

**АРСЕНИЙ МАЛОВ
СЕРГЕЙ ПАТЯНИН**

**КРЕЙСЕРА ТИПОВ
«МОНТЕКУККОЛИ»
и «АОСТА»**

**«ПОЖАРНАЯ КОМАНДА»
ИТАЛЬЯНСКОГО ФЛОТА**



Москва
2019

Малов, Арсений Анатольевич.

М19 Крейсера типов «Монтекукколи» и «Аоста». «Пожарная команда» итальянского флота / Арсений Малов, Сергей Патянин. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 160 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-183595-8

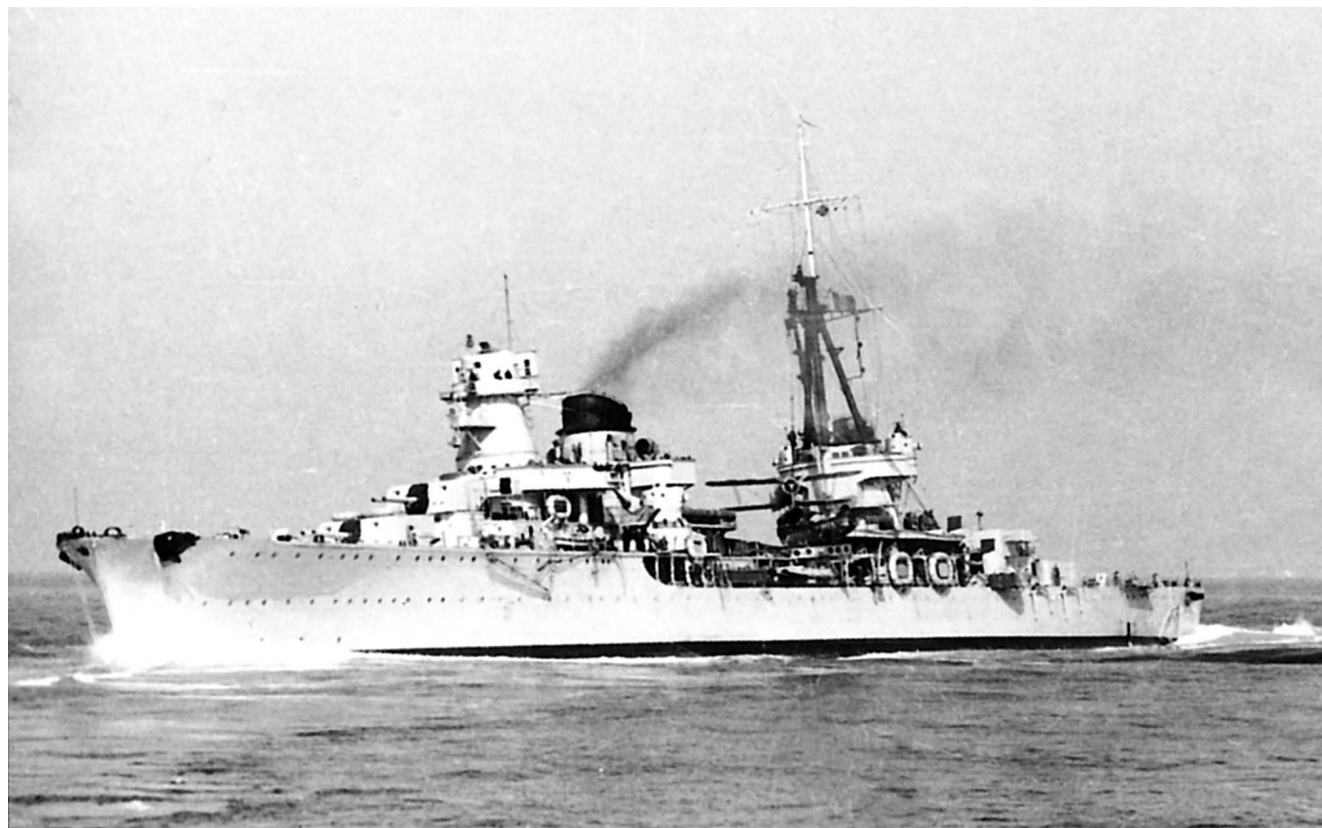
«Раймондо Монтекукколи», «Муцио Аттендоло», «Эмануэле Филиберто дука д'Аоста» и «Эудженио ди Савоя», известные как «Кондоттьери» серий «С» и «D», стали вершиной развития линии итальянских легких крейсеров, предназначенных для борьбы с французскими контрминоносцами. Их 152-мм артиллерия главного калибра считалась оптимальной для противодействия крупным эсминцам и в то же время пригодной для боя с крейсерами, что определило универсальность этих кораблей. По толщине брони «Монтекукколи» и «Аоста» были вполне сопоставимы с близкими по размеру британскими крейсерами, заметно превосходя их по длине бронированной ватерлинии. Главным же их достоинством являлась высокая скорость хода, достигавшая 36 узлов не в «тепличных» условиях, а в реальной боевой обстановке. Именно она и предопределила интенсивное боевое использование этих крейсеров. Вставая перед необходимостью выбора кораблей для очередной ответственной операции, командование итальянского флота выбирало те, риск перехвата которых в море превосходящими силами противника был наименьшим.

Быстроходные, хорошо вооруженные и эстетически красивые крейсера типов «Монтекукколи» и «Аоста» оказались не только одними из лучших кораблей Королевского Итальянского флота, но и послужили прототипами при строительстве советских крейсеров типов «Киров» и «Максим Горький».

УДК 623.822(450)
ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	
Корпус и надстройки	12
Бронирование	19
Вооружение	22
Энергетическая установка	39
Вспомогательное оборудование	43
Экипаж	48
Названия и девизы	48
Окраска	49
Модернизации	55
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	
Довоенный период	60
Начало боевых действий	72
Война с Грецией	80
Минные постановки	82
В составе 8-й дивизии	90
Защита морских коммуникаций	93
Весеннее затишье	100
«Июньская конвойная битва»	103
«Августовская конвойная битва»	118
Затворники Наварина	123
Гибель «Муцио Аттендоло»	126
Восстановление сил	130
Падение Сицилии	133
Капитуляция Италии	136
На стороне союзников	140
Послевоенная судьба крейсеров	145
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	156
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	158



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

В условиях договорных ограничений сочетание требований, обусловленных выполнением крейсером тех или иных задач, представляло большие трудности при проектировании. При многочисленности кораблей этого класса нет того естественного их различия, каковое имело место от начала их появления до мировой войны. Повышение скорости хода в ущерб бронированию привело к ряду крупных, но слабо защищенных крейсеров («картонных»).

А.П. Шершов,
«История военного кораблестроения»

Развитие крейсерских сил Королевского Итальянского флота (*Regia Marina Italiana*) в конце 1920-х годов шло по двум параллельным направлениям. Основное внимание, как и во всех ведущих морских державах, уделялось тяжелым крейсерам с 203-мм артиллерией. Класс легких крейсеров был представлен четырьмя скаутами довоенной постройки и пятью кораблями, полученными при разделе флотов Германии и Австро-Венгрии. Первоначально их задачей считалось ведение разведки, однако вскоре приоритеты поменялись. Причиной тому стало появление во Франции нового подкласса кораблей — контрминоносцев*. Они имели на вооружении по пять орудий калибра 130–138 мм, развивали скорость свыше 36 уз и могли частично выполнять роль легких крейсеров на ограниченном театре военных действий, которым являлось Средиземное море. Это все резко обеспокоило итальянцев и заставило приступить к строительству кораблей, превосходящих контрминоносцы по скорости и при этом не уступающих в артиллерийской мощи построенным несколькими годами раньше французским легким крейсерам типа «Дюге-Труэн».

Итогом стала закладка по программе 1927–1928 г. четырех легких крейсеров типа «Альберто ди Джуссано», за которыми последовали «Луиджи Кадорна» и «Армандо Диас» программы 1929–1930 г. Правда, первоначально они классифицировались в итальянском флоте как «эсплоратори» (*esploratori* — разведчики или скауты), причем данный класс объединял небольшие крейсера и крупные эсминцы — например тип «Навигатори». Корабли типов «Ди Джуссано» и «Кадорна» имели водоизмещение около 5500 т, скорость 37 уз

(на испытаниях — свыше 40), главный калибр из восьми 152-мм орудий в спаренных башенных установках и вполне соответствовали предъявляемым требованиям. Основными недостатками являлись сильно облегченная конструкция корпуса и слабая броневая защита. Справедливости ради можно отметить, что у «Дюге-Труэна» бронирование отсутствовало вовсе, к тому же малая толщина брони на «эсплоратори» отчасти компенсировалась оригинальной системой бронирования, предложенной генералом Умберто Пульезе и впоследствии применявшейся на всех итальянских легких крейсерах. Она представляла собой коробчатую схему с добавлением противоосколочной переборки, установленной на расстоянии 1,5–3,5 м за броневым поясом. Переборка снизу примыкала к броневой платформе, а сверху — к броневой палубе, тем самым образуя замкнутый контур. Пространство между бортом и переборкой заполнялось топливом или водой. Такая защита считалась вполне эффективной против воздействия 138-мм фугасных снарядов.

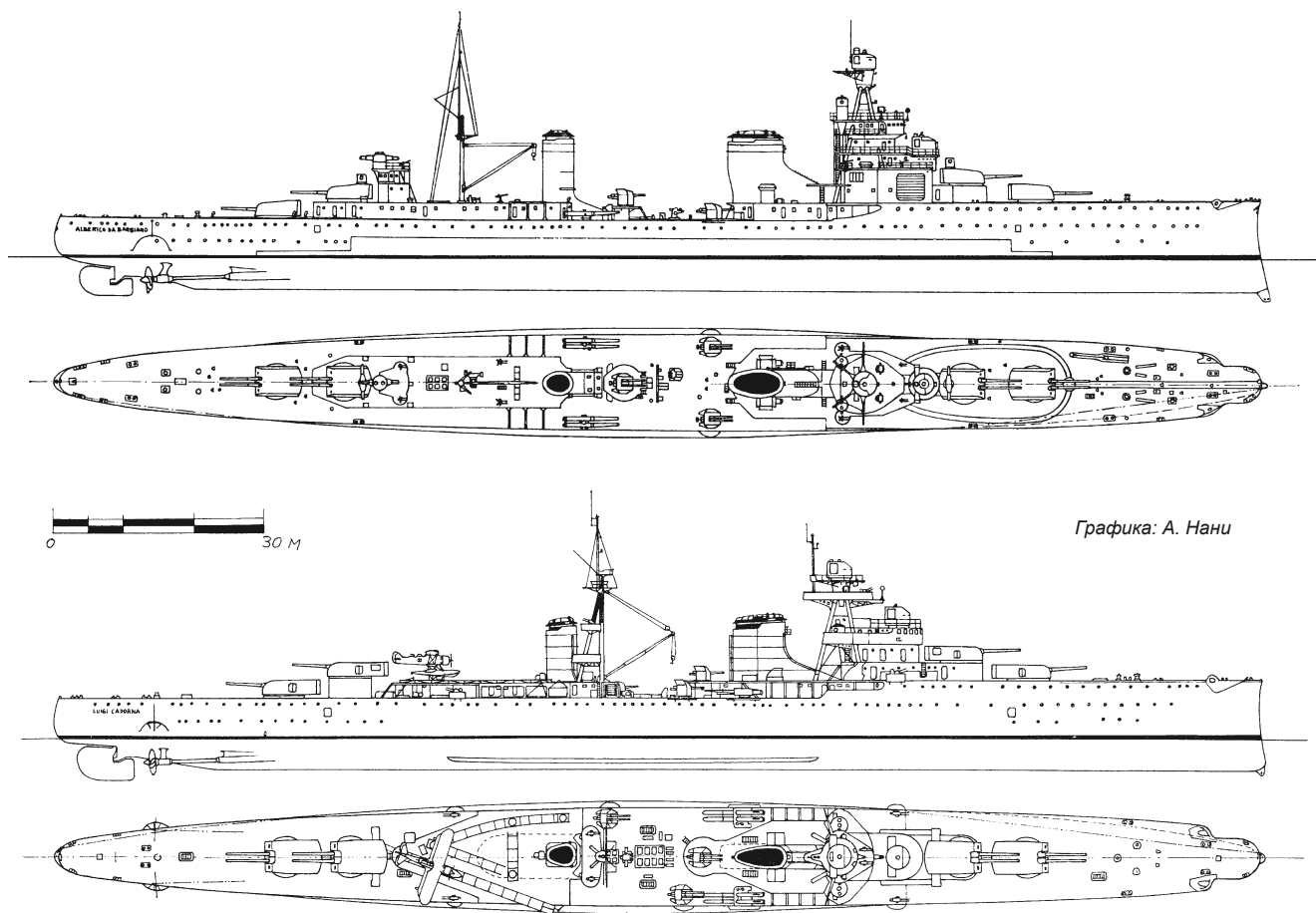
Естественно, ограничивать такие относительно крупные корабли только задачами борьбы с французскими контрминоносцами было нерационально. Согласно существовавшим в то время представлениям, крейсера со 152-мм артиллерией должны были противостоять аналогичным кораблям противника, а при благоприятной тактической обстановке — тяжелым крейсерам, чему должна была способствовать высокая скорость. Однако представители типов «Ди Джуссано» и «Кадорна» совершенно не годились для этой роли.

Заключенный 1 марта 1931 г. Римский пакт установил паритет между Францией и Италией по числу тяжелых крейсеров — каждому из флотов разрешалось иметь по семь единиц. Поскольку Италия к тому моменту имела в строю или в постройке именно столько кораблей данного класса, то программой 1930–1931 г. продолжения их строительства не предусматривалось,

На с. 4:

**«Муцио Аттен-
доло» (вверху)
и «Эмануэле
Филиберто Дука
д'Аоста» (внизу).
Снимки сделаны
с одинаковых
ракурсов, практи-
чески в одно и то
же время (летом-
осенью 1940 г.)
и наглядно демон-
стрируют внеш-
ние различия —
в частности,
более развитую
башенноподоб-
ную надстройку
у крейсеров
второй серии**

* Часто встречающаяся в отечественной литературе классификация этих кораблей как *лидеров* не отражает их истинной роли. Они не предназначались для лидирования меньших по размеру эсминцев и, как правило, действовали отдельными соединениями, состоящими из однотипных кораблей.



**Легкие крейсера
типа «Кондоттьери
А и В»:**

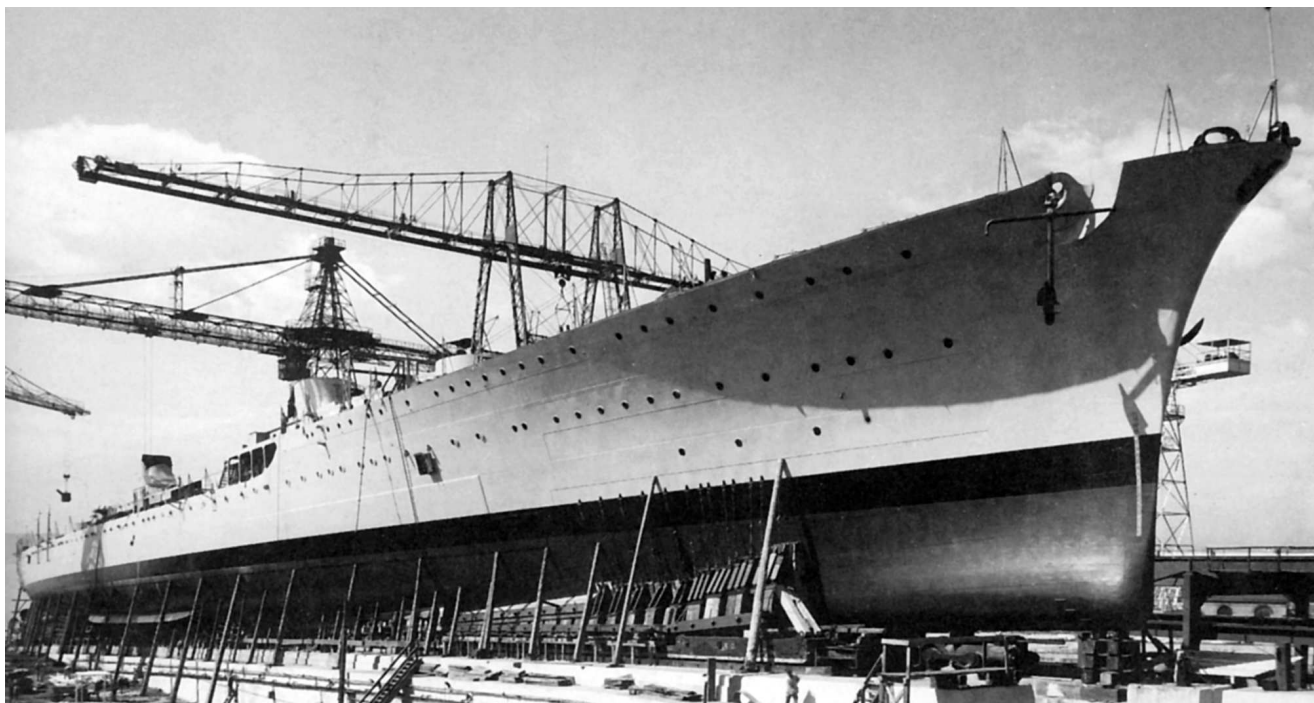
**вверху — «Альбер-
то ди Джуссано»
(1931 г.),
внизу — «Луиджи
Кадорна» (1933 г.)**

но планировалась закладка двух легких крейсеров по более сбалансированному проекту.

Новый тип крейсера при том же вооружении, что и у своих предшественников, должен был иметь существенно лучшую защиту при не меньшей скорости хода. Это означало большее водоизмещение и более мощную энергетическую установку. Проект разрабатывался Комитетом по проектам боевых кораблей морского министерства (*Comitato per il Progetto delle Navi*) под руководством полковника Корпуса корабельных инженеров Леонардо Феа при значительном участии генерала Умберто Пульезе. 17 октября 1930 г. морское министерство поручило разработку детальных чертежей нового типа крейсера верфи «Ансальдо» в Генуе.

Новый корабль, обозначенный как «Усовершенствованный Диас», должен был иметь водоизмещение 6150 т, увеличенную на 10 м длину и на 1 м ширину. Состав артиллерийского вооружения и схема внутреннего расположения полностью соответствовали прототипу, так что весь

прирост водоизмещения был потрачен на улучшение бронирования и мореходности. Для достижения 37-узловой скорости хода требовалась энергетическая установка мощностью 105 000 л.с. Вертикальное бронирование корпуса первоначально должно было состоять из 35–40 мм внешнего пояса и 18-мм внутренней переборки, а горизонтальная палуба — иметь толщину 20 мм. Этого было явно недостаточно, и в дальнейшем эти цифры были увеличены до 60 мм и 25 мм для вертикальной брони и 30 мм для палубы над центральными отсеками. Новый крейсер должен был получить более толстые по сравнению со своими предшественниками траверзы и защиту артиллерии главного калибра. Общий вес брони, по сравнению с предшественниками, возрос более чем в 2,5 раза — с 578 до 1376 т. Наряду с этим, в проекте была воплощена выдвинутая генералом Пульезе идея объединения всех командных постов корабля в единую бронированную башнеподобную надстройку. Непотопляемость должна была обеспечиваться при затоплении любых двух больших отсеков

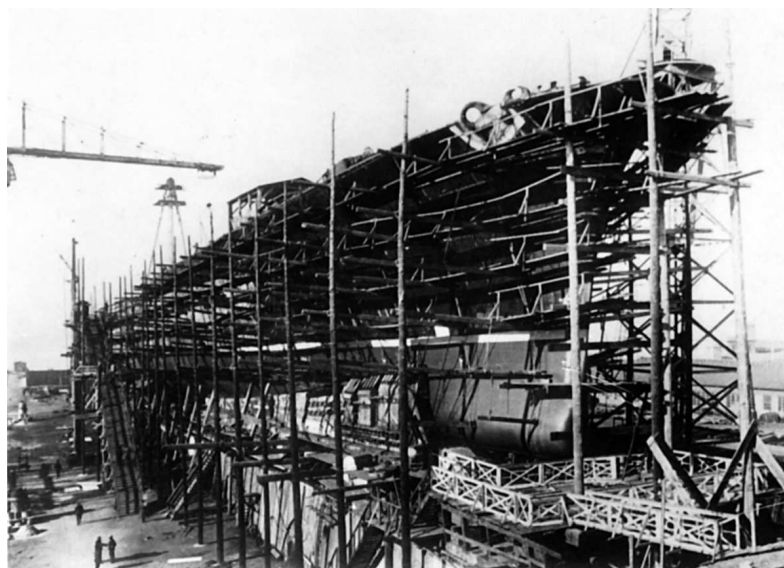


Корпус крейсера «Муцио Аттендоло» на стапеле верфи «С.Р.Д.А.» в Триесте незадолго до спуска на воду, сентябрь 1934 г. Хорошо видна форма форштевня с бульбообразным утолщением, а также гребные валы и винты



Основные этапы постройки

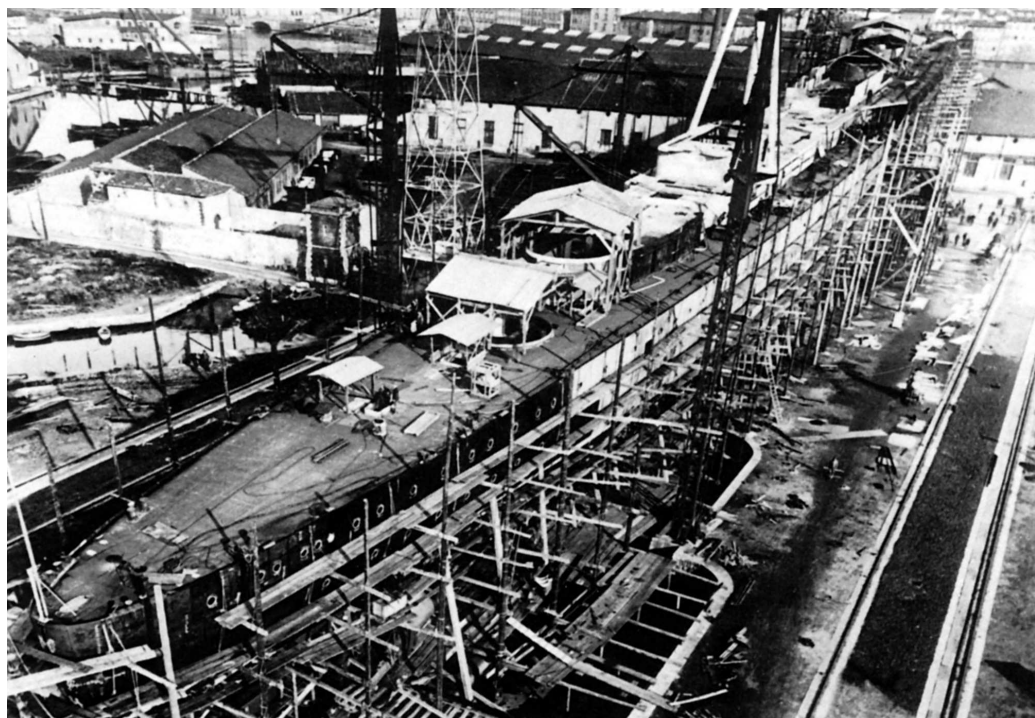
Корабль	Строитель	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Condottieri» группы С «Raimondo Montecuccoli» «Muzio Attendolo»	«Ansaldo», Генуя «Cantieri Ruiniti dell'Adriatico», Триест	18.06.1931 18.06.1931	1.10.1931 10.04.1933	2.08.1934 9.09.1934	30.06.1935 7.08.1935
«Condottieri» группы D «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta» «Eugenio di Savoia»	«Odero-Terni-Orlando», Ливорно «Ansaldo», Генуя	23.02.1933 23.02.1933	29.10.1932 6.07.1933	22.04.1934 16.06.1935	13.07.1935 16.01.1936

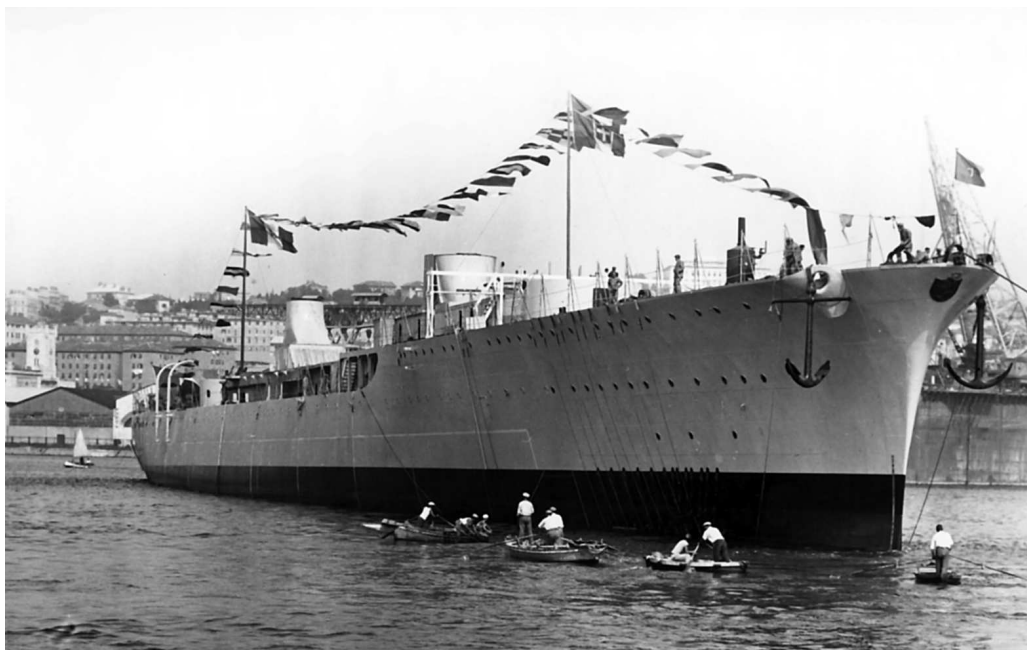


и любой нагрузке. Затопления должны были по возможности распределяться симметрично поперек корпуса для предотвращения крена, в наихудшем случае для выправления допускалось заполнение водой пустых топливных цистерн. Общая вместимость последних определялась величиной 1200 тонн нефти. Расчетный диаметр циркуляции при перекладке руля на 40° должен был составлять 750 м.

Крейсера были зачислены в списки военных кораблей Королевским декретом № 906 от 18 июня 1931 г. под названиями «Раймондо Монтекукколи» и «Муцио Аттендоло». Заказы на их постройку были выданы верфям «Ансальдо» в Генуе и «Риунити дель'Адриатику» («C.R.D.A.») в Триесте. Фирма «Ансальдо» имела большой опыт строительства крейсеров: к тому на ней было спущено на воду три легких крейсера типа «Ди Джуссано» и велось стро-

Вверху и справа: формирование корпуса крейсера «Дука д'Аоста» на стапеле Моросини верфи «Орландо» в Ливорно, начало 1934 г.





Спуск на воду крейсера «Муцио Аттендоло». Триест, 9 сентября 1934 г.

ительство тяжелого «Больцано». Верфь в Триесте тоже не была новичком в крейсеростроении, имея в своем активе постройку «Кадорны».

Головной «Монтекукколи» был заложен 1 октября 1931 г. Вскоре на основе опыта эксплуатации первых «Кондоттьери»* в проект были внесены некоторые изменения, в частности, связанные с улучшением мореходности. Наряду с экономическими причинами, это задержало как стапельный период головного крейсера, так и закладку «Аттендоло», которая состоялась только спустя полтора года — 10 апреля 1933 г. Но после этого строительство шло без задержек. Оба корабля были спущены с небольшим интервалом (2 августа и 10 сентября 1934 г. соответственно) и вступили в строй в середине следующего года. «Монтекукколи» без вооруже-

ния и систем управления огнем обошелся бюджету в 68,3 млн лир, а его собрат — в 68,5 млн лир.

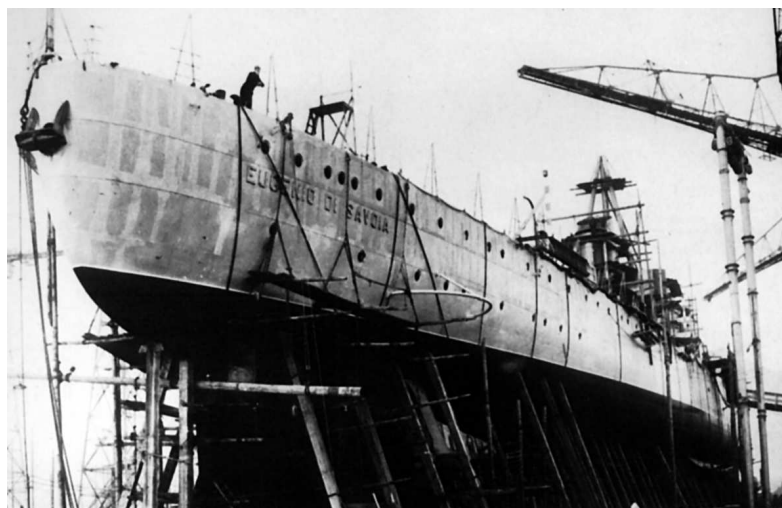
На рубеже 1931–1932 гг. руководство *Реджиа Марина* приняло решение о строительстве двух следующих крейсеров типа «Монтекукколи», внося в проект изменения, направленные, главным образом, на улучшение защиты и мореходных качеств с соответствующим ростом водоизмещения и размеров. Вес бронирования следовало увеличить с 19,6 до 22,8 % стандартного водоизмещения.**

Проектирование велось теми же конструкторами (Феа и Пульезе) в Комитете по проектам боевых кораблей. Изменения касались дальнейшего усиления защиты, и, по опыту эксплуатации первых

Корпус «Эудженио ди Савойя» на стапеле верфи «Ансальдо», февраль 1935 г.

* Первые итальянские легкие крейсера получали свои названия в честь знаменитых кондоттьеров (буквально: «находящиеся на контракте») — наемных военачальников на службе итальянских средневековых городов-государств. Хотя в дальнейшем имена кораблям стали присваиваться в честь знаменитых итальянских военачальников разных эпох, общее название «Кондоттьери» сохранилось, а чтобы различать серии, добавлялась буква в алфавитном порядке. Таким образом, крейсера типа «Монтекукколи» полуофициально именовались «Condottieri C», типа «Дука д'Аоста» — «Condottieri D». Кроме того, их часто называют типом «Монтекукколи» 1-й и 2-й группы.

** Имеется в виду декларируемое стандартное водоизмещение (фактически — водоизмещение порожнем), которое для типа «Монтекукколи» составляло 6941, для «Дука д'Аоста» — 7283 метрических тонны.



«Эудженио ди Савойя» в постройке на верфи «Ансальдо» в Генуе, февраль 1935 г. На корабле практически полностью сформированы надстройки, установлены дымовые трубы, рельс для поворота катапульты и основа грот-мачты



«Кондоттьери», улучшения мореходности, остойчивости и прочности корпуса. Вооружение оставалось неизменным, лишь увеличивалось число торпедных аппаратов. Длина и ширина корпуса увеличились на 4 и 1 м соответственно, вертикальная и горизонтальная броня была усилена при сохранении общей схемы защиты. Для сохранения скоростных качеств проектную мощность энергетической установки увеличили со 106 до 110 тыс. л.с., при этом проектная

скорость хода должна была уменьшиться всего на пол-узла. Для лучшей живучести энергетической установки котлы разделили на две равные группы (на «Монтекуколи» и предшественниках две трети котлов размещались в носовой группе), что определило более пропорциональный силуэт. Усовершенствования проекта увеличили водоизмещение почти на 1000 т.

Крейсера были зачислены в списки Королевским декретом № 36 от 23 февраля

«Эудженио ди Савойя» в готовности к спуску на воду, март 1935 г.

