

УДК 623.822(410)
ББК 68.54
Д21

Дашьян, Александр Владимирович.
Д21 Линкоры типа «Ройял Соверен» : самые «неудачные» корабли Королевского флота / Александр Дашьян. — Москва : Яуза : Эксмо, 2025. — 160 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-199943-8

Линкоры типа «Ройял Соверен» принято считать самыми «неудачными» линкорами Королевского флота. Среди историков кораблестроения хорошим тоном является поругивать эти корабли за их тихоходность и неудачную модернизацию. Однако опыт Второй мировой войны показал, что «бумажные» характеристики, очень важные для справочников, имеют весьма отдаленное отношение к реальности. Так, именно снаряды «устаревшего» линкора «Резолюшен» во время знаменитой операции «Катапульта» уничтожили французский линкор «Бретань». Всего со стапелей сошло пять «Соверенов»: HMS Royal Sovereign, HMS Revenge, HMS Royal Oak, HMS Resolution и HMS Ramillies. «Ройял Оук» «прославился» как первый британский линкор, погибший во время Второй мировой (в ходе легендарной атаки в бухте Скапа-Флоу его утопила подлодка U-47 Гюнтера Прина), а «Ройял Соверен» волею высокой политики вошел в состав нашего Северного флота, получив новое имя — «Архангельск».

Новая книга известного историка Королевского флота впервые в отечественной литературе во всех подробностях рассказывает об истории создания, конструкции, службе и боевом применении линкоров типа «Ройял Соверен». Издание иллюстрировано множеством чертежей и фотографий.

УДК 623.822(410)
ББК 68.54

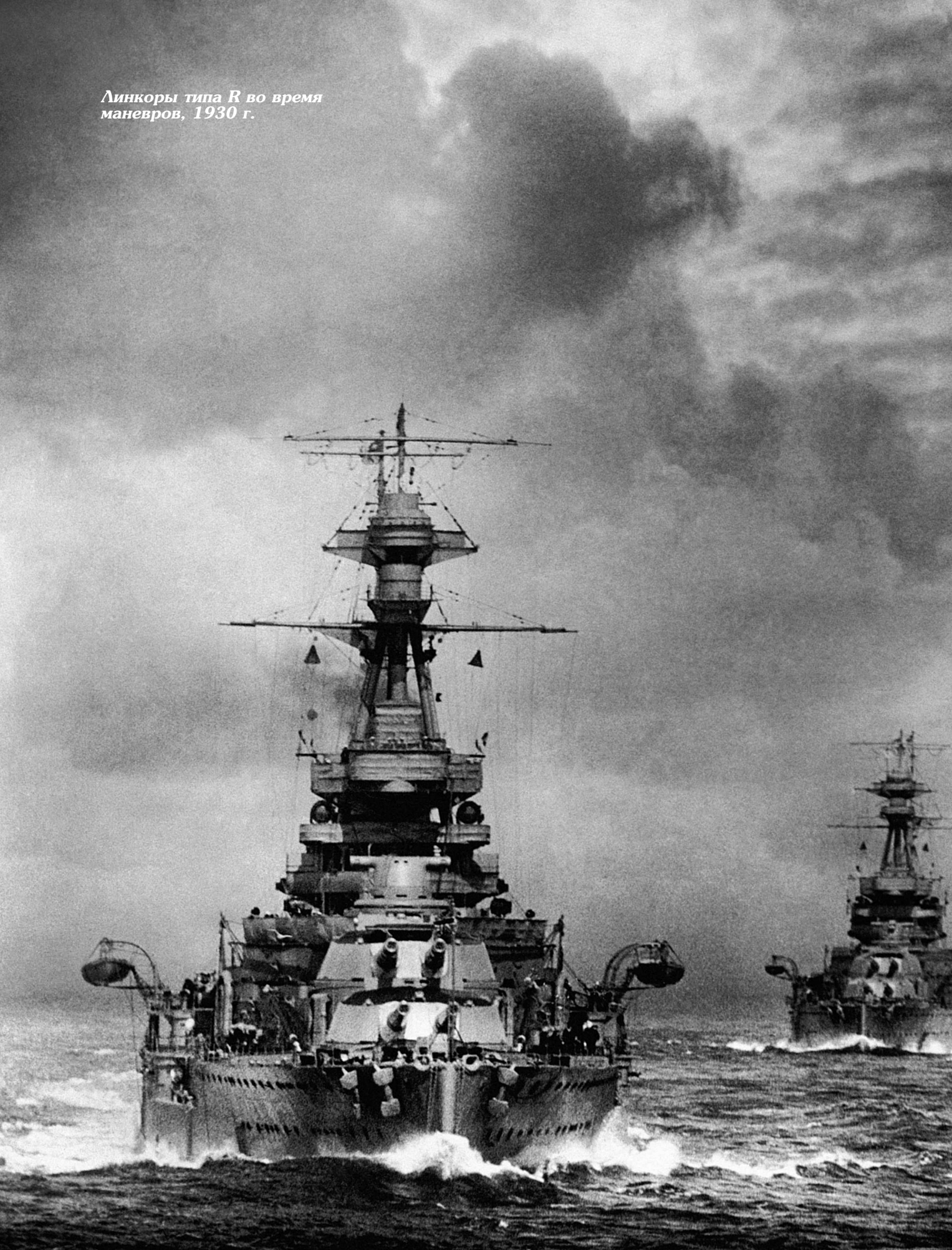
ISBN 978-5-04-199943-8

© Дашьян А.В., 2025
© ООО «Издательство «Эксмо», 2025
© ООО «Издательство «Яуза», 2025

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|-----------------------------------------------|-----|
| Проектирование и постройка | 5 |
| Описание конструкции | 19 |
| Вооружение | 19 |
| Бронирование | 23 |
| Противоторпедная защита | 27 |
| Энергетическая установка | 30 |
| Модернизации | 35 |
| Модернизации в годы Первой мировой | 37 |
| Межвоенные модернизации | 45 |
| Модернизации в годы Второй мировой | 67 |
| История службы | 74 |
| Первая мировая | 74 |
| Межвоенные годы | 78 |
| Вторая мировая | 84 |
| Оценка проекта | 124 |
| Хронология службы в годы Второй мировой | 126 |

Линкоры типа R во время маневров, 1930 г.



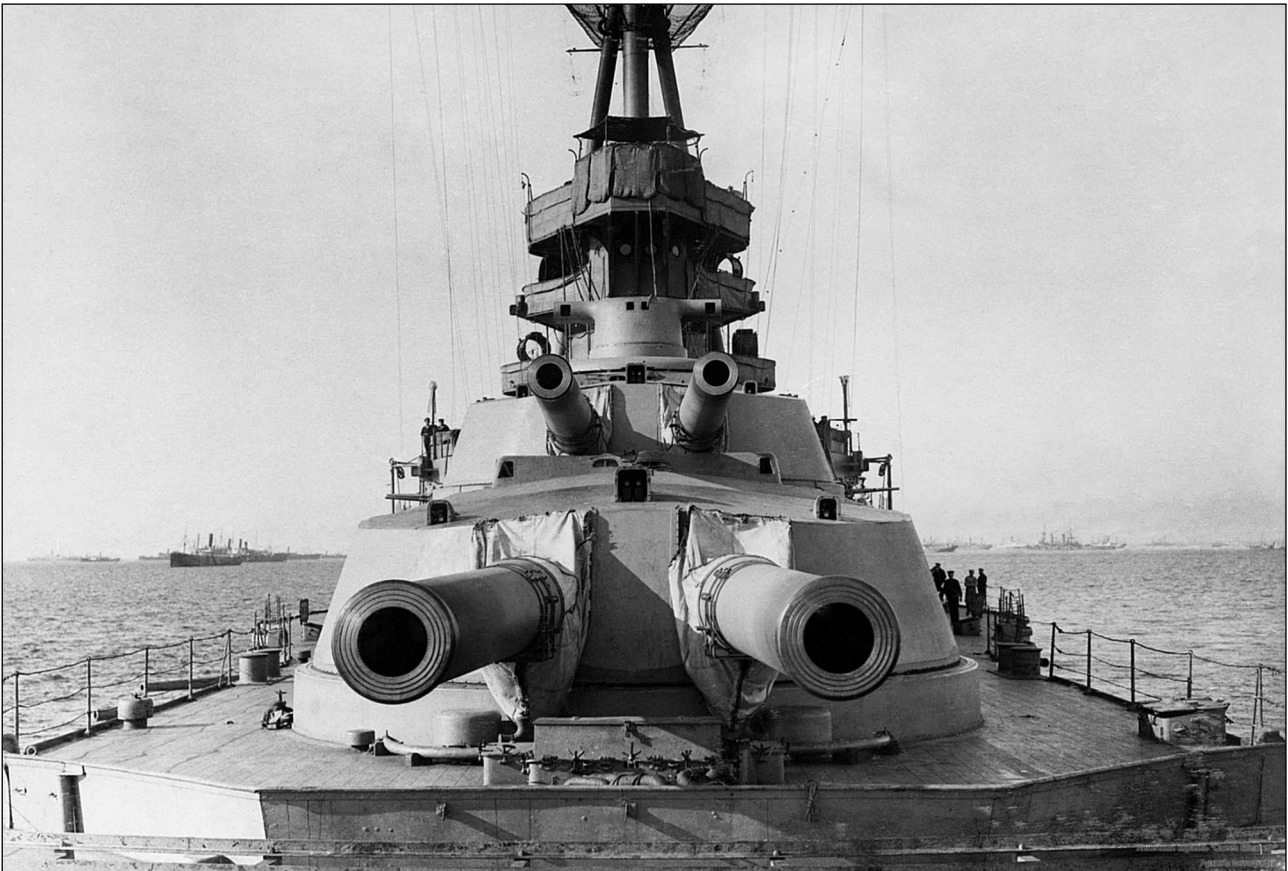
Проектирование и постройка

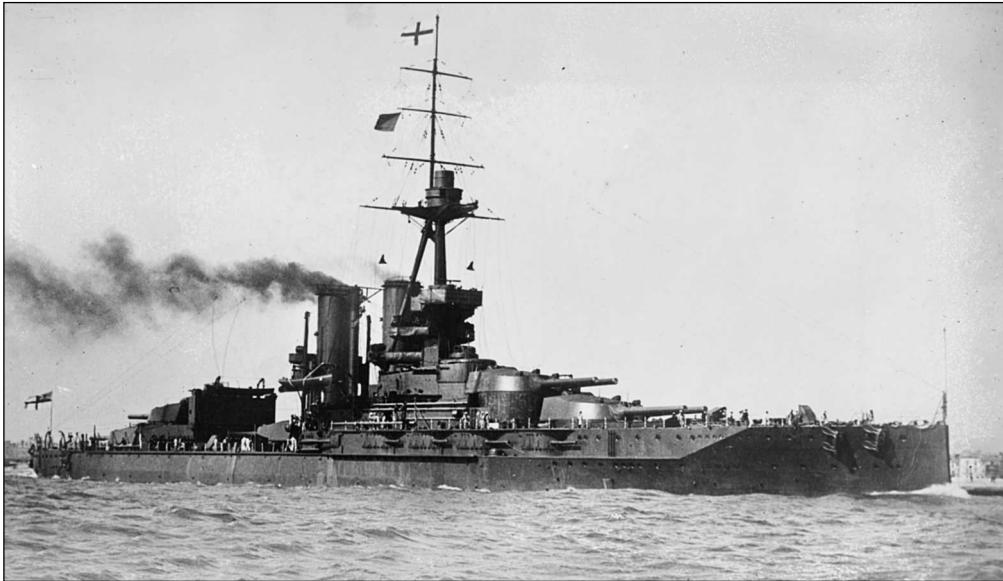
История появления и постройки британских супердредноутов, вооруженных 15-дюймовой артиллерией главного калибра неразрывно связана с фигурой Уинстона Черчилля, ставшего в 1911 г. Первым лордом Адмиралтейства. В это время обсуждались проекты кораблей, намеченных к постройке в рамках программы 1912 г. Первоначальными планами предусматривалось заложить четыре: три дредноута типа «Iron Duke» и один линейный крейсер (типа «Tiger»), однако новый Первый лорд Адмиралтейства, со свойственной ему энергией, приказал переработать проект под 15-дюймовый калибр, хотя работы по этим орудиям ещё не вышли из стадии проектирования.

Причиной такого решения стала просочившаяся из Германии информация о том, что там планируется переход на новых дредноутах на больший, чем 12 дюймов, калибр артиллерии (эти сведения не соответствовали действительности), а также то, что в американском и японском флотах стандартом стали 14-дюймовые орудия. Несмотря на риск, Адмиралтейство пошло на закладку в проект новых линкоров еще не испытанную артсистему — и не прогадало.

Всего по программе 1912 г. было построено пять супердредноутов типа «Queen Elizabeth», спроектированных Филиппом Уоттсом (вместо четырех первоначально запланированных — фи-

**Главный калибр
супердредноутов
типа «Queen
Elizabeth» —
15-дюймовые
42-калиберные
орудия**





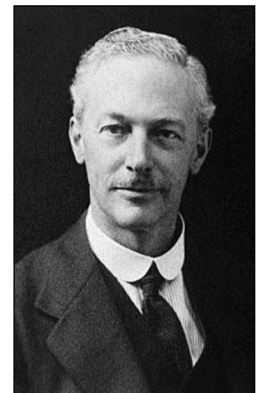
Линкор «Iron Duke» под флагом командующего Гранд-Фли-том адмирала Джеллико.

нансирование постройки пятого, «Malaya», взяли на себя Федеративные Малайские Штаты*).

«Queen Elizabeth» стал лебединой песней Филиппа Уоттса на посту директора департамента кораблестроения Адмиралтейства. В 1912 г. в этой должности его сменил главный конструктор компании «Армстронг» Юстас Теннисон д'Эйнкорт, Уоттс же перешел в «Армстронг», совершив таким образом рокировку.

В это время решался вопрос — какие корабли будут строиться по программе 1913 г. При этом если с числом была относительная ясность — четыре, а если получится, то пять (согласно решению Первого лорда ежегодно закладывать на 60 % больше линкоров, чем Германия), то в отношении типа определенности не было. Выделенных средств хватало, как уже упоминалось, на пять кораблей. Первоначально это должны были стать четы-

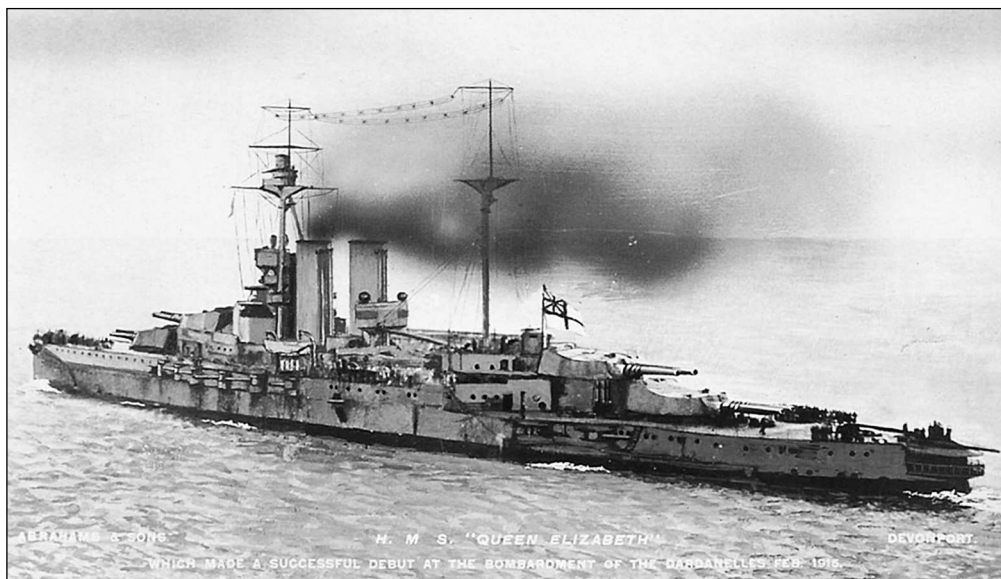
ре корабля типа «Iron Duke» (повторение кораблей программы 1911 г.) и один линейный крейсер типа «Улучшенный «Tiger», имеющий более мощное вооружение из 15-дюймовых орудий и улучшенную защиту — как противовес германскому «Seydlitz». Рассматривался и вариант «Улучшенного «Iron Duke» с заменой артиллерии с 13,5- на 15-дюймовую и, соответственно, увеличенными размерами. Иными возможными комбинациями заказываемых кораблей могли стать: еще четыре типа «Queen Elizabeth»; два «Улучшенных «Tiger» и два «Iron Duke» (с 13,5-дюймовой артиллерией); три «Queen Elizabeth» и один «Улучшенный «Tiger» и, наконец, два «Улучшенных «Tiger» и два «Улучшенных «Iron Duke» (с 15-дюймовой артиллерией). При расчете исходили из того, что стоимость «Улучшенного «Tiger» составит 2,1 млн ф. ст., «Queen Elizabeth» — 1,95 млн ф. ст. и «Iron Duke» (с 13,5-дюймовой артиллерией) — 1,8 млн ф. ст. Цена «Улучшенного «Iron Duke» на тот момент была еще не определена.



Юстас Теннисон д'Эйнкорт

* Федеративные Малайские Штаты — федерация из четырёх находящихся под опекой Короны государств на Малайском полуострове — Селангор, Перак, Негери Сембилан и Паханг — созданная британским правительством в 1896 году, которая просуществовала до 1946 года, когда был образован Малайский союз.

Линкор «Queen Elizabeth» вскоре после вступления в строй. Вскоре 6-дюймовые орудия из кормовых казематов, находящиеся слишком близко от поверхности воды, будут демонтированы. На кораблях типа R этот просчет будет учтен, и все орудия противоминного калибра будут размещены либо на уровне верхней палубы, либо выше.



При рассмотрении различных комбинаций заказываемых кораблей Черчилль акцентировал внимание на то, что программа не направлена на противодействие новым германским линейным крейсерам: «При проектировании «Queen Elizabeth» мы сознательно пытались создать корабль, который позволит упразднить класс линейных крейсеров и прекратить их дальнейшее развитие. Нам следует подождать еще по крайней мере год, чтобы понять насколько этот опыт будет успешным. Мы можем себе это позволить, потому что ско-

рость и мощь линкоров типа «Queen Elizabeth»... достаточны для защиты нашего линейного флота от любого маневра немецких линейных крейсеров, а во-вторых, потому что в лице «Lion», «Princess Royal», «Queen Mary» и «Tiger» мы имеем четыре корабля, которые по отдельности будут равны по скорости германским линейным крейсерам «Goeben», «Seydlitz», «J» и «H». Исходя из этого, мы сейчас и должны поступать».

Примерно в это же время Черчилль в письме Третьему лорду Адмиралтейства (Контролеру)

Линкор «Malaya», пятый корабль типа «Queen Elizabeth», финансирование постройки которого взяли на себя Федеративные Малайские Штаты



предложил для упрощения процесса проектирования не ставить перед конструкторами строгих финансовых ограничений, мотивируя это тем, что на утряску деталей с Казначейством будет не менее трех-четырёх месяцев — с ноября, когда смету программы увидит Кабинет, и мартом, когда она будет утверждаться Парламентом. Поскольку налицо была тенденция увеличения стоимости постройки кораблей от года к году, он предложил просто включить в программу пять кораблей по цене в 2,3 млн ф. ст.

В соответствии с пожеланиями Первого лорда департамент главного кораблестроителя сконцентрировался на создании «Улучшенного «Iron Duke» (с 15-дюймовой артиллерией).

Совет Адмиралтейства желал, чтобы корабль программы 1913 г. имел скорость не менее 21 уз., что считалось достаточным для обычных операций в Северном море в составе Гранд-Флита. Это позволяло вернуться к смешанному отоплению котлов, отказавшись от чисто нефтяного, как на «Queen Elizabeth», что сулило возможность несколько сэкономить на бронировании (использовать более тонкую броню за счет включения в систему бронирования угольных ям).

Рассматривая варианты будущего линкора программы 1913 г., Совет Адмиралтейства рекомендовал Д'Эйнкорту проработать, помимо 10-орудийного, вариант «Улучшенного «Iron Duke» с трехорудийными башнями. По прошествии примерно месяца Департамент главного кораблестроителя направил на рассмотрение Совета несколько эскизных проектов. От варианта с 10 орудиями в пяти двухорудийных башнях (расположенных, как и на оригинальном «Iron Duke») отказались еще на

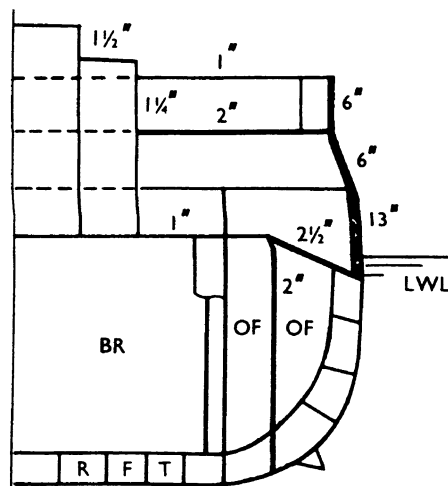
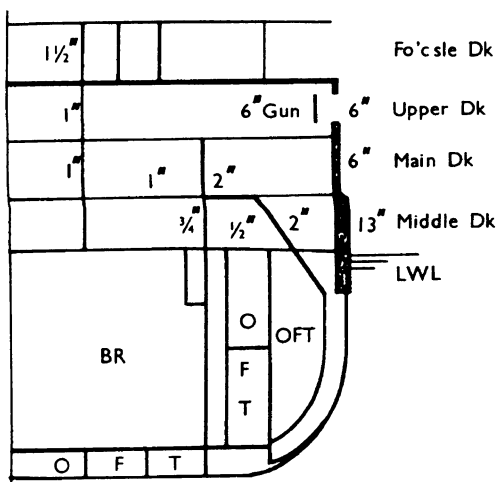
предварительной стадии, поскольку было сочтено невозможным создать сбалансированный корабль без значительного роста водоизмещения и длины, вызванных необходимостью размещения средней башни «Q» (которая и на оригинальном «Iron Duke» была зажата сверх меры). Кроме того, главный кораблестроитель обосновывал отказ от подобного размещения тем, что, по его мнению, наличие двух дополнительных орудий с очень ограниченными секторами обстрела повышает мощь корабля чисто номинально и в реальных условиях «Улучшенный «Iron Duke» с 10 орудиями не будет иметь каких-либо преимуществ перед 8-орудийной «Queen Elizabeth».

Вариант с трехорудийной башней так же не вышел из стадии предварительных проработок. Д'Эйнкорт обосновывал это тем, что от любых мыслей о трехорудийной башне следует пока воздержаться из-за отсутствия опыта и необходимости длительного периода конструкторских и экспериментальных изысканий, прежде чем такая новинка попадет на флот. Тем более, по его мнению, выход из строя одной трехорудийной башни приведет к более значительному падению огневой башни в сравнении с двухорудийной.

Совет Адмиралтейства всесторонне рассмотрел аргументацию Главного кораблестроителя против упомянутых вариантов компоновки и лишь после этого согласился с 8-орудийным вариантом, подготовленным Д'Эйнкортom 30.1.1913 шифром T1*. Два месяца ушло на согласование и

* Интересно, что поскольку проекты кораблей типа «Queen Elizabeth» имели шифр R, а будущий тип «Royal Sovereign» — T, непонятно, какой проект должен был обозначать шифр S. Возможно, речь шла о «Улучшенном «Iron Duke».

Разница в бронировании линкоров типа R (слева) и «Queen Elizabeth» (справа). Сечение по 129-му шпангоуту



31.3.1913 проект был утвержден. На тот момент ориентировочная стоимость составляла 3,15 млн ф. ст., включая вооружение.

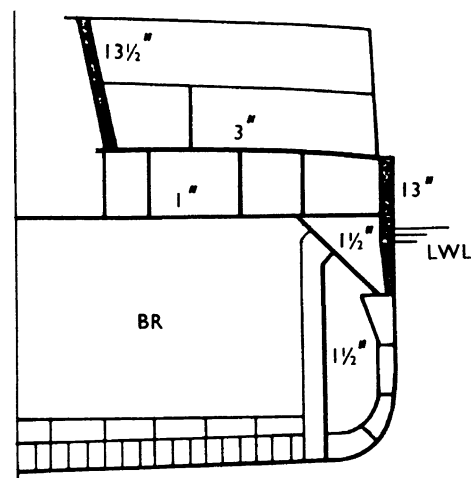
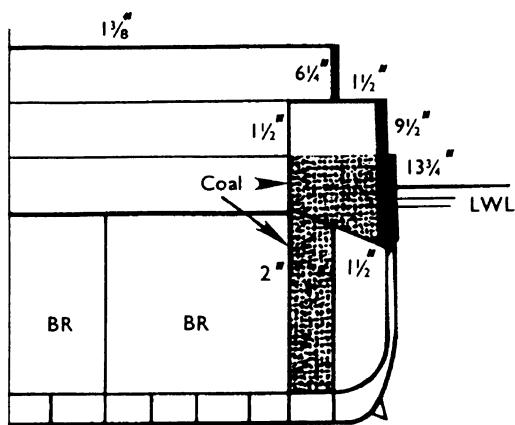
Главные отличия от типа «Queen Elizabeth» заключались в следующем:

1. Нормальное водоизмещение сокращено примерно на 1750 т, длина — на 20 футов, ширина — на 2 фута, и проектная осадка — на 3 фута.

2. Основное вооружение осталось без изменений, но число 6-дюймовых орудий сокращено с 16 до 14 и размещены ближе к миделю. От постоянно заливаемых кормовых казематов на главной палубе отказались. За-

метно отличались и вырезы в баке, обеспечивающие погонный огонь 6-дюймовых орудий при угле близком к 0°. На «Queen Elizabeth» они были весьма обширны, позволяя вести огонь по носу сразу шести орудиям (по три с каждого борта), но, как следствие, палуба бака в районе носовых башен имела ограниченную ширину, что создавало определенные неудобства. На кораблях программы 1913 г. в нос могли стрелять всего по одному орудью с каждого борта, и вырезы имели гораздо более скромный размер — если на «Queen Elizabeth» они тянулись от носовой надстройки и заканчивались

Бронирование современников линкоров типа «Queen Elizabeth» и типа R: «Baden» (Германия, слева) и «Pennsylvania» (США, справа)



далеко за башней «А», то в проекте новых кораблей — от надстройки до барбета башни «В» (исключение — линкор «Revenge», у которого вырезы шли до барбета башни «А»).

3. Главный броневой 330-мм пояс имел одинаковую толщину по всей высоте, а не был скошен по верхней кромке. Главная броневая палуба была поднята на ярус выше — на уровень главной палубы (а не средней, как на «Queen Elizabeth»).

4. Номинальная скорость снизилась на 4 уз., однако общий запас топлива (по весу) остался практически неизменным.

5. Вместо сдвоенных рулей, появившихся еще на «Dreadnought», на кораблях программы 1913 г. вернулись к традиционному рулю в диаметральной плоскости. Кроме того, появился небольшой вспомогательный руль, стоящий непосредственно перед основным. Это позволило снизить сопротивление примерно на 3%. Впрочем, вспомогательный руль оказался неэффективным и впоследствии его сняли.

Как видим, главным новшеством линкоров программы 1913 г., помимо возврата к смешанному отоплению, стал подъем броневой палубы на уровень главной палубы. В пояснительной записке, подготовленной д'Эйнкортом в середине апреля 1913 г., он отмечал следующие преимущества такого конструктивного решения — оно увеличивало забронированный объем и позволяло сохранять приемлемую остойчивость даже при пробитых оконечностях, лишенных брони. Как следствие, появилась возможность снизить начальную метацентрическую высоту (на кораблях программы 1913 г. она была на 2 фута меньше, чем у кораблей типа «Iron Duke»), что делало

Тактико-технические данные проекта T-1

| | |
|------------------------------------------------|------------------------------------|
| Водоизмещение, т: | |
| конструктивное | 25 500 |
| полное | 28 750 |
| Размерения, м: | |
| длина (между перпендикулярами) | 176,90 |
| ширина | 26,99 |
| конструктивная осадка | 8,69 |
| осадка при полном водоизмещении | 9,91 |
| Увеличение водоизмещения на 1 см осадки, т | 35,8 |
| Мощность энергетической установки, л.с. | 31 000 |
| Конструктивная скорость хода, уз. | 21,5 |
| Запас топлива, т: | |
| угля при конструктивном водоизмещении | 900 |
| полный запас угля | 3000 |
| нефть | 1500 |
| Вооружение: | |
| | 8 381-мм/42, 80 выстрелов/орудие |
| | 16 152-мм/45, 150 выстрелов/орудие |
| | 4 102-мм, 200 выстрелов/орудие |
| | 4 533-мм подводных ТА, 20 торпед |
| Броневая защита, мм: | |
| броневой пояс по миделю | 330 |
| броневой в районе носа | 152 |
| броневой в районе кормы | 102 |
| бортовая броня над броневым поясом | 152 |
| броневая переборка в носу | 152 |
| броневая переборка в корме | 102 |
| барбеты | 102—254 |
| орудийные башни | 280 |
| боевая рубка | 280 |
| шахта боевой рубки | 102—152 |
| пост управления торпедным огнем | 152 |
| шахта поста управления торпедной стрельбой | 102 |
| Стальные защитные плиты (вертикальные) | |
| шахта дымовой трубы | 25,4—38 |
| противоторпедная переборка | 25,4—38 |
| Стальные защитные плиты (горизонтальные): | |
| полубак (над батареей 152-мм орудий) | 25,4 |
| верхняя палуба между барбетами 1-й и 4-й башен | 31,7—38 |
| главная палуба | 25,4; 38 и 50,8 |
| главная палуба, скат | 50,8 |
| промежуточная палуба к носу | 25,4—63,4 |
| промежуточная палуба в районе кормы | 63,4 и 76,2—102 |
| Весовая нагрузка, т: | |
| оборудование | 750 |
| вооружение | 4550 |
| машины | 2500 |
| уголь | 900 |
| броня и стальные защитные плиты | 8100 |
| корпус | 8600 |
| адмиралтейский резерв | 100 |
| Всего | 25 500 |

новые корабли гораздо более удобными орудийными платформами, избавленными от стремительной бортовой качки. Броневая палуба выполнялась монолитной (а не двухслойной, как ранее), а ее скос имел гораздо больший угол в сравнении с той же на «Queen Elizabeth» (поскольку перекрывал пространство двух палуб, а не одной). Поднятие броневой палубы на один ярус имело еще одно, не бросающееся, на первый взгляд, в глаза, преимущество — угольные ямы оказались полностью под броней, и теперь отсутствовала необходимость в люках в броневой палубе для подачи угля из верхних угольных ям (над скосом палубы, как на ранних линкорах).

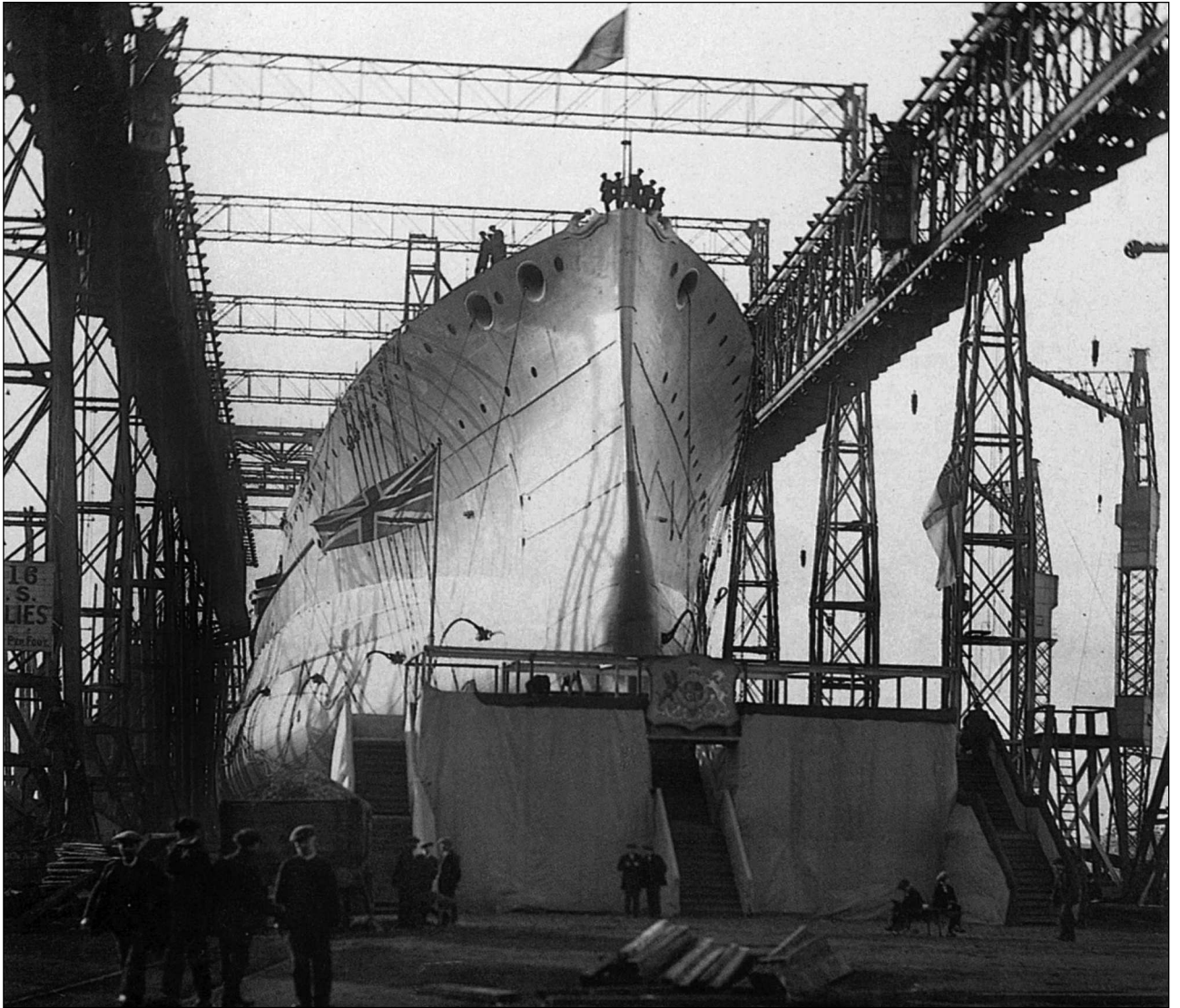
Броневой пояс, сохранив общую толщину как и на предшественниках, был выше и опускался ниже ватерлинии на большую глубину (5 футов против 4), кроме того, как уже упоминалось ранее, он не имел скоса по верхней кромке (кстати, это позволило сэкономить порядка 30 фнт. ст. на тонну брони). В результате, корабли программы 1913 г. «оголяли» нижнюю кромку своего пояса при большем крене в сравнении с предшественниками. А с учетом большей высоты пояса, последний прикрывал ватерлинию как при минимальной нагрузке (под водой оставалось 4,5 фута), так и при полной (над водой оставалось 4 фута).

Как уже упоминалось ранее, Совет Адмиралтейства утвердил эскизный проект 31 марта 1913 г.

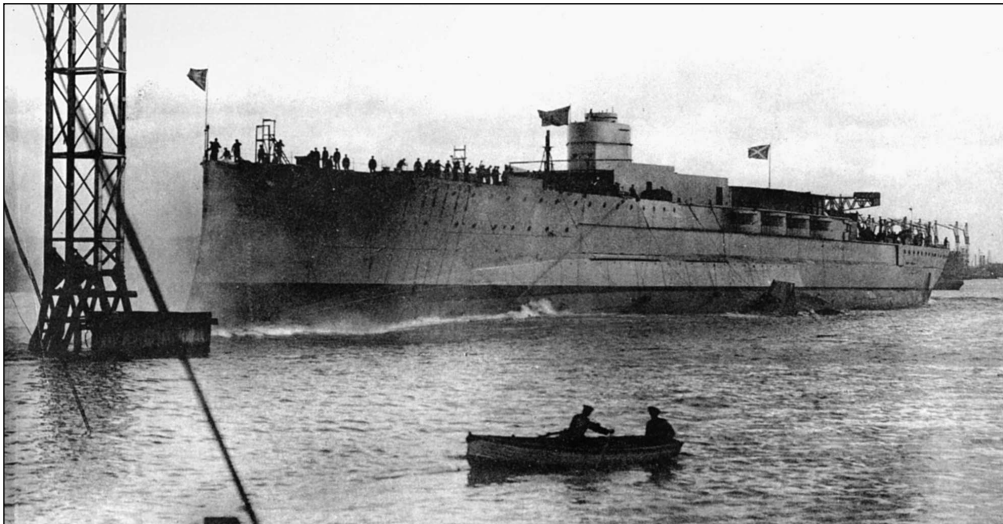
В середине апреля контролер указал, что окончательное решение необходимо принять к 14 июня, чтобы уложиться в сроки выдачи заказа на постройку кораблей. Проект был вновь рассмотрен и одобрен 6 мая с двумя оговорками: одно касалось определенных изменений в конструкции броневой палубы, а другое же напрямую к проекту не относилось и вновь реанимировало идею трехорудийной башни, которую настоятельно рекомендовалось-таки спроектировать, несмотря на сопротивление д'Эйнкорта. Наконец, 13.6.1913 проект T1 был окончательно утвержден, а его чертежи проштампованы печатью Совета Адмиралтейства. В этом же месяце произошло размещение заказов. Из пяти запланированных кораблей программы 1913 г. три строились на частных предприятиях, два — в казенных Адмиралтействах, при этом машины для них так-же изготавливали на частных предприятиях. Корабли заложили в период с середины ноября 1913 г. до середины января 1914 г. Вся серия известна по имени вступившего в строй первым «Royal Sovereign».

Интересно, что заложенный первым «Ramillies» строился дольше всех и вступил в строй последним. Правда, это было вызвано объективными причинами — сперва корабль решили еще на стапеле оснастить бортовыми булями, что задержало спуск на воду, затем во время самого спуска 12.9.1916 корабль получил серье-

| | Верфь | Изготовитель машин | Закладка | Спуск на воду | Вступление в строй |
|-------------------|---------------------------|--------------------------|------------|---------------|--------------------|
| »RAMILLIES» | Beardmore, Далмур | Beardmore, Далмур | 12.11.1913 | 12.9.1916 | 9.1917 |
| »RESOLUTION» | Palmer, Хебберн-он-Тайн | Palmer, Хебберн-он-Тайн | 29.11.1913 | 14.1.1915 | 30.12.1916 |
| »REVENGE» | Vickers, Барроу | Vickers, Барроу | 22.12.1913 | 29.5.1915 | 24.3.1916 |
| »ROYAL SOVEREIGN» | Адмиралтейство, Портсмут | Parsons | 15.1.1914 | 29.4.1915 | 4.1916 |
| »ROYAL OAK» | Адмиралтейство, Девонпорт | Hawthorn Leslie, Хебберн | 15.1.1914 | 17.11.1914 | 1.5.1916 |



***«Ramillies»
незадолго до
спуска на воду***



***Спуск на воду
линкора
«Ramillies»***



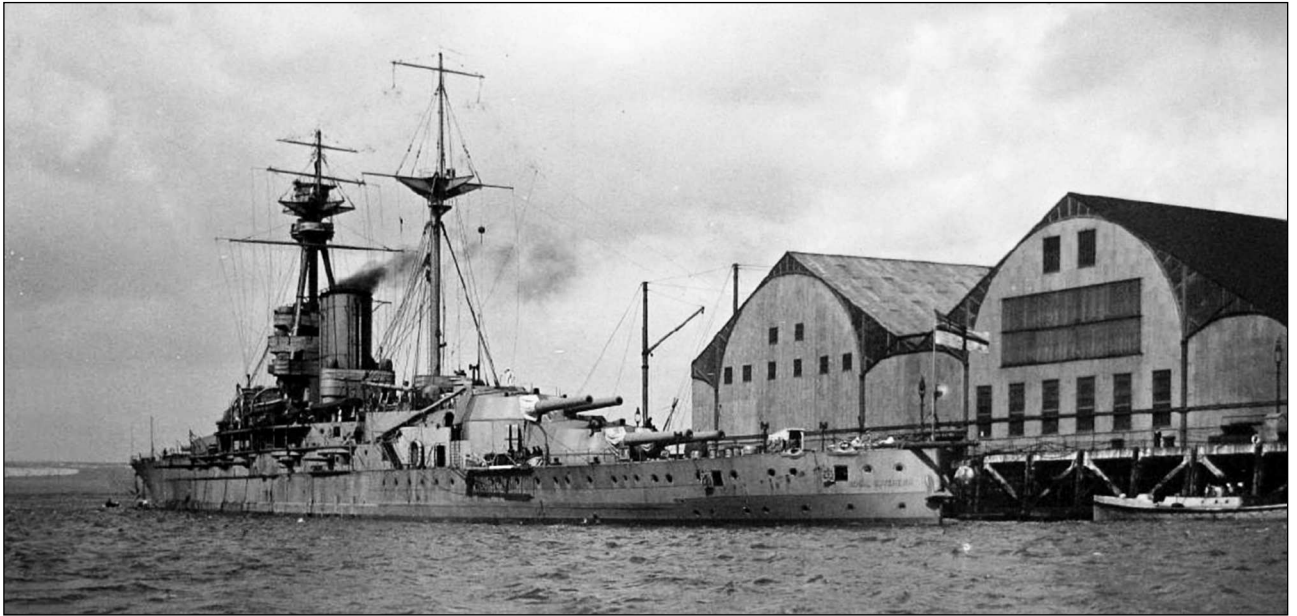
«Resolution» в ходе достройки на верфи Palmers в июне (вверху) и августе (внизу) 1916 г.

езные повреждения киля и рулей, неудачно сойдя со спусковой дорожки.

Причина аварии отчасти крылась в том, что «Ramillies» имел самый большой среди своих собратьев спусковой вес — 17 750 т (из них на були приходилось

1430 т). Для сравнения: у «Resolution» он составлял 9407 т, у «Revenge» — 11 954 т, «Royal Oak» — 9635 т, и «Royal Sovereign» — 10 225 т. Следственная комиссия, назначенная по случаю инцидента, внимательно проверила расчеты строителей,





но конкретных доказательств небрежности последних не усмотрела, и дело было закрыто.

Но на этом злоключения «Ramillies» не закончились — поскольку дока необходимого размера на верфи не имелось, линкор пришлось переводить в Ливерпуль для ремонта на верфи Cammell Laird. Но и на этом злоключения «Ramillies» не закончились — при выходе из Ливерпуля 7 мая после ремонта он вновь сел на мель, правда, на этот раз без больших повреждений, — но снять его удалось лишь две недели спустя, 23 мая.

* * *

Программа кораблестроения 1914 г. сохраняла заложенный ранее принцип 60 % — т.е. на три германских корабля Британия закладывала пять. Однако этот расчет не учитывал растущую угрозу на Средиземном море, где флоты Австро-Венгрии и Италии входили с Германией в Тройственный союз. В 1912 г. появилась надежда, что эту угрозу удастся решить с помощью Канады — во время визита в Великобританию нового премьер-министра Кана-

ды Бордена, Черчилль смог убедить последнего профинансировать* постройку трех дредноутов (возможные варианты названий, приводящиеся в большинстве источников, «Acadia», «Quebec» и «Ontario»), поскольку одновременное выделение средств на усиление флота Империи соответствовало политике консервативной партии, к которой принадлежал новый премьер. Заручившись поддержкой канадцев, Черчилль предложил сформиро-

**«Royal Sovereign»
вскоре после
вступления в строй**

*Канадский Билль о Военно-морской помощи 1912 года (Borden's Naval Aid Bill). Еще в 1911 г. в Канаде прошли выборы в Федеральное собрание, на котором консерваторы победили либералов, отправив правительство премьер-министра Уилфрида Лорье в отставку. Следствием этого стало изменение отношения к вопросу о том, какую роль должна играть Канада в защите Британской империи. Хотя обе политические партии сходились на том, что наилучшей политикой станет создание собственного военно-морского флота, консерваторы яростно возражали против идеи либеральной партии начать строительство флота немедленно. По мнению тогдашнего лидера оппозиции, Бордена, план Лорье заключавшийся в строительстве 5 крейсеров и 6 эсминцев совершенно не отвечает интересам и потребностям Империи.

После смены правительства приоритеты изменились — решено было вместо создания автономного флота «вложиться» во флот Империи, как это сделали ранее Новая Зеландия и Малайские Штаты. Когда новый премьер-министр Канады, Борден посетил Соединенное Королевство в 1912 г., чтобы принять рыцарское звание (обычная процедура вновь назначенного премьера Доминиона), состоялась встреча с Черчиллем, по итогам которой Борден согласился профинансировать строительство 3 дредноутов на общую сумму около 35 млн долларов.

Билль о Военно-морской помощи, по крайней мере, в три раза превышали либеральный план по строительству канадского флота, и, что важно, не сулил никакой пользы канадской промышленности, поэтому не удивительно, что он был встречен в штыки оппонентами. 5.12.1912 Борден представил Билль о военно-морской помощи в качестве единовременного вклада Канады в британский флот. После ожесточенных дебатов в нижней палате билль поступил на утверждение в Сенат, где был отклонен либеральным большинством.

вать т.н. имперскую эскадру, состоящую из «New Zealand», «Malaya» и трех «канадцев». Базируясь в Гибралтаре и имея ход не менее 23 уз., такая эскадра сможет контролировать огромное пространство как в Атлантике, так и в Средиземном море.

К сожалению, Билль о военной помощи так и не был принят, однако Черчилль не оставлял надежды убедить канадцев «раскошелиться» на благо Империи, и при подготовке программы 1914 г. он исходил из того, что из пяти линкоров три все же будут профинансированы Канадой. Более того, еще два «канадских» корабля закладывались Черчиллем в будущую программу 1915 г. (всего пять кораблей).

14.1.1914, получив известие из Канады о том, что и в этом году профинансировать постройку трех канадских дредноутов не удастся, Черчилль сообщил Первому морскому лорду, что он, тем не менее, решил приступить к строительству ВСЕХ запланированных программой 1914 г. линкоров, несмотря на неопределенность с канадским взносом.

До конца января Черчилль не оставлял попыток уговорить канадцев, ссылаясь на складывающуюся чрезвычайную ситуацию и неоднократные обещания Канады поддержать Империю, но безуспешно. В конечном итоге пришлось корректировать программу в сторону уменьшения с пяти (три канадских и два адмиралтейских) до четырех (все адмиралтейские). Средства на два дополнительных корабля были изысканы за счет изменения графика платежей и частичного сокращения программы в других ее частях.

Определившись с числом и верфями-подрядчиками (два должны были строиться на част-

ных, два — в казенных Адмиралтействах), перед Адмиралтейством встал вопрос — какие корабли строить? Первоначально хотели заложить три «Queen Elizabeth» и один типа R, но в окончательном виде число заказываемых кораблей зеркально поменяли — три типа R и один типа «Queen Elizabeth». Сделано это было как для удешевления программы, так и ускорения постройки (в плане строительства «Queen Elizabeth» считалась более сложной, чем тип R).

В речи Черчилля в Палате общин 17.3.1914, в которой он представил программу на 1914 г. он в последний раз высказал надежду на то, что канадцы изменят курс, но последние остались непреклонны. Более того, удар по программе попыталось нанести Министерство финансов. Вероятность урезания бюджета была довольно велика и Черчиллю даже пришлось всерьез рассматривать возможность замены части запланированных линкоров программы гораздо более дешевыми подводными лодками. Впрочем, атаку Минфина удалось отбить, и строительство всех четырех линкоров программы было утверждено, а их чертежи проштампованы печатью Адмиралтейства 13.5.1914.

Тендер на улучшенные линкоры типа «Royal Sovereign» были выиграны верфями Palmers и Fairfield, получившими контракт на постройку «Renown» и «Repulse» соответственно. Еще один «Royal Sovereign» должен был строиться в Адмиралтействе Девонпорта («Resistance»), а в Портсмуте планировалось заложить шестой линкор типа «Queen Elizabeth», получивший название «Agincourt».

Линкоры типа «Royal Sovereign» программы 1914 г. были почти точной копией своих предшест-

венников предыдущей программы, отличаясь лишь в мелочах. Их водоизмещение было на 50 т больше, что соответствовало увеличению осадки на полдюйма. Противоторпедная переборка, ранее имевшая толщину 38 мм в нижней части и 25 — в верхней, теперь выполнялась вся толщиной 38 мм (напомним, что на «Queen Elizabeth» ее толщина составляла 51 мм). Размеры боевой рубки увеличены. Емкость носовых погребов увеличена с 80 до 100 выстрелов на орудие.

Все контракты на постройку кораблей программы 1914 г. были расторгнуты 26.8.1914 в связи с началом Первой мировой войны, однако это не касалось заказа на орудия и башенные установки для них (были заказаны одновременно с кораблями в мае 1914 г.).

Дальнейшая судьба заказанных для второй серии кораблей типа «Royal Sovereign» орудий и башен выходит за рамки данной книги, однако коснуться истории башен-путешественниц все же придется. Дело в том, что с началом Первой мировой британскому флоту срочно потребовались мелкосидящие корабли с тяжелой артиллерией для обстрела бельгийского побережья, занятого германскими войсками. Так в Королевском флоте возродился класс мониторов. Первые корабли вооружались 12- и 14-дюймовыми орудиями, а в конце 1914 г. встал вопрос о создании более мощных кораблей с 15-дюймовыми, благо в это время в производстве находилось большое число таких стволов для еще находящихся на стапелях «Royal Sovereign». Поскольку головной корабль, «Ramillies», планировалось в экспериментальном по-

* Встречается информация, что наоборот, решение о оснащении корабля булями было принято ПОСЛЕ передачи его орудий на мониторы.



рядке оснастить булями*, что вело к задержке его ввода в строй, было решено передать заказанные для него орудия и их установки для двух мониторов, «Marshal Ney» и «Marshal Soult», к строительству которых приступили в январе 1915 г.

Монитор «Marshal Ney», вооруженный башней, первоначально заказанной для «Ramillies»

| Для какого корабля заказаны орудия | Дата заказа | На какой корабль установлены (в скобках указано расположение башни) |
|------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| «Ramillies» | 7.1913 | «Marshal Ney», с 1916 г. — «Terror» «Marshal Soult», с 1940 г. — «Roberts» «Glorious» (A), с середины 1920-х — складирование, с 1944 г. «Vanguard» (A) «Glorious» (Y), с середины 1920-х — складирование, с 1944 г. «Vanguard» (B) |
| «Resolution» | 7.1913 | «Resolution» (X) «Resolution» (Y) «Repulse» (A) «Repulse» (B) |
| «Repulse» | 5.1914 | «Repulse» (Y) «Courageous» (Y), с середины 1920-х — складирование, с 1944 г. «Vanguard» (X) «Resolution» (A) «Resolution» (B) |
| «Renown» | 5.1914 | «Renown» «Renown» «Renown» «Courageous» (A), с середины 1920-х — складирование, с 1944 г. «Vanguard» (Y) |
| Повторный заказ для «Ramillies» | 1915 | «Ramillies» «Ramillies» «Ramillies» «Ramillies» |