

УДК 623.822(450)
ББК 68.54
М19

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 978-5-04-100726-3

«Раймондо Монтекукколи», «Муцио Аттендоло», «Эмануэле Филиберто дука д'Аоста» и «Эудженио ди Савойя», 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».

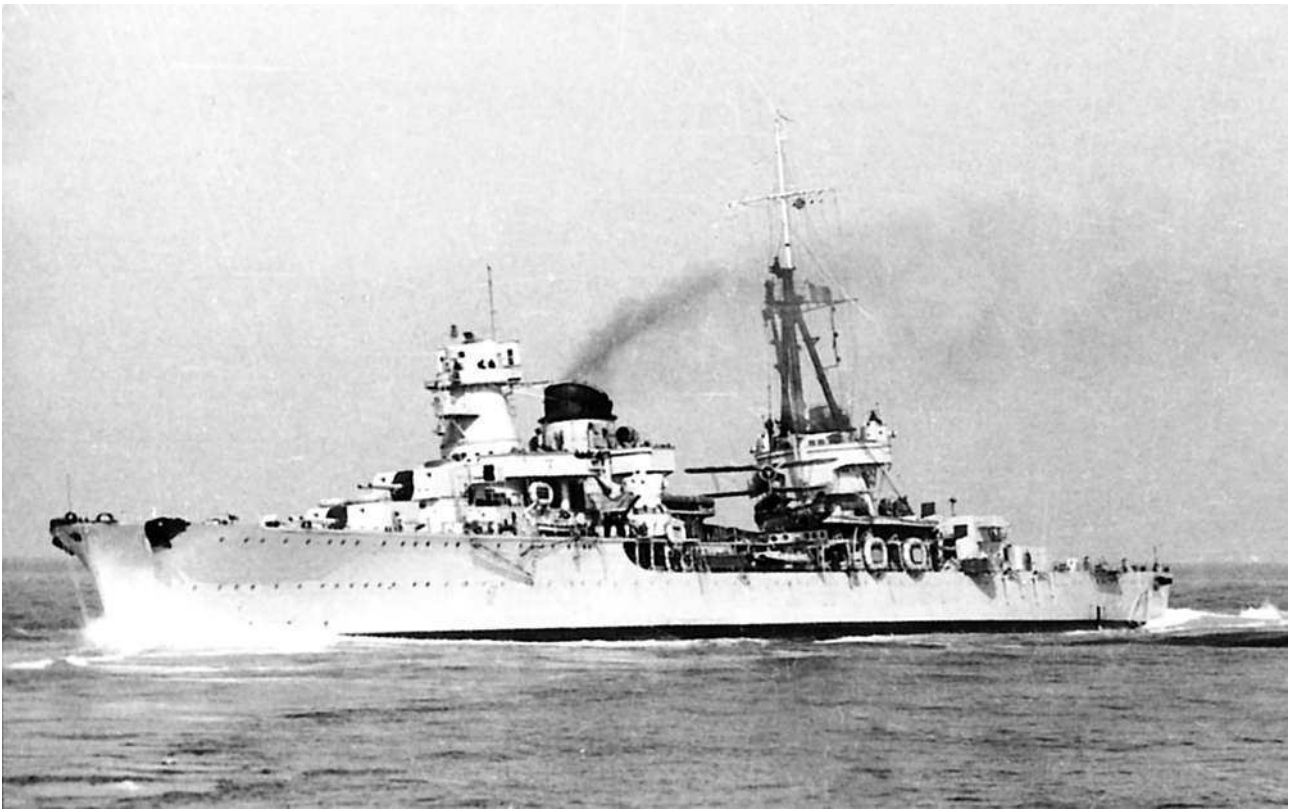
УДК 623.822(450)
ББК 68.54

ISBN 978-5-04-100726-3

© Патянин С.В., 2019
© Малов А.А., 2019
© ООО «Издательство «Яуза», 2019
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019

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

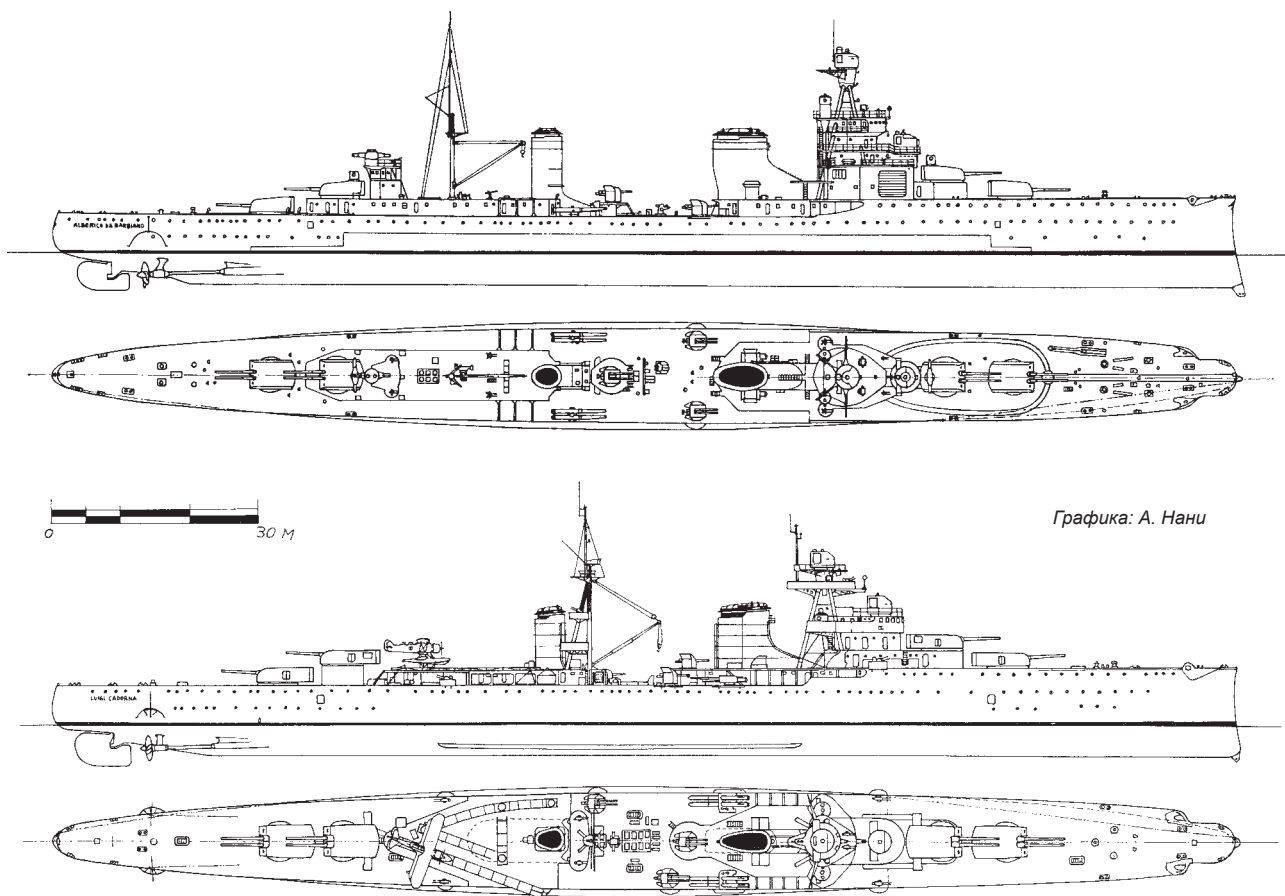
(на испытаниях — свыше 40), главный калибр из восьми 152-мм орудий в спаренных башенных установках и вполне соответствовали предъявляемым требованиям. Основными недостатками являлись сильно облегченная конструкция корпуса и слабая броневая защита. Справедливости ради можно отметить, что у «Дюге-Труэна» 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»:**

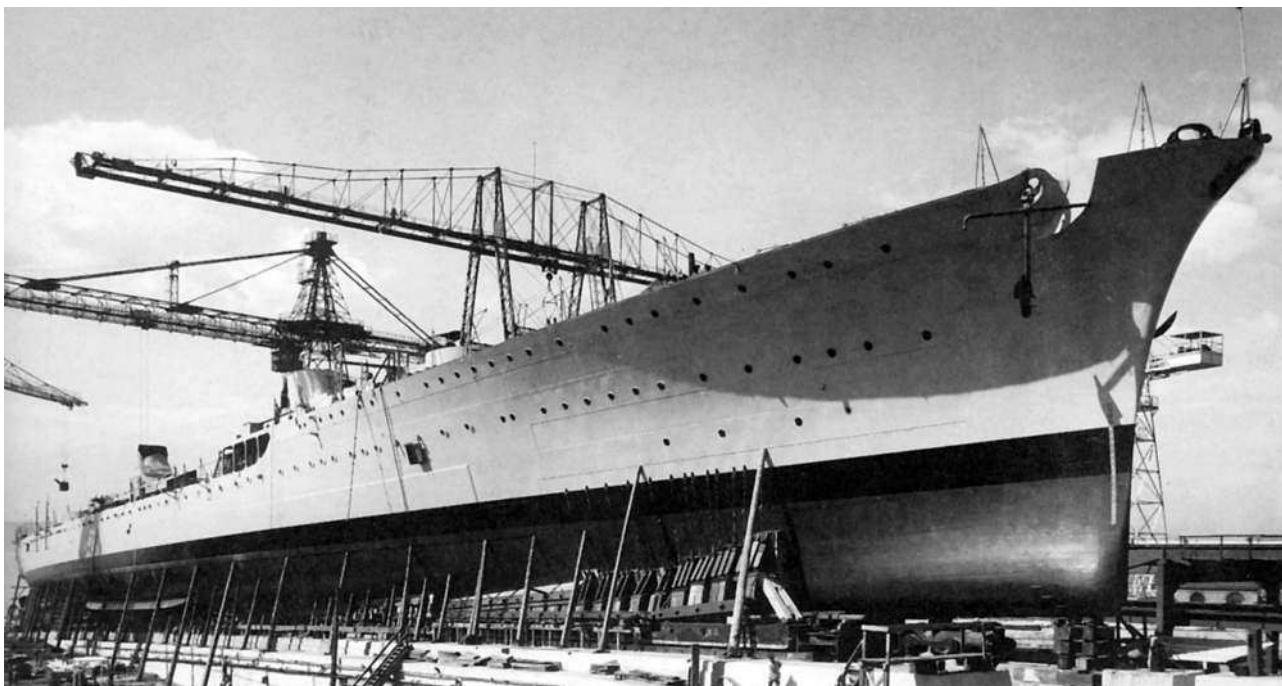
**вверху — «Альбер-
то ди Джуссано»
(1931 г.),
внизу — «Луиджи
Кадорна» (1933 г.)**

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

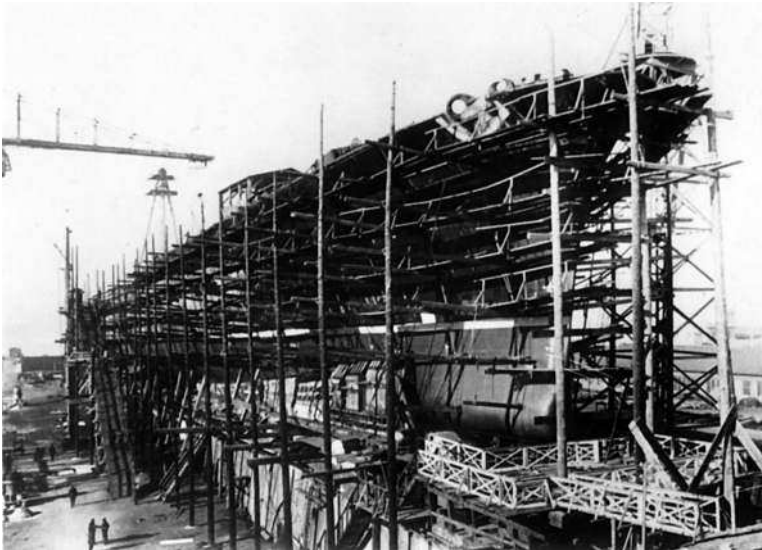


Корпус крейсера «Муцио Аттендоло» на стапеле верфи «С.Р.Д.А.» в Триесте незадолго до спуска на воду, сентябрь 1934 г. Хорошо видна форма форштевня с бульбообразным утолщением, а также гребные валы и винты



Основные этапы постройки

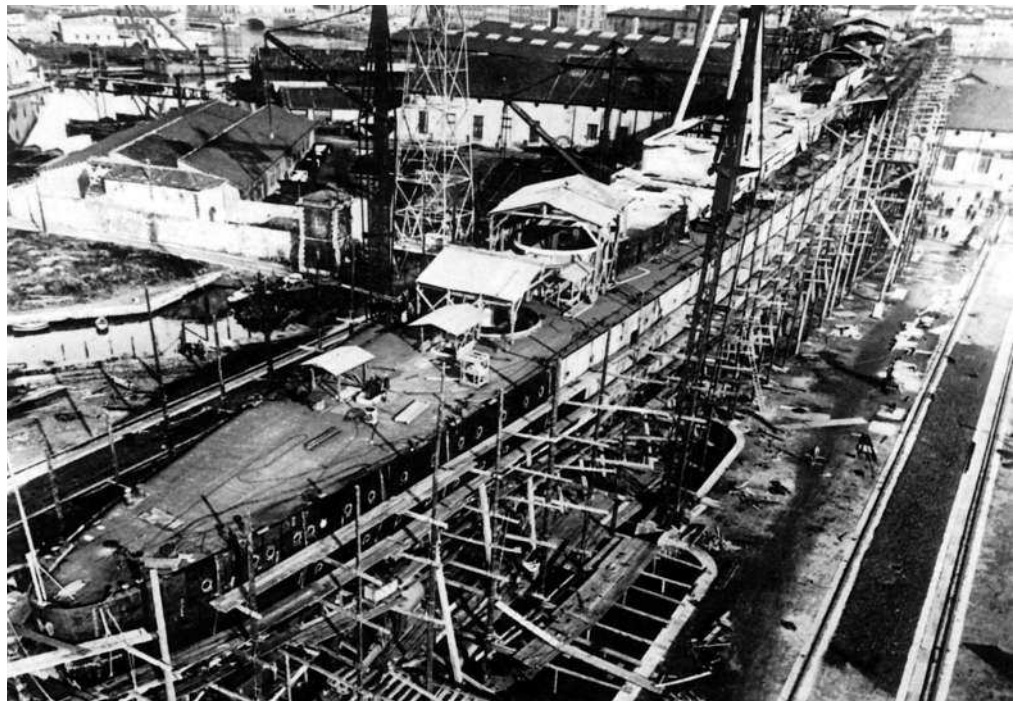
Корабль	Строитель	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Condottieri» группы С «Raimondo Montecuccoli» «Muzio Attendolo»	«Ansaldo», Генуя «Cantieri Riuniti dell'Adriatico», Триест	18.06.1931 18.06.1931	1.10.1931 10.04.1933	2.08.1934 9.09.1934	30.06.1935 7.08.1935
«Condottieri» группы D «Emanuele 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».

Главной «Монтекуколи» 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. «Монтекуколи» без вооруже-

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

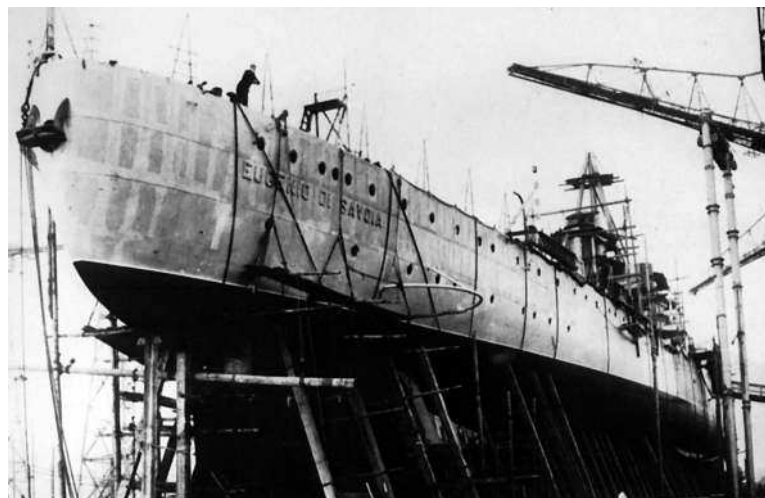
На рубеже 1931–1932 гг. руководство *Реджиа Марина* приняло решение о строительстве двух следующих крейсеров типа «Монтекуколи», внося в проект изменения, направленные, главным образом, на улучшение защиты и мореходных качеств с соответствующим ростом водоизмещения и размеров. Вес бронирования следовало 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 «Монтекуколи» полуофициально именовались «Condottieri C», типа «Дука д'Аоста» — «Condottieri D». Кроме того, их часто называют типом «Монтекуколи» 1-й и 2-й группы.

** Имеется в виду декларируемое стандартное водоизмещение (фактически — водоизмещение порожнем), которое для типа «Монтекуколи» 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

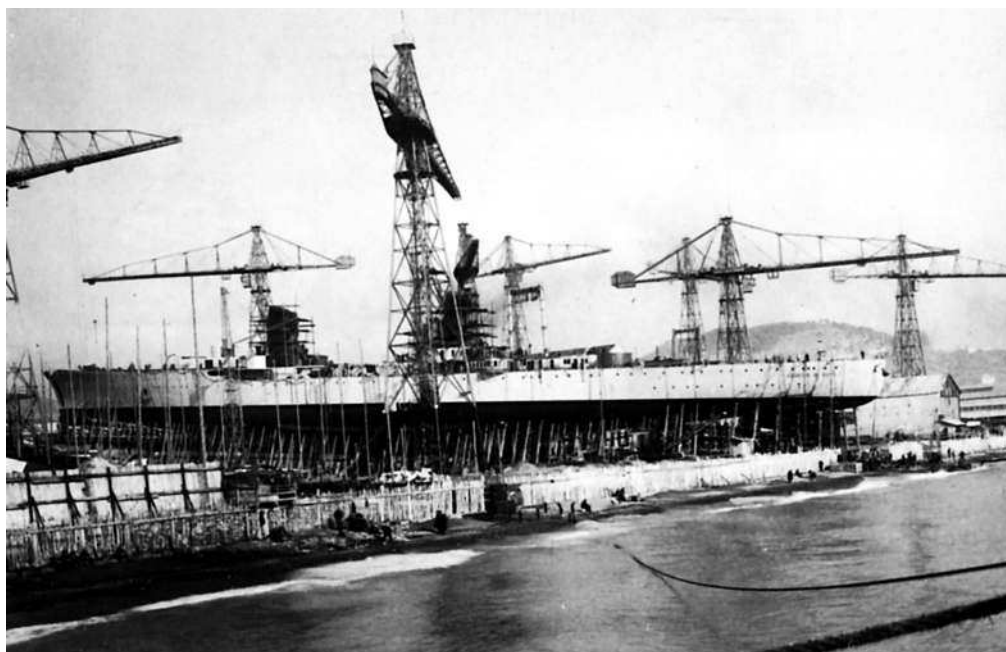


«Кондоттьери», улучшения мореходности, остойчивости и прочности корпуса. Вооружение оставалось неизменным, лишь увеличивалось число торпедных аппаратов. Длина и ширина корпуса увеличились на 4 и 1 м соответственно, вертикальная и горизонтальная броня была усилена при сохранении общей схемы защиты. Для 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 «Монтекукколи» и предшественниках две трети котлов размещались в носовой группе), что определило более пропорциональный силуэт. Усовершенствования проекта увеличили водоизмещение почти на 1000 т.

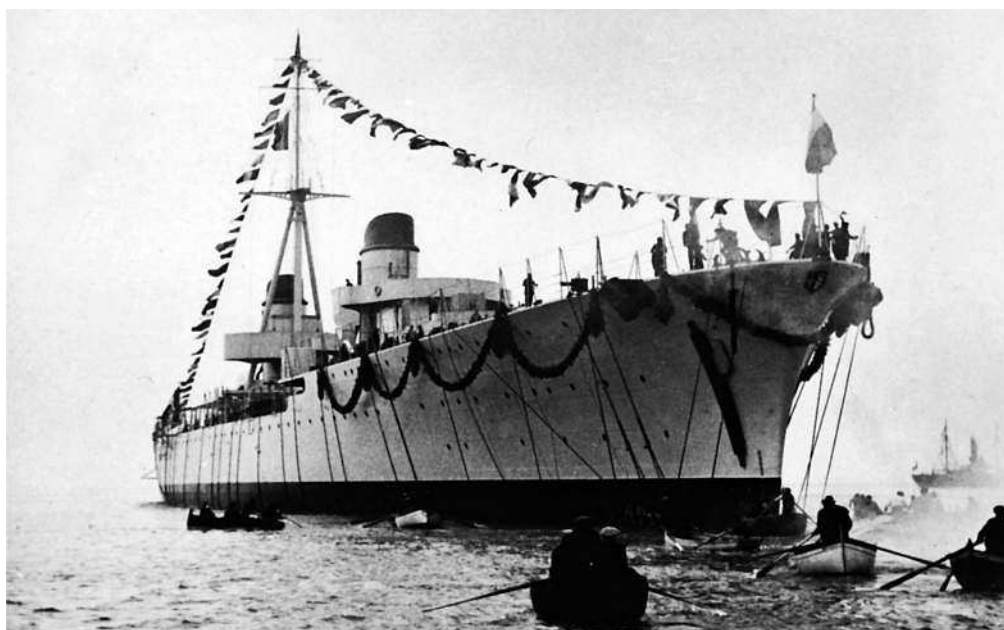
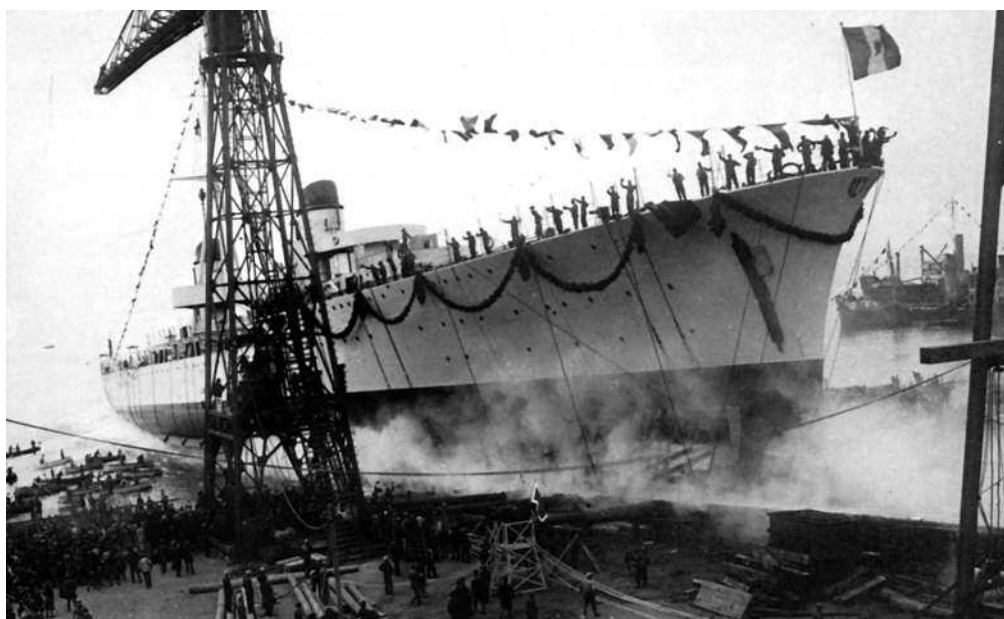
Крейсера были зачислены в списки Королевским декретом № 36 от 23 февраля

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



1933 г. под названиями «Эмауэле Филиберто Дука д'Аоста» и «Эудженио ди Савойя». Заказ на «Эудженио» опять получила фирма «Ансальдо», в начале 1930-х годов весьма активно лоббировавшая свои интересы, а головной корабль строился на верфи «Одеро-Терни-Орландо» («О.Т.О.») в Ливорно, уже имевшей в своем активе три тяжелых крейсера. На сей раз строительство шло без задержек. «Дука д'Аоста» был спущен на воду 22 апреля 1934 г., «Савойя» последовал за ним через год, так как первоначально заказанная для этого крейсера энергетическая установка была про-

дана Советскому Союзу для крейсера «Киров», из-за чего «Ансальдо» пришлось срочно изготовить еще один комплект. Головной крейсер вступил в строй 17 июля 1935 г. — практически одновременно с кораблями первой группы, а через полгода итальянский флот пополнился последним из четверки крейсеров, именуемых «7000-тонными» по их официально объявленному водоизмещению. Вторая группа, естественно, оказалась и дороже — цена без вооружения и систем управления огнем составила 80,2 млн лир для «Аосты» и 79,063 млн лир для «Эудженио».



Церемония спуска на воду легкого крейсера «Эудженио ди Савойя». Генуя, 16 марта 1935 г.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

«**К**ондоттьери»... являли собой типичный подход итальянского флота к проектированию боевых кораблей. Даже сегодня итальянский флот помешан на высокой скорости, невзирая на расход топлива... Малый радиус действия был объясним для кораблей, созданных для действий на Средиземном море, но скорость не могла заменить броневой защиты ни в одной из мировых войн.

Энтони Престон,
«Худшие корабли мира»

Корпус и надстройки

Корпуса крейсеров обоих типов имели полубачную конструкцию и в целом были аналогичны корпусам двух первых серий «Кондоттьери». Основные отличия заключались в увеличенных размерениях и форме оконечностей. Следует отметить, что фирмы-строители применяли собственные конструктивные решения, приводящие к значительному числу мелких различий между однотипными кораблями, в то же время строившиеся на одной верфи «Монтекукколи» и «Савойя» имели определенное сходство в ряде элементов архитектуры.

Носовая часть новых крейсеров получила красивые клиперные очертания с заметным развалом шпангоутов для улучшения мореходности. Так оно и оказалось: корабли заметно меньше черпали носом воду, демонстрируя удовлетворительное поведение при бортовой качке до 40°. В даль-

нейшем подобная форма носовой оконечности применялась и на кораблях других классов (линкорах, эсминцах и т.д.). В подводной части изогнутый форштевень заканчивался не очень выраженным бульбом, что, впрочем, было характерно и для предшествующих крейсеров, как легких, так и тяжелых. Полубак имел небольшой подъем к форштевню и заканчивался сразу за носовой надстройкой, причем форма фальшборта при переходе от полубака к верхней палубе позволяет проще всего отличать один корабль от другого. У «Аттендоло» она была одноступенчатой; у «Монтекукколи» и «Эудженио» — двухступенчатой; на «Дука д'Аоста» фальшборт продолжался до носовой трубы, а в его верхней части имелись характерные «окна». В центральной части корпуса имелись сравнительно короткие боковые кили V-образно-

Вверху:
«Муцио Аттендоло» в период ходовых испытаний, лето 1935 г.

Распределение весовых нагрузок, т

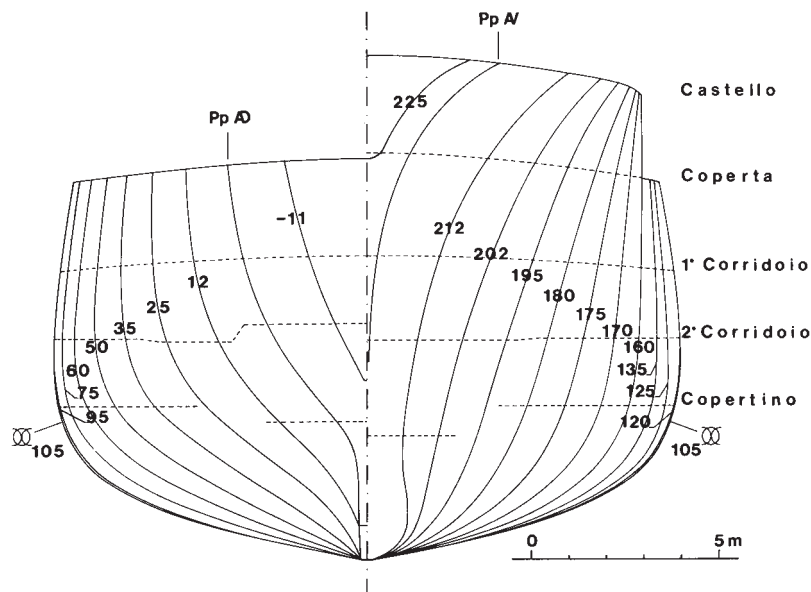
	«Montecuccoli»	«Attendolo»	«Duca d'Aosta»	«Savoia»
Корпус	1982	1982	2256	2264
Бронирование	1376	1368	1684	1752
Машины	1426	1415	1402	1468
Вооружение	630	626	685	717
Оборудование	1076	1116	1219	1270
Экипаж и переменные грузы	460	468	350	360
Итого	6953	6975	7596	7831

го сечения длиной 36 (у кораблей первой группы) или 43 м и максимальной шириной до 1 м. Корпус заканчивался округлой крейсерской кормой. Увеличенная ширина корпуса крейсеров 2-й группы позволила улучшить остойчивость и установить башнеподобную надстройку большей ширины.

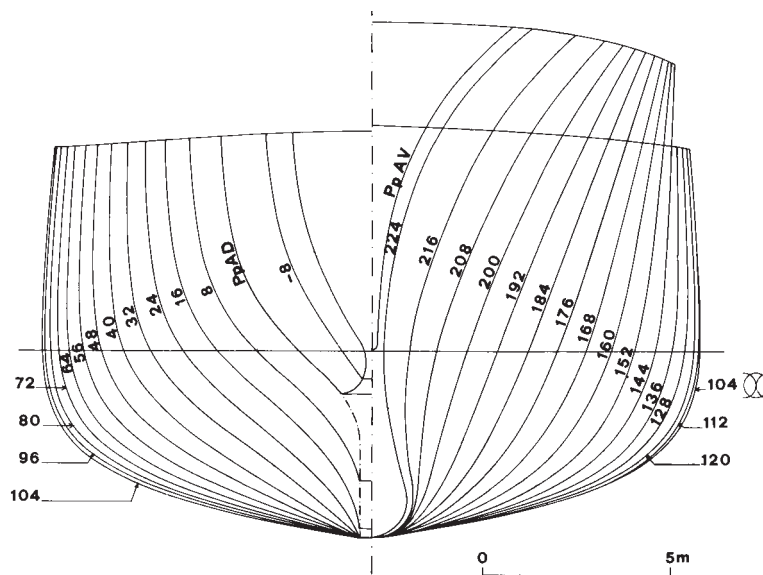
Крейсера имели шесть палуб (сверху вниз): полубак, верхнюю, 1-ю среднюю, 2-ю среднюю, платформу и трюм, из которых сплошными были только верхняя и 1-я средняя. Высота межпалубного пространства в середине корпуса составляла 2,20 (2,25)* м. В оконечностях за пределами машинно-котельных отделений расстояние между 1-й и 2-й средними палубами было постоянным — 2,4 м, а между остальными постепенно повышалось, начиная от носового барбета. У форштевня расстояние между 1-й средней и верхней палубами достигало 2,7 м (у ахтерштевня — 2,6 м), а между верхней палубой и палубой полубака — 2,4 (2,8) м.

Корпус набирался по смешанной продольно-поперечной схеме. Нумерация шпангоутов шла от кормового перпендикуляра (оси руля) в нос. При этом шпангоуты в корму от этого перпендикуляра имели отрицательные номера. Девятнадцать главных поперечных переборок делили корпус на 20 водонепроницаемых отсеков. В пределах цитадели переборки доходили до 1-й средней (броневой) палубы, а в оконечностях поднимались до верхней палубы и даже до палубы полубака в носу. Продольную жесткость корпуса усиливали две продольные бортовые переборки, тянувшиеся в пределах броневой цитадели (шп. 26–193 для типа «Монтекукколи» и шп. 28–186 для типа «Аоста») и поднимавшиеся до 1-й средней палубы. Кроме силовой функции, эти переборки обеспечивали дополнительную броневую защиту. Толщина обшивки и конструктивных переборок крейсеров составляла 7–12 мм.

* В скобках указаны отличающиеся значения для крейсеров типа «Аоста».

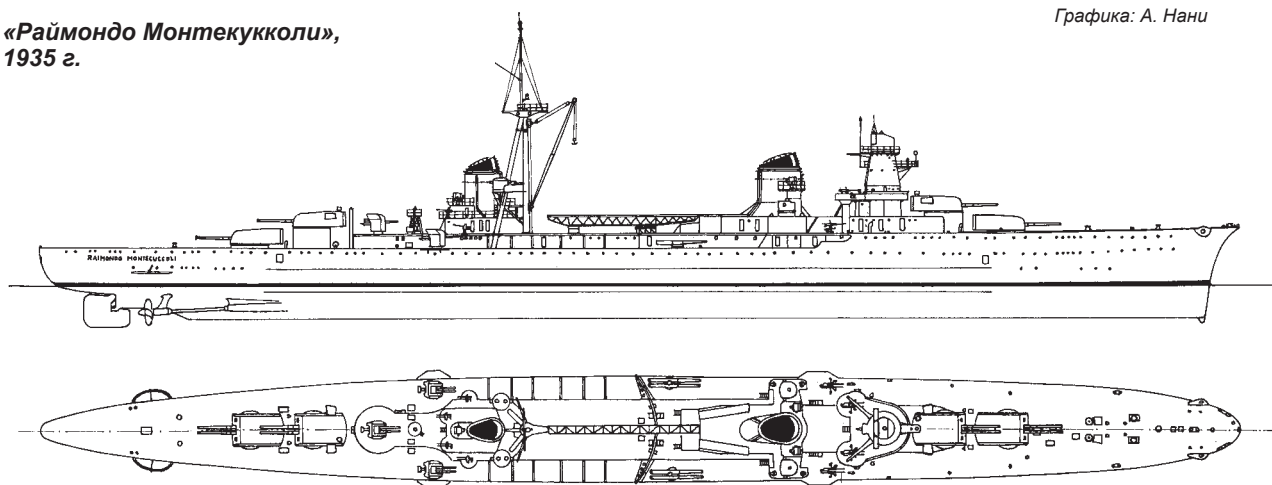


Теоретический чертеж корпуса крейсеров типа «Монтекукколи» (вверху) и «Дука д'Аоста» (внизу)

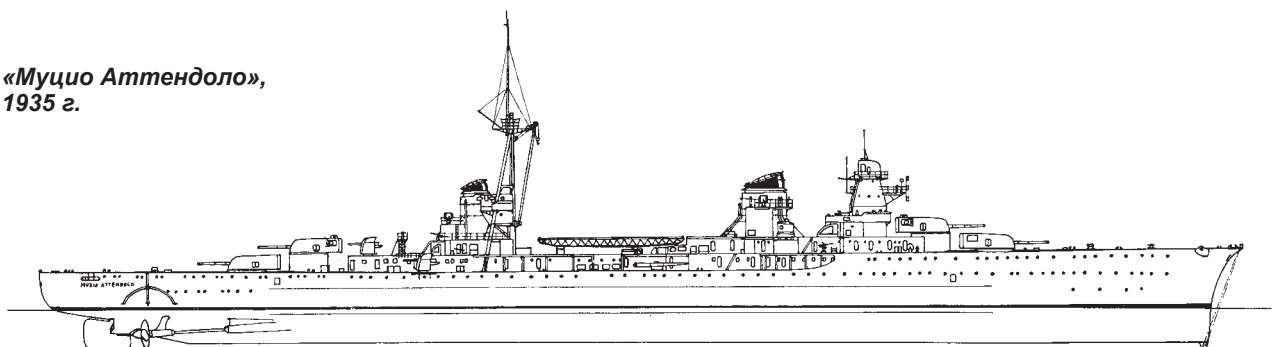


**«Раймондо Монтекуколи»,
1935 г.**

Графика: А. Нани

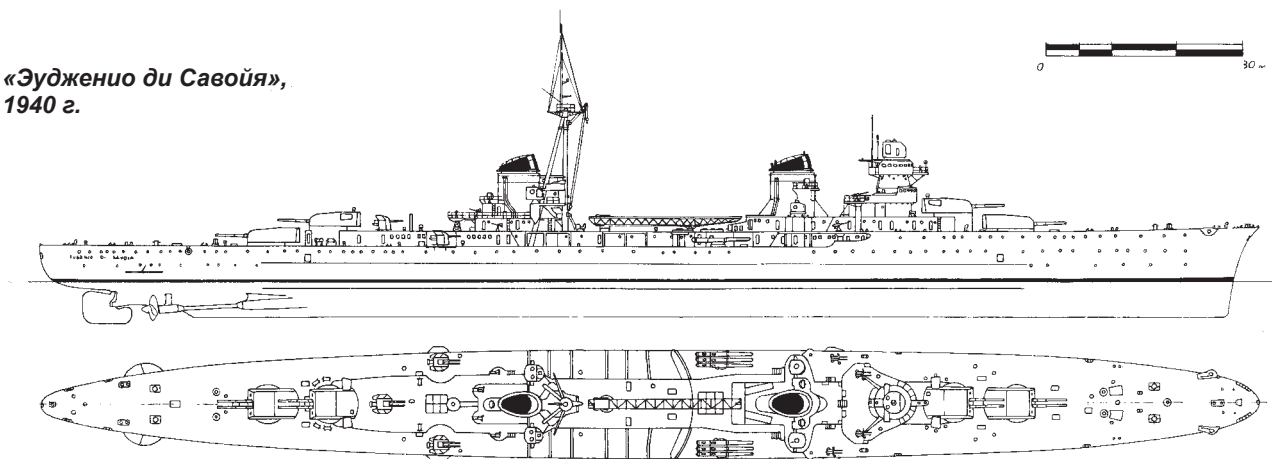


**«Муцио Аттендоло»,
1935 г.**

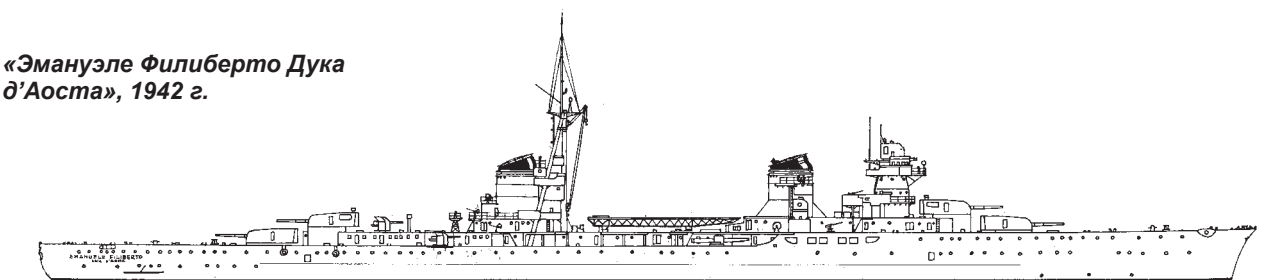


**«Эудженио ди Савойя»,
1940 г.**

0 30 м



**«Эмануэле Филиберто Дука
д'Аоста», 1942 г.**



Тактико-технические характеристики кораблей

	тип «Montecuccoli»		тип «Duca d'Aosta»	
	«Montecuccoli»	«Attendolo»	«Duca d'Aosta»	«Savoia»
Водоизмещение, т: стандартное нормальное полное	7431 8875 8995	8814 8990	8450 10 057 10 540	8750 10 357 10 843
Размерения, м длина между перпендикулярами длина по ватерлинии длина наибольшая ширина наибольшая осадка	166,7 176,4 182,2 16,6 6,0	166,2	171,8 180,8 186,9 17,5 6,5	
Энергетическая установка: число и тип котлов число и тип ТЗА мощность, л.с.	6 «Yarrow» 2 «Belluzzo» 106 000	2 «Parsons»	6 «Thornycroft» 2 «Parsons» 110 000	6 «Yarrow» 2 «Belluzzo»
Скорость, уз.	37		36,5	
Запас топлива, т	1300		1680	
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	4122 (18) 1128 (35)	4411 (18) 1183 (35)	3900 (14) 2650 (23) 890 (36)	
Бронирование, мм: пояс продольная переборка траверсы палуба башни барбетты боевая рубка	60 25–30 20–40 20–30 70 50 100		70 30–35 50 30–35 90 70 100	
Вооружение: артиллерийское торпедное авиационное противолодочное минное	4 × 2 — 152-мм/53 3 × 2 — 100-мм/47 4 × 2 — 37-мм/54 4 × 2 — 13,2-мм пулемета 2 × 2 — 533-мм ТА 1 катапульта, 2 гидросамолета 2 БМБ (12 ГБ) 112–146 мин		4 × 2 — 152-мм/53 3 × 2 — 100-мм/47 4 × 2 — 37-мм/54 4 × 2 — 13,2-мм пулемета 2 × 3 — 533-мм ТА 1 катапульта, 2 гидросамолета 2 БМБ (12 ГБ) 112–146 мин	
Экипаж, чел.	648		694	

В бортовых отсеках ниже броневой палубы в районе энергетической установки хранились запасы нефти, воды для котлов и умывания, продовольствия, находились различные склады, а также располагались цистерны успокоителей качки и пустые отсеки контрзатопления. В бортовых отсеках у артиллерийских погребов размещались различные кладовые запчастей и деталей: для артиллерии, электрических систем, энергетической установки, сигнальных устройств, обмундирования и т.д. В нижних отсеках перед цитаделью хранились запасы продовольствия, а еще ближе к носу — запасные якорные цепи и цистерны авиационного бензина.

На 2-й средней палубе в носу размещались холодильники, провизионные кладо-

вые и рундуки унтер-офицеров, а в корме — каюты и гардеробные младших офицеров. 1-я средняя палуба и отсеки полубака были оборудованы под каюты и кубрики экипажа и хозяйственные помещения. В корме размещались офицерские галюны и умывальники, от них начинались каюты старших офицеров. В районе барбетов кормовых башен на крейсерах первой группы по правому борту располагались помещения командира корабля, состоявшие из салона, кабинета, спальни и ванной, и старшего штурмана, а по левому — старшего помощника, старшего механика и старшего артиллерииста. На кораблях второй группы уделяли больше внимания размещению флагмана и его штаба: между шп. 26 и 53 с левого борта размещались каюты адмирала

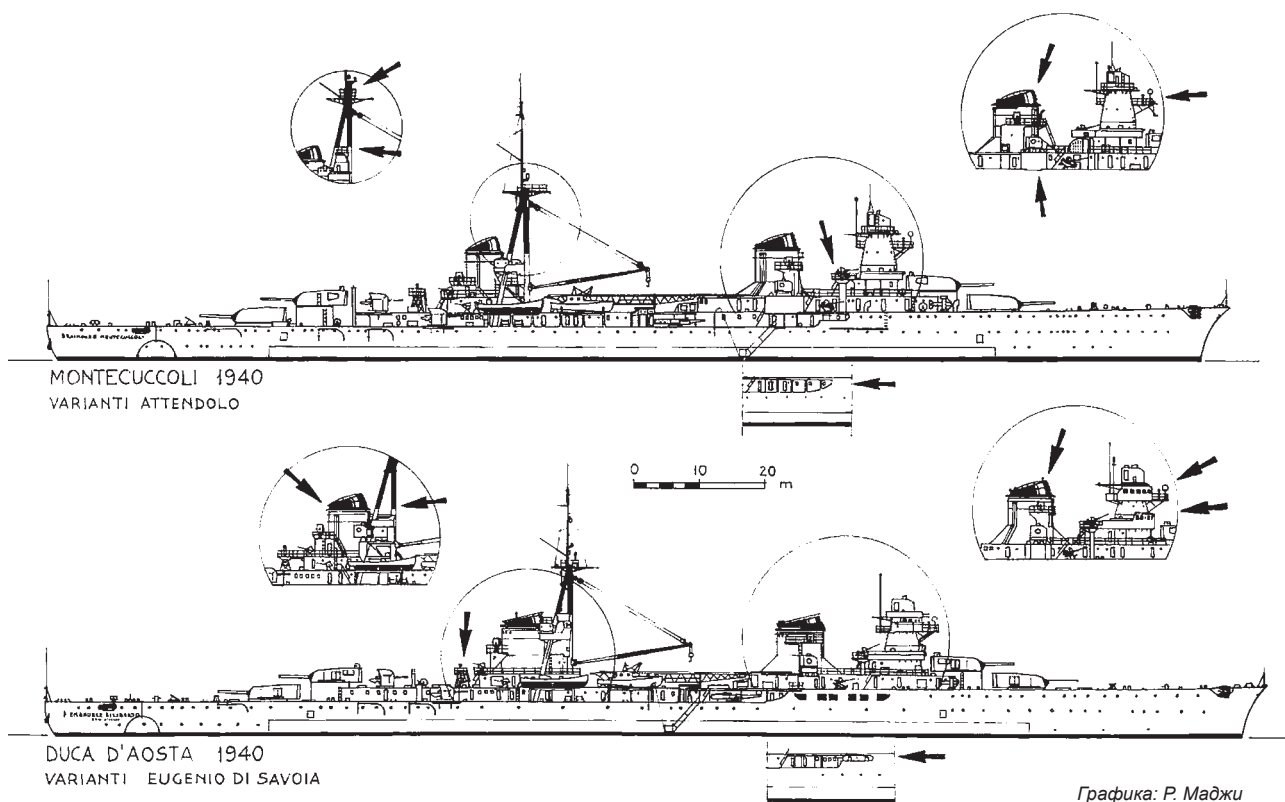


Схема внешних отличий крейсеров типа «Кондоттьери С и D» (по состоянию на 1940 г.):
вверху — «Монтекукколи», на вставках — «Аттендоло»;
внизу — «Дука д'Аоста», на вставках — «Эудженио»

и старшего помощника командира, с правого борта — командира и начальника штаба, далее между шп. 53 и 59 находились небольшие каюты флаг-офицера и старшего механика. На «Аосте» было устроено помещение наподобие часовни в честь герцога д'Аоста, именем которого был назван корабль. В обшитом голубым бархатом и постоянно освещенном приглушенным светом помещении находились шлем и сабля герцога вместе с гербом дома Аоста и его девизом в окружении старых трофейных абордажных сабель. Всю среднюю часть занимали кубрики экипажа, а ближе к диаметральной располагались различные хозяйственные помещения: прачечная, душевые, помещение дегазации, мастерские, парикмахерская, гладильная и т.д. В районе носовых барбетов размещались помещения унтер-офицеров, а далее в нос — унтер-офицерская кают-компания.

Полубак переходил в надстройку на верхней палубе. На типе «Аоста» она продолжалась до барбета башни № 3, а на «Монтекукколи» немного не доходила до него. Надстройка не была сплошной: на «Монтекукколи» она прерывалась сразу за носовой башнеподобной надстройкой и за первой трубой, а на «Аоста» — также между дымоходами под второй трубой, но визуально

эти разрывы скрадывались сплошной надстроечной палубой. В районе носовой трубы в надстройке размещались два вспомогательных котла, камбузы экипажа и унтер-офицеров, прачечная и хлебопекарня. Следующий сегмент занимали столовая и рабочие кабинеты офицеров административных служб*, позади дымоходов кормовой трубы располагались офицерская кают-компания и салон-библиотека, а у крейсеров второй группы там же находились отдельные камбузы для офицеров и командира, а также салон для совещаний.

Предложенная генералом Пульезе носовая башнеподобная надстройка по сравнению с надстройками предшествующих крейсеров была спроектирована более компактной и создавала для персонала одинаковые условия работы как в мирное время, так и в боевой обстановке. Конструкция получила благоприятные отзывы в современной зарубежной прессе и, помимо кораблей итальянского флота, при-

* В итальянском флоте в 30–40-е годы сохранялось кастовое разделение офицерского корпуса, аналогичное имевшему место в дореволюционном российском. Так, Корпус корабельных инженеров и административные службы имели собственную систему воинских званий, копирующую армейскую, а не морскую.