

УДК 623.822.3(410)
ББК 68.54
Ч-19

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *А. Заикина*

Чаплыгин, Андрей Викторович.

Ч-19 Кошки адмирала Фишера. Английские линейные крейсера «Лайон», «Принцесс Ройял», «Куин Мэри» и «Тайгер» / Андрей Чаплыгин. – Москва : Эксмо : Яуза, 2018. – 128 с. – (Война на море).

ISBN 978-5-04-091658-0

31 мая 1916 года состоялось крупнейшее в мировой истории морское сражение. В Северном море в смертельной схватке сошлись британский Гранд-Флит и германский Флот Открытого моря.

Едва ли не самыми главными героями битвы стали линейные крейсера «Лайон», «Принцесс Ройял», «Куин Мэри» и «Тайгер». Ранее пренебрежительно прозванные «кошками адмирала Фишера», они вынесли на себе основную тяжесть сражения у Доггер-банки и Ютландской битвы.

Данная книга восстанавливает историю создания, мирной службы и боевого применения одних из самых совершенных кораблей британского флота, ставших первыми сверхдредноутами среди линейных крейсеров и навсегда вписавших свои имена в историю войн. Издание иллюстрировано множеством чертежей и эксклюзивных фотографий.

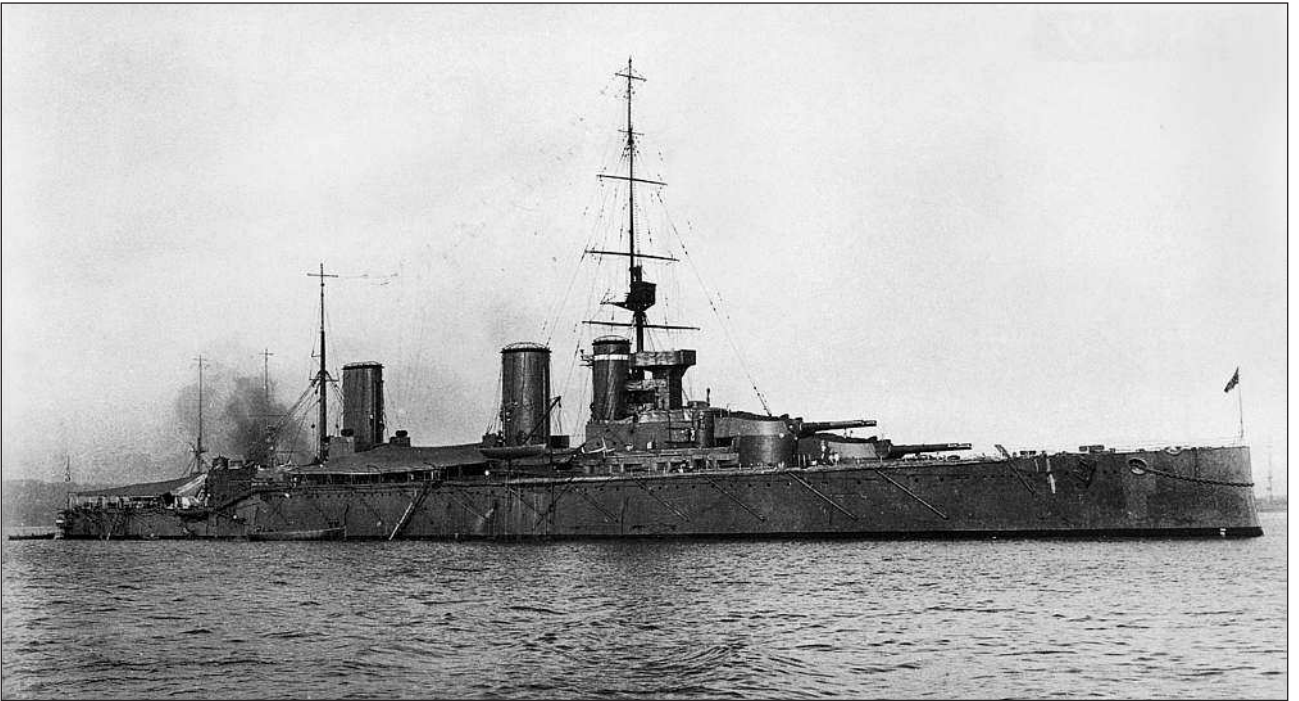
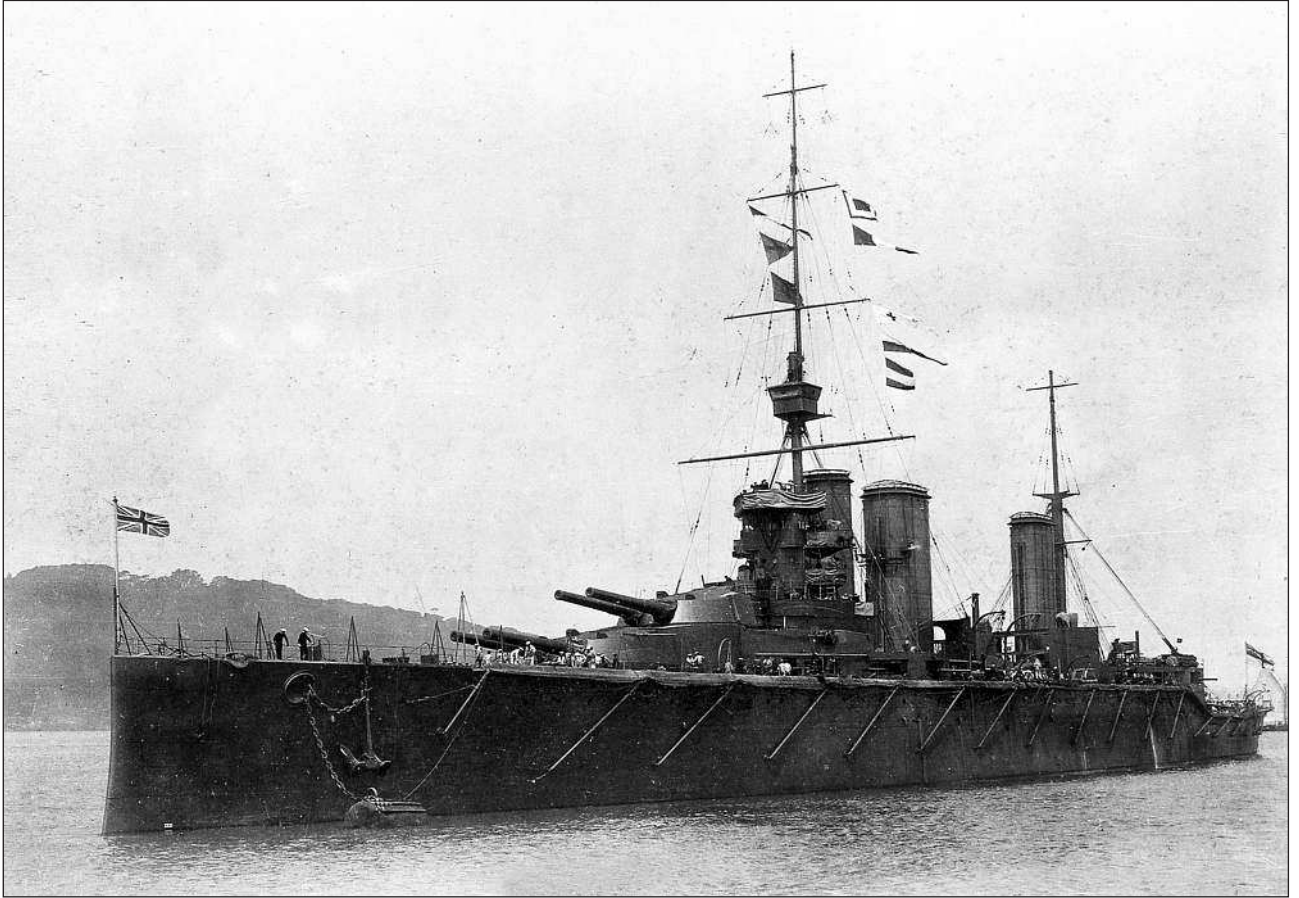
УДК 623.822.3(410)
ББК 68.54

ISBN 978-5-04-091658-0

© Чаплыгин А.В., 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ОЧЕРК ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ БРИТАНСКИХ БРОНЕНОСНЫХ КРЕЙСЕРОВ	5
РОЖДЕНИЕ ЛИНЕЙНЫХ КРЕЙСЕРОВ	16
ЛИНЕЙНЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «ЛАЙОН»	21
Проектирование и постройка	21
Описание конструкции	28
Линейный крейсер «Куин Мэри»	46
ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР «ТАЙГЕР»	58
Проектирование и постройка	58
Описание конструкции	66
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	80
Предвоенная служба	80
Начало Первой мировой	83
Сражение у Доггер-банки	88
Ютландское сражение	98
Второй бой в Гельголандской бухте	113
Послевоенная судьба	121
ОЦЕНКА ПРОЕКТА	123
ЛИТЕРАТУРА	126



Автор выражает свою глубокую благодарность
Александру Владимировичу Дашьяну
и Сергею Владимировичу Пятянину
за предоставленные материалы и сделанные
в ходе работы ценные советы и замечания

ОЧЕРК ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ БРИТАНСКИХ БРОНЕНОСНЫХ КРЕЙСЕРОВ

К началу XX столетия Британская империя раскинулась по всему земному шару. Это наряду с островным положением метрополии привело к ситуации, когда до двух третей всех продуктов питания, не говоря о прочих необходимых товарах, поступало в Англию морским путем. Защита коммуникаций становилась одной из важнейших задач, возложенных на Королевский Флот, заставляя уделять особое внимание развитию крейсеров.

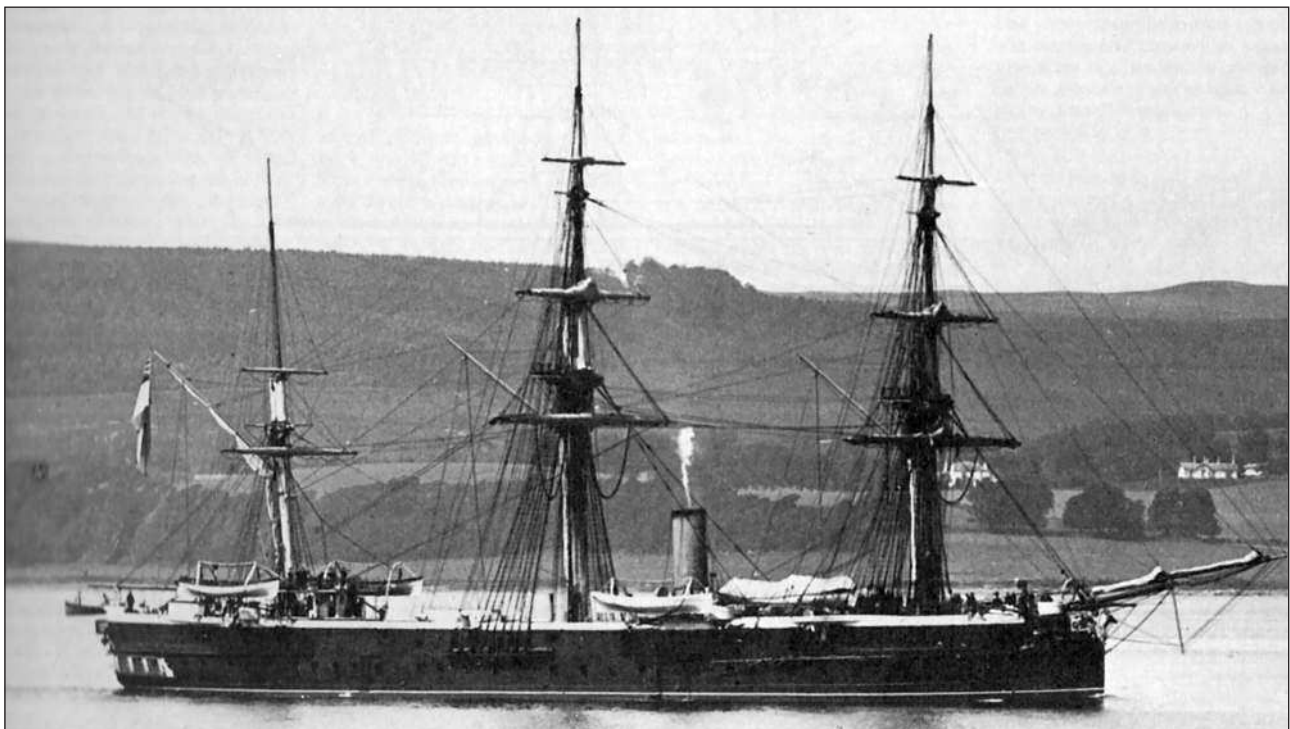
Принято считать, что первым полноценным броненосным крейсером британского флота стал заложенный в 1873 году «Шэннон». В некоторых документах его именовали броненосным корветом или броненосцем II класса. Примерно в то же

время в Адмиралтействе решили, что все суда, имеющие вертикальный броневой пояс, теперь следует разделять на линейные корабли (или эскадренные броненосцы), броненосные крейсера и броненосцы береговой обороны. Различия между эскадренными броненосцами и броненосными крейсерами полагались аналогичными таковым между парусными линейными кораблями и фрегатами. У первых преобладали огневая мощь и защищенность, а козырем вторых оставалась большая скорость.

В основу проекта корабля, предназначенного к службе на заморских станциях, легла идея максимальной экономичности, как в постройке, так и в эксплуатации,

На с. 4:
Линейные крейсера
«Лайон» (вверху)
и «Куин Мэри»
на Спитхэдском рейде накануне
Первой мировой войны

Броненосный
крейсер «Шэннон»



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ БРИТАНСКИХ БРОНЕНОСНЫХ КРЕЙСЕРОВ

Тип	«Shannon»	«Nelson»	«Imperieuse»	«Orlando»
Количество построенных единиц	1	2	2	7
Водоизмещение, т	5670	7473	8636	5690
Главные размерения (длина × ширина × осадка), м	90,5 × 16,46 × 7,4	85,34 × 18,29 × 7,57	96 × 18,9 × 8,15	91,44 × 17,07 × 6,86
Мощность механизмов, л.с.	3370	«Nelson» — 6624 «Northampton» — 6073	8000	5500
Скорость, уз.	12,25	«Nelson» — 14 «Northampton» — 13,17	16,7	17–18,5
Запас угля, т	560	1150	1130	900
Дальность плавания, миль	—	—	6500 (на 10 узлах)	8000 (на 10 узлах)
Бронирование, мм				
пояс	152–229	152–229	254	254
палубы	37+76	51+76	25+102	51 (скосы 76)
Вооружение	2 254-мм нарезных дульнозарядных орудия, 7 229-мм нарезных дульнозарядных орудий	4 254-мм нарезных дульнозарядных орудия, 8 229-мм нарезных дульнозарядных орудий, 6 20-фн. (84-мм) орудий	4 234-мм нарезных казнозарядных орудия, 10 152-мм нарезных казнозарядных орудий, 4 6-фн. (57-мм) орудия, 6 457-мм торпедных аппаратов	2 234-мм нарезных казнозарядных орудия, 10 152-мм нарезных казнозарядных орудий, 6 6-фн. (57-мм) орудий, 6 457-мм торпедных аппаратов
Экипаж, чел.	452	560	555	484



**Броненосный
крейсер «Нельсон»**

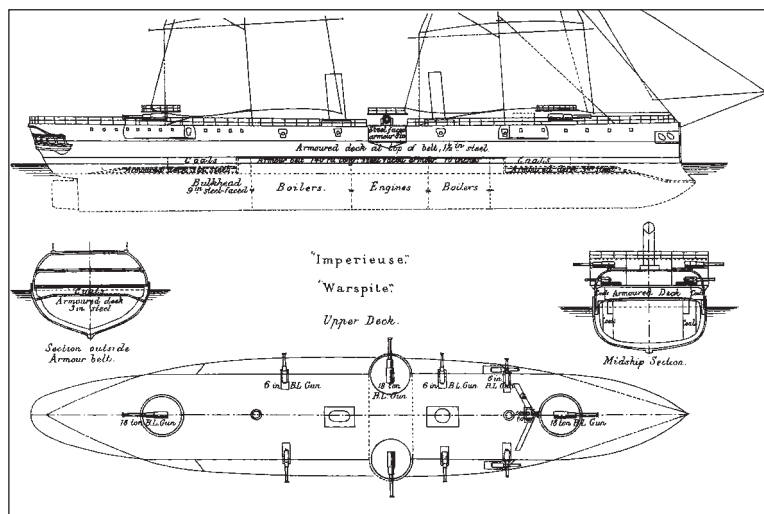
но одновременно требовалась и значительная огневая мощь, чтобы заменить броненосцы при действии против флота противника на удаленных театрах. Результат в итоге оказался неудовлетворительным. По сравнению с броненосцами «Шэннон» получился слишком слабо вооруженным и защищенным, с крейсером — тихоходным.

Продолжением стали броненосные крейсера типа «Нельсон». Водоизмещение возросло на 2000 т. Общая схема расположения брони и артиллерии напоминала «Шэннон». Подобно предшественнику, они оказались слишком слабыми для боя в линии, а не превышавшая 14 узлов скорость не позволяла им догнать охотящиеся за торговыми судами быстроходные рейдеры.

Далее последовали «Имперьюз» и «Уорспайт» с увеличенной до 16 узлов ско-

ростью. В этот проект заложили новые конструктивные элементы, апробированные ранее на броненосцах типа «Адмирал», в частности, ромбически размещенные в барбетах четыре новых 234-мм казнозарядных орудия. Выбор именно такого главного калибра диктовался максимальной массой снаряда (380 фунтов, или 172,5 кг), который ещё можно было подтащить вручную и более-менее быстро и удобно вложить в казённую часть. При этом пушки обладали внушительной бронепробиваемостью. Они хотя и были слабы против броненосцев, но могли успешно уничтожать любые крейсера потенциальных противников. Впоследствии этот калибр надолго задержался в британском флоте, став классическим.

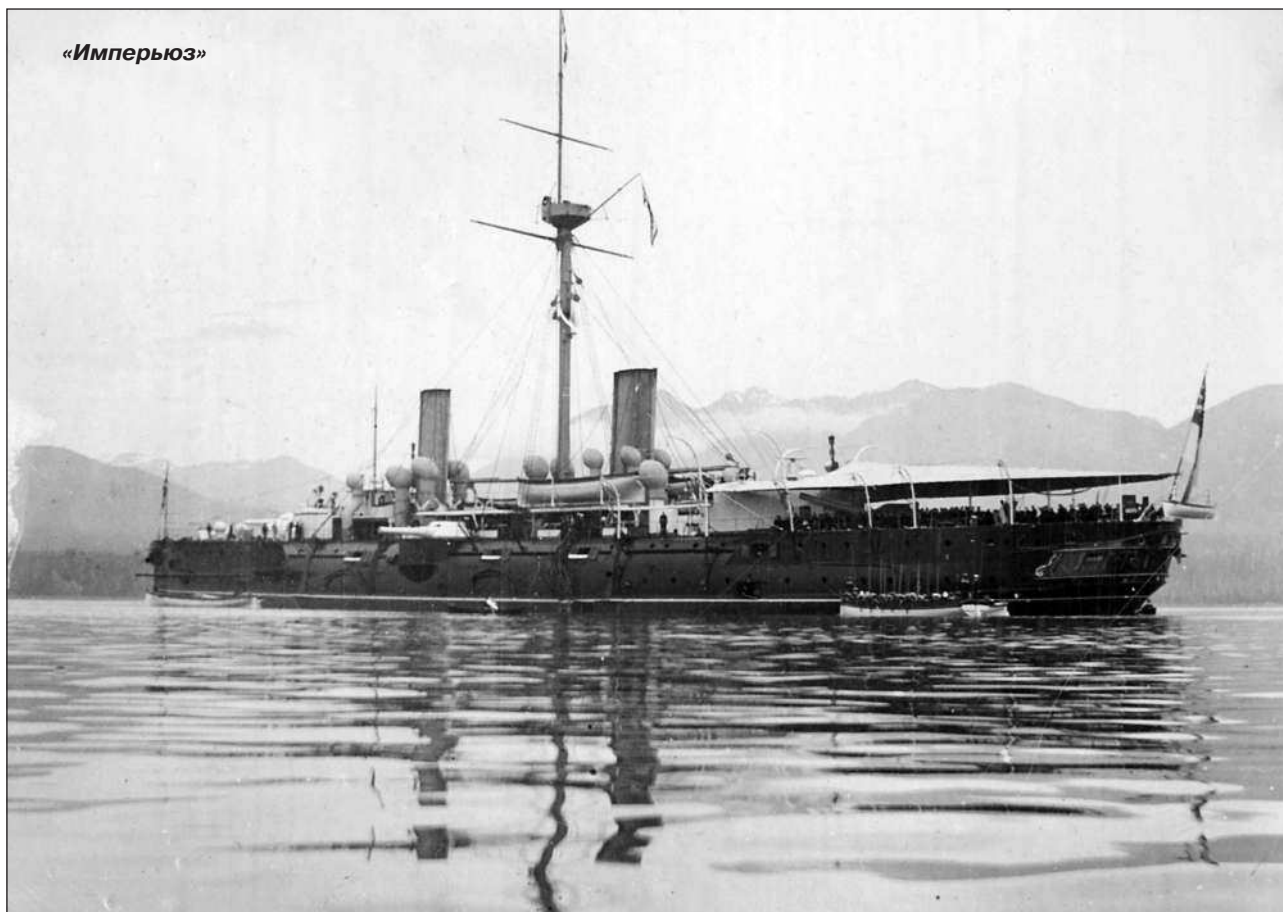
Однако, несмотря на ряд прогрессивных нововведений, этот проект по совокупности показателей оказался крайне неудачным. К тому же вносимые уже в процессе постройки усовершенствования привели к перегрузке в 1100 т и увеличению осадки, против проектной, на 60 см. К тому же остойчивость кораблей оказалась критически низкой, что



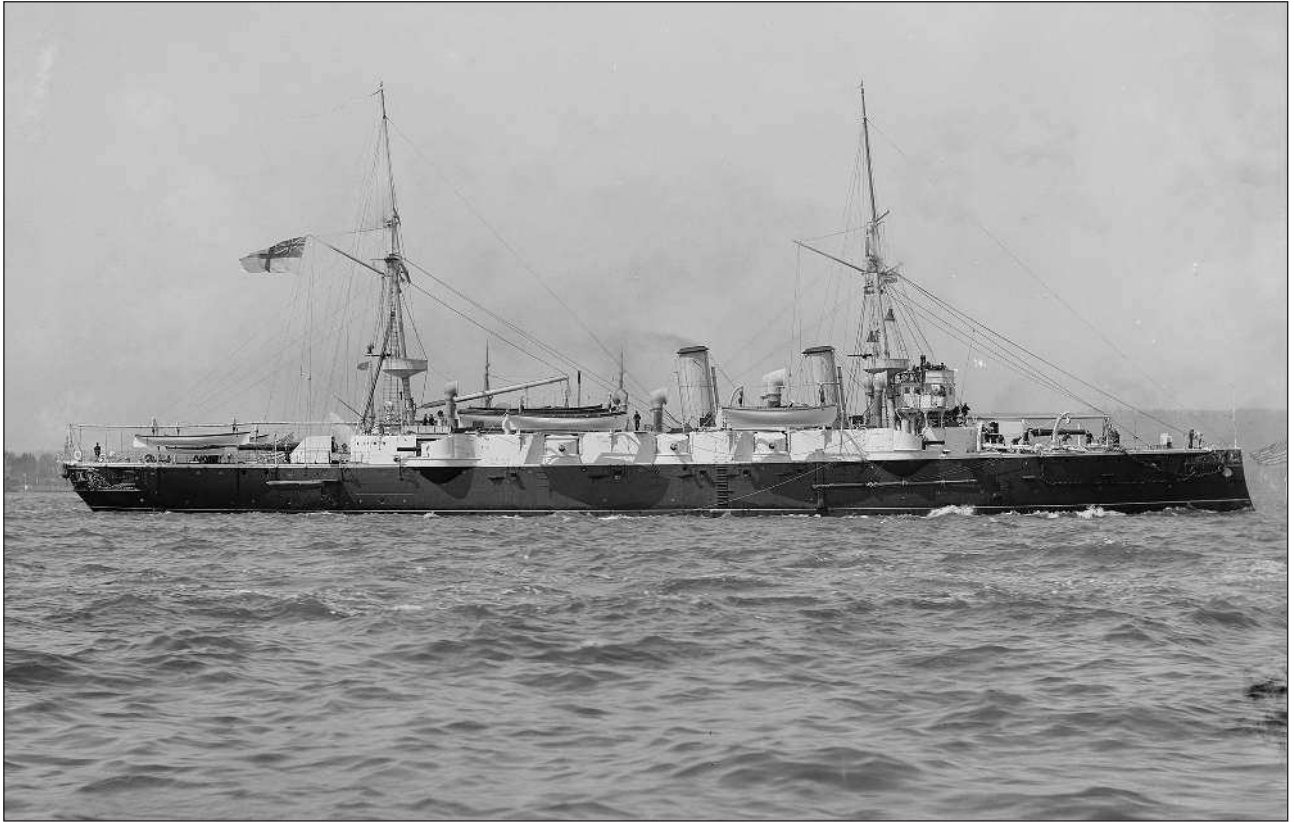
потребовало ослабления вооружения. Вместо предусмотренных проектом десяти 152-мм орудий в мирное время крейсера несли восемь или даже шесть.

Схема броненосных крейсеров типа «Имперьюз»

По мнению одного из британских адмиралов, крейсера этого типа оказались



«Имперьюз»



«Острейлия» — один из броненосных крейсеров типа «Орландо»

«ужасно спроектированными, плохо построенными и опасными для экипажей». Это и предопределило их дальнейшую судьбу. Большую часть карьеры корабли провели на Тихоокеанской и Китайской станциях, где оказалось востребовано их, пожалуй, единственное положительное качество — большая дальность плавания.

Гораздо более удачными оказались семь броненосных крейсеров типа «Орландо», которые стали последними построенными в XIX столетии британскими кораблями этого класса. Выросшие из бронепалубных крейсеров типа «Ривер», они оказались намного меньше «имперьюзов» (5600 т) и отличались лучшими скоростными (18 узлов при форсированной тяге) и маневренными качествами, при этом несли достаточно сильное вооружение из двух 234-мм и десяти 152-мм орудий. Впервые в британском флоте корабли этого класса были спроектированы изначально безрангоутными. К отрицательным сторонам проекта следует отнести слабую защищенность артиллерии, недостаточное бронирование и значительную строительную перегрузку, в результате чего верхняя кромка и без того узкого броневое пояса практически полностью скрывалась под водой.

В итоге получилось, что все построенные в XIX столетии британские броненосные крейсера оказались неспособны в полном объеме решать традиционные «фрегатские» задачи. Особенно остро это почувствовалось в 1886 году, когда возникла серьезная угроза войны с Россией и для противодействия весьма многочисленным и лишенным заморских баз русским рейдерам в состав британского флота потребовалось включить даже вооруженные торговые суда. Хотя кризис и разрешился мирным путем, в британском обществе началось живейшее обсуждение ситуации на флоте. В конечном итоге это вылилось в принятие парламентом «Акта о морской обороне», в котором провозглашался знаменитый «двухдержавный стандарт» (британский флот должен превосходить два любых других флота, вместе взятых). Для реализации поставленной задачи в течение пяти лет требовалось построить около 70 боевых кораблей, причем 42 из них являлись крейсерами.

С 1888 года англичане стали разделять свои крейсера, в зависимости от водоизмещения, на три класса. При этом у всех построенных в тот период крейсеров отсутствовал вертикальный броневой пояс,

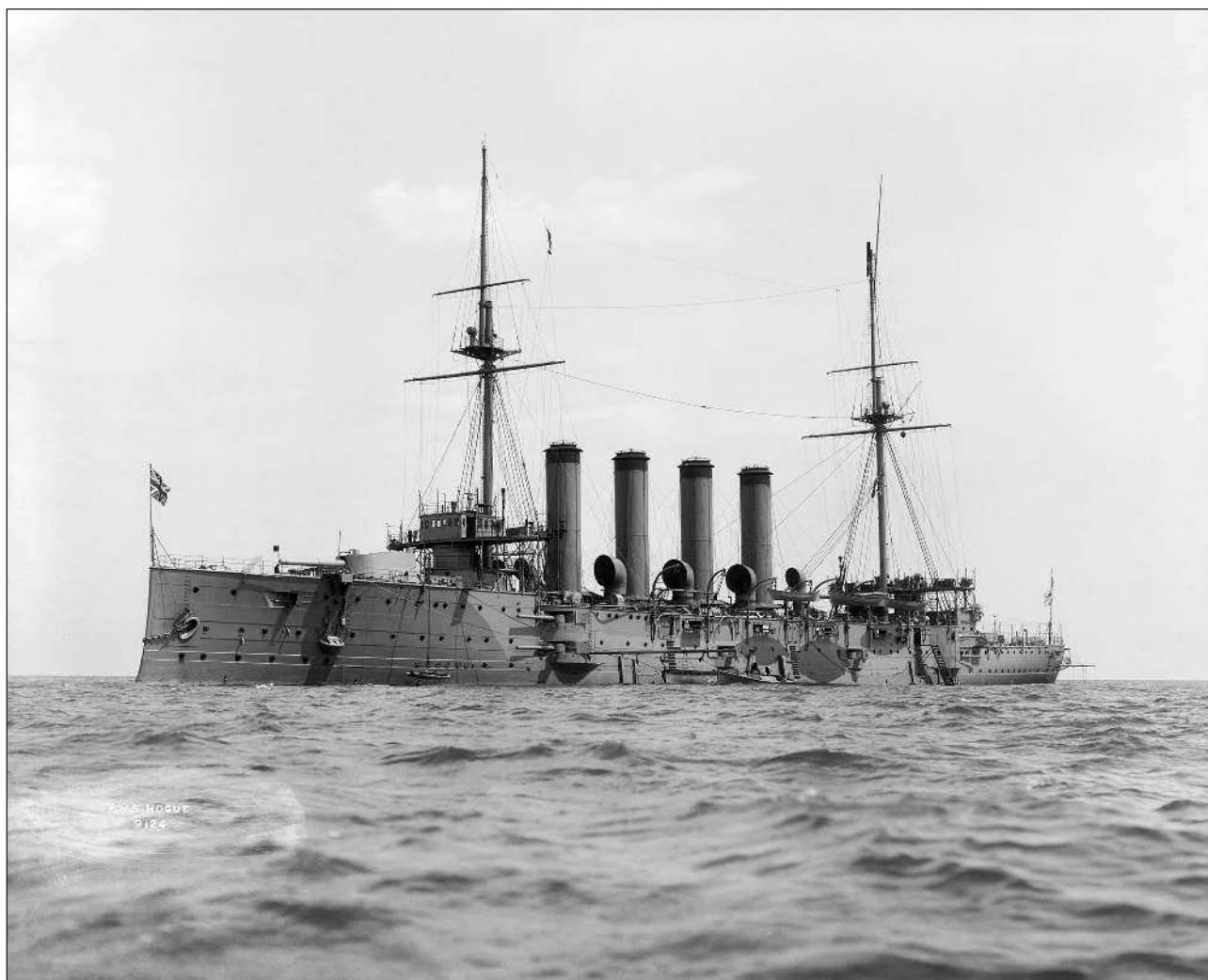
хотя некоторые из них, например однопалубные «Пауэрфул» и «Террибл», по своему водоизмещению (14 200 т) приближались к линкорам. Для сравнения: полное водоизмещение эскадренных броненосцев типа «Маджестик» составляло от 15 730 до 16 060 т. Эти экзотические корабли англичане построили в ответ на появление русских океанских броненосных крейсеров «Рюрик» и «Россия».

Такой кажущийся на первый взгляд странным зигзаг истории кораблестроения обуславливался свойствами применяемых в то время броневых сталей. Для обеспечения хотя бы относительно приемлемой защиты требовался вертикальный пояс значительной толщины, что, соответственно, вело к неприемлемому росту массы брони для кораблей этого класса водоизмещения в ущерб ходовым качествам. Например, у «Шэннона» и близких к нему крейсеров типа «Нель-

сон» толщина пояса достигала 229 мм, на кораблях типа «Имперьюз» и «Орландо» она возросла до 254 мм, но все ещё продолжала считаться недостаточной. Однако крейсера типа «Пауэрфул» наконец-то стали значительно превосходить линкоры в скорости (22 узла против 17), что позволяло вовремя обнаружить неприятельские корабли и давало возможность уйти от более сильного противника.

Также на кораблях этого типа впервые появилось «проклятие» британских броненосных крейсеров — двухэтажные казематы 152-мм орудий. Такое расположение позволяло экономить в весе за счёт отсутствия дополнительного бронирования крыши и пола и к тому же обеспечивало более удобную подачу снарядов, но приводило к опасному понижению линии стрельбы нижних казематов: вода нередко заливала амбразуры. Однако, несмотря на очевидные недостатки,

«Хог» — один из броненосных крейсеров типа «Кресси»



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ БРИТАНСКИХ БРОНЕНОСНЫХ КРЕЙСЕРОВ

Тип	«Cressy»	«Drake»	«Monmouth»	«Devonshire»
Количество построенных единиц	6	4	10	6
Водоизмещение, т	12 193	14 376	9956	10 850–11 024
Главные размерения (длина×ширина×осадка), м	143,87×21,18×7,92–8,3	162,61×21,74×7,92	141,27×20,12×7,62	144,32×20,88×7,32
Мощность механизмов, л.с.	21 200	30 850	22 189	21 508
Скорость, уз.	21	23	22,4–23,5	22–23
Запас угля, т	1600	2500	1600	1950
Дальность плавания, миль	8200 (на 10 узлах)	8200 (на 10 узлах)	6600 (на 10 узлах)	—
Бронирование, мм				
Пояс	51-152	51-152	51-102	51-152
Палубы	25 (скосы 76)	25 (скосы 63)	20-63	20-51
Вооружение	2 234-мм, 12 152-мм, 12 76-мм, 3 47-мм орудий, 2 457-мм подводных торпедных аппарата	2 234-мм, 16 152-мм, 14 76-мм, 3 47-мм орудий, 2 457-мм подводных торпедных аппарата	14 152-мм, 10 76-мм, 3 47-мм орудий, 2 457-мм подводных торпедных аппарата	4 190-мм, 6 152-мм, 2 76-мм, 18 47-мм орудий, 2 457-мм подводных торпедных аппарата
Экипаж, чел.	760	900	678–735	655

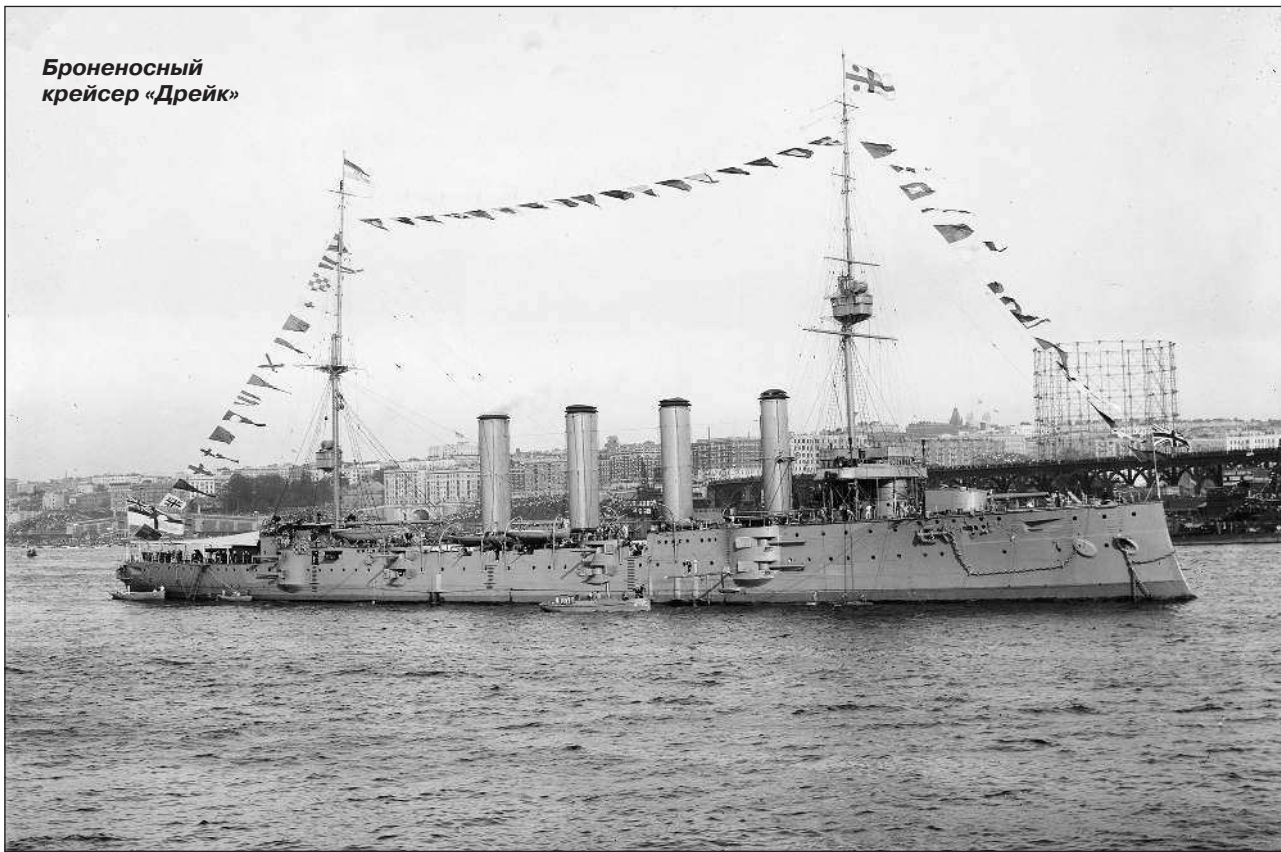
подобная практика нашла своё продолжение на всех типах британских броненосных крейсеров вплоть до «Девоншира» включительно. Причем когда уже ушедшего в отставку Главного строителя британского флота сэра Уильяма Уайта спросили о причине низкого размещения орудий на кораблях, предназначенных для действия в океане, он честно ответил: «Я не знаю почему. Традиция такая».

«Ренессанс» броненосных крейсеров оказался связан с внедрением в судостроительную практику изобретенной в 1894 году цементированной брони Круппа. В сравнении с общепринятой тогда гарвеевской она оказалась не только более дешевой и быстрой в производстве, но и более стойкой (259 мм крупповской брони соответствовали 304 мм гарвеевской). Это и позволило вновь вернуться на крейсера вертикальный броневой пояс, защищающий значительную часть

борта без чрезмерного роста водоизмещения, тем более что военно-политическая обстановка настоятельно требовала увеличения числа «защитников торговли».

Хотя принятый 28 марта 1898 года рейхстагом Германской империи морской закон и вызвал некоторое беспокойство в британском Адмиралтействе, основными противниками там продолжали считать Францию и Россию. Ведь германский флот на тот момент обладал небольшим количеством крейсеров и не имел прямого выхода на океанские коммуникации. Значительно более серьезная угроза исходила от французского флота, так как теоретики «Молодой школы» как раз делали акцент на операциях против британского торгового судоходства. В составе морских сил Третьей республики имелись первоклассные «истребители торговли» «Дюпюи-де-Лом», «Жанна д'Арк»,

**Броненосный
крейсер «Дрейк»**



**Броненосный крейсер
«Монмут»**



а также броненосные крейсера типа «Амираль Шарне».

Постепенно в британском Адмиралтействе сформировалась концепция броненосного крейсера нового поколения как универсального корабля, способного, наряду с решением чисто крейсерских задач, поддерживать главные силы флота в роли быстроходного крыла в самых различных ситуациях, вплоть до генерального сражения с главными силами противника. Новая теория серьёзно отличалась от прежней идеи использования кораблей этого класса в качестве эрзац-броненосцев на отдалённых морских театрах.

Родоначальниками этой линии стали заложенные в 1898–1899 гг. шесть броненосных крейсеров типа «Кресси», изначально создававшиеся для противодействия французским крейсерам типа «Монкальм». Как и в случае с «Орландо», проект «вырос» из бронепалубного крейсера типа «Диадем». Имея несколько более скромное, чем «Пауэрфул» и «Террибл», водоизмещение в 12193 т и вооружение из двух 234-мм и двенадцати 152-мм орудий, они получили броневой пояс толщиной 152 мм (длина 70 м, или 60% от длины

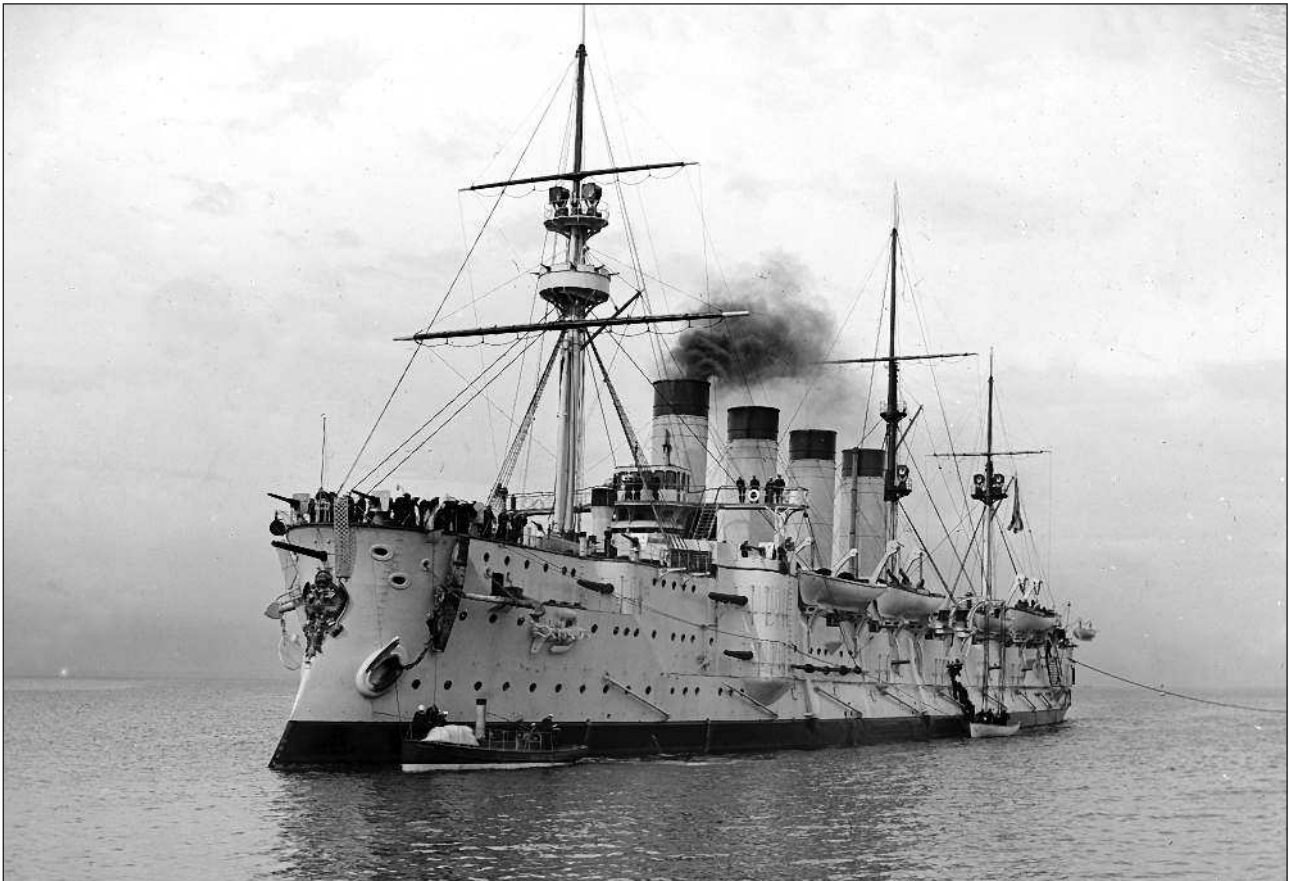
корпуса, высота — 4,5 м) с 127-мм траверзами и 25–76-мм броневую палубу. Две паровые машины тройного расширения общей мощностью 21 200 л.с. позволяли развивать скорость в 21 узел, сопоставимую со скоростью крейсеров вероятных противников.

Далее англичане не избежали охватившей в то время практически все морские державы идеи эскалации индивидуальной мощи броненосного крейсера. Каждая страна стремилась построить корабль, гарантированно превосходивший противника при личной встрече. Все мечтали о «крейсере-абсолюте», сокрушающем соперника в благородном рыцарском поединке. Однако военно-морские теоретики того времени не желали принимать во внимание, что шансы встретиться на океанских просторах в бою один на один именно с тем крейсером противника, против которого строился данный корабль, стремятся к нулю.

Далее последовали четыре броненосных крейсера типа «Дрейк», десять — типа «Кент» и шесть — типа «Девоншир».

Таким образом, к началу XX века в мировом кораблестроении отчетливо сфор-

Русский крейсер «Громобой» — воплощение идеи океанского рейдера



мировались два подтипа броненосных крейсеров. В первом случае — океанские корабли для действий на коммуникациях. Это русские «Громобой» и «Россия» или британские типа «Кресси» и «Дрейк». Они отличались хорошей мореходностью и большой дальностью плавания. Основным их предназначением считалась борьба с неприятельскими «истребителями торговли».

Вторая ветвь предназначалась для службы при эскадре в роли быстроходного крыла главных сил флота (разведка и поддержка действий главных сил), поэтому характеризовались мощным бронированием, сильным вооружением и ограниченным радиусом действия. Такими были японские и итальянские крейсера.

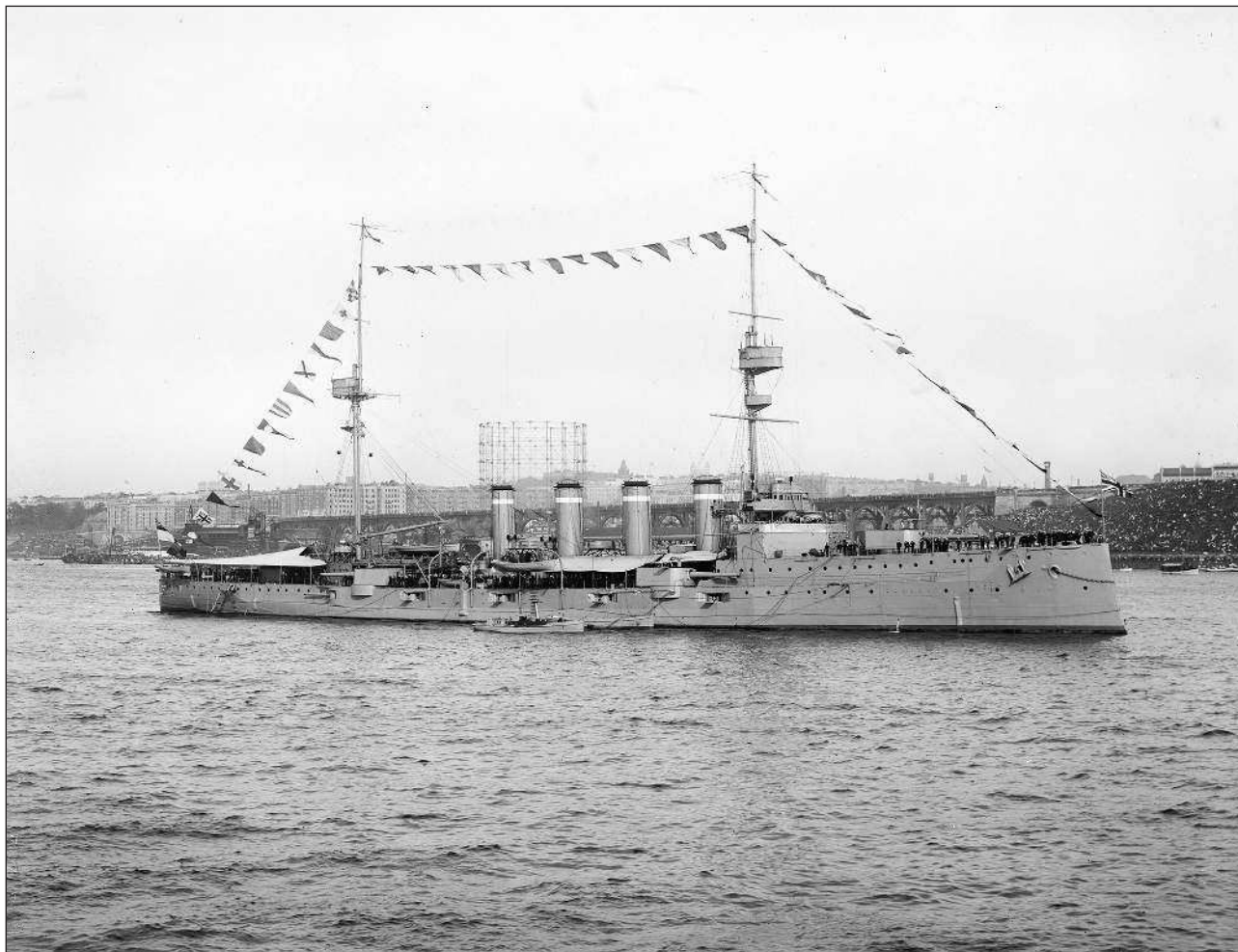
Примерно в то же время закатилась звезда главного строителя британского флота сэра Уайта. 3 июля 1900 года перевернулась вверх килем достраивающаяся на плаву новая королевская яхта «Виктория энд Альберт». Хотя причиной оказа-

лось самовольно размещенное строителями на верхней палубе и выше большое количество груза, Уайт как руководитель нес полную ответственность за случившееся. В вердикте Совета Адмиралтейства по этому поводу говорилось:

«Их сиятельства лорды пришли к заключению, что Вы допустили весьма серьёзную ошибку, на их взгляд, недостаточным внушением своим подчинённым новизны и важности порученной им задачи, а также тем, что сами не проверили, выполняются ли разработанные Вами руководящие инструкции для Вашего отдела».

30 октября 1901 года Уайт подал прошение об отставке, а 6 декабря последовал официальный приказ об его увольнении на пенсию. На освободившееся место назначили сэра Филиппа Уоттса, бывшего главного корабельного инженера фирмы «Армстронг» и создателя знаменитой «Эсмеральды». Естественно, новый главный строитель флота выступил за усиление вооружения

**Броненосный
крейсер «Дюк
оф Эдинбург»**

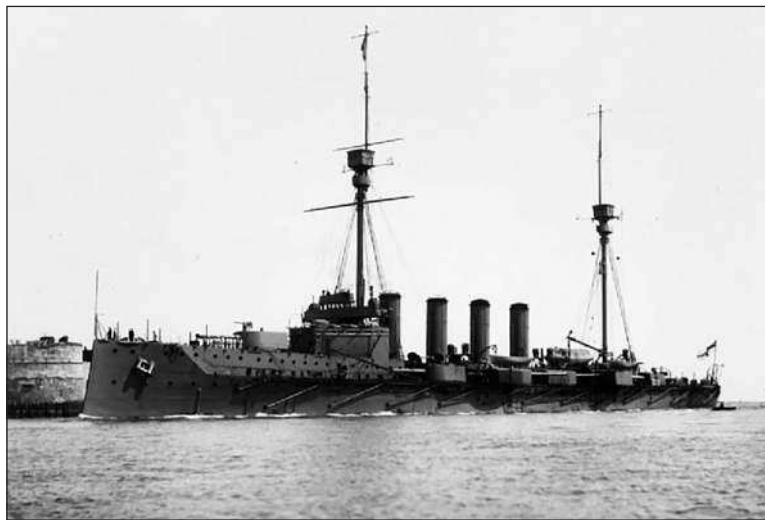


ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ БРИТАНСКИХ БРОНЕНОСНЫХ КРЕЙСЕРОВ

Тип	«Duke of Edinburgh»	«Warrior»	«Minotaur»
Количество построенных единиц	2	4	3
Водоизмещение, т	13 965	14 830	16 110
Главные размерения (длина×ширина×осадка), м	154,08×22,4×7,92-8,4	154,03×22,4×7,62-7,9	158,19×22,71×7,92
Мощность механизмов, л.с.	23 939	23 705	27 826
Скорость, уз.	23-23,5	23	23
Запас угля, т	2150 (+600 т нефти)	2050 (+600 т нефти)	2060 (+750 т нефти)
Дальность плавания, миль	8130 (на 10 узлах)	7960 (на 10 узлах)	6700 (на 10 узлах)
Бронирование, мм			
Пояс	76-152	76-152	76-152
Палубы	20-37	20-37	20-37
Вооружение	6 234-мм, 10 152-мм, 22 47-мм орудий, 3 457-мм подводных торпедных аппарата	6 234-мм, 4 190-мм, 26 47-мм орудий, 3 457-мм подводных торпедных аппарата	4 234-мм, 10 190-мм, 16 76-мм орудий, 5 457-мм подводных торпедных аппаратов
Экипаж, чел.	704–790	712–755	755–850

крейсеров. Под его руководством спроектировали и построили два броненосных крейсера типа «Дюк оф Эдинбург» водоизмещением 13 550 т, которые получили уже шесть размещенных в башнях 234-мм орудий. От казематного расположения орудий среднего калибра отказались, разместив их в бронированной центральной батарее на главной палубе.

Броненосный крейсер «Уорриор»



Однако батарея оказалась расположенной слишком низко и постоянно заливалась волнами в свежую погоду. Борт по ватерлинии защищался плитами толщиной 152 мм. Верхняя кромка располагалась на 4,42 м выше ватерлинии, нижняя — на 1,47 м ниже.

Продолжением проекта стали броненосные крейсера типа «Уорриор» и «Минотавр». На первых неудачно расположенную батарею 152-мм орудий заменили на четыре расположенных в башнях 190-мм пушки. Теперь артиллерия могла вести огонь в любую погоду. Второй тип отличался увеличенным на 1000 т водоизмещением. Четыре 234-мм орудия разместили в оконечностях в двухорудийных башнях, а десять 190-мм пушек установили на верхней палубе в одиночных башнях. Однако с мощным вооружением плохо сочетались явно недостаточная для кораблей данного класса 23-узловая скорость и относительно тонкий 152-мм броневой пояс.

Отличительной чертой Королевского Флота того времени было соответствие каждому типу эскадренных броненосцев своего типа броненосного крейсера. Например, для взаимодействия с кораблями типа «Кинг Эдуард VII» предназ-