

МОРСКАЯ КАПИТАНИЯ

№5 • август • 2009

Линейные корабли «Оклахома» и «Невада»



«Невада» ведет обстрел японских позиций на Иводзиме,
19 февраля 1945 г. На заднем плане виден линкор «Вашингтон»



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№5 (26)•2009

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Издатель:

ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Главный редактор **С.А.Балакин**

Подготовка оригинал-макета:

ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Адрес для писем :

141402, Московская обл., г. Химки, Кирова, 6А-49

Тел. 8-926-246-25-32

E-mail: morkol@yandex.ru

<http://mk.tsushima.su>

Подписано к печати 19.10.2009 г.

Отпечатано с диапозитивов заказчика в издательско-полиграфическом центре «Бизнес-Принт», г. Москва.

Тираж 600 экз. (1-й завод)

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО «Издательство ВЭРО Пресс».

На 1-й стр. обложки: «Оклахома» во время ходовых испытаний

На 4-й стр. обложки: рис. А.Дашьяна

В.Н.Чаусов

Линейные корабли «Оклахома» и «Невада»

Москва 2009

Уважаемые читатели!

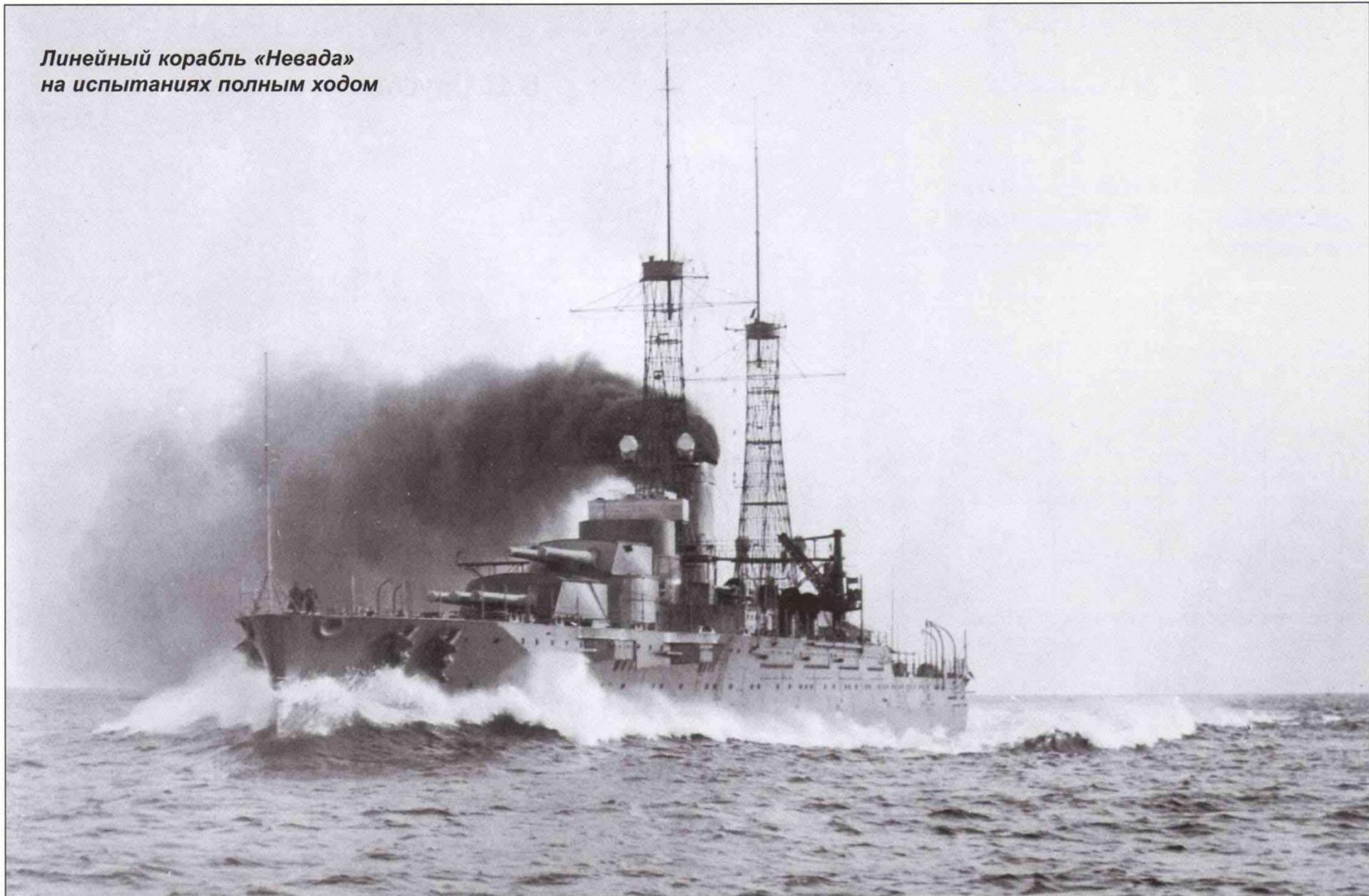
Редакция журнала «Морская кампания» приносит читателям свои извинения за то, что очередные номера выходят с некоторым опозданием. Однако, несмотря на существующие проблемы, мы подтверждаем, что свои обязательства редакция выполнит, и подписчики получат все журналы этого и следующего полугодия.

Настоящий номер посвящен знаменитым линкорам «Оклахома» и «Невада» — первым в мире кораблям нового поколения, бронированным по схеме «все или ничего». Этот выпуск продолжает рассказ об американских сверхдредноутах, начатый нашим журналом в прошлом году. Но в отличие от «Нью-Йорка» и «Техаса», новую монографию мы решили уместить в рамках одного номера, ради чего пришлось пожертвовать рядом иллюстраций. Мы будем рады узнать мнение читателей: какая подача материала вам понравилась больше — сжатая до объема одного номера или разделенная на два?

Автор новой работы — уже знакомый нашим читателям **Виктор Николаевич Чаусов** (г. Минск, Беларусь). Отметим, что при подготовке монографии, помимо многочисленных книг, статей и Интернет-сайтов, использовались также материалы американских архивов и редкие печатные источники - например, руководства по эксплуатации артиллерийских орудий и механических установок флота США издания 1920-х и 1930-х годов.

Автор выражает благодарность своим друзьям **Виталию Чарному** (г. Бирмингем, США) и **Татьяне Плюто** (г. Минск, Беларусь) за предоставленные материалы и помощь при подготовке данной публикации.

**Линейный корабль «Невада»
на испытаниях полным ходом**



Линкоры «Оклахома» и «Невада» стали первыми в мире дредноутами, система защиты которых проектировалась в расчёте на артиллерийский бой на дальних дистанциях. Американские конструкторы применили беспрецедентное палубное бронирование и вертикальную защиту по принципу «всё или ничего». Последнее предполагало максимально возможное прикрытие жизненно важных систем корабля при полном отсутствии брони в других местах. Такая схема защиты органично сочеталась с вооружением линкоров только большими орудиями, впервые применённым на знаменитом «Дредноуте». Наступательный аспект боя на дальних дистанциях, реализованный англичанами, американцы дополнили адекватной системой бронирования. Постройка линкоров типа «Невада» не вызвала мировой сенсации. Лишь уроки Ютландского боя заставили британцев обратиться к опыту США. С той поры на вновь проектируемых линкорах всех стран (за исключением Германии) применялась американская схема защиты, появившаяся на «Оклахоме» и «Неваде». В конструкции этих эпохальных кораблей были и другие технические решения, новые для судостроительной школы США. Прежде всего, нефтяное отопление котлов и трёхорудийные башни, повлекшие за

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЛИНКОРОВ «ОКЛАХОМА» И «НЕВАДА»

Развивая конструкцию линейных кораблей дредноутного типа, США во втором десятилетии XX века вышли по этой части на ведущие позиции в мировом судостроении. В 1911 году спущены на воду крупнейшие в мире линкоры «Вайоминг» и «Арканзас». Имея проектное водоизмещение 26 000 т, скорость 20,5 узла и бортовую броню толщиной 280 мм, эти корабли несли дюжину орудий 12"/50 в шести башнях при 21 противоминной пушке 5"/51*. В том же году были заложены первые американские сверхдредноуты. Ими стали «Нью-Йорк» и «Техас» (27 000 т, скорость 21 узел, 10 орудий 14"/45 в пяти башнях при аналогич-

собой изменение компоновки. По образцу «Невады» американцы построили ещё 10 линейных кораблей. Их обычно относят к стандартному типу линкоров США, более 20 лет составлявших ядро главных сил US Navy.

С августа 1918 года «Оклахома» и «Невада» базировались в Ирландии, но прямого контакта с германским флотом не имели. После Вашингтонского соглашения линкоры прошли модернизацию, заметно изменившую их облик. 7 декабря 1941 года оба корабля попали под удар японской авиации в Пёрл-Харборе. Для «Оклахомы» это нападение имело фатальные последствия. В опрокинутом состоянии с большими жертвами среди экипажа линкор опустился на дно Жемчужной гавани, став одним из главных символов, призвавших нацию к оружию. «Неваде» также изрядно досталось. Однако корабль был восстановлен, основательно модернизирован и в начале 1943 года снова вступил в бой. У Алеутских островов, в Нормандии и Южной Франции, у берегов Иводзимы и Окинавы «Невада» мстила врагу за себя и за погибшую «Оклахому». Выдержав в 1946 году испытания атомного оружия, старый линкор впоследствии был затоплен на учениях как корабль-цель.

ной противоминной артиллерии). По огневой мощи они превосходили всех своих иностранных современников. Тем не менее, уже на момент заказа эти линкоры не в полной мере отвечали тактическим взглядам, сформировавшимся на флоте США.

К тому времени за океаном созрело множество новых идей. Большинство из них было высказано ещё летом 1908 года на военноморской конференции в Ньюпорте. Отправной точкой являлась уверенность в том, что дистанции артиллерийского боя в ближайшее

* Здесь и далее по умолчанию английские или «длинные» тонны (1 т = 1016 кг; метрические тонны обозначаются «м.т.» или «m.t.»), а также употребляется общепринятая в англосаксонских странах идентификация орудий по калибру в дюймах и длине ствола в калибрах (например, в данном случае 12"/50, то есть 12 дюймов или 305 мм и 50 калибров).

время значительно увеличатся ввиду быстрого совершенствования средств управления огнём. Отсюда следовал ряд вполне логичных выводов.

Во-первых, при возросших расстояниях до цели выгоден переход от 12-дюймовых орудий, стандартных для большинства стран, на артиллерийские системы увеличенного калибра. Чем тяжелее снаряд, тем он медленнее теряет скорость при движении в воздухе и лучше сохраняет бронепробивные свойства. Как следствие, перспективные линкоры США решено было вооружать 14-дюймовыми (356 мм) пушками.

Во-вторых, на дальних дистанциях количество попаданий ожидается сравнительно небольшим. В таких условиях фатальное поражение могут нанести не фугасные (как при Цусиме), а лишь бронепробивные снаряды,

способные проникнуть в жизненно важные центры корабля, прикрытые тяжёлой бронёй. Отсюда была поставлена под сомнение целесообразность сохранения на линкорах промежуточной и тонкой брони. Поскольку главную опасность представляют бронепробивные снаряды, то в первую очередь требовалось обеспечить надёжную защиту именно от них. В данных обстоятельствах тонкая броня становилась ненужной, а иногда и вредной. Она не защищала от бронепробивных снарядов, но могла активировать их взрыватели, вызывая тем самым ещё большие разрушения. Следовательно, пороховые погреба, артиллерийские башни, котлы, машины и рулевые механизмы надлежало прикрыть максимально тяжёлой броней даже за счёт её ослабления в иных местах.

Широко обсуждались в военно-морских кругах и другие предложения. Например, опробовать нефть в качестве котельного топлива или поменять компоновку, уйдя от расположения башен в средней части корпуса. Последнее обстоятельство не нравилось никому. При наличии пяти башен углы обстрела средней установки были меньшими, чем у концевых и возвышенных. Кроме того, между машинами и котлами имелась группа погребов. Их с двух сторон огибали паропроводы, что не благоприятствовало поддержанию стабильной температуры зарядов. Оптимальным выходом из положения признавалось введение трехорудийных установок, с одновременным сокращением количества башен до четырёх или даже трёх. Наряду с прочими плюсами это снижало вес, приходящийся на один ствол главного калибра.

Однако путь к реализации всех перечисленных идей и намерений оказался постепенным и довольно длительным. Прежде всего, требовалось создать 14-дюймовые орудия, что было чревато конструктивными проблемами и трудно прогнозировалось по срокам. «Вайоминг» и «Арканзас» не успевали получить такое вооружение без риска сорвать график постройки. Специально для них разработали орудия 12"/50 Mk.7, удлинённые с 45 до 50 калибров в сравнении с прежними 12"/45 Mark 6. На линкорах «Нью-Йорк» и «Техас» были, наконец, установлены 14-дюймовки. Корабли этого типа несли по 10 систем 14"/45 Mk.1 Mod 1 в пяти двухорудийных башнях. Калибр был на полдюйма больше, чем у современных английских линкоров, которые располагали десятком стволов 13,5"/45 и гордо именовались сверхдредноутами. Таким образом, «Нью-Йорк» и «Техас» при вступлении в строй весной 1914 года могли считаться сильнейшими в мире кораблями. В остальном эти линкоры повторяли проект «Вайоминга» с заменой средней пары линейно-возвышенных башен на одну. Их водоизмещение, общее расположение и бронирование изменились незначительно. Лишь пояс по ватерлинии стал на один дюйм толще, да орудийные башни получили очень солидное броневое покрытие. В части энергетической установки американцы сделали, казалось бы, шаг назад, возвратившись к паровым машинам тройного расширения вместо турбин. Данная мера носила выжидательный характер и была связана с недостаточной экономичностью тогдашних турбинных установок. Очень важное для кораблей США требование большой дальности хода объясняло подобный рецидив. В целом «Нью-Йорк» и «Техас» оказались удачными линкорами и прослужили во флоте США более 30 лет, приняв активное участие в обеих мировых войнах. Однако ещё на стадии проектирования было ясно,

что эти корабли станут последними американскими дредноутами, созданными по традиционным канонам.

К 1910 году концепция применения однородно толстой брони нашла широкое понимание в американских военно-морских кругах. Генеральный совет флота, бюро вооружений и бюро конструирования и ремонта ВМФ США обсуждали её в течение нескольких последних лет. Ожидалось, что дистанции артиллерийского боя продолжат расти. Совсем недавно это привело к исчезновению с линкоров артиллерии среднего калибра. На больших расстояниях она оказалась вне игры. По логике вещей та же участь должна была постигнуть тонкую броню. 15-20 лет назад её на линкорах практически не было. Тяжёлыми стале-железными плитами прикрывались только жизненно важные части на сравнительно небольшой площади. Тонкая броня появилась как ответ на распространение скорострельных орудий среднего калибра. Град их снарядов, несущих бризантный заряд, мог очень быстро разрушить небронированные оконечности и надстройки, сделав корабль противника небоеспособным, лишив управления и хода или даже приведя его к гибели. На рубеже веков средняя артиллерия выступала едва ли не в качестве основного оружия линкоров. В свою очередь легкая и прочная гарвеевская и крупновская броня, пришедшая на смену стале-железной, позволила прикрыть тонкими и средними плитами значительную площадь борта. Таким образом, в 90-х годах XIX века сформировалась распределённая система бронирования, оправданная на ограниченных дистанциях боя с применением средней артиллерии. Данную схему защиты и унаследовали дредноуты. С ростом дистанций артиллерийского боя и переходом на вооружение линкоров только крупными орудиями цепь новых технических решений в отношении вертикального бронирования должна была двинуться в обратном направлении. Одновременно проявлялся ещё один важный аспект — выпущенный с большого расстояния снаряд достигал цели, падая по крутой траектории. Как следствие, возрастала относительная вероятность попадания в горизонтальные поверхности корабля. Бронепробивная способность снаряда при этом увеличивалась. В качестве защитной меры требовалось усилить броню палуб, крыш башен и рубок.

Из описанных выше обстоятельств в разных странах делались неоднозначные выводы. Сказывались национальные военно-морские доктрины и тактические взгляды. Например, германский флот собирался сражаться в Северном море, где три четверти дней в году видимость была ограниченной. По этой причине немцы ориентировались на средние и малые дистанции боя. Другое дело флот США. Его театром войны должны были стать океанские просторы в низких широтах. Там в светлое время дня преобладает прекрасная видимость. В этой связи открывать огонь желательно было на пределе досягаемости орудий.

Итак, в 1910 году американцы приступили к поиску прототипа нового корабля — идеального линкора, способного поддержать национальные интересы США в XX веке и предпологавшегося к реализации по программе 1912-го финансового года (FY1912). За основу были взяты корпус и общее расположение «Нью-Йорка». Начали с модернизации системы броневых палуб. В мае 1910 года бюро конструирования и ремонта подготовило эскизный проект, известный как «усовершенствованный «Нью-Йорк»». Это был тот же

гладкопалубный корабль с подъёмом надводного борта от кормы к носу, водоизмещением 27 500 тонн, двумя трубами и угольным отоплением 16-ти котлов в четырёх отсеках. Тип машинной установки не определялся. Её мощность в 37 тысяч лошадиных сил должна была обеспечить линкору скорость около 23 узлов. Похоже, проектанты стремились получить быстроходный корабль, располагая сведениями о строящихся русских и итальянских дредноутах.

Поясное бронирование «усовершенствованного «Нью-Йорка» имело толщину 279 мм (11") и состояло из двух рядов плит. Верхняя его часть шириной в 3,35 метра (11 футов), как и на предыдущих типах линкоров, называлась казематом. Нижний пояс прикрывал область ватерлинии. Он имел ширину 2,44 метра, из которых одна четверть возвышалась над водой. В подводной части присутствовало клинообразное уменьшение толщины к 229 мм (9") по нижней кромке. Уступ начинался в середине броневой плиты двумя футами ниже ватерлинии. По плоскости верхних кромок каземата поясная броня перекрывалась второй палубой. Она была единственной броневой. В эскизном проекте её толщина не была установлена. Третья палуба не бронировалась, но была водонепроницаемой. На расстоянии примерно 20 футов (6,1 метра) от борта она изгибалась вниз под углом 45° и в виде скосов простиралась до стыка с нижней кромкой пояса. В месте изгиба проходила продольная вертикальная переборка, которая была безбронной и охватывала все пространства от днища до броневой палубы. По расчётам такая система палуб увеличила жёсткость корпуса. Как обычно, функцию дополнительной защиты выполняли угольные ямы (в пространстве между скосом третьей палубы и бортом, а также за вертикальной переборкой). Выше второй палубы бортовая броня отсутствовала. Верхнего каземата не имелось. Дымоходы были прикрыты всего лишь двухдюймовыми плитами (50,8 мм).

Главная артиллерия усовершенствованного «Нью-Йорка» из дюжины стволов калибра 14" размещалась в четырёх трёхорудийных башнях. Общее расположение напоминало британский линейный крейсер «Тайгер». Две носовых башни были линейно-возвышенными. Третья стояла, как на предыдущих линкорах, между котельным и машинным отделениями, но была приподнята на высоком барбете. Это давало возможность стрелять поверх кормовой (четвёртой) башни. Паропроводы огибали среднюю группу погребов со всеми вытекающими отсюда недостатками. Разработчики не решались передвинуть третью башню дальше в корму, опасаясь вызвать перенапряжение корпуса.

Противоминная батарея «усовершенствованного «Нью-Йорка» насчитывала 17 стволов 5"/51. Девять из них размещались на второй палубе за небронированным бортом в носу (4 шт.) и корме (5 шт.). Остальные стояли выше: по одной на крышах башен №2 и №3, и шесть в надстройке. По крайней мере, последние восемь орудий были избавлены от заливания, чем сильно страдала противоминная артиллерия предыдущих проектов. Вооружение довершали четыре подводных торпедных аппарата. Всё вышеописанное было ещё очень далеко от будущей «Невады».

В июне 1910 года Генеральный совет выпустил официальную спецификацию для перспективного линкора со следующими характеристиками: 12 орудий 356 мм, скорость 21 узел и дополнительные требования в части бронирования. Предписывалось обратить

особое внимание на прикрытие дымоходов. Размер корабля не был установлен, но по умолчанию подразумевалось, что он не должен заметно превышать 27 000 т (такое водоизмещение было с большим трудом проведено через Конгресс 24.06.1910 для линкоров №34 и №35 программы FY1911 — будущие «Нью-Йорк» и «Техас»). Бюро конструирования и ремонта прокомментировало это задание, указав, что новое расположение броневой палубы при увеличении её толщины обеспечит рост общей прочности корпуса, но пояс в 11" (279 мм) уже не может считаться достаточным. Такие плиты пробивались орудием 12"/50 Mk.7 с расстояния 15 000 ярдов (13,7 км), а 14-дюймовый калибр будет поражать их на всех боевых дистанциях. За поясной бронёй никакой преграды пробившим её снарядам не имелось, если не считать уголь, наличие которого было не гарантировано. В целом требования к проекту выглядели явно несбалансированными — мощное вооружение при относительно слабой конструктивной защите. Чтобы служить надёжным прикрытием на боевых дистанциях, пояс должен быть гораздо толще — порядка 356 мм.

В ответ Генеральный совет предложил усилить бортовую защиту, забронировав однородными плитами в полтора дюйма (38 мм) скосы третьей палубы и вертикальную переборку в 6,1 метра от пояса. Предполагалось, что на этом пространстве произойдёт разрыв броневой снаряда, а тонкая броня остановит осколки. Позднейшие эксперименты показали, что столь слабая дополнительная защита малоэффективна. Но в 1910-м этого не знали.

К концу года был установлен размер будущего корабля — как и ожидалось 27 тысяч тонн. Осенью секретарь флота Мейер издал очередной (ежегодный) отчёт. Этот документ содержал оценки и расчёты для линкора программы FY1912. Они базировались на проекте «Нью-Йорка». Стоимость корпуса и машин новых капитальных кораблей устанавливалась на прежнем уровне — 6 миллионов долларов. Именно такая смета затрат автоматически ограничивала водоизмещение примерно 27 тысячами тонн. В этот тоннаж требовалось уложить все новые идеи. А их по мере развития проекта становилось всё больше и больше. В составе флота уже было четыре дредноута, включая пятибашенные «Делавэр» и «Норт Дакота». Стала появляться информация об опыте их эксплуатации. В сентябре 1910 года выяснилось, что система охлаждения средней группы погребов недостаточно эффективна. Более высокая температура пороховых зарядов третьей башни в сравнении с четырьмя остальными приводила к повышенному рассеянию снарядов в залпе. Особенно сильно это сказывалось на больших дистанциях стрельбы. Настал момент решить, наконец, старую проблему с компоновкой. Изменённая система броневых палуб нового проекта увеличивала жёсткость корпуса, что позволяло сгруппировать орудийные башни в корме за машинными отсеками.

Чуть позже, в конце ноября 1910 года, Генеральный совет официально выбрал нефть (мазут) в качестве единственного топлива для будущих линейных кораблей. Убеждёнными сторонниками данного решения были тогдашний глава этого ведомства, герой испано-американской войны и любимец нации, адмирал Джордж Дьюи, а также командующий Атлантическим флотом контр-адмирал Шрёдер. Положительный опыт применения нефти уже накапливался. На линкоре «Делавэр»

было организовано смешанное отопление котлов. Уголь явно проигрывал в сравнении с нефтью. Трудоёмкая транспортировка от бункеров к топкам, регулярная чистка последних от шлака (на полном ходу каждые три часа), длительное разведение паров и дожигание остатков, мучительные авралы с бункеровкой, грязь и въедливая угольная пыль (особенно на оптике), проблема со скоплением горючего газа в угольных ямах, требующая дополнительной вентиляции, многочисленная чумаза и недисциплинированная кочегарная братия и так далее. При нефтяном отоплении всё существенно упростилось. Дозаправку можно было провести даже в море. По расчётам старшего механика «Делавэра» 212 кочегаров и подвозчиков угля могли быть заменены персоналом из 24 человек. Отсюда экономия пространства (кубрики, запасы), веса и денег. Ну и конечно переход на нефтяное отопление давал повышение автономности. Производство пара на единицу веса топлива возрастало на 55%, а на единицу площади колосниковой решётки — на 25%. Кроме того, нефть (мазут) более компактно заполняет объём топливных хранилищ. Их можно было уменьшить по размерам и весу, использовать под топливо отсеки двойного дна, а также сделать переборки действительно водонепроницаемыми, отказавшись от дверей и портов, необходимых для передачи и транспортировки угля. В 1910 году эти плюсы представлялись очевидными. Инженерное бюро флота с энтузиазмом поддержало предложение о переходе на нефтяное отопление. По расчётам для корабля типа «Нью-Йорк» такой шаг сулил уменьшение массы котлов с 671 до 500 тонн. Котельное отделение становилось компактным, позволяя обойтись одной трубой. Снижался верхний вес, и высвобождалось место в надстройках.

К слову, британцы решились перейти на жидкотопливные котлы позже, однако смогли даже опередить американцев — линкоры типа «Куин Элизабет» начали вступать в строй с января 1915 года. А нефти-то в самой Англии не было. США, напротив, обладали значительной частью разведанных мировых запасов «чёрного золота» и самой мощной нефтеперерабатывающей индустрией. Как на западном, так и на восточном побережье развитая система коммуникаций делала это топливо даже более доступным, чем уголь. Тем не менее, колебания и сомнения продолжались ещё более двух лет. В те времена некоторые свойства нефти вызывали опасения, больше связанные с устоявшейся практикой военного судостроения. Прежде всего, корабли лишались традиционной бортовой защиты из угольных бункеров. Поставить на пути подводного взрыва отсеки с легковоспламеняющейся жидкостью также представлялось опасным. Хранение мазута в полости двойного дна влекло за собой понижение центра тяжести и увеличение метацентрической высоты. Как следствие, ожидалась порывистая качка корабля, мешающая вести орудийный огонь. Бюро конструирования и ремонта занимало в этой связи крайне осторожную позицию — начатые проекты линкоров завершались по старинке (например, «Техас» и «Нью-Йорк» были заложены в апреле и сентябре 1911 года, однако же, с угольными котлами).*

Нефтяные котлы существенно сэкономили тоннаж будущих американских линкоров. Не менее полезным был переход на размещение главной артиллерии в трехорудийных башнях. Естественно, на один ствол приходится существенно меньший вес непосредствен-

ного бронирования. Кроме того, сокращается длина корабля и его цитадели, высвобождается место на палубе, проще становится формировать надстройки и размещать противоминную артиллерию.

Многоствольные башни на флоте США появились давно. Двухъярусные бикалиберные монстры додредноутов типа «Вирджиния» и «Кирсарж» нельзя назвать удачными. Тем не менее, они позволили накопить опыт в части решения сложных проблем подачи снарядов. В своё время рассматривался проект трёхорудийных башен для линкоров «Саут Кэролайна» и «Мичиган». Но даже задание на разработку таких установок официально не выдавалось. Как альтернатива, на этих первых американских дредноутах нашёл воплощение исключительно удачный вариант с двумя концевыми парами линейно-возвышенных двухорудийных башен. Затем в марте 1910 года были сделаны расчёты трёхорудийных установок под орудия 12"/50 Mk.7 для проекта кораблей FY1911. Однако и на этот раз до практических шагов дело не дошло. К тому же почти одновременно с новым орудием 12"/50 Mk.7 появилась артиллерийская система 14"/45 Mk.1. Её и решено было установить на линкорах 1911FY в пяти духорудийных башнях. Разработка эскизного проекта «усовершенствованного «Нью-Йорка» с четырьмя трёхорудийными башнями ещё ничего не значила. Бюро конструирования и ремонта по обыкновению занимало осторожную позицию, отдавая предпочтение проверенным техническим решениям, гарантирующим соблюдение плановых сроков постройки кораблей.

Техническое задание на разработку трёхорудийной башни для пушек 14"/45 было утверждено 31 января 1911 года. Эти установки надлежало разместить в корпусе прежнего размера, а потому требовалось по возможности ужать их габариты и массу. Новая башня могла быть лишь чуть больше двухорудийной. Спустя четыре месяца, 31 мая 1911 года, секретарь флота утвердил проект линкора программы FY1912. В нём предусматривались трёхорудийные башни. Тем не менее, срок готовности таких установок был совершенно не ясен. Бюро конструирования и ремонта предлагало не спешить (это ведомство настаивало на пяти двухорудийных башнях, что на деле сводилось к повторению «Нью-Йорка» в варианте с нефтяными котлами). При непредвиденных задержках с трёхорудийными установками могли возникнуть серьёзные осложнения. В этом случае судостроительные компании имели право предъявить финансовые иски. Окончательно вопрос решился после доклада разведывательной службы флота. 17 июня она сообщила, что располагает информацией о реализуемых проектах иностранных линкоров с трёхорудийными башнями. Спустя два дня секретарь флота официально пресёк все попытки повернуть вспять.

11.07.1911 бюро вооружений сообщило, что первый экземпляр новой башни, предназначенный для испытаний, можно ожидать лишь к апрелю следующего года. То есть спустя три месяца после плановых сроков подписания контракта на строительство двух кораблей FY1912. Ситуация была чревата большим

* Лишь с приходом администрации Вильсона в этом вопросе поставили точку. Новый секретарь флота Джо-зефус Дэниелс распорядился навести справки о запасах нефти в США. Ему сообщили, что только из разведанных месторождений её хватит минимум на 20 лет. То есть, срок службы кораблей вполне покрывался. С той поры проектантам линкоров о возврате к углю можно было забыть.

риском. При жёстких ограничениях по массе и габаритам проектирование такой артиллерийской установки выглядело чрезвычайно сложной задачей. Её решением занимались лейтенант-командеры Петингил и Смит. Работу своих починённых лично курировал новый шеф бюро вооружений адмирал Натан Твайнинг, занявший этот пост 25.05.1911. В конце концов, усилия конструкторов башни увенчались успехом. Характерной чертой их детища стала очень плотная компоновка. Все три ствола имели общую люльку и одновременно перемещались в вертикальной плоскости. В отличие от конструкций с отдельным наведением орудий такую башню американцы именовали не трехорудийной, а триплекс-башней. Очевидным недостатком подобной схемы представлялась повышенная вероятность вывода из строя всего комплекса одним снарядным попаданием. Плюс к тому расположенные вплотную три орудийных порта создавали большой незащищённый проём в броне. Внутри двухорудийных башен имелась броневая перегородка между отделениями правого и левого орудия. Их механизмы вертикальной наводки и система заряжания могли действовать независимо. Триплекс такой возможности не давал. Он имел единое

орудийное отделение, слитно выводился на угол заряжания и затем так же перемещался к заданному возвышению. Проникший внутрь башни снаряд неизбежно вывел бы из строя всю систему. Это решили компенсировать усилением брони. Поначалу толщину лобовой плиты хотели довести до 20" (508 мм). Позже решили ограничиться 18 дюймами (457 мм).

Экспериментальный экземпляр триплекс-башни все же запаздывал. Фактически он не был готов до августа 1912 года. К этому времени успел пройти стадию утверждения проект линкора №38 программы FY1913 с четырьмя такими башнями (будущая «Пенсильвания»), а корабли №36 и №37 FY1912 уже собирались вот-вот заложить.

Теперь мы возвратимся на рубеж 1910-1911 годов, чтобы проследить перипетии формирования наиболее примечательной части проекта линкоров типа «Невада» — их компоновки и конструктивной защиты. Итак, размер будущих кораблей был задан (27 000 т), первый прототип в виде «усовершенствованного «Нью-Йорка» рассмотрен, и направления его улучшения намечены. Генеральный совет санкционировал переход на нефтяное отопление котлов, потребовал усилить при-

крытие дымоходов, а также обеспечить защиту от снарядов на подводной части траектории. Последняя задача возникла из тех же предпосылок роста дистанций боя. Выпущенный издали снаряд летит по крутой траектории и, падая у борта, может поднырнуть под броневую пояс. Одновременно предписывалось предусмотреть защиту от стреляющих торпед Девиса (вокруг этого чудо-оружия в те годы сломали немало копий, однако оно так и не появилось в арсеналах флотов). Генеральный совет поначалу предложил в проекте «усовершенствованного «Нью-Йорка» добавить ниже главной поясной брони 5-дюймовый подводный пояс шириной в 4 фута (1,22 м), продолженный к повороту трюма двухдюймовой переборкой из гомогенной брони. Однако последовали категорические возражения со стороны бюро вооружений флота, отвечавшего за бронирование кораблей. Это ведомство обращало внимание на явную слабость в месте сочленения главного и нижнего поясов. Лучше уж просто продолжить главный пояс на пару футов вниз. Однако гетерогенные броневые плиты с клинообразным уменьшением толщины не могли по нижней кромке быть тоньше 6,5-7 дюймов (165-178 мм). Иначе по технологическим при-

Характеристики предшественников ЛК «Невада» и первых проектов-прототипов

Тип линкора или датаировка проекта	«Арканзас»	«Техас»	май 1910 **	11.01.1911	13.02.1911
Проектное водоизмещение, т	26000	27000	27500	29000	28000
Длина (наибольшая), м	171,3	174,7	182,9	182,9	179,2
Ширина, м	28,41	29,03	27,43	29,41	?
Осадка, м	8,33	8,50	8,69	8,69	8,69
Число орудий ГА × калибр/длина	12×12"/50	10×14"/45	12×14"/45	12×14"/45	12×14"/45
Количество башен ГА	6 двухоруд.	5 двухоруд.	4 трёхоруд.	4 трёхоруд.	4 трёхоруд.
Число орудий СА 5"/51	21	21	17	21	?
Число подводных ТА 533 мм	2	4	?	?	?
Верхн. каземат, толщина, мм / ширина, м	165 / 1,14	165 / 1,14	—	165 / ?	165
Нижн. казем.*: верх→низ, мм/ ширина, м	229→280 / 3,68	229→280 / 3,68	280 / 3,35	203→? / ?	?
Пояс* по ВЛ: верх→низ, мм / ширина, м	280→229 / 3,4	305→254 / 2,4	280→229 / 2,4	305→165 / 2,4	?
Подводный пояс, мм	—	—	—	127(?)	127(?)
Главная бронепалуба суммарно, мм	51-76	51-76	51-76(?)	51-76(?)	?
Лобовые плиты башен, мм	305	356	356	?	?
Боковые плиты башен, мм	203	229-203	229-203	?	?
Крыши башен, мм	76	102	114	?	?
Барбетты (выше бронепалубы), мм	280-254	305-254	305-254	?	?
Боевая рубка, (стены/крыша), мм	292 / 76	305 / 102	305	?	?
Бронирование дымоходов, мм	—	—	51	38	38
Проектная мощность ГЭУ, л.с.	28 000	28 100	37 000	?	?
Проектная скорость, узлы	20,5	21	22,75-23	?	?
Дальность хода (при 10 узлах), миль	6400	9400	?	?	?
Вес ГЭУ (сухой), т	2012,9	2311,3	2700	2071	?
Резервная вода для котлов, т	193,4	214,8	247	193	?
Нормальный запас угля, т	1799,2	1973,6	2000	—	—
Нормальный запас нефти, т	305,3	309,4	267	1600	?
Вес корпуса (с палубной бронёй), т	9329	9681,9	10280	10650	?
Дельные вещи, арматура, т	1428,3	1552,8	1170	1262	?
Вес брони (без палубной), т	6935	7030,7	6550	8549	?
Вооружение, т	1528,8	1449,4	1561	1584	—
Боезапас, т	1009,3	1136,5	1301	1380	—
Оборудование и системы, т	442,3	444,4	400	435	—
Экипаж и припасы, т	482	598	650	696	—

* — везде поясное бронирование старого типа с горизонтальным расположением плит в два ряда.

** — проект известен как «усовершенствованный «Нью-Йорк»

чинам их лицевую поверхность невозможно было сделать достаточно твёрдой. От продления пояса двухдюймовой бронёй отказался сам генеральный совет. Экспериментальных данных по такой схеме подводной защиты не существовало, и он решил обойтись обычной переборкой в 38,1 мм, достаточно удалённой от внешнего борта.

Эти детали нового линкора к ноябрю 1910 года прошли подробное обсуждение. Бюро конструирования и ремонта неизменно стремилось минимально отклониться от проекта корабля 1911 года, то есть от типа «Нью-Йорк». Основным аргументом было водоизмещение, заданное на уровне в 27 тысяч тонн, а так же туманные сроки готовности трёхорудийной башни. Судостроительное ведомство считало, что заявленные Генеральным советом характеристики нового линкора потребуют для своей реализации больших размеров корабля. По приблизительным расчётам прибавка водоизмещения составляла минимум 1000, а скорее все 3000 тонн с вытекающими затратами. Цифра явно нереальная для проведения через Конгресс. Бюро конструирования и ремонта напомнило Генеральному совету, что он только в июле утвердил проект «Нью-Йорка», а теперь требует невозможно в пределах тех же размеров корабля и его цены. Последовал довольно едкий ответ. Генсовет флота сожалел, что своевременно не вмешался в процесс проектирования линкора программы FY1911. Зато теперь именно на анализе недостатков этого проекта базируются новые требования, которые не подлежат пересмотру.

Одновременно предлагалось ещё раз вернуться к вопросу о выборе типа главной энергетической установки. Бюро конструирования и ремонта хотело оставить на линкоре 1912 года паровые машины тройного расширения. Генеральный совет выступил с инициативой пересмотра такого решения в связи предстоящим переходом на нефтяное отопление котлов. Мазут давал существенный весовой выигрыш и увеличение дальности хода. Это могло компенсировать невысокую экономичность тогдашних паровых турбин. Тем не менее, окончательно отказаться от поршневых машин ещё не решились. Сочли целесообразным оснастить турбинами лишь один из двух кораблей программы FY1912. Таким образом, формировалась база для сравнения типов главной энергетической установки (ГЭУ). Однажды подобный эксперимент уже имел место на линкорах «Делавер» (паровые машины) и «Норт Дакота» (турбины Кэртиса). Теперь он повторялся в условиях нефтяного отопления котлов.

Зимой 1910-1911 годов бюро конструирования и ремонта разработало новый эскизный проект, в котором попыталось по возможности учесть все требования Генерального совета в части конструктивной защиты. В сравнении с «усовершенствованным «Нью-Йорком» толщина пояса по ватерлинии возросла с 279 до 305 мм. Выше располагался каземат из броневых плит в 6,5 дюйма (165 мм). Он защищал часть противоминной артиллерии, но главным образом, как и ранее, предназначался для прикрытия дымоходов. Последние были заключены в броневые кожухи толщиной 38,1 мм (1,5") и высотой 2,44 м (8'). Дополнительную защиту для них создавала и дюймовая (25,4 мм) верхняя палуба над котельными отсеками. К поясной броне по ватерлинии снизу примыкал ещё один пояс, имевший толщину 127 мм (5"). Главный калибр состоял из 12 орудий 14"/45 в четырёх башнях. Чтобы уменьшить залива-

ние, проектанты постарались немного приподнять противоминную артиллерию, представленную 21 стволом 5"/51. Для этого был введён длинный полубак. В нём разместили 14 орудий: десять в центральном броневом каземате и четыре за небронированным бортом в носу. Две пушки поставили открыто в надстройке. Пять остальных — за небронированным бортом в корме. В качестве ГЭУ, мощность которой в проекте не указывалась, могли служить поршневые машины или турбины Кэртиса. Последние несколько уступали по экономичности агрегатам системы Парсонса, но были компактнее, что давало весовой выигрыш за счёт чуть более коротких машинных отделений.

Главным недостатком этой первой интерпретации требований Генсовета являлось очень большое превышение заданного водоизмещения — на две тысячи тонн. Подобный проект не мог иметь успеха в Конгрессе. Была предпринята попытка ужать размеры корабля, существенно не меняя параметры. Именно такой вариант бюро конструирования и ремонта представило 13 февраля 1911 года. О его деталях сведений не сохранилось. Известно, что корабль всё равно получался очень большим — примерно 28 000 т при длине 179,2 или 179,34 метра соответственно с турбинами Кэртиса и Парсонса. Вместить его могли только четыре дока: в Нью-Йорке, Норфолке, Пьюджет-Саунде и Пёрл-Харборе. В итоге эта версия проекта была отвергнута. Далее бюро конструирования и ремонта сконцентрировало свои усилия в направлении сокращения длины будущего линкора и ликвидации тонкого и промежуточного бронирования. Пришлось отказаться от подводного пояса и верхнего каземата. Противоминная батарея теперь не имела броневое прикрытие.

А тем временем Конгресс утвердил постройку линкоров №36 и №37 по программе FY1912. Законодательный акт от 4.03.1911 гласил: «Настоящим президент уполномочен построить два линкора первого класса, несущие не менее тяжёлую броню и вооружение, чем любое судно данного класса, имеющие максимально возможную скорость и радиус действия при стоимости шесть миллионов за каждый корабль без учёта брони и вооружения». К этому времени уже существовало достаточно много наработок, соответствующих основным требованиям Генерального совета флота. В течение марта месяца бюро конструирования и ремонта представило восемь новых вариантов линкора 1912 года (так называемые «весенние проекты»). Скорость в разных версиях варьировалась в скромных пределах 20-21 узел, а количество 14-дюймовых орудий — от 8 до 12 стволов, включая необычный вариант от 17.03.1911 с 11 пушками (башня №4 двух-, остальные — трёхорудийные). Характерной особенностью системы бронирования всех этих прототипов являлось строгое соответствие принципу «всё или ничего». Башни, барбетты, рубки и дымоходы получали очень мощное прикрытие. Толщина поясной брони была не менее 13 дюймов (330 мм) при увеличенной ширине и новом способе монтажа. Плиты теперь ориентировались длинной стороной вертикально и стояли в один ряд. В итоге исчез продольный стык, являвшийся слабым местом старой конструкции бортового пояса.

При данных обстоятельствах вооружение из 12 пушек 14"/45 в четырёх триплекс-башнях уложить в 27 000 тонн опять не удалось. Конечно, 8-орудийный вариант (все башни двухорудийные) создать было неслож-

но. Однако линкор с такой главной батареей (но меньшего водоизмещения), уже был отклонён на стадии проектирования корабля программы FY1911. Не прошёл он и сейчас, несмотря на особо толстую броню. То же самое относится к проекту с девятью орудиями в трёх башнях. Сократить огневую мощь нового корабля в сравнении с «Нью-Йорком» Генеральный совет позволить не мог. В итоге 30 марта он остановил свой выбор на варианте с 356-миллиметровым поясом по ватерлинии, скоростью 20,5 узла и 10 орудиями ГК в четырёх башнях двух типов: концевые — трех-, а возвышенные — двухорудийные. Проект датировался 11-м марта. Бортовое бронирование здесь имело примечательную особенность. Плоскопараллельная часть толщиной 356 мм по ширине занимала лишь 4 фута (1,22 м). Конструкционная ватерлиния проходила как раз посередине этого участка, а выше и ниже начиналось клинообразное уменьшение толщины с уступами на внутренней поверхности плиты. Поясная броня сходилась к 279 и 203 мм соответственно на верхней и нижней кромках. Аналогичную конфигурацию поперечного сечения броневых плит имел и пояс проекта от 17 марта. Все другие варианты предусматривали поясные плиты с клинообразным уменьшением толщины только в подводной части.

Чуть меньшая быстроходность выбранного Генсоветом проекта в сравнении с аналогичным по размерам 21-узловым кораблём (проект от 9.03.1911) давала весовой выигрыш в 255 тонн. Это было эквивалентно дюйму толщины или полутора футам (0,46 м) ширины пояса. В избранном Генеральным советом варианте получила воплощение первая альтернатива с одновременным увеличением бронирования боевой рубки. Сверху и снизу к соответствующим кромкам пояса примыкали броневая и осколочная палубы. Обе несли броню толщиной 38,1 мм (1,5"). Осколочная палуба у бортов заканчивалась скосами. Они были усилены до двух дюймов (50,8 мм). За поясной бронёй располагалась продольная переборка такой же толщины, стыковавшаяся с осколочной палубой по линии её излома.

Такая горизонтальная защита вскоре была сочтена недостаточной самим проектантом. Бюро конструирования и ремонта предложило увеличить водоизмещение на 500 тонн, за счёт чего нарастить броневую палубу до трёх дюймов (76,2 мм). При этом длина корабля увеличивалась до 175,3 метра с минимальной весовой прибавкой корпусных конструкций. Подобный вариант уже был близок к схеме защиты будущей «Неваде». Однако изменений предстояло ещё не мало.

Прежде всего, в июне бюро вооружений заявило о невозможности создания броневых плит с клинообразным уменьшением толщины к двум торцам. Неприятной альтернативой представлялось использование двухрядного пояса, как на предыдущих типах американских линкоров. В таком случае опять возникал длинный горизонтальный стык, ослаблявший конструкцию. Проектанты стремились этого избежать. Они предпочли применить вертикальные плиты более простой конфигурации с уменьшением толщины только под водой. Для весовой компенсации пришлось пожертвовать одним дюймом брони в плоскопараллельной части. Теперь плиты на глубине 0,61 метра (2') ниже ватерлинии приобретали клинообразное уменьшение толщины от 330 до 203 мм.

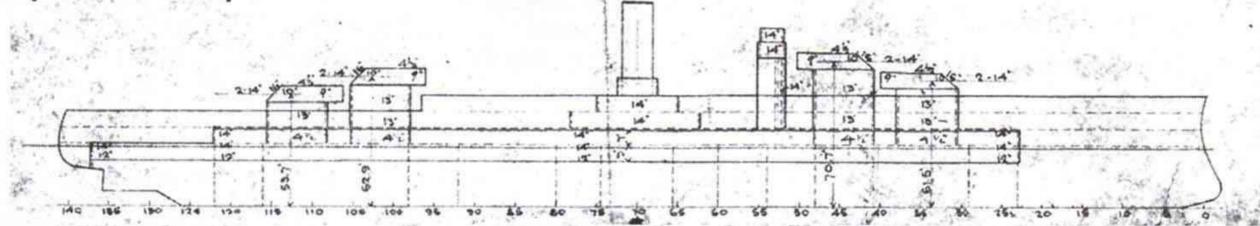
В следующем месяце бюро конструирования и ремонта предложило отказаться от двухдюймового бронирования внутрен-

ней переборки, усилив за счёт неё бортовую защиту. Толщина пояса была увеличена до 343 мм (13,5"), а ширина (или высота) — до 5,3 метра. Довершил проект будущей «Невады» отказ от поворотного поста управления огнём на крыше боевой рубки. Он был слабо бронирован и не давал надёжной защиты хрупким артиллерийским приборам. Далее проект уже не подвергался существенным изменениям, хотя предложения высказывались, а различного рода опасения продолжали будоражить умы.

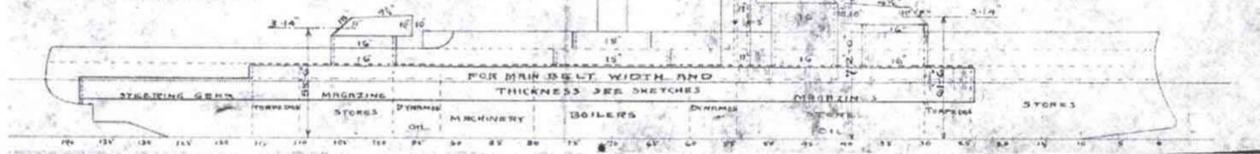
В первую очередь почву для дебатов дали морские испытания новых орудий и боеприпасов, проведённые 21-22 марта 1911 года. В качестве цели использовался старый броненосец «Сан Маркос» (бывший «Техас», укомплектованный 15.08.1895). Сокрушительное действие 356-миллиметровых снарядов превзошло все ожидания. Когда результаты испытаний были оценены, уже почти завершённый проект линкора 1912 года многим стал казаться недостаточно защищённым. Поздние варианты из числа «весенних проектов» видимо явились следствием таких опасений. Более того — изучалась возможность наращивания толщины бортового пояса до 431 мм за счёт снижения огневой мощи, скорости (не выше 20 узлов) и дальности хода (6000 миль). К счастью до воплощения подобных идей дело не дошло, и практически готовый, хорошо сбалансированный проект переделывать не стали.

Аналогичная участь постигла разнообразные предложения, появившиеся после того, как осенью 1911 года на флоте провели

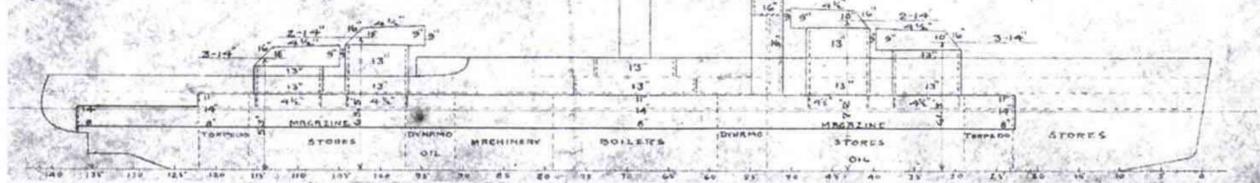
Проект линкора ВВ-36 от 4.03.1911



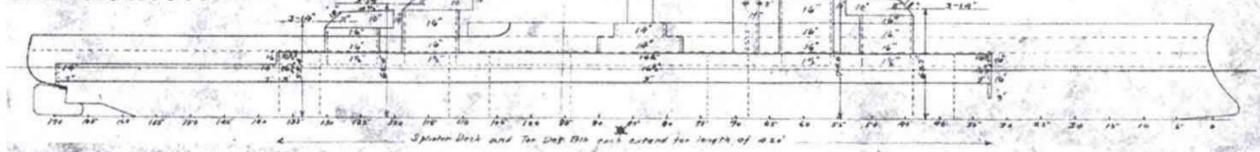
Проект линкора с тремя башнями ГК от 20.03.1911



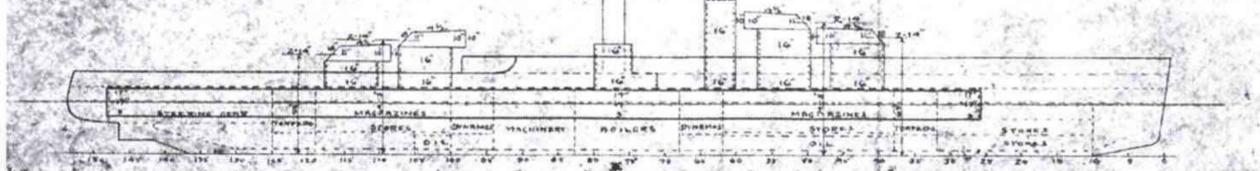
Проект от 11.03.1911



Проект с 12-ю 356-мм орудиями от 18.04.1911



Проект от 9.03.1911

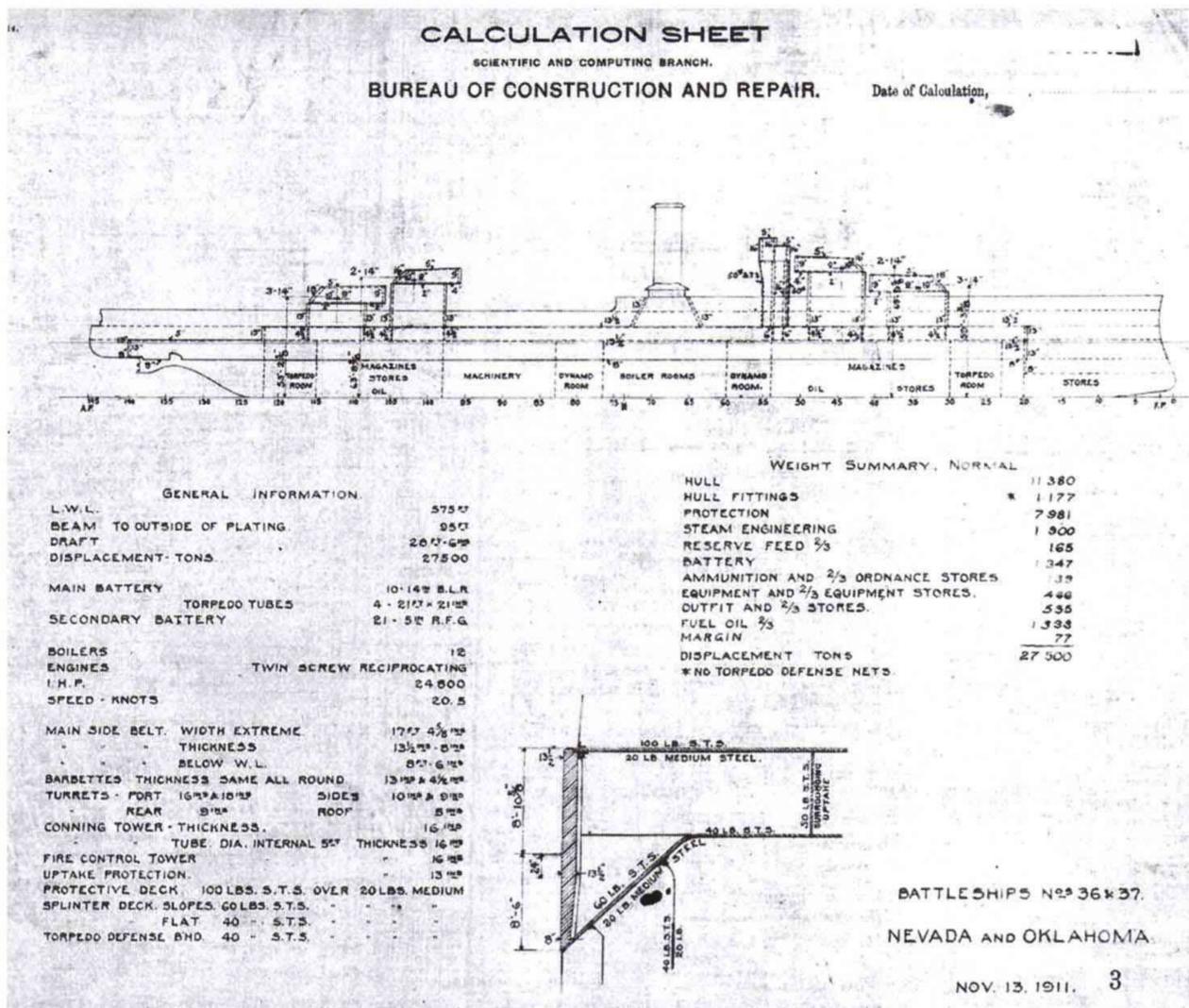


Характеристики поздних прототипов линкора «Невада» («весенние проекты»)

Дата представления проекта (1911)	4 марта	9 марта	11 марта	17 марта	21 марта	21 марта	28 марта	28 марта
Проектное водоизмещение, т	27000	27000	27000	27500	27700	27000	27500	27500
Длина, м	172,2	172,2	172,2	173,7	175,3	175,3	172,2	172,2
Ширина, м	28,96	28,96	28,96	28,96	29,41	29,41	29,26	29,26
Осадка при проектн. водоизмещении, м	8,69	8,69	8,69	8,69	8,69	8,69	8,69	8,69
Число орудий 14"/45	8	10	10	11	12	10	9	8
Число 2- / 3-орудийных башен	4 / 0	2 / 2	2 / 2	1 / 3	0 / 4	2 / 2	0 / 3	4 / 0
Число орудий СА 5"/51	21	21	21	21	21	21	?	?
Число ТА 533 мм	4	4	4	4	4	4	?	?
Пояс, толщина, мм	356-305	330-203	356-203*	356-203*	330-239	330-203	406-152	381-152
Пояс, ширина выше/ниже КВЛ, м	2,74/2,13	2,29/2,59	2,29/2,59	2,29/2,59	2,29/2,59	2,29/2,59	2,29/2,64	2,29/2,64
Броневая палуба (вторая), мм	?	25+13	25+13	25+13	?	25+13	?	?
Осколочная палуба (третья), мм	?	25+38+13	25+38+13	25+38+13	?	25+38+13	38+51	38+51
Лобовые плиты башен, мм	406	406	406	406	406	406	457	457
Боковые плиты башен, мм	254-229	254-229	254-229	254-229	254-229	254-229	280-254	280-254
Крыши башен, мм	114	114	114	114	114	114	114	114
Барбетты (выше бронепалубы), мм	330	330	330	330	330	330	381	381
Боевая рубка (стены), мм	406	406	406	406	406	406	432	432
Бронирование дымоходов **, мм	356	330(?)	356	356(?)	356(?)	330(?)	356	356
Мощность ГЭУ, л.с.	28100	28100	24800	?	24750	24800	23000	23000
Скорость, узлы	21	21	20,5	?	20,5	20,5	20	20
Дальность хода (при 10 узлах), миль	8000	8000	8000	7000	6000	7000	6000	6000
Вес ГЭУ (сухой), т	1985	1985	1752	1766	1748	1752	1625	1625
Резервная вода для котлов, т	187	187	165	166	165	165	153	153
Нормальный запас нефти, т	1667	1667	1470	1270	1100	1288	1023	1023
Вес корпуса, т	10640	10663	10565	10900	11025	10730	11934	12050
Дельные вещи, арматура, т	1300	1300	1300	1346	1362	1317	1314	1314
Вес брони (без палубной), т	7940	9600	8150	8270	8350	8150	8050	8050
Вооружение, т	1199	1357	1357	1436	1515	1357	1230	1199
Боезапас, т	1036	1195	1195	1296	1383	1195	1121	1036
Оборудование и системы, т	403	403	403	406	408	403	406	406
Экипаж и припасы, т	643	643	643	644	644	643	644	644

* — варианты от 11 и 17 марта имели пояс с клинообразным уменьшением толщины плит в верхней и нижней частях.

** — в литературе есть противоречия по толщине бронирования дымоходов; здесь представлен наиболее вероятный вариант.



Проект линкоров BB-36 и BB-37, утвержденный 13 ноября 1911 г.

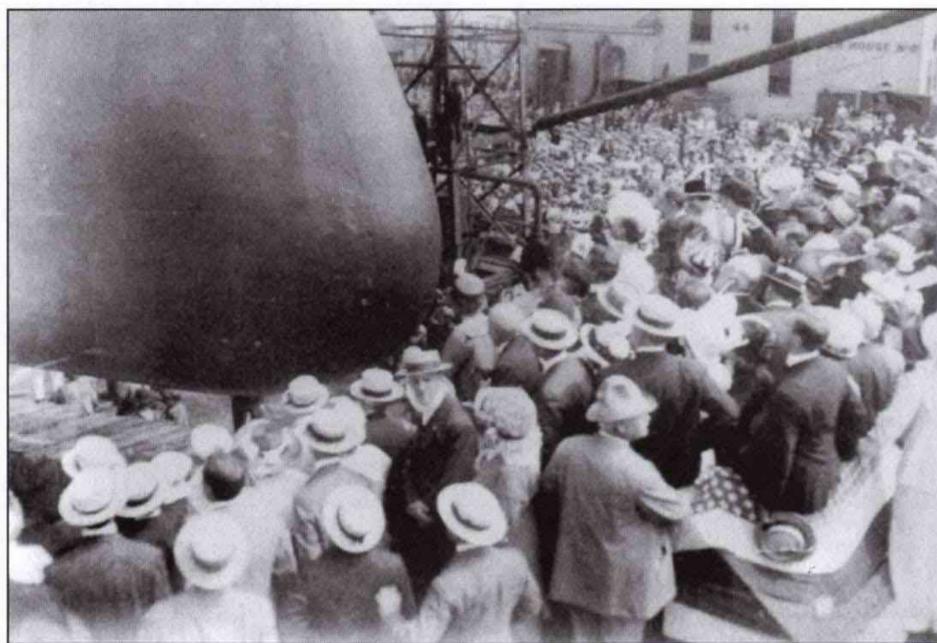
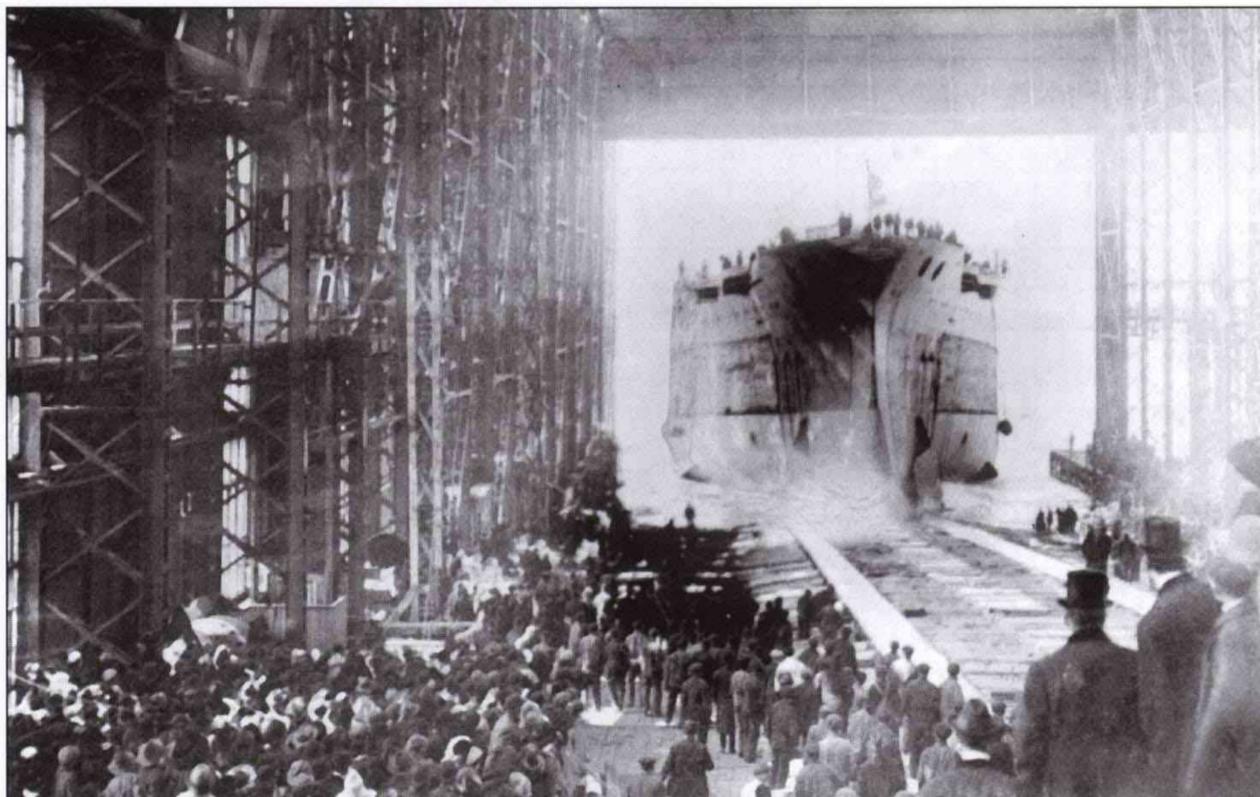
широкое обсуждение будущего «идеального линкора». Замечаний высказывалось немало, например, относительно уязвимости триплекс-башни или устройства на новых кораблях клиперского форштевня. Наиболее яростную критику вызвало низкое расположение 5-дюймовой артиллерии. Фактически проектанты не устранили очевидного к тому моменту недостатка. На службе уже находились и крупные корабли типа «Делавэр» и «Юта». Их противоминная артиллерия, как и раньше, сильно заливалась. Командиры дредноутов справедливо требовали устранить в новом проекте столь явный огрех. Однако времени на это уже не было. Противоминная артиллерия осталась на прежних («мокрых») позициях, включая неудобную установку над ахтерштевнем.

Контракты на постройку линкоров №36 («Невада») и №37 (Оклахома) были заключены 22 января 1912 года соответственно с компаниями Fore River Shipbuilding Co. (Куинси, штат Массачусетс) и New York Shipbuilding Corp. (Кэмден, штат Нью-Джерси). По плану корабли надлежало сдать флоту через три года. Построечная стоимость двух боевых единиц равнялась в сумме 13 645 360 долларам. Эта цифра не включает в себя затраты в 9 304 286 дол. на закупку брони и вооружения. Полная стоимость «Невады» составила 11 401 073,04, а «Оклахомы» — 11 548 573,28 доллара.

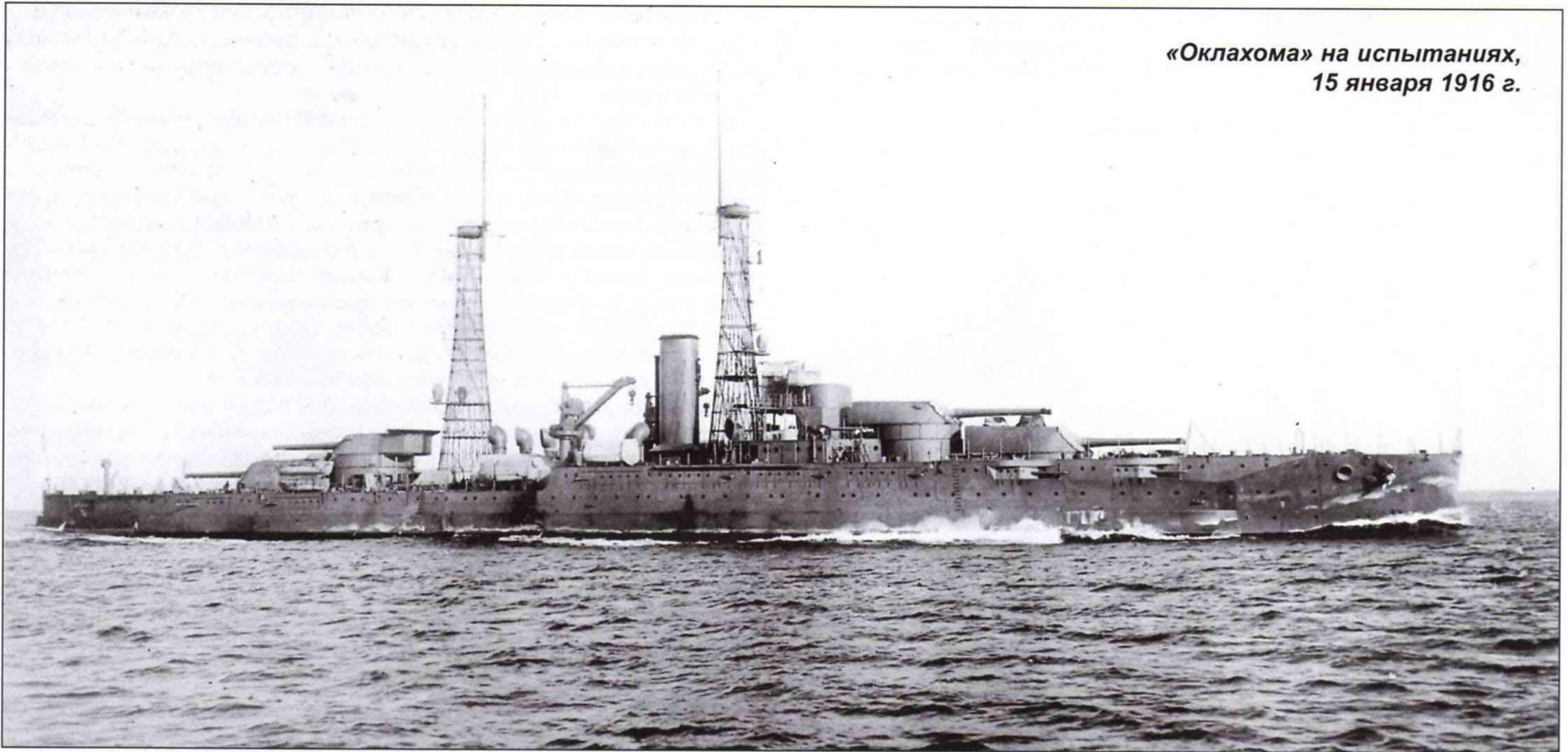
Линкоры №37 и №36 заложили соответственно 26 октября и 4 ноября 1912 года. Плановый срок строительства обоих кораблей был превышен приблизительно на год. Особенно долго достраивали на плаву «Оклахому», которая вступила в строй 3 мая 1916 года. «Неваду» укомплектовали почти на два месяца раньше — 11 марта. А в последний день весны разыгралось Ютландское сражение. Его во многом неожиданные результаты, выявившие слабость бронирования английских кораблей, возбудили в большинстве стран самый живой интерес в отношении конструкции новых линкоров США.

С л е в а: спуск на воду линкора «Оклахома»

В н и з у: церемония спуска на воду линкора «Невада». Роль крестной матери корабля исполнила 11-летняя Элеонора Сиберт, племянница губернатора Невады Таскера Олди



«Оклахома» на испытаниях,
15 января 1916 г.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ*

Корпус, общее расположение, судовые механизмы и экипаж

Ниже ватерлинии обводы и размерения «Невады» и «Оклахомы» практически полностью повторяли «Нью-Йорк», корпус которого был взят за образец. При той же ширине длина увеличилась примерно на три метра. Коэффициенты полноты возросли, но незначительно — адекватно большему на 500 тонн проектному водоизмещению и на 0,5 узла меньшей скорости. Двухвинтовой движитель с парой кронштейнов на каждом валу, полубалансирный руль, крейсерская корма и выступающий в подводной части форштевень также наследовались от прототипа. Днище сохранило присущую линкорам США плоскую форму — без килеватости с прямоугольным сечением по миделю.

Основным конструкционным материалом служила обычная (мягкая) судостроительная сталь MS. В ответственных местах применяли HTS — сталь высокого сопротивления. Корпус линкоров набирался по продольной схеме со шпацией в 4 фута (1,22 м). Шпангоуты нумеровались от носа в корму. Всего их насчитывалось 145. Кроме главного и четырёх скуловых килей имелось так же десять пар доковых. Они были установлены на участке от 24-го до 116 шпангоутов симметричными отрезками на разных расстояниях от диаметральной плоскости с небольшим взаимным перекрытием. В медианной области (шп.59-82), где днище достигает максимальной ширины, имелось четыре доковых киля.

Мореходность первых стандартных линкоров США была достаточно хорошей для начала XX века. Тем не менее, в свежую погоду носовую часть верхней палубы могло сильно заливать. Случалось, волны гуляли у передних барбетов. Управляемость была примерно на уровне «Нью-Йорка», но лучше чем у однотипного с ним «Техаса». Площадь руля составляла около 40 м², расстояние от баллера до кормового среза — 7,92 м. Замеры диаметра циркуляции линкора «Невада» дали следующие результаты: 754 и 530 метров соответственно при 15 и 19 узлах. У «Оклахомы» маневренность была несколько хуже — 571,5 м на 20-узловом ходу.

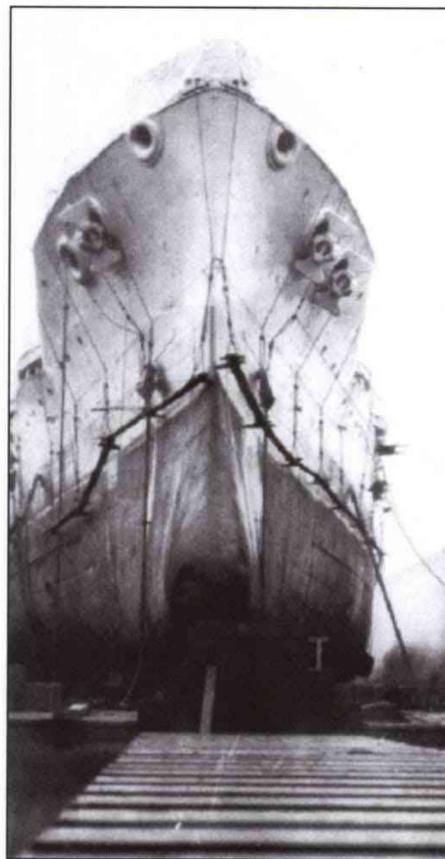
По компоновке и общему расположению линейные корабли типа «Невада» разительно отличались от своих предшественников. Спустя 20 с лишним лет (с момента укомплектования упомянутого выше броненосца «Техас») флот США пополнился однотрубными линкорами. Компактное размещение главной артиллерии в двух парах концевых линейно-возвышенных башен с непрерывной секцией ГЭУ между ними напоминало первые американские дредноуты «Мичиган» и «Саут Каролайна».

После двух серий гладкопалубных кораблей на «Неваде» и «Оклахоме» опять появился полубак. Он доходил до шпангоута №75, охва-

тывая по длине более половины корпуса. Полубак был горизонтальным без подъёма в носу. Его палуба именовалась верхней. На свободной от надстроек площади она несла тиковый настил. Вдоль всего корпуса параллельно килю проходили три непрерывных палубы. Первая считалась главной. Далее вниз следовали вторая или броневая палуба, а под ней третья или осколочная, снабжённая у бортов скосами, идущими под углом около 45° к нижней кромке поясной брони.

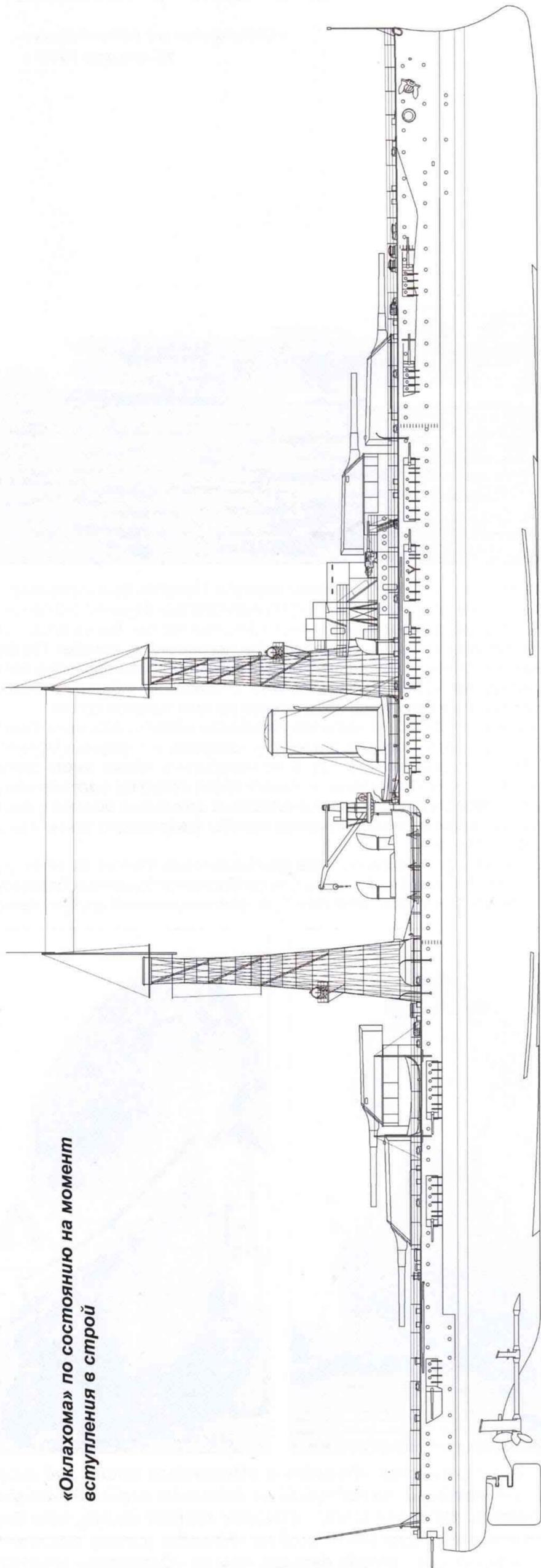
На главной палубе в закрытой полубаком области побортно стояли 16 противоминных орудий, а в носу — швартовые и якорные механизмы (для четырёх якорей). Здесь же находились жилые места экипажа и ряд других помещений. У самого среза полубака располагались камбуз команды и провизионные кладовые для сырых овощей и мяса. Открытая кормовая часть главной палубы (квартердек) также имела тиковое покрытие.

Вторая палуба несла в корме противоминный плутонг из пяти орудий 5"/51. Основная часть площади, свободной от башенных барбетов, элеваторов боезапаса, воздухопроводов, вентиляционных систем, дымо-



При всей схожести, «Невада» и «Оклахома» имели ряд визуальных отличий, по которым их довольно легко идентифицировать. На приведенных снимках хорошо видно, что буксировочные клюзы («ноздри») на «Неваде» (слева) отстоят от форштевня гораздо дальше, чем на «Оклахоме» (справа)

* В данном разделе в сокращённой форме описаны элементы конструкции, вооружения и оснащения ЛК типа «Невада», которые являются аналогичными применённым на линкорах предыдущей серии. Более детальную информацию можно почерпнуть из выпуска «Морской кампании» №6 за 2008 год, посвящённого «Нью-Йорку» и «Техасу».



«Оклахома» по состоянию на момент вступления в строй

ходов и прочих коммуникаций, использовалась для размещения большей части экипажа. Здесь же находились рабочие кабинеты (офисы) командиров дивизионов (боевых частей), лазарет, прачечная и различные мастерские.

Центральную часть третьей (осколочной) палубы занимали дымоходы. Они поднимались индивидуально из котельных отделений и сходились у подволока. По сторонам от дымоходов и между барбетами линейно возвышенных башен имелись коридоры для транспортировки амуниции. Значительное пространство было отведено под жилую зону. Остальная площадь использовалась в основном для хранения разнообразных запасов. Под периферийными участками третьей палубы были отсеки треугольного сечения, сформированные горизонтальным настилом, бортом и броневыми скосами. Они простирались от 20-го до 122-го шпангоута и всегда оставались пустыми. Сами скосы формировали шельфовые полки для установки поясных плит.

Ниже осколочной палубы размещались котлы и механизмы энергетической установки, основания башенных комплексов, артиллерийские погреба, центральный пост, а так же все другие системы и центры, нуждающиеся в надёжном прикрытии. Сплошных палуб здесь не было, а имелись две платформы. В центральной части их прерывали отсеки энергетической установки, а в носу — дифференциальные цистерны. Первая платформа в корме достигала ахтерштевня. Вторая, идущая ниже, заканчивалась у топливных танков. На ней от 127 шпангоута и далее располагались рулевые механизмы и приводы. Ниже второй платформы следовал трюм. Он шёл от форштевня до рудерпоста с подъёмом в оконечностях. Двойное дно простиралось на всю длину корабля.

На момент укомплектования линкоры типа «Невада» имели весьма лаконичный силуэт. Выше линии борта его с двух сторон ограничивали орудийные башни. Наряду с ажурными мачтами равной высоты они приковывали взгляд в первую очередь и производили впечатление большой мощи. Скромных размеров надстройка, высотой в одно межпалубное пространство, перекрывала около 60% ширины полубака. В носу она с двух сторон под углом примыкала к барбету № 2, а в корме заканчивалась плоской стенкой у основания решётчатого фока. В крыльях надстройки располагались апартаменты командира и корабельная пекарня. В центре проходили опоры и коммуникации боевой рубки. Справа и слева от неё на покрытой тиком надстроечной палубе стояли два противоминных орудия. За ними располагались четыре салютных пушки.

Верхнюю часть боевой рубки по бокам и с кормы опоясывали два уровня мостиков. Их габариты первоначально были довольно скромными. Верхний мостик являлся ходовым. Он имел складывающиеся крылья. Под ним располагалась небольшая штурманская рубка, обрамлённая по сторонам и спереди открытым мостиком. Жёсткость всего комплекса тяжёлой боевой рубки с бронированной коммутационной трубой в передней части обеспечивалась системой вертикальных и наклонных пиллерсов, идущих вниз до второй палубы.

Дальше в корму следовала фок-мачта, а за ней овального сечения дымовая труба. Задняя стенка её кожуха отстояла от среза полубака примерно на пять метров. Здесь уже на главной палубе побортно монтировались мощные пилоны шлюпочных кранов характерной для линкоров США конструкции. Далее в корму над палубой виднелись лишь вентиляционные раструбы отсеков ГЭУ. Затем шла грот-мачта, стоящая перед башней №3.

Так корабли выглядели в 1916 году. Вскоре начались модернизации и дооснащения, сопровождающиеся «обрастанием» надстроек, мачт и возвышенных башен. Этот процесс развивался по мере накопления военного опыта, ознакомления с практикой британского союзника, а потом продолжался и после войны. Появлялись зенитные орудия, новые дальномёры, директоры противоминной артиллерии, расширенные мостики, многогранные противоторпедные платформы, концентраторы огня (указатели дистанции до цели), дополнительные системы и площадки на мачтах и в надстройках. Было отдано должное колёсным аэропланам с их взлётными платформами (на возвышенных башнях). Корабли получили их в 1919 году. Через некоторое время перешли к использованию гидросамолётов. В 1922 году на корме с небольшим смещением к правому борту установили пневматическую катапульту типа Mark A-1 (встречается также обозначение A Mark 1 или просто A-1). Самолётный кран располагался у самого ахтерштевня. Он имел незамысловатую конструкцию — поворотная трубчатая стрела постоянного угла наклона, укрепленная тросовыми растяжками.

В дальнейшем всё больше внимания уделялось ПВО. Одновременно исчезали «мокрые» противоминные орудия. Неуклонно рос экипаж. На момент укомплектования «Невада» и «Оклахома» по штату должны были иметь на борту 55 офицеров и 809 старшин и матросов. Для сравнения, «Нью-Йорку» и «Техасу» в 1914 году полагался экипаж в 1072 человека. Основная причина такой экономии штатов — нефтяное отопление котлов. Сказалось так же наличие четырёх, а не пяти башенных команд при несколько большей механизации процес-

са подачи боезапаса к орудиям. 7.12.1941 в списках личного состава «Оклахомы» значилось уже 1353 офицера, матроса и морских пехотинца, а на «Неваде» их было 1361. В 1945 году численность экипажа этого корабля составляла около двух тысяч человек.

Кардинальная модернизация первых стандартных линкоров США была проведена в 1927-1929 годах. По условиям Вашингтонского договора прирост водоизмещения ограничивался тремя тысячами тонн. Под эту предельную цифру и разработали проект перестройки кораблей типа «Невада». Предполагалось нарастить палубное бронирование, модернизировать силовую установку и средства управления огнём, заменить решётчатые мачты на треногие, усилить ПТЗ и ПВО, а также поднять выше «мокрую» противоминную артиллерию. Полная стоимость модернизации «Невады» и «Оклахомы» составляла около 7 миллионов долларов на корабль. Работы проводились казёнными судостроительными предприятиями. Линкор «Невада» перестраивала военно-морская верфь Норфолка (Norfolk Navy Yard, Портсмут, штат Виржиния) с 27.09.1927 по 26.11.1929. «Оклахома» прошла модернизацию на филадельфийской верфи ВМФ (Philadelphia Navy Yard, Филадельфия, штат Пенсильвания) с 16 сентября 1927-го по 15 июля 1929 года.



Линкор «Невада» в 1920 г.

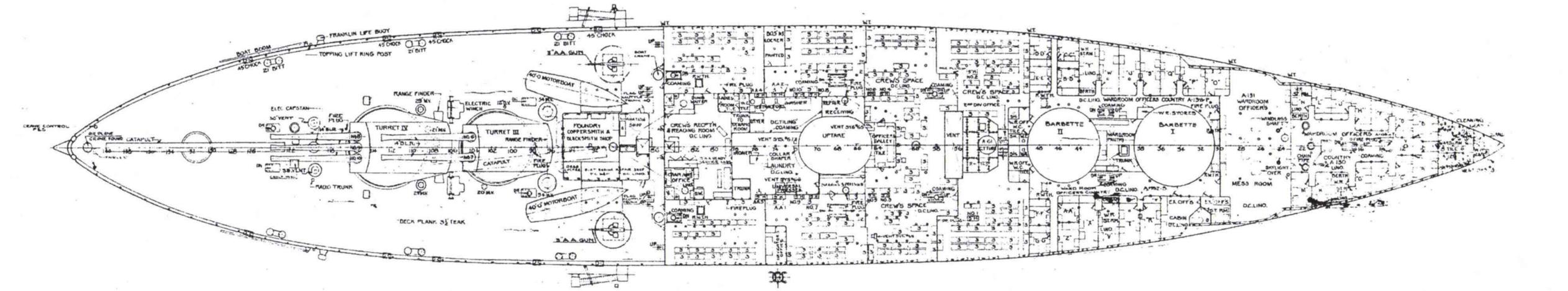
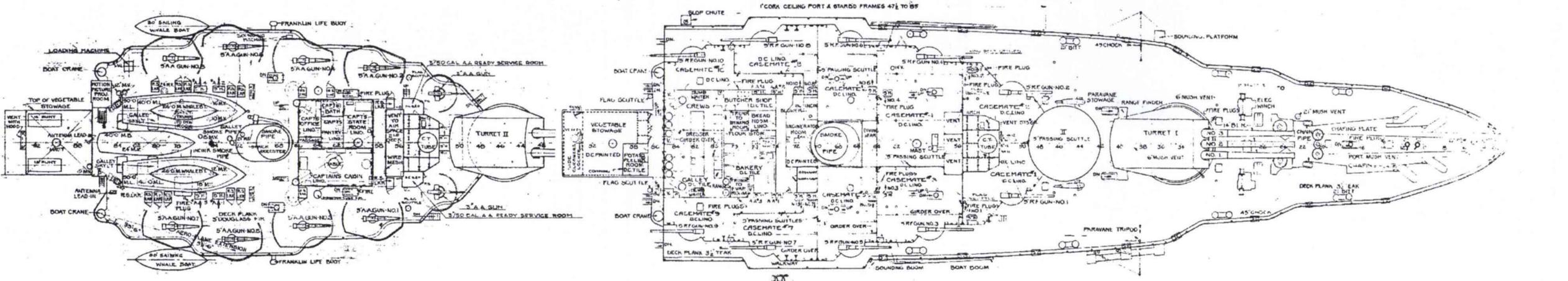
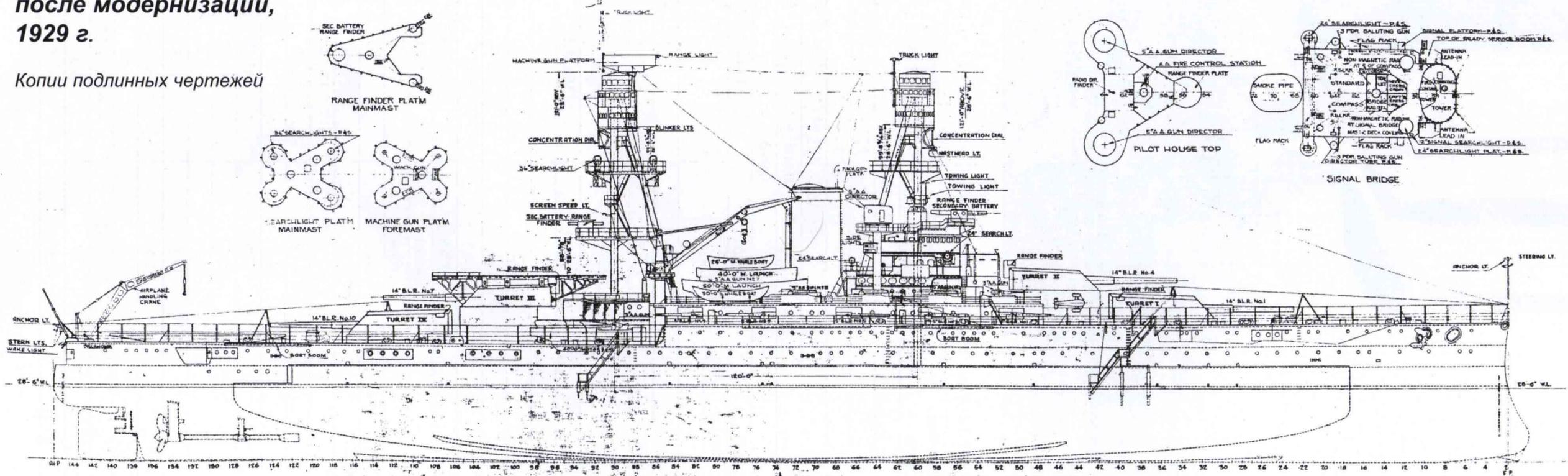
Главные размеры и весовые нагрузки линкоров типа «Невада»

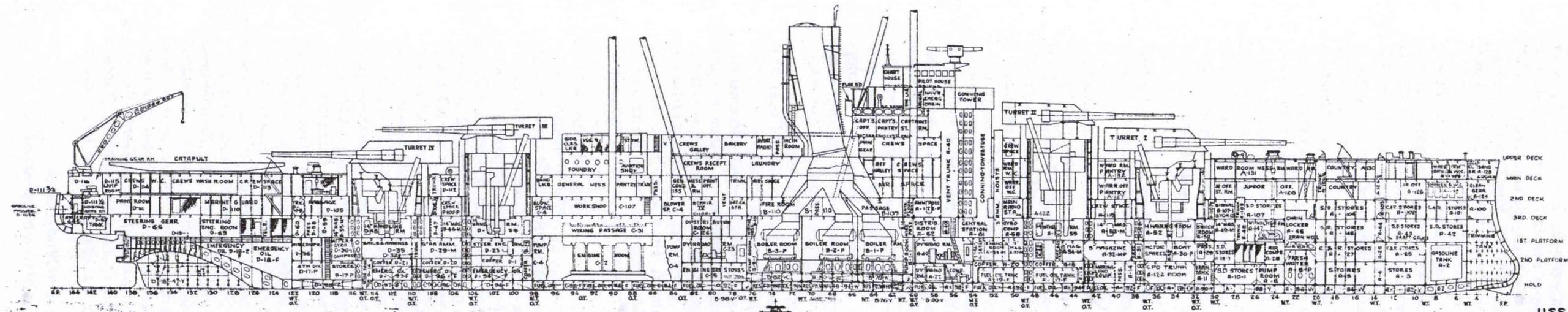
Линкор, дата	«Невада» 27.02.1916	«Оклахома» 1916	«Оклахома» 11.07.1929	«Невада» 27.11.1942
Проектн. водоизм. норм./полн., т	27500/28400		30500 / ?	
Длина по КВЛ /максимальная, м	175,4 / 177,8		175,4 / 177,8	
Ширина максимальная, м	29,02		32,9	
Выс. борта от киля, нос/корма, м	16,26 / 13,85		16,26 / 13,85	
Коэффициент общей полноты	0,617		0,606	
Коэффициент полноты миделя	0,984		0,980	
Легкий вес, т	24467,2	24305	27051	25944
Вес корпуса с палубной бронёй, т	11348,3	11300	14860	?
Дельные вещи, арматура, т	1600,3			
Броня без учёта палубной, т	7835	7981	8137	≈7500
Вес ГЭУ, т	1822,4	1900	1779	1599,4
Вооружение с бронированием, т	1383,5	1347	2274	?
Оборудование и системы, т	425,4			
Стандартное водоизмещение, т	26115,4		29064,9	28445,1
Боезапас, т	1389,4		1385,7	1493,8
Жидкости в механизмах, т	148,3		132,9	148,4
Экипаж, т	112,1		140,8	226,8
Припасы и питьевая вода, т	303,7		354,5	623,5
Нормальное водоизмещение, т	27663,8		30708	31864,8
Котельное топливо, т	1362,7		1466,1	3197,5
Резервная вода для котлов, т	181,3		165,4	299,7
Бензин, т	-		10	12,3
Осадка, м	8,42		8,78	9,09
Надводный борта, нос/корма, м	7,84 / 5,43		7,48 / 5,07	7,17 / 4,76
Метацентрическая высота, м	1,81		2,13	2,15
Максимальный угол крена	?		54,2°	56°
Полное водоизмещение, т	28581,4		31706	33747
Котельное топливо, т	2042,8		2214,1	4541
Припасы и питьевая вода, т	455		533,7	900,4
Бензин, т	-		14,9	12,3
Резервная вода для котлов, т	271,9		248	449,6
Осадка, м	8,99		9,03	9,58
Надводный борта, нос/корма, м	7,27 / 4,86		7,23 / 4,82	6,68 / 4,27
Метацентрическая высота, м	2,07		1,97	2,35
Диапазон стабильности (крен)	?		52,9°	56,5°

Линкор «Оклахома» после модернизации, 1929 г.

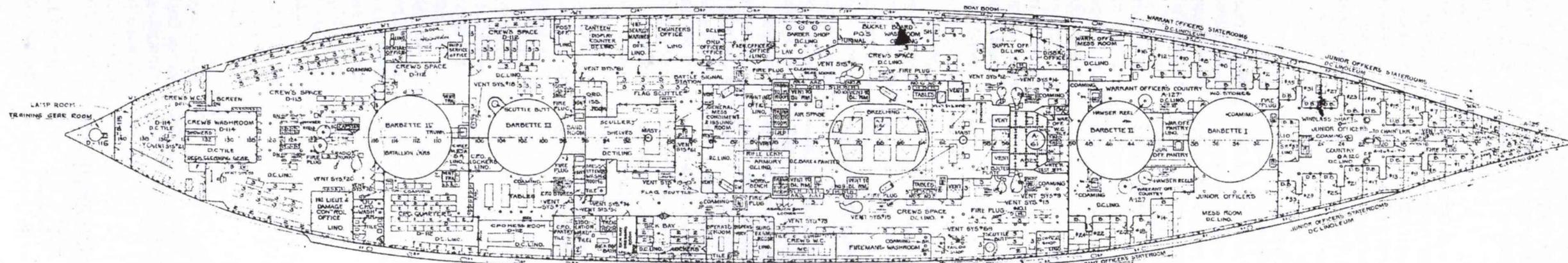
Копии подлинных чертежей

«Морская каменница» № 5/2009

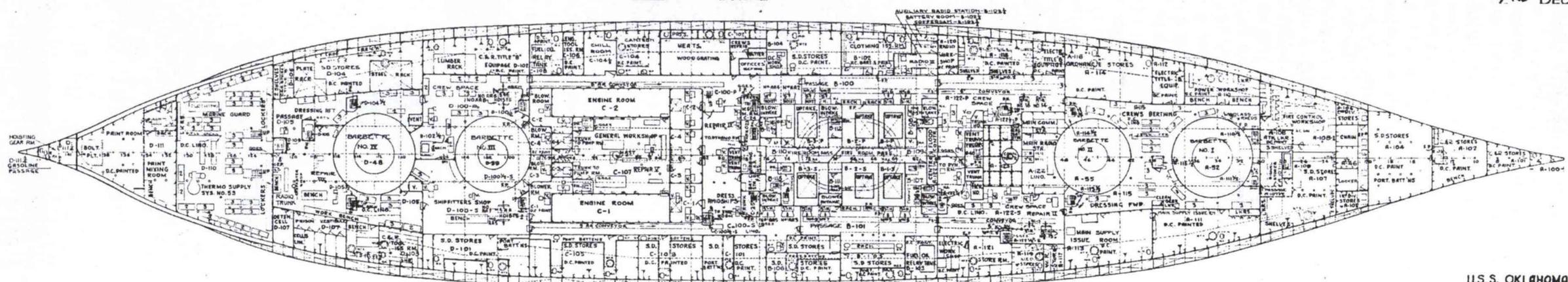




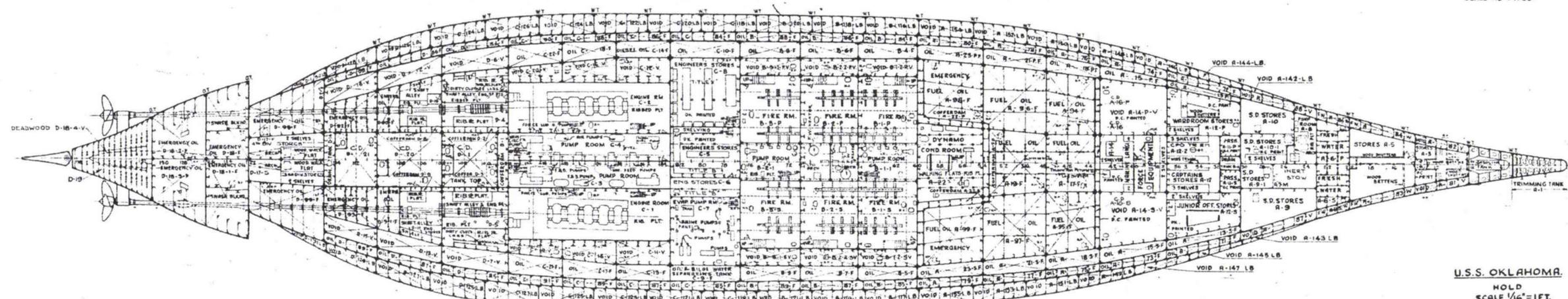
U.S.S. O
1:10000



U.S.S. OKLAHOMA
2ND DECK



U.S.S. OKLAHOMA
3RD DECK
SCALE 1/16" = 1 FOOT



U.S.S. OKLAHOMA
HOLD
SCALE 1/16" = 1 FT.

Осадка обновлённых линкоров увеличилась, но не сильно. Рост водоизмещения был в основном компенсирован установкой булей, простиравшихся примерно на три четверти длины корпуса. Ширина кораблей теперь достигла 32,9 метра. В промежутке между шпангоутами 45-108 на булях имелись скуловые кили. Отвесная бортовая стенка булей резко переходила к горизонтальному днищу. Такая форма оказалась удачнее овальной, применённой при модернизации более ранних дредноутов, которые вследствие установки булей приобрели размашистую качку.

После перестройки управляемость «Оклахомы» и «Невады» ухудшилась. Потяжелевшие корабли с объёмистыми булями вяло отзывались на руль, который теперь следовало переключать на 20 градусов для реакции, адекватной прежним восьми. Стала хуже и устойчивость на курсе. Для её улучшения в 1936 году главный киль продлили в корму скегом или своеобразным форкилем. На «Оклахоме» он с небольшим клином доходил практически до кормового перпендикуляра (шп.137,5). На «Неваде» скег был короче и заканчивался вертикальным срезом перед кормовыми кронштейнами гребных валов (шп.132).

Новые трехопорные мачты практически при той же высоте были тяжелее и гораздо прочнее старых решётчатых. Они не вибрировали после залпа и допускали установку в массивных многоярусных топах (т.н. боевых марсах) артиллерийских директоров главного и противоминного калибра с многочисленной аппаратурой. Центральная стойка фок-мачты покоилась на второй палубе в районе шпангоута №60. На этом же уровне были закреплены боковые опоры обеих мачт. Башмак центральной колонны грота находился ниже — на третьей палубе в области шп.90. Для размещения антенн, подъёма флагов и производства сигналов имелись вертикальные стойки или стеньги и горизонтальные реи. Последние представляли собой поперечные распорки ферменной конструкции. Они крепились к боковым стенкам боевых марсов и на фок-мачте имели гораздо больший размах, чем на гроте. Стеньги обеих мачт могли складываться при прохождении под преградами, обычно под мостом в Бруклине. Фор-стенга (на «Оклахоме» короче, чем на «Неваде») крепилась на кормовой стенке второго уровня боевого марса. Грот-стенги были массивнее, около сере-

дины имели рей и сразу после модернизации 1927-1929 годов крепились к передней стенке боевого марса. Позже, в начале 1930-х, на куполе директора главного калибра ГК появилась большая пулемётная площадка ромбообразной формы. К кормовому углу этого сооружения и крепилась теперь грот-стенга с клотиковым огнём, находившимся в самой возвышенной точке корабля — 44,1 метра над конструкционной ватерлинией.

Под боевым марсом грота располагалась прожекторная площадка. Фок-мачта на том же уровне несла пулемётную платформу, а ниже — ходовой или навигационный мостик с остеклённой V-образной передней частью. Дальномерная площадка формировала его крышу. На ходовом мостике соответственно перед и за центральной колонной фок-мачты имелись рулевая кабина и штурманская рубка. Обе они были закрыты от непогоды. Перед ходовым мостиком простиралась крыша боевой рубки, а под ним находились походная каюта командира, резервная штурманская рубка, компасы, сигнальная платформа, флагманский мостик (у самой дымовой трубы) со штабным помещением и радиорубкой. Далее вниз целый этаж занимали просторные апартаменты командира: салон, спальня, буфет, ванная и офис.

Ещё ниже лежал основной уровень палубной надстройки, которая была намного просторнее старой, имела по бортам 10 противоминных орудий и простиралась до среза удлинённого полубака, а в диаметральной области была продолжена прямоугольным выступом до третьей башни. В центральной части надстройки корпус перекрывался почти на полную ширину. Здесь, напротив второй и третьей от носа противоминных пушек, для прохода были сделаны бортовые свесы верхней палубы.

Крыша нижнего уровня надстройки (шельтердек) именовалась шлюпочной палубой. Здесь было пять люков, ведущих на первую палубу. По периферии шельтердека располагались побортно два орудия 5"/51 и восемь универсальных систем 5"/25, а по диаметрали (за блоком командирских апартаментов и дымовой трубой) стояла большая часть шлюпок — 7 из 13 единиц, полагавшихся линкорам типа «Невада» по штату мирного 1941 года. Пара вельботов и четыре баркаса были уложены друг в дружку двумя «стопками». Между ними помещался моторный катер.

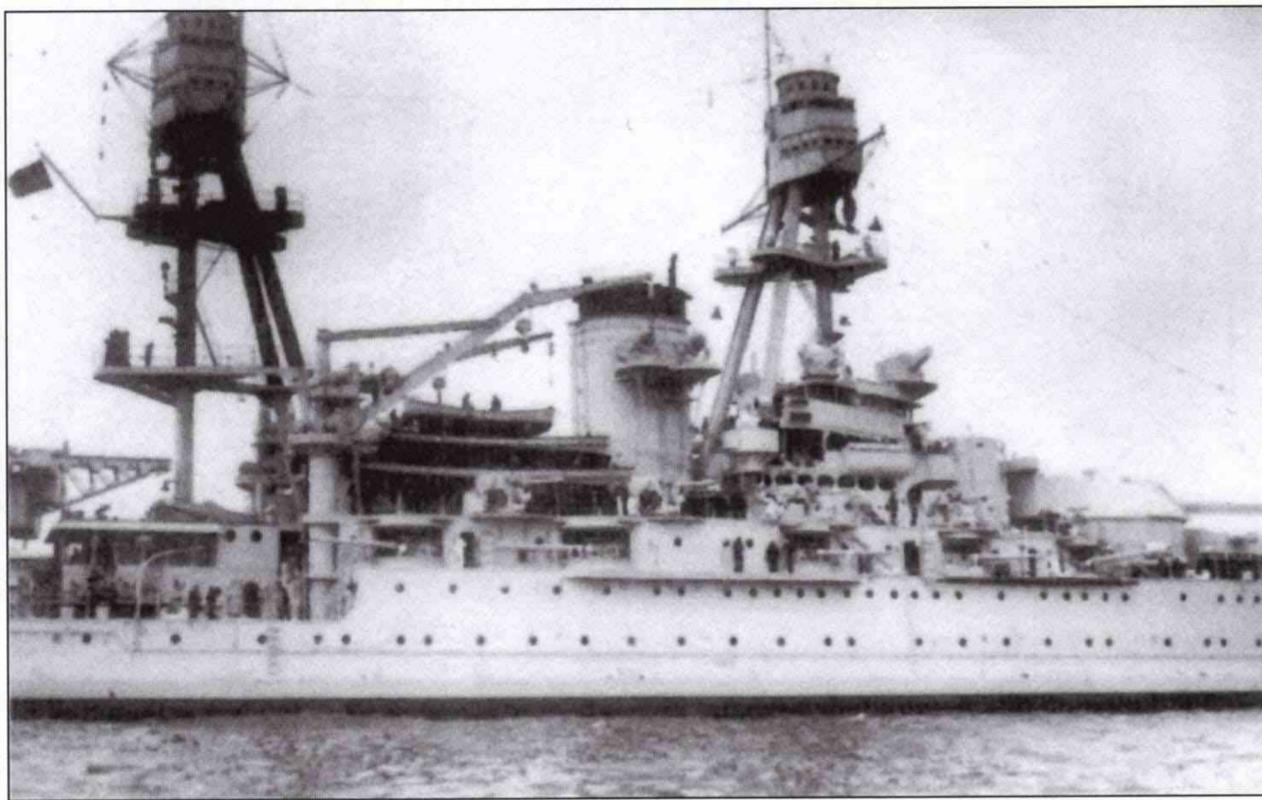
Всё это как раз над световыми люками камбуза и буфета команды. Ещё два 30-футовых парусно-гребных вельбота хранились на том же уровне, но к борту от кормовых универсальных орудий 5"/25. Кильблоки для этих шлюпок были установлены на балках, нависающих над верхней палубой.

В районе диаметральной плоскости на первом уровне надстройки располагались от носа в корму: несущие конструкции и коммуникационная труба боевой рубки, вентиляционные шахты, проходы для транспортировки 5-дюймовых боеприпасов и выходы элеваторов, небронированные дымоходы, мусоросжигательный отсек. Затем шли камбуз команды и пекарня, а вместе с ними другие помещения и агрегаты пищеблока: буфет, склады скоропортящейся провизии (мясо, овощи, хлеб), разделочная мясника, кухонные лифты и др. Овощи хранились в отростке надстройки за срезом полубака, через центр которой проходила главная опора грот-мачты. Там же находились помещение для чистки картофеля и кладовая санитарных и моющих средств.

В носовой части под стволами орудий первой башни выходили на верхнюю палубу световые люки кают-компания. По бокам от них стояли брашпили для выборки швартовых и буксирных концов. Под жерлами пушек и далее к носу располагались антифрикционные накладные (в местах скольжения якорных цепей), палубный люк и палубные клюзы для четырёх якорей, другие причальные и швартовые устройства. По сторонам от носовых барбетов были устроены симметрично друг другу ещё два люка. В районе первой башни на бортах имелись складные трёхопорные кронштейны. Они служили для отведения параванов от корпуса корабля. Сами параваны в нерабочем состоянии крепились на боковых стенках второго барбета. Перед правым кронштейном мог выставляться забортный трап, а с противоположной стороны корпуса — лотовая площадка. Далее к корме в районе шп.62 на обоих бортах крепились шлюпочные выстрелы с приспособлениями для их растяжки. Не доходя 2-2,5 метра до среза полубака, под палубным настилом был проложен к левому борту канализационный слив от камбуза.

У кромок верхней палубы побортно в районе шпангоутов 18, 27, 45 и 60 имелись четыре парных кнехта диаметром 21 дюйм. В трёх-пяти метрах от них справа и слева располагались 45-дюймовые полуклюзы. Такие же швартовые устройства присутствовали на четвердеке в области 95, 110 и 123 шпангоутов. На расстоянии около пяти метров в корму от среза полубака по обоим бортам могли выставляться ещё два забортных трапа. Далее в районе шпангоутов 119-121 крепились побортно спасательные буи и кормовые шлюпочные выстрелы. У ахтерштевня имелся ещё один полуклюз, значительно большего калибра, чем все остальные. Два люка, ведущих на вторую палубу, размещались симметрично друг другу по сторонам от дульных срезов крайних орудий кормовой башни. Под средней частью центрального ствола стоял шпиль, а к бортам от него выходили два 30-дюймовых вентиляционных канала и далее в кормовой части барбета ещё пара шахт системы вентиляции диаметром 29". Обычных для начала века раструбов теперь не было. Их сменили козырьки грибовидной формы. Далее к носу справа и слева от башни №3 распола-

**Надстройка «Оклахомы»
после «большой модернизации»**



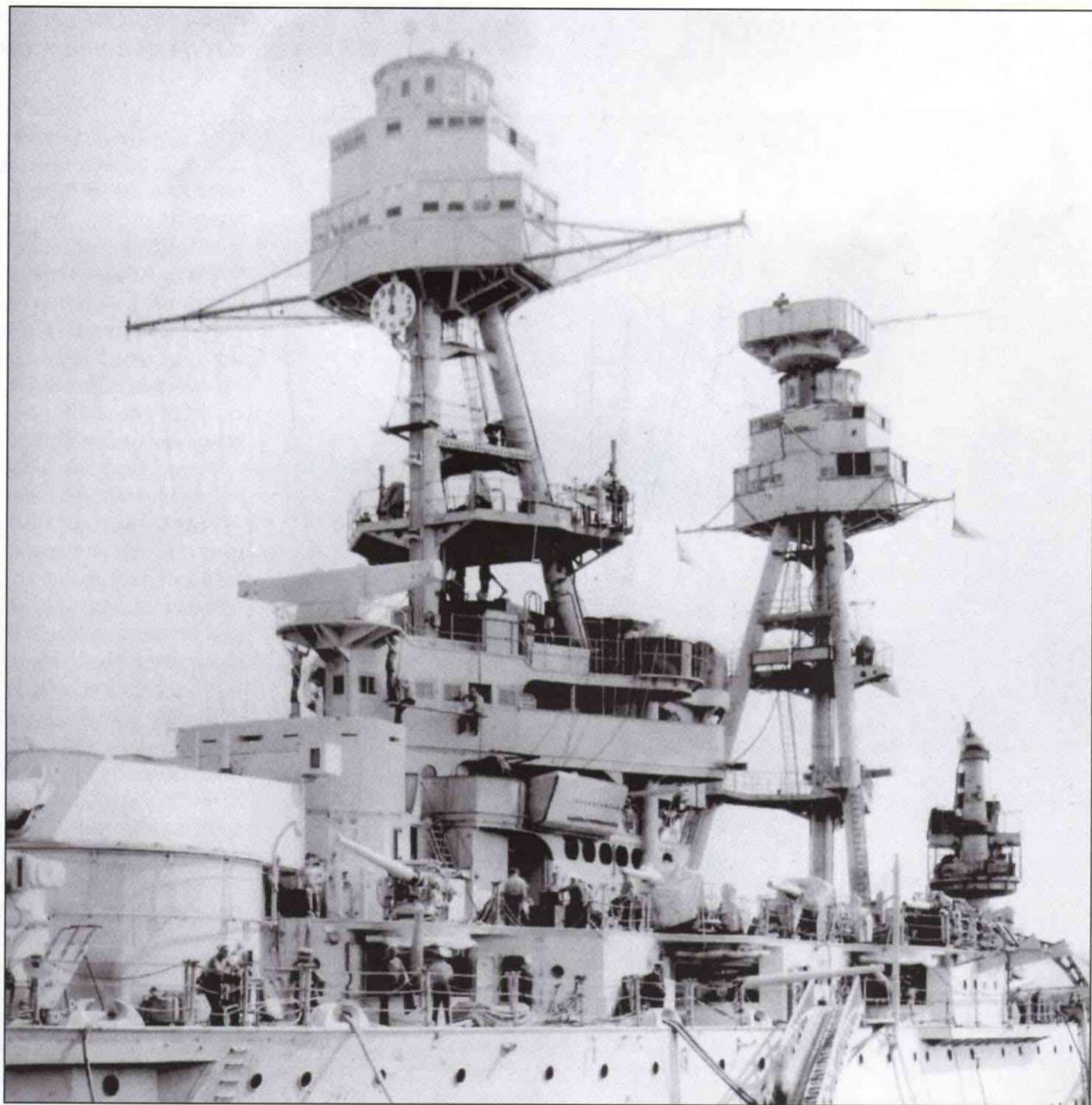
Надстройка «Невады» после «большой модернизации»

гались симметрично — пара брашпильей, ещё два палубных люка и столько же крупных вентиляционных каналов, диаметром 54 дюйма. Затем по сторонам от кормовой секции надстройки — 12-метровые моторные катера, за ними универсальные пушки 3"/50 и у самого полубака шлюпочно-самолётные краны. Последние были снабжены удлинёнными стрелами, достававшими до башни №3, где стояла вторая катапульта. Она была пороховой типа Р Mark 4 Mod 1 (или просто Р4/1) и могла запускать самолёты весом до 2,9 тонн, разгоняя их до скорости 130 км/час. Теперь на линкорах обычно базировалось звено из трёх, а иногда и четырёх гидропланов. Ввиду отсутствия ангара они хранились на катапультах или на транспортных тележках непосредственно на палубе. Во второй половине 30-х годов стоявшая на юте пневматическая катапульта была заменена пороховой поворотной типа Р Mark 6 (или Р6), способной запускать аппараты весом до 3,4 тонны. Новая катапульта стояла строго в диаметральной плоскости. Был переделан и самолётный кран. Его стрела стала ферменной с переменным углом наклона и большим выносом.

При перестройке полубак был протянут в корму на 10 шпаций и занял почти 60% длины корабля, заканчиваясь у шпангоута №85, куда теперь были передвинуты и крановые пилонны. Из закрытой части главной палубы исчезла противоминная артиллерия. Теперь там всё пространство, свободное от барбетов, дымоходов и коммуникаций, отводилось под жилую зону. Вместо орудийных портов полубак приобрёл дополнительные иллюминаторы. На «Оклахоме» их было по 50 штук с каждого борта: 47 и 3 диаметром соответственно 12 и 18 дюймов. Помещения старших офицеров (от лейтенанта и выше) занимали участок в носу до шпангоута 49 («officer's country»). Дальше в корму до конца полубака размещалась команда. Офицерские каюты и кубрики команды шли симметрично вдоль обоих бортов с двумя разрывами в области шпангоутов 23-30 и 73-75. На первом из этих участков перед барбетом №1 на всю ширину корпуса была устроена просторная кают-компания со столовой и буфетом, а на втором — штурманский офис по правому борту и офис 5-го дивизиона (противоминная батарея) по левому. Офицерские ванные находились перед отсеком с песком у форштевня. Гальюны были в промежутке между вторым барбетом и коммуникационной трубой боевой рубки. В центральной части главной палубы, соответственно перед и за дымоходами, располагались камбуз кают-компания и корабельная прачечная. Далее в корму поперёк корпуса с левого борта к правому: кухонный лифт, помещение для отдыха команды, читальный зал и офис капеллана.

В прямоугольном отростке палубной надстройки (под складами овощей, моющих средств и картофелечисткой) размещались мастерские: авиационная, шлюпочная, а так же в одном крупном отсеке кузнечная и медницкая с небольшой литейкой. Этот ремонтный блок отделялся от жилой зоны проходом вдоль среза полубака.

На второй палубе обширное пространство отводилось под жилую зону. Здесь по бортам имелся 71 иллюминатор: 63 и 8 штук диаметром соответственно 12 и 18 дюймов. В носовой части своими «countries» располагали младшие офицеры (junior officers: энсин, младший лейтенант) и уоррант-офицеры.



«Юниоры» занимали пространство до шпангоута 30 и место справа от первого барбета. Их душевые и гальюны находились перед отсеком санитарно-гигиенического инвентаря у форштевня. С левой стороны от первого барбета и с двух сторон от второго размещались уоррант-офицеры. Их умывальники и гальюны были рядом — в диаметральной области перед коммуникационной трубой боевой рубки. Кают-компания младших и уоррант-офицеров располагались соответственно справа от первого и слева от второго барбетов. Продуктовые кладовые и буфеты этих двух категорий военнослужащих примыкали друг к другу как раз между барбетами, а под их каюты отводилась большая часть места у бортов до шпангоута 50.

Далее в корму шло жилое пространство матросов, старшин (РО — petty officers) и главных старшин (СРО — chief petty officers). Последняя категория имела обособленные группы помещений (СРО quarters) в районе барбетов №3 и №4 от диаметрали до правого борта. Там находились спальные места большинства главных старшин. Они встречались также и вне этой области — небольшими группами в наиболее комфортных закоулках (подалее от проходов). Кают-компания СРО, иначе говоря, буфетная с кафетерием и кладовыми, занимала отрезок до шпангоутов 106-108. Фортепьяно и бильярда, как у офицеров, там конечно не было.

Обширная площадь слева от третьего и четвертого барбетов и по всей кормовой части второй палубы относилась к жилому пространству команды — «crew's space». У самого ахтерштевня находился отсек механизмов самолётного крана. В центре кормовой части палубы (шп.127-134) были сгруппированы

душевые, умывальники и гальюны команды, а также кладовки санитарно-гигиенического инвентаря. В пределах «crew's space», слева от барбета №4 у борта располагался зубо-врачебный кабинет. Жилое пространство команды простиралось также вдоль пары проходов в центральной части корабля (шп.50-97), разделяющих вторую палубу на три продольных зоны (две бортовые и диаметральная), где размещались офисы дивизионов и служб, а так же склады, мастерские, гальюны общего пользования, специализированные умывальники и душевые. Перечислим их от носа в корму. Правый борт: оптическая мастерская (шп.47-50), спальные места, бак питьевой воды, мастерская портного (шп.62-63,5), умывальники кочегаров, гальюны команды (шп.72-78), помещения медслужбы с операционной, лазаретом, изолятором, ванной, гардеробом и др. (до шп.97). Область диаметральной плоскости: гальюн уоррант-офицеров (шп.50-52), коммуникационная труба боевой рубки, щит контроля гидравлики и её магистрали, вентиляционные шахты, опоры грота, дымоходы, оружейная мастерская (арсенал) и правее неё типография, складские помещения камбуза (бакалея и др.), проход (шп.85-88), опора грота, стеллаж с ящиками (под лодочной мастерской) и помещение судового оркестра у стенки барбета №3. Левый борт: склад и офис интендантской службы (шп.50-58), спальные места СРО, умывальники и гальюны РО (шп.58-72), парикмахерская, рабочие кабинеты (офисы) старпома, старшего артиллерииста и старшего механика, помещение сержантов морской пехоты (шп.90-92), корабельная лавка, почта (шп.97-99).

Третья палуба была последней, где имелось много жилых помещений. Справа и сле-

Надстройка «Невады»

после восстановительного ремонта 1942—1943 гг.



ва от барбетов №1 и №2, а так же между ними располагались кубрики. Далее в корму следовали помещения главной радиостанции, вентиляционные шахты и иные коммуникационные группы, окруженные с трёх сторон спальными местами команды. Вторая область жилого пространства находилась в кормовой части палубы. Промежуток между шпангоутами 122 и 131 на всю ширину корпуса занимала морская пехота. Её сержантский состав располагался у бортов и переборок. Тут же рядом (шп.115-122) по правому борту был карцер из шести камер и коридора. Ближе к носу с обеих сторон от четвёртого барбета и слева от третьего — снова команда с вкраплением станков, верстаков, шкафов с инструментами и спальных мест старшин. Судоремонтная (корпусная) мастерская занимала пространство, примыкающее справа к барбету №3. На корме за броневой цитаделью имелось восемь 12-дюймовых иллюминаторов.

Большая часть оставшейся площади осколочной палубы отводилась под складские помещения различного назначения. Они занимали нос до двадцатого шпангоута (за которым находились цепные ящики), а так же всё пространство у правого борта, заканчиваясь недалеко от карцера. Лишь на одном отрезке (шп. 57-63) располагались электромастерская и промежуточная цистерна котельного топлива. По правому борту складов было меньше, и они перемежались помещениями иного назначения. Перечислим их от носа в корму. Шпангоуты 23-30 — мастерская средств управления огнём. За ней напротив барбетов №1 и №2 — ремонтное помещение и склады систем электроснабжения, кладовые артиллерийского имущества. Шпангоуты 58-64 — радиомастерская, запасная радиорубка и аккумуляторный отсек. Далее склад обмундирования и продовольствия. Шпангоуты 75,5-79 — холодильники команды и офицеров, кладовая масла. В корму от них — отсек для мяса с полом из деревянных решёток, кладовка корабельной лавки и морозильник. Затем (шп.93-98) следовали инженерная кладовая

и ещё одна промежуточная цистерна котельного топлива. Далее до помещений морской пехоты — склады, стеллажи, стойки и хранилища для всякой всячины (от мелких предметов до листового металла и строевого леса). В самой корме за жильём морпехов располагались склад краски, отсек для приготовления смесей нужного тона и механизмы самолётного крана.

На центральном отрезке третьей палубы от второго до третьего барбетов имелись два продольных прохода, расположенных сразу за бортовыми отсеками. Вдоль них были проложены конвейеры для транспортировки 5-дюймовых боеприпасов. В промежутке между продольными коридорами находились главная радиостанция (вплотную к стенке барбета №2), вентиляционные шахты, броневая труба и прочие коммуникации боевой рубки и мостиков, дымоходы в кожухе и главная мастерская обслуживания энергетической установки с основанием грот-мачты в самом центре.

Ниже третьей палубы жилых помещений почти не было. Исключение составляли румпельное отделение и отсек рулевых машин, занимавшие кормовую часть первой платформы. Здесь располагались спальные места рулевых. В чрезвычайном случае, если выходили из строя паровой и электрический приводы, всегда было кому встать к ручному штурвалу, рассчитанному на усилие 16 человек. В том же районе находилась мастерская корабельного сапожника.

Кроме рулевых механизмов под панцирем осколочной палубы располагались все другие жизненно важные центры корабля: пороховые погреба, агрегаты энергетической установки, центральный пост и системы борьбы за живучесть. Запасы топлива и воды хранились в отсеках днища и бортовых полостях ПТЗ. Подробнее всё это будет описано ниже в специальных разделах.

После японской атаки на Пёрл-Харбор «Невада» претерпела финальную «реинкарнацию». Ремонт корабля сопровождался кардинальной перестройкой и был закончен в декабре 1942 года. Теперь «Невада» по внешнему виду напоминала новейшие линкоры. Силуэт стал стремительным и хищным. Корабль получил однотипную среднюю артиллерию из 16 универсальных пушек 5"/38. Эти стволы стояли побортно в линейно-возвышенных двухорудийных башнях, создавая красивый и внушительный вид. Носовая часть полубака, сильно повреждённая японскими бомбами и пожаром, подверглась восстановительному ремонту с некоторыми изменениями. В целях экономии веса было сохранено только два комплекта якорей, клюзов и связанных с ними устройств и механизмов.

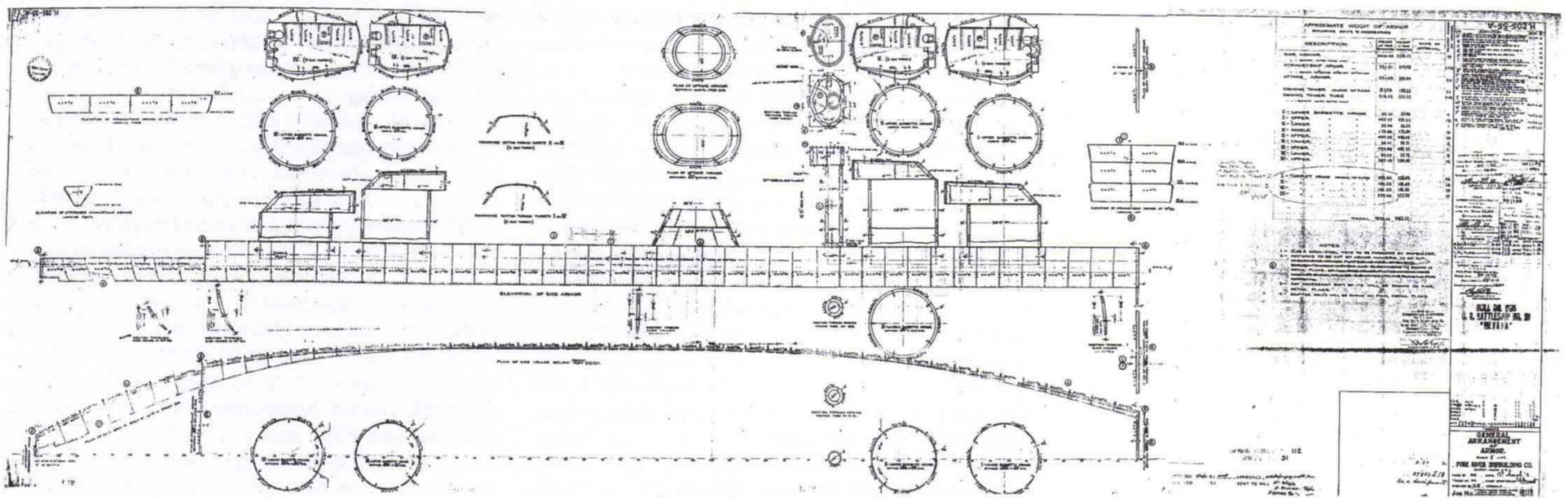
Новые мачты и надстройки формировали единый пирамидальный профиль, слегка скошенный вперёд. Фок стал чуть ниже, чем раньше, но гораздо выше нового приземистого грота. Обе треногие мачты оштетинились антеннами РЛС. Центральная опора грота была смещена к носу на расстояние в 10 шпаций (к 80-му шпангоуту). В свою очередь фок-мачта отступила к корме, но не столь значительно. Её центральная стойка приобрела едва заметный наклон назад, а стык трёх опор располагался примерно над шпангоутом №65. Вершины обоих треножников несли боевые марсы уменьшенных габаритов (двухуровневые). К их нижнему уровню крепились нок-реи ферменной конструкции. На куполах боевых марсов со смещением к миделю были установлены антенные площадки с вертикальными стойками (стеньгами).

Под марсами располагались прожекторные платформы. Они возвышались на 16,41 и 30,1 метра над КВЛ (25,1 и 38,71 от килея) соответственно для грот- и фок-мачты. КДП главного калибра на гроте теперь оказывался ниже дыма из трубы. Последняя получила новый кожух и длинный, лихо заломленный назад козырёк. Эта характерная деталь обновлённой «Невады» увеличивала высоту трубы примерно на 6 метров. Надстройки в нос и корму от мачт гармонично завершали профиль корабля, плавно сходясь к башням главного калибра.

Третья башня ГК лишилась катапульты. Исчезли и лодочно-самолётные краны с мощными пилонами. Была также снята тяжёлая боевая рубка с бронированной коммуникационной трубой. Вместе с новой универсальной артиллерией появились директоры Mk.37. Эти КДП размещались в бронированных поворотных башенках с антеннами РЛС на крышах и занимали позиции по ромбической схеме — два

Высота постов на мачтах линкоров типа «Невада» над КВЛ (над килем)

Высота постов на мачтах линкоров типа «Невада» над КВЛ (над килем), м	«Оклахома» (02.1941)		«Невада» (10.1944)	
	Фок	Грот	Фок	Грот
Клотовый огонь	38,61 (47,30)	44,13 (52,81)	37,17 (45,85)	30,08 (38,77)
Купол боевого марса или антенная платформа	36,88 (45,57)	36,88 (45,57)	33,72 (42,41)	24,25 (32,94)
Директор ГК (верхний уровень марса)	32,88 (41,57)	32,88 (41,57)	30,70 (39,38)	21,32 (30,01)
Директоры СА (третий уровень марса)	30,39 (39,08)	30,39 (39,08)	нет	нет



концевых в диаметральной плоскости и пара по сторонам от трубы. Передняя часть носовой надстройки, над которой ранее располагалась боевая рубка, имела на крыше позиции зенитных автоматов. Их опоясывал противосколочный экран. В корме и в середине второго уровня надстройки находились аппараты командира, а в носовой части — коммуникационные отсеки. По сторонам их окружал сложной формы сигнальный мостик с крыльями и спонсонами, отведёнными под зенитные автоматы. Ниже следовал первый уровень палубной надстройки. По конфигурации он существенно отличался от старого. У бортов на крыше палубной надстройки стояло по две башни универсальной артиллерии. В нос и корму от них на полубаке размещались ещё четыре такие же двухорудийные установки.

Сравнительно невысокая кормовая часть палубной надстройки примыкала к опорам грот-мачты. Здесь находилась четвёртая (кормовая) станция ПВО, увенчанная поворотной башенкой КДП Mark 37. Дальше в корму с уступом вниз располагалась платформа 40-мм счетверённых автоматов. Уровнем ниже по сторонам от кормовой надстройки, у её подножья и далее на верхней палубе до самолётного крана в корме имелись многочисленные позиции «эрликонов». Они стояли также между возвышенными башнями универсальных орудий и тремя ярусами вокруг второго барбета ГК.

Из шлюпок на обновленной «Неваде» сохранилась только пара 24-местных 26-футовых (8-метровых) моторных катеров, располагавшихся на главной палубе по сторонам от кормовой надстройки. Взамен возросло количество спасательных плотиков: до десятка больших и 40-50 малых. Первые были рассчитаны на 40 мест, а вторые на 25. Кроме того, имелись плавучие сети, вместимостью по 25 человек.

Бронирование

По броневому тону «Невада» и «Оклахома» превосходили своих предшественников более чем на четверть, прибавив в размерах лишь 1,9% (500 т проектного водоизмещения). С учётом палуб первые стандартные линкоры США несли 11200-11300 тонн брони. Это составляло около 41% водоизмещения — заметно больше, чем на всех иностранных dreadnoughts за исключением германских.

Поставщиками брони для ЛК типа «Невада» являлись компании Carnegie Steel Co., Bethlehem Steel Co. и Midvale Steel Co. В те времена в США было принято идентифицировать следующие классы броневых матери-

ала: «A1», «A2», «B», «C» и палубные плиты (protective-deck plates). Первые две категории брони имели укрепленный поверхностный слой высокой твердости (объединённое обозначение — класс «A») и применялись для

Схема расположения броневых плит линкора «Невада». Копия подлинного чертежа

Распределение брони на ЛК «Невада» и его предшественниках*

Тип линейного корабля	«Вайоминг»	«Нью-Йорк»	«Невада»
Длина по ватерлинии, м	168,9	172,3	175,4
Длина цитадели, м (% от ВЛ)	≈130 (76,9%)	126,8 (73,6%)	124,4 (70,9%)
Верхний каземат, т	223,06	261,76	—
Нижний каземат, т	1704,04	1680,33	3788,0
Пояс, т	1373,94	1549,16	—
Траверсы, т	103,49	127,42	331,9
Дымоходы, т	—	—	342,6
Барбеты, т	2190,62	2085,39	2080
Башни, т	958,87	856,11	914,8
Боевая рубка, т	225,61	238,42	413,8
Броневые палубы, т	1219,55	1322,11	3291
Общий вес брони, т (% от водоизмещения)	7999,18 (30,8%)	8120,62** (30,1%)	11162,1** (40,6%)

* — сведения из N.Friedman/US Battleships (1985 г.).

** — J.Phister/Battleship Oklahoma (2008 г.) для «Нью-Йорка» и «Невады» приводит соответственно 8965 и 11309 т. или 33% и 41% от водоизмещения

БРОНЕВОЙ ТОННАЖ ЛИНКОРА «НЕВАДА»* (по заводской документации Fore River SB Co. 1913 года)

Наименование броневых узлов (толщина)	Кол-во плит	Расчётный вес, т	Фактич. вес, т	Номер заказа	
Бортовая броня	96	3610,04	3576,03	15	
Траверсная броня	11	331,61	329,48	6, 7, 8	
Прикрытие дымоходов	10	331,03	324,44	20	
Боевая рубка с крышей	4	151,26	155,53	21	
Коммуникационная труба	7	216,23	213,25	5, 14	
Башня №1 с крышей	12**	233,50	228,45	16	
Башня №2 с крышей	11**	181,23	182,09	18	
Башня №3 с крышей	12**	181,23	182,83	19	
Башня №4 с крышей	11**	233,50	227,78	17	
Барбет №1	верхн. ярус (13")	10	427,37	421,63	13
	нижн. ярус (4,5")	6	57,10	57,46	4
Барбет №2	верхн. ярус (13")	10	449,35	446,43	10
	средн. ярус (13")	5	173,82	173,84	9
Барбет №3	нижн. ярус (4,5")	6	53,30	53,55	1
	верхн. ярус (13")	10	494,98	492,35	11
Барбет №4	нижн. ярус (4,5")	6	53,31	54,31	2
	верхн. ярус (13")	10	287,15	284,95	12
Барбет №4	нижн. ярус (4,5")	6	57,07	57,72	3
	Всего брони*	243	7523,44	7462,12	1-21

* — без палубной брони, броневых болтов прочего броневоего крепёжа.

** — пол башен учтён как одна плита (в заводских чертежах не указано)

изготовления основных деталей вертикального бронирования. Плиты класса «А2» отличались от «А1» наличием значительного изгиба. В конструкции ЛК типа «Невада» в основном применялась поверхностно укрепленная броня СКС (Carnegie-Krupp Cemented). Её поставили Вифлеемская сталелитейная корпорация и компания «Карнеги». В отличие от головного корабля на «Оклахоме» кроме СКС использовалась также броня класса «А1» марки MNC (Midvale Non-Cemented). Из неё были частично или полностью изготовлены поясные плиты этого линкора. Броня класса «В» представляла собой гомогенную сталь специальной обработки STS, толщиной 102 мм и более. В качестве остальных видов брони (класс «С» и protective-deck plates) выступали тонкие плиты (менее 102 мм) из той же STS, никелевой стали NC и уже упоминавшейся HTS.

При чуть большей длине корпуса броневая цитадель «Оклахомы» и «Невады», охватывавшая пространство от 20 до 122 шпангоутов, оказалась заметно короче, чем на пятибашенном «Нью-Йорке» и тем более на «Вайоминге», где в диаметральной плоскости располагалось шесть башен. Бортовой пояс состоял из 96 плит класса «А» (по 48 штук на борт). С помощью гужонов из NC они крепились к рубашке (бортовой обшивке) на 2-3-дюймовой тиковой подкладке и опирались на скос третьей палубы, будучи на этом уровне заподлицо с внешней обшивкой борта. В районе цитадели броневой пояс формировали 82 плиты толщиной 343 мм. Все они были ориентированы длинной стороной (5,3 м) по вертикали. Поясная броня начиналась от второй палубы и заканчивалась 2,59 метра ниже конструктивной ватерлинии. Над водой при нормальном водоизмещении возвышалось 2,71 м броневых плит. На глубине в два фута (0,61 м) толщина поясной брони начинала клинообразно уменьшаться, достигая 203 миллиметров (8") на нижней кромке. Излом проходил по тыльной стороне плит, которые снаружи оставались гладкими.

В корме нижняя часть главного пояса была продлена до шпангоута 140. Там, напротив рулевых механизмов и приводов, стояло по 7 броневых плит с каждого борта. Нижняя кромка этой брони совпадала с линией главного пояса, а верхняя — с плоской частью третьей палубы, возвышавшейся над ватерлинией в нормальном грузу на каких-нибудь 0,3 м. Следуя развалу шпангоутов, броневые плиты в корме имели значительный наклон и изгиб.

Толщина этой брони была переменной. Верхняя кромка — 203 мм (8"), а нижняя — 102 мм (4"). Уменьшение толщины начиналось под водой на том же уровне, где это происходило у главного пояса (0,61 м). Первая с кормы бронеплита имела в нижней части прямоугольный вырез примерно на 20% высоты. Это было предусмотрено для удобного монтажа рулевых приводов без мучений с перфорацией цементированной брони. Третья с кормы плита, не доходя до нижней кромки пояса, была косо срезана на всю ширину, что давало возможность закрепить кронштейн винта.

Цитадель замыкалась траверсами. Носовой был расположен в районе шпангоута 20. Он состоял из шести плит, ориентированных длинной стороной горизонтально и установленных по высоте тремя ярусами. Два верхних яруса имели толщину 330 мм (13") и перекрывали главный бортовой пояс, немного не доходя до его нижней кромки. Оттуда вниз шёл ещё один траверсный ярус, достигавший второй платформы и защищавший с носовых углов погреба противоминной артиллерии. Он состоял из двух плит, толщина которых клинообразно уменьшалась сверху вниз от 330 до 203 мм. У бортов на стыках второго и третьего ярусов углы траверсной брони были срезаны. Это делалось для удобного сопряжения со скосом третьей палубы. На траверсах, так же как и во всех других местах, размеры и расположение плит в ярусах варьировались так, чтобы стыки были не крестообразными, а Т-образными. То есть в одной точке сходились не более трёх плит. Например, в носовом траверсе плиты верхнего и нижнего ярусов стояли симметрично относительно диаметральной плоскости. А вот шов среднего яруса за счёт разной длины его составляющих был умышленно смещен к правому борту.

В кормовой части корпуса имелось два траверса. Первый совпадал с концом цитадели (шп.122) и был самым широким. Его формировали четыре плиты, состыкованные по горизонтали в ряд и перекрывавшие броней в 330 мм верхнюю часть главного пояса до третьей палубы. В самой корме у шпангоута 140 находился ещё один траверс, который защищал рулевые привода и механизмы. Он состоял из одной плиты толщиной 330-203 мм, имевшей форму перевернутой трапеции. Клинообразное уменьшение толщины начиналось на том же уровне, что и у бортовой брони.

Артиллерия главного калибра линкоров типа «Невада» имела очень мощное прикры-

тие. Вертикальные бронеплиты монтировались к рубашке на деревянной подкладке. Амбразуры стволов триплекс-башни, расположенные близко друг к другу, создавали в лобовой плите уязвимое место большой площади. В качестве компенсации толщина брони СКС здесь была доведена до 457 мм (18"). Боковые стенки состояли из двух плит. Передняя имела изгиб сложной формы и неоднородную толщину. От стыка с лобовой стенкой башни и немного не доходя до уровня оси барбета, где башня выходила на максимальную ширину, толщина брони составляла 254 мм (10"). Дальше шёл короткий участок перехода к 229 мм (9") до сочленения с такой же по толщине задней частью боковой стенки. Кормовая плита имела изгиб с радиусом 7,92 метра (26 футов), соответствующим расстоянию до оси барбета. Толщина брони здесь также 229 мм (9"). Крыша башни состояла из пяти плит класса «В» в 127 мм (5"). Они укладывались поперёк башни и имели выпуклость с радиусом кривизны 9,9 метра. В ряде публикаций указано, что пол тылового свеса выполнялся из 2-дюймовой STS. По другим сведениям его толщина составляла 102 мм (4"). Эта цифра фигурирует на схеме триплекс-башни из архива U.S. Naval Institute, датированной 1939 годом.

Броневое покрытие двухорудийных башен отличалось от триплексов толщиной лобовой плиты — 16" (406 мм) вместо 18". Крыша состояла из четырёх плит, имевших радиус кривизны 12,7 м. Адекватно габаритам башни задняя стенка была изогнута сильнее — под радиус 6,9 метра. Остальные детали бронирования — как на триплексе.

Все четыре барбета выше второй палубы состояли из 13-дюймовых (330 мм) броневых плит СКС. Ниже до третьей палубы располагался кольцевой ярус толщиной 4,5" (114,3 мм). Внутренние диаметры барбетов концевых и возвышенных башен равнялись соответственно 9,14 и 8,53 метра (30 и 28 футов). Толстые верхние ярусы состояли из 10 плит, ориентированных длинной стороной по вертикали. Исключением являлся барбет №2, который был самым высоким. По этой причине ниже верхних десяти плит было установлено кольцо из ещё пяти. Они располагались непосредственно над второй палубой, были изогнуты по длинной стороне и также имели толщину 330 мм. Тонкие броневые ярусы всех четырёх барбетов состояли из шести плит каждый.

Боевая рубка линкоров типа «Невада» представляла собой броневую капсулу серд-

Бортовое и траверсное бронирование линкоров типа «Невада»

Область бронирования	Шпангоуты	Уровень перекрытия	Число плит на два борта	Толщина, мм		Ширина, м	Высота над КВЛ, м	Вес, т (по FORE)
				верх	низ			
Бортовой пояс	20-122	2пал.+1платф.	82 вертикал.	343	254	5,3	2,71	3576,03
	122-140	3пал.+1платф.	14 вертикал.	203	102	2,9	0,31	
Траверсы цитадели	носовой 20	2пал.+2платф.	6 гориз.	330	203	7,7	2,71	329,48
	кормовой 122	2 пал.+3 пал.	2 гориз.	330	330	2,4	2,71	
Кормовой траверс	140	3пал.+1платф.	1 треуго.	330	203	2,9	0,31	

Палубное бронирование линкоров типа «Невада»

Область бронирования	Шпангоуты	Толщина, мм		Высота над КВЛ, м	Вес, т
		Суммарно	Чередование слоёв брони сверху вниз		
Вторая палуба	до 1927 г.	20-122	74,7	31,1STS+31,1STS+12,5MS	2037
	после 1929 г.	20-122	124,5	49,8STS+31,1STS+31,1STS+12,5MS	2967
Третья палуба	плоская часть	цитадель 20-122	37,35	25NS+12,5MS	0,31
		корма 122-140	155,6	112STS+43,6MS	0,31
	скосы 20-122	49,8	37,4NS+12,5MS	-2 0,31	1254

Толщина плит калибровалась в фунтах по весу квадратного фута плиты: 40,8 фунта = 1 дюйм = 25,4 мм.

цеобразного в плане сечения высотой 2,44 метра (8 футов). Поперечный размер по внешней поверхности составлял 6,7 м, а вдоль диаметральной плоскости расстояние от передней стенки до тупоугольного клина в корме равнялось 4,6 м. Стены боевой рубки состояли из четырёх 16-дюймовых плит СКС, посаженных на 50-фунтовую (31,1 мм) рубашку из STS. Они имели сложный изгиб и девять смотровых щелей, расположенных равномерно по периметру, исключая кормовой выступ. Крышу рубки формировала 5-дюймовая (127 мм) плита из стали STS. Пол был 3-дюймовым (76 мм) из того же материала и снабжался прямоугольным (75x60 см) люком для доступа из надстройки. Он располагался слева от коммуникационной трубы, входившей в рубку у лобовой стены. Внутренне пространство делилось 3-дюймовой переборкой на два помещения: основной отсек и артиллерийский командно-наблюдательный пост размером 2,4 на 1,9 м. Последний находился в кормовой части рубки, примыкая к области клинообразного выступа.

Коммуникационная труба с внутренним диаметром 1,52 м поднималась от третьей палубы в районе шпангоутов 52-54. Ниже на первой платформе находился центральный пост (ЦП). Впервые в истории американского кораблестроения ЦП был упрятан под все броневые палубы. Между второй и третьей палубами коммуникационная труба формировалась из одной изогнутой на 360 градусов броневой плиты толщиной 152 мм (6"). Выше до пола боевой рубки стояло друг над другом два яруса по три вертикально ориентированных плиты СКС толщиной 406 мм (16"). Каждая представляла собой 120-градусный сегмент трубы.

Выше второй палубы бортовая броня отсутствовала. Вся противоминная артиллерия стояла за небронированным бортом. Лишь дымоходы на протяжении двух межпалубных промежутков прикрывались мощным броневым кожухом. Это овальное конусообразное сооружение начиналось на второй палубе в районе шпангоутов 65,5-71 и здесь имело продольный размер 7,3 метра. В пространстве от второй до главной палубы дымоходы защищало шесть броневых плит сложной геометрии: две боковых продольных с лёгким изгибом у оконечностей и четыре равномерной кривизны, которые парами формировали почти полукруглые конические сегменты со стыком в диаметральной плоскости. Уровнем выше шёл второй ярус броневых кожухов. Здесь стояло четыре плиты: две боковых изогнутых у оконечностей и столько же скруглённых концевых. Броневой кожух дымоходов заканчивался на полубаке в районе шпангоутов 65,5-71, сужаясь в этом месте до 5 метров.

Горизонтальная защита линкоров «Оклахома» и «Невада» для своего времени была беспрецедентно мощной. Полубак и первая палуба не бронировались. Вторая являлась главной броневой. Она укладывалась по кромкам пояса над цитаделью (шп. 20-122) и была трёхслойной. Два верхних слоя имели одинаковую толщину — по 31,1 мм STS. Нижний палубный настил формировался из мягкой судостроительной стали MS, толщиной в 12,5 мм. В сумме получалось около трёх дюймов. В оконечностях вне цитадели вторая палуба брони не несла.

Нижележащий уровень в носу также не бронировался. В пределах цитадели (шп. 20-122) плоская центральная часть третьей палубы состояла из никелевых плит NS толщиной 25 мм на 20-фунтовом (12,5 мм) настиле мяг-

кой стали MS. Скосы у бортов, идущие к нижней кромке пояса, были потолще: 37,4 мм NS плюс 12,5 мм MS. По замыслу конструкторов им надлежало улавливать осколки вражеского снаряда и поясной брони, если последняя оказывалась пробитой. В корме между броневыми траверсами у шпангоутов 122 и 140 третья палуба обеспечивала очень солидное прикрытие рулевым механизмам и приводам. Оно состояло из 112 мм STS на нижнем слое в 43,6 мм.

О противоторпедных переборках будет рассказано в специальном разделе. Всё же остальное бронёй не прикрывалось. Когда настал черёд линкорам типа «Невада» пройти поствашигтонскую модернизацию, кроме ПТЗ на них усилили горизонтальную защиту. Дымоходы на уровне верхней палубы были перекрыты броневыми колосниками. На второй палубе над цитаделью дополнительно настелили 80-фунтовые (49,8 мм) плиты STS. В итоге получилось 124,5 миллиметра. С учётом третьей палубы в сумме горизонтальная броня составляла 162 мм, что численно приближается к характеристикам линейных кораблей постройки 30-40 годов, и даже превосходит германские «Шарнхорст» и «Бисмарк». Однако на ЛК типа «Невада» и других стандартных линкорах США защитный эффект снижала многослойность броневых палуб. Впрочем, бомбы японских пикирующих бомбардировщиков были не способны поразить цитадель этих кораблей. При восстановлении «Невады», после повреждений полученных в Пёрл-Харборе 7.12.1941, бронирование существенных изменений не претерпело. Двухорудийные башни новой универсальной артиллерии 5"/38 имели противоосколочное прикрытие из STS толщиной 18,7 мм (25 фунтов). Их перегрузочные отделения на главной и второй палубах ограждались бронёй в 15,6-18,7 мм из той же стали. Новые директоры средней и главной артиллерии были прикрыты 40- и 50-фунтовыми плитами STS (24,9 и 31,1 мм). Для облегчения корабля пришлось удалить тяжело бронированную боевую рубку и её коммуникационную трубу. Где возможно зенитные автоматы и посты управления получали противоосколочные экраны и ограждения.

Противоторпедная защита и системы борьбы за живучесть

В системе подводной защиты линкоров-предшественников «Невады» важная роль отводилась углю. При котлах, работающих на жидком топливе, этот компонент ПТЗ исчез. Отсутствовал и опыт применения нефти для рассеяния и поглощения энергии подводных взрывов. Естественное опасение поставить под удар торпеды или мины отсеки с легковоспламеняющейся жидкостью заставило на ЛК типа «Невада» ограничиться серией броневых и фильтрационных переборок. Они должны были отделить и максимально удалить от внешнего борта жизненно важные системы корабля. На пути подводного взрыва оказывались только пустые отсеки. Полость двойного дна у бортов так же ничем не заполнялась (мазут держали в междонном пространстве плоского днища и в трюмных топливных танках).

Наружная обшивка в подводной части имела толщину 15,6 мм. Двойное дно — 9,4 мм. Пространство между ними составляло 0,99 метра. У борта за подъёмом двойного дна располагался слой пустых отсеков шириной 1,92 м. Всё вместе это играло роль расширительной камеры для газов подводного

взрыва. Далее следовала продольная броневая переборка из 45-фунтовой (28 мм) STS на мягкой судостроительной стали толщиной 12,5 мм. Она простиралась вдоль цитадели между шпангоутами 20-122 и охватывала промежуток от трюма до третьей палубы. Сама осколочная палуба и её скосы были водонепроницаемыми. За броневой переборкой стояла ещё одна — тонкая фильтрационная. Она задавала общую глубину ПТЗ — около 3,5 метра.

После Вашингтонского соглашения подводную защиту «Невады» и «Оклахомы» намеревались непременно усилить. Образцом служила «большая пятёрка» — ЛК типа «Теннеси» и «Колорадо», чья ПТЗ состояла из чередующихся пустых и заполненных жидкостью (мазутом или балластной водой) отсеков. Как уже упоминалось, в ходе модернизации 1927-1929 годов «Невада» и «Оклахома» были оснащены булями. Они простирались в длину от 18 до 127 шпангоутов, а по высоте начинались на уровне верхней кромки бортового пояса, зрительно усиливая уступ, образованный броневыми плитами. Верхняя стенка булей выполнялась из полудюймовой стали и представляла собой плоскую горизонтальную «крышу» 3-футовой ширины (0,91 м). В ней имелись люки для осмотра и чистки внутренних отсеков, разделённых вертикальными переборками с шагом 1,22 метра (4 фута). Затем шёл отвесный участок примерно до ватерлинии. Здесь и ниже применялась 25-фунтовая сталь (15,6 мм). На расстоянии 9 метров от днища були получали излом наружу (приблизительно в 35° от вертикали) и выходили на максимальную ширину чуть ниже поясной брони. На этом уровне внутри булей шла продольная горизонтальная переборка, делящая их на верхнюю и нижнюю части. Далее вниз опять следовал отвесный участок внешней стенки с резким переходом в горизонтальное днище.

Були увеличили глубину ПТЗ на 1,98 метра. Был так же получен выигрыш с внутренней стороны. Установка новых котлов позволила сузить их отсеки и расположить на расстоянии 1,75 метра от броневой переборки ещё одну — фильтрационную из 15-фунтовой стали (9,4 мм). Були ничем не заполнялись. Далее в бортовой полости двойного дна и в следующем за ней слое отсеков теперь держали нефть. Затем шли пустые коффердамы между броневой и фильтрационной переборками. Т.о., после модернизации максимальная глубина ПТЗ по миделю составила 6,63 метра. В том числе 4,88 м до броневой переборки.*

В принципе это хороший уровень даже для линкоров, построенных в 30-40 годах. Многие из них в данном аспекте были слабее. Особенно, английские, да и германские тоже. Быстрая гибель «Оклахомы» объясняется не плохим качеством конструкционной ПТЗ, а полной неготовностью корабля и экипажа к внезапному нападению. Ну и конечно 9 торпед в один борт!

В заключение раздела несколько слов о противопожарных мерах. «Невада» и «Оклахома» стали первыми американскими дредноутами, снабжёнными согласно спецификациям от 1912 года спринклерной системой орошения погребов и магазинов (за исключением ряда специально оговорённых случаев, требующих по-старому быстрого затопления забортной водой). Данная система обе-

* Все приведённые здесь цифры взяты из N.Friedman/US Battleships. Там же упоминается об усилении до 3 дюймов скосов третьей палубы.

спечивала покрытие всех снарядов, зарядных пеналов и элеваторов водяной завесой брызг и аэрозоли из расположенных над ними трубопроводов. Для этих целей в каждой башне имелось по четыре 50-галлонных (189 л) емкости с водой. Они стояли достаточно высоко — в бортовых отсеках башен ГК по сторонам и выше орудийных ям. К 50-галлонным емкостям были подведены дюймовые трубы от воздушного компрессора, а отводились магистрали орошения диаметром 2,5 дюйма, которые спускались в погреба, поднимались в орудийные отсеки вдоль элеваторов, нависали над затворами орудий и стеллажами боеприпасов. От жестких труб в нужных местах отходили гибкие рукава в металлической оплётке, позволявшие направить струю воды на очаг возгорания. Включать орошение можно было клапанами в локальных участках или централизованно из командного отсека башни.

В 1929 году техническая политика в очередной раз поменялась. По новым спецификациям погреба, расположенные ниже ватерлинии, установленной для ходовых испытаний, должны были опять иметь возможность затопления забортной водой при одновременном сохранении спринклерной системы. До начала войны переделки в соответствии с новыми требованиями были осуществлены только на двух стандартных линкорах — «Оклахома» и «Пенсильвания».

Энергетическая установка

На линкоре «Невада» была установлена паротурбинная силовая установка. Главные машины состояли из шести турбин высокого и низкого давления активного типа системы Кёртиса. При мощности 26,5 тыс. л.с. эти

агрегаты по расчётам должны были обеспечить кораблю ход в 20,5 узла. Пар с максимальными параметрами 295 psi (около 21 кг/см²) и 417°F (214°C) вырабатывали 12 котлов «Yarrow», установленные в трёх котельных отделениях. Вес механизмов составлял 1822,4 тонны, проектный и полный запас топлива — 1330 и 2000 т. Мазут держали в полости двойного дна, а также в трюмных танках (шп. 43-60 и 110-114) и в кормовых цистернах дейдвудной области под рулевыми машинами (шп. 122-131). Реально в топливные танки «Невады» принималось 1363 и 2043 тонны нефти соответственно при нормальном и полном водоизмещении. По проекту этому линкору надлежало покрывать 8000 и 3000 миль соответственно при 10 и 20 узлах. Во время первой мировой войны ввиду появления подводной опасности эскадренный экономический ход был увеличен до 12-14 узлов. Замеры дали следующую автономность: при 12 узлах — 5195 миль или 6494 миль сразу после очистки подводной части корпуса. На полном ходу в 20 узлов дальность составляла 1920 миль или 2475 миль при чистом днище.

В отличие от головного корабля линкор «Оклахома» получил две паровые машины тройного расширения. Они были установлены в трюме побортно в больших смежных отсеках, расположенных в области шпангоутов 83-98 и простиравшихся вверх до третьей палубы. Между этими машинными отделениями находились насосные помещения и коммуникационные проходы или тоннели. Паровые машины были вертикальными четырехцилиндровыми. Они отличались надёжностью и хорошей балансировкой, имели принудительную смазку и водяное охлаждение наиболее важных узлов. Для тройного рас-

ширения пара служили четыре цилиндра: по одному высокого и среднего и два одинаковых цилиндра низкого давления диаметром соответственно 889, 1499 и 1981 мм (35", 59" и 78"). Ход поршня составлял 1219 мм (48"). Суммарная проектная мощность машин в 24,8 тыс. л.с. должна была обеспечивать кораблю скорость 20,5 узла. На полном ходу «Оклахома» её винты противоположного вращения совершали 120-130 оборотов в минуту, что примерно в 2,5 раза меньше, чем на турбинной «Неваде». Разница сохранялась и для экономического хода. Как следствие, высокий коэффициент полезного действия винтового движителя превращался в дополнительное расстояние. Контрактная дальность хода «Оклахома» составляла 10000 и 4000 миль соответственно при 10 и 20 узлах. Котлов на этом линкоре было так же 12, но типа «Babcock & Wilcox», считавшимися уже несколько устаревшими. Они имели около 900 водогрейных трубок диаметром 2-4 дюйма. Поверхность нагрева составляла 4459 м². Пароперегревателей не было. Максимальные параметры — такие же, как у котлов системы «Yarrow», стоявших на «Неваде». В целом главная энергетическая установка «Оклахома» весила чуть больше, чем у сестершипа — около 1900 тонн. Мазута в топливные танки второго линкора серии принималось 1330 или 2037 тонн соответственно при нормальном или полном водоизмещении.

Испарители находились на второй платформе между котельным и машинным отделениями правого борта. Рядом, левее диаметральной плоскости, располагались две динамомашин. За ними у топливных цистерн левого борта — отсек ледоделательных машин.

Развитие конструкции паровых машин тройного расширения на флоте США

Тип машины	Год разработки	Название корабля	Мощность, л.с.	Давление пара, кг/см ²	Соотношение объёма цилиндров высок./ средн./ низк. давл.
3-х цилиндр	1890	«Орегон» ВВ-3	11 111	11,25	1 / 1,93 / 4,72
	1892	«Айова» ВВ-4	12 105	11,25	1 / 1,98 / 4,75
	1895	«Кирсарж» ВВ-5	12 318	12,65	1 / 2,31 / 5,42
4-х цилиндр.	1898	«Огайо» ВВ-12	12 500 (?)	14,10	1 / 2,38 / 6,19
	1900	«Пенсильвания» ARC-4	?	17,58	1 / 2,65 / 7,11
	1902	«Вашингтон» ARC-11	23 000	17,58	1 / 2,72 / 7,38
	1907	«Делавэр» ВВ-28	25 000	18,63	1 / 2,19 / 7,79
	1910	«Техас» ВВ-35	28 100	18,63	1 / 2,61 / 9,06
	1911	«Оклахома» ВВ-37	24 800	18,63	1 / 2,84 / 9,93

Развитие конструкции американских судовых двигателей в конце XIX – начале XX веков

Период	Типа двигателя	Макс. рабочее давление, кг/см ²	Средний расход энергоносителя, кг/л.с.		
			Пар	Уголь*	Мазут
1870	ПМ однократного расширения пара	2,8-3,5	10,66	1,3	—
1880	ПМ двукратного расширения пара	6,3-7,7	8,16	1,0	—
1890	3-цил. ПМ тройного расширения	11-12	7,48	0,77	—
1895	3-цил. ПМ тройного расширения	12-13	≈7,4	0,76	—
1900	3-цил. ПМ тройного расширения	14-17	≈7,3	0,75	—
	4-цил. ПМ тройного расширения	16-18	≈7	0,726	—
	ПМ 4-кратн. расширения (коммерч.)	17-18	6,12	0,635	—
1905	4-цил. ПМ тройного расширения	18-19	7,03	0,729	—
	ПМ 4-кратн. расширения (коммерч.)	18-19	5,90	0,612	—
1910-1916	4-цил. ПМ тройного расширения	18-19,5	6,12	0,635	0,416
	Турбины Брауна-Кертиса **	?	5,53 / 8,02	≈0,6 / 0,87	≈0,4 / 0,58
	Турбины Парсонса **	≈15	5,53 / 8,02	0,574 / 0,832	0,376 / 0,545
	Турбины Кертиса **	20,0	6,99 / 10,14	0,725 / 1,051	0,475 / 0,689
1920	Турбозлектрические установки	19,5	5,925	0,615	0,403

* — высокосортный уголь (типа английского «Кардиффа»).

** — для турбин приведён удельный расход энергоносителя на 1 л.с. в режиме полного / экономич. хода

Питательная вода хранилась в трюмных танках и в цистернах двойного дна. Отработанный пар проступал в конденсаторы, превращавшие его в пригодную для повторного использования воду. Четыре конденсатора располагались попарно в оконечностях отсеков главных двигателей на уровне второй платформы. Ещё один стоял в трюме и принимал отработанный пар от находящихся над ним двух паровых турбогенераторов. Их помещение размещалось на второй платформе в области шпангоутов 54-60. То есть непосредственно перед котельным отделением, за которым имелась ещё пара таких же динамомашин. Они занимали пространство в диаметральной области между шпангоутами 76,5 и 83, примыкавшее с носа к отсекам главных двигателей.

В ходе модернизации 1927-1929 годов энергетическая установка линкоров типа «Невада» была обновлена. Агрегаты и материалы черпались из традиционного источника — недостроенных и отправленных на слом кораблей, судьба которых решилась на Вашингтонской конференции. С паровыми машинами «Оклахома» не сделали ничего, хотя разговоров и намерений было достаточно. Однако со временем нужных механизмов уже не оказалось в наличии, а денег для заказа новых в эпоху депрессии просто не было. Позже ставить линкоры на длительный ремонт мешала сложная международная обстановка. Так «Оклахома» и осталась с поршневыми, доставлявшими механикам сравнительно много хлопот. На борту всегда надлежало иметь запасные шатуны, пальцы, поршневые кольца, золотниковые штоки, шпильки и болты головок цилиндров, чего не требовалось турбинным ГЭУ, обходившимся практически только запчастями для котлов (водогрейные и конденсаторные трубки, форсунки, топочные двери, топливные фильтры, водомерные стёкла). А вот «Невада» получила новые турбины, хотя и бывшие в употреблении. Ей достались механизмы дредноута «Норт Дакота», оправленного на слом по условиям Вашингтонского договора, но успешного ещё в 1917 году сменить свои прямодействующие агрегаты системы Кёртиса на турбины Парсонса с зубчатой передачей. Теперь эти вполне удачные механизмы перешли к «Неваде».

В 1927-1929 годах на обоих линкорах заменили старые котлы. Вместо них установили по 6 новых типа «Bureau Express». Конструкция котлов — треугольная, трёхколлекторная. Мазут, предварительно подогретый для понижения вязкости, подавался в топку девятью форсунками. Новые котлы при практически тех же параметрах пара, 300 psi (21,1 кг/см²) и 422°F (219°C), имели гораздо большую нагревательную поверхность и, как следствие, повышенную производительность. В агрегате «Bureau Express» без перегревателей было по 2914 водогрейных трубок: соответственно 2740 и 174 диаметром 1 и 1,4 дюйма. В каждом из трёх котельных отсеков, простиранияющихся между шп. 60-76,5, теперь стояло по два котла. Под всеми котельными отделениями появилось тройное дно*. В отсеках, формирующих его полость, хранился резервный запас питательной воды.

На «Оклахоме» модернизация главной энергетической установки дала экономию в 121 тонну. Проектная скорость этого линкора после перестройки составляла 19,7 узла. ГЭУ «Невады» с учётом замены турбин полегчала в сумме на 263 тонны.

В ходе модернизации изменилась дымовая труба. Она приобрела форму более вытяну-

того овала и зрительно слегка сместилась к корме, что достигалось за счёт 15-градусного наклона дымоходов, начинавшегося от полубака. Снаружи это скрывал широкий внешний кожух трубы. Он повторял наклон в 15° по нижней четверти носовой кромки, а затем выпрямлялся. Задняя кромка кожуха сохраняла отвесное положение до крыши первого уровня палубной надстройки. Таким образом, труба стала шире на одну шпацию и сместилась в область шпангоутов 68,5-73. Её передняя и задняя вертикальные стенки соответственно на 1,5 и 2,5 шпации приблизились к корме, что давало больше места для новой надстройки и позволяло отвести дым дальше от фок-мачты. Есть сведения, что с той же целью, в 1936 году высота трубы была дополнительно увеличена.

После модернизации линкоры типа «Невада» обзавелись новой ПТЗ, в отсеки которой можно было принимать жидкое топливо. Основной запас мазута хранился в следующих местах: междудонная пространство в районе шпангоутов 32-60 и 77-122, трюмные отсеки между шпангоутами 44 и 54, полость бортового подъёма двойного дна (шп.30-115) и следующий за ней отсек ПТЗ ниже скоса осколочной палубы (на первой платформе — шп.60-98, ниже её — шп.30-98). Резерв котельного топлива находился в отсеках трюма под башнями №3 и №4 (шп.99-114), в бортовых трюмных отсеках по сторонам от носовых турбогенераторов (шп.54-60) и, как и раньше, в кормовых цистернах дейдвудной области. Нормальный запас мазута на линкоре «Невада» возрос до 3148, при которых корабль по расчётам был способен преодолеть на 10-узловой скорости огромное расстояние — 15 700 миль. По максимуму можно было принять на борт 6246 тонн топлива и пройти 6090 миль полным ходом в 18 узлов. «Оклахома» соответственно при 10 и 19 узлах расходовала в час 752 и 3723 галлона топлива (2847 и 14093 л) и была способна пройти без дозаправки 18 и 6,9 тысячи миль.

При такой автономности понадобились увеличить и другие запасы, как для ГЭУ, так и для экипажа. Резерв питательной воды держали в области тройного днища под котельным отделением (шп. 61-76). Там были оборудованы шесть крупных отсеков-цистерн с двумя отстойными танками у дна. Как раз ниже резервного находился чрезвычайный запас питательной воды — шесть емкостей в полости двойного днища с одним отстойником. Пресную воду для нужд экипажа держали в цистернах носовой части корпуса — в отсеках трюма и второй платформы (шп.20-23), а так же в междудонном пространстве (шп.14-23).

После замены турбин на «Неваде» она уже превосходила своего систершипа по топливной экономичности. Причём на всех режимах начиная от самых малых хоров. В 1935 году флот США провёл испытания ходовых характеристик своих 15 линкоров. По усреднённым расходам для всех режимов «Невада» находилась на весьма достойном восьмом месте. Она превосходила более новые

* Не исключено, что в районе котельных отделений в трюме уже изначально имелся слой из отсеков-цистерн для питательной воды (благо эвапораторы рядом). Доподлинно известно, что подобный участок тройного дна был в исходном проекте линкоров США всех последующих типов, начиная с «Пенсильвании». Относительно «Невады» и «Оклахома» документальных подтверждений найти не удалось. Наоборот, в книге Н. Фридмана «U.S. Battleships» можно увидеть весьма грубое изображение поперечного сечения без тройного дна в районе котлов. О внутреннем расположении этих эпохальных кораблей до 1927 года в литературе трудно отыскать что-либо подробное. Зато много противоречий.

линкоры «Айдахо» и «Аризона», а также своего систершипа и всех бывших «угольщикиков». На самом малом ходу в 8 узлов (при меньшей скорости расход топлива увеличивался) «Невада» была шестой — 58 галлонов (220 л) на милю. Очень важным и показательным для оценки качества ГЭУ являлся тот факт, что линкор сохранял высокое 6 место на экономических ходах до 12 узлов включительно (расход 72 гал. или 273 л на милю), уступая только турбоэлектроходам «большой пятёрки». На 20 узлах «Невада» сжигала 177 галлонов (670 л) мазута на милю, занимая 10 место.

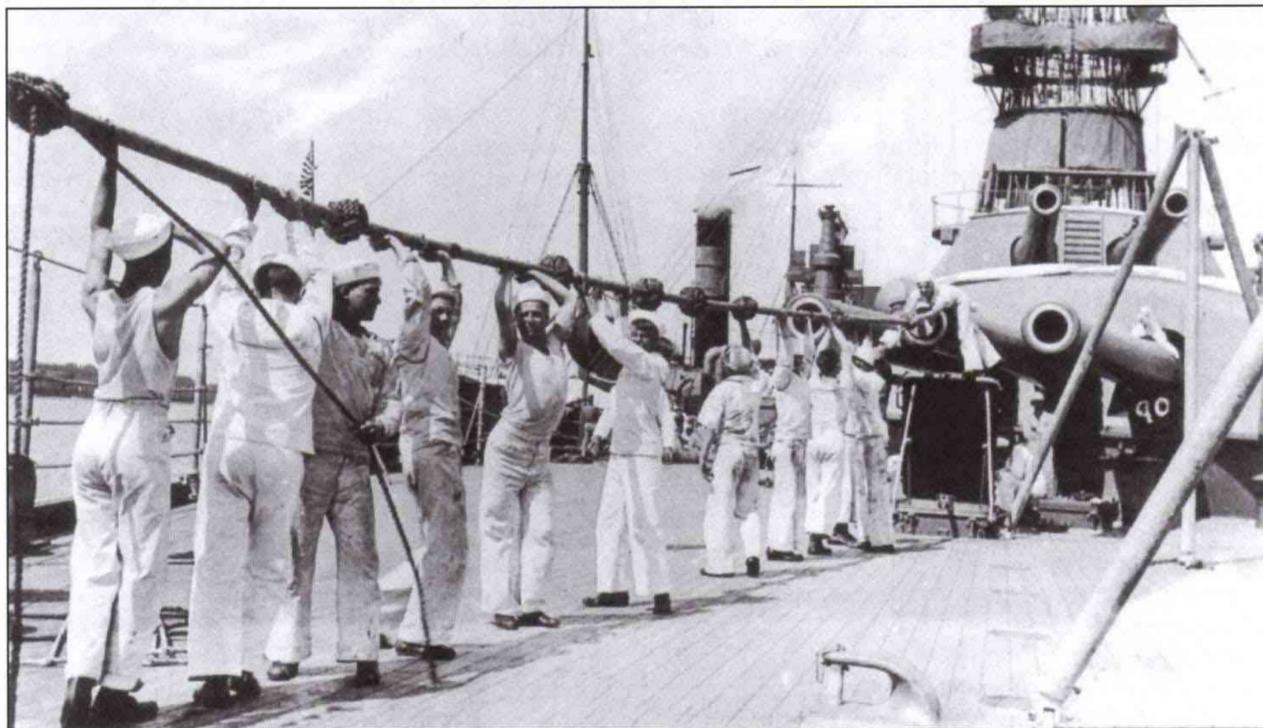
«Оклахома» при 8 узлах потребляла 66 галлонов (250 л) топлива и занимала девятую позицию. Далее с ростом скорости её рейтинг падал: 12 узлов — 87 галлонов (329 л) на милю и 13 место по экономичности. На 20 узлах (230 гал. или 870 л на милю) «Оклахома» превосходила только «Арканзас». Этот линкор так и остался с прямодействующими турбинами до самой своей гибели при ядерных испытаниях 1946 года. Среди поршневиков «Оклахома» была по экономичности в среднем лишь чуть лучше «Техаса», но хуже «Нью-Йорка». Все три линкора имели неприятную проблему с повышенной вибрацией в режиме среднего хода. На «Оклахоме» это наиболее сильно проявлялось в диапазоне скоростей от 11 до 12,6 узла.

До 1920-х годов в бортовых электросетях американских кораблей использовалось постоянное напряжение в 120 вольт. «Невада» и «Оклахома» не составляли исключения. Их турбогенераторы мощностью по 300 кВт вырабатывали постоянный ток. Имелось два распределительных щита. Оба они размещались под третьей палубой у подволока непосредственно над отсеками динамомашин. Главным являлся носовой щит, находившийся сразу за центральным постом. Распределительные щиты были связаны друг с другом и обеспечивали подачу напряжения потребляющим системам корабля с необходимым дублированием на случай выхода из строя тех или иных генераторных групп.

В период большой модернизации 1927-1929 годов бортовая электросеть линкоров типа «Невада» была переведена на переменное напряжение. Сами турбогенераторы не менялись, но их оснастили конвертерами, превращавшими постоянный ток в переменный. Попутно мощность паровых динамо была увеличена до 400 кВт. В 1942 году в ходе ремонта и перестройки на «Неваде» появилось много новых потребителей электроэнергии: РЛС, башни универсальной артиллерии, зенитные автоматы с силовым приводом и др. В этой связи корабль получил ещё два турбогенератора на 750 кВт и в качестве запасного источника тока такое же количество 100-киловаттных дизельгенераторов компании «Westinghouse».

Артиллерия главного калибра

При постройке «Невада» и «Оклахома» получили по 10 башенных орудий 14"/45 Mark1 Mod2 (Mk.1/2). Эти артиллерийские системы имели ствол скреплённой конструкции, состоящий из трёх слоёв скрепляющих цилиндров и центральной трубы с 84 нарезами прогрессивной крутизны (шаг от 50 до 32 оборотов на один калибр). Отличие от орудий Mk.1/1, стоявших на ЛК типа «Нью-Йорк», заключалось в возможности применения открывающегося вниз поршневого затвора, без которого нельзя было обойтись в триплекс-башнях. В дальнейшем появилось более десяти моделей ору-



**Чистка ствола 356-мм орудия
кормовой трёхорудийной башни
на «Оклахоме», 1916 г.**

дия 14"/45 Mk.1. К примеру, Mk.1/7-14 имели постоянную нарезку крутизной 1/32. Начиная с Mk.1 Mod 4, появился лейнер. Своим чередом шли плановые разработки новых марок этой же артиллерийской системы. Орудие 14"/45 Mk.2 было экспериментальным и отличалось нарезкой — 1/25 вдоль всего ствола. Также нарезались серийные Mk.3 и Mk.5. Эти два варианта обладали и другими конструктивными особенностями. Первый из них имел только три скрепляющих кольца. Самой простой была модификация Mk.5. Она состояла из центральной трубы и лишь двух слоёв скрепляющих цилиндров.

Всего было изготовлено 88 серийных орудий 14"/45, имевших номера 2-81 и 201-208. На шести линкорах типов «Нью-Йорк», «Невада» и «Пенсильвания» должны были стоять 64 пушки. Остальные находились в запасе или на перестволении и модернизации. При смене лейнера к серийному номеру ствола добавлялась литера «L». Повторное и трехкратное перестволение обозначались в номере соответственно как «L2» и «L3».

В середине 1923 года успешно прошли испытания орудия №29L с расширенной камерой. Это позволяло увеличить пороховой заряд и поднять начальную скорость снаряда весом 1400 фунтов с 792 до 823 метров в секунду. Было решено произвести такие переделки на всех орудиях. Попутно вводился и лейнер, если его раньше не имелось.

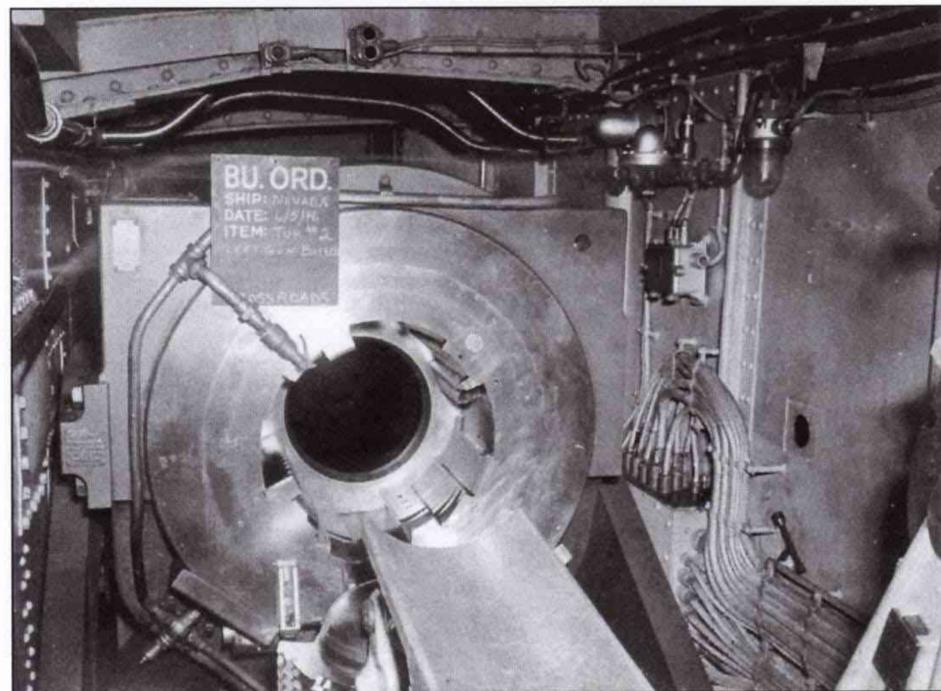
Модернизированные таким образом Mark 1, 3 и 5 превратились соответственно в Mark 8, 9 и 10. Версия Mk.12 имела хромированный канал ствола, что увеличивало его живучесть и снижало эффект омеднения.

Иные сочетания описанных выше конструктивных решений привели к появлению ещё около полутора-двух десятков модификаций и моделей (вплоть до Mk.12/7). Все эти стволы были взаимозаменяемыми. В ходе ремонтов и переделок они в разнообразных комбинациях устанавливались на шестёрку линкоров типа «Нью-Йорк», «Невада» и «Пенсильвания». Например, в 1923 году на верфи Puget Sound Navy Yard с линкора «Оклахома» были демонтированы орудия №№ 24, 26-28, 37-39, 41, 46, 51. После восстановления они попали на «Аризону». Линкор «Невада» осенью 1944 года получил перед заключительными сражениями войны следующие орудия: башня 1 слева направо — Mk12/2 №17L3, №18L3 и №19L4; башня 2 аналогично — Mk12/7 №205L2 и Mk12/4 №77L2; башня 3 — Mk12/4 №72L2 и Mk12 №56L2; башня 4 — Mk12 №60L3, Mk12/4 №75L2 и Mk12/4 №74L2. Эта батарея представляла собой своеобразный мемориал драматических событий в Пёрл-Харборе — восемь стволов из десяти стояли на линкорах, попавших под удар японской авиации 07.12.1941. В том числе два орудия в момент атаки находились на «Оклахоме» (Mk8 №56L и Mk9 №72L), три

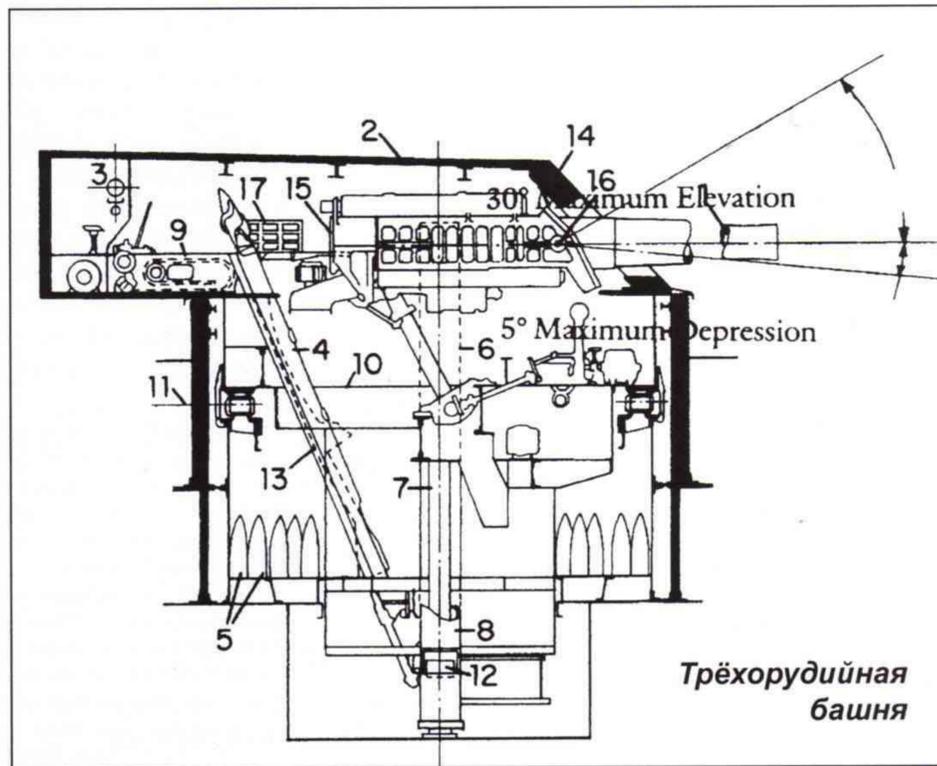
в первой башне «Аризоны» (Mk3 №№17L2, 18L2 и 19L3) и столько же на самой «Неваде», с которой они были сняты в 1942 году. Нельзя не отметить, что артиллерийские системы 14"/45 успешно прошли восстановление после длительного пребывания в солёной воде или воздействия высокой температуры. На линкоре «Оклахома» 7.12.1941 года стояли стволы главного калибра со следующими номерами: башня №1 — 47L2, 70L и 71L; башня №2 — 72L и 56L; башня №3 — 203 и 204; башня №4 — 80L2, 81L и 76L. Два из них, как уже упоминалось, попали на «Неваду», пять в 1945 году достались «Пенсильвании» (47L3, 70L2, 71L2, 80L3 и 81L2), а ещё пара летом того же года — линкору «Нью-Йорк» (203L и 204L).

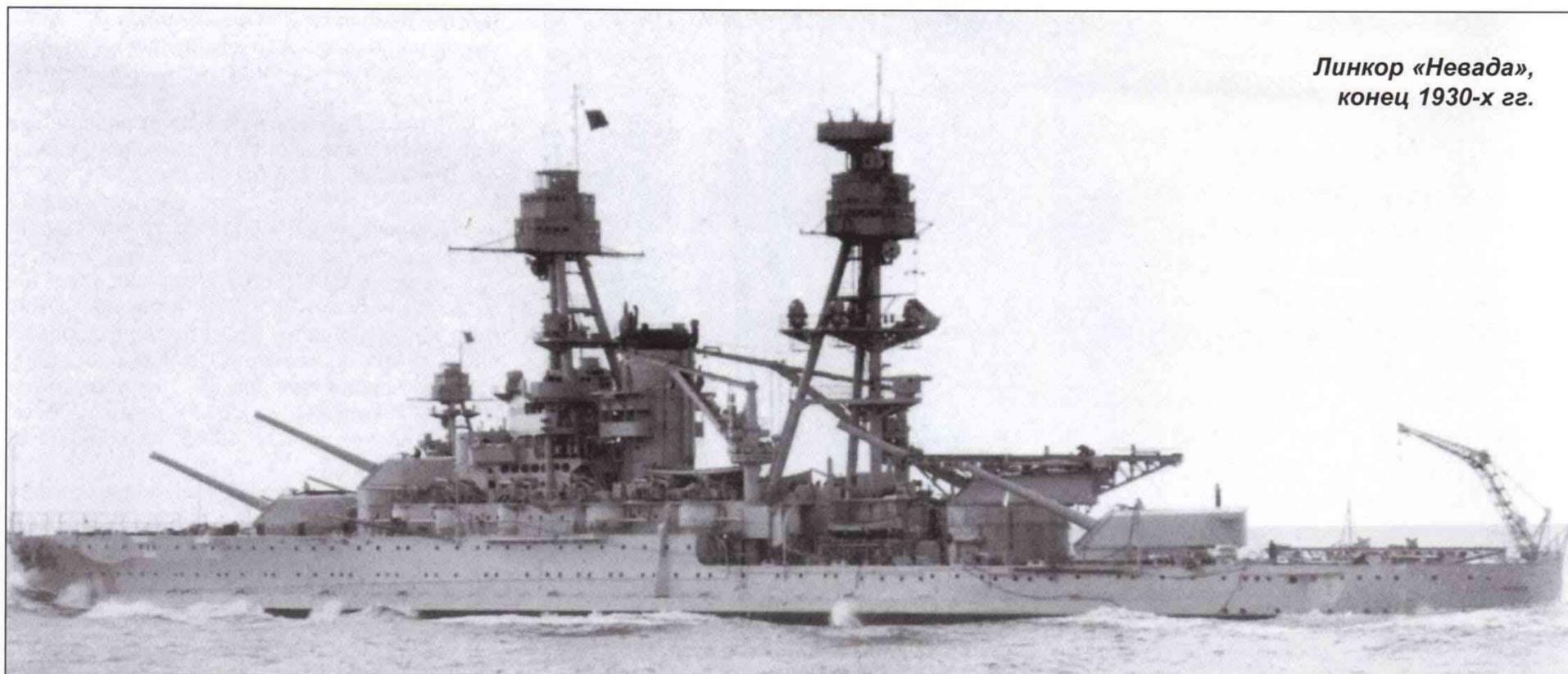
На «Неваде» и «Оклахоме» первоначально применялись разные поршневые затворы для двух- и трёхорудийных башен (Warship International No. 1, 2003). Это были соответственно типы Mark 2 и Mark 3. Оба варианта имели механизм Смита-Эсбьюри, поршень Велина, обтюратор де Банжа, инерционные предохранители от двойного заряжания, подшипниковую подвеску, стреляющий механизм Mk.14 и эжекторную систему продувки ствола после выстрела. Горизонтально качающийся затвор Mark 2, такой же, как на «Нью-Йорке» и «Техасе», управлялся вручную без силового привода. Открывание осуществлялось вправо или влево в зависимости от положения орудия в башне.

Затвор Mark 3 был вертикально качающимся или «падающим». Большая масса обусловила введение пружинного уравновешивающего механизма и пневматического привода. Конструктивно они были скомпонованы в едином блоке и крепились слева внизу к хомуту казённой части ствола и к затворной раме. Пневматический цилиндр проходил внутри уравновешивающей пружины. Открытие затвора осуществлялось поворотом управляющего рычага в нижней части затворной рамы. Движение производилось справа назад на 135 градусов. При этом поршень сначала поворачивался, а потом слегка отходил от казённика. Затем затвор опускался до конца (на угол 90°), потянув за ручку на поршне и сжимая пружину уравновешивающего механизма. Это делалось без осо-



Казенная часть 356-мм орудия двухорудийной башни «Невады». 1946 г.





бого усилия — помогала нагрузка от поршня, возрастающая по мере приближения к предельному углу, при котором вес уже превышал упругую силу пружины. Движение затворной рамы останавливалось упором в корпус пневматического цилиндра и ограничительной дугой. Для запирания ствола следовало открыть клапан подачи воздуха в цилиндр. Начиналось обратное движение. Затворная рама поднималась вверх, поршень входил в гнездо казённого и поворачивался. Автоматически перекрывался клапан магистрали сжатого воздуха, и происходил выхлоп в атмос-

феру из подъёмного цилиндра. При отсутствии сжатого воздуха поршень можно было закрыть и вручную. Причём хватало усилий одного человека.

Со временем в башнях №2 и №3 линкоров типа «Невада» перешли на установку орудий, снабжённых падающими затворами вместо горизонтально качающихся. Трудно сказать, когда это произошло. Warship International No.1-2003 приводит сведения о датированном 7-м февраля 1924 г. заказе на изготовление четырёх падающих затворов Mk.4 Mod 1 (? — применялись на орудиях 14"/50), пред-

назначенных для замены затворов Mark 2 на стволах, снятых для восстановления и модернизации из возвышенных башен «Оклахома». Имеются фотографии, подтверждающие наличие падающих затворов Mk.3 в двухорудийных башнях линкора «Невада» на момент окончания второй мировой войны.

Противооткатные устройства орудий 14"/45 состояли из четырёх пружинных накатников и тормоза отката. Последний был гидравлическим. Он располагался между нижней парой накатников. Переделка башен ГК под угол возвышения 30 градусов потребовала модерни-

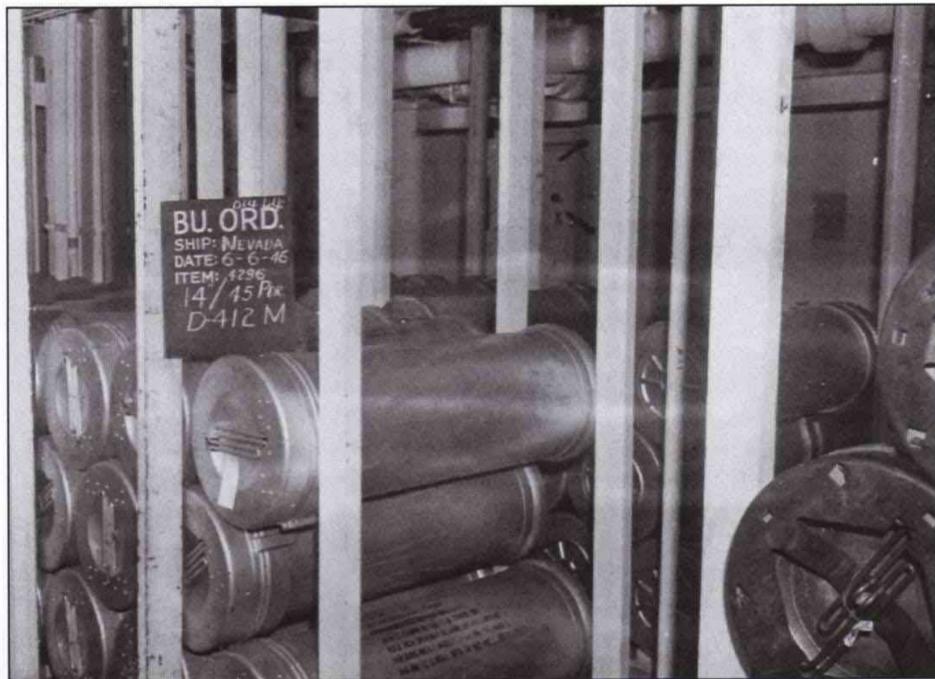
Характеристики орудий главного калибра сверхредноутов Англии, Германии, США и Японии, вошедших в строй в 1915—1916 гг.

Тип линейного корабля	«Куин Элизабет» «Ройял Соверен»	«Байерн»	«Невада» «Пенсильвания»	«Фусо»
Калибр, мм (дюйм)	381 (15")	380 (14,96")	355,6 (14")	355,6 (14")
Тип, марка, модель	15"/42 Mk I	38cm SK L/45	14"/45 Mk 1-12	41-Shiki 36cm
Год разработки/модернизации	1912/≈1932	1913	1910/1928	1908*/1933
Год начала использования	1915/1937	1916	1914/≈1930	1914/1933
Конструкция ствола	проволочный	скреплённый	скреплённый	проволочный
Вес орудия, кг	101605	77500	64633	86000
Дульная энергия, кг×м×106	246,3	244,7	199,2/213,4	199,7-202,3
Весовая эффективность**	0,79	1,02	1/1,07	0,75-0,76
Длина с казёнником, мм (клб.)	16520 (43,4)	17100 (45)	16318 (45,9)	16469 (46,3)
Длина канала ствола, мм (клб.)	16002 (42)	16110	16002	16002
Длина нарезки, мм	13115	13817	13530	13737
Число нарезов	76	100	84	84
Крутизна нарезов	1/30	1/30	1/25	1/28
Объём зарядной камеры, дм ³	502,3	270	251,2/294	294,9
Давление в канале, кг/см ²	3150	3150	2835	3020
Полный/усиленный заряд, кг	194/196	183	165,6/190,5	142,3 (?)
Живучесть ствола, выстрелов	335	300	175-250	250-280
Вес двух-/ трёхорудийной башни, кг	782 000	≈860 000	628 000/760 000	699 000
Угол вертикальной наводки (после модернизации)	-5°/+20° (-4,5°/+30°)	-8°/+16° (-5°/+20°)	-5°/+15° (-5°/+30°)	-5°/+20° (-5°/+43°)
Угол заряжания	-4,5°/+20°	+2,5°	+1°	-5°/+20°
Скорострельность, выстр./мин	2	1,5-2	1,25-1,75	2
Вес лёгк./тяж. АР-снаряда, кг	871/879	750	635/680,4	673,5
Начальная скорость, м/с	752/749	800	792/792	770-775
Дальность стрельбы, км	21,7/≈30,5	20,4 / 23,2	21,03/31,36	25,00/35,45

* — Орудие разработано компанией «Виккерс» в 1908 г. и в 1910 г. предложено Японии для лин. кр. «Конго»;

** — Весовая эффективность — отношение дульной энергии к весу орудия; приведена относительная весовая эффективность; за единицу принята весовая эффективность американских орудий 14"/45 Mk.1 до модернизации

Зарядный погреб линкора «Невада», стеллажи с пенами. 1946 г.



зации противооткатных устройств. При этом тормоз отката претерпел минимальные изменения — оказалось достаточно чуть доработать его поршень. С накатом дело обстояло сложнее. Подать вперёд и вверх тяжёлое орудие при угле возвышения 30° было гораздо сложнее, чем при 15°. Пружинные накатники пришлось заменить двумя пневмогидравлическими. Они монтировались сверху орудия вблизи казённой части. Конструкция представляла собой два продолговатых баллона для сжатого воздуха из стали высокой прочности. Спереди в них были вставлены полые плунжеры, скреплённые с противоположного конца общим хомутом, от которого были протянуты толкатели к хомуту ствола. Исходное давление воздуха составляло 1800 psi (126,6 атмосферы). Этого было достаточно, чтобы уверенно держать орудие на максимальном угле возвышения. Для страховки ствола от сползания в случае потери давления воздуха имелась механическая блокировка, которую отключали во время стрельбы. При откате плунжеры вдвигались в цилиндры. В крайнем положении давление воздуха повышалось на 50% и срабатывали воздушные буфера. Часть энергии отката расходовалась на преодоление давления. Затем орудие накатывалось вперёд. Как известно, в пневматических системах очень сложно обеспечить долговечность подвижных герметичных соединений. Новые накатники орудий 14"/45 не теряли работоспособности благодаря своей гидравлической составляющей, обеспечивавшей надёжное уплотнение при столь высоких давлениях воздуха. Для этого предназначался дифференциальный цилиндр, стоявший между воздушными баллонами. Устройство обеспечивало подачу смеси глицерина с водой в промежуток между двумя кожаными кольцевыми прокладками U-образного сечения, установленными на входе плунжера в корпус накатника. В дифференциальном цилиндре было две разделённые поршнем камеры — воздушная, связанная трубкой с камерами накатников, и жидкостная, имеющая отвод в область уплотнения. Во второй (жидкостной) камере располагался стержень поршня. Из-за относительно большого диаметра этого стержня площадь, на которую воздействовало давление жидкости в продольном направлении, была гораздо меньше, чем аналогичная площадь поршня в камере с воздухом. Как следствие, давление жидкости всегда было выше, чем у воздуха в накатниках. За счёт этого края U-образной прокладки очень плотно прилегали к плунжерам. Система подкачки воздуха и жидкости довершала конструкцию.

Для стрельбы из орудий 14"/45 применялся пироксилиновый порох NCT или NC. Полный заряд первоначально весил 165,6 кг, а после увеличения зарядной камеры — 190,5 килограмма. В обоих случаях это были четыре шёлковых картуза соответственно по 41 и 47,6 кг. К одному из концов картуза пришивался воспламенительный заряд из 300 г чёрного пороха в виде круглой плоской подушечки с лицевой стороной красного цвета.

Первоначально единственным типом снаряда являлся бронебойный AP (Armor Piercing), весивший 635 кг. Он имел длину 125,5 сантиметра (3,5 калибра), разрывной заряд в 13,4 кг (2,1% от общей массы) и бронебойный колпачок весом около 30 кг (≈5% от общей массы). На полном заряде (165,6 кг) начальная скорость бронебойного снаряда составляла 792 метра в секунду, а максимальная дальность — 21,7 км при угле возвышения 15°.

Для модернизированных орудий в США были приняты новые бронебойные снаряды APC Mark 16 (Armor Piercing Capped) весом 1500 фунтов (680,4 кг) длиной 1420 мм или 4 калибра. На полном заряде в 190,5 кг такой снаряд покидал орудие 14"/45, имея скорость 792 м/с, что при угле возвышения ствола 30° обеспечивало максимальную досягаемость 31,36 км. При этом живучесть стволов Mark 8-10 составляла около 175-200 выстрелов. Модификация Mk 12 с хромированным каналом выдерживала без заметного изменения баллистических характеристик и кучности до 250 выстрелов.

Снаряды APC Mk 16 имели очень прочный зарядный стакан, развитый «бронебойный колпачок и заострённый баллистический наконечник, под которым во время войны стали размещать состав для окрашивания разрывов. Это облегчало корректировку огня при групповой стрельбе соединения. Линкору «Невада» был установлен оранжевый цвет разрывов. Количество красителя колебалось от полутора до трёх фунтов (0,68-1,36 кг). Его варьировали таким образом, чтобы обеспечить точную весовую калибровку снарядов, сокращая тем самым разброс при стрельбе. Вес разрывного заряда составлял примерно 1,5% от общей массы. Применялось взрывчатое вещество «D» на основе пикрата аммония (тротиловый эквивалент 0,95). У APC Mark 16 Mod 1-6, производившихся в 1937-1944 годах, на долю «макаровского» колпачка и баллистического наконечника приходилось в сумме 79 кг или 11,6% от общего веса снаряда. Бронебойные характеристики 1500-фунтовых американских снарядов значительно превос-

ходили боеприпасы первой мировой войны. Как правило, рикошета и разрушения зарядного стакана не случалось при отклонении от нормали до 30-35°.

К 1944 году американский флот перешёл на ещё более совершенные бронебойные снаряды. Для калибра 356 мм это были APC Mk 16 Mod 7-16. Суммарный вес баллистического наконечника и бронебойного колпачка данных моделей составлял 16,8% или 114,5 кг. Остальные 83,2% (565,9 кг) приходилось на зарядный стакан, который имел почти круглую головную часть. То есть радиус кривизны — около одного калибра. Как следствие, поздние версии снаряда Mk 16 имели выдающиеся бронебойные характеристики. Рикошет не происходил до 40-45° отклонения от нормали.

В 1942 году в погребах и магазинах американских линкоров начали появляться фугасные снаряды. К концу войны они составляли подавляющую часть корабельного боекомплекта, оттеснив на второй план бронебойные. Для 14-дюймовых орудий существовало две разновидности фугасных снарядов: HC Mark 22 и HC Mark 19. Обе марки содержали 8-8,5% тротила, снабжались носовым и донным взрывателями, весили 578 кг и на полном заряде покидали 45-калиберные орудия со скоростью 834 м/с. При угле возвышения 30° досягаемость составляла 31,73 км.

Из двух типов башенных артиллерийских установок «Невады» и «Оклахомы» наиболее интересными представляются триплекс-башни, которые создавались, как один из краеугольных элементов проекта этих кораблей. Двухорудийные башни кроме меньшего числа стволов и приборников отличались отдельным наведением орудий и бронебойной переборкой, которая делила орудийное отделение на два изолированных отсека. Комплект элеваторов и других башенных механизмов был аналогичен триплексу.

США перешли на трёхорудийные башни вслед за Италией, Австро-Венгрией и Россией. Американские установки были устроены намного проще европейских. На «Неваде» и «Оклахоме» они весили по 618 английских тонн (628 m.t.). Стремясь к всемерной экономии веса, конструкторы чрезвычайно ужали габариты, применили минимум башенных механизмов и одну общую люльку для трёх стволов. Последние принимали угол возвышения единой обоймой и были расположены чрезвычайно близко друг к другу — расстояние между осями всего 1,5 метра против 2,24 метра у двухорудийных башен (Д. Кэмпбелл, «Naval Weapons of World War Two»). Продольных разделительных переборок между орудиями не имелось. Положение цапф в орудийных станках допускало регулировку для приведения орудий в строго параллельное состояние.

Вертикальная наводка осуществлялась с максимальной скоростью 4 градуса в секунду при помощи подъёмных винтов, имевшихся на каждом орудии и снабжённых гидроэлектрическими приводами мощностью по 40 л.с. Обычно все три гидромотора работали одновременно, но в аварийных случаях любой из них с меньшей скоростью мог обеспечить подъём стволов на угол возвышения. В орудийном станке имелось устройство с мощными рычагами, опорными призмами и тарельчатыми пружинами Бельвиля, которое разгружало подъёмный винт в момент выстрела. Угол возвышения первоначально мог меняться от -5 до +15 градусов. В ходе большой перестройки 1927-1929 годов он был увеличен до 30°. Данная мера наряду с модерниза-

цией противооткатных и подъёмных механизмов потребовала смещения орудийных цапф ближе к лобовой плите и переделки амбразур в ней. Все три амбразуры были немного удлинены вверху и внизу. Одновременно у крайних орудий приобрела более простую (трапециевидную) форму нижняя часть амбразуры, куда выходили спаренные перископические головки прицелов.

Горизонтальное наведение башни производилось со скоростью до 1,7 градусов в секунду гидроэлектрическим приводом, мощностью 50 л.с. В аварийных случаях мог использоваться мотор малой мощности, стоявший рядом с основным и работавший от аккумуляторов. Существовала возможность и ручного наведения. Угол обстрела всех башен на линкорах типа «Невада» составлял 300 градусов (по 150° на борт).

Заряжание производилось при выводе орудий угол от 0° до +1°. Залповая стрельба всем триплексом давала практически ту же скорострельность, что и у двухорудийной 14-дюймовой башни — 1,25-1,75 выстрела в минуту в зависимости от угла возвышения. В принципе время заряжания определялось по самому медленному стволу, но хорошая выучка и взаимопомощь персонала сводила этот недостаток к минимуму. Однако при залповой стрельбе возникала проблема с взаимным влиянием снарядов на траектории, о которой раньше не слишком задумывались. В случае триплекса с его малым расстоянием между стволами это эффект стал более явным, а рассеяние в залпах увеличенным. Иногда снаряды даже сталкивались в воздухе, что можно было наблюдать визуально. Кроме того, единая наводка по вертикали не позволяла учесть индивидуальное состояние орудий. Впрочем, последняя проблема сводилась к минимуму за счёт целенаправленного контроля равномерного износа стволов на учениях, а так же строгого следования избранной в США политике перестрелки, ориентированной на большой запас живучести в любой момент (не менее 100 выстрелов на полном заряде для каждого орудия в башне).

В 30-х годах для снижения рассеяния стали внедрять индукционные катушки задержки. Их действие сводилось к тому, что в выстрел среднего ствола в залпе трехорудийной башни запаздывал на 0,06 секунды. К 1935 году все 14-дюймовые стандартные линкоры были оснащены этими устройствами. Теперь между снарядами соседних стволов на траектории было расстояние около 40 метров, и они слабее влияли друг на друга. Как следствие, рассеяние уменьшилось приблизительно вдвое.

Триплекс-башни имели два снарядных и три зарядных подъёмника. Основание башенного комплекса находилось на первой платформе посредине центрального перегрузочного отделения (ЦПО). Оттуда параллельно оси поворотной структуры выходил нижний зарядный подъёмник. Он был вертикальным, цепного типа с электроприводом мощностью 10 лошадиных сил. Пороховые погреба располагались вокруг и между ЦПО линейно-возвышенных башен — триплекса и двухорудийной. По три больших погреба было размещено в ряд поперёк корпуса в районе шпангоутов 37-43 и 104-110 соответственно в носу и корме. Средний из каждой группы находился в диаметральной области как раз между башенными ЦПО, куда выходили шлюзовые люки для передачи картузов. Из бортовых погребов заряды сначала попадали в средний погреб. Кроме перечисленных шести больших погребов имелось ещё восемь. По

два размещались побортно в районе ЦПО башен №1 (шп.34-37), №2 (шп.43-48) и №3 (шп.98-104). Из них в штатной ситуации заряды попадали в соседние основные погреба у бортов. Но имелись и люки для экстренной передачи непосредственно в центральные перегрузочные отделения. Исключение составляли два погреба по сторонам башни №3 и один правее башни №2, которые были отделены от ЦПО помещениями для хранения снарядов. По одному пороховому погребу примыкало с кормы к центральным перегрузочным отделениям второй и четвёртой башен. Оттуда заряды передавались непосредственно в ЦПО через шлюзовые люки.

Шелковые картузы с порохом хранились по два в металлических пеналах (пороховых танках). Последние складировались на деревянных стеллажах, представлявших собой вертикальные рейки. Между ними цилиндрические пороховые танки укладывались многочисленными рядами (как дрова). Переборки в погребах были футерованы пробкой. На полу поверх пробки настился линолеум. Имелась так же система охлаждения воздуха в погребах, связанная трубопроводами с холодильной камерой, расположенной на третьей палубе по левому борту в районе шпангоутов 90-93.

Как уже упоминалась, между погребами и перегрузочными отделениями картузы передавались через шлюзовые люки. Они имели цилиндрическую форму и были снабжены механическим телеграфом и сигнальным звонком. Открыть шлюз можно было только со стороны ЦПО. Дальше картузы вручную доставлялись к нижнему цепному элеватору, который поднимал их в зарядное перегрузочное отделение. Оно располагалось ниже орудийных ям и занимало большую часть пространства этого уровня, за исключением переднего участка. Там за переборками находились вентиляторы и подъёмные винты, а следом за ними помещение поворотных механизмов башни.

Во всех четырёх башнях имелось по два верхних зарядных подъёмника. Они были плунжерного типа с приводом в 7,5 л.с. и толкателем доставляли в орудийное отделение порции зарядов в транспортных тележках. Когда последние находились на нижней позиции, в них укладывали картузы, которые скатывали по наклонным желобам от выхода нижнего элеватора. Шахты обоих верхних подъёмников выходили у боковых стенок башен на уровне съёмного поддона перед казённой частью орудия. Там имелись огнеупорные двери прямоугольного сечения с ребрами жесткости. В открытом состоянии двери занимали горизонтальное положение, подходя вплотную к разложенному рядом загрузочному лотку правого или левого орудия. Сам лоток представлял собой складывающееся вверх устройство с двумя шарнирами — одним в середине и вторым у места крепления. В разложенном состоянии передний конец лотка оказывался внутри казёника. В триплекс-башнях к лотку среднего орудия картузы приходилось передавать слева и справа. Пороховой заряд вручную досылался в камору ствола. Это надлежало делать в два этапа (по паре картузов) с помощью деревянного прибойника. Возможно, данное правило соблюдалось не строго. В художественном фильме киностудии «Warner Brothers» 1934 года «Here comes the Navy», где саму себя играет «Аризона», грубые муляжи картузов канониры заталкивают в стволы непосредственно руками, громко считая при этом до четырёх.

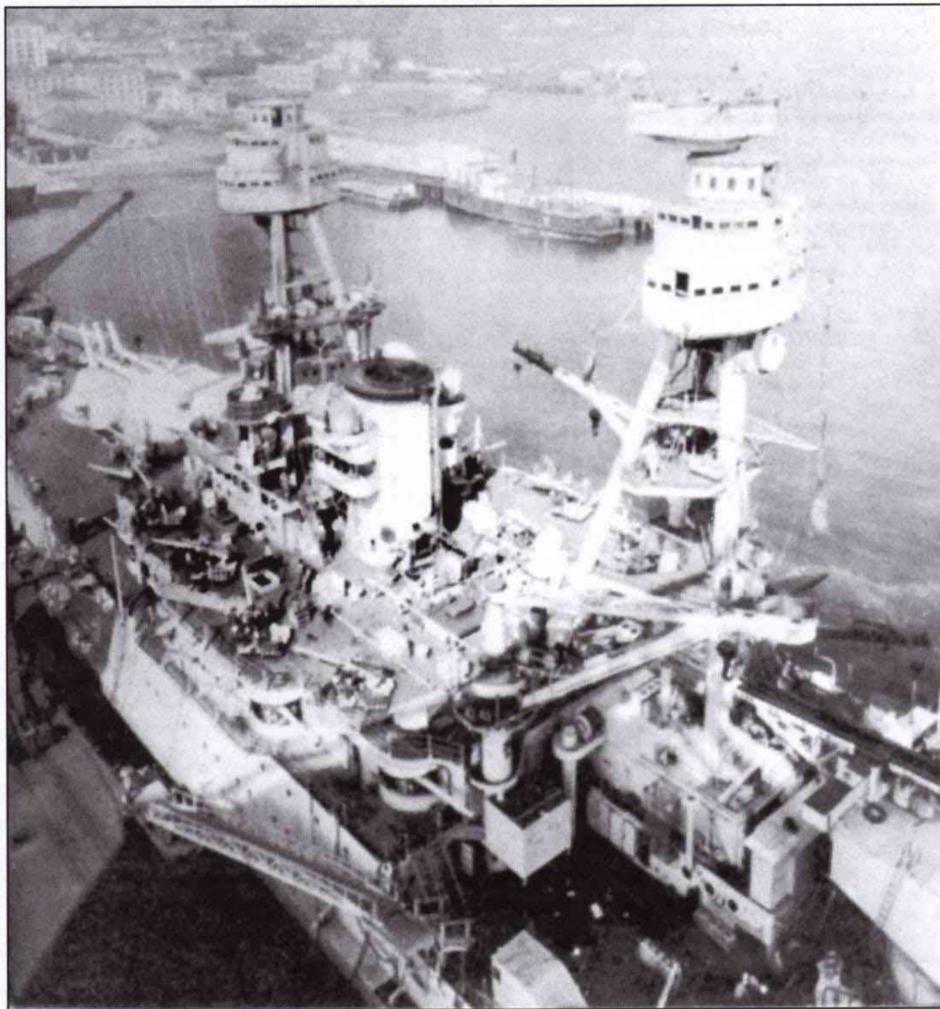
В случае прекращения энергоснабжения подъём пороховых зарядов к орудиям мог производиться с помощью лебедок. В целом такая система подачи картузов, несмотря на минимальный уровень механизации, представляется достаточно надёжной и безопасной в части изоляции очагов огня.

Что касается хранения и обработки снарядов, то и здесь на ЛК типа «Невада» имелись серьёзные нововведения. Снарядные погреба (shell rooms) на первой платформе были сведены к минимуму. Они располагались попарно у первой, третьей и четвёртой башен, примыкая с бортов к их центральным перегрузочным отделениям соответственно в районе шпангоутов 30-34, 98-104 и 110-115. ЦПО башни №2 имело только один снарядный погреб — с правой стороны (шп. 43-48). Весь остальной боезапас хранился в кольцевых магазинах на разных уровнях барбета и в орудийной части башенного комплекса.

Больше всего снарядов было в носовой трёхорудийной башне (далее приведены цифры из учебника по морской артиллерии 1939 года для курсантов академии в Аннаполисе). На уровне первой платформы складировалось 20 снарядов по периферии ЦПО и 7 в проходах. Сколько могло поместиться в погребах — установить не удалось. За нижним броневым кольцом барбета на уровне третьей палубы хранилось 50 снарядов. Перечисленный запас являлся как бы резервным. Его доставка наверх к орудиям была трудоёмким и медленным делом. Для этого служили специальные снарядные трубы (shell tubes) между башенными уровнями и простые по устройству вспомогательные подъёмники с блоками и лебёдками без силовых приводов. Теоретически ими же следовало пользоваться в бою в случае прекращения электро-снабжения.

Основной боезапас хранился выше — на снарядной палубе башни. В носовом триплексе она совпадала по уровню со второй корабельной. Здесь у стенки барбета складировалось 174 снаряда и ещё 68 — в самом перегрузочном отделении снарядной палубы. Снаряды складировались и транспортировались в вертикальном положении дном вниз. Здесь же располагались лебёдка вспомогательного подъёмника и входы двух снарядных элеваторов, толчкового типа. Их механизмы находились уровнем ниже в специальном помещении в концевой части барбета, а подающие трубы вели в орудийное отделение башен. С противоположной стороны от элеваторных механизмов находилось помещение аккумуляторов. Мощность гидропривода каждого снарядного подъёмника равнялась 30 л.с. Снаряды к ним доставлялись с помощью ручных блоков или лебедок, приводимых от элеваторного мотора. Снарядный подъёмник работал толчками, каждый из которых превышал высоту снаряда. Вдоль всей трубы элеватора имелось две системы защёлок-опор. Они могли складываться только кверху (т.е. при нажатии снизу). Один ряд опор находился на подвижном толкателе, а второй на внутренней поверхности трубы элеватора. Снаряд загружался на площадку в нижней части трубы подъёмника. После подъёма на один шаг, толкатель опускался в исходное состояние, а снаряд удерживался неподвижной защёлкой. Затем процесс повторялся, пока вся труба элеватора не заполнялась снарядами. При очередном цикле верхний снаряд попадал в снарядную люльку и фиксировался в ней. Люлька имела цапфы в области центра тяжести. Её вручную поворачивали так, чтобы нос снаряда был направлен к орудью.

**Линкор «Невада»,
конец 1930-х гг.
Хорошо видна
батарея
127-мм/25
зенитных
орудий**



Затем снаряд освобождался. Он сползал из люльки донной частью. Теперь его следовало накатить на позицию заряжания одного из трёх орудий.

Четвёртый барбет был ниже первого на одно межпалубное пространство. Как следствие, в нём отсутствовал вспомогательный кольцевой магазин на 50 снарядов. Двухорудийные башни «Невады» и «Оклахомы» в этой части имели аналогичное устройство. Разумеется, с учётом меньшего радиуса барбета и большей его высоты.

В орудийном отделении триплекс-башен складировались 55 снарядов: 22 — по сторонам от орудий; 18 — у задней стенки башни над электромоторами прибойников, верхних пороховых и снарядных подъёмников; 15 — в горизонтальном положении на уровне загрузочного лотка. Последняя группа, вероятно, использовалась в первую очередь. Эти снаряды могли быстро перекачиваться на позицию для досылания в ствол.

Цепной прибойник отправлял снаряд в ствол. Эта тяжёлая стальная змея квадратного сечения двигалась с высокой скоростью, чтобы снаряд уверенно вошёл ведущими поя-

сками в нарезы (со звоном). Гидравлический буфер на конце прибойника смягчал его удар в снарядное дно.

У задней стенки орудийного отделения башни перед платформой прибойников располагался командный отсек. Он был снабжён входным люком в полу и отделялся от остального пространства башенной установки огнестойкой переборкой с глухим иллюминатором (парой иллюминаторов в двухорудийных башнях). В этом помещении находился командир башни с помощником (а позже и дальномерщики). В их распоряжении имелись оптические визиры (перископы), электроспуски орудий, системы сигнализации и связи, а так же рычаги управления спринклерной системы орошения башенного комплекса.

Ниже пушек в башнях располагалась орудийная яма, куда опускались казённые части стволов при вертикальной наводке. Там же ближе к передней части барбета сидели рядом вертикальный и горизонтальный наводчики. На их рабочих местах имелись штурвалы наводки и указатели директоров главного калибра. На случай, если башня вела самостоятельный огонь, был предусмо-

трен рычаг спуска, а так же оптический прицел типа Mark 1 или Mark 5. Прицел имел два параллельных окуляра и два объектива с перископическими головками. Правая часть этой оптической системы предназначалась для горизонтального наводчика. Левая — для вертикального. Перископические головки выходили в амбразуру лобовой плиты под стволами орудий. Ниже орудийной ямы у стенки барбета было расположено ещё одно помещение. В нём находился электрогидравлический привод горизонтальной наводки. Там же, вероятно, располагался комплект ручных штурвалов для аварийных случаев.

Заканчивая описание орудийных установок главного калибра, хочется подчеркнуть, что теоретические недостатки триплекс-башен никак себя не проявили в ходе войны. Уровень механизации операций заряжания в башенных системах «Невады» и «Оклахомы» был в целом несколько выше, чем на их предшественниках. Триплекс обслуживало менее 60 человек, против 70-ти в двухорудийных башнях «Нью-Йорка». Впрочем, достигалось это главным образом за счёт отсутствия необходимости подавать снаряды из погребов. Не вызывает сомнений, что иностранные линкоры стояли заметно выше американских по уровню механизации процесса заряжания.

Противоминная и универсальная артиллерия

5-дюймовая артиллерия на линкорах «Оклахома» и «Невада» за годы службы претерпевала многократные изменения. В разное время применялись три типа орудий. В 1916 году корабли вступили в строй, имея по 21 противоминной пушке 5"/51 Mark 8. Два орудия стояли открыто в передней части надстройки. Ещё семь располагались на второй палубе в корму от третьего барбета. В том числе шесть из них стояли побортно, а одно орудие занимало неудобную позицию над ахтерштевнем с весьма ограниченными углами обстрела. Остальные 12 противоминных пушек были установлены на главной палубе в области полубака. Нумеровались противоминная артиллерия следующим образом: по правому борту — нечётные установки с 1 по 17 номер, по левому — чётные 2-18. Кормовое орудие считалось 19-м. Надстроечные пушки имели номера 20 и 21.

Исходное число противоминных орудий на «Неваде» и «Оклахоме» сохранялось до 1917 года. Затем корабли потеряли 7 стволов. С главной палубы были сняты две ближайших к форштевню установки (№1 и №2), подверженные максимальному заливанию в свежую погоду. Такая же участь постигла пять из семи орудий, находившихся на второй палубе. Удалили №№13-16 и, конечно, кормовое «жало» — установку №19. Две ближайших к ней бортовые, №17 и №18, оставили (вероятно, в связи с проблемами дифферентовки). Но ненадолго. В начале 20-х годов их тоже демонтировали, сократив тем самым противоминную батарею до 12 стволов. В ходе большой перестройки 1927-1929 годов десять 5-дюймовых пушек были перенесены уровнем выше в специально оборудованный небронированный каземат. Теперь проблема заливаемости разрешилась. При необходимости порты закрывались брезентовыми шторами или металлическими ставнями с резиновыми уплотнителями. Пред второй мировой войной сняли ещё пару орудий 5"/51, стоявших открыто на палубе надстройки. Их место понадобилось для зенитных систем.



**Противоминное
127-мм/51 орудие
линкора «Невада»**

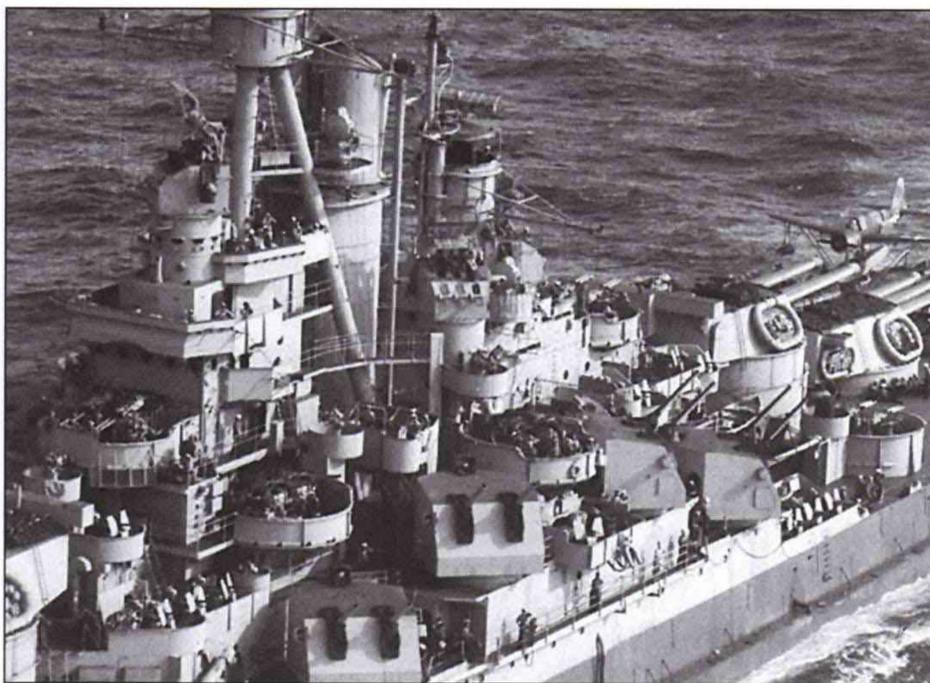
В ходе большой модернизации противоминная артиллерия получила прекрасное дополнение в виде восьми универсальных систем 5"/25. На «Неваде» и «Оклахоме» были установлены орудия Mark 10 или их следующая модификация Mark 11 с хромированным каналом (на глубину 0,0127 мм или 0,0005 дюйма). Это повышало живучесть ствола на 20%. Вероятно применялся орудийный станок Mark 19. Артиллерийские системы 5"/25 неплохо подходили для обстрела поверхностных целей, но в первую очередь предназначались для борьбы с воздушным противником. Благодаря малой инерционности они обладали прекрасной гибкостью огня — очень важным качеством для ПВО. Многочисленный расчёт, унитарный патрон и механизация части операций заряжания обеспечивали высокую скорострельность. Разумеется, короткий ствол в 25 калибров и, как следствие, сравнительно невысокая начальная скорость снаряда создавали известные проблемы. Особенно при стрельбе по быстроходным воздушным целям. Но с ведением заградительного огня на дальних рубежах ПВО такая батарея справлялась неплохо.

Орудия 5"/25 Mark 10 и 11 имели ствол моноблок. Вертикальный клиновой затвор в основных чертах повторял конструкцию, применённую на универсальной пушке 3"/50 времён первой мировой войны. С левой стороны от орудия располагалось приспособление для установки дистанционной трубки взрывателя на три снаряда. Тяжёлый и длинный унитарный патрон, а также углы возвышения до 85 градусов потребовали применения пневматического прибойника и многочисленной прислуги (15 человек). С правой и с левой стороны от ствола находились сидения соответственно горизонтального и вертикального наводчиков. Перед ними располагались указатели центральной наводки. К 40-м годам появились электроприводы горизонтального (мощность 1 л.с.) и вертикального (1 или 1,5 л.с.) наведения. Скорее всего, на 5-дюймовых орудиях «Невады» и «Оклахомы» эти устройства не были установлены.

Перед войной предпринимались попытки обеспечить броневое покрытие расчётов этих зенитных систем. Теоретики флота пришли к выводу, что для повышения эффективности зенитного огня под обстрелом противника ближайшим укрытием для прислуги должен являться щит собственного орудия. Эта разумная мера с лихвой компенсировала возросшую массу установки. На «Неваде», «Оклахоме» и других стандартных линкорах провели подготовительные работы. Вокруг орудийных позиций появились кольцевые противоосколочные брустверы. Однако до вступления США в войну ни один из этих кораблей кроме «Вест-Виржинии» щитов для универсальных пушек не получил.

В 1942 году на «Неваде» оба прежних типа 5-дюймовой артиллерии уступили место новым 38-калиберным пушкам 5"/38 Mark 12 в восьми двухорудийных башнях Mark 28. Каждую из них обслуживали 27 человек, включая персонал погребов боезапаса. В башне орудия располагались в единой люльке с расстоянием в 2,13 метра между осями стволов, которые синхронно принимали угол возвышения или склонения в пределах от -15° до +85°.

Это были очень удачные универсальные системы, зарекомендовавшие себя с наилучшей стороны в силу высоких эксплуатационных характеристик и благодаря прекрасным средствам управления огнём. Имелось несколько модификаций башен Mark 28. Глав-



**Линкор «Невада»,
1944 г.
Зенитная
батарея
127-мм/38 орудий**

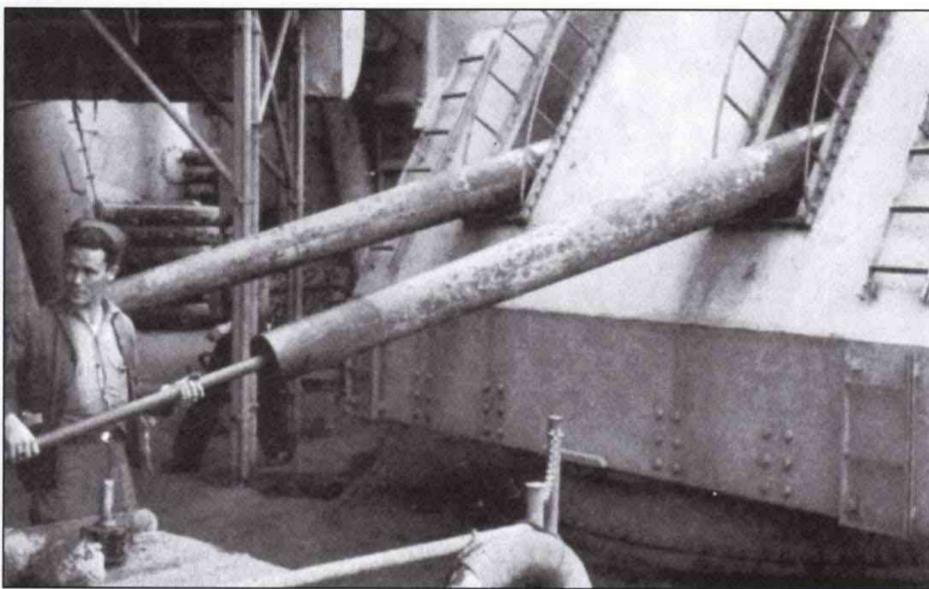
ным образом они различались толщиной броневоего прикрытия, которая варьировалась в пределах от 63,5 мм на новых линкорах до 18,7 миллиметра, как было на «Неваде» (в ряде источников указано 51 мм).

Ствол орудия 5"/38 Mark 12 — моноблочной конструкции. На первых моделях (Mk.12 Mod 0 и Mod 1) он изготавливался с применением автофреттажа. Позже — по обычной технологии (5"/38 Mk.12 Mod 2), но из стали увеличенной прочности. Канал ствола имел никелировку стандартной глубины (0,0127 мм). Затвор — вертикальный клиновой полуавтоматический. Применялось раздельно-гильзовое заряжание, что можно считать рациональной мерой. С длинным и тяжёлым унитарным патроном, как у орудий 5"/25 Mark 10, в башенной установке обращаться было бы куда сложнее.

С 1934 по 1945 год в США изготовили около 8400 стволов 5"/38 Mark 12. В том числе 2714 пошло на укомплектование двухорудийных башен. Эти универсальные системы отлично выполняли обе возложенные на них задачи: зенитную и противокорабельную. Высокая скорострельность и гибкость огня, механические приводы наводки, великолепные средства управления, радиовзрыватели снарядов — всё это позволяло обеспечить хорошую защиту от авиации на дальних расстояниях. По сравнению с орудиями 5"/25 рубеж эффективной ПВО по дальности и высоте увеличился в 1,5-2 раза. В части противодействия надводным кораблям новые американские 5-дюймовки также вполне соответствовали условиям войны. Техническая скорострельность составляла 22 выстрела в минуту и реально ограничивалась только сложностью работы башенной команды. Заряжа-

ние производилось при любом угле возвышения. Процесс облегчалось наличие гидравлического прибойника. Он имел привод мощностью 5 или 7 л.с., расположенный выше загрузочного лотка с левой или с правой стороны одноименного орудия. Нормально обученный персонал в башнях Mk.28 обеспечивал 15 выстрелов в минуту на ствол.

Под башнями находились перегрузочные отделения. Туда вели из погребов два элеватора — снарядный и зарядный. Из перегрузочного отделения боеприпасы доставлялись к орудиям через вращающийся центральный ствол башни. Для этого имелись башенные элеваторы с приводом в 7,5 или 10 л.с. Их выходы в орудийном отделении располагались между стволами ближе к казённой части. Снаряды подавались в вертикальном положении носом вниз. Попутно специальное устройство на башенных элеваторах устанавливало задержку дистанционного взрывателя. Этим управлял установщик. Он сидел между стволами сразу за осью орудийных цапф и был снабжён необходимыми регуляторами и указателями. Там же располагалось рабочее место установщика прицела (ближе к левому орудью). Заряжающих в башне было четверо — по два на орудие. Они работали в пространстве между стволами от элеваторных выходов до загрузочных лотков. Первый заряжающий вкладывал в лоток снаряд, второй — 13-килограммовую гильзу с порохом, которую он предварительно освобождал от стальной крышки, прикрывавшей запальный выход. Затем снарядный заряжающий нажимал рычаг прибойника, который забрасывал укомплектованный выстрел в камеру. Клиновой затвор захлопывался, и орудие было готово к залпу.



**Чистка ствола
127-мм/38
орудия на
«Неваде».
Нормандия,
1944 г.**

Еще два человека, снабжённых асбестовыми ловушками, отвечали за удаление из башни стреляных гильз. Последние экстрагировались при откате ствола и автоматическом открывании затвора. Затем они вылетали наружу по специальным рукавам, ведущим к люкам в кормовом свесе. На задней стенке башни имелось два вспомогательных лючка. Сквозь них можно было при необходимости осуществить ручной выброс гильз (стреляных или снаряжённых), а в экстренных случаях и самих снарядов.

Основным вариантом ведения огня считалась стрельба с центральной наводкой. При этом силовые приводы башни управлялись дистанционно. Разумеется, имелись все необходимые средства для режима слежения за указателем и для полностью автономной стрельбы. Сидения горизонтального и вертикального наводчиков располагались у боковых стенок башни соответственно справа и слева от орудийной люльки. Кроме указателей центральной наводки там имелись перископические прицелы для автономной стрельбы. Педалью спуска орудий управлял вертикальный наводчик. Гидроэлектропривод мощностью 4 л.с. обеспечивал скорость вращения башни до 25 градусов в секунду. Его механизмы монтировались на полу башни в правой передней части (под рабочим местом горизонтального наводчика). Угол возвышения орудий мог меняться со скоростью до 15 в секунду. Для этого имелись приводные механизмы мощностью 7,5 или 10 л.с. Они размещались на полу башни в её левой передней части. Выше находилось рабочее место вертикального наводчика. За ним был установлен контрольный перископ. Как и у двух других перископических прицелов, его оптическая головка выходила наружу на боковой стенке башни.

Командир каждого орудия располагался напротив зарядных устройств своего ствола. Кроме общего управления «организованным хаосом», происходившим при отражении атак противника (залп каждые 3-4 секунды), в его обязанности входило страхование орудийных номеров при задержках и отказах. Командир башни находился в её задней части на приподнятом к потолку помосте, под которым располагались моторы башенных элеваторов. Выше командирского места в броне крыши имелся люк. Перед ним устанавливался открытый механический прицел. Люк был снабжён уравновешивающим устройством, облегчавшее его легкое поднятие, и мог прикрываться с трёх сторон и сверху противоосколочным колпаком. Четыре двери предоставляли доступ в башню — по одной в передней части боковых стенок и две на задней стенке.

В ходе войны место основного боеприпаса орудий 5"/38 Mk.12 уверенно заняли зенитные снаряды ААС Mk.31 и Mk.35 с головным и донным взрывателями. Они были наиболее универсальными и могли успешно применяться для обстрела кораблей противника и береговых целей вместо СОМ Mk.32, Mk.38 и Mk.46 (противокорабельный коммон), а также фугасных НС Mk.35 и Mk.49. Во второй половине войны появились весьма эффективные зенитные снаряды AA VT Mark 31 с радиолокационным взрывателем.

На линкорах типа «Невада» погреба и перегрузочные отделения 5-дюймовой артиллерии располагались в основном на второй платформе. Они были сконцентрированы в двух группах, носовой и кормовой — как раз под боезапасом главного калибра. Пять отсеков отводилось для тех же целей уровнем выше — на первой платформе побортно в

районе шпангоутов 48-56. Здесь у левого и правого бортов было по одному снарядному погребу и соответственно один и два зарядных. Между ними находились распределительный шит, центральный пост, прокладочная, помещения внутренней связи, гидрокомпасы и пороховой погреб ГК, примыкавший к ЦПО 2-го барбета.

Заряды и снаряды противоминной артиллерии хранились в отдельных помещениях. Вероятно, на каждое орудие приходилось не более 230 выстрелов. Зарядные погреба были футерованы пробкой в целях теплоизоляции. На полу поверх пробкового слоя настился линолеум. Снарядные погреба в основном совмещались с перегрузочными отделениями, где находились входы нижних элеваторов. Оттуда доставляли боеприпасы на третью палубу. Там на отрезке между барбетами возвышенных башен были побортно устроены по два горизонтальных конвейера. Они находились в сквозных проходах сразу за бортовыми отсеками. Эти транспортёры доставляли снаряды и заряды с двух сторон по направлению к миделю, проходя вдоль линии расположения нескольких верхних элеваторов. Последние поднимали боеприпасы непосредственно к 5-дюймовым орудиям в центральной части корпуса. Противоминные пушки в оконечностях, вероятно, снабжались выстрелами путём ручной транспортировки к элеваторам (без горизонтальных конвейеров). Однако сведений на этот счёт найти не удалось.

После модернизации 1927-1929 годов кормовая группа погребов (шпангоуты 98-115) была отведена под унитарные патроны универсальных орудий 5"/25 — около 200 штук на один ствол. Кормовые конвейеры на третьей палубе перемещали их от выходов нижних элеваторов (шп.98) до шпангоута 80. Затем патроны подносились к удлинённым верхним элеваторам, которые поднимали их на шельтердек к универсальным орудиям. Встречный конвейер транспортировал выстрелы противоминных пушек на отрезке от 49-го до 73-го шпангоутов. Здесь так же была удлинена большая часть верхних элеваторов, но не на два, а только на один межпалубный промежуток. Они поднимали снаряды и картузы на уровень полубака, где теперь стояла противоминная батарея из 10 стволов 5"/51, а так же к двум противоминным орудиям, остававшимся некоторое время на крыше первого уровня носовой части надстройки.

На линкоре «Невада», восстановленном после полученных в Пёрл-Харборе повреждений, адекватным образом переделали погреба и приспособления для доставки выстрелов к новым универсальным установкам 5"/38. Теперь отдельные элеваторы поднимали снаряды и гильзы с зарядами в подбашенные перегрузочные отделения. В каждом из них в боевой обстановке держали по 110 готовых к применению выстрелов. Остальные хранились в погребах. Боевой опыт корабельной ПВО внёс свои коррективы. Как следствие, довоенные нормы боезапаса были значительно превышены. Всего на каждое орудие 5"/38 Mk 12 на линкорах приходилось 595 зарядов и снарядов, включая 40 специальных (в основном осветительных).

Прочее вооружение

Кроме главного калибра и противоминной батареи в состав артиллерийского вооружения линкоров типа «Невада» на момент вступления в строй входили четыре 3-фунтовые (47 мм) салютные пушки Mk.6. Они стояли

парами на шельтердеке сразу за орудиями 5"/51 №20 и №21. Имелось так же предположительно восемь 37-миллиметровых орудий Mk.15 (1-фунтовые). Шесть из них использовались для учебной (стволиковой) стрельбы главной артиллерии (крепилась поверх ствола). На каждую двухорудийную башню приходилось по паре 37 мм пушек, на трёхорудийные с единой люлькой — по одной. Ещё два экземпляра были предназначены для вооружения шлюпок. Кроме того «Невада» и «Оклахома», как и все крупные корабли флота США, располагали одним 3-дюймовым 23,5-калиберным полевым орудием Mk.4 для десантных партий и несколькими (предположительно тремя) установками для тренировки заряжающих противоминной артиллерии. Стрелковое вооружение первоначально включало два пулемёта 7,62 мм, примерно 200 винтовок «Спрингфильд» и около 100 пистолетов «Кольт» 11,43 мм. Погреба всех этих лёгких систем располагались на второй платформе в районе шпангоутов 48-54 по диаметрали. С кормы к ним примыкали отсеки динамо-машин, а с бортов и носа — погреба противоминной артиллерии.

В 1917 году линкоры типа «Невада» получили своё первое зенитное вооружение — две полуавтоматические пушки 3"/50 Mk.10. Эти системы были универсальными и предназначались для стрельбы по воздушным и поверхностным целям. Первоначально на «Неваде» и «Оклахоме» оба 3-дюймовых орудия стояли рядом на крыше третьей башни — в задней её части на большом овальном помосте за дальномером. В 1919 году эта позиция понадобилась для взлётной платформы бортовых аэропланов. Зенитки были перенесены на шельтердек. Их там установили побортно между 5-дюймовыми и салютными орудиями. У Фридмана приведена схема с расположением зениток уровнем ниже — на полубаке по передней кромке дымовой трубы. Фотографий с таким размещением этих пушек обнаружить не удалось.

Вскоре количество 3-дюймовых орудий удвоилось, а в начале 20-х годов их число довели до восьми. Такая батарея долгое время считалась стандартом ПВО американских линкоров. Из числа этих пушек по две стояли побортно на шельтердеке и на пристроенной к нему платформе. Ещё четыре — на помосте в районе шлюпочной палубы между грот-мачтой и дымовой трубой. После перестройки 1927-1929 годов 3-дюймовые орудия уступили место универсальным системам 5"/25 Mk.12.

Когда в 1939 году в Европе опять началась большая война, американцы приняли решение о срочном усилении противовоздушной обороны своих кораблей. Стандартные линкоры должны были получить две пары счётверённых автоматов калибра 28 мм. Для них на «Неваде» и «Оклахоме» оборудовали кольцевые брустверы в четырёх местах: на верхней палубе по сторонам от грот-мачты и на шельтердеке, где для этих целей были сняты противоминные орудия 5"/51. Однако 28-миллиметровых автоматов не хватало. В качестве временной меры было решено установить на их месте всё те же универсальные трёхдюймовки. На «Неваде» это сделать не успели, и она встретила японский налёт на Перл-Харбор с пустыми кольцевыми брустверами. «Оклахома» 3-дюймовки получила, но в день гибели корабля экипаж не успел ими воспользоваться, как впрочем, и всей зенитной артиллерией.

В начале 30-х годов линкоры типа «Невада» и «Оклахома» были оснащены пуле-

Характеристики средней и зенитной артиллерии линкоров типа «Невада»

Калибр, мм (дюйм)	127 (5")	127 (5")	127 (5")	76,2 (3")	40 (1,57")	20 (0,79")	12,7 (0,5")
Тип, марка, модель	Mark 8	Mark 10, 11	Mark 12	Mk 10-22	Mark 1-2	Marks 2, 4	M2 BMG
Год разработки	1910	1921	≈1932	1914-1944	1941 (США)	1939	1925
Год начала использования	1911	1926	1934	1915-1944	1942 (США)	1941 (США)	1930
Конструкция ствола	скреплённый	моноблок	моноблок	скреплённый	моноблок	моноблок	моноблок
Длина ствола, калибры/мм	51/6477	25/3175	38/4836	50/3816	56,25/2250	70/1400	90/1143
Общая длина орудия, мм	6636	3613	5683	4055	2499	2210	1650
Конструкция затвора	поршневой	клинов. п./а.	клинов. п./а.	клинов. п./а.	автомат.	автомат.	автомат.
Заряжание	картузное	унитарное	разд. гильз.	унитарное	унитарное	унитарное	унитарное
Вес орудия, кг	5130	955	1810 (без з.)	798	522	68,04	45,6/54,9*
Скорострельность, в./мин	8-9	15-20	15-22	15-20	120-160	450	450-600
Тип снаряда и вес, кг	AP 22,7	AA 24,5	AAC 25,03	HC 5,9	HE 0,900	HE 0,123	0,0485
Вес ВВ, кг	AP 0,77	AA 3,4	AAC 3,4	HC 0,58	HE 0,067	HE 0,011	—
Пороховой заряд, кг	11,1	4,35	7,031	1,68	0,314	0,0277	0,0153
Начальная скорость, м/с	960	670	762-792	823	881	844-835	866/893*
Давление в канале, кг/см ²	2680	2630	2835	2680	3070	3090	?
Живучесть ствола, выстр.	900	≈3000**	4600	3000**	9500	9000	3000
Тип установки	однооруд.	однооруд.	двухоруд.	однооруд.	счетверён.	однооруд.	одиночн.
Вес установки, кг	10200	9830-10550	≈50000	3100-4300	10340-11567	769	?
Угол вертик. наводки	-10°/+20°	-15°/+85°	-15°/+85°	-15°/+85°	-15°/+90°	-5°/+87°	-10°/+80°
Дальность стрельбы, м	14490	13259	15903	13350	10249	4389	эф. 2400
Досыгаемость по высоте, м	—	8350	11887	9270	6797	3048	эф. 1524
Силовой привод	нет	есть	есть	нет	есть	нет	нет

* — даны характеристики морского варианта с водяным охлаждением; приведён вес без воды / с водой.

** — живучесть хромированных стволов орудий 5"/25 Mk11 и 3"/50 соответственно ≈3600 и 4300

мётами «Кольт-Браунинг» M2 BMG калибра 12,7 мм с водяным охлаждением. Четыре из этих систем ближней ПВО стояли на вершине треногой грот-мачты. Там для них над куполом боевого марса смонтировали ромбообразную платформу («птичью ванну»). Ещё четыре 12,7 мм ствола занимали позиции на пулемётной площадке фок-мачты, устроенной ниже боевого марса.

В 1942 году в ходе восстановительного ремонта линкор «Невада» получил новые средства ближней ПВО. Ими стали лицензионные автоматы 40 мм «Бофорс» и 20 мм «Эрликон». Первые были представлены восьмью счетверёнными установками с силовыми приводами, а вторые присутствовали в количестве 41-го ствола с ручным наведением.

Из восьми установок «Бофорс» две занимали позиции в диаметральной плоскости: на месте снятой боевой рубки и перед башней ГК №3 (соответственно на уровне 03 и 02). Ещё шесть размещались побортно. Одна пара стояла в носовой части надстройки на уровне 02. Вторая — между возвышенными 5-дюймовыми башнями примерно на такой же высоте. Две последних установки «бофорс» располагались по сторонам от третьего барбета ГК непосредственно на главной палубе. По итогам Алеутской операции столь низкие позиции дорогих и сложных автоматов были признаны невыгодными ввиду ограниченных углов обстрела и попадания брызг в свежую погоду. Позже их демонтировали, разместив на этом месте шесть «эрликонов». Взамен появились две новые позиции «бофорсов» в промежутке между средними 5-дюймовыми башнями. Они располагались на шельтердеке (уровень 01) с максимальным выносом к борту. Перед последними боями на Тихом океане «Невада» получила ещё два счетверённых «бофорса». Потеснив «эрликоны», их установили за фок-мачтой по сторонам от кормовой надстройки на уровне 02. Таким образом «Невада» в конце войны несла 40 стволов этих высокоэффективных систем.

«Эрликоны» размещались там, где позволяло место, и где они не создавали помех

для стрельбы других орудий. В журнале «MORZA STATKI I OKRETY» №№4-5/2003 сообщается о том, что в 1945 году одиночные автоматы на «Неваде» стали заменять спаренными. Там же приведены сведения о финальной численности 20-миллиметровой батареи — 45 стволов, включая 5 одиночных автоматов и 20 спарок.

Линкоры типа «Невада» по проекту имели четыре торпедных аппарата с боковой перезарядкой. Эти аппараты стояли на второй платформе в носовом и кормовом отсеках, расположенных к оконечностям от погребов противоминной артиллерии (вне цитадели, ограниченной броневыми траверсами у шп. 20 и 122). В ходе большой модернизации 1927-1929 годов всё торпедное вооружение было демонтировано.

Средства управления огнём, радары и другие электронные системы

При вступлении в строй «Невада» и «Оклахома» располагали центральной наводкой (ЦН) главной артиллерии. Управление стрельбой могло осуществляться из нескольких пунктов. Главные из них находились в центральной посту (ЦП) и боевой рубке. ЦП на линкорах типа «Невада» впервые в американской практике разместили на первой платформе под защитой всех броневых палуб. Возвышенные башни помимо перископических визиров Mk.4 и орудийных прицелов были снабжены встроенными башенными дальномерами, установленными за лобовой бронеплитой. Оттуда также можно было управлять огнём всей главной артиллерии. На топах обеих решётчатых мачт, поднятые на высоту 35 метров над уровнем моря, располагались командно-наблюдательные пункты с визирами Mk.2 и другими несложными приборами. Громоздкие и капризные дальномёры там никогда не устанавливали, опасаясь негативного влияния вибрации. Позиции для них были устроены на крышах возвышенных башен. В 1917-1918 годах открытый дальномер на башне №2 демонтировали. Вместо

него на крыше новой ходовой рубки появилась поворотная дальномерная башенка с противоосколочным экраном и длиннобазовым дальномером. Аналогичная установка сменила открытый дальномер на крыше башни №3. В это же время была введена центральная наводка для противоминной артиллерии с четырьмя директорами Mk.7, производившимися в США по образку прибора компании «Виккерс». Их установили побортно у среза полубака и на главной палубе по сторонам от грот-мачты. Сами 5-дюймовые орудия получили указатели ЦН.

В 1917 году система центральной наводки GFCS (General Fire Control System) линкоров типа «Невада» получила два механических компьютера Mark 1 Mod 1 (Mk.1/1), производства компании «Форд». Они стояли в ЦП и предназначались для исчисления установок стрельбы на основании исходных данных: дальность, курс и скорость цели и собственного корабля, метеорологические факторы, влияние силы Кориолиса, состояние боеприпасов, износ стволов и т.д. Эта информация водилась в компьютеры вручную или автоматически с артиллерийских директоров, гирокомпасов, лага, панелей состояния орудий и других устройств. Более простыми баллистическими вычислителями Mk.2 были оснащены директора противоминной батареи.

Участие в первой мировой войне и знакомство с британским опытом не могли не вызвать изменений в американских системах управления. Было увеличено количество постов в надстройках. Вокруг мачт оборудовали многогранные мостики с характерным клинообразным ограждением — «противоторпедные платформы». Там располагались посты наблюдения за морем и управления средней артиллерией. Над ними установили циферблаты указателей дистанции до цели, а на стенках возвышенных башен нанесли угловые шкалы. Эти приспособления были предназначены для согласования и концентрации огня корабельного соединения. С 5 по 10 мая 1918 года на «Неваде» проходил опробование прототип стабилизированного

элемента (гировертикаль), предназначенного для учёта при стрельбе крена и дифферента корабля. Спустя несколько лет предсерийные образцы таких приборов в составе директоров Mk.9 были установлены на линкорах «Невада» и «Теннесси» для проведения опытной эксплуатации.

В первой половине 1920-х годов возвышенные башни «Невады» и «Оклахомы» получили ещё по одному встроенному дальномеру. Он был установлен в броневом коробе, установленном сверху на крышу башни в её тыловой оконечности. Объективы этого прибора располагались гораздо дальше от волн и брызг, чем у дальномёра стоящего за лобовой плитой. Механические компьютеры были заменены на более совершенную модель Mk.1/7.

Модернизированные корабли получили обновлённые КДП главной, противоминной и универсальной артиллерии, размещённые на мачтах и в надстройках. В массивных боевых марсах треногих мачт были устроены одинаковые по конструкции пункты управления огнём артиллерии главного и противоминного калибра. Основным считался КДП на фок-мачте. Два верхних уровня боевых марсов предназначались для управления 14-дюймовой батареи. На самом стыке треножника мачтовых опор базировался КДП главного калибра Mark 20. Расстояние от купола крыши боевого марса до конструкционной ватерлинии равнялось 36,9 метра (45,6 м от киля). Боковые стенки состояли из 14-ти плоских граней, каждая из которых имела в верхней части застеклённое окно прямоугольной формы. Здесь, равно как и в двух нижних этажах боевых марсов, стёкла могли опускаться в щели, имевшиеся в нижней части рам. Второй уровень боевых марсов занимали средства наблюдения и корректировки стрельбы главного калибра. Их помещения имели восьмигранную форму, вытянутую к бортам, и заметно превышали по габаритам верхний этаж. Внутренний объём здесь частично занимали опоры мачт, сходящиеся у потолка. Нижний уровень боевых марсов снаружи был ещё шире. В его боковых крыльях располагались два директора средней артиллерии. Пол этого помещения находился на высоте 30,4 метра от КВЛ (39,1 м от киля). Имелся ещё один директор главного калибра в боевой рубке. Триплекс-башни получили длиннобазовые дальномёры. Они располагались в командном отсеке орудийного отделения, как на ЛК типа «Пенсильвания».

Противоминную батарею после модернизации обслуживали два бронированных дальномёра. Их поворотные башенки с противоосколочным прикрытием располагались в диаметральной плоскости. Кормовой с оптической базой 3,66 м стоял в оконечности дальномерной платформы грота. Носовой был шестиметровым (20 футов) и располагался как раз над фронтальной стенкой ходовой рубки — в передней части просторной платформы, имевшей V-образную форму клином к носу. Там же в районе мачтовых опор оборудовали станцию управления зенитным огнём. Одновременно в кормовой части боковых крыльев появились специальные директоры для универсальных 5-дюймовых орудий. Эти посты сначала были расположены уровнем ниже, а затем приподняты на специальных пилонах и получили весьма совершенные визиры Mk.19. Перед войной их сменили ещё более продвинутые директоры Mark 33, которые устанавливались вместе с зенитными дальномерами в закрытых башнях с противоосколочным бронированием. В то же время появилась новая станция управления огнём ПВО. Её помеще-

ние располагалось вокруг вертикальной опоры фок-мачты.

В 1930-х годах система управления огнём линкоров типа «Невада» стала синхронной. Теперь благодаря сельсидам она выдавала установки для стрельбы практически мгновенно. В новой GFCS использовались стабилизированные элементы Mk.1 (Mk.9) и компьютеры Mk.1/12, заменённые к 1940 году на Mk.1/17.

Линкор «Невада», восстановленный после тяжёлых повреждений первого дня войны, участвовал в боях 1943-1945 годов, будучи оснащённым самыми современными средствами управления. В дополнение к оптико-механическим приборам корабль получил радары. Директоры главной артиллерии остались теми же Mk.20. Они по-прежнему располагались на вершинах обеих мачт в боевых массах, которые были меньше старых и состояли из двух уровней, отведённых только под КДП главного калибра. Кормовой пост на новом гроте оказался теперь ниже дыма из трубы. На куполах директоров появились антенны радиолокаторов Mark 3.

Вместе с новой универсальной артиллерией кардинально изменились и средства управления её огнём. Теперь линкор «Невада» имел четыре весьма совершенных КДП Mark 37 в бронированных башенках, увенчанных антеннами РСЛ. В состав этих постов были интегрированы оптические дальномёры с базой 4,6 метра и радары Mark 4. Поворотные башенки директоров Mark 37 базировались на высоких основаниях и занимали позиции по ромбической схеме. Два из них стояли в диаметральной плоскости на верхних площадках носовой и кормовой надстройки (уровень 06 и 03 соответственно). Ниже были устроены станции ПВО, включившими в себя закрытое помещение с оборудованием и жилой зоной для вахтенных, окружённое по периметру мостиками. Ещё пара директоров Mk 37 располагалась по сторонам от дымовой трубы. Каждый из них стоял на платформе, закреплённой приблизительно по уровню 04 на вертикальном пилоне и двух отведённых к борту дополнительных опорах. Неширокие косые крылья или трапы связывали эти посты с углами П-образного мостика, который с бортов и кормы окружал ходовую рубку, расположенную под носовой станцией ПВО. Перед последними боями на Тихом океане в составе директоров Mk 37 линкора «Невада» радары Mk 4 были заменены на Mk 12 с высотой мером Mk 22.

В начале войны зенитные автоматы американских кораблей наводились в основном с помощью кольцевых прицелов и снарядных трассеров. Однако ещё в 1941 году были разработаны небольшие прицельные колонки Mk 14 с гироскопической стабилизацией. Позже специально для установок «бофорс» создали весьма совершенные директоры Mark 51. Эти компактные визиры имели пневмо-электрические силовые приводы и могли управляться одним человеком. В их состав в числе прочих устройств входил и уже упомянутый гиросtabilизированный прицел Mk 14. Директоры Mark 51 стояли в непосредственной близости от автоматов «бофорс». Таких позиций на фотографиях и чертежах линкора «Невада», относящихся к последним месяцам войны, можно насчитать около десятка.

Линкор «Невада» получил два первых обзорных радара в 1942 году. Ими стали приборы типа SC-1 компании «General Electric», предназначенные в основном для слежения за воздухом. Приёмные антенны и облучатели

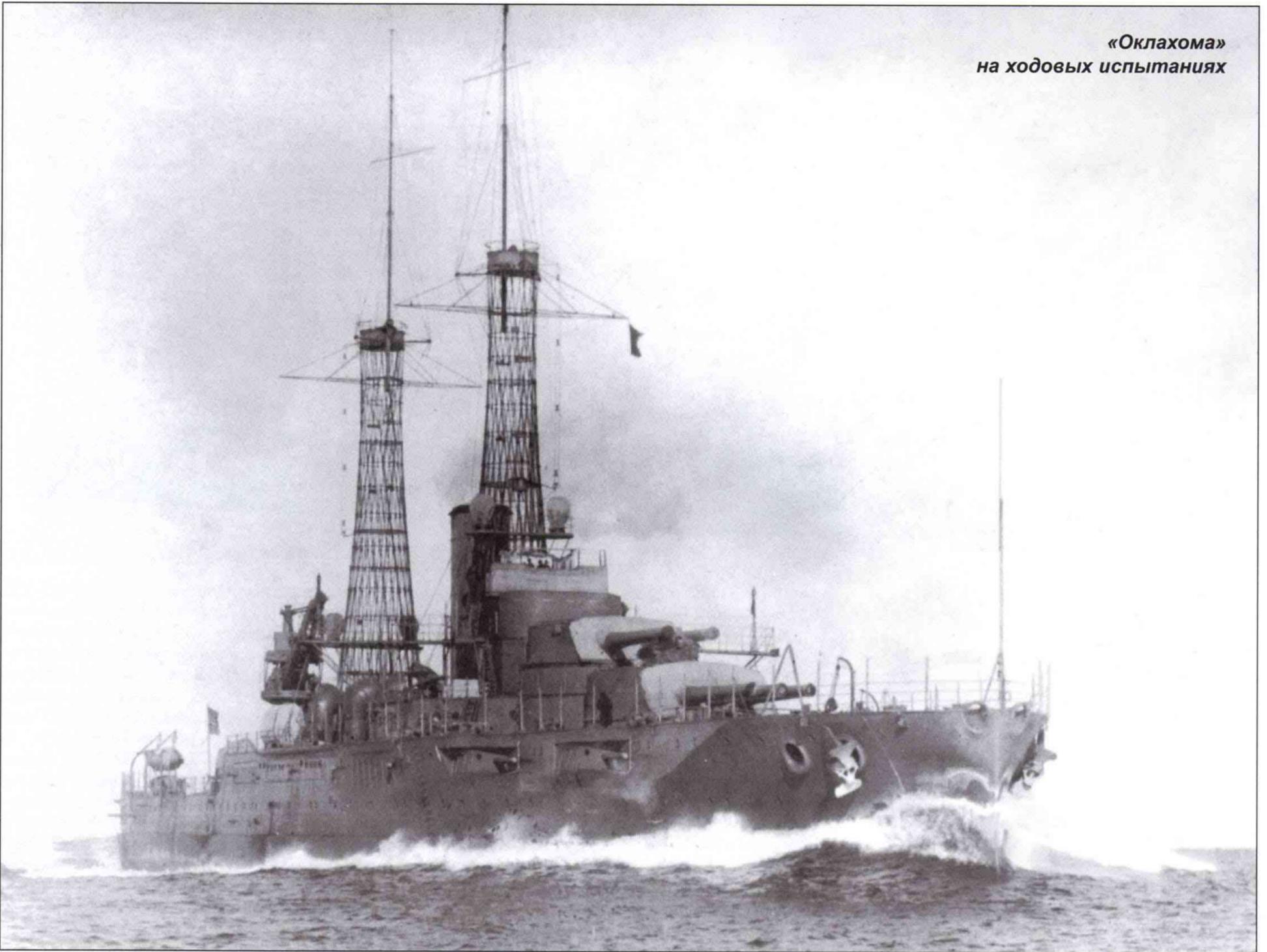
обзорных радаров заняли позиции на специальных антенных площадках, закреплённых на куполах боевых марсов обеих мачт. Прочее оборудование было установлено в носовой и кормовой радиорубках, позже расширенных и преобразованных в боевые информационные центры CIC (Combat Information Center). В 1943 году на фок-мачте «Невады» появились антенны более совершенного радара воздушного наблюдения типа SK, сместившие аналогичное устройство прежней РЛС на корму антенной площадки. Позже оба экземпляра SC-1 вероятно были заменены парой РЛС слежения за поверхностью SG производства компании «Рейтион». Их антенны были вынесены на верхушки обеих мачт. В своё время линкор обзавёлся и прочими радиолокационными средствами, такими как устройство распознавания «свой-чужой» IFF Mark 3 или индикаторы облучения BK и BL.

В предвоенное время на линкорах типа «Невада» имелось три радиорубки. Главный центр связи располагался на третьей палубе между барбетом №2 и коммуникационной трубой боевой рубки. Как раз уровнем ниже под палубной бронёй стоял носовой гирокомпас. Кормовая радиорубка была устроена на первой платформе по правому борту в районе шпангоутов 118-122. Уровнем ниже располагался склад имущества службы радиосвязи. Ещё одна радиорубка находилась в центре сигнального мостика. На линкоре «Невада» восстановленном после японского нападения средства радиосвязи и пеленгации претерпели изменения, но не слишком значительные. На мачтах почётные места теперь занимали антенны РЛС.

С момента вступления линкоров типа «Невада» в строй более двух десятилетий прожекторы служили одним из основных средств целеуказания в ночных условиях. По мере распространения осветительных снарядов и радаров их значение снижалось. В первые годы службы, как полагалось линкорам США, «Невада» и «Оклахома», должны были нести по восемь 36-дюймовых боевых прожекторов. Они располагались поровну на каждой решётчатой мачте. Для этого немного ниже середины этих ажурных колонн были устроены специальные прожекторные площадки. Там стояли сначала по два прожектора, а затем весь положенный комплект — по четыре штуки. С появлением наблюдательных («противоторпедных») платформ прожекторные площадки пришлось приподнять. Причём на «Оклахомы» эти сооружения теперь располагались выше, чем у сестершипа. Особенно на грот-мачте.

После перестройки 1927-1929 годов линкоры типа «Невада» в течение ряда лет несли прожекторы на сигнальном мостике (ниже ходового), а так же четыре экземпляра (36-дюймовые) на крышах двух прожекторных рубок, устроенных на внешнем кожухе дымовой трубы с обеих её сторон. Эти последние позиции были ликвидированы сначала на «Неваде». В 1941 году так же поступили и на «Оклахоме». Перед своей гибелью этот линкор нёс четыре 36-дюймовых прожекторов и столько же 24-дюймовых.

Ввиду появления РЛС на восстановленной «Неваде» роль прожекторов стала гораздо более скромной. Их количество сократилось. Две пары 36-дюймовых теперь стояли на прожекторных платформах, смонтированных под боевыми марсами обеих мачт. Кроме того, имелось два сигнальных 12-дюймовых прожектора, установленные по сторонам от ходовой рубки в передней части боковых крыльев мостика.



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ ЛИНКора «ОКЛАХОМА»

Первым из двух линейных кораблей программы FY1912 заложили будущую «Оклахому». Это произошло 26.10.1912 на верфи компании New York Shipbuilding Corporation в Кэмдене, штат Нью-Джерси. Через 17 месяцев, 23 марта 1914 года, при большом стечении народа и в присутствии Секретаря флота Джозефуса Дэниэлса состоялся спуск линкора на воду. Епископ города Маскоги Хоус провёл молебен на стапеле. В своей речи он высказал оригинальное для военного корабля напутствие, пожелав, чтобы могучее судно всегда следовало христианским ценностям и способствовало всемирному братству людей. «От имени Соединённых Штатов нарекаю тебя «Оклахома!» — провозгласила Лорна Крус, девятнадцатилетняя дочь губернатора Оклахомы Ли Круса. Она произвела крещение корабля обычным способом, то есть с помощью бутылки шампанского, а не минеральной воды, как хотели местные прогибационисты (последние воинственно пропагандировали запрет на спиртное, но юная леди выдержала их давление, заявив, что суеверные моряки требуют только шампанского). Мгновения спустя огромный шестиэтажный корпус плавно вошёл в спокойные воды реки Делавэр. После церемонии граждане штата презентовали кают-компанию линкора серебряный сервиз, а судостроительная фирма преподнесла Лорне Крус усыянный брилли-

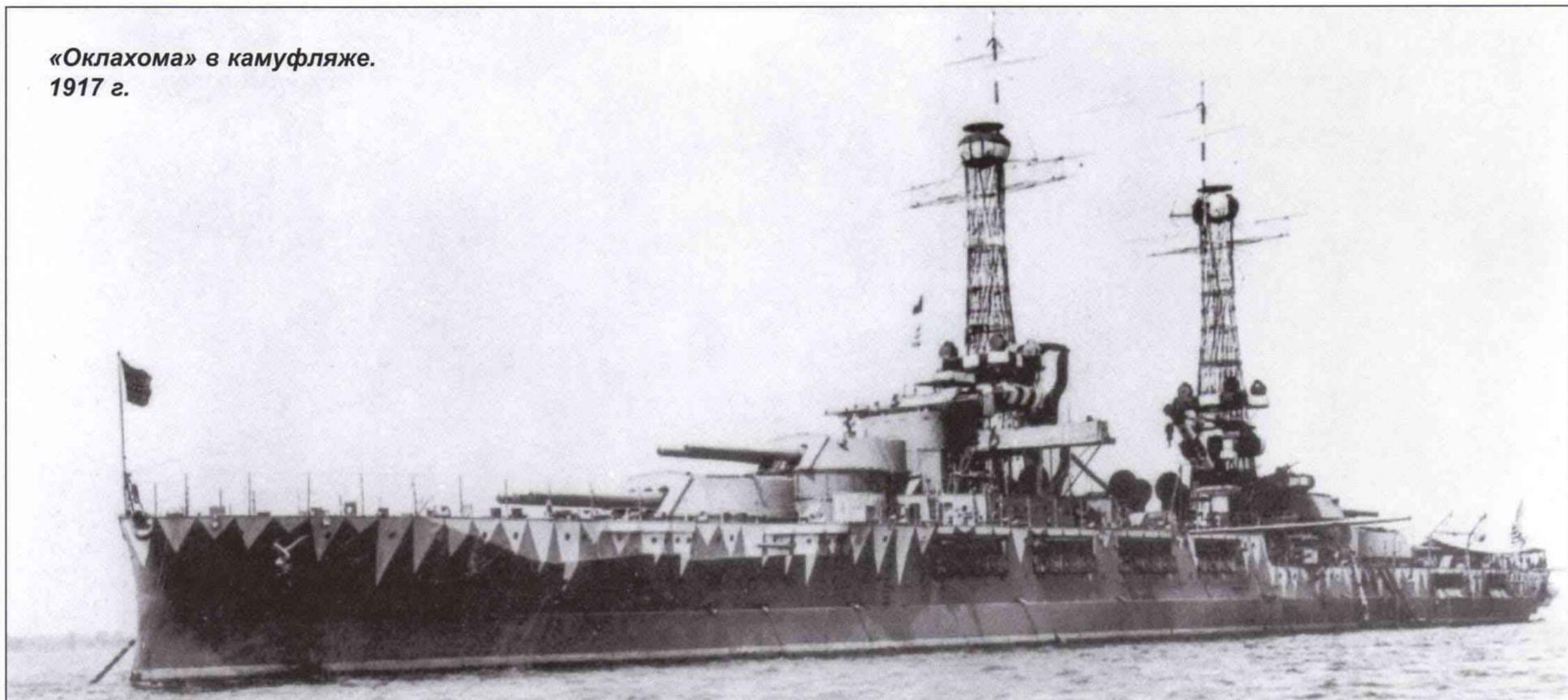
антами браслет. 2 мая 1916 года новый линкор был укомплектован. Его первым командиром стал кэптен Роджер Уэллс.

Несмотря на большую войну в Европе, начальный период службы «Оки», как стали в обиходе называть линкор (Okie — прозвище жителей Оклахомы, а иногда и соседнего Арканзаса), не отличался обилием событий. Освоение новой техники, боевая подготовка, маневры, стрельбы, периодические визиты на верфи для технического обслуживания и мелкого ремонта. 6 апреля 1917 года Соединённые Штаты выступили на стороне Антанты. После этой даты США некоторое время воздерживались от отправки за океан своих линейных сил. На то были две причины. Во-первых, часть команд крупных боевых кораблей перешла на вооружённые транспорты, которые обеспечивали снабжение союзников и перевозили в Европу американские войска. Второй причиной была сохраняющаяся напряжённость в отношениях с Японией. Наконец 2 ноября 1917 года было подписано соглашение Лэнсинга-Ишии, декларировавшее «свободу дверей» в Китае и признание американской стороной особых интересов Японии в этой стране. Вслед за тем в Европу ушла 9-я линейная дивизия (BatDiv 9), под началом адмирала Родмана. В её состав вошли только угольные корабли. Находящимся в строю «нефтяникам», линкорам типа «Невада» и «Пенсильвания», не суждено было оказаться на театре боевых действий. Там для них не хватало топлива.

В этот период «Оклахома» прошла свой первый крупный ремонт. Линкор получил две 3-дюймовых универсальных пушки. В 1917 году корабль лишился девяти противоминных орудий. Они пошли на вооружение транспортов.

Летом 1918 года решено было перебросить в Европу дополнительные силы в виде 6-й линейной дивизии контр-адмирала Роджерса. Инициатором этой меры стал Уильям Симс, первый командир «Невады», а теперь вице-адмирал и командующий ВМС США в Европейских водах. Задачей вновь прибывших линкоров являлось противодействие тяжёлым кораблям противника, если они попытаются прорваться в Атлантику. Там в это время шли нескончаемые вереницы транспортов с оружием и войсками из США. Каждый летний месяц 1918 года океан пересекали с запада на восток в среднем по 300 тысяч американских солдат. Изменить ход войны в свою пользу немцы уже не могли. Однако Симс полагал, что успешная атака конвоев германскими линейными крейсерами с крупными людскими потерями со стороны союзников может вдохновить противника на продолжение сопротивления. Разумеется, такой рейд был делом чрезвычайно рискованным, но возможным. Быстроходные корабли адмирала Хиппера могли бы попытаться. Один из них, линейный крейсер «Мольтке», в 1912 году произвёл сильное впечатление на американцев, когда побывал в США с «дружественным визитом». Правда в середине 1918-го для рейда

**«Оклахома» в камуфляже.
1917 г.**



в Атлантику кроме решимости командования, требовалась добрая воля экипажей, которые теперь стали напоминать команды наших «гельсингфорских бездельников».

В состав BatDiv 6 кроме флагманского линкора «Юта» входили «Невада» и «Оклахома», под началом кэптана Чарльза Б. МакВея (младшего). Оба сверхдредноута 13 августа покинули Хэмптон-Роуд и взяли на курс к юго-западной оконечности Ирландии. Они направлялись в Берхэвен (Behaven), расположенный на побережье залива Бэнтри. Через 10 дней в 275 милях к западу от Ирландии произошла встреча с эсминцами «Бэлч», «Конинхэм», «Даунес», «Кимберли», «Аллен» и «Сэмписен», после чего всё соединение 20-узловым ходом устремилось к цели. Спустя 18 дней в гавань Берхэвена пришла и «Юта». Здесь 6-й дивизии надлежало ждать сообщения о вероятном появлении германских линейных крейсеров, а получив его, раньше немцев найти и взять под защиту суда, попавшие в опасный район.

Однако противник на прорыв не шёл. Стражи Атлантики томились от безделья. Много-тысячный экипаж американского соединения оказался в унылом безлюдном месте. Моряки живо переименовали его в «Бэрен хэвен» (barren haven) — бесплодный приют. Низкая береговая линия с торфяными холмами, прорезанная 200-300-метровыми скалистыми глыбами, по большей части пасмурная погода, тяжёлые мрачные тучи, постоянно

накрапывающий дождь, позже сменившийся мокрым снегом — всё это навевало тоску на молодых парней, не познавших тягот долгой войны, как их европейские сверстники. Проводились учения и тренировки — ввиду подводной опасности по большей части на месте базирования. Нашлось время для занятий спортом. Предпочтение отдавалось футболу, гребле и парусными гонками. В последнем из названных видов 18 сентября победила команда «Оклахомы». Успешно для линкора проходил и футбольный турнир экипажей. Он завершится через два месяца семью победами «Оклахомы» (последние две были одержаны над командой «Юты» 19 ноября, уже после заключения перемирия).

В сентябре единственным оперативным действием были трехдневные учения, проведённые вместе с четырьмя британскими эсминцами. В заливе Бэнтри «Оклахома» и «Юта» попрактиковались в стволиковой стрельбе. Линкор «Невада» в учениях не участвовал. Его с тральщиками экстренно отослали в Куинстаун.

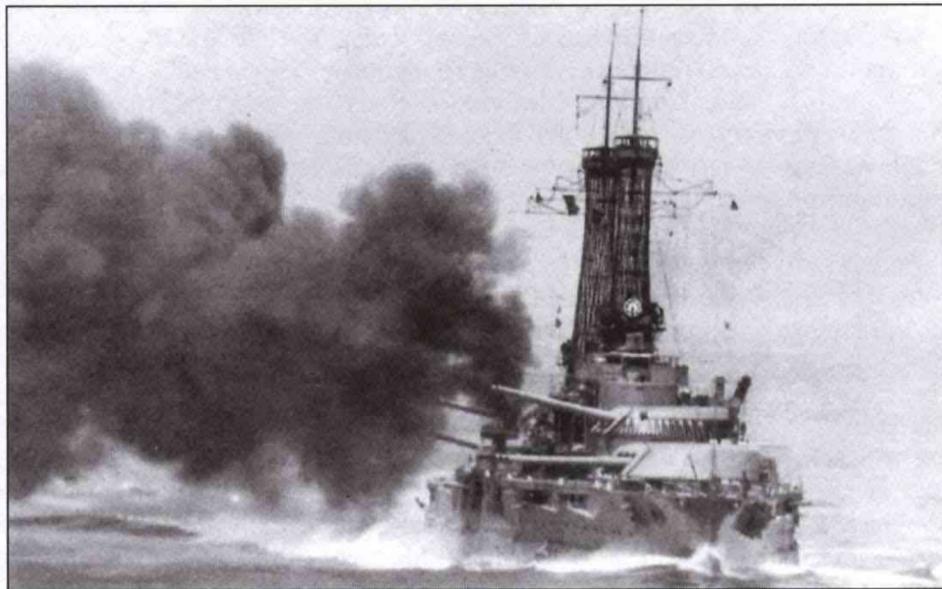
Информация о вероятном прорыве германских рейдеров на океанские коммуникации поступила только в следующем месяце. 10 октября англо-американское командование согласовало план перехвата противника. Четыре дня спустя «Оклахома», «Невада» и «Юта» с эскортом из семи эсминцев вышли в море. Немецкие линейные крейсера уже якобы находились в Атлантике. В это время с

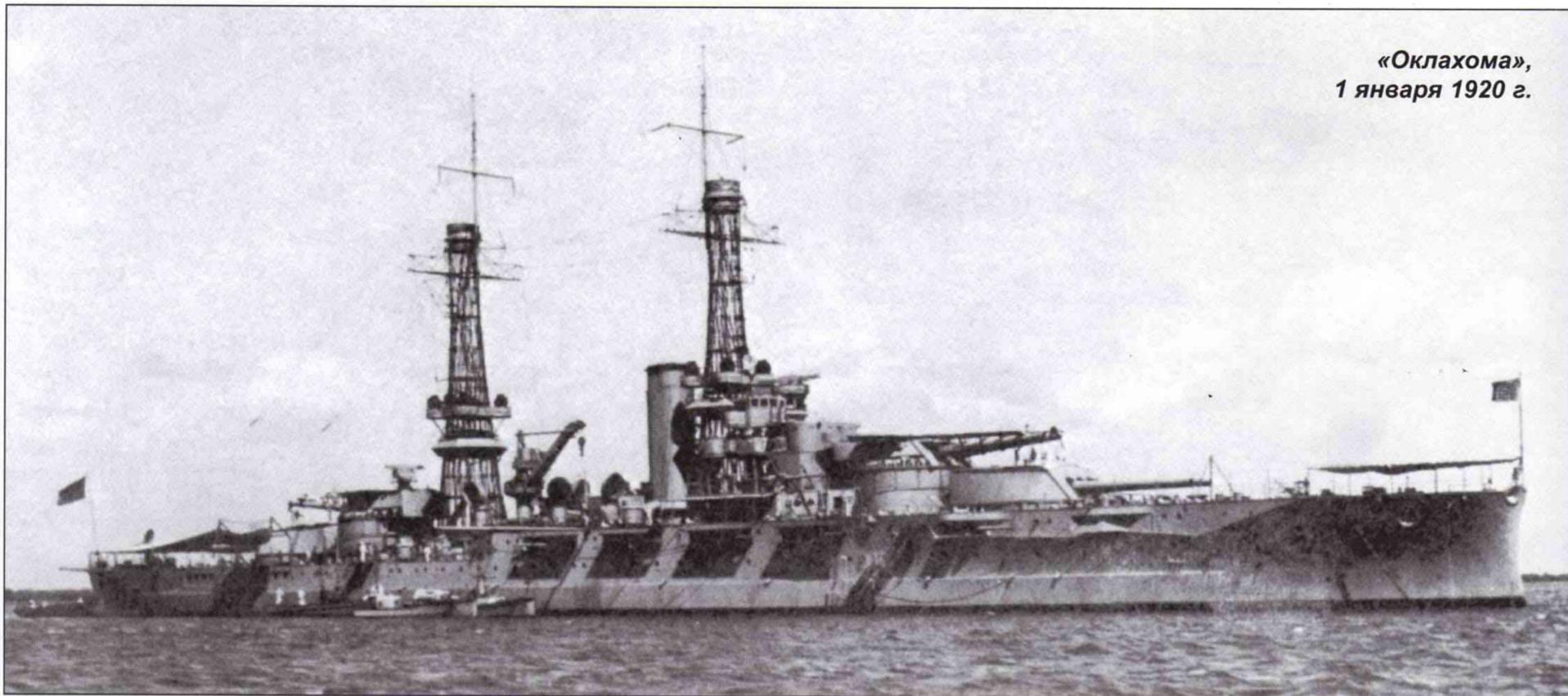
запада к берегам Франции приближались два войсковых конвоя. Плохая погода ограничила скорость 6-й дивизии 15 узлами. Следующим утром был установлен контакт с одним из конвоев. Американские линкоры заняли позицию в 500-600 метрах от хвоста колонны транспортов. В полдень конвой миновал опасную зону и был оставлен адмиралом Рождерсом на попечение эсминцев. Теперь BatDiv 6 отправилась разыскивать второй конвой. Держа курс на восток в условиях ограниченной видимости, «Невада», «Оклахома» и «Юта» вели поиск в строю фронта с трёхмильным интервалом. Вскоре к ним присоединились американские эсминцы из Куинстауна. Конвой был замечен с «Юты». К тому времени опасности уже не существовало даже теоретически, и 6-я дивизия повернула назад в Берхэвен.

На самом деле противник ничего и не затевал. Адмирал Симс не имел достоверных сведений, но санкционировал эту операцию из предосторожности и для проверки разработанного плана перехвата. Всё прошло, как задумывалось. Несмотря на плохую видимость оба конвоя были найдены и взяты под охрану в кратчайший срок. «Оклахома» и «Невада» так ни разу и не выстрелили по противнику в эту войну.

В конце октября проявился другой враг помимо германского флота. Им стала знаменитая испанка — тяжёлая форма гриппа, унёсшая более 21 миллиона жизней по всему свету. Эпидемия добралась и до Берхэвена. Скученность корабельного быта усугубляла опасность заражения. «Оклахома» в период с 21 октября по 2 ноября потеряла шестерых членов экипажа, включая старшего артиллерию командера Кэски. Умерло семь человек на «Неваде» и четверо на «Юте». Причиной смерти официально считалась пневмония. Были прекращены все учения. Медицинская служба 6-й дивизии отчаянно боролась с заразой. На кораблях регулярно отдавали воинские почести новопреставленным, приспуская флаг на 30 минут. Тела отправляли в американский госпиталь в Куинстауне. Откуда предполагалось доставлять их в США. Часть заболевших моряков разместили на берегу. Была также оказана помощь местному населению. Силами BatDiv 6 на близлежащем аэродроме создали госпиталь на 25 мест. Последние два моряка из экипажа

**«Оклахома» во
время учений.
1919 г.**





«Невады» умерли после 10 ноября, когда с инфекцией уже практически справились.

Пришёл конец и великой войне. В девять утра 11 ноября радиостанция «Оклахомы» приняла сообщение о согласии противоборствующих сторон заключить перемирие. Огонь должен был прекратиться в 11:00 того же дня. Моряки BatDiv 6 с большим энтузиазмом приветствовали победу. Местные жители отнеслись к этому событию неоднозначно. Партия «Шин Фейн» и её сторонники связывали с поражением Великобритании надежды на независимость Ирландии. Свои чувства к англичанам они частично перенесли на их заокеанских союзников. Как следствие, экскурсия в графство Корк не обошлась без инцидентов. Группа уволенных на берег с «Оклахомы» подверглась атаке шинфейнеров прямо в порту. Не ожидавшие нападения моряки были сброшены в холодную ноябрьскую воду. Никто не погиб, хотя некоторые едва не утонули. В тот же день американцы взяли реванш в городском ресторане. К счастью, и на этот раз убитых не было, но драка закончилась полным разгромом заведения. Адмирал Роджерс, узнав о происшествии, приказал своим морякам «пустить шляпу по кругу» и за собственный счёт возместить ущерб, нанесённый городу. Когда нужная сумма была собрана, командующий BatDiv 6 вручил её мэру Корка.

26 ноября «Оклахома» и «Юта» с эскортом из четырёх американских эсминцев перешли в Портсмут. 30 ноября к ним присоединился линкор «Аризона». Команды получили увольнения и посетили Лондон. 4 декабря в Портсмут пришла «Невада», а на следующий день прибыли пять линкоров 9-й дивизии. Через неделю появился адмирал Симс, чтобы лично возглавить мощные силы, которые должны были встречать президента США. Почётное рандеву состоялось утром 13 декабря. Это был настоящий триумф Вудро Вильсона, победителя и миротворца: море флагов, экипажи вдоль бортов, приветственный салют в 21 залп с кораблей 6-й и 9-й дивизий. Сопроводив президента во французский Брест, большая часть американских линкоров, включая «Оклахому» и «Неваду», 14 декабря отправилась домой и прибыла в Нью-Йорк на Рождество. Экипажи кораблей были встречены, как победители.

Затем прошли зимние учения в Карибском море. Гром победы уже отгремел, и послевоенное время стало выглядеть не столь радужным, как ожидалось. Международная обстановка в середине 1919-го была крайне напряжённой. После подписания Версальского договора (28.07.1919) в США создавалась паническая атмосфера, напоминающая по напряжённости предвоенное противостояние в Европе. Япония держала свои войска в Китае и Сибири, не собираясь уходить по доброй воле. Но особенно настораживало стремление Страны восходящего солнца закрепиться на подмандатных территориях в Тихом океане, доставшихся после раздела германских владений (Циндао, Палау, Маршалловы, Каролинские и Марианские острова). Для этого Императорский флот планировал пополнить свой состав мощными линкорами и линейными крейсерами. Перед лицом США вставал грозный противник.

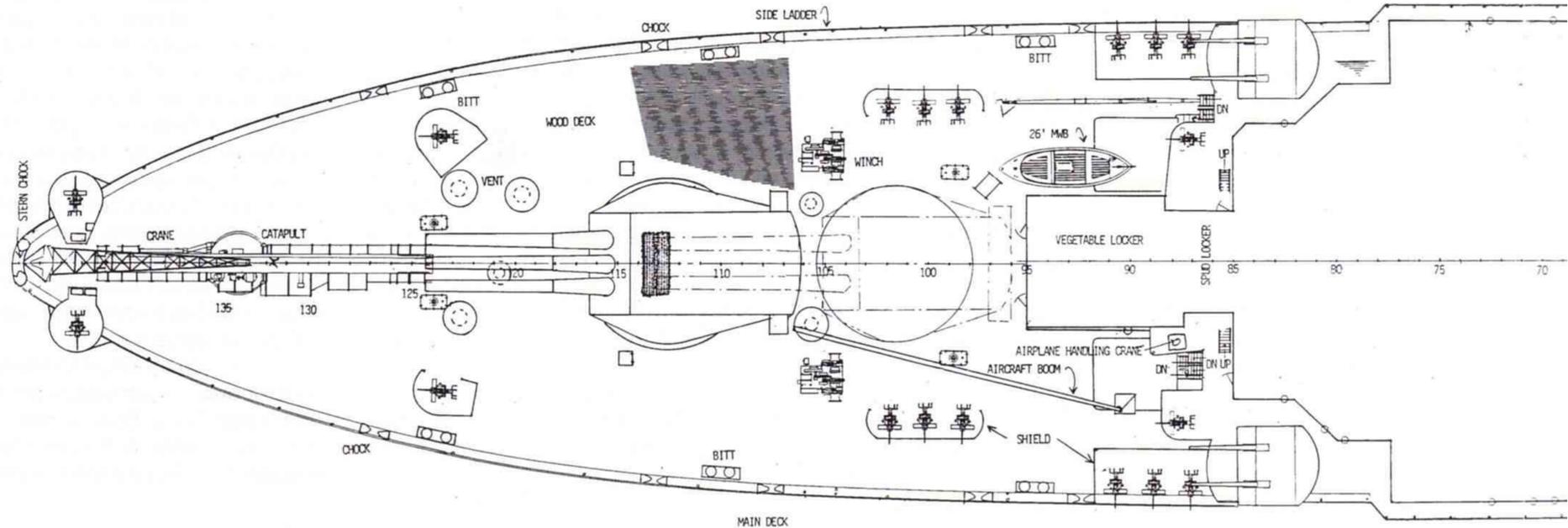
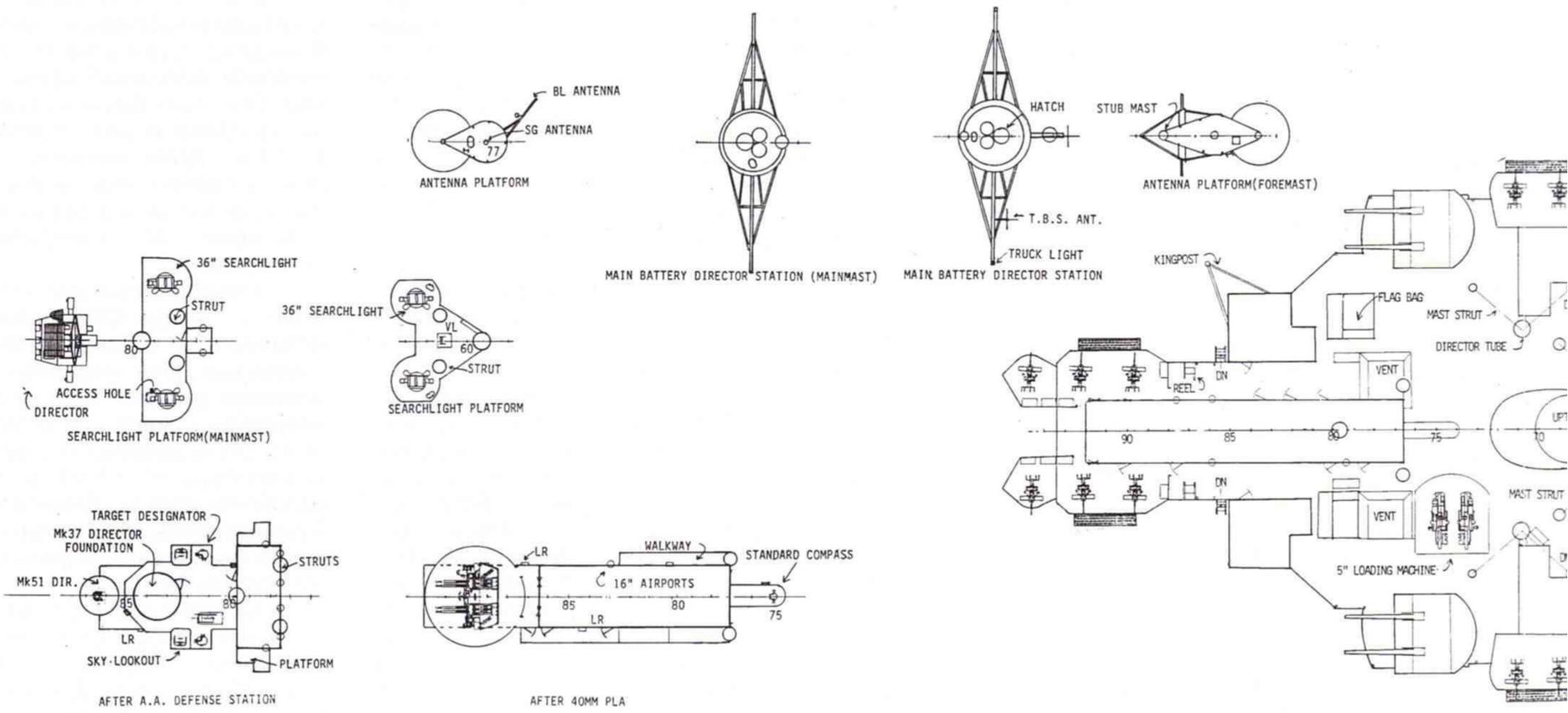
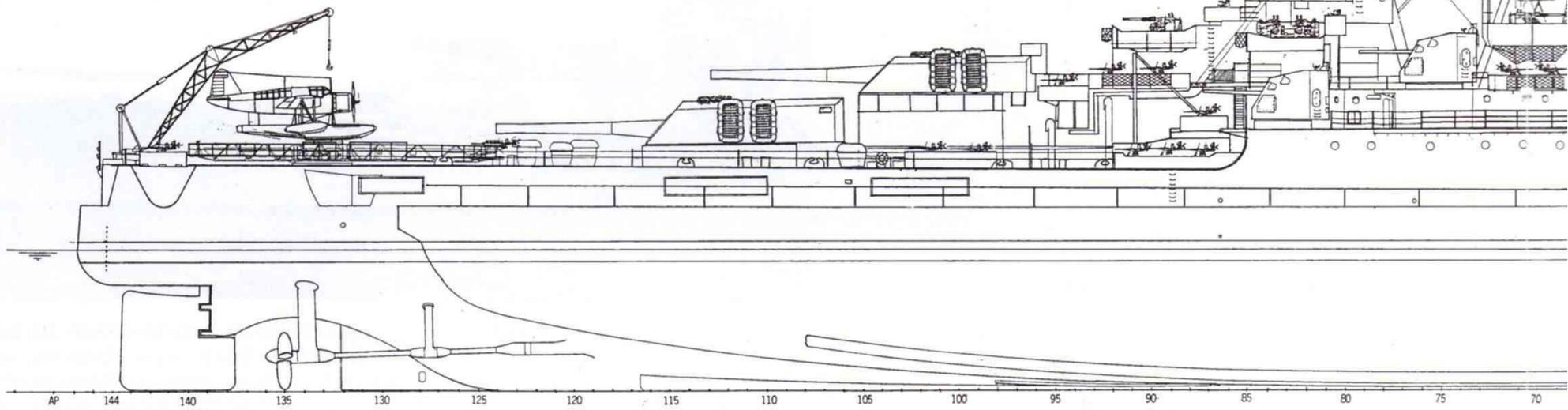
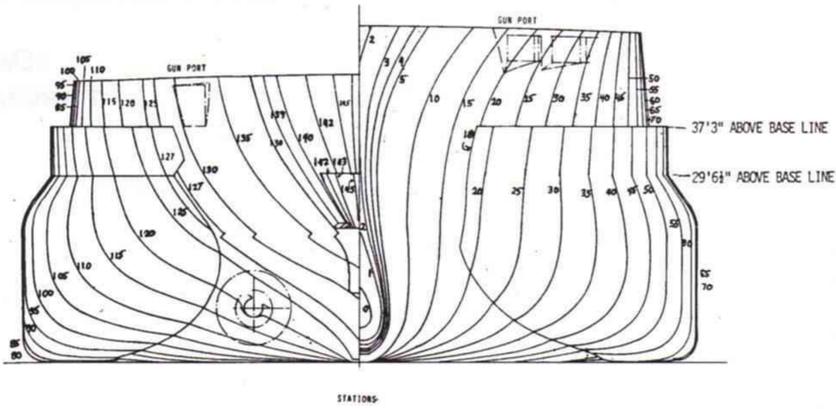
В конце своего второго президентского срока Вудро Вильсон санкционировал переброску на западное побережье основных сил флота с перспективой постепенного перехода к базированию на Гавайях. ВМС США были разделены на две части. Командовать вновь сформированным Тихоокеанским флотом назначили адмирала Родмана. Переводу на запад подлежали 200 боевых единиц, включая лучшие линкоры. Новейшие «Нью-Мексико», «Айдахо» и «Миссисипи» перешли уже весной 1919-го. «Невада» и «Оклахома» в этот первый эшелон не попали. Летом 1919 года «Оки» отправилась на другую сторону Атлантики. Линкор прибыл в Брест, чтобы по завершении мирной конференции сопроводить президента США из его второго турне в Европу. Вудро Вильсон пожал богатый урожай овалов в европейских столицах, но как политик не добился успехов, ни там, ни позднее на родине. Более того, выдвинутая им идея создания Лиги Наций была реализована без участия Соединённых Штатов, для которых опять начиналась эпоха изоляционизма, ставшего преобладающим мировоззрением американских политиков. Многие из них рассматривали это явление, как возврат к естественной норме. Страна устала от «великого времени». Сенат отказался ратифицировать, как Версальский договор, так и хартию Лиги Наций.

Продолжалось перемещение американского флота на Тихий океан. В начале августа в залив Сан-Педро пришли «Невада» под флагом главкома ВМС Роберта Кунца, «Оклахома» и «Аризона». В Сан-Диего к эскадре присоединился секретарь флота Джозефус Дэниэлс. Корабли предприняли впечатляющий круиз вдоль побережья: Санта-Барбара, Сан-Франциско, Бремертон и Сиэтл. Везде они находили радушный приём местных жителей. Основной базой продолжали оставаться Сан-Диего и расположенный неподалёку Лонг-Бич. Здесь имелись хорошие условия для снабжения нефтью и ряд других преимуществ, которые в других местах были бы сопряжены с дополнительными капитальными затратами.

В первый раз линкоры типа «Невада» были на западе США недолго. Вскоре они возвратились к базированию на восточном побережье. Оба числились в составе 7-й линейной дивизии, куда кроме них входила «Аризона» — флагман главкома Атлантического флота адмирала Генри Вильсона. Зимние манёвры 1920-1921 годов проводились в Карибском море и у берегов Южной Америки. Планировались совместные плавания с кораблями Тихоокеанского флота, возглавляемого адмиралом Родманом.

На рассвете 4.01.1921 эскадра Атлантического флота в составе семи линкоров («Пенсильвания», «Аризона», «Оклахома», «Невада», «Юта», «Норт Дакота» и «Делавэр»), 18-ти эсминцев и необходимого количества судов снабжения, угольщиков и ремонтных судов оставила бруклинскую верфь и, спустившись по Ист Ривер к каналу Эмброуз, вышла в океан. Адмирал Вильсон повёл свои корабли к берегам Кубы. 9 января эскадра прибыла в залив Гуантанамо, где располагалась ныне знаменитая на весь мир военная база, площадью четыре тысячи гектар. Флот держал здесь постоянно 1100 человек. Ежегодно в Гуантанамо проходили обучение около 20 тысяч военнослужащих. За всё это США перечисляли Кубе арендную плату в 2000 долларов в год.

Кроме нарастающего кризиса в отношениях с Японской империей у США имелись трения также и с Британией. Англичане стремились занять в Латинской Америке освобождённые Германией военно-политические



и торговые позиции. Они создали угольную станцию в Лиме и всячески старались реализовать в регионе свои избыточные вооружения, образовавшиеся в огромных количествах после завершения большой войны. Разумеется, Соединенным Штатам это не нравилось. Вашингтон сам был не прочь пристроить здесь свои лишние или устаревшие корабли под предлогом реорганизации местных флотов и подготовки кадров. Для этого США направили в ряд стран региона военных советников и открыли программу обучения латиноамериканских офицеров. Впоследствии эти военные должны были обеспечить выгодную Соединенным Штатам ориентацию своих режимов. Действуя в том же направлении, США начали строить базу подводных лодок в Кальяо, проданную впоследствии Перу. Кроме того, остро стоял вопрос о богатых полезными ископаемыми регионах Латинской Америки. В 1920-1921 годах в США разразилась настоящая нефтяная паника, когда казалось, что собственные запасы истощаются.

17 января эскадра Атлантического флота покинула Гуантанамо и через два дня прибыла в порт Колон на входе в Панамский канал. Спустя ещё двое суток адмиралы Вильсон и Родман пожали друг другу руки у тихоокеанских берегов Нового Света. 22 января начался совместный круиз двух флотов на юг. Прежде всего, предстоял визит в Перу, приуроченный к столетию независимости этой страны. 24 января корабли пересекли экватор. Как обычно прошли весёлые представления с Нептуном. 31 января эскадра Атлантического флота прибыла в перуанский порт Кальяо и простояла там в течение недели. Корабли адмирала Родмана тем временем двинулись на юг к берегам Чили.

Многие перуанцы полагали, что США были их хорошим другом. Эту линию горячо пропагандировал президент Аугусто Легия. По его мнению северный сосед способствовал модернизации Перу исключительно в целях прогресса и гуманизма. Свидетельством тому были прибывшие из США инженеры, врачи, учителя и, конечно, военные. Разумеется, перуанские политики ещё не забыли сокрушительного поражения в Тихоокеанской войне 1879-1883 годов. Тогда Чили, имевшая второе меньшие по численности вооружённые силы, разгромила коалицию Боливии и Перу. Во многом это произошло из-за

поддержки, оказанной чилийцам Англией (в обмен на гарантированные поставки селитры — стратегического сырья для производства пороха и взрывчатых веществ). В такой обстановке моряки «Невады», «Оклахомы» и других кораблей США оказались окружены атмосферой радушия и доброжелательности. Они вели себя как туристы, активно покупали сувениры, много фотографировали и немало выпили. Для представителей страны, исповедующей сухой закон, последнее не удивительно.

Через неделю два флота снова соединились и пошли на север. В Панаме экипажи провели многочисленные спортивные состязания. Атлантический флот выиграл большинство боксёрских схваток, но уступил тихоокеанцам в бейсболе. 25 апреля в состязаниях по гребле на гоночных шлюпках команда «Невады» завоевала кубок Баттенбурга, которым до этого в течение двух лет владела «Аризона». Затем флоты разошлись и занялись артиллерийской практикой и другими учениями.

Летом того же года «Аризона», «Невада» и «Оклахома» опять ходили в Кальяо, чтобы 28 июля отпраздновать 100-летие независимости Перу. Моряки США отдали почести освободителю страны Хосе Сан-Мартину, приняв участие в открытии памятника. Линкоры оживляли праздничные вечера в Кальяо своей иллюминацией и прожекторами. Затем американские корабли пошли на север к родным берегам.

В мирное время финансирование огромных ВМС, являвшееся серьёзным бременем для бюджета, не могло не снизиться. Уоррен Хардинг, новый хозяин Белого дома, взял курс на максимальную разрядку международной напряжённости, сокращение военных расходов и разоружение. Вскоре состоялась Вашингтонская конференция, ограничившая флоты морских держав, особенно линейные силы. Впрочем, «Неваде» и «Оклахоме» разборка на металл или перекалфикация не угрожали. Вместе с 10 более новыми стандартными линкорами они составили боевое ядро ВМС США.

Бюджетный дефицит испытывали все страны. Кроме того, после Великой войны везде за исключением Японии серьёзное влияние имели пацифисты, не желавшие тратить средства налогоплательщиков на флот, равно как на иные вооружения. Моряки сопротивля-

лись урезанием бюджета, как могли. В США лидером по этой части был главком флота Роберт Кунц. Он использовал любой повод для пропаганды интересов ВМС. «Флот является выгодным вложением капитала», — внушал адмирал Кунц повсеместно. Большое впечатление произвела его яркая речь на сессии национальной ассоциации промышленников. Кунц напомнил собравшимся там бизнесменам, что Америка «была склонна разрушать свой флот после окончания каждой войны» и тем самым ставить под угрозу национальные интересы и безопасность государства. По мнению адмирала, годовой бюджет ВМС в 300 миллионов долларов гарантировал США свободу доступа к мировым рынкам, имевшим в то время объём в 8 миллиардов.

Оба линкора типа «Невада» на долгое время перешли на западное побережье США. «Оклахома» до 1927 года прослужила в составе Тихоокеанского флота, носившего с 6.12.1922 по 1.02.1941 нетрадиционное название Battle Fleet (Атлантический флот был переименован в Scouting Fleet). Некоторая разрядка после Вашингтонской конференции быстро сменилась нарастающей конфронтацией с Японией. Масло в огонь подлило принятие Соединенными Штатами 26 мая 1924 года ограничительного закона об эмиграции. Он имел антияпонскую направленность и практически перекрыл приток переселенцев из этой страны. Огорчённый посол островной империи угрожал тогда Америке «самыми серьёзными последствиями». Активно протестовали простые японцы. Прошли демонстрации. У дипломатических представительств США некоторое время наблюдались пикеты. Официальный Токио ничего серьёзного не предпринял. Что касается всемерного наращивания военного присутствия на подмандатных территориях, то оно и так не прекращалось с 1919 года. В случае военного конфликта положение американских владений на Филиппинах и Гуаме становилось зыбким. В такой обстановке Тихоокеанский флот США провёл в 1925 году одну из самых масштабных акций межвоенного времени. Ею стал поход в Австралию и Новую Зеландию, сопоставимый по значимости с кругосветным плаванием «большого белого флота» в 1907-1909 годов.

Несмотря на бурный прогресс авиации и наращивание подводных сил, линейные корабли продолжали оставаться ядром ВМС. К 1925 году на Тихом океане было сосредоточено шестнадцать из восемнадцати линкоров США. Именно они должны были обеспечить победу над вероятным противником в генеральном сражении наподобие Ютландского. Причём сделать это следовало, двинувшись всем флотом на запад и навязав противнику решительный бой. Тем самым обеспечивалась защита изолированных Филиппин и Гуама. Таковой являлась стратегическая оборонная концепция США, известная как «Plan Orange». Для её проверки в 1925 году и был предпринят впечатляющий поход в «страны южных морей», где стратегическая обстановка после войны быстро менялась ввиду нарастающей японской угрозы. Военно-морское присутствие Британии в этом регионе ослабло. В таких обстоятельствах Австралия и Новая Зеландия стремились найти новых союзников для обеспечения своей безопасности. Таким образом, идея похода флота США к этим британским доминионам нашла поддержку у «антиподов». От Гавайских островов до Мельбурна и Сиднея было примерно такое же расстояние, как до Манилы. Имелась отличная возможность проверить оборонную доктрину, а так же автоном-



«Оклахома» следует Панамским каналом. Начало 1920-х гг.

ность и мореходность американского флота. Одновременно укреплялись военные и экономические связи с важными союзниками в тихоокеанском бассейне.

В июне после окончания подготовительных учений у Гавайских островов президент Кулидж санкционировал поход через океан. В Японии это вызвало гнев и ярость. США постарались несколько «сгладить углы», предложив после похода в страны южных морей дружественный визит своего флота в Токийскую бухту. Японцы отказались. Они считали, что англосаксы затевают заговор, направленный на подрыв безопасности их империи. Японские газеты пестрели заголовками на эту тему. Однако общественного протеста, как менее года назад в случае эмиграционного законодательства, не наблюдалось. В Европе активно реагировала Италия. Римские газеты писали о провокации и высказывали мнение, что Япония имеет право на любые контрмеры против США.

Американская эскадра собралась у Сан-Франциско и 15 апреля взяла курс на запад. В поход отправились 12 нефтяных сверхдедутов, сопровождаемых лёгкими крейсерами и эсминцами. Функции флагманского корабля адмирала Кунца выполнял «угольщик» — броненосный крейсер «Сиэтл». «Невада» и «Оклахома» входили в состав 3-й линейной дивизии, возглавляемой контр-адмиралом Джозефом Зигмейстером, державшим флаг на «Пенсильвании». Курс к южным морям был проложен через Гавайи, куда эскадра прибыла 26 апреля. Здесь планировалась основательная остановка для последних приготовлений. За американской армадой с самого начала наблюдал соглядатай в виде японского танкера «Хаятома». Определив курс соединения, он ушёл, но впоследствии был замечен линкорами «Мериленд», «Вест Вирджиния» и «Тенесси». Шпион спокойно вёл погрузные работы в Гонолулу.

Завершив учения, эскадра двинулась 1 июля к островам Самоа. Теперь в её составе было 11 линкоров («Аризона» ещё 5 июня ушла из Гонолулу в Сан-Франциско). По пути было разыграно сражение с «вражеским флотом». Велись и другие учения. Тренировались артиллеристы, торпедисты, сигнальщики, связисты и службы борьбы за живучесть. Ежедневно к главным силам прилетали гидропланы с лёгких крейсеров разведывательного отряда. Огромное соединение с экипажем в 23 тысячи человек двигалось в форме стрелы, занимая 20 квадратных миль. Впереди шли легкие крейсера и эсминцы. Экономия топлива, держали 11-узловой ход. Всё складывалось удачно. Главком Роберт Кунц был очень доволен — он имел «лучшие линкоры и лучшие эсминцы».

6 июля пересекли экватор. По традиции отпраздновали это событие. В бортовом журнале «Оклахомы» записано, что в 7:55 в 1000 ярдах по курсу замечен его величество Нептун с супругой и свитой. 10 минут спустя машины были застопорены. В 8:07 кэптен МакДауэл «сдал» команду над кораблём морскому божеству. Дальше начался суд над бедными «pollywogs» (головастики, мальки), как именовались те, кто впервые пересек экватор. Вынесенные приговоры немедленно приводились в исполнение. Для этого был сооружён кустарный бассейн.

10 июля достигли архипелага Самоа и бросили якоря у Паго-Паго. На острове моряки обнаружили много интересного. Здесь женщины ходили полуобнажёнными, не было денег и венерических заболеваний. Тем, кто когда-либо страдал этой напастью, сход на

берег был запрещён. Начался активный товарообмен. Лучше всего шли майки и рубашки, в которых скоро стали щеголять местные красотики. На Паго-Паго угольный «Сиэтл» произвёл бункеровку. Запасы нефти эскадры не пополняла в базах в течение 23 дней похода к Австралии. Линкоры типа «Невада» лишь однажды принимали жидкое топливо с танкера «Брезос».

21 июля на подходе к Австралии в точке, равноудалённой от Сиднея и Мельбурна, флот разделился на две части с примерно одинаковой численностью экипажа. Предполагалось, что будет лучше, если инфраструктура прибрежных городов подвергнется равному «давлению». Однако количество вымпелов в отрядах существенно различалось. Это обидело жителей Сиднея. К ним пришло только 13 кораблей. Местные обыватели не смогли оценить тот факт, что они получили все линкоры кроме трёх, доставшихся Мельбурну. Эти два города находились в состоянии острой конкуренции между собой, ревниво деля все атрибуты столичности: парламентские и правительственные структуры, дипломатические миссии, визиты иностранных делегаций и т.п. Мельбурн посетили 43 судна дружественной державы. Среди них флагманский крейсер «Сиэтл», пусть и давно устаревший. К тому же корабли флота США прибыли в Мельбурн на час раньше. Как следствие жители и даже администрация Сиднея оказали заокеанским гостям довольно холодный приём. Некоторые местные газеты несли околёсицу, почерпнутую из ковбойских фильмов: «вальжжные, увешанные оружием типы, жующие резинку и плюющие табак». Увольнения на берег допускались лишь с 8:00 до 13:00. Городские власти потратили всего-то 5000 фунтов на мероприятия для прибывших к ним 11 тысяч гостей.

А тем временем Мельбурн открыл своё сердце американским морякам. В число счастливых попали экипажи «Оклахомы», «Невады» и «Пенсильвании». Многие моряки потом вспоминали эти дни, как лучшее время в жизни. Они могли разгуливать на берегу 24 часа в сутки, встречая кругом радушный приём, улыбки, угощение, предложения погостить и особое расположение дам. Последнее обстоятельство имело вескую причину. В годы великой войны небольшой народ Австралии понёс тяжелейшие в своей истории потери. Полегли десятки тысяч лучших молодых мужчин. Как следствие, в стране образовался серьёзный демографический перекоп. За время визита в Австралию и Новую Зеландию было зарегистрировано 50 браков американских моряков с местными женщинами.

На кораблях США проводились ответные приёмы для жителей Мельбурна. До полуночи на палубах гремели оркестры и кружились в танцах пары. Но бокалы за дружбу и любовь поднимались только в пабах на берегу. Благо у антиподов не было сухого закона. Многие моряки сильно перебирали. Однако обошлось без происшествий. Нельзя не отметить забавный эпизод на официальном обеде в здании парламента. Выставленные на столах флажки США имели клеймо «Сделано в Японии». Это вызвало много шуток и смеха.

29 июля линкор «Оклахома» посетило около 3000 гостей. Корабль был забит людьми. Танцы продолжались до десяти вечера. На следующий день в городе с восхищением обсуждали гостеприимство «Оки». В конце визита линкоры третьей дивизии устроили грандиозный бал. Было 6000 приглашённых, включая чету премьер-министра Австралии и других важных персон.



«К газовой атаке готов!». Офицер на мостике «Оклахомы», 1925 г.

6 августа флот начал переход в полторы тысячи миль к Новой Зеландии. «Мельбурнский» отряд с главкомом Кунцем взял курс на Веллингтон, а «сиднейский» с адмиралом Робинсоном во главе пошёл в Окленд. В новой Зеландии дружественное в целом отношение к США было, тем не менее, довольно сдержанным. Страна не хотела проявлять непопулярность в отношении Токио. Министр юстиции и одновременно генеральный прокурор британского Содружества наций даже публично вспомнил, что в годы великой войны Японские корабли патрулировали в акватории, окружавшей острова Новой Зеландии, и тем самым обеспечили защиту от германских рейдеров.

Визит американского флота прошёл неплохо, но довольно сухо и формально. Омрачил впечатление инцидент, произошедший в Крайстчёрче на острове Южный. В этом городе американцев спровоцировали на драку. Местные радикалы пытались принизить роль США в победе над германским блоком. Навязчивые возгласы «Кто выиграл войну?» в конце концов, привели к потасовке. Полиция и военные патрули ненадолго задержали нескольких американских моряков. За 13 дней полной свободы был 31 такой арест.

24 августа американский флот оставил Новую Зеландию и двинулся к Самоа, а затем через Гавайи пошёл в Калифорнию. На подходе к Сан-Педро линкоры увеличили скорость до 17 узлов и так двигались ввиду берега до Лонг-Бич. Эскорт эсминцев перешёл каналом Санта-Барбары в Сан-Диего. 5-месячный проход в 15 000 миль был завершён. Десять тысяч военных моряков одновременно сошли на берег. Прибывших горячо приветствовали жители Сан-Педро.

Адмирал Кунц направил секретарю флота победную реляцию. В ярких красках было описано успешное развёртывание главных сил флота, проверивших самих себя и оборонную доктрину страны. Кунц предлагал повторять такие походы каждые три года и гарантировал 24-часовую готовность к автономному плаванию на 2 месяца. И это не предел. С дополнительными запасами длительность похода можно было увеличить до 4-5 месяцев. Требовались также быстроходные суда снабжения и полный переход на жидкое топливо. Отметим Кунц и пожелание о скорейшем получении двух строящихся авианосцев. Тем не менее, линкор, по мнению главкома, продолжал оставаться основой морской мощи. Ничего не говорилось об усилении противоздушной и противолодочной обороны американских кораблей.

Однако круиз к южным морям не всеми был оценен положительно. Генерал Билли Митчелл считал его пустой тратой 50-80 миллионов долларов. Цифра многократно завышенная. Кунц, парируя эти выпады, утверждал, что флот потратил только на 515 тысяч долларов больше обычного бюджета. Тоже некоторое лукавство. Митчелл продолжал раз за разом занудливо напоминать о потоплении с воздуха трофейного линкора «Осфрисланд», демонстрируя, как и Кунц, явную однобокость, но не с линкорным, а с авиационным уклоном.

По возвращении из Новой Зеландии «Оклахома» ещё полтора года базировалась на западном побережье, совершая время от времени круизы в Атлантику для участия в учениях, проводившихся в Карибском море. Корабль выполнял также миссию оморачивания будущих офицеров и заслужил по этой части отменную репутацию. 27 мая 1927 года линкор пришёл в Аннаполис и в очередной раз принял на борт группу гардемарин. Курс учебного похода проходил через Панамский канал к Сан-Педро и Сан-Франциско. На обратном пути посетили залив Гуантанамо и Гаити. 25 августа «Оклахома» вернулась в Аннаполис, а уже в сентябре отправилась на филадельфийскую военно-морскую верфь для двухлетней модернизации.

В августе 1929 года обновлённый линкор покинул Филадельфию и двинулся в Карибское море, где надлежало провести всесторонние испытания систем и механизмов. Затем «Оклахома» участвовала в учениях с Атлантическим флотом. В июне 1930-го линкор возвратился на западное побережье и вошёл в состав 1-й линейной дивизии, где также числились «Невада» и «Техас». 11.06.1931 список экипажа «Оклахомы» пополнил 20-летний энсин Джон Сидней МакКейн младший (подобно своему отцу, Джону Сиднею МакКейну старшему, он станет 4-звёздным адмиралом, а его сын получит широкую известность, как кандидат в пре-

зиденты США от республиканской партии и соперник демократа Обамы, победившего на выборах 2008 года).

Начало 1930-х принесло новое обострение международной обстановки на Дальнем Востоке. После финансового краха, постигшего в 1929 году Уолл Стрит, в США резко сократился импорт из Японии. На фоне низкого внутреннего платежеспособного спроса это привело к быстрому падению иены и экономическому кризису в Стране восходящего солнца. Её военно-милитаристская элита по обыкновению видела выход из великой депрессии в широкой внешней экспансии, установлении контроля над источниками сырья и силовом захвате рынков сбыта в Азии. Используя в качестве повода взрыв на КВЖД, японцы в 1931 году вторглись в Маньчжурию, что повлекло за собой затяжной международный кризис. Все соглашения по Китаю фактически были попорчены. Япония «хлопнула дверью» в Лиге Наций, осудившей её действия. 15 мая 1932 года группа молодых офицеров организовала путч против гражданского правительства, склонного к внешнеполитическим компромиссам. Премьер Цуёси Инукаи и министр финансов Яносукэ Инои были убиты. К власти пришёл военный кабинет, возлагавший вину во всех бедах на американский капитализм.

В ответ на японскую экспансию ВМС США предприняли демонстрацию силы в виде серии океанских учений. Неуклонно увеличивался авангард флота на Гавайских островах. Но возможности базы в Пёрл-Харборе ещё долго оставались ограниченными. В первой половине 1930-х основные места базирования находились на западном побережье. Первоначально в Сан-Педро три или четыре линейных корабля, буксировщики целей, ремонтное и госпитальное судна имели удобную стоянку за волноломом, построенным в 1911 году армейским инженерным корпусом. С приходом большого флота места стало не хватать. Некоторые линкоры были вынуждены останавливаться к востоку от пляжа Кабрилло в зоне, неприкрытой от воздействия океанских волн. В 1924-1931 годах ввиду ограниченности бюджетных ассигнований флот не развивал береговую инфраструктуру своих баз. Львиная доля средств в это время ушла на модернизацию 13 линкоров. Позже появились деньги для обустройства баз, включая второй волнолом в Лонг-Бич, протянувшийся поперек залива. Задолго до окончания строительства этого сооружения (1936 г.) туда перешли флагманские линкоры — «Пенсильвания», «Калифорния» и «Вест Вирджиния», возглавлявшие соответственно ВМС США, Тихоокеанский флот (продолжим так его называть, вместо странно звучащего по-русски Battle Fleet) и линейные силы. Вскоре в Лонг-Бич перебрались остальные линкоры. В 1932 году к ним присоединились крейсера разведывательных сил флота. На момент полного завершения нового волнолома в Сан-Педро остались только госпитальное и ремонтные суда.

Благодаря флоту эти совсем недавно малонаселённые места значительно оживились. Лонг-Бич и Сан-Педро к 1932 году стали важными приморскими городами. В первом из них имели свои дома 900 офицеров и 1879 матросов и старшин, а непосредственно во втором — соответственно 60 и 1600 человек. Ещё несколько сотен моряков поселилось вблизи южных берегов залива. Главком флота США адмирал Ривз в интервью журналистам указал ежегодные расходы на жалование персонала в 21 миллион долларов. Выплаты иждивенцам, вынужденным переезжать вместе с



«Оклахома» на учениях, 1927 г.



«Оклахома» проходит шлюз Панамского канала, середина 1930-х гг.

военнослужащими, составляли 2,15 миллионов в год. Местные жители первоначально были не в восторге от новых соседей. Религиозные отцы семейств Лонг-Бич и окружающих регионов Калифорнии не слишком одобряли разгульные нравы моряков. Они предостерегали своих дочерей от контактов с военными. Несколько историй с чрезмерным употреблением горячительных напитков серьёзно испортили репутацию флота в глазах гражданских властей. Местный судья публично заявил, что штрафы, которые он будет налагать на моряков за многочисленные проступки, позволят построить в Лонг-Бич новую тюрьму для содержания пьяниц и дебоширов. Морское командование было оскорблено и пригрозило перебросить флот в места с более лояльной администрацией. Это возымело действие, поскольку доход городского бюджета от базирования военных кораблей был весьма значительным. В Лонг-Бич, по выражению одной газеты, флот являлся «самой крупной промышленностью».

Но главной причиной примирения стали самоотверженные действия моряков после землетрясения в Южной Калифорнии. Стихия нанесла удар 10 марта 1933 года в 5:54 пополудни. Эпицентр землетрясения находился в 17 милях к юго-востоку от Лонг-Бич. Разрушения в городе были очень сильными. Погибло 56 горожан. Более тысячи жителей Лонг-Бич получили ранения. 20 человек погибло в соседнем городке Комптон. А всего землетрясение унесло 127 жизней. На помощь потерпевшим пришли моряки. Накануне проводился объединённый смотр тихоокеанского и атлантического флотов. Командующий ВМФ адмирал Ричард Ли церемониально перенёс свой четырёхзвёздный флаг с линкора «Пенсильвания» на фрегат «Констительшн» — самый старый военный корабль США. На следующий день празднества продолжились. Их традиционной частью были спортивные состязания. И вот спустя 10 минут после объявления чемпиона по боксу произошёл подземный толчок. В Лонг-Бич погасло электричество, а суда начало раскачивать. В течение 5 секунд «Оклахома» сотрясалась, как от залпов главного калибра. Выскочившая с нижних палуб команда увидела, как над городом вставали клубы пыли. Уже через 10 минут первые катера двинулись к берегу. Спустя неполных два часа в Лонг-Бич вели спасательные действия 3000 моряков и морпехов, включая 107 человек с «Оклахомы». Силами корабельных служб в городе были развернуты госпитали, пункты питания и палаточные лагеря для лишившихся крова и имущества

жителей. Часть пострадавших нашла временный приют на борту кораблей.

С наступлением темноты началось мародёрство, с которым полиция не могла справиться. Пришлось патрулям флота на 12 дней взять ответственность за общественный порядок. Матросы сначала имели винтовки без патронов. Потом они их получили. Морская пехота, как водится, постоянно находилась во всеоружии. Быстро были приняты меры по восстановлению телефонных и телеграфных линий. Генераторы кораблей обеспечили энергоснабжение городской инфраструктуры. Лишь 20 марта флот возобновил свои учения, предварительно получив горячую благодарность от администрации Лонг-Бич.

В августе моряки «Оклахомы» опять помогали гражданским службам. Корабль стоял в сухом доке Бремертона (штат Вашингтон), когда огонь охватил местное деревообрабатывающее предприятие. 50 пожарных и спасателей линкора были посланы в город для ликвидации бедствия. В дальнейшем отношения к флоту на западном побережье становились всё более тёплыми и товарищескими. Возвращение кораблей из похода стало традиционным праздником в Лонг-Бич. Например, утром 9 ноября 1934 года, когда на берегу 100 тысяч родных и близких ждали моряков после семимесячной разлуки. Это было впечатляющее зрелище. На горизонте сначала возник гигантский дирижабль «Мейкон», возвещающий о приближении флота. Затем в дымке обозначились силуэты одиннадцати линкоров: «Калифорния», «Вест Вирджиния», «Колорадо», «Техас», «Нью-Йорк», «Аризона», «Невада», «Оклахома», «Миссисипи», «Теннесси». Замыкающим шёл «Нью-Мексико» с адмиралом Ривзом на борту. Как только флагманский линкор бросил якорь, на его борт поднялись губернатор Калифорнии, мэр Лонг-Бич, президент торговой палаты и другие высокопоставленные чины местной администрации. Горнист на «Нью-Мексико» протрубил сигнал, и загремел 19-орудийный салют, полагающийся губернатору. После встречи экипажи кораблей получили полтора месяца, чтобы отдохнуть и побывать дома. Затем с 25 ноября по 1 декабря 1934 года развернулась небывалая по масштабам программа развлечений, известная как «неделя флота». Началось с праздника Нептуна. Потом непрерывной чередой последовали карнавалы, театрализованные представления, водевили на открытом воздухе, вечеринки во всех клубах с участием голливудских знаменитостей, танцы под звёздами в свете ночной иллюминации кораблей и многое другое. Аналогич-

ный праздник с темой фиесты прошёл в Сан-Педро. Президенту Рузвельту и адмиралу Ли были посланы благодарственные письма от жителей побережья. В частности в них отмечалась роль флотских патрулей на улицах Лонг-Бич после землетрясения.

Вскоре настал конец военно-морским соглашениям, кое-как сдерживавшим гонку вооружений. 30 декабря 1934 года Япония объявила, что с 1 января 1936 года считает себя свободной от всех обязательств, принятых в Вашингтоне и Лондоне. В тот же день главком флота Джозеф Мэйсон Ривз сделал заявление в прессе о проведении на Тихом океане крупнейших в истории учений — «Fleet Problem XVI». Они планировались на период с 29 апреля по 10 июня 1935 года. Район учений охватывал треугольник площадью 5 миллионов квадратных миль между Алеутскими островами, Пёрл-Харбором и аттолом Мидуэй. Президент Франклин Рузвельт был недоволен и даже раздражён. Он счёл заявление Ривза несвоевременным. Приближались выборы. Изоляционисты и пацифисты внутри США встали на дыбы. Вопреки ожиданиям, адмирал Ривз не был смещён и энергично продолжал подготовку учений. Позже ему пришлось ограничить их район, чтобы немного успокоить японцев. Теперь корабли США не должны были пересекать 180-й меридиан и подходить ближе, чем на 2000 миль к японским островам.

Подобно многим офицерам адмирал Ривз полагал, что война начнётся с внезапного нападения на американский флот. Удар из-за угла в духе ночной атаки у Порт-Артура вполне соответствовал национальному характеру вероятного противника. Неустанные проповеди Ривза о «вечной бдительности» привели к созданию на флоте высокой степени готовности. Не его вина, что перед самой войной при другом главкоме события пошли по несколько иному сценарию. Ривз никогда не отмахивался от предположительной опасности. Например, в 1934 году он устроил гонки линкоров к панамскому перешейку, когда получил известие о возможном нападении на зону канала. Не упустил Ривз и вопрос борьбы со шпионами. На Гавайях была, наконец, как следует, организована охрана военных объектов. Впрочем, деревушки рыбаков были совсем рядом. На одном таком рыбацком островке однажды устроили обыск с целью найти пару автоматов Томсона, пропавших с «Невады». Напрасно. Оружие видимо было похищено членами экипажа с целью продажи гангстерам. Припрятанные на помидорной плантации автоматы случайно нашёл один мальчик.

11 февраля 1935 года «Оклахома», «Невада» и восемь других линкоров отбыли из Сан-Педро и направились в Сан-Франциско. По пути планировалось провести тактические учения. На следующий день пополудни корабли приняли сообщение об аварии дирижабля флота «Мейкон», упавшего неподалёку в районе Пойнт Сар. Развив полный ход, линкоры через час прибыли к месту происшествия. Безрезультатные поиски заняли семь часов, после чего был продолжен учебный поход. Позже стало известно, что погибли двое из 83 членов экипажа воздушного судна. В числе спасшихся был лейтенант Джесси Л. Кенурти (младший). Спустя пять лет он попадёт на «Оклахома» и в должности старшего помощника командира встретит на ней первый день войны с Японией.

С 9 июля по 9 ноября 1935 линкор «Оклахома» находился в Атлантике и участвовал в очередных учениях флота. Возвратясь на Тихий океан, корабль встал на пла-



новый ремонт с модернизацией. Его выполняла верфь в Пьюджет-Саунд. После окончания работ и проведения испытаний «Оклахома» попрактиковалась вблизи Сан-Педро. Затем линкор получил приказ возвратиться в Атлантику. 9 апреля 1936 года в 09:03 «Оклахома» отправилась в путь. Корабль заглянул в Сан-Диего и в тот же день в 18:10 двинулся на юг. Панамским каналом прошли с 20 по 23 апреля. Дальше путь лежал в Портсмут, штат Вирджиния, куда прибыли 30.04.1936. 20 мая «Оклахома» пришла в Норфолк, а через три дня была уже в Аннаполисе. Здесь линкор присоединился к учебной эскадре военно-морской академии, включавшей также «Вайоминг» и «Арканзас». «Оклахома» стала главным участником «круиза гардемарин» 1936 года, приняв на борт 234 «мидди» («middy» от midshipman — гардемарин). Кстати, двое из них, 1st classman D.L.Johnson и 2nd classman W.K.Yarnall, позже станут офицерами «Оклахомы».

5 июня в 3 часа пополудни учебный отряд оставил за кормой Аннаполис и двинулся на восток. Через две недели «Оклахома» пришла в английский Портсмут. Моряки и гардемаринны получили возможность съездить на экскурсию в Лондон. Утром 27 июня линкор продолжил поход. Путь лежал на Балтику. В шведском Гётеборге «Оклахома» бросила якорь 3 июля в седьмом часу утра. Пребывание в этом порту продолжалось шесть дней. Шведы оказали американцам тёплый приём. Нередкими были приглашения в дома местных жителей. Моряки посетили футболь-

ный матч команд Норвегии и Швеции. Дальше по плану следовал Шербур. Переход к французским берегам проходил в дождливую погоду и при сильном волнении. «Оклахома» двигалась Северным морем к Шотландии, а затем в обход Ирландии. К западу от Англии изрядно штормило. Волна была очень высокой. «Оклахому» сильно заливало. 19 июня в 23:08 бросили якорь у Шербура. В порт вошли ранним утром. Здесь американские линкоры получили свежую провизию, а некоторые моряки — увольнение на берег. На следующий день «Оклахома» приняла топливо, доставленное англичанами. Однако после трудного перехода экипажу не удалось насладиться отдыхом на берегу. Все планы нарушила гражданская война в Испании. Накануне командир корабля кэптен Уильям Холл получил приказ из Вашингтона. Линкору надлежало в компании куттера береговой охраны «Кайюга» идти к испанскому Сан-Себастьяну. Гардемарины перешли на «Вайоминг». Некоторое время дожидались членов экипажа «Оклахомы», уехавших на отдых в Париж. Была уведомена французская полиция, которая три дня разыскивала в столице американских моряков.

Наконец 23 июня в четвёртом часу пополудни «Оклахома» оставила Шербур. На кэптена Холла были возложены обязанности командующего ВМС США в Северной Испании. Ему надлежало обеспечить защиту американцев, оказавшихся в охваченной войной стране. Опасность представлялась нешуточной. «Оклахома» мчалась полным ходом на

скорости 18 узлов. К полуночи 24 июня линкор достиг Бильбао. Вскоре на борт прибыл американский консул с начальником порта. Следовало как можно быстрее разыскать посла США в Испании Клода Боуэрсса, местонахождения которого было неизвестно (в конце концов, он попал на борт «Кайюги» и в ходе круиза этого судна вдоль северного побережья занимался вопросами эвакуации граждан США). К утру команда изготвилась оказывать помощь беженцам. Приняли на борт 16 американцев и 14 граждан других стран, в том числе подданную британской короны месячного возраста. Их разместили в помещениях уоррант- и младших офицеров, которым пришлось потесниться самим и уплотнить главных старшин.

25 июня «Оклахома» совершила 5-часовой переход в Сантандер. Здесь приняли ещё 10 человек, включая профессора военно-морской академии США А. Васкеза. Утром 26 июня отправились во французский Байон и, выгрузив пассажиров, через пять часов снова прибыли в Бильбао. Беженцам очень пригодились места, подготовленные на корабле для размещения гардемарин. На борт были приняты не только граждане США, но также немцы, французы, англичане и кубинцы. Многие из них сами подходили к линкору на лодках и катерах. Экипаж «Оклахомы» не мог одновременно поднимать на борт людей из десятков маломерных судов. Часть из них решила на самостоятельный переход до ближайших портов Франции — Байон и С.Жан-де-Луз. 27 июля в условиях сильного волнения приём по трапу оказался невозможен. 18 человек, изнурённых морской болезнью после многочасового болтания по волнам, подняли на борт с помощью кормового самолётного крана и верёвочной люльки. «Оклахома» дважды доставляла беженцев во Францию. 26 июня линкор совершил однодневный переход из Сатандера в Байон и вернулся в Бильбао. Беженцы были оставлены во французском порту. Второй раз линкор проделал путь от Бильбао до С.Жан-де-Луз и обратно 1 августа.

7.08.1936 в половине десятого вечера «Оклахома» опять направилась в С. Жан-де-Луз. На следующий день пошли обратно в Испанию. В шестом часу утра 10 августа достигли порта Виго, расположенного у португальской границы. В тот же день в 16:03 пополудни отправились на юг. Утром 12.08.1936 линкор пришёл в Кадис. 13-15 августа крейсировали в этом районе, дважды посетив Гибралтар. После второго захода в английскую твердыню линкор перешёл восточнее



**Эвакуация
американских
граждан из
охваченной
гражданской
войной Испании.
Члены экипажа
«Оклахомы» на
палубе своего
корабля с деть-
ми беженцев,
август 1936 г.,
Бильбао**

в Малагу. Погода была хорошая, и экипаж сменил тёмную форму на белую. Здесь на юге жестокость гражданской войны проявлялась особенно ярко. В гавани было полно плавающих трупов. Когда на борт линкора принимали нескольких беженцев, морякам пришлось отталкивать распухшие тела от трапа корабля. Позже экипаж «Оки» видел франкистскую субмарину с прикованными на палубе пленными республиканскими солдатами. На глазах остолбеневших американцев (так написано в мемуарах) подводная лодка погрузилась...

19-20 августа «Оклахома» совершила переход в Пальма-де-Майорка на Балеарском архипелаге. В пути был получен призыв о помощи из Барселоны. Задерживаться на Майорке не стали. Вечером 20 августа «Оклахома» отправилась к столице Каталонии. Город имел большие разрушения, но продолжал оставаться в руках республиканцев, представленных радикалами анархистского толка. 21 августа около шести утра были на месте. Однако ничего предпринять не удалось ввиду недружественного присутствия — в порту находилось несколько итальянских военных кораблей. Пришлось уходить. 22 августа в девятом часу утра «Оклахома» прибыла в Марсель. Здесь экипаж получил короткую передышку и увольнения на берег. Через два дня перешли в Валенсию. Однако беженцев там уже не было. Дальше последовали в Малагу, а 27 августа прибыли в Гибралтар.

Гуманитарная миссия линкора подошла к концу. За 34 дня из восьми различных населённых пунктов корабль вывез 189 человек. Одна беременная женщина родила прямо на борту. 31 августа «Оклахома» покинула Гибралтар и 11 сентября пришла в Портсмут, штат Вирджиния. Затем линкор направился к Панамскому перешейку. 26 октября 1936 года «Оклахома» бросила якорь в Сан-Педро.

Почти четыре года корабль провёл на Тихом океане. Он участвовал в разнообразных учениях и манёврах. По артиллерийско-стрелковой подготовке лучшей была четвёртая башня. Она носила почётный знак «Е» (efficiency) с 1937 по 1940 годы. В учебных сражениях отрабатывали версию воздушной атаки на Пёрл-Харбор или эскадру линейных кораблей в море, а так же нападение на Панамский канал разнообразными силами вражеского флота и авиации.

Случались и праздники. В мае 1937 года «Оклахома» была послана в Сан-Франциско на торжества, посвящённые открытию моста «Золотые ворота». В полдень 28.05.1937 президент Рузвельт объявил миру по радио о новом успехе американской инженерной мысли. Была перерезана ленточка, и моряки линкора парадным строем прошествовали до Маркет Стрит на другом берегу пролива. Дальше последовали развлечения. Многим из экипажа «Оклахомы» вопреки наставлениям командиров удалось потанцевать в знаменитом стриптиз-кабаре «Джипси Роуз Ли».

Международная напряжённость быстро нарастала. Инцидент, произошедший в июне 1937 года на пекинском мосту Марко Поло, японцы использовали как повод для полномасштабной войны с Китаем. Очередное осуждение в Лиге Наций осталось пустым звуком. Опасаясь открытой конфронтации с Японией и испытывая сильное давление сенаторов-изоляционистов, администрация Рузвельта не решилась даже ввести нефтяное эмбарго, что равносильно фактической помощи агрессору. 12 декабря на реке Янцзы к северу от Нанкина была атакована с возду-

ха канонерка США «Панай», сопровождавшая проводку трёх барж компании Standard Oil Co. Нападение совершили японские бомбардировщики лейтенанта Сигехару Мурата, который спустя четыре года сыграет важную роль в судьбе «Оклахомы». Канонерская лодка была потоплена, две баржи подожены, трое граждан США убито и 48 ранено. Как следствие, настроение в американском обществе стало меняться не в пользу Японии.

В марте 1938 года флот США провёл в районе Гавайских островов учения «Fleet Problem XIX», давшие очень настораживающие результаты. Авианосец «Саратога» смог уклониться от сил, защищавших Пёрл-Харбор, и необнаруженным выйти на ударную позицию с северо-запада от Оаху. Командование списало успех атакующей стороны на погодный фронт, который скрыл её действия. К тому же внимание политиков и военных было привлечено к Европе, где Гитлер осуществлял аншлюс Австрии и раздел Чехословакии.

1939 год принёс новое обострение международной обстановки. 15 апреля, почти через две недели после вступления нацистов в Прагу, Франклин Рузвельт обратился к агрессору с призывом о 10-летнем моратории на враждебные действия в отношении Чехословакии. Как водится, президент США намеревался подкрепить свою дипломатическую инициативу демонстрацией военно-морской мощи. Планировалось приурочить ко всемирной выставке в Нью-Йорке большой смотр тихоокеанского и атлантического флотов на реке Гудзон. 33 крупных корабля перебрасывались с западного на восточное побережье. Однако в Белом доме очень быстро осознали очевидную опасность такого шага. Кораблям Тихоокеанского флота было приказано до 1 июня возвратиться обратно. Основная их часть стояла в Норфолке, штат Вирджиния. Многим морякам это сорвало семейные планы. Другие сожалели о несостоявшихся развлечениях.

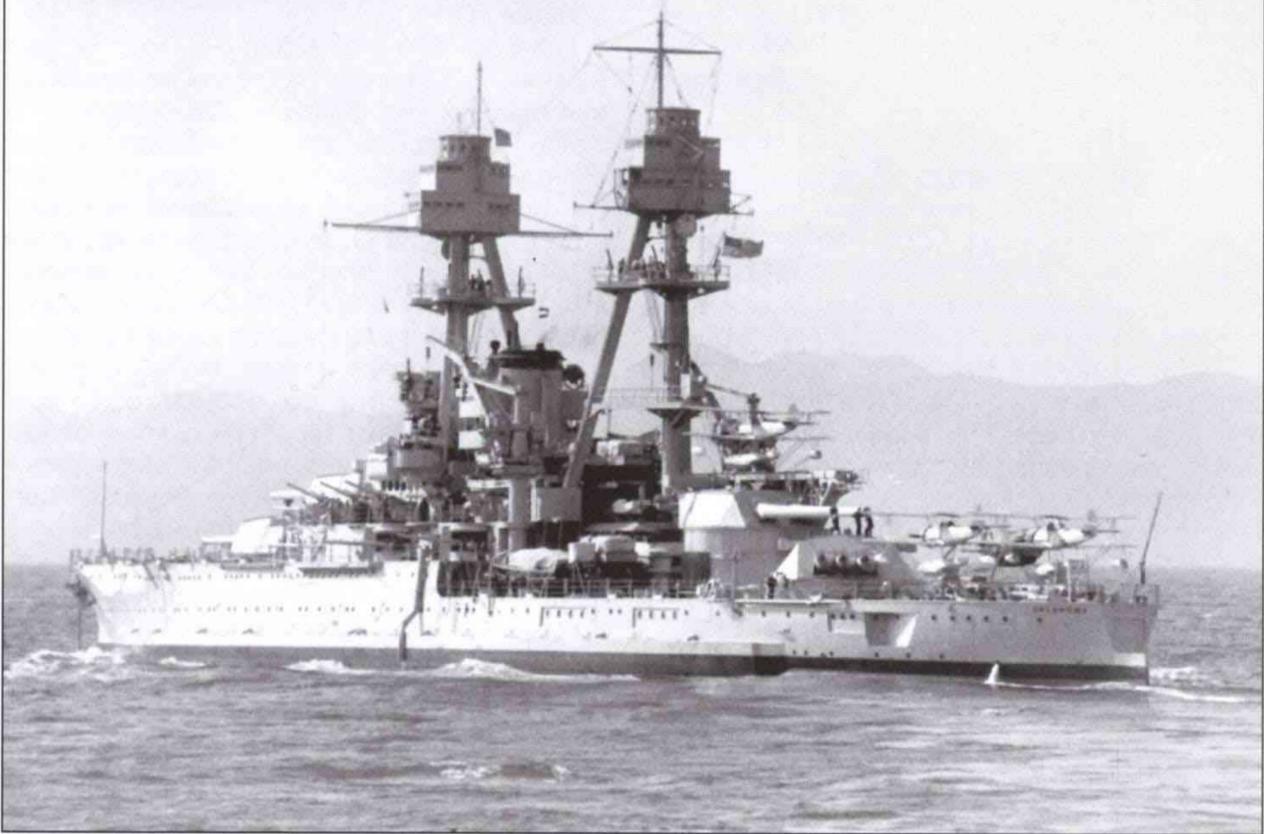
Флот получил усиленное снабжение. На «Оклахоме» и других линкорах учебные снаряды были заменены на бронебойные новой конструкции. Затем началась гонка к Панамскому перешейку. Соблюдались все предо-

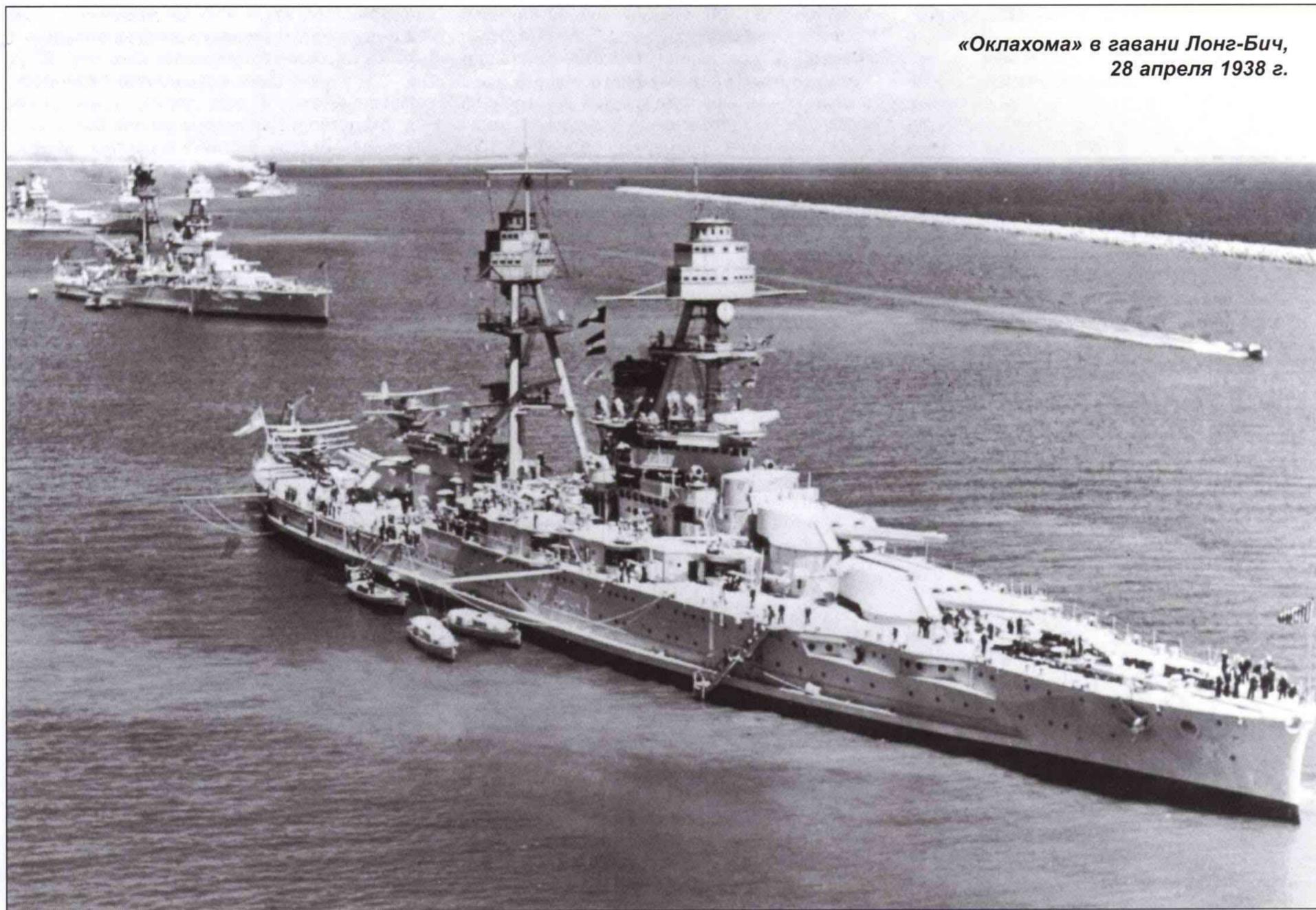
сторожности, как в военное время. На переход по каналу каждому кораблю отводилось 47 часов. Кое-кто уложился быстрее. С 23 по 28 апреля флот осуществил переброску основных сил. В этот период гражданское судоходство в Панамском канале было остановлено. Вскоре BatDiv 1 в составе «Аризоны», «Оклахомы» и «Невады» заняла свои места в линкорном ряду у Линг-Бич. Рядом встали корабли остальных четырёх дивизий.

1 сентября в Старом свете началась большая война. Англия и Франция сконцентрировали свои ВМС в европейских водах. Их дальневосточные колонии негласно передоверились защите флота США. Иной силы, способной сдержать возможную агрессию Японии, просто не существовало. 1 января 1940 года адмирал Джеймс Ричардсон поднял на линкоре «Пенсильвания» свой флаг главнокомандующего флота США (CINCUS — Commander-in-Chief of the US Fleet). Вскоре было объявлено, что весной пройдут большие маневры «Fleet Problem XXI» в треугольнике Аляска-Гавайи-Панама с участием практически всех сил, базирующихся в Пёрл-Харборе, Сан-Диего и Сан-Педро. Планировалось задействовать 140 кораблей, 350 самолётов и 45 тысяч человек. В том числе 11 линкоров, 3 авианосца, 20 крейсеров и 60 эсминцев. Эти учения проходили много восточнее, чем «Fleet Problem XVI» 1935 года, но шуму из Токио на этот раз было гораздо больше. Японцы усматривали прямую угрозу. Они заявили, что пересечение кораблями США линии смены дат будет рассматриваться, как «размахивание большим мечом».

Американское командование планировало провести манёвры в течение шести недель. 9 мая корабли должны были вернуться в базы на западном побережье США. Однако за два дня до этой даты адмирал Старк, командовавший учениями, распорядился продлить их на две недели. Вслед за тем последовал приказ оставаться в море до особого распоряжения. В ответ на предупреждение генерала Маршалла (об открытости Гавайев для набега с запада) было организовано дальнейшее воздушное патрулирование. Причём самолёты осматривали океан на гораздо большем расстоянии от базы флота, чем это будет в декабре 1941-го. В целях предосторожно-

**«Оклахома»
в Тихом океане**





сти адмирал Ричардсон распорядился направить на рейд Лахаина у острова Оаху часть линейных сил, включая корабли типа «Невада», и несколько крейсеров. Все эти спонтанные действия объяснялись событиями в Европе, где с блеском разворачивался германский blitzkrieg. Была оккупирована Голландия и разгромлена Франция. Их колонии в Ост-Индии могли стать лёгкой добычей японцев. Беззащитными представлялись также и английские владения. Уинстон Черчилль просил Рузвельта послать линкоры в Сингапур для обороны этого форпоста Британской империи на Дальнем Востоке. Ответом президента США стало перемещение главной базы флота в Пёрл-Харбор.

В конце весны 1940 года линкор «Оклахома» отправился на верфь в Пьюджет-Саунд для планового ремонта и модернизации. Работы продолжались около четырёх месяцев. 24 июня кэптен Эдвард Фой сменил прежнего командира корабля Эммануэля Ловкуиста, повторно направленного в военноморской колледж в Ньюпорте. Утром 19 сентября линкор покинул верфь и двинулся по фарватеру в море для проведения испытаний. С севера наполнился туман. По этой причине держали 4-узловую скорость. Внезапно по левому борту совсем рядом прозвучал туманный горн — три длинных и два коротких сигнала. Кэптен Фой, находившийся в боевой рубке, немедленно застопорил ход. Спустя мгновение показался буксир, идущий в 100 метрах поперёк курса линкора. Фой приказал отработать полный назад. Манёвр почти удался. Буксир успел невредимым проскочить перед форштевнем «Оклахомы». Однако он тащил за собой баржу с железнодорожными вагонами.

Линкор столкнулся с буксирным тросом. Баржа накренилась, и один товарный вагон упал в воду. К счастью никто не пострадал. Кэптен Фой стал на якорь и связался с верфью. Железнодорожный состав был гружен лесом. Упавший вагон остался на плаву, и позже его удалось спасти. «Оклахома» вернулась на верфь для «косметического» ремонта. «Линкор потопил товарный поезд!» — такие заголовки следующим утром появились в газетах Бремертона. Моряки с других кораблей получили прекрасный повод для шуток в адрес экипажа «Оки».

Главком ВМС адмирал Ричардсон был горячим противником постоянного базирования главных сил флота на Пёрл-Харбор.* В июле 1940 года он лично беседовал с Рузвельтом, но переубедить президента не смог. Он добился только разрешения на сравнительно длительные посещения группами кораблей баз и верфей западного побережья (при условии, что 2/3 линкоров должны были всегда находиться в районе Гавайских островов). Моряки теперь могли получить отпуска и навестить свои семьи. Было время для постановки кораблей в доки, обновления и пополнения экипажей, реставрации или замены боекомплекта и приёма запасов. Первыми 30 сентября пришли на побывку в Лонг-Бич «Оклахома», «Аризона», «Миссисипи», «Айдахо» и «Нью-Мексико» под флагом адмирала Ричардсона. Авианосец «Саратога» приветствовал главкома флота положенным ему салютом из 17 залпов. Никаких иных торжеств, как в былые времена, не устраивалось. Съездив к семьям или просто отдохнув на берегу, моряки также без помпы вернулись на корабли, которые 14 октября дви-

нулись обратно к Гавайям, прихватив на борт 2500 новобранцев флота. Спустя 6 дней прибыл «на побывку» в Лонг-Бич следующий отряд из Пёрл-Харбора, включая «Мериленд» и «Колорадо». Заключительный тур имел место накануне Дня благодарения. Из линкоров пришли «Калифорния», «Теннесси» и снова «Оклахома». Чуть позже к ним присоединилась «Невада» с тремя крейсерами.

* Ричардсон считал, что переведя флот в Пёрл-Харбор, Рузвельт подставляет его под внезапный удар японцев, если те решатся напасть на США. Адмирал неоднократно обращался за разъяснениями в Вашингтон, одновременно высказывая свои соображения относительно преимуществ базирования и подготовки к войне в портах западного побережья. Кроме безопасности там имелось много других плюсов. Общая инфраструктура и технические возможности были значительно более подходящими, чем на Гавайях. К тому же постоянные круизы из Пёрл-Харбора на восток к ремонтным базам и верфям требовали многомиллионных затрат. Семьи офицеров и старшин не желали или не могли селиться на Оаху из-за высокой стоимости жизни. В результате находилось всё меньше охотников служить на Тихом океане и на флоте вообще. В 1940 году плановая норма переворботки была выполнена на 75,45%. В своих доводах Ричардсон не пренебрёг и фактом дефицита на Гавайях ... белых женщин. Интересный аргумент, не правда ли? В октябре 1940 года адмирал имел в Вашингтоне вторую беседу с Рузвельтом, вконец испортившую их отношения. Президент по-прежнему был непреклонен — флот останется в Пёрл-Харборе для сдерживания японской экспансии в Ост-Индии, а возврат в базы западного побережья продемонстрировал бы отсутствие в США решимости удержать стабильность на Дальнем Востоке. Ричардсон не совпадал с эмоциями: «Господин президент! Я чувствую, что должен это сказать. Командование флота не доверяет гражданскому руководству страны и уверено в том, что Ваша администрация не делает всё возможное для успешного ведения войны на Тихом океане». Рузвельт был глубоко уязвлен. Менее чем через три месяца Ричардсон вынужден был уйти в отставку.

На Рождество линкор «Оклахома» принимал на борту детей из района Nanakuli. Моряки линкора всегда старались поддерживать этот распространённый во флоте США обычай. Как водится, было много развлечений, детей угостили и вручили подарки. Выходцам из Новой Англии, которых немало имелось в экипаже, было непривычно встречать зимний праздник в тёплом тропическом климате. Впрочем, не смотря на цветущие орхидеи, рождественский дух и хорошее настроение присутствовали в полной мере. Вместо снега морякам представилась возможность полежать на пляже Вайкики, Нанакули или Вайанае. Желаящие могли, как туристы, оседлать морские волны, сделать тур на катере, посетить кино, ресторан, танцевальный зал или весёлый дом с красным фонарём. Их в Пёрл-Харборе было три: «Новый сенатор», «Конгресс» и «Якорь».

31 января 1941 года адмирал Ричардсон ушёл в отставку. Одновременно произошла реорганизация структуры и высшего командования ВМС. Тихоокеанский флот возглавил адмирал Киммел. Его должность называлась Commander-in-Chief of the Pacific Fleet (CINPAC). Новый главнокомандующий тихоокеанского флота был артиллеристом старой школы, любил линкоры и крейсера, но, к сожалению, не обладал широтой взглядов и прозорливостью своего предшественника. Киммел несколько не сомневался, что однажды флот столкнётся с японцами в генеральном бою, предусмотренном оборонной доктриной «Orange Plane». Как следствие, адмирал больше сожалел о переводе в Атлантику третьей дивизии линейных кораблей («Миссисипи», «Айдахо», «Нью-Мексико»), чем об одновременно ушедшем из Пёрл-Харбора новейшем авианосце «Йорктаун». Относительно безопасности Гавайев Киммел полагал, что лучший вид обороны — наступление. Это предполагало поход всеми силами на запад с целью навязать противнику «оранжевый Армагеддон». Тем не менее, постепенно Киммел стал склоняться к более сложным тактическим построениям. Много внимания уделялось разведке и мерам предосторожности от внезапной атаки. В частности, каждый линкор должен был одну неделю из двух находиться в море.

13 февраля «Оклахома» пришла на военную верфь в Пьюджет-Сауд. Ввиду дефицита «чикагских пианино» (счетверённых автоматов 28 мм) на четвердеке линкора временно установили две универсальные пушки 3"/50, доведя их общее количество на корабле до четырёх (ранее первая пара трёхдюймовок сменила противоминные орудия 5"/51, стоявших на крыше первого уровня надстройки). Появились новые зенитные директоры в бронированных башенках. Позиции всех открытых систем (5"/25, 3"/50 и 12,7 мм) были окружены кольцевыми защитными брустверами.

Тем временем приближались решительные события. Адмирал Ямамото готовился атаковать Пёрл-Харбор. Полным ходом шли эксперименты с малоглубинными торпедами. Несмотря на секретность, информация о подготовке внезапного нападения на базу тихоокеанского флота США попала к Рикардо Шрейберу, посланнику Перу в Японии. 27 января 1941 года он передал её секретарю американского посольства в Токио Эдварду Рокеру, а тот своему шефу, послу США Джозефу Гроу. Последний проинформировал разведывательное бюро флота, упомянув источник информации и низкую степень её достоверности. Эти сведения были оставлены без последствий.

В марте Конгресс одобрил закон о Лендлизе на сумму в 7 миллиардов долларов. Для защиты конвоев с Тихого океана в Атлантику перебрасывались BatDiv 3 (как уже упоминалось три ЛК типа «Нью-Мексико»), авианосец «Йорктаун», четыре лёгких крейсера, 17 эсминцев, три войсковых транспорта, столько же танкеров и 10 вспомогательных судов. В апреле Япония обезопасила свой северный фланг, подписав пакт о ненападении с СССР.

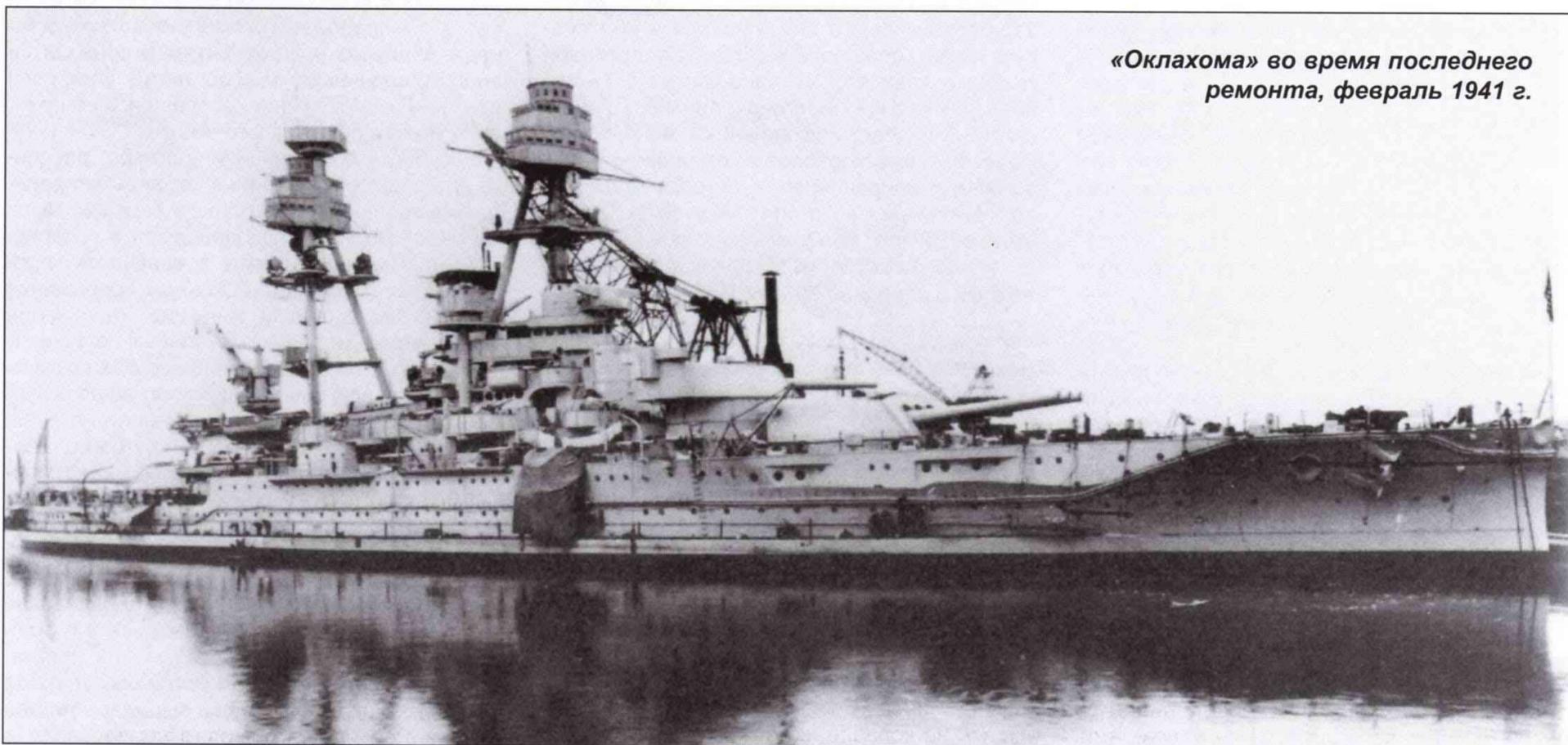
В мае тихоокеанский флот США был разделён на три оперативных соединения. TF1 вице-адмирала Уильяма Пая включало BatDiv 2 (ЛК «Пенсильвания», «Калифорния» и «Теннесси»), BatDiv 4 (три ЛК типа «Колорадо»), авианосец «Саратога», пять лёгких крейсеров и 18 эсминцев. В TF2 под началом вице-адмирала Уильяма Хэлси входили BatDiv 1 («Оклахома», «Невада», «Аризона»), авианосец «Энтерпрайз», четыре тяжёлых крейсера и 18 эсминцев. Соединением TF3 командовал вице-адмирал Уилсон Бра-

ун. Он имел под началом авианосец «Лексингтон», восемь тяжёлых крейсеров и девять эсминцев. Минимум два оперативных соединения должны были одновременно находиться в море.

Присутствие американского флота в Перл-Харборе не помешало японцам оккупировать французский Индокитай. Следствием данной акции стала заморозка активов островной империи в США, объявленная 25.07.1941. Затем 1 августа последовало введение эмбарго на ввоз в Японию нефти и металлолома, что принято считать непосредственным поводом к войне. В Токио приняли фатальное решение.

Американский флот ждал войны. Манёвры и учения в 1941 году практически не прекращались. Обычно они проходили в районе Гавайев, атоллы Мидуэй и острова Уэйк. Много экспериментировали с камуфляжем. За 1941 год тихоокеанские линкоры трижды перекрашивались. Светло серый цвет сначала сменили на матовый тёмно-синий. Затем появился атлантический камуфляж. Он состоял из серых пятен различных оттенков (до белого включительно). Последним был синеголубой камуфляж с белым буруном у носа.

Адмирал Киммел стремился к реалистичности. По его мнению, погода не должна была влиять на график учений. Как следствие случались инциденты. Их не избежала и «Оклахома». 22 августа линкор отправился из Пёрл-Харбора в Сан-Педро. По пути корабль попал в сильнейший шторм. Свирепые волны сделали опасными многие простые операции. При закрытии ставней портов противоминных орудий три человека было травмировано. Ещё один канонир 5-го дивизиона пропал без вести. Вероятно, его выбросило за борт ударом волны. На этом несчастья не кончились. Следующим утром в 9:55 вдруг началась сильная вибрация. В 9:57 был остановлен двигатель правого борта, а через 10 минут и левого. В 10:57 спустили вельбот с водолазами. Выяснилось, что внешняя арматура правого вала повреждена. Левая машина вскоре была снова запущена. Повреждённый линкор 12-узловым ходом двинулся на северо-восток в сопровождении идущих впереди эсминцев «МкДаноу» и «Дьюи». С кормы «Оки» прикрывал систершип «Невада». В Сан-Педро



«Оклахома» во время последнего ремонта, февраль 1941 г.

не было подходящего дока. По этой причине «Оклахома» 28 августа пришла в залив Сан-Франциско, где флот имел ремонтную верфь в Хантерс-Пойнт. На следующий день линкор был на месте. Команда получила увольнение на берег. Там моряки узнали, что ввиду напряжённой международной обстановки объявлена выборочная воинская повинность.

После завершения ремонта «Оклахома» отправилась назад в Пёрл-Харбор. По пути получили и расшифровали секретное сообщение №83. Из него следовало, что 24 сентября армейская разведка перехватила донесение, адресованное шпионской сети на Гавайях. От японских агентов требовали дать информацию о точном расположении кораблей в Пёрл-Харборе. Как ни парадоксально, к адмиралу Киммелу эта информация не попала. Тот, кому было положено знать всё, не узнал ничего.

22 октября соединение TF2 вместе с 1-й линейной дивизией проводило манёвры юго-западнее острова Оаху. Погода была плохой — низкая облачность, ограниченная видимость, частые дождевые шквалы. Затемнённые линкоры двигались кильватерным строем. Головная «Аризона» время от времени обозначала своё положение, освещая прожектором облака над собой. Вторым следовал линкор «Невада», за ним — «Оклахома». В 17:42 руководитель учений приказал принять строй пеленга слева от «Аризоны». Какое-то время флагмана не было видно другим кораблям. В 18:05 с «Оклахомы» заметили прожектор на расстоянии примерно в 4,5 километра. Следующий проблеск увидели через 10 минут уже в опасной близости. В 18:17 «Аризона» проявилась внезапно в 550 метрах по правой раковине. Флагманский линкор приближался на поперечном курсе. Кэптэн Фой как раз стоял на правом крыле мостика «Оклахомы» и услышал слова вахтенного офицера: «Так держать!». Бросившись в ходовую рубку, он действовал решительно — полный назад (благо паровые машины быстро переходят на реверс), лево руля, три длинных гудка, сирена, ходовые огни. Тем временем на «Аризоне» немного замешкались. Пришлось вмешаться командиру линкора кэптену ван Валкенбургу. Он приказал положить руль на правый борт, увеличить ход до полного и тоже включить сирену. Однако было уже поздно. «Оклахома» протаранила флагмана 1-й дивизии в районе среза полубака. Благодаря своевременной реакции кэптена Фоя столкновение было смягчено. Тем не менее, левый блистер «Аризоны» оказался разворочен (V-образная пробоина размером 1,2 на 3,7 м) с затоплением ряда отсеков. Максимальный крен достиг 10 градусов, прежде чем корабль спрямили контрзатоплением. «Оклахома» отделалась сущими пустяками в области форштевня и получила «трофей» в виде фрагмента мусорного лотка флагманского линкора.

26 октября корабли BatDiv 1 вернулись в Пёрл-Харбор. Разбор происшествия не выявил претензий к командиру «Оклахомы». Однако ранее планировавшееся производство Эдварда Фоя в контр-адмиралы было почему-то задержано. На неопределённое время он остался на берегу. А «Оклахома» 1 ноября принял кэптен Говард Д. Бод. Этот 52-летний офицер был переведён из Азиатского флота. Вечером 10 ноября кэптен Бод впервые вывел линкор в море в качестве его командира. «Оклахома» и CV-6 «Энтерпрайз» составляли одну из групп соединения TF2, проводившего очередные манёвры. Вскоре рефери учений объявил, что авиано-

сец «потоплен» эсминцами противоборствующей стороны. «Энтерпрайз» получил приказ покинуть район манёвров и отправляться на базу. С него не видели затемнённую «Оклахома» и каким-то образом вышли на курс сближения со стороны левой раковины. В последний момент авианосец отработал полный назад, но избежать контакта не удалось. Угол полётной палубы задел кормовой флагшток линкора. К счастью, ущерб оказался ничтожным.

13 ноября «Оклахома» на 16 дней стала в сухой док, из которого накануне вывели «Аризону», повреждённую при описанных выше обстоятельствах. К тому времени на Тихоокеанском флоте действовала секретная директива (от 31.10.1941 №14CL-41), требовавшая постоянного пребывания в море не двух, а лишь одного оперативного соединения. Причиной был дефицит топлива. Однако новая директива соблюдалась не строго. 17 и 19-21 ноября в Пёрл-Харборе одновременно находились все восемь линкоров («Колорадо» проходил ремонт в Бремертоне). То же самое случилось и в начале декабря, когда противник уже занёс свой меч для внезапного удара. Командование ВМФ США было заранее предупреждено о возможном начале войны с Японией в ближайшие дни. Однако американцы ждали нападения на Филиппины, Таиланд, перешеек Кра или Борнео, но никак не на Гавайские острова.*

В субботу 29 ноября «Оклахома» покинула сухой док (1 декабря туда ввели «Пенсильванию»). Ранним утром следующего дня линкор вышел из Перл-Харбора и направился в район учений флота, где в 7:15 встретился с «Невадой» и «Аризоной». 1 декабря корабли BatDiv 1 рассредоточились для индивидуальных тренировок. Артиллеристы «Оклахомы» провели стрельбы на малых дистанциях. Ночью вахтенные затемнённого линкора увидели подводную лодку. Это вызвало беспокойство, поскольку американских субмарин в районе учений быть не могло. Утром на поиск подводной лодки отправились все наличные эсминцы, включая тот, которому по плану учений надлежало буксировать цель для «Оклахомы». Позже с «Аризоны» сообщили, что субмарину видели ещё раз.

4 декабря 1-я линейная дивизия и корабли сопровождения направились в Пёрл-Харбор. Утром следующего дня на входе в Жемчужную гавань пришлось ждать. Базу покидали тяжёлые крейсера «Индианаполис», «Астория», «Чикаго», «Портленд», авианосец «Лексингтон» и девять эскадренных миноносцев. Первый из этих кораблей в компании четырёх эсминцев направлялся к острову Джонстона, остальные — к атоллу Мидуэй. В 8:12 во входной канал двинулась «Аризона». Обойдя по часовой стрелке остров Форд, расположенный в середине Жемчужной гавани, флаг-

* 27 ноября японо-американские переговоры были прерваны. Предельно активизировалась японская разведка. Спецслужбы США напротив — проявляли нерасторопность. Американская разведка раскрыла систему кодов вероятного противника и могла читать перехваченные шифровки, но медленно и плохо их переводила. Например, вместо упоминавшегося 55 раз залива Мамала (Mamala Bay) у южного берега острова Оаху в донесениях командованию значился Манильский залив (Manila Bay) на Филиппинах. В субботу 6 декабря некая Дороти Эджерс, 30 лет прожившая в Японии и недавно принятая на службу, наводила порядок в штабном офисе. В 12:00 среди бумаг, лежавших в корзине для донесений, она увидела шифрограмму с переводом и обнаружила ошибку. Бдительная дама исправила документ и намеревалась поставить в известность своего шефа. Однако подумав, Дороти не решилась беспокоить начальство в его законный уик-энд. В 14:00 исправленное донесение опять угодило в корзину.

ман 1-й дивизии с помощью буксиров встал на бочке F-7. Там у юго-восточного берега острова находилось обычное место стоянки линкоров. «Оклахома» вошла в канал в половине девятого. В первый раз за весь год линкор остановился на причальной позиции F-5, пришвартовавшись к борту «Мериленда».

Поговаривали, что стоять в базе придётся несколько дней — пока не разберутся с непознанными субмаринами. На понедельник командующий флотом назначил смотр материальной части. Кэптен Бод с большим рвением стал готовить линкор к этому мероприятию. 5 и 6 декабря шла авральная приборка. С пулемётов, универсальных и противоминных орудий сняли затворы. Их намеревались хорошенько почистить в помещении артиллерийского склада. Боеприпасы первых выстрелов были отправлены на хранение в погреба. Бод приказал открыть на всех уровнях палубные люки и двери между переборками. Это должно было облегчить начальству проведение инспекции. Не стали исключением и верхние люки булей, которые на всех остальных линкорах остались задраенными. Вероятно, случился несчастный случай, имевший место на «Оклахоме» 26 октября. Тогда матрос, спустившийся в блистерный отсек A-158-LB, отравился скопившимися там парами и потерял сознание. Бод решил перестраховаться, невзирая на уставные правила, требовавшие приведения кораблей, стоящих в порту или на якоре, к состоянию «Z» в конце каждого рабочего дня. Это означало герметичность водонепроницаемых переборок ниже ватерлинии. К несчастью для «Оки» и ряда других линкоров послезавтрашний адмиральский смотр представлялся их командирам веской причиной, чтобы не соблюдать «Condition Z».

ПВО кораблей Тихоокеанского флота в Жемчужной гавани уже несколько недель должна была находиться в готовности «3». Боевые снаряды и патроны надлежало держать под замком в кранцах первых выстрелов, ключи от которых хранились у вахтенного офицера (предполагалось, что они в буквальном смысле должны висеть на шее, чтобы обеспечить максимально быстрый доступ к амуниции). 6 декабря артиллерийский офицер «Оклахомы» лейтенант-командер Гарри Хендерсон высказал командиру свои опасения относительно потери кораблём боеготовности. Он предложил укомплектовать хотя бы часть зенитных орудий. Кэптен Бод не согласился с подчинённым и оставил в силе свои прежние распоряжения, сославшись на приоритетность предстоящего смотра.**

В субботу по окончании короткого рабочего дня примерно половина команды отправилась в увольнение. Моторные баркасы везли на берег моряков, находившихся в прекрасном настроении. Погода предвещала хороший отдых после двухнедельного пребывания в море. Так, в общем, и вышло. Увольнение большинства моряков кончалось в полночь. В темноте группа опаздывающих с «Оклахомы» мчалась во всю прыть к пирсу, оглашая округу призывными криками. Они спешили на «Last Call» — последний рейс 50-футового баркаса. Шлюпки с других кораблей также ждали своих до полуночи. Из громкоговорителей над тёмной водой ночной гавани гулко разносились предупреждения: «Arizona, Last Call! Oklahoma, Last Call! Nevada, West Virginia, California, Tennessee, Maryland, Last Call!». Кое-кто имел разрешение остаться в городе до утра. В основном семейные или приглашённые в гости. Офицеры могли поступать по своему усмотрению. А ночь выдалась теплой и приятной. Сонные моряки в баркасах и

катерах, идущих к линкорному ряду, смотрели на разноцветные огни вырисовывающихся во тьме громадин. «Оклахома» стояла в центре гавани. На топах её мачт горели красные фонари. А выше сияли тропические звёзды. Все спешили добраться до коек, и скоро на линкоре воцарилась тишина. 1300 человек мирно спали.

Бодрствовала лишь ночная вахта — её время с нуля до четырёх утра. В 03:30 стали будить сменщиков. Чуть раньше поднялись дежурные работники пищеблока. Пора было готовить завтрак. На острове Форд зарычали моторы летающих лодок. Рассвет спускался на Гавайские острова сверху. С приближением восхода стали взлетать патрульные самолёты, производя шум, казавшийся особенно громким в эти часы. «Каталины» улетели. К несчастью для флота США не на север! Опять наступила тишина. Наконец солнце осветило вершину горы Алмазная голова и башню Алоха. Тропическое утро, тихое и ароматное, предвещало тёплый день. Дул нежный, едва ощутимый бриз. В воздухе был разлит запах диких орхидей.

Как обычно по воскресеньям, подъём сыграли на час позже. Приборка продолжалась до 06:30. В семь часов — завтрак. Он уже приготовлен. Свидетельством тому была группа поваров, вышедшая на верхнюю палубу подышать свежим воздухом и выкурить сигарету после окончания работы в душных помещениях камбуза. Сейчас многие из них отправятся отдыхать и станут последними, кто уснёт на «Оклахоме» в это утро (как и несколько офицеров, кутивших за полночь по случаю вознаграждения за артстрелковую подготовку противоминной батареи, потом ночевавших в автомобилях и вернувшихся на «Оки» с первым утренним баркасом, доставлявшим к завтраку молоко).

В 7:40 на берег съехал кэптэн Бод. Он хорошо подготовился к адмиральскому смотру и вероятно считал, что вполне заслужил свой воскресный отдых. Готовилась к берегу и набожная часть команды, отправлявшаяся на воскресное богослужение. В 7:45 эсмин Дэвенпорт сменил младшего лейтенанта Ингрэма на посту вахтенного офицера. В 7:50 танкер «Неошо», стоявший по носу «Оклахомы» и «Мериленда» у топливного

** Говард Бод за месяц службы на «Оклахоме» не снижал популярности у экипажа. Младшие офицеры успели дать ему два обидных прозвища — «Цветочный горшок» и «Капитан Блай» (командир мятежного «Баунти», низложенный командой). После гибели «Оклахомы» Бод получит под начало тяжёлый крейсер «Чикаго» и в ночь на 09.08.1942 примет участие в бою у острова Саво. Тогда японцы последовательно разгромили южную и северную крейсерские группы союзников. Тактическим командиром первой из них и был кэптэн Бод. Противник спешил заняться северной группой и не добил крейсер «Чикаго». Корабль отделался одним торпедным и парой снарядных попаданий при двух убитых и 21 раненом. Тем не менее, по непонятным причинам о нападении японцев Бод не предупредил по радио южный отряд, корабли которого были внезапно атакованы и пущены на дно. На них погибло 930 человек. За это Говард Бод был отстранён от командования и отправлен на береговую службу в зоне Панамского канала, где в 1943 году он свёл счёты с жизнью, застрелившись в ванной.

А вот предшественника Бода, Эдварда Фоя, на «Оклахоме» очень уважали. Его воле следовали даже поле ухода того с корабля. Например, еженедельно писали матерям, которые пожаловались командиру на молчание сыновей, подправляли фривольные татуировки, если он предложил «одеть леди». Фой по-отечески относился к экипажу «Оки». 7.12.1941 в 18:00 на базе подводных лодок он собрал моряков погибшего линкора, многим раздал деньги (а его жена — вещи и еду) и поставил приободрить сослуживцев, потерявших свой плавающий дом: «Держитесь вместе, парни! Я получу новый корабль и заберу на него всю команду «Оклахомы». Это обрадовало людей, хоть и не сбылось.

причала F-4, закончил передачу авиабензина в хранилища на острове Форд. На квартердеке линкоров стали собираться музыканты корабельного оркестра. Там же находился знаменосец с ассистентами и строился караул из морских пехотинцев. В 7:55 был поднят сине-белый подготовительный флаг. Он извещал, что через пять минут состоится главный ритуал корабельного утра. Звёздно-полосатое полотнище готово к подъёму. Зазвучал государственный гимн.

В этот момент небо наполнилось самолётами. На кораблях решили было, что армейское начальство умудрилось затеять воскресные учения. Но вот первые бомбы разорвались на острове Форд, поразив ангар патрульных гидропланов, из которого спустя мгновения вырвался 80-метровый огненный шар. Горнист на квартердеке «Оклахомы» заметил «красные фрикадельки» на крыльях атакующих самолётов и обратился к стоящему рядом капрану почётного караула: «Я думаю, это японцы». Тот не преминул поставить на место рядового, нарушившего торжественный ритуал: «Вам платят за то, чтобы дуть, а не думать».

Дальнейший ход событий описан во множестве публикаций. 183 самолёта с прекрасно вышколенными экипажами застали врасплох сотню боевых и вспомогательных судов, команды которых не сразу поверили в случившееся. Авианосцев в гавани не было — «Энтерпрайз» возвращался с атолла Уэйк, «Лексингтон» тем временем шел к Мидуэю, а «Саратога» приближалась к Сан-Диего. В отсутствие этих кораблей приоритетной целью для японских пилотов стали линкоры.

Согласно принятому плану при внезапном нападении первыми должны были наносить удар торпедоносцы Nakajima B5N2 («Кейт»). Однако из-за путаницы в сигналах одновременно стали действовать и пикирующие бомбардировщики Aichi D3A1 («Вэл»), которые немного опередили своих менее быстроходных товарищей. Торпедоносцами, всего 40 самолётов, командовал капитан 3-го ранга Мурата. В шести милях к западу от Пёрл-Харбора они разделились на две части. 16 самолётов с «Хирю» и «Сорю» должны были атаковать Жемчужную гавань с запада. Из них 10 машин наносили удар по докам и кораблям по соседству с ними. Остальным шести надлежало заняться судами у северо-западного берега острова Форд, что они и сделали, первыми нанеся торпедные удары в этот день и добившись двух попаданий в радиоуправляемую цель AG-16 (бывший линкор «Юта») и одного — в крейсер «Рэлей».

Вторую группу торпедоносцев из 24 машин с «Акаги» и «Кага» повёл к Перл-Харбору сам Мурата, рассчитывая появиться над гаванью с юго-востока. В 7:57 эти «Кейты» спикировали до высоты 40-50 метров и пошли к линкорному ряду. Первыми атаковали шесть машин с «Акаги» в строю двух колонн. Одна из них во главе с торпедоносцем Мураты направилась к «Вест Вирджинии». Вторую лейтенант Гото повёл к «Оклахоме». Самолёты легли на боевой курс на высоте 20 метров и держали скорость 290-300 км/ч с интервалом между машинами около 600 м. На таком же расстоянии до цели надлежало сбросить торпеду, которая 40-узловым ходом достигла бы линкорного ряда за 28 секунд. Это давало возможность каждой тройке пройти над целью, избежав столкновения со столбами воды от взрывов, следовавших через каждые 6 секунд после первого сброса. Мурата не ошибся в расчётах. Его «Кейты» уже покидали гавань,

когда начали взрываться сброшенные ими торпеды. Оба атакованных линкора получили по два попадания. Один сброс был неудачным (в аварийном режиме). Последний самолёт прошёл над линкорным рядом с подвешенной торпедой.

Следующие шесть «Кейтов» с «Акаги» заходили на цель одной длинной колонной с интервалом около 2000 м, чтобы поднятая взрывом вода успевала опасть до подхода очередного торпедоносца. Два самолёта выбрали своей жертвой «Калифорнию», один — «Вест Вирджинию». Последние три направились к «Оклахоме». Затем в дело вступили пять торпедоносцев с «Хирю», не нашедших целей в районе доков. Предположительно три машины атаковали «Вест Вирджинию», а две — «Оклахому». Японская авиация до этого момента практически не встречала противодействия со стороны ПВО.

Последовало минутное затишье. Затем в 8:01 прибыли 12 «Кейтов» с авианосца «Кага», которых вёл лейтенант Китадзима. Они атаковали таким же строем, как вторая шестёрка с «Акаги». Половина самолётов выбрала своей целью линкор «Оклахома». Последняя торпеда была сброшена в 8:05. Зенитный огонь к этому времени заметно усилился. Четыре «Кейта» были сбиты до сброса торпеды. Ещё один — на выходе из атаки.

Эти несколько минут решили судьбу «Оклахомы». Корабль был совершенно не готов к нападению врага. Старпома Кенуорти начало событий застало в кают-компании, где он завтракал. Большинство моряков на линкоре, услышав взрывы, решило, что начальство додумалось до воскресных учений. В 07:57 из динамиков дважды прозвучала команда, призывавшая к бою дивизионы ПВО. Огорчённые зенитчики побежали к своим орудиям, погребам и постам управления. Большинство из них было одето в белую выходную форму и думало об испорченном воскресении. Остальной экипаж в основном продолжил свои мирные занятия, а то и просто утренний сон.

Спустя мгновения трагическая истина стала явной. Сигнальщики, видевшие взрыв бомбы в ангаре гидроавиации и приближающиеся с левого борта торпедоносцы, не смогли связаться с начальством по телефону. Тогда они бросились со своего сигнального мостика на шлюпочную палубу с криками: «Огонь по самолётам!». К их удивлению прислуга универсальных пушек (без затворов!) мирно беседовала, повернувшись к бухте спиной. Командир ближайшего орудия предположил, что горячие ребята вчера сильно перебрали. Самолёты — наши! В ответ ему, молча, указали на воду — серебристая черта торпедного следа уже тянулась к линкору.

Через мгновение загремели колокола громкого боя — тревога, все по местам! По отсекам разнослись сигналы горна, передаваемые системой общей связи РА (public-address system). Тут же из динамиков прозвучало невообразимое: «Это не дерьмо, чёрт возьми! Бомбы настоящие! Они только что потопили крейсер! Немедленно дать ход! Это не учения!». Слова, приведшие многих в чувство, принадлежали эсминцу Герберту Роммелу. Когда начался налёт, этот решительный молодой офицер как раз закончил завтрак и собирался покинуть линкор. Он был одет в безупречную белую форму, а на поясе имел пистолет 45-го калибра, поскольку направлялся на соревнования по стрельбе. На его глазах японские самолёты атаковали крейсер «Хелена». Видя вокруг десятки людей, не понимающих, что происходит — нападение врага или очень реалистичные учения — Роммел бросился к

ближайшему посту РА и не выбирал выражений. Затем он побежал в башню №4, командиром которой являлся.

О восстановлении на «Оклахоме» состояния «Z» говорить не приходится. Было слишком поздно. Вплотную с линкором промчались торпедоносцы, полоснув по кораблю пулемётными очередями. Сквозь остекленные фонари виднелись улыбающиеся лица пилотов. Их торпеды уже сброшены и несутся к неподвижной цели. Экипаж лишь частично занял посты по боевому распорядку, когда первая пузырящаяся линия оборвалась у борта корабля.

Попадание пришлось ниже поясной брони (на глубине около 6 м) в середине корпуса — между дымовой трубой и грот-мачтой (шп. ≈64). Взрыв 205-килограммового заряда торпеды разметал большую секцию буля, разрушил несколько отсеков следующего слоя ПТЗ и, казалось, приподнял огромный корпус линкора. Многие были сбиты с ног, сброшены с трапов или даже вышвырнуты из коек (как ни странно, кое-кто ещё спал). На третьей палубе выскочившие из кубриков матросы увидели нефть в проходах левого борта. Вытесненная сверху взрывной волной, она била струями из переговорных труб и вентиляционных магистралей. А снаружи подымавшаяся высоко над мачтами колонна воды, смешанной с мазутом, илом и обломками, медленно опадала на молочно-чистое дерево палубного настила. С момента подачи сигнала боевой тревоги прошло менее минуты. Следующий подводный взрыв произошёл через шесть секунд после первого. Попадание торпеды пришлось в районе шпангоута 47,5 примерно на той же глубине. ПТЗ линкора выдержала и второй удар. Стал ощущаться крен на левый борт.

А тем временем экипаж корабля продолжал занимать боевые посты. На некоторых трапах наблюдались пробки и столпотворения. Люди, бежавшие по скользким от нефти настилам, были убеждены, что «Оклахому», как и любой другой линкор США, потопить невозможно. Все спешили укрыться от бомб,

осколков и пулемётного огня в надёжном убежище. Таковым представлялась броня башен и палуб. Причём, чем глубже, тем безопаснее. При этом не забывали задрать люки и двери в соответствии с состоянием «Z». Зенитчики бросились разыскивать затворы своих орудий. Успели укомплектовать только универсальные 5-дюймовки №1 и №3, но и они не смогли открыть огня из-за крена, очень быстро достигшего неприемлемой величины. Лишь караульная служба в надстройке по левому борту выпустила по врагу несколько пулемётных очередей винтовочного калибра, пока рядом не прогремел взрыв первой торпеды, прервавший эту стрельбу.

Примерно в 8:00 «Оклахома» получила третий удар. Столб чёрной воды поднялся у шпангоутов 63-65, где уже имелись повреждения от первого попадания. Теперь торпеда угодила под нижнюю кромку броневое пояса, так как корабль успел приобрести ощутимый крен. Последствия взрыва были ужасными. ПТЗ не выдержала. Все её отсеки на уровне 2-й платформы оказались пробиты. Были разрушены переборка кормового котельного отделения и проходы в два других КО. Снесло остатки буля, покорёжило все смежные топливные танки и пустые отсеки ПТЗ. Очень серьёзные повреждения имелись выше — на первой платформе. Продольная переборка в районе носовых котельных отделений была оторвана. Прекратилась подача электроэнергии. Потоки нефти из пробитых цистерн растекались вокруг корабля и одновременно хлестали внутрь корпуса, озаряемого тусклым светом аварийных фонарей. В недрах линкора с гулом и рёвом распространялась вода, почти не встречавшая преград на своём пути. Стремительно возрастал крен. 8- и 6-дюймовые швартовы, связывавшие «Оки» с её соседом, растянулись и напряглись, как струна. Примерно 60 человек успели перебраться на «Мериленд». Они сразу же включились в действия ПВО. Собственные зенитные средства «Оклахомы» по разным причинам не действовали. Офицеры «Мериленда» приказали рубить швартовы.

В дело пошли пожарные топоры, когда четвёртый подводный взрыв прогремел у борта «Оклахомы» в области шпангоута 67, где уже и так не было живого места. Теперь торпеда угодила в броневой пояс накренившегося корабля.

Командер Кенуорти в это момент пробирался в боевую рубку. Видя, что «Оклахома» скоро перевернётся, старпом перешёл на шлюпочную палубу. Там ему доложили о затоплении на нижних палубах и платформах. Здесь же Кенуорти, пребывавший в состоянии некоторой прострации, встретился с решительным и хладнокровным лейтенантом-командером Уильямом Хобби (младшим), командиром дивизиона живучести. Офицеры пришли к единодушному мнению — ситуация безнадежная, помочь «Оклахоме» экипаж не может. Корабль не был герметичен, электроэнергия не подавалась, связь отсутствовала. В такой ситуации произвести контрзатопление не представлялось возможным. Необходимо было спасать людей. Хобби уже отдал приказ покинуть корабль. Крен в тот момент составлял примерно 30 градусов и продолжал увеличиваться. С момента первого попадания прошло около двух минут.

После некоторой паузы линкор настигла очередная торпеда. И снова где-то в районе шпангоута 65! Со снопами искр лопнули ещё уцелевшие швартовы между «Мерилендом» и «Оклахемой». Крен стал расти быстрее. Вскоре «Оки» получила три новых торпеды, сброшенные «Кейтами» авианосца «Кага». Попадания последовательно пришлись в области 89, 53 и где-то около 42 шпангоутов. По мере нарастания крена удары смещались от нижней кромки броневое пояса к верхней. Левый борт «Оклахомы» был разрушен на длине примерно 80 метров — от 36 до 102 шпангоутов. В носовой и центральной части этого отрезка просто не было живого места. От ПТЗ ничего не осталось. Внутренности корабля оказались вскрыты и растерзаны на большую глубину. Пять поясных бронеплит в районе шпангоутов 53-65 не удержались на корпусе и были сорваны. Борты за ними просто

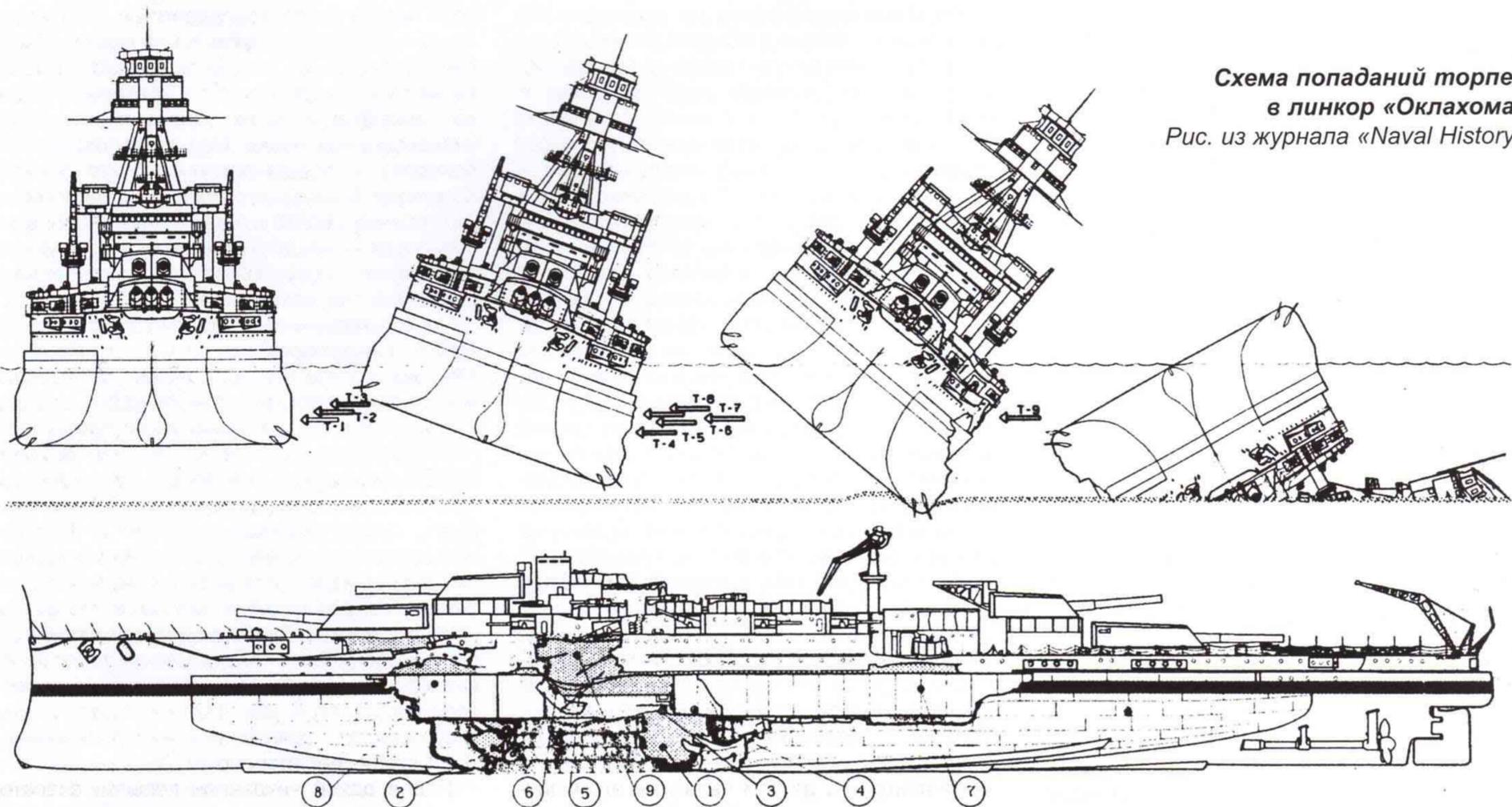


Схема попаданий торпед в линкор «Оклахома»
Рис. из журнала «Naval History»

не существовало. В корме шестое торпедное попадание проделало брешь размером 14 на 10,4 метра, полностью разметав булевую наделку. Расположенная за ней бортовая обшивка была разорвана ниже и выше поясной брони.

Крен быстро приблизился к 45 градусов, когда его нарастание несколько затормозилось. Левая скула упёрлась в дно, но корпус продолжал медленно опускаться, погружаясь в илистый грунт. В этот момент девятая торпеда настигла погибающий линкор*. Попадание пришлось в полубак в районе шпангоута 56 примерно на уровне верхней палубы. Небронированные структуры получили страшные разрушения. Диаметр пробоины составил почти 12 метров. Вода полностью овладела кораблём, и вскоре он повалился на борт. Сминающиеся мачты и надстройки пропахали донный ил, продолжая затухающее движение до крена в 151,5 градуса. Примерно в четверть девятого, то есть через двадцать минут после начала японской атаки, линкор «Оклахома» замер на месте в 30 метрах от «Мериленда». Глубина здесь составляла 12-13 метров. Над водой виднелись две лопасти правого винта, нижняя часть буля по той же стороне и около половины плоского днища. От первого торпедного попадания до фактической гибели линкора прошло лишь восемь минут.

Из-за неработающей связи команда покинуть корабль дошла далеко не во все отсеки и посты. Особенно в кормовой части корпуса. Носовые башни так же были оповещены с опозданием. Однако оттуда люди ушли организованно. Было несколько погибших от травм. Командир башни №1 офицер-резервист энсин Френсис Флэрти и матрос 1-го класса Джеймс Уорд до конца помогали своим товарищам, освещая им путь переносными фонарями. А сами спастись не успели**.

На корме вообще не получали никаких приказов после объявления боевой тревоги. К счастью команда третьей башни не успела занять свои боевые посты, но в четвёртой было 50 человек и жертв оказалось много. Энсин Роммел свято верил, что крен скоро будет ликвидирован контрзатоплением, и что самолёты не могут потопить линкор. «Но они его топят!» — возражали матросы. Это походило на правду. Однако связь не работала, а приказа оставить корабль не поступало. Попытку самовольно покинуть башню Роммел пресёк, предъявив свой пистолет (он потом будет раскаиваться в этом всю оставшуюся жизнь). Помощник командира башни энсин Джозеф Спитлер активно содействовал поддержанию дисциплины. У него тоже случайно оказалось оружие — в 7:45 он сменился с поста младшего вахтенного офицера. Тем временем крен становился фатальным. Всё начинало падать. Вот-вот полетят

* В принципе не исключено, что в развороченную центральную часть корпуса «Оклахома» угодило больше торпед. Японцы претендуют на 11 попаданий (6 — самолёты «Акаги», два — «Хирю» и три — «Кага») или даже 12 (одно с карликовой подлодки, что крайне сомнительно).

** Флэрти и Уорд удостоены высшей военной награды — почётной медали Конгресса. Также за самоотверженное спасение товарищей 7.12.1941 награждены: военно-морским крестом — старший корабельный плотник Джон Остин; медалью флота и морской пехоты — лейтенант-командер Хью Александер, старший уоррант-офицер Фрэнсис Дэй и капеллан младший лейтенант Алоизиус Шмитт. Все шестеро числились пропавшими без вести. Именами пяти героев «Оклахома» будут названы эскортные миноносцы. Только лейтенант-командер Александер почему-то не получит «своего» корабля.

снаряды. Моряки слышали крики умирающих людей и рёв воды, вторгавшейся в разорванный корпус линкора. Стало заливать и четвёртую башню. Опять приказав оставаться на местах, Роммел решил выйти и осмотреться. Он открыл люк и спустился в воду, которая на верхней палубе достигла диаметальной плоскости. Офицеру стало ясно, что корабль опрокинется. Он прокричал в люк, чтобы все выходили на палубу, и приказал старшине Ричарду Уитмену оповестить каждый отсек башни до последнего погреба (это удалось не в полной мере). Затем энсин двинулся в сторону боевой рубки в надежде встретить начальство. Кадровый офицер, он всё ещё не имел приказа покинуть корабль. А крен нарастал. Скользя от нефти палуба вздыбилась. Передвигаться по ней было невозможно. Ничего не оставалось, как прыгнуть за борт вместе с другими моряками. А в башне №4 довольно много людей не успело выбраться наверх до того, как линкор опрокинулся. Когда корабль начал валиться на борт всё, что могло двигаться, стало крушиться, калечить и убивать. У команды пол ушел из-под ног. Люди цеплялись, за что могли, повисая на переборках, элеваторах и трапах. Разлившаяся вокруг скользящая жидкость из гидравлических систем ещё больше затрудняла перемещение. Покинув свои ячейки из полудюймового манильского троса, летели, катились, сползали и кувыркались 600-киллограммовые снаряды, а вместе с ними аккумуляторные батареи, передвижные лебёдки и прочее башенное оборудование. На снарядной палубе 4-й башни крики оборвались резко. Там задавило всех, кто был. Большинство оставшихся в живых (свыше 20 человек) собралось в погребах, расположившись ... на подволоке. Среди них находился матрос 1 кл. Стивен Йан, который опишет эти события в своей книге «Пойманные в Жемчужной гавани».

На перевернувшимся корабле было немало мест, где люди оказались в воздушных мешках. Дальше каждый решал сам — ждать помощи извне или, пока оставались силы и воздух, действовать самостоятельно. Путь к иллюминаторам и палубным люкам пролегал по тёмным, затопленным отсекам и вёл к спасению либо к быстрой смерти. Несколько человек из башни №4 решились на такой шаг. Троица улыбнулась удача, и они сообщили о своих товарищах.

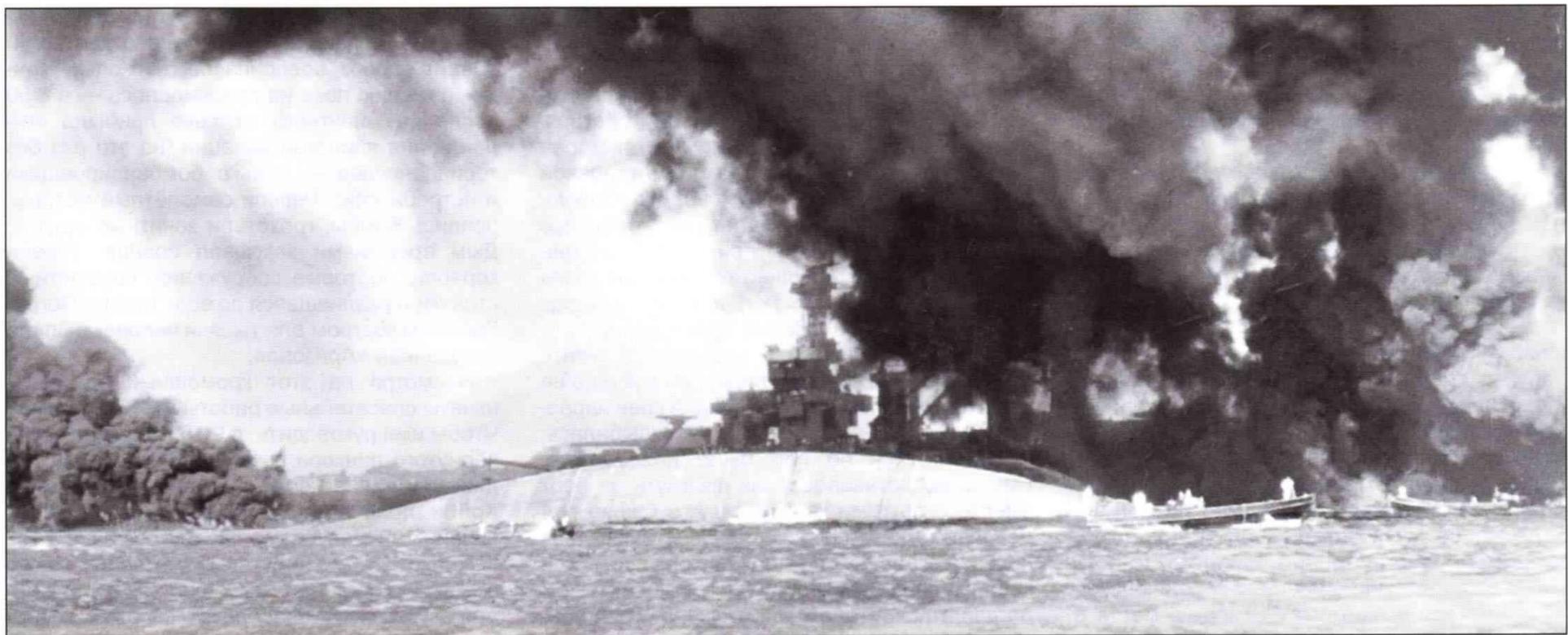
До того как линкор замер в опрокинутом положении, его успели покинуть примерно две трети экипажа. Они стремились удалиться от погибающего гиганта, опасаясь водоворота и взрыва котла. А сзади из недр заполняемого водой корпуса с шумом изрыгался воздух. Невредимые и раненые, моряки плавали в чёрной от нефти воде, держались за деревянные обломки, упавшие с корабля гидропланы и посадочные тенты. Спасательных плотиков и жилетов было очень мало. Их просто не успели сбросить за борт или раздать. О шлюпках говорить не приходится. Отплыв от линкора и оглянувшись назад, моряки могли видеть странную картину — по булю правого борта ближе к днищу шёл вдоль корпуса командер Кенворти. На старпومه всё ещё была ослепительно-белая униформа. Даже не испачкавшись, он смог по мере опрокидывания корабля перебраться сначала на боковую поверхность буля, а потом перебежать к днищу. Позже Кенворти и ещё нескольких человек сняли шлюпки, подошедшие к уже неподвижной «Оклахоме». Часть людей, оказавшихся на днище, вплавь добралась до «Мериленда». К девяти часам на этом линкоре появился кэптен Бод. Контр-адмирал

Андерсен тут же отправил его на береговой склад амуниции. Боду надлежало контролировать подвоз боеприпасов, поскольку конца сражению пока не предвиделось — в 8:50 после 40 минутного затишья прибыла вторая волна японской авиации (на это раз без торпедоносцев — только бомбардировщики и истребители). Ревели самолётные моторы, рвались бомбы, грохотали зенитные орудия. Дым временами закрывал солнце. Горели корабли, портовые сооружения, самолётные стоянки и разлившаяся по воде нефть. Погребальным костром для тысячи человек пылала взорванная «Аризона».

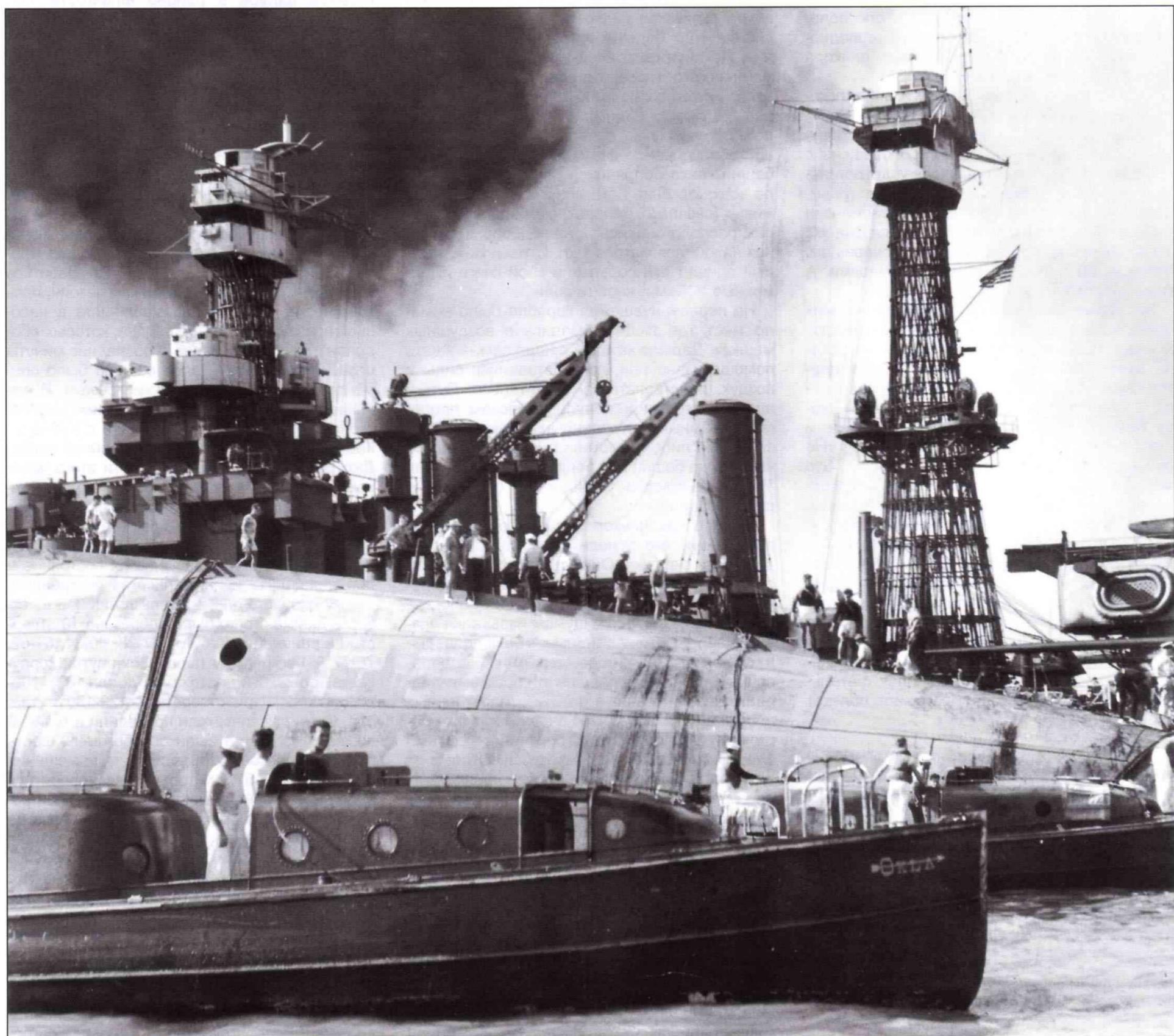
Несмотря на этот кромешный ад, были начаты спасательные работы на «Оклахоме». Чтобы ими руководить, в 9:15 на днище перевернутого линкора высадился начальник его дивизиона живучести. Лейтенант-командер Хобби поначалу располагал весьма ограниченными ресурсами: 24-футовый вельбот «Оклахома» и 26-футовый моторный катер с AG-31 «Аргонна», имевший оборудование для спуска одного водолаза. Начались исследования, опрос экипажа и простукивание корпуса. Водолаз услышал сигналы у люка на главной палубе в районе шпангоута 117. Прибыл офицер ремонтной службы флота командер Крэнзфелдер. Хобби составил с ним перечень необходимого оборудования — насосного, компрессорного, металлорежущего и дополнительного водолазного. В 9:30 Крэнзфелдер отправился за всем этим снаряжением. Через «Мериленд» к штабу флота протянули телефонную линию. За чертежами линкора на верфь послали энсина Спитлера.

При простукивании корпуса был получен отклик в районе шпангоутов 131, 116, 78 и 22. Когда Спитлер вернулся с чертежами, начали резать днище автогенном. Работа шла медленно. Стемнело. Первая попытка пробиться к пойманым в западню морякам закончилась трагически. Погибли два машиниста в насосной испарителей (шп.78). Люди, которых ободрали в течение 12 часов, в последние минуты отравились газами. Далее решено было применять только пневматические резак. В час ночи прибыли две шлюпки с рабочими мастерской №11 — 21 человек во главе с Хулио де Кастро. Его правой рукой был коренной гаваец Джо Банго. Силе и выносливости этого человека обязаны жизнью большинство спасённых. Сначала вскрывали внешнюю обшивку, затем откачивали всё, что было в междонной полости и вступали в контакт с людьми внутри корпуса. Быстро выяснив их состояние и договорившись, принимались за внутреннюю стенку двойного дна — сталь толщиной в четверть дюйма. Всего было прорезано 10 отверстий в районе шпангоутов 27-28, 30-31, 61-62, 76-77 (со вскрытием переборок внутри корпуса на уровне 1-й платформы до шп.100), 100-101, 115-122 (три отверстия), 129-130 и 133-134. Семь раз спасатели приходили в тупик. В восемь часов утра были освобождены шесть первых моряков, укрывшихся в помещении «Радио IV» D-57,5. Чтобы к ним пробиться пришлось в районе шпангоутов 115-122 прорезать днище в трёх местах. Затем бригада де Кастро проникла в отсек вещевого склада D-57, куда перешли 11 человек (включая Стивена Йана) из погребов 4-й башни, давно уже затопленных водой. Артиллеристы сутки провели в атмосфере, насыщенной углекислым газом, парами нефти и разлившейся аккумуляторной кислоты. Когда в стальном листе просверлили отверстие, воздух вырвался наружу и отсек едва не затопило.

После одной неудачной попытки спасатели достигли перегрузочного отделения погре-



Опрокинувшаяся «Оклахома» в гавани Перл-Харбора. На заднем плане виден линкор «Мериленд»



Опрокинувшаяся «Оклахома»



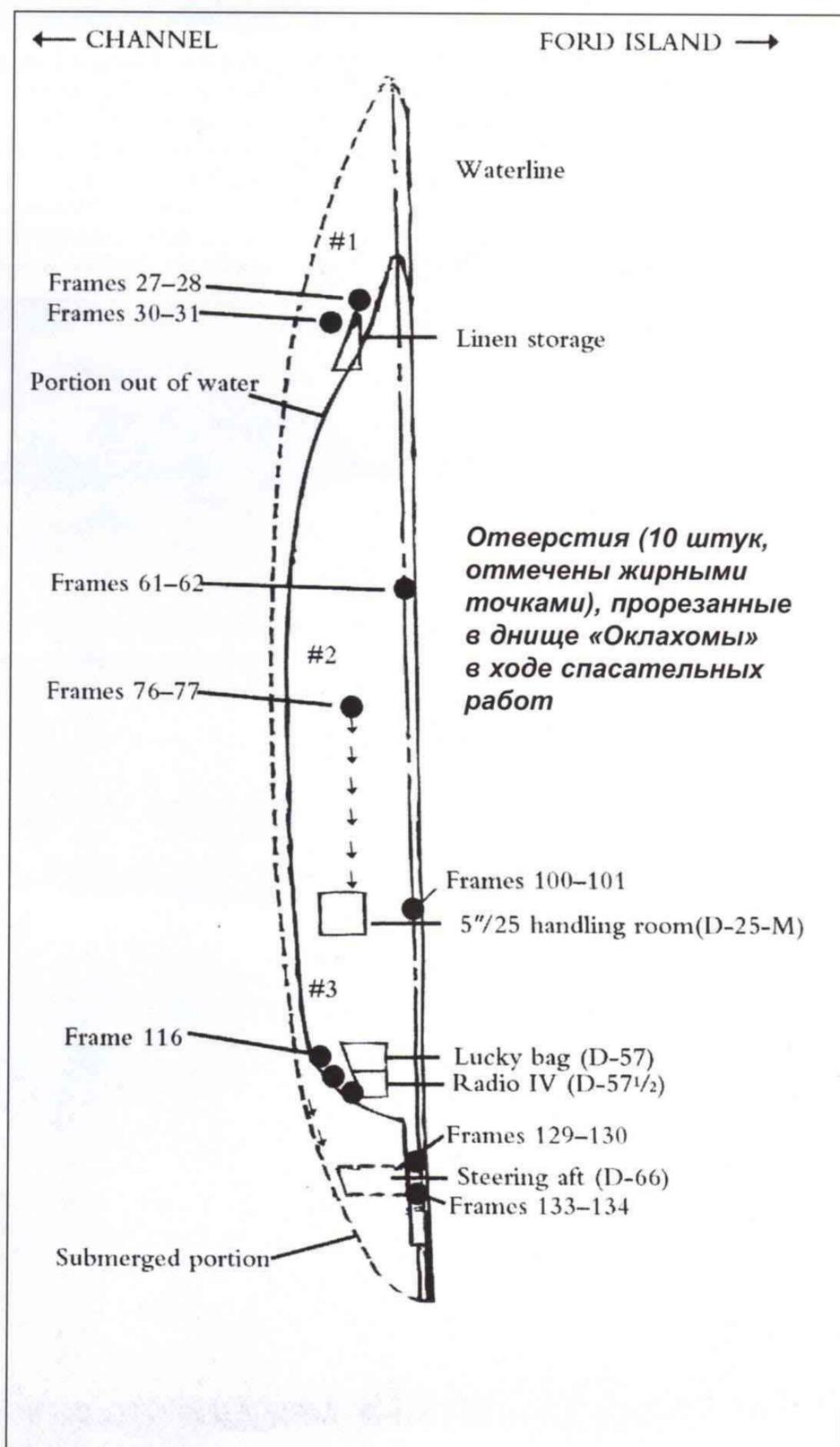
бов 5-дюймовой универсальной артиллерии — отсек D-25-M в районе шп.100. В два часа дня оттуда было выведено пять человек. Затем около 16:00 Джо Банго удалось пробиться к восьми морякам в помещении рулевых машин D-66 в корму от шп.130. Двух человек спасли последними уже во вторник 9 декабря в половине третьего ночи. Их вывели из тентового склада в носу (треугольный отсек в корму от шп.30). В 9:00 того же дня спасательные работы были прекращены ввиду отсутствия признаков жизни внутри корпуса линкора. Из экипажа «Оклахомы» всего погибло 448 моряков, включая умерших от ран на берегу. Останки 429 человек остались на опрокинувшемся корабле.

Когда страсти улеглись, и был снят вопрос о возможной высадке японцев на Гавайи, настало время решать, что делать с потопленными и поврежденными судами. Ставилась цель восстановить как можно больше боевых кораблей для продолжения войны с Японией. В случае «Оклахомы» такое вряд ли было целесообразно из-за колоссальных повреждений. В начале 1942 года надежда на восстановление линкора ещё теплилась. Однако более рациональным вариантом представлялась его утилизация, с предварительным снятием ценного оборудования и вооружения. В любом случае необходимо было убрать корабль, чтоб он не мешал навигации.

Возобладала реалистичная точка зрения. Стоимость проекта подъёма линкора с последующей постановкой в док и демонтажем всего ценного составила 1,5 млн. дол. Прежде всего, следовало спрямить корабль. Эта непростая задача решалась с июля 1942 года до середины 1943-го. Водолазы тщательно обследовали судно. Две трети корпуса лежали на твёрдом грунте. Носовая часть утонула в донном иле. Корабль по возможности разгрузили. Пять дней ушло на сверление борта и нижележащих переборок. Следующие 39 суток заняла откачка в баржи 1325 кубометров топлива, после чего отверстия заварили. Корпус по возможности герметизировали. Все люки и двери задраили. Было сформировано семь поперечных водонепроницаемых секций. С ними состыковали входные колодцы диаметром два и длиной три метра со шлюзами, через которые внутрь могли проникать водолазы. Начали вытеснять воду сжатым воздухом. В разрушенном машинном отделении герметизацию провели с помощью подводного бетонирования с опалубкой из дерева и металлической сетки. Сжатым воздухом вытеснили около 20 тысяч тонн воды. Её уровень в корпусе опустился на 7,6 метра ниже уровня моря.

Затем к днищу с шагом 4,9 м приварили башмаки для установки 21 деревянной рамы 12-метровой высоты. К стальным башмакам на их вершинах крепились по два длинных троса, идущие к лебёдкам на острове Форд, и по шесть коротких, натянутых для удержания рамы от 126 проушин, приваренных вдоль буля правого борта. Каждая из 21-й лебёдки, установленной на берегу, имела мощность в 5 л.с. С учётом блоков передаточное число составляло 1 к 8000. Чтобы корпус линкора поворачивался, а не скользил по дну гавани, под правым бортом в носовой части была устроена опора из 4500 тонн коралловых обломков. Удалили правый винт и две лопасти левого, а руль закрепили.

8 марта 1943 года заработали лебёдки, сокращая крен со средней скоростью 1,4 градуса в час. Они выбирали тросы в течение 11 дней



**Секретарь флота Джеймс Форестолл
на «Оклахоме», сентябрь 1942 г.**



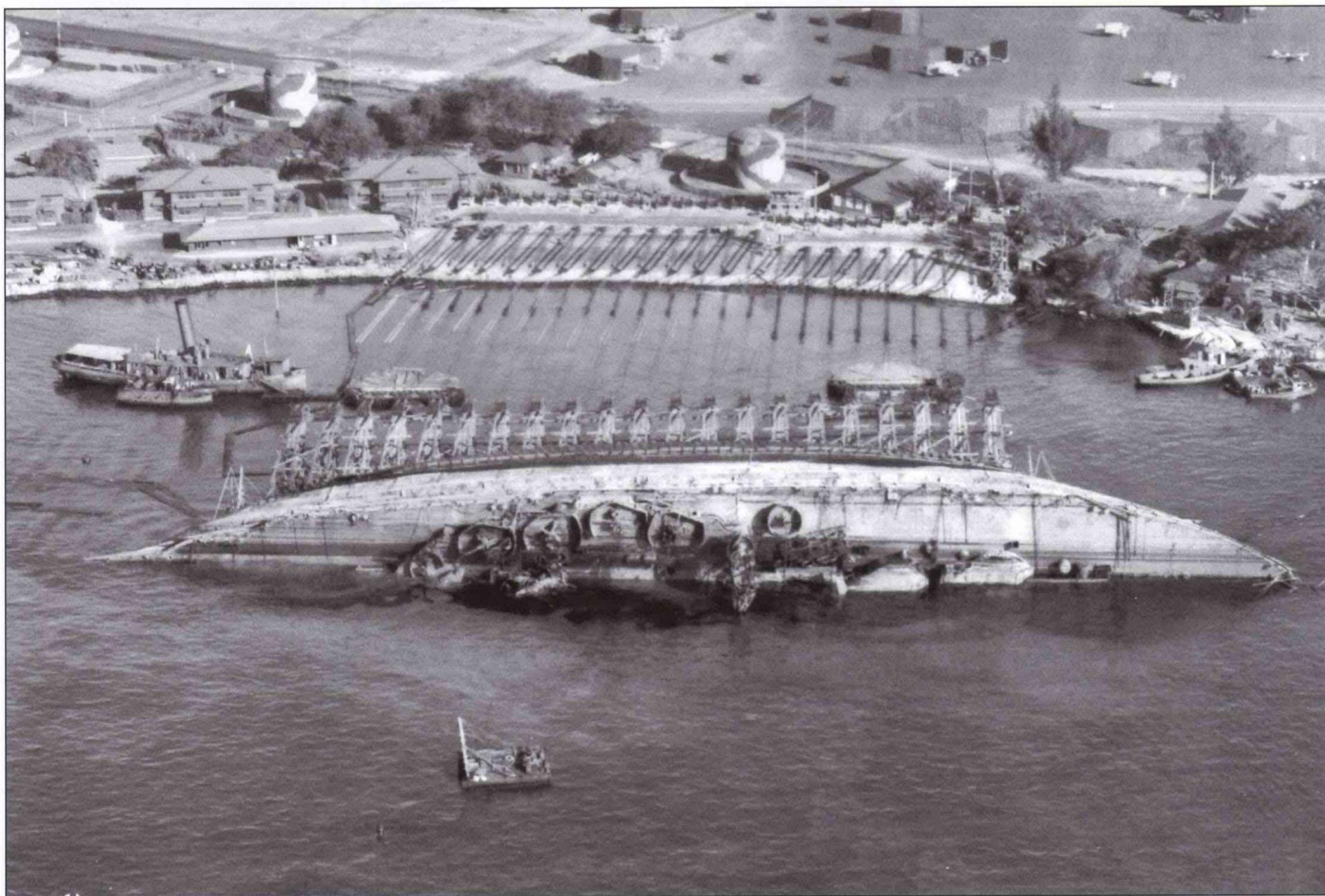
лебедки сделали последний рывок, доведя крен до 2 двух градусов 10 минут. Для гарантии оставили в натянутом состоянии десяток тросов и начали готовить линкор к всплытию. 8 июля завели по паре якорей в носу и корме. Через три дня занялись 14-дюймовой артиллерией. Начали с её консервации.

Для восстановления плавучести требовалось залатать развороченный торпедоми борт. Его почистили, удалив мешающие обломки, донный ил, содержимое отсеков и кладовых. Поперек корпуса от верхней палубы до трюма сформировали несколько бетонных переборок (на 1-2 межпалубных промежутка в разных местах). Уплотнили срезанные или пропускавшие воду заклёпки. Водолазы делали это оригинальным способом — с помощью горстей капока, который самотёком всасывало под негерметичную заклёпку. К 3 октября вдоль правого борта был построен внешний кофердам. Он представлял собой полу 4-футовую стену на всю высоту борта, охватывающую пространство от 1-го до 4-го барбета. К 15 октября откачали воду из промежутка между корпусом и кофердамом. Началась очистка внутренних отсеков корабля. Извлекли и с почестями похоронили останки погибших моряков. 10 декабря на левом борту установили четыре понтона, которые должны были обеспечивать дополнительную плавучесть. Через 9 дней на кора-

с перерывам на удаление водолазами вытесненного ила. К 19 марта крен был уменьшен до 90 градусов. Судно теперь лежало на боку. После этого по одной стали убирать деревянные рамы, одновременно натягивая новую систему тросов, закрепленных на палубах и надстройках линкора. Затем лебёдки снова выпрямляли корабль до 40 градусов от вер-

тикали. Тросы перенесли выше, закрепив их петлёй на барбетах, боевой рубке и крановом пилоне правого борта. 29 марта опять заработали лебёдки. К 20 апреля из корпуса откачали 3500 тонн воды. Снова лебёdkами уменьшали крен, который достиг четырёх градусов. Водолазы приступили к удалению грунта под правым бортом и внутри корпуса. 16 июня

Этапы спрямления «Оклахомы».
На с.50 — 19 марта 1943 г. Крен 90
градусов. На с. 51 вверху — 28 марта
1943 г. Крен 40 градусов.
На с.51 внизу — 18 июня 1943 г.
Крен 2 градуса 10 минут





бле смонтировали 600-киловатный дизель-генератор, предназначенный для питания водоотливных средств на предстоящем переходе к доку. Удалили значительную часть 5-дюймовых снарядов. Боеприпасы главного калибра пока остались на борту. 28 декабря всплывший линкор двинулся на букси-

ре поперёк гавани. В 7:45 утра «Оклахома» вошла в док. После осушения корабля приступили к дальнейшим работам. По возможности отремонтировали корпус. Были сняты 14-дюймовые орудия, попавшие после восстановления на «Неваду», «Пенсильванию» и «Нью-Йорк». 11 февраля 1944 года линкор

вывели из дока и поставили на якорь в западной бухте Жемчужной гавани.

1.09.1944 после 10348 дней службы линейный корабль «Оклахома» был исключён из состава флота США. 26 октября 1946 года корпус судна выставили на аукцион, проводившийся на бруклинской военно-морской





*«Оклахома» всплыла.
24 декабря 1943 г.*

верфи. Он был приобретён за 46 127 долларов в состоянии «как есть» (на месте пребывания) компанией Moore Drydock Co., Окленд, штат Калифорния.

Утром 12 мая 1947 года флотские буксиры вывели «Оклахому» из Пёрл-Харбора. Дальше путь лежал в залив Сан-Франциско и Окленд (для отдания последних почестей кораблю туда планировала прибыть делегация одноимённого штата во главе с губернатором Роем Тёрнером). За дело принялись нанятые в Сиэтле 36-метровые 1200-сильные морские буксиры «Монарх» (капитан Джордж Андерсен) и «Геркулес» (Келли Спрейг). Они повели бывший линкор 5-узловым ходом на двух 3-дюймовых тросах длиной по 600 метров.

Но старому дредноуту было не суждено превратиться в булавки и бритвенные лезвия. Несмотря на тихую погоду утром 16 мая на «Оклахому» обнаружился крен на левый борт, некогда развороченный торпедами. Причина утраты корпусом стабильности осталась невыясненной. В течение следующих четырёх дней крен достиг 30 градусов. Приблизительно в 600 милях от Гонолулу буксиры получили приказ возвращаться и на полных оборотах повели бывший линкор обратно. Однако они не успели. Однажды ночью «Оклахома» внезапно выпрямилась, а затем стала быстро погружаться. Капитан Андерсен отключил автоматический магнитный тормоз буксирной лебёдки «Монарха». Оставленный в действии механический тормоз с ручным управлением мог быть быстро отпущен для стравливания троса. Около 6:00 Андерсен обнаружил, что буксируемое судно тонет. В предрассветных сумерках исчезли его огни. Андерсен стравил буксир. «Оклахома» погружалась, волоча за собой «Геркулес», который оказался на краю гибели. Корма буксира стала уходить под воду, когда взорвалась его лебёдка, оборвав трос. По приказу береговой охраны «Монарх» и «Геркулес» дождались дня. Капитаны буксиров убедились, что линкор или его останки не всплыли, а затем пошли домой в Пьюджет-Саунд.

На месте, где была торпедирована «Оклахома», теперь стоит мемориальный линкор «Миссури». Память старого дредноута сохраняется в одноимённом штате. Один из его якорей установлен в центре Оклахома-Сити. Там же 11.11.1998 был открыт памятник линкору в виде большой плиты с именами членов экипажа на 7 декабря 1941



*«Оклахома» введена
в сухой док.
28 декабря 1943 г.*



*«Оклахома» в доке, 31 декабря 1943 г.
Хорошо виден характер разрушений*

года. В местном историческом музее сохраняется серебряный сервиз, рулевое колесо и другие реликвии. Существует общество памяти корабля. В сенате штата почётное место занимает картина художника Р. Фостера «Атака линкора «Оклахома» 7.12.1941». Судовой колокол долгое время находился в Вашингтоне. Затем по просьбе общества памяти его передали в музей Оклахома-Сити.

Новейший линкор «Висконсин» у борта поднятого и наскоро подлатанного корпуса «Оклахомы», Перл-Харбор, 11 ноября 1944 г.



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ ЛИНКОРА «НЕВАДА»

4 ноября 1912 года в Куинси (Массачусетс) был заложен киль 36-го линейного корабля США, который получит название «Невада». Стапельный период продолжался 20 месяцев. В субботу 11 июля 1914 года корпус линкора впервые окунулся в родную стихию, соскользнув в воды реки Фор Ривер. Роль крёстной матери корабля исполнила 11-летняя Элеонора Сиберт из Рино, племянница губернатора Невады Таскера Олди и праправнучка Бенджамина Стоддерта, первого секретаря флота США. 20 тысяч зрителей наблюдали за спуском. Церемония была приурочена к 50-летию образования штата Невада — 36-го и самого маленького в Союзе (совпадение с номером корпуса линкора случайное). На торжествах присутствовали секретарь флота Джозефус Дэниэлс, его помощник Франклин Рузвельт, сенаторы от «рождённого в боях, серебряно-попынного штата», демократы Ф. Ньюлэнд и К. Питмэн, а также единственный конгрессмен республиканец Е. Робертс*. Губернатор обратился с речью к присутствующим согражданам: «...Я полагаю, все мы разделяем гордость за то, что нация выбрала название «Невада» для имени этого корабля, крупнейшего в нашем флоте и во всём мире. Граждане штата будут следить за карьерой судна и проявлять интерес к его экипажу во всех портах и на любых морях».

Спустя ещё двадцать месяцев на бостонской военно-морской верфи новый линейный корабль был укомплектован. Это произошло 11 марта 1916 года. Первым командиром первого стандартного линкора США стал кэптен Уильям Сноудон Симс — один из наиболее прогрессивных и авторитетных офицеров американского флота. Он был реформатором и радетелем профессионализма во всех сферах военно-морской службы, особенно в части управления огнём. Его крити-

* На 1914 год в Неваде проживало 80 тысяч человек при 95 миллионах в тогдашних США. Штат образован 31.10.1864 в период Гражданской войны в противовес Калифорнии, формально не поддерживавшей конфедератов, но сочувствовавшей им. Отсюда официальное прозвище (official nickname) Невады — «Штат, рождённый в боях» (The Battle Born State). На флаге штата присутствует надпись «Battle Born». Есть ещё два официальных прозвища: «Полынный штат» (Sagebrush Stat), поскольку символом штата (state flower) является полынь, и «Серебряный штат», как напоминание о серебряных рудниках, а также о том, что в период Гражданской войны армия Союза использовала серебряные слитки из Невады в обеспечение получаемых кредитов.



**«Невада»
выходит на испытания**

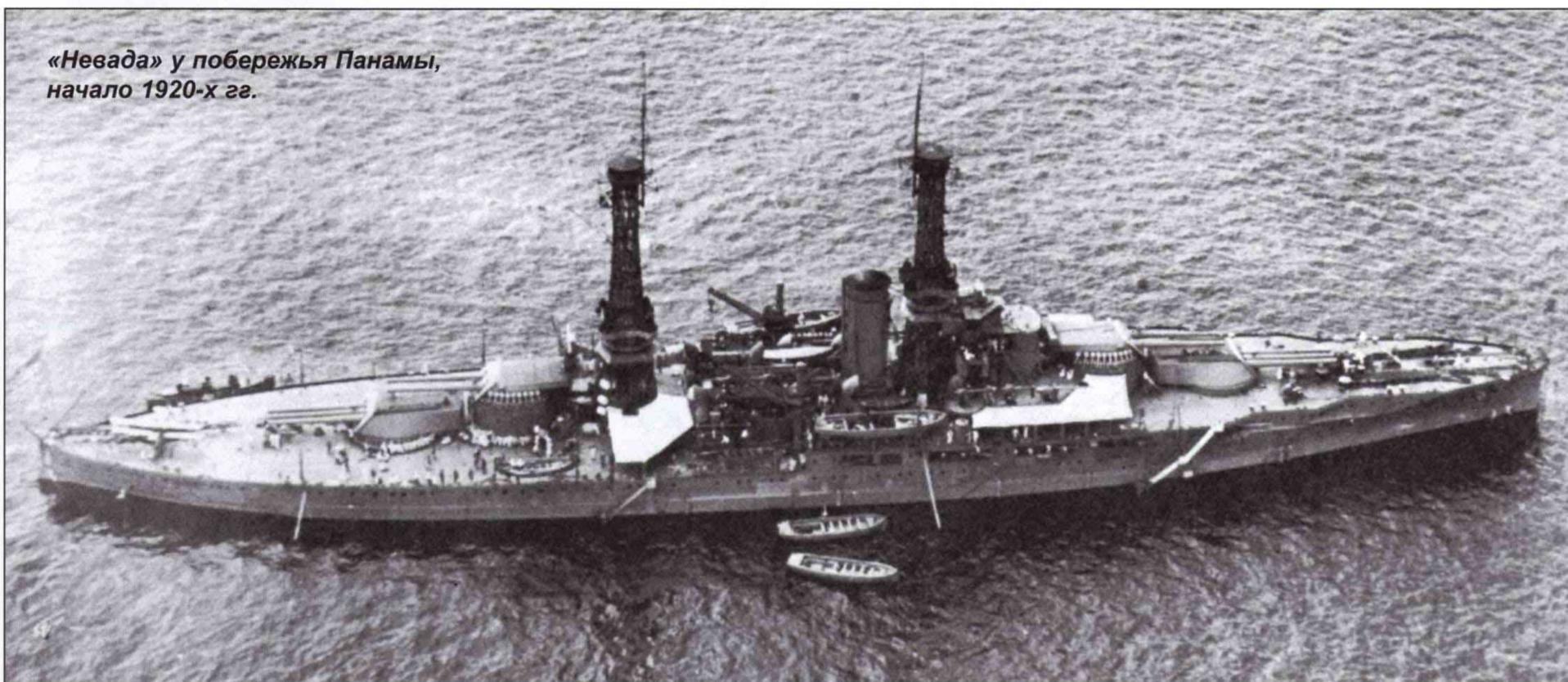
ческие замечания относительно ранних проектов американских линкоров достигли Белого дома и были известны президенту Теодору Рузвельту. Симс неслестно отзывался о конструкции прежних дредноутов США и постановке артиллерийско-стрелковой подготовки на флоте, но, тем не менее, считал командование линейным кораблём «самой лучшей в мире работой». В сентябре 1915 года этот известный офицер оставил пост командира флотилии эсминцев и провёл несколько месяцев на верфи компании Fore River, наблюдая за достройкой «Невады». Симс очень гордился своим «дредноутом высшего качества», досконально изучил его и называл «революцией из брони, пара и артиллерии». Как командир, он не являлся приверженцем непоколебимой дисциплины, возведённой в самодостаточный абсолют многими его коллегами. Симс развивал новый стиль управления, основные принципы которого он

изложил в своей книге. Его система была чужда кастовости и примитивной муштры, базировалась на взаимном доверии, уважении и внимании к мнению младших начальников и матросов, всемерном поощрении инициативы и служебного совершенствования. Целью являлось создание из случайного сборища людей по-настоящему сплочённой команды единомышленников. Уильям Симс проявлял просто невероятную заботу о подчинённых. Коллегиальность в офицерской среде была предельной. Когда укомплектованная «Невада» впервые отправилась в море, командир обратился к экипажу с «краткой речью», которая, впрочем, не была излишне лаконичной и на самом деле заняла достаточно времени. Кэптен Симс поведал своим подчинённым, что хоть линкор является собственностью правительства США и построен на средства налогоплательщиков, но, прежде всего, он принадлежит членам экипажа «Невады». Это их корабль и одновременно общий дом, где любой моряк ощутит лояльное и доброжелательное отношение к себе. Командир просил всех делать как можно больше предложений по улучшению службы на самом совершенном в мире линкоре. Одновременно Симс дал недвусмысленно понять, что ни один случай умышленной халатности или сознательного манкирования служебными обязанностями не останется без наказания. Не обошлось без антиалкогольной агитации («чай — напиток война»), и предостережения относительно венерических заболеваний. Но при этом капитан подчёркивал — что бы ни случилось на берегу, «Невада» всегда остается домом для её моряков. Даже если накануне вы перебрали, но вернулись на корабль (неважно в каком состоянии) и сегодня исправно делаете своё дело, то не ждите взысканий.

**«Невада» во время испытаний,
1916 г.**



**«Невада» у побережья Панамы,
начало 1920-х гг.**



Последствия такого стиля руководства сказались быстро. Команда правильно оценила доверие командира. «Невада» стала образцом сознательной дисциплины для всего флота. В течение долгого пребывания в Бостоне не было ни одного происшествия — пьянства, нарушения общественного порядка или тем более дезертирства, что в те времена встречалось очень часто. Совсем новый корабль на удивление занимал одно из первых мест во флоте по уровню артиллерийской подготовки и эффективности ГЭУ. Именно в период недолгого пребывания Симса на посту командира появилось прозвище линкора «Невада», закрепившееся за ним навсегда: «Cheer up ship» — бодрый или неунывающий корабль, судно весёлого, приподнятого настроения. Эти слова стали девизом дредноута, появившись впервые на пеньковой циновке, которую матросы сплели для салона командира.

26 мая 1916 года в Ньюпорте, штат Род-Айленд, «Невада» присоединилась к Атлантическому флоту. Новый линкор занимался артиллерийской подготовкой у берегов Вирджинии и проходил текущее обслуживание и дооснащение на военной верфи Норфолка. После Ютландского сражения к его конструкции вспыхнул живейший интерес у будущих союзников — англичан. «Невада» блестяще провела учебный период под началом одного из главных новаторов флота США. В канун Рождества 1916 года Уильям Симс был произведён в контр-адмиралы и покинул линкор, получив в напутствие от команды добросовестно заработанное троекратное ура («three cheers»).

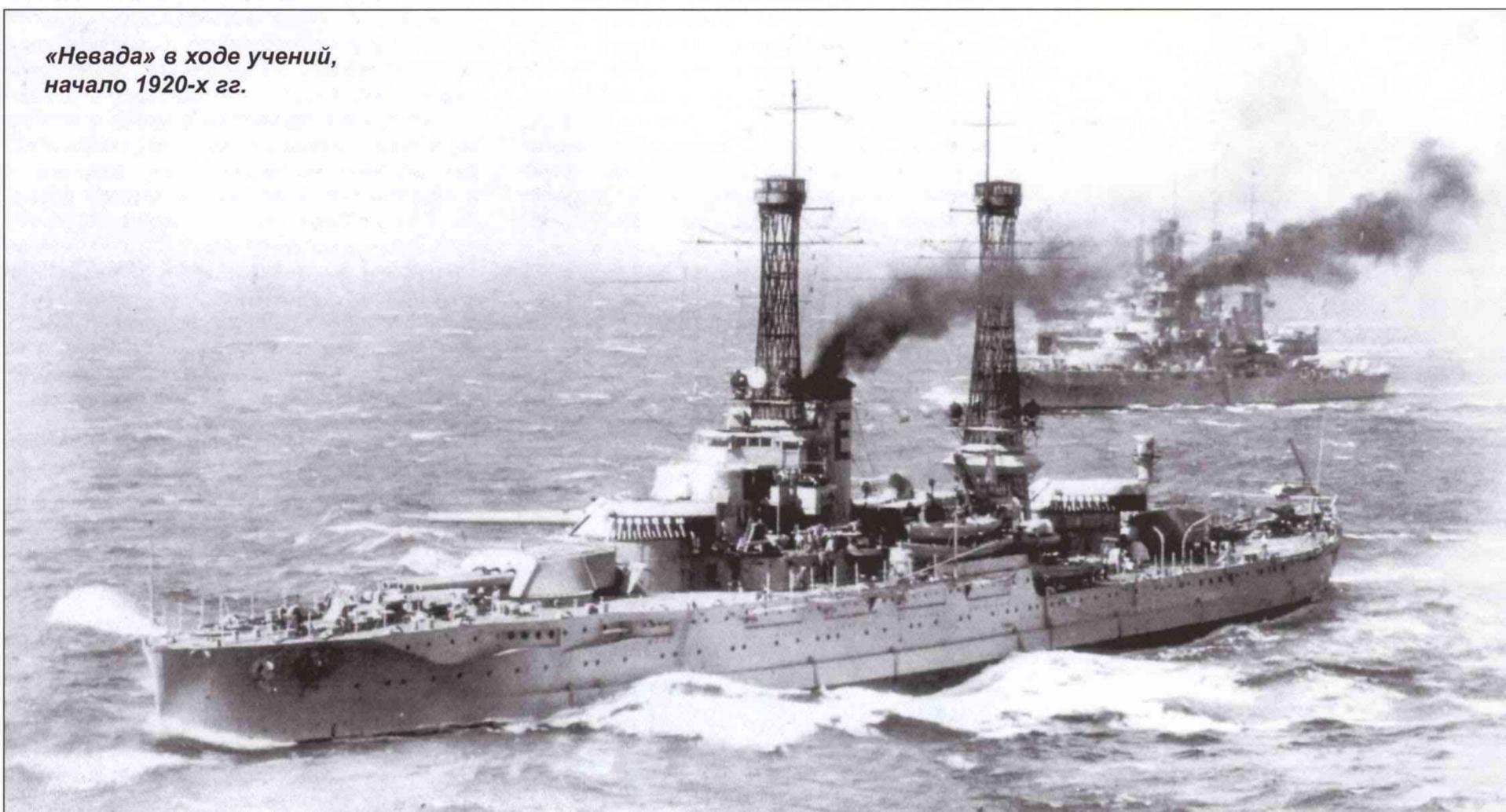
А тем временем в Европе продолжалась большая война, в которую 6.04.1917 вступили и Соединённые Штаты. В составе BatDiv 6 «Невада» в конце лета 1918 года прибыла в Ирландию. Столкнуться с германским фло-

том в боевой обстановке кораблям 6-й линейной дивизии не довелось. В декабре 1918-го «Невада» вместе с другими кораблями 6-й и 9-й линейных дивизий сопровождала во французский Брест президента Вильсона и вернулась в США.

Послевоенные реалии выдвинули нового вероятного противника в лице Японской империи. Начался перевод главных сил флота США на Тихий океан. 9 августа 1919 года в залив Сан-Педро прибыл линкор «Невада». Над кораблём развевался двухзвездный флаг главнокомандующего ВМС США Роберта Кунца, поднятый 18 июля. Условия базирования на западном побережье ещё были далеки от образцовых. Линкоры регулярно переходили на восток для ремонта или участия в учениях, проводившихся в Карибском море.

С 24.08.1920 оба корабля типа «Невада» вместе с «Аризонай», флагманом контр-адмирала

**«Невада» в ходе учений,
начало 1920-х гг.**



«Невада» следует Панамским каналом, 15 февраля 1923 г.

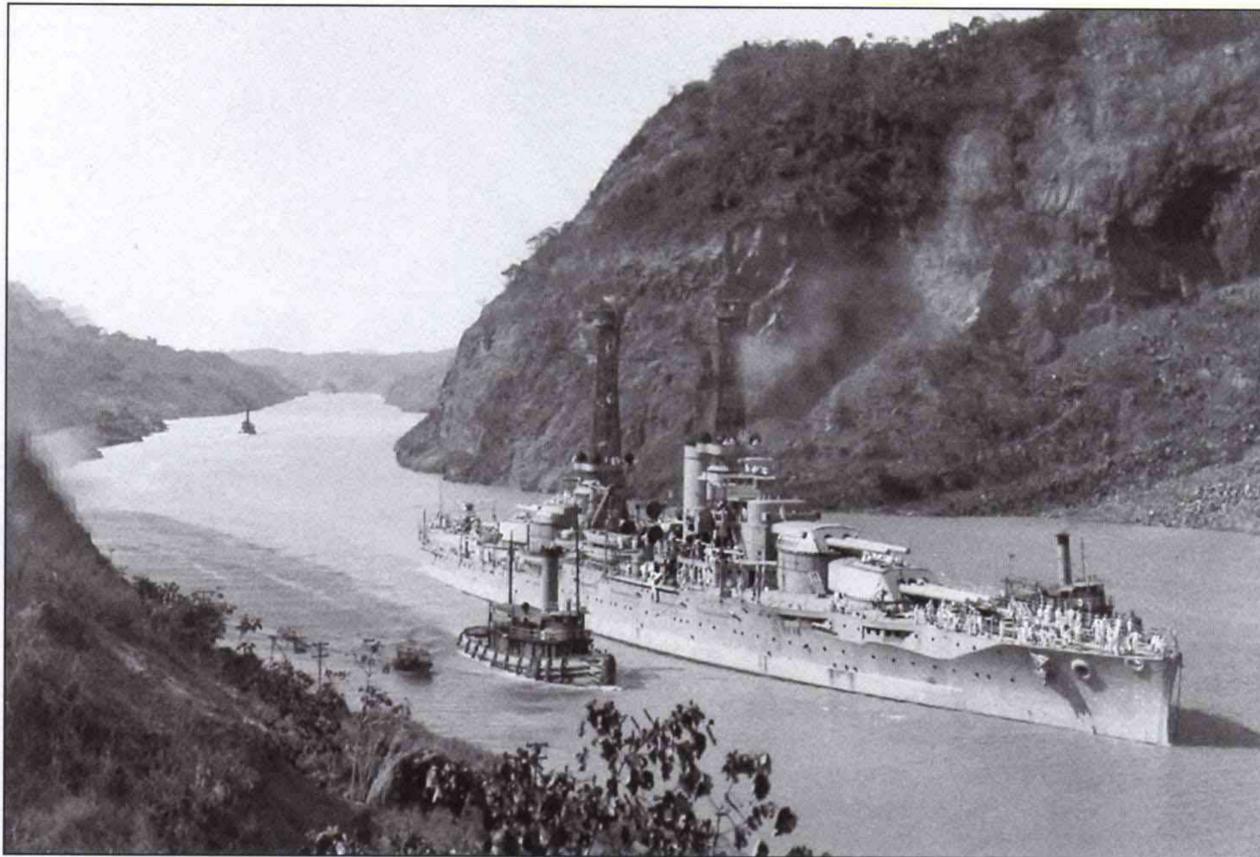
Эдварда Эберла, составили BatDiv 7. В 1921 году они участвовали в большом круизе по странам западного побережья Южной Америки. В начале лета произошла реорганизация. Адмирал Эберл возглавил Тихоокеанский флот (Battle Fleet), по-прежнему держа флаг на «Аризоне». 7-ю дивизию теперь составляли «Миссисипи», «Пенсильвания» и «Невада». В июне аэростаты двух последних линкоров были поражены молнией и уничтожены.

На следующий год «Невада» продолжила череду своих дипломатических походов. 18 августа 1922 года она в компании линкора «Мериленд» отправилась в Бразилию. Эта страна готовилась отметить 7 сентября столетие своей независимости. Пробыв некоторое время в Сантусе, американские корабли в начале сентября перешли в Рио-де-Жанейро, где их экипажи приняли участие в юбилейных торжествах и международных состязаниях по легкой атлетике. Тренером на линкоре «Невада» выбрали энсина Хадсона, который в годы учёбы в Аннаполисе занимался бегом на полмили (800 м). Тем не менее, спортсмены наскоро сколоченной им команды вполне преуспели. Бегун на длинные дистанции взял первое место, несмотря на то, что ему пришлось по ходу состязания выяснять маршрут у прохожих, совершенно не зная португальского. Победа в прыжках в длину также досталась экипажу «Невады».

В начале 1923 года линкор принял участие в шестидневных учениях по защите Панамского канала, проводившихся в прибрежных водах двух океанов. В январе 1924-го аналогичные учения были повторены. В нападении на Панамский канал участвовал и первый американский авианосец «Лэнгли». В 1925 году «Невада» ходила с флотом в Австралию и Новую Зеландию. 6 июля американская эскадра пересекла экватор. Были проведены традиционные обряды. Нептун и его свита вдоволь покуражились на «Неваде», пощадив только командира, который тоже был новичком в южном полушарии. Кэптен Дэвид Тодд вынужден был поклониться морскому владыке и почтенно преподнести в дар коробку сигар. Это избавило его от «водных процедур», бритья деревянными мечами и прочих экзекуций, которых не минули 45 других офицеров линкора. Многие из них пострадали изрядно, причём даже в моральном плане. Один лейтенант был подвергнут суровому допросу и публичной «каре» за утрату почётной литеры «Е» башней №1. С 21 июля по 6 августа моряки «Невады» провели чудесные дни в Мельбурне. Затем американские корабли двинулись к Новой Зеландии. В Веллингтоне весьма радушный приём экипажу «Невады» оказала местная католическая диаспора, которая состояла в основном из ирландцев. 17 августа в зале Святой Марии (St. Mary's Hall) была организована «невадская ночь». Оркестр с линкора обеспечивал музыкальное сопровождение, а команда исполняла ирландские и гавайские песни.

Тем временем военный бюджет тощал. Денег не хватало, как на корабли, так и на самолёты. Сокращался личный состав флота, уменьшались поставки топлива и ходовое время судов. В 1926 году результате бюджетного дефицита «Невада» оказалась небоеспособной. Шесть месяцев линкор просто-

**«Невада»
в ходе модернизации**



ял на приколе из-за того, что его конденсаторы были вконец разъедены коррозией, а на своевременный ремонт средств не нашлось. Корабль быстро получил прозвище «Pond Lily» (прудовая лилия, кувшинка). Дисциплина на его борту разладилась. Команда пребывала в унылом состоянии духа. Видя плачевное положение линкора, его новый командир Кларенс Кемпф решился на оригинальный поступок. При полном параде, в сюртуке с эполетами, со шпагой и треуголкой, он по своей инициативе нанёс визит главному Тихоокеанского флота, чтобы сообщить о вступлении в командование «Невадой». Это было поводом поговорить о 20 тысячах долларов на замену конденсаторных трубок. Через пять дней деньги были выделены. На радостях команда гоночной шлюпки с «Невады» выиграл кубок Батенберга, отобрав пальму первенства у «Миссисипи». При этом экипаж линкора-победителя изрядно поправил своё материальное положение, сорвав крупный куш на тотализаторе. Ведь никто кроме, собственной команды, не решился поставить на победу «Кувшинки».

Вскоре для нашего героя настал черёд большой модернизации. В конце 1929 года обновлённый линкор снова вошёл в строй.

Его ранее сокращённый экипаж пополнился большим количеством моряков с «Аризоны», в свою очередь вставшей на модернизацию. Команда особо оценила улучшение обитаемости и бортовой инфраструктуры на «Неваде». Новое оборудование камбуза, пекарни, прачечной, парикмахерской, мастерских портного и сапожника, современные картофелечистки и посудомоечные машины, производительные эвапораторы, увеличившие норму пресной воды на человека — всё это сделало быт заметно более приятным.

В начале 1930 года «Невада» отправилась в Гуантанамо. В составе 3 дивизии линкор принял участия в учениях, проходивших у берегов Панама, а затем вернулся в Нью-Йорк. 7 мая 1930 года с участием «Невады» состоялся президентский смотр флота на Хэмптон-Роуд.

Дальнейшая служба проходила в основном у западных берегов США и на Гавайях. Тихоокеанский флот ежегодно проводил военные игры того или иного масштаба. Как правило, они длились до двух месяцев с привлечением всех не занятых ремонтом и перестройкой линкоров. В 1932 году «Невада» участвовала в отражении воздушного «нападения» на Пёрл-Харбор. Следующие объединённые



«Невада» 6 апреля 1937 г.



учения флота США были омрачены смертью контр-адмирала МакКлина, командующего 3-й дивизии линейных кораблей. Он умер на борту «Невады», своего флагмана. 13 ноября 1933 года линкор доставил тело адмирала в госпиталь на Мэр-Айленд (остров в 40 километрах от Сан-Франциско) и почтил его полагающимся салютом. Спустя два дня линкор принял на борт тот же траурный груз и ушёл с ним в Лос-Анджелес.

К этому времени портовые города западного побережья США заметно оживились благодаря присутствию большого флота. Между военными моряками и местными жителями постепенно сложились тёплые отношения. С большим размахом прошло в Лонг-Бич и Сан-Педро празднование «недели флота» с 25 ноября по 1 декабря 1934 года. Было много представлений, увеселительных мероприятий и конечно спортивных состязаний.

О спорте на флоте США следует сказать подробнее. Ему уделялось много внимания. Экипировка и спортивный инвентарь для бейсбола и американского футбола финансировались казной с 1900 года. Среди конкурирующих крупных кораблей (линкоры и авианосцы) наиболее престижным трофеем считался «Iron Man Award». Начиная с 1919 года, он присуждался военно-морским департаментом экипажу, который набрал наибольшее число баллов в сумме по всем видам спорта, включившим гребные и парусные гонки, бейсбол, футбол, баскетбол, бег, бокс и прочие состязания. «Невада» долго не могла выиграть этот трофей. Наконец, в 1937 году кораблю улыбнулось спортивное счастье. Экипаж линкора выставил 320 участников, завоевавших 280 медалей. В итоге на 18.12.1937 корабль набрал 936,5 балла, далеко опередив «Колорадо» и «Нью-Йорк», занявшие второе и третье место. Во многом этот успех явился личной заслугой командира «Невады» кэптана Майо и его старпома. Они оба были прекрасными спортсменами. Систершип «Невады» линкор «Оклахома» в тот год оказался в аутсайдерах. Он разделил два последних места с авианосцем «Саратога». «Невада» и далее продолжила свои спортивные достижения, хотя «Iron Man Award» ей больше не доставался. В 1938 году гребцы линкора победи-

ли в популярной гонке за волнорезом Сан-Педро. Потом выиграли 2-километровую дистанцию на кубке Лос-Анджелеса, опередив на 40 секунд команду «Оклахомы».

Считалось, что занятия спортом помогали главному делу военных моряков — подготовке к предстоящей войне. Команды кораблей мало интересовались тем, что происходило в мире. Офицеров это занимало немногим больше, но в целом флот чувствовал растущее напряжение в тихоокеанском регионе. В 1931 году Япония вторглась в Маньчжурию. Спустя шесть лет был атакован большой Китай. Потопление канонерки «Рапауа» подхлестнуло приговору к отражению очевидной угрозы интересам США на дальнем востоке. Японский «вероятный противник» тщательно изучался теперь во всех военных колледжах. Много сил и средств было брошено на обеспечение успеха в артиллерийском бою типа Ютландского. Эту решающую схватку флот США должен был навязать противнику, двинувшись главными силами на запад от берегов Калифорнии и Гавайев. При таких обстоятельствах численный перевес в линейных кораблях дополненных хорошей выучкой артиллеристов давал американцам уверенность в успехе. Надо сказать, завербовавшись на флот, молодёжь не слишком стремилась в канониры. Больше привлекали занятия и навыки, применимые на торговых судах и вообще на гражданке. То есть охотнее шли в палубные матросы, а также в механики, связисты и электрики. Особо дефицитными были специальности интендантов и писарей, дававшие знания и подготовку для предпринимательской деятельности после демобилизации. В этой связи командование всячески стремилось привлечь интерес к совершенствованию артиллерийского мастерства. Офицерам это давало основания для ускоренного продвижения по службе. В личные дела ложилось благодарности, которые заметно приближали следующее производство. Матросов поощряли материально. Начиная с 20-х годов, казна выплачивала премии за достижения на стрельбах и учениях. Экипаж орудийной башни линкора, показавший лучшие результаты, получал по 20 долларов. Не так мало по тем временам. В

период великой депрессии военнотружущий, завербовавшись на флот или в армию, зачастую оказывался единственной опорой своей семьи. Вместе с премией иногда досрочно давали нашивки следующего класса. Зачастую передовики в артстрелковой подготовке, как офицеры, так старшины или матросы, переводились (к огорчению командира!) на «отстающие» по этой части корабли. Линкор «Невада» весь период своей службы числился среди лучших. Таким он был с первой мировой войны. Один бывший моряк упоминает о хорошей премии, полученной экипажем корабля за 52 попадания из 55 возможных. В 1933 году при стрельбе на ближней дистанции башня №3 добила абсолютного результата — 12 точных выстрелов из двенадцати. В марте 1938 года были проведены особенно масштабные артиллерийские учения, выявившие достаточно проблем и показавшие уровень подготовки всех кораблей. Первые залпы «Невады» легли с большим отклонением. Но положение было моментально исправлено. В итоге линкор показал результат лучше среднего. Следует отметить полное отсутствие на корабле несчастных случаев, связанных со стрельбой. Далек не все линкоры могли этим похвастаться. На тех же учениях 1938 года на борту «Аризоны» погибло 5 человек. Самый серьёзный инцидент произошёл с линкором «Миссисипи». В 1924 году в башне №2 этого корабля сгорело и задохнулось 48 человек.

Потери мирного времени не обошли «Неваду», но сам линкор к ним непричастен, так как все несчастные случаи происходили на берегу. В основном на дорогах. Многие моряки тихоокеанского флота имели автомобили, которые перегонялись из базы в базу вдоль западного побережья. Еще больше было двухколёсных машин, на которых катали девушек в увольнениях. Командиры кораблей зачастую закрывали глаза на то, что во время перехода на верхней палубе могли оказаться несколько мотоциклов, путешествующих вместе с хозяевами. Однажды лихой морячок съехал с «Невады» по сходням в опасной близости от идущего по пирсу адмирала Нимица. Парень не смутился и даже предложил подбросить в город. Взы-

сканий не последовало. Адмирал поблагодарил и отказался, но потом дал распоряжение не допускать личного транспорта на корабль ввиду пожарной опасности.

В начале 1935 года линкор «Невада» принял участие в подготовительных манёврах у Сан-Франциско. Не всё шло гладко. Сначала 7 февраля совершил неудачную посадку палубный гидроплан Vought O2U3. Его подняли на борт с разрушенными крыльями и хвостом. А спустя пять дней линкор получил экстренный приказ идти на поиск экипажа дирижабля «Мэкон», потерпевшего катастрофу. 29 апреля «Невада» оставила Гавайи и провела несколько месяцев в походах и учебных боях больших манёвров «Fleet Problem XVI». Только в конце августа корабль вернулся в Сан-Педро.

Далее все шло по плану мирного времени — учения чередовались с плановыми ремонтами и отдыхом. Проходили небольшие модернизации. Усиливалась ПВО. Появлялись новые гидропланы. В 1938 году третья дивизия линкоров в составе «Невады», «Оклахомы» и «Аризоны» получила по три Curtiss SOC «Seagull» («Чайка»). Это были отличные бипланы последнего поколения с закрытой кабиной. 2 марта 1941 года их сменили знаменитые «Зимородки» — монопланы Vought OS2U-3 «Kingfisher». Поначалу пилоты имели проблемы с эксплуатацией новой машины. В сравнении с компактной «Чайкой» моноплан имел больший размах крыла и на волнении норвил зарываться консолями в воду. По этой причине 24 сентября едва не потеряли один «Зимородок» с «Невады». Коснувшись волны левым крылом, самолёт круто развернулся при посадке. Залитый мотор заглох. Подоспевшая с линкора шлюпка на буксире доставила гидроплан к борту корабля. Нахлебавшийся солёной воды аппарат подняли на палубу. Позже он был полностью отремонтирован и принял участие в войне.

1941 год тихоокеанский флот США проводил в непрерывных учениях и манёврах. Летом в одном учебном походе произошёл забавный случай, попавший впоследствии в печать. Оперативная группа в составе трёх линкоров BatDiv 1 и эсминцев сопровождения проводила учения в океане. Погода была штормовой. В таких условиях с эскадренного миноносца «Гридли» поступила убедительная просьба срочно прислать дантиста с набором инструментов и материалов для протезирования. Это было более чем странно — сильная качка не позволяла сделать стоматологическую операцию даже на линкоре. С большим трудом вельбот с «Невады» доставил своего озадаченного дантиста на эсминец. Оказалось, что в помощи нуждается сам корабль. Дантист изготовил раствор пластмассы и реставрировал несколько срезавшихся зубьев в рулевом приводе (так утверждают мемуаристы). В результате «Гридли» смог совершить 12-часовой переход до базы самостоятельно. Остальные корабли тактической группы продолжили учения.

Воскресенье 7 декабря 1941 года в Пёрл-Харборе начиналось спокойно. «Невада» стояла у северо-восточной оконечности острова Форд, замыкая в одиночестве линкорный ряд. В 07:55 оркестр корабля в составе 23 музыкантов готовился играть национальный гимн при подъёме флага. Через две минуты капельмейстер МакМиллан услышал и увидел взрывы на острове Форд и заметил самолёт, приближавшийся на малой высоте в агрессивной манере. Однако он всё равно дал сигнал начинать «Звёздный флаг», решив, что происходят учения армейской авиации. Само-

лётком оказался «Кейт». Его хвостовой стрелок полоснул очередь по шеренгам музыкантов и морских пехотинцев, выстроившихся на корме «Невады». Был прошит пулями флаг корабля, но никого из экипажа не задело. Даже когда рядом пронёсся второй бомбардировщик капельмейстер по инерции продолжал дирижировать оркестром, а его люди доиграли гимн до конца и лишь затем бросились искать укрытие.

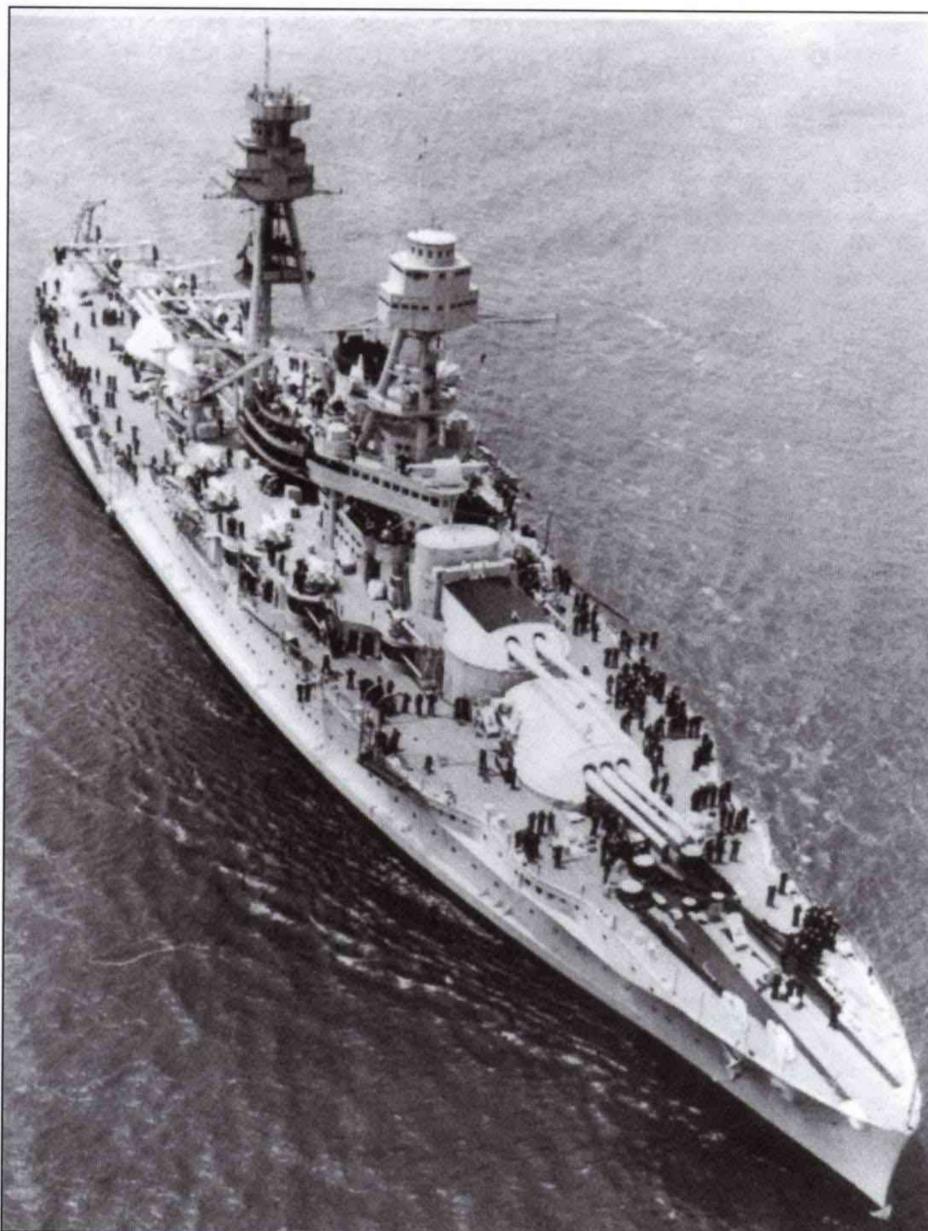
Удары посыпались на корабль один за другим. Прежде всего, в левый борт угодила торпеда. Взрыв произошёл как раз между носовыми башнями, но ниже их погребов — на глубине около 6 метров. Размер пробоины составил почти 14 м по горизонтали и более 9 м по вертикали. Затем последовали два прямых бомбовых попадания и близкие разрывы у борта. Надстройки посеколо осколками, авиационными снарядами и пулями. Корабль отбивался, как мог. Быстро растаял боезапас в кранцах первых выстрелов. С доставкой из погребов были проблемы. Предположительно удалось сбить два или три «Кейта». Один самолёт наверняка, а второй предположительно уничтожили 5-дюймовые орудия. Ещё одного налётчика срезали пулемёты 12,7 мм, и он упал в воду по левой раковине.

В отличие от других пойманных в гавани линкоров «Невада» не была пришвартована бортом к другому кораблю. ПТЗ модернизированного дредноута смогла поглотить взрывную энергию японской авиаторпеды. Переборки пока держали. Затопление было серьёзным, и фильтрация воды продолжалась, но даже в таком состоянии лучше было выйти в море, где можно маневрировать и уклоняться от атак противника. По крайней мере, так считалось. На самом деле подобный поворот событий, скорее всего, привел бы к безвозвратной потере корабля на

большой глубине. Однако о великолепном искусстве экипажей японских торпедоносцев и бомбардировщиков американцы тогда представления не имели.

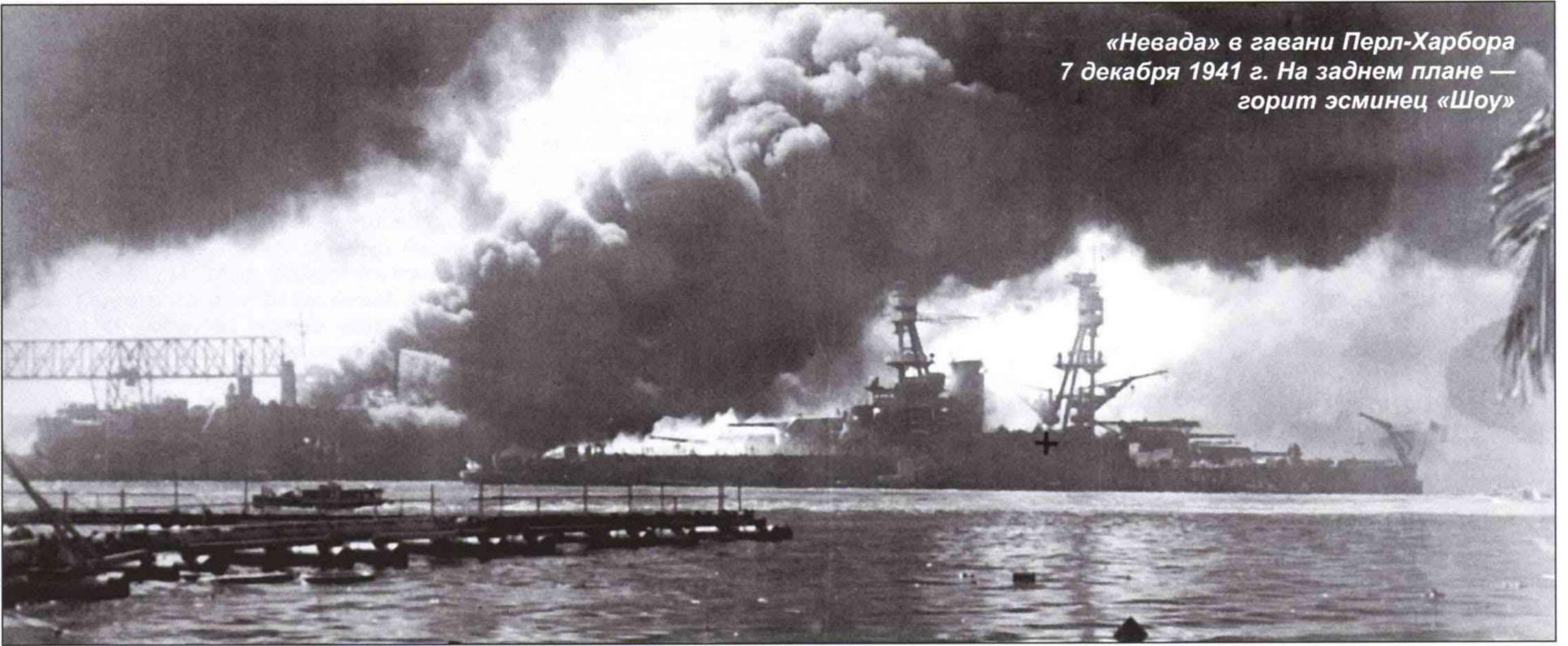
В отсутствие командира старшим начальником на борту «Невады» оказался резервист лейтенант-командер Фрэнсис Томас. На мостике и в боевой рубке с ним вместе действовали штурман лейтенант Лоуренс Раф и старший рулевой Роберт Седбери, бесспорный виртуоз своего дела. Главный боцман Е. Хилл выскочил на причал и отдал швартовы, а затем вплавь вернулся на корабль (через несколько минут взрыв бомбы на баке убьёт его и сбросит за борт). Около 8:50 линкор дал ход. Считается, что это стало возможным в столь короткое время благодаря проводившейся смене одного дежурного котла на другой. Оба они как раз и оказались разогретыми. Больше ни один линкор в это утро не смог дать хода.

Умело маневрируя машинами, Седбери без помощи буксиров вывел «Неваду» на внутренний фарватер и направил корабль в обход искорёженной взрывом «Аризоны» и окружающего её пятна горящей нефти. Зенитные средства развили максимальный огонь, который был возможен в условиях дефицита боеприпасов. Корабль двигался медленно. Был виден крен на левый борт. Идущий линкор не мог не привлечь внимание японцев. На него роем бросились пикирующие бомбардировщики. «Невада» скрылась в столбах воды, поднятой близкими разрывами. Были и прямые попадания. Разрыв бомбы на шлюпочной палубе по правому борту вывел из строя все стоявшие там 5-дюймовые орудия и перебил их прислугу. Два попадания пришлись в носовую часть полубака. Рядом взорвался от прямого бомбового попадания эсминец «Шоу». Его горящими обломками засыпа-



**«Невада»
в Сан-Франциско,
12 июля 1938 г.**

*«Невада» в гавани Перл-Харбора
7 декабря 1941 г. На заднем плане —
горит эсминец «Шоу»*



ло линкор. Сама «Неваде» горела в десятке мест. Старший на рейде контр-адмирал Фэрлонг приказал немедленно выбросить линкор на мель, поскольку опасался, что он затонет на фарватере и закупорит выход из Пёрл-Харбора. «Невада» выполнила приказ и около 9:10 приткнулась к берегу на южной стороне канала рядом с госпиталем. Здесь на борт своего корабля поднялся кэптен Скэнленд, прибывший на портовом буксире.

Спустя полчаса после ухода японской авиации прилив стал сдвигать линкор с места. Когда это было замечено, буксиры перевели «Неваду» на противоположный берег бухты к мысу Уайпио Пойнт. Здесь корабль опять приткнулся к мели. Нос линкора продолжал гореть. С огнём помогали бороться пожарный буксир «Хога» и плавбаза гидросамолётов «Эвасет», подошедшие вплотную к борту «Невады».

Значительная часть экипажа линкора была отправлена рыть окопы ввиду предполагавшейся высадки коварного врага. Остальные занялись своим кораблём. Его корпус продолжал принимать воду. Крен составлял 12-15 градусов. Постепенно отяжелевший линкор прочно сел на грунт почти всем корпусом. Полубак едва возвышался над поверхностью. На первой платформе в центральном отде-

лении носовых погребов главного калибра оказались заперты люди. 10 человек, включая одного офицера, с ужасом наблюдали, как появилась вода. Они уже знали о судьбе «Аризоны» и «Оклахомы». Расположенные выше помещения имели сильное задымление. Пожар ещё не был взят под контроль. Огонь и дым продолжали распространяться по отсекам. Одновременно прибывала вода. Она лилась сверху. Пришлось прорываться в задымлённое помещение центрального поста. Оттуда по коммуникационной трубе все благополучно выбрались в боевую рубку.

Полудни группа офицеров и специалистов с верфи обследовала «Неваду». Корабль получил множество повреждений. Особенно в носовой части, где громоздились скрученные, залитые кровью листы стали, опутанные паутиной металлоконструкций. Вперемешку с обломками и мусором лежали изуродованные тела убитых и их ужасные фрагменты. Вся передняя половина корпуса была затоплена. Сильно пострадали надстройки корабля. Универсальные 5-дюймовки в центральной части корпуса были выведены из строя. На шлюпочной палубе и рострах жалкое зрелище представляли искорёженные, местами горящие остатки бортовых судов.

Чувствительные потери понёс экипаж. На 16:00 в списках убитых значилось 52 человека. В том числе экинс, старший уоррант-офицер, главный старшина, 14 старшин, соответственно 21 и 17 матросов 1-го и 2-го класса. Число раненых превысило сотню. Некоторые потом скончались. Восемнадцатилетний Чарльз Сех в своих мемуарах опишет, как его вместе с прочим молодняком вооружили цинковыми вёдрами и отправили на полубак собирать фрагменты человеческих тел, не поддающиеся идентификации. Окончательные людские потери, включая умерших от ран и пропавших без вести, составили шесть офицеров, 56 матросов и старшин и 14 морских пехотинцев.

С пожаром удалось справиться к одиннадцати вечера. Позже очаги возгорания ещё некоторое время теплились. Как следствие, на следующий день дополнительные разрушения в носовой части произвёл взрыв паров бензина, вытекавшего из пробитой цистерны авиационного топлива. Но это пустяки в сравнении с прочим ущербом.

«Невада» получила как минимум шесть бомбовых попаданий. На полубаке в области шп.15 имелись два входных отверстия диаметром около 12 дюймов на расстоянии 2,4 метра слева и 1,8 метра справа от диаметральной плоскости. Расположенные ниже офицерские помещения от взрывов и пожара были сильно повреждены, а полубак по левому борту вспучен и местами разорван на участке 13-21 шпангоутов. Внутренние клюзы, вентиляционные каналы, ведущие на вторую палубу, и прочие коммуникации искорёжило и посеколо осколками. Обе бомбы насквозь прошли небронированный корпус. Одна из них вышла наружу у самого форштевня и взорвалась в воде, разворотив обшивку на участке размером 7,6 на 5,5 метра. Детонация второй бомбы произошла под днищем. В результате возникла пробоина диаметром чуть меньше 2 метров.

Третья бомба вероятно того же калибра, летевшая с носа, угодила в полубак в области шп.25 примерно на метр левее диаметральной. Под углом она прошла через каюткомпанию, пробилла главную палубу и разорвалась на нижележащей второй палубе в области шп.32. Взрывом были повреждены и отогнуты на 20 градусов вертикальные шахты якорных шпильей. Главная палуба до каюткомпаний включительно практически полно-

*«Невада» на мели у мыса
Госпитальный*



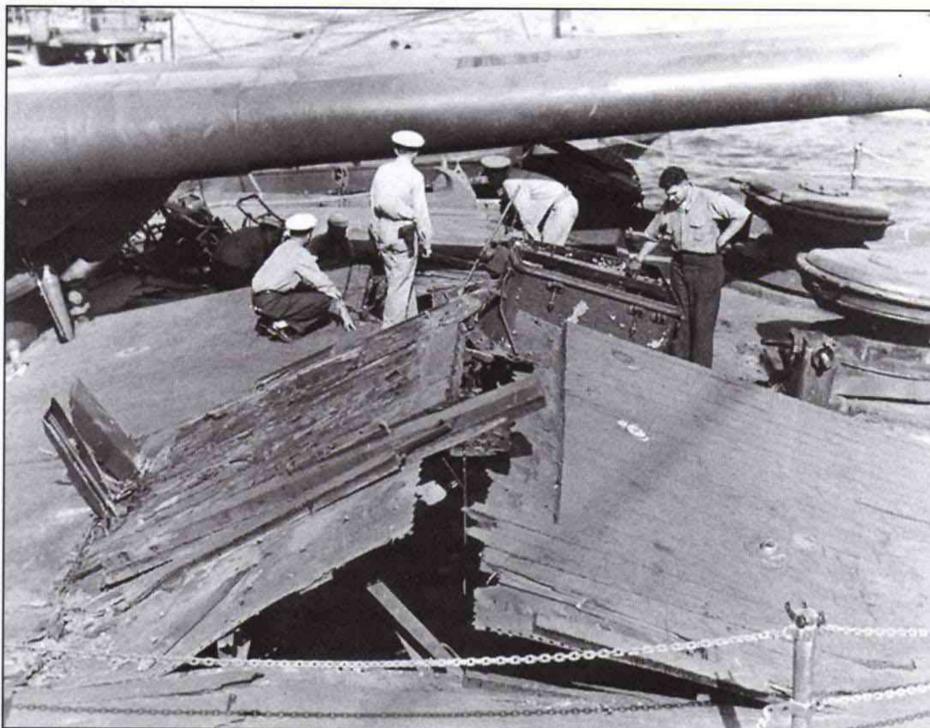
стью разрушилась. Выше полубака были местами вскрыты или деформированы на всю ширину корпуса. Осколками и обломками оборудования посекали стволы орудий носовой башни. Левый световой люк был вырван.

Перед башней №1 в районе шпангоута 27 тремя метрами левее диаметрала пришлось попадание бомбы вероятно более крупного калибра, чем предыдущие. Её мощный взрыв произошёл в межпалубном пространстве. За исключением небольших периферийных участков настил полубака был разорван и местами задран вперед и назад соответственно до шпангоута 22 и 31. У бортов не осталось живого места в промежутке от 20-го до 30-го шпангоутов. Палубный шпиль был поднят с настилом, отогнутым на угол в 25 градусов. На удивление его механизмы остались целыми. Крупные осколки от этой бомбы повредили или уничтожили всё, что находилось в жилом пространстве младших офицеров.

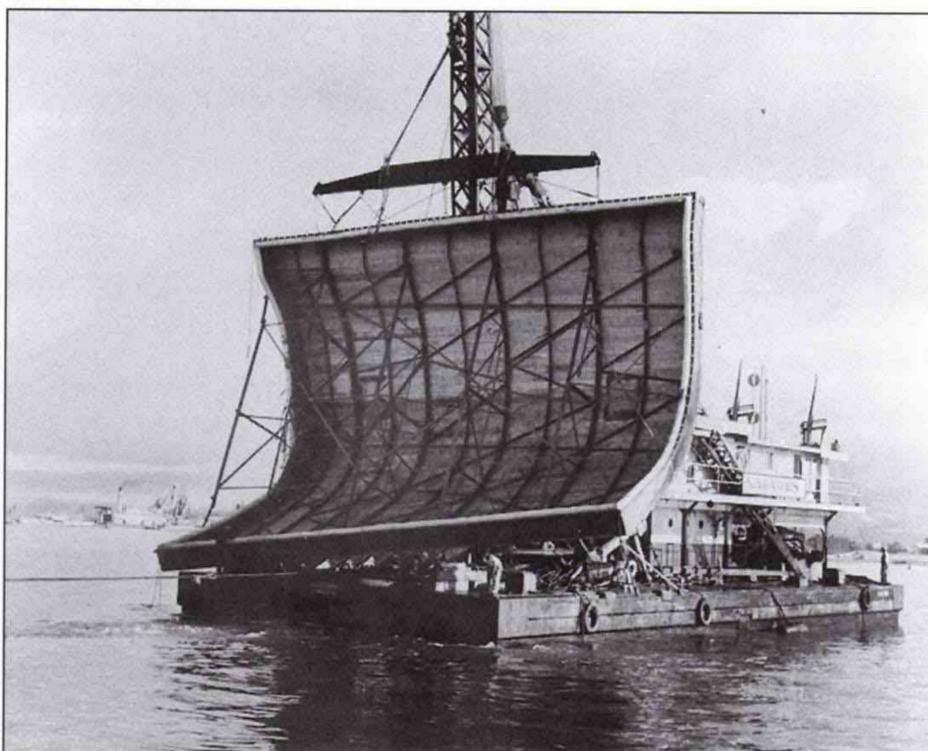
Пятая бомба, такая же, как три, описанные первыми, под углом 30 градусов пронизала левые крылья ходового и сигнального мостиков, шлюпочную палубу и помещения командира, пробив полубак, вошла в шестой каземат противоминной артиллерии перед её директором (у шп.65) и разорвалась над главной палубой, проделав в ней крупные пробоины. Взрывом поперечную переборку между 6-м и 4-м орудиями 5"/51 разнесло в клочья, а продольную выпучило в сторону каземата №3 противоположного борта. К счастью детонации боезапаса не произошло, а пожар на противоминной батарее удалось быстро ликвидировать. В других местах было хуже. Через офис командира взрывная волна и осколки проникли в офицерский камбуз и дымоход второго котла. Возник обширный пожар. Он полностью охватил пищеблок (пекарня, склады, подсобки, камбузы и кафетерии). По вентиляционным шахтам динамо-машин взрывная волна и пламя пошли вниз. Сильно пострадала прачечная. А выше полыхали шлюпки и катера. По правому борту в районе шп.67 взорвались подготовленные к стрельбе боеприпасы 5-дюймовых универсальных орудий. Все посты и помещения на фок-мачте и в надстройке разрушились и выгорели полностью, за исключением директоров зенитной артиллерии. От высокой температуры в одном из них треснули линзы дальномера. Боевая рубка не пострадала. Сохранился и сейф в каюте капитана. Снаружи он сильно обгорел, но находящиеся внутри бумаги уцелели. В других местах корабельная документация полностью обратилась в пепел.

От взрыва этой (условно пятой) бомбы разошёлся шов на левой стороне внешнего кожуха дымоходов четырьмя футами (1,2 м) выше шлюпочной палубы. Срезалось множество заклёпок. Весь бок трубы был посеян, покороблен и несколько подался кверху в районе шп.68. Осколки пробили дымоходы и проникли в офицерский камбуз и буфет, и без того сильно пострадавшие от взрыва. Там все было уничтожено. Часть осколков пронизала трубу насквозь, повредив на противоположном борту универсальные 5-дюймовки №№ 1, 5 и 7. Были перебиты и полопались от сотрясения воздушные шланги пневматических прибойников.

Последняя бомба угодила в кормовую часть шлюпочной палубы у шп.80 сразу за вентиляционной шахтой эвапораторов. Попадание пришлось 3,6 метра правее диаметральной плоскости. Взрыватель бомбы взвёлся от удара о какую-то преграду над палубой. По этой причине взрыв произошёл довольно высо-

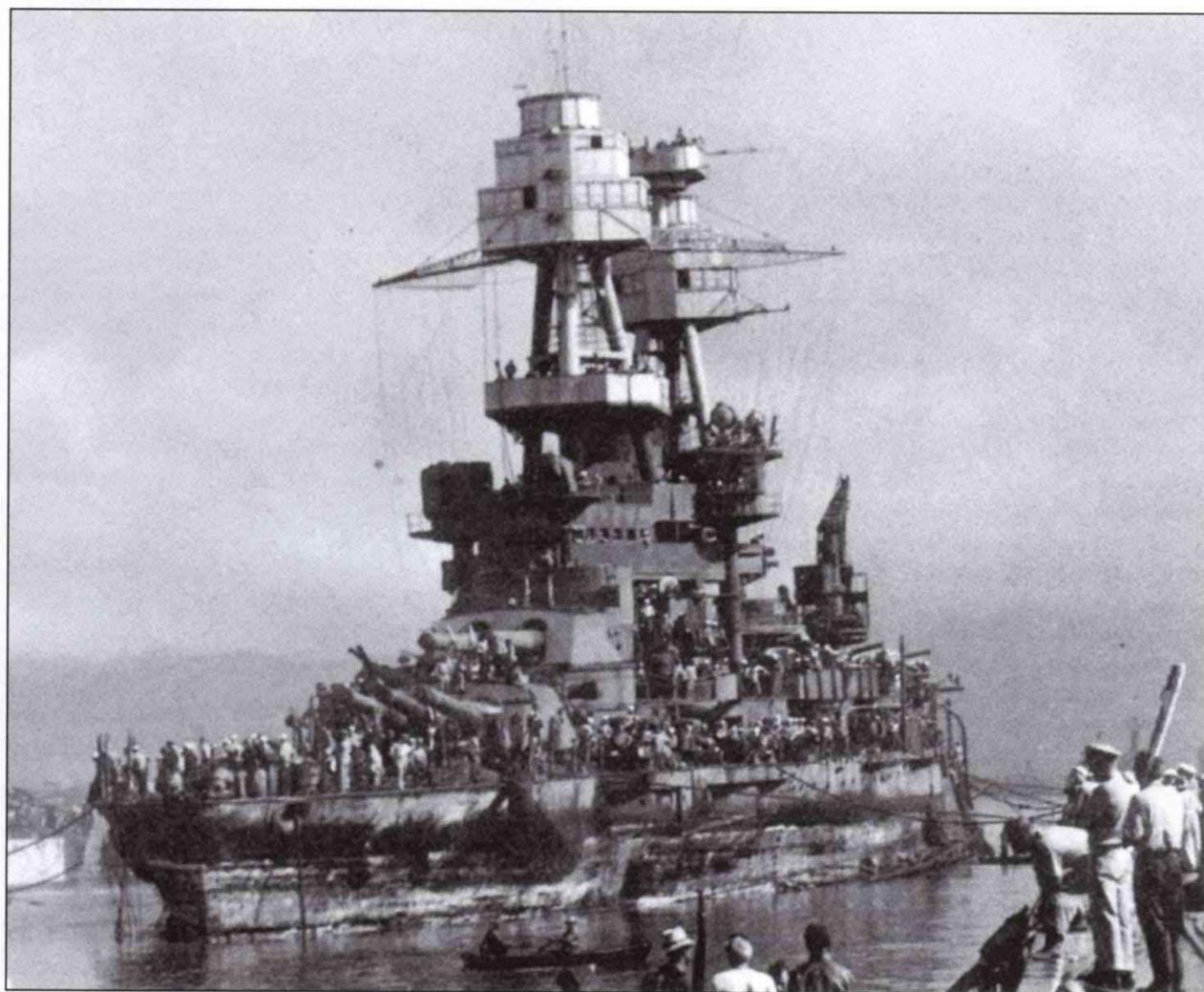


Повреждения палубы полубака «Невады» в результате попадания японской бомбы



Кессон для «Невады», январь 1942 г.

«Невада» входит в сухой док, 18 февраля 1942 г.



ко. В настиле шлюпочной палубы образовалась пробоина 3,6×1,8 метра соответственно поперёк и вдоль корпуса. Пострадали вентиляционные системы. Осколочные повреждения получила прожекторная платформа, а так же опоры грот-мачты. Посекло автомат установки взрывателей за универсальной 5-дюймовкой № 7. От возникшего пожара стали рваться приготовленные к стрельбе боеприпасы этого орудия. Опять досталось камбузу. Настил под ним выпучило вниз. Все кухонное оборудование было уничтожено. К счастью, топливные баки для нефтяных плит остались целыми. Носовую переборку камбуза выгнуло в сторону противоминной пушки № 10. С другого борта взрывная волна выбила дверь между камбузом и казематом 9-го орудия 5"/51, вызвав там пожар. В кафетерии команды на главной палубе просел подволоок. Осколки проникли и ниже. Они повредили помещение для мяса на третьей палубе.

Торпедное попадание в районе шпангоута 42 привело к разрушению нижних блистерных отсеков А-32-V и А-34-V в районе шпангоутов 38-45 левого борта. Были разорваны и находившиеся над ними верхние отсеки буля — А-66-V и А-68-V. По ширине размер пробоины превышал 9,1 метра. Другой разрыв меньших габаритов имелся в область шп.36 тремя метрами ниже второй палубы. По ширине эта пробоина не превышала одного метра. Взрыв торпеды привёл к повреждениям, повлекшим за собой затопление практически всех помещений носовой части корпуса до шпангоута 60. Ввиду неполного соответствия корабля состоянию «Z» вода распространилась и дальше в корму. За исключением отдельных герметичных отсеков затопление охватило большую часть корпуса до шпангоута 122. Некоторые помещения, залило сверху. Например, отсеки ГЭУ.

Описанные выше повреждения «Невады» были, тем не менее, не столь серьёзными, как на «Вест Вирджиния» или «Калифорния», не говоря уже об «Аризоне» и «Оклахоме». Когда обстановка в Пёрл-Харборе стабилизировалась, водолазы обследовали погружённую часть корпуса. Затем началась заделка пробоин. Немного помучились с огромной брешью от взрыва торпеды. Толку от пластырей было мало. В итоге решили, что «Невада» может всплыть и так. Разумеется, переборки соседних отсеков были подкреплены. Нача-

лась осушение. Для этого на борту установили изрядное количество бензиновых насосов. Была откачана нефть из топливных цистерн. Выгрузили боезапас. Внутри корабля картина была мрачной. Гнилостный запах источала смесь воды с нефтью. Встречались трупы. По мере продвижения в недра корпуса всё опаснее становилось выделение сероводорода. Два человека, работавшие с бензиновой помпой, получили смертельное отравление. Сразу же приняли меры по предотвращению подобных случаев. В отсеки стали нагнетать воздух. Где это было невозможно, люди работали, используя дыхательное оборудование.

12 февраля «Невада» оказалась на плаву. Через два дня линкор был поставлен в док. Приступили к предварительному ремонту. С наложенными наскоро заплатами корабль перевели на военную верфь и на 65 дней поместили в док №2. Здесь за «Неваду» взялись основательно. Приятным сюрпризом оказалось состояние турбин и котлов линкора, которые были приведены в порядок очень быстро. Торпеда и бомбы прямых повреждений механизм ГЭУ не нанесли. Пострадали лишь вентиляционные шахты и другие коммуникации. Ущерб от затопления оказался минимальным. Окончательное восстановление линкора планировалось осуществить на западном побережье США. Механики не сомневались, что корабль сможет пересечь пол-океана своим ходом.

Так и произошло. С 22 апреля по 1 мая 1942 «Невада» совершила переход в Пьюджет-Сауд. Восстановлением линкора занялась военная верфь Бремертона. Несмотря на тяжёлый период войны, ремонт решили совместить с кардинальной модернизацией. Стоимость работ составила 23 миллиона долларов. Спустя семь месяцев «Неваду» было не узнать. 19 декабря 1942 года обновлённый линкор оставил Бремертон и в этот же сочельник пришёл в Лонг-Бич. Здесь занялись боевой подготовкой. Учеба длилась почти четыре месяца.

Весной для «Невады» наконец настало время «мстить врагам своим» за себя и за погибшего систершипа. По приказу командующего Тихоокеанским флотом линкор включили в тактическую группу, предназначенную для вторжения на острова Атту и Кыска — операция «Сэндкрэб» («Песчаный краб»). Эти клочки суши в суровом океане являлись един-

ственной территорией США, которую в ходе войны оккупировал враг. Японцы высадили там 7600 своих солдат. Разумеется, о целях предстоящей операции экипажам до поры знать не полагалось. В числе других кораблей привлекались линкоры «Пенсильвания», «Айдахо» и «Невада». Десантные силы насчитывали до пехотной дивизии (из-за дефицита транспортных судов участвовало не более половины).

Усиленными темпами продолжались артиллерийские тренировки и прочая подготовка. Почти каждый день «Невада» выходила на стрельбы в район острова Сан-Клемент. Наконец 7 апреля 1943 года линкор оставил Лонг-Бич и взял курс к Сан-Франциско, где концентрировалась группа вторжения. В этот же день командир эскадры Китс объявил экипажу, что время мести за Пёрл-Харбор приближается. В Сан-Франциско все с нетерпением ждали начала операции. Матросы и морпехи прозвали себя «Коммандос с Маркет Стрит», поскольку имели вдоволь времени для прогулок по городу.

Соблюдались полнейшая секретность. Однако в один момент распространились правильные догадки. Это произошло благодаря лётчикам с эскортного авианосца «Нассау». Они обнаружили на корабле зимнее обмундирование. Командование тут же приняло отвлекающие меры. Медслужбе кораблей публично дали указание заняться изучением тропических болезней. Кое-где в штабах стали демонстративно штудировать карты южных морей.

В назначенное время корабли пошли к цели. На точке рандеву у восточной части Алеутской гряды собрались три линкора, шесть крейсеров, эскортный авианосец, 19 эсминцев и пять транспортов под общим командованием контр-адмирала Рокуэлла. Погодка выдалась на славу — шторм и холод. Во избежание преждевременного контакта с противником группа перешла в Берингово море. Начинать решили с Атту. Этот остров расположен западнее, чем Кыска. На нём было меньше войск и укреплений противника. Японским гарнизоном командовал полковник Ясуо Ямасаки, имевшим под началом до 3000 солдат.

Состояние моря долгое время препятствовало высадке. В это время Рокуэлл отправил линкоры дальше на запад в поисках кораблей

«Невада» у Сан-Франциско после завершения алеутской операции, 1 июля 1943 г.



противника. Предполагалось появление крупных японских сил адмирала Кога. На самом деле в районе операции встретился только небольшой транспорт «Кимарата Мару», доставлявший самолёты на Атту. Американские линкоры его пропустили, а сами продолжили движение на запад, повернув обратно в 400 милях от Панамуширо, главной базы японцев на Курилах.

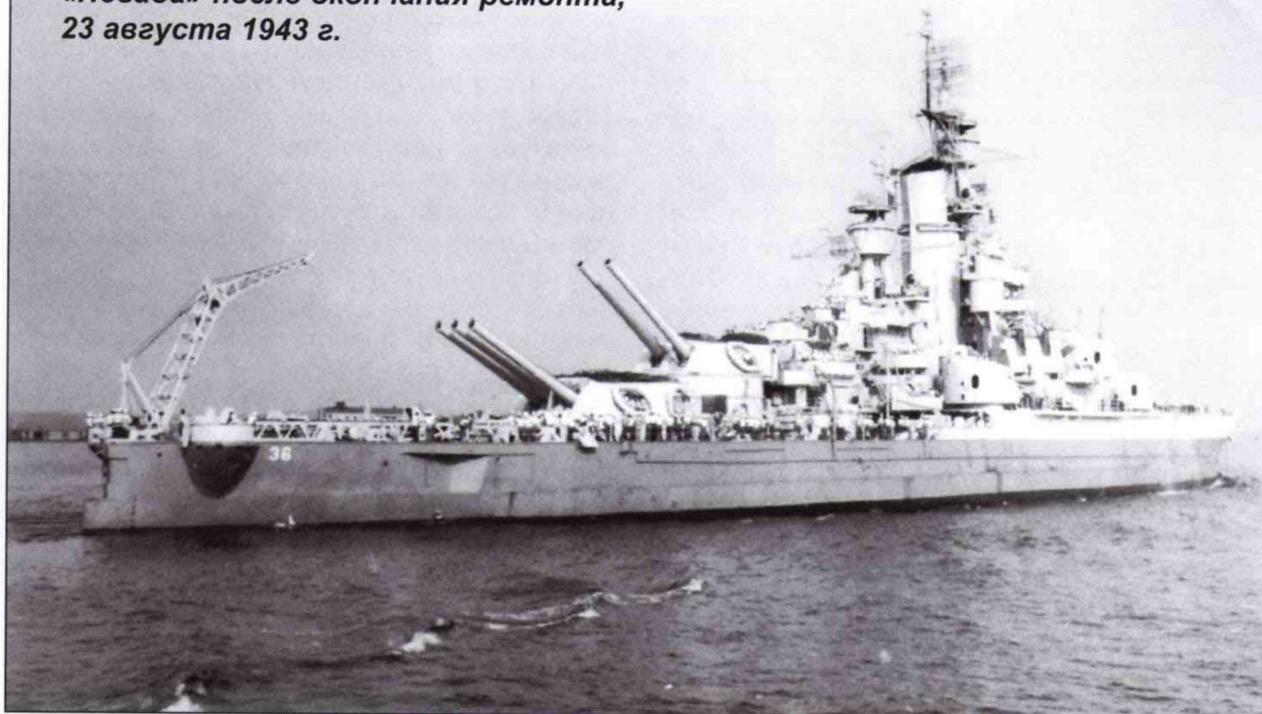
8 мая шторм достиг наибольшей силы. На линкорах волны гуляли у носовых барбетов. Лишь через три дня началась высадка в трёх местах восточной части Атту. «Невада» с ещё пятнадцатью судами действовала в южной точке десантирования — заливе Масакре. Американцы пользовались картами 1934 года. На них весьма неточно были нанесены прибрежные отмели и болота. Несмотря на малые глубины и отсутствие лоций «Невада» ни разу не коснулась дна. Во избежание неприятностей линкор двигался медленно с частым замером глубин. Пристально следили за сменой приливов и отливов, дававших в этом районе весьма большой перепад уровня моря.

Из-за плохой видимости пришлось отменить авиационную подготовку. 11 мая десантные суда мучительно долго искали место, пригодное для высадки. Когда немного прояснилось, стали действовать решительнее. Шесть волн десанта успешно достигли цели. На остров была отправлена группа управления огнём с «Невады». К вечеру численность десанта на берегу превысила 3,5 тысячи человек. Пополудни японцы обнаружили противника и начали противодействие.

12 мая «Невада» и сопровождавший её эсминец приготовились к артиллерийской поддержке десанта. Линкор начал стрельбу и подавил японскую батарею горных орудий, мешавшую продвигаться навстречу северной группе десанта, высадившейся в заливе Гольца. На следующий день «Невада» четыре раза открывала огонь главным калибром. На вопрос о результатах обстрела наземный пост управления сообщил: «Тут целая куча жёлтых приятелей. Вы не зря тратили боеприпасы». За исключением нескольких неудачных залпов все снаряды ложились в районе пулемётных гнёзд, артиллерийских и миномётных позиций врага. Однако полностью разрушить японские укрепления не удалось. Ещё до полудня 13 мая на «Неваде» и «Айдахо» закончились фугасные снаряды ГК, а бронбойные были недостаточно эффективны. Оба линкора отошли севернее и оставались там, страхуя десант от возможного появления кораблей противника.

К 26 мая положение японцев стало безнадёжным. Численность американских войск на острове превысила 11 тысяч человек. Десантники северного и южного плацдармов соединилась. В тот же день «Невада» ушла в базу на Адак для пополнения запасов и приема амуниции. На переходе экипаж линкора узнал о последней самоубийственной контратаке, в которую 29 мая полковник Ямасаки повёл оставшихся у него солдат (около тысячи), уже практически не имевших боеприпасов и продовольствия. Взять противника на «банзай» не удалось, хотя дело и дошло до рукопашной. Всего на Атту американцы обнаружили 2351 убитого врага. Несколько сот своих в ходе боёв похоронили японцы. В плен попало только 29 человек. Нападавшие потеряли 549 убитыми и 1148 ранеными. Кроме того около 2100 составили небоевые потери — в основном по причине переохлаждения или обморожения из-за неподходящего климату обмундирования. В связи с тем, что корабли адмирала

«Невада» после окончания ремонта, 23 августа 1943 г.



Кога не оказали поддержки, гарнизон Кыски также не мог рассчитывать на успешную оборону. Как следствие, этот остров японцы эвакуировали до атаки противника.

7 июня по прибытии «Невады» в Адак было обнаружено, что машины линкора находятся в неважном состоянии. После 72 дней пребывания в море корабль отправился в Калифорнию на военную верфь острова Мэр-Айленд. Ремонт длился несколько дней. Далее командование решило перебросить линкор в Атлантику. Назревали серьёзные события в Средиземном море. Требовалось больше кораблей для эскортирования конвоев из США и для поддержки десантных операций. В конце июня «Невада» оставила Калифорнию. 1 июля линкор прибыл к Бальбао и двинулся Панамским каналом в Атлантический океан. 19 июля корабль пришёл в Портсмут, штат Вирджиния. Немного постояли на Хэмптон-Роудс. Здесь экипаж тщательно проинструктировали относительно подводной угрозы в Атлантике. Линкору предстояло заняться эскортом конвоев, которые регулярно отправлялись на Средиземное море, в Мурманск и на Британские острова.

«Невада» была занята выполнением этой миссии до тех пор, пока её не включили в чис-

ло кораблей, предназначенных для участия в высадке союзников в Нормандии. Величайшая в истории амфибийная операция получила название «Оверлорд» и планировалась на май-июнь 1944 года. К артиллерийской поддержке вторжения в числе прочих кораблей привлекались три американских линкора — «Техас», «Арканзас» и наш герой.

В апреле «Невада» пришла в Англию. К тому времени старый дредноут дооснастили зенитными средствами и РЛС. Экипаж возрос до 2100 человек. Местом артиллерийской практики корабля часто служил шотландский Ферт-оф-Клайд. Берега этого залива по ландшафту очень походили на Нормандию. Много учебных стрельб было проведено совместно с британскими линейными кораблями. Отрабатывалось взаимодействие с союзными самолётами-корректировщиками. 29 апреля «Невада» в компании «Техаса» и «Арканзаса» перебазировалась в Белфаст. Здесь были проведены последние приготовления к предстоящей битве. 31 мая началась предварительная фаза операции «Оверлорд». Лишь погода могла внести коррективы в дату высадки, которая должна была произойти на побережье залива Сены. Здесь противник, ожидавший вторжения у Булони и



«Невада» и «Техас» (на заднем плане) у побережья Ирландии, 14 мая 1944 г.

Кале, ещё не успел достроить свой «Атлантический вал».

3 июня «Невада» с небольшим эскортом вышла из Бангора (Ирландия) и двинулась навстречу с главными силами западного оперативного соединения союзников. Ему предстояло высадить части 2-й армии США на двух участках, получивших условное наименование «Юта» и «Омаха». 6 июня в 2:00 «Невада» присоединилась к крупным силам союзников, вышедшим из английского Уэймута. Линкор входил в группу артиллерийской поддержки десанта TG-129 во главе с контр-адмиралом Муртоном Дейо. Он держал флаг на тяжёлом крейсере «Тускалуза». В своём непосредственном подчинении Дейо имел линкор «Невада», тяжёлый крейсер «Куинси», английский лёгкий крейсер «Энтерпрайз», несколько эсминцев и тральный караван. Эти корабли составляли группу TG-129.1 и предназначались для действий у берега «Юта». Младшим флагманом у Дейо был контр-адмирал Карлетон Брайент. Он командовал отрядом TG-129.2 в составе линкоров «Техас» (флагман) и «Арканзас», английского крейсера «Глазго», нескольких американских и британских эсминцев. Кораблям Брайента надлежало обеспечить высадку на пляже «Омаха».

Курс западного соединения союзников был проложен вокруг южного побережья Англии. «Невада» прошла Ирландское море, пересекла хорошо знакомые воды у залива Бэнтри и повернула к точке сбора сил вторжения. Отряд Брайента во главе с «Техасом» обошёл кильватерную колонну кораблей адмирала Дейо и, лихо проследовав между ней и берегами Корнуолла, умчался вперёд. 5 июня вся гигантская армада из 5 тысяч судов подошла в район, назначенный для концентрации перед вторжением. Ночью боевые корабли и транспорты заняли исходное положение перед высадкой. Начиналось 6 июня — день «Д».

Участок «Юта», где предстояло действовать «Неваде», находился на восточном берегу полуострова Котантен к северу от устья одноимённой реки с приморской деревушкой ля Мадлен. Южнее располагался берег «Омаха», где американцев в это утро ждал особенно «тёплый» приём, повлекший за собой подавляющую часть союзнических потерь в день «Д». На берегу «Юта» дела пойдут гораздо лучше. По несколько завышенным данным разведки, противник располагал здесь 110 артиллерийскими стволами калибром от 75 до 170 мм. Они были частично установлены в железобетонных укрытиях и казематах. Кроме того немцы имели довольно много зенитных средств. На самом деле,

часть береговых батарей была фальшивой и предназначалась для обмана и устрашения противника. Вдоль кромки воды по дну и на суше немцы установили искусственные препятствия и минные поля. На участке «Юта» у берега проходила каменная дамба или морезащитная стена, за которой располагались низины и луга. Затопив их водой, обороняющиеся создали дополнительное препятствие возможному десанту.

6 июня ещё до того, как забрезжил рассвет, корабли огневой поддержки стали занимать предписанные планом позиции. Все цели были определены заранее. В 01:40 «Невада» вышла на свою огневую точку и бросила якорь между крейсером «Куинси» и эсминцем «Батлер». Так же поступили другие корабли. Места для маневрирования всё равно не было. В предстоящем бою в случае торпедирования или подрыва на mine надлежало выбросить «Неваду» на мель и продолжать огонь. Адмирал Дейо с борта «Тускалузы» с удовлетворением наблюдал за старым линкором, который «в предрассветных сумерках выглядел огромным и величественным». К половине третьего отряд артиллерийской поддержки полностью изготовился к бою. Высадка была намечена на 06:30. Дейо получил команду ждать, не открывая огня, кроме как в ответ на обстрел с берега. А в тылу немецкой обороны уже действовал выброшенный в темноте воздушный десант.

В 04:45 «Невада» установила контакт с самолётом-корректировщиком. Однако Дейо не стал стрелять, даже когда противник открыл огонь по британскому крейсеру «Блэк Принс», стоявшему невдалеке. Адмирал ждал, когда проявится больше германских батарей, стараясь подольше не раскрывать свои позиции. Наконец в 05:36 заговорили корабельные орудия. Примерно три четверти часа велась усиленная артподготовка. Последние десять минут 5-дюймовки линкора «Невада» и крейсера «Куинси» били по морезащитной дамбе. В бетонной преграде были проделаны четыре пролома, достаточных по размерам для прохождения танков.

Согласно плану обстрел укреплений вдоль берега «Юта» следовало вести, пока командующий первого эшелона десанта не подаст условный сигнал в виде чёрной ракеты. Затем корабли должны были перенести огонь на цели, расположенные на флангах участка высадки. Используя данные самолёта-корректировщика, «Невада» 50 минут обстреливала германские позиции у Сен-Ваас-ля-Уж. Затем линкор подержал огнём парашютистов 101 авиадесантной дивизии, которые штурмовали стратегически важный пункт — городок Сент-Мер-Эглиз. Там имелась насып-

ная дорога до шоссе, ведущего к Шербургу. Почти все остальные пути были затоплены. Когда американцам удалось захватить Сент-Мер-Эглиз, противник подтянул резервы и попытался вернуть контроль над ним. Самолёт «Невады» сообщил о скоплении германских танков. Линкор накрыл их главным калибром. Огонь был точным, и контратака противника сорвалась. В другой раз «Невада» рассеяла группу германской пехоты. В пределах 6-8 километров от береговой черты орудия линкора быстро подавляли любые огневые средства и очаги сопротивления. В течение 6 июня «Невада» выпустила 2693 и 377 снарядов соответственно калибром 5 и 14 дюймов. Точный огонь корабля заслужил похвалу адмирала Дейо и командующего 82 авиадесантной дивизии генерала Мэтью Риджвея. На следующий день боевая работа линкора продолжилась. «Невада» результативно бомбардировала 14 береговых целей и скопление германских войск перед 4-ой дивизией. Самолёт сообщил о падении залпа «Невады» как раз среди немецкой батареи. Затем линкор перенёс огонь на окраину населённого пункта Сен-Ваас. Оттуда били шестидюймовые орудия противника, накрывшие эсминец «Джефферс».

8 июня «Невада» продолжила добывать германские огневые средства в дотах, казематах и других узлах сопротивления. В этот день линкор получил приказ уничтожить колонну из 90 танков и 20 грузовиков, идущую по шербурскому шоссе. Огневой налёт был выполнен отлично, хотя дистанция доходила до 27,5 километра. После этого «Невада» отправилась за амуницией в Плимут. Пополнив запасы, старый корабль поспешил вернуться на линию огня. Поскольку высокое искусство артиллеристов «Невады» стало очевидным командованию, оно поручало линкору самые ответственные задания. Например, обстрел главным калибром целей в 500-600 метрах от своих войск. Корабль успешно справлялся с этим тонким делом. Всего за три первых дня операции «Оверлорд» в течение 79 часов боевой работы у пляжа «Юта» линкор израсходовал 3491 и 876 снарядов калибром 5 и 14 дюймов соответственно.

Постепенно захваченный плацдарм распространился в глубь полуострова. Дальноточности корабельной артиллерии уже не хватало. «Невада» возвратилась в Плимут. К этому времени союзническая армия на континенте настолько увеличилась в размерах, что для её снабжения требовалось захватить хорошо оборудованный порт. Был выбран Шербур на северном берегу полуострова Котантен. Флот как обычно обеспечивал огневую поддержку с моря. Эту задачу опять возложили на тактическую группу TG129. 25 июня в 04:30 корабли адмирала Дейо вышли из Портленда и направились к Шербургу, блокированному с суши союзными войсками. Оборона противника в этом районе была достаточно сильной. В Шербурской крепости находился 40-тысячный гарнизон. По данным разведки (снова завышенным) немцы располагали на полуострове Котантен 20 батареями. Из них 15 имели калибр не менее 150 мм. Самым опасным элементом береговой обороны была 240-миллиметровая батарея «Гамбург» на мысе Леви десятью километрами восточнее Шербура.

Утром 25 июня группа артиллерийской поддержки без помех пересекала пролив. После шторма погода стояла тихая. У французского побережья легкую дымку уплотняли многочисленные пожары. Авиация союзников уже хорошо поработала. На подходе к берегу,



На мостике «Невады» в день Д. Побережье Нормандии, 6 июня 1944 г.

адмирал Дейо получил требование сухопутного командования не открывать огня до полудня, а затем вести его только по указанным с берега целям или в ответ на обстрел противника. На кораблях это вызвало удивление. В течение часа соединение TG129 маневрировало в районе заданных артиллерийских позиций. Наступил полдень, но всё оставалось по-прежнему. Заявок на открытие огня не было. Молчали и немцы. Через несколько минут положение изменилось. В пяти километрах к западу от Шербурга в районе населённого пункта Керкервиль были замечены вспышки орудийных выстрелов. Под обстрел попали тральщики идущие впереди соединения TG129.1 со скоростью не более 5 узлов. Всплески указывали на 6-дюймовый калибр. Ответ адмирала Дейо последовал быстро. Корабли приступили к постановке дымовой завесы, а крейсер «Глазго» получил команду открыть огонь по батареям противника. Вскоре стал стрелять и «Энтерпрайз». Самолёт-корректировщик плохо видел результаты бомбардировки из-за большой запылённости в районе цели. В 12:30 Дейо решил отпустить тральный караван, положение которого стало опасным. Немцы держали его под прикрытием, но пока не добились попаданий. Проявили себя и батареи противника на западном роге полуострова Котантен. Когда тральщики убрались с линии огня, в бой вступили все тяжёлые корабли адмирала Дейо. Позже с ним подключились и эсминцы. Втянувшись в продолжительную дуэль с батареями и фортами Керкевиля, группа TG129.1 постепенно переместилась на запад от Шербурга. Отвлечена была и «Невада», которой по плану, прежде всего, надлежало с дальней дистанции подавить батарею «Гамбург». Первую заявку с берега линкор получил пополудни. В 12:12 «Невада» открыла огонь главным калибром по цели в пяти километрах юго-западнее Керкевиля. Благодаря корректировке с берега, залпы легли точно. В 12:29 на корабль сообщили о накрытии цели, и обстрел продолжился. За пять минут было сделано 18 выстрелов, когда с берега донесли: «Хороший огонь! Ваши снаряды выкуривают их!».

Артиллерийский бой велся до трёх часов пополудни. Огонь противника несколько ослабел, но в целом его батареи показали редкостную живучесть. Замолчавшие казались орудия, спустя некоторое время оживали вновь. Например, в 14:45 «Невада» получила задание обстрелять в окрестностях Керкервиля цель, обозначенную номером 308. Эту батарею уже неоднократно подавляли. Однако в половине второго немецкие орудия опять возобновили стрельбу. Теперь за живучую батарею принялся линкор. Четвёртый залп «Невады» дал накрытие. Добавили ещё восемь 14-дюймовых снарядов. Самолёт-корректировщик подтвердил уничтожение цели — видимо, единственного орудия. Однако заколдованная батарея позже снова ожила. Так же было и во многих других случаях. Время шло, а огонь противника оставался достаточно действенным. Как только корабли союзников подходили к берегу ближе, чем на 13-14 километров, по ним неизменно начинали стрелять. Получили попадания линкор «Техас», лёгкий крейсер «Глазго» и несколько эсминцев.

В 15:00 настал последний срок прекращения обстрела, установленный генералом Коллинзом. Его войска с трёх сторон штурмовали блокированный с суши и моря Шербург. В 15:01 адмирал Дейо приказал отходить всем кораблям TG129, включая отряд Брайента. Последний имел жаркое дело восточнее Шер-



«Невада» ведёт обстрел французского побережья

бурга. Особенно много проблем доставила батарея «Гамбург».

«Невада» выпустила в этот день 112 и 958 снарядов калибра соответственно 14 и 5 дюймов. Сам линкор 27 раз попадал под накрытия, зачастую орошавшие его палубу потоками воды. Несколько морских пехотинцев, обслуживавших «эрликаны», получили осколочные ранения. Один снаряд упал в 7-8 метрах от корабля. В жаркий момент боя, когда «Невада» стала мишенью нескольких батарей противника, её прикрыл дымовой завесой тяжёлый крейсер «Куинси». Потом это делали и другие корабли. Всех удивляло, что немцы так и не добились попадания в линкор. Команда уверовала в удачливость своего корабля, окрестив его «Лаки Мару».

В то время, когда группа TG129 сражалась с береговыми батареями, армии удалось захватить с тыла форт Руль, расположенный на господствующей в районе Шербурга высоте. 26 июня 9-я и 79-я дивизии ворвались в город, а к 1 июля сдались последние части немецкого гарнизона.

По приходе в Лондондери экипаж «Невады» получил короткий отдых. Затем, пополнив запасы, линкор отправился воевать дальше, хотя его орудия уже имели сильный износ. Путь лежал на Средиземное море. 4 июля был пройден Гибралтарский пролив, и вскоре «Невада» прибыла в североафриканский порт Оран. Здесь экипажу объявили о предстоящей высадке в Южной Франции (операция «Драгун»). «Невада» вошла в состав штурмового соединения TG85 («Дельта»). Группой артиллерийской поддержки TG85.12 командовал уже знакомый читателю адмирал Брайент (флаг на «Техасе»). Вторжение началось 15 августа в трех местах побережья западнее Канн — у Сан-Тропез, Сан-Рафаэль и Сан-Максим.

В предутренние часы этого дня «Невада» вместе с TG85.12 пришла в заданный район залива Сан-Тропез. В три часа на линкоре сыграли боевую тревогу. В 6:40 корабли группы артподдержки открыли огонь по противнику. «Невада» выпустила первый залп в 6:50. Стрельбу вели до 08:15, когда группа TG85.12 прекратила стрельбу, так как десантные суда приблизились к берегу. Исключительно мощный обстрел и авиационная бомбардировка практически решили исход дела во всех пунктах обороны. При высадке на побережье десантируемые войска не встретили сопротивления противника. В 08:36 корабли группы TG85.12 получили приказ открывать огонь только по вызову.

Также безоблачно для союзников прошли следующие два дня операции «Драгун». Войск у плацдарма высадки противник имел очень мало. Всего лишь пять батальонов на 40-мильном участке, которые вынуждены были быстро отступить. А всё побережье Южной Франции защищала 19 армия в составе 8 пехотных дивизий, в основном стационарных, при 120 танках и САУ. Люфтваффе имели здесь менее 200 исправных самолётов.

Отвод немецких войск по всему фронту начался уже 19 августа. Однако некоторые мощные узлы сопротивления ещё оставались. В районе Тулона противник продолжал сражаться до 28 августа. Кораблям союзников здесь противостояли 4 дальнбойных орудия 340 мм в башенных установках на мысе Кепет, а также ряд других батарей калибра 194, 164 и 138 мм. В гавань был отбуксирован линкор «Страсбург», затопленный экипажем в ноябре 1942 года. Корабль был небоеспособен, однако подвергся неоднократным атакам американской авиации. Не зная истинного состояния линкора, союзники и далее полагали, что его восемь 13-дюймовых орудий могли представлять опасность.

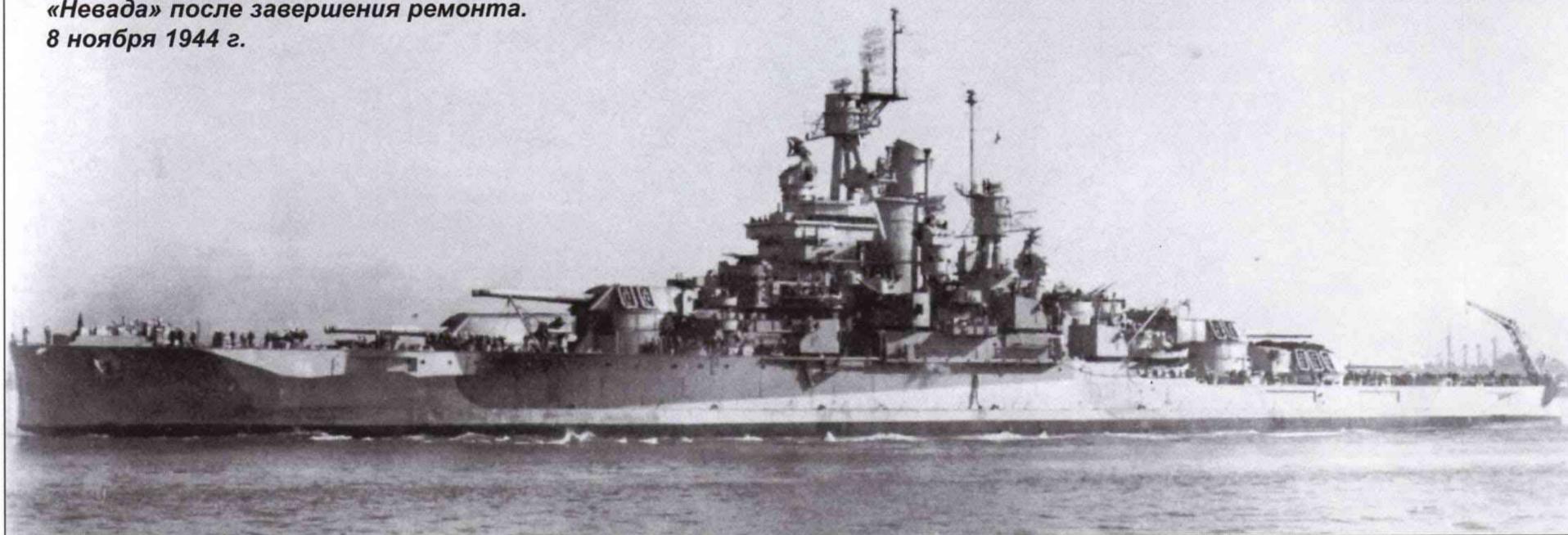
В район Тулона «Невада» прибыла на четвёртый день операции. К штурму этой хорошо укрепленной базы французского флота были также привлечены союзнические линкоры «Рэмиллис» и «Лорен», 14 крейсеров, 11 эсминцев и большой тральный караван. Попытки ряда кораблей прорваться в Тулонский залив и на расположенный восточнее Йерский рейд потерпели неудачу. Настала очередь «Невады». 19 августа старый линкор опять прекрасно себя проявил. Конечно, дуэли со «Страсбургом» не получилось. Его опять бомбила авиация. Стреляла по «Страсбургу» и «Невада». В некоторых источниках можно встретить упоминание о залпе, угодившем в кормовую часть палубы бывшего французского линкора и вызвавшем большой крен.

Противник отчаянно сопротивлялся. Огонь батарей, расположенных на острове Поркероль, мысах Гиень, Эстекрель и Сисье был достаточно эффективным. Две 340-миллиметровые башенные установки превосходили дальнбойностью артиллерию всех союзных кораблей. Эти орудия некогда принадлежали французским сверхдредноутам. Потом они были переделаны под угол возвышения 50° и заняли позиции на гребне мыса Кэпет полуострова Сен-Мандрие, прикрывая Тулон с юга. К моменту описываемых событий из-за саботажа французов и технических неисправностей одна башня не действовала, а во второй стрелять могло только одно орудие.

19 августа первый залп по этой батарее выпустил линкор «Лорен». Затем к нему присоединились «Невада» и тяжёлые крейсера «Огаста» и «Куинси». Немецкие артиллеристы весьма успешно отвечали из своего единственного ствола. 340-миллиметровый снаряд упал в 500 метрах от «Невады». Линкор отвечал. По нему били и другие береговые батареи. Для страховки союзные эсминцы прикрыли «Неваду» дымовой завесой. Это сработало. Задымление сильно мешало противнику, а собственный огонь корректировался бортовыми самолётами. Один из гидропланов «Невады» немцам удалось сбить.

Ведя огонь под прикрытием дымзавесы, старый линкор медленно продвигалась вперёд. Однако в этот день дело завершить не уда-

**«Невада» после завершения ремонта.
8 ноября 1944 г.**



лось. Тральщики не смогли очистить от мин Йерский рейд, куда союзные корабли намеревались прорваться в первую очередь. Постепенно дымовая завеса поредела, и огонь противника стал опасен. Самый близкий залп лёг на расстоянии менее 100 метров от «Невады». Решено было отойти.

К этому времени износ стволов главного калибра уже заметно сказывался на результатах стрельбы. Тем не менее, наутро «Невада» прибыла для окончательной разборки с батареями Тулона. За ночь немцы восстановили кое-что из разрушенного. Но корабли союзников за день свели огневую мощь германской обороны к минимуму. В это время войска 2-го французского корпуса генерала де Латра де Тасиньи уже ворвались в пригороды Тулона. 21 августа капитулировал остров Поркероль. Два дня спустя белые флаги виднелись во многих местах побережья у Йерского рейда, который вскоре был протрален и взят под контроль. Стало неизбежным быстрое падение Тулона.

24 августа «Невада» была направлена ближе к Марселю. Там требовалось ликвидировать береговые батареи на островах Помег, Иф и Ратонно. Линкор стрелял хорошо. Три батареи были уничтожены, а четвёртая подавлена. Мемуаристы описывают, как эффектно «Невада» поставила последнюю точку в перестрелке с башенной батареей, прикрывавшая вход в марсельскую бухту. Залп, выпущенный третьей башней линкора, угодил в утёс, на котором размещалась эта цель. Удачное попадание тяжёлых снарядов привело к тому, что огромная глыба откололась и упала в море, унеся с собой платформу с орудиями. «Невада», хорошо сделано!» — передал адмирал Хьюит.

25 августа был взят Париж, а в Южной Франции началась поголовная капитуляция германских войск, не успевших отступить на север. Миссия «Невады» в европейских водах была завершена. 26 августа линкор пришёл в североафриканский порт Алжир. Оттуда 4 сентября корабль отправился к берегам США. У мыса Хаттерас (Новая Каролина) встретили сильный шторм, который вскоре превратился в ураган. Чтобы избежать его эпицентра пришлось лавировать и менять курс. О задержке в пути сообщили в Нью-Йорк. 14 сентября жители города устроили триумфальный приём прибывшим освободителям Европы. В газетах писали о достижениях линкора «Невада» в ходе операций «Оверлорд» и «Драгун». Пять дней спустя делегация «Серебряного штата» во главе с губернатором Эдвардом

Корвиллом вручила командиру линкора кэптену Гросскопфу ларец, сделанный из серебра. В нём содержалось более 2100 серебряных долларов, которые следующим утром в торжественной обстановке были розданы экипажу корабля.

18 сентября «Невада» пришла в Норфолк. Там линкор стали готовить к завершающим боям на Тихом океане. Произвели смену стволов главного калибра. В башни №1 и №3 были установлены орудия, находившиеся 7 декабря 1941 года во вторых башнях соответственно линкоров «Аризона» и «Оклахома».

В ноябре «Невада» перешла на Тихий океан. Там у берегов южной Калифорнии до 20 декабря линкор проводил стрельбы и учения. Рождество отпраздновали в Лонг-Бич. 28 декабря «Невада» взяла курс на юг. Путь лежал через Панамский канал на Гавайские острова. Новый год встретили среди океана. 3 января при тихой и ясной погоде на горизонте показалась вершина Алмазная голова. «Невада» вошла в Пёрл-Харбор и заняла своё старое место F-8 перед лежащим на грунте остовом погибшей «Аризоны».

После недолгого пребывания на Гавайях пошли на Улити. Старому линкору предстояло участвовать в захвате небольшого, но сильно укрепленного острова Иводзима. Этот клочок земли должен был стать ключевым пунктом для организации воздушного наступления на Японию. Операция получила кодовое наименование «Детachment». Силы вторжения группировались в районе Улити. В их число входили 2 новых и 6 старых линкоров, а так же авианосная армада и множество крейсеров и эсминцев. По итогам боев в Нормандии и Провансе «Невада» завоевала высокую репутацию как отличный артиллерийский корабль. Так считал и командующий группой артподдержки TG52.12 контр-адмирал Бертрам Роджерс. Разумеется, это мнение разделяли командир «Невады» кэптен Гросскопф и весь экипаж. Достойной оценкой стал выбор флагмана из шести линкоров и пяти крейсеров группы TG52.12. 27 января года адмирал Роджерс поднял свой флаг на «Неваде».

Ранним утром 16 февраля (день «Д минус 3») группа TG52.12 прибыла к юго-восточной стороне Иводзимы, где участок вторжения получил условное наименование «красный берег». В 07:07 прогремел первый выстрел корабельной артиллерии. Его произвёл флагманский линкор «Невада». На севере острова («синий берег») к огневой подготовке подключились два быстроходных линейных корабля и три крейсера. Погода не благоприятствова-

ла нападавшим. Наблюдать цели и результаты стрельбы было сложно.

На следующий день видимость улучшилась. Тяжёлые корабли подошли к берегу на расстояние 2,5-3 километра и приступили к уничтожению всего, что могли заметить. В 10:25 командующий амфибийными силами поддержки десанта контр-адмирал Блэнди приказал освободить путь для его отрядов, которым надлежало уничтожить подводные препятствия у берега. Японцы приняли небольшие суда (LCI и UDT) сапёров и боевых пловцов за первую волну вторжения и в 11 часов открыли по ним ураганный огонь. На выручку поспешили линкоры и крейсера. «Невада» вплотную приблизилась к острову. Её носовые башни вели беглый огонь по горе Сурибати и высоте «382». На расстоянии 700-750 метров от берега «Невада» развернулась и стала давать залпы всем бортом. По берегу била главная и средняя артиллерия, а также 40-миллиметровые автоматы. Эффект от стрельбы был хорошо заметен. Рушились и оползали склоны, увлекая за собой огневые точки противника. О состоянии укреплений на вершине Сурибати судить было трудно. «Невада» привлекла к себе ответный огонь противника, что спасло многих на LCI и UDT. С этих судов на борт линкора стали поступать раненые. Затем «Невада» отошла на расстояние 2000 метров от берега и продолжила бой. В полдень с линкора сняли 22 раненых и пятерых мёртвых десантников. Двое умерли в момент передачи на LCI. Ещё восемнадцать раненых солдат оставались на линкоре в течение недели, пока представилась возможность переправить их на госпитальное судно.

19-го началось вторжение на обоих участках, каждый из которых в длину составлял около 2 миль. Армада из 800 судов и осаждённый гарнизон напрягли все силы в борьбе за берега, высоты и взлётные полосы Иводзимы. В десятом часу приткнулись к суше 68 десантных судов на «красном берегу». Некоторое время высадка шла беспрепятственно. Однако стихшая канонада корабельных орудий дала сигнал японцам. И они начали. Вскоре полоса прибой и чёрный вулканический пляж оказались покрыты полузатонувшими десантными судами, подбитой техникой и телами солдат.

«Невада» занимала позицию в южной части острова напротив горы Сурибати. Её соседом с юга был «Теннеси». Оба линкора обеспечивали десантирование 5 дивизии морской пехоты генерал-майора Келлера Роки, служившего некогда в составе самого перво-

го экипажа «Невады». Враг хорошо подготовился к обороне. Команда линкора была потрясена эффективностью японского огня и гибелью сотен десантников. Японские орудия на Сурибати и других высотах не были уничтожены полностью. 19 февраля корпус морской пехоты США понёс самые большие суточные потери в истории, но так и не смог захватить возжеланные взлётные полосы аэродрома №1 в районе Мотояма. Бесчисленные дзоты, пещеры и норы изрыгали огонь. Атакующие позли на животе по нагретому солнцем серовато-чёрному песку в надежде забросить ручную гранату в амбразуру.

Лишь орудийный огонь кораблей спасал положение. Один за другим рушились доты и умолкали огневые точки. Кэптен Гросскопф начал службу на флоте, как артиллерийский офицер. Теперь он лично управлял стрельбой главного калибра своего корабля. В 9:25 Гросскопф приказал перенести огонь на мощный бункер, с которым не могли справиться 5-дюймовки линкора. Фугасные снаряды разметали грунт, обнажив бетонную капсулу. Затем Гросскопф применил бронепробойные снаряды, которые к 11 часам превратили японское укрепление в обломки. В 15:12 «Невада» выпустила два залпа по пещере у вершины Сурибати. Один 14-дюймовый снаряд угодил в «яблочко». Из развороченного входа пещеры свесилось наружу покореженное японское орудие, напоминающее «полувырванный зуб, торчащий изо рта».

Вечером кэптен Гросскопф объявил команде, что линкор не отойдёт на ночь в море, а останется на огневой позиции. Требовалось помочь десанту, когда в темноте противник пойдёт в контратаку. Так и вышло. До батальона японцев атаковало на участке «Невады». Враг убивал усталых десантников, громил и поджигал выгруженные запасы, деблокировал окружённый на Сурибати гарнизон. По приказу адмирала Роджерса универсальные 5-дюймовки «Невады» стали непрерывно подвешивать над полем боя «люстры» осветительных снарядов. По обнаруженным целям велся огонь всеми калибрами. Обстрелу «Невады» и других кораблей подверглись десятки японских групп, изготовленные самолёты на взлётной полосе и проявившие себя огневые точки. Иллюминация продолжалась до рассвета. Как следствие, контратаки японцев не достигли поставленных целей. Роджерс получил благодарность командующего десантными силами за присутствие ночью у берега. «Адмирал! Спасибо за ваше решение», — передал генерал Шмидт.

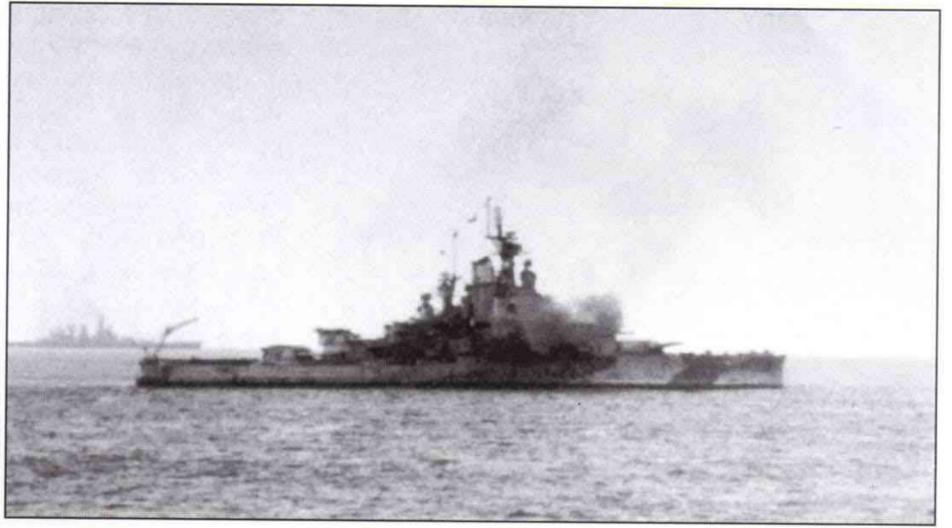
«Невада» внесла серьёзный вклад в успех операции. 21 февраля её зенитчики сбили истребитель «Зеро». Он стал первым самолётом, уничтоженным «Невадой» после трагических событий в Пёрл-Харборе. На пятый день высадки американцам удалось захватить Сурибати. Ко всеобщему ликованию атакующих на вершине горы был поднят звёздно-полосатый флаг. Сопrotивление японцев длилось ещё долго, вплоть до 26 марта. Отдельные бои случались и позже.

Линкор «Невада» оставался у Иводзимы до 8 марта. За это время он израсходовал 970, 7583 и 9643 снаряда соответственно калибра 14", 5" и 40 мм. Единственной потерей корабля стал бортовой самолёт OS2U «Зимородок». Он был сбит 23 февраля. Пилот, Хью Шелдон, погиб, а раненному наблюдателю удалось спастись. Сам линкор не получил ни царапины.

Покинув Иводзиму «Невада» возвратилась в базу на Улити для краткого отдыха и подготовки к следующим боям. 11 марта около полуночи над самыми мачтами линкора прошёл японский двухмоторный бомбардировщик «Бэтти». После Пёрл-Харбора удача сопутствовала «Лаки Мару» — был уверен экипаж. И сейчас японский пилот повёл свою машину в самоубийственную атаку на авианосец «Рэндолф», который получил повреждения и ремонтировался до апреля.

После короткого отдыха «Неваду» ждала последняя битва войны — штурм Окинавы. Амфибийная операция по её захвату получила название «Айсберг». Остров Окинава представлял собой прекрасную базу для наступления на территорию Японии. Обе стороны готовились к тяжёлым боям.

21 марта мощная группа артиллерийской поддержки десанта TF54 всё того же Мортон Дейо (флаг на «Тенесси») оставила Улити и двинулась к новой цели. Соединение включало в себя 10 линкоров, семь тяжёлых и три лёгких крейсера, 24 эсминца. Перед началом операции «Айсберг» корабли пополнить запасы на острове Керамо Рето в 15 милях к западу от Окинавы. В пути «Невада» поделилась топливом с четырьмя эсминцами. С 25 марта линкор включился в бомбардировку Окинавы. Главный участок высадки был выбран на западном берегу острова. Его перепахивали снарядами и бомбами несколько дней. Противодействие оказывала только авиация противника. Хотя циркулировали слухи о подводных лодках с человекоуправляемыми торпедами, главную опасность представляли воздушные камикадзе. Линкор «Невада» ощутил на себе их удар одним из первых. Утром 27 марта, когда группа поддержки приближалась к берегу, чтобы занять огневые позиции, на неё напали семь самолётов. Два из них были мгновенно сбиты и рухнули в море, а большинство остальных получили повреждения. Тем не менее, в 6:22 пикировщик «Вэл», летя над самой водой, сумел приблизиться к «Неваде» с правого борта. В последний момент самолёт камикадзе взмыл вверх, стараясь поразить мостик линкора. Выпущенная в упор очередь «эрли-



27 марта 1945 г. Атака «Невады» камикадзе (вверху) и повреждения, полученные кораблем (внизу)



кона» срезала ему консоль правого крыла. Горящая машина резко вильнула влево, но пилот всё-таки сумел повернуть к цели. Удар пришёлся по главной палубе непосредственно перед и правее барбета третьей башни у шпангоута 95. Были сметены стоявшие здесь «эрликаны». Останки самолёта срикошетировали и повторно поразили палубу в районе шпангоутов 105-106. Там же взорвалась бомба. Вспыхнул бензин. Огонь расплескался по корме линкора. Погибло семь морских пехотинцев, три матроса и один офицер. 49 человек получили ранения (по другим сведениям до 60). Были уничтожены три 20-миллиметровых автомата и два самолёта «Кингфишер», которые пришлось сбросить за борт. Взрыв бомбы разворотил палубный настил. Осколками посеколо 14-дюймовое орудие башни №3, ее барбет и расположенный рядом брашпиль. В дребезги разнесло башенные прицелы, перископические головки которых выглядывали через амбразуры. Персонал, находившийся в оружейной яме третьей башни, получил ранения осколками стекла и горячей латуни. У одного наводчика был повреждён глаз и раздроблены костяшки пальцев.

В это время корабль подвергся нападению другого камикадзе, пытавшегося атаковать с левого борта. Однако прямое попадание 5-дюймового снаряда прервало его полёт. Это вызвало восторженные возгласы в адрес зенитчиков «Невады». Чуть позже они участвовали в уничтожении ещё двух самолётов, ведя огонь вместе с ПВО других кораблей. В 8:30 налёт прекратился.

«Невада» утратила право на прозвище «Лаки Мару». Когда стали наводить порядок на корабле, в дело снова пошли цинкованные ведра для сбора фрагментов человеческих тел, не поддающихся идентификации. Кажется, кто-то нашёл две свечи зажигания с надписью «Сделано в США». Обнаружили японского пилота. Его безногое тело находилось в сидячей позе — как бы отдыхало, склонив на грудь лицевые кости пустого черепа. Свесившийся скальп закрывал то, что осталось от лица. Огонь практически не тронул тёплый комбинезон смертника. Лишь обгорели концы красного церемониального пояса. Офицер разведки лейтенант Ик обыскал припудренные и надушенные останки. Ничего не было кроме японского флага, обёрнутого вокруг торса.

На следующий день разорванные, изуродованные и расчленённые тела погибших были упакованы в белые холщёвые мешки с грузом из 5-дюймового снаряда. Так же поступили с останками японского пилота. Его положили в мешок жёлтого цвета. После траурной церемонии с воинскими почестями саваны с телами погибших моряков были преданы морю. Последним хоронили японского пилота. Католический капеллан Стивенсон нашёл для него слова: «Мы не можем постичь национальную этику японцев или разделять их взгляды, но отдаём должное преданности долгу и самоотречению, показанному здесь врагом. Во имя Господа, который всех нас создал и будет судить, мы хороним этого человека рядом с нашими товарищами».

Сам линкор после удара камикадзе из строя не вышел. Главная палуба на корме имела крупную пробоину, не действовала третья башня главного калибра, но продолжать участие в операции было можно. Линкор сходил на Керато-Рето для пополнения амуниции и на следующее утро в 10:30 вернулся, опоздав лишь на 4 часа к началу обстрела.

31 марта состоялось массовое нападение камикадзе на флот вторжения. 500 японских

самолётов атаковали со всех сторон. Несмотря на шквальный огонь зенитной артиллерии и прикрытие истребителей, камикадзе удалось поразить тяжёлый крейсер «Индианаполис», флагманский корабль командующего 5-м флотом адмирала Спрюэнса. Тому пришлось перенести свой флаг на линкор «Нью-Мексико». Попали и в лёгкий крейсер «Билокси». Причём для него это был второй случай. «Невада» повреждений не имела. Линкор в тот день «выгрузил» на Окинаву рекордное для предваряющего обстрела количество снарядов.

1 апреля в пасхальное воскресенье началась высадка. Корабли огневой поддержки с 05:40 утра открыли ураганный огонь по Окинаве. Десантники практически без сопротивления противника овладели плацдармом длиной 9 и глубиной 3 мили. Японский командующий генерал Мицуру Усидзима рассчитывал встретить врага в глубине острова, где огневая поддержка с кораблей будет менее действенной. Атаки камикадзе возобновились с обновлённой яростью. Они настигли линкор «Вест Вирджиния». Торпедное попадание получила «Пенсильвания».

По мере продвижения в глубь острова десантники сталкивались с нарастающим сопротивлением противника. Основной очаг обороны находился у древней столицы Шьюри на юге Окинавы. Там было множество дотов, дзотов, пещер и бункеров с огневыми средствами. Кровавые бои велись за захват лётных полей у Наха и залива Накагусуки на восточном берегу (который американцы позже назвали заливом Бакнера).

40-50 камикадзе атаковали 5 апреля. Но не самолёты нанесли ущерб «Неваде». Это случилось ближе к вечеру. В поисках целей линкор медленно двигался на юго-запад в 4,5-5 километрах от побережья у аэродрома Наха. За 10 минут до того данный район обследовал самолёт союзной авиации, доложивший, что не видит противника. Неожиданно в 17:52 по «Неваде» был открыт огонь с берега. Стреляло хорошо замаскированное орудие, калибром не менее шести дюймов. За 18 минут японцы успели сделать 23 выстрела. В линкор угодило пять снарядов. Первое попадание пришлось в самолётный кран на корме. Вторым снарядом дал рикошет от главной палубы между барбетами ГК №3 и №4. Следующее попадание пришлось в буль правого борта у самой ватерлинии в районе шпангоута 110. Один булевой отсек затопило. Четвёртый снаряд разорвался на главной палубе напротив третьего барбета у шпангоута 101. Последнее попадание пришлось выше броневых поясов в области шп.73. Снаряд пробил обшивку правого борта, пронизал несколько переборок и, разорвавшись на главной палубе, убил двух и ранил 17 человек. В ответ линкор обрушил на японское орудие шквальный огонь — 71 снаряд ГК и множество 5-дюймовых.

6 апреля одновременно с массовым налётом камикадзе противник решил на самоубийственную вылазку к Окинаве последними боеспособными силами флота во главе с гигантским линкором «Ямато». Линейные корабли США, включая тихоходных стариков, двинулись навстречу японскому отряду. Однако с ним разделалась палубная авиация. Безнадёжное сопротивление на Окинаве длилось ещё очень долго. Японцев загнали на самый южный мыс острова. Там 22 июня покончил собой генерал Ушиджима, возглавлявший оборону острова. Этот момент принято считать датой захвата Окинавы.

Война продолжалась и в других местах. 15 апреля «Невада» пришла в Пёрл-Харбор

для ремонта. После его окончания линкор направили к Маршалловым островам. По дороге «Невада» и два сопровождавших её эсминца имели контакт с подводной лодкой. Было организовано преследование, не давшее результатов. Придя в назначенный район, линкор 18 июня принял участие в бомбардировке атолла Джалуит, японской цитадели и самого большого острова в архипелаге (38 на 21 миль), в преддверии высадки на него десанта. «Невада» вместе с эсминцами «Муррей» и «Тейлор» обстреливала главные опорные пункты противника. Огонь корректировался бортовыми гидропланами. Линкор стрелял с близкого расстояния и за шесть часов бомбардировки уничтожил все обнаружившие себя огневые точки, а также взорвал склад боеприпасов. Японские укрепления обратились в прах. Как следствие, десант прошёл весьма успешно.

22 июня в 15:30 «Невада» двинулась на север, чтобы присоединиться к группе TF-58, направлявшейся в район Шанхая для атаки расположенной там военно-морской базы противника. Ожидалось много камикадзе. По этой причине на мощную ПВО линкора возлагали большие надежды. 28 июня старый дредноут встретился с новейшими линейными крейсерами «Аляска» и «Гуам», запросившим у «Невады» медицинской помощи. На борту этих кораблей имелись раненые, которых и передали на «Неваду», располагавшую обширным госпиталем с тремя врачами. 31 июня группа возвратилась в залив Бакнера на Окинаве. Затем эта разнородная тройка успешно действовала в нескольких вылазках в Южно-Китайском море и у острова Лейте. Мощные зенитные средства трёх кораблей уничтожили много японских самолётов. Большинство из них были транспортниками, перебрасывающие войска для защиты метрополии.

Затем «Невада» возвратилась к Окинаве, ставшей главным опорным пунктом США ввиду предстоящего вторжения на острова японской метрополии. Операцию предстояло тщательно подготовить. В составе TF-32 «Невада» вместе с линкорами «Теннесси», «Вест Вирджиния» и «Калифорния», тремя крейсерами, эскортными авианосцами и эсминцами обеспечивала прикрытие многочисленных тральных караванов, Им надлежало очистить от мин Восточно-Китайское море. Эта утомительная и опасная работа сопровождалась постоянной угрозой появления камикадзе. В день удавалось уничтожить от трёх до пяти мин. Однажды в начале августа «Невада» едва не подорвалась. В носу по правому борту лежащего в дрейфе корабля раздался громкий звук, напоминающий скрежет якорной цепи. Срочно дали малый назад. К счастью мина, если это была она, не взорвалась. Линкор «Невада» оставался в этом районе с 30 июня до 7 августа. Несколько раз корабль попадал на периферию тайфуна. В один из таких дней с носа налетела мощная волна, от удара которой получили ранения офицер и 12 матросов, занимавшиеся перекачкой горючего.

На Окинаве экипаж «Невады» узнал об атомной бомбе. Моряки не придали этому значения, решив, что это обычный «гостинец» от В-29, но только очень большой. Все думали о вторжении на Японские острова (ничего другого для захвата уже не оставалось) и никак не связывали известие о сверхбомбе с грядущей судьбой корабля. 7 августа «Невада» получила приказ идти на Филиппины. 12-го обычное место её стоянки в заливе Бакнера заняла «Пенсильвания», в тот

же день получившая в правый борт торпеду с японского самолёта. Однако эта война уже заканчивалась. 15 августа противник заявил о принятии условий перемирия, предложенных союзниками. Император в своем обращении к нации, попросил японцев «вынести невыносимое».

2 сентября последовала эпическая сцена подписания капитуляции в Токийском заливе. К сожалению, туда не пригласили «Неваду», хотя она вполне этого заслуживала. За время второй мировой войны линкор получил 7 боевых звёзд: Пёрл-Харбор, Алеутские острова, Нормандия, Южная Франция, Иводзима, Окинава, Джалаут-Лейте. Старый корабль покачивался на якоре в заливе Лейте до 23 сентября, когда ему приказали идти на Гавайи. 8 октября прибыли в Жемчужную гавань. После непродолжительной стоянки в базе «Невада» отправилась в Лонг-Бич. Там линкор отпраздновал День флота (27 октября). Уже активно шла демобилизация и списание лишних в мирное время кораблей. Стало очевидно, что дни старого дредноута сочтены.

В этот период факт появления ядерного оружия заставлял пересмотреть многие стратегические постулаты прошлого. Не исключалось, что атомная бомба может сделать ненужными основные корабельные классы надводного флота. Без натуральных экспериментов было не обойтись. 11 января 1946 года адмирал Уильям Блэнди был назначен командующим объединенным тактическим соединением №1. Эта группировка армии и флота предназначалась для проведения операции «Перекрёсток». Так адмирал Блэнди предложил назвать предстоящие атомные испытания. Имелось в виду, что они могли стать поворотным моментом в развитии вооружённых сил или «перекрёстком» в истории мира.

Еще до официального одобрения президентом началось формирование корабельной и авиационной группы, выбор места атомных испытаний и разработка методов контроля и детектирования их результатов. Привлекалось 230 американских и трофейных судов, 150 самолётов и 42 тысячи человек. В состав «обреченного флота» вошёл и линкор «Невада».

Местом испытания выбрали акваторию северо-западной части Маршалловых островов у атолла Бикини. «Неваде» отводилась особая роль — она должна была оказаться в самом эпицентре атомного взрыва. Вокруг на разном удалении была расставлена сотня

кораблей всех классов, включая четыре линкора — «Арканзас», «Нью-Йорк», «Пенсильвания» и японский «Нагато». Чтобы облегчить пилотам поиск и прицеливание на «Неваде» установили радиолокационный маяк и окрасили её в весёлый розовый цвет (сразу появилось новое прозвище Scarlet Fever — «скарлатина», как некогда называли английских солдат за их красные мундиры). 1200 человек экипажа упорно трудились, готовя корабль к испытаниям. Было установлено множество измерительных приборов. В последний раз проверили температуру в погребах. В 5-дюймовые башни поместили козы, а в их директоры — мышей. Наконец все люки и двери были задраены. Некоторые члены экипажа едва сдерживали слёзы, глядя на обречённый корабль, с которым их связывали годы службы.

Первый атомный взрыв должен был произойти в воздухе. Лётчики бомбардировщиков В-29 тренировались на близлежащем островке. Целью была полоса размером 170 на 25 метров. Лучшим признали экипаж самолёта «Dave's Dream» с пилотом майором Вудро Свэнкатом и бомбардиром Гарольдом Вудом. С ними в тренировочном полёте участвовал и адмирал Блэнди. Он нашёл, что розовый корабль напоминает большого омара. Свэнкат с апломбом отозвался о такой цели: «Если увидим, то попадём».

30 июня подопытные корабли были оставлены экипажами. На следующее утро незадолго до 9 часов на высоте 30 тысяч футов (9144 м) атомная бомба отделилась от В-29. Взрыв произошёл в 158 метрах от поверхности лагуны. Отклонение составило около километра. К разочарованию авторов Манхэттенского проекта массовой гибели кораблей не произошло. «Невада» выглядела неплохо. Легкие конструкции были во многих местах деформированы или снесены, но стабильности корабля ничто не угрожало. Позже на борт линкора высадилась группа дозиметристов, которая зафиксировала довольно значительный уровень радиоактивного заражения.

Второе испытание было назначено на 25 июля. Атомный заряд был спущен под воду с десантного корабля LSM-60. Корабли «живого флота» удалились на 20 миль от атолла, опасаясь высокой волны наподобие цунами. Взрыв произошёл по радиосигналу в 08:35. Поверхность лагуны вспучилась, приподняв корабли-цели, а в эпицентре встала до небес огромная колонна воды. Расширяю-

щимся кольцом разошлась 30-метровая волна. Наблюдатели увидели яркий свет под корпусом «Невады» по всей его длине. Линкор казался парящим в воздухе. Но когда водные потоки опали, розовый корабль остался на плаву. Его надстройки были покорёжены, борта погнуты, но тонуть линкор не собирался.

В целом результаты подводного взрыва оказались более разрушительными. Исчез «Арканзас», который стоял у эпицентра. Линкор «Нагато» имел сильный крен и постепенно погружался. Японский крейсер «Сакава» опрокинулся и ушёл на дно. По армейским оценкам, с которыми соглашались создатели атомной бомбы, от двух взрывов 16 судов затонули или полностью потеряли боевую ценность. Еще 25-30 кораблей получили сильные повреждения. Тем не менее, даже при этих подсчётах, противодействие атакующим самолётам в реальном бою и наличие экипажей на борту судов позволяли надеяться на достаточную устойчивость флота к ядерным взрывам.

29 августа 1946 года, после 30 лет пяти месяцев и 19 дней службы линкор «Невада» был выведен из состава ВМФ США. Слабая радиоактивность сохранялась. В таком состоянии корабль отбуксировали на Кваджалейн. Там он простоял до 1948 года всё в той же облеслой розовой окраске. Затем, как и многие другие ветераны атолла Бикини, линкор подвергся испытаниям новых систем оружия. Его привели на буксире к Перл-Харбору и 26 июля 1948 начали бомбить и расстреливать. Практиковалась группировка из 14 кораблей и 60 самолётов. Радиоуправляемые бомбы и ракеты, сотни 5-дюймовых снарядов оставили старый дредноут непоколебимым. К обстрелу подключился линкор «Айова». После воздействия его 16-дюймовых снарядов палубы осевшей «Невады» всё ещё возвышались над водой. Затем за ветерана взяли крейсера «Астория», «Пасадена» и «Спрингфильд». Сначала они стреляли с дистанции 22 километра, потом били в упор с 5,5 км. «Невада» выдержала и это. Упрямый линкор не желал тонуть. Наконец 31 июля его атаквали самолёты-торпедоносцы. В два часа дня торпеда поразила правый борт в области миделя. Взрыв привёл к небольшому крену. Спустя 34 минуты «Невада» резко повалилась на правый борт и, уйдя кормой под воду, затонула в 65 милях северо-западнее Перл-Харбора на глубине 4730 метров. Координаты этого места следующие: 20°58' северной широты и 159°17' западной долготы.

ИДЕАЛЬНЫЙ ЛИНКОР США (ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА)

Линкоры типа «Невада» вошли в историю мирового военного судостроения как пример исключительно удачной конструкции в своём корабельном классе. В течение последних 90 лет ни в одной американской или иностранной публикации это заключение не подвергалось сомнению. Разве что, критикуется расположение противоминной артиллерии, унаследованное от предшествующих проектов, или чрезмерная осторожность при выборе ГЭУ, приведшая к сохранению на «Оклахоме» паровых машин. Что касается системы бронирования, то она является наиболее ярким элементом проекта «Невады» и общепризнанным образцом. Впервые на дредноуте была реализована защита по принципу «всё или ничего» в полной его чистоте и, несомненно, с печатью инженерного дарования. Одновременно американские конструк-



«Неваду» буксируют на Кваджалейн,
31 июля 1946 г.

а/я 5
торы предусмотрели беспрецедентное усиление горизонтального бронирования. Его суммарная толщина возросла примерно в 1,5 раза в сравнении с предыдущими американскими проектами и с тем, что ещё несколько лет продолжало создаваться в других странах. В комплексе эта новаторская система конструкционной защиты нашла своё первое воплощение в детально отточенном варианте, лишённом каких бы то ни было огрехов и не потребовавшем в последующие годы доработок концептуального характера. Таким образом, США успешно сформировали для себя стандарт линкора нового поколения, нашедший признание во всём мире.

Недостатки являются продолжением достоинств. Без сомнения следование принципу «всё или ничего» сопряжено с утратой известных преимуществ, присущих распределённому бронированию. При американской схеме защиты непривычно большие объёмы и пространства отдавались на растерзание фугасным снарядам любого калибра. Особенно в «мягких» оконечностях корабля. Британцы первоначально скептически восприняли радикальные идеи заокеанских судостроителей. Взгляды законодателей военно-морской моды изменились летом 1916-го. Толчком послужило Ютландское сражение. Как бы ни оценивались его итоги и последствия, но для англичан это был моральный проигрыш. Численно слабейший германский флот столкнулся с превосходящими силами противника и с боем отошёл, нанеся Гранд Флиту чувствительные потери. Бесспорное поражение в авангардной схватке потерпели линейные крейсера адмирала Битти, до того считавшиеся красой и гордостью Королевского флота. Уж здесь-то были виноваты как раз изъяны в системе бронирования британских кораблей. Анализ сложившейся ситуации заставил обратить внимание на заокеанский опыт. Вслед за англичанами это сделали в Японии, а после войны и в других морских державах.

Таким образом, конструкция «Невады» и «Оклахомы» стала кораблестроительной классикой. Их бронирование и удачная компоновка были повторены на 10 линкорах США, не считая недостроенных. Разумеется, не все технические решения, применённые на «Неваде» и «Оклахоме», являлись оптимальными. Проект нес ярко выраженные черты экспериментально-переходного характера. И не только в части ГЭУ. Жёсткие ограничения, налагавшиеся на водоизмещение, заставили применить трёх- и двухорудийные башни ГК, а так же на 0,5 узла уменьшить проектную скорость хода. Сохранилось и низкое расположение противоминной артиллерии, сильно заливаемой в свежую погоду. Этот недостаток был унаследован «Невадой» из мировой судостроительной практики своей эпохи. Устранить его не хватило времени даже у проектантов «Пенсильвании» и «Аризоны» — следующего типа линкоров США.

Конструкция триплекс-башни, нацеленная на экономию веса, была чрезвычайно простой, компактной и самими американцами считалась не лишённой изъянов. Однако её теоретические недостатки на практике оказа-

лись не слишком значимыми. Военный опыт показал, что в сложившихся обстоятельствах были приняты вполне допустимые упрощения.

Сохранение паровых машин тройного расширения на одном из двух кораблей говорит само за себя. Американский флот, нуждавшийся в линкорах с большой автономностью, второй раз в своей истории ставил эксперимент по выбору оптимальной энергетической установки. Есть разные мнения относительно оправданности таких действий. Впрочем, ничего страшного не произошло. Даже когда на «Неваде» появились ТЗА, линкор «Оклахома», навсегда оставшийся с поршневыми машинами, мало уступал своему систершипу в оперативной подвижности.

Нефтяное отопление котлов на линкорах в 1916 году уже не было новинкой. Пионерами здесь стали британцы, строившие свои корабли гораздо быстрее, чем США. Впрочем, этим двум и всем другим державам ещё только предстояло научиться использовать топливные танки в структуре подводной защиты линкоров.

Сравнение ЛК типа «Невады» с линкорами предыдущего проекта свидетельствует о крупном успехе американских судостроителей. Им удалось создать значительно более сильные корабли при минимальной прибавке водоизмещения (500 тонн) и практически за ту же цену. Стоимость «Невады» и «Оклахомы» в сравнении «Нью-Йорком» и «Техасом» возросла в среднем лишь на 2,9%. Проектная скорость снизилась на 0,5 узла. Однако на практике это не являлось помехой для тактического взаимодействия линкоров обоих типов. Боевые же качества нового проекта по причине мощного бронирования возросли очень сильно. Так при траверсных целевых углах «Невада» могла поражать узкий бортовой пояс «Нью-Йорка», прикрывавший ватерлинию, начиная с дистанции примерно 10,5 километра. При этом собственный борт в области цитадели не пробивалась до расстояния в девять тысяч метров. При курсовых углах в 30-40 градусов эти дистанции существенно сокращались, а зоны неуязвимости возрастали. В дальнем бою, когда падающие по крутой траектории снаряды могли пробивать броневые палубы над цитаделью, «Невада» имела ещё большее преимущество. Здесь расчёты сделать гораздо сложнее. В различных комбинациях присутствует несколько преград, состоящих из 2-3 слоёв броневой и судостроительной стали. Похоже, линкор «Невада» мог бы поражать горизонтальную защиту своего предшественника где-то начиная с 11-12 тысяч метров, оставаясь неуязвимым до 15-16 км. Таким образом, в упорной схватке у «Нью-Йорка» практически нет шансов на благоприятный исход боя.

В 1916 году, когда были укомплектованы «Невада» и «Оклахома», флоты Англии, Германии и Японии усилились рядом мощных боевых единиц. Гранд Флит с января 1915 по февраль 1916 года получил пять прекрасных кораблей типа «Куин Элизабет», а затем стал пополняться линкорами типа «Ройял Соверен». В тот же период японцы ввели в строй

«Фузо», а немцы «Байерн». Все эти корабли были крупнее «Невады» (на 500-1500 тонн проектного водоизмещения). Обладели они также преимуществом в скорости (на 1,5-4 узла). Сопоставим боевые качества перечисленных линкоров.

«Фузо» имел главную батарею из дюжины орудий 14"/45, скорость в 23 узла и бронирование на уровне уже рассмотренного линкора «Нью-Йорк». Последнее обстоятельство означало крайне узкую зону свободного маневрирования в бою с «Невадой», шансы которой выглядели предпочтительными. Преимущество в скорости позволяло «Фузо» в известной мере выбирать условия боя, а точнее вовремя выйти из него. Ибо «американец» был хорошо защищён на любых ракурсах. При таких обстоятельствах 20-процентный перевес в числе стволов ГК не имел принципиального значения.

15-дюймовые английские линкоры несли поясную броню в 330 мм и стреляли очень тяжёлым снарядом (871 кг). Вес 8-орудийного бортовой залпа составлял 6,97 тонны. У «Невады» аналогичный показатель в то время был скромнее — 6,35 т. Однако общего превосходства в перестрелке с американским кораблём «Куин Элизабет» и «Ройял Соверен» не имели. На средних дистанциях они пробивали борт «Невады» с 11-11,5 км, оставаясь до 9,5-10 тысячи метров неуязвимыми для 14-дюймовок. Однако на дальних расстояниях толстая палубная броня обеспечивала «Неваде» участок сравнительной безопасности около 3000 метров при сохранении возможности поразить сверху британского противника. На просторах южных морей это давало известное преимущество. Тем не менее, линкор типа «Куин Элизабет» всё же представляется более универсальной боевой единицей.

В бою с «Байерном» ситуация выглядит аналогично. Лишь перекося характеристик на ближних и дальних дистанциях будет сильнее. Бортовой залп германца — 6 тонн. Это меньше, чем у «Невады». Однако быстролепящий 380-мм снаряд, весом 750 кг, способен пробить её борт с расстояния 12,5 километров. В свою очередь пояс «Байерна» (плиты в 350 мм) не поражается 14-дюймовыми снарядами далее 8,5 км. С ростом дистанции козыри переходят к «Неваде», причём в ещё большей степени, чем в случае с 15-дюймовыми английскими линкорами. Горизонтальная броня цитадели ЛК типа «Невада» имела зону неуязвимости, превышающую аналогичный показатель «Байерна» на 4-4,5 км. Ну и уж конечно дальность плавания германского линкора никак не могла устроить ВМС США.

Заокеанские моряки и судостроители всегда рассматривали корабли типа «Невада», как исключительно удачный проект. Идеальный линкор XX века — так в 1916 году говорили и писали в США о «Неваде». Это было именно то, что требовалось флоту Соединённых Штатов для ведения океанской войны. Большинство вопросов, идей и ожиданий военно-морских теоретиков нашло ответ или воплощение.

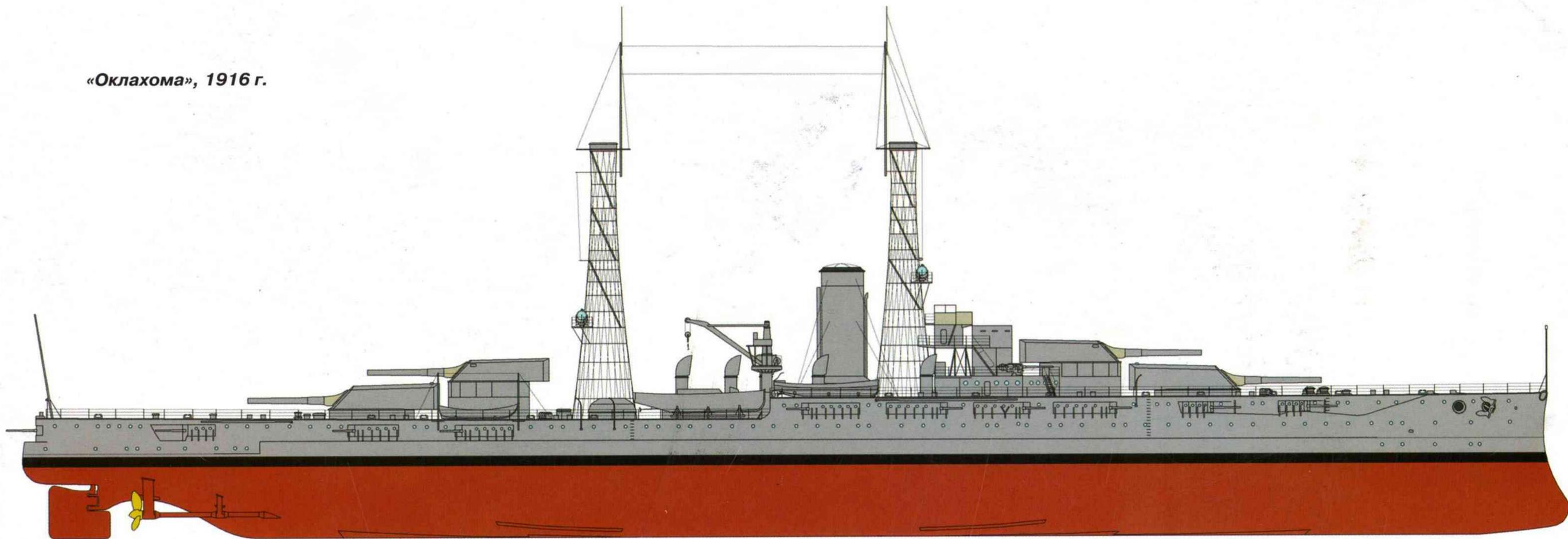
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Barton, J. Naval Reciprocating Engines and Auxiliary Machinery, Annapolis, 1922.; Biegel, H. Parallel Fates: the USS Utah (BB-31/FG-16) and the USS Oklahoma (BB-37) in Peace and in War. Missoula Montana, 2004.; Biegel, H. Two Ocean Battleships: U.S.S. Nevada (BB-36). Miami Springs, Florida, 2002.; Campbell, J. Naval Weapons of World War Two. London, 1985.; Henley, D. Battleship Nevada. The Epic Story of the Ship that Wouldn't Sink. Fallon, Nevada, 1988.; Friedman, N. U.S. Battleships. Annapolis, 1985.; Friedman, N. Naval Firepower, Seaforth Publishing, 2008.; Friedman, N. German Warship of World War I. Annapolis, 1992.; Friedman, N., Baker, A., Lott, A., Sumrall, R. USS Arizona (BB39), Leeward Publication / Ship's Data 3. Annapolis, 1978.; Naval Ordnance. A Textbook Prepared by Officers of USN. Annapolis, 1939.; Phister, J. Battleship Oklahoma BB-37. University of Oklahoma Press, Norman, 2008.; Stern R. U.S. Battleships in action, Part 1. Squadron/Signal Publication, 1980.; Van Auker, W. Notes on a Half Century of United States Naval Ordnance, 1880-1930. Washington, 1939.; Warship International No. 1, 2003; Warship International No. 4, 2002.; Warship International No. 3, 2002.; Wren, P., Sehe, T. Battle Born. The Unsinkable USS Nevada BB-36. Xlibris Co., 2008.; Young, S. Trapped at Pearl Harbor. New York, 1992.; Виноградов С. Сверхдредноуты кайзера «Байерн» и «Баден». Москва, 2003.; Мандель А., Скопцов В. Линейные корабли США — часть II. Санкт-Петербург, 2004.; Моррисон С. Американский флот во Второй мировой войне. Москва, 2003.; Материалы сети Internet.

*Линкор «Невада» у берегов Гавайев
незадолго да начала войны*



«Оклахома», 1916 г.



«Оклахома», 1941 г.

