значительно более подробным являлся и составленный комиссией отчет. Общие выводы сводятся к тому, что причиной гибели явился снаряд, попавший непосредственно в задние пороховые погреба или рядом с ними, и что скорее всего, первыми взорвались погреба 102-мм калибра. Также указывалось, что детонации торпед скорее всего не было, а если она и произошла, то не внесла существенного вклада в катастрофические последствия. Наконец, комиссия окончательно разделила попадание, вызвавшее пожар 102-мм боеприпасов первых выстрелов (очевидно с «Принца Ойгена»), от гибельного попадания.

В общем вполне понятные и ожидаемые выводы не содержали ответа на вопрос: каким именно образом достиг погреба роковой снаряд? Для решения этой задачи требуется прежде всего

достоверные числовые данные по курсовым углам, дистанциям, характеристикам снарядов и т.д. В условиях военного времени получение этих данных в полной мере являлось невозможным. Поэтому некоторые попытки объяснения, базировавшиеся на явно неверных предпосылках, сейчас выглядят весьма неуклюжими. В качестве примера можно привести заметки выдающегося русского кораблестроителя и математика академика А.Н.Крылова.

Только в 1987 году известный специалист по баллистике и использованию артиллерии д-р В.Юренс опубликовал в альманахе *Warship International* обширную статью, посвященную попытке восстановить возможные причины гибели «Худа», используя современные методы. При этом ему пришлось столкнуться с большим числом затруднений и противоречий. Начать с того, что сильно разнится даже дистанция, соответствующая роковому попаданию — от 71 до 97 кабельтовых. Причин тому много; главная заключается в том, что в различных источниках указываются разные расстояния: т.н. «артиллерийские» дистанции (соответствующие установке прицела в тот момент времени), или же дальнометрные, или, напротив, «географические» (истинное расстояние по поверхности моря). По мнению Юренса, подкрепленному построением маневрирования сторон с помощью программы для ЭВМ, наиболее вероятно, что эта дистанция равнялась 89 — 90 кбт. Также открытым остается вопрос о том, начал ли «Худ» последний поворот влево на 20 гр., завершил его или находился в процессе разворота. Поворот на столь небольшой угол занимал не более 20 секунд, но свидетельства очевидцев относительно его выполнения крайне противоречивы. Наиболее важными являются показания обоих опрошенных спасшихся с самого «Худа» (Дандас все еще находился в тяжелом состоянии, и комиссия сочла, что он не может дать показания), которые утверждали, что взрыв произошел сразу после того, как корабль начал выполнять поворот. Этот вопрос исключительно важен, поскольку до поворота курсовой угол на «Худ» с «Бисмарка» равнялся 53 гр., тогда как после поворота он увеличивался до 73 гр. С учетом наклона брони и угла падения снаряда итоговый угол отклонения от нормали составлял бы примерно 44 и 29 градусов соответственно. Как показывает расчет пробиваемости брони, этой разницы как раз достаточно для то-

го, чтобы после поворота пробивался насквозь главный броневой пояс линейного крейсера толщиной 305 мм на 51-мм подкладке. Снаряд при этом выбил бы примерно 330-кг «пробку» брони, имевшую скорость порядка 190 — 200 м/сек, больше чем снаряд, расчетная скорость которого составляла примерно 130 — 140 м/сек.

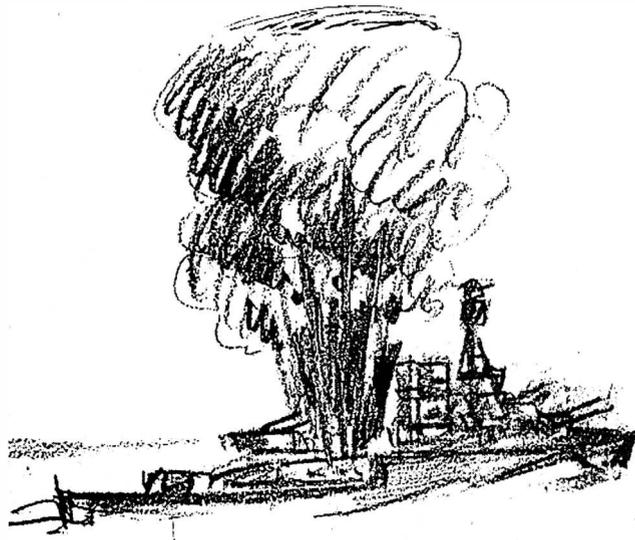
Этому обломку брони и самому снаряду для проникновения в погреб еще предстояло пробить две преграды: скос броневой палубы толщиной 51 мм и горизонтальную крышу погреба такой же толщины. Если скос, имеющий большой угол наклона, не представлял особо серьезного препятствия, то горизонтальная палуба, по мнению специалистов, вообще вряд ли могла быть пробита, прежде всего потому, что снаряд после прохода вертикальной брони имеет тенденцию отклоняться к горизонтали. Но, даже если принять путь снаряда неискаженным, 51-мм горизонтальная броня при столь незначительной скорости и малом угле падения скорее всего вызовет обычный рикошет. Особо «неубойной» является верхняя четверть главного пояса, поскольку при попадании в нее необходимо пробить сначала дополнительную настилку над скосом, затем сам скос и только потом — нижнюю бронепалубу — задача уже совсем невыполнимая для 15-дюймового снаряда на любых дистанциях боя. В целом, при подробном рассмотрении путь непосредственно в погреб главного калибра через главный пояс представляется маловероятным даже если линейный крейсер завершил последний поворот. Не легче достигнуть и 102-мм погребов, расположенных на том же уровне ближе к носу и так же защищенных главным поясом, скосом палубы и нижней броневой палубой.

Гораздо менее существенными преградами являлись оба верхних пояса: 178-мм (на 25-мм подкладке) второй и 127-мм третий. Но через тонкий третий пояс при имевшемся курсовом угле снаряд мог достичь только небольшого участка все того же 102-мм погреба, тогда как после прохода 178-мм пояса для достижения хранилища боезапаса главного калибра ему предстояло пробить еще 2 палубы: 76-мм и 51-мм. Эта комбинация, в сущности, также является непробиваемой при условиях рокового попадания.

Вообще столь часто поминаемая как «слишком тонкая», «неадекватная» или «несовременная», горизонтальная защита погребов «Худа», как показывают расчеты Юренса, являлась в условиях зло-

## LOSS OF H. M. S. HOOD.

SKETCHES BY CAPTAIN J. C. LEACH, M. V. O., ROYAL NAVY, SHOWING THE APPEARANCE AND POSITION OF THE EXPLOSION WHICH DESTROYED THE SHIP AS SEEN FROM H. M. S. PRINCE OF WALES AT A DISTANCE OF 4 CABLES.



получного боя практически идеальной, даже превосходящей современную схему с единой толстой бронепалубой.

Если путь через броню открывает немного возможностей для проникновения снаряда в погреб, остается еще «обходной», ниже главного пояса. Подводные попадания во 2-ю мировую войну оказались довольно частыми; только в том же бою в Датском проливе «Принс оф Уэлс» и «Бисмарк» обменялись такими «дырками». Снаряд, падающий в воду как раз под таким углом — 10 — 12 градусов — вполне может пройти под водой пару десятков метров прежде чем резко пойдет ко дну. Германский броневой снаряд, имевший под внешним тонким баллистическим наконечником специальный тупой бронебойный, как раз неплохо подходил для «путешествия под водой». Но здесь возникает другая проблема: замедление взрывателя. Снаряд на протяжении своего пути в такой упругой плотной среде, как вода, гасит свою скорость значительно, но постепенно. Отсюда возможны два исхода: первый — взрыватель активируется при ударе о воду, тогда он скорее всего взорвется до достижения борта, не говоря уже о расположенном глубоко в недрах корпуса погребе. Либо же при относительно «мягком» (по сравнению со столкновением с броней) ударе о воду взрыватель не срабатывает. Тогда снаряд действительно может пройти че-

**Взрыв «Худа».**  
**Рисунок командира**  
**линкора «Принс оф**  
**Уэльс» капитана**  
**Джона Лича**

рез незащищенные части подводного борта. Но... при этом он с большой вероятностью не взорвется; именно такую опасную «болванку» нашли в отсеке ПТЗ «Принс оф Уэлс» после боя. Конечно, в принципе возможно, что чувствительный взрыватель с очень большим замедлением (например, из-за дефекта при изготовлении) проделает весь этот путь и взорвется как раз в погребе боезапаса, но вероятность такого совпадения обстоятельств очень невелика.

Однако, поскольку «Худ» всё-таки взорвался, нельзя пренебрегать самыми маленькими «дырками» в его защите. Одной из таковых является заднее турбинное отделение. Как мы говорили при описании броневой защиты, оно прикрыто гораздо хуже погребов и пробитие через верхний 178-мм пояс является вполне вероятным. Далее снаряд мог бы проломить тонкую переборку, отделяющую отсек турбин от 102-мм погреба и взорваться в нем. Против такого варианта говорит только одно соображение: оно крайне маловероятно. Если посмотреть на схему расположения помещений под нужным углом, проекция опасного места составит менее 0,3% от общей площади цели. Это значит, что только 1 снаряд из 300 — 500 мог нащупать «ахиллесову пяту» линейного крейсера!

Понятно, что при таких низких вероятностях «прямого доступа» приходится рассматривать и другие маловероятные или совсем неявные возможности. Одной из них является попадание в башню или барбет. Препятствие заключается в том, что гипотеза противоречит подавляющему большинству свидетельств очевидцев. Хотя имеется и прямо подтверждающее. Командир башни 133-мм орудий Р.1 на «Принс оф Уэлс» Теренс Брукс, наблюдавший за «Худом» через перископ наводчика, показал комиссии, что, по его мнению, «один снаряд попал в корабль за задней трубой и еще один, как мне кажется, в барбет башни «Х». Огромная вспышка ослепила меня на некоторое время... Когда я снова посмотрел в перископ, то увидел клубы черного дыма, из которых торчали задранные вверх стволы 15-дюймовых орудий, что могло бы быть, если бы была разрушена крыша башни».

Картина очень напоминает классический вариант воспламенения зарядов в подбашенном отделении с распространением пожара вниз по подаче до погреба. Вот только она противоречит показаниям практически всех очевидцев о том, что первые признаки пожара (взрыва) наблюдались далеко от башни «Х», перед грот-мачтой. Не говоря уже о том,

что это предполагаемое второе попадание заметил только Брукс, хотя через оптику за «Худом» наблюдали несколько человек. Или о таких «мелочах», как то, что пробитие круглого барбета требует точного попадания в его центральную часть, иначе снаряд просто срикошетирует или разломится при ударе.

Поэтому в разное время выдвигались совсем экзотические версии взрыва. Например, то, что он произошёл не в результате попадания с «Бисмарка», а стал последствием аварийной ситуации в самой башне. Кое-какие свидетельства тому имеются. Унтер-офицер Л.Саттон с «Принс оф Уэлс» показал, что башня «У», готовясь открыть огонь по «Бисмарку» после поворота, сначала развернулась в сторону противника, затем внезапно опять повернулась в диаметральной плоскости. Потом последовал вторичный разворот на борт, выстрел — и тут же вокруг башни возникли огромные языки пламени, после чего раздался основной взрыв. Это свидетельство частично подтвердили некоторые другие очевидцы. Теоретически возможно, что вследствие неполадок в системе зарядания произошел выстрел при неполностью закрытом затворе или преждевременное воспламенение заряда — с теми же последствиями, что и при возможном попадании в барбет. Возражения здесь те же, плюс очень уж удачное совпадение одного редкого события — фатальной аварии — с другим: попаданием вражеского снаряда поблизости.

Если такие маловероятные и не слишком подтверждающиеся наблюдениями события все же могли привести к конечному эффекту: «медленному» взрыву с разломом корабля, то вот детонация торпед в надводных аппаратах (находившихся на возможном пути снаряда) можно отвергнуть полностью. Да, боеголовки четырех торпед содержали свыше тонны взрывчатки, но даже при полной и одновременной детонации (что также маловероятно) разрушения ограничились бы надводным бортом и палубой, причем огромная дыра и развороченные конструкции были бы хорошо видны на «Принс оф Уэлс». Между тем ни один из очевидцев не заметил ничего подобного: корпус и надстройки оставались в целости до того момента, как корабль окутался огромным облаком дыма.

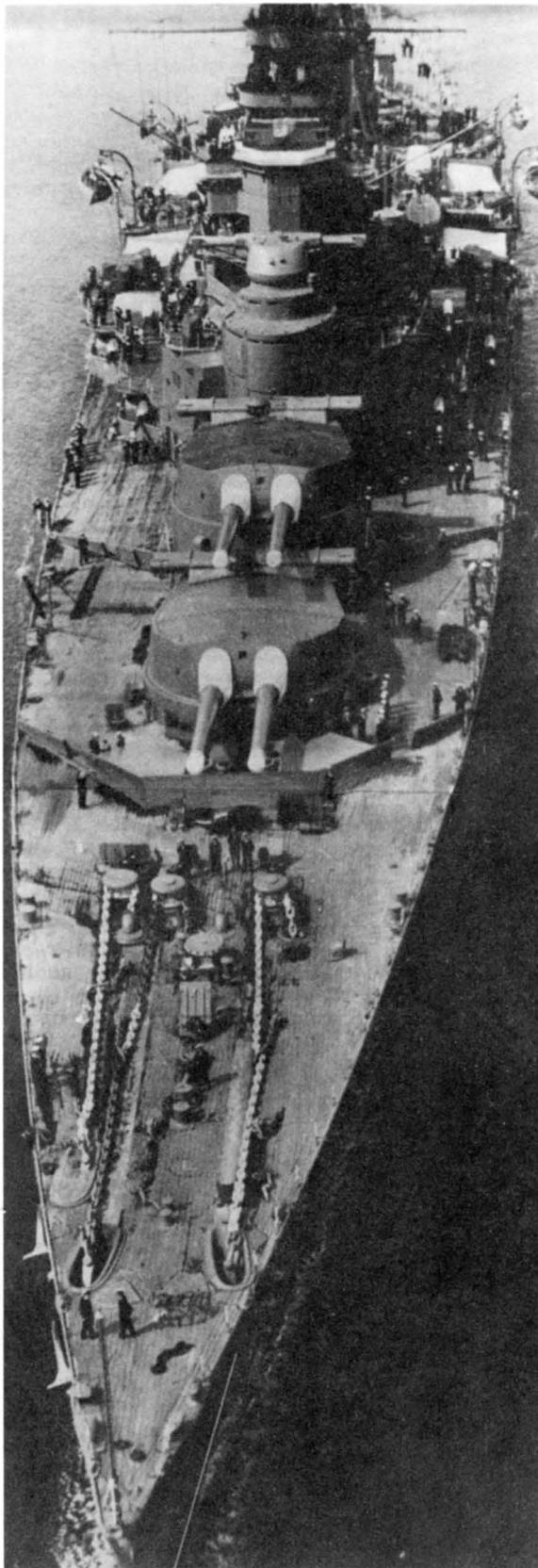
В итоге остается одно: вернуться к пусть и крайне маловероятному, но в принципе технически возможному попаданию либо под главным поясом, либо через заднюю перегородку турбинного отделения. Скорее всего, именно в 102-мм

погреб, содержащий гораздо меньше пороха и в более надежной «упаковке» — унитарных патронах. Воспламенение содержимого нескольких десятков гильз плюс возможные осколки от взрыва вражеского снаряда и своих боеприпасов в течение нескольких секунд вызвало общий пожар в этом погребе. Горячие газы начали искать выход по «пути наименьшего сопротивления». Таковым являлись поперечные переборки (распространению вверх мешала толстая броневая палуба); газы проломили переднюю и ворвались в кормовое турбинное отделение, продолжая расширяться уже там. Часть газов нашла выход через вентиляционные шахты, вырываясь из которых вверх, образовали эффектный фонтан пламени, наблюдавшийся практически всеми перед гот-мачтой. (В качестве дополнительного подкрепления предположения можно привести показания У.Уэстлейка с «Принс оф Уэлс», который видел струи дыма, появившиеся в 5 — 6 местах палубы непосредственно перед взрывом.)

Тут же разрушилась и задняя переборка, ведущая в кормовые погреба главного калибра, где находились около 60 т пороха. Он воспламенился, дав огромный объем продуктов горения, в несколько мгновений разломивший корпус. Поскольку при таком развитии событий происходило бы быстрое горение пороха, а не детонация, жуткий процесс занял несколько секунд и не сопровождался громким и резким звуковым ударом, а только отмеченным всеми глухим раскатом и шипением. Как свидетельствовал унтер-офицер Ф.Френч, «в начале взрыва внезапно вздулась пузырями шлюпочная палуба между кормовой трубой и гот-мачтой». По его мнению, дым от горящего кордита появился со стороны кормы и распространился до задней дымовой трубы. В целом картина катастрофы практически полностью соответствует такой гипотезе.

Остается лишь еще раз отметить, что сам по себе удачный выстрел «Бисмарка» (или любой другой вариант, приведший к фатальным событиям) является событием крайне редким. «Худ» мог спокойно провести несколько аналогичных боев и получить в них десятки попаданий без таких катастрофических последствий. Кораблю, столь благополучно прошедшему 20 лет своей карьеры в мирное и военное время, не просто не повезло. Ему выпал один несчастливый шанс из нескольких сотен.

*Линейный крейсер «Худ».  
Середина 1930-х гг.*



## ПРЕДТЕЧА ИЛИ «ХРОМАЯ УТКА»? (ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА)

Неблагодарная задача — пытаться объективно оценить корабль, погибший от единственного попавшего в него снаряда. При любом разговоре о «Худе» сложно абстрагироваться от его печального конца, но всё же надо попытаться пойти именно этим путем.

Главные претензии, предъявляемые последнему линейному крейсеру Британии, обычно сводятся к следующему:

- Он был самым большим, но никогда не был самым сильным,
- Он имел слишком слабую защиту, особенно палубную,
- За время службы он сильно устарел, и это даже не пытались изменить,
- Он вообще являлся только линейным крейсером, но никак не быстроходным линкором.

Действительно, к моменту завершения своей несколько затянувшейся постройке «Худ» не стал сильнейшим боевым кораблем мира. Что касается его наступательных средств, то такую же артиллерию имели 10 британских линкоров; мало чем уступали ему (если уступали вообще) американские линейные корабли с двенадцатью 356-мм орудиями. Через несколько лет в строй вошли японцы «Нагато» и «Муцу» и американцы «Колорадо» и «Мэриленд», имевшие более мощные 406-мм пушки. Если говорить о защите, то британский линейный крейсер в лучшем случае имел паритет с перечисленными выше кораблями. Отнюдь не выделялся он и дальностью плавания. Однако не стоит забывать, что при всем том «Худ» превосходил всех указанных конкурентов в скорости как минимум на 6 — 7, а подавляющее большинство их — примерно на 10 узлов. Такое преимущество даже при возросших дистанциях боя давало ему несомненное и существенное преимущество выбора: вступать или не вступать в бой и на какой дистанции его вести. Да, в плохих условиях видимости или ночью этот фактор имел гораздо меньшее значение, но главное оставалось: способность уйти от превосходящего противника. Или, наоборот, быстро догнать и «наказать» слабейшего.

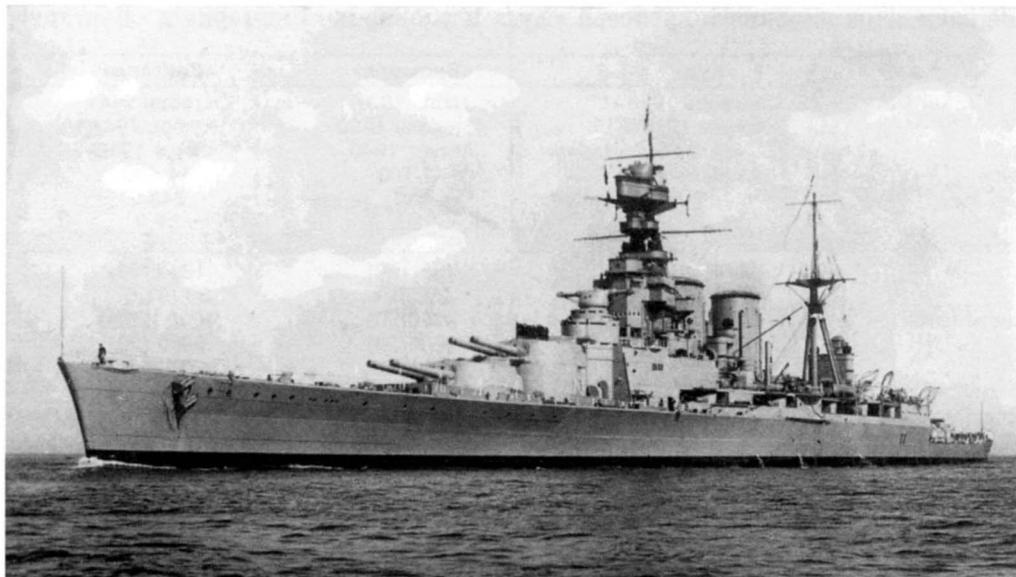
Таким образом, по совокупности боевых возможностей «Худ» всё же можно без больших натяжек назвать «самым сильным», если не иметь в виду превосходство в каждом элементе.

Другое дело, насколько такая «совокупная сила» была реально востребована. Построенный в единственном числе, линейный крейсер «владычицы морей» вряд

ли было рационально использовать против медленных, но сильно вооруженных и защищенных линкоров США, которые по всем доктринам готовились к действиям в составе отрядов. То же относится и к менее многочисленному японскому флоту, где минимальной тактической единицей являлся отряд из двух единиц. Поставленный же «в линию» даже с самыми скоростными линкорами типа «Куин Элизабет», «Худ» сразу терял львиную долю своего преимущества в ходе. Поэтому его использовали в составе эскадры линейных крейсеров вместе с заметно более слабыми «Рипалсом» и «Ринауном». Однако в этом случае менее нужными оказывалась артиллерийская мощь и защита, поскольку корабли этого класса остались только у Британии, а их возможными потенциальными противниками оставались различные крейсера. В итоге тактически «Худ» оставался своеобразной «белой вороной», но отнюдь не в силу своих боевых возможностей, а потому, что не имел соответствующих «напарников».

Особая роль «Худа» связана исключительно с заключенным в 1921 году Вашингтонским морским соглашением, резко ограничившим численность линейных сил главных держав мира и фактически прекратившим новое строительство крупных боевых единиц. Если бы не эти чисто политические меры, то самый большой корабль мира быстро стал и не самым сильным, и не самым большим. К моменту подписания соглашения в Англии, Японии и США проектировались и уже были заложены куда более впечатляющие корабли того же класса. Достаточно упомянуть британские «линейные крейсера 1921 года» (проект G3) водоизмещением 48 500 т с вооружением из девяти 406-мм орудий и скоростью 31 уз, или японские «Амаги» (41 200 т, 30 узлов и десять орудий такого же калибра). Эти новые единицы являлись действительно новыми, с выстроенной по другим принципам («всё или ничего») защитой. При том они имели более мощное вооружение, не уступая «Худу» по скорости. Если бы мировое военное судостроение развивалось «естественным» путем, то всего через 5 — 6 лет после вступления в строй «Могучий Худ» стал бы вполне рядовым кораблем, весьма вероятно с течением времени постепенно откатывающимся во «вторую линию».

Однако искусственное, не техническое, а политическое развитие ситуации с военными флотами в 20 — 30-х годах XX века привело к тому, что роль последнего ли-



**Линейный  
крейсер «Худ».  
Конец 1930-х гг.**

нейного крейсера со временем только возрастала. В первое десятилетие после вступления в строй у него действительно не наблюдалось реальных противников; ситуация лишь немного изменилась после появления германских «карманных линкоров», для борьбы с которыми вполне доставало мощи «Рипалса» и «Ринауна». Однако в середине 30-х годов вызванная появлением «карманников» мини-гонка вооружений привела к появлению нового поколения относительно небольших быстроходных линкоров или, как их нередко называли, линейных крейсеров: «Дюнкерка» и «Страсбура» во Франции и «Шарнхорста» и «Гнейзенау» в Германии. Вот здесь «Худ» в случае необходимости мог бы проявить себя очень достойно, поскольку он превосходил «новичков» во всех отношениях: и по вооружению, и по защите, при том как минимум не уступая им по скорости. Как вспоминали германские офицеры, «Худ» выступал в роли постоянного ночного кошмара во всех военноморских играх, моделировавших возможные операции Кригсмарине перед 2-й мировой войной.

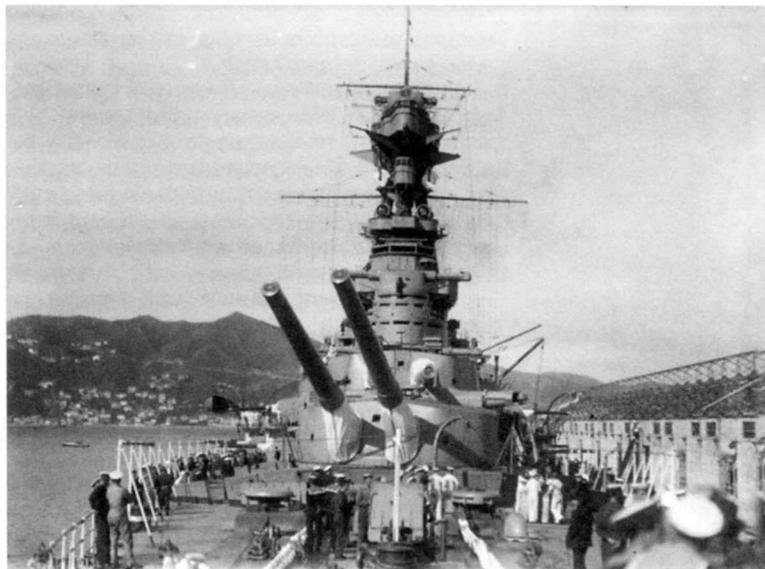
Затем, после почти 20-летней плодотворной службы в качестве отнюдь не только декларативного, но и вполне реального «короля океана», для последнего линейного крейсера наступили тяжелые времена. По мере того, как заканчивались столь затянувшиеся «линкорные каникулы», во всех главных морских державах приступили к проектированию и закладке линейных кораблей нового типа. Формально они еще ограничивались статьями Лондонского морского соглашения, запрещавшего строить корабли водоизмещением свыше 35000 т, но факти-

чески приближались по размерам к находившемуся до того вне конкуренции «Худу». И здесь сказались все и идеологические и прежде всего технические новшества, произошедшие за два десятилетия.

В этом отношении любопытно сравнить «Худ», вершину развития британских линейных крейсеров Первой мировой войны, с его «убийцей» — «Бисмарком» и последним британским линкором «Вэнгард». Все они изначально строились как «океанские», имели примерно одинаковое водоизмещение и полностью идентичное главное вооружение; их важнейшие элементы приведены в таблице 10.

Формальное сравнение показывает большую близость тактико-технических элементов, что во многом можно считать

**Линейный  
крейсер «Худ» в  
Веллингтоне, Новая  
Зеландия, 1924 г.**



**Таблица 10. Сравнение элементов линейного крейсера «Худ» и линкоров «Бисмарк» и «Вэнгард»**

	«Худ»	«Бисмарк»	«Вэнгард»
Закладка	Сентябрь 1916	Июль 1937	Октябрь 1941
Спуск на воду	Август 1918	Февраль 1939	Ноябрь 1944
Вступление в строй	Май 1920	Август 1940	Август 1946
Водоизмещение стандартное, т	Ок. 40 000	41 700	44 500
Длина макс., м	262,3	248	248,2
Ширина, м	31,7	36	32,9
Осадка средн., м	9,2	8,7	9,4
Мощность, тыс.л.с. <sup>1</sup>	144(151)	138(150)	130 (136)
Скорость, уз <sup>1</sup>	31(32,07)	29(30,1)	30 (31,57)
Дальность, миль при скорости (уз)	4500(20) 5000(18) 7500(14)	3750(30) 4500(28) 8100 (20) 8600(15)	3600 (29,5) 6950 (20) 8400(14)
Вспомогательная артиллерия	12—140-мм 14—102-мм <sup>3</sup>	12—150-мм 16—105-мм	16—133-мм
Зенитные автоматы	24—40-мм, 16—12,7-мм <sup>3</sup>	16—37-мм12—20-мм	73—40-мм
Число постов УАО ГК (база дальномеров, м)	1(9,15) + 1 резервный (4,6)	3 (2—10,5, 1—7)	2 (9,15)
Бронирование, мм:			
Главный пояс	305(330 <sup>4</sup> ), наклонный (12 гр.)	320 (350 <sup>4</sup> )	350
Верхний пояс	178 (200) и 127(150) <sup>4</sup>	150 (170) <sup>4</sup>	Нет
Скосы палубы	51	100	Нет
Палуба: район погребов	32—51+76+51=159—178	80—50+95=175—145	152
район МКУ	32—51+19+38—51=89—121	50+80=130	127
Башни ГК (лоб/бок/крыша)	381/305—280/127	360/220/180	343/230/152
Ширина ПТЗ, м (макс.)	4,3	5,5	4,75
Метацентрическая высота, м <sup>2</sup>	1,3	4,2	2,6
Экипаж, чел. <sup>5</sup>	1200/1400	1930/2200	1488/1975

1 в скобках — максимальные характеристики, достигнутые на испытаниях.

2 при полной нагрузке

3 после модернизации

4 примерная эффективная толщина с учетом подкладки, продольных переборок и т.п.

5 В мирное/военное время

ответом на извечный вопрос: оставался ли «Худ» типичным линейным крейсером или стал первым представителем «синтетических» быстроходных линкоров. Конечно, сравнивать корабли, отстоящие по времени на 20 лет, в любом случае не вполне корректно, однако отчетливо заметно, что в отношении «цифр» общее направление развития за это время сделало почти полный круг.

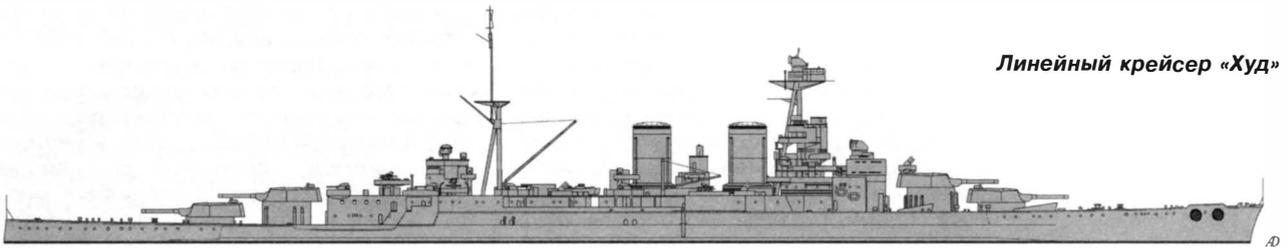
Или, если точнее, то почти полный виток спирали. Поскольку наполнение ТТЭ изменилось весьма сильно. Если говорить о чисто кораблестроительных элементах, то при аналогичном водоизмещении линкоры 40-х стали короче и шире, что позволило создать более эффективную подводную защиту. Механическая установка при практически одинаковой мощности стала намного легче, а сэкономленный вес пошёл на усиление защиты и увеличение состава зенитной артиллерии. И, конечно же, очень сильно изменилось оборудование: большое количество новых устройств и приборов потребовало и заметного увеличения численности экипажа.

Что касается защиты, то явным и несомненным прогрессом стало усиление ПТЗ. Причина тому вполне ясна: торпеды

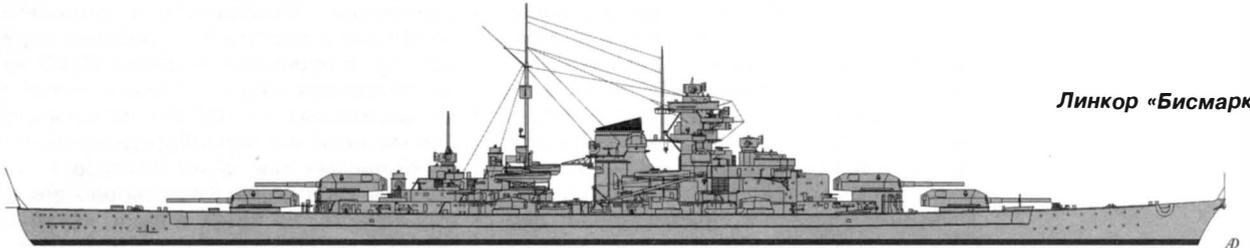
и мины 2-й мировой войны превосходили по величине заряда своих предшественниц 25-летней давности в два раза, не считая применения для «начинки» более эффективных взрывчатых веществ. Вряд ли «Худ» мог выдержать даже половину от того числа торпед, что попали в «Бисмарк» или «Шарнхорст» до их потопления.

Однако вопрос с бронированием оказывается далеко не настолько однозначным. «Худ», конечно же, уступает новым линкорам по всем параметрам (в таблице приведены еще не самые лучшие по защите корабли). Однако, как мы более подробно рассматривали в разделе о бронировании, схема защиты «Худа» достаточно неплохо продумана. Самыми «несовременными» ее элементами остаются защита верхней части борта более тонкой броней и разнесение горизонтальной защиты по нескольким бронепалубам, а также низко расположенная главная палуба, снабженная скосами. Но надо сказать, что тот же «Бисмарк», благодаря своему последнему бою служащий своего рода эталоном устойчивости к артиллерийскому огню, сохранил верхний пояс практически той же толщины, что и старый «англичанин» (150 мм). На нем же имелись и

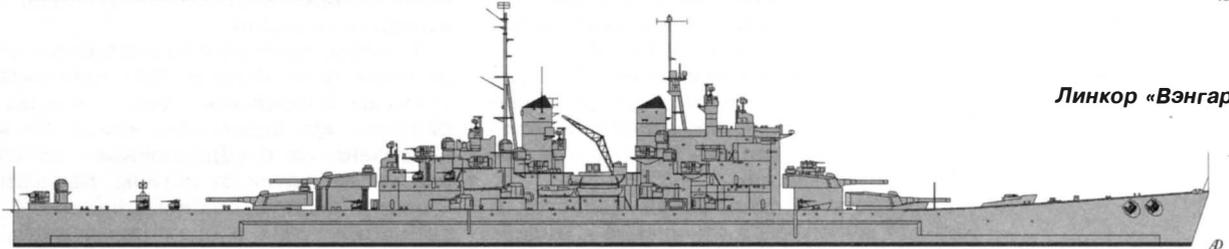
*Линейный крейсер «Худ»*



*Линкор «Бисмарк»*



*Линкор «Вэнгард»*



скосы, только вдвое толще (100 мм вместо 51 мм) и гораздо более пологие. И действительно, на малых дистанциях такая схема обеспечивала неплохую защиту. У «Худа» же скос был слишком тонким и слишком крутым и мог служить разве что в качестве противоосколочной переборки.

Зато бортовая броня линейного крейсера имела наклон, что часто указывается в качестве важнейших достижений новых схем защиты. На самом деле, оба сравниваемых линкора сохранили строго вертикальную броню, и сопротивление 305-мм пояса «Худа» на дальних дистанциях примерно равнялась таковому у поясов «Бисмарка» и «Вэнгарда», если не учитывать улучшение качества материала плит — вопрос, который так и не выяснен окончательно и однозначно до сих пор.

Но за формальными цифрами толщин скрываются очень важные недостатки пояса «Худа», который имел слишком малую высоту по сравнению с классической «новой» схемой, где плиты имели вертикальный размер в 2 — 2,5 раза больше и уходили под воду гораздо глубже, а еще ниже продолжались в форме толстой противоторпедной переборки. Британский линейный крейсер защищался от падающих недолетами снарядов с большим замедлением по сути дела только водой. Конечно, далеко не каждый такой снаряд мог достичь жизненных частей и тем бо-

лее там взорваться, но потенциальная угроза всегда оставалась.

Наконец, остается почти всегда поднимаемый вопрос разнесенного палубного бронирования. Действительно, межвоенные опыты показали, что наилучшее сопротивление снарядам обеспечивает одна толстая бронепалуба, изготовленная из плит никелевой стали или ее аналогов, гомогенных или даже цементированных с верхней стороны. Однако к такой палубе обычно «прилагалась» еще одна или две: выше — взводящая, ниже — противоосколочная. Кроме того, обычное расположение такой палубы поверх высокого броневых пояса лишало жизненные части дополнительной защиты от снарядов, пробивающих плиты главного пояса, тогда как при низком расположении последней горизонтальной преграды сохранялся шанс окончательно замедлить снаряд или заставить его срикошетировать вверх. Даже с учетом снижения эффективности из-за разнесения защиты по нескольким уровням (здесь для грубой оценки можно применять простое правило: взять наиболее толстую преграду и считать остальные имеющими половинную от фактической толщину) палубная защита «Худа» выглядит достаточно прилично. Юренс провел специальное исследование, показав, что в условиях последнего боя (дистанция около 80 кбт) соотношение толщины борто-

вой и палубной брони у «Худа» являлось едва ли не идеальным при условии постоянного веса, выделенного на защиту.

В целом же недостатки защиты линейного крейсера по сравнению с новыми линкорами связаны прежде всего с тем, что у поздних кораблей удавалось много сэкономить на весе механической установки. Можно сказать, что отчасти «Худ» «погубила» его скорость. Слишком большая и тяжелая МКУ, хотя и весьма совершенная для своего времени, заставила конструкторов увеличить длину корпуса и выделить на механизмы слишком большую долю нагрузки. Если бы прошла отвергнутая Д.Джеллико идея создания быстроходного линкора со скоростью 27 — 29 узлов, то можно было бы либо создать корабль заметно меньшего водоизмещения, длины и стоимости, либо же в пределах тех же 40 — 42 тыс. т. обеспечить заметно более солидное бронирование. И в этом случае более сбалансированный «Худ» уже без всяких споров стал бы предтечей линейных кораблей последнего поколения, лишь незначительно потеряв в тактических возможностях.

Не вполне обоснованным является и жесткое критическое отношение к модернизациям последнего линейного крейсера. До конца 30-х годов он по артиллерии

и защите оставался одной из наиболее мощных боевых единиц среди кораблей всего мира. Наименее современные элементы его по возможности совершенствовались; так, зенитное вооружение к началу 2-й мировой войны удалось в несколько приемов довести до вполне приемлемого уровня. В последние месяцы жизни на корабль пытались установить современное радиолокационное оборудование. Оставались определенные проблемы с системой управления стрельбой, но, в принципе, приборы СУАО вполне позволяли «Худу» успешно вести бой на дистанциях до 100 кбт. Конечно, полное масштабное переоборудование по типу «Ринауна» или «Куин Элизабет» сказало бы куда более благотворно для боевых качеств, но здесь вопрос лежит не в области кораблестроения — его просто не успели произвести.

В целом, нередко встречающиеся утверждения типа: «Худ» в 1941 году являлся столь же устаревшим в бою с новыми кораблями, как броненосец конца XIX века по сравнению с «Дредноутом», являются весьма далекими от истины. Несчастный «золотой снаряд» с «Бисмарка» много десятилетий губил и будет продолжать губить репутацию безусловно выдающегося корабля и его создателей.

## Литература и источники

---

*W.J. Jurens.* Warship International, No. 2, 1987 - INRO, 1987

*Tadeusz Klimczyk.* Monografie Morskie #6, Hood - AJ Press, 1997

*John Roberts.* Anatomy of the Ship: The Battlecruiser Hood - Conway Maritime Press, 1982

*Bruce Taylor.* The Battlecruiser H.M.S. Hood: An Illustrated Biography - Naval Institute Press/Chatham, 2005

*Dave Weldon.* Warship International, No. 2, 1972 - INRO, 1972

Информация общедоступной сети Internet.

**Кофман Владимир Леонидович**

**Гибель владыки морей  
Линейный крейсер «Худ»**

*«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»*

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5  
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.  
**Интернет/Home page — [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru)**  
Электронная почта (E-mail) — [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

**Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:**  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,  
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,  
многоканальный тел. 411-50-74  
**E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)**

**Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:**  
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.  
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.  
**[www.eksmo-kanc.ru](http://www.eksmo-kanc.ru) e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru)**

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве  
в сети магазинов «Новый книжный»:**  
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12  
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.  
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.  
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.  
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16  
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**  
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34  
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:**  
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.  
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.  
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.  
Тел. (8312) 72-36-70.  
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.  
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.  
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: [sale@eksmo.com.ua](mailto:sale@eksmo.com.ua)

Подписано в печать 10.07.2009.  
Формат 84x1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 10,08. Тираж 2500экз.  
Зак. № 259.

Отпечатано с электронных носителей издательства.  
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.  
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15  
Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)





Последний линейный крейсер Британской империи «Худ» был гордостью Королевского флота, олицетворяя собой военную мощь Владычицы морей. С началом Второй Мировой его значение еще возросло – лишь линейные крейсера этого типа были в состоянии перехватывать германские «карманные линкоры».

Однако судьба самого «Худа» сложилась трагически. Как это ни парадоксально, первой целью для его орудий главного калибра стали бывшие союзники – французские корабли, расстрелянные британцами в гавани Мэр-Эль-Кебир в ходе печально известной операции «Катапульта». А уже второй бой оказался для «Худа» роковым – крейсер был потоплен в результате пятиминутной перестрелки с линкором «Бисмарк» 24 мая 1941 года у южного выхода из Датского пролива, унеся в пучину 1415 человек экипажа, что стало шоком для всей Великобритании...

ISBN 978-5-699-36380-3

