



А. В. ПЛАТОНОВ

# КРЕЙСЕРЫ СОВЕТСКОГО ФЛОТА





А. В. ПЛАТОНОВ

# КРЕЙСЕРЫ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

*Под общей редакцией адмирала И.В. Касатонова*



Санкт-Петербург  
1999

Эта книга серии «Крейсеры России» посвящена эволюции крейсера в советском флоте. В дальнейшем предполагается издание монографий по основным типам советских крейсеров.

**ISBN 5-8172-0010-4**

© ООО «Галея Принт»  
© А.В.Платонов. Текст  
© Ю.В.Апальков. Графика  
© Цитадель

Крейсеры с 70-х годов XIX века утвердились во всех крупных флотах как наиболее мощные и маневренные корабли, способные с высокой эффективностью вести борьбу с надводными кораблями и судами, подводными лодками, обеспечивать высадку морских десантов, огневую поддержку сухопутных войск на приморских флангах и другие боевые задачи на море.

В советском ВМФ строительство крейсеров началось только в середине 30-х годов, когда экономические возможности страны это позволили. И все эти годы шел поиск оптимальных решений для обеспечения соответствующих времени тактико-технических характеристик и их вооружения с учетом требований основных положений военно-морского искусства.

Внедрение на крейсера ракетного оружия, газотурбинных и ядерных силовых установок придало этим кораблям еще большую маневренность и ударную мощь. Ракетное оружие предоставило кораблям большие возможности для поражения наземных объектов.

Современные крейсера — ракетные, противолодочные, авианесущие и другие являются одним из наиболее эффективных классов кораблей при решении широкого круга задач в составе группировок разнородных сил флота.

И все-таки именно крейсер (независимо от названия, так как в нем фактически сосредоточены мощные наступательные и оборонительные средства) должен стать важным классом Военно-Морского Флота России XXI века, способным решать широкий круг задач на море.

Первая обзорная книга серии «Крейсеры России» посвящена пути, пройденному советскими крейсерами от первых послереволюционных лет до наших дней. Не все может быть согласится с выводами автора, но одно несомненно — это книга одна из тех, в которых можно найти анализ и попытку осветить взаимосвязь геополитической обстановки в мире, эволюции задач ВМФ и деятельности военно-промышленного комплекса. Все это дополняется сравнением российских крейсеров с крейсерами других морских держав и дается во многом объективный анализ развития крейсеров отечественного флота.

Первый заместитель  
Главного командующего ВМФ  
Адмирал



/И.В. Касатонов/



## ВСТУПЛЕНИЕ

Крейсеры как класс боевых кораблей появились в 60-х годах прошлого века. Произошло это в ходе научно-технической революции в области кораблестроения, когда паруса стали уступать свое место паровой машине, дерево — металлу, гладкоствольная артиллерия — нарезной. Появление боевых кораблей с совершенно новыми качествами заставило пересмотреть теорию их боевого применения, а также классификацию. Предыдущая основывалась на учете количества закрытых батарейных палуб, полноте парусного вооружения, обводах и т.д., то есть на признаках, которые стали просто исчезать у нового поколения кораблей.

Новая классификация основывалась прежде всего на боевом предназначении и оказалась менее громоздкой. Дело в том, что те качества, которыми стали обладать металлические корабли с паросиловой установкой и нарезной артиллерией, позволили придать им определенную универсальность по решаемым задачам. Это с одной стороны, а с другой — само качество первых энергетических установок и артиллерии не позволяло иметь кораблям одного водоизмещения принципиально отличные свойства. В частности, оказалось, что новые железные винтовые фрегаты, корветы и клиперы настолько сблизились по своим основным тактико-техническим элементам (скорость, дальность плавания, вооружение), что стало возможным объединить их в один класс, названный впоследствии «крейсеры».

Термин «крейсерское судно» появился в отечественном флоте в XVIII в. для обозначения кораблей различных классов, посланных в крейсерство. Определение понятия «крейсерство» со временем менялось мало, и его смысл наиболее полно отражен в «Толковом словаре живого великорусского языка» В. И. Даля и в «Энциклопедическом словаре» Брокгауза и Ефрона. Даль определил, что крейсировать значит «крестить по морю в военное время для наблюдения за неприятелем и для охраны берегов», а Брокгауз и Ефрон считали, что «крейсерство это разъезды военных кораблей по морю с целью захвата неприятельских торговых судов». Здесь же мы найдем определение нарождающегося нового класса боевых кораблей: «Крейсер — общее название судов большою частью быстроходных, способных долгое время пробыть в море, вооруженных скорострельной артиллерией и сравнительно слабо за-

щищенных». Таким образом, по классическому определению, крейсеры должны были прежде всего заниматься борьбой с торговым судоходством противника. Однако, как было сказано выше, кораблями, породившими новый класс, являлись суда, имевшие и ряд других задач. Естественно, новый класс взял их решение на себя. В общем случае крейсеры предназначались для:

- борьбы с судоходством противника на отдаленных коммуникациях;
- защиты своих коммуникаций, особенно в отдаленных районах;
- решения отдельных самостоятельных боевых задач по борьбе с силами противника на второстепенных направлениях;
- дозорной службы при эскадрах;
- разведки.

Несколько позже, с развитием тактики парового флота, крейсерам дополнительно стали ставить другие задачи:

- завлечение сил противника на свои линейные силы;
- охват головы походного порядка противника;
- отражение атак миноносцев противника по своим линейным силам, чтобы позволить им вести эффективный артиллерийский огонь на прямом курсе;
- выполнение отдельных огневых задач в ходе эскадренного боя (например, сковывание крейсеров противника для обеспечения выхода в торпедную атаку своих миноносцев).

Как видно из типовых задач, крейсеры изначально стали кораблями универсальными. Именно по этой причине, по мере того как современный уровень развития кораблестроения смог обеспечить разнообразие качеств, в классе крейсеров стали выделяться подклассы.

Учитывая, что высокая скорость была необходимым требованием для решения любой крейсерской задачи, подклассы крейсеров отличались прежде всего вооружением, бронированием и дальностью плавания и, как следствие, своими размерами. При этом шел как бы встречный процесс. С одной стороны, методом проб и ошибок искали наиболее удачные варианты вооружения и защиты вновь строившихся крейсеров с последующим поиском для них посильных задач. С другой стороны, выбирались приоритетные задачи и строились крейсеры с вооружением и системой защиты,

наиболее им соответствующими. По задачам корабли постепенно разделились на два подкласса: для борьбы с судоходством противника и защиты своих коммуникаций; для службы при эскадре. Первые отличались большими размерами, автономностью плавания, сравнительно мощным вооружением и в различных странах относились к крейсерам I класса или ранга. Вторые относились к крейсерам II класса или ранга, имели меньшие размеры, но были более быстроходными<sup>1</sup>. По системе защиты крейсеры разделялись на броненосные (имевшие бортовую броню) и бронепалубные (имевшие броневую палубу). Впрочем, к началу Первой мировой войны все новые крейсеры имели, как бортовую, так и палубную броню, хотя были исключения, о которых поговорим отдельно.

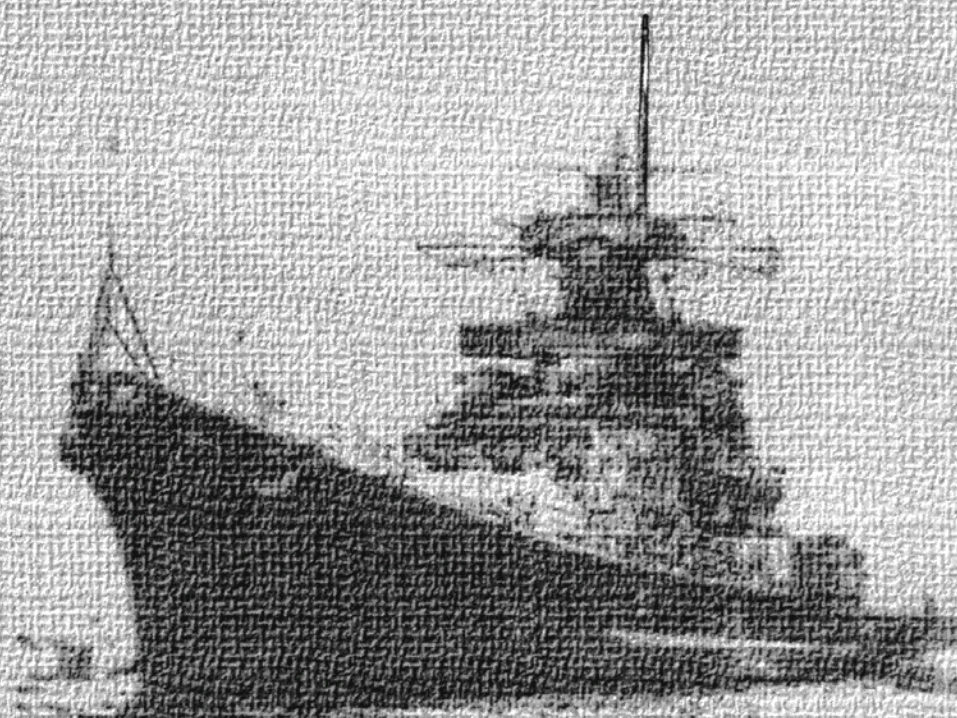
В октябре 1907 г. в России приняли новую классификацию боевых кораблей, в которой класс крейсеров подразделялся на броненосные крейсеры (впоследствии к ним будут отнесены линейные крейсеры типа «Измаил») и просто крейсеры. В 1912 г. новую классификацию кораблей приняли в Великобритании, там класс крейсеров делился на крейсеры и легкие крейсеры. Другие страны вступили в Первую мировую войну с устаревшей классификацией, но к

ее окончанию фактически все приняли британскую систему. Впрочем, сами британцы вопреки своей классификации породили еще один подкласс — тяжелые крейсеры. Они предназначались для борьбы с рейдерами противника, но поскольку к 1915 г. с германскими рейдерами было покончено, то строительство тяжелых крейсеров затянулось до 1920 г. Отличия крейсеров различных подклассов в основном сводились к водоизмещению и калибру артиллерии. Водоизмещение легких крейсеров не превышало 4500 т, а калибр артиллерии — 127 мм. Крейсеры были крупнее, их водоизмещение достигало 6000 т, а основу вооружения составляла 150-мм артиллерия. Заложенный в 1915 г. тяжелый крейсер «Хаукинс» имел водоизмещение около 10000 т и артиллерию калибром 190 мм. Уже после Первой мировой войны появились крейсеры, которые так и не получили своего официального классификационного статуса и зачастую относились то к линейным кораблям, то к линейным крейсерам, то к тяжелым крейсерам. Иногда их называли большими крейсерами, мы тоже пока будем придерживаться этого определения. Таким образом, к тридцатым годам нашего столетия классификация крейсеров приняла довольно строгую и обоснованную структуру.

<sup>1</sup> Во Франции и Великобритании существовали крейсера III класса, использовавшиеся в качестве посыльных судов и для службы в колониях.



# **БОЛЬШИЕ ИЛИ ОЧЕНЬ ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРЫ**





В общепринятой «литературной» классификации крейсеров самую высокую ступень занимает совсем даже не крейсер. Дело в том, что часто к крейсерам относят линейные крейсера (зачастую именно из-за присутствия в этом термине самого слова «крейсер»). Фактически речь идет о подклассе линкоров, то есть о кораблях, предназначенных для участия в морском сражении в линии баталии. Появились они благодаря изучению опыта Русско-японской войны, а точнее — в результате анализа Цусимского сражения. Учитывая приблизительно равные маневренные возможности дредноутов различных стран, британцы стали искать механизм заманивания главных сил противника под огонь своих линкоров. Кроме этого, кто-то должен был не позволить противнику ускользнуть от разгрома, для чего требовалось охватывать его боевой порядок с флангов и тыла. Ясно, что все это посилено лишь кораблю, имеющему более высокую скорость, чем линкор (иначе он не сможет гарцевать перед их боевым порядком, заманивая на свои главные силы, а также охватывать фланги), но соизмеримую с ним боевую мощь (иначе линкоры противника просто не обратят на него внимания, и те не смогут выполнить роль приманки). Естественен вопрос, а почему просто не создать линейный корабль более быстроходный, чем у потенциальных противников? Проблема состояла в том, что линкор всегда являлся наиболее сбалансированным кораблем в вопросах нападения и защиты, все его элементы жестко увязывались между собой и были на пределе возможного для заданных размеров. Получить преимущество по одному элементу можно было только в ущерб другому. Поэтому исходя из требований «орудия линкора, скорость крейсера» единственное, чем можно было пожертвовать, это бронирование. Первенец этого подкласса линкоров, британский «Инвинсибл», вошедший в строй в 1908 г., нес восемь 305-мм орудий, развивал скорость в 25,5 узла и имел бортовую броню толщиной 152 мм, что соответственно всего на два орудия меньше, на 4,5 узла больше и на 130 мм меньше, чем у знаменитого «Дредноута».

И это практически при равном водоизмещении! По мере роста скорости линейных кораблей («Куин Элизабет» постройки 1915 г., уже имел 24 узла) она росла и у линейных крейсеров, достигнув у вошедшего в строй в 1916 г. «Ринауна» 32 узлов. Однако Ютландское сражение, когда из-за слабости защиты один за

другим погибли три британских линейных крейсера, заставило во всем мире пересмотреть отношение к этим кораблям. Стало очевидно, что если назвался линейным, то должен полностью, а не частично соответствовать всем требованиям линейного боя. По этой причине последний линейный крейсер «Худ» уже на этапе проектирования получил 305-мм бортовой поясной, а также горизонтальное бронирование суммарной толщиной в 127 мм при скорости 31 узел. Его полное водоизмещение достигло 45200 т, и он стал самым крупным военным кораблем в мире и оставался таковым вплоть до Второй мировой войны. Все это сделало «Худ» вполне сбалансированным линейным кораблем, но построенные в тридцатые годы полноценные линкоры, если и уступали «Худу» в скорости, то столь незначительно, что вряд ли он уже мог «охватывать фланги боевых порядков линейных сил противника», да и один в поле не воин...

К началу Второй мировой войны только Великобритания сохранила три своих линейных крейсера, которые уже и не думала применять с теми целями, для которых в свое время их строила. Фактически короткий век линейных крейсеров закончился еще в Ютландском сражении, и когда, согласно Вашингтонской конференции 1921—22 гг. по ограничению морских вооружений, нужно было избавляться от линейных крейсеров, во всем мире сделали это без особого сожаления. Впрочем и сожалеть, кроме Великобритании, было некому: поверженной Германии было в пору плакать по голове, а не волосам, остальные страны просто не успели обзавестись линейными крейсерами. Американцы и японцы несколько корпусов достроили в качестве авианосцев, а Россия просто продала их в Германию на металл. На отечественных крейсерах типа «Измаил» следует чуть задержаться, хотя бы потому, что, как это часто бывает в России, хотели как лучше, а... Для чего нужны линейные крейсера и чем они отличались от линкоров понятно, так вот — отечественные линейные крейсера при равном бронировании с линкорами типа «Севастополь» должны были нести двенадцать 356-мм орудий против двенадцати 305-мм на линкоре. При этом скорость «Измаила» превосходила скорость «Севастополя» всего на 4 узла. В этой ситуации такие линейные крейсера и такие линкоры становятся просто не нужны друг другу.

Как указано выше, линейные крейсера как

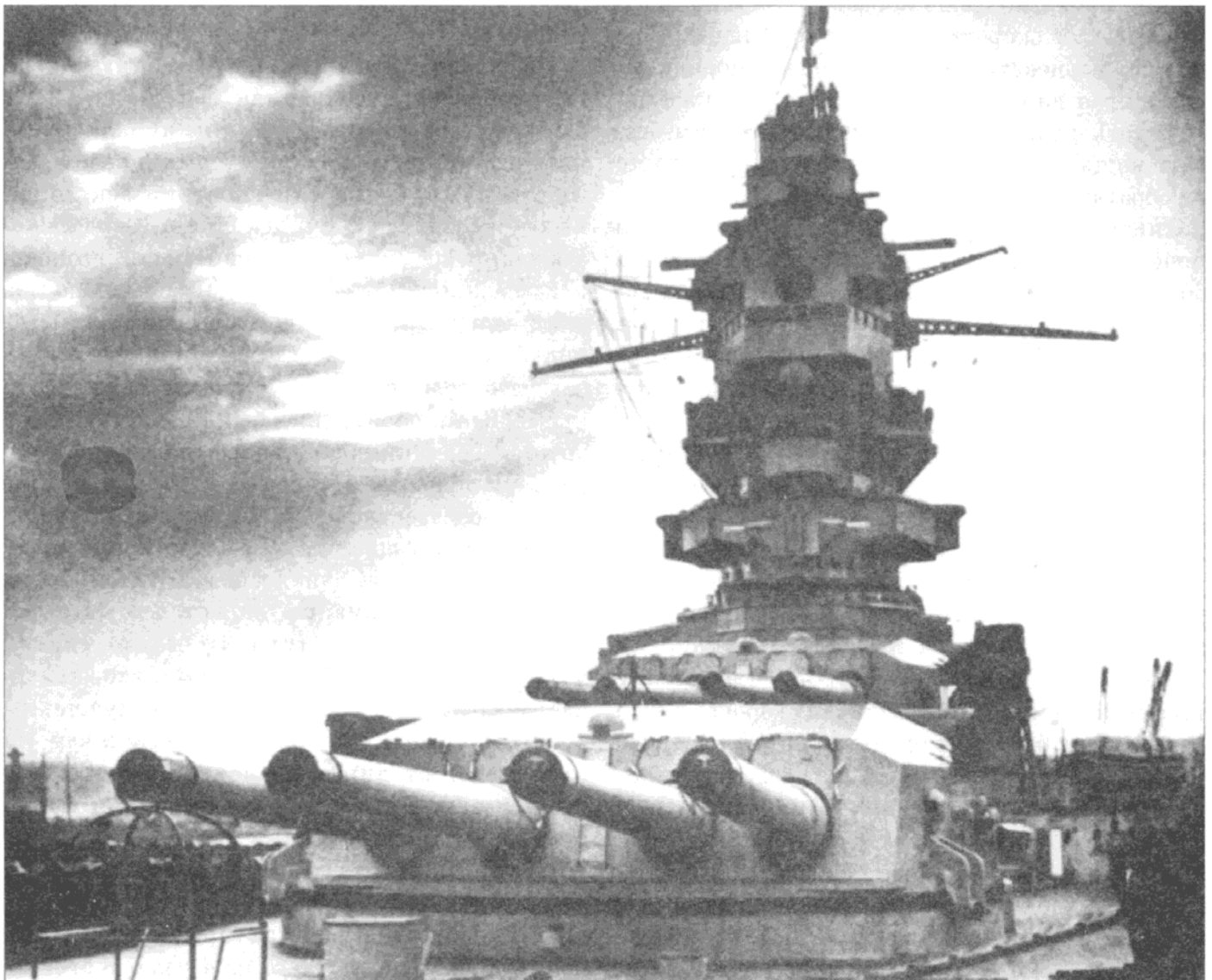


подкласс линейных кораблей сошли с военно-морской сцены с завершением Первой мировой войны и фактически слились с линкорами. Однако зигзаги оперативно-тактического мышления военных моряков некоторых стран, а также технологический прогресс в области военного судостроения подарили нам образчики их продукции, с трудом вписывающиеся в общепринятую классификацию боевых кораблей.

Но сначала опять немного о самой классификации, которая во многом определилась в ходе Вашингтонской конференции 1921—22 гг. по ограничению морских вооружений, тихоокеанскому и дальневосточному вопросам, а также Лондонской морской конференции 1930 г. Первая установила для крейсеров предельные водоизмещение — 10000 т и калибр орудий — 203 мм. Вторая разделила крейсера на два подкласса — «А» с артиллерией калибра свыше 155 мм и «В» с артиллерией калибра не свыше 155 мм. За крейсерами «А» закрепилось понятие «тяжелый крейсер»<sup>2</sup> или просто «крейсер»,

а за крейсерами «В» — «легкий крейсер». Таким образом, самый большой крейсер мог иметь водоизмещение не более 10000 т и артиллерию калибра не более 203 мм; тяжелый крейсер от легкого отличался только калибром артиллерии — у последних не более 155 мм. Именно поэтому германский «Дейчланд» официально в своей стране классифицировался как броненосец, а во всем мире за ним закрепилось название карманного линкора. Впоследствии немцы отнесли свои броненосцы к тяжелым крейсерам, но формально они могли бы это сделать с самого начала, поскольку Германия наряду с другими «военно-морскими ничтожествами» ни на Вашингтонскую, ни на Лондонскую конференции не приглашалась и никакие договоры не подписывала.

Не совсем вписывались в общую классификацию германский «Шарнхорст» и французский «Дюнкерк». Они не могли быть строго отнесены к линейным крейсерам, так как, во-первых, в то время ни Германия, ни Франция не



*Линейный корабль «Дюнкерк»*

<sup>2</sup> Они же получили обиходное название «вашингтонский» крейсер.



имели соответствующих им линкоров. Во-вторых, их калибр по тем временам уже явно не считался линкоровским. Наконец, сами эти корабли не отличались ущербностью, присущей истинным линейным крейсерам, у них хорошо сочетались наступательные и оборонительные элементы. Нельзя было отнести «Шарнхорст» и «Дюнкерк» и к линейным кораблям по той простой причине, что они явно проигрывали современным линкорам других стран и не имели шансов на успех в «линейном» бою с ними, что впоследствии подтвердила судьба «Шарнхорста». Суть этих кораблей раскрывается в их предназначении. «Дейчланд» создавался специально для борьбы с судоходством в отдаленных районах, то есть имел классическую крейсерскую задачу. «Дюнкерк» создавался для борьбы с «Дейчландом», то есть также имел классическую крейсерскую задачу по защите своих коммуникаций от рейдеров противника. Что касается «Шарнхорста», то в конечном счете он тоже ориентировался на бой не с современными линкорами, а с силами охраны конвоев

и, таким образом, также по сути являлся крейсером. На этот счет прагматичные американцы оказались ближе всех к истине, сразу отнеся вошедшие в строй в 1944 г. корабли типа «Аляска» к большим крейсерам.

Подобные большие крейсера планировалось иметь и в составе советского военно-морского флота, но этим планам суждено было реализоваться через сорок с лишним лет...

В середине тридцатых годов воодушевленное явными успехами в индустриализации страны руководство Морских сил РККА санкционировало инициативное проектирование некоторых кораблей, постройка которых не входила в ближайшие планы судостроения. Так, весной 1935 г. была выполнена проработка «большого крейсера» (проект «Х»). По своему замыслу это был почти классический рейдер, задачами которого являлись «автономные операции в открытом море, действия против берегов противника и для поддержки легких сил, оперирующих вдали от своих баз». Впоследствии легкие силы заменили подводными лодками.

### Крейсеры проекта «Х»

По замыслу авторов проекта такой корабль должен был скрытно развешиваться в районы крупных портов в заморских владениях противника и наносить по ним комплексный удар с применением авиации, торпедных катеров, сверхмалых подводных лодок, артиллерии с последующим выставлением на подходах к порту минного заграждения. Таким образом, судоходство в данном районе должно было быть парализовано на длительное время, военно-морские силы противника должны были распыляться по всему мировому океану для защиты своих владений, и, тем самым, смягчался удар по берегам Советского Союза.

В целом концепция полностью повторяла германскую периода Первой мировой войны, но германские рейдеры и не мечтали о таком наборе средств поражения. По вооружению этот проект вполне можно сравнить с его «ровесником» — германским рейдером «Дейчланд». Последний нес шесть 280-мм орудий, способных при весе снаряда 300 кг выпустить 5400 кг металла в минуту на дистанцию 196 км. Крейсер «Х» должен был нести двенадцать 240-мм орудий с длиной ствола 60 калибров, способных при весе снаряда 235 кг выпустить 7614 кг металла в минуту на дистанцию более 230 км. Для обеспечения стрельбы главного калибра на «Х» предусматривались два комплекта приборов уп-

равления стрельбой с двумя КДП. Исключительно перспективной и рациональной выглядела идея одного универсального калибра вместо двух — противоминного и зенитного дальнего боя. Практически впервые на крейсере планировалось разместить самолеты в ангаре. Для их применения на ходу предусматривались катапульты и специальный «фартук» для подъема гидросамолета на борт без стопорения хода. Такой «фартук» представлял собой тент, опускаемый за борт и буксируемый за кораблем или рядом с ним в зависимости от конструкции. На этот тент «выезжал» своим ходом севший на воду гидросамолет. После выхода на тент гидросамолет оказывался как бы на площадке, перемещающейся со скоростью корабля. Далее все происходило как на стопе: корабельный кран снимал самолет с тента и устанавливал на палубе. Как известно, крейсер проекта «Х» так и не был воплощен в металле, на что был ряд объективных причин. Во-первых, почти все образцы вооружения крейсера не существовали даже в чертежах, в частности, универсальные 130-мм артиллерийские установки появились только в пятидесятые годы. Во-вторых, вся концепция главной энергетической установки корабля строилась на применении прямоточных котлов, которые в то время относились к малоисследованной экзотике (и не освоены по сей день).

Таким образом, в крейсере типа «Х» мы видим узкоспециализированный рейдер, но уже тогда возникла задача борьбы с так называемыми «вашингтонскими» крейсерами, вооруженными артиллерией калибра 203 мм. Решать ее предполагали самым прямолинейным способом

— путем вооружения отечественных крейсеров истребителей артиллерией большого калибра. Это противоречило договоренностям, достигнутому на Вашингтонской конференции, но нас туда не приглашали, и в то время мы никакими договорами связаны не были.



В начале 1936 г. было выдано задание на проектирование большого крейсера пр.22\* водоизмещением 19500 т, скоростью хода 35 узлов и вооруженного 254-мм артиллерией. Но уже летом того же года все работы по данному проекту свернули в связи с новой концепцией применения больших артиллерийских кораблей. В частности, решили отказаться от больших крейсеров в пользу малых линейных кораблей водоизмещением 35000 т, вооруженных артиллерией калибра 406 мм. Логика решения заключалась в желании иметь линкоры отдельно для океанских (Север, Дальний Восток) и морских (Балтика, Черное море) театров с естественным учетом их особенностей. Теоретически идея выглядела очень привлекательной, но...

Большой линкор имел водоизмещение 55000 т и орудия калибра 460 мм. В ходе более тщательных проработок проект большого линкора становился все более реалистичным и каждый раз он оказывался идентичным проекту малого линкора. Тот, естественно, также подвергался переработке в сторону уменьшения его размеров и вооружения. В конце концов большой линейный корабль пр.23 «вместили»

в водоизмещение чуть более 59000 т и вооружили артиллерией калибра 406 мм. Малый линкор пр.25 при водоизмещении 30900 т предполагалось вооружить девятью 305-мм орудиями. В таком виде он получался даже слабее «Дюнкерка», против которого теоретически создавался. В 1937 г. от этого проекта отказались в пользу пр.64 водоизмещением 48000 т и вооруженного девятью 356-мм орудиями, тем более, что и большой линкор к тому времени «подрос» до 59150 т. В таком варианте стало очевидно, что малый линкор не является альтернативой большому крейсеру как потребителю своих «вашиingtonских» собратьев. По этой причине его вернули в кораблестроительную программу под официальным обозначением «тяжелый крейсер пр.69». По первоначальному проекту он имел девять 254-мм орудий, однако в 1938 г. окончательно отказались от малых линкоров и новому крейсеру поставили дополнительную персональную задачу борьбы с германским «Шарнхорстом». Главный калибр в связи с этим увеличили до 305 мм, то есть фактически вернулись к малому линкору пр.25.

### Тяжелый крейсер проекта 69 типа «Кронштадт»

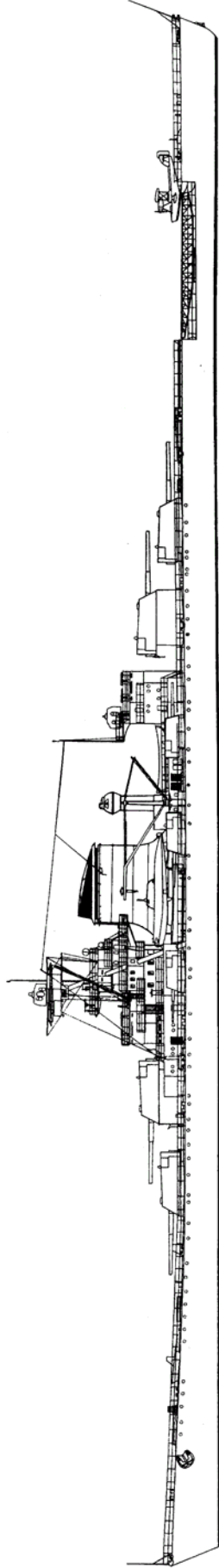
Этот корабль, кроме борьбы с тяжелыми крейсерами противника, предназначался для поддержки легких сил в отдаленных районах и самостоятельных действий на коммуникациях противника. Отсюда видно, что его действия совместно с новыми линкорами практически не предусматривались, по крайней мере в едином боевом порядке. Отчасти это объяснялось неудобством сосредоточения огня различных калибров по одной цели, а отчасти неопределенностью в распределении новых кораблей по различным театрам. Правда, трудно себе представить самостоятельные действия такого корабля на коммуникациях противника в условиях Балтийского или Черного морей. Можно предположить, что фактически эти крейсеры выполняли бы роль тех самых малых линкоров, чье место они заняли в кораблестроительной программе. Ну, а если представить себе их участие в Великой Отечественной войне, то не трудно догадаться, что пребывание этих кораблей на Балтике и Черном море на ход военных действий не повлияло и они разделили бы участь линкоров типа «Севастополь» (дай Бог — не «Марата»!). Но когда 5 ноября 1939 г. в Николаеве заложили «Севастополь», а 30 ноября в Ленинграде — «Кронштадт», такого никто и представить себе не мог.

Технический проект утвердили лишь 12 апреля 1940 г., то есть через четыре месяца после закладки кораблей. Согласно последней его версии тя-

желый крейсер пр.69 имел гладкопалубный клепаный корпус с плавным подъемом верхней палубы к форштевню и развалом носовых шпангоутов, что обеспечивало применение артиллерии при волнении моря до 8 баллов. Корабль имел три палубы, три платформы, двойное дно и делился 24 водонепроницаемыми переборками на 25 главных отсеков. По расчетам крейсер должен был оставаться на плаву при затоплении пяти смежных отсеков. Креновая система обеспечивала спрямление крена с углом 8° за 10 минут. При этом верхняя кромка броневых пояса уходила под воду при крене 13°, а нижняя выходила из воды при 7°. Корабль имел развитую систему защиты, в том числе бронирования, конструктивную подводную, взрывопожаробезопасности погребов и т.д.

Главный броневой пояс защищал 76,8% длины корабля по ватерлинии и имел наклон броневых плит 6°, ширину 5 м, из которых 1,6 м уходило под воду. В нос от главного броневых пояса ватерлиния защищалась 20-мм броней. Верхняя кромка главного броневых пояса стыковалась с главной броневой (средней) палубой, образуя совместно с носовым и кормовым траверсами цитадель, в которой укрывались все наиболее жизненно важные системы корабля: главная энергетическая установка, погреба боезапаса, центральные штурманский и артиллерийские посты, пост энергетика и живучести.

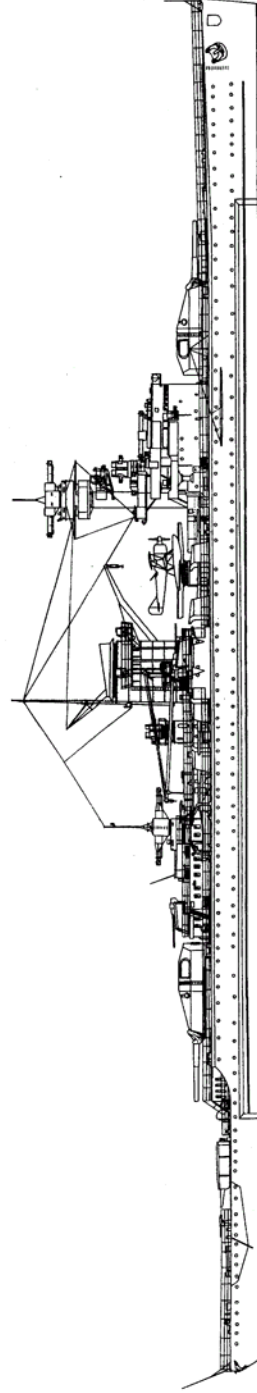
\* Пр.22 — проект № 22.



Крейсер типа "X"

А-10 м.

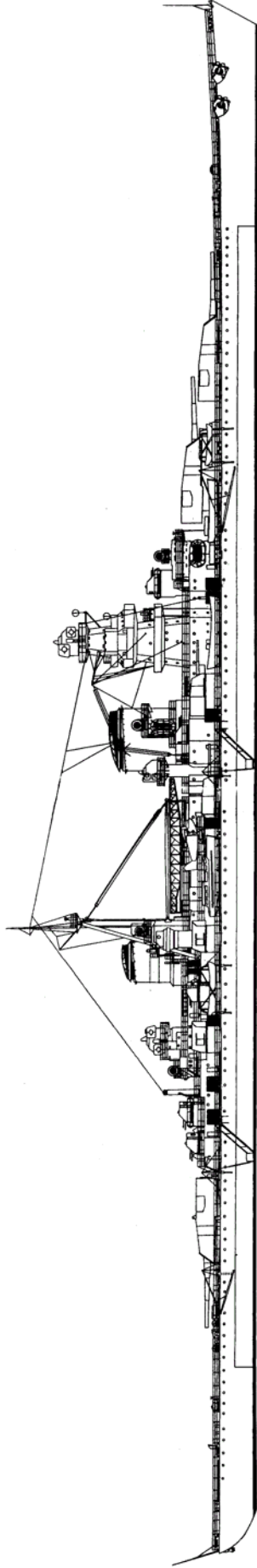
0 10



Броненосный корабль "Дойлано"

А-10 м.

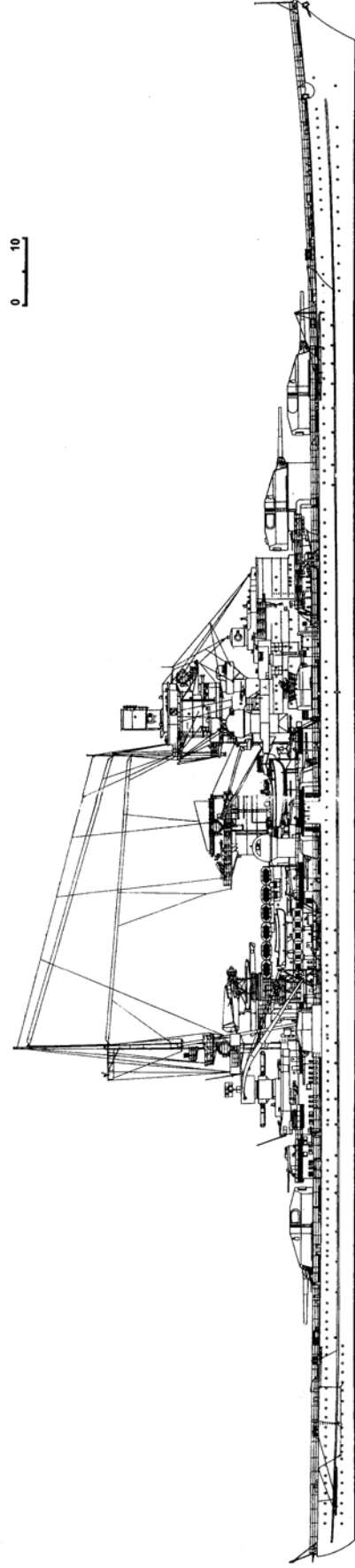




Тяжелый крейсер типа "Кронштад" (пр.69)

0,40 м.

0 10



Линейный корабль "Шаркхорст"

0,40 м.

Кроме этого, достаточно мощное бронирование имели артиллерийские башни главного и противоминного калибров, главный командный пункт, командный пункт связи (прикрывался 50-мм броней) и отсек дымоаппаратуры (также прикрывался 50-мм броней). Для предотвращения проникновения снарядов противника внутрь цитадели через дымоходы последние прикрывались броневыми колосниками. Теоретически главный бортовой пояс не пробивался 280-мм германским снарядом на дистанции более 70 кб, а горизонтальное бронирование — тем же снарядом на дистанции менее 140 кб. Кроме этого, оно должно было выдержать попадание 250-кг авиабомбы. Бортовая подводная защита рассчитывалась на контактный взрыв, эквивалентный 500 кг тротила, что считалось в то время высоким показателем.

Например, подводная защита линкора «Нью-Джерси» рассчитывалась на взрыв 320 кг тротила, большой крейсер «Аляска» по сути вообще не имел противоминной защиты в линкоровском понимании этого слова. На «Кронштадте» применили конструктивную подводную защиту так называемого американского типа, но несколько модернизированную — с добавлением элементов британской системы, точнее, булевидных утолщений. Она состояла из пяти продольных переборок толщиной 10, 18, 14, 16 и 7 мм и булей. Первый от диаметральной плоскости корабля отсек являлся фильтрационным и одновременно служил коридором кабельных трасс. Далее следовали три отсека, заполненных мазутом или замещающей его водой. Полость булей ничем не заполнялась, и они служили камерой расширения газов при подрыве. Общая ширина защиты равнялась 6 м, сужаясь к оконечностям до 4 м и прикрывала 62,5% длины корабля. В проекте нового крейсера уделялось много внимания вопросам взрывопожаробезопасности артиллерийского вооружения. Погребов главного калибра сместили относительно оси вращения башни в нос и корму. Кроме этого, весь тракт подачи боеприпасов делился автоматическими захлопками на отдельные, изолированные в противопожарном отношении участки.

Все это должно было исключить попадание пламени в погреб в случае воспламенения боеприпаса в линии подачи или в башне. Зарядные погреба, как более пожароопасные, размещались у днища корабля, подальше от районов возможного воздействия вражеских снарядов и авиабомб. Снаряды менее пожароопасны, но более чувствительны к детонации, поэтому погреба с ними хотели разместить над зарядными — подальше от возможного воздействия торпед и мин. Проектом предусматривались системы орошения и затопления погребов.

Первая из них в виде трубопроводов с распылителями должна была подключаться к общекорабельной пожарной магистрали посредством быстрооткрывающихся клапанов, которые могли открываться либо вручную со специального трюмного поста; либо дистанционно от входа в погреб, из поста живучести или с места командира башни с по-

мощью рукоятки, похожей на железнодорожный стоп-кран; либо автоматически — от инфракрасных датчиков или легкоплавкой проволоки, протянутой в самом погребе. Корабельные пожарные насосы должны были обеспечить давление воды в пожарной магистрали 18 атм, а сама магистраль кольцевого типа проектировалась с шестью перемычками, что значительно повышало ее живучесть.

Дополнительно предусматривалось шесть пневмоцистерн — резервных источников рабочей воды для борьбы с пожарами в погребах. В каждую такую цистерну, заполненную водой, должен был подаваться воздух под давлением 8 атм. Этого вполне хватало на 50—60 секунд работы системы орошения погребов. Затопление планировалось осуществлять со специальных трюмных постов самотеком через перепускные клапаны в полу погребов, то есть затопление снарядных погребов могло произойти только после затопления ниже расположенных зарядных погребов. Время затопления зарядных погребов должно было составить 3—4 минуты, а снарядных — около 15. В погребах и башнях предусматривались выхлопные крышки, способные автоматически открываться при резком нарастании давления в отсеке, всегда сопутствующем спонтанному воспламенению боеприпасов в замкнутом пространстве.

Ударные возможности крейсеров типа «Кронштадт» определялись прежде всего качеством артиллерии главного калибра. Девять 305-мм пушек Б-50 в трех трехорудийных башнях МК-15 должны были иметь скорострельность 3,24 выстрела в минуту и максимальную дальность стрельбы 260 кб. Боекомплект предусматривал большой выбор снарядов (броневой, полуброневой, фугасный, шрапнель, практический) и зарядов (боевой, пониженно-боевой, уменьшенный и согревательный). Такой боекомплект позволял гибко применять артиллерию, исходя из конкретно складывающейся обстановки.

Например, боевой заряд позволял вести огонь на предельных дистанциях, пониженно-боевой на дистанциях до 180 кб давал возможность поражать прежде всего менее защищенную палубу неприятельского корабля. Уменьшенный заряд предназначался для ведения боя с внезапно обнаруженным противником ночью и в условиях плохой видимости на дистанциях порядка 40 кб. Согревательный заряд позволял иметь в походе легкую смазку каналов стволов, которую с его помощью снимали при обнаружении противника. Одновременно он разогревал ствол, и его температура становилась постоянной как для первого, так и последующих выстрелов, а это значительно влияло на дальность полета снаряда. Разрабатываемые приборы стрельбы обеспечивали при достаточной видимости надежное управление огнем на всех дистанциях боя. При ведении огня за видимый горизонт предусматривалась автоматизированная корректировка огня с помощью самолета.

Для этого разработали специальный комплекс приборов. Один из них устанавливался на самолете и



представлял собой два авиационных оптических прицела для бомбометания системы Герца. Прибор предназначался для определения местоположения своего корабля и корабля-цели относительно самолета в полярных координатах — наклонная дальность и пеленг. Сложность заключалась в том, что на самолете-корректировщике «Кор-2» имелся только один наблюдатель, он не мог одновременно визировать два корабля. Из этого положения вышли довольно просто: один прицел установили в диаметральной плоскости перед пилотом, который с его помощью наводил самолет на цель, а в это время наблюдатель визировал свой корабль, снимал отсчеты и передавал их в цифровой форме по радио прямо в центральный артиллерийский пост. Там их устанавливали вручную в прибор корректировки стрельбы КС, где они преобразовывались в КУ свой\* и дальность до цели, а затем поступали в ЦАС-1. Сам прибор КС состоял из двух частей: одна предназначалась для стрельбы с самолетом, а вторая — для совместной стрельбы нескольких кораблей по одной цели.

В том случае, если на одном из кораблей данные стрельбы резко отличались от флагманского или по каким-либо причинам на одном из кораблей не наблюдали цель, то элементы стрельбы на флагманском корабле с ЦАС поступали на прибор КС, а оттуда с помощью специальной радиоаппаратуры ИВА транслировались на соседний корабль и через аналогичную аппаратуру поступали на его прибор КС. Сюда же из боевой рубки с визира ВЦУ-1 поступали пеленг на флагманский корабль и дистанция до него. На основании полученных данных прибор КС вырабатывал КУ свой и дальность до цели относительно себя, и эти данные поступали в ЦАС-1. Таким образом, приборы КС и ИВА являлись прообразом современных автоматизированных линий взаимного обмена информацией. Причем с помощью приборов КС и ИВА можно было организовать связь не только между центральными артиллерийскими постами крейсеров пр.69, но и с линейными кораблями пр.23. Единственное, с чем у артиллеристов нового крейсера должны были в будущем возникнуть проблемы, это стрельба по невидимым с корабля береговым целям, но к моменту их вступления в строй специальный прибор для этих целей уже был бы изобретен.

К сожалению, именно высокие характеристики артиллерийского вооружения поставили под

вопрос сроки ввода корабля в строй. Даже через год после начала постройки готовность приборов управления главного калибра не превышала 20%, артиллерийская установка не существовала даже на бумаге.

В этих условиях руководство страны пошло на беспрецедентный шаг по изменению проекта уже строящихся столь крупных кораблей для вооружения их импортной артиллерией главного калибра. В 1939 г. после установления «теплых» отношений с Германией наряду с покупкой трех строящихся тяжелых крейсеров типа «Принц Ойген», линейного корабля «Тирпиц», 406-мм двухорудийных башен заложенных, но прекращенных постройкой линкоров «Н» и «J» мы хотели приобрести вооружение главного калибра планировавшихся к постройке линейных крейсеров «О», «Р» и «Q» с 380-мм двухорудийными башнями. Даже не дожидаясь заключения договора на поставки, 10 июля 1940 г. утвердили ТТЗ на переработку проекта под импортное вооружение, получивший номер 69-И. 16 октября проект был готов. Он показал, что размещение нового вооружения потребует значительных изменений общего расположения помещений на протяжении 40% длины корабля от внутреннего дна до верхней палубы, а также надстроек, так как германские приборы управления стрельбой имели совершенно другую структуру построения. Требовалось увеличить габариты боевой рубки, изменить верхние ярусы башенноподобной фок-мачты, надстройку под кормовой КДП, сформировать новые площадки для размещения ночных визиров и боевых прожекторов. Все эти изменения привели к увеличению нормального водоизмещения до 39660 т, а полного до 42830 т, соответственно осадка увеличилась до 9,7 м. В ноябре 1940 г. договор с Германией на поставку вооружения для крейсеров пр.69-И заключили, но в Советский Союз они так и не попали.

С началом Великой Отечественной войны постройку крупных кораблей, в том числе крейсеров пр.69-И прекратили. «Кронштадт» всю войну простоял под артобстрелом и бомбежками на стапеле в Ленинграде, а «Севастополь», брошенный в Николаеве, немцы частично разобрали на металл. После окончания войны крейсера решили не достраивать, так как кроме поврежденных недостроенных корпусов для них ничего не было: вся энергетическая установка и все вооружение существовали только на бумаге.

В последние годы многие берут на себя смелость сравнивать большие крейсера типа «Кронштадт» с зарубежными аналогами, прежде всего с «Шарнхорстом», так как борьба с последним являлась одной из их задач. В основном все сходится в том, что и с 305-мм и с

380-мм артиллерией «Кронштадт» явно превосходил своего оппонента, однако сам по себе проект имел ряд недостатков, в частности, связанных с зенитным вооружением и бронированием, особенно в сравнении с «Дюнкерком». С этим можно согласиться, но не все так однозначно.

\* КУ свой — курсовой угол со своего корабля на цель.

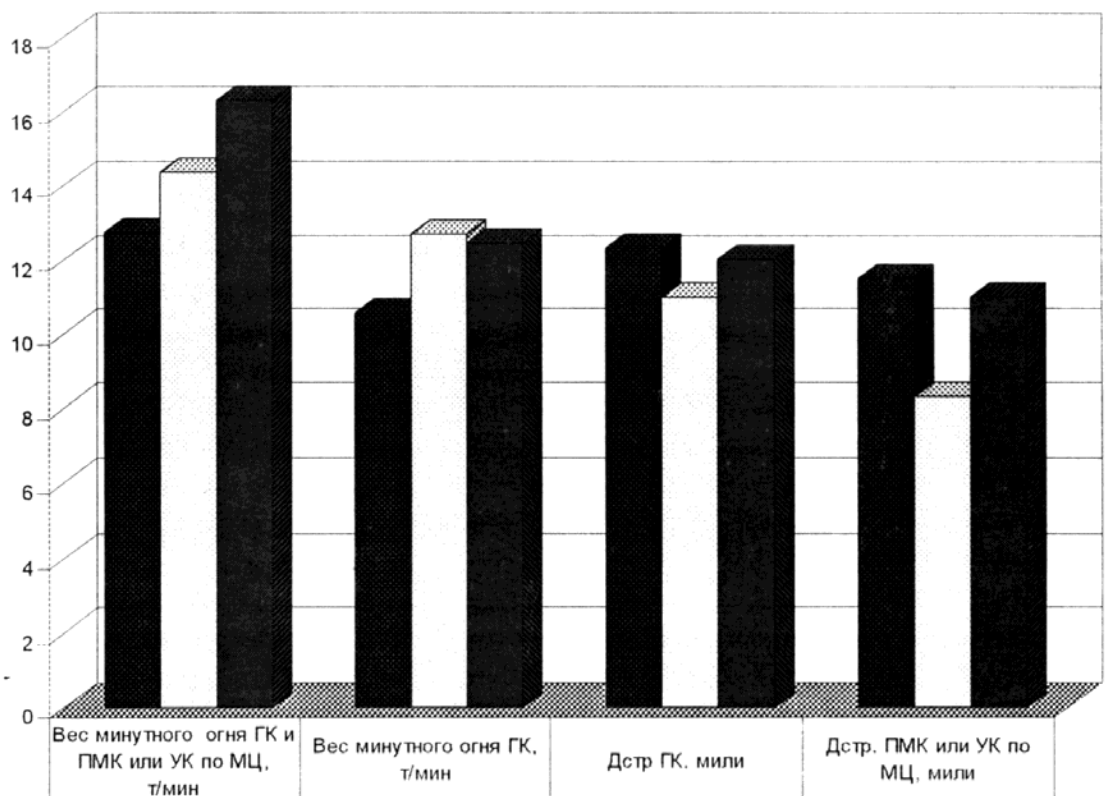
Начнем с наступательных возможностей «Кронштадта». По всей вероятности, он превосходил бы «Шарнхорст» и «Дюнкерк» по дальности стрельбы главного калибра, но не потому, что его орудие само по себе могло дальше всех забросить свой снаряд. Реальная дальность морского артиллерийского боя определяется возможностью управлять огнем, а для этого необходимо наблюдать всплески падений своих снарядов относительно цели в визир центральной наводки и дальномеры. Причем независимо от качества оптики за горизонт не заглянешь. Таким образом, при полной видимости практически оба противника могли открыть огонь на дистанциях порядка 110—120 кб. Это подтверждается и опытом Второй мировой войны: «Адмирал граф Шпее» у Ла-Платы открыл огонь с дистанции чуть более 90 кб, «Худ» в Датском проливе — по «Бисмарку» с дистанции около 122 кб и т. д. Теоретически в полной мере реализовать максимальную дальность стрельбы можно только с помощью самолета-корректировщика.

Однако в то время добиться какого-либо результата при стрельбе за видимый горизонт по маневрирующей морской цели при корректировке с самолета можно было только случайно. Дело в том, что реально самолет мог очень

приблизительно определять курс и скорость противника и фиксировать знак падения своих снарядов (перелет, недолет). Величину отклонений падений своих снарядов относительно цели реально летчик мог определять, только взяв за эталон ширину корабля противника. А если учесть, что вероятность попадания 280-мм снаряда в крейсер на дистанции 210 кб не превышает 0,1%, то бесперспективность такой стрельбы очевидна.

Реально самолет-корректировщик мог «добавить» не более десятка кабельтовых, определяя элементы движения цели и знаки падения своих снарядов по дистанции на дальностях стрельбы, когда управляющему огнем цель уже видна (хотя бы надстройки), но всплески от падений своих снарядов, особенно перелетные, не видны. Вот тут теоретически «Кронштадт» мог получить преимущество благодаря прибору КС. В реальном бою советского крейсера с «Шарнхорстом» или «Дюнкерком», скорее всего, первым открыл бы огонь с дистанции около 110 кб противник, при этом он мог сосредоточить огонь главного и противоминного калибров, что уравнивало огневую производительность германского корабля с «Кронштадтом» и давало заметное преимущество французскому.

Тяжелый крейсер пр.69. Наступательные возможности



■ "Шарнхорст", Герм., 1939	12,75	10,58	12,3	11,5
□ пр.69, СССР, 1939	14,37	12,72	11	8,3
■ "Дюнкерк", Фр., 1937	16,29	12,44	12	11

Рассмотрим оборонительные возможности «Кронштадта». Если их сравнивать с «Шарн-

хорстом» и «Дюнкерком», то дистанция стрельбы зенитного калибра дальнего боя (ЗКДБ) по

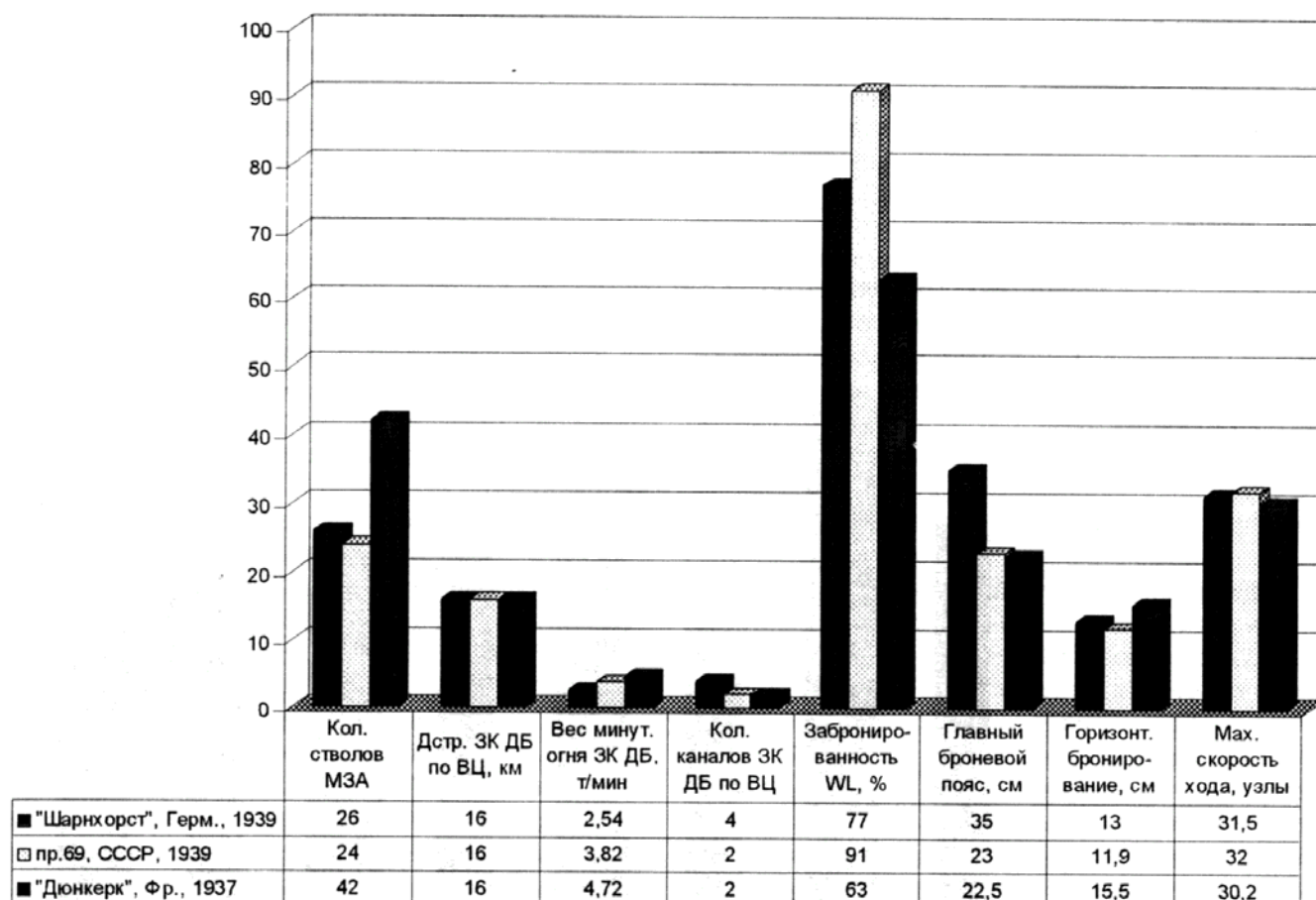


воздушным целям у них одинакова, так как реально вести прицельный огонь по воздушной цели с использованием зенитного автомата стрельбы при получении данных от оптических визиров и дальномеров можно с дистанций 16000 м и менее. Однако «Шарнхорст» мог обстреливать одновременно до четырех воздушных целей, а его «оппоненты» — только по две. Вес минутного огня ЗК ДБ дает некоторое преимущество «Дюнkerку», но он сможет его реализовать только по торпедоносцам и горизонтальным бомбардировщикам, так как для отражения атак более маневренных машин (пикировщики, штурмовики) его 130-мм башни имели слишком маленькие скорости наведения. Что касается количества стволов МЗА, то во всех флотах в ходе военных действий их общее количество неуклонно росло, и по этому параметру сравнивать

корабли предвоенной постройки бесполезно, а вот наличие на «Дюнkerке» двух стабилизированных постов наведения 37-мм автоматов явно выводит его на передовые позиции.

Системы конструктивной защиты рассматриваемых кораблей, в том числе бронирование, значительно отличались по техническому решению. Так, на «Дюнkerке» броней прикрывалось только 63% длины ватерлинии, а на «Кронштадте» — 91%, на французском корабле (да отчасти и на советском тоже) главная броневая палуба располагалась выше более тонкой, а на германском корабле наоборот — более тонкая находилась выше. Фактически речь идет о разном концептуальном подходе к системе бронирования, и опыт войны не подтвердил однозначно правоту приверженцев ни той, ни другой системы.

Тяжелый крейсер пр.69. Оборонительные возможности



Теперь время задуматься над самой возможностью встречи «Кронштадта» в бою с «Шарнхорстом» или «Дюнkerком», причем не с позиции сегодняшнего «всезнания», а с позиции конца тридцатых годов. Дело не в том, что сейчас мы можем точно сказать, чем занимались бы «Кронштадт» и «Севастополь», вступили ли в строй до 22 июня 1941 г. Главное, что те задачи, которые ставились крейсерам пр.69 при их закладке, были или надуманы, или в

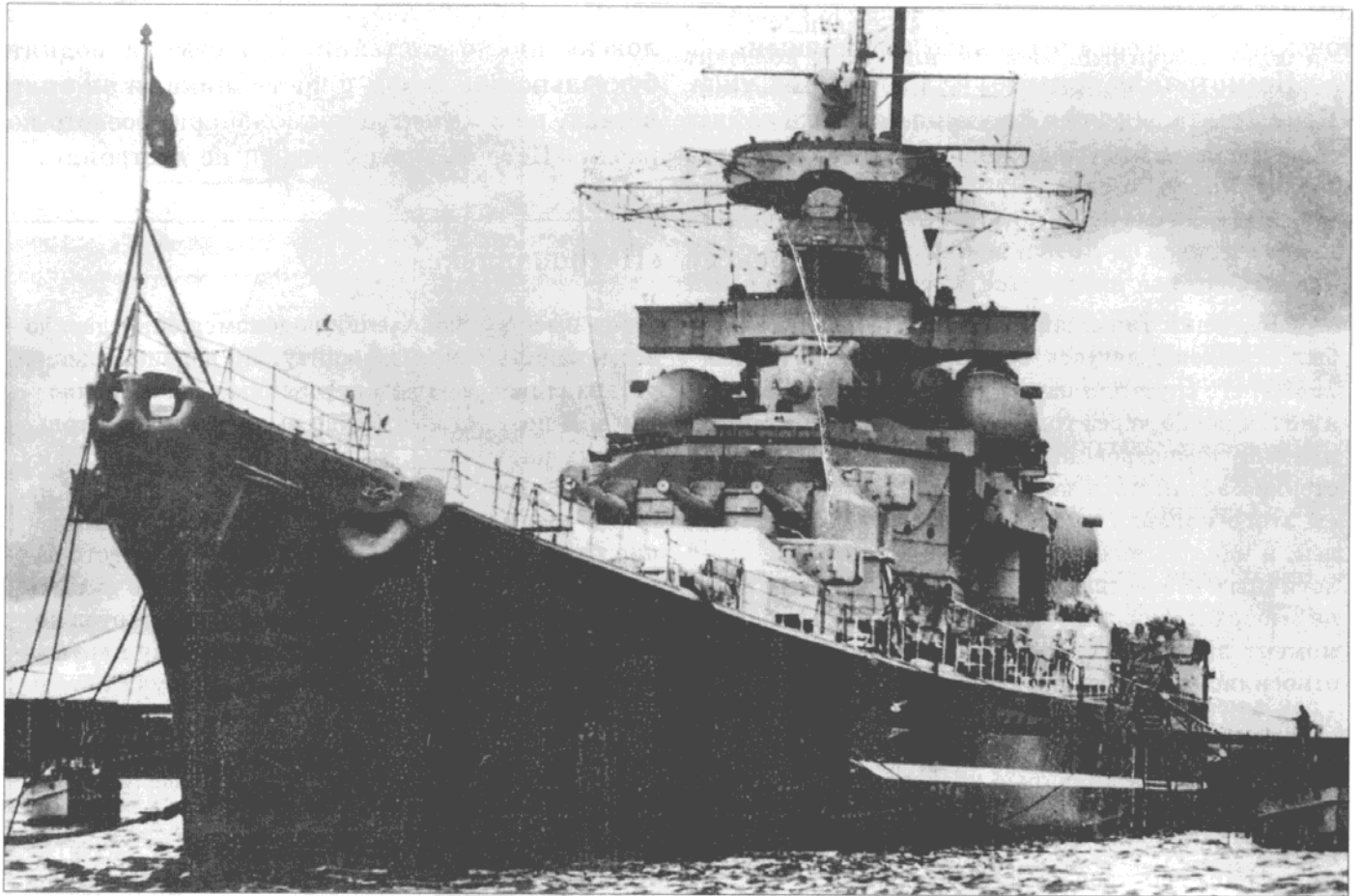
реальной жизни невыполнимы. Все то, чем должны были заниматься эти корабли в составе эскадры, являлось прерогативой легких крейсеров. Задача придания устойчивости своим легким силам в тех случаях, когда нет необходимости применять линейные корабли абсолютно надуманная, так как единственным таким случаем может быть ситуация, когда нашим легким силам угрожают именно тяжелые крейсера с 203-мм артиллерией. Это настолько частный

случай, что создавать специально для этого столь дорогой корабль — просто непозволительная роскошь.

Посмотрим на возможность применения «Кронштадта» в набеговых операциях на побережье Японии или Северного моря, а также в борьбе на коммуникациях. Даже если не брать во внимание проблематичность самого факта перехода столь больших кораблей на Север или Дальний Восток в тех условиях (оба корабля были заложены уже в хрде Второй мировой войны), посылать их для обстрела каких-либо значимых береговых объектов столь мощных морских держав, как Япония, — авантюризм, даже не требующий обоснования. Можно предположить, что когда шла речь о коммуникациях, то имелись в виду не Балтика или Черное море, хотя предполагалось эти корабли иметь и там.

Тогда где могли действовать против судоходства эти корабли? К югу от Японии (если воевать с Японией), в Северной Атлантике (если воевать с Британией), но туда эти корабли попросту не пустили бы, причем, скорее всего, свои же руководители, так как отлично понимали неизбежную их потерю. Действительно, нельзя же противопоставлять один пусть даже очень большой крейсер самым мощным флотам мира. Ну, а немцы, для чего они строили свои рейдеры? Прежде всего, для Южной Атлантики да Индийского океана, где противнику трудно было сосредоточить необходимое количество сил, а не для действий у главной базы британского флота.

Дополнительная задача, которая была поставлена «Кронштадту», а именно борьба с «Шарнхорстом», вообще не выдерживает критики.



*Линейный корабль «Шарнхорст»*

Сама по себе идея создавать корабли против конкретных кораблей потенциальных противников стала отмирать еще после Первой мировой войны. Причиной тому проблематичность встречи в бою главных сил воюющих государств, тем более их отдельных кораблей. Некоторым исключением могли быть конкретные ситуации и устойчивые тенденции. Например, создание «Дюнкерка» против германских рейдеров вполне оправдано, так как эти рейдеры были нацелены в том числе и против француз-

ского судоходства. Можно легко предположить, что если бы Франция не капитулировала, то французские «Дюнкерк» и «Страсбург» наверняка «специализировались» бы на рейдерах и их встреча с ними была бы очень вероятна. Другое дело «Кронштадт» и «Шарнхорст». Где они могли бы встретиться? Как показал ход войны, на Балтике «Шарнхорст» так и не появился, а на Север попал достаточно случайно — англичане выгнали его с Атлантики. Но такая ситуация, как союз с Великобританией,



в тридцатые годы даже в кошмарном сне при-  
сниться не могла.

Наконец, нужно вспомнить, что крейсеры типа «Кронштадт» изначально создавались как истребители тяжелых крейсеров с 203-мм артиллерией. И сравнивать их с германскими и французскими аналогами, скорее, нужно не по возможностям взаимного уничтожения, а по эффективности борьбы с «вашингтонскими» крейсерами. Здесь корабли пр.69 заслуживают сравнительно высокой оценки. Более того, попытка вооружить их 380-мм артиллерией по сути вносила в их проект уже всеми к тому времени осознанную ущербность линейных крейсеров, то есть дисбаланс между наступательными и оборонительными качествами. Действительно, бороться с полноценными линейными кораблями крейсер пр.69-И все равно не смог бы из-за слабости своей защиты, а такое могущество по отношению к «Шарнхорсту» и тем более к «вашингтонским» крейсерам было явно избыточным.

Несмотря на фиаско с крейсерами типа «Кронштадт», их идея не умерла и после войны стала реализовываться в новом проекте. Правда,

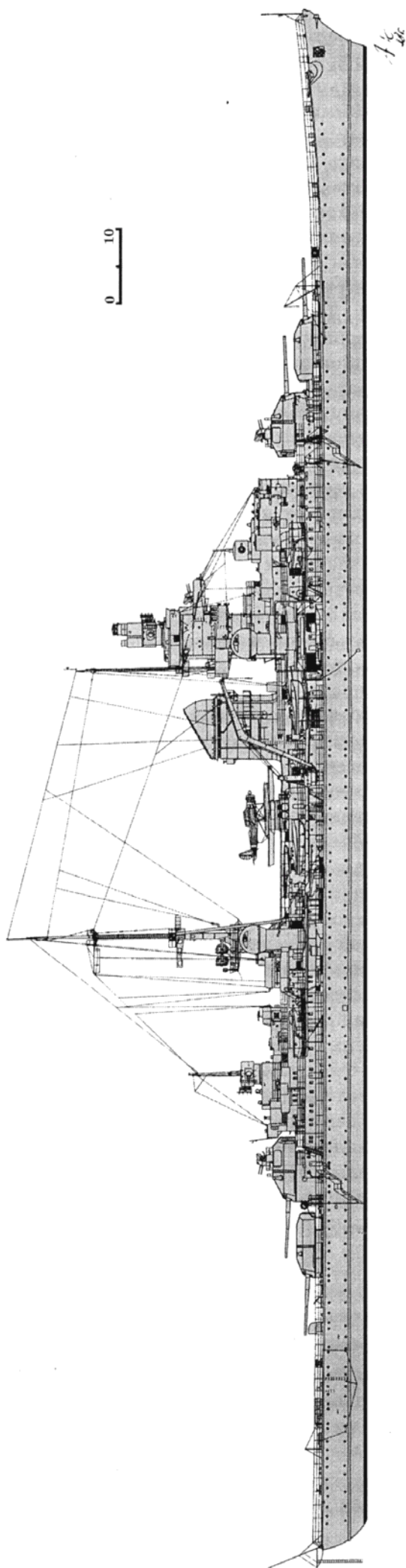
все началось еще до войны, когда мы решили приобрести в Германии ряд кораблей и образцов военно-морского вооружения. Тогда артиллерийское вооружение для тяжелых крейсеров мы не получили, но один тяжелый крейсер типа «Принц Ойген» — «Лютцов» — купили. Как и лидер «Ташкент», он должен был стать прообразом аналогичных кораблей, но в отличие от последнего германский крейсер в мае 1940 г. в Ленинград привели на буксирах недостроенным. Достройка «Петропавловска» (такое наименование он получил 25 сентября того же года) велась с помощью германских специалистов и полностью зависела от поставок вооружения, приборов и механизмов из Германии. Неудивительно, что к началу Великой Отечественной войны он не имел хода и мог использоваться лишь как несамоходная плавучая батарея с двумя 203-мм двухорудийными башнями. Во время войны германская артиллерия потопила «Петропавловск» прямо у стенки. Его сумели поднять буквально под носом у противника, и он опять воевал, но в качестве полноценного боевого корабля «Петропавловск» так и не достроили.

### Тяжелый крейсер «Петропавловск»

Будущий тяжелый крейсер «Петропавловск» был заложен 2 августа 1937 г. в Бремене. 1 июля 1939 г. его спустили на воду и нарекли «Лютцов», а почти ровно через год, 31 мая 1940 г., буксиры привели недостроенный крейсер в Ленинград к стенке Балтийского завода (№ 189). Приобретением этого корабля преследовалось несколько целей, и одна из них заключалась в постройке аналогичных отечественных крейсеров. В этом плане выбор был хорош, так как считалось, что на тот момент времени германские тяжелые крейсеры относились к наиболее удачному варианту кораблей этого подкласса. Дело в том, что «вашингтонские» крейсеры во многом поразил тот же недуг, что в свое время линейные крейсеры. Но в последнем случае это было вызвано тем, что линейные корабли вобрали в себя все качества по максимуму и чтобы добиться какого-то преимущества над ними в одном из элементов, необходимо было жертвовать другим. С «вашингтонскими» крейсерами картина была иная, здесь с самого начала искусственно заложили противоречие между максимально допустимыми водоизмещением в 10000 т и калибром артиллерии в 203 мм. Восемь таких орудий, а меньше и смысла не было ставить, в совокупности с энергетической установкой обеспечивающей максимальный ход не менее 32 узлов, практически «съели» все водоизмещение, не оставив ничего для системы защиты, в том числе брони. Но если линейные крейсеры были в тупике, так как они по водоизмещению превосходили линейные корабли, у «вашингтонских» крей-

серов именно увеличение водоизмещения давало возможность усилить защиту. Но водоизмещение устанавливалось Вашингтонскими договоренностями, и поэтому его можно было увеличить только в их нарушение, то есть тайно. Не одни немцы этим грешили, но они это делали всегда и на грани разумного. Так, стандартное водоизмещение тяжелого крейсера «Принц Ойген» вместо заявленного 10000 т достигало 14800, что скрыть можно было только от тех, кто этого не хотел замечать. Но именно благодаря подобному нарушению договоренностей «Лютцов» и получил столь заманчивые качества, что его было не грех взять за прототип. Однако, с одной стороны, это оказался тот редкий случай, когда немцы создали далеко не самый лучший свой корабль. С другой стороны, многие действительно положительные качества этого прототипа наша промышленность просто не смогла бы реализовать, как это уже было с «Ташкентом». Судите сами...

При средненьком для подобных кораблей вооружении, состоящем из восьми 203-мм орудий (американцы имели 9, а японцы — 10) и скорости максимального хода чуть более 32 узлов, он имел несколько более рациональную систему бронирования сравнительно с кораблями будущих противников. Действительно, французский «Альжери» имел 110-мм бортовую броню с дополнительной 40-мм переборкой, американский «Уичита» — 163-мм, но у обоих этих крейсеров броневой пояс простирался лишь между крайними погребами, то есть на протяжении цитадели.



Тяжелый крейсер "Принц Ойген" однотипен с крейсером "Петропавловск".

У «Лютцова» броневая палуба имела 30-мм скосы, упиравшиеся в нижнюю кромку 80-мм броневых пояса, что делало бронирование борта на протяжении цитадели эквивалентным 110—130 мм. Но, кроме этого, в нос от цитадели борт защищал еще более широкий броневой пояс, хотя и тонкий — 40 мм, а в районе форштевня — 20 мм. В корму от цитадели также распространялся броневой пояс толщиной 70 мм, не доходивший до кормовой оконечности всего 6 шпангоутов. Таким образом, «Лютцов» как минимум не уступал своим потенциальным противникам, но это при условии несколько большего водоизмещения, чем у них. Так на что же пошло «краденое» водоизмещение и чем этот корабль мог оказаться предпочтительнее в сравнении с другими своими «одноклассниками»?

Начнем с главной энергетической установки. Исходя из оперативно-тактических замыслов применения крейсеров, германское командование всегда предъявляло к ним высокие требования по дальности плавания. На легких крейсерах эта проблема решалась за счет комбинированной энергетической установки, включавшей паросиловую и дизельную. На тяжелых крейсерах от дизелей отказались, но для достижения желаемой дальности плавания на новых кораблях повысили параметры пара: давление и температуру. Такой путь повышения экономичности главной энергетической установки все признали правильным, но единства мнений о его технической реализации не было. Из-за наличия пробелов в теории и отсутствия достаточного опыта поиск велся наощупь. Это привело к тому, что на пяти спущенных на воду германских тяжелых крейсерах, по сути одного проекта, имелось три варианта котлотурбинных установок, в которых применялись: котлы системы Ла Монты с давлением пара 80 атм. («Адмирал Хиппер») и 70 атм. («Принц Ойген»); котлы системы Вагнера с естественной циркуляцией и давлением пара 70 атм. («Блюхер»), а также высоконапорные котлы системы Вагнера с принудительной циркуляцией и давлением пара 60 атм. («Зейдлиц» и «Лютцов»). Судьбе было угодно, чтобы из пяти германских кораблей этого подкласса в длительной эксплуатации находилось только два, и так уж получилось, что оба эти корабля имели котлы системы Ла Монты. Поэтому нельзя достоверно сказать, какой вариант котлотурбинной установки оказался наиболее удачным, но известно, что к ним, особенно «Адмирала Хиппера», у немцев было много нареканий: надежность их была не на высоте, а существенного увеличения дальности плавания не произошло. Действительно, при расчетной цифре в 6800 миль ходом 19 узлов, что само по себе не является выдающимся достижением, фактически дальность плавания оказалась в полтора раза меньше. При этом вес главной энергетической установки мощностью 132000 л. с. составил порядка 2250 т. Для сравнения 120000 л. с. итальянского «Больцано» «весили» 2380 т, 150000 л. с. итальянского «Тренто» — 3000 т, 110000 л. с. советского «Максима Горького» — 1834 т. То есть опять ничего выдающегося. Конечно, применение



столь высоких параметров пара само по себе представляло интерес для наших кораблей, но их мы не смогли освоить даже в первых послевоенных проектах, и лишь в 1953 г. на несерийном эсминце «Неустрашимый» появились котлы, вырабатывавшие пар с подобными параметрами. Более полезным для подражания оказался корпус, точнее, технология электросварки. Бытует мнение, что дополнительное водоизмещение ушло как плата за универсальность, но и это не совсем так, потому что тяжелые крейсеры других государств при аналогичной артиллерии несли и торпедные аппараты, и авиационное вооружение, то есть были не менее универсальны. Скорее дело в артиллерии, точнее в приборах управления стрельбой. Вес артиллерийского вооружения без боеприпасов составлял более 2000 т, а с учетом снарядов — 2540, это больше чем главная энергетическая установка! Такого просто больше не найти. У того же «Больцано» все вооружение весило 1450 т, у «Тренто» — 1000 т, у «Максима Горького» — 1245,9 т. Подобный вес являлся платой за исключительную живучесть артиллерии и за обеспечение высокой эффективности огня, как главного, так и зенитного калибра дальнего боя.

Башенные артиллерийские установки обладали высокой живучестью за счет применения основных (преимущественно гидравлических) и резервных (электрических) приводов механизмов наведения и заряжания. Кроме этого, предусматривались и ручные приводы. Электрооборудование башен имело основное и резервное питание, а для цепи стрельбы предусматривалось также питание от аккумуляторных батарей. В отечественном флоте в то время применялись практически только электрические приводы, имелись ручные приводы, но их нельзя рассматривать как резервные боевые, они скорее являлись эксплуатационными. Задача встречи снаряда с целью решалась в двух центральных артиллерийских постах. Эти посты оснащались идентичными комплектами приборов, в которые входили: централь, вырабатывающая только угол прицеливания\* и целик\*\*; прибор центральной наводки, представляющий собой преобразователь координат цели относительно горизонта в координаты относительно палубы корабля; прибор управления производством залпов, точности наводки и готовности орудий; приборы контроля горизонтального положения башен и вертикального положения орудий. Предусматривалось дистанционное управление башнями по горизонту и орудиями по вертикали. В отечественном флоте принципиально приборы управления стрельбой имели аналогичное построение, однако многие отдельные приборы и механизмы существовали только на бумаге и в перспективе. Например, прибор упреждения залпа, который автоматически замыкал цепь стрельбы так, чтобы выстрел произошел в момент прохождения качающейся палубой горизонта.

Что касается дистанционного наведения артиллерии, то такового не существовало для орудий не только среднего калибра, но и зенитного, где потребность в нем многократно выше. Рядом с центральными артиллерийскими постами находились коммутационные посты, благодаря которым становились возможными различные варианты подключений между собой постов управляющих огнем, центральных артиллерийских постов и артиллерийских башен, как главного, так и зенитного калибров, а также двух постов стабилизации. В последних размещалось по гировертикали и по гиросимуту. Данные этих приборов через преобразователи координат использовались для косвенной стабилизации траектории полета снарядов и визиров центральной наводки, а также для косвенной стабилизации дальномеров по курсовому углу. По килевой и бортовой качкам дальномеры, как и стабилизированные посты наводки зенитного калибра, имели прямую силовую стабилизацию посредством двух встроенных гироскопов с взаимоперпендикулярными осями вращения.

Управление огнем могло осуществляться из трех равнозначных постов. Первый артиллерийский офицер находился в посту, располагавшемся на фор-марсе и состоявшем из двух частей: неподвижной, в которой размещались побортно два визира центральной наводки, и вращающейся, представлявшей собой бронированную рубку с 7-м дальномером. Аналогичное устройство имел и кормовой пост управляющего огнем, совмещенный с кормовой рубкой, где находился третий артиллерийский офицер. Второй артиллерийский офицер находился в носовой боевой рубке, на крыше которой размещалась рубка с 7-м дальномером, а внутри — один визир центральной наводки. Однако в отличие от двух предыдущих постов управляющих огнем, дальномер носовой боевой рубки имел опущенную оптику, то есть управляющий огнем или командир корабля мог лично контролировать дистанцию до цели прямо из боевой рубки. Сами дальномеры общепризнанно являлись лучшими в мире, однако дело было не только в прекрасной оптике. Немцы в устройство дальномеров внесли ряд усовершенствований (от светящихся маркеров дистанции до имитатора движущейся цели для тренировки дальномерщиков), которые дополнительно обеспечивали высокую точность визирования. Для управления огнем зенитных автоматов широко применялись переносные зенитные дальномеры с базой 0,7 и 1,25 м. В отечественном флоте к тому времени уже пошли несколько иным путем, совместив в одном посту дальномер и визир центральной наводки (командно-дальномерный пост). Количество таких постов у нас всегда соответствовало количеству центральных артиллерийских постов, то есть не более двух. Другое дело, что на германских линкорах, в отличие от советских, не было командно-дальномерных постов для

\* Угол прицеливания — это угол в вертикальной плоскости между линией выстрела и линией цели; в ЦАС вырабатывается из прицела.

\*\* Целик — это численное значение поправки в угол горизонтального наведения, учитывающей боковое перемещение цели и стреляющего корабля, боковой ветер и дериацию.



противоминного калибра и его огнем управлял один из управляющих огнем главного калибра. В той ситуации третий пост управления как-то можно понять, но на крейсере, где противоминный калибр отсутствует это теряет всякий смысл.

Артиллерийские установки главного и противоминного калибров не имели башенных автоматов стрельбы, но существовали переносные автоматизированные планшеты, которые по устанавливаемым данным вырабатывали значения прицела и целика. Этими планшетами можно было пользоваться при выходе из строя центральных артиллерийских постов. Для стрельбы осветительными снарядами и в условиях малой видимости имелись специальные приборные колонки, располагавшиеся побортно на носовой и кормовой надстройках. Рядом с ними находились другие колонки для дистанционного управления боевыми прожекторами. В отечественном флоте также существовали ночные прицелы, с помощью которых можно было осуществить наведение орудий главного или зенитного калибров на внезапно появившуюся на малых дистанциях цель противника, но специальных приборов для стрельбы осветительными снарядами не было. В ходе войны и немцы признали, что они излишни.

Основу приборов управления стрельбой 105-мм зенитных артиллерийских установок составляли четыре стабилизированных визирных поста с 4-м дальномерами и столько же зенитных автоматов стрельбы, располагавшихся попарно в двух центральных артиллерийских постах. В свою очередь, 105-мм зенитные орудия можно было подключать в условиях малой видимости к приборам управления стрельбой главного калибра, для сосредоточения огня нескольких калибров по одной морской цели при внезапной встрече с противником на малых дистанциях, а также подключать их к колонкам для стрельбы осветительными снарядами. Кроме этого, 105-мм спаренные зенитные установки имели башенные автоматы стрельбы. На отечественных крейсерах также предусматривались два центральных артиллерийских поста, но в них располагалось только по одному зенитному автомату. В ходе войны рациональность такого решения признали и немцы.

Столь разветвленная многократно дублиро-

ванная система приборов управления стрельбой, в совокупности с применением прямой стабилизации достаточно громоздких объектов, привели к утяжелению всего комплекта вооружения и потребовали дополнительных площадей. Например, когда встал вопрос о вооружении крейсеров пр.68 германской артиллерией (абсолютно идентичной по калибру и количеству стволов), для приборов управления стрельбой понадобилась площадь в 2,5 раза большая, чем для отечественных, а стандартное водоизмещение корабля должно было вырасти на 700 т. Несмотря на такие сомнительные качества, уже в то время в проектах крейсеров и линкора чувствовалось германское влияние. В послевоенных крейсерах пр.68-К и особенно пр.68-бис германская система построения приборов управления стрельбой будет реализована почти полностью.

На что еще необходимо обратить внимание при рассмотрении германских тяжелых крейсеров — это их стоимость. «Принц Ойген» обошелся в 104, 5 млн рейхсмарок, «Лютцов» стоил бы наверняка еще больше. Для сравнения карманные линкоры стоили до 90 млн, «Шарнхорст» — около 175 млн, «Бисмарк» — до 200 млн. Согласитесь, дорогой корабль. Кстати, «Ойген» на добрый миллион фунтов стерлингов дороже своих британских «одноклассников». Советские руководители надеялись, что «Лютцов» обойдется в 200 млн рублей (крейсер пр.68 оценивался в 150 млн рублей), однако очень трудно предположить, сколько стоил бы «Лютцов» отечественной постройки. Таким образом, рассматривать покупку недостроенного «Лютцова» как большую удачу, наверное не стоит. Дело даже не в спорности его качества, а в том, что для нашей психологии того времени это качество было непонятно. Если мы хотели получить корабль, превосходящий аналогичный противника, то мы увеличивали калибр артиллерии, толщину брони, запас топлива и т. д., то есть шли количественным путем.

Немцы к заданным параметрам корабля шли через качество каждого отдельно взятого элемента, прибора, механизма. Не превосходство в калибре артиллерии, а превосходство в точности артиллерийского огня! Правоту этого предположения подтверждает создание очередного корабля-истребителя «вашингтонских» крейсеров — пр.82.

15 мая 1941 г. Нарком ВМФ утвердил оперативно-тактическое задание на проектирование тяжелого крейсера пр.82. Задумывался он как многоцелевой корабль, который должен бороться с крейсерами, в том числе и тяжелыми, поддерживать свои легкие силы, ставить активные минные заграждения, подавлять береговые батареи среднего калибра, действовать на коммуникациях противника. В целом это были типовые задачи любого тяжелого крейсера того времени. При неоговоренном водоизмещении новый крейсер должен нести восемь 203-мм орудий, двенадцать 100-мм стабилизированных зенитных орудий, двенадцать 37-мм автоматов, два трехтрубных торпедных аппарата, четыре самолета-разведчика;

иметь скорость максимального хода не менее 36 узлов и дальность плавания ходом 20 узлов 10000 миль. Бронирование должно обеспечить непробиваемость борта, траверза и боевой рубки 203-мм снарядом на дистанции более 60 кб, а палубы 250-кг авиабомбами. Расчеты показали, что водоизмещение такого корабля составит 25000 т! Вот вам и «вашингтонский» крейсер! Вполне естественно, что сразу при рассмотрении первых проработок многим калибр 203 мм показался слишком маленьким для столь крупного корабля. Повышение калибра тем более было соблазнительным, так как сразу давало автоматическое превосходство над «вашингтонскими» крейсерами. Дальнейшее рассмотрение пр.82 прервали начав-



шаяся война. В 1943 г., после наступления решительного перелома на фронтах, начались проработки проектов кораблей различных классов с учетом опыта ведения военных действий. Вернулись и к пр.82, уточнив несколько его задачи и характеристики, в частности калибр главной артиллерии увеличили до 220 мм. В 1947 г. произошло очередное рассмотрение оперативно-тактического задания с участием правительства, где появилось пожелание вооружить крейсер 305-мм артиллерией. Именно с таким главным калибром 31 августа 1948 г. утвердили тактико-техническое задание, и круг замкнулся, предстояло строить тот же крейсер пр.69, но только на новом качественном уровне развития науки и техники.

У самой идеи постройки этого корабля всегда были союзники и противники, и, наверное, неправильно все сводить к разногласиям между Сталиным и Кузнецовым. По крайней мере, среди моряков до сих пор бытует мнение, что двум таким кораблям в эпоху ракет и ядерных зарядов нашлось бы достойное применение по прямому назначению. Но в конце сороковых — начале пятидесятих годов Кузнецов, интуитивно или вполне осознано, понял, что крейсеры пр.82 как аналог кораблей типа «Кронштадт» или «Аляска» совершенно не нужны. Создаваемая бывшими союзниками глобальная система освещения обстановки в мировом океане, наличие у потенциальных противников авианосных оперативных соединений лишала эти крейсеры каких-либо шансов на успех в борьбе на коммуникациях противника. Трудно было также смоделировать ситуацию, когда крейсер мог бы вступить в бой с боевыми кораблями противника хотя бы своего класса. Практически эти корабли, как и весь советский надводный флот, были прижаты к своему побережью и могли действовать только на удалении эффективного радиуса действия истребительной авиации с береговых аэродромов. Повторимся, эта позиция соответствовала началу пятидесятих, но менее чем через 20 лет надводные корабли ушли из-под истребительного зонтика, об этом речь пойдет несколько позже.

31 декабря 1951 г. в Николаеве заложили головной корабль серии «Сталинград», в сентябре

1952 г. в Ленинграде закладывается «Москва», а через месяц в Молотовске (ныне Северодвинск) — третий корабль. Строительство крейсеров пр.82 считалось одним из краеугольных камней всей послевоенной кораблестроительной программы. По этой причине со стороны заместителя председателя Совета Министров и министра судостроительной промышленности В. А. Малышева осуществлялся постоянный контроль над продвижением строительства и ритмичностью контрагентских поставок. Однако даже в этих условиях плановое задание не выполнялось, и отставание на начало 1953 г. составляло несколько месяцев. Так, на 1 января 1953 г. готовность крейсеров составляла 18,8%, 7,5% и 2,5% при плановой готовности 42,9%, 11,5% и 5,2% соответственно. Спуск головного корабля намечался на ноябрьские праздники 1953 г., но в апреле этого года со смертью Сталина все работы по крейсерам пр.82 прекратили, а затем начали их разборку на стапелях. Трудно себе представить, что после смерти Сталина все руководство страны в вопросе целесообразности наличия в составе ВМФ таких кораблей вдруг однозначно заняло позицию Кузнецова. В отказе от постройки именно этого корабля главную роль сыграла промышленность, для которой освоение столь сложного в техническом плане корабля представляло огромную трудность. Можно сказать, что крейсеры типа «Сталинград» оказались, может быть, первой вехой в трансформации военно-промышленного комплекса судостроения в промышленно-военный, когда флот стал получать не то, что ему было нужно, а то, что смогла создать промышленность. Кстати, цитадель «Сталинграда» в 1954 г. спустили на воду для проведения натурных испытаний стойкости конструкции и могущества новых образцов оружия. В 1956—57 гг. отсек подвергся ударам крылатых ракет, авиабомб, торпед и остался на плаву, хотя, естественно, никакой борьбы за живучесть там не было. Но это не помешало сделать вывод о том, что с появлением крылатых ракет традиционная схема конструктивной защиты бесперспективна. Буквально через несколько десятков лет мы дорого за это заплатим.

### Тяжелые крейсеры проекта 82 типа «Сталинград»

Несмотря на некоторую схожесть крейсеров пр.82 с пр.69, это были качественно новые корабли. Крейсеры типа «Сталинград» представляли собой не скорректированный предвоенный проект (68-к, 30-к и т. д.), не переработанный старый проект (68-бис, 30-бис и т. д.), а действительно новый, взявший

в себя все новое, что имелось в то время в мировом военном судостроении.

К сожалению, это и явилось одной из причин, почему при первой возможности промышленность с явным облегчением от него избавилась. Гладкопалубный корпус собирался из объемных и плоских



секций с широким применением сварки, делился на 23 водонепроницаемых отсека. Главный броневой пояс имел угол наклона  $15^\circ$  и уходил под воду на 1,7 м. По расчетам он обеспечивал защиту от попадания 203-мм снарядов с дистанции более 65 кб, а горизонтальное бронирование — до дистанции 175 кб. Кроме этого, броневые палубы должны были выдержать прямое попадание 500-кг авиабомбы, сброшенной с высоты 3000 м. Подводная конструктивная защита рассчитывалась на контактный взрыв 500 кг тротила. Она, как и защита пр.69, состояла из трех-четырех продольных переборок. Однако если первая (8—15 мм) и четвертая (15—30 мм) переборки были плоскими, то вторая (8—25 мм) и третья (50 мм) переборки имели сферическую форму. Пространство между сферическими переборками заполнялось топливом или замещающей его водой. Впервые в отечественном кораблестроении крейсер на протяжении цитадели имел тройное дно, причем внешняя обшивка выполнялась из брони толщиной 20 мм, второе дно имело толщину 18 мм, а третье — от 12 до 18 мм. Для увеличения ширины броневой защиты борта на третью переборку подводной конструктивной защиты навесили броневые плиты толщиной 100, 90, 60, 40 и 20 мм (сверху вниз). Таким образом, бронирование по высоте борта в районе цитадели простиралось от средней палубы до второй платформы. Учитывая результаты фактического воздействия различных средств поражения по цитадели головного корабля в 1956—57 гг., можно сделать предположение, что крейсера пр.82 имели самую совершенную конструктивную защиту среди кораблей близкого к ним водоизмещения.

По утвержденному проекту крейсера типа «Сталинград» в качестве главного калибра должны были иметь три башни СМ-31 с тремя 305-мм орудиями с длиной ствола 61 калибр. Эти башни, как и сами орудия, имели большой вес по сравнению с МК-15 крейсеров типа «Кронштадт», но и более высокие баллистические качества. Снаряд новой пушки был на 4 кг легче, но при начальной скорости 950 м/с он забрасывался на дистанцию 290 кб, что на 30 кб больше, чем у Б-50. При этом на дистанции 150 кб новое орудие пробивало горизонтальную броню толщиной 312 мм (Б-50 — 280 мм), а горизонтальную толщиной 73 мм (Б-50 — 88). Понятно, что такие дальности стрельбы должны быть обеспечены приборами управления стрельбой и источниками обнаружения и целеуказания. Здесь преимущества «Сталинграда» по отношению к «Кронштадту» как бы теряются: корабельные средства обнаружения, а тем более управления огнем не могли обеспечить стрельбу на дистанциях более 135 кб, а авиационное вооружение на пр.82 не предусматривалось. Впрочем, можно предположить, что в случае вступления в строй этих кораблей они одни из первых получили бы на вооружение вертолеты, что могло решить проблему, как обнаружения, так и корректировки огня за видимый горизонт. Но эта проблема — не проблема, так как стрелять на дистанциях более 200 кб никто бы и не стал, естественное рассеи-

вание снарядов на такие расстояния столь велико, что для достижения одного попадания в цель пришлось бы разгрузить половину погребов. Так, для попадания одного снаряда в крейсер на дистанции 210 кб понадобится около 125 снарядов (на корабле всего 720), на дистанции 120 кб — порядка 13, а для вывода из строя крейсера противника требуется около 20 попаданий. Столь большие дистанции стрельбы обычно реализуются при стрельбе по береговым площадным целям, а для стрельбы по морской цели способность дальше забросить снаряд просто характеризует лучшую баллистику орудия, что на одинаковых дистанциях при прочих равных условиях обеспечивает большую вероятность попадания снаряда в цель. Таким образом, на выбранной дистанции боя крейсер пр.82 быстрее достигнет требуемого количества попаданий. От противоминного и зенитного калибра дальнего боя на крейсере «Сталинград» отказались в пользу единого универсального калибра, включавшего в себя шесть 130-мм двухорудийных башен БЛ-109А. Вообще-то для пр.82 предназначались установки БЛ-110, которые отличались от БЛ-109 бронированием и, естественно, весом — 90 и 56 т соответственно. Более легкая башня предназначалась для эсминцев, но к моменту окончательного утверждения пр.82 пришло понимание, что усиленное бронирование башен универсального калибра на таких кораблях излишне, и поэтому отдали предпочтение более легким установкам. Эта установка имела одинаковую баллистику со знаменитыми СМ-2-1 эсминцев пр.56 и вполне отвечала своему назначению. Их стрельбу обеспечивали три системы управления огнем, основу которых составлял универсальный автомат стрельбы, обеспечивавший стрельбу по морской, воздушной и береговой целям.

Таким образом, можно предположить, что с вступлением в строй тяжелых кораблей типа «Сталинград» советский ВМФ получил бы мощный, достаточно хорошо сбалансированный артиллерийский корабль, вполне «конкурентоспособный» с американским «Аляска». Правда, здесь необходимы некоторые комментарии. Практически на полной дистанции боя «Сталинград» мог ввести огонь из универсальных 130-мм орудий, что выравнивало огневую производительность обоих кораблей. Вообще смешение калибров при стрельбе по одной цели — дело маложелательное из-за затягивания процесса пристрелки, но в данных конкретных условиях может себя оправдать. Дело в том, что ранее применение калибра менее 203 мм по хорошо бронированным целям могло иметь скорее психологический эффект — существенно понизить боевой потенциал противника он не мог. Другое дело в 50-е годы, фугасные 130-мм снаряды будут поражать прежде всего антенное хозяйство радиоэлектронных средств, а это уже прямое снижение боевых возможностей противника. Необходимо отметить также лучшую защищенность «Сталинграда». В остальном корабли почти равносильны, преимущество в скорости на 3 узла советского крейсера, как показал опыт войны, существенного значения не имеет. Например,

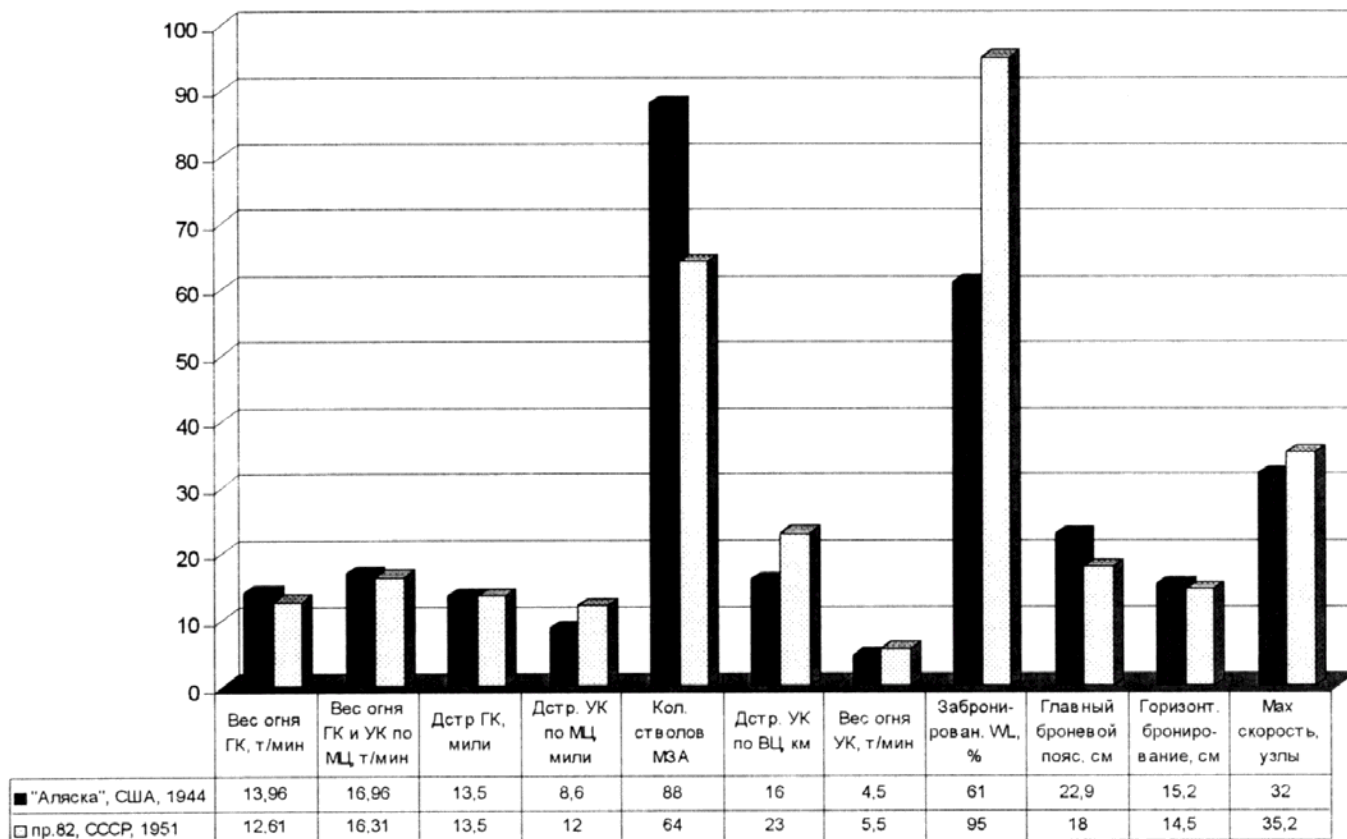


«Шарнхорст» в бою у мыса Норд-Кап превосходил в скорости британский «Дьюк оф Йорк», но уйти не смог — эсминцы догнали.

Другое дело, что вряд ли «Сталинграду» нашлось бы применение, как говорят, «по специальности» в военных действиях первой половины

50-х годов, да и к моменту вступления его в строй «Аляску» уже вывели в резерв, откуда он ушел на разделку. Можно предположить, что Сталин все же во многом видел в «Сталинграде» корабль престижа, корабль для представительских и политических целей.

Тяжелый крейсер пр.82



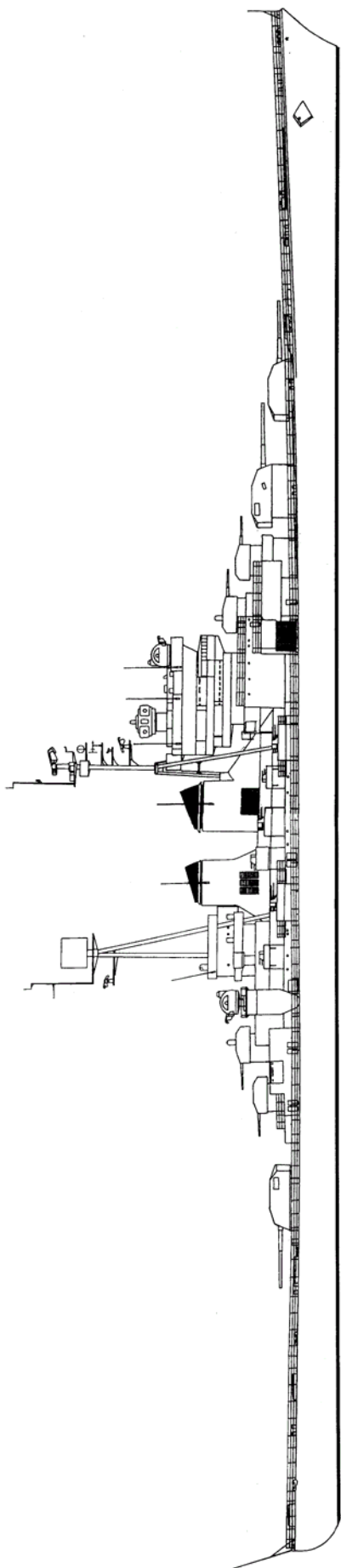
Еще до утверждения решения о вооружении кораблей пр.82 305-мм артиллерией опять возник вопрос о необходимости крейсера более легкого и более дешевого, чем будущий «Сталинград». Ведь последний предполагалось применять самостоятельно или как флагманский корабль главных сил флота в море, а нужен был массовый корабль для придания боевой устойчивости различным группировкам сил флота в море от возможных атак легких и тяжелых крейсеров противника. Практически речь шла об аналоге одного из промежуточных вариантов проекта крейсеров пр.82 с 220-мм артиллерией (1945 г.). Предэскизный проект такого крейсера ЛКР-22 (крейсер легкий с 22-см артилле-

рией) подготовили. При полном водоизмещении в 23500 т корабль должен был нести девять 220-мм орудий, иметь главный броневой пояс толщиной 90 мм, развивать ход 35 узлов. Но снятие с должности Наркома Н. Г. Кузнецова, которому принадлежала идея этого крейсера, привела к прекращению всех работ по нему. Прошло всего несколько лет, и идея крейсера с 220-мм артиллерией вновь овладевает умами руководства ВМФ, но теперь уже ее инициатором в начале 1951 г. стал Сталин, что сразу придало вес этой программе. Уже через год на рассмотрение вернувшемуся из ссылки Н. Г. Кузнецову представили предэскизный проект среднего крейсера пр.66.

### Средний крейсер проекта 66

Главной «изюминкой» пр.66 была его артиллерия главного калибра. Правда, она была не совсем его, так как трехорудийные 220-мм артиллерийские башни СМ-6 начали проектировать в 1945 г. для крейсеров пр.82, затем их планиро-

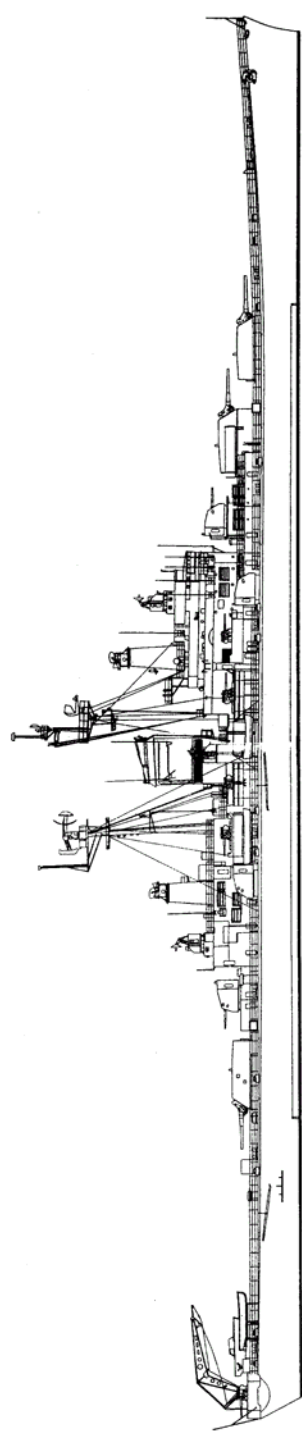
вали установить на пр.22, и, наконец, дело дошло до пр.66. Орудие с длиной ствола 65 калибров, отстрелянное на полигоне в 1954 г., забрасывало 176-кг снаряд на дистанцию 260 км при расчетной скорострельности 4-5 выстрелов в минуту.



А40 м.

Средний крейсер 66

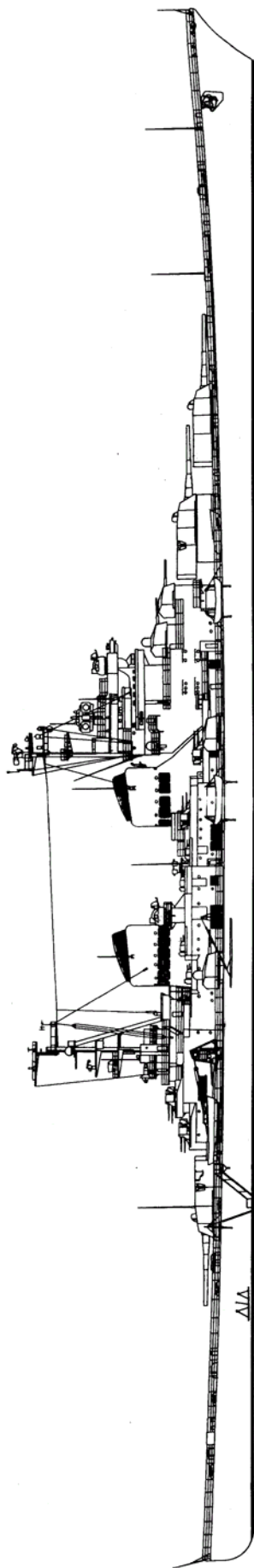
0 10



А40 м.

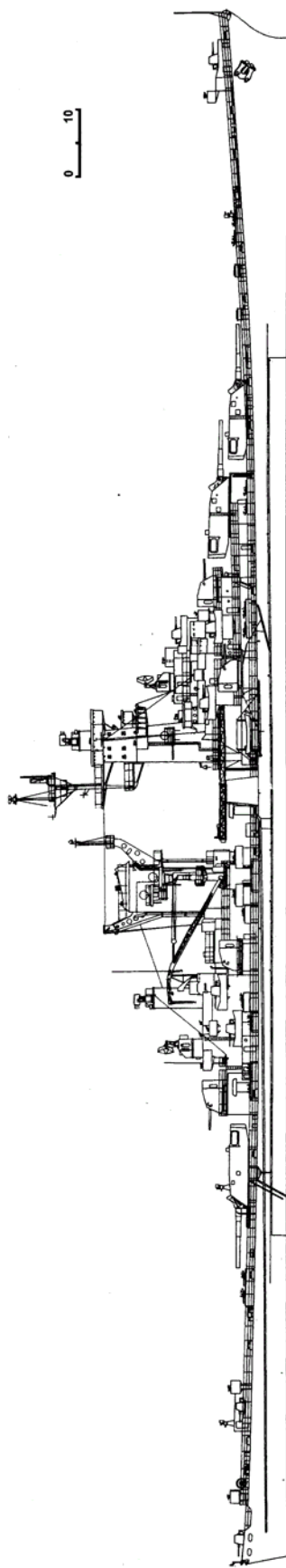
Тяжелый крейсер "Де Мойн"





Тяжелый крейсер типа "Сталинград" (пр. 82)

А-10 №



Большой крейсер "Гуам" типа "Азовск"

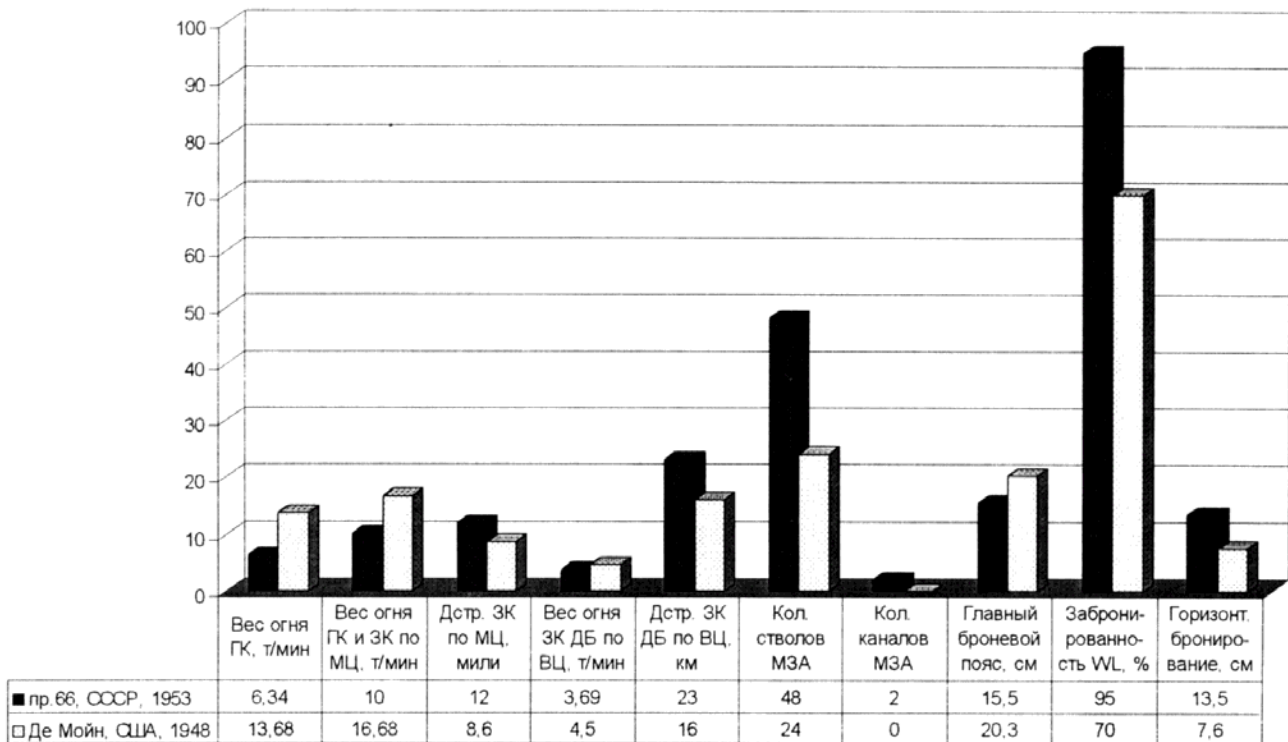
А-10 №

Универсальный калибр был представлен уже знакомыми нам по пр.82 универсальными БЛ-109. Главным предназначением данных кораблей должна была стать борьба с крейсерами, в том числе вооруженными 203-мм артиллерией, количество которых в иностранных флотах превышало полусотню единиц. Последним представителем тяжелых крейсеров стал американский «Де Мойн», вступивший в строй уже после войны.

Американский крейсер получил на вооружение автоматизированные 203-мм артиллерийские установки со скорострельностью, в два раза превышавшей расчетную для СМ-6. Прав-

да, вес американского снаряда составлял всего 152 кг, а дальность стрельбы не превышала 150 кб, однако мы уже знаем, что фактическая дистанция боя определяется не этим. На реальной дистанции боя менее 130 кб советский «истребитель тяжелых крейсеров» сам мог оказаться его жертвой. Если учесть 203-мм главный броневой пояс «Де Мойна», то можно сказать наверняка, что пр.66 уж точно не сможет «с успехом бить все корабли своего класса», как этого хотел Н. Г. Кузнецов. Мы опять несколько опоздали с качеством, на этот раз с автоматизацией артиллерии среднего и большого калибра.

Средний крейсер пр.66



Проведенная в 1954 г. исследовательская тактическая игра показала, что крейсер пр.66 не сможет безнаказанно уничтожать тяжелые крейсера противника с 203-мм артиллерией, тем более современные, построенные уже после окончания Второй мировой войны. В соче-

Большие артиллерийские крейсера, то есть корабли, превосходившие по водоизмещению, а главное — по калибру «вашингтонские» крейсера, но не являвшиеся линейными кораблями, по своей конструкции и прежде всего предназначению принципиально отличались от линейных крейсеров. И хотя у трех государств, имевших такие корабли, а также у Советского Союза взгляды на их применение значительно отличались, ни один из них не предназначался для совместного использования с линейными кораблями в качестве авангарда их боевого порядка. Германский «Дейчланд», его родные братья броненосцы, как и оба корабля типа

тании с изменившимися взглядами руководства страны на роль и место больших надводных кораблей в 1954 г. проект последнего советского большого артиллерийского крейсера сдвали в архив.

На этот раз навсегда!

«Гнейзенау», предназначались для действий против судоходства противника. Французские «Дюнкерк» и «Страсбург» создавались против германских «карманных» линкоров, то есть против того же «Дейчланда». Американцы строили «Аляски» для придания боевой устойчивости своим авианосным соединениям, так как в начале войны наиболее существенные потери крупные надводные корабли союзников понесли не от японских линкоров, а именно от тяжелых крейсеров с 203-мм артиллерией. Правда, пока американцы строили свои большие крейсера, авианосцы вполне научились сами себя защищать, а если японцы бросали против них



свои надводные силы, то возглавляли их уже линейные корабли. Таким образом, крейсеры типа «Аляска» оказались совершенно бесполезными кораблями, и по этой причине из шести планировавшихся кораблей заложили только три, а достроили два. Но еще более бесполезными могли стать советские тяжелые крейсеры типа «Сталинград», особенно с учетом авиационного фактора. После Второй мировой войны для всех, в том числе для отечественных специалистов, стало очевидно, что какое-либо применение крупных надводных кораблей возможно только при своем господстве в воздухе. А это значило, что при отсутствии авианосцев применение новых больших крейсеров ограничится радиусом действия своих истребителей с береговых аэродромов.

В истории появления больших крейсеров в очередной раз проявился эффект параллельных миров, столь характерный для нашего государства после октября 1917 г. Он заключался в том, что руководитель, мягко говоря, не очень обремененный образованностью и знаниями, придумывал какую-либо теорию, мало что име-

ющую общего с существующими реалиями. А его подчиненный, прекрасно представляющий реальную ситуацию, вполне обремененный и знаниями, и опытом, все свои усилия направлял на то, чтобы обосновать сюрреалистическую теорию хозяина. Иначе найдут другого подчиненного. Что касается неоднократных попыток построить истребители «вашингтонских» крейсеров с артиллерией 220 мм и более, то это оказалось порочным кругом: увеличение калибра требовало сбалансировать другие элементы корабля, это вело к увеличению водоизмещения, которое становилось слишком большим для такого исходного калибра, последний увеличивали, а это требовало сбалансировать другие элементы корабля... Здесь можно было пойти по германскому пути, то есть брать не количеством миллиметров главного калибра и брони, а новыми технологиями, новым качеством систем обнаружения и управления, но мы к этому, по крайней мере в то время, готовы не были, а когда созрели, то исчез сам объект притяжения — тяжелый крейсер.

Основные элементы	Пр. «Х»	Пр.69	Пр.82	Пр.66
Год завершения проекта	1935	1940	1951	1953
1. Водоизмещение, т:				
- стандартное	15520	35240	36500	-
- нормальное	-	38360	-	-
- полное	17350	41540	42300	30750
2. Размеры, м:				
- длина по КВЛ (наибольшая)	249,0	240 (250,5)	(273,6)	(252,5)
- ширина по КВЛ (наибольшая)	32,0	29,4 (31,6)	(32)	31,6
- осадка при нормальном водоизмещении	8,6	8,88	-	-
- осадка при полном водоизмещении	-	9,45	9,2	9
3. Главные механизмы:				
- тип установки		Паросиловая		
- мощность, л. с.	210000	210000	280000	-
- число котлов	6	12	12	-
- число ТЗА	3	3	4	-
4. Скорость хода наибольшая, узлы	38	33	35,2	32,5
5. Дальность плавания, миль:				
- скоростью хода 38 узлов	-	-	-	-
- скоростью хода 18 узлов	900	-	5000	-
- скоростью хода 14,5 узлов	-	8300	-	-
6. Вооружение, число:				
- главный калибр	4 x 3 - 240 мм	3 x 3 - 305	3 x 3 - 305	3 x 3 - 220
- боекомплект ГК	1320	900	720	1800
- противоминный калибр	-	4 x 2 152	-	-
- боекомплект ПМК	-	1200	-	-
- универсальный калибр	6 x 2 - 130 мм	-	6 x 2 - 130	4 x 2 - 130
- боекомплект УК	2400	-	2400	-
- зенитный калибр ДБ	-	4 x 2 - 100	-	-
- боекомплект ЗК ДБ	-	2400	-	-

- зенитный калибр ББ - боекомплект ЗК ББ	6 x 1 – 45 мм 3000	7 x 4 – 37 22400 10 x 4 – 25 48000	6 x 4 – 45 19200 6 x 4 – 25	6 x 4 – 45
- пулеметы	4 – 12,7 мм	-	-	-
- 533-мм торпедные аппараты	2 x 3	-	-	-
- гидросамолеты (из них в ангаре)	9 (8)	2	-	-
- катапульты	1	1	-	-
- мины	100	-	-	-
- торпедные катера	2	-	-	-
- сверхмалые пл типа «Блоха»	2	-	-	-
7. Бронирование, мм:				
- главный бортовой пояс	115	230	180	155
- верхняя палуба	-	14	50	50
- средняя палуба	75	90	75	70-90
- нижняя палуба	-	30	20	-
- траверз носовой	115	330	140	170
- траверз кормовой	115	260	125	135
- боевая рубка (лоб-стенки-крыша)	152-152-100	330-260-125	250-225-	-
- труба кабельных трас	100	230	100	-
- АУ ГК (лоб, стенки, крыша, задняя стенка)	150-100-75- 125	305-125-125- 305	240-225-125- до 760	250-180-125- -
- барбетты ГК	115	330 (ниже СП-30)	235-200	180
- АУ ПМК (лоб, стенки, крыша)	-	100-50-50	-	-
- барбетты ПМК	-	75	-	-
- АУ ЗК ДБ (УК)	-	50	(25)	-
- барбетты ЗК ДБ (УК)	-	40	(50)	-
8. Экипаж, чел.:	715	1037	1712	.



# КРЕЙСЕРЫ ЛЕГКИЕ И НЕ ОЧЕНЬ





С окончанием Первой мировой войны во всех ведущих военно-морских державах началось осмысление завершившихся военных действий на море. Выводы их анализа легли в основу новых боевых документов и кораблестроительных программ. Именно в этих условиях началось строительство нового военно-морского флота Советского Союза. Флот действительно был новый, так как прежде чем начать его воссоздание, мы почти все разрушили до основания, от системы образования до технологий. Но самое главное — были утеряны высококлассные специалисты, как среди военных моряков, так и кораблестроителей.

К моменту окончания Гражданской войны Советская Россия не имела ни одного боеготового крейсера. Лишь в 1922 г. на Балтике вошла в строй после ремонта «Аврора», в 1923 г. на Черном море — «Коминтерн». Оба эти корабля никакой боевой ценности не имели и использовались в качестве учебных. Однако Реввоенсовет Республики считал необходимым наличие крейсеров в отечественном флоте, и это нашло отражение во всех кораблестроительных программах того времени. Другое дело, что не совсем было понятно, какие крейсера нужны новой России и зачем. Впрочем, ответ на первый вопрос не являлся сложным, так как экономическое и финансовое положение страны позволяло рассчитывать лишь на достройку кораблей типа «Светлана», находившихся в высокой степени готовности. Поскольку тип «новых» крейсеров был определен, то и с их предназначением не мучались, оставив прежними. Это тем более казалось логичным, что наряду с достроенными крейсерами основу морских сил должны были составить линейные корабли типа «Севастополь» и эсминцы типа «Новик». Фактически формировались эскадры старого царского флота, для которых крейсера типа «Светлана» и планировались. Они предназначались для разведки и обороны линкоров от атак миноносцев противника, задача самостоятельной борьбы на отдаленных коммуникациях для них не предусматривалась.

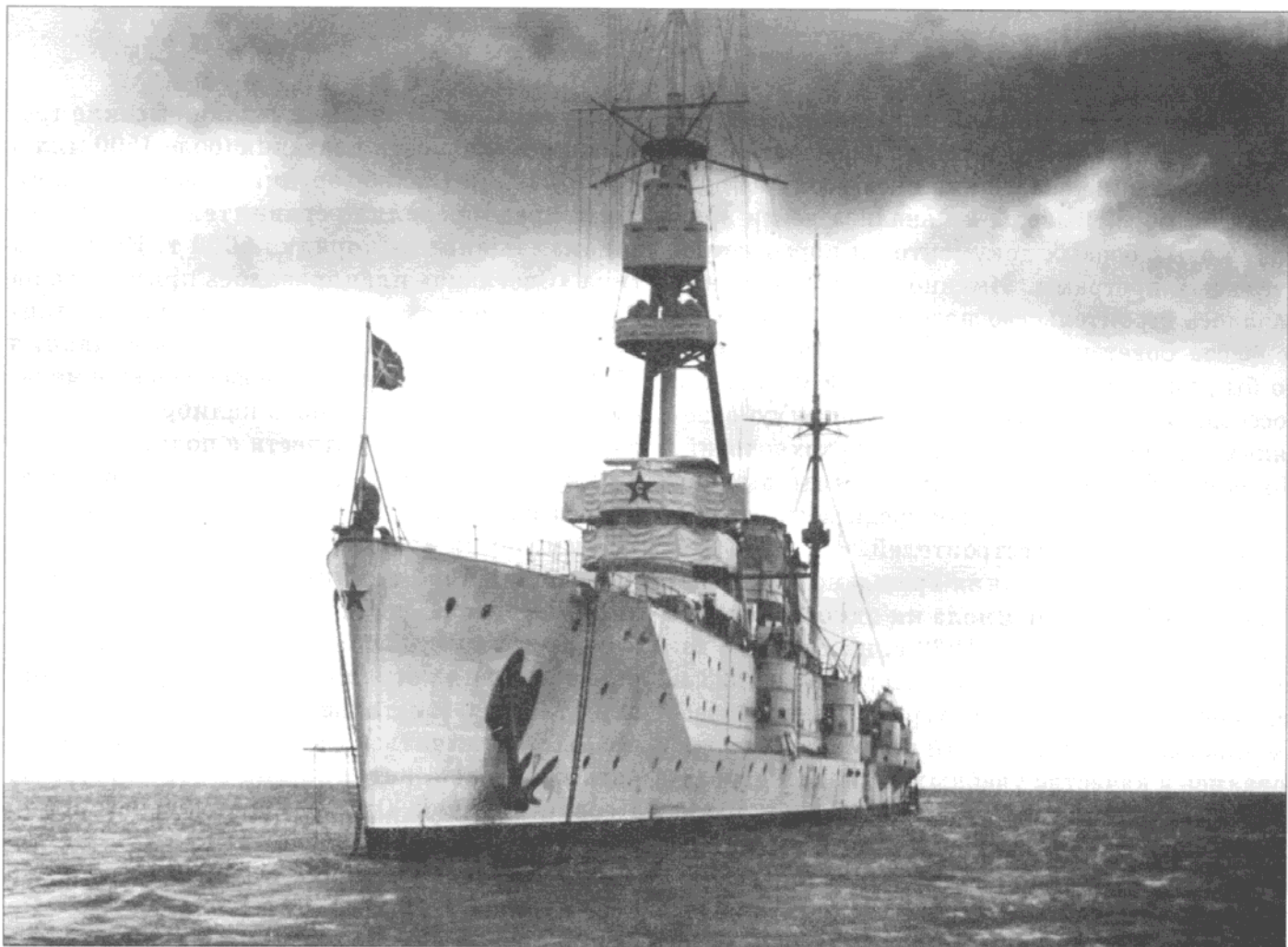
Нужно отметить, что еще при закладке в 1914 г. новые крейсера уже несколько не вписывались в принятую в мире классификацию боевых кораблей\*. По своему водоизмещению они соответствовали подклассу «крейсер» (подкласса «тяжелый крейсер» тогда еще не существовало). Зарубежные крейсера, как правило, предназначались для защиты своих удаленных

коммуникаций. Отсюда вытекали высокие требования к дальности плавания (более 4500 миль) и вооружению (калибр орудий не менее 152 мм). Это и предопределяло сравнительно большое водоизмещение — порядка 5000 т. Крейсера типа «Светлана» планировалось применять на Балтике и Черном море, что позволило ограничить их максимальную дальность плавания 3700 милями (реально она оказалась еще меньше). Что касается главного калибра в 130 мм, то эти корабли нужно отнести к подклассу «легкий крейсер». Зарубежные корабли этого подкласса имели артиллерию калибра от 102 до 127 мм, но их водоизмещение в основном не превышало 4000 т. Таким образом, крейсера типа «Светлана» изначально оказались слишком крупными для службы при эскадре, да еще в условиях ограниченных закрытых морских театров. В остальном они мало чем должны были отличаться от своих ровесников, то есть крейсеров, вступивших в строй в разгар Первой мировой. Однако строительство их по известным причинам затянулось, и «Светлана» под новым именем «Профинтерн» вступила в строй только в 1928 году. На год раньше в состав Морских сил Черного моря вошел аналогичный (но не однотипный) крейсер «Червона Украина» (бывший «Адмирал Нахимов»). Несмотря на то, что «Адмирал Нахимов» по проекту был несколько крупнее и имел водоизмещение 7600 т, общее расположение отсеков, оружия и механизмов, а также все остальные тактико-технические элементы полностью соответствовали «Светлане». Достройка их проходила почти по первоначальным проектам, но из-за строительной перегрузки, добавления авиационного и усиления зенитного вооружения, а также увеличения численности экипажа, водоизмещение вступившего в строй «Профинтерна» оказалось даже больше, чем должно было быть у «Адмирала Нахимова», а водоизмещение «Червоны Украины» превысило 8000 т. Рост водоизмещения не повлиял на скорость максимального хода, оба корабля на испытаниях развили проектные 29,5 узлов.

На момент вступления в строй первых советских крейсеров, Морские силы Балтийского моря, а затем и Черного моря имели в своем составе линкоры типа «Севастополь» и эсминцы типа «Новик». Таким образом, формально, по крайней мере на Балтике, сложились сбалансированные ударные формирования флота. Однако это оказалось иллюзией. Сложившийся

\* Этот малозаметный факт имел фатальное последствие для отечественного флота: ни один из построенных в дальнейшем крейсеров никогда не вписывался в общепринятую в мире классификацию.

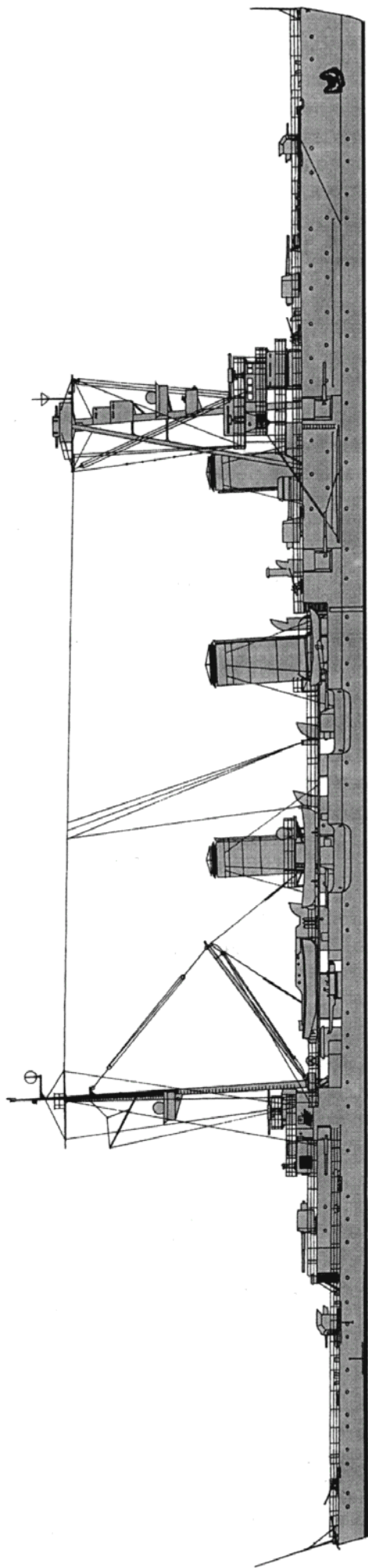


*Крейсер «Красный Крым»*

к концу 20-х годов дисбаланс сил флота и морских театров заставил перевести с Балтики, а точнее, из Финского залива на гораздо более обширный Черноморский театр линкор «Севастополь» и крейсер «Профинтерн». По этой причине Балтийский флот, имевший в своем составе два линкора и 11 «новинов», остался без крейсера. На Черном море также существовали проблемы. Дело в том, что «Профинтерн», «Червона Украина» и совершенно устаревший «Коминтерн» свели в бригаду крейсеров. Она оказалась чисто административным формированием, так как «Коминтерн», имевший максимальный ход менее 23 узлов, при включении его в один боевой ордер с более новыми крейсерами в значительной мере сковывал бы их маневр. Но и это не самое главное, хуже то, что в отличие от балтийских эсминцев, имевших ход до 28 узлов, черноморские развивали 33 узла, и скорости крейсеров для вывода их в торпедную атаку уже могло не хватить. В этих условиях единственное, где могли быть исполь-

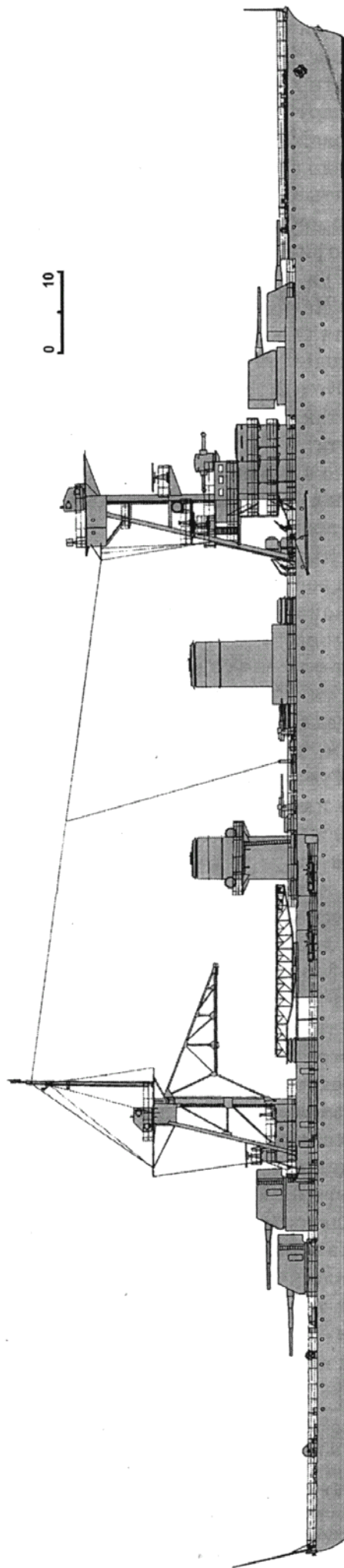
зованы «Профинтерн» и «Червона Украина» исходя из дореволюционной концепции их применения, это охранение «Севастополя» от атак миноносцев противника. Однако эффективность решения такой задачи с каждым годом вызывала все большее сомнение. Это связано с ростом размеров и маневренности строившихся между двумя мировыми войнами эскадренных миноносцев, а также калибром их артиллерии. Действительно, водоизмещение эсминцев, построенных перед Первой мировой войной, едва превысило 1000 т, а уже в 30-е годы водоизмещение этих кораблей вплотную приблизилось к отметке 2000 т и вскоре перевалило за этот рубеж. Что касается их артиллерии, то ее калибр колебался от 120 до 138 мм. По этой причине за рубежом калибр орудий менее 150 мм имели только так называемые крейсера ПВО. Калибр 150 мм имела и противоминная артиллерия современных линейных кораблей\*. Ситуация еще более осложнялась тем, что первые советские крейсера располагали

\* В 30-е годы военно-морские теоретики различных стран разошлись во мнении относительно целесообразности иметь на линейных кораблях отдельно артиллерийские системы для отражения атак эсминцев и отражения атак бомбардировочной (торпедоносной) авиации. В некоторых странах (Великобритания, США) склонялись к применению зенитной или универсальной артиллерии калибра 133—127 мм. Аргументировалось такое решение тем, что, во-первых, такой калибр тоже довольно эффективен по небронированным морским целям, особенно с учетом свойственным зенитным установкам скорострельности и быстроте реакции. Во-вторых, с эсминцами противника должны бороться крейсера



Крейсер "Красный Крым"

Арх. 28.



Крейсер "Красный Кавказ"

Арх. 28.



примитивными приборами управления стрельбой и артиллерийскими установками со сравнительно низкой скорострельностью. Естественно, трудно было найти для них и равноценного противника среди зарубежных крейсеров, построенных после Первой мировой войны, так как все они имели гораздо более высокие тактико-технические элементы.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что «Профинтерн» (с ноября 1941 г. — «Красный Крым») и «Червона Украина» как крейсера в условиях Черного моря никакой ценности не представляли и по сути являлись очень большими мореходными канонерскими лодками. Опыт Великой Отечественной войны полностью это подтвердил, так как фактически они решали следующие задачи:

- поражение видимых береговых целей на ходу и невидимых береговых целей с подготовленных огневых позиций\*;
- оборонительные минные постановки;
- перевозка войск;
- высадка войск морского десанта.

Отсутствие «чисто» крейсерских задач зачастую связывают с тем, что на Черном море не было крупных артиллерийских кораблей противника — «вот тогда бы мы им показали!». Но давайте представим, что произошло то, к чему мы готовились, — Турция вступила в войну. Само это государство имело в составе своего флота крейсера — ровесники Русско-японской войны. Однако главным «оружием» Турции являлись проливы, через которые в Черное море могли при необходимости войти итальянские корабли. Большинство итальянских легких крейсеров имели по восемь 152-мм орудий, способных вести огонь на оба борта. За минуту такой крейсер способен выпустить 3072 кг металла против 1876 кг советского. При этом надо учесть подавляющее превосходство итальянских крейсеров в скорости, что позволяло им занять и удерживать выгодную для себя огневую позицию. Кроме этого, превосходство в 40 кб в дальности стрельбы и наличие современных приборов управления стрельбой, что вдвое сокращало время подготовки первого залпа и на треть время перехода на поражение, делало исход такого боя предсказуемым. Так что те задачи, которые решали «Красный Крым» и «Червона Украина» в годы войны, были для них единственно доступными.

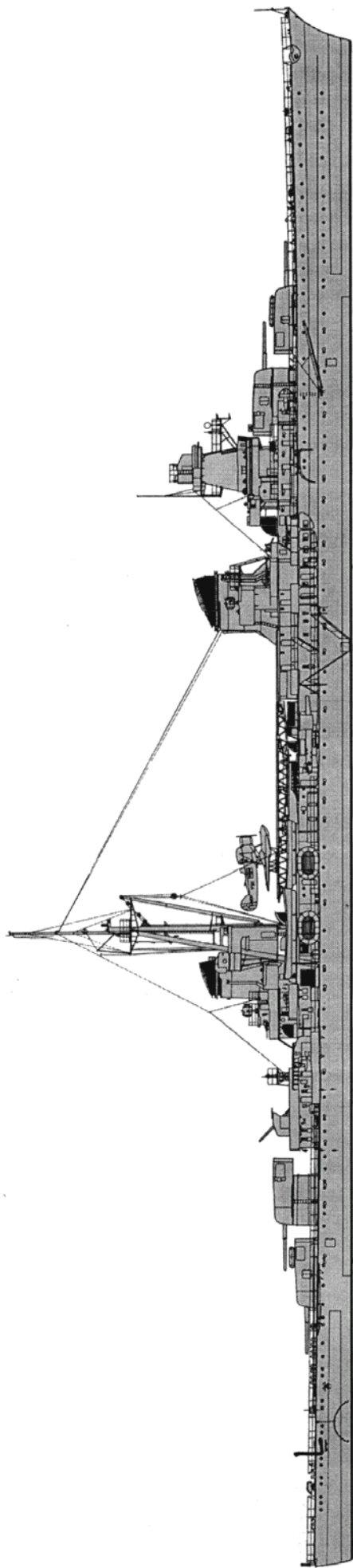
В определенной степени все это не было секретом для тогдашнего руководства ВМФ и страны. Просто в силу политических и идеологических соображений об этом говорилось очень редко и исключительно на секретных совещаниях. Однако такое мнение существовало, и это явилось одной из причин принятия решения о достройке еще одного черноморского крейсера не по первоначальному проекту, а по значительно переоборудованному. Речь идет о заложенном еще в 1913 г. крейсере «Адмирал Лазарев». Его спустили на воду в мае 1915 г., и всю гражданскую войну он простоял в Николаеве, низкая готовность и отсутствие достаточного количества буксиров спасли его от увода за границу. Решение о достройке приняли еще в 1924 г., но проект модернизации утвердили лишь в 1926 г., а фактически к работам приступили только в сентябре следующего года.

Первоначально модернизация должна была свестись к замене штатных девяти 130-мм палубных орудий на восемь 203-мм снятых со сданных на металл старых балтийских линкоров и крейсеров. Однако 203-мм орудия, созданные в Великобритании еще в 1905 г., мало в чем улучшали боевые свойства корабля, а наличие сразу двух главных калибров (203-мм палубных и 130-мм казематных) явно усложняло процесс управления огнем. Кроме этого, уже в то время специалистами полностью осознавалась необходимость внедрения новых приборов управления стрельбой. Это как бы с одной стороны, а с другой стороны, в 1925 г. завод «Большевик» (бывший Обуховский завод) спроектировал первую советскую корабельную артиллерийскую установку Б-1-К калибра 180 мм. Естественно желание установить и испытать новое орудие на корабле, а таким кораблем в то время мог стать только «Адмирал Лазарев», получивший в декабре 1926 г. новое наименование — «Красный Кавказ». Такое совпадение обстоятельств привело к тому, что новый крейсер решили подвергнуть куда более значительной переделке, нежели планировали первоначально.

В результате в январе 1932 г. в состав Черноморского флота вошел крейсер, который теоретически мог вступить в единоборство с аналогичными кораблями потенциальных противников. Действительно, несмотря на наличие всего четырех орудий главного калибра, «Красный

из охранения линкоров, а вот от авиации защищаться, скорее всего, линкору придется самому. Другой точки зрения по различным причинам придерживались во флотах Германии, Франции, Италии и России. Германия готовила свои корабли к одиночным действиям на коммуникациях противника, а там помочь линкору будет некому. Франция и Италия взаимно много внимания уделяли совершенствованию своих миноносных сил и, соответственно, ожидали друг от друга большой их активности. Разделение калибров на противоминный и зенитный дальнего боя в советском флоте во многом объяснялось неспособностью создания универсальной 130-мм артиллерийской установки, существовавшие 100-мм пушки явно были маломощны для применения по крупным морским целям.

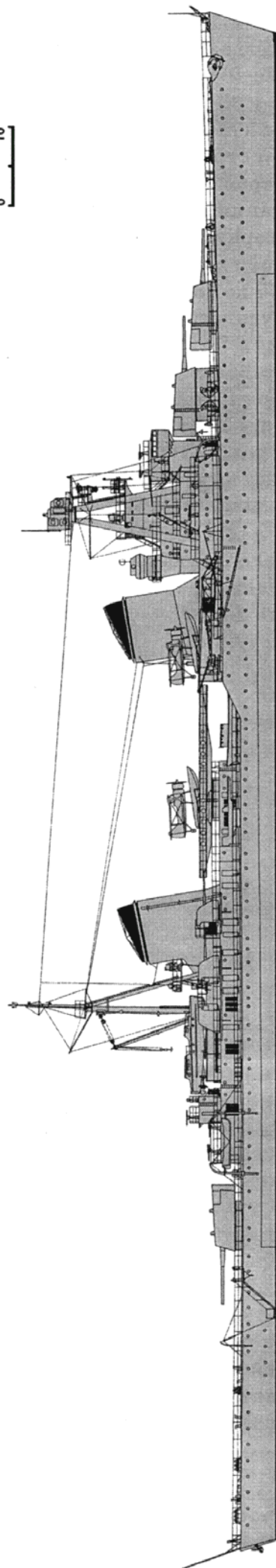
\* Поражение на ходу не видимых с корабля береговых целей было малоэффективным из-за примитивности приборов управления стрельбой и по этой причине в таких случаях кораблям назначались не конкретные цели, а площади.



А.В.О. 21.

Легкий крейсер "Монтекуколи".

0 10



А.В.О. 21.

Легкий крейсер "Киров" (пр. 26)



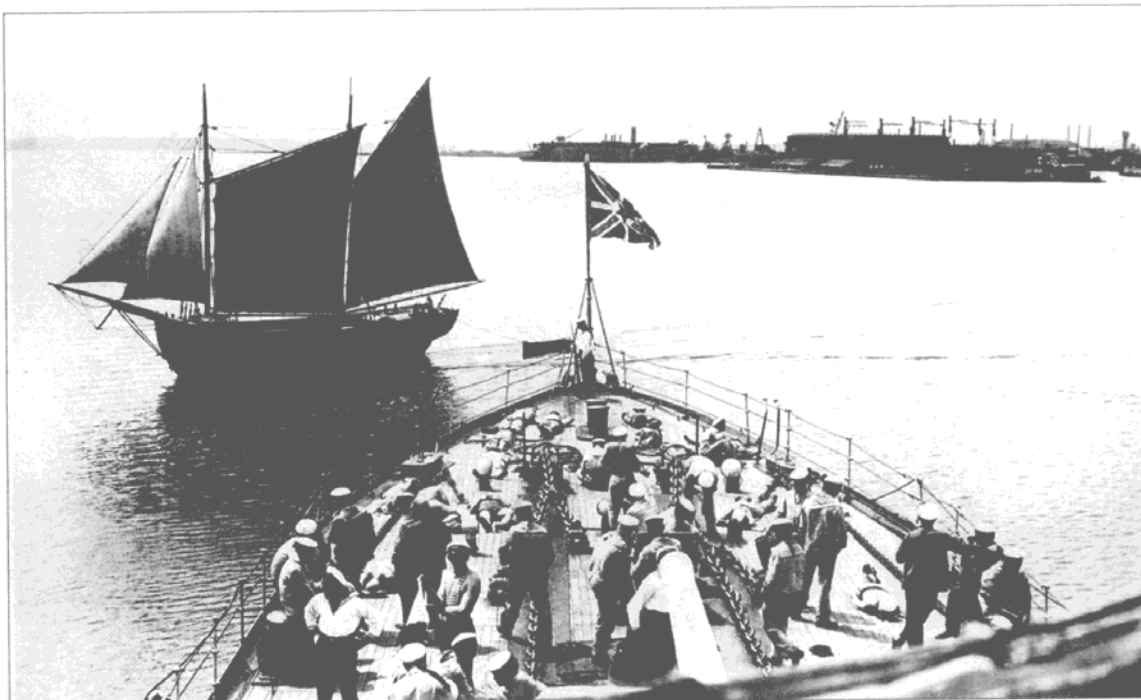
«Кавказ» должен был в минуту выпускать 2340 кг металла на дистанцию около 210 км, то есть за видимый горизонт. Если сравнить с теми же итальянскими легкими крейсерами, то они хоть и имели преимущество в весе минутного залпа, но со своей дистанцией стрельбы в 140 км могли быть выведены из строя еще до того, как заняли требуемую дистанцию боя. К сожалению, все это осталось в теории. Во-первых, приборы управления стрельбой едва обеспечивали дальность стрельбы в 135 км. Во-вторых, несмотря на то, что в 1933 г. удалось достигнуть расчетной скорострельности 6 выстрелов в минуту, практическая скорострельность на протяжении всей службы крейсера составляла 4 выстрела в минуту. В-третьих, при испытаниях выявилась исключительно низкая живучесть ствола: при стрельбе боевым зарядом — 55 выстрелов, а при стрельбе усиленно-боевым, когда достигалась максимальная дальность стрельбы около 200 км, — 30 выстрелов. Поскольку конструктивно ствол был выполнен скрепленным, то есть без лейнера, то после их расстрела требовалась полная замена тел орудий.

Впервые полуофициально низкие боевые качества корабля были признаны в 1937 г., когда прорабатывался вопрос о посылке к берегам охваченной гражданской войной Испании отряда боевых кораблей для участия в морском контроле на основании решения международного комитета по невмешательству. Флагманом отряда хотели сделать «Красный Кавказ» как наиболее современный корабль советского Военно-Морского флота. Вот тогда-то и пришлось признать, что крейсер скорее является опытовым кораблем, нежели полноценной боевой единицей. Одновременно решили в ходе планируемого на 1938—40 гг. капитального ремонта опять провести кардинальную модернизацию по одному из двух вариантов. Первый предусматривал перевооружение корабля тремя или четырьмя 152-мм двухорудийными башнями МК-17. По второму варианту главный калибр предполагалось заменить на четыре башни Б-2-У с двумя 130-мм универсальными орудиями каждая. Кроме этого, корабль должен был получить новое современное зенитное вооружение и соответствующие приборы управления стрельбой. Капитальный ремонт «Красного Кавказа» начался по плану, но ни одна из планируемых к установке новых артиллерийских систем главного калибра к тому времени не вышла из стадии проектирования. В качестве

компромисса хотели вооружить корабль четырьмя башнями Б-2ЛМ, но промышленность сорвала план выпуска, их не могли «наскрестить» даже для новейшего лидера «Ташкент». Так и остался «Красный Кавказ» в первоизданном виде и, несмотря на то, что в 1934 г. изготовили один, а в 1935 г. еще три ствола для замены расстрелянных, к началу Великой Отечественной войны он оказался фактически небоеспособным. Именно этим объясняется то, что за всю войну крейсер только четыре раза применил свою артиллерию: 12 сентября и 15 октября 1941 г. под Одессой, а также 3 и 22 декабря 1941 г. в Севастополе (135 и 20 фугасных снарядов соответственно).

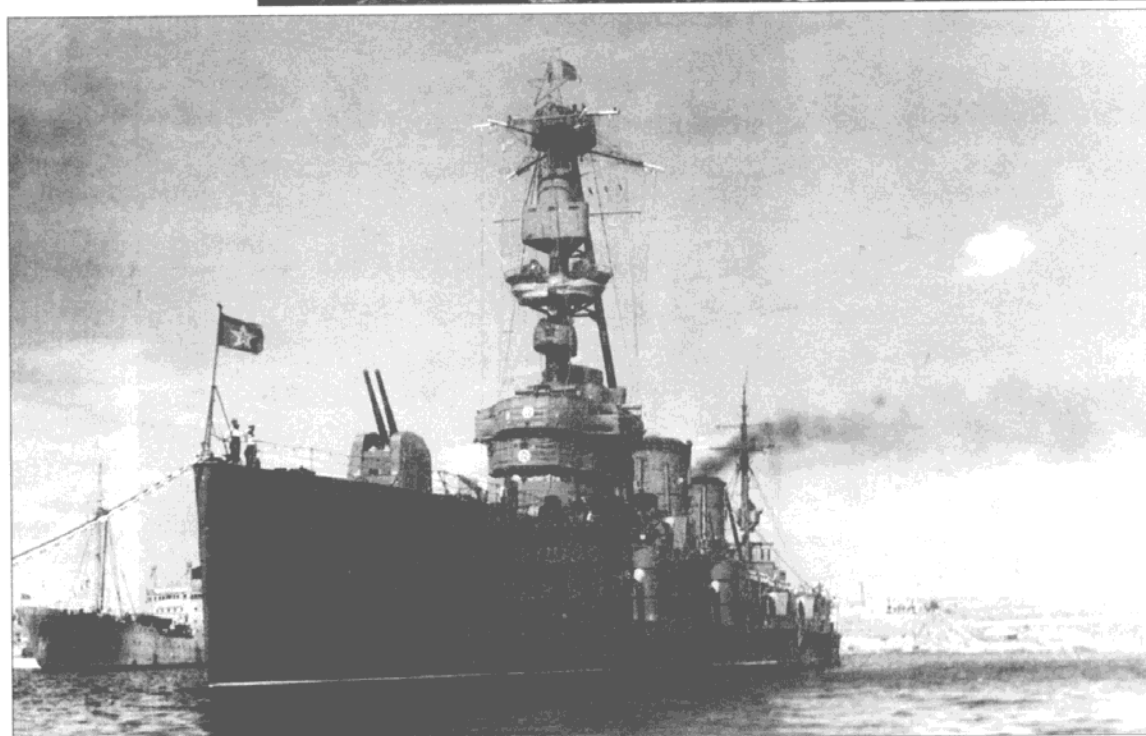
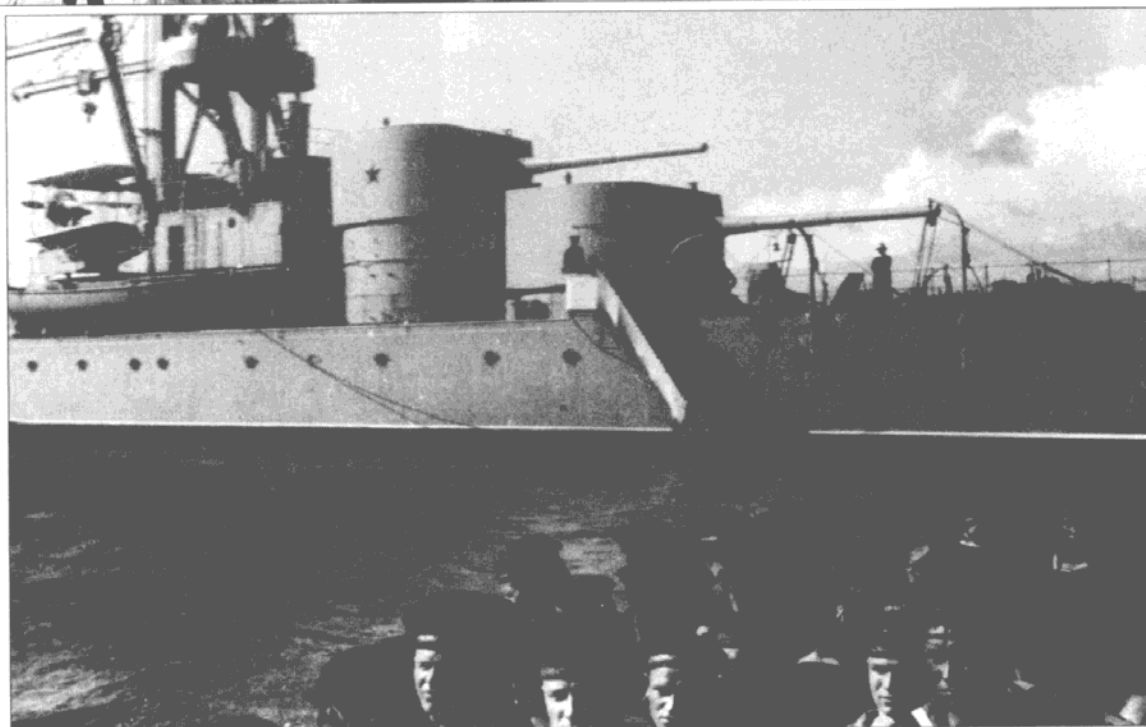
Еще до вступления в строй «Красного Кавказа» начались работы по подготовке к строительству крейсеров нового проекта, впоследствии получившего номер 26. Путь был тернист, но с итальянской помощью, взяв за прототип один из их крейсеров, а также закупив там главную энергетическую установку, 22 октября 1935 г. в Ленинграде заложили новый крейсер, получивший имя «Киров». Отличительной чертой кораблей пр.26 и улучшенного пр.26-бис, стали 180-мм трехорудийные башни главного калибра\*. Первоначально на крейсере предполагалось установить три двухорудийные башни, проект таких башен разработали с помощью итальянской фирмы. Однако при его рассмотрении 5 октября 1934 г. был выдвинут «встречный» проект трехорудийной башни. Идея состояла в доведении до крайности «установки итальянского типа», предусматривавшей размещение всех орудий башни в одной люльке, то есть с одним приводом вертикального наведения. При такой компоновке одно удачное попадание выводило всю башню из строя, в то время как аналогичное попадание в башню с индивидуальной системой вертикального наведения для каждого орудия вывело бы из строя только одно орудие. Расчет был прост: поскольку двухорудийный вариант все равно предусматривал размещение орудий в одной люльке, а вероятность попадания в двухорудийную и трехорудийную башни практически одинакова, то при выводе из строя одной башни в первом варианте корабль останется с четырьмя орудиями, а во втором варианте — с шестью. К тому же, как показали расчеты, трехорудийная башня (без учета веса самих орудий) оказалась всего на 30 т тяжелее двухорудийной. Так родилась идея 180-мм трехорудийной башенной

\* Выбор 180-мм калибра не случаен. Точнее в том, что это калибр именно 180 мм, есть элемент случайности, но одно можно сказать точно — во всех случаях главный калибр советского легкого крейсера наверняка был бы больше, чем калибр «стандартного» иностранного легкого крейсера. Это точно так же, как калибр советского тяжелого крейсера должен был быть больше, чем у «стандартного» иностранного тяжелого крейсера. В то время только таким путем мы могли достичь преимущества над противником, все остальные пути — передовые достижения в области науки и техники, организация боевой подготовки и т. д. — для нас были недостижимы.



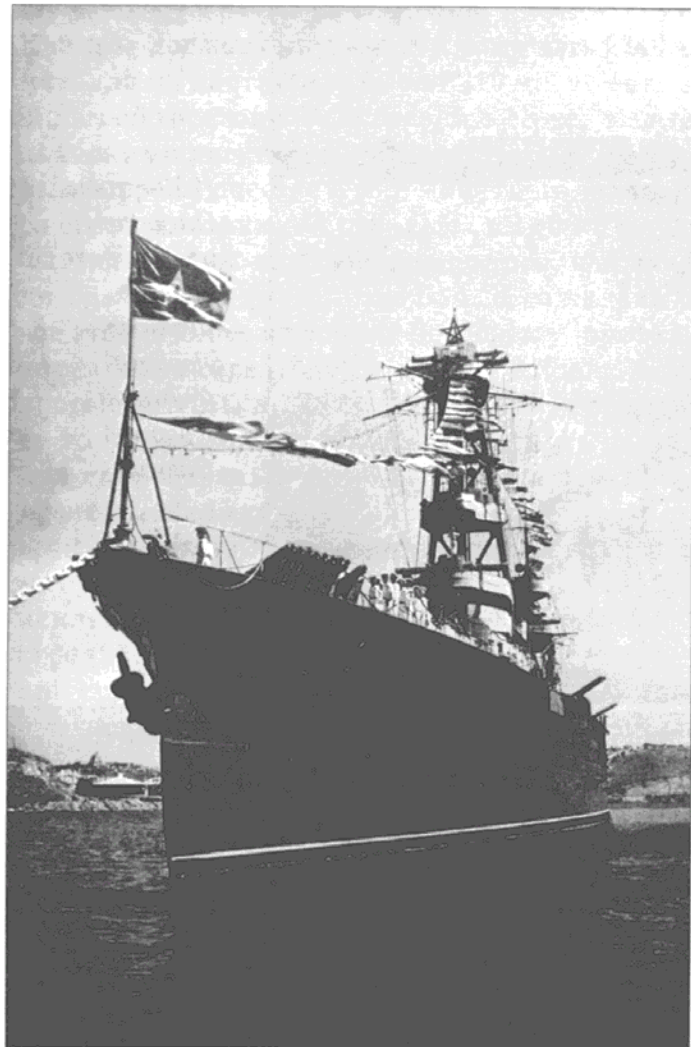
1920-е годы.  
На заднем  
плане в доке  
крейсер  
"Адмирал  
Лазарев"  
(будущий  
"Красный  
Кавказ")

Крейсер  
"Красный  
Кавказ"

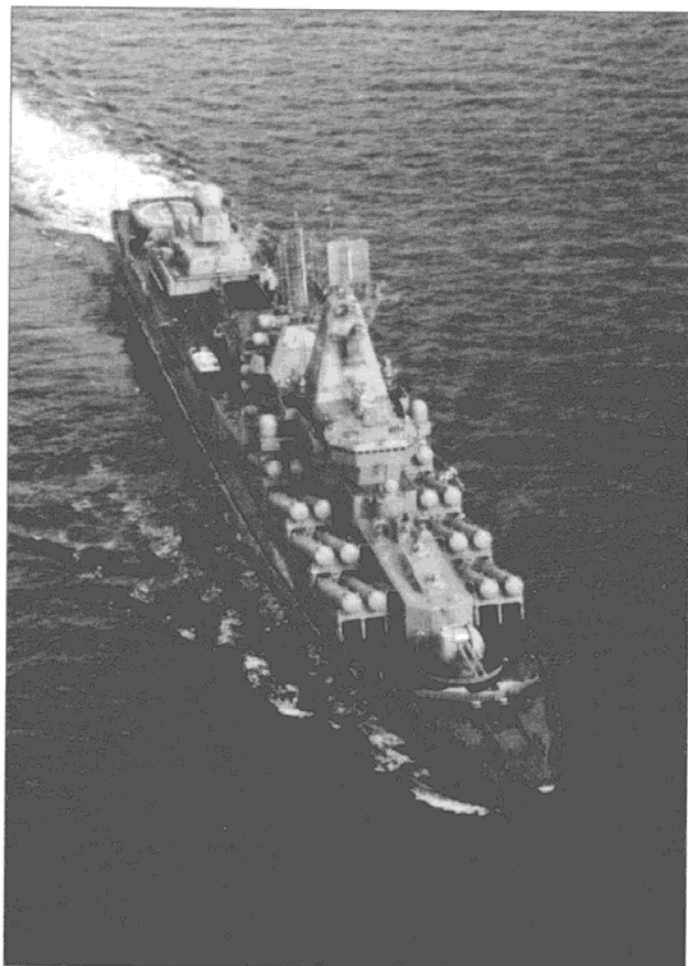


Крейсер  
"Красный  
Крым"

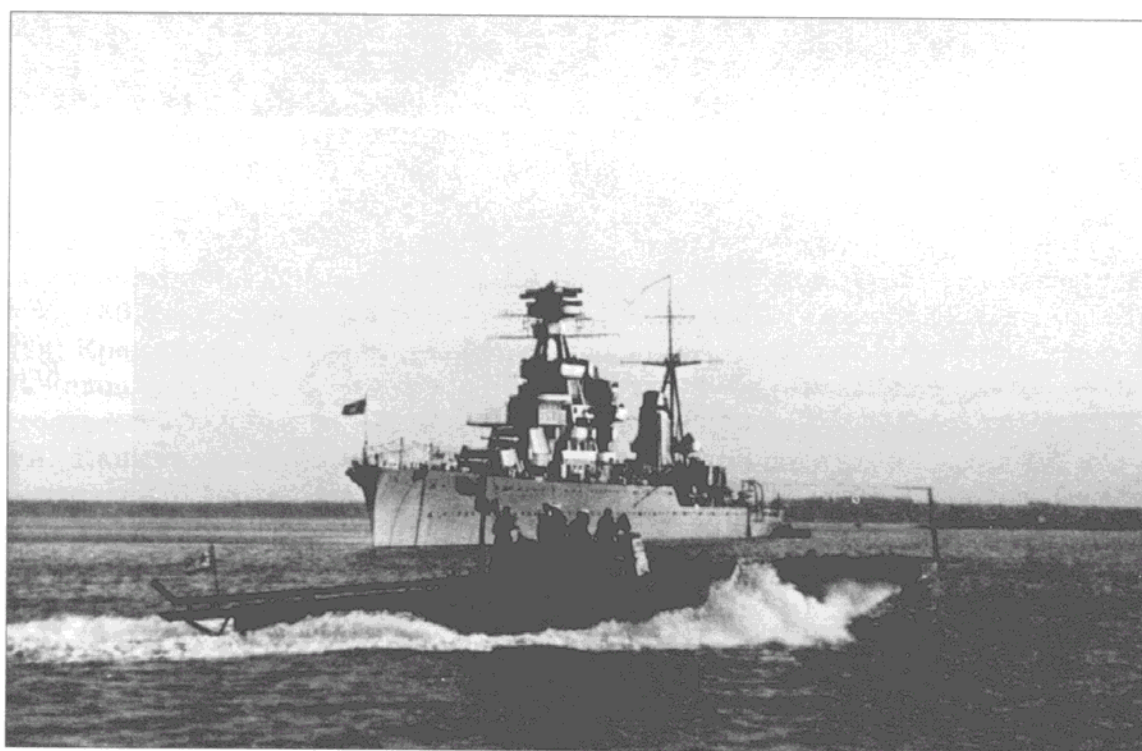




*Крейсер "Красный Кавказ"*

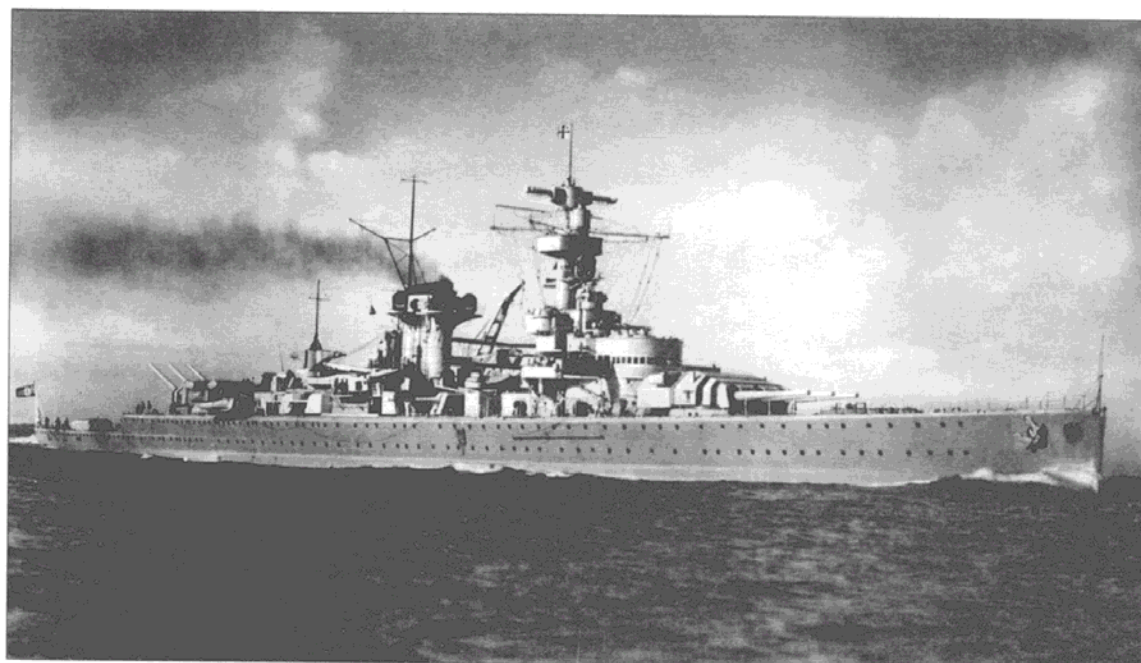
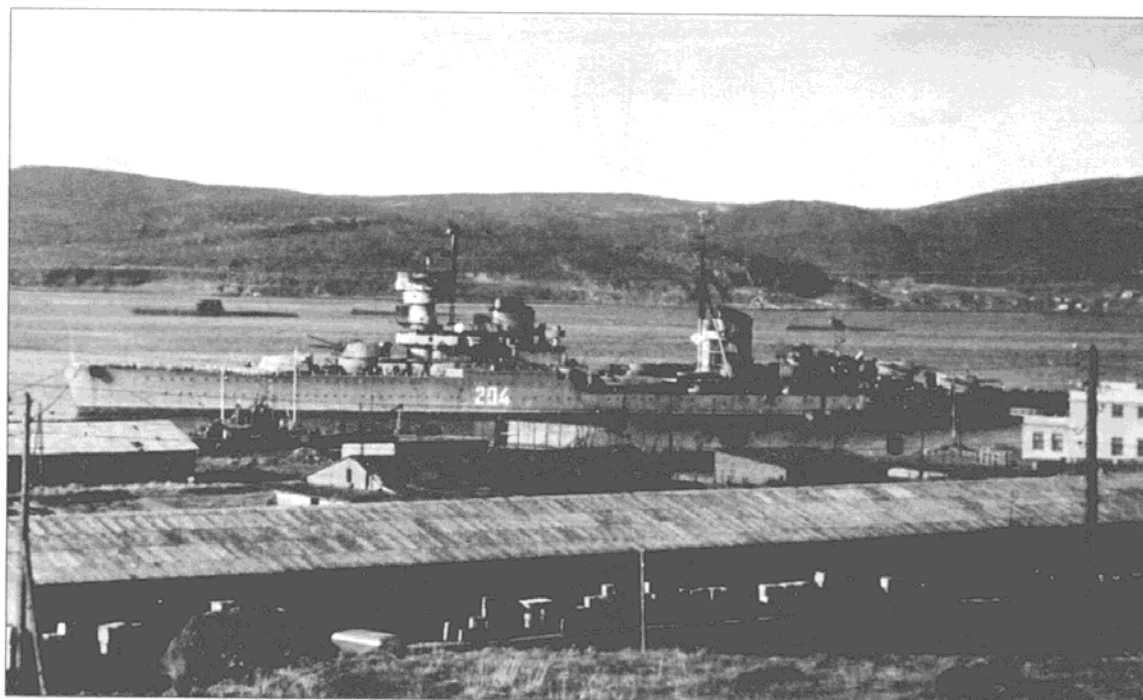


*Ракетный крейсер "Слава"*



*Крейсер "Киров"*

Крейсер  
"Чапаев"

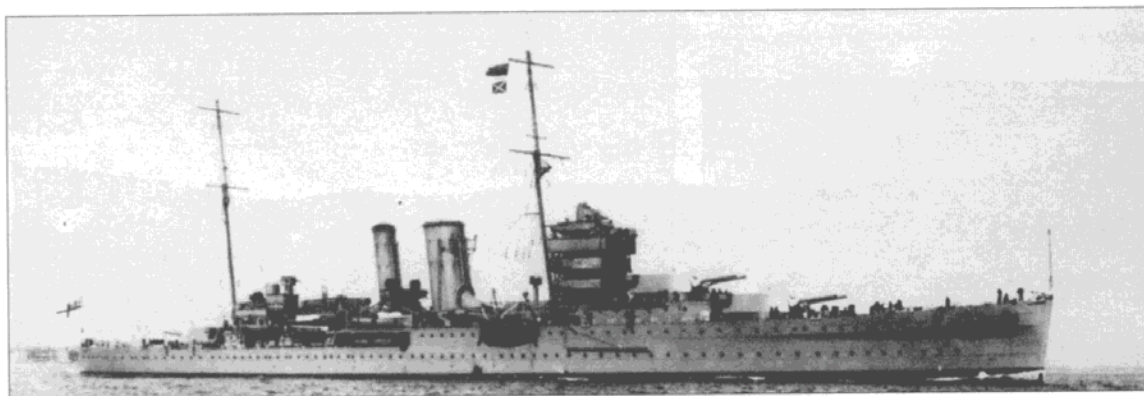


"Карманный  
линкор"  
"Лютцов"

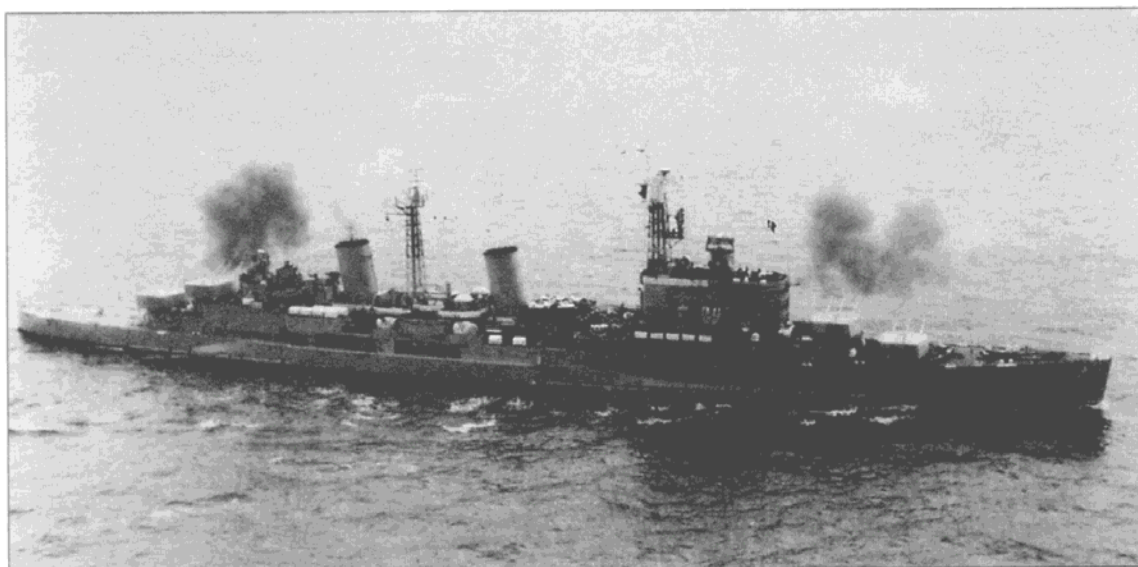
Ракетный  
крейсер  
"Червона  
Украина"



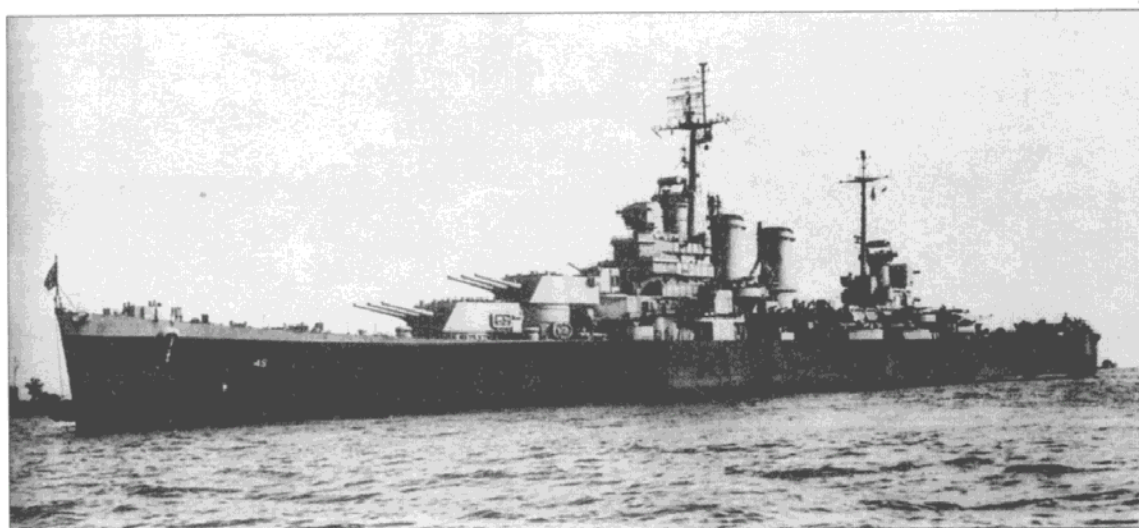




Английский  
крейсер  
"Йорк",  
однотипный  
с крейсером  
"Ексетер"



Английский  
крейсер  
"Белфаст"



Американский  
крейсер  
"Уичита"



*Крейсер «Максим Горький»*

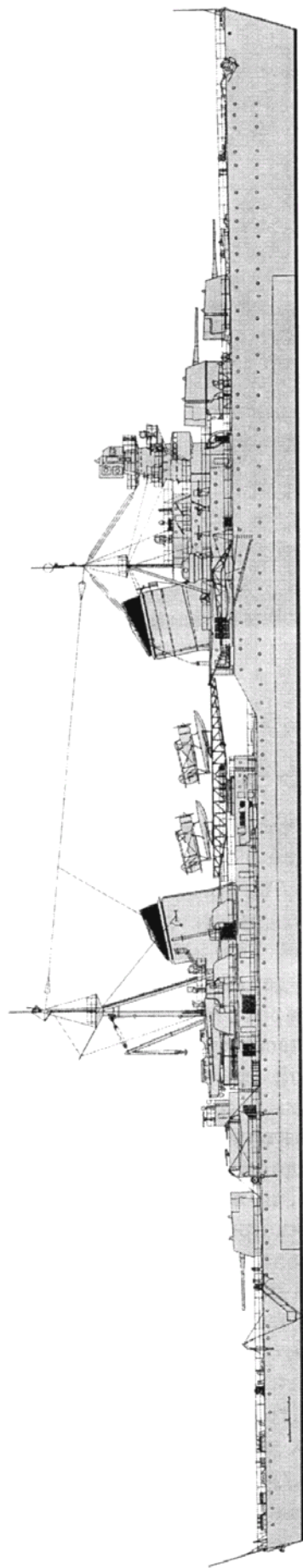
установки МК-3-180. Летом 1937 г. первые три башни МК-3-180 установили на крейсере «Киров», а в сентябре произвели их отстрел. Первые же стрельбы выявили массу замечаний, и окончательно башни передали личному составу лишь в августе 1938 г. при скорострельности 2 выстрела в минуту вместо 5,5, а к плановой боевой подготовке при исправно работающей материальной части артиллеристы «Кирова» смогли приступить только в 1940 г. При этом сам корабль официально вступил в строй 13 сентября 1939 г. и даже участвовал в Советско-финляндской войне.

Всего советский ВМФ получил шесть схожих крейсеров: два пр.26 и четыре пр.26-бис. Четыре из них участвовали в Великой Отечественной войне, однако специфика военных действий не позволила им проявить себя в морском бою с равноценным противником. По этой причине об их реальных боевых возможностях, достоинствах и недостатках, и, как следствие, вообще о целесообразности создания можно рассуждать чисто теоретически. Такие попытки, по крайней мере сравнительный анализ с аналогичными иностранными кораблями, в отечественной литературе делались неоднократно. Правда, не совсем понятно, почему крейсера типа «Киров» всегда изначально относили к легким и сравнивали соответственно с зарубежными легкими крейсерами. Согласно положениям Лондонской конференции 1930 г. Легкими считались крейсера с артиллерией ка-

либра не свыше 155 мм, а «Киров» имел 180-мм пушки. Обычно ссылаются на сравнительно небольшое водоизмещение 7800 т, тогда как тяжелые крейсера имели водоизмещение 9000 т и более. Но почему тогда эти же люди не относят американский «Вустер» стандартным водоизмещением 14700 т или британский «Белфаст» стандартным водоизмещением 11500 т к тяжелым крейсерам? Главный калибр, говорят, маловат. Так что давайте все по-честному и отнесем крейсера проектов 26 и 26-бис к тяжелым крейсерам согласно существовавшей в то время общепризнанной классификации.

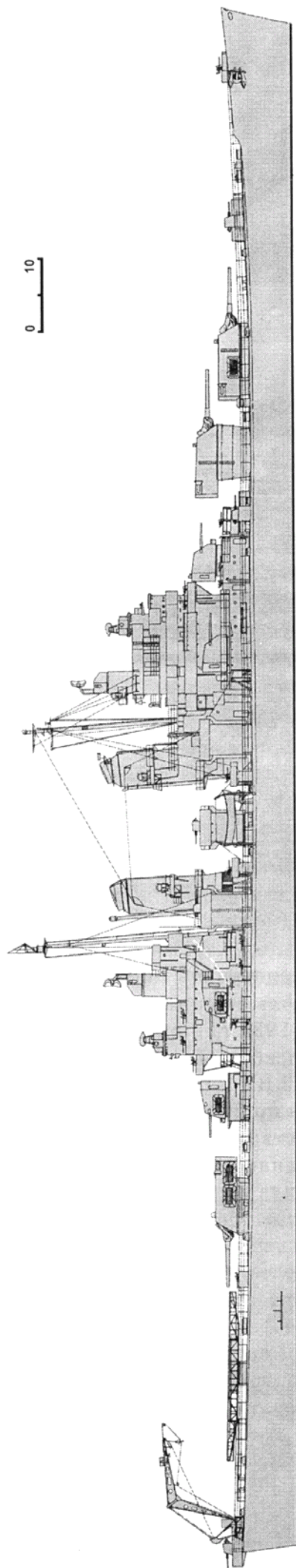
При создании крейсеров типа «Киров» им вменялись практически все существовавшие в то время стандартные крейсерские задачи за исключением, пожалуй, одной — борьбы на коммуникациях противника. Точнее, такая задача первоначально фигурировала, но с вступлением в строй первых крейсеров от нее как бы отказались. Отчасти это объяснялось спецификой Балтийского и Черноморского театров, где оперировали эти корабли (перевод их на Север даже не рассматривался, а до введения в строй тихоокеанских кораблей было еще очень далеко). А отчасти виной тому была дальность плавания этих кораблей, которая даже в период испытаний не превышала 4000 миль 18-узловым ходом. Тактико-технические элементы крейсеров проектов 26 и 26-бис обеспечивали решение всех задач при эскадре, но их основой в то время являлись старые линкоры типа





Крейсер "Максим Горький" (пр. 26-бис)

АЭО 28 г.



Тяжелый крейсер "Балтимора" - прямой "потомок" крейсера "Вичитта"

АЭО 28 г.

«Севастополь». Поскольку при совместном применении старых и новых кораблей, как правило, первые выигрывают меньше, чем проигрывают вторые, то для новых крейсеров специально создали новые формирования — отряды легких сил.

В них кроме крейсеров проектов 26 и 26-бис входили еще новейшие эсминцы проектов 7 и 7у. Эти отряды могли вести боевые действия совместно с эскадрой (на ЧФ этот отряд даже оперативно подчинялся командиру эскадры), но могли действовать и самостоятельно. Предназначением отрядов стали типовые крейсерские самостоятельные задачи: борьба на коммуникациях противника, активные минные постановки, огневая поддержка сухопутных войск и т. д. В данном случае удаление набеговых действий на коммуникации противника определялись дальностью плавания эсминцев (около 2000 миль), но для условий Балтики и Черного моря этого вполне хватало. Отдельно нужно отметить, что качество артиллерийского вооружения и прежде всего его приборов управления стрельбой впервые в отечественном флоте позволяли по-настоящему эффективно решать задачу по огневой поддержке сухопутных войск, в том числе поражению не видимых с корабля береговых целей. Наиболее слабым местом новых кораблей являлось зенитное вооружение, но к началу Второй мировой войны этим страдало большинство боевых кораблей мира (правда, нужно заметить, что Великая Отечественная война началась на два года позже). Все указанные задачи, пожалуй, кроме активных минных постановок, по крайней мере черноморские крейсеры в ходе войны решали и довольно успешно. А вот о результатах боя этих кораблей со своими «одноклассниками» можно только догадываться, так как такого прецедента не было.

Если сравнивать «Киров» с легкими крейсерами, то здесь естественно преимущество первого в дальности стрельбы и весе снаряда. Например, вероятность попадания снаряда 0,02 в борт американскому «Бруклину» достигается на дистанции 170 кб, а американец этот результат получит только на 130 кб. Однако на реальной дистанции боя 100 кб оба корабля достигали одинаковой вероятности попадания в борт 0,05, но при этом «Киров» в минуту выпускал 4387,5 кг, а «Бруклин» — 5008,5 кг. Если взять британский «Белфаст», то здесь картина по вероятности попадания в борт одним снарядом повторяется, однако британский крейсер на дистанции 100 кб в минуту выпускал 4267,2 кг.

Как видим, советский и британский крейсера имеют приблизительно равную производительность, а американский превосходит обоих. Кроме этого, «Бруклин» имел зону свободного маневрирования\* на траверзных курсовых углах от 95 до 103 кб, а вот «Белфаст», «Киров» таких зон не имели, то есть каждый снаряд, попавший в наш крейсер, независимо от дистанции пробивал его броню. Ситуация с более защищенным пр.26-бис несколько лучше, он имеет зону свободного маневрирования в бою с американским крейсером в диапазоне дистанций 78—98 кб, а с британским 62—97 кб.

В бою с иностранными тяжелыми крейсерами «Киров» или «Максим Горький» не имели зоны свободного маневрирования, не имели ее «Хиппер» и британские крейсера, а американский «Уичита» такую зону имел от 95 до 103 кб. Теоретически отечественное 180-мм орудие превосходило по дальности стрельбы иностранные 203-мм пушки, но к дистанции 110 кб вероятность попадания одного снаряда в борт выравнивалась, а именно с нее реально мог начаться бой. В принципе, советский крейсер с 180-мм артиллерией по огневой производительности главного калибра даже несколько превосходил иностранные «вашиingtonские» крейсера. Правда, это во многом определялось скорострельностью, а возможность подтвердить ее в реальном морском бою советским крейсерам не представилась. Что касается оборонительных возможностей, то бронирование «Максима Горького», а тем более «Кирова» — явно слабое для боя с тяжелыми крейсерами последних предвоенных лет. Вес минутного огня зенитной артиллерии находился на «европейском» уровне, но уже тогда всем стала понятна необходимость увеличения зенитного калибра с традиционных 76—100 мм до 120—133 мм, что первыми сделали американцы. Другое дело, что для реализации преимуществ более крупного калибра требовалось соответствующее приборное обеспечение, здесь впереди оказались немцы с четырьмя каналами управления. Советские корабли имели преимущество в скорости, что при слабой их защищенности имело очень большое значение. Однако, как подсказывает опыт войны, данный параметр не следует идеализировать. Например, 19 июля 1940 г. в бою у мыса Спата два итальянских легких крейсера с номинальным максимальным ходом в 37 узлов (на испытаниях давали под 40) пытались уйти от британского крейсера «Сидней» с номинальным максимальным ходом в 32,5 узла. В результате «Бартоломео Коллеони» был

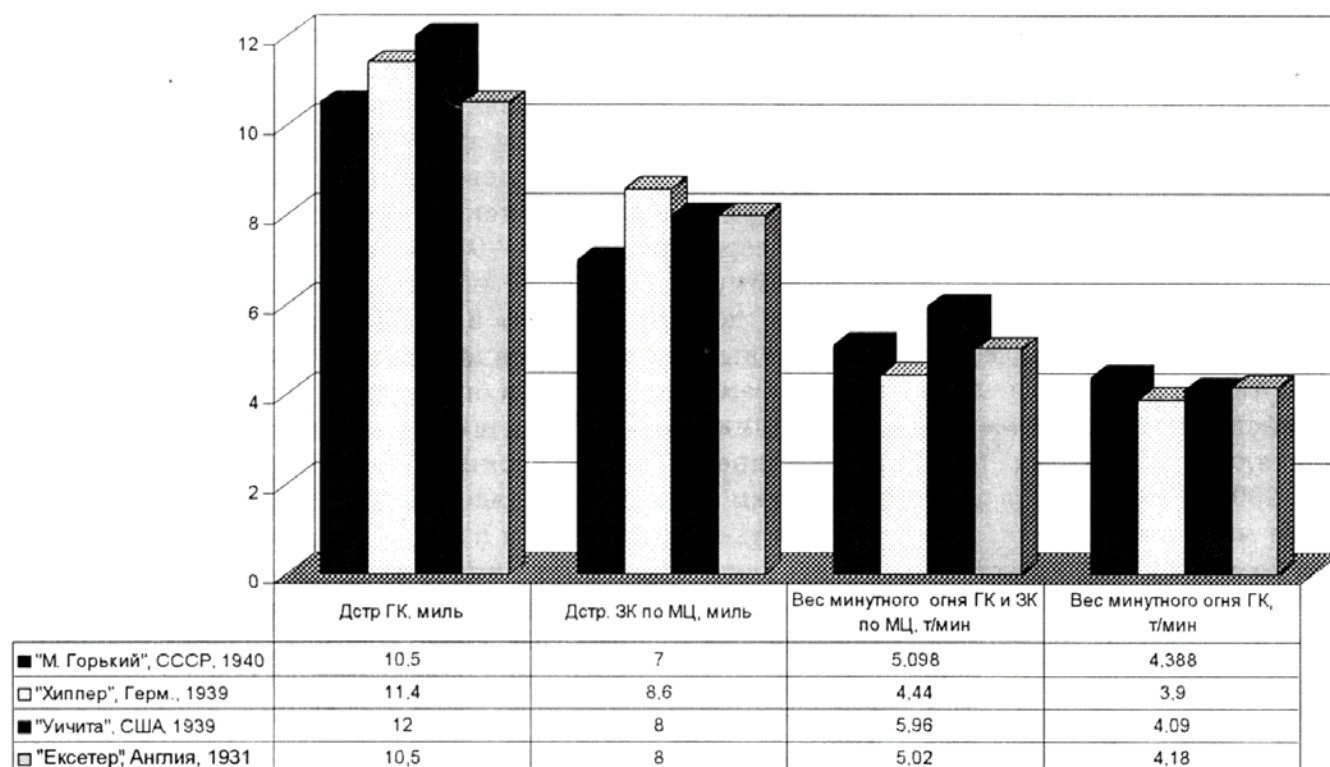
\* Зона свободного маневрирования — это диапазон дистанций, когда снаряды противника теоретически не могут поразить жизненно важные части своего корабля. Рассчитывается индивидуально для конкретных корабля-цели, орудия, снаряда и заряда. По этой причине приведенные в данной работе дистанции являются усредненными.



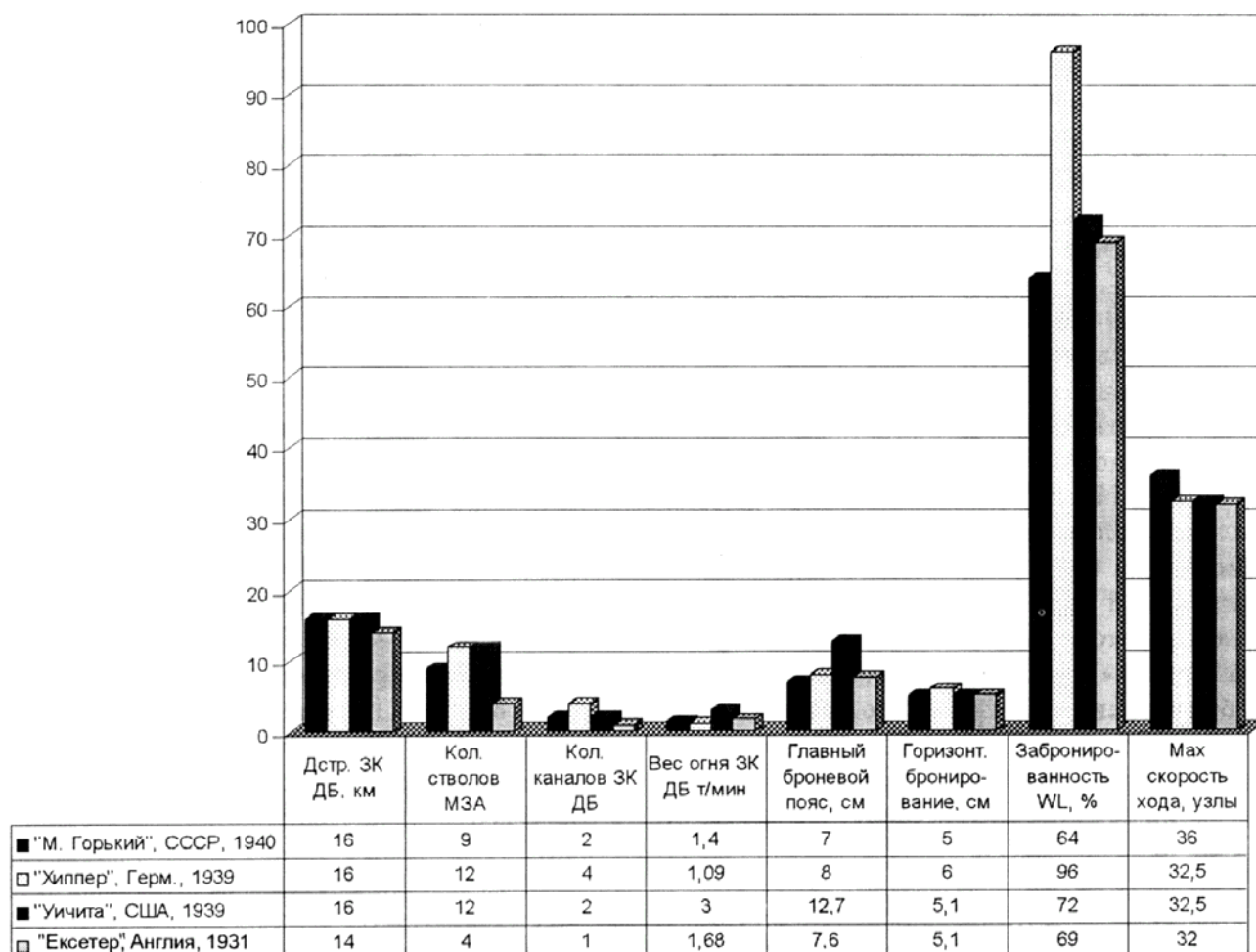
потоплен, а «Банде Нере» спасло только то, что на «Сиднее» кончился боезапас, причем итальянские крейсеры, даже спасая свою жизнь, не

развили ход более 32 узлов. Что касается советских крейсеров, то в боевой обстановке «Молотов» развивал 28 узлов.

Крейсер "Максим Горький". Наступательные возможности



Крейсер "Максим Горький". Оборонительные возможности



Рассматривая приведенные выше цифры, необходимо понимать, что они в какой-то мере учитывают качество артиллерийских установок и бронирования кораблей. Однако здесь слабо отображено качество артиллерийского огня, то есть приборов обнаружения, целеуказания, управления стрельбой и совсем нет учета качества личного состава, их обслуживающего, а как показали фактические боевые действия, зачастую именно эти факторы играли решающую роль. Например, время пристрелки по цели 152-мм калибром на дистанции 120 км в зависимости от приборного обеспечения могло составить от 1,2 минуты до 3,7. Еще более существенный прирост эффективности дают радиолокационные станции обнаружения. С оснащением ими кораблей фактически можно говорить о революции в боевом применении сил флота и военно-морском искусстве. Если в 1939 г. радиолокация относилась к некой экзотике, то после потопления «Бисмарка», трех итальянских тяжелых крейсеров у мыса Матапан это стало таким же полноправным видом вооружения, как радиосвязь или артиллерия. Тот, кто не имел совершенных образцов радиолокационных станций, периодически не выполнял поставленных боевых задач и нес тяжелейшие потери. Примеров тому предостаточно. Несмотря на то, что СССР вступил в войну только в 1941 г., положение советских крейсеров в этом плане было незавидным, так как радиолокация на них просто отсутствовала. Правда, крейсер «Молотов» имел несерийную станцию воздушного обнаружения «Редут-К», но она так и осталась в единственном экземпляре. До окончания войны отечественная промышленность поставила еще только три РЛС «Гюйс-1», установленные на эсминцах.

Подытоживая все сказанное о первых крейсерах, построенных в Советском Союзе, можно сказать, что это были вполне современные для своего времени корабли, в достаточной мере соответствовавшие условиям закрытых морских театров, хотя их защита, зенитное и радиоэлектронное вооружение оказались слабыми. Недостаточной признали и живучесть артиллерийского вооружения: размещение орудий главного калибра в одной люльке, наличие только одного командно-дальномерного и центрального артиллерийского постов главного калибра, скученность 100-мм артиллерии и некоторые другие. Поскольку выяв-

ленные еще в ходе постройки недостатки устранить в данном проекте не представлялось возможным, в 1936 г. приступили к созданию нового легкого крейсера.

9 декабря 1935 г. в Лондоне открылась очередная конференция по морским вооружениям. На этот раз основное внимание на ней уделили не количественным параметрам флотов, а качественным параметрам отдельных классов кораблей. В частности, водоизмещение крейсеров ограничивалось 8000 т, а их главный калибр 155 мм, то есть фактически разрешалось строить только легкие крейсера. Договор, с одной стороны, не подписали Япония и Италия, с другой стороны, он был открыт для присоединения к нему других государств. Первое делало его почти бесполезным, а второе позволяло далеко не великим морским державам почувствовать себя причастными к всемирным процессам.

17 июля 1937 г. к договору присоединился Советский Союз, так как у его руководителей находило все большее понимание то, что самостранение от мирового законодательства приносит государству больше вреда, чем пользы. В этих условиях началось проектирование нового советского легкого крейсера. Учитывая взятые обязательства, его водоизмещение ограничили 8000 т, а в качестве главного оружия выбрали 152-мм артиллерию. Задачи, которые ставились перед новым кораблем, почти слово в слово повторяли таковые, как для «Кирова», так и для «Кронштадта» (кроме истребления «вашингтонских» крейсеров)\*. Чтобы уложиться в заданное водоизмещение, главный калибр сначала ограничили тремя трехорудийными башнями, скорость — 35 узлами, при усилении зенитного вооружения до четырех спаренных 100-мм установок. Однако в ходе проектирования выяснилось, что водоизмещение крейсеров пр.68 (такой номер он получил) все равно перевалило за 9000 т. В этих условиях, видя, что фактически лондонские договоренности 1937 г. никто не выполняет, в марте 1938 г. принимается решение об усилении главного калибра дополнительной башней с добавлением еще одного комплекта приборов управления стрельбой. 13 июля 1939 г. утверждается технический проект, и 29 августа того же года в Николаеве закладывается головной корабль серии — «Фрунзе». Всего планировалось строительство 26 крейсеров пр.68,

\* Вообще, если собрать вместе те задачи, которые ставились перед создаваемыми кораблями одного класса на протяжении десятилетий, то первое, что бросается в глаза, их неконкретность. Возможно, это опять связано с параллельностью миров, в которых живут разные группы руководителей. Такое впечатление, что начальники, формулировавшие задачи для будущего корабля, брали какую-то абстрактную страну (правда, иногда в ней угадывались то Великобритания, то Германия), какие-то абстрактные экономические и военно-политические условия, какой-то абстрактный флот, и так далее. Потом, когда корабли строились и приходили на конкретный флот к другим начальникам, то те, возможно, даже не зная о первоначальных, ставили им совершенно другие насущные задачи.



из которых 16 — в текущей пятилетке со сдачей первых пяти в 1942 г. План постройки реализовывался с большими трудностями, к 22 июня 1941 г. успели заложить только 7 и спустить на воду 4 корабля. Причин столь заметного отставания было много, но одна болезнь уже становилась хронической для отечественного кораблестроения. К сожалению, имело место непонимание того, что боевой корабль — это не судно с погруженными на него отдельными образцами вооружения, а система оружия, только намного больше танка. По крайней мере, в те времена считалось, что ограничения программы кораблестроения обусловлены возможностями судостроительной промышленности, ну, отчасти тех смежников, которые занимаются энергетической установкой: если наша промышленность в состоянии собрать корпус корабля и оснастить его приемлемой механической установкой, то считайте, что корабль построен.

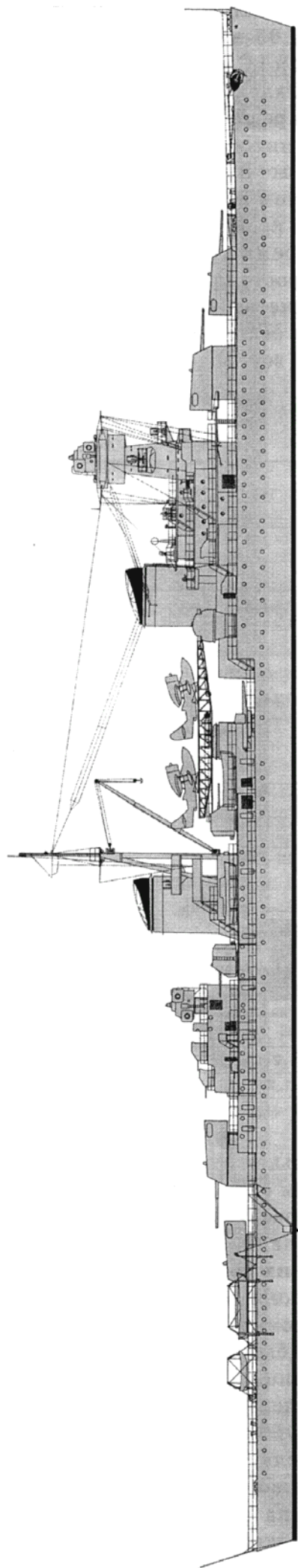
Конечно, о вооружении думали и его созданием занимались, но опять пресловутые параллельные миры! Те, кто замыслил корабль в целом, считали, что вооружение дело наживное, сроки его создания невелики и, как заложим корпуса, так и разберемся, в крайнем случае поставим то, что есть. Те, кто разрабатывал оружие, считали, что главное его создать, а уж куда его ставить, пусть у других голова болит\*. И как только эти два параллельных мира волевым решением сверху связывали друг с другом, получалось так: или корпуса годами ждали свое оружие, или ставили на эти корпуса что под рукой было, или ставили оружие куда придется. Судите сами... В 1928 г. начали проектировать лидер «Ленинград», через четыре года он был заложен, а проектирование артиллерийских орудий для него началось только в 1933 г., приборы управления стрельбой вообще не разрабатывались. Эсминцы типа «Гневный» начали проектировать в 1932 г., артиллерию для них — в 1933 г., головной корабль заложили в 1935 г. и в этом же году только начали проектировать приборы управления стрельбой. По этой причине с самого начала советского кораблестроения новые образцы вооружения запускались в производство «с листа», их испытания на полигоне проводились по сокращенной программе,

и в результате новые корабли вступали в строй небоеспособными: артиллерийское вооружение головных кораблей дорабатывалось иногда в течение нескольких лет после официального включения корабля в состав ВМФ. Еще меньше внимание обращалось на радиоэлектронное вооружение, пожалуй, за исключением средств связи.

К моменту закладки первых корпусов крейсеров пр.68 в августе — сентябре 1939 г. все их вооружение существовало только на бумаге. Первое 152-мм орудие отстреляли на полигоне в 1940 г., к изготовлению башен приступили в 1941 г., изготовление КДП до начала войны так и не начали и т. д. Таким образом, уже в 1939 г. было ясно, что к моменту спуска первых кораблей на воду в 1941 г. вооружать их будет практически нечем, да и вступление их в строй даже в 1943 г. вызывало все по тем же причинам определенные сомнения. «Выручили» последствия советско-германского сближения начала сороковых годов. Как уже говорилось выше, Советский Союз планировал купить у Германии три тяжелых крейсера. Первоначально немцы предполагали только головной корабль этой серии — «Принц Ойген» — вооружить 203-мм артиллерией, а остальные два должны были нести по четыре трехорудийные 150-мм башни. От этой идеи отказались еще в 1938 г., решив все крейсера строить с 203-мм артиллерией, но создание двух комплектов вооружения с 150-мм орудиями продолжалось вплоть до 1941 г. Вот на них и рассчитывало советское руководство, справедливо опасаясь, что корпуса новых крейсеров будут готовы раньше, чем вооружение для них. 9 сентября 1940 г. выдается заказ на переработку базового проекта под германскую артиллерию, проект получил обозначение 68-И. Естественно, германские образцы значительно отличались от отечественных, и требовалось что-то к чему-то адаптировать. Приняли решение переделывать корпус, а систему вооружения оставить в первозданном виде.

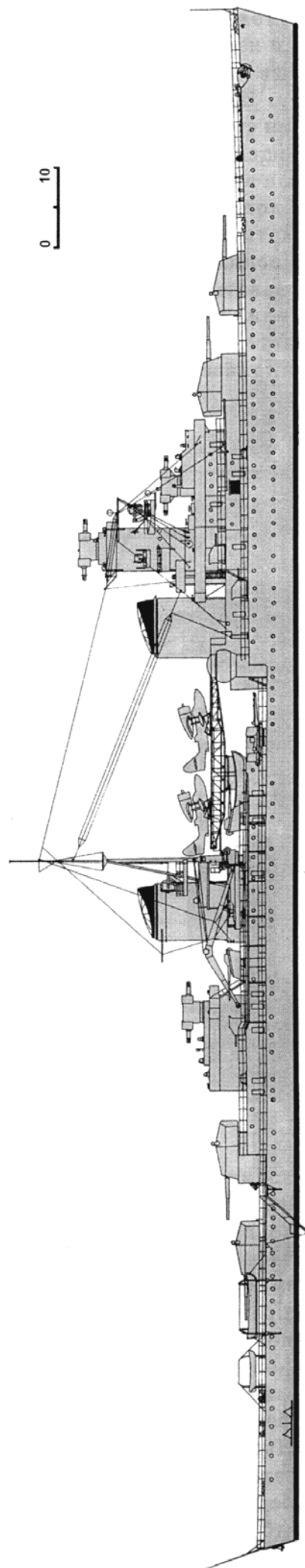
Срок окончания работ по пр.68-И определили маем 1941 г., но уже в конце 1940 г. стала очевидна нецелесообразность вооружения крейсеров германской артиллерией. Впервые, отечественная 152-мм система вооружения имела явные преимущества при стрельбе по морской цели, в частности допускала

\*Время от времени в военно-морских кругах и около них начинается вялая полемика о том, что для чего — корабль для оружия или оружие для корабля. В данном случае под кораблем понимается некая самоходная платформа с заданными размерами и качеством. Спор обычно возникает между кораблестроителями и людьми, связанными с созданием и эксплуатацией вооружения. А вялая потому, что по большому счету все понимают: корабль сам по себе — это система оружия и все в нем должно быть взаимосвязано и оптимизировано в интересах наиболее эффективного решения задач по прямому предназначению. Другое дело, что под те безликие и многочисленные задачи, которые ему ставятся при создании, можно спроектировать совершенно различные корабли, а точнее сказать — все, что в конечном итоге получится, можно выдать за требуемое.



Л-60 21.

Легкий крейсер пр. 68



Л-60 21.

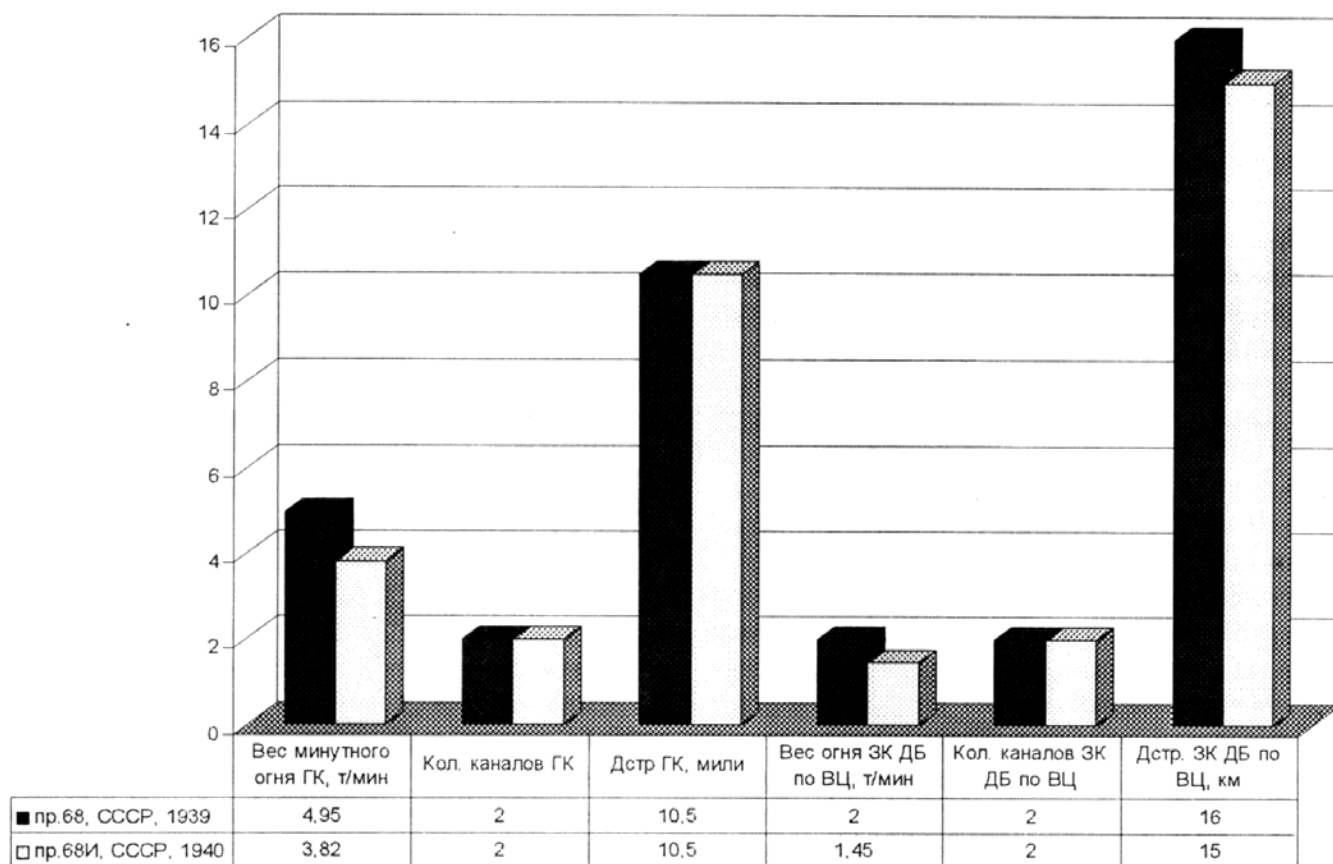
Легкий крейсер пр. 68 И



корректировку с самолета, стрельбу с башенными дальномерами и т. д. Во-вторых, требовались колоссальные переделки уже готовых к спуску корпусов. Например, германские приборы управления стрельбой требовали общей площади помещений в 2,5 раза больше, чем отечественные, а весовые характеристики всего вооружения должны были привести к увеличению стандартного водоизмещения на 700 т. Наконец, выяснилось, что немцам собственно нечего продавать, так как готовность их системы вооружения аналогична нашей, то есть в металле ничего нет. По этой причине вопрос об артиллерии главного калибра в конце

1940 г. отпал, но немцы пообещали продать четыре 105-мм спаренные артиллерийские установки ЛС/31 с двумя комплектами приборов управления стрельбой. 1 апреля 1941 г. приняли решение переделать под это зенитное вооружение крейсер «Чкалов», тем более что на нем уже проводились работы по пр.68-И. В конечном итоге германского зенитного вооружения крейсер не получил, но из-за переделок вовремя спущен на воду не был и всю войну простоял на стапеле, став, таким образом, единственным крейсером пр.68-К, спуск которого состоялся уже после Великой Отечественной войны.

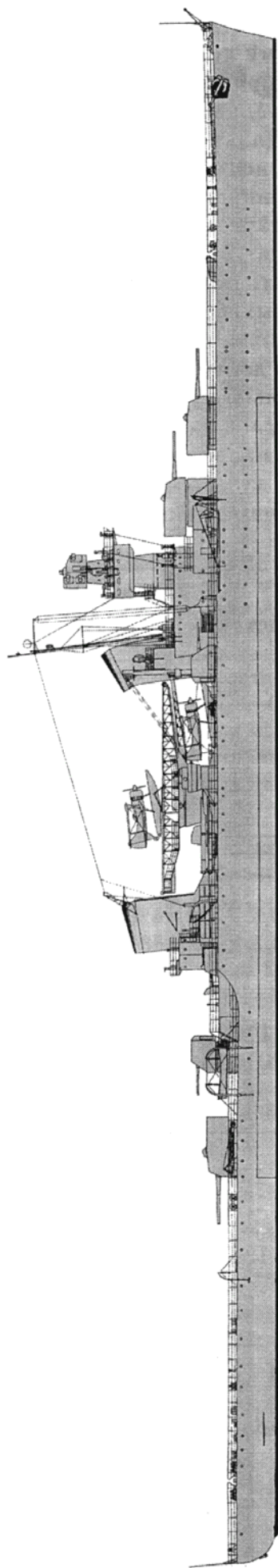
Крейсеры пр.68 и 68И



По первоначальному проекту новые советские легкие крейсеры вполне соответствовали свои зарубежным «одноклассникам», таким, как британские «Белфаст» или «Уганда», американский «Бруклин», но явно превосходил германские легкие крейсеры. В частности, при встрече с «Бруклином» у пр.68 существовала зона свободного маневрирования на дистанциях 70—105 кб, а при встрече с «Угандой» — 45—95 кб. Даже в бою с американским тяжелым крейсером «Нью Орлеан» наш легкий крейсер при определенных обстоятельствах мог иметь зону свободного маневрирования на дистанциях от 75 кб до 105 кб. Правда, сам ничего сделать с тяжелым крейсером не мог, а легкие крейсеры противника также имели

значительные зоны свободного маневрирования в среднем от 55 до 110 кб. Что касается огневой производительности, то она была приблизительно равна. Имелось еще одно качество новых легких крейсеров, которые нельзя обойти — они вполне могли служить на Севере, в отличие от своих предшественников типа «Киров», которые были бы там так же «эффективны», как эсминцы пр.7.

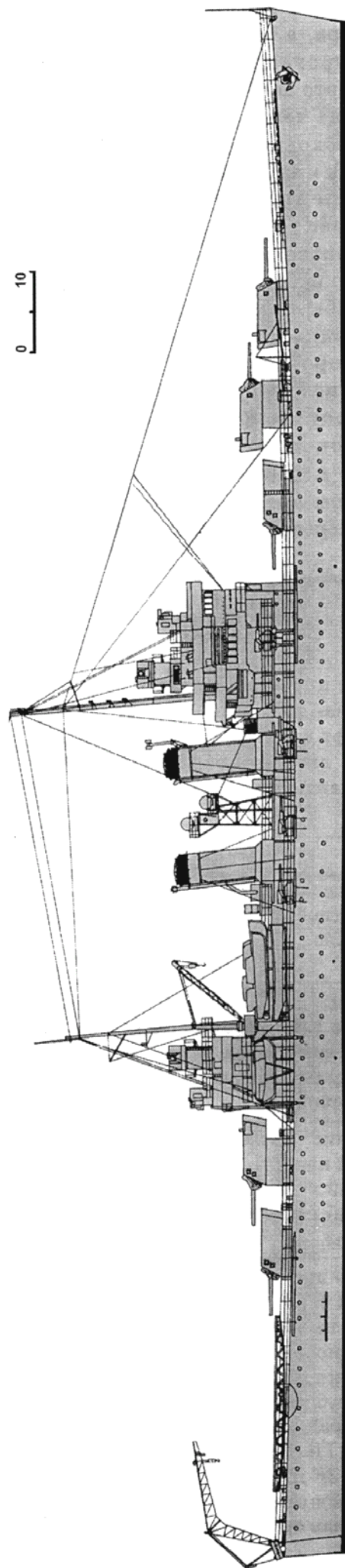
Спущенные на воду черноморские «Фрунзе» и «Куйбышев» на время оккупации Николаева увели на Кавказ, а оставшиеся на стапелях «Орджоникидзе» и «Свердлов» немцы разобрали на металл. Балтийские «Чапаев» и «Железняков» всю войну простояли замаскированными на Неве, а «Чкалов» на стапеле.



ЛЗО 28.

Малый крейсер дальнего действия МК-4

0 10



ЛЗО 28.

Легкий крейсер "Бруклин"



После окончания войны четыре спущенных на воду крейсера, а также «Чкалов» достроили по скорректированному пр.68-К. Поскольку качественно это во многом были другие корабли, то прежде чем перейти к послевоенному периоду, необходимо упомянуть еще об одном «крейсерском» замысле.

В середине тридцатых годов начались работы по проектированию так называемых крейсеров-разведчиков. Это должны быть сравнительно небольшие быстроходные корабли для службы при эскадре. Первоначально они представлялись как уменьшенные «Светланы» со скоростью более 43 узлов. Однако вскоре их функции передали новому подклассу отечественного флота — лидерам эскадренных миноносцев. Вновь к этим кораблям вернулись в конце тридцатых, но на качественно новом уровне и с несколько другим акцентом в перечне задач для них. Теперь они

назывались «малый крейсер дальнего действия» (МК) и предназначались прежде всего для самостоятельных и во взаимодействии с подводными лодками крейсерских операций. Впервые проектировались крейсера, изначально предназначавшиеся для службы на Севере и Дальнем Востоке. Правда, им не забыли прописать и такие задачи, как «лидирование и прикрытие наших легких сил при торпедных атаках, отражение торпедных и воздушных атак противника по нашим линейным силам, дальняя разведка в составе соединений крупных кораблей, прикрытие и поддержка десантных операций». Характерной особенностью данного проекта являлась попытка действительно придать новому крейсеру качества рейдера, а именно значительно увеличить дальность плавания. Здесь мы пошли по германскому пути применения дизелей в качестве маршевых двигателей.

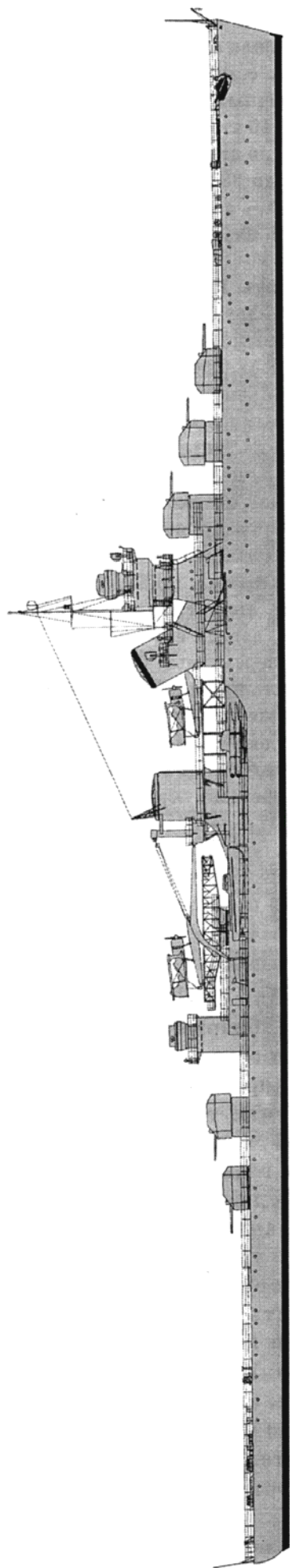
### Малый крейсер дальнего действия

Главная проблема, которая виделась разработчикам, заключалась в создании разобщительных муфт для переключения гребных валов с турбин на дизели и обратно, в том числе на ходу. По заявлению ОКБ НКВД, такую муфту

они разработали, и она обеспечивала переключение за 10—15 минут.

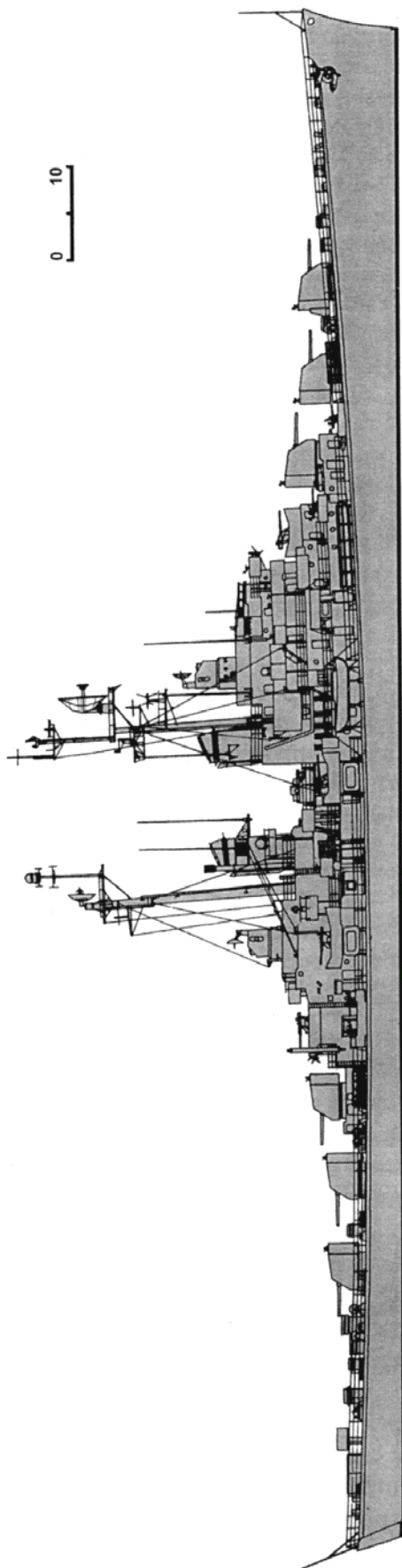
При этом рассматривалось четыре альтернативных варианта МК-3, МК-4, МК-5 и МК-6 отличия, которых показаны в таблице.

Элементы	МК-3	МК-4	МК-5	МК-6
1. Водоизмещение, т:				
- стандартное	6095	6098,5	6200,4	5950
- нормальное	6721	6723,5	6825,4	6550
- полное	7761	8032	8133,9	7810
2. Размеры, м:				
- длина по КВЛ (наибольшая)	183,2 (175)	178,2 (170)	178,2 (170)	183,2 (176,5)
- ширина наибольшая	15,46	15,8	16	15,46
- осадка при нормальном водоизмещении	5,52	5,53	5,5	5,4
3. Вооружение, число:				
- главный калибр	3 x 2 - 152	3 x 2 - 152	3 x 2 - 152	5 x 2 - 130 ун.ор.
- зенитный калибр ДБ	3 x 2 - 100	3 x 2 - 100	4 x 2 - 100	-
- зенитный калибр ББ	2 x 4 - 37	2 x 4 - 37	2 x 4 - 37	4 x 4 - 37
- пулеметы	4 x 2 - 12,7	4 x 2 - 12,7	4 x 2 - 12,7	4 x 2 - 12,7
7. Бронирование, мм:				
- главный бортовой пояс		70		50
- нижняя палуба		35		25
- траверз носовой		100		100
- траверз кормовой		70		75
- боевая рубка (стенки-крыша-пол)		100-35-14		100-50-
- труба кабельных трас		50		50
- барбет ГК (УК)		100		50
- барбет ЗК ДБ		20		-
- румпельное отделение		50		25
- продольная противоторпедная переборка		20		-



Авт. 21.

Малый крейсер дальнего действия МК-6



Авт. 21.

Легкий крейсер "Джуно"

0 10



Кроме этого, все варианты предусматривали наличие двух пятитрубных 533-мм торпедных аппаратов, катапульты и гидросамолетов. На МК-3 и МК-4 один гидросамолет располагался на катапulte, а один в разобранном виде в специальном помещении, на МК-5 второй самолет находился на палубе в собранном состоянии, на МК-6 на палубе имелось два гидросамолета, то есть всего три. Корабли могли принимать по 90 мин заграждения, по 20 больших и 20 малых глубинных бомбы. Боекомплект предусматривал на ствол по 150 152-мм, по 250 130-мм, по 300 100-мм, по 800 37-мм и по 2000 12,7-мм выстрелов. Наибольшие отличия в предложенных вариантах проекта заключались в главной энергетической установке и главном калибре.

Главная трехвальная энергетическая установка МК-3 включала в себя три котла и три турбины мощностью по 30000 л. с., спроектированные для эсминцев пр.30 (они же планировались и для лидеров пр.48), а также два дизеля 4Д мощностью по 1600 л. с. на крайних валах. Предполагалось, что такая установка обеспечит кораблю максимальный ход 36 узлов, а экономичный под двумя дизелями — 12,3 узла. При этом дальность плавания максимальным ходом должна составить 1040 миль, ходом 24 узла — 2600 миль (полный запас мазута 800 т), под дизелями — 10420 миль (полный запас дизтоплива — 457 т). Проекты МК-4 и МК-5 имели несколько подвариантов. Первый предполагал установку котлов и машин пр.30, второй — специально спроектированных мощностью по 35000 л. с. Кроме этого рассматривался вариант с двумя и тремя дизелями, но уже 25Д мощностью 3000 л. с. каждый. Под новыми машинами крейсеры могли развить ход до 37 узлов, под двумя дизелями — 16, а тремя — 18 узлов. Дальность плавания максимальным ходом под новыми машинами могла составить 1280 миль, ходом

24 узла — 3200 миль, под тремя дизелями — 10200 миль, а под двумя — 12800. Наиболее оригинальной выглядела энергетическая установка МК-6. Она включала три турбины турбозубчатых агрегатов, разработанных для опытового эсминца пр.35 мощностью 35000 л. с. каждая. Здесь же хотели применить 6 прямоточных котлов с повышенными параметрами пара (40 атм и 450° С). К бортовым валам подключались по дизелю 25Д. Максимальный ход увеличивался до 38 узлов, а дальность плавания этой скоростью — до 1300 миль, правда, под дизелями дальность плавания несколько уменьшалась — 12000 миль.

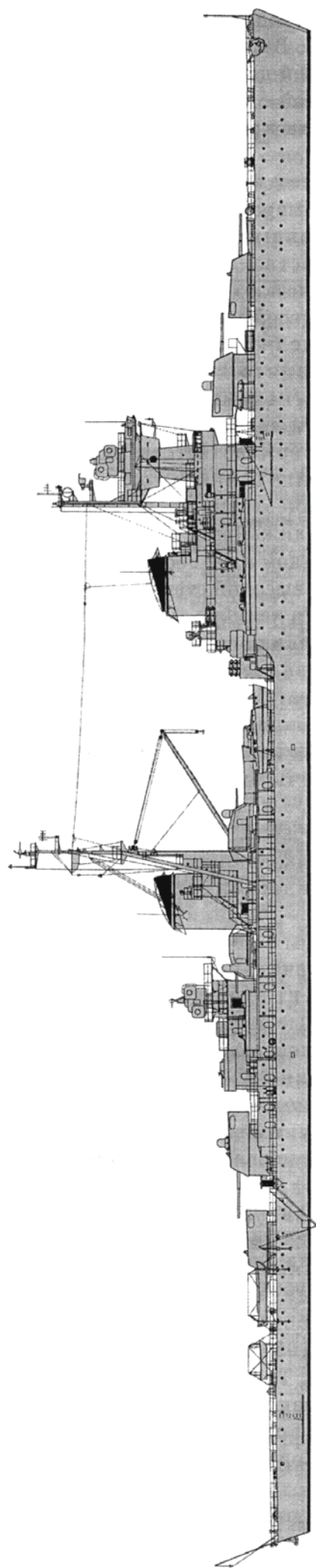
Все варианты МК, кроме МК-6, предполагалось вооружить двухорудийными башнями МК-4, спроектированными для линейных кораблей типа «Советский Союз», где они являлись противоминным калибром. Однако учитывая, что для крейсеров это главный калибр, их оснастили 6-м дальномером. Приборы управления стрельбой предлагались по пр.68, но на МК-3 и МК-4 в облегченном варианте с одним командно-дальномерным и центральным артиллерийским постом, а на МК-5 — в полном объеме. Зенитный калибр дальнего боя также копировал пр.68. Вооружение МК-6 хотели сделать аналогичным эсминцам пр.35 и лидерам пр.47, доведя его до пяти 130-мм двухорудийных универсальных башен. В проекте указывалась артустановка МК-18, создаваемая перед войной для тех же проектов кораблей, что и Б-2-У\*. Предусматривалось два комплекта приборов управления стрельбой «Смена» с ЦАС-У и двумя стабилизированными постами управления СПН-300. Причем корабли с 152-мм и 100-мм артиллерией выбрасывали в минуту 3425 кг металла, а МК-6 — 3900 кг. В носовом центральном артиллерийском посту предусматривалось размещение торпедного автомата стрельбы.

С началом войны дальнейшие работы по проекту малого крейсера дальнего действия прекратили, но можно предположить, что даже если бы такой проект приняли к постройке, его ожидала судьба традиционного долгостроя и, в конце концов, он все получил бы по минимуму. Во всяком случае, корабельные прямоточные котлы не созданы и по сей день, 152-мм двухорудийная башня также осталась на бумаге, да если ее и сделали бы, то к середине сороковых она уже безнадежно устарела. Как, впрочем, и сама идея рейдера, но мы еще вспомним о малом крейсере с дальностью плавания 12000 миль и... об идее рейдера.

Несмотря на тяжелейшие условия военного времени, проектные работы по военному судостроению продолжались, в частности, в сентябре 1942 г., вернулись к крейсерам. Причиной тому были стоящие в Ленинграде

и Поти корабли пр.68. На их ввод в строй в ближайшем обозримом будущем не надеялись, но опыт военных действий требовал определенной корректировки проекта. Первый вариант тактико-технического задания, выданный ВМФ, отличался своей нереальностью, и, самое главное, он учитывал только тот опыт военных действий, который был приобретен еще до начала Отечественной войны. В этом задании требовалось всемерно усилить зенитное вооружение (но не указывалось, чем), внедрить радиоэлектронные средства обнаружения (надеялись на ленд-лиз, как будто он вечен), обмотки размагничивания и т. д. Впрочем, были отдельные предложения, неизвестно из чего вытекающие. Например, крейсеры хотели вооружить акустическими тралями и противолодочными бомбометами,

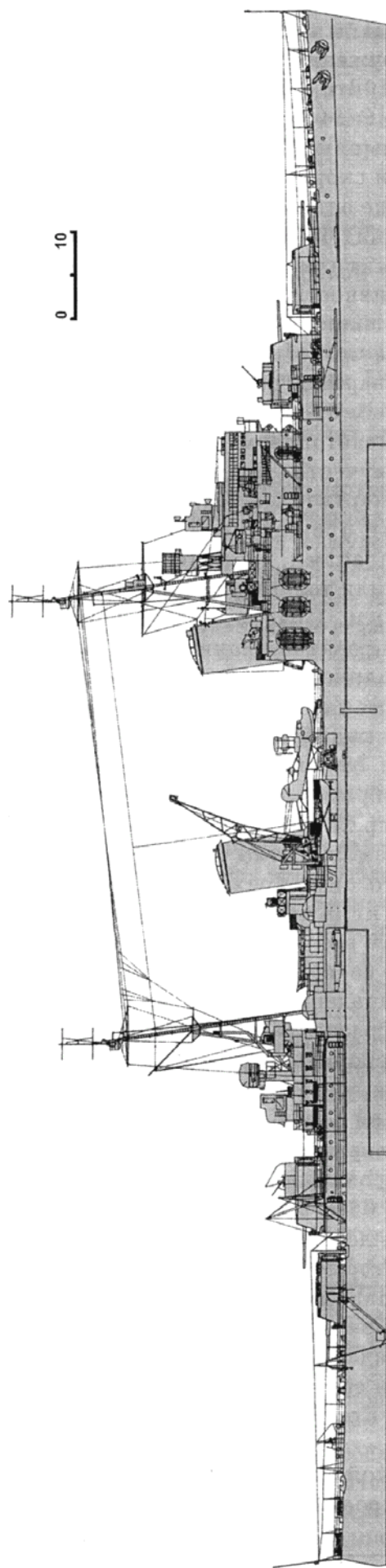
\* Спаренная 130-мм башенная артиллерийская установка являлась аналогом Б-2-ЛМ, но с углом возвышения стволов 85°, что должно было позволить ей вести огонь по воздушным целям. Предназначалась, прежде всего, для вооружения миноносцев.



Л-10 28.

Легкий крейсер типа "Чапаяв" (пр. 68К)

0 10



Л-10 28.

Легкий крейсер "Манчестер" типа "Саунтгемптон"



хотя случаи атак крейсерами подводных лодок до сих пор неизвестны\*. Второе ТТЗ, датированное 1944 годом, уже отчасти опиралось на реальные образцы вооружения. В частности, зенитное вооружение предлагалось усилить за счет замены 100-мм установок Б-54 на более эффективные С-44 (впоследствии известные как СМ-5), замены 37-мм автоматов 66-К на более легкие и скорострельные В-11. Надо заметить, что еще одним теоретическим преимуществом В-11 над 66-К была его стабилизация, однако на практике от нее отказались из-за малой эффективности. Кроме того, очень хотелось наряду с гидросамолетом КОР-2 посадить на крейсер два истребителя Як-9К. Но реализовать и этот вариант задания не представлялось возможным из-за резкого ухудшения устойчивости и непотопляемости, снижения запаса боевой плавучести. Надо было чем-то жертвовать, и пожертвовали торпедными аппаратами, боевыми прожекторами, глубинными бомбами, параванами, теплопеленгаторами, а также уменьшили толщину брони боевой рубки с 150 до 130 мм. Правда, существовал альтернативный проект модернизации, когда при увеличении количества 100-мм установок с четырех до шести уменьшалось количество башен главного калибра с четырех до трех, но это уже были 180-мм башни крейсера «Киров». Таким образом, получался значительно улучшенный пр.26-бис, не уступающий наступательным возможностям пр.68, в частности, вес минутного огня трех 180-мм башен составлял 4826 кг, а четырех 152-мм башен — 4950. При этом новый проект явно превосходил старый по боевой устойчивости от средств воздушного нападения.

О целесообразности такого переоборудования можно поспорить, но промышленность заявила, что для воссоздания производства башен «Кирова» ей понадобится дополнительный год, и от этого сразу отказались. В конце концов скорректированный проект крейсера под обозначением 68-К в январе 1947 г. утвердили, и началась достройка по нему пяти корпусов, хотя некоторые из них сохранились почти что условно. Например, корпус единственного сохранившегося на стапеле «Чкалова» настолько пострадал в ходе войны от обстрелов, что его смогли спустить на воду только в октябре 1947 г. Корпус «Фрунзе» представлял собой обрубок — кормовая часть отсутствовала до траверзной переборки, в средней части не было надстроек, верхней палубы и бортов

выше нижней палубы, отсутствовала часть полубака. Весь металл пошел на ремонт кораблей ЧФ и достройку головного эсминца пр.30 «Огневой». Несмотря на трудности, в 1950 г. все пять крейсеров пр.68-К вошли в состав флота.

Естественно, к тому времени они значительно морально устарели, но учитывая, что в иностранных флотах еще сохранилось большое количество легких крейсеров предвоенной (фактически «одногодков» по закладке) и военной постройки, на их фоне советские крейсеры выглядели достойно. Вообще, в начале 50-х годов никто крейсеров не строил. Самыми «молоденькими» стали американские три тяжелых и два легких крейсера типа «Де Мойн» и «Вустер» соответственно. Их заложили в самом конце войны и достроили в конце 40-х годов. Качественно эти корабли отличались от своих ближайших предшественников, что в определенной мере обосновывало их ввод в строй. За счет высокой степени автоматизации орудий главного калибра американцы добились на них увеличения огневой производительности более чем в два раза\*\*. Кроме этого, 152-мм орудия «Вустера» были способны стрелять по воздушным целям, что сделало этот корабль самым мощным артиллерийским крейсером ПВО. Однако речь идет об улучшении одного из элементов, а не о кардинальном изменении качества корабля. Также три легких крейсера военной закладки имелись в Великобритании, два — в Нидерландах, два в — Швеции и еще один во — Франции. Шведы ввели в строй свои крейсеры в 1947 г. в соответствии с планом по первоначальному проекту. Другое дело, что их проект предусматривал три 150-мм трехорудийные автоматические установки с скорострельностью 10 в/мин на ствол и углом возвышения 70°. В 1953 г. вошли в строй голландские корабли по несколько улучшенному проекту, имея четыре 152-мм двухорудийные автоматические установки с скорострельностью 15 в/мин на ствол и углом возвышения 60°. Французы превратили свой легкий крейсер с 152-мм артиллерией в крейсер ПВО, вооруженный шестнадцатью 127-мм зенитными орудиями. Британцы также значительно переработали первоначальный проект и в 1959—1961 гг. все-таки ввели свои крейсеры в строй. Таким образом, никто в мире крейсеров не закладывал, и лишь французы в 1953 г. начали постройку артиллерийского крейсера ПВО «Кольбер».

\* В то время для применения противолодочного бомбомета корабль должен был сам атаковать подводную лодку. Это уже значительно позже появились реактивные бомбометы, которые могли быть оружием атаки подводных лодок или самообороны от выпущенных по кораблю торпед.

\*\* Скорострельность 203-мм орудий «Де Мойна» достигала 10 выстрелов в минуту, а 152-мм орудий «Вустера» — 20.



Такая «апатия» к крейсеростроению объясняется, во-первых, тем, что во всем мире шло осознание опыта прошедшей войны, а это требовало времени. Во-вторых, в конце 40-х — начале 50-х действительно имела место революция в военном деле, связанная с появлением ядерных боеприпасов, ракет различного класса, а также бурным развитием радиоэлектронных средств. Все хотели разобрать-

ся, какие задачи будут стоять перед военноморским флотом в возможной войне, какие корабли нужны для решения этих задач и какими качествами они должны обладать. Ошибка в этом вопросе дорогого стоила, в том числе в прямом смысле, так как стоимость корабля класса крейсер в 1950 г. почти вдвое превзошла стоимость аналогичного корабля постройки конца тридцатых годов.

### Развитие крейсеров иностранных государств в годы Второй мировой войны

Крейсеры наряду с линейными кораблями и авианосцами являлись самыми крупными кораблями воюющих государств и продолжали вступать в строй в ходе войны. В силу дороговизны и больших трудозатрат на постройку массовую закладку новых кораблей этих классов в годы войны позволили себе лишь США. Остальным странам приходилось расставлять приоритеты, отдавая предпочтение одним классам кораблей в ущерб другим. Собственно говоря, приоритеты расставляла сама война, точнее, ее опыт. Первым от чего отказались, стали линейные корабли, никто, кроме американцев новых не закладывал, и даже начатые до войны не все достроили. Другое дело авианосцы, их достраивали и закладывали новые практически все основные воюющие страны, за годы войны их построили 54 единицы. Американцы для ускорения создания легких авианосцев даже пустили в ход корпуса недостроенных крейсеров. Столь массовая постройка в различных странах и по различным проектам позволила провести «селекцию» и к 1945 г. получить достаточно рациональных представителей каждого подкласса авианосцев.

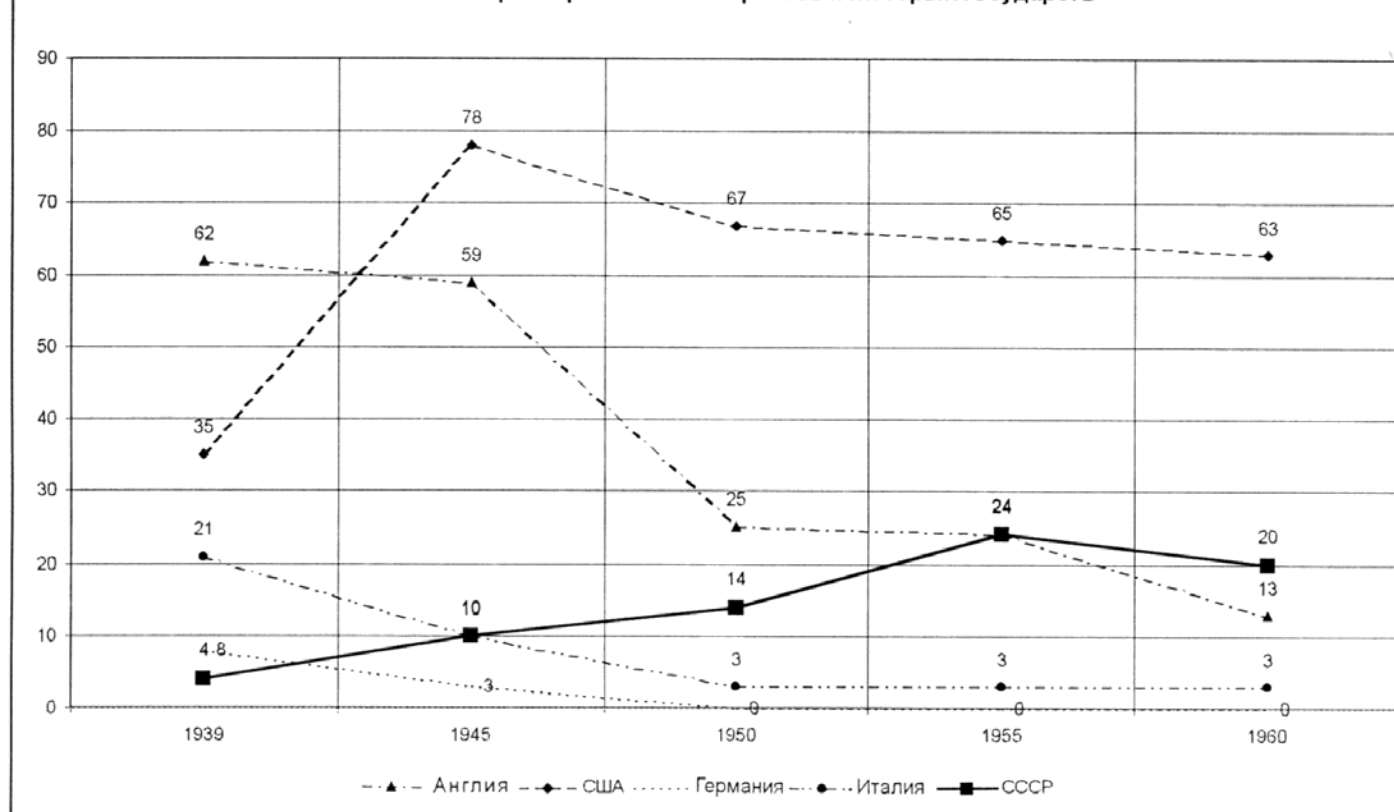
В результате анализа прошедших военных действий авианосцы признали станovým хребтом любого дееспособного флота, главным ударным и противолодочным средством. Линейные корабли также еще оставались наиболее крупными и сбалансированными боевыми единицами, но их ударные, а главное — оборонительные возможности достигли своего предела. Их предполагали применять совместно с авианосцами, однако, если линкорам было просто необходимо истребительное прикрытие, то для авианосцев большие артиллерийские корабли были только обузой, они давно научились сами расправляться с надводным противником. По этой причине после войны кто мог, тот продолжал строить авианосцы, а кто не мог — всячески пытался их приобрести у США или Великобритании. Линейных кораблей достроили только два: британский «Вэнгард» и французский «Жан Бар», да и то в основном ради престижа. При этом «Вэнгард» получил на вооружение вместо планировавшихся первоначально новых 406-мм орудий, четыре 381-мм двухорудийные башни, снятые еще в 20-е годы с линейных крейсеров «Глориес» и «Кореджес», перестроенных в авианосцы. Французы из своего линкора сделали что-то

похожее на корабль ПВО с девятью 152-мм и двадцатью четырьмя 100-мм зенитными орудиями, а также двадцатью восьмью 57-мм зенитными автоматами. Таким образом, к концу войны с этими двумя классами кораблей картина была в основном ясна.

Другое дело крейсеры. Потребность в них оказалась у разных стран неодинаковой, от очень значительной у англичан до нулевой у немцев. Однако единственной страной, которая могла беспрепятственно их строить, была Америка. С момента нападения Японии и до ее разгрома американцы построили два больших, 13 тяжелых и 33 легких крейсера. Британцы также построили их три десятка, но только легких. Кроме этого, 4 легких крейсера ввели в строй японцы и 3 — итальянцы. Если сюда приплюсовать несколько германских и советских тяжелых крейсеров, то общая сумма получается внушительной. Однако такой заметной эволюции, как у авианосцев, мы не заметим — практически все корабли строились по довоенным проектам. Если рассмотреть предназначение построенных в годы войны крейсеров, то постепенно оно свелось к двум основным функциям: противовоздушная оборона соединений боевых кораблей и конвоев, а также защита своих коммуникаций. По мере отказа всех воюющих стран от применения на коммуникациях противника надводных кораблей (но не торпедных катеров) последняя задача также, в конце концов, свелась к ПВО. Тут крейсеры имели два явных преимущества перед эсминцами и фрегатами — автономность и возможность размещения большого количества сравнительно крупнокалиберной зенитной артиллерии. Это отчасти и предопределило, что чуть ли не половина построенных в годы войны кораблей этого класса — крейсеры ПВО. При всем этом американцы, например, считали необходимым иметь в составе флота тяжелые крейсеры, но в основном для применения их в ходе морских десантных действий. У британцев с окончанием войны усилились проблемы с колониями, для службы в которых очень подходили классические артиллерийские крейсеры. Таким образом, по итогам войны единого мнения о том, каким должен быть крейсер и зачем, не было. Этим и объясняется своеобразная пауза, наступившая в первое послевоенное десятилетие в постройке новых кораблей этого класса.



Количество крейсеров в составе флотов некоторых государств



Теперь посмотрим, что в это время происходило в Советском Союзе. К вошедшим в строй в 1950 г. пяти крейсерам пр.68-К в течение последующих пяти лет добавляется еще 14 (!) почти аналогичных по своему качеству крейсеров.

В настоящее время этому феномену дается несколько толкований, но, по-видимому, следует этот вопрос разделить на два: почему в Советском Союзе вообще строились крейсера, да еще в таком количестве, и почему строились именно такие крейсера? Ответ на первый подвопрос необходимо искать в области политики, так как у всех народов и во все времена реальным «заказчиком» военно-морского флота всегда были национальные правительства (чаще

всего к ним относят всевозможные диктатуры) или национальная буржуазия (причем не просто какая-то буржуазия, не компрадорская, а именно национальная). Они определяли, какой нужен военный флот и нужен ли он вообще. Применительно ко второй половине 40-х годов основной задачей советского ВМФ являлась поддержка приморского фланга фронта, а для этого не нужен океанский флот\*. Сталин и руководство Министерства обороны достаточно хорошо представляли себе тот реальный вклад, который внес отечественный флот в дело Победы над Германией, и считали, что при отсутствии союзников за океаном его роль в будущей войне еще более принизится\*\*. По этой причине

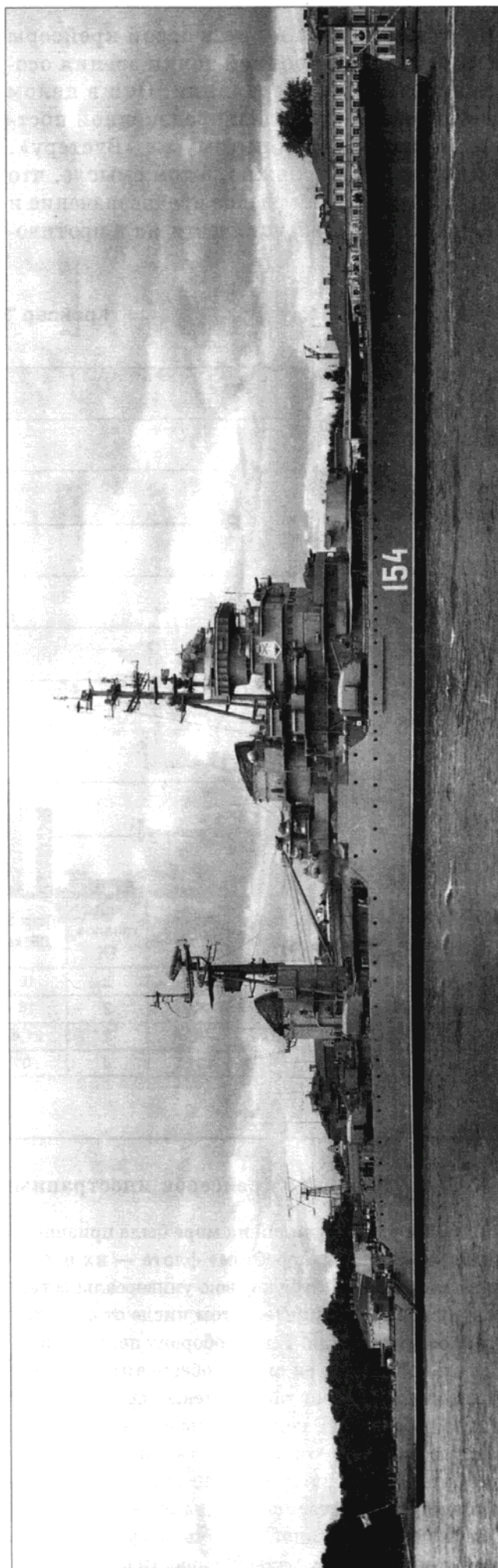
\* Каждое государство в силу исторических, военно-географических, политических и других особенностей имеет специфические разновидности применения своих вооруженных сил, в том числе военно-морских. Причем наряду с субъективными факторами, определяющими предназначение и применение, например, военно-морского флота, существуют и объективные, которые во многом зависят от геополитического положения государства и его экономики. Вышесказанное можно хорошо проиллюстрировать на примере нашей страны. Так, перед Великой Отечественной войной планировались, в том числе, действия подводных лодок Северного флота у берегов Великобритании и нанесение ударов морской авиации из-под Мариуполя по Хайфе и Суэцу. Вспомним проект крейсера-рейдера, который должен был взаимодействовать с нашими подводными лодками в удаленных районах мирового океана. Однако в предвоенных планах применения сил флота основное внимание было сосредоточено на обороне своего побережья. Правильность такого решения полностью подтвердила начавшаяся Великая Отечественная война, когда практически все внимание ВМФ было сосредоточено на содействии приморскому флангу Красной Армии, исключением можно считать лишь проводку конвоев на Севере да некоторые попытки нарушить экономические перевозки Германии на Балтике и Севере. И это вполне естественно, так как объективно наша страна является самой континентальной из всех великих морских держав и поэтому, по крайней мере в нашем веке, всегда требовалось четкое увязывание планов применения флота с действиями сухопутных фронтов, и он всегда действовал в интересах прежде всего их приморского фланга.

\*\* Объективности ради нужно признать, что советский ВМФ не оправдал тех материальных средств, которые были в него вложены в предвоенные годы. Речь идет не о морях, они-то свой долг перед Родиной выполнили до конца, и это не вызывает и тени сомнения. Это можно проиллюстрировать на примере тех же дорогостоящих крейсеров. Фактически на Балтике они выполняли роль плавбатарей, да и то только в Ленинграде, а на Черном море роль канонерских лодок и быстроходных транспортов. Сейчас можно говорить о том, что никто не мог в предвоенные годы представить себе такого развития событий, что хорошо быть умным, когда знаешь, чем все закончилось и т.д. Но, во-первых, факт есть факт, и то, что политики зря ели свой хлеб, не предвидя возможного развития событий, от этого никому не легче. Во-вторых, никто не говорит, что отечественному флоту не нужны были крейсера, но в то время ему прежде всего нужны были другие классы кораблей: тральщики, морские канонерские лодки, корабли ПВО и т. д.

тратить деньги на дорогие корабли, предназначенные для действия в океане, сущее расточительство. Подобная позиция хорошо известна, и она в определенной мере обоснована.

Другое дело, что политическому руководству СССР флот нужен был именно для политических целей, а не для военных, и значит, нужен был «солидный» флот. Здесь и возник клубок противоречий, если такое выражение уместно, между политическим руководством, командованием ВМФ и руководством судостроительной промышленности. Первым нужны были представительские корабли, каковыми в то время у нас считались линкоры, отчасти авианосцы и крейсеры. Командование ВМФ, не всегда понимая роль флота в мирное время, настаивало на кораблях, обладавших наибольшими боевыми возможностями, к которым относили авианосцы, крейсеры, большие подводные лодки, отчасти линкоры. Промышленность желала строить только то, что могла строить, то есть крейсеры, подводные лодки, в крайнем случае линкоры. Таким образом, компромиссом могли стать только крейсеры. На этом и порешили, но оказалось, что и тут существует противоречие. Политики требовали, во-первых, если не линкоров, то хотя бы больших крейсеров, а во-вторых, как можно быстрее. Моряки, наивно думая об обороноспособности страны, требовали современных крейсеров с универсальной артиллерией, аналогичных американскому «Вустеру», но промышленность могла предложить только устаревшие проекты крейсеров. Поскольку решающее слово оставалось за политическим руководством, то спор был решен в пользу промышленности. Она не отказывалась строить новые корабли, но обещала их года на три позже, чем старые, а политикам они нужны были немедленно. Вот и запустили в серию крейсеры пр.68-бис. Иногда их строительство оправдывают необходимостью «оживления судостроительной промышленности и подготовки кадров моряков». Интересно знать, сколько лет собирались оживлять нашу промышленность этими крейсерами?

После 1955 г. планировалось ввести в строй еще минимум десять таких безнадежно морально устаревших кораблей, что заняло бы наши заводы еще на несколько лет. Ну а что касается подготовки кадров моряков, то это совсем неясно — для каких целей на этих морально устаревших крейсерах готовились кадры? Для службы на будущих ракетных кораблях? Практически этого не произошло, и новые ракетные корабли осваивали офицеры, ранее на артиллерийских крейсерах не служившие, люди во многом совершенно другой психологии. Кстати, это можно проследить даже на высших флотских военачальниках, практически среди



Крейсер пр.68-бис «Октябрьская революция»

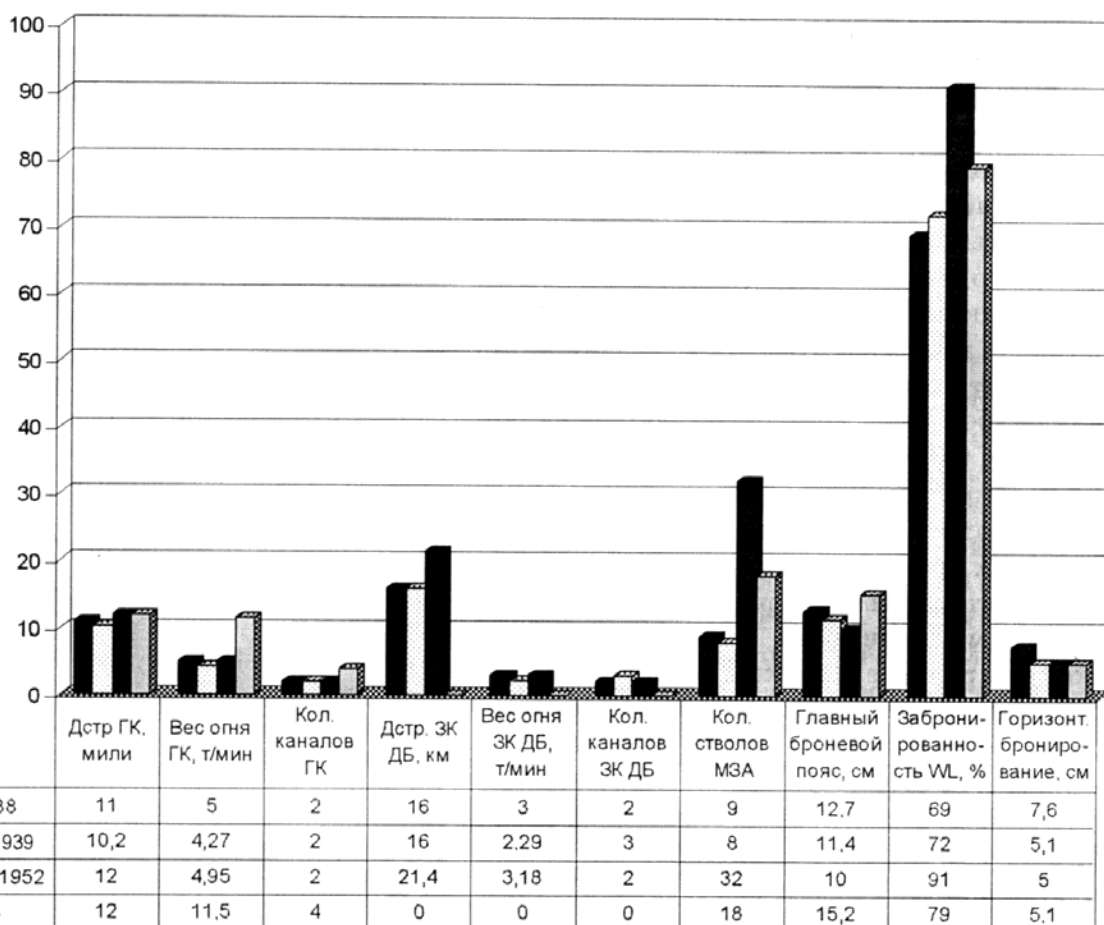


них нет выходцев с крейсеров. Но к этому вернемся чуть позже.

На момент вступления в строй крейсера типа «Свердлов» с военной точки зрения особой ценности не представляли. Они в целом соответствовали кораблям предвоенной постройки, но явно уступали тому же «Вустеру». Да и сравнивать их сложно, в том смысле, что они в принципе имели разное предназначение и только слепой случай мог свести их в противо-

борстве. В то время наши потенциальные противники уже полностью исключали морские артиллерийские бои с равноценным противником, определив новое основное предназначение крейсеров. К этому предназначению их привел анализ опыта Второй мировой войны, развитие военно-политической ситуации первого послевоенного десятилетия, а также первые результаты военно-технической революции конца сороковых — начала пятидесятых.

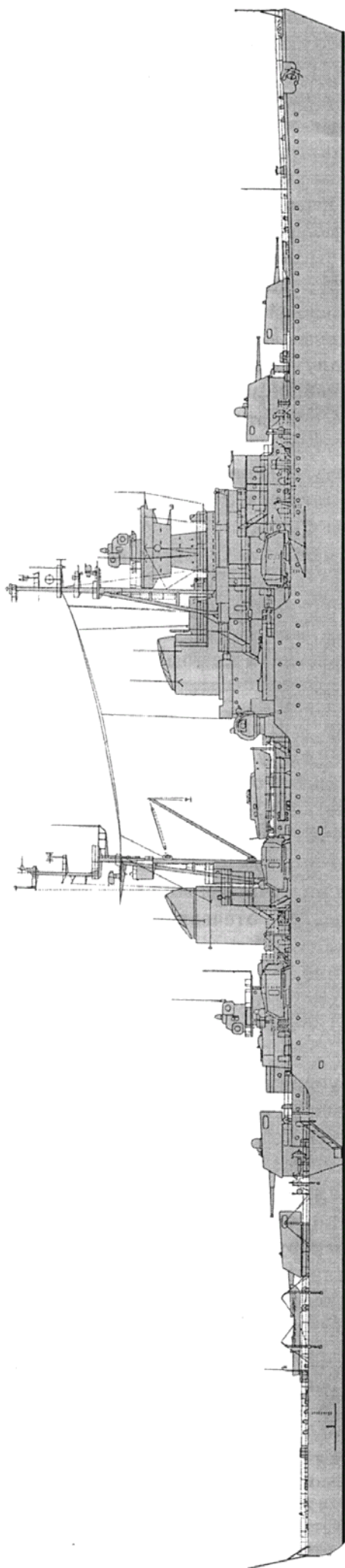
Крейсер "Свердлов"



### Развитие крейсеров иностранных государств в пятидесятые годы

Главной ударной силой на море была признана авиация, а «становым хребтом» флота — их носитель авианосец. Несмотря на свою универсальность, он сам нуждался в защите, в том числе от средств воздушного нападения. Такую оборону наряду с истребительной авиацией могли обеспечить только корабли-носители зенитных огневых средств коллективной обороны. В конце войны и в первую послевоенную пятилетку таким средствами могли быть только артиллерийские системы сравнительно крупного калибра. Естественно, что такое вооружение мог нести только большой корабль, а с учетом требований к их скорости, равной скорости авианосца, наиболее подходил для этих целей крейсер.

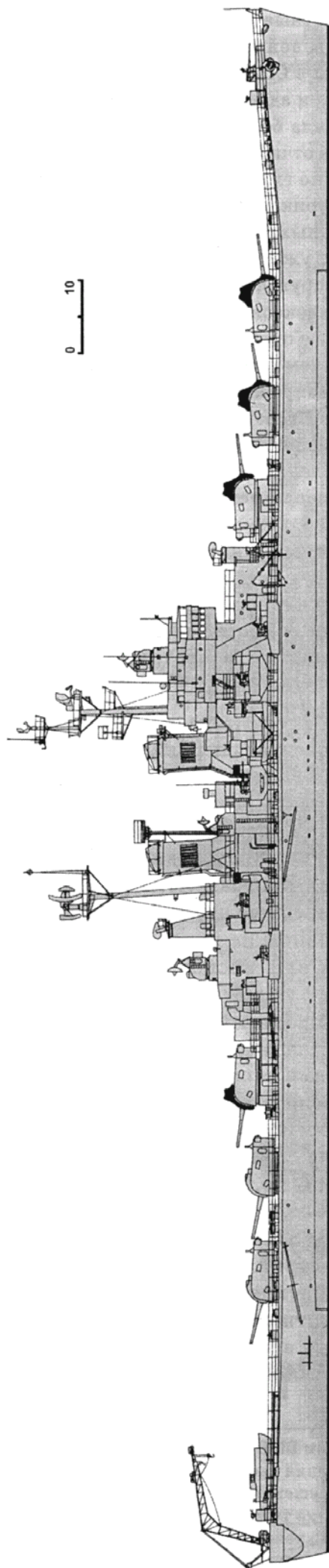
Все это привело к появлению еще в ходе войны сначала в британском ("Дидо"), а затем в американском ("Атланта") флотах крейсеров ПВО, вооруженных 133- и 127-мм зенитной артиллерией. Их огневые средства обеспечивали стрельбу на дальностях до 16 км, что являлось пределом для существовавших приборов управления огнем при визуальном ее контроле. Уже после войны вошел в строй самый мощный в мире крейсер ПВО — «Вустер» с 152-мм зенитной артиллерией. К тому времени стало очевидно, что зенитная артиллерия как оружие коллективной обороны себя исчерпала. Альтернатива ей была уже известна — это зенитная ракета.



А.А.О. 28.

Легкий крейсер типа "Свердлов" (пр. 68-бис)

0 10



А.А.О. 28.

Легкий крейсер типа "Вустер"



Зенитные ракетные комплексы впервые появились еще в годы войны в фашистской Германии, а после войны в США. Однако это были наземные комплексы, и адаптация их к морским условиям представляла большую сложность. Проблема заключалась отчасти в их массогабаритных характеристиках, но главное — в необходимости стабилизации. Американцы сразу пошли по пути создания специальных морских зенитных ракетных комплексов и уже в середине пятидесятых получили их на вооружение. Вес и габариты первых морских комплексов оставались значительными, и их в первую очередь установили именно на крейсерах. Причем новых кораблей не закладывали, а модернизировали имеющиеся, то есть постройки периода Второй мировой войны. Всего начиная с 1955 г. зенитные ракетные комплексы получили 11 кораблей. В конце 1957 г. в США заложили первый послевоенный крейсер «Лонг Бич». Это был корабль качественно нового поколения, кроме зенитных ракетных комплексов он имел ядерную силовую установку. Таким образом, новым и практически единственным предназначением крейсеров после Второй мировой войны в иностранных флотах стала противовоздушная

оборона соединений и прежде всего авианосных. Однако все это как бы для большой ядерной войны, но после 1945 г. стали реальностью периодически возникающие локальные войны и конфликты, в которых зачастую участвовали военные флоты ведущих стран Запада.

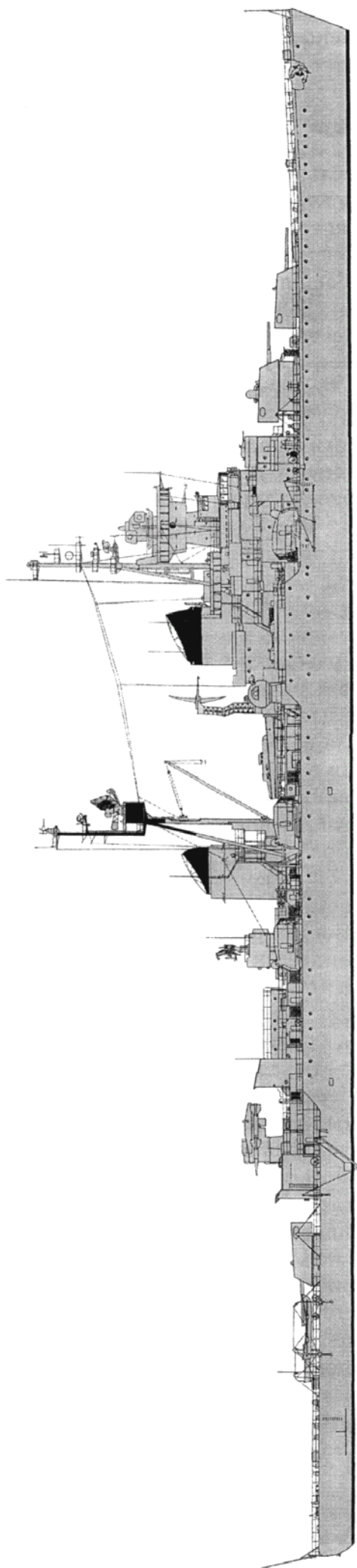
Эти войны характеризовались двумя особенностями. Во-первых, современным флотам основных военно-морских держав противостояли флоты «третьих стран», самым мощным оружием которых являлись мины и торпедные катера периода прошедшей войны. Во-вторых, в этих войнах одной из главных задач флота стала огневая поддержка сухопутных войск. Все это заставило США и Великобританию не спешить со сдачей на металлолом своих артиллерийских крейсеров, они просто вывели их в резерв и при необходимости извлекали оттуда на период очередного конфликта. В начале пятидесятых годов предпринимались также попытки придать крейсерам новые наступательные возможности путем вооружения их крылатыми ракетами «Регулус». Они предназначались для поражения наземных целей ядерной боевой частью, и из-за низких тактико-технических характеристик от них быстро отказались.

В Советском Союзе выводы из опыта Второй мировой войны относительно роли и места крейсеров в составе флота в целом совпали с зарубежными. Но осознание этого опыта проходило в совершенно других условиях, а именно в условиях начала реализации грандиознейшей кораблестроительной программы. Причем программы, где все эти самые выводы, по сути, игнорировались. Планом не предусматривалось строительство ни авианосцев, ни крейсеров ПВО. Причина, как уже отмечалось, заключалась в нежелании промышленности связываться с новыми проектами кораблей, да еще с неосвоенными образцами вооружения. Однако разработки мощных зенитных орудий велись, причем не только 152-мм, но и 180-мм. К сожалению, гонку за лидером мы безнадежно проигрывали: если крейсера пр.26 на момент вступления в строй были вполне современными кораблями, крейсера пр.68 были таковыми только на момент начала постройки, то планируемые к закладке в конце пятидесятых годов крейсера пр.84 с 180-мм зенитными орудиями безнадежно устарели еще на этапе проектирования. В этих условиях на фоне продолжающегося стро-

ительства крейсеров пр.68-бис в 1955 г. командование ВМФ вынуждено было докладывать руководству страны о своих взглядах на развитие флота. Не касаясь других вопросов, нужно констатировать тот факт, что относительно крейсеров ничего вразумительного доложено не было\*. Если не мучаться вопросом, кто виноват, то получилось, что отечественный флот к 1955 г. представлял собой некую ностальгию по прошедшей войне — мы настроили тех кораблей, каких хотели бы иметь в 1941 г. В отношении отечественных крейсеров наступил тяжелейший кризис.

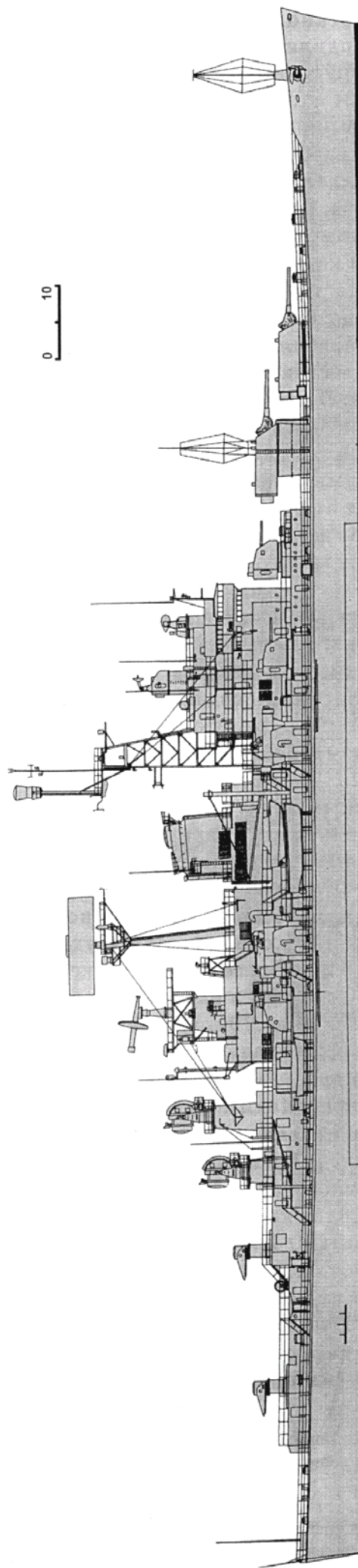
В этих условиях прежде всего попытались придать новое качество уже имеющимся кораблям за счет их перевооружения ракетным оружием. Однако создание корабельных зенитных ракетных комплексов задерживалось, и первый из них появился лишь в 1962 г. Попытались принять на вооружение дооборудованный береговой комплекс «Волхов М». В случае успеха предполагалось некоторое количество крейсеров пр.68-бис модернизировать по пр.70 с заменой всей артиллерии главного калибра двумя зенитными ракетными комплексами с четырьмя

\* В 1953 г. Главком ВМС в докладе Министру обороны о задачах флота в случае войны и строительстве кораблей в качестве предназначения крейсеров указал уничтожение крейсеров противника, вывод эсминцев в торпедную атаку, морскую разведку, нарушение морских перевозок противника и т. д. Все эти задачи соответствовали периоду Второй мировой войны, а многие только ее началу. В 1953 г. встреча крейсеров в артиллерийском бою могла быть лишь случайностью, от участия крейсеров в нарушении коммуникаций противника отказались еще до вступления в войну Советского Союза, уже в конце войны торпедные атаки эсминцев по соединению крупных надводных кораблей считались маловероятными, и после войны торпедное оружие рассматривалось прежде всего как противолодочное.



Арх. 28.

Легкий крейсер "Дзержинский" (пр. 70-Э)



Арх. 28.

Крейсер УРО "Канбера"

0 10



пусковыми установками. Испытания ЗРК «Волхов» проводились на крейсере «Дзержинский», переоборудованном для этого в 1958 г. по пр.70Э. Опыт оказался по целому ряду причин неудачным, и, хотя комплекс приняли на вооружение в 1962 г., сам крейсер еще за год до этого переклассифицировали в учебный. Чуть раньше, в 1955 г., на крейсере 68-бис «Адмирал Нахимов» начались испытания другого ракетного комплекса — «Стрела». Его основу составляла крылатая ракета с дальностью стрельбы в пределах прямой радиолокационной видимости с корабля. Последнее обуславливалось наличием на ракете полуактивной головки самонаведения. В случае успешных испытаний предполагалось часть крейсеров модернизировать по пр.67 с заменой артиллерии главного калибра двумя ракетными комплексами\*. И в этом случае от перевооружения отказались. Правда, теперь причина была не в качестве комплекса как такового, а в том, что уже в 1958 г. принимается на вооружение комплекс крылатых ракет КСЩ, имеющий при меньших массогабаритных характеристиках лучшие тактико-технические данные. В то же время успешно продвигалось создание сразу трех ракетных комплексов следующего поколения. Кроме этого, командование флота в лице нового Главкома С. Г. Горшкова справедливо сочло нецелесообразным вооружать корабли исключительно зенитным или ударным оружием. По этой причине в 1957 г. приняли решение о создании проектов 64 и 71 по переоборудованию крейсеров типа «Свердлов». Первый подразумевал вооружение корабля новым ударным комплексом П-6 и двумя зенитными ракетными комплексами: дальнего и ближнего действия. Второй отличался от пр.70 сохранением носовой группы артиллерии главного калибра. Под головной корабль пр.71 даже выделили корабль — крейсер «Адмирал Нахимов», однако в конце концов от всех проектов перевооружения кораблей пр.68-бис ракетным вооружением отказались. Отказались и от проектов достройки оставшихся в заводах кораблей в качестве кораблей «активной ПВО-ПЛО», вертолетоносцев, плавбаз подводных лодок, учебного корабля, спасательного судна, сухогрузов, танкеров, пассажирского лайнера и, наконец, плавказарм.

Причин отказа от переоборудования и достройки по другим проектам было несколько.

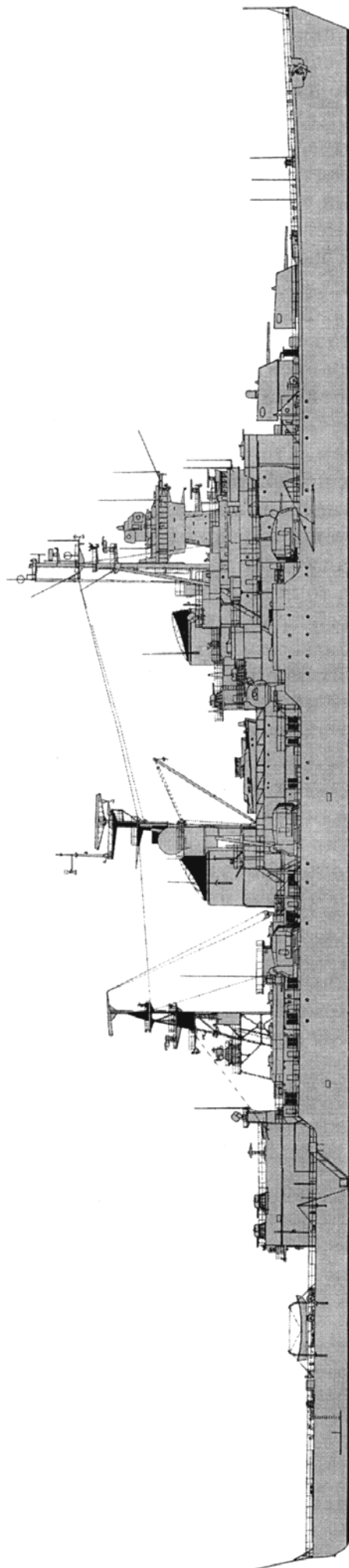
Во-первых, «не пошел» ни один зенитный ракетный комплекс дальнего действия, а создаваемый комплекс ближнего действия «Волна» фактически не являлся комплексом коллективной обороны, и оснащенный им крейсер можно было назвать кораблем ПВО с трудом. Во-вторых, при сомнительном качестве\*\* стоимость модернизации нескольких кораблей приближалась к стоимости нового корабля с аналогичными боевыми возможностями. В-третьих, сроки ввода в строй кораблей по измененным проектам, учитывая, что к 1958 г. ни одного из них фактически не существовало, могли затянуться (до 1963—65 гг.), и это повлияло бы на интенсивность строительства кораблей новых проектов. В-четвертых, это не вызывало восторга у промышленности — одно дело строить серийные крейсера, другое дело единичные, во многом опытовые экземпляры. Таким образом, из всех заложенных крейсеров пр.68-бис 14 единиц вошли в строй, пять сдали на металл после спуска на воду, два разобрали на стапеле, официальная закладка четырех так и не состоялась. Из введенных в строй кораблей значительным переделкам и переоборудованию подверглись только четыре. «Адмирал Нахимов» после нескольких попыток переоборудовать его в корабль для испытаний новых образцов ракетного оружия в 1960 г. сдали на металл. «Дзержинский» единственным получил на вооружение ракетный комплекс, но фактически небоеспособный, в результате чего доживал свой век в качестве учебного корабля\*\*\*. «Жданов» и «Адмирал Сенявин» переоборудовали в корабли управления. После продажи в 1962 г. Индонезии «Орджоникидзе» к 1965 г. в советском ВМФ осталось девять чисто артиллерийских крейсеров пр.68-бис и два пр.68-К. К тому времени оба корабля пр.68-К переклассифицировали в учебные, а четыре пр.68-бис находились в консервации. Перспектив у них не было, и их ждал закономерный раздел на металл. Тем более для многих оказалось неожиданностью, когда в конце шестидесятых для артиллерийских крейсеров нашлась «работа по специальности», да столь интенсивная, что вынуждены были расконсервировать все корабли пр.68-бис.

Специфические военно-географические условия Советского Союза, а также особенности расположения экономически важных районов уже со времен Великой Отечественной войны

\* Обратите внимание, с какой легкостью в модернизационных проектах на новейших крейсерах, строительство которых должно было еще продолжаться, отказываются от главного калибра, то есть того, ради чего вообще эти корабли создавались.

\*\* Специально спроектированный и построенный корабль всегда лучше более старого корабля, модернизированного до уровня эффективности первого.

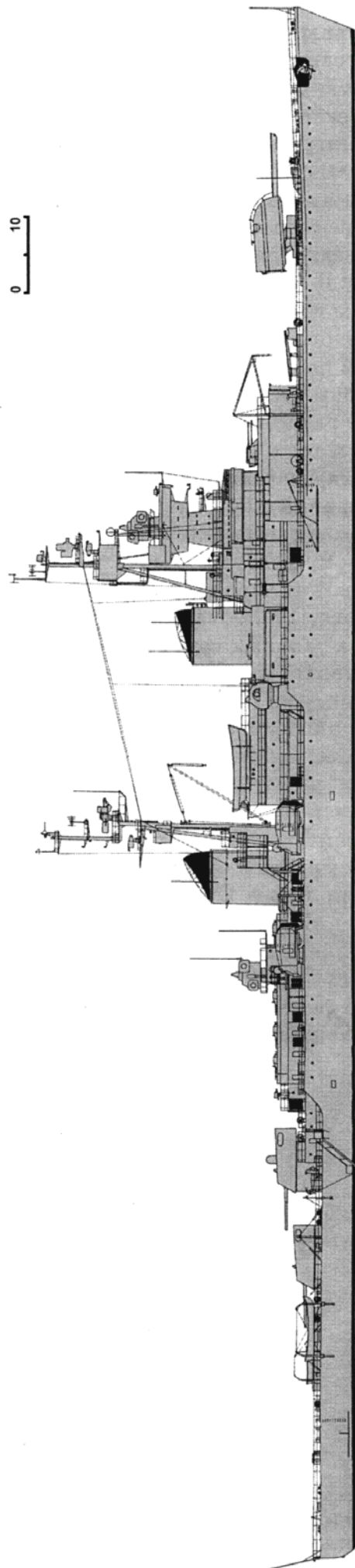
\*\*\* Понятие в отечественном флоте очень условное. Фактически он мог лишь вывозить на летнюю практику курсантов первого курса для первого знакомства с морем и кораблем. Его номенклатура вооружения, устаревшая энергетическая установка делали бесполезным практическое их освоение.



Крейсер "Адмирал Сенявин" (пр. 68У2)

Арх. 28г.

0 10



Крейсер "Адмирал Нахимов"

Арх. 28г.



поставили перед нашими противниками вопрос о целесообразности введения в наши прибрежные воды крупных надводных кораблей. Дело в том, что основными потенциальными объектами воздействия являются береговые цели в приморских регионах, а также морские коммуникации на Севере и Дальнем Востоке. Наиболее эффективным оружием воздействия по таким объектам является авиация и подводные лодки. По мере совершенствования систем вооружения и увеличения их радиуса применения главные морские носители авиации и ракет, то есть авианосцы и подводные лодки, все дальше уходили от наших берегов.

Ко второй половине шестидесятых годов основные районы боевого предназначения авианосцев НАТО располагались в Средиземном, Норвежском морях и восточнее Японии. К тому же в связи с начавшимися военными конфликтами Израиля с арабскими странами советским руководством стали ставиться задачи Военно-Морскому флоту по демонстрации силы в этом регионе. Так зародилась Боевая служба флота, во многом заключавшаяся в отслеживании главных ударных группировок сил флота НАТО и готовности с началом военных действий уничтожить их. Так вот, выяснилось, что самым эффективным и гарантированным способом уничтожения авианосца является расстрел его в упор артиллерией. Естественно, что для этой цели наиболее подходили артиллерийские крейсеры\*. Тем более что их скорость и автономность в определенной степени способствовали этому. Считалось, что даже в случае получения повреждений, даже применяя артиллерию на самоуправлении, крейсер сможет вывести из строя взлетную палубу авианосца. Но фактически, главная ставка делалась на внезапный упреждающий удар, так

как, и это подтвердил печальный опыт аргентинского «Бельграно»\*\*, если бы американцы атаковали первыми, то вполне вероятно, что крейсер ни сделал бы ни единого выстрела.

Именно в связи с указанными событиями многие с сожалением вспоминают об недостроенных, в том числе тяжелых, крейсерах и даже о малых крейсерах дальнего действия, вот-де когда они пригодились бы. Однако для такого применения сгодился бы и крейсер «Аврора», да и броненосец «Потемкин», скорость, правда, у них подкачала. Вообще-то данный способ уничтожения ударных кораблей противника можно назвать «камикадзе по-советски», так как независимо от нанесения первичного ущерба противнику, время жизни крейсера с началом боевых действий исчислялось минутами. Впрочем, это относилось к большинству надводных кораблей боевой службы и даже к целым объединениям, например так называемой Средиземноморской эскадре.

Окончание «холодной» войны поставило последнюю точку в судьбе советских артиллерийских крейсеров, и они все пошли на металлолом. Так завершилась линия развития советских легких крейсеров. Несмотря на существовавшие проработки, практически единственными их представителями являлись наследники пр.68. Будучи достаточно современными на момент начала постройки головных кораблей, они безнадежно устарели на момент прекращения их постройки в 1955 г. По этой причине столь непопулярное решение руководства страны о сдаче на металл недостроенных кораблей пр.68-бис в определенной степени можно оправдать, так как материализация уже вложенных в их постройку средств обернулась бы еще большим экономическим ущербом за счет ни чем не оправданного их содержания.

\* Почему для этой цели менее предпочтительными оказались ракетные корабли, будет сказано чуть позже, при рассмотрении ракетных крейсеров.

\*\* В ходе англо-аргентинского конфликта 1982 г. за Фолклендские острова британская атомная подводная лодка двумя торпедами поразила аргентинский крейсер «Генерал Бельграно», тот сразу потерял всякую боеспособность и вскоре затонул.



# РАКЕТНЫЕ КРЕЙСЕРЫ





Впервые понятие ракетный крейсер, точнее крейсер с управляемыми ракетами, появилось в американском флоте, когда они вооружили первые свои корабли зенитным ракетным комплексом «Терьер». Несколько позже ракетные крейсера появились в отечественном флоте. Однако в это словосочетание мы и американцы изначально вкладывали разный смысл, что определялось принципиально разным видением развития класса крейсеров вообще. Как уже отмечалось, зарубежные военные специалисты считали главным предназначением крейсеров противовоздушную (позже к ней добавится противолодочная) оборону соединения кораблей в море — прежде всего авианосного. Фактически крейсера превратились в большие эскортные корабли, или, если строже придерживаться натовской классификации, фрегаты.

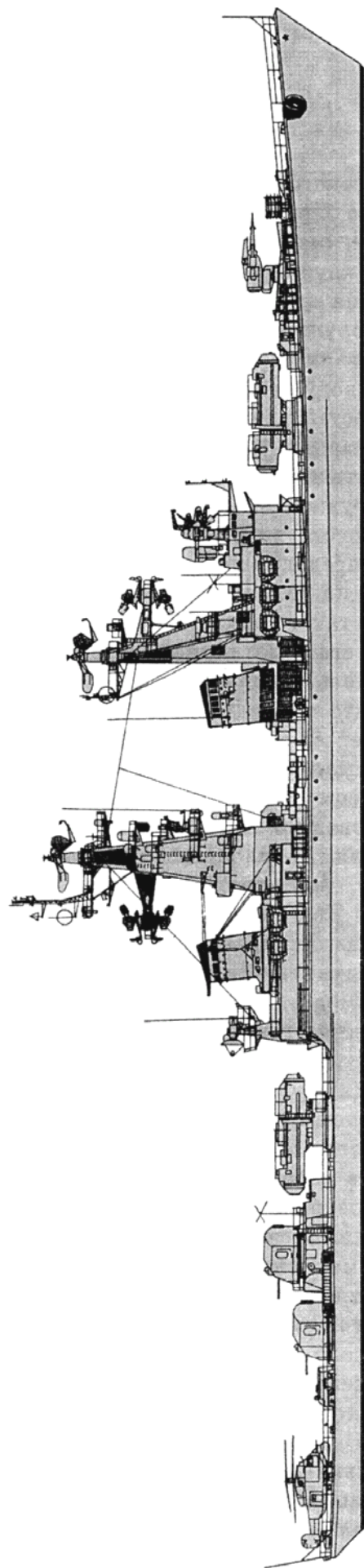
Кстати, первыми крупными американскими кораблями послевоенной постройки стали именно фрегаты водоизмещением до 6000 т. Затем началось строительство фрегатов УРО и крейсеров УРО с ядерной силовой установкой, и в конце концов их объединили в единый подкласс крейсеров УРО. Главным оружием этих кораблей являлись зенитные ракетные комплексы коллективной обороны. Какой-либо огневой контакт с надводными кораблями настолько исключался, что первый крейсер УРО с ядерной силовой установкой, образно говоря, можно было расстрелять из пулемета, так как он не имел ни единой артиллерийской установки. И только через год на него установили две 127-мм артиллерийские башни периода Второй мировой войны.

В отечественном флоте ракетный крейсер, сохранился прежде всего как крейсер, то есть теоретически он мог решать большинство классических «крейсерских» задач. Правда, и у нас в их судьбе не обошлось без волюнтаристских, а значит, алогичных решений. Первый ракетный крейсер пр.58 вообще получился как бы случайно — проектировали и закладывали его как эскадренный миноносец, головной корабль даже получил «миноносное» имя — «Грозный». Отчасти это произошло из-за того, что начало его проектирования в 1956 г. совпало с кризисом крейсеров пр.68-бис и само слово «крейсер» носило ругательный характер. Отчасти из-за того, что за основу его тео-

ретического чертежа был взят эсминец пр.56. Однако определенные ему задачи — уничтожение легких крейсеров, эскадренных миноносцев и крупных транспортов и ведение успешного боя с кораблями, вооруженными реактивным оружием ближнего действия — прямо указывали на его крейсерскую суть. При спуске на воду его уже таковым и признали. Всего в состав флота вошло четыре корабля пр.58.

Главным оружием крейсера стал комплекс крылатых ракет П-35. Это было не просто новое оружие, это было начало некоего национального пути в вооруженной борьбе на море, предопределившего развитие отечественного флота на долгие десятилетия. Причина появления такого оружия у нас, как равно и отсутствие его у потенциального противника, заключалось в наличии целей для него. Дело в том, что в середине пятидесятых годов натовцы всерьез советский надводный флот не воспринимали. Прижатый к своему побережью радиусом действия истребителей берегового базирования, он не представлял никакой угрозы для авианосных ударных группировок НАТО, действующих из Средиземного, Северного и Норвежского морей. С ним можно было даже не бороться, так как уничтожение авиацией пунктов базирования советского флота, например на Севере, автоматически приводило к естественному «отмиранию» корабельного состава. Кроме этого, основу флотов всех ведущих военно-морских держав составляли авианосцы, штурмовая авиация которых всегда могла быть перенацелена на корабельные силы в море.

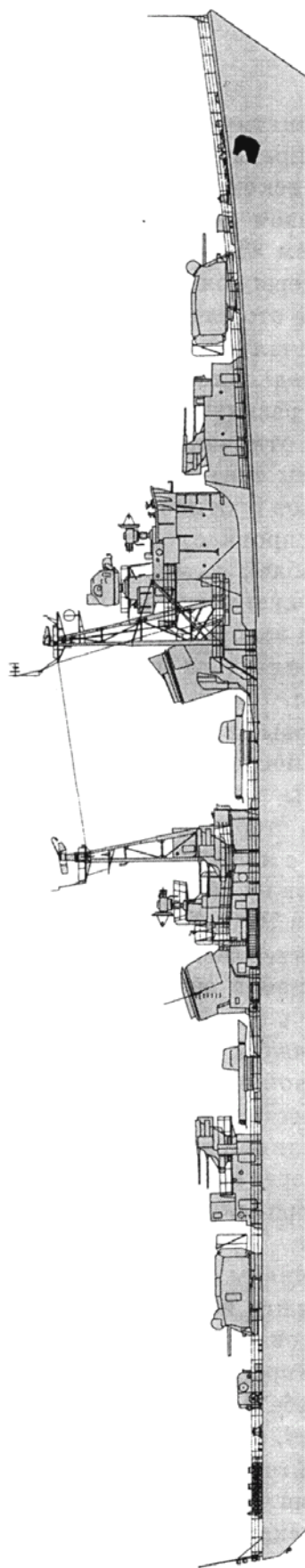
Совершенно другая ситуация складывалась для отечественного флота. С одной стороны, имелись первоочередные надводные цели в виде авианосцев и амфибийных соединений. С другой стороны, отсутствие авианосцев ограничивало ударные возможности флота радиусом действия морской бомбардировочной и торпедоносной авиации с береговых аэродромов. Необходима была альтернатива авианосной авиации, и ею стали крылатые ракеты. Эта линия развития отечественного флота продолжалась до развала Советского Союза, и благодаря ей уже в новой России возник очередной «крейсерский» кризис. Но это позже, а пока в начале шестидесятых мы осваивали новый подкласс кораблей — ракетные крейсера.



А.В.О. 28.

Ракетный крейсер "Грозный" (пр. 58)

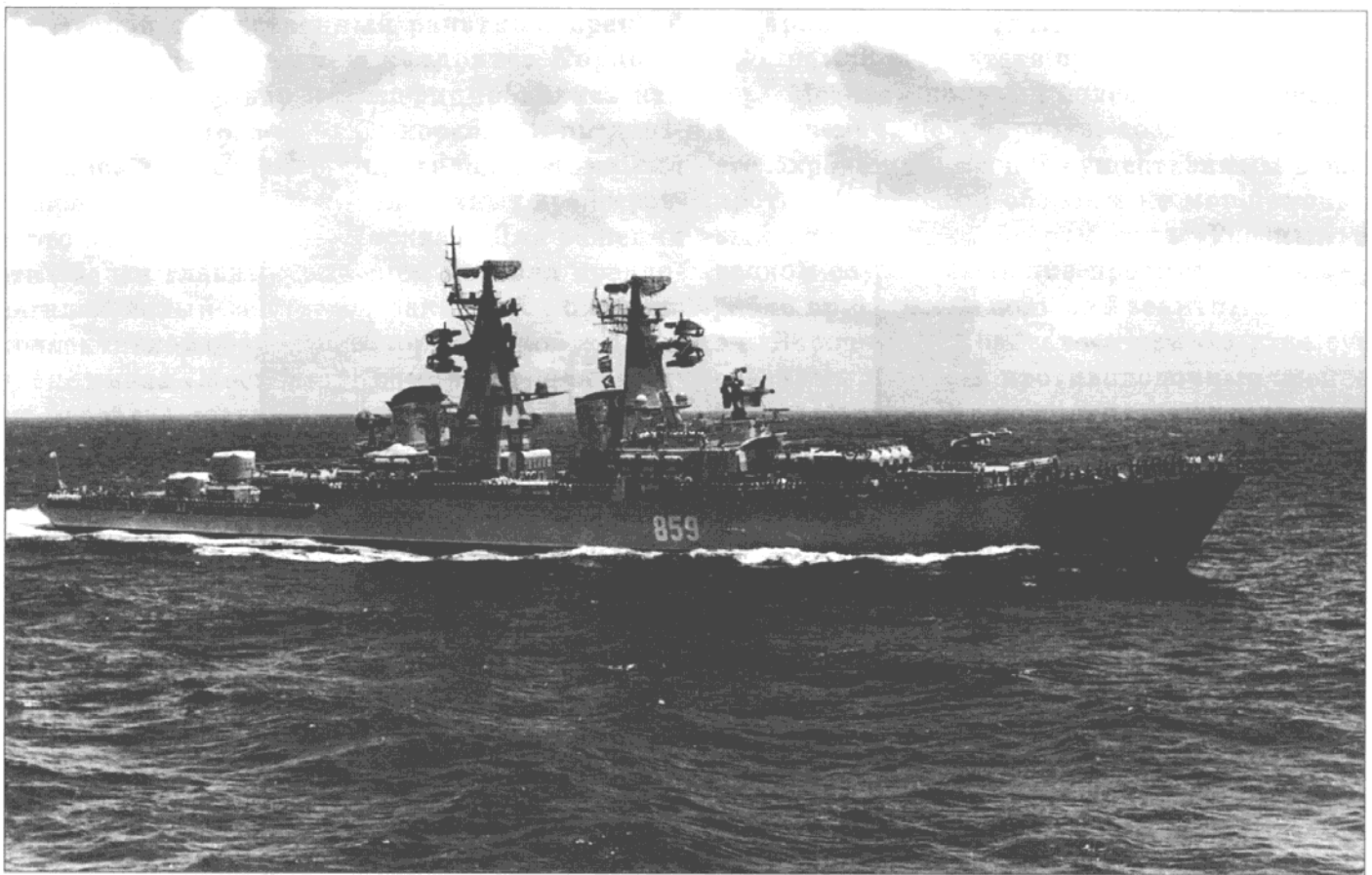
0 10



А.В.О. 28.

Эсминец пр. 56



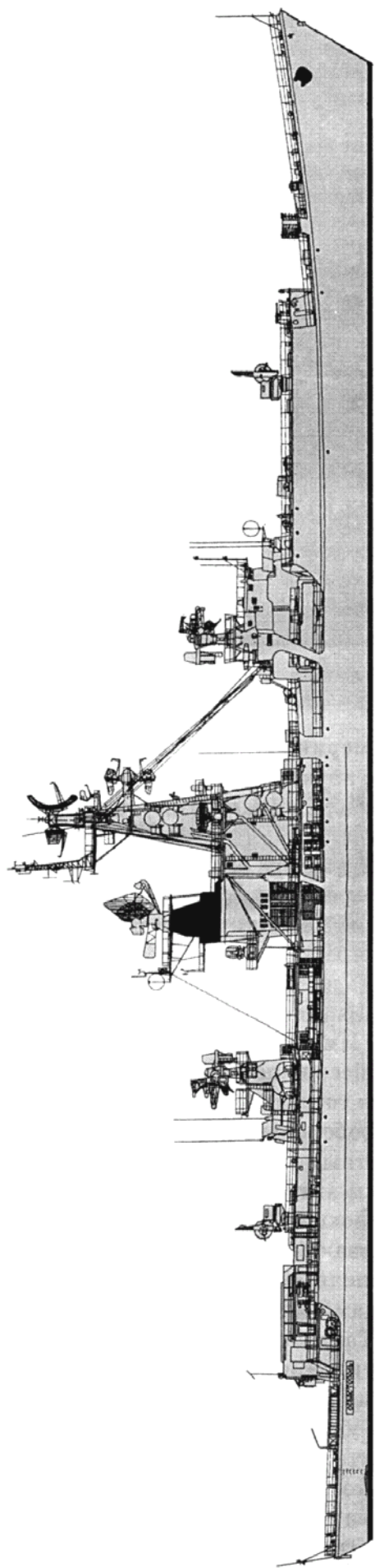


*Ракетный крейсер «Грозный»*

Ударный комплекс крейсера пр.58 обеспечивал пуск и наведение на цель одновременно четырех ракет П-35, причем в штатной загрузке одна из них несла ядерную боевую часть, а всего корабль мог выполнить два таких залпа. Правда, из-за сложности загрузки контейнеров резервными ракетами время между залпами составляло около одного часа, что для боевой обстановки было совершенно неприемлемо. Практически для любой группировки потенциального противника, за исключением, может быть, авианосных, на момент постройки этот корабль представлял реальную угрозу. Но в конце шестидесятых, с началом боевой службы, именно борьба с авианосцами стала приоритетной задачей для этого крейсера. Сразу надо отметить, что применением ракет с обычной боевой частью эта задача не решалась, так как для вывода из строя авианосца типа «Форрестол» требовалось поразить его не менее чем тремя ракетами из четырех в залпе. Реально же к началу семидесятых до авианосца при типовом его охранении не должна была дойти ни одна ракета залпа. Решить данную проблему можно было только упреждающим ударом и с минимальной дистанции стрельбы, а значит с минимальным подлетным временем. Но даже превратив ракетный комплекс в пистолет, задача оставалась архисложной, так как минимальная дальность стрельбы все равно обеспечивалась радиолокационными, а не оптическими средствами разведки и целе-

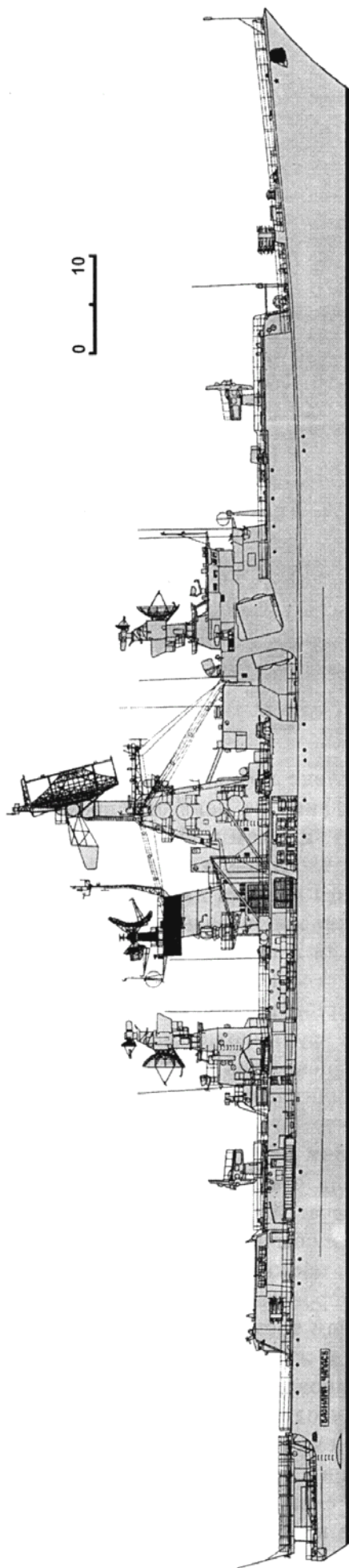
указания. Американцы успешно пользовались этим, быстро научились скрывать свой авианосец среди кораблей охранения и всевозможных помех. Чтобы постоянно точно знать место главной цели в порядке назначался специальный корабль непосредственного слежения, который с определенной периодичностью выдавал целеуказание на крейсер. Слава Богу, на практике эффективность подобной схемы нанесения удара испытать не пришлось, но она у многих вызвала сомнение. Именно по этой причине артиллерийский крейсер непосредственно у авианосца мог оказаться гораздо более действенным.

Для самообороны корабли пр.58 имели зенитный ракетный комплекс «Волна» и две спаренные 76-мм автоматизированные артиллерийские установки. Кроме этого имелись противолодочные реактивные бомбометы и два трехтрубных торпедных аппарата с противолодочными торпедами или для стрельбы по надводным целям. Таким образом, в отличие от классических артиллерийских крейсеров, корабль получился многоцелевым, так как должен был решать ударные, противовоздушные и противолодочные задачи. Причем две последние не только на самооборону, как это было с артиллерийскими крейсерами, но и в интересах соединения. Это обстоятельство, а также смешанная крейсерско-миноносная организация во многом усложнила службу личного состава, особенно офицерского.



АГО эл.

Ракетный крейсер пр. 1134



АГО эл.

Большой противолодочный корабль пр. 1134А



Второй отечественный ракетный крейсер оказался случайным в квадрате. Корабли пр.1134 изначально классифицировались как большие противолодочные корабли и предназначались для охранения противолодочных сил в море и конкретно противолодочных крейсеров-вертолетоносцев типа «Москва». Для решения этих задач главным оружием корабля предполагался новый зенитный ракетный комплекс коллективной обороны «Шторм» (такой же комплекс имела «Москва»). Кроме этого, для защиты кораблей соединения от надводных сил устанавливался комплекс крылатых ракет П-35. Поскольку он имел вспомогательное предназначение, то в его комплекс входили всего две линейки управления и 4 ракеты вместо четырех и 16 соответственно на пр.58. Противолодочное оружие состояло из реактивных бомбометов и двух пятитрубных торпедных аппаратов. Изюминкой проекта стал противолодочный вертолет постоянного базирования, для которого имелся ангар, а также боекомплект авиационного противолодочного оружия. При необходимости противолодочный вертолет мог заменяться на вертолет целеуказания. По специальному радиоканалу он мог транслировать радиолокационную картинку из района цели, обеспечить выбор объекта для поражения и автоматический ввод его координат в систему управления ракетного комплекса. По замыслу военных моряков, пр.1134 должен был действовать совместно с противолодочным крейсером типа «Москва», осуществляя его противовоздушную оборону, защищая его от надводных сил противника (эсминцы, фрегаты и т. д.), а также дополняя его противолодочные возможности. Был и другой вариант его использования совместно с крейсерами типа «Грозный». В этом случае пр.1134 прежде всего должен был осуществлять его противовоздушную и противолодочную оборону, а также мог дополнить четырехракетный залп крейсера своим двухракетным.

Техническое проектирование 1134 началось в 1961 г., когда были получены заверения всех смежных конструкторских бюро о сроках готовности соответствующих образцов вооружения. В 1962 г. оно завершилось, и далее предусматривалась закладка в этом же году первого корпуса с вводом его в строй в 1965 г. Но тут выяснилось, что проектирование ЗРК «Шторм» фактически началось только в 1961 г. и в 1964 г., как это обещалось, он готов не будет. Забегая вперед, надо сказать, что фактически комплекс «Шторм» сдали лишь в 1969 г. Даже перенос постройки корабля пр.1134 на несколько лет проблемы не решал. В этой ситуации, не впервые в практике отечественного кораблестроения, принимается решение ставить то, что есть, и таким образом на пр.1134 попал уже морально

устаревший зенитный ракетный комплекс «Волна». В результате противолодочный крейсер «Москва» получил более мощное зенитное вооружение, чем корабль, создававшийся для его охранения. Ничем существенным в плане противовоздушной обороны не мог помочь новый корабль и крейсерам типа «Грозный», во всяком случае, большие противолодочные корабли пр.61 имели больший зенитный потенциал. Впрочем, это оказалось как бы и не существенным, так как противолодочные крейсера типа «Москва» от рождения служили на Юге, крейсера типа «Грозный» на Юге и Дальнем Востоке, а три из четырех кораблей пр.1134 попали на Север. Таким образом, никто ни с кем совместно воевать не собирался.

С момента вступления в строй в 1967—1969 гг. корабли пр.1134 классифицировались как противолодочные, но в 1979 г. их отнесли к подклассу ракетных крейсеров. Это являлось не следствием признания их больших ударных возможностей, а скорее желанием для солидности иметь побольше крейсеров в составе флота. Действительно, к тому времени даже двухракетный залп ракет П-35 мог оказаться эффективным разве что по одиночным кораблям противника или слабо охраняемому конвою. Правда, моряки научились стрелять с пр.1134 четырьмя ракетами П-35 в залпе, но только на дистанцию прямой радиолокационной видимости. Справедливости ради нужно сказать, что противолодочным кораблем он был столь же никудышным, как и ударным из-за слишком малоэффективной гидроакустики. Это особенно стало очевидно с вступлением в строй больших противолодочных кораблей пр.1134А. Таким образом, ракетные крейсера пр.1134 являлись универсальными кораблями, но одинаково малоэффективными как в ударном, так в противолодочном и в противовоздушном отношении.

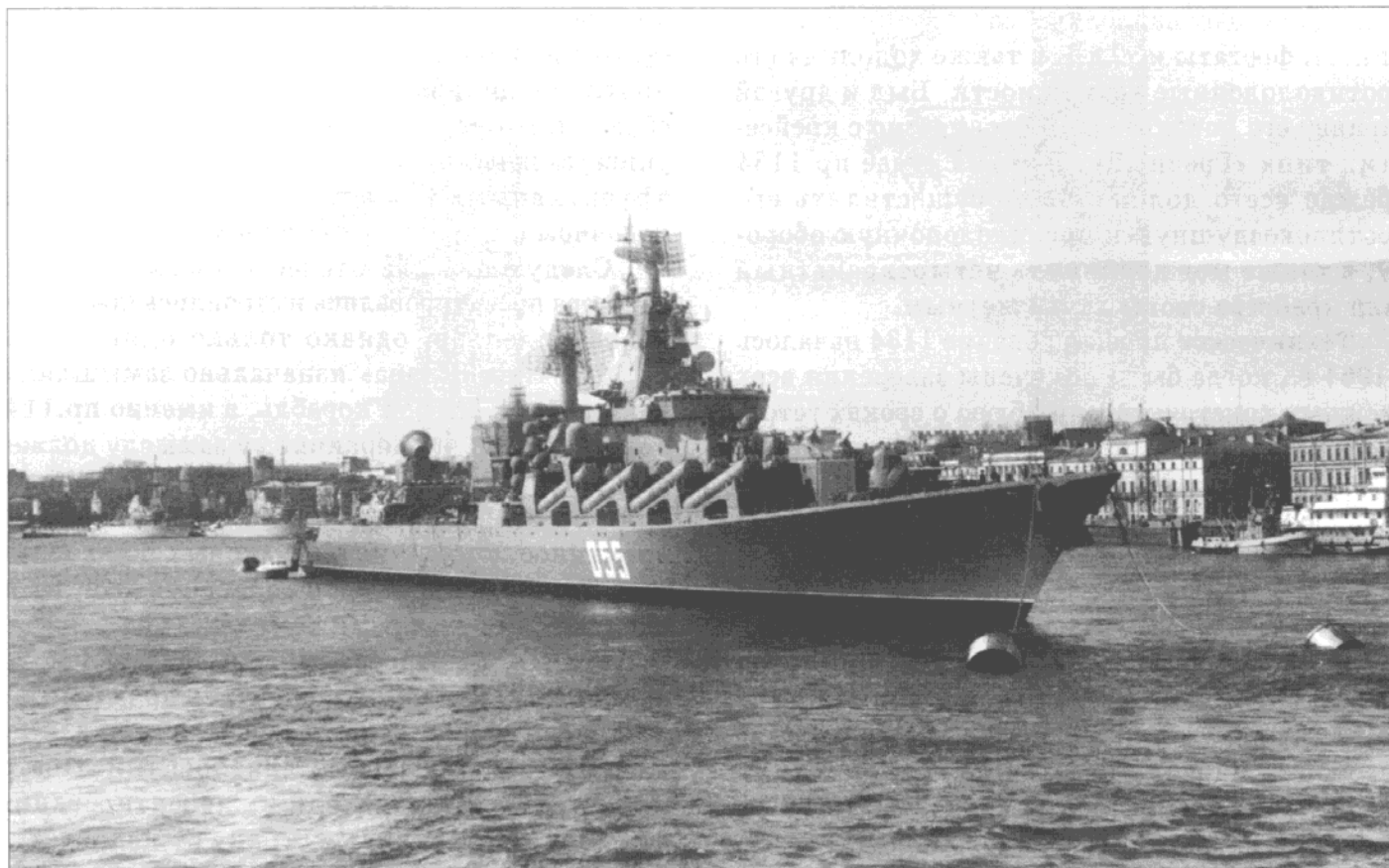
Следующие два отечественных ракетных крейсера проектировались и строились практически параллельно, однако только один из них пр.1164 типа «Слава» изначально замыслился как крейсер. Второй корабль, а именно пр.1144 типа «Киров», по первичному замыслу должен был стать большим противолодочным кораблем. Отчасти именно этим можно объяснить одновременное появление одинаковых по назначению проектов кораблей с аналогичными, но не одинаковыми главными комплексами.

Ракетные крейсера типа «Слава» с некоторыми оговорками можно считать прямыми наследниками пр.58, и предназначался они для тех же целей — для борьбы с авианосцами. Поэтому, когда в 1972 г. начали их проектирование, то сразу постарались устранить недостатки предшественника. Прежде всего это относилось к комплексу крылатых ракет, который

должен был позволить сформировать залп способный «проломить» противовоздушную оборону кораблей охранения и донести до авианосца хотя бы три боевые части. Как отмечалось, чтобы обеспечить хоть какую-то приемлемую вероятность поражения авианосца, «Грозному» нужно было стрелять на минимальной дальности, находясь чуть ли не внутри походного порядка противника. Это, естественно, сводило его собственную боевую устойчивость к нулевому значению.

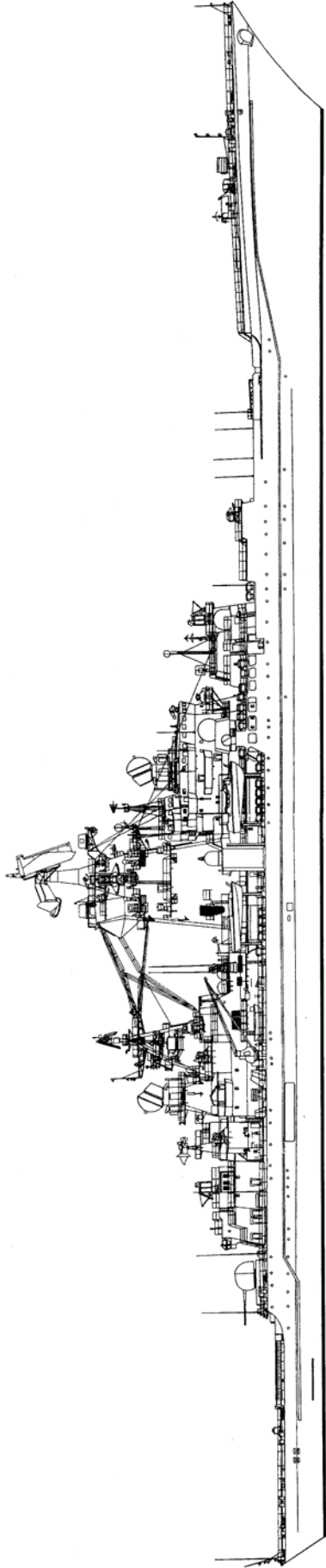
Новые корабли также должны были следить в мирное время за авианосцами, находясь в готовности к их уничтожению. Но следить не визуальными, не радиолокационными, а оружием в обеспечении космических систем целеуказания, находясь на удалении до 500 км от авианосца. При этом справедливо предполагали, что за время постройки корабля будет совершенствоваться система ПВО противника и самостоятельно решить задачу по выводу из строя авианосца одному отдельно взятому крейсеру вряд ли будет по силам. Следовательно, скорее всего, такая задача будет решаться группировкой разнородных сил флота, а значит, для ее боевой устойчивости потребуется не объектовая, а зональная система ПВО. Отсюда появилось требование к оснащению нового крейсера не только средствами противовоздушной самообороны, но и зенитным ракетным комплексом коллективной обороны. Все вроде пока логично, но опять не обошлось без элементов волюнтаризма. Противолодочное ору-

жие корабля, предназначенное исключительно для самообороны, традиционно включало в себя реактивные бомбометы и торпедные аппараты с противолодочными торпедами, но для их обеспечения на корабль установили гидроакустический комплекс «Платина» не только с подкильной, но и с буксируемой антеннами. Проектирование корабля завершили в 1974 г. с расчетом заложить первый корабль в том же году. Однако почти традиционно все основное оружие готово не было. Заменять на другое его не стали, да и нечем было, и заложили «Славу» только в 1976 г. Правда, все равно это оказалось успешным, так как спустить на воду ее смогли лишь в 1979 г., а принять в состав флота только под новый 1983 г. Фактически к моменту утверждения проекта этого корабля мы опять вышли на «большой крейсер». Причем не тяжелый, а именно большой. Вспомним, когда закладывались крейсеры пр.69 или пр.82, то предполагалось, что они станут главной ударной силой какого-то конкретного флота, Балтийского или Черноморского. А это влекло за собой участие в решении такой задачи, как завоевание господства если не на всем море, то в отдельном его районе. Здесь аналогичная картина. Крейсеры типа «Слава» строились специально против авианосцев, а обстановка складывалась так, что уничтожение нескольких авианосцев почти автоматически обеспечивало господство советскому флоту в таких обширных районах, как, например, Баренцево и Норвежское моря.



*Ракетный крейсер «Маршал Устинов»*

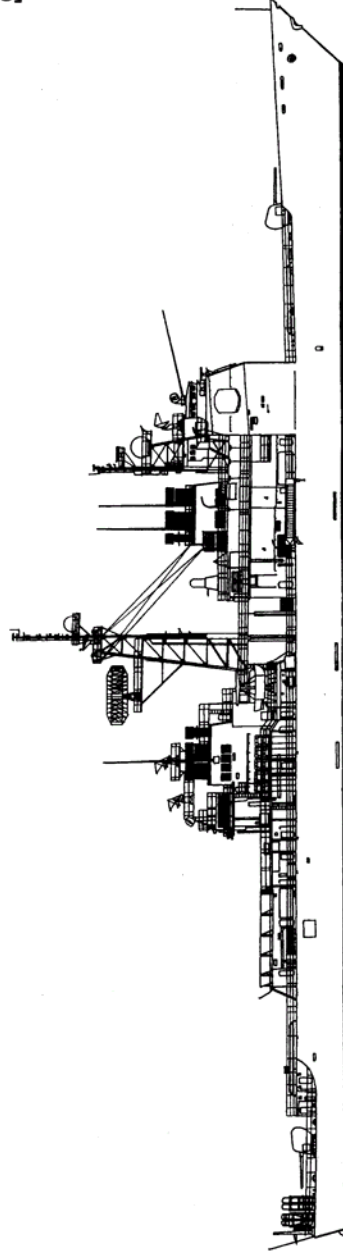




А.Ю. н.

Тяжелый атомный крейсер "Петр Великий" (пр. 1144.3)

0 10



А.Ю. н.

Крейсер УРО "Банкер Хилл" с вертикальными пусковыми установками

Тяжелый атомный ракетный крейсер пр.1144 типа «Киров» изначально задумывался как рейдер, только охотиться в мировом океане он должен был не за транспортом и даже не за авианосцами, а за атомными подводными лодками, вооруженными баллистическими ракетами. Сейчас это может показаться абсурдным, но его идея разрабатывалась в начале семидесятых, а тогда всерьез говорили о создании ПЛО страны по аналогии с ПВО страны.

Тогда нам казалось, что в ближайшие годы мы в очередной раз догоним Америку и, опираясь на базы в дружественных нам странах, сможем контролировать всю акваторию мирового океана. Не забывайте, именно в те годы появились сначала Средиземноморская, а затем Индийская эскадры. Ударное оружие в пр.1144 появилось не то, чтобы случайно, но как бы заодно — раз будет искать и отслеживать в мировом океане подводные лодки, пусть попутно создает угрозу авианосцам.

Поскольку рейдер преимущественно должен был действовать совместно с авиацией берегового базирования и подводными лодками, но без надводных кораблей сопровождения, то наряду с разнообразным оборонительным

оружием на нем решили применить конструктивную защиту. Эта простая мысль превратилась в огромную проблему, так как в середине 50-х гг. бронирование признали бесполезным и все броневое дело с технологиями и кадрами просто ликвидировали. Однако, начав во многом с нуля, конструктивную защиту на этом корабле создали. Если проводить аналогии, то она принципиально несколько напоминала систему защиты ранних «вашингтонских» крейсеров, то есть была не «цитадельной», а «локальной». Головной корабль, заложенный в 1974 г. и спустив на воду в конце 1977 г., приняли в состав флота только в 1980 г. Причем зенитный ракетный комплекс «Форт» доводили в течение последующих нескольких лет. Еще при закладке головного корабля его уже классифицировали как ракетный крейсер, но от своего противолодочного прошлого он унаследовал мощнейшее противолодочное вооружение, что сделало его едва ли не самым эффективным противолодочным кораблем отечественного флота. Таким образом, флот получил очередной универсальный корабль, но в отличие от пр.1134 он все свои задачи мог решать достаточно эффективно.

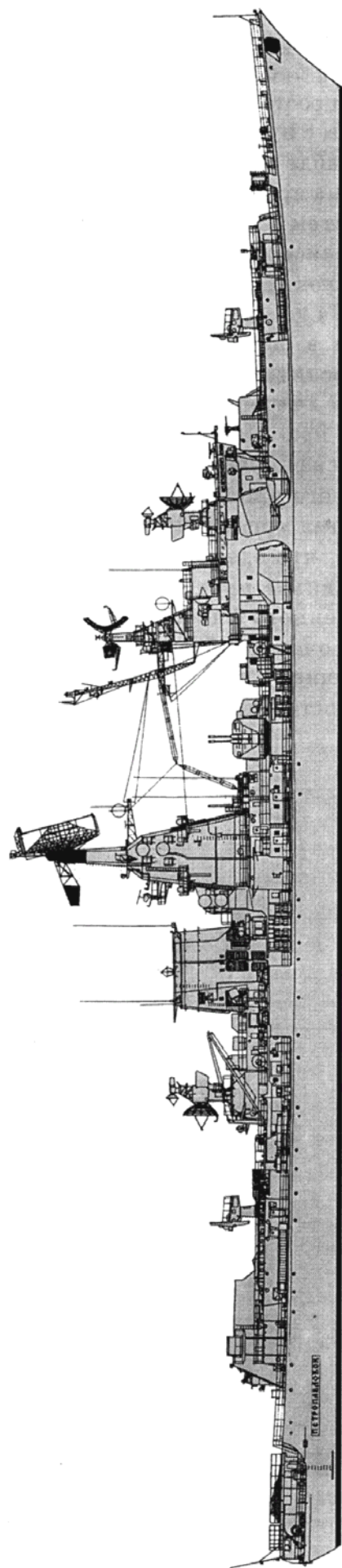


*Ракетный крейсер «Фрунзе»*

О рейдерстве никто уже не помышлял, и фактически флот получил еще один большой крейсер.

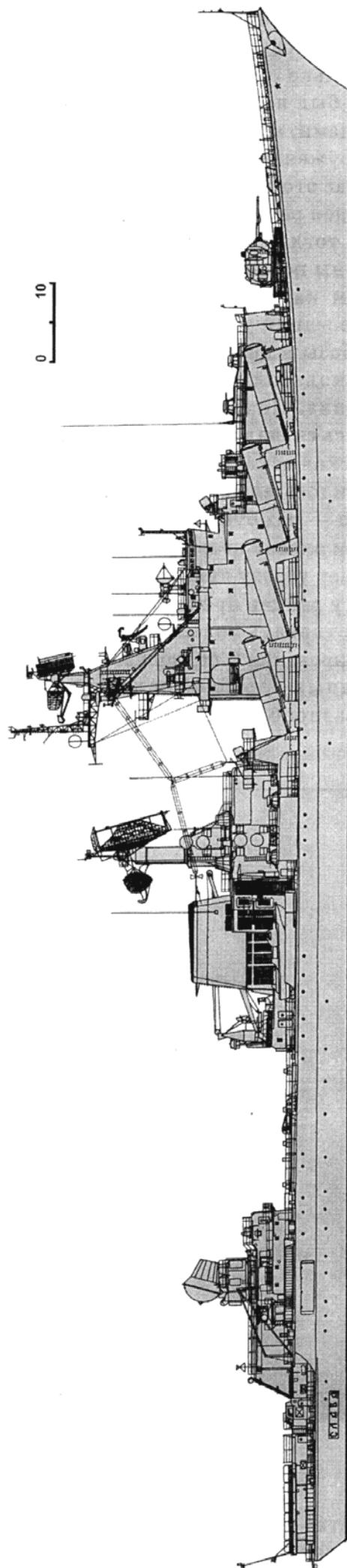
Другое дело, что не успел войти в строй третий корабль серии, как наступил очередной кризис отечественных крейсеров.





А.Ю.

Большой противолодочный корабль "Петропавловск" (1134-Б)



0 10

А.Ю.

Ракетный крейсер "Слава" (пр. 1164)

## Развитие крейсеров иностранных государств в восьмидесятые-девяностые годы

Начиная с семидесятых годов, кроме Советского Союза, крейсера строили только Соединенные штаты. Однако американские крейсера такими по сути не являлись, а представляли собой большие фрегаты и предназначались, соответственно, исключительно для противовоздушной и противолодочной обороны группировки кораблей в море. В 1977 г. на вооружения кораблей США, в том числе крейсеров, стали поступать противокорабельные ракеты «Гарпун» с дальностью стрельбы 120—150 км. Обычно на корабле размещали по две счетверенных пусковых установки без запасных ракет. В определенной степени эти ракеты придали американским крейсерам ударные возможности, так как в эти годы советские корабли «липли» к авианосцам именно на эти дистанции и восьмиракетного залпа было достаточно для вывода из строя практически любого отечественного корабля. В 1983 г. на вооружение ВМС США поступает крылатая ракета «Томагавк» с дальностью стрельбы по морским целям более 400 км. Сначала некоторые крейсера получают на вооружении по две счетверенных пусковых установки, но с 1987 г. начинают вступать усовершенствованные крейсера

типа «Тикондерога» с двумя универсальными пусковыми установками Mk 41 с 61 направляющей каждая. В зависимости от обстановки и поставленной задачи эти пусковые установки могут быть загружены крылатыми, зенитными или противолодочными ракетами. При этом ракета «Томагавк» имеет несколько модификаций: для стрельбы по морским целям с обычной боевой частью и для стрельбы по наземной цели как с обычной, так и ядерной боевой частью. Таким образом, американские крейсера могут высокоэффективно действовать как против морских, так и против береговых, воздушных и подводных целей. При этом общий боекомплект ракет составляет 122 единицы, причем в любой пропорции, то есть теоретически можно спланировать загрузку так, что ни одно из вооружений не окажется мертвым, невостребованным грузом. Здесь необходимо отметить еще один очень важный момент. Дело в том, что такая универсальность крейсера по объектам поражения делает его универсальным по применению в военных конфликтах — он может быть востребован в любой войне, от всеобщей ядерной до локальной, и в вооруженном конфликте.

Данный кризис связан, с одной стороны, с безальтернативной ориентацией советского ВМФ на всеобщую ядерную войну с блоком НАТО, а с другой стороны, с засильем промышленно-военного комплекса, когда промышленность создавала то, что у нее получалось, а затем навязывали это ВМФ. Обе эти причины многогранны и во многом переплетаются между собой, но если рассматривать конкретно ракетные крейсера, то оказалось, что они в данный момент просто не нужны. И это тогда, когда роль военно-морского флота как инструмента государства объективно возрастает. Это происходит в силу того, что в настоящее время мировое сообщество переживает сложные времена и ему периодически приходится выполнять различные миротворческие или полицейские функции в отдельных регионах Земли. Такие функции выполняются, как правило, специально создаваемыми группировками многонациональных сил под флагом ООН или других международных организаций. В большинстве случаев основу таких группировок составляют силы флота. Многим может показаться, что эта проблема для России неактуальна — у себя бы разобраться. Если даже с этим согласиться, то разве мало российских проблем в омывающих морях? Тут и защита территориальной целостности, и защита производственной деятельности в исключительной экономической зоне, и борьба с терроризмом и

пиратством на море, в том числе в удаленных районах, и т. д. Одним словом, боевые корабли России очень даже нужны. А вот крейсера типа «Киров» или «Слава» для таких целей не нужны, так как для их оружия при решении подобных задач просто нет объектов поражения. Американцы применяли свои крейсера для нанесения точечных ударов по береговым объектам, наши корабли подобную задачу решить не могут. Таким образом, получается, что отечественные ракетные крейсера ориентировались исключительно на крупные надводные корабли, а точнее, авианосцы, и когда в силу протекающих политических процессов авианосцы выпали из списка потенциальных целей, наши крейсера «остались без работы». Но это один аспект проблемы, другой заключается в том, что если бы даже американцы рассматривались нами как вероятные противники, кризиса крейсеров избежать все равно не удалось бы. Начать нужно с того, что выход наших кораблей из-под «истребительного зонтика» резко снижал их боевую устойчивость. А учитывая, что дальность действия авианосной авиации значительно больше дальности стрельбы отечественных крылатых ракет, то из-под своего зонтика отечественные крейсера просто не дотянутся до районов боевого предназначения авианосцев противника.

Здесь необходимо отметить, что само по себе сравнение крылатых ракет различных



стран — дело бесполезное и может быть интересно разве что техническим специалистам. Реальные возможности крылатых ракет можно оценить, лишь сравнивая их в совокупности с системой противовоздушной обороны противника, а также в совокупности с другими ударными компонентами. Так вот — независимо от того, чьи ракеты были лучше, до принятия американцами на вооружение пусковых установок с 61 направляющей, между отечественными и иностранными ударными и оборонительными системами существовал паритет. С вступлением в строй крейсеров типа «Тикондерога» с пусковыми установками Mk 41 (одно дело держать удар даже нескольких десятков ракет, другое дело — сотни), пока еще их количество не переросло в качество, паритет сохранялся. Но когда таких кораблей вошло в строй более десятка, когда стали вступать в строй эсминцы типа «Орли Берк», их количество стало перерастать в качество, а наше качество в «количество», паритет рухнул.

Если наши крейсеры все же смогут приблизиться к авианосцу на дистанцию менее 500 км (он ведь тоже не стоит на месте), получить точные его координаты (это очень большая проблема) и выпустить свои ракеты, то на этом все не заканчивается. Летящие на высоте около десяти километров многотонные крылатые ракеты, а по сути беспилотные самолеты (вес 6—7 тонн, длина более 12 метров) достаточно легко обнаруживаются противником, и по ним применяется весь комплекс противовоздушных средств, начиная с истребителей «Томкэт» с ракетами «Феникс», включая зенитные ракетные комплексы «Иджес», завершая 20-мм зенитными автоматами «Вулкан/Фаланкс», и это без учета применения различных помех головкам самонаведения. В этих условиях, чтобы гарантированно поразить американский авианосец в современном боевом порядке, нам нужно собрать вместе несколько крейсеров и подводных лодок с ракетами «Гранит» да еще привлечь морскую ракетно-носную авиацию. Последней сначала надо умудриться избежать встреч с истребителями берегового и авианосного базирования, опять же из-за ограниченного радиуса действия наших истребителей берегового базирования.

Много десятков лет существовал диалектический спор между снарядом и броней, в настоящее время имеет место аналогичный спор между противокорабельными ракетами и средствами противовоздушной обороны. Как и первый спор, последний также окончательно не разрешен, тем более что практический опыт в этой области почти отсутствует.

Крейсеры — это самые крупные надводные корабли, созданные в Советском Союзе. Прак-

тически все они на момент утверждения проекта относились к наиболее совершенным, а зачастую, и оригинальным кораблям своего класса. К сожалению, это не всегда можно было сказать о них на момент вступления в строй. Если не считать устаревших уже в ходе постройки кораблей пр.68 и практически не являвшихся крейсерами кораблей пр.1134, все остальные представители этого класса оставили заметный след в мировом крейсеростроении. Однако, во-первых, специфика применения сил флота в Великой Отечественной войне, а также в ходе локальных войн и вооруженных конфликтов, не позволили проверить реальные боевые возможности отечественных крейсеров при решении ими тех задач, для решения которых они создавались. Во-вторых, разобщенный характер морских театров для создания необходимого количества ударных группировок требовал крупносерийной постройки крейсеров, на что отечественная экономика была не способна. В-третьих, в советском флоте слишком много крейсеров стало таковыми уже постфактум: создавали эсминцы, большие противолодочные корабли, а потом приходили к выводу, что на самом деле получился крейсер. Это приводило к многотипности, а значит, к большим проблемам в обеспечении их боеготовности. В частности, в 1990 г. в советском ВМФ имелись ракетные крейсеры четырех проектов (58, 1134, 1164, 1144), причем два последних, фактически являясь ровесниками, имели на вооружении два различных ракетных комплекса. Это косвенно указывает на то, что твердой концепции применения кораблей этого класса у нас не было, а значит, трудно себе представить, что мы знали, какие крейсеры и для чего нам нужны. Можно предположить, что советские ракетные крейсеры являются последними истинными представителями этого класса.

Однако, надо вспомнить, что изначально крейсеры, как класс боевых кораблей имели целый ряд типовых задач, сделавший их поистине универсальными кораблями. Сфера их «интересов» охватывала объекты на поверхности воды, на берегу и в воздухе. Единственное, что не было им свойственно ранее, так это борьба с подводными лодками. Этим наиболее успешно, из надводных кораблей, занимались представители другого класса — миноносцев. Последние также являются универсальными кораблями, но с преимущественно торпедным вооружением. Так по определению!

В настоящее время применение надводными кораблями (не боевыми катерами) торпед по надводным целям практически не реализуемо. Торпеда стала больше противолодочным оружием, причем зачастую являясь головной частью

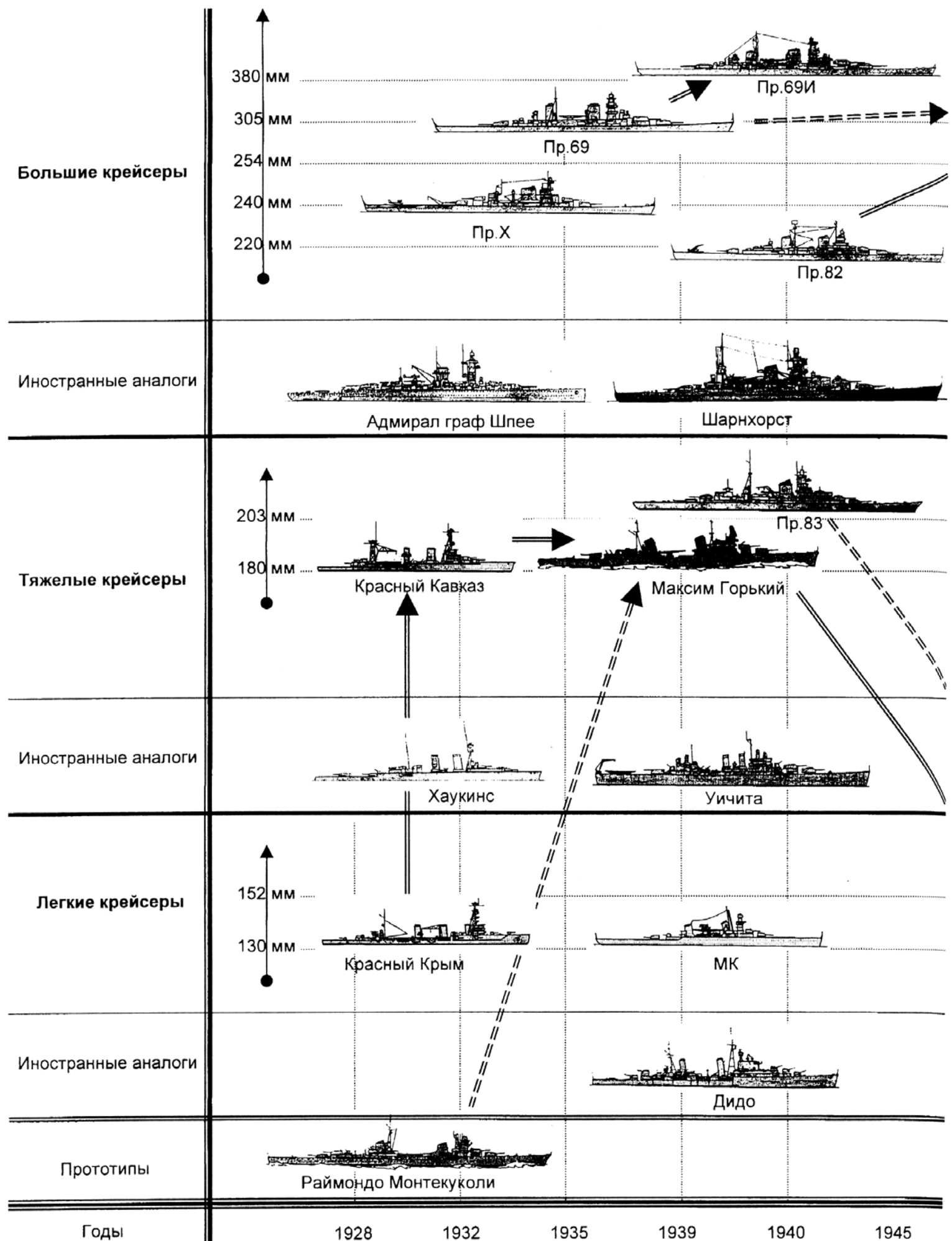
противолодочных ракет. В настоящее время всем комплексом противолодочного оружия, включая палубные летательные аппараты, в полной мере вооружены именно существующие крейсера. Таким образом и эта типовая задача стала вполне им свойственна. В результате, крейсер стал поистине универсальным кораблем, способным наиболее эффективно решать большинство типовых задач надводного корабля как в военное, так и в мирное время, включая всевозможные вооруженные конфликты. Как уже отмечалось выше, в 60-е годы прошлого века, оказалось, что новые стальные винтовые фрегаты, корветы и клиперы настолько сблизилась по своим основным тактико-техническим элементам, что их стало можно объединить в один класс, названный впоследствии «крейсера». Так вот, в настоящее время произошло нечто аналогичное. Оказалось, что существующие крейсера, фрегаты, корветы настолько сблизилась по своим основным задачам и возможностям, что их стало возможно объединить в один класс, и наиболее полно ему соответствует понятие «крейсер». Таким образом, можно сказать, что крейсер — это корабль будущего, именно он станет, как

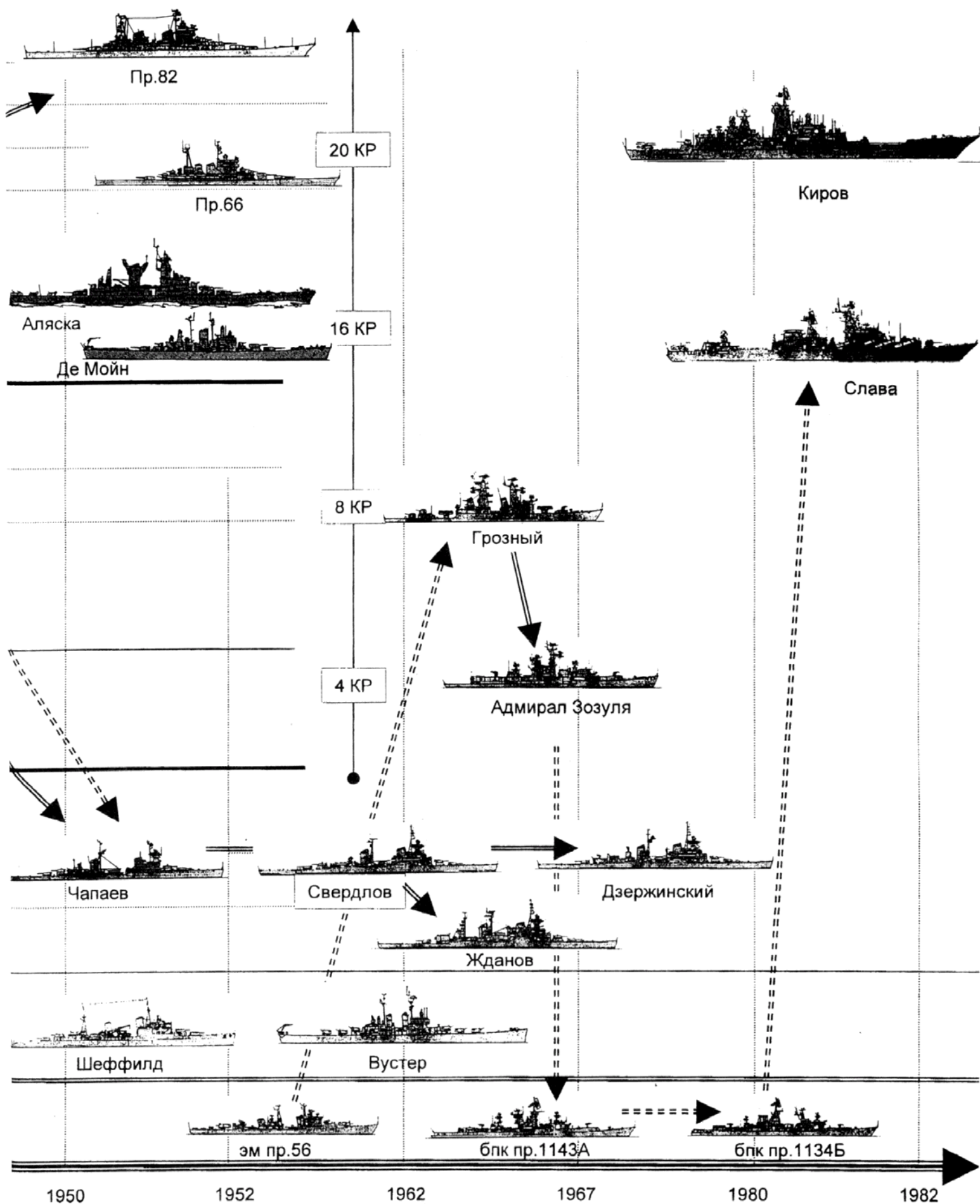
бы его не называли, основным надводным кораблем начала следующего века. Другое дело, что каким-то образом их все равно придется подразделять, и скорее всего новая классификация будет основываться на размерах, а точнее, на водоизмещении. То есть, многоцелевые корабли большого водоизмещения будут относить к крейсерам, среднего водоизмещения к эсминцам, еще меньшего — к фрегатам и т.д. При этом все они, по сути, будут являться крейсерами. Отсюда вопрос о появлении в России новых крейсеров можно свести к вопросу о необходимости наличия в отечественном флоте многоцелевых кораблей водоизмещением более 10000 т.

Хотелось бы верить, что при этом мы не пойдем далее своим национальным путем в строительстве истинных крейсеров, ориентированных, прежде всего на борьбу с равноценным надводным противником, а увидим в нем именно универсальный корабль. В этом случае, хорошо бы вспомнить нашего противоречивого лидера 30-х—50-х годов — И. В. Сталина. Он то отлично понял, что крейсер — это не только, а может и не столько орудие войны, сколько инструмент мира.



# Эволюция советских крейсеров







# СОДЕРЖАНИЕ

Вступление .....	5
Большие или очень тяжелые крейсера .....	7
Крейсера легкие и не очень .....	29
Ракетные крейсера .....	61

Редакцией альманаха «Цитадель» совместно с издательством «Галей Принт» в первой половине 1999 г. будут изданы:

Альманах «Цитадель» № 3 (8) 1998 г.

*В.Г. Дацышен.* Русско-китайская война. Поход на Пекин.

Журнал «Подводный флот» № 2.

*В.Л. Зарембовский, Ю.И. Колесников.* История специальной разведки ВМФ.

Альманах «Цитадель» № 1 (9). 1999 г.

Хроника Великой Отечественной войны на морских, озерных и речных театрах.  
т. I, II (северный флот).

*А.В. Платонов.* «Крейсера пр.26 и 26-бис».

Морская Историческая Комиссия т. 2. (П. Лемишевский. «Период борьбы за овладение балтийским побережьем»).

*Э.Н. Щенснович.* Плавание броненосца «Ретвизан».

Наши издания можно приобрести в магазинах: «Варяг», «Дом Военной книги», «Дом Книги», «Старая техническая книга», киоск Центрального Военно-морского музея (Санкт-Петербург); «Дом Военной Книги», «Транспортная книга» (Москва).

Для получения книг по почте обращайтесь по адресу:  
199004, Санкт-Петербург, а/я 171, Л.И. Амирханову.

Фотографии из собраний Л.И. Амирханова, Н.Г. Масловатого.

**А. В. Платонов**

## КРЕЙСЕРЫ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

Редактор *Л.И. Амирханов*

Художественное оформление *Ю.В. Апальков*

Графика *Ю.В. Апальков*

Компьютерная графика *В.А. Платонов*

Компьютерная верстка *П.И. Михайлова*

Подписано в печать 01.01.1999. Гарнитура «Школьная». Печать офсетная.  
Бумага офсетная. Усл.-п.л. 10,5. Тираж 800 экз. Заказ № 1.

Отпечатано ООО «Галей Принт»: Санкт-Петербург, пр. Сизова 30, корп.4.  
ЛР № 065527 от 27.11.97 г.