

Иллюстрация на переплете А. Руденко

П20 Патянин, Сергей Владимирович.
Легкие крейсера типа «Кондоттьери» (серий А и В) : итальянские «кондоттьеры» Второй Мировой / Сергей Патянин. — Москва : Яуза : Эксмо, 2022. — 144 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-160410-3

Свои названия — «Альберто ди Джуссано», «Альберико да Барбиано», «Бартоломео Коллеони» и «Джованни делле Банде Нере» — эти легкие крейсера Королевских ВМС Италии (Regia Marina) получили в честь знаменитых итальянских кондоттьеров (в XIV—XVI вв. так называли предводителей отрядов наемников). В итоге вся серия стала именоваться «Ди Джуссано» или «Кондоттьери» (Condottieri). Хотя в дальнейшем имена стали присваиваться в честь известных итальянских военачальников разных эпох, общее название «Кондоттьери» сохранилось, а чтобы различать серии, к ним добавляли букву в алфавитном порядке. Так, крейсера первой серии полуофициально именовались Condottieri A, второй — Condottieri B (к ним относились «Армандо Диас» и «Луиджи Кадорна»). «Кондоттьери» вооружались восемью 6-дюймовыми орудиями и при водоизмещении чуть более пяти тысяч тонн имели великолепную скорость, достигая почти 40 узлов при неполной нагрузке. Однако ради достижения таких показателей итальянцы пожертвовали прочностью корпуса, броневой защитой, мореходностью и запасом топлива. Во Второй Мировой эти крейсера участвовали в минных постановках в Средиземном море и сопровождении конвоев в Северную Африку для итало-немецких войск. Все четыре «Кондоттьери» серии А погибли в боях с британцами в 1940—1942 гг. (два из них потопили эсминцы в ночном бою у берегов Туниса). Из «Кондоттьери» серии В уцелел «Луиджи Кадорна», который после войны союзники оставили в составе итальянских ВМС.

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию обо всех «Кондоттьери» серий А и В — их постройке, службе и боевом применении. Издание иллюстрировано эксклюзивными чертежами и фотографиями.

УДК 623.822(450)
ББК 68.54

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Патянин Сергей Владимирович

ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «КОНДОТЪЕРЫ» (СЕРИЙ А И В) ИТАЛЬЯНСКИЕ «КОНДОТЪЕРЫ» ВТОРОЙ МИРОВОЙ

В авторской редакции

Ответственный редактор Н. Аничкин

Художественный редактор П. Волков

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.
Тел. +7(495) 411-68-86.
E-mail: editor@yauza.moscow

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 2013.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өндүрүшү: «ЭКСМО» АКБ Баспасы,
123308, Ресей, қала Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй, 1 ғимарат, 20 қабат, офис 2013 ж.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.
Тауар белгісі: «Эксмо»

Интернет-магазин: www.book24.ru

Интернет-магазин: www.book24.kz

Интернет-дүкен: www.book24.kz

Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Қазақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды
қарбылдатушы өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»
www.eksmo.ru/certification
Өндiрген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 01.11.2021.
Формат 84x108¹/₁₆. Печать офсетная. Усл. печ. л. 15, 12.
Тираж экз. Заказ

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ!



eksmo.ru

МЫ В СОЦСЕТЯХ:

eksmolive

eksmo

eksmolive

eksmo.ru

eksmo_live

eksmo_live

ISBN 978-5-04-160410-3



9 785041 604103 >

16+

В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru

ЛитРес:
один клик до книг



Москва. ООО «Торговый Дом «Эксмо»

Адрес: 123308, г. Москва, ул. Зорге, д. 1, строение 1.

Телефон: +7 (495) 411-50-74. **E-mail:** reception@eksmo-sale.ru

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»

E-mail: international@eksmo-sale.ru

International Sales: International wholesale customers should contact Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.

international@eksmo-sale.ru

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении, обращаться по тел.: +7 (495) 411-68-59, доб. 2261.

E-mail: ivanova.ey@eksmo.ru

Оптовая торговля бумажно-беловыми

и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2, Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс: +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).

e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Филиал «Торгового Дома «Эксмо» в Нижнем Новгороде

Адрес: 603094, г. Нижний Новгород, улица Карпинского, д. 29, бизнес-парк «Грин Плаза»

Телефон: +7 (831) 216-15-91 (92, 93, 94). **E-mail:** reception@eksmonn.ru

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Санкт-Петербурге

Адрес: 192029, г. Санкт-Петербург, пр. Обуховской обороны, д. 84, лит. «Е»

Телефон: +7 (812) 365-46-03 / 04. **E-mail:** server@szko.ru

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Екатеринбурге

Адрес: 620024, г. Екатеринбург, ул. Новинская, д. 2щ

Телефон: +7 (343) 272-72-01 (02/03/04/05/06/08)

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Самаре

Адрес: 443052, г. Самара, пр-т Кирова, д. 75/1, лит. «Е»

Телефон: +7 (846) 207-55-50. **E-mail:** RDC-samara@mail.ru

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Ростове-на-Дону

Адрес: 344023, г. Ростов-на-Дону, ул. Страны Советов, 44А

Телефон: +7(863) 303-62-10. **E-mail:** info@rmd.eksmo.ru

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Новосибирске

Адрес: 630015, г. Новосибирск, Комбинатский пер., д. 3

Телефон: +7(383) 289-91-42. **E-mail:** eksmo-nsk@yandex.ru

Обособленное подразделение в г. Хабаровске

Фактический адрес: 680000, г. Хабаровск, ул. Фрунзе, 22, оф. 703

Почтовый адрес: 680020, г. Хабаровск, А/Я 1006

Телефон: (4212) 910-120, 910-211. **E-mail:** eksmo-khv@mail.ru

Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Тюмени

Центр оптово-розничных продаж Cash&Carry в г. Тюмени

Адрес: 625022, г. Тюмень, ул. Пермякова, 1а, 2 этаж. ТЦ «Перестрой-ка»

Ежедневно с 9.00 до 20.00. Телефон: 8 (3452) 21-53-96

Республика Беларусь: ООО «ЭКМО АСТ Си энд Си»

Центр оптово-розничных продаж Cash&Carry в г. Минск

Адрес: 220014, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Жукова, 44, пом. 1-17, ТЦ «Outleto»

Телефон: +375 17 251-40-23; +375 44 581-81-92

Режим работы: с 10.00 до 22.00. **E-mail:** exmoast@yandex.by

Казахстан: «РДЦ Алматы»

Адрес: 050039, г. Алматы, ул. Домбровского, 3А

Телефон: +7 (727) 251-58-12, 251-59-90 (91,92,99). **E-mail:** RDC-Almaty@eksmo.kz

Украина: ООО «Форс Украина»

Адрес: 04073, г. Киев, ул. Вербовая, 17а

Телефон: +38 (044) 290-99-44, (067) 536-33-22. **E-mail:** sales@forsukraine.com

Полный ассортимент продукции ООО «Издательство «Эксмо» можно приобрести в книжных магазинах «Читай-город» и заказать в интернет-магазине: www.chitai-gorod.ru.

Телефон единой справочной службы: 8 (800) 444-8-444. Звонок по России бесплатный.

Интернет-магазин ООО «Издательство «Эксмо»

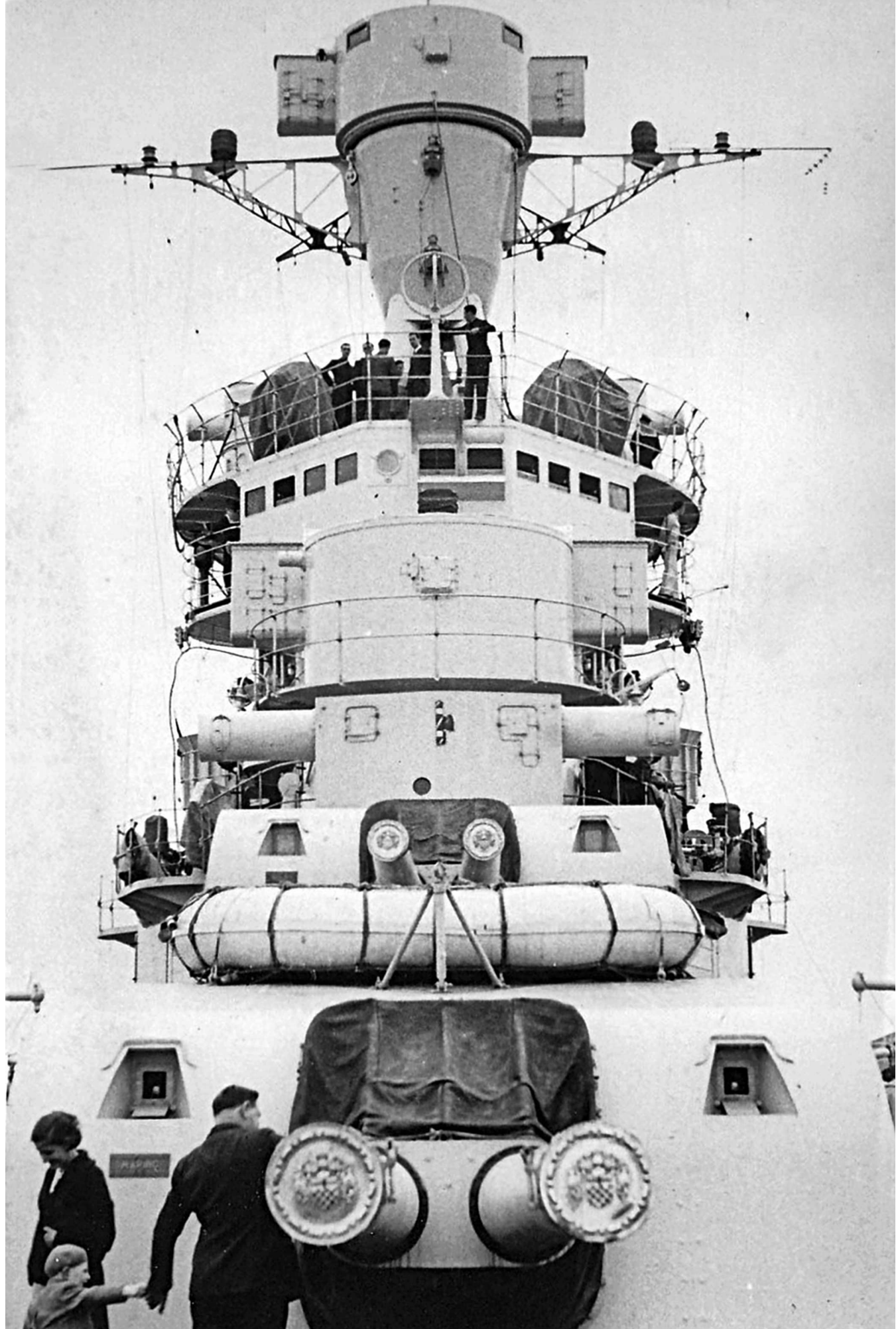
www.book24.ru

Розничная продажа книг с доставкой по всему миру.

Тел.: +7 (495) 745-89-14. **E-mail:** imarket@eksmo-sale.ru

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-----|
| ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ | 5 |
| ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ | 17 |
| Корпус и надстройки | 17 |
| Бронирование | 28 |
| Вооружение | 30 |
| Энергетическая установка | 52 |
| Вспомогательное оборудование | 59 |
| Остойчивость и мореходность | 66 |
| Экипаж | 66 |
| Названия и девизы | 67 |
| Окраска | 68 |
| ПЛАНЫ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ «КОНДОТТЬЕРИ-А» В КРЕЙСЕРА ПВО | 75 |
| ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ | 81 |
| Предвоенный период | 81 |
| Начало боевых действий | 93 |
| Бой у Пунта-Стило | 94 |
| Бой у мыса Спада: гибель «Бартоломео Коллеони» | 96 |
| Будни 4-й дивизии (конец 1940 г.) | 106 |
| Гибель «Армандо Диаса» | 108 |
| Будни 4-й дивизии (1941 г.) | 110 |
| Кризис на коммуникациях | 114 |
| Бой у мыса Бон: гибель «Да Барбиано» и «Ди Джуссано» | 116 |
| Конец транспортных миссий | 125 |
| Второй бой в заливе Сирт | 126 |
| Гибель «Банде Нере» | 129 |
| «Луиджи Кадорна»: от войны к миру | 131 |
| САМЫЕ ПЛОХИЕ КРЕЙСЕРА? (ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА) | 137 |
| Приложение. Командиры кораблей | 141 |
| ЛИТЕРАТУРА | 142 |



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Начиная с 1920-х годов, кораблестроительная политика [Италии] базировалась на создании быстроходных кораблей, чтобы обеспечить им неоспоримое превосходство над зарубежными... Большие усилия прилагались к созданию легких и мощных силовых установок и мерам по уменьшению веса корпусов и других элементов конструкции кораблей. Результат был свойственен темпераментной природе народа: в хороших условиях достигались впечатляющие результаты, которые так же разительно терялись при повседневной изнурительной работе.

Джон Робертс

Окончание Первой мировой войны и распад Австро-Венгерской империи привели к кардинальному изменению итальянской морской политики. Основной задачей итальянского флота становилось обеспечение коммуникаций, связывающих метрополию с африканскими колониями, а его наиболее вероятным противником становился флот французский. Узаконненное решением Вашингтонской конференции равенство флотов Италии и Франции только подстегнуло гонку морских вооружений. Поскольку подорванная войной экономика обеих стран не позволяла им заниматься постройкой линейных кораблей, состязание шло в строительстве легких сил.

Франция задала старт гонке, заложив в 1923–1924 гг. три корабля типа «Дюге-Труэн» водоизмещением 8 000 т, с вооружением из восьми 155-мм орудий и скоростью хода 33 узла. Кроме того, в 1922–1923 гг. французы начали постройку шести контрминоносцев типа «Шакаль». Эти крупные корабли водоизмещением свыше 2 100 т развивали скорость более 35 узлов и несли мощное вооружение, включавшее пять 130-мм орудий, две 76-мм зенитки и шесть 550-мм торпедных аппаратов. В 1926–1927 гг. за ними последовали еще более крупные контрминоносцы типа «Бизон» водоизмещением 2 400 т с пятью 138-мм орудиями и шестью 550-мм торпедными аппаратами. При этом в открытую заявлялось, что основным театром для этих кораблей должно было стать Средиземное море, что представляло вполне реальную угрозу итальянским коммуникациям и вызвало серьезную обеспокоенность итальянского военно-морского руководства.

Итальянские крейсерские силы в это время находились в далеко не блестящем состоянии, что отчасти стало следствием продолжительного увлечения итальянцев броненосными крейсерами в ущерб легким. В итоге, к середине 1920-х годов Королевский итальянский флот (*Regia Marina Italiana*) имел в своем составе всего девять кораблей этого класса, которые офи-

циально классифицировались как скауты (*Esploratori*):* четыре собственной постройки («Куарто», «Нино Биксио», «Марсала» и «Либия») и пять трофейных, полученных при разделе флотов Германии («Анкона», «Бари» и «Таранто» — бывшие «Грауденц», «Пиллау» и «Страсбург») и Австро-Венгрии («Бриндизи» и «Венеция» — бывшие «Гельголанд» и «Сайда»). При этом «Либия», несмотря на относительно небольшой возраст (вошла в строй в 1913 г.), строилась по проекту начала века и считалась морально устаревшей и тихоходной уже на момент ввода в строй; однотипные «Нино Биксио» и «Марсала» отличались удручающе ненадежными механизмами и, как и «Куарто», были вооружены всего шестью 120-мм орудиями; «Бриндизи» и «Венеция» в качестве главного калибра вообще несли 100-мм пушки; и ни один из девяти кораблей не развивал скорости свыше 27–28 узлов.

Основной задачей итальянских крейсеро-скаутов еще с довоенных времен считалось ведение разведки. Однако новые реалии выдвинули на первое место другую — борьбу с легкими силами противника. Было очевидно, что имевшиеся в составе флота корабли не годятся для ее решения — в первую очередь, из-за неудовлетворительных скоростных характеристик.

После всестороннего изучения французских контрминоносцев, в 1925 г. итальянский морской министр адмирал Джузепе Сирианни сформулировал требования к новому типу легкого скаута, что в конечном итоге привело к созданию 12 кораблей типа «Навигатори». Это были крупные эсминцы нормальным водоизмещением 2 400 т, со скоростью 38 уз, вооруженные шестью 120-мм орудиями в спаренных установках и четырьмя 533-мм торпедными аппаратами. Тем не менее, руководст-

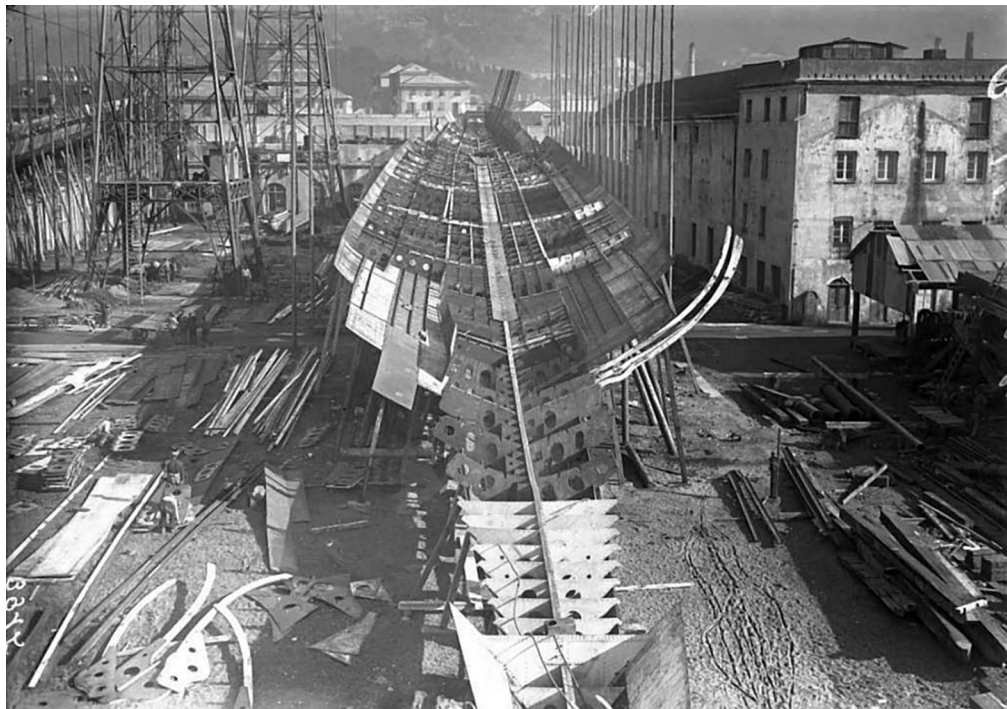
* В классе скаутов числились не только легкие крейсера, но и крупные эсминцы (типов «Поэрио», «Мирабелло», «Аквила» и «Леоне») — правда, последние выделялись в отдельный подкласс легких скаутов (*Esploratori leggeri*).

На с. 4:

Носовые башни главного калибра и надстройки с постами управления огнем легкого крейсера «Альберико да Барбиано». В стволы орудий вставлены бронзовые заглушки с гербами

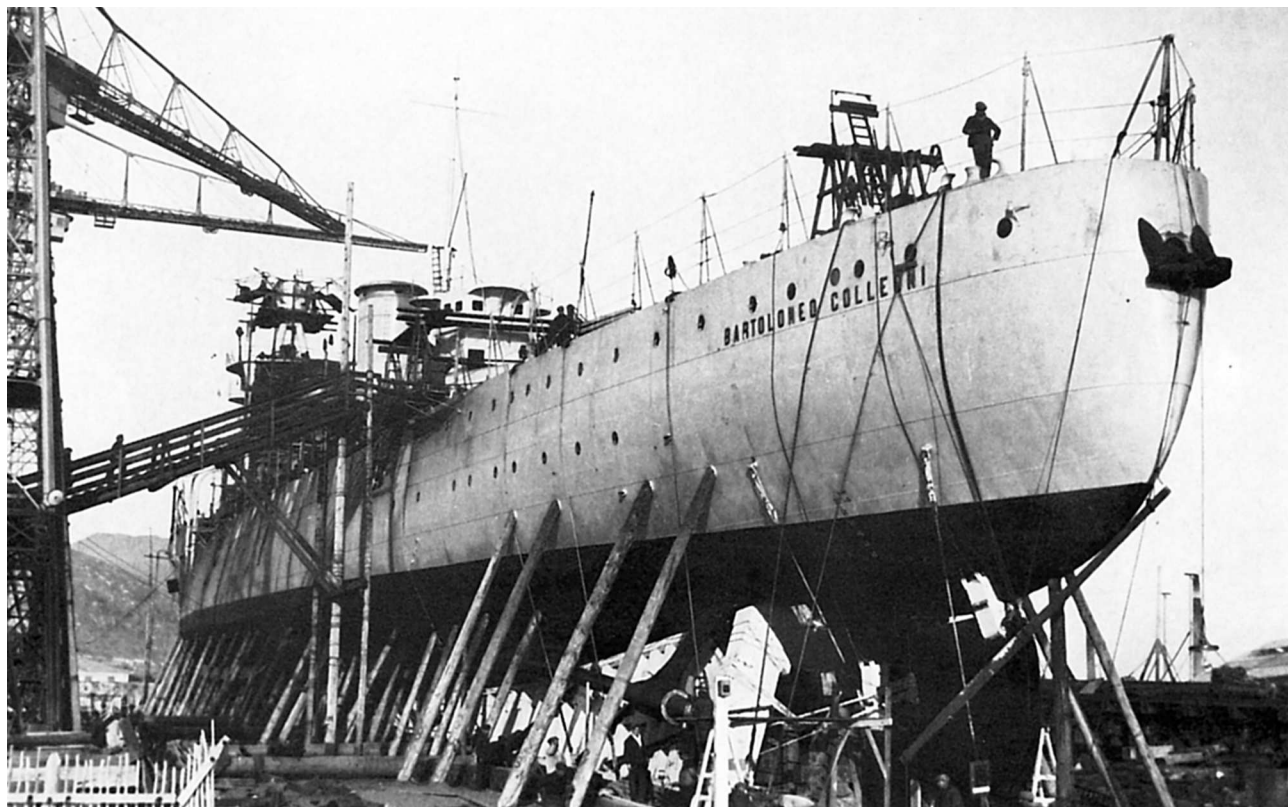


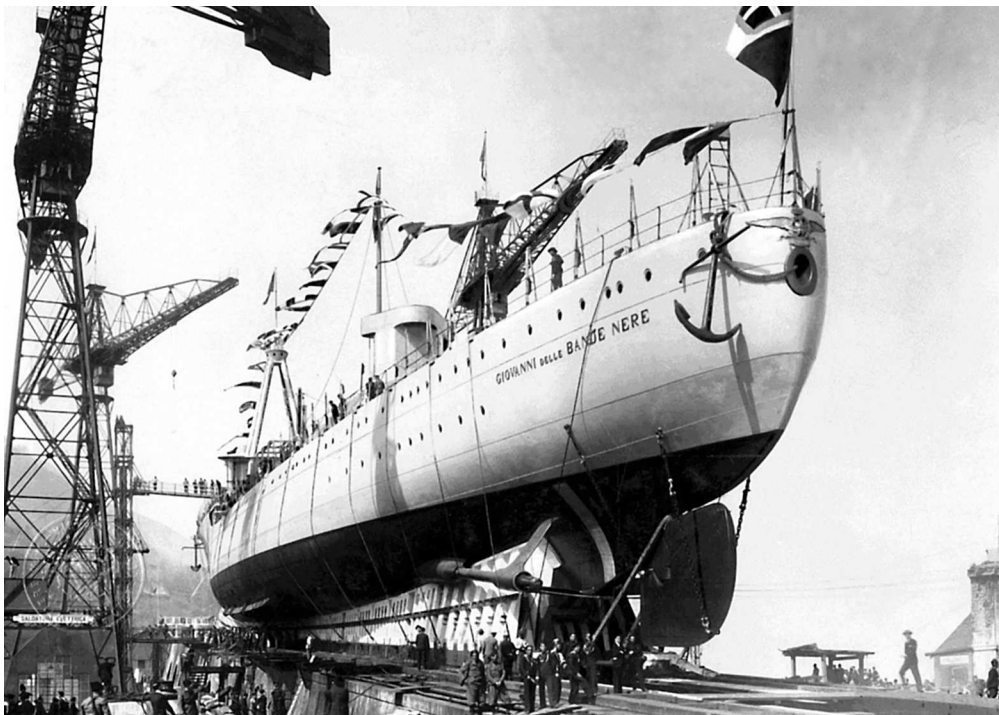
Адмирал Джузепе Сирианни — морской министр Италии и идейный вдохновитель создания крейсеров типа «Кондоттьери»



Формирование корпуса «Бартоломео Коллеони» на стапеле верфи «Ансальдо» в Генуе, 20 сентября 1928 г.

В н и з у: корпус «Коллеони» в готовности к спуску на воду, декабрь 1930 г.





Корпус «Банде Нере» в готовности к спуску на воду. Хорошо видны сильный завал бортов в средней части и острая форма кормовой оконечности

во итальянского флота посчитало, что для борьбы с таким опасным противником, как французские контрминоносцы, в дополнение к «Навигатори» необходимо создать еще и большие скауты крейсерского ранга. В задании на проектирование указывалось, что такие корабли должны иметь водоизмещение от пяти до шести тысяч тонн; не меньшую, чем у их французских оппонентов, скорость (порядка 37 узлов); радиус действия, достаточной для операций на Средиземном море; и мощное артиллерийское вооружение (восемь 152-мм орудий в башенных установках), благодаря которому они будут не только обладать безоговорочным превосходством над французскими контрминоносцами, но и не уступать по огневой мощи легким крейсерам типа «Дюге-Труэн».

Разработка проекта «37-узловой скаута» велась в Комитете по проектам боевых кораблей (*Comitato per il Progetto delle Navi*) под руководством генерал-лейтенанта Корпуса корабельных инженеров Джузеппе Вьяна. В работах над проектом участвовал также генерал-майор Джузеппе Рота, один из разработчиков линкоров типа «Караччоло», но его роль до конца не ясна. Бытует мнение, что отправной точкой при проектировании послужил сильно увеличенный корпус эсминцев типа «Навигатори», но это не так, или не совсем так. В частности, обводы корпуса — с его относительно полной

носовой частью и узкой крейсерской кормой — были заимствованы из проекта тяжелых крейсеров типа «Тренто». Для достижения заложенной в задании 37-узловой скорости конструкторы пошли на ряд ухищрений, зачастую неоправданных. Так, значительное удлинение (более, чем 10:1), сочеталось с довольно легкой конструкцией корпуса. Как следствие, в ходе эксплуатации на этих крейсерах неоднократно возникали проблемы с продольной прочностью. Силовая установка с очень высокой агрегатной мощностью (на момент постройки — самая большая в итальянском флоте) также имела легкую «миноносную» конструкцию. Она размещалась по эшелонной схеме, причем все котлы располагались в диаметральной плоскости, удлиняя тем самым и без того протяженный корпус. Из проекта «Навигатори» было заимствовано и размещение авиационного ангара в нижнем ярусе надстройки. Первоначально крейсера планировалось оснастить активными успокоителями качки на основе цистерн Фрама, но в конечном итоге от них отказались, а выделенные для этого отсеки отвели под главные осушительные насосы.

Новые скауты получили оригинальную систему бронирования, предложенную генералом Корпуса корабельных инженеров Умберто Пульезе и впоследствии повторяющуюся в том или ином виде на всех итальянских легких крейсерах. Она предполага-

ла установку на расстоянии 1,5–3,5 м позади 24-мм броневых пояса дополнительной 18-мм противоосколочной продольной переборки. Эта переборка снизу примыкала к броневой платформе, а сверху — к броневой палубе, тем самым образуя замкнутый контур. Такая защита считалась вполне эффективной против воздействия 138-мм фугасных снарядов французских контрминоносцев.

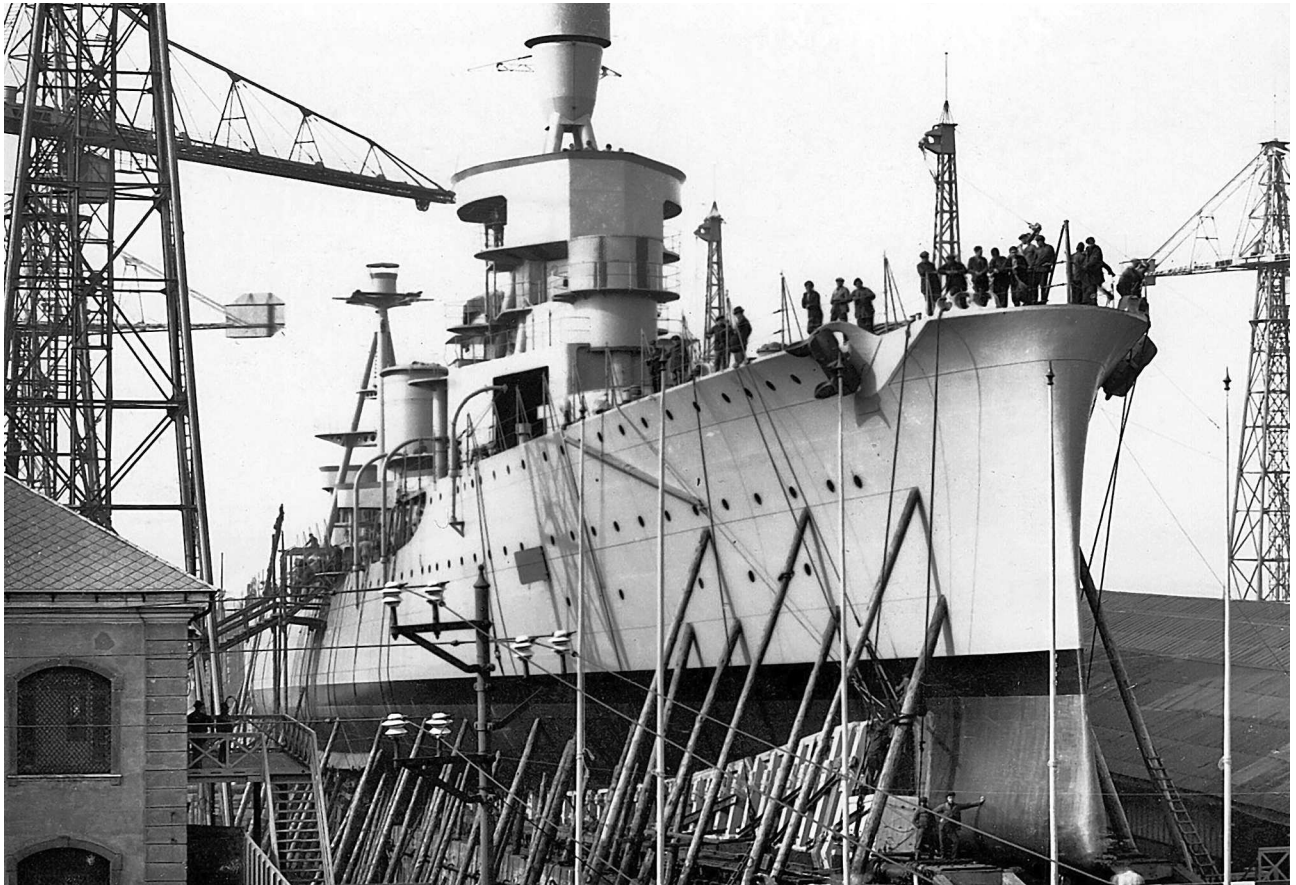
Артиллерия главного калибра, в духе самых современных веяний, устанавливалась в четырех полностью закрытых башенных установках, имевших легкое бронирование и располагавшихся по линейно-возвышенной схеме. Правда, ради экономии веса оба орудия пришлось поместить в общую люльку, предельно сократив расстояние между осями их стволов. Проектом предусматривалось весьма мощное для своего времени зенитное вооружение, включавшее шесть 100-мм орудий в спаренных установках системы генерала Минизини и четыре спаренных 37-мм автомата.

Руководство Королевского итальянского флота одобрило проект и намеревалось

заказать по нему шесть кораблей, однако по бюджетным соображениям в программу 1927–1928 гг. удалось включить только четыре. Заказ на строительство первых трех получила компания «Ансальдо» из Генуи, четвертый заказали королевской верфи в Каstellамаре-ди-Стабия. В списки флота они были зачислены Королевским декретом №2354 от 1 декабря 1927 г. Контрактная стоимость постройки одного корабля составила 59 170 000 лир.

Свои названия — «Альберто ди Джуссано», «Альберико да Барбиано», «Бартоломео Коллеони» и «Джованни делле Банде Нере» — корабли получили в честь знаменитых итальянских кондотьеров. Вся серия стала именоваться типом «Ди Джуссано» или «Кондоттьери». Хотя в дальнейшем имена легким крейсерам стали присваиваться в честь известных итальянских военачальников разных эпох, общее название «Кондоттьери» сохранилось, а чтобы различать серии, к ним стала добавляться буква в алфавитном порядке. Таким образом, крейсера первой серии полуофициально именовались «Condottieri A», второй серии — «Condottieri B» и так далее.

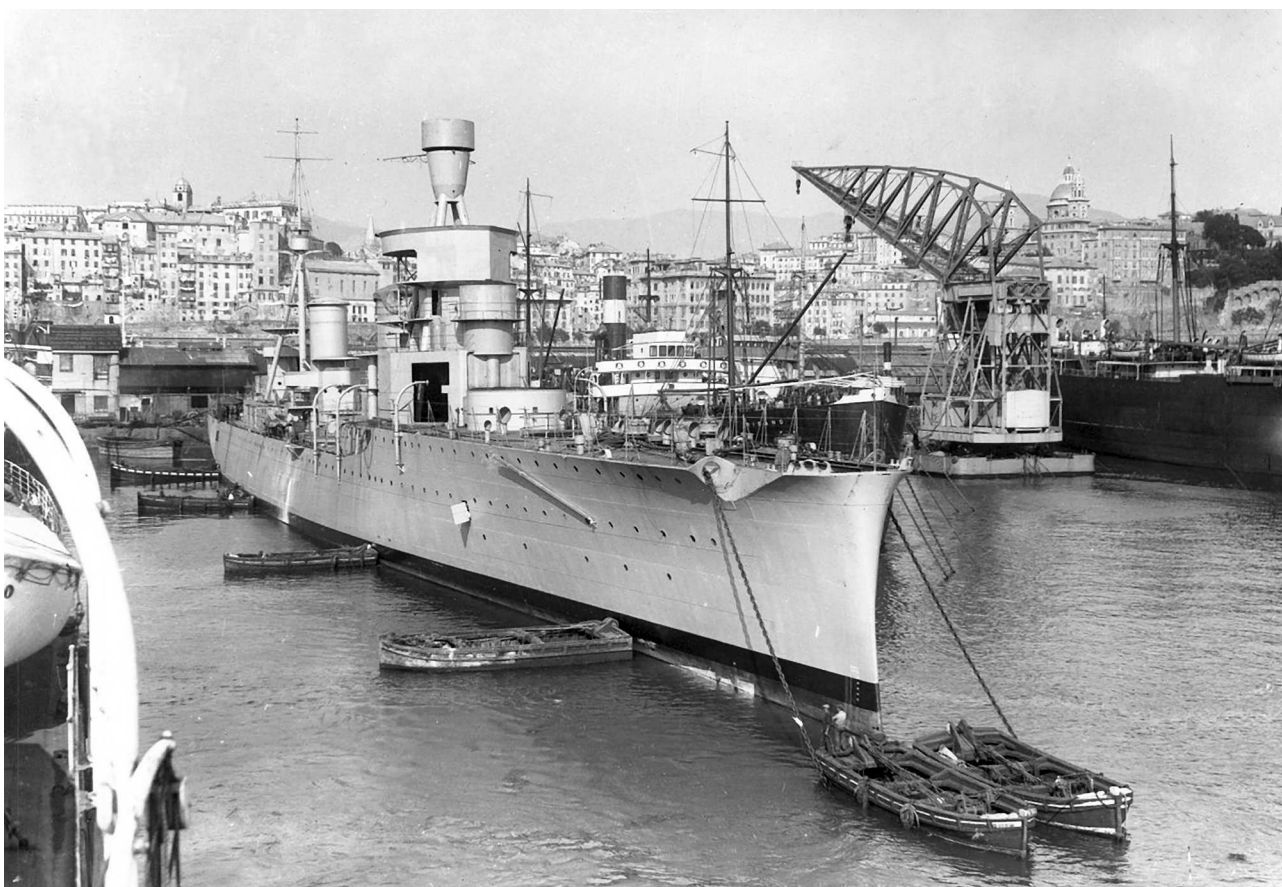
«Ди Джуссано» на верфи «Ансальдо» в Генуе в готовности к спуску на воду. Смотровые окна ходовой рубки еще не прорезаны



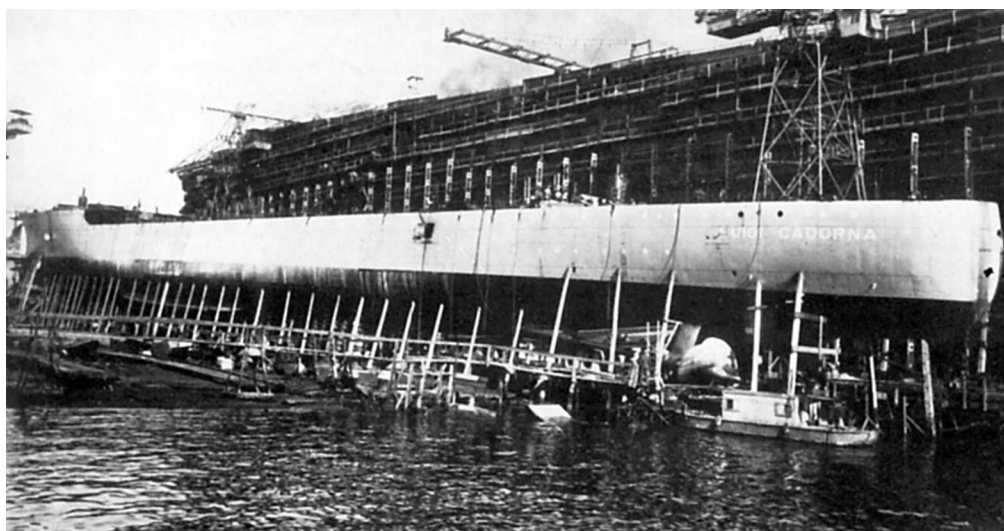
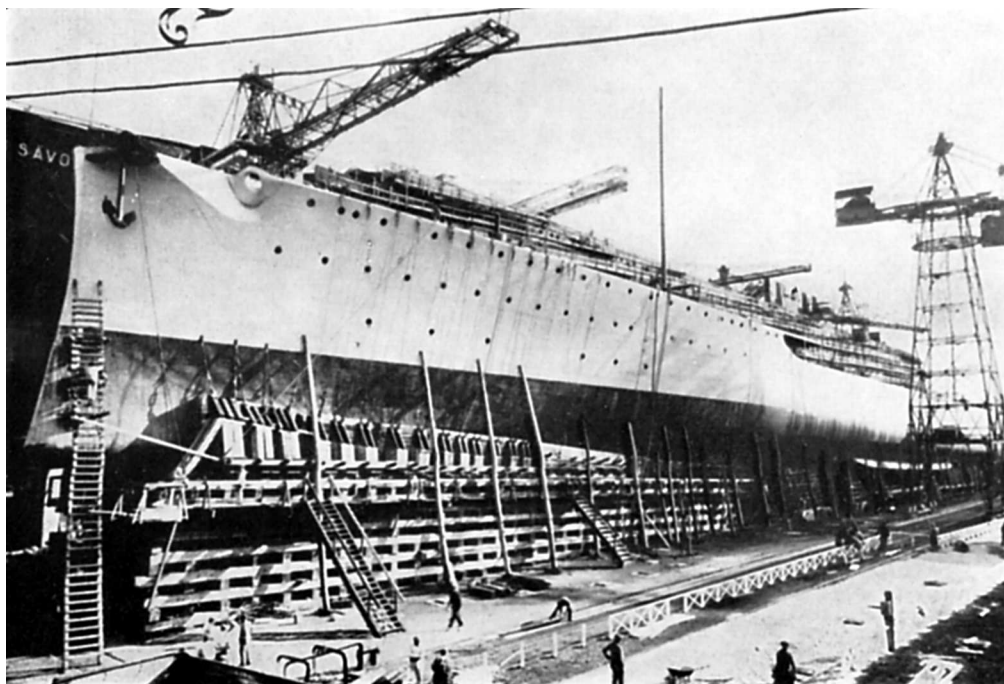


*Церемония спуска
на воду крейсера
«Альберто
ди Джуссано»,
27 апреля 1930 г.*

*«Ди Джуссано»
в достроечном
бассейне верфи
«Ансальдо» в Ге-
нуде, куда он был
отбуксирован сра-
зу после спуска*



Корпус «Кадорны» незадолго до спуска на воду. Обратите внимание на необычную форму форштевня, напоминающую таран. На заднем плане виден корпус строящегося лайнера «Конте ди Савойя»



Все четыре корабля были заложены в течение 1928 г. и спущены на воду в 1930 г. Крестной матерью «Ди Джуссано» стала герцогиня Клоринда Таон де Ревель, супруга гранд-адмирала, главнокомандующего итальянского флота во время Первой мировой войны; «Да Барбиано» — графиня Ольга Кавальере; «Коллеони» — синьора Чезарина дель Круа; «Банде Нере» — принцесса Мария-Аделаида Савойская-Генуэзская.

В процессе строительства, в связи с подписанием Италией Лондонского морского договора, корабли были переклассифицированы из скаутов в легкие крейсе-

ра (*Incrociatori leggeri*). Надо отметить, что срок постройки для крейсеров «Ансальдо» неуклонно увеличивался от одного к другому и составил 35 месяцев для «Ди Джуссано», 36 месяцев для «Да Барбиано» и 44 месяца для «Коллеони», тогда как «Банде Нере» был построен быстрее всех — всего за 30 месяцев. Таким образом, от ввода в строй головного представителя серии до последнего прошел год.

Следующие два крейсера, заказанные по программе 1929–1930 гг., строились по откорректированному проекту. Флотское руководство поставило конструкторам следующие задачи:

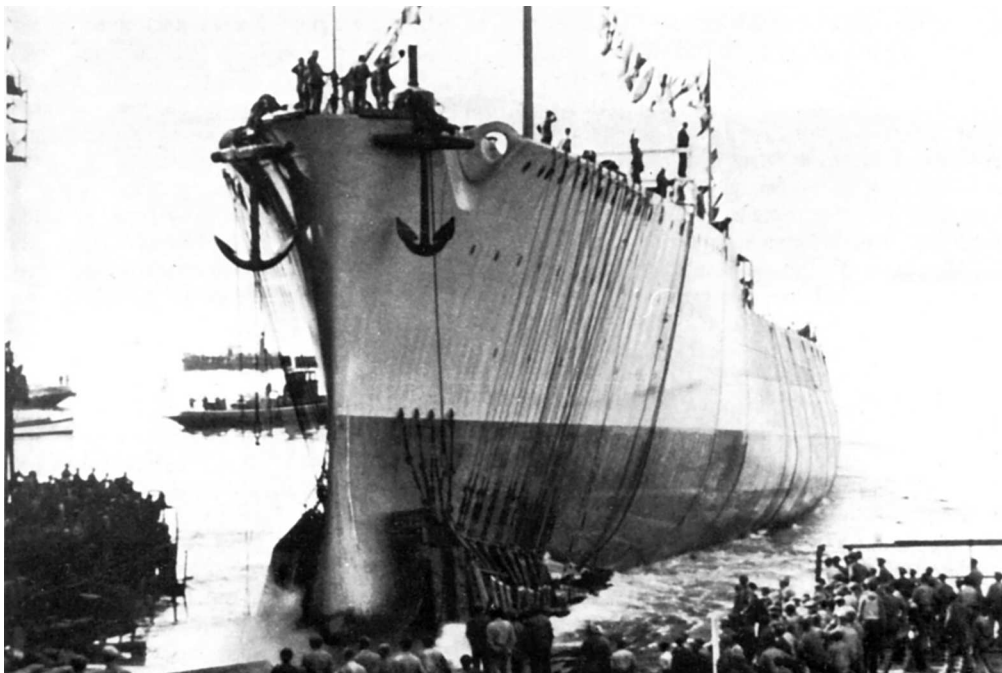
Основные этапы постройки

| Корабль | Строитель | Заказан | Заложен | Спущен на воду | Вступил в строй |
|---------------------------------|--|------------|------------|----------------|-----------------|
| «Condottieri» группы «А» | | | | | |
| «Alberto di Giussano» | «Ansaldo», Генуя | 1927 | 29.03.1928 | 27.04.1930 | 5.02.1931 |
| «Alberico da Barbiano» | «Ansaldo», Генуя | 1927 | 16.04.1928 | 23.08.1930 | 9.06.1931 |
| «Bartolomeo Colleoni» | «Ansaldo», Генуя | 1927 | 21.06.1928 | 21.12.1930 | 10.02.1932 |
| «Giovanni delle Bande Nere» | Королевская верфь, Кастелла-маре-ди-Стабия | 1927 | 31.10.1928 | 27.04.1930 | 27.04.1931 |
| «Condottieri» группы «В» | | | | | |
| «Luigi Cadorna» | «Cantieri Ruiniti dell'Adriatico», Триест | 26.10.1929 | 19.09.1930 | 30.09.1931 | 11.08.1933 |
| «Armando Diaz» | «Odero-Terni-Orlando», Специя | 29.10.1929 | 28.07.1930 | 10.07.1932 | 29.04.1933 |

- повысить прочность корпуса;
- улучшить остойчивость, снизив «верхний» вес и понизив высоту надстройки за счет отказа от ангара;
- переместить катапульту и самолеты с полубака за кормовую трубу, где их можно было бы использовать в более свежую погоду;
- увеличить размеры башен главного калибра для более свободного размещения оборудования внутри них и облегчения условий работы расчета.

Проектными работами вновь руководил генерал-лейтенант Джузеппе Вьян. По компоновке «Кондоттьери» группы «В» практически не отличались от своих предшественников, однако их корпус был усилен, а высота носовой надстройки за счет отказа от ангара для гидросамолетов уменьшилась. Броневая защита осталась

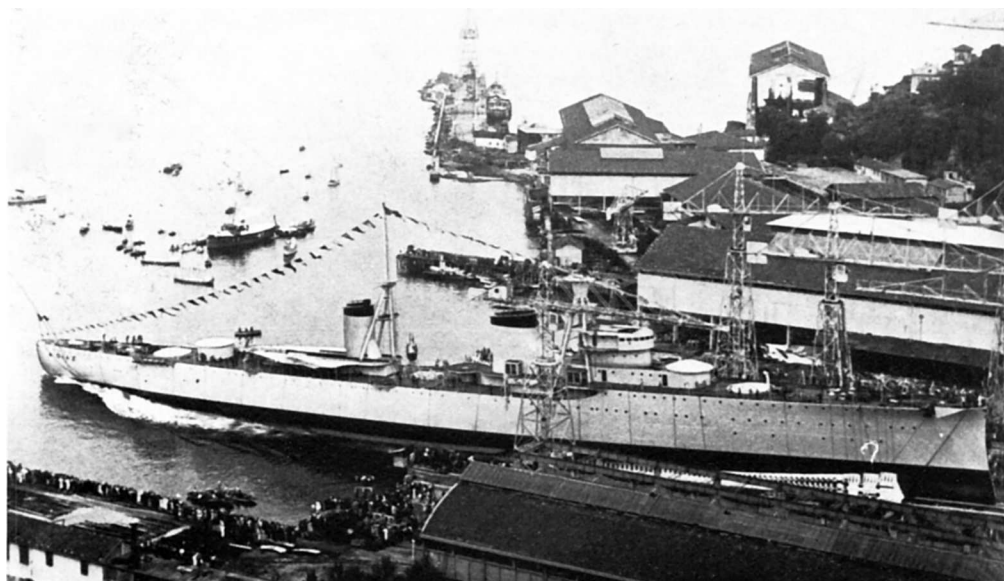
на прежнем уровне. Катапульту перенесли с палубы полубака на кормовую надстройку, смонтировав ее между второй дымовой трубой и башней неподвижно под углом 30° к диаметральной плоскости. При этом самолет запускался в сторону правого борта. Ангара не было, гидросамолеты хранились открыто на специальной площадке рядом с катапультной. Уже после утверждения проекта спаренные 100-мм зенитки с целью взаимного перекрытия секторов стрельбы разнесли по длине корабля, установив в шахматном порядке, хотя существенных улучшений это не дало. Размещение силовой установки осталось без изменений, но вместо турбин системы Белуццо, которым отдавала предпочтение фирма «Ансальдо», применили более распространенные турбины Парсонса. Грот-мачт, наконец удалось сделать треногой (на «Кондоттьери»



Спуск на воду «Луиджи Кадорны», 30 сентября 1931 г. Как видно, корабль лишен надстроек. Хорошо видна форма бульба

**Спуск на воду
«Армандо Диаса»
на верфи «О.Т.О.»
в Муджано (Спе-
ция), 10 июля
1932 г.**

**На крейсере смон-
тированы прак-
тически все над-
стройки, дымовые
трубы и мачты**

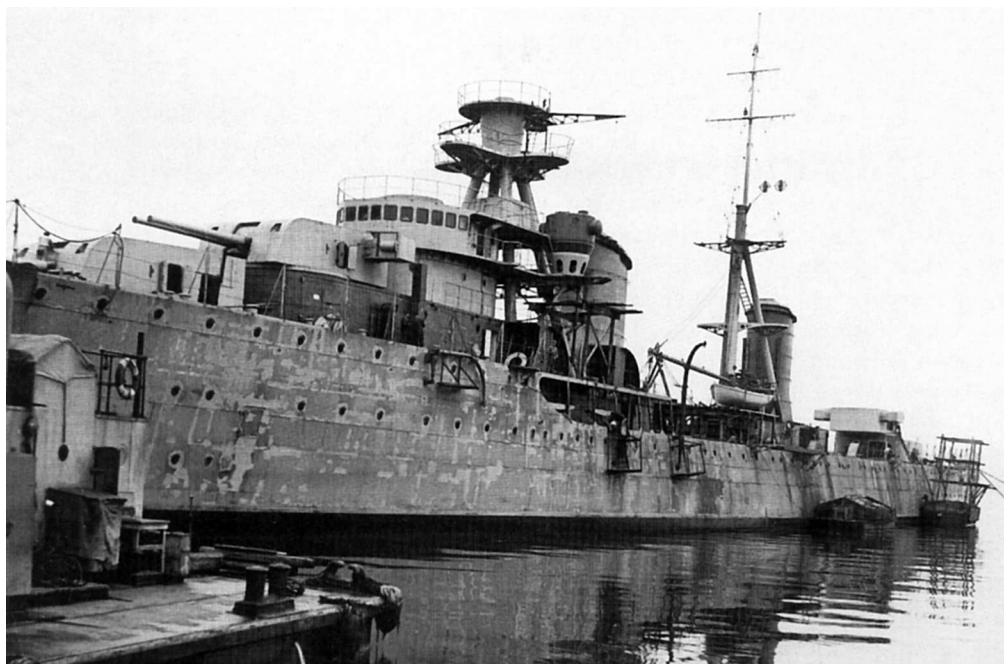


группы «А» от треногой мачты пришлось отказаться в процессе постройки по соображениям остойчивости).

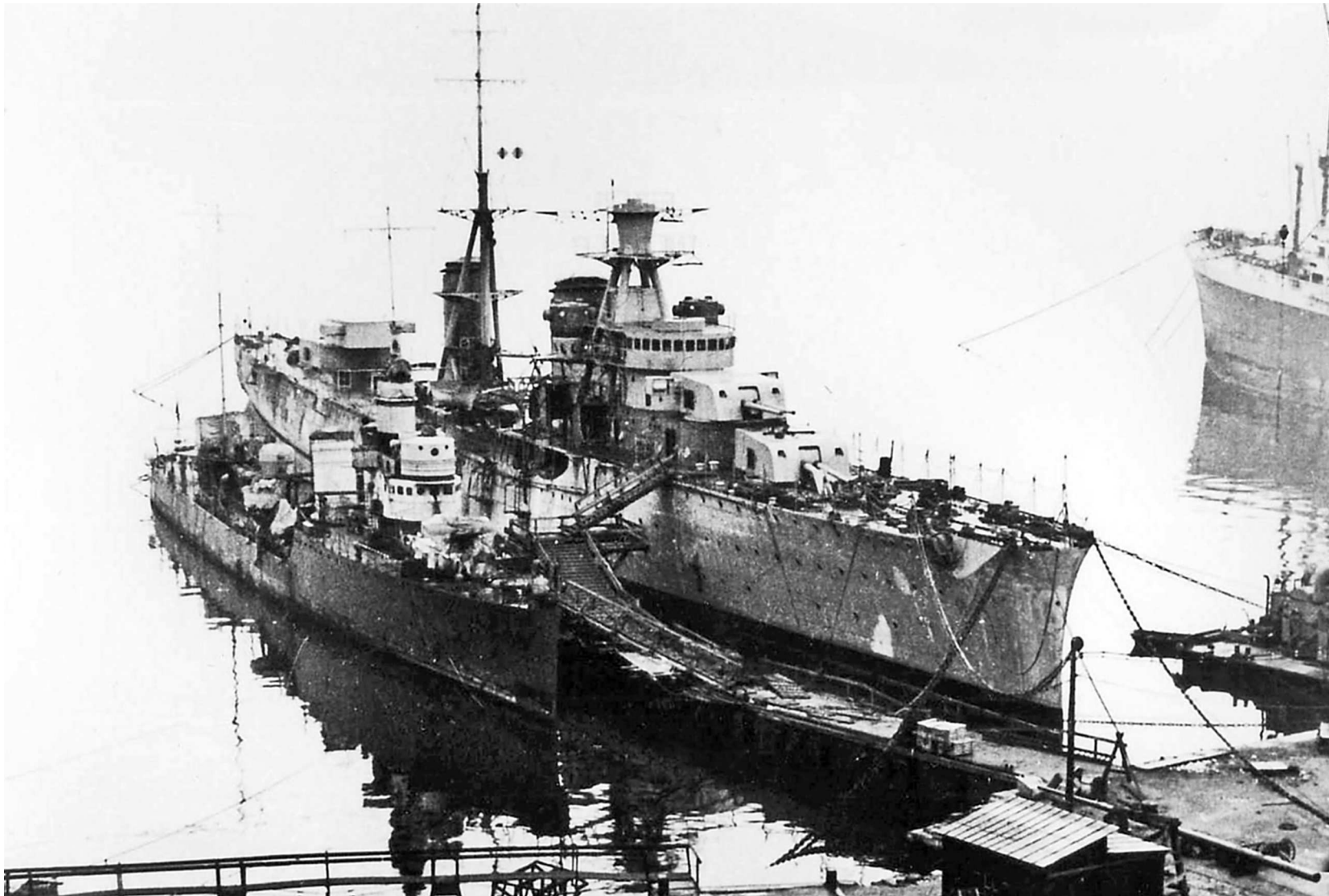
Корабли, получившие имена «Луиджи Кадорна» и «Армандо Диас», зачислились в списки флота Королевским декретом № 1500 от 19 июля 1929 г. Заказ на постройку «Кадорны» был выдан концерну «Одеро-Терни-Орландо» («О.Т.О.»), строительство велось на верфи «Муджано» в Специи. Заказ на «Диас» получила компания «С.Р.Д.А.», осуществлявшая постройку на бывшей австрийской верфи «Сан-Марко» в Триесте. «Кадорна» строился 35,

«Диас» — 33 месяца. Любопытно отметить, что корпус «Кадорны», совершенно лишенный надстроек, был спущен на воду спустя год после закладки, тогда как от закладки до спуска «Диаса» прошло почти два года, однако на нем были смонтированы надстройки, дымовые трубы, основания артиллерийских установок и мачты, поэтому достроечный период у него длился заметно меньше.

Стоимость одного корабля без артиллерии и приборов управления огнем, поставившихся Морским министерством, составила 61,5 млн. лир.



**«Кадорна» на до-
стройке на верфи
«С.Р.Д.А.», 31 мар-
та 1933 г.**



*«Луиджи Кадорна» на достройке в бассейне верфи «С.Р.Д.А.» в Триесте, 31 марта 1933 г.
У правого борта стоит эсминец «Франческо Нулло», проходящий модернизацию*