**Линейные корабли типа «Советский Союз»**

Боевым уставом Военно-Морских Сил РККА - 1930 г. (БУ-30) линейные корабли при-знавались главной ударной силой флота, а курс на индустриализацию открывал реальные перс-пективы в их создании. Однако дело сдерживалось не только ограниченными возможностями, но и догматизмом, крайностями в развитии военно-морской теории. Ведущим теоретикам Б.Б. Жреве и М.А. Петрову, выступавшим за пропорциональное соотношение различных классов ко-раблей в боевом составе флота, на рубеже 20-30-х гг. наклеили ярлыки апологетов «буржуазной старой школы»; при этом М.А. Петров, блестяще отстоявший флот от коренного его сокращения в острой полемике с М.Н. Тухачевским на заседании РВС СССР, оказался в тюрьме, где в пос-ледствии и погиб.

Под влиянием заманчивой идеи решить задачи морской обороны СССР путем массо-вого строительства сравнительно дешевых подводных лодок, торпедных катеров и гидросамоле-тов верх в теоретическом споре одержали не всегда компетентные специалисты так называемой молодой школы; некоторые ее представители из конъюнктурных соображений подрыва автори-тета «старых спецов» искажали картину борьбы на море в ходе первой мировой войны, идеали-зируя боевые возможности «новых средств», например, подводных лодок. Иногда такие одно-сторонние концепции разделяли и руководители Военно-Морских Сил РККА; так, в октябре 1933 г. сам начальник ВМС СССР (наморси) В.М. Орлов с подачи наиболее агрессивного «тео-ретика» А.П. Александрова потребовал «разоблачения в печати» и «изъятия из обращения» кни-ги «Англо-американское морское соперничество», изданной Институтом мирового хозяйства и политики; один из ее авторов - П.И. Смирнов, занимавший должность заместителя инспектора ВМС РККА, осмелился объективно показать то место линкоров в составе флота, что А.П. Алек-сандров расценил как «беззастенчивую атаку на линию партии в военно-морском строительст-ве, подрывающую уверенность личного состава в своем оружии» [1].

Примечательно, что еще в период увлечения москитными силами (октябрь 1931 г.) группа инженеров КБ Балтийского завода в Ленинграде словно предвидела скорую необходи-мость этих кораблей; они представляли руководству промышленности докладную записку, в ко-торой содержались предложения о начале подготовительной работы, выборе типов, составлении проектов, укреплении материальной базы, конструкторских и рабочих кадров [1]. Многие из подписавших этот документ участвовали в проектировании советских линкоров. Важность пост-ройки крупных кораблей в середине 30-х гг. стала очевидна для наморси В.М. Орлова, его заме-стителя И.М. Лудри и начальника Главморпрома наркомата тяжелой промышленности Р.А. Муклевича.

Наибольших успехов в 1935 г. добилось Центральное конструкторское бюро спецсудо-строения Главморпрома (ЦКБС-1), возглавлявшееся В.Л. Бжезинским. Среди целого ряда перс-пективных проектов прорабатывались шесть вариантов линкоров стандартным воодоизмещени-ем от 43 000 до 75 000 т. По результатам работы главный инженер ЦКБС-1 В.П. Римский-Кор-саков (в недавнем прошлом - заместитель начальника Учебно-строительного управления ВМС) составил обобщенный свод ТТЭ, который В.Л. Бжезинский 24 декабря 1935 г. доложил руковод-ству Морских Сил и Главморпрома [1]. Первый наряд на эскизное проектирование «проекта №23 линкора для Тихоокеанского флота» Главморпром выдал Балтийскому заводу уже 21 фев-раля 1936 г., однако задание на этот проект не утвердили и подвергли корректированию по вари-антам ЦКБС-1. В.М. Орлов признал «интересными и актуальными» для ВМС проекты линкоров стандартным водоизмещением 55 000-57 000 и 35 000 т (вместо варианта 43 000 т); 13 мая 1936 г. он дал указания И.М. Лудри о выдаче «ясных заданий» флотскому Научно-исследовательско-му институту военного кораблестроения (НИВК) и промышленности для «окончательного эскиз-ного проектирования крупных кораблей» в развитие избранных вариантов [1]. Предварительные тактико-технические задания на эскизы, разработанные под руководством начальника Отдела кораблестроения УВМС инженер-флагмана 2 ранга Б.Е. Алякрицкого, утвердил 15 мая 1936 г. И.М. Лудри [1].

Концепция строительства двух типов линкоров (большего и меньшего водоизмещения) основывались на различиях театров военных действий - открытого Тихоокеанского, ограничен-ных Балтийского и Черноморского. Составители ТТЗ исходили из оптимальных характеристик кораблей, определявшихся уровнем техники и опытом минувшей войны, боевой подготовки. Од-нако в начальной стадии проектирование испытывало сильное влияние иностранного опыта и договорных ограничений водоизмещения, предусматривавшихся Вашингтонским (1922 г.) и Ло-ндонскими (1930 и 1936 гг.) соглашениями, в которых СССР официально не участвовал. В.М. Орлов склонился к уменьшению водоизмещения и калибра вооружения первого линкора Тихо-океанского флота, а для второго избрал вариант относительно небольшого, но быстроходного корабля, воплощенный в проектах французского «Дюнкерка» и германского «Шарнхорста». При обсуждении эскизов не прошло предложенное КБ Балтийского завода размещение всех трех ба-шен главного калибра «большого» линкора в носовой части корпуса (по примеру английского линкора «Нельсон»). За основу был принят эскиз ЦКБС-1, в котором две трехорудийные башни размещались в носу, а одна - в корме. 3 августа 1936 г. В.М. Орлов утвердил ТТЗ на эскизное проектирование линкоров типов «А» (проект 23) и «Б» (проект 25), предложенное на конкурсной основе ЦКБС-1 и КБ Балтийского завода.

В соответствии со специальным положением, утвержденным В.М. Орловым и Р.А. Муклевичем 21 августа 1936 г., работа над проектами велась в тесном взаимодействии началь-ников КБ и ЦКБС-1 С.Ф. Степанова и В.Л. Бжезинского с представителями ВМФ, наблюдавши-ми за проектированием. Экспертизу возложили на начальников флотских институтов под общим руководством начальником НИВКа инженер-флагмана 2 ранга Е.П. Либеля.

В ноябре 1936 г. материалы эскизных проектов линкоров «А» и «Б» вместе с отзыва-ми наблюдающих и НИВКа рассматривались в Отделе кораблестроения УВМС (начальник - ин-женер-флагман 2 ранга Б.Е. Алякринский). Для составления общего технического проекта пер-вого из линкоров избрали наиболее продуманный вариант КБ Балтийского завода (стандартное водоизмещение 45 900 т) с изменениями, утвержденными наморси В.М. Орловым 26 ноября 1936 г.; водоизмещение, например, допускалось в пределах 46-47 тыс. т при увеличении осадки в полном грузу до 10 м, предусматривалось усиление бронирования палуб и носовой оконечнос-ти. Разработка общего технического проекта линкора типа «Б» поручалось ЦКБС в развитие представленного им же эскизного при стандартном водоизмещении 30 900 т (полное 37 800).

Выполняя постановление правительства от16 июля 1936 г., Отдел кораблестроения УВМС выдал 3 декабря заказ Главморпрому на постройку восьми линейных кораблей со сдачей флоту в 1941 г. В Ленинграде предполагали строить два линкора проекта 23 (Балтийский завод) и столько же проекта 25, в Николаеве - четыре проекта 25 [1]. Это решение фактически означало очередную корректуру программы кораблестроения второй пятилетки (1933-1937 гг.), дополняя ее ранее не предусмотренными линейными кораблями. Однако реализация новых планов усиле-ния флота встретила серьезные затруднения, часть которых определялась огромным объемом опытных работ, способных обеспечить успех проектирования и строительства; имелось в виду изготовление паровых котлов, отсеков противоминной защиты, броневых плит, макетов турбин-ных и котельных отделений в натуральную величину, испытания воздействия бомб и снарядов на палубную броню, систем орошения, дистанционного управления, кондиционирования воздуха и т.п. Особенно сложными оказались проблемы создания артиллерийских установок и турбин-ных механизмов большой мощности.

Все эти затруднения преодолевались в обстановке дезорганизации управления флотом и промышленностью, вызванной репрессиями 1937-1938 гг., когда жертвами стали практически все руководившие выбором типов и созданием будущих линкоров. Усугубилось и без того бедст-венное положение с наличием квалифицированных командных и инженерно-технических кадр-ов, в результате чего закладка кораблей в 1937 г. не состоялась, а сами задания на проектирова-ние подверглись серьезным изменениям. От проекта 25 отказались, в дальнейшем от трансфор-мировался в тяжелый крейсер (проект 69, «Кронштадт») [2]. В августе-сентябре того же года но-вое руководство ВМС РККА (наморси - флагман флота 2 ранга Л.М. Галлер) переработали ра-нее составленный план постройки кораблей, рассчитанный на десять лет. Этот вариант предус-матривал перспективное строительство 6 линкоров типа «А» и 14 типа «Б» вместо 8 и 16. Одна-ко и такой усеченный план, представленный в Комитет Обороны Маршалом Советского Союза К.Е. Ворошиловым в сентябре 1937 г., так и не был утвержден официально.

Несмотря на проблематичность реализации десятилетней программы, правительство решением от 13/15 августа 1937 г. определило переработку технического проекта 23 с увеличе-нием стандартного водоизмещения до 55-57 тыс. т при оптимизации броневой и конструктивной подводной защиты и отказе от двух кормовых 100-мм башен. Рост водоизмещения, отражавший объективную необходимость совмещения мощного вооружения, надежной защиты и высокой скорости, доказывал обоснованность первоначальных заданий 1936 г. Одновременно ЦКБ-17 получило разработанное комиссией флагмана 2 ранга С.П. Ставицкого тактико-техническое за-

дание на проектирование линейного корабля типа «Б» (проект 64) с 356-мм артиллерией главно-го калибра. Для проектов 23 и 64 предполагалась унификация главных турбозубчатых агрегатов мощностью 67 000 л.с. каждый (техническая помощь швейцарской фирмы «Броун-Бовери»), 152-, 100-ммбашен и счетверенных 37-мм автоматов отечественной разработки.

Материалы технического проекта 23 (начальник КБ Балтийского завода Грауэрман, главный инженер Б.Г. Чиликин) рассматривались в Управлении кораблестроения (УК) ВМС РККА в ноябре 1937 г. В декабре начальник ЦКБ-17 Н.П. Дубинин и главный инженер В.А. Никитин представили в УК эскизный проект 64, однако оба их признали неудовлетворительны-ми. В проекте 23 (стандартное водоизмещение 57 825, полное - 63 900 т) оставалось множество нерешенных вопросов, связанных с разработкой главной энергетической установки, башен про-тивоминной и зенитной артиллерии, донной защиты и системы бронирования, которая не соост-ветствовала результатам опытного бомбометания. Недостатки проекта 64 в значительной степе-ни объяснялись самим заданием, предполагавшим создание заведомо слабого корабля, призван-ного решать задачи «во взаимодействии с другими средствами соединения» [1]. Вооружение (де-вять 356-, двенадцать 152-, восемь 100-, тридцать два 37-мм орудия) и его характеристики (для 356-мм планировалось 750-кг снаряды с начальной скоростью 860-910 м/с) при скорости 29 уз не могли бы обеспечить линкору типа «Б» тактические преимущества в единоборстве с такими же иностранцами. Стремление конструкторов к выполнению жестких требований ТТЗ по защите корабля привело к росту стандартного водоизмещения почти до 50 000т. Пожелания Управления кораблестроения ВМС по сокращению водоизмещения до 45 000 т так и не осуществились в на-чале 1938 г. от линкора «Б» отказались.

Руководство вновь созданного наркомата ВМФ (нарком П.А.Смирнов, начальник Гла-вного морского штаба Л.М. Галлер) в феврале 1938 г. остановилось на единственном, наиболее сильном типе линейного корабля. Программой на 1938 -1945 гг. предусматривалась постройка 15 линкоров типа «А» [1]. Однако и эта перспективная программа с последующими вариантами, направленная И.В. Сталину, В.М. Молотову и К.Е. Ворошилову, также не была утверждена офи-циально.

В августе 1939 г. руководство ВМФ приняло решение довести состав линейного флота до 15 единиц к 1 января 1948 г.: шесть линкоров предназначалось для Тихоокеанского, четыре - Балтийского, три - Черноморского и два - для Северного флотов. Такой объём строительства яв-но не соответствовал возможностям промышленности. Только в июле 1940 г. нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов представил ЦК ВКП(б) программу на третью пятилетку, откорректированную совмест-но с наркоматом судостроительной промышленности по решению Комитета Обороны от 9 ян-варя 1940 г. предполагалось в 1938-1942 гг. построить шесть линкоров проекта 23, причем ни один из них даже не планировалось сдать флоту ранее 1 января 1942 г.

В годы третьей пятилетки кораблестроение фактически направлялось отдельными пос-тановлениями Комитета Обороны, в том числе «ежегодными программами военного судострое-ния». Не дожидаясь утверждения окончательного технического проекта, на Балтийском заводе 15 июля 1938 г. заложили головной линейный корабль проекта 23 - «Советский Союз» (заводс-кой №299, главный строитель Н.Ф. Мучкин), 31 октября в Николаеве состоялась закладка одно-типной «Советской Украины» (№352); «Советскую Белоруссию» (№101) и «Советскую Россию» (№102) заложили в Молотовске (ныне Северодвинск) соответственно 21 декабря 1939 г. и в 1940 г. на двух заводах строительство возглавляли П.С. Ермолаев и А.П. Кириллов [3].

Любопытно, что за девять дней до закладки первого линкора 6 июля 1938 г. в Лондоне состоялось подписание Дополнительного протокола к советско-английскому Морскому соглаше-нию 1937 г., согласно которому максимальное стандартное водоизмещение для этого класса ко-раблей повышалось с 35 000 до 45 000 т [4]. Составители технического проекта 23, проходивше-го очередное рассмотрение осенью 1938 г., немалую часть объяснительной записки посвятили рассуждениям о линкоре, стандартное водоизмещение которого достигло 58 500 в метрических тоннах, а в английских 57 600. Пришлось пойти на дипломатическую хитрость; из наркомата ВМФ через наркомат иностранных дел (под контролем КНВД) в Англию сообщили о начале по-стройки в 1938 г. двух линкоров стандартным водоизмещением по 45 000 т; эти данные и появи-лись в иностранных справочниках 1939-1940 гг. [1].

Окончательный технический проект линкора типа «А» Комитет Обороны утвердил своим специальным постановлением только 13 мая 1939 г., участие в его создании принимали главный инженер КБ Балтийского завода Б.Г. Чиликин, инженеры В.В. Ашик, Б.Я. Гнесин, В.И. Неганов, Л.В. Тагеев и другие, отвечали за согласование и проведение опытных работ руководи-тели ВМФ и промышленности - флагман флота 2 ранга И.С. Исаков, И.Ф. Тевосян и Л.М. Кога-нович. Проектом определялись следующие основные элементы и характеристики [1]: стандарт-ное водоизмещение 59 150, полное 65 150 т, наибольшая длина 269,4, по КВЛ -260, наибольшая ширина 38,9, осадка при полном водоизмещении 10,4, начальная метацентрическая высота 3,4 м. Главная энергетическая установка включала шесть котлов треугольного типа, три четырёхко-рпусные активно-реактивные турбины (по числу валов и винтов) суммарной мощностью 201000, допускавших двухчасовое форсирование до 231 000 л.с., скорость предусматривалась 28 и 29 уз соответственно. Полный запас мазута (5530 т) должен был обеспечить расчетную дальность пла-вания 14-14,5-узловым экономическим ходом до 5580 миль; предусматривалось два бортовых руля, столько же становых и запасной якря массой по 13 т и стоп-анкер 4,5 т.

Вооружение линкора «А» предполагалось следующим: девять 406-мм орудий главного калибра в трех башнях (масса снаряда 1105 кг), двенадцать 152-мм противоминной артиллерии в шести двухорудийных башнях, восемь 100-мм зенитных дальнего боя в четырех спаренных ба-шнях и тридцать два 37-мм зенитных автомата ближнего боя в счетверенных башенноподобных установках-гнездах. Расчетная дальность стрельбы 406-мм орудий составляла 248 кабельтовых, а 152-мм - 170 при максимальных углах возвышения. Для управления артогнем предполагалось использовать командно-дальномерные посты, стабилизированные посты наводки зенитных пу-шек дальнего боя и приборы управления автоматическим зенитным огнем с соответствующими центральными артиллерийскими постами; в башнях главного калибра предусматривались 12-м дальномеры и автоматы стрельбы.

В кормовой части планировалось установить катапульту для четырех самолетов «КОР-2», для двух из которых предусматривался ангар. В состав вооружения входили также по две па-ры основных и запасных параванов, три комплекта радиоаппаратуры, по четыре боевых 90- и 45-см сигнальных прожектора. К средствам связи относились радиостанции типов «Ураган», «Шторм», «Бриз», «Скат», «Рейд», внутрикорабельная звонковая сигнализация, радиотрансля-ция, телефон и пневмопочта.

Бронирование и противоминная защита (ПМЗ) рассчитывались на сопротивление 406-мм снарядам, 500-кг авиабомбам и торпедам с зарядом тротила 750 кг. Плиты главного броне-вого пояса толщиной 375-420 мм планировалось расположить вертикально вплоть до верхней палубы, которой отводилась и роль главной броневой (155 мм); горизонтальную защиту плани-ровалось дополнить средней (противоосколочной) палубой толщиной 50 мм, а впереди первой башни главного калибра бронировать верхнюю палубу 100-мм плитами, палубу полубака - 25 мм листами. В носовой части толщина броневого пояса по ватерлинии уменьшалась до 220, в корме - до 130 мм. Вертикальная защита корпуса включала также траверзы толщиной от 50 до 365 мм. Защита командования обеспечивалась носовой (425 мм), кормовой (220) и флагманской (75) боевыми рубками. ПМЗ средней части корпуса на протяжении 64-153 шп. решили выпол-нить по итальянской системе (Пульезе), чтобы ее общая ширина у миделя превысила 8 м; для

кормовой части (153-170 шп.) выбрали так называемую американскую систему защиты, основа-нную на сочетании заполненных и пустых отсеков, разделенных плоскими переборками.

В соответствии с первым штатом, утвержденным осенью 1937 г. по результатам рабо-ты комиссии капитана I ранга К.И. Самойлова, экипаж предполагался в 1664 чел. [1]. В 1939-1940 гг. временно (до вступления корабля в строй) действовали сокращенные штаты - так назы-ваемые кадры.

Экипаж подразделялся на командование, партийно-политический аппарат, 6 боевых частей (включаю авиационную), 3 службы - химическую, санитарную и снабжения, боцманскую и музыкальную команды. Самая многочисленная - артиллерийская боевая часть - одну только 406-мм башню полагалось обслуживать 108 чел. Для командного и начальствующего составов предназначались каюты, рядового - кубрики, оборудованные постоянными койками.

По основным наступательным и оборонительным элементам «Советский Союз» долж-ен был превосходить английские, немецкие, итальянские и французские линкоры постройки 1932-1941 гг. Американские линкоры типа «Айова» (1941-1945 гг.) полным водоизмещением 58 000 т по вооружению и бронированию примерно соответствовали заложенным советским, пре-восходили их в скорости (33 уз), зато уступали в мощности противоминной защиты. Более круп-ные японские корабли типа «Ямато» (1937-1942 гг., 72 809 т) и американские «Монтана» (1944-1945 гг., не достроены, 70 500 т) имели и более сильное вооружение - по девять 457- и двенад-цать 406-мм орудий соответственно; тоже недостроенные немецкие линкоры типа «Н» (1939 г., 68 000 т) предполагалось вооружить восемью 406-мм орудиями.

К наиболее сильным сторонам проекта «Советский Союз» следует отнести продуман-ные и достаточно полные броневую и противоминную защиту, а также высокие ТТД артиллерии главного калибра, которая превосходила все корабельные системы 1941-1945 гг. по дальности стрельбы и эффективности воздействия (за исключением 1460-кг снарядов «Ямато»). Общий вес бронирования без брони вращающихся частей должен был достичь 24 тыс. т («Ямато» - 21 266, «Бисмарк» - 17 540). Постройка линкоров шла все нарастающими темпами, которые, однака, от-ставали от запланированных, особенно в 1939 г.; к осени по разным причинам не удалось задей-ствовать все контрагентные организации, количество которых для головного достигало 122; так, не был заключён договор на поставку главных турбин, остававшихся самым уязвимым местом всего процесса постройки. Наиболее продвигались работы по корпусу, бронированию и главной артиллерии - первое 406-мм орудие успешно прошло испытания на полигоне в 1940 г.

К осени того же года в наркомате ВМФ убедились, что плановые сроки готовности практически не достижимы, а сама программа нуждается в сокращении (стоимость одного кора-бля по оценкам 1939 г. 1100 млн. руб.). В соответствии с постановлением от 19 октября 1940 г. отменили закладку очередных крупных кораблей, постройку «Советской Белоруссии» прекрати-ли, а работы на «Советской России», наоборот, ускорили. Для трех оставшихся линкоров устано-вили новые сроки спуска на воду, однако их достройке помешала война.

«Советская Украина» осталась на стапеле в захваченном Николаеве, а средства, пред-назначавшиеся для других линкоров пришлось перевести на постройку эсминцев, подводных ло-док и катеров, на производства вооружения, техники для сухопутных войск и авиации. Постано-влением Государственного Комитета Обороны от 10 июля 1941 г. строительство линкоров про-екта 23 приостановили, работы законсервировали. По приказу наркома ВМФ от 10 сентября «Советский Союз», «Советскую Украину» и «Советскую Россию» исключили из состава флота. Во время битвы за Ленинград броня головного корабля использовалась для оборонительных со-оружений. В середине 1949 г. недостроенный корпус линкора удалось спустить на воду и вскоре разобрать, частично использовав для различных опытов. Элементы корпусов других линкоров разобрали прямо на стапелях.

Развитие типа первого советского линейного корабля не ограничилось проектом 23. Создание перспективных вариантов началось сразу после закладки «Советского Союза». 5 фев-раля 1939 г. наркомат ВМФ доложил о готовности ТТЗ для заказа линкора в США, однако он не состоялся по политическим мотивам. В марте 1940 г. начальник ГМШ Л.М. Галлер утвердил ТТЗ на корректирование проекта 23, в развитие которого специалисты флота и промышленнос-ти прорабатывали проекты 23-биси 23-НУ, а также 24, работа над которым продолжалась и а го-ды Великой Отечественной войны. Основные направления совершенствования проекта 23 - уси-ление донной защиты и зенитного вооружения.

В начале 1945 г. нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов создал специальную подкомиссию для составления оперативно-тактических заданий на новые линкоры и тяжёлые крейсеры, председа-телем подкомиссии он назначил вице-адмирала С.П. Ставицкого. Обсуждались несколько вариа-нтов заданий, которые, однако, не дошли до реализации из-за целого ряда причин политическо-го, экономического и военного характера. Среди важнейших - появление атомного оружия, зас-тавившего пересмотреть взгляды на роль крупных бронированных кораблей. Несмотря на то, что постройка линейных кораблей типа «Советский Союз» не была завершена, она сыграла за-метную роль в развитии отечественного кораблестроения.

**Литература.**

1. ЦГАВМФ, ф. Р-1483, оп. 1, д. 206, лл. 4-19, оп. 3, д. 213, лл. 35-42, д. 45-об, д. 255, лл. 1-15; ф. Р-1428, оп. 1, д. 128, лл. 34 -40; ф. Р-441, оп. 5, д. 153, лл. 4, 5, 245-259, оп. 4, д. 214, лл. 5-83, оп. 14, д. 435, лл. 25-33, 158-159, оп. 3, д. 255, лл. 1-15.
2. Судостроение, 1989. №11. С.57.
3. Стволинский Ю.М. Конструкторы надводных кораблей. Лениздат, 1987. С. 254.
4. Дипломатический словарь. В 3 т. Т. III, М.: Наука. 1986. С. 95-96.
5. Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 39514, лл. 1, 50.

Таблица 1.

**Предварительные ТТЗ на линкоры**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Элементы | Варианты | | | |
|  | ТОФ | ТОФ | БФ и ЧФ |
| Стандартное водоизмещение, т | 80 000 | 55 000 | 35 000 |
| Скорость, уз | 24-28 | 30 | 30 |
| Дальность плавания, мили | 10 000 | 7 000-10 000 | 6 000-8 000 |
| Число орудий - калибр, мм | 9-500  16-152  24-100  16-37 | 9-406  12-152  16(24)-100  16-37  16-12,5 | 9-400  16-130  16-37  16-12,5 |
| Бронирование борта и палубы, мм | 500  250 | 420  200-250 | 380  200 |

Таблица 2.

**ТТЗ на линкоры типов «А» и «Б»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Элементы | Проект 23 («А») | Проект 25 («Б») |
| Стандартное водоизмещение, т | 41 500 | 26 400 |
| Скорость, уз | 30 | 50 |
| Число орудий - калибр, мм | 9-406  12-152  12-100  40-37  Две катапульты, четыре самолета | 9-305  12-130  8-100  24-37  То же самое |
| Бронирование борта и палубы, мм | 380  185 | 200  150 |

Таблица 3.

**Штаты линкоров типа «Советский Союз»**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория личного | Штат | Кадры 1939 г. | | | Кадры 1940 г. | |
| состава | 1937 г. | «А» | «Б» | «В» | «А» | «Б» | |
| Командный | 41 | 12 | 19 | 42 | 2 | 12 | |
| Начальствующий и технический | 71 | 20 | 24 | 57 | 5 | 33 | |
| Младший начальст-вующий | 266 | 33 | 95 | 299 | 37 | 187 | |
| Рядовой | 1281 | 1 | 37 | 653 | 178 | 1068 | |
| Итого | 1664 | 66 | 175 | 1051 | 212 | 1300 | |

Таблица 4.

**Строительство линкоров типа «Советский Союз»**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Название | Вступление в строй по плану 1939 г. | Спуск на воду по ре-шению от 10 октября 1940 г. | Готовность в % на 22 июня 1941 г. |
| «Советский Союз» | 1943 | Июнь 1943 | 20 |
| «Советская Украина» | 1943 | Июнь 1943 | 18 |
| «Советская Белоруссия» | 1944 | - | - |
| «Советская Россия» | - | Третий квартал 1943 | 5 |

Таблица 5.

**ТТЗ на линкоры 1939-1945 гг.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Элементы и характеристики | Для заказа в США 5 февраля 1939 г. | Проект 23-НУ 30 сентября 1940 г. | Проект 24 | Вариант 1945 г. |
| Стандартное водоизмеще-ние, т | 45 000 | не установлено | не устано-влено | 75 000 |
| Скорость, уз | 30 | 28-29 | 30 | 32 |
| Дальность плавания (скорость, уз) | 6000 | 7950 (14,5) | 6000 (24) | 6000 (21) |
| Артиллерийское вооружение, мм | 12-406-мм  24-127-мм  32-40-мм | 9-406-мм  12-152-мм  16-100-мм  44-37-мм  20-12,5-мм | 9-406-мм  24-130-мм  48-45-мм | 9-406-мм  12-152-мм  28-85-мм  48-45-мм  40-20-мм |