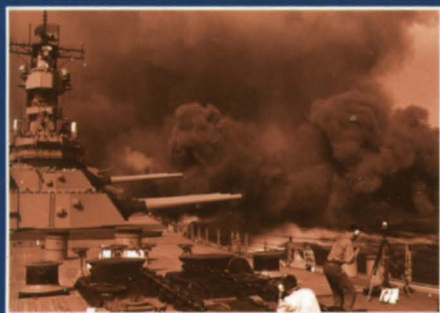


СЕРГЕЙ БАЛАКИН



СУПЕРЛИНКОРЫ АМЕРИКИ

«АЙОВА», «МИССУРИ»,
«НЬЮ-ДЖЕРСИ»...



СЕРГЕЙ БАЛАКИН

СУПЕРЛИНКОРЫ АМЕРИКИ

«АЙОВА», «МИССУРИ», «НЬЮ-ДЖЕРСИ»...

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2009

УДК 629.12
ББК 68.54
Б 20

Серия «Война на море» основана в 2005 году

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использован рисунок художника *А. Заикина*

Балакин С. А.
Б 20 Суперлинкоры Америки. «Айова», «Миссури», «Нью-Джерси»... / Сергей Балакин. — М. : Коллекция : Яуза : Эксмо, 2009. — 128 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-34873-2

Американские линкоры типа «Айова» часто называют лучшими в своем классе и вообще самыми совершенными боевыми кораблями эпохи. Хотя они проигрывали японскому «Ямато» по калибру артиллерии и толщине брони, в целом сочетание их основных боевых характеристик — вооружения, скорости хода и защиты — было более гармоничным, чем у любого потенциального противника. Появление «Айовы» и ее «сестер» на Тихоокеанском театре военных действий окончательно лишило Японию шансов на победу в классическом артиллерийском бою, если бы таковой состоялся.

Хотя линкорам типа «Айова» так и не довелось вступить в бой с неприятельскими линейными силами, их биографии не назовешь скучными. Корабли обстреливали японские позиции на островах, отражали атаки камикадзе, позже вели огонь по прибрежным территориям Кореи и Вьетнама, а после модернизации 1980-х годов стали единственными в своем роде ракетными линкорами. Их последняя боевая миссия — участие в Иракской войне 1991 года. «Айовы» ушли на «заслуженный отдых» только в 50-летнем возрасте, пережив всех своих сверстников как минимум на три десятилетия. Примечательно, что все они стали плавучими музеями и сохраняются по сей день.

УДК 629.12
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-34873-2

© Балакин С. А., 2009
© ООО «Издательство «Коллекция», 2009
© ООО «Издательство «Яуза», 2009
© ООО «Издательство «Эксмо», 2009

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
Проектирование	5
Строительство	9
 ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	 14
Корпус и общее расположение	14
Бронирование	17
Противоторпедная защита	28
Живучесть и эффективность защиты	29
Вооружение	31
Главная энергетическая установка	40
Судовые устройства и системы	41
Радиоэлектронное вооружение	42
Остойчивость, маневренность, мореходность	46
Экипаж	47
 ПОЛВЕКА В СТРОЮ	 48
Первые походы	48
Боевое крещение	49
От Трука до Иводзимы	52
Главный враг — камикадзе	61
Тихоокеанский финал	63
Большие линкоры для большой политики	72
У берегов Кореи	74
Несостоявшиеся модернизации	79
Вьетнамская эпопея «Нью-Джерси»	83
Линкоры ракетной эпохи	86
Дубинки «мирового жандарма»	98
Взрыв башни на «Айове»	101
«Буря в пустыне»	105
На вечной стоянке	110
Краткая хроника службы	115
 ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	 124
Литература и источники	127

Американские линкоры типа «Айова» часто называют лучшими в своем классе и вообще самыми совершенными боевыми кораблями эпохи артиллерии и брони. Мнение это не бесспорное, но нельзя не признать, что при создании последних в мире суперлинкоров американским конструкторам и инженерам удалось достичь гармоничного сочетания всех основных боевых характеристик — вооружения, скорости хода и защиты. Фактически именно «айовы» поставили точку в эволюции класса линейных кораблей, поскольку построенный позже британский «Вэнгард» изначально задумывался как компромисс между старым и новым и никак не может считаться идеальным проектом.

Последние американские линкоры интересны еще и крайне необычной судьбой. В отличие от своих «сверстников», они оказались редкими долгожителями. Корабли типа «Айова» «ушли на заслуженный отдых» лишь в 50-летнем возрасте, причем ни один из них не попал под газовые резаки судоразделочных верфей. Все они стали плавучими музеями, которые дадут будущим поколениям уникальную возможность познакомиться с подлинными шедеврами кораблестроения XX века.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Проектирование

До Вашингтонской конференции 1922 года американская кораблестроительная политика была прямолинейна, словно кильватерная колонна. Заокеанские адмиралы, свято верившие в то, что исход войны на море будет решаться только в генеральном сражении линейных флотов, требовали к своим дредноутам формулировали просто: пусть они будут тихоходными, но зато несут очень мощное вооружение и самую толстую броню. Но главное — их должно быть много! В результате постройка линкоров во флоте США стала важнейшим приоритетом, причем создание кораблей других классов — например, крейсеров — полностью игнорировалось. Как ни странно, страдавшая столь очевидным перекосом политика себя оправдала. Благодаря уже построенным и еще строящимся дредноутам американцы на Вашингтонской конференции смогли добиться весьма выгодных для себя условий: теперь им разрешалось иметь флот, равный британскому. Почти трехвековому единоличному господству Англии на море пришел конец, а за Японией закреплялось положение «вечно третьей». Казалось, отныне дяде Сэму уже ничто не угрожало...

Пока действовал мораторий на создание новых «капитальных» кораблей, в американском Генеральном совете флота (General Board) велись затяжные дискуссии на тему: «Каким быть будущему линкору?» Рассматривалось множество вариантов, но, когда дошло до дела, американцы фактически вернулись на позиции двадцатилетней давности. Шесть первых линейных кораблей нового поколения — два типа «Норт Кэролайна» и четыре типа «Саут Дакота» — на фоне своих зарубежных со-

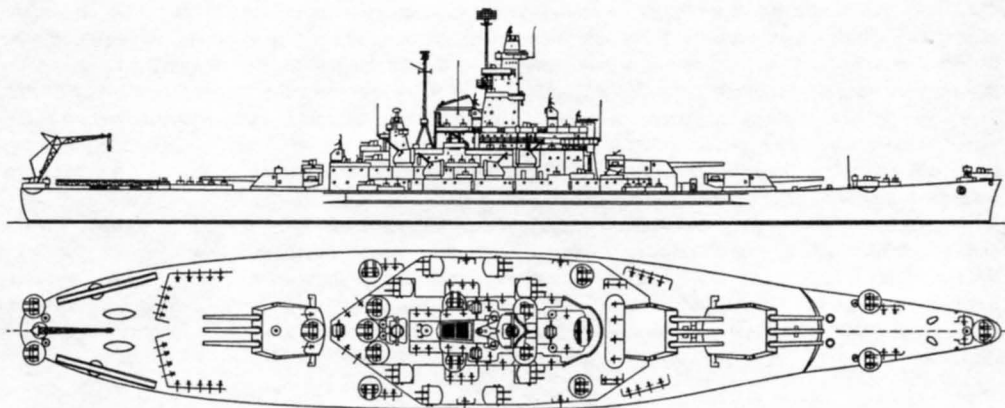
братьев обладали весьма умеренной скоростью (27,5 узла). Бронирование их, особенно первой пары, было, в общем-то, посредственным, тем не менее американские линкоры претендовали на звание сильнейших в мире. Конечно, гиганты «Ямато» и «Мусаси» на самом деле превосходили их по всем параметрам (кроме, разве что, скорости), однако японцы ухитрились так засекретить характеристики своих кораблей, что янки в течение всей войны даже не догадывались, сколь грозен их противник. Истина открылась лишь в 1945 году, когда оба суперлинкора уже покоились на морском дне.

Ну, а к сентябрю 1939 года — моменту начала войны в Европе — американцы были уверены, что строившиеся в Японии линкоры получат 16-дюймовые пушки и в целом не смогут превзойти их «Норт Кэролайну». К тому же, в США на стапелях находилось пять кораблей, а в Стране восходящего солнца — лишь два. Перевес в традиционных линейных силах выглядел столь убедительно, что теперь Генеральный совет мог себе позволить немного поэкспериментировать. В частности, осуществить давнишнюю мечту — построить быстрый линкор.

Вообще-то, желание американцев иметь в составе своего флота тяжелый артиллерийский корабль с высокой скоростью хода вполне понятно. Во-первых, японцы располагали прекрасными тяжелыми крейсерами, нейтрализовать которые было непросто. Во-вторых, существовали подозрения (кстати, впоследствии подтвердившиеся), что после капитальной модернизации скорость линейных крейсеров типа «Конго» увеличилась с 27 до 30 узлов. Учитывая огромные просторы тихоокеанского

Слева: линкор «Нью-Джерси» в 1968 г. В американском флоте этот корабль был известен под прозвищем «Big J» или «Big Jay» — «Большой болтун»





театра военных действий и очень умеренный эскадренный ход основной массы линкоров (до 20 узлов), становится понятно: «летучая эскадра» из быстроходных кораблей могла успешно решать различные боевые задачи без риска быть перехваченной.

Вариант постройки быстроходного (30 узлов) линкора рассматривался еще при проектировании «Норт Кэролайны». Но тогда над конструкторами и кораблестроителями довлело требование международных соглашений, ограничивавшее стандартное водоизмещение корабля предельной величиной в 35 000 т. Для того, чтобы все характеристики новой боевой единицы флота гармонично сочетались друг с другом, этого было явно недостаточно, и во имя достижения высокой скорости неизбежно пришлось бы жертвовать или вооружением, или защитой. Именно поэтому Генеральный совет и отклонил проект быстроходного линкора. Однако в 1936 году Япония отказалась подписать документы второй Лондонской конференции, касающиеся ограничений размеров линейных кораблей. Это заставило остальных участников включить в соглашение статью «скользящей шкалы» (escalator clause), предусматривающую возможность увеличения предела стандартного водоизмещения линкоров до 45 000 т. Хотя подписание протокола о вступлении этой статьи договора в силу ожидалось не ранее, чем через год, все ведущие морские державы приступили к предварительному проектированию 45 000-тонных кораблей загодя.

Рассмотрение первых шести предэскизных проектов нового американского быстроходного линейного корабля состоялось в январе 1938 года. Они выглядели крайне экстравагантно: при мощнейшем вооружении (12 406-мм орудий) и огромной скорости (35,5 узла) толщина их броневого пояса составляла всего 206 мм и могла противо-

стоять только 203-мм снарядам. При этом стандартное водоизмещение заметно превышало разрешенное Лондонским соглашением и находилось в диапазоне от 49 350 до 50 950 т. По сути, эти «истребители крейсеров» являли собой доведенную до крайности концепцию быстроходного корабля адмирала Джекки Фишера, несостоятельность которой стала очевидной еще 20 лет назад. Разумеется, Генеральный совет флота отверг все эти предложения.

Месяц спустя конструкторы представили три новых варианта с несколько уменьшенной скоростью хода (32,5 узла), но усиленной защитой (толщина пояса — 320 мм, двух броневых палуб — 127 мм и 63 мм). Вооружение состояло из девяти или двенадцати 406-мм орудий, а также дюжины новых 152-мм универсальных пушек. Но стандартное водоизмещение у четырехбашенного варианта «А» достигло 59 600 т, у двух остальных — от 52 700 до 55 700 т. Учитывая, что в Конгрессе США в то время преобладали изоляционистские и антивоенные настроения, добиться включения в бюджет постройки столь больших и дорогих кораблей представлялось нереальным. Поэтому глава Генерального совета адмирал Томас Харт обязал конструкторов более тщательно подойти к разработке проекта и уменьшить водоизмещение линкора.

31 марта 1938 года США, Великобритания и Франция поставили друг друга в известность о намерении ввести в действие статью «скользящей шкалы». В июне представители этих стран подписали соответствующий протокол. Таким образом, в Лондонский договор вносились поправки: стандартное водоизмещение линейных кораблей теперь могло достигать 45 000 т, максимальный калибр артиллерии — 406 мм. Впрочем, Германия, Италия и Япония уже отказались соблюдать какие-либо ограничения, касающиеся их флотов, и подписание этого протокола

практически не играло никакой роли. Не которую пользу оно могло принести лишь американцам, поскольку давало дополнительный шанс «пропихнуть» постройку новых линкоров через оппозиционный Конгресс.

Тем временем из Японии стала поступать информация о возможном заказе этой страной третьего и четвертого линкоров типа «Ямато». Хотя разведка США предполагала, что водоизмещение этих кораблей составляет 46 000 т, а калибр артиллерии — 406 мм (в действительности — 62 315 т и 460 мм соответственно), все равно ожидавшееся усиление флота вероятного противника вызывало опасение. Поэтому Генеральный совет поручил Отделу проектирования (Design Division) параллельно с разработкой быстроходного линкора рассмотреть его тихоходный вариант — со скоростью хода 27 узлов, но с усиленным вооружением и защитой.

В апреле — июле три предэскизных проекта тихоходного линкора были представлены на рассмотрение. Стандартное водоизмещение корабля находилось в пределах 45 100 — 45 500 т, скорость хода — 27 — 27,5 узла. Вооружение включало девять 457-мм/48 клб или двенадцать 406-мм/50 клб орудий, а также 20 127-мм зениток. Бронирование было очень мощным: толщина наклонного броневоего пояса составляла 375 мм на 19-мм подкладке, броневых палуб — 38, 149 и 16 мм. То есть в целом характеристики, особенно варианта с 457-мм орудиями, почти вплотную приближались к реальным параметрам «Ямато».

Одновременно шли работы и по созданию быстроходного линкора. В апреле Отдел проектирования передал Генеральному совету флота четыре варианта такого корабля, представлявшего собой усовершенствованную «Саут Дакоту». Стандартное водоизмещение по проекту у разных вариантов колебалось от 45 375 до 46 585 т, полное — от 53 440 до 55 685 т; мощность механизмов составляла 210 000 — 230 000 л.с., скорость хода — 32,25 — 33 узла. Бронирование в точности соответствовало приме-

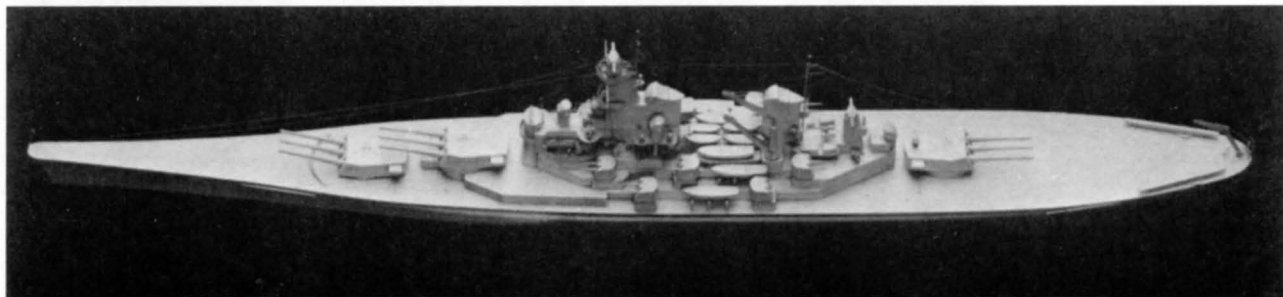
ненному на «Саут Дакоте»; вооружение — тоже, но в вариантах I, III и IV предусматривалась замена 406-мм орудий с длиной ствола в 45 клб на более мощные 50-калиберные.

Вопрос об артиллерии главного калибра вылился в отдельную дискуссию. С одной стороны, созданные для «Норт Кэролайны» и «Саут Дакоты» 406-мм орудия Mk-6 американцы и так считали самыми мощными в мире. По сравнению с другими крупнокалиберными пушками, они стреляли очень тяжелыми (1225 кг) снарядами, имевшими сравнительно невысокую начальную скорость (701 м/с). Траектория полета снарядов была более навесной, и на значительных дальностях боя броневая палуба любого из существовавших кораблей противостоять им не могла. Так что особых причин менять эти вполне удачные пушки на новые не имелось.

С другой стороны, в США на складах лежало 115 406-мм орудий Mk-2 (причем 71 полностью готовое), предназначавшихся для недостроенных «довашингтонских» линкоров и линейных крейсеров. Они были изготовлены в 1918 — 1922 годах и за счет большей длины ствола (50 клб против 45 клб у модели Mk-6) обладали очень высокой дульной энергией. Применить их на новых быстроходных линкорах выглядело весьма заманчиво, поскольку при малых материальных затратах это позволяло увеличить бронепробиваемость и дальность стрельбы. Кроме того, имелся и моральный эффект. Ведь при сохранении вооружения, идентичного установленному на «Саут Дакоте», выходило, что все 10 000 т дополнительного водоизмещения уйдут всего-навсего на лишние 6 узлов скорости. Многим специалистам поступить так казалось нерациональным. И установка более мощных 50-калиберных орудий главного калибра являлась дополнительным оправданием роста размеров и стоимости корабля.

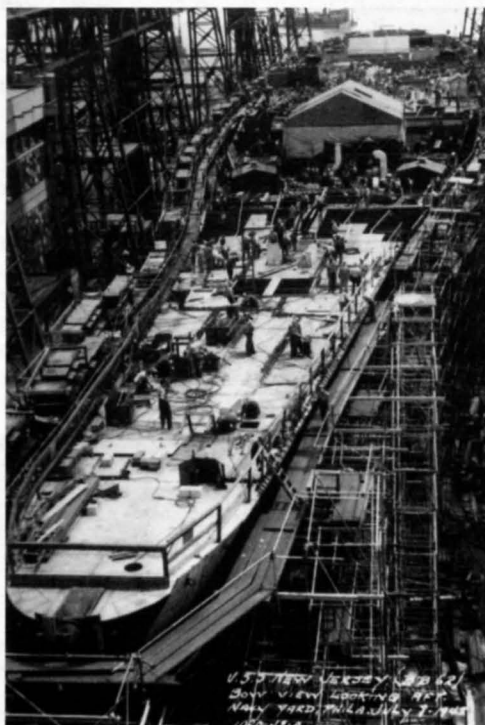
В то же время расчеты, выполненные в мае 1938 года, показали: орудие Mk-2 на 42,3 т тяжелее 45-калиберного Mk-6, то есть только вес артиллерии без установок уже дает прибавку в 381 т. Диаметр барбета

Демонстрационная модель линкора BB-61, изготовленная в соответствии с предварительным проектом, июнь 1938 г.





**Вверху: формирование корпуса «Айовы» на стапеле верфи «Нью-Йорк Нэйви Ярд», 30 сентября 1940 г.
Справа: корпус «Нью-Джерси» в процессе постройки на верфи в Филадельфии, 8 июля 1942 г.**



трехорудийной башни, в случае использования орудий Mk-2, придется увеличить с 11,36 м до 11,995 м — в сумме рост веса артиллерии вместе с подбашенной арматурой и броней барбетов достигнет 2000 т. Отсюда возникло альтернативное предложение — разработать новое 406-мм 50-калиберное орудие, более легкое и современное. Благо, задел в этом направлении уже имелся: Управление вооружения (Bureau of Ordnance) вело разработку такой артсистемы по собственной инициативе.

Взвесив все «за» и «против», Генеральный совет флота сделал выбор в пользу быстоходного линкора с новой артиллерией главного калибра. 9 июня адмирал Харт утвердил основные характеристики будущего корабля: стандартное водоизмещение — 44 560 т, полное — 55 710, длина по ватерлинии — 262,1 м, максимальная ширина — 33 м, максимальная осадка — 10,97 м, мощность энергетической установки — не менее 200 000 л.с., наибольшая скорость хода — 33 узла, дальность плавания — 15 000 миль 15-узловым ходом. Вооружение: 3 трехорудийные башни с 406-мм пушками с длиной ствола в 50 клб, 10 спа-

ренных 127-мм универсальных артиллерийских орудий с длиной ствола в 38 клб, 4 счетверенных 28-мм автомата и 12 12,7-мм пулеметов. Требование к противоторпедной защите — способность выдержать подводный взрыв 317 кг тротила. Бронирование должно обеспечить следующие зоны неуязвимости*: под огнем 406-мм/45 клб орудий — 18 000—30 000 ярдов (1016-кг снаряд) и 20 500—26 500 ярдов (1225-кг снаряд); под огнем 406-мм/50 клб орудий — 21 800—32 000 ярдов (1016-кг снаряд) и 24 500—28 500 ярдов (1225-кг снаряд). Напомним, что один ярд равен 91,44 см.

На основе этих требований Генеральный совет выдал своим конструкторским подразделениям задание на подготовку технического проекта (contract design). Работы велись довольно быстро и были в основном закончены к январю 1939 года. Сразу же после этого начался выпуск рабочей документации (detail design), осуществлявшийся совместно с конструкторскими бюро верфей-строителей. В окончательном виде рабочий проект состоял из 8150 листов чертежей.

* Подробнее о зоне неуязвимости см. главу «Живучесть и эффективность защиты».

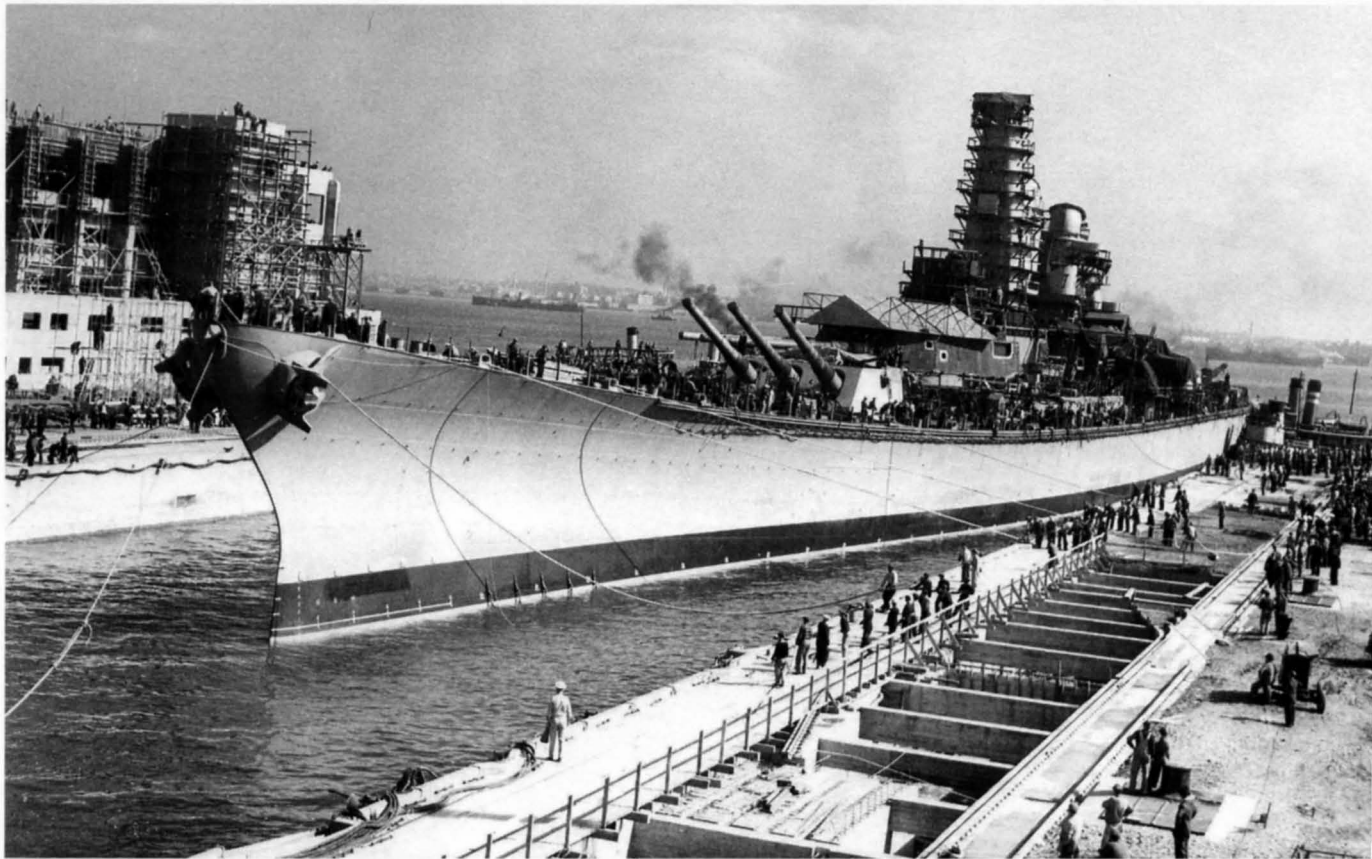
Строительство

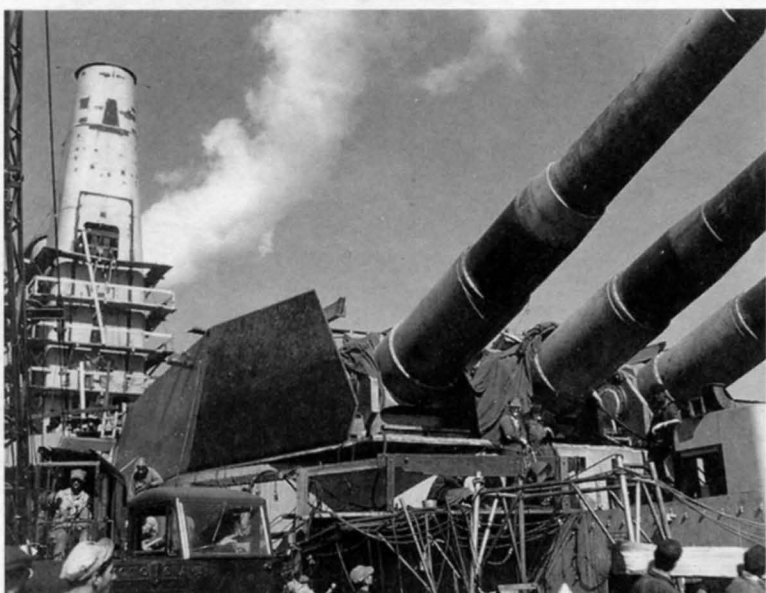
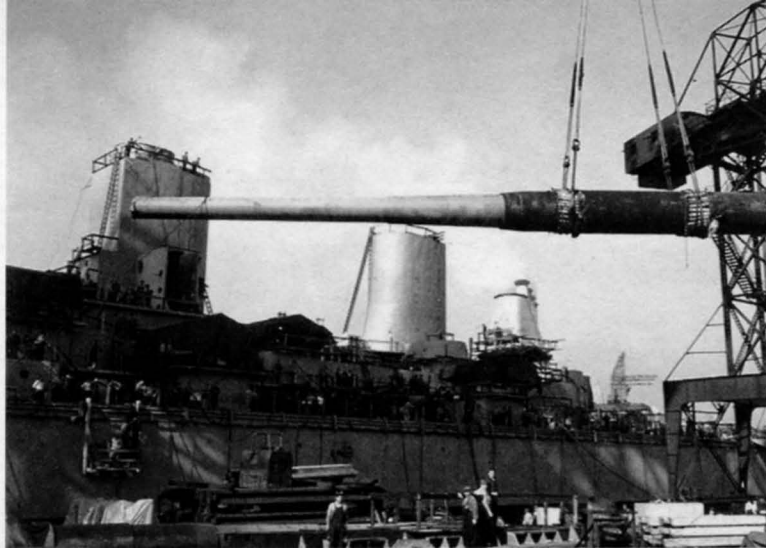
Решение о строительстве первых двух линкоров нового типа было одобрено Конгрессом 17 мая 1939 года. Тогда же им присвоили названия — ВВ-61 «Айова» и ВВ-62 «Нью-Джерси»*. Финансирование постройки вошло отдельной статьёй в бюджет следующего года.

Контракт с подрядчиками — военноморскими верфями в Нью-Йорке и Филадельфии — заключили 1 июля 1939 года. А 6 июля Конгресс утвердил план строительства второй пары однотипных линкоров — ВВ-63 «Миссури» и ВВ-64 «Висконсин», включив их в бюджет 1940 года. Заказ разместили на тех же верфях 12 июня 1940 года. В Европе уже полыхал пожар войны; сразу же после капитуляции Франции американский Конгресс принял новую кораблестроительную программу, предусматривающую создание мощного «Флота двух океанов» («Two Ocean Navy Act»).

* В ВМС США существует сквозная нумерация всех боевых кораблей внутри своего класса. Так, первенцы нового поколения линкоров «Норт Каролайна» и «Вашингтон» имели буквенно-цифровые обозначения ВВ-55 и ВВ-56; линкоры типа «Саут Дакота» — ВВ-57 — ВВ-60.

**«Айову» вводят
в достроечный бассейн
верфи «Нью-Йорк Нэйви
Ярд», осень 1942 г.**

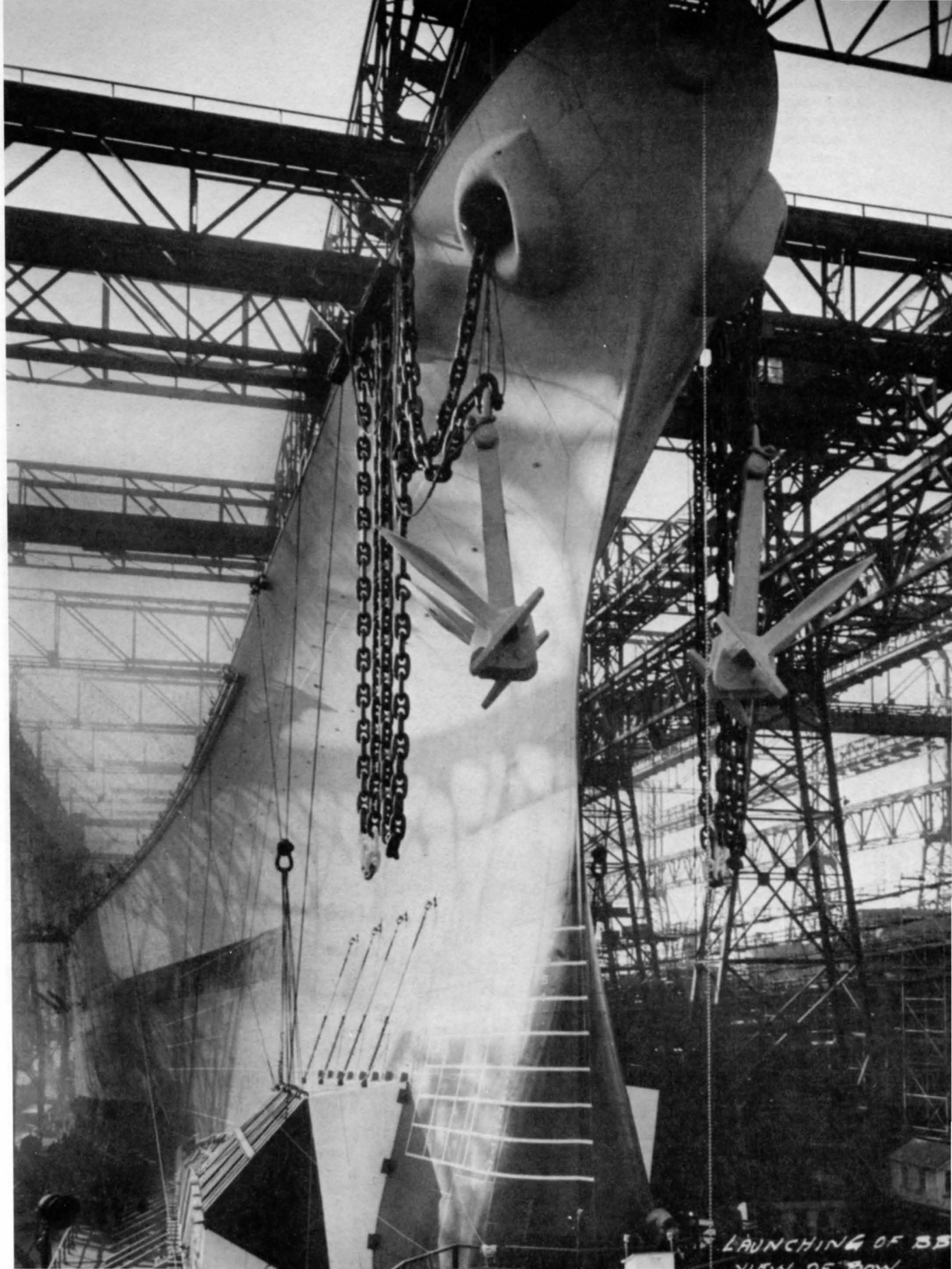




Значительное место в ней занимали линкоры — им отводился суммарный тоннаж в 385 тыс. т. Поэтому 9 сентября последовал заказ еще на два корабля типа «Айова» — ВВ-65 «Иллинойс» и ВВ-66 «Кентакки». Кроме того, к постройке утвердили пять гигантов типа «Монтана» (ВВ-67 — ВВ-71), разработанных на основе отвергнутого два года назад проекта «тихоходного линкора» с вооружением из двенадцати 406-мм орудий.

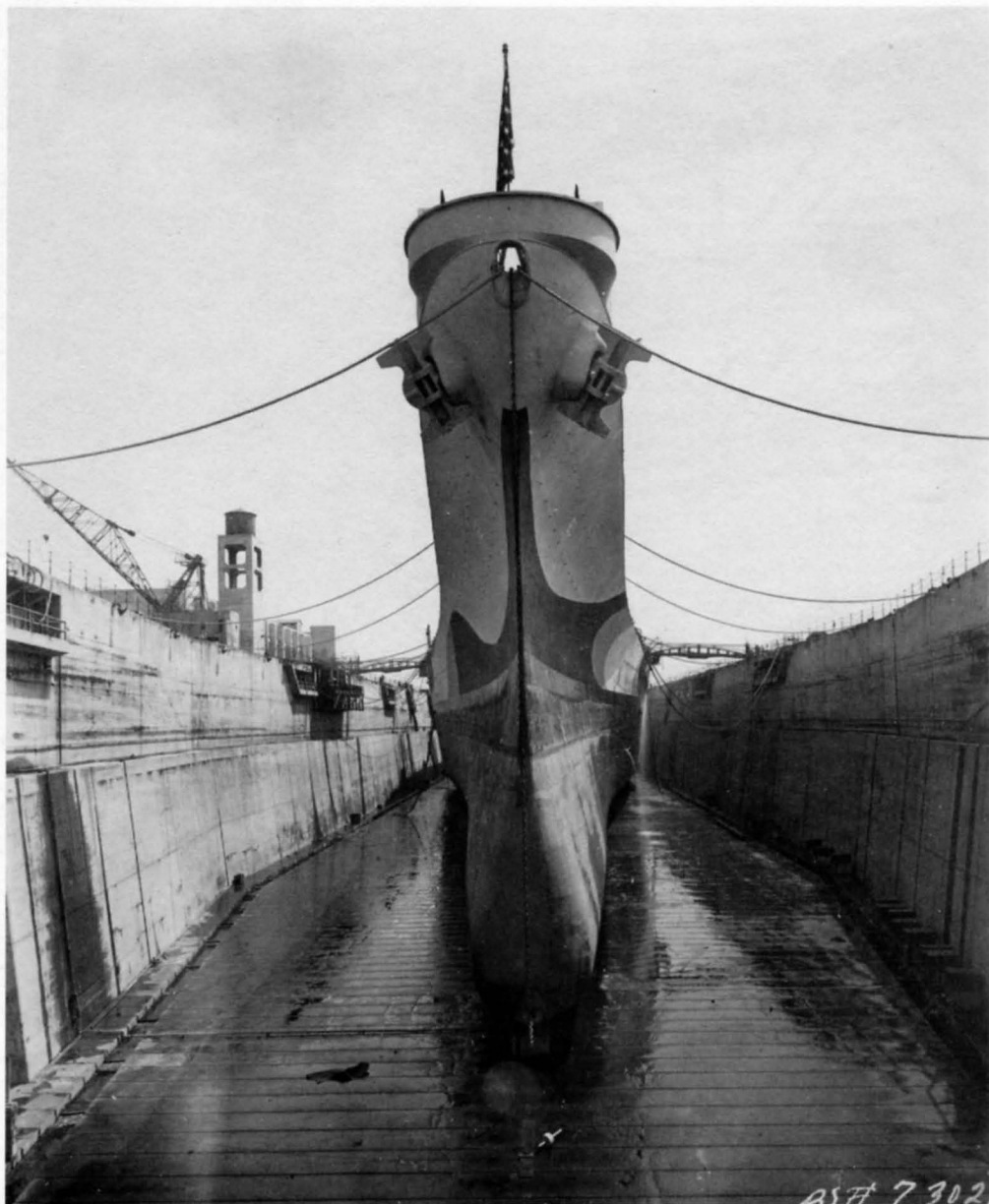
Строительство линейных кораблей типа «Айова» представляло собой необычайно сложную задачу, но американская промышленность довольно легко справилась с нею, лишний раз доказав, что в те годы она действительно была сильнейшей в мире. Закладка головной «Айовы» состоялась 27 июня 1940 года, а 22 февраля 1943-го корабль вошел в строй — на полгода раньше контрактной даты. ВВ-62 «Нью-Джерси» верфь в Филадельфии должна была сдать 1 мая 1944 года, а в действительности она выполнила заказ 23 мая 1943-го! Еще быстрее завершилась постройка «Висконсина» — он был принят флотом 16 апреля 1944 года вместо 12 июня 1945-го. «Миссури» вступил в строй точно в срок (вернее, на день раньше). Не повезло лишь последней паре линкоров. В военно-морской сфере произошла смена приоритетов, и постройка линейных кораблей была вычеркнута из списка первоочередных задач. Так, верфи в Норфолке пришлось приостановить работы на «Кентакки» из-за срочного заказа серии танкодесантных кораблей. Чтобы освободить стапель, днищевые конструкции недостроенного линкора в июне 1942 года спустили на воду. Вслед за десантными судами состоялась закладка авианосца «Лейк Чемплейн», на строительство которого были брошены все силы. Про «Кентакки» вспомнили только через два с половиной года. 6 декабря 1944 года изрядно заржавевший корпус (точнее, его часть) линкора ввели в док — иногда этот день считают датой его закладки. Однако достройка корабля велась неспешно: близился конец войны, и торопиться было уже некуда. В декабре 1945-го возникло оригинальное предложение достроить «Кентакки» как «линкор ПВО», но вскоре от этого отказались. С августа 1946 года по август 1948-го ВВ-66 простоял на стапеле в законсервированном виде; затем достройка возобновилась, и 20 января 1950 года корпус

Слева: монтаж 406-мм орудий в башне линкора «Айова», осень 1942 г. При строительстве кораблей широко применялась электросварка. Справа: «Нью-Джерси» перед спуском на воду, 7 декабря 1942 г.



1
LAUNCHING OF BOW
VIEW OF BOW

Справа и на следующей
странице: «Миссури»
в доке верфи «Нью-Йорк
Нэйви Ярд» вскоре после
передачи корабля флоту,
23 июля 1944 г. Кстати,
крестной матерью этого
линкора при его спуске
на воду была Мэри
Трумэн — дочь Гарри
Трумэна, тогдашнего
сенатора от штата
Миссури и будущего
президента США



Линкоры типа «Айова»

Бортовой номер и название	Фирма- строитель *	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
BB-61 «Iowa»	Н-Й	27.6.1940	27.8.1942	22.2.1943
BB-62 «New Jersey»	Фил	16.9.1940	7.12.1942	23.5.1943
BB-63 «Missouri»	Н-Й	06.1.1941	29.1.1944	11.6.1944
BB-64 «Wisconsin»	Фил	25.1.1941	7.12.1943	16.4.1944
BB-65 «Illinois»	Фил	6.12.1943	—	не достр.
BB-66 «Kentucky»	Норф	07.3.1942	20.1.1950	не достр.

*Н-Й — верфь в Нью-Йорке (New York Navy Yard),
Фил — верфь в Филадельфии (Philadelphia Navy Yard),
Норф — верфь в Норфолке (Norfolk Navy Yard).



линкора сошел на воду. Увы, вступить в строй ему так и не удалось: множество вариантов переоборудования остались лишь на бумаге. Аналогичная участь постигла и BB-65 «Иллинойс». В 1958 году оба они были сданы на слом. Любопытно, что изготовленные для «Иллинойса» и «Кентакки» котлотурбинные установки позже были «поделены пополам» и установлены на бы-

строходных транспортах комплексного снабжения «Сакраменто», «Кэмден», «Сиэтл» и «Детройт», вступивших в строй в 1964—1970 годах.

Что касается кораблей типа «Монтана», то их закладка вообще не состоялась. Таким образом, «Айова» и три ее сестершипы (BB-61 — BB-64) стали последними линкорами американского флота.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус и общее расположение

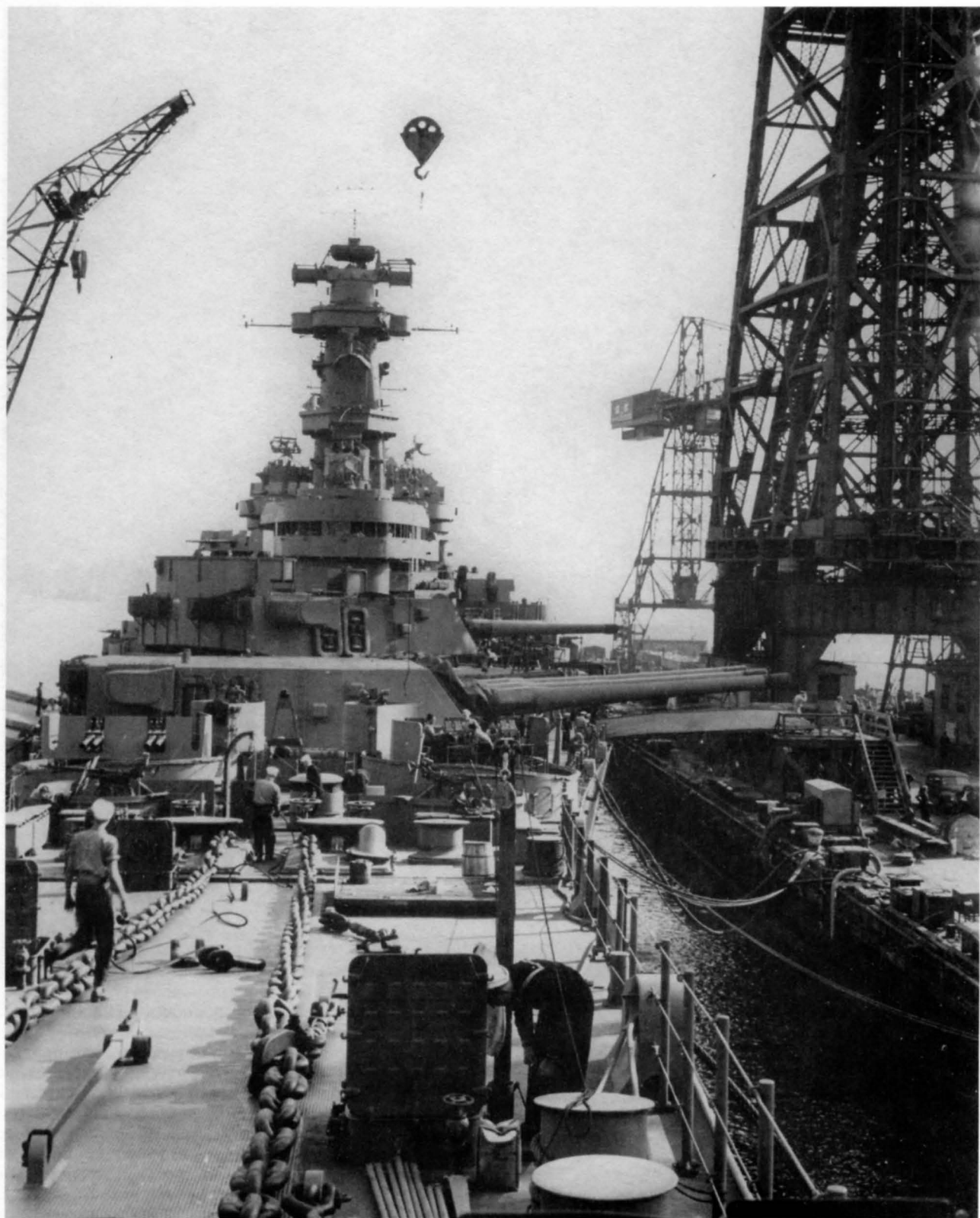
Поскольку «Айова» задумывалась как быстроходный вариант «Саут Дакоты», первоначально предполагалось, что корпус и общая архитектура обоих линкоров будут в значительной степени похожими. На деле вышло иначе. Расчеты показали, что повышение скорости на 5 — 6 узлов потребует удлинить корпус на 63 м и увеличить мощность механизмов на 82 тыс. л.с.! Разумеется, и конструкцию корпуса, и расположение машинно-котельных отделений пришлось основательно переработать.

Обводы корабля стали совершенно иными; требование о прохождении Панамского канала вынудило ограничить ширину корпуса, и последний из-за узкой и сильно удлиненной носовой части в плане стал напоминать бутылку. В подводной части у форштевня имелся явно выраженный бульб. В корме внутренние гребные валы проходили сквозь два киля — впервые столь оригинальная схема была применена на линкоре «Норт Каролайна», но теперь

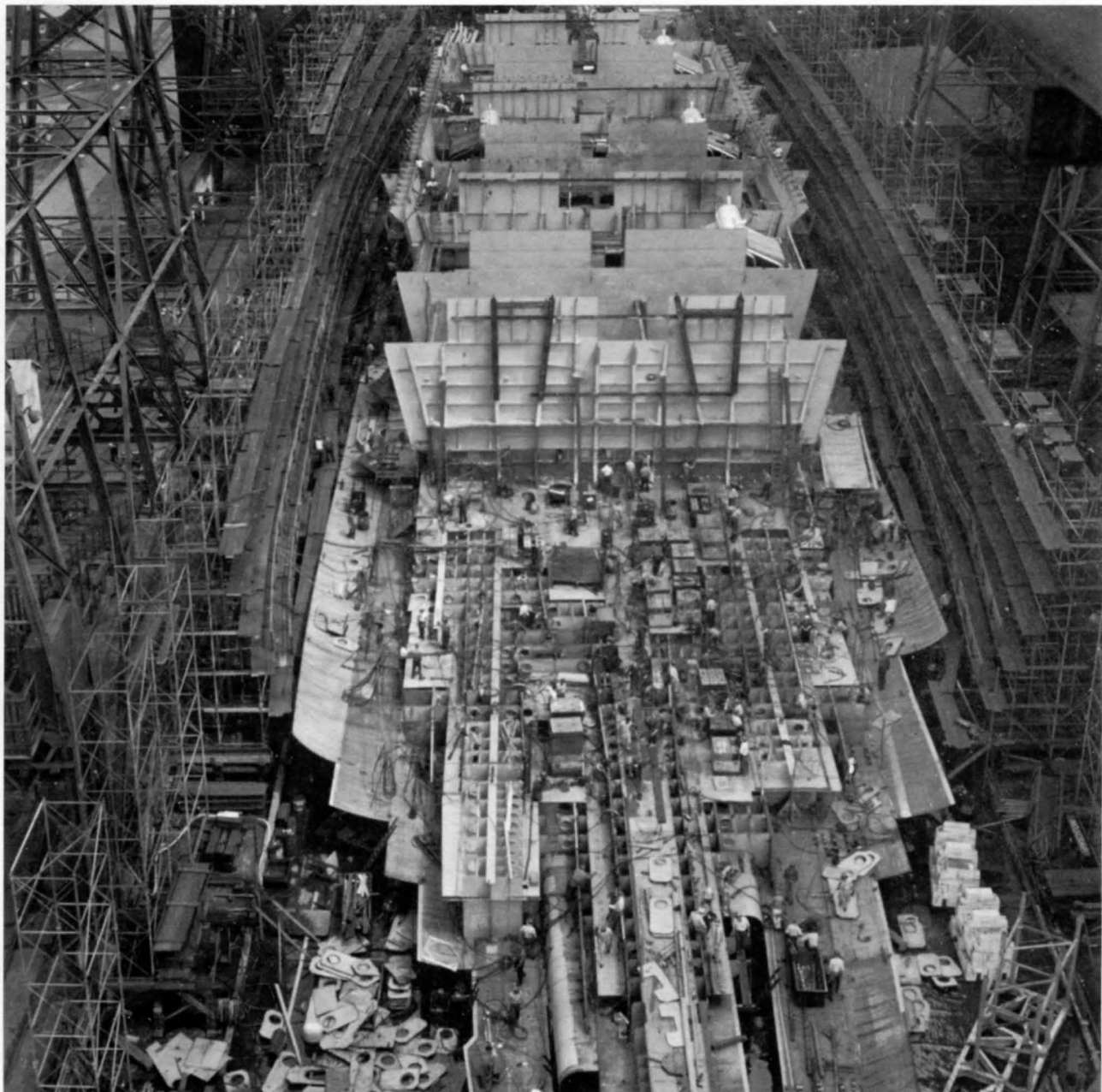
кили стали ближе друг к другу и располагались под углом к вертикали. Между килями образовывался узкий тоннель, по замыслу создателей, улучшавший обтекаемость и повышавший эффективность установленных в потоке рулей. Зауженная носовая часть и «зализанная» ложкообразная корма линкора соседствовали с довольно высоким коэффициентом полноты миделя (0,996), что придавало обводам весьма необычный вид. Непривычно выглядели и скуловые кили — за счет переменного угла наклона. Тем не менее, американцы считали теоретический чертеж «Айовы» близким к идеалу. Наверное, это соответствует действительности: практика показала, что мореходность линкора и его устойчивость как орудийной платформы заслуживают наивысшей оценки.

Набор корпуса выполнялся по продольной схеме, шпация составляла 1,22 м. Главные поперечные переборки делили его на 32 водонепроницаемых отсека. На большей части длины корпуса (от 36-го до 173-го шп.) имелось тройное дно. Три

Вверху: вид со второго яруса ходового мостика линкора «Миссури» на носовую часть корабля, 23 июля 1944 г.



Линкор «Нью-Джерси» во время доводочных работ на верфи «Филадельфия Нэйви Ярд», осень 1943 г.

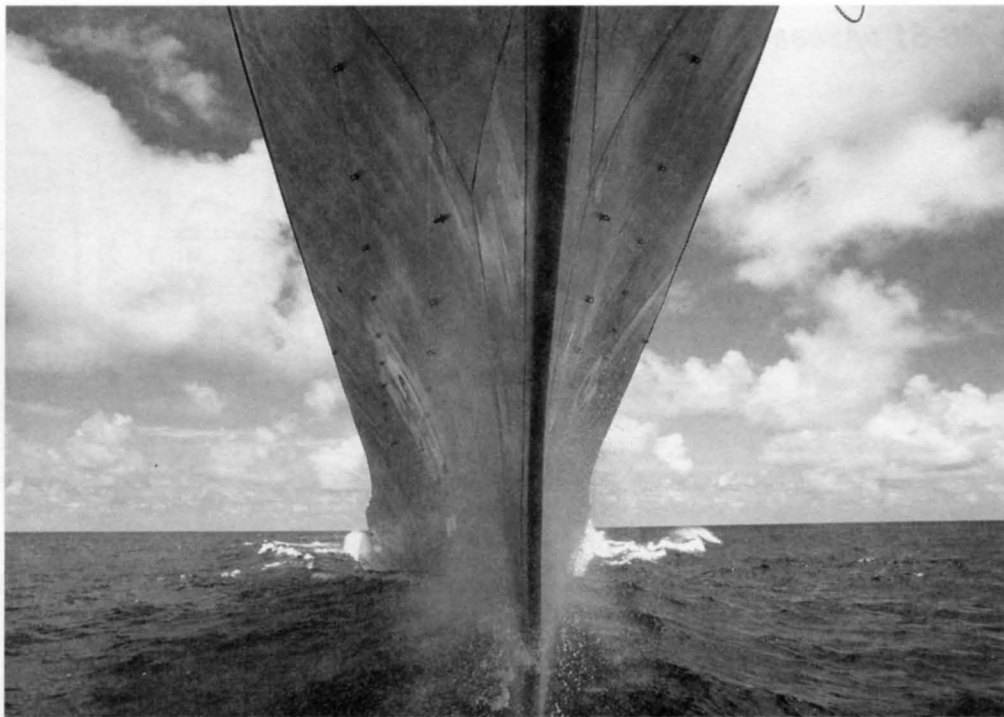


Постройка линкора BB-65 «Иллинойс» на верфи «Филадельфия Нэйви Ярд», 7 июля 1945 г. Месяц спустя, 11 августа, строительство корабля остановят, когда тот достигнет 22%-й готовности

палубы — верхняя и две внутренних — были сплошными; три расположенные ниже платформы в середине разрывались машинно-котельными отделениями. В конструкции корабля наряду с клепкой широко применялась электросварка. Надводная часть корпуса и надстройки изготавливались из стали марки STS (special treatment steel — сталь специальной обработки), близкой по качеству к гомогенной броне. В элементах подводной части широко использовалась сталь HTS (high-tensile steel — сталь высокого напряжения). Тол-

щина наружной обшивки в районе ватерлинии составляла 37 мм, выше — 16 мм стали STS. Борт под водой был выполнен из 16-мм стали HTS; толщина днища находилась в пределах от 19 до 28,5 мм (сталь HTS). Внутренние небронированные переборки в основном изготавливались из 16-мм листовой стали STS.

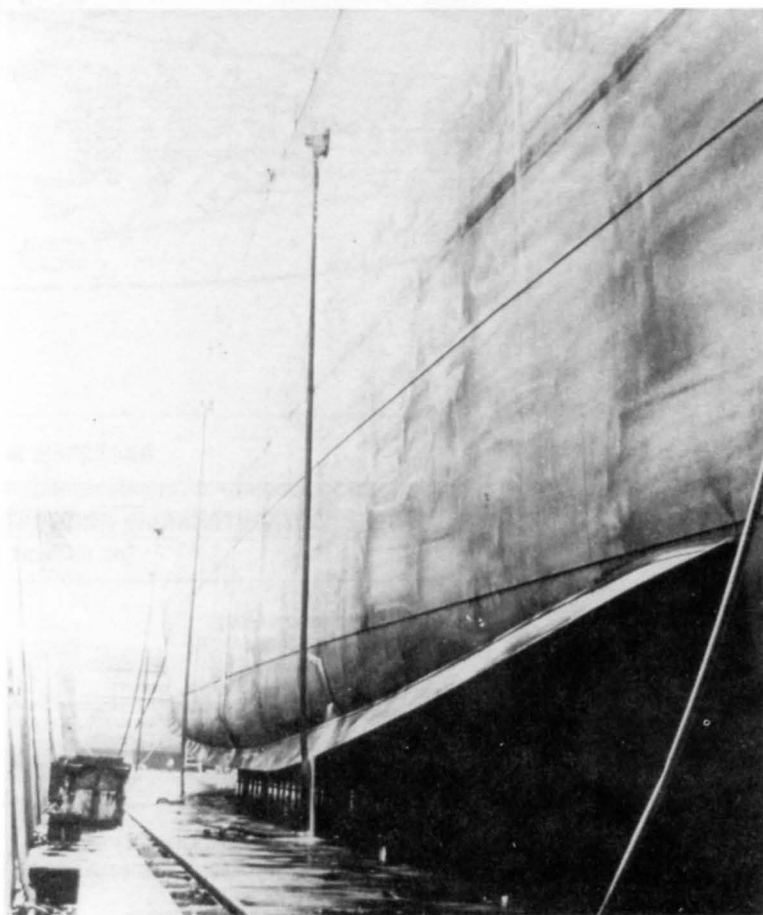
Основные характеристики теоретического чертежа корпуса «Айовы»: коэффициент общей полноты — 0,593; коэффициент полноты площади ватерлинии 0,69; призматический коэффициент — 0,596.



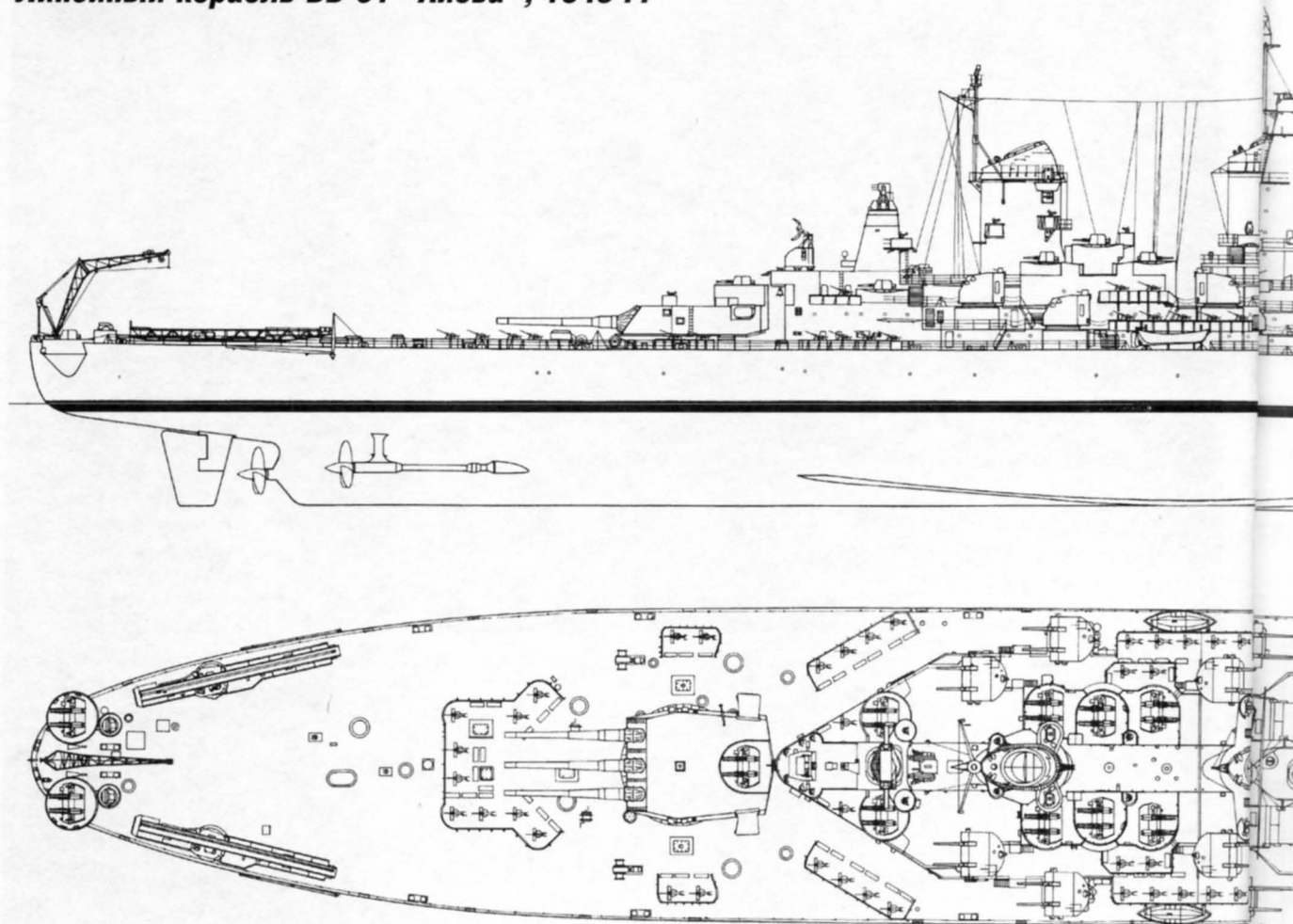
Корпуса линкоров типа «Айова» имели очень острые обводы в носовой части и почти прямоугольный мидель, что хорошо видно на приведенных здесь снимках «Миссури», сделанных на ходу и во время докования

Бронирование

О системе бронирования линкоров типа «Айова» написано множество всяческих небылиц. Что, в общем-то, неудивительно: корабли проектировались уже после начала Второй мировой войны, и американцы не стремились раскрывать их подлинные характеристики. А те сведения, что просачивались в печать, зачастую являлись явной дезинформацией. Причем, если японцы имели склонность преуменьшать боевые возможности своих кораблей (мол, пусть их мощь станет для врага сюрпризом), то американцы поступали наоборот («чтоб боялись!»). Поэтому по многим солидным справочникам и монографиям долго «гуляла» совершенно фантастическая толщина броневых пояса «Айовы» в 457 мм — в полтора раза больше, чем в действительности. Когда же выяснилось, что опубликованные цифры, мягко говоря, завышены, некоторые зарубежные авторы ударились в другую крайность. Толщина бортовой брони теперь приводилась близкой к реальной, но при этом почему-то утверждалось, будто пояс стал наружным и лишенным наклона. То есть выходило, что вертикальное бронирование «Айовы» было самым слабым среди всех линкоров, построенных после Вашингтонского соглашения, и даже уступало большинству дредноутов. Однако все эти сведения оказались ошибочными — благо, сегодня американцам уже нет смысла хранить тайны 70-летней давности.



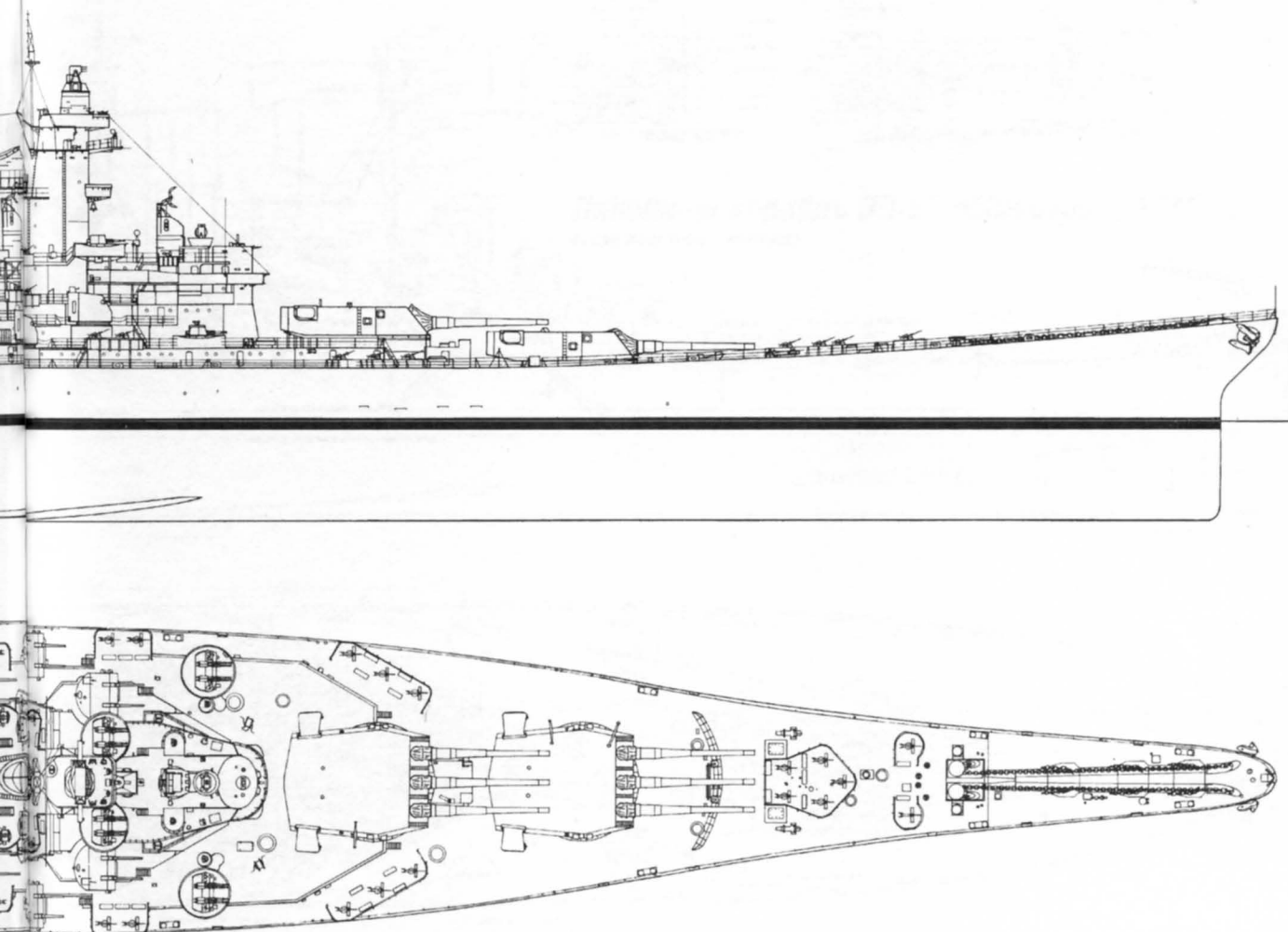
Линейный корабль ВВ-61 «Айова», 1943 г.



Кораблестроительные элементы линкора «Айова», март 1943 г. (на момент ввода в строй)

Водоизмещение, т:	
стандартное (расчетное)	48 425
«оптимальное боевое»	55 424
полное	57 540
наибольшее	59 331
Длина, м:	
наибольшая	270,43
по ватерлинии	262,69
Ширина, м	32,97
Осадка средняя, м:	
при водоизмещении порожнем (43 875 т)	8,74
при «оптимальном боевом» водоизмещении	10,69
при полном водоизмещении	11,03
при наибольшем водоизмещении	11,51
Высота борта на миделе, м	16,15

Примечание: у «Нью-Джерси» наибольшая длина корпуса составляла 270,53 м, по ватерлинии — 262,08 м; у «Миссури» и «Висконсина» — соответственно 270,43 м и 262,12 м. Средняя осадка «Нью-Джерси» при наибольшем водоизмещении — 11,58 м.

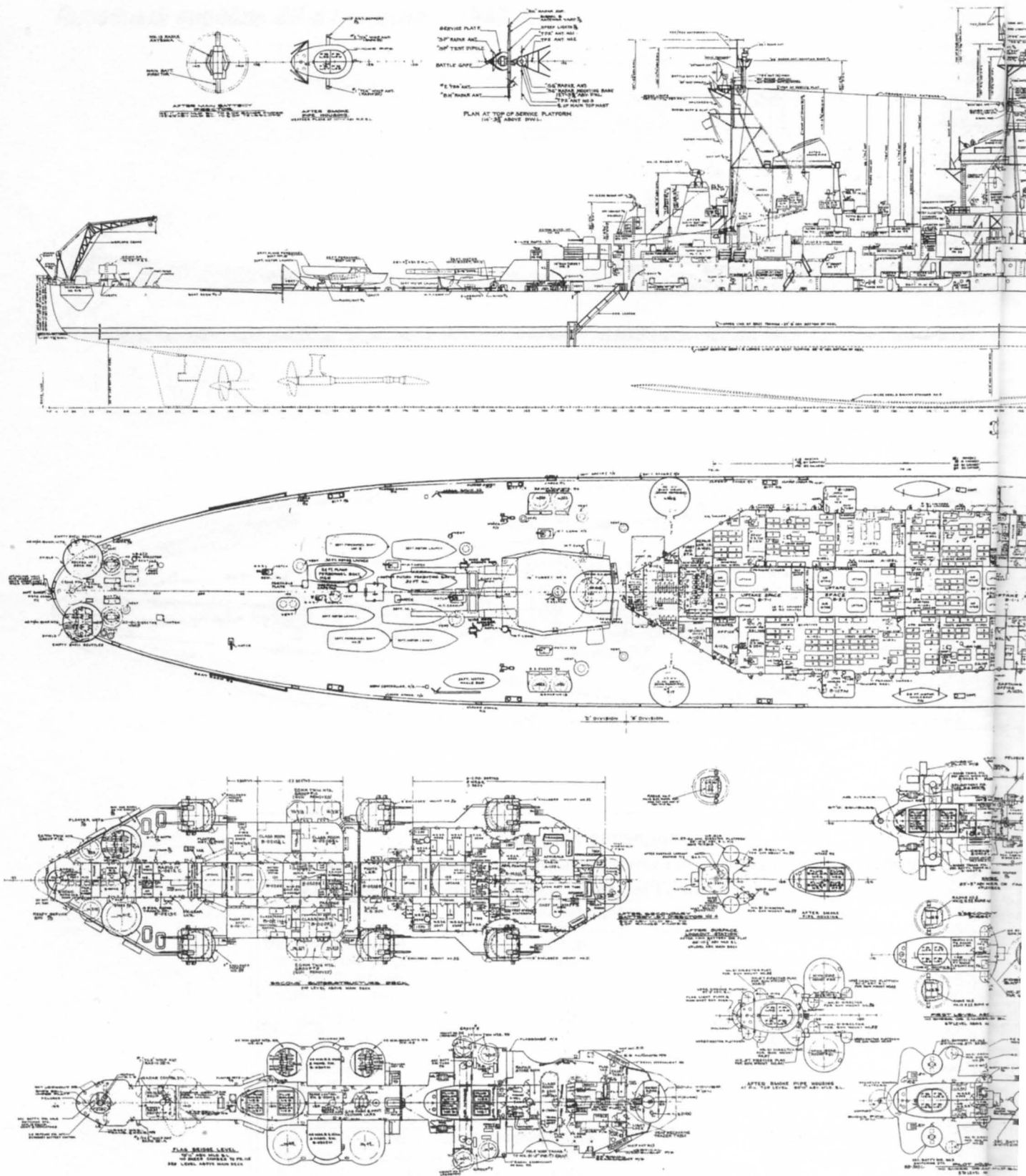


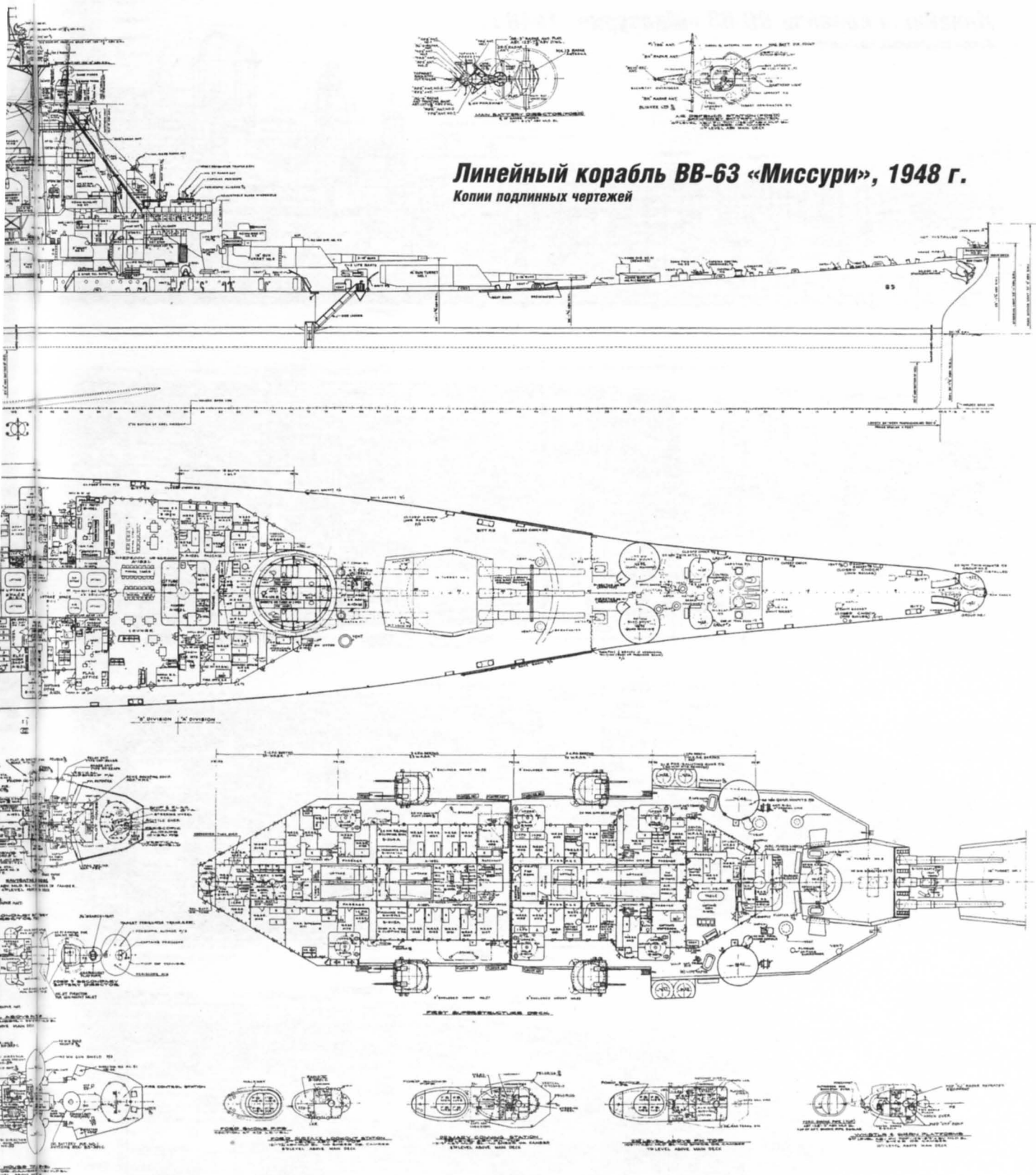
Распределение нагрузки

(по результатам испытаний при полном водоизмещении, в «длинных» тоннах)

Статьи нагрузки	«Айова», 1943 г.	«Нью-Джерси»
Корпус	15 681 *	15 491
Арматура корпуса	1908,5	1211
Броня	18 174	19 311
Механизмы (сухие)	4444	4797
Вооружение	3338	3549
Оборудование и системы	346,5	796
Авиационное вооружение	51,7	52
Водоизмещение пустого корабля	43 943,7	45 207
Боезапас	2887	2592
Экипаж	284	284
Жидкости в механизмах	392	} 1474
Припасы и питьевая вода	1485	
Смазочное масло	17	
Стандартное водоизмещение	49 008,7	49 557
Резервная вода для котлов	421	491
Топливо	7892	} 8084
Дизельное топливо	192	
Авиабензин	25	
Полное водоизмещение	57 538,7	58 132

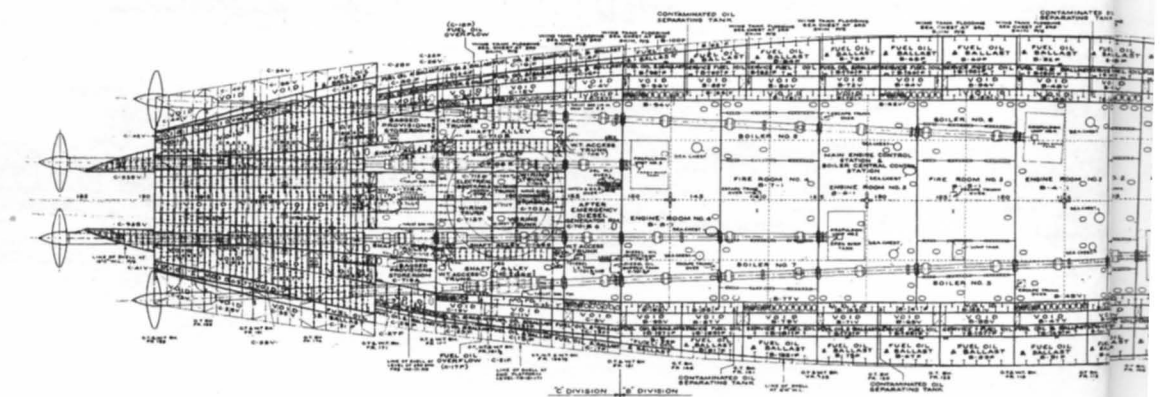
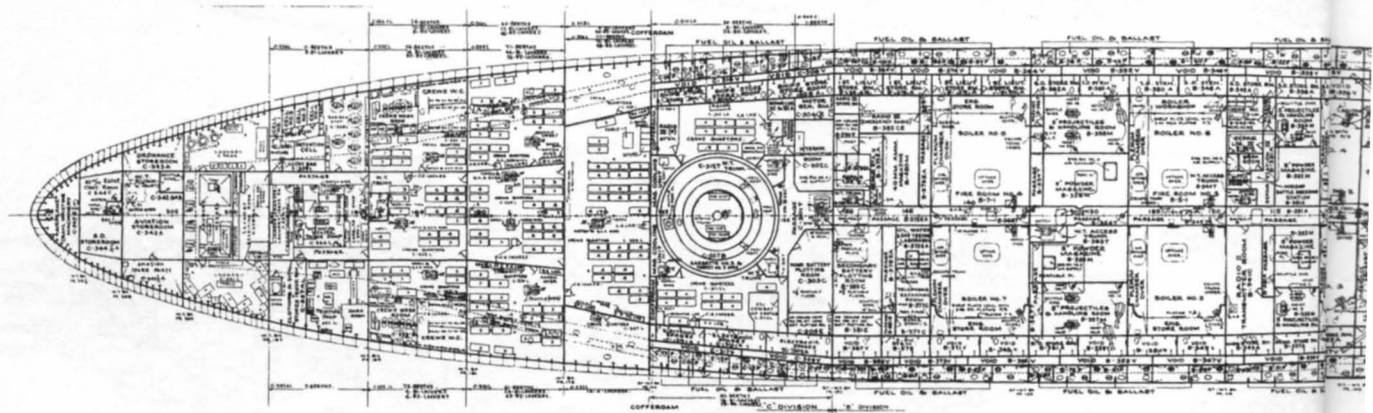
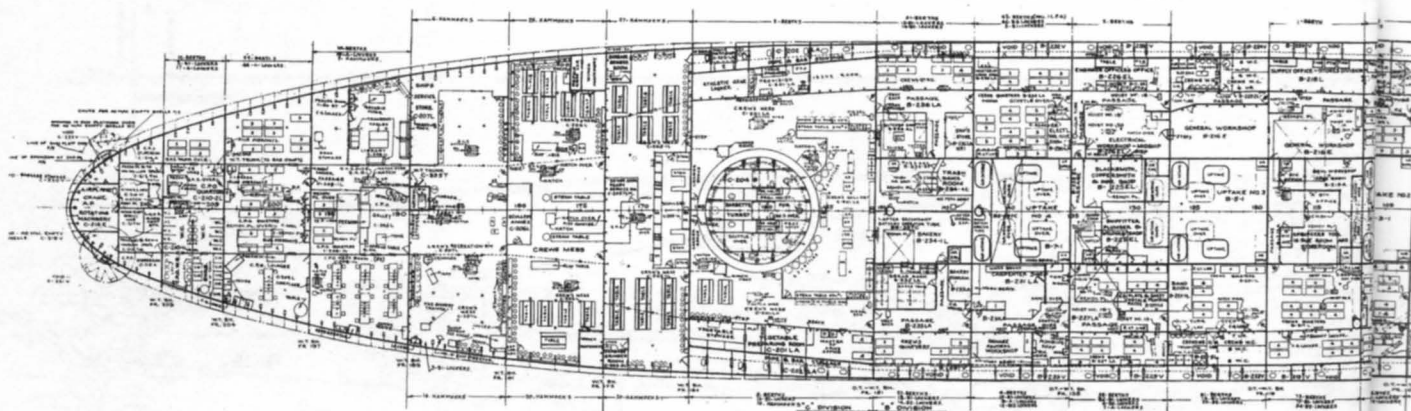
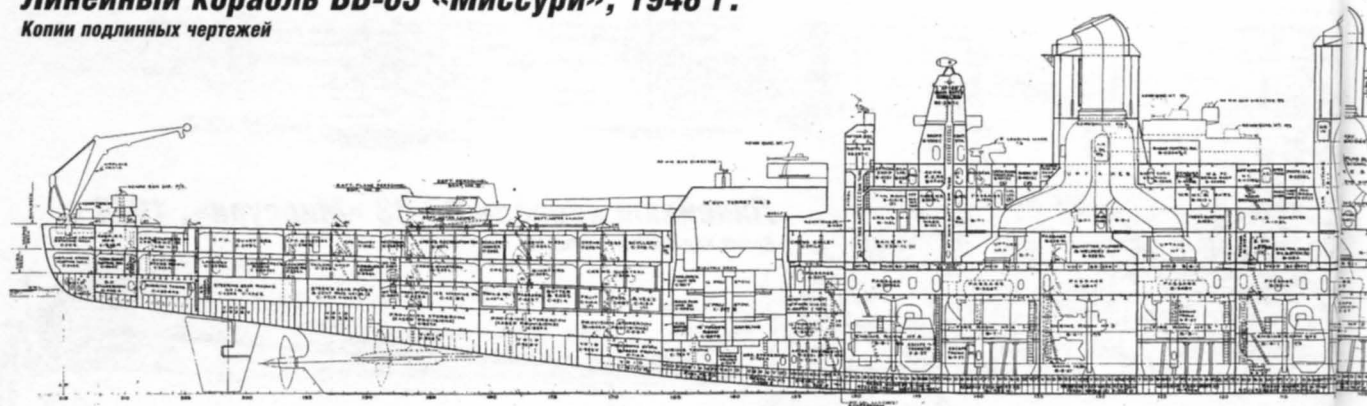
* Вместе с броней, входящей в конструкцию корпуса — 23 680 т.

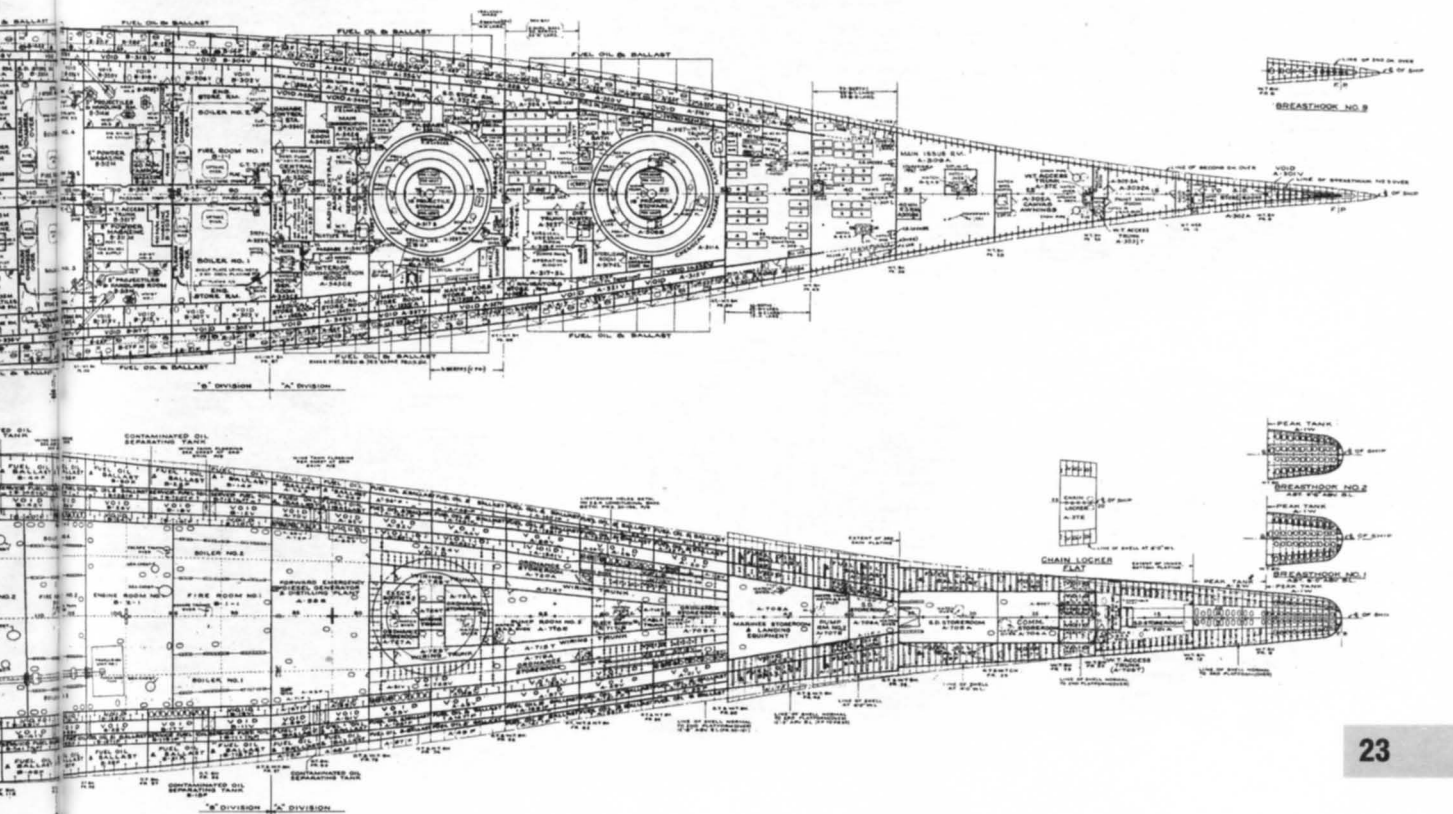
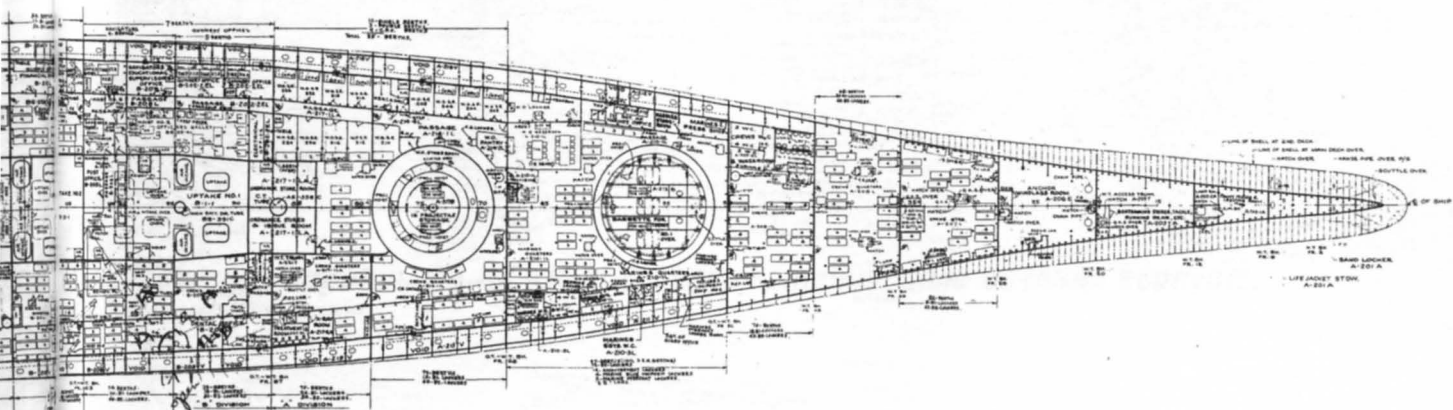
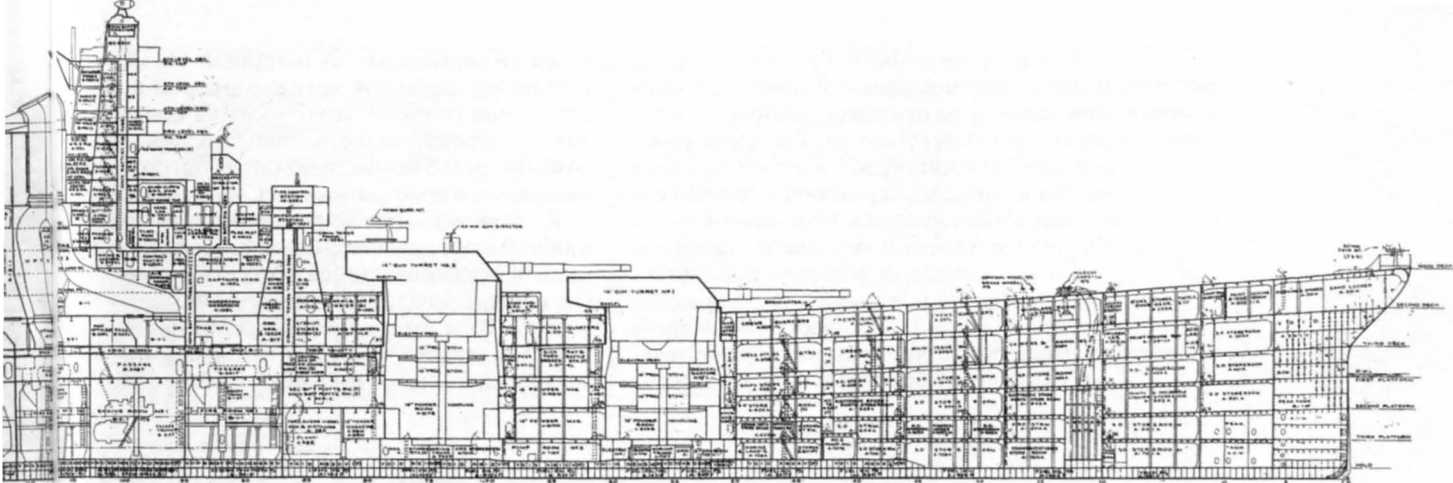




Линейный корабль ВВ-63 «Миссури», 1948 г.
Копии подлинных чертежей

Линейный корабль ВВ-63 «Миссури», 1948 г. Копии подлинных чертежей

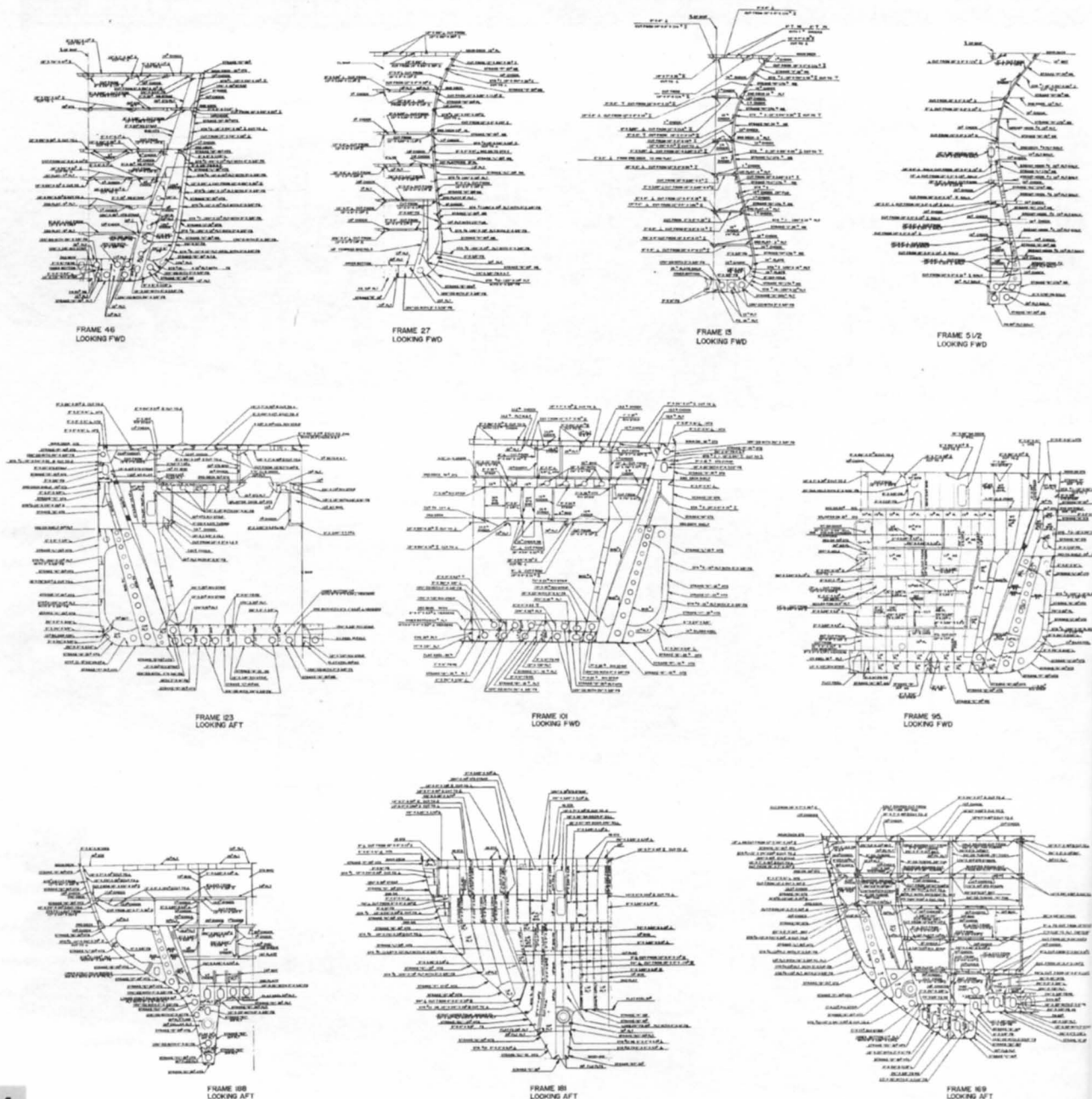




В действительности броневая защита «Айовы» почти в точности повторяла примененную на ее предшественниках — линкорах типа «Саут Дакота». Главный броневой пояс толщиной 307 мм располагался внутри корпуса между второй и третьей палубами и имел наклон в 19° наружу. Он был изготовлен из брони «класса А» (цементированной, с твердой внешней поверхностью и вязкой внутренней). Высота пояса равнялась 3,2 м. Теоретически при встрече со снарядом, летящим строго горизонтально, наклонный броневой пояс был экви-

валентен вертикальному толщиной 343 мм. В условиях реальной артиллерийской дуэли — при больших углах падения снарядов — эффективность поясной брони «Айовы» резко возрастала, но вероятность попадания в пояс становилась невысокой.

К главному броневому поясу примыкал нижний пояс, являвшийся его продолжением и простиравшийся до третьего дна. Он изготавливался из гомогенной брони «класса В» и имел переменную толщину: 307 мм в верхней части и 41 мм внизу. Высота нижнего пояса равнялась 8,53 м; фак-





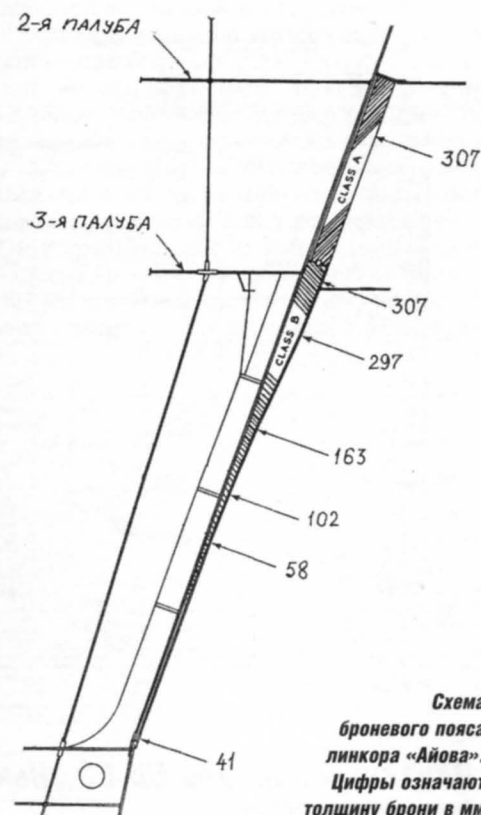
Необычную форму носовой части корпуса последних американских линкоров наглядно демонстрирует этот снимок «Нью-Джерси», сделанный на верфи «Пьюджет Саунд» в июне 1945 г.

тически он одновременно выполнял функции противоторпедной переборки.

По длине главный пояс прикрывал борт от 50-го до 166-го шп. Нижний был длиннее: он доходил до 189-го шп. Правда, его высота в корме резко уменьшалась и составляла от 5,19 м (166-й шп.) до 4,69 м (189-й шп.).

Большинство броневых плит главного пояса имело длину 9,1 и высоту 3,2 м. Они крепились специальными болтами к наклонной переборке (рубашке) из 22-мм стали STS так, чтобы между ними оставался 50-мм зазор. После установки всей брони пространство между плитами и рубашкой заливалось цементом — он играл роль подкладки. Крепление плит рассчитывалось так, чтобы один болт приходился на площадь в 5 квадратных футов (0,46 м²) брони.

Плиты нижнего пояса были уже (3,05 м), но заметно выше (8,53 м). Сверху они



**Схема
броневоего пояса
линкора «Айова».
Цифры означают
толщину брони в мм**

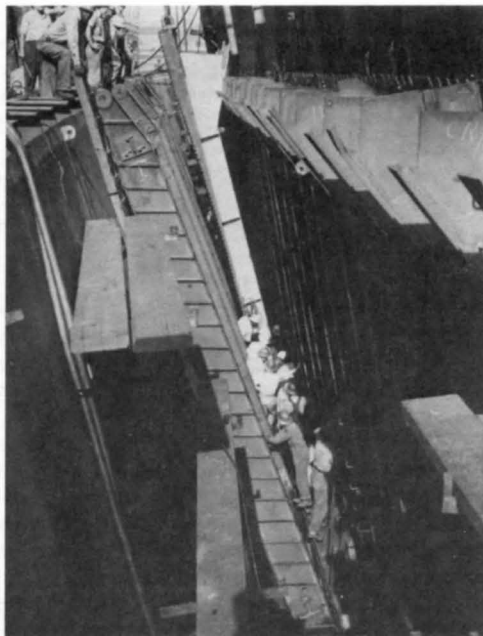
скреплялись с главным поясом продольными шпонками. Всего главный пояс каждого борта включал в себя 16 броневых плит (в том числе две нестандартного размера), нижний — 56.

Спереди броневой пояс замыкался высокой траверзной переборкой, шедшей от второй (броневой) палубы до третьего дна; кормовой траверз прикрывал лишь пространство между второй и третьей палубами (ниже начинался броневой «ящик» рулевого привода). На траверзы шла броня «класса А», но толщина ее на кораблях серии была различной. У «Айовы» и «Нью-Джерси» носовые плиты имели толщину 287 мм в верхней части и 216 мм — внизу; кормовые поперечные — 287-мм. Такую защиту вряд ли можно назвать удовлетворительной — тем более, что при продольном огне пробивший траверз снаряд мог угодить в оружейные погреба первой и третьей башен главного калибра. Но это решение было вынужденным: 10 000-тонная прибавка водоизмещения полностью ушла на достижение высокой скорости хода и некоторое усиление вооружения; на дополнительную броню траверзов резервов уже не оставалось. Единственным утешением в данной ситуации могло служить то, что быстроходная «Айова» теоретически всегда могла

выбрать наиболее выгодную для себя дистанцию артиллерийского боя, избегая дуэли на острых курсовых углах. Однако с началом Второй мировой войны все договорные ограничения потеряли смысл. И Генеральный совет флота распорядился срочно внести в чертежи изменения, дабы исправить самое слабое место проекта. Поэтому на четырех последних линкорах, начиная с «Миссури», броню носового траверза в верхней части довели до 368 мм, в нижней — до 297 мм; кормовой траверз стал полностью 368-мм.

Горизонтальная защита «Айовы» в принципе напоминала примененную на «Саут Дакоте», но имела важное отличие: броня главной (второй) палубы была жестко скреплена с подкладкой и теперь являлась элементом, обеспечивающим продольную прочность корпуса. Толщина броневых плит «класса В» составляла 121 мм на основной части палубы и 147 мм — у борта, в районе примыкания к броневому поясу. Плиты укладывались на сплошную палубу из 32-мм стали STS и крепились с помощью заклепок и электросварки. Таким образом, суммарная толщина двухслойной броневой палубы на протяжении от 50-го до 166-го шп. равнялась 153 мм (179 мм у борта). За пределами цитадели — от 34-го до 50-го и от 166-го до 181-го шп. — защита второй палубы ограничивалась лишь листами стали STS толщиной от 19 до 32 мм.

Между барбетами второй и третьей башен главного калибра (от 79-го до 156-го шп.) имелась противоосколочная палуба толщиной 16 мм (сталь STS). Строго говоря, в прямом смысле палубой она не являлась — скорее, это был экран, прикрепленный к нижним кромок бимсов главной палубы. Пространство между броневой и

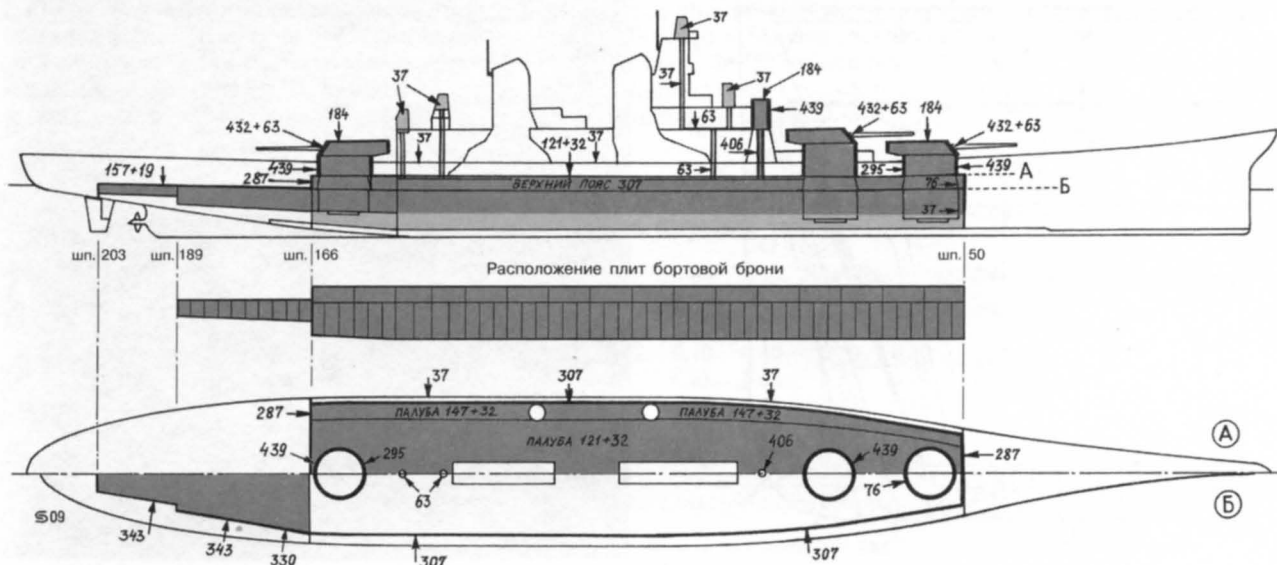


Установка броневой плиты главного пояса на линкоре «Кентакки», 4 июля 1945 г. Хорошо виден 19-градусный наклон броневое пояса

противоосколочной палубы никак не использовалось и оставалось пустым.

Верхняя палуба на большей площади (от 41,5-го до 172-го шп.) была покрыта 37-мм стальными плитами (STS). Ее основное назначение — взвести взрыватель броневой бомбы или снаряда (отсюда и ее второе название — bomb deck, то есть «бомбовая палуба»). Взрыватели броневых снарядов обычно рассчитываются так, чтобы взрыв происходил после пробития брони. В качестве контрмеры кораблестроители стали применять разнесенное бронирование — в таком случае первая преграда взводит взрыватель и одновременно деформирует броневый наконечник, а вторая —

Схема бронирования линкора «Айова». Цифры означают толщину брони в мм



принимает на себя взрыв. Применение брони на уровне разных палуб на «Айове» как раз осуществлено исходя из этой идеи.

Третья (нижняя) палуба в пределах броневой цитадели (82,5-й — 151-й шп.) имела толщину от 13 до 16 мм, в районе погребов 406-мм орудий (50-й — 82,5-й шп. и 151-й — 166-й шп.) — 25 мм. Таким образом, суммарная толщина горизонтальной брони на большей площади корпуса составляла 222 мм.

Традиционно мощной была и защита рулевого привода. С боков его прикрывала 343-мм броня «класса А», сверху — плиты «класса В» толщиной от 142 до 157 мм на 19-мм подкладке.

Лобовые плиты башен главного калибра изготавливались из брони «класса В». Они располагались под углом 36°, имели толщину 42 мм и укладывались на 63-мм рубашку из стали STS. По специальным расчетам, в сумме защита передней части башен была эквивалентна монолитной броневой плите толщиной 476 мм. С боков башни прикрывали стены из 241-мм брони «класса А» на 19-мм рубашке, сзади — 305-мм плиты, тоже «класса А». Крыша — из 184-мм брони «класса В». Всего защита каждой башни состояла из 11 крупногабаритных плит.

Барбетты башен окружали сегментные плиты брони «класса А» толщиной от 295 до 439,5 мм. Ниже главной палубы (то есть внутри броневой цитадели) барбетты защищала лишь сталь марки STS толщиной 37 — 76 мм.

Боевая рубка эллиптической формы прикрывалась 439,5-мм броней «класса В». На головной «Айове» рубка была трехъярусной, на остальных кораблях — двухъярусной (от располагавшегося внизу флаг-

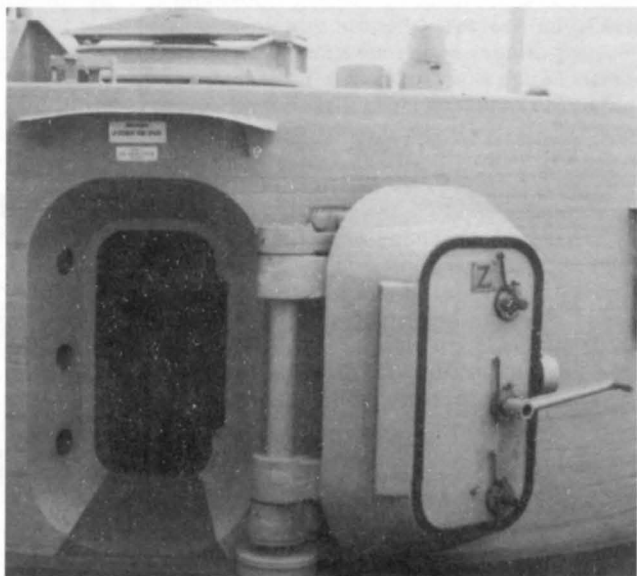
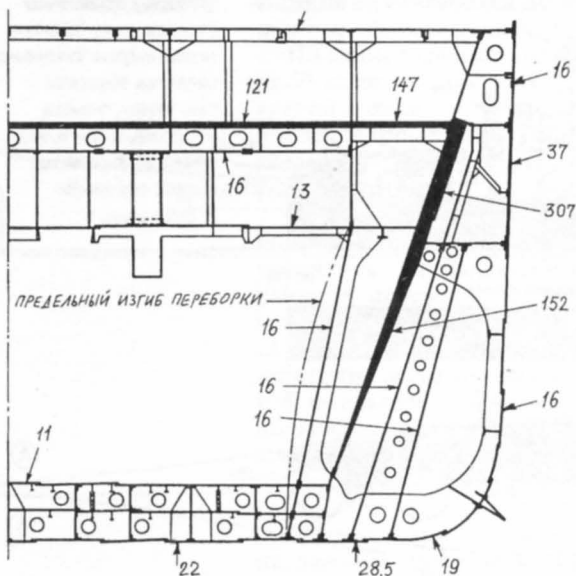
манского командного поста отказались). Крышу рубки прикрывала 184-мм броня «класса В», пол — 102-мм сталь STS на 25-мм подкладке. Коммуникационная труба, соединяющая боевую рубку с броневой цитаделью, была 406-мм толщины («класс В»). Кроме того, многие находившиеся на надстройках боевые посты имели противосколочную защиту — в основном из 37 — 63-мм стали STS.

Согласно техническому проекту, вес броневое пояса составлял 5322 т, главной броневой палубы — 4300 т, защиты верхней палубы — 1830 т, противоосколочной — 615 т, траверзных переборок — 569 т, барбетов башен — 1584 т, противоторпедных переборок — 3488 т. В сумме вес брони без вращающихся частей башен равнялся 17 708 т, или 39,2% от стандартного водоизмещения. Фактически на момент вступления в строй вес брони на «Айове» составлял 18 173,9 т, в том числе 7998,6 т горизонтальной защиты из стали STS. Для линкора «Нью-Джерси» по состоянию на 1943 год приводятся несколько иные цифры: суммарный вес брони 19 311 т. Однако относительный вес от стандартного водоизмещения (49 657 т) отличается совсем немного — 38,9%.

Противоторпедная защита

Противоторпедная защита (ПТЗ) «Айовы» в точности повторяла примененную на «Саут Дакоте». Она рассчитывалась на сопротивление взрыву 700 фунтов (317 кг) тротила и включала четыре наклонные продольные переборки, третья из которых, как уже говорилось, являлась нижним броневым поясом. Остальные переборки — 16-мм; первые две изготавливались из стали

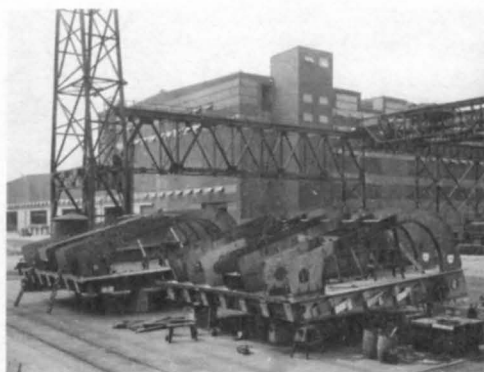
Слева:
сечение по миделю.
Справа: броневая дверь
верхнего яруса боевой
рубки на «Айове»



HTS, четвертая — из стали STS. Таким образом, вдоль каждого борта на протяжении всей длины корпуса шли четыре внутренних отсека, причем первые два заполнялись жидкостью (топливом или балластной водой), поглощавшей часть энергии взрыва. Два следующих отсека всегда оставались пустыми; один из них служил камерой расширения, а последний — фильтрационный — находился за броневой переборкой и, по замыслу, должен был ограничивать затопления в случае, если нижний броневой пояс окажется поврежденным. За счет того, что топливные цистерны располагались и выше отсеков ПТЗ, между главным поясом и обшивкой, часть энергии подводного взрыва через жидкость распределялась наверх — это уменьшало давление на нижние переборки.

В целом система ПТЗ была спроектирована вполне рационально; включение в ее состав нижнего броневого пояса существенно повышало сопротивляемость подводному взрыву. Однако американцы недооценили оружие противника. Вес боевой части японской 610-мм торпеды типа 93 составлял 490 кг, а на принятой на вооружение в 1943 году модификации 93 мод.3 — 780 кг, то есть в два с лишним раза больше, чем предполагалось создателями «Айовы»! Разумеется, выдержать взрыв такого заряда ПТЗ американских линкоров не могла даже теоретически.

Осознав это, американцы в экстренном порядке внесли изменения в конструкцию ПТЗ последних двух линкоров серии — «Иллинойса» и «Кентакки». За счет увеличения толщины переборок и усовершенствования некоторых узлов расчетная эффективность противоторпедной защиты на этих кораблях возросла на 20%. Впрочем, эту меру вряд ли можно назвать адекватной реальной угрозе: даже если бы пятый и шестой линкоры серии были достроены, все равно подводная защита оставалась бы самым слабым местом их конструкции.



Секции противоторпедной защиты корпуса линкора «Иллинойс», ожидающие установки на корабль. Верфь «Филадельфия Нэйви Ярд», 1945 г.

Живучесть и эффективность защиты

В межвоенные годы кораблестроители вынуждены были изменить свои прежние взгляды на защиту линкоров. Прогнозируя увеличение дальности артиллерийского боя, они пришли к правильному выводу, что на очень больших дистанциях любой корабль уязвим: никакая палубная броня не в состоянии противостоять падающим почти отвесно тяжелым снарядам. Хотя вероятность попадания при этом очень мала, сама возможность гибели корабля от единственного угодившего в артиллерийский погреб снаряда заставляла избегать боя на предельной дальности. Таким образом, если критерием защищенности дредноутов во время Первой мировой войны считались толщина и площадь вертикальной брони, то в 1930-е годы таковым стала зона неуязвимости (immune zone; по отечественной терминологии — зона свободного маневрирования). Под этим понятием подразумевают диапазон дистанций, на которых снаряд уже не пробивает вертикальную броню и все еще ricochetит от горизонтальной. Тактически задача состояла в том, чтобы навязать противнику бой на такой дальности, когда свой корабль находится в зоне неуязвимости, а вражеский — нет.

Расчетная устойчивость линкора «Айова» к воздействию авиационного оружия

Вид оружия	Вес заряда ТНТ, кг	Вероятность гибели при числе попаданий*					
		1	2	3	4	5	6
Авиаторпеда	300	0,01	0,02	0,10	0,40	0,70	0,90
1000-фунтовая бронебойная бомба	68,1	0,23	0,41	0,55	0,66	0,73	0,79
1600-фунтовая бронебойная бомба	109	0,23	0,41	0,55	0,66	0,73	0,79
1000-фунтовая фугасная бомба	227	0,01	0,05	0,10	0,18	0,40	0,70
2000-фунтовая фугасная бомба	454	0,02	0,10	0,20	0,40	0,55	0,90

Примечание: для фугасных бомб в таблице приведена вероятность не гибели, а полной потери боеспособности корабля



Вверху: главный калибр линкора «Нью-Джерси».
Слева: монтаж орудийной башни №2 на «Нью-Джерси» в ходе постройки, 12 января 1943 г.

По расчетам, зона неуязвимости «Айовы» под обстрелом 406-мм/45 клб орудий Mk-6 составляла 16,1 — 28,5 км для 1016-кг снаряда Mk-5 и 18,5 — 23,3 км для 1225-кг снаряда Mk-8. Под обстрелом собственных 406-мм/50 клб орудий Mk-7 эти значения уменьшаются до 19,84 — 29,35 км для снаряда Mk-5 и 21,58 — 25,05 км для снаряда Mk-8. В целом подобные величины зон неуязвимости оценивались специалистами как очень хорошие. Для примера можно отметить, что броня английского линкора «Кинг Джордж V» теоретически пробивалась 406-мм снарядом Mk-8 абсолютно на всех дистанциях — то есть в бою с «Айовой» зоны неуязвимости у него не было вообще.

Правда, здесь следует оговориться: американцы выполняли свои расчеты для случая, когда снаряды попадают в траверзы броневой цитадели «Айовы» под углом менее 50° — при больших углах переборки толщиной в 216 — 287 мм не могли противостоять 1225-кг бронебойным снарядам. На «Миссури» и «Висконсине» траверзы

увеличенной толщины защищали от огня 406-мм/45 клб пушек, начиная с дистанции 16,5 км при угле встречи с 1016-кг снарядом менее 65° (по курсу) и с дистанции 22,86 км — при всех курсовых углах. От 1225-кг снарядов 50-калиберных орудий траверзные переборки могли быть эффективны лишь при попадании в броню под углом до 60° на дальности более 21 км.

Суммарная толщина палуб над жизненно важными частями линкора «Айова» достигала 216 — 222 мм, что по сопротивляемости было эквивалентно примерно 6 дюймам (152 мм) монолитной брони. Пробить такую защиту могли только бронебойные бомбы, сброшенные с высоты более 3200 м. По расчетам американцев, вероятность гибели корабля переваливала за 50% при трех прямых попаданиях тяжелых бронебойных бомб или пяти авиационных торпед (см. таблицу на с.29).

Вооружение

Артиллерия главного калибра линкоров типа «Айова» — девять 406-мм орудий Mk-7 в трех трехорудийных башенных установках. Новые пушки Mk-7 были значительно мощнее своих предшественниц — 406-мм 45-калиберных Mk-6, установленных на «Саут Дакоте». А от разработанных в 1918 году 406-мм орудий Mk-2 и Mk-3 с такой же длиной ствола (50 калибров) Mk-7 выгодно отличались меньшим весом (108,5 т против 130,2 т) и более современной конструкцией.

Ствол орудия Mk-7 — скрепленный, с лейнером. Его диаметр в районе зарядной каморы равнялся 1245 мм, у дула — 597 мм. Число нарезов — 96, их глубина — 3,8 мм, крутизна нарезки — один оборот на 25 калибров. Канал ствола на протяжении 17,526 м от дульного среза был хромирован (толщина слоя — 0,013 мм). Поршневой затвор качающегося типа откидывался вниз. Конструктивно он имел 15 ступенчатых секторов и поворачивался на 24°. После выстрела канал ствола продувался воздухом низкого давления.

Трехорудийные башни по компоновке были подобны своим предшественницам с

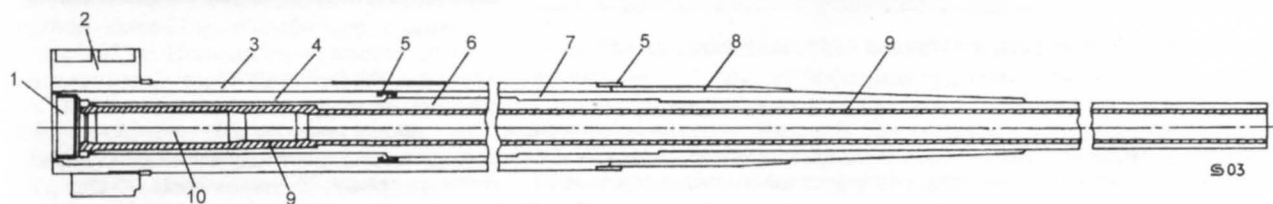
Характеристики орудий главного калибра линкоров «Саут Дакота» и «Айова»

Модель орудия	406-мм Mk-6 («Саут Дакота»)	406-мм Mk-7 («Айова»)
Калибр, мм	406,4	406,4
Вес ствола без затвора, т	87,2*	108,5
Вес качающейся части, т	139,3	176
Длина орудия, мм/клб:		
общая	18 694/46	20 726/51
канала ствола	18 166/44,7	20 198/49,7
Длина/объем зарядной камеры, мм/л	2344/380,1	2710/442,5
Длина нарезной части, мм	15 668,2	17 334,5
Вес снаряда, кг:		
бронебойного	1225	1225
фугасного	862	862
Вес заряда, кг	245	297
Начальная скорость снаряда, м/с:		
бронебойного	701	762
фугасного	803	820
Давление в стволе, кг/см²	2835	2910
Живучесть ствола, выстрелов	395	290
Макс.дальность стрельбы бронебойным снарядом при угле возвышения 45°, м	33 740	38 720

* С затвором, но без механизмов его привода. Вес здесь и далее приводится в метрических тоннах.



Затвор 406-мм орудия линкора «Миссури», 1944 г.



Ствол 406-мм орудия Mk-7: 1 — казенник; 2 — хомут; 3 — кожух; 4, 7, 8 — скрепляющие цилиндры; 5 — скрепляющие кольца; 6 — внутренняя труба; 9 — лейнер; 10 — зарядная камора.

«Саут Дакоты» и, несмотря на возросший вес, имели такой же диаметр роликового погона. Орудия устанавливались в индивидуальных люльках, угол вертикального наведения — от -5° до $+45^{\circ}$. Заряжание осуществлялось при фиксированном угле возвышения $+5^{\circ}$. Все приводы — электрогидравлические; для горизонтальной наводки служил электродвигатель мощностью 300 л.с., для вертикальной — три мотора по 60 л.с., по одному на каждый ствол.

406-мм снаряды хранились вертикально в неподвижном двухъярусном кольцевом магазине внутри барбета башни. Между магазином и поворотной структурой башенной установки находились две кольцевые платформы, способные вращаться независимо от последней. На эти платформы подавались снаряды, которые затем доставлялись к подъемникам (подачным трубам) при любом угле горизонтального наведения башни. Подъемников было три, причем центральный представлял собой вертикальную трубу, а крайние — изогнутую; каждый из них приводился в действие 75-сильным электродвигателем. Снаряд

подавался к орудиям вертикально, а затем с помощью гидроцилиндра укладывался на лоток. Досылатель имел индивидуальный двигатель мощностью в 60 л.с.

Заряды хранились в двухъярусных погребах в самых нижних отсеках, примыкавших к неподвижной кольцевой структуре башни. Они подавались в беседках по шесть штук тремя зарядными цепными подъемниками, каждый из которых приводился в действие электромотором мощностью 100 л.с. В конструкции башен «Айовы», как и у ее предшественниц, не было перегрузочного отделения, отсекавшего цепочку подачи зарядов от погребов. Американцы уповали на довольно сложную систему герметичных дверей, теоретически не допускавших распространения огня по подъемникам. Впрочем, такое решение выглядит не бесспорным — риск взлететь на воздух у американских линкоров был все же выше, чем у большинства их современников.

Цапфы орудий располагались довольно близко к лобовой плите башен, и в случае необходимости пушку можно было извлечь через амбразуру без демонтажа башни.

Справа: броневое прикрытие дальномера Mk-52 кормовой башни «Айовы», 1943 г.

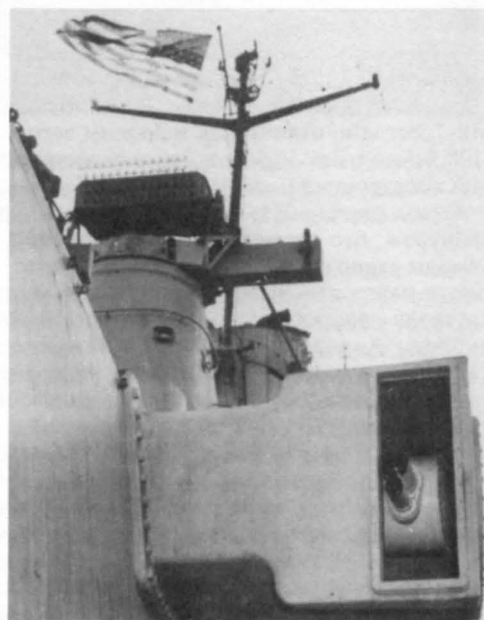
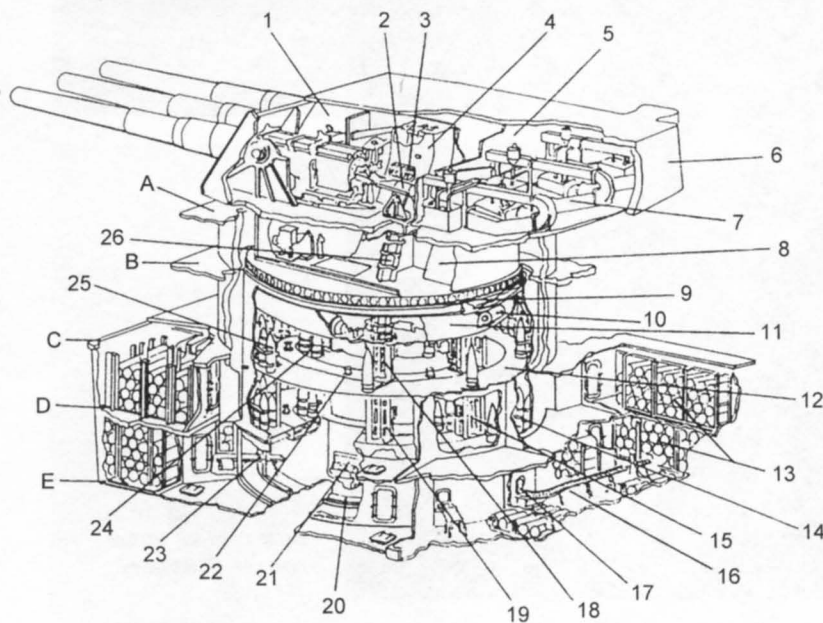
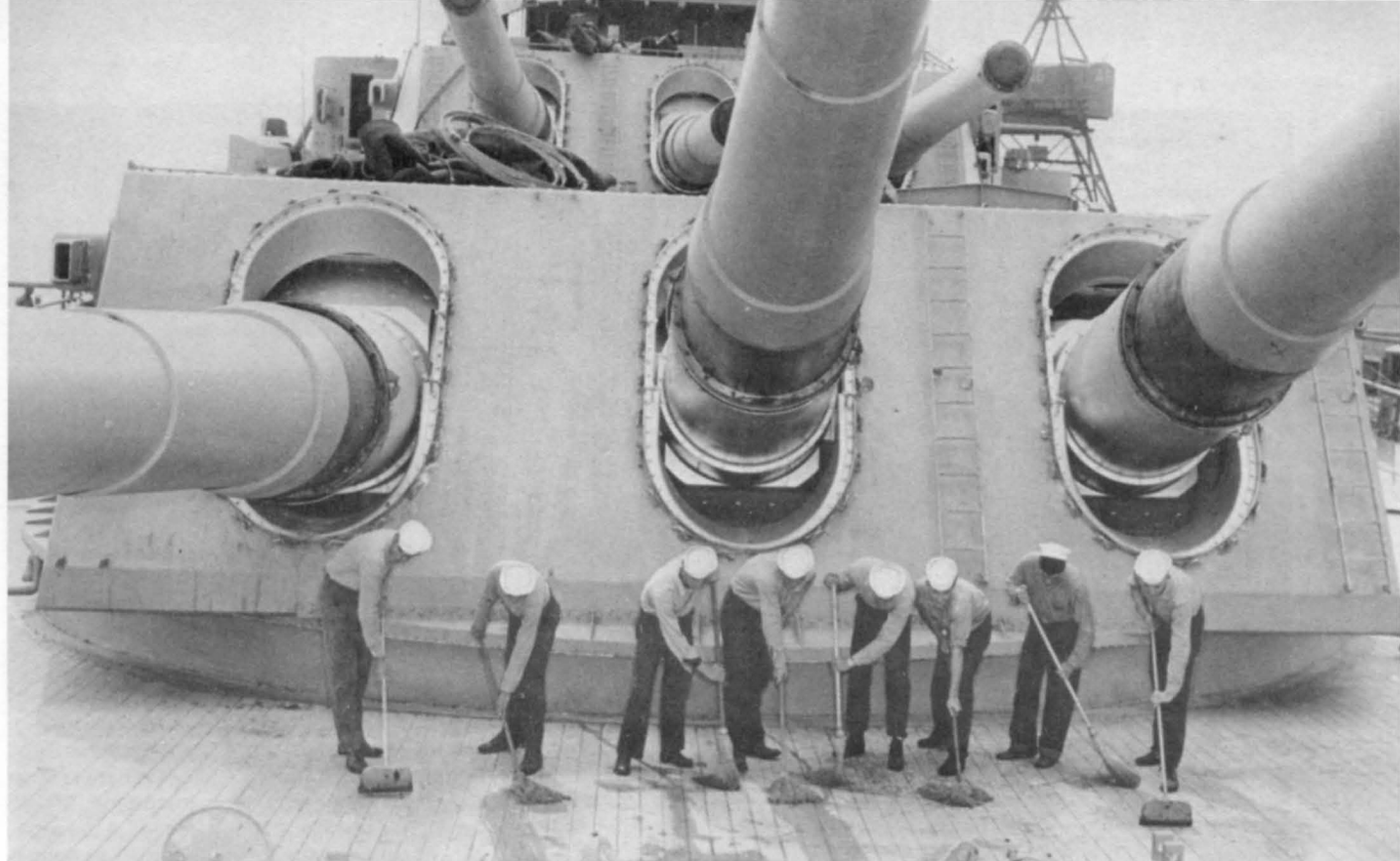


Схема башенной установки и погребов боезапаса линкора «Айова»:

1 — продольная огнеупорная переборка башни; 2 — лоток; 3 — люк зарядного элеватора; 4 — зарядный элеватор; 5 — поперечная огнеупорная переборка; 6 — тыльная броневая плита башни; 7 — направляющая цепного приборчика; 8 — подбашенное отделение; 9 — шаровой погон; 10 — ограничитель угла поворота башни; 11 — отделение механизмов; 12 — верхнее снарядное отделение; 13 — зарядный погреб; 14 — нижнее снарядное отделение; 15, 18, 19 — заслонки снарядных элеваторов центрального и левого орудий; 16 — зарядный конвейер; 17 — люк зарядного элеватора; 20 — зарядное отделение; 21 — накопитель зарядов; 22 — неподвижное кольцо верхнего снарядного отделения; 23 — лоток подачи зарядов; 24 — внутреннее вращающееся кольцо верхнего снарядного отделения; 25 — внешнее неподвижное кольцо верхнего снарядного отделения; 26 — снарядный элеватор.
А — верхняя палуба; В — вторая палуба; С — третья палуба; D — первая платформа; E — вторая платформа.

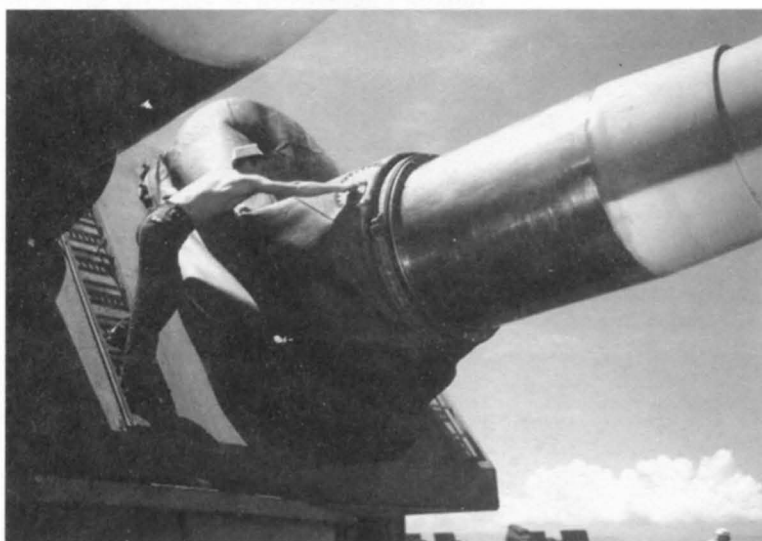
Рис. из книги J. Campbell, "Naval Weapon of World War Two"



О внушительных габаритах башен главного калибра линкоров можно судить по этим снимкам. На «Айове» в 1951 г. (вверху) и на «Миссури» в 1944 г. (справа)

По проекту боезапас «Айовы» должен был состоять в основном из 1016-кг бронебойных снарядов Mk-5, но в середине 1939 года на вооружение ВМС США поступил новый снаряд Mk-8 весом 1225 кг (2700 фунтов), ставший главной «дубинкой» всех новых американских линкоров, начиная с «Норт Кэролайны». Для своего калибра он являлся самым тяжелым в мире — для сравнения: 406-мм снаряд английского линкора «Нельсон» весил 929 кг, а 410-мм японского «Нагато» — 1020 кг. Заряд взрывчатки снаряда Mk-8 составлял 1,5% его веса; донный взрыватель Mk-21 взводился при ударе снаряда о броню толщиной более 37 мм и срабатывал с замедлением 0,033 с. Полный заряд пороха (297 кг) обеспечивал ему начальную скорость 762 м/с; уменьшенный заряд снижал эту цифру до 701 м/с, что давало снаряду баллистику, идентичную той, какую имели снаряды 45-калиберных пушек Mk-6.

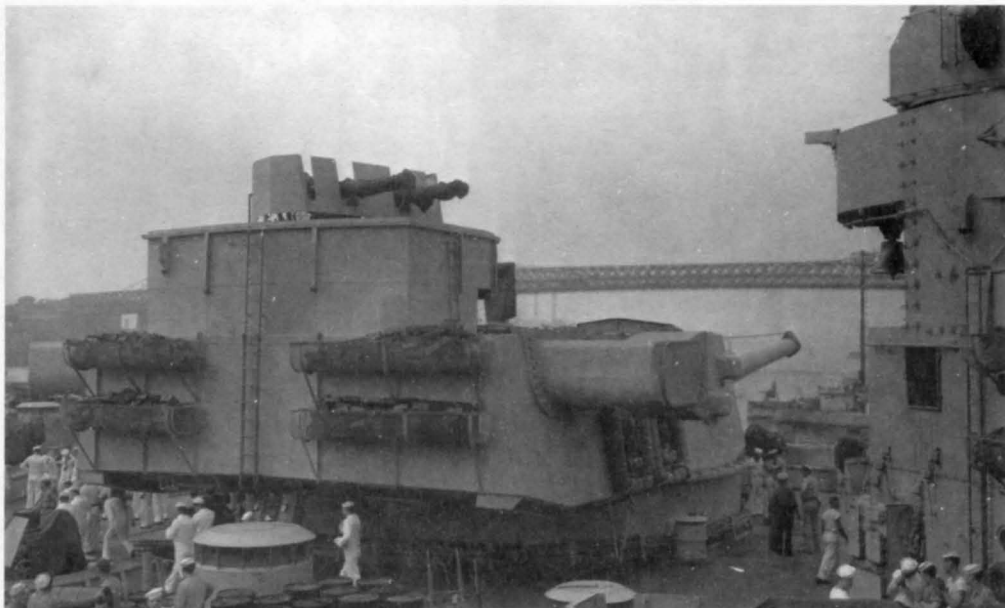
Оборотной стороной чрезмерной мощи американской морской артиллерии стал повышенный износ ствола. Поэтому когда у линкоров появилась новая задача — обст-



Характеристики трехорудийной башни линкора «Айова»

Вес вращающейся части (без снарядов), т	1728 — 1735
Диаметр роликового погона, м	10,49
Внутренний диаметр барбета, м	11,35
Расстояние между осями орудий, м	2,97
Откат при отдаче, м	1,22
Макс. скорость вертикальной наводки, град./с	12
Макс. скорость горизонтальной наводки, град./с	4
Цикл стрельбы, с	30

Кормовая башня ГК линкора «Айова» с установленным на ее крыше 40-мм четырехствольным «бофорсом», 9 июля 1943 г.



рел береговых объектов — было решено создать значительно более легкий снаряд. Фугасный Mk-13, принятый на вооружение в конце 1942 года, имел вес всего 862 кг (1900 фунтов). Он оснащался несколькими типами взрывателей — ударным мгновенного действия Mk-29, ударным с замедлением Mk-48 (задержка 0,15 с) и дистанционной трубкой Mk-62 (установка времени до 45 с). Относительный вес взрывчатого вещества снаряда Mk-13 — 8,1%. В конце

войны, когда главный калибр линкоров использовался исключительно для бомбардировки берега, для снарядов Mk-13 применялись уменьшенные (147,4 кг) заряды, обеспечивавшие начальную скорость 580 м/с.

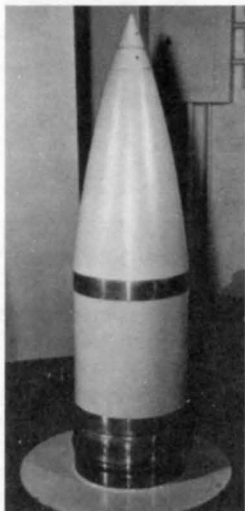
В послевоенные годы в боекомплекте линкоров типа «Айова» появилось несколько новых образцов 406-мм снарядов. В частности, на базе корпуса фугасного Mk-13 были созданы Mk-143, Mk-144, Mk-145 и Mk-146. Все они оснащались электронными дистанционными трубками разных типов; Mk-144 и Mk-146 в качестве начинки несли соответственно 400 и 666 разрывных гранат. Кроме того, для старых снарядов Mk-13 приняли усовершенствованные механические трубки M564 (установка времени до 100 с), заменившие Mk-62.

В начале 1950-х годов для орудия Mk-7 был разработан снаряд Mk-23, оснащенный ядерной боеголовкой W-23 с тротиловым эквивалентом 1 кт. Снаряд весил 862 кг, имел длину 1,63 м и внешне практически не отличался от Mk-13. Ядерные артиллерийские боеприпасы официально состояли на вооружении линкоров типа «Айова» с 1956 по 1961 год, но фактически все это время они хранились на берегу.

Наконец, уже в 1980-е годы американцы предприняли попытку создать подкалиберный снаряд для сверхдальней стрельбы из 406-мм орудий. Он должен был иметь вес 454 кг, начальную скорость 1098 м/с и максимальную дальность полета 64 км. Правда, эта разработка осталась на стадии экспериментального образца.

Погрузка 406-мм снаряда на линкоре «Нью-Джерси», 1943—1944 гг.

Внизу: атомный 406-мм снаряд Mk-23, принятый на вооружение в 1956 г.



Стандартный боезапас 406-мм башни №1 составлял 390 выстрелов, башни №2 — 460 и башни №3 — 370. На третьей палубе имелся сквозной коридор, оснащенный монорельсом и прозванный американскими моряками «Бродвеем»; он соединял погреба всех трех башен и позволял передавать снаряды от носовых орудий кормовым и наоборот. В районе поперечных переборок коридор перекрывали легко демонтируемые водонепроницаемые заглушки.

Заряды хранились в шелковых картузах и начинялись бездымным порохом марки SP. Обычный заряд включал в себя шесть картузов весом по 49,5 кг. Для «легких» (1900-фунтовых) снарядов иногда применялся порох марки D-846. Зарядных погребов у башен №1 и №3 было по шесть, у башни №2 — восемь.

Система управления огнем главного калибра GFCS (Gun Fire Control System) включала счетно-решающее устройство (автомат стрельбы) Mk-8, сопряженное со специальным стабилизирующим устройством, два КДП (директора) Mk-38 и один КДП Mk-40; в качестве резерва имелись три башенных дальномера. Основное вычислительное оборудование находилось в центральном посту (ЦП) под броневой палубой, шестью ярусами ниже боевой рубки. Именно там обрабатывалась поступающая от КДП и РЛС информация о цели, и с учетом собственных параметров движения корабля (его скорости, курса, крена, дифферента и др.) выдавались все необходимые данные для стрельбы непосредственно в башни. В 1950-е годы в ЦП линкоров установили дополнительный вычислитель Mk-48, предназначенный для обеспечения ведения огня по береговым целям.

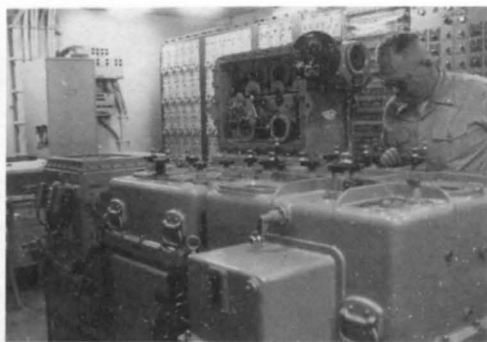
Посты Mk-38 располагались на носовой и кормовой надстройках и имели по 8-метровому оптическому стереодальномеру Mk-48, радару Mk-8 и несколько оптических прицелов. В 1945 — 1952 годах радары Mk-8 на кораблях заменили на современные Mk-13. Высота расположения носового КДП над ватерлинией по оси дальномеров составляла 35,4 м, кормового — 20,7 м.

Директор Mk-40 был установлен на крыше боевой рубки; в его состав входили оптические прицелы и РЛС Mk-3. «Миссури» и «Висконсин» вступили в строй с новыми радарными Mk-27; в 1945 году ими переоснастили и первую пару линкоров.



Вверху: перегрузка 406-мм снарядов с неподвижной кольцевой платформы башни на вращающуюся. Линкор «Нью-Джерси», 1944 г. Внизу: матрос подает пороховой картуз на лоток зарядного элеватора «Айовы». Картуз весил 110 фунтов (49,9 кг); заряд одного выстрела включал шесть таких картузов

**Механический компьютер
Мк-8 системы управления
огнем главного калибра
линкора «Миссури»**



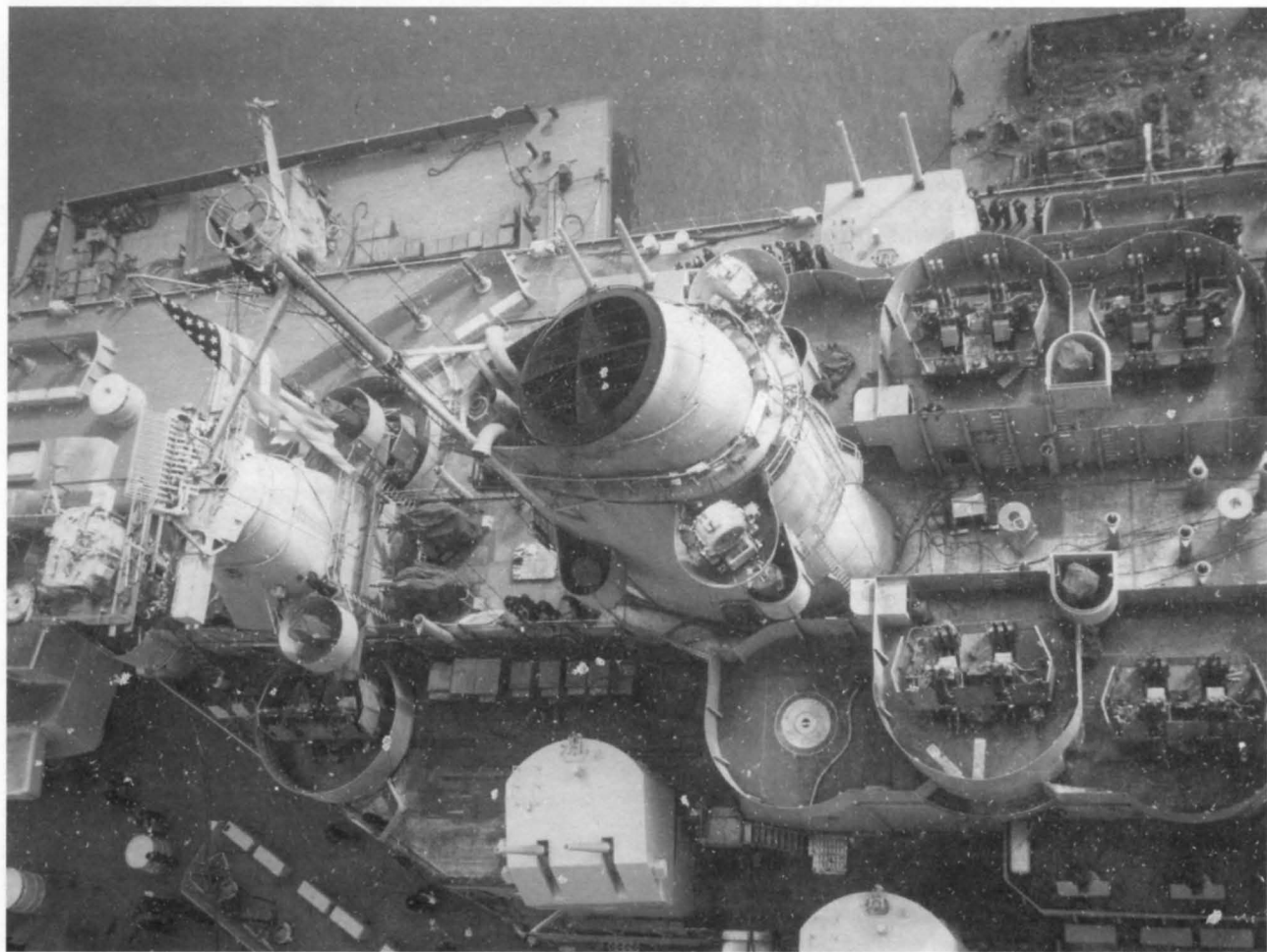
**Вид на среднюю часть
линкора «Айова». Стволы
зенитных пушек калибра
127 мм и 40 мм подняты
на максимальные
углы возвышения,
февраль 1943 г.**

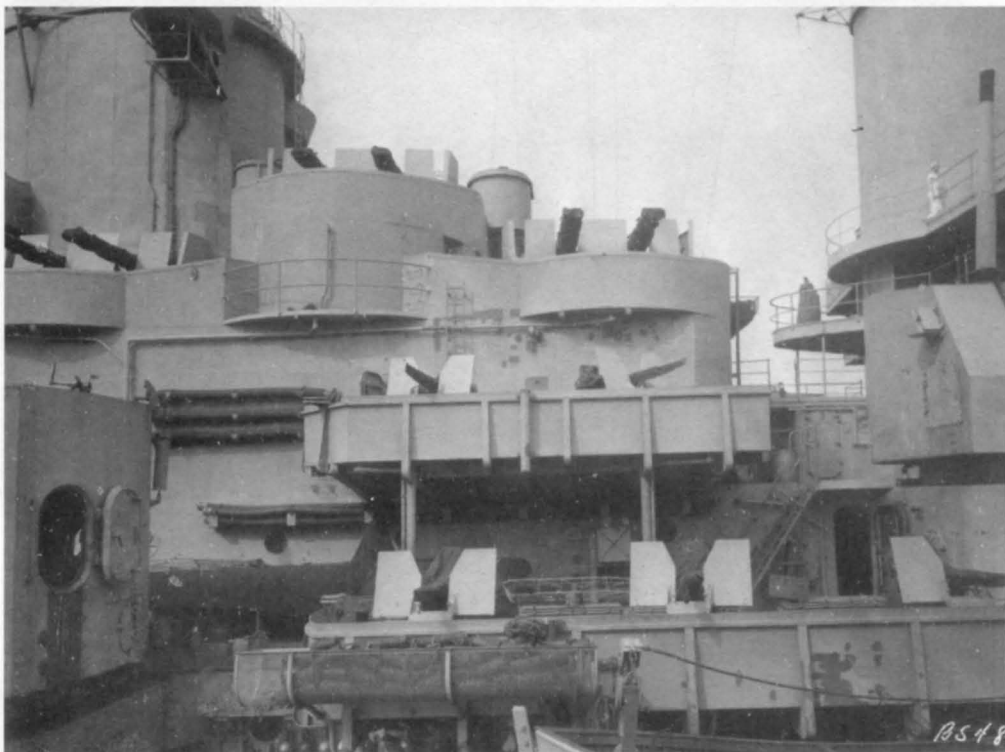
В случае выхода из строя системы GFCS башни главного калибра могли вести огонь «на самоуправлении». Для этого они оснащались длиннобазовыми (14-м) оптическими дальномерами: башня №1 — совмещающим Mk-53, башни №2 и №3 — стереоскопическим Mk-52. Они имели 25-кратное увеличение и оборудовались системой стабилизации. Кроме того, в каждой башне предусматривалось по шесть 12-кратных оптических прицелов.

В качестве универсальной артиллерии на «Айове» планировалось применить перспективные 152-мм пушки с длиной ствола в 47 клб. Однако расчеты показали, что шесть спаренных 152-мм установок будут весить 1667 т, в то время как десять спаренных 127-мм орудий (стандартный состав артиллерии среднего калибра всех предшествующих линкоров) — 1267 т. Поэтому от разработки новых пушек отказались в пользу проверенных 127-миллиметровок — благо, те зарекомендовали себя с наилучшей стороны.

В итоге, состав универсальной артиллерии — 10 спаренных 127-мм установок Mk-28 и четыре КДП Mk-37 — в точности повторял имевшийся на «Саут Дакоте». Что было совсем не плохо: благодаря удачным 127-мм артустановкам (особенно после введения снарядов с радиовзрывателем) американские линкоры оказались самыми эффективными кораблями ПВО в мире.

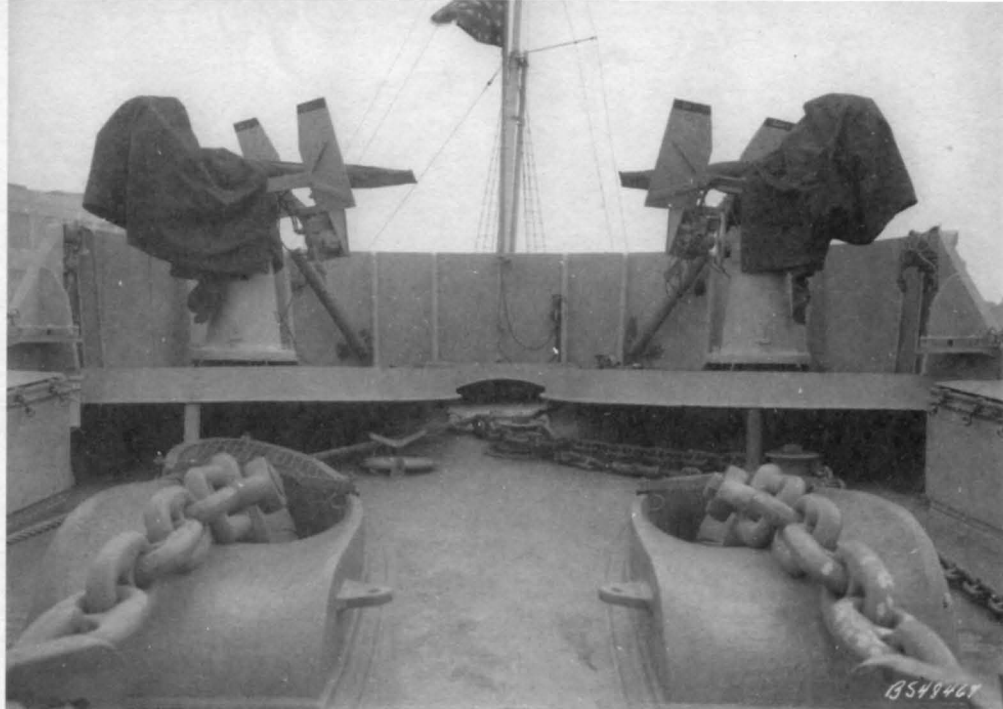
Зенитная артиллерия ближнего боя по проекту должна была включать 12 28-мм автоматов и столько же 12,7-мм пулеметов,



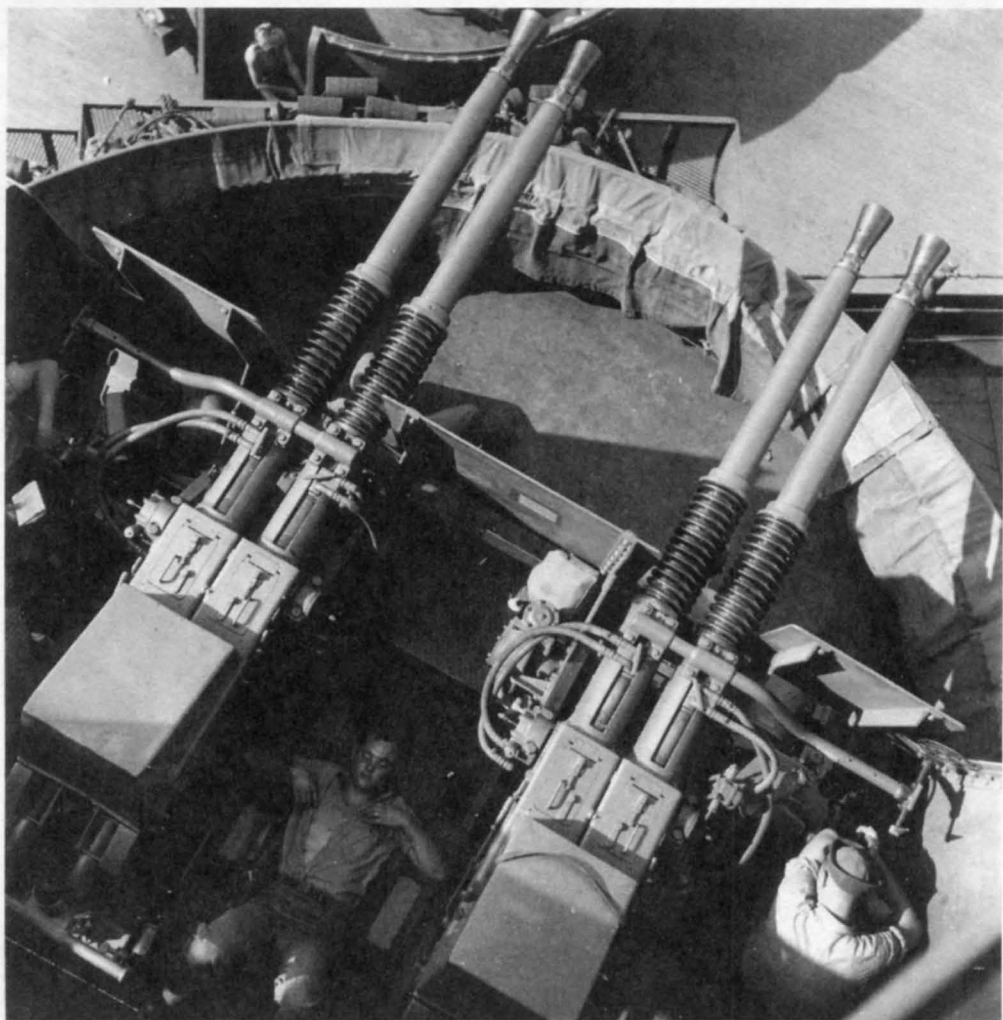


Вверху: фрагмент носовой надстройки «Айовы», ноябрь 1943 г. На крыше боевой рубки видна антенна радара Mk-3; ярусом выше находится КДП Mk-37 с РЛС Mk-4. На переднем плане в кольцевом ограждении находится директор-колонка Mk-51 для управления огнем 40-мм автоматов «Бюфорс». Слева: 40-мм и 20-мм автоматы на надстройках «Айовы», июль 1943 г.

20-мм автоматы
«Зрликон» на баке
«Айовы», июль 1943 г.



Расчет 40-мм автомата
«Бофорс» линкора
«Нью-Джерси» в период
затишья отдыхает
на своем посту,
декабрь 1944 г.





но фактически состояла из четырехствольных 40-мм автоматов «Борфорс», а также спаренных и одноствольных 20-мм «эрликонов». Управление огнем «бофорсов» осуществлялось с помощью простых директоров-колонок Mk-51 (на «Нью-Джерси» — Mk-49). «Эрликоны» сначала наводились индивидуально, но в 1945 году на всех линкорах появились прицельные колонки Mk-14, позволявшие автоматически выдавать данные для стрельбы и из этих орудий.

Состав малокалиберной артиллерии на линкорах типа «Айова» постоянно менял-

ся, о чем можно судить из приведенной таблицы.

Авиационное вооружение — стандартное для американских кораблей: две пороховые катапульты Mk-VI в кормовой части и три гидросамолета Воут OS2U «Кингфишер». Ангара не было, два самолета хранились непосредственно на катапультных и третий — между ними на палубе. После посадки на воду их поднимали на борт краном. Запас авиабензина составлял 32 506 л. Катапульты приводились в действие 127-кг зарядом бездымного пороха и

Матросы линкора «Нью-Джерси» чистят 40-мм патроны и укладывают их по четыре в обоймы на внутренней стороне барбета четырехствольного «бофорса», декабрь 1944 г.

Слева: 36-дюймовый боевой прожектор на линкоре «Миссури», август 1944 г.

Характеристики зенитных орудий

Модель орудия	Калибр, мм/длина ствола в клб	Вес снаряда, кг	Нач. скорость снаряда, м/с	Дальность стрельбы/досигаемость по высоте, км	Скорострельность макс., выстр./мин
Mk-12	127/38	24,2 - 25	792,5	16,64/11,34	15
Mk-1	40/56	0,91	881	10,1/6,95	160
Mk-4	20/70	0,123	835	5/3,05	450

Состав легкого зенитного вооружения линкоров

Корабль	июль 1943 г.	декабрь 1944 г.	апрель 1945 г.	июнь 1947 г.	октябрь 1951 г.
BB-61 «Айова»	19x4-40 мм 52x1-20 мм	19x4-40 мм 52x1-20 мм	19x4-40 мм 52x1-20 мм 8x2-20 мм	15x4-40 мм 16x2-20 мм	15x4-40 мм
BB-62 «Нью-Джерси»	20x4-40 мм 49x1-20 мм	20x4-40 мм 49x1-20 мм	20x4-40 мм 49x1-20 мм 8x2-20 мм	16x4-40 мм 8x2-20 мм	20x4-40 мм 16x2-20 мм
BB-63 «Миссури»	—	20x4-40 мм 49x1-20 мм	20x4-40 мм 49x1-20 мм 8x2-20 мм	20x4-20 мм 22x1-20 мм 8x2-20 мм	20x4-40 мм 32x2-20 мм
BB-64 «Висконсин»	—	20x4-40 мм 49x1-20 мм 2x2-20 мм	20x4-40 мм 49x1-20 мм 8x2-20 мм	16x4-40 мм 16x2-20 мм	20x4-40 мм 16x2-20 мм

Примечание: «Айова» на момент ввода в строй (февраль 1943 г.) несла 15x4-40 мм и 60x1-20 мм автоматов.



могли разгонять летательный аппарат массой 3,7 т до скорости 105 км/ч. В 1945 году «кингфишеры» заменили более современными самолетами Кёртисс SC-1 «Сихок» (первым их получила «Айова» — уже в марте). Они эксплуатировались до 1948 года, но затем все авиационное вооружение демонтировали — по мере развития радиолокации потребность в самолетах-разведчиках отпала.

Главная энергетическая установка

Для достижения проектной скорости в 32,5 узла мощность главной энергетической установки (ГЭУ) «Айовы», по сравнению с «Саут Дакотой», выросла более чем в полтора раза — со 130 000 л.с. до 212 000 л.с. В конструкцию механизмов внесли ряд усовершенствований, повысили давление пара в котлах — все это позволило снизить удельный вес машин на 19% (с 24,89 кг/л.с. до 20,96 кг/л.с.).

В энергетическую установку входили четыре главных турбозубчатых агрегата (ГТЗА) и восемь паровых котлов. Каждый ГТЗА состоял из двух паровых турбин высокого (ТВД) и низкого давления (ТНД) и двухступенчатого редуктора; в корпус ТНД была встроена ступень заднего хода. Номинальная мощность ТВД — 24 400 л.с. при 4905 об/мин, ТНД — 28 600 л.с. при 3913 об/мин; турбины заднего хода — 11 000 л.с. при 2375 об/мин. Для линкоров «Айова», «Миссури» и «Кентаки» ГТЗА поставляла фирма «Дженерал Электрик», для трех остальных — «Вестингауз».

Паровые котлы — двухтопочные, трехколлекторные, фирмы «Бэбкок энд Вилкокс». Они имели каждый по девять фор-

сунок, рабочее давление пара составляло 39,7 кг/см², температура — 454,4°C.

Схема расположения механизмов — эшелонная; котлы размещались в четырех котельных отделениях, турбины — в четырех машинных. Все отделения попарно объединялись в носовую и кормовую группы, внутри которых ГТЗА могли снабжаться паром от любого котла. По мнению экспертов, разделение ГЭУ на отсеки было превосходным — огромные размеры корпуса линкора позволили скомпоновать энергетику почти идеально.

ГТЗА работали на четыре гребных винта; внутренние были пятилопастными, диаметром 5,18 м, наружные — четырехлопастными, диаметром 5,56 м. Частота вращения винтов — 22 об/мин, длина гребных валов — от 54,6 до 103,7 м.

Линкоры типа «Айова» сдавались флоту в условиях военного времени, поэтому их испытания проходили по сокращенной программе. В частности, не проводилось пробегов на мерной миле на полном ходу, поэтому реальная скорость кораблей серии до сих пор точно не известна. Наиболее полные в этом отношении данные есть для линкора «Нью-Джерси». В октябре 1943 года он при водоизмещении около 55 000 т на мелководном участке залива развил ход 29,3 узла при мощности механизмов 162 277 л.с. Два месяца спустя при водоизмещении 56 928 т линкор показал 31,9 узла при 221 000 л.с. Расчеты показали, что при нормальном водоизмещении 53 900 т скорость корабля составила бы 32,5 узла, а при облегченной нагрузке (51 209 т) — около 34 узлов. А если учесть, что ГЭУ «Айовы» проектировалась с возможностью кратковременной форсировки до 254 000 л.с., то



Винторулевая группа «Айовы»: двойные рули, пятилопастные внутренние винты и четырехлопастные внешние

тогда скорость могла достичь 33,5, а при водоизмещении в 51 000 т — даже 35,4 узла. Впрочем, все эти расчеты чисто теоретические; в процессе службы во время Второй мировой войны у линкоров типа «Айова» лишь однажды была зафиксирована скорость в 30,7 узла.

Запас топлива на «Нью-Джерси» на момент вступления в строй составлял 8084 т, в 1945 году на всех линкорах — 8624 т плюс 187 т соляра для дизель-генераторов. Дальность плавания по проекту — 18 000 миль 12-узловым ходом или 15 900 миль — 17-узловым; по результатам испытаний «Нью-Джерси» эти цифры сначала откорректировали: 20 150 миль 15-узловым или 4830 миль — полным ходом. Но затем, по мере роста нагрузки, дальность плавания 15-узловым ходом уменьшилась до 14 890 миль и 20-узловым — до 11 700 миль (данные для «Айовы»).

Судовые устройства и системы

Линкор снабжали электроэнергией восемь турбогенераторов переменного тока мощностью по 1250 кВт и два аварийных дизель-генератора мощностью по 250 кВт. Турбогенераторы располагались попарно в турбинных отделениях на уровне 2-й платформы, дизель-генераторы — палубой ниже, в трюме. Параметры силовой сети — 450 В, 60 Гц. В числе потребителей электроэнергии значилось более 900 электродвигателей самого разного назначения.

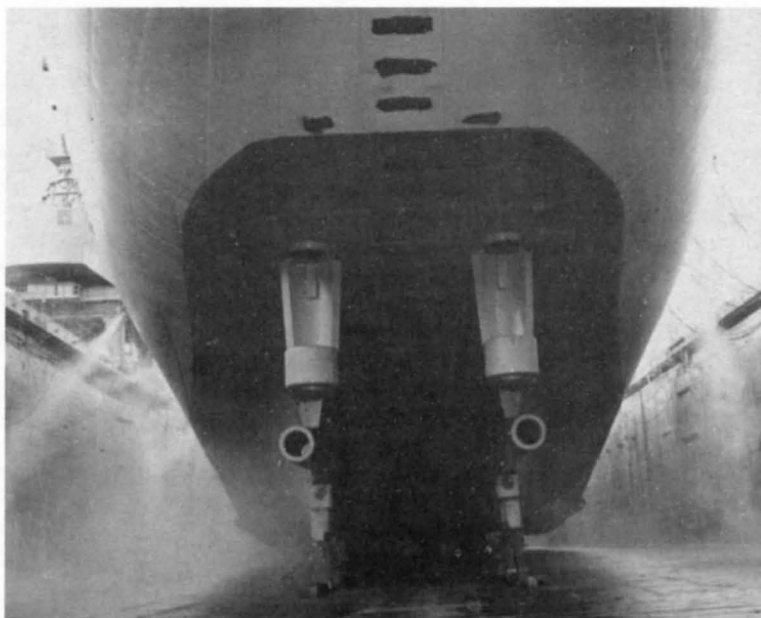
Три опреснительные установки производительностью по 75 700 л в сутки вырабатывали воду для паровых котлов и нужд экипажа. Постоянный запас питательной воды составлял 491 т, питьевой и мытьевой — 777 т. Кроме того, имелись три

рефрижераторные машины для выработки льда и охлаждения провизионных кладовых.

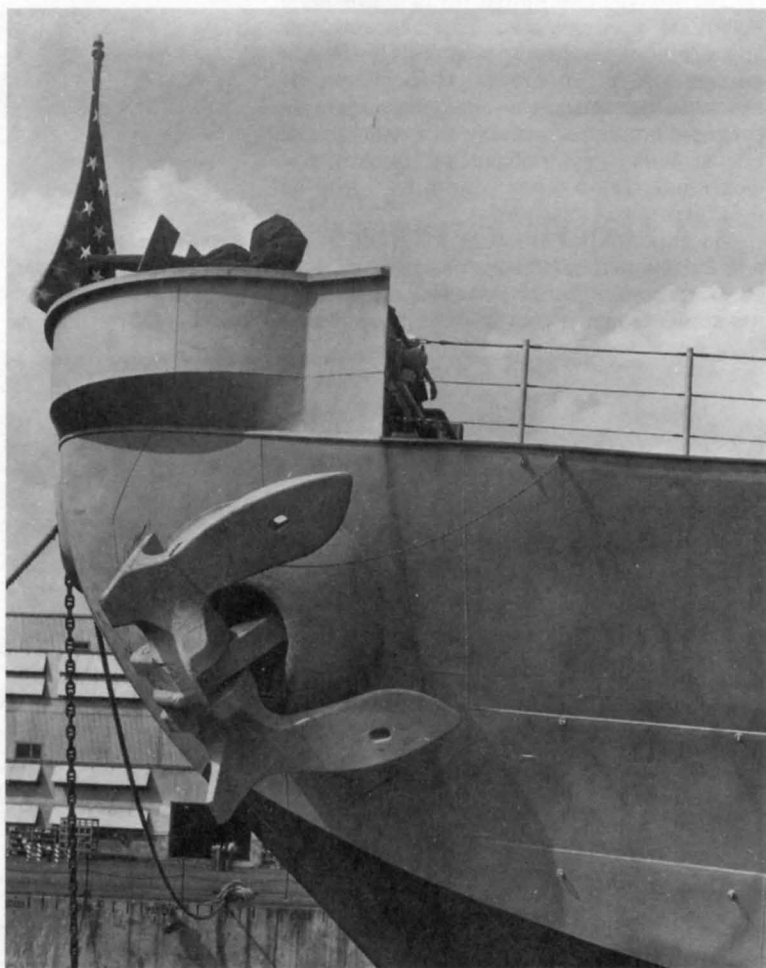
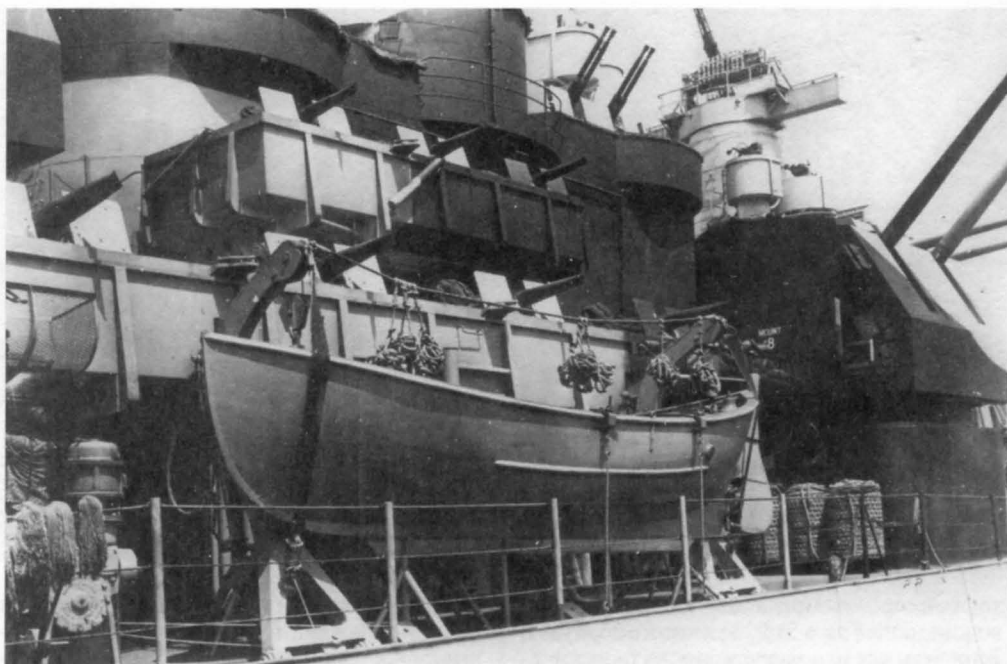
Два полубалансирных руля площадью по 31,6 м² располагались параллельно друг другу; они находились ближе к ДП, чем оси внутренних гребных валов. На основе многочисленных опытов американские конструкторы пришли к выводу, что такая схема оптимальна — рули обладали высокой эффективностью, а обтекающий их поток не был подвержен кавитации.

Из шлюпок на линкоре имелись лишь два стандартных 26-футовых моторных вельбота: опыт войны показал, что многочисленные плавсредства, которыми осна-

Кронштейны рулей и дейдвуды гребных валов линкора «Кентакки», январь 1950 г.



26-футовый моторный
вельбот (справа) и
становый якорь Болдта
(внизу) на линкоре
«Миссури», июль 1944 г.

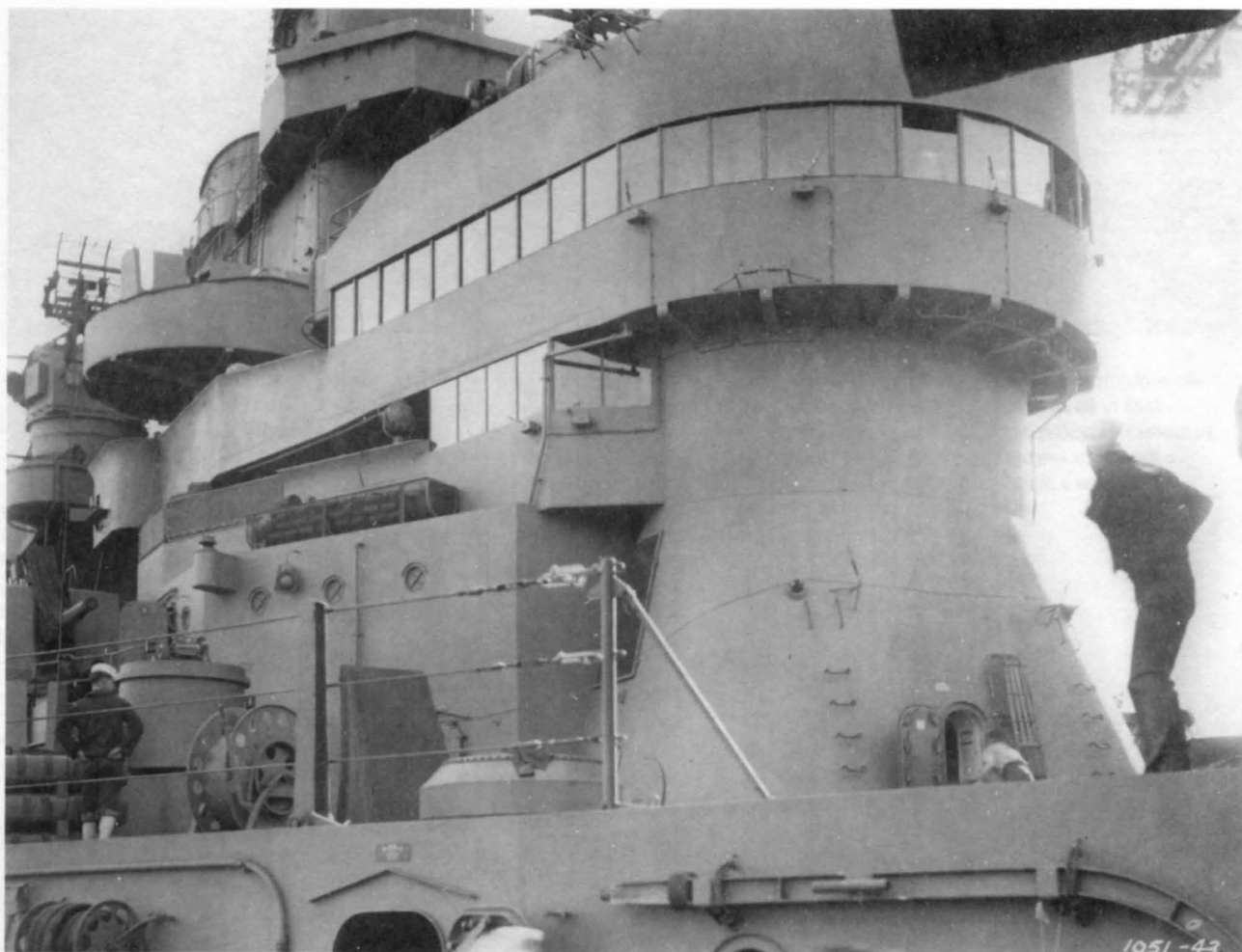


шались крупные боевые корабли в прежние годы, оказались бесполезными и даже вредными: в силу своей уязвимости они к моменту гибели судна обычно представляли собой ни на что не годное решето, но при этом сильно загромождали пространство на верхней палубе, мешая размещению малокалиберной зенитной артиллерии. Поэтому основным спасательным средством на «айовах» стали 25-местные бальзовые плоты, число которых в процессе службы неоднократно менялось.

Якорное устройство включало два становых якоря Болдта весом по 13,61 т и два электрических шпиля. Калибр якорных цепей — 3,5 дюйма (89 мм). Для швартовки использовались специальный швартовный шпиль и 16 парных 20-дюймовых кнехтов.

Радиоэлектронное вооружение

На момент вступления в строй «Айова», «Нью-Джерси» и «Висконсин» имели по одному радару обнаружения воздушных целей SK и по два — обнаружения надводных целей SG. «Миссури» также нес две РЛС SG, но вместо SK с антенной «матрасного» типа на нем стоял новый радар SK-2 с круглой параболической антенной, дающей более тонкий луч и отличающийся повышенной точностью в определении координат цели. В 1945 году SK-2 (вместо SK) смонтировали и на «Нью-Джерси»; одновременно на нем установили радиолокационный высотомер SP — таким образом, у экипажа этого корабля появилась возможность определять не две, а три

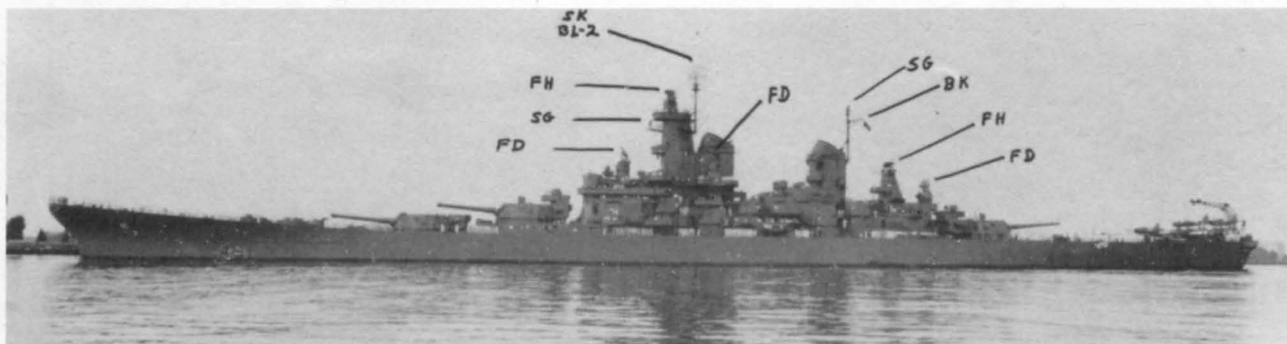


координаты воздушных целей. SP мог обнаруживать бомбардировщик, летящий на высоте 3000 м, на дистанции 70 миль; истребитель — на дистанции 40 миль. В 1946-м SK заменили на SK-2 и на последних двух линкорах, но радиовысотомер SP установили только на «Айове» и «Миссури», да и то лишь в 1948 году.

Несмотря на большую дальность действия (по высоколетящему самолету — до 100 миль), радары SK и SK-2 обладали одним недостатком: их луч был довольно узким и на дальности 100 миль имел захват по высоте около 3000 м. То есть воздушные цели, летящие на большой высоте, зачастую оставались незамеченными. Поэтому в 1945 году на «Айове» и «Висконсине» дополнительно установили по РЛС SR, луч которых на дистанции 80 миль расширялся до 6,1 км. Антенные посты этих радаров разместили на второй мачте (по американской классификации — бизань-мачте, так как первая официально именовалась грот-мачтой).



Вверху: закрытый ходовой мостик с полукруглой передней частью был только на «Нью-Джерси» (с октября 1943 г. по май 1945 г.). «Миссури» (слева) и «Висконсин» сразу получили мостики другой формы; позже по их образцу переделали мостики «Айовы» и «Нью-Джерси»



«Нью-Джерси» в июле 1943 г. На снимке указаны типы радаров, с которыми линкор вступил в строй

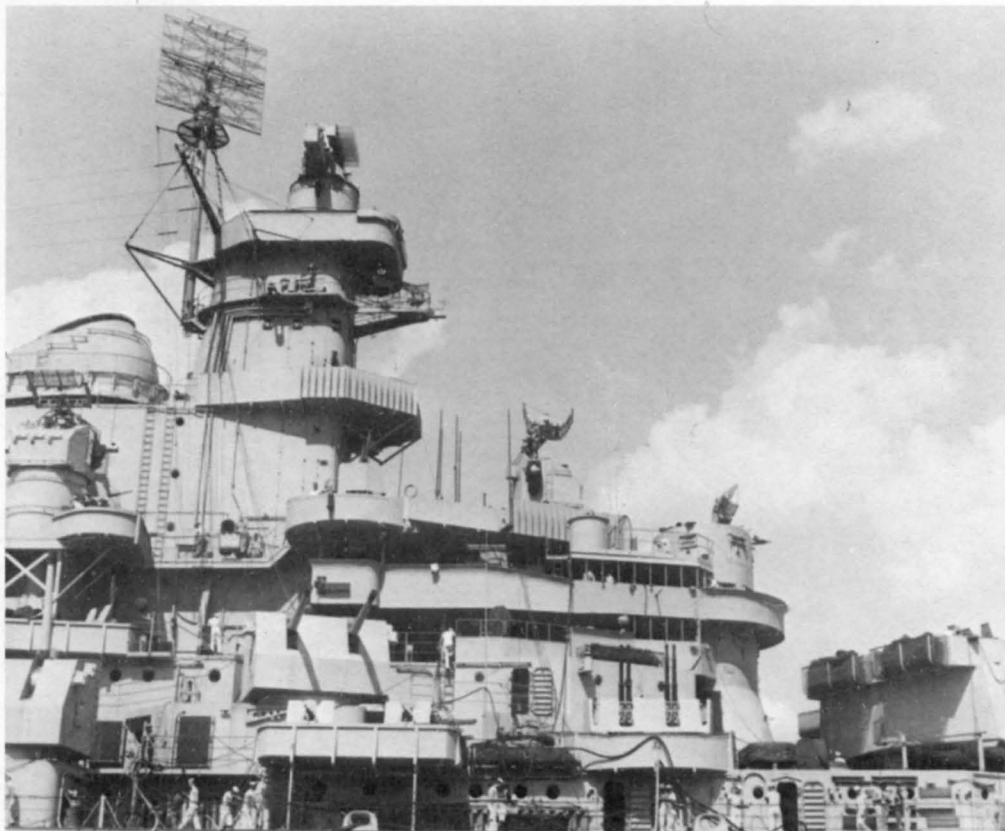
Радар SG был способен обнаружить крупный корабль на дальности свыше 20 миль, низколетящий самолет — на дальности 15 миль. Антенны SG на всех кораблях стояли в верхней части носовой надстройки и на топе бизань-мачты.

В качестве резервных устанавливались компактные РЛС SQ. Они оснащались небольшой параболической антенной размерами 0,6х1,2 м и могли обнаружить крупную надводную цель на дистанции 8 миль, подводную лодку в надводном положении — на дистанции 3 мили. Использование SQ предполагалось лишь в случае, если радары SG выйдут из строя. На «Айове» был смонтирован один комплект SQ,

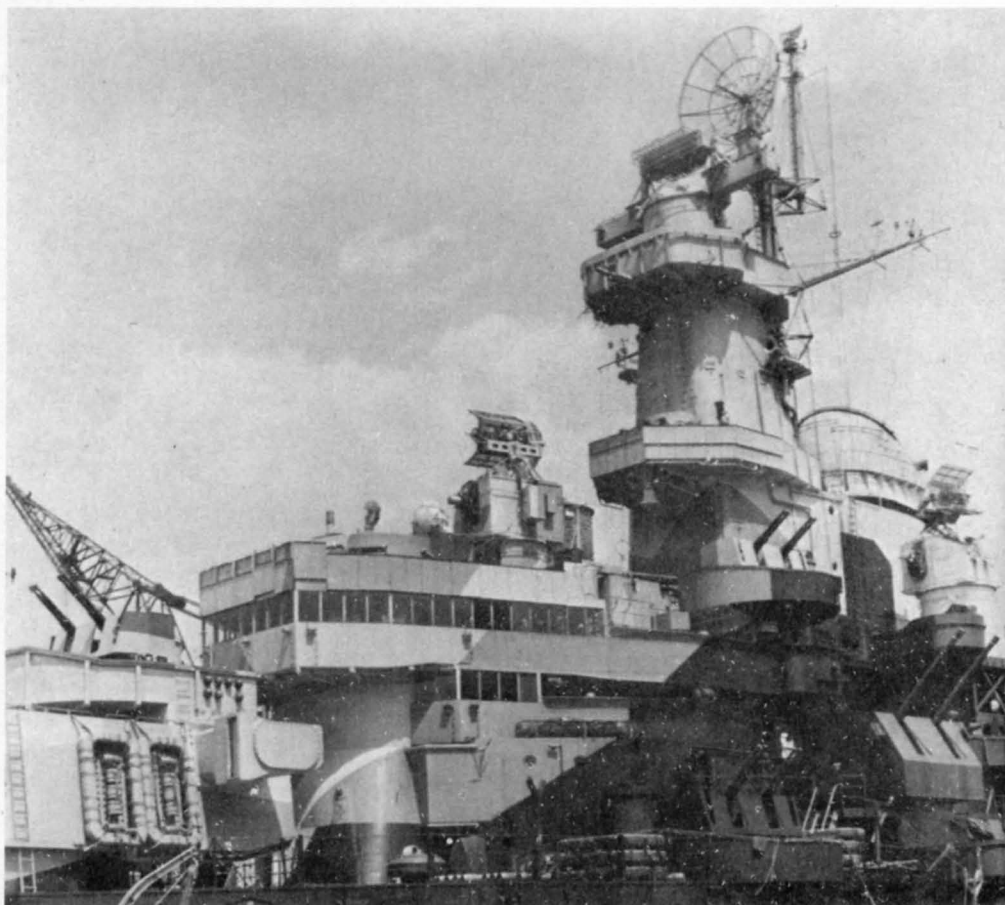
на остальных линкорах — по два. В 1946 году их со всех кораблей сняли.

В 1945-м «Айову» и «Нью-Джерси» оснастили легкими РЛС обнаружения надводных целей SU, разработанными несколько ранее специально для эскортных миноносцев. Параболические антенны этих станций были закрыты обтекателями диаметром 0,91 м и высотой 1,07 м из радиопрозрачного материала и установлены на топе грот-мачты. В 1946 году радар SU появился у третьего линкора — «Висконсина».

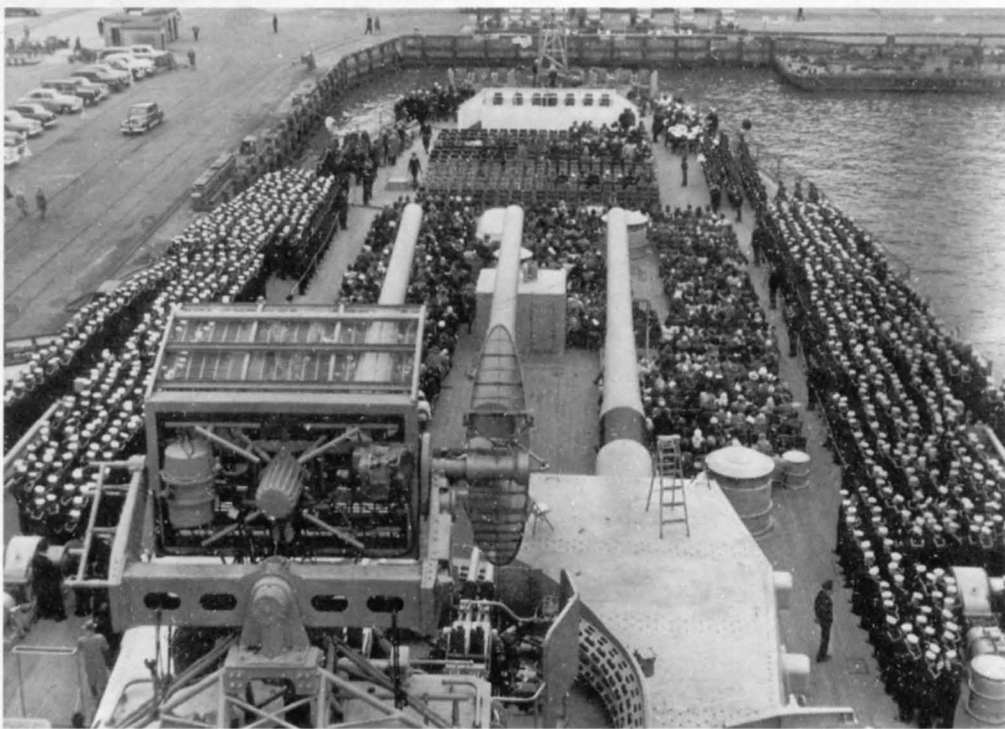
Значительная номенклатура РЛС входила в состав систем управления артиллерийским огнем. Так, КДП Mk-38 оснаща-



«Айова» в ноябре 1943 г. Хорошо видны антенна РЛС SK на топе мачты и КДП Mk-38 с РЛС Mk-8; чуть ниже верхней площадки надстройки установлен радар SG



«Миссури»
в июле 1944 г. Хорошо
видны особенности
облика этого корабля —
круглая «тарелка»
антенны РЛС SK-2 и
трапецевидная в плане
форма ходового мостика



Линкор «Висконсин»
в марте 1951 г.
На переднем плане
хорошо видна антенна
РЛС Mk-12/22 на крыше
кормового КДП Mk-37

Адмирал
Раймонд Спрюенс
в подготовленном в
декабре 1945 г. отчете
о боевом использовании
линкоров типа «Айова»
назвал их мореходные
качества превосходными.
На снимке — «Миссури»
в штормовом море,
1951 г.



лись радаром Mk-8; уже в 1945 году на «Айове», «Нью-Джерси» и «Висконсине» на носовом директоре их заменили радары Mk-13. КДП универсальной артиллерии Mk-37 на «Айове» и «Нью-Джерси» сначала были оборудованы РЛС Mk-4, а с 1945 года — Mk-12/22. «Миссури» и «Висконсин» сразу получили Mk-12/22, причем на первом из них в 1948 году эту РЛС заменили на Mk-25. КДП остальных линкоров прошли аналогичное переоборудование значительно позже, в 1953 — 1955 годах.

Радары Mk-19 для наведения 40-мм автоматов изначально имелись только на «Нью-Джерси» — они входили в состав директоров Mk-49. В 1945 году на всех четырех линкорах появились новые прицельные посты Mk-57, оснащенные РЛС Mk-29. Наконец, в 1954 — 1955 годах на «Айове» и «Нью-Джерси» для управления огнем малокалиберной артиллерии установили КДП Mk-56 с радары Mk-35.

Линкоры типа «Айова» были оборудованы весьма совершенным комплектом аппаратуры автоматического опознавания «свой — чужой» Mk.III, а также системами радиоразведки и радиопротиводействия SPT-1 и SPT-4.

Говоря о радиоэлектронном вооружении, нельзя не отметить, что США в этой области к концу Второй мировой войны по праву считались бесспорным лидером. И радиолокационные средства линкоров типа «Айова» для своего времени были лучшими в мире.

Остойчивость, маневренность, мореходность

Несмотря на необычную форму корпуса, стойкость и маневренность «Айовы» были прекрасными (характеристики стойкости приведены в таблице). На основе прогонки модели в опытовом бассейне предполагалось, что диаметр циркуляции на скорости 33 узла составит 1310 м, на

Характеристики остойчивости линкора «Айова»

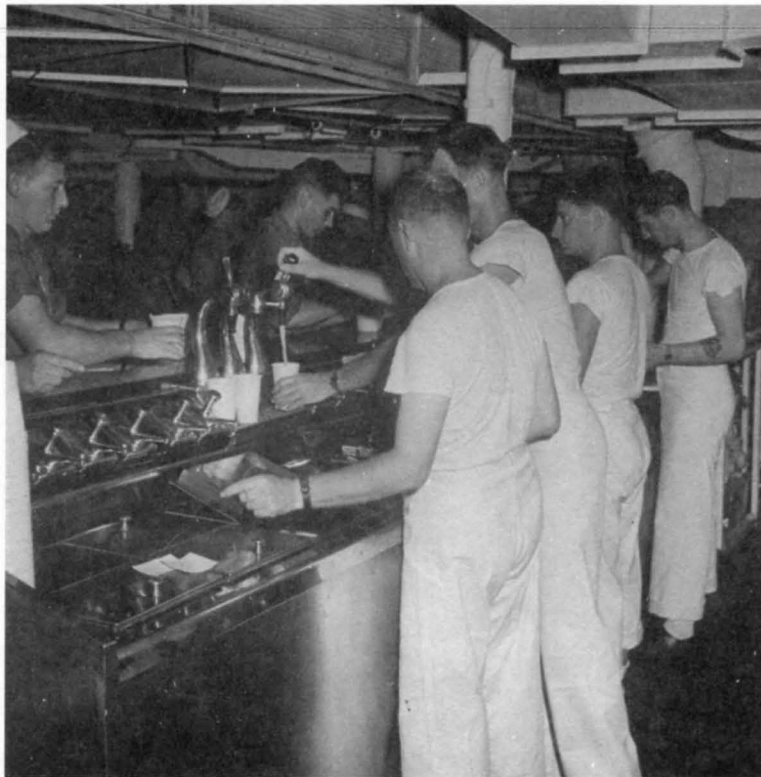
Характеристики	При нормальном водоизмещении 55 425 т	При полном водоизмещении 57 540 т	При максимальном водоизмещении 59 331 т
Поперечная метацентрическая высота, м	2,34	2,56	2,65
Максимальное спрямляющее плечо, м/при угле крена	1,34/32,2°	1,36/32,1°	1,33/31,5°
Диапазон остойчивости, град	64,3	66,4	66,5

скорости 20 узлов — 695 м. Фактически этот параметр оказался еще лучше: на 30-узловом ходу он составил всего 744 м — менее трех длин корпуса корабля.

Мореходные качества линкоров также заслуживают высокой оценки. Им неоднократно приходилось выдерживать жестокие шторма, но нареканий к прочности их корпусов не возникало. Правда, уже в 1980-е годы американские моряки начали критиковать «айовы» за неудовлетворительную всхожимость на волну, но здесь следует иметь в виду: их начали сравнивать с высокобортными кораблями нового поколения, оснащенными легкими надстройками из алюминиевых сплавов. Разумеется, что мореходность тяжеловооруженного линкора не может быть такой же, как у лишенного брони ракетносца, и потому сопоставлять их параметры просто бессмысленно.

Экипаж

По проекту экипаж должен был состоять из 1921 человека — 117 офицеров и 1804 нижних чинов. Но в связи с ростом числа зенитных автоматов, установкой радаров и другого оборудования эти цифры заметно увеличились. Так, в 1945 году на «Айове» служило 2788 человек (в том числе 151 офицер), на «Нью-Джерси» — 2753 (161 офицер), на «Миссури» — 2978 (189 офицеров) и на «Висконсине» — 2911 человек (173 офицера). После войны численность экипажей несколько сократилась (главным образом, за счет демонтажа 20-мм автоматов), но все равно оставалась намного больше проектной: в 1949 году на «Нью-Джерси» значилось 2788 человек (из них 234 — офицеры), на остальных кораблях — от 2406 до 2672 человек, в том числе от 151 до 169 офицеров. Конечно же, это не могло не отразиться на условиях обитаемости — перегрузка кубриков и кают превысила все разумные пределы. И, тем не менее, по уровню комфорта, качеству питания, бытового обслуживания американские линкоры были предметом зависти у моряков всех зарубежных флотов.



*Вверху: одноразовые стаканчики и автомат с газированной водой — от этих удовольствий американские моряки не отказались и в годы Второй мировой войны: на линкоре «Висконсин» в июле 1944 г.
Слева: свободные от вахты нижние чины «Миссури» играют в «Монополию», 1948 г.*



ПОЛВЕКА В СТРОЮ

Первые походы

Головной линкор серии, ВВ-61 «Айова», официально был принят флотом 22 февраля 1943 года. Через два дня он под командованием эптана Джона Л. МакКри отправился в свой первый учебный поход по Чесапикскому заливу и вдоль Атлантического побережья США. По возвращении экипаж корабля усиленно занимался боевой подготовкой, осваивая сложную боевую технику.

16 июля, во время одного из практических плаваний, «Айова» при входе в залив Каско (штат Мэн) села на мель, сильно повредив днище в районе от 77-го до 140-го шп. Нарушилась герметичность 16 топливных цистерн, деформировалась часть нижнего броневых пояса. Линкору понадобился экстренный ремонт; в течение месяца его выполнили на верфи в Бостоне.

С 27 августа «Айова» находилась в заливе Ардженсия на Ньюфаундленде, где в течение нескольких недель ожидала приказа выйти на перехват «Тирпица». Однако после кратковременной вылазки к Шпицбергену немецкий линкор вернулся в Альтенфьорд, а после успешной атаки на него английских подводных лодок стало ясно, что теперь он выйдет в море нескоро. «Айова» получила приказ возвращаться в США.

В ноябре — декабре 1943 года американскому линкору доверили выполнить ответственное задание — доставить президента Ф. Рузвельта в Марокко для дальнейшего перелета на Тегеранскую конференцию. 13 ноября «Айова» покинула Хэмптонский рейд. Первые два дня похода были отмечены весьма нелепыми ЧП. Вскоре после выхода в штормовой океан с кормы сопровождавшего линкор новейшего эсминца DD-579 «Вильям Д. Портер» (типа «Флетчер») волнами смыло глубинную бомбу, которая взорвалась под водой. На «Айове» и других кораблях эскорта посчитали, что эсминец атаковал немецкую подводную лодку, и начали совершать противолодочные маневры, полностью нарушив походный ордер. Но еще более опасный инцидент произошел на следующий день, 14 ноября. Тот же «Вильям Д. Портер», проводя учения и имитируя атаку на «Айову», случайно выпустил в линкор с находившимся на ее борту президентом боевую торпеду! Как выяснилось позже, из-за недостаточного контроля со стороны экипажа, предохранительные устройства в торпедном аппарате были разведены морской водой. Радиисту эсминца пришлось нарушить приказ о соблюдении радиомолчания и срочно известить «Айову» об угрожающей ей опасности.

Вверху: только что вступившая в строй «Айова» в доке верфи «Нью-Йорк Нэйви Ярд», 28 марта 1943 г. Корабль окрашен по «базовому типу 22»: корпус — в серо-голубой цвет 5-N (navy blue), надстройки и верхняя часть борта в носовой части — в «туманный серый» 5-H (haze gray)

Линкор вовремя изменил скорость и курс, и торпеда прошла мимо, примерно в 900 м от правого борта. Опасаясь, что пуск торпеды мог быть умышленным вследствие некоего заговора, командир «Айовы» приказал навести на «Вильям Д. Портер» орудия главного калибра. Когда ситуация прояснилась, Рузвельт, оказавшийся свидетелем инцидента, настоял на том, чтобы командир эсминца не был наказан. Однако известие о попытке торпедировать президента, несмотря на наличие военной цензуры, разошлось по флоту, и в дальнейшем все корабли при встрече с провинившимся эсминцем поднимали шуточный сигнал: «Не стреляй! Мы — республиканцы!»*

В остальном свою миссию «Айова» выполнила успешно. Она благополучно прибыла в Касабланку, а 16 декабря доставила главу государства назад в США, пройдя весь маршрут протяженностью в 16 161 миль со средней скоростью 22,5 узла, чему мог бы позавидовать любой скоростной трансатлантический лайнер — обладатель «Голубой ленты»... Прощаясь с экипажем, Франклин Д. Рузвельт назвал «Айову» «счастливым кораблем», возможно, намекая на

несостоявшуюся попытку всадить в нее торпеду.

Тем временем в строй вступил второй однотипный линкор — ВВ-62 «Нью-Джерси». Он был принят флотом в Филадельфии 23 мая 1943 года. Под командованием капитана Карла Ф. Холдена корабль совершил несколько пробных плаваний вдоль побережья США и к островам Карибского бассейна. К концу года экипажи обоих линкоров достаточно хорошо освоили свою технику, и командование ВМС приняло решение о переводе «Айовы» и «Нью-Джерси» на Тихий океан, где продолжались тяжелые бои.

7 января 1944 года линкоры прошли Панамский канал и через 15 дней прибыли в передовую базу Фунафути на островах Эллиса (ныне — Тувалу). Там их официально включили в состав 5-го флота, причем на «Нью-Джерси» 4 февраля поднял флаг командующий флотом вице-адмирал Раймонд Спрюенс.

Боевое крещение

Первый боевой поход оба линкора совершили в роли отряда прикрытия к атоллам Кваджалейн и Эниветок, но открыть огонь в той операции им не довелось. Боевое крещение корабли получили 17 февраля во время столкновения с противником у ост-

«Айова» неподалеку от Нью-Йорка, 7 апреля 1943 г. У моряков новый корабль получил прозвище «Big Stick» — «Большая дубинка» — возможно, из-за своей необычной формы корпуса

* Увы, это продолжалось не так долго, поскольку виновник этого случая «Вильям Д. Портер» 10 июня 1945 года погиб у Окинавы в результате атаки kamikaze.



«Айова» на рейде Нью-Йорка после завершения учебного похода, 9 июля 1943 г.



«Нью-Джерси» вскоре после вступления в строй, 5 августа 1943 г. На линкоре еще отсутствует часть малокалиберной зенитной артиллерии, окраска соответствует «базовому типу 21» (Ms.21): борт и надстройки — цвета 5-N (navy blue), палуба и горизонтальные поверхности — цвета 20-B (deck blue)



рова Трук. В тот день на пути оперативной группы Спрюенса, куда входили два линкора, два тяжелых крейсера и четыре эсминца, оказался японский отряд, включавший учебный крейсер «Катори», два эсминца и вооруженный траулер «Сенан Мару №15». Соотношение сил не оставляло японцам никаких шансов на спасение. Первым под снаряды попал тихоходный траулер — в 15.09 по нему с дистанции 75 кбт открыли огонь американские эсминцы. Противник пытался отвечать из малокалиберных пушек, но уже через 11 минут его корабль был объят пламенем. В 15.27 горящий траулер оказался в 4 кбт от «Нью-Джерси» и линкор дал по нему залп из 127-мм орудий левого борта. Прогредел мощный взрыв, разорвавший «Сенан Мару №15» буквально на куски...

В 15.15 в прицелах американских артиллеристов появился крейсер «Катори», уже поврежденный палубной авиацией. С дальности 87,4 кбт в него полетели снаряды «Айовы» и тяжелых крейсеров «Миннеапо-

лис» и «Нью Орлеанс». После нескольких попаданий «Катори» перевернулся через левый борт и спустя минуту затонул кормой, показав на мгновение вставший вертикально корпус.

К изумлению американцев, эсминiec «Маикадзе» попытался выйти в атаку и ввязался в безнадежную дуэль со всем соединением. С 15.22 до 15.40 его обстреливали одновременно линкор «Нью-Джерси» (из 127-мм орудий), оба тяжелых крейсера и четыре эсминца. Изрешеченный снарядами, японский корабль опрокинулся и пошел ко дну, до последнего момента отвечая из способных вести огонь орудий.

Экипаж «Маикадзе» принес себя в жертву не зря: связав боем американские эсминцы, он позволил уйти от преследования четвертому кораблю отряда — эсминцу «Новаки». В 15.46, когда тот на полном ходу устремился на запад, по нему открыла огонь «Айова». Минуту спустя к ней присоединился «Нью-Джерси». Оба линкора выпустили соответственно 40 и 18 снарядов

Линкоры «Айова» и «Индиана» (на заднем плане) в боевом походе, январь—февраль 1944 г.



**«Айова» на рейде
Фунафуги; вдаль
виден «Нью-Джерси».
24 января 1944 г.**

**«Айова» на Тихом океане,
январь—февраль 1944 г.**

**Корабль перекрашен
по «базовому типу 32»,
проект 1В (Ms.32/1В) —
чередование широких
полос цвета 5-N
(navy blue)
и 5-L (light gray);
палуба — цвета 20-B
(deck blue)**

главного калибра с дистанции 160 — 196 кбт. Самолет-корректировщик отметил несколько накрытий, но ни прямых попаданий, ни близких разрывов не наблюдалось. В 15.58 линкоры прекратили огонь и увеличили ход до 30,7 узла. Но расстояние между ними и «японцем» продолжало увеличиваться. В конце концов «Новаки» скрылся за горизонтом. Общий расход боеприпасов в течение этого дня на «Айове» составил 86 406-мм снарядов и 124 127-мм.

Бой у острова Трук при всей его незначительности (это было безнаказанное избиение крошечного японского отряда, к тому же поврежденного авиацией) стал первым и последним столкновением линкоров типа «Айова» с противником в открытом море. В дальнейшем кораблям этого типа приходилось применять свое оружие только против береговых целей или авиации.

От Трука до Иводзимы

Начало бомбардировкам береговых позиций положил рейд к атоллу Мили (Маршалловы острова), состоявшийся 18 марта. «Айова» и «Нью-Джерси» в сопровождении двух эсминцев прибыли в заданный район и в 7.04 с дистанции 100 кбт открыли огонь по японскому аэродрому, ангарам и складам. В соответствии с планом, линкоры постепенно приблизились на расстояние 75 кбт, но в 9.07 по ним начала стрелять береговая батарея. В 9.40 и 9.56 в «Айову» попали два 120-мм снаряда. Первый из них ударил в броню башни №2 главного калибра, взорвавшись, причинил незначительные повреждения башенным приборам управления огнем. Второй угодил в левый борт в районе 134-го шп., примерно на 1,2 м ниже верхней палубы, и сделал пробоину в наружной обшивке размером 0,75х1,2 м. Два члена экипажа получили легкие ранения.

В течение следующих трех месяцев основной работой для «Айовы» и «Нью-Джерси» стало прикрытие авианосных соединений во время массированных воздушных ударов по японским военным объектам на Каролинских островах, Сайпане, Гуаме, Тиниане, Уэйке, Новой Гвинее. Линкоры должны были защитить авианосцы в случае внезапного появления вражеского флота. Кроме того, они вели огонь из своих орудий по укреплениям, аэродромам, складам топлива и боеприпасов на островах Трук (29 — 30 апреля), Понапе (1 мая), Сайпан и Тиниан (13 — 14 июня). 12 июня зенитной артиллерией «Нью-Джерси» был сбит японский торпедоносец.

Во время грандиозного сражения в Филиппинском море (18 — 20 июня) «Айова» и «Нью-Джерси» вместе с пятью другими



линкорами входили в состав оперативной группы TG-58.7. Исход битвы решался палубной авиацией — надводные корабли соединения TF-58 адмирала М.Митшера и Первого мобильного флота вице-адмирала Д.Одзавы так и не сблизилась на расстояние прямой видимости. Линкорам пришлось участвовать в отражении массированных воздушных атак. Зенитчики «Айовы» сбили один торпедоносец; еще два самолета они уничтожили совместно с другими кораблями. Всего же японцы потеряли 395 самолетов, расписавшись в полной неспособности противостоять натиску американского флота.

В июле 1944 года «Айова» и «Нью-Джерси» прикрывали авианалеты на острова Палау и высадку десанта на остров Гуам. 9 августа «Нью-Джерси» прибыл в Пёрл-Харбор, где в течение трех недель прошел кратковременный текущий ремонт. 24 августа на нем поднял флаг командующий флотом адмирал Вильям Ф.Хэлси. (Здесь уместно отметить, что в годы Второй мировой войны у американского Тихоокеанского флота было два командующих, которые время от времени сменяли друг друга. Причем, когда этот пост занимал В.Хэлси, флот назывался 3-м, а когда Р.Спрюэнс — 5-м. Соответственно, и костяк флота — оперативное соединение — именовалось либо TF-38, либо TF-58).

С сентября по декабрь «Айова» и «Нью-Джерси» действовали в составе соединения TF-38, сопровождая авианосцы во время проведения воздушных ударов по Пелелиу, Филиппинам, островам Рюкю и Формозе (Тайваню). Во время сражения в заливе Лейте у них был реальный шанс встретиться в артиллерийском бою с линкорами Центрального соединения вице-адмирала



Т.Курицы, в том числе и с «Ямато». Однако Хэлси слишком увлекся погоней за Северным соединением Одзавы и оставил район высадки десанта почти без прикрытия. Когда же он приказал повернуть линкорам на юг, было уже поздно. Лишь нерешительность Курицы позволила американцам избежать серьезных потерь среди сил вторжения.

**Жертвы боя
17 февраля 1944 г.:
учебный крейсер
«Катори» (вверху) и
эсминец «Манкадзе»**



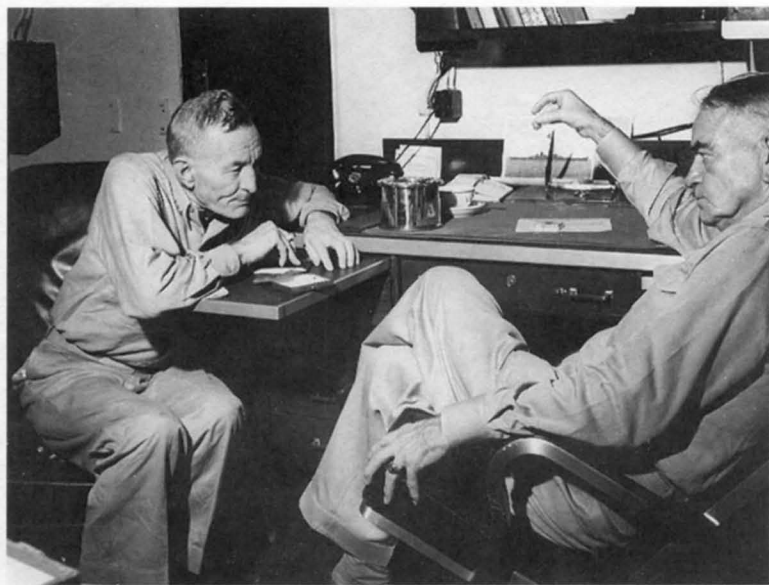
**Линкор «Нью-Джерси»
и авианосец «Хэнкок»
в штормовом океане,
8 ноября 1944 г.**

«Нью-Джерси» на рейде атолла Улити, 8 февраля 1945 г.



«Айова» входит в плавучий док на атолле Улити, 28 декабря 1944 г.



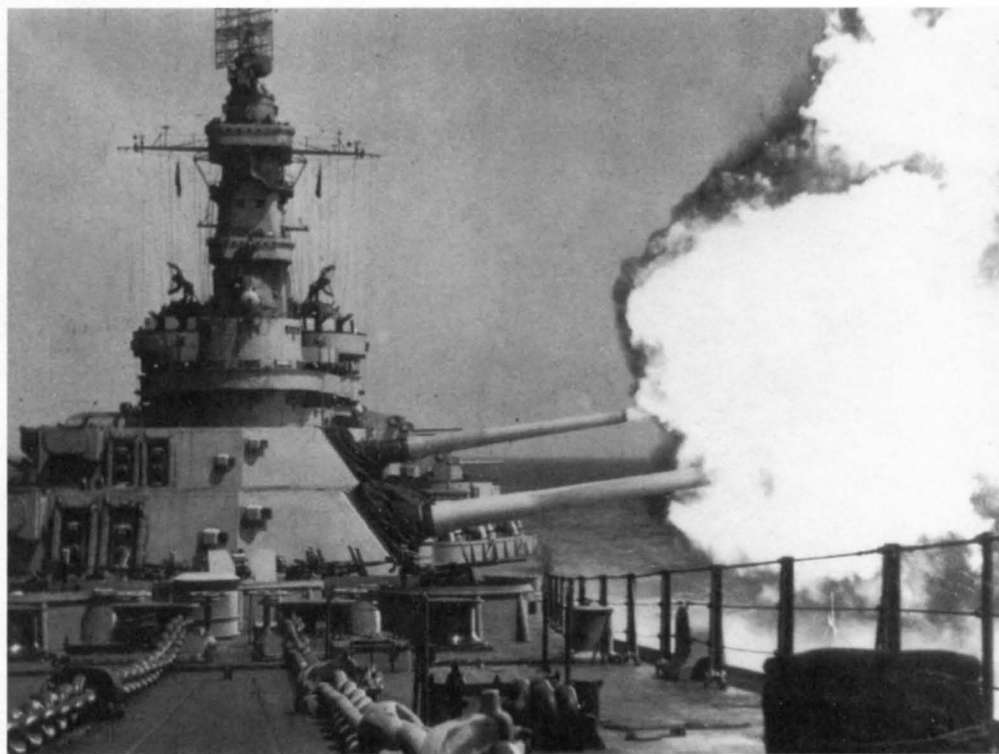


Командующий 3-м флотом адмирал Вильям Ф. Хэлси (справа) и командующий соединением TF-38 вице-адмирал Джон С. МакКейн в каюте линкора «Нью-Джерси», декабрь 1944 г.

В ходе боев у Филиппин американским линейным кораблям впервые довелось встретиться с новым опасным оружием — камикадзе. 29 октября один из японских самолетов, управляемых пилотом-смертником, был сбит совместным огнем «Нью-Джерси» и авианосца «Интрипид», но при этом очереди 20-мм «эрликонов» с последнего прошли по надстройкам линкора; три члена экипажа «Нью-Джерси» получи-

ли ранения. Примерно через месяц, 25 ноября, оперативное соединение TF-38 подверглось массовой атаке камикадзе, японцам удалось повредить сразу четыре авианосца — «Эссекс», «Хэнкок», «Интрипид» и «Кэбот». Отражая налет, зенитчики «Айовы» и «Нью-Джерси» сбили по три самолета — правда, совместно с другими кораблями, поэтому реальный боевой счет того или иного экипажа установить не так просто. Достоверно известно, что один самолет-камикадзе, пытавшийся спикировать на легкий авианосец «Кэбот», уничтожила артиллерия «Нью-Джерси». Ею же был подбит и второй смертник, которому все же удалось протаранить носовую часть «Кэбота». Примечательно, что сами линкоры не пострадали — в качестве целей камикадзе выбирали авианосцы.

Тем временем в состав флота США вошли третий и четвертый линейные корабли типа «Айова». ВВ-64 «Висконсин» официально был принят от завода-строителя 16 апреля 1944 года. После ходовых испытаний в Чесапикском заливе он под командованием кэптана Э. Стоуна отправился в свой первый поход по Вест-Индии. 7 июля линкор покинул Норфолк, дошел до острова Тринидад и вернулся обратно. После необходимых доводочных работ «Висконсин» взял курс на Тихий океан. 24 сентября, оставив за кормой Панамский канал и завершив курс боевой подготовки в Пёрл-Хар-



Главный калибр линкора «Нью-Джерси» в действии



Третьим линкором типа «Айова» стал ВВ-64 «Висконсин», получивший прозвище «Виски». На верхнем снимке он отправляется в первый учебный поход, 7 июня 1944 г. Корабль окрашен по «базовому типу 22». Слева: на палубе линкора «Миссури», 1944 г.

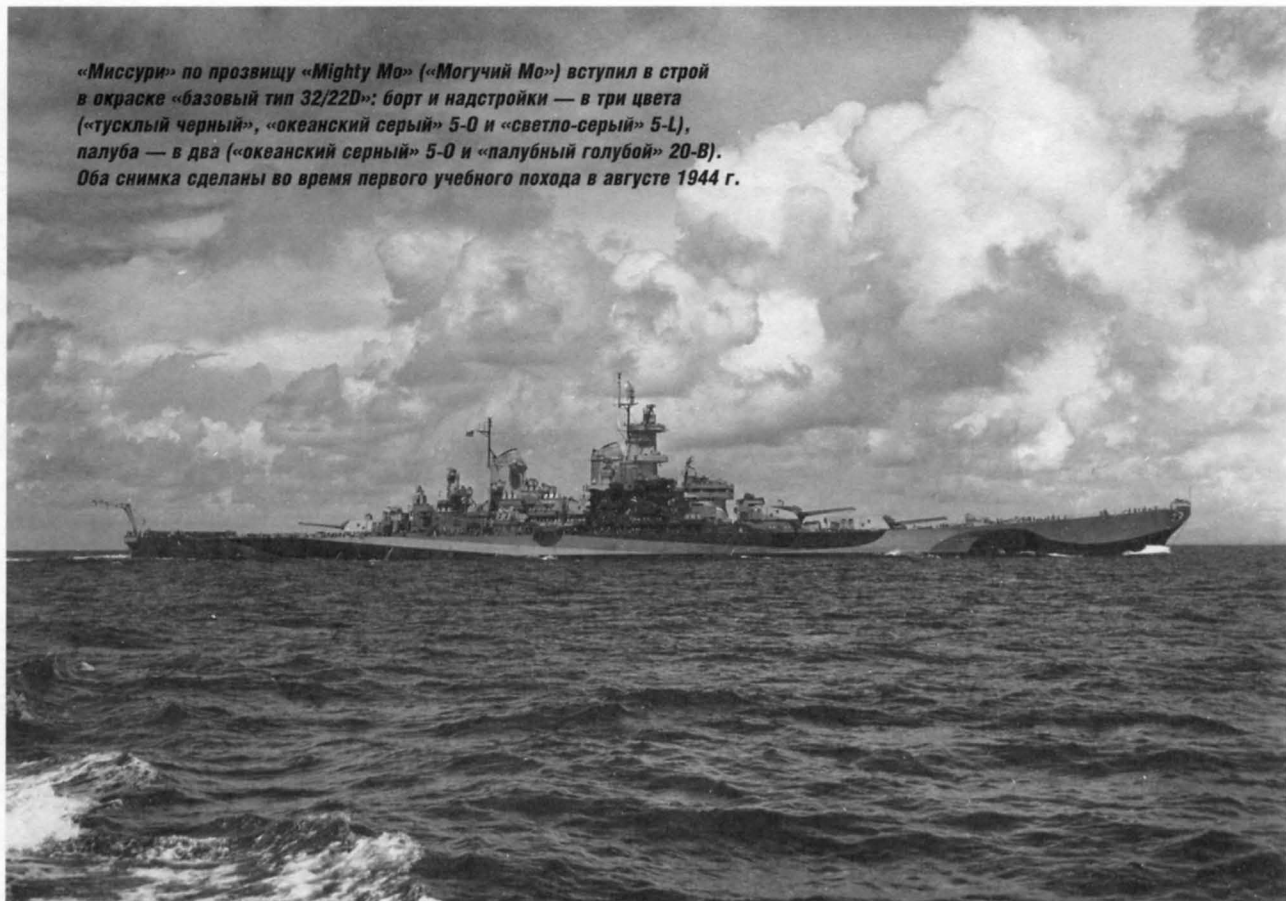
боре, он вошел в состав оперативного соединения TF-38. 9 декабря линкор прибыл в лагуну атолла Улити (Каролинские острова), служившую тыловой базой 3-го флота.

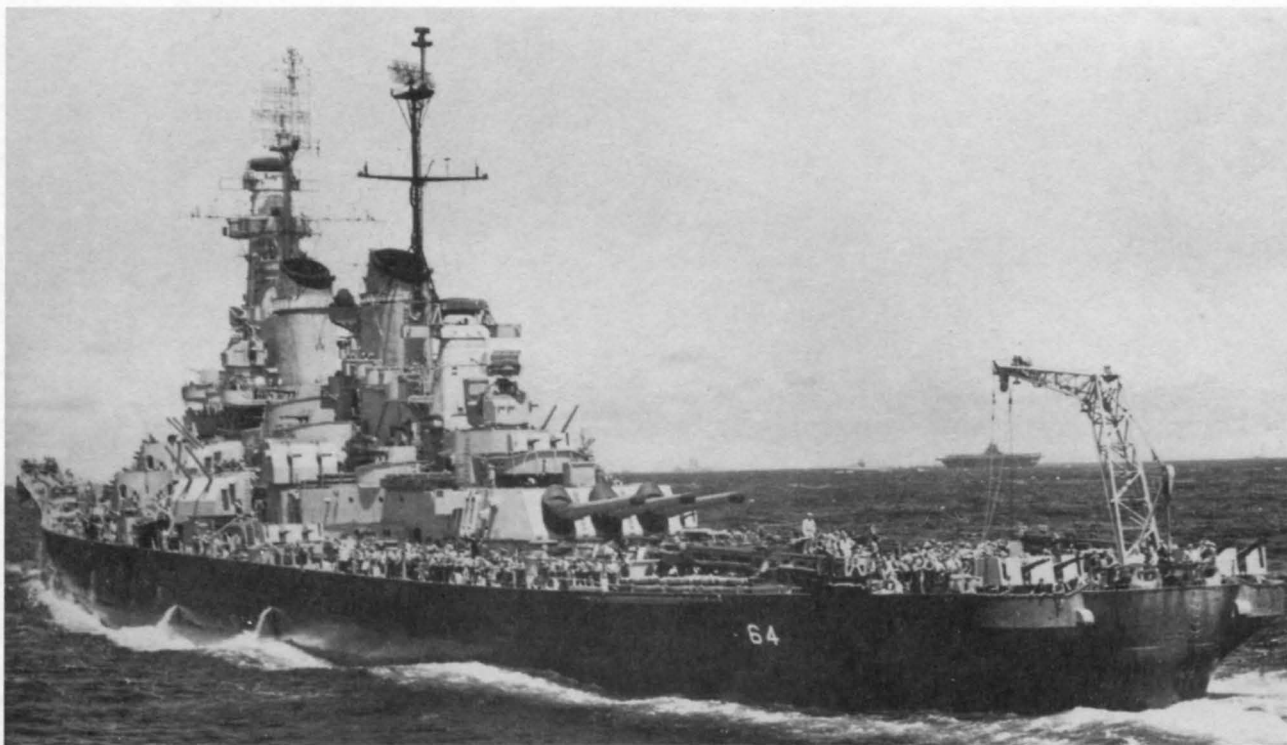
11 июня 1944 года в Нью-Йорке состоялась церемония передачи флоту линейного корабля ВВ-63 «Миссури» (командир — кэптен В.Каллагэн). Программа испытаний освоения линкора экипажем была сведена к минимуму — кратковременному походу в Чесапикский залив. Выполнив первый этап курса боевой подготовки,

«Миссури» 11 ноября ушел из Норфолка и через неделю уже находился в тихоокеанских водах. До 14 декабря он задержался в Сан-Франциско — там его дооборудовали во флагманский корабль. Театра военных действий линкор достиг 13 января 1945 года — в этот день он стал на якорь в лагуне атолла Улити.

В декабре 1944 года серьезный урон американскому флоту нанес совершенно неожиданный противник — непогода. По Тихому океану прокатился жесточайший тайфун, причинивший колоссальный ущерб.

«Миссури» по прозвищу «Mighty Mo» («Могучий Мо») вступил в строй в окраске «базовый тип 32/22D»: борт и надстройки — в три цвета («тусклый черный», «океанский серый» 5-0 и «светло-серый» 5-L), палуба — в два («океанский серый» 5-0 и «палубный голубой» 20-B). Оба снимка сделаны во время первого учебного похода в августе 1944 г.





Многие корабли, вплоть до авианосцев, получили штормовые повреждения; три эсминца — «Халл», «Монэген» и «Спенс», израсходовавшие топливо и не успевшие принять в пустые цистерны балласт, — перевернулись и затонули. «Нью-Джерси» 14 — 16 декабря находился в море для прикрытия авианосной группы, выполнявшей удары по острову Лусон; он выдержал ураган и 24-го числа благополучно прибыл на Улити. «Висконсину» повезло меньше. Хотя в целом его мореходные качества тоже заслужили высокой оценки, но в ночь с 17-го на 18 декабря огромные волны смыли с катапульты один гидросамолет «Кингфишер», а другой сильно повредили. Кроме того, были разбиты оба вельбота, а часть установленных на верхней палубе «эрликонов» вышла из строя.

Еще серьезнее пострадала «Айова». 17 декабря она тоже потеряла находившийся на катапульте самолет, но, самое главное, от ударов волн и частичного оголения винтов нарушилась линия гребных валов. Линкор пришлось отправить в Сан-Франциско, где с 15 января по 19 марта 1945 года его отремонтировали на верфи «Хантерс Пойнт Шипъярд».

Общие потери американского флота, понесенные 17—18 декабря, ошеломляли: погибло и пропало без вести 790 человек, еще 80 получили серьезные ранения. Было смыто за борт или приведено в полную не-

годность 146 самолетов разных типов. Тайфун нанес урон, сопоставимый с поражением в морском бою.

В январе «Нью-Джерси» и «Висконсин» сопровождали авианосные соединения, осуществлявшие бомбардировку островов Лусон, Формоза, Окинава, побережья Индокитая, городов Гонконг и Амой. Причем для «Нью-Джерси» этот поход стал последним в роли флагманского корабля адмирала Хэлси. По возвращении на Улити командующий флотом сошел с мостика линкора, а 29 января на «Нью-Джерси» поднял флаг командующий 7-й дивизией линкоров контр-адмирал О.Бэджер. Двумя неделями раньше прибывший на театр военных действий «Миссури» тоже приобрел статус флагмана — на нем разместился штаб командующего оперативным соединением вице-адмирала М.Митшера.

Февраль 1945 года ознаменовался первым — после символического рейда полковника Дулиттла — массированным авианалетом непосредственно на Японские острова. Сменивший Хэлси адмирал Р.Спрюенс 10 февраля вывел свое соединение (по сложившейся традиции оно было переименовано из TF-38 в TF-58) с рейда Улити и взял курс на север. В его составе насчитывалось 16 авианосцев (из них — 9 новейших типа «Эссекс») и 8 линкоров, в том числе «Нью-Джерси», «Висконсин» и «Миссури». Утром 16 февраля армада само-

**«Висконсин»
на Тихом океане,
предположительно
в начале 1945 г.**



летов стартовала с палуб и направилась к Токио. Из-за плохой погоды точность бомбометания оказалась невысока, но, тем не менее американцам сопутствовал успех: в воздушных боях они сбили 322 вражеских самолета и еще 177 уничтожили на земле. Потери соединения TF-58 составили 88 машин, причем примерно треть из них погибла не по боевым причинам, а в основном из-за перерасхода топлива, вынуждавшего пилотов садиться на воду... Линкоры во время этой операции готовились к отражению контрудара противника, но его не последовало.

Повернув на юг, Спрюэнс подошел к Иводзиме — маленькому вулканическому островку, имевшему важное стратегическое

значение (захватив его, американцы могли с расположенных на нем аэродромов бомбить Японию). Но высаженный десант натолкнулся на ожесточенное сопротивление неприятеля. Для подавления огневых точек японцев пришлось применить тяжелую корабельную артиллерию. 19 февраля заговорили 406-мм пушки линкора «Миссури» — это была его первая боевая стрельба в ходе войны. Кроме того, во время ночного налета зенитчики «Миссури» записали на свой счет первый сбитый самолет. Выполнив поставленную задачу, соединение TF-58 вновь направилось на север и нанесло несколько авиаударов по Токио и острову Окинава. 5 марта корабли вернулись на атолл Улити.



Главный враг — камикадзе

Следующий поход TF-58 стал одной из самых драматических страниц в истории войны на Тихом океане. 14 марта оперативное соединение в составе 16 авианосцев, 8 линкоров (среди них были и все три находившихся в зоне боевых действий корабля типа «Айова»), 14 крейсеров и 64 эсминца под командованием вице-адмирала Митшера покинуло место стоянки и направилось к берегам Японии. Главной целью операции являлось нанесение ударов по аэродромам на острове Кюсю, а также военным и промышленным объектам в городах Кобе и Куре. Но если в ходе предыдущих рейдов американцы в море почти не встретили противодействия со стороны неприятеля, то теперь на них ринулось около

50 самолетов, большинством из которых управляли пилоты-смертники.

Бороться с отчаянными японскими летчиками, сознательно шедшими на самоубийственный таран, было очень трудно. 18 и 19 марта сразу четыре американских авианосца получили прямые попадания бомб или самолетов-камикадзе, причем один из них — «Франклин» — чудом избежал гибели.

Из линкоров наиболее активное участие в отражении воздушных атак принимал «Миссури». Он сбил четыре вражеских самолета, а затем вместе с «Висконсином» большую часть пути до Улити прикрывал буксировку поврежденного «Франклина». Зенитчикам «Нью-Джерси» удалось уничтожить три японских самолета. Кроме того, «кингфишеры» линкоров занимались

Обследование штормовых повреждений «Айовы» в плавучем доке ABSD-2 на атолле Улити, декабрь 1944 г.

**Зенитчики «Миссури»
ведут огонь
по воздушной цели**



**Самолет
с пилотом-смертником
за мгновение до удара в
борт линкора «Миссури»,
11 апреля 1945 г.**



спасением американских пилотов, сбитых над морем.

Повернув назад, Митшер направил все восемь линейных кораблей соединения TF-58 к Окинаве, представлявшей собой последний вражеский форпост на пути к Токио. На этом острове, расположенном на расстоянии 340 миль от метрополии, имелись пять аэродромов и удобная гавань, что делало его отличным плацдармом для высадки непосредственно на территорию Японии. Артподготовку перед решающим штурмом Окинавы поручили линкорам. 24 марта «Нью-Джерси», «Миссури» и «Висконсин» вместе с «Норт Кэролайной», «Вашингтоном», «Саут Дакотой», «Индианой» и «Массачусеттсом» открыли огонь по неприятельским позициям в юго-восточной части острова, выпустив в сумме около 4000 снарядов из 406-мм орудий. Для «Висконсина» это были первые боевые залпы главного калибра в тихоокеанской войне.

2 апреля, находясь в районе Окинавы, «Нью-Джерси» столкнулся с эсминцем DD-554 «Фрэнкс»; командир последнего в момент удара получил смертельное ранение. Через две недели линкор ушел на плановый ремонт в США, продолжавшийся на верфи «Пьюджет Саунд» (штат Вашингтон) до начала июля. Однако накануне к патрулировавшим у Окинавы кораблям соединения TF-58 присоединилась отремонтированная «Айова» — таким образом, число находившихся на театре военных действий быстроходных линкоров не уменьшилось.

Самым опасным врагом американского 5-го флота по-прежнему оставались камикадзе. В ходе боев за Окинаву впервые мишенью для пилотов-смертников стали и быстроходные линкоры. 11 апреля один из них врезался в правый борт «Миссури» в районе 160-го шп., чуть ниже верхней палубы, и, срикошетив, рухнул в воду. Повреждения корабля оказались небольшими; растекшийся загоревшийся бензин удалось быстро потушить.

Пять дней спустя в том же месте «Миссури» атаковал другой камикадзе, но был подбит зенитной артиллерией и рухнул непосредственно за кормой линкора. Оторванное крыло самолета угодило в палубный кран и временно вывело его из строя. Из экипажа корабля в ходе обеих атак никто не пострадал.

На следующий день после второго налета камикадзе, в 23.05 17 апреля, операторы РЛС «Миссури» на расстоянии 12 миль обнаружили подозрительную цель. В точку с указанными координатами немедленно вылетели самолеты с легкого авианосца «Батаан», туда же устремились четыре эсминца. В результате их совместных дейст-



вий пошла ко дну японская подводная лодка I-56, пытавшаяся приблизиться к американским кораблям на дальность торпедного выстрела.

«Миссури» оперировал в водах у Окинавы до 5 мая. За это время он участвовал в отражении 12 дневных и четырех ночных авианалетов; его зенитчики лично уничтожили 5 вражеских самолетов и еще 6 — совместно с другими кораблями. Артиллерия линкора разрушила ряд береговых укреплений, включая несколько защищенных позиций артиллерийских батарей.

Тихоокеанский финал

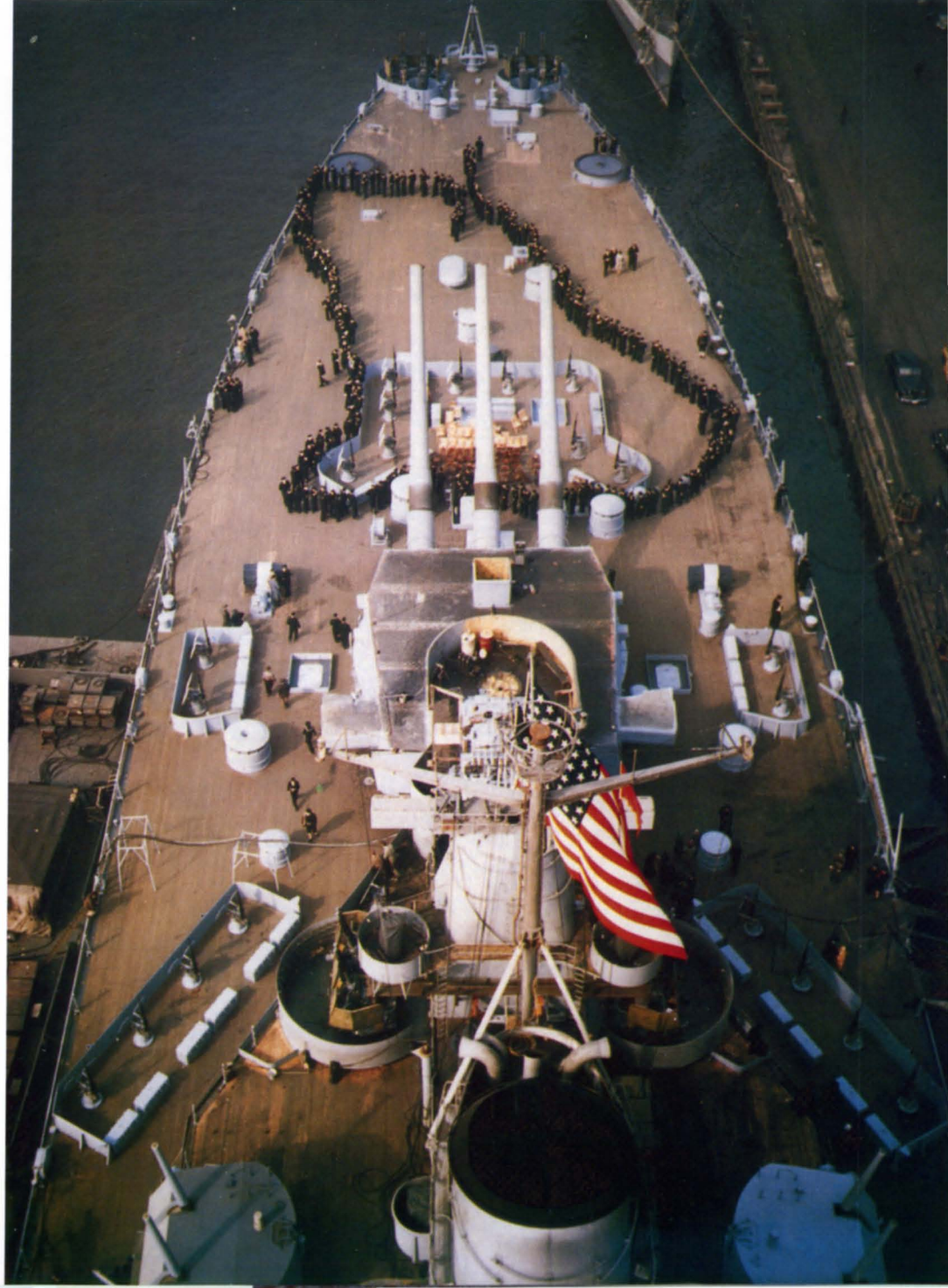
В мае 1945 года произошла очередная ротация командующих, и 5-й флот опять стал 3-м. Адмирал Хэлси поднял флаг на линкоре «Миссури» — эта церемония состоялась 18 мая на рейде Гуама. Официально он вступил в должность 10 дней спустя.

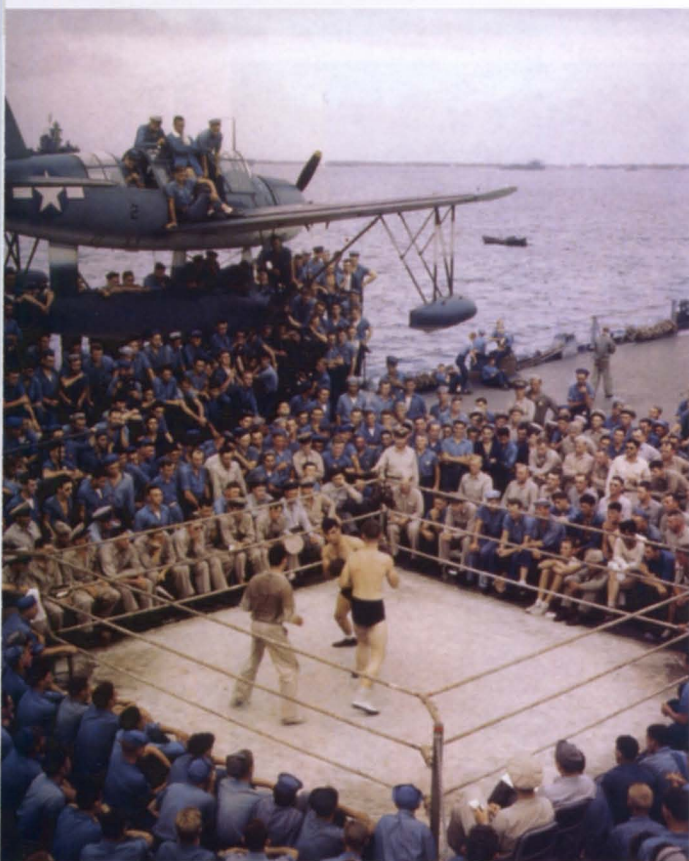
В конце мая — начале июня все три линкора типа «Айова» сопровождали авианосцы TF-38 во время проведения авиаударов по объектам на острове Кюсю. 5 — 6 июня из-за неточной метеосводки соединение угодило в эпицентр мощного тайфуна, причинившего серьезные повреждения 32 кораблям. Быстроходные линкоры снова показали отличные ходовые качества в экстремальных условиях и практически не пострадали — лишь на «Миссури» волны

Пулемет с японского самолета-камикадзе, вонзившийся в пламегаситель четырехствольного автомата «Бюффорд». Линкор «Миссури», 11 апреля 1945 г.



Линкор «Айова» перед спуском на воду, 27 августа 1942 г.
Справа: на палубе «Айовы» в день ее ввода в строй, 22 февраля 1943 г.





*Вверху: «Айова» во время первого учебного плавания, май 1943 г.
Слева: боксерский поединок на палубе «Айовы», май—июнь 1944 г.
Внизу: капеллан проводит службу на борту «Миссури», 1945 г.*

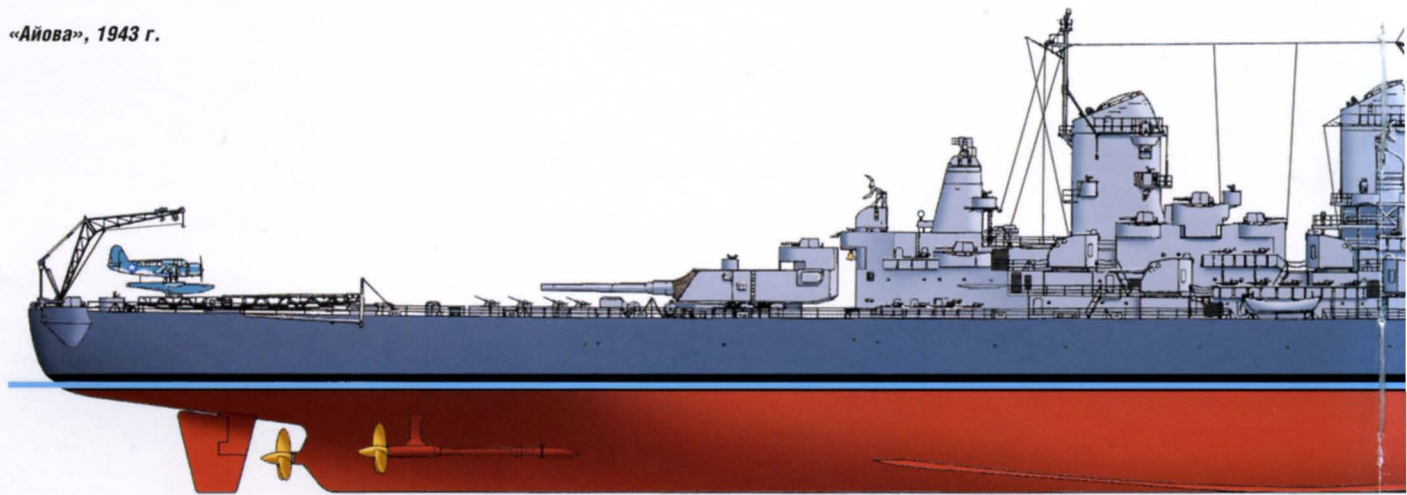




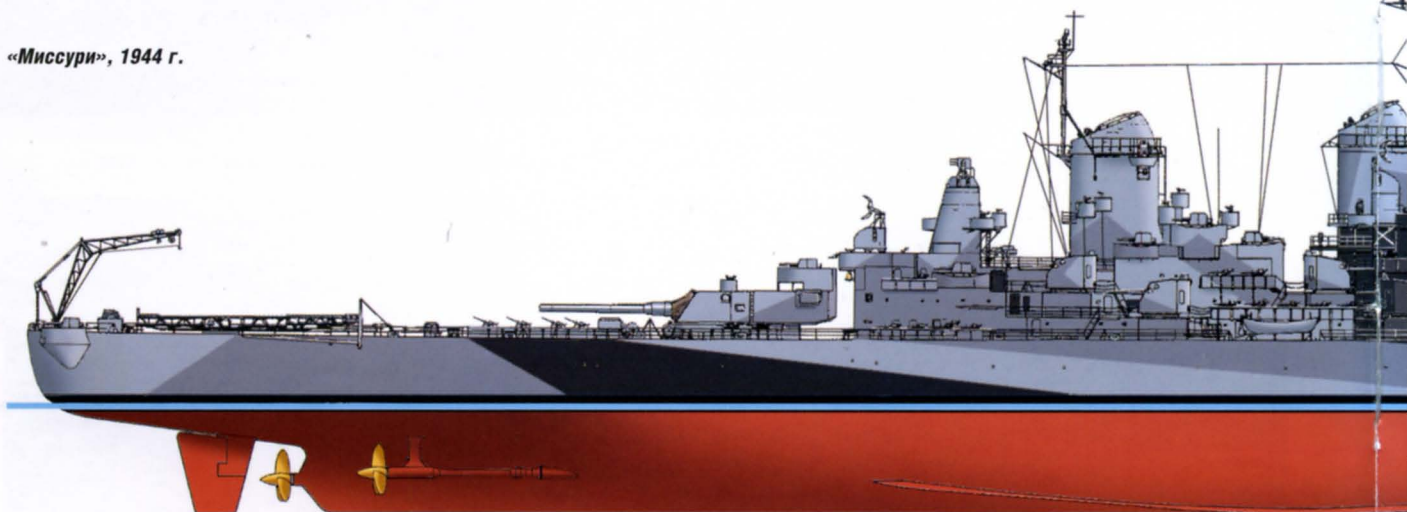
Линкор «Миссури» во время первого учебного похода: на якорной стоянке и во время учебных стрельб, июль—август 1944 г.



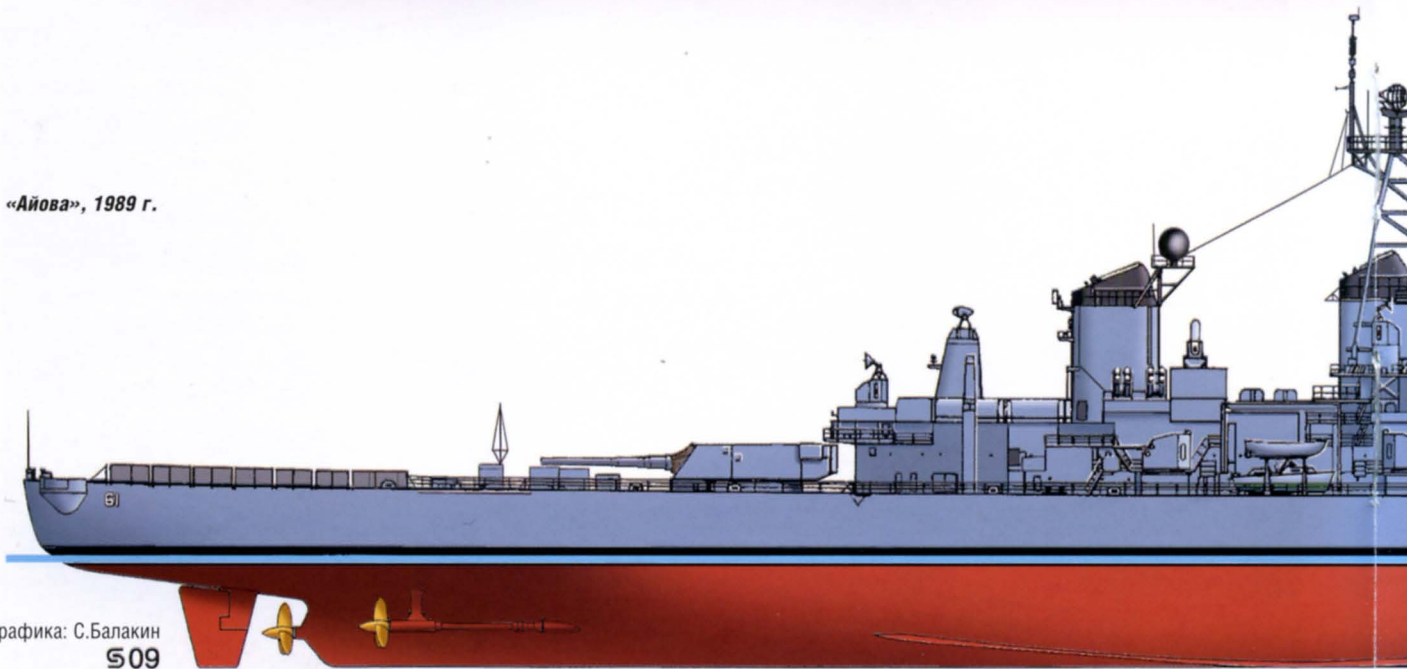
«Айова», 1943 г.

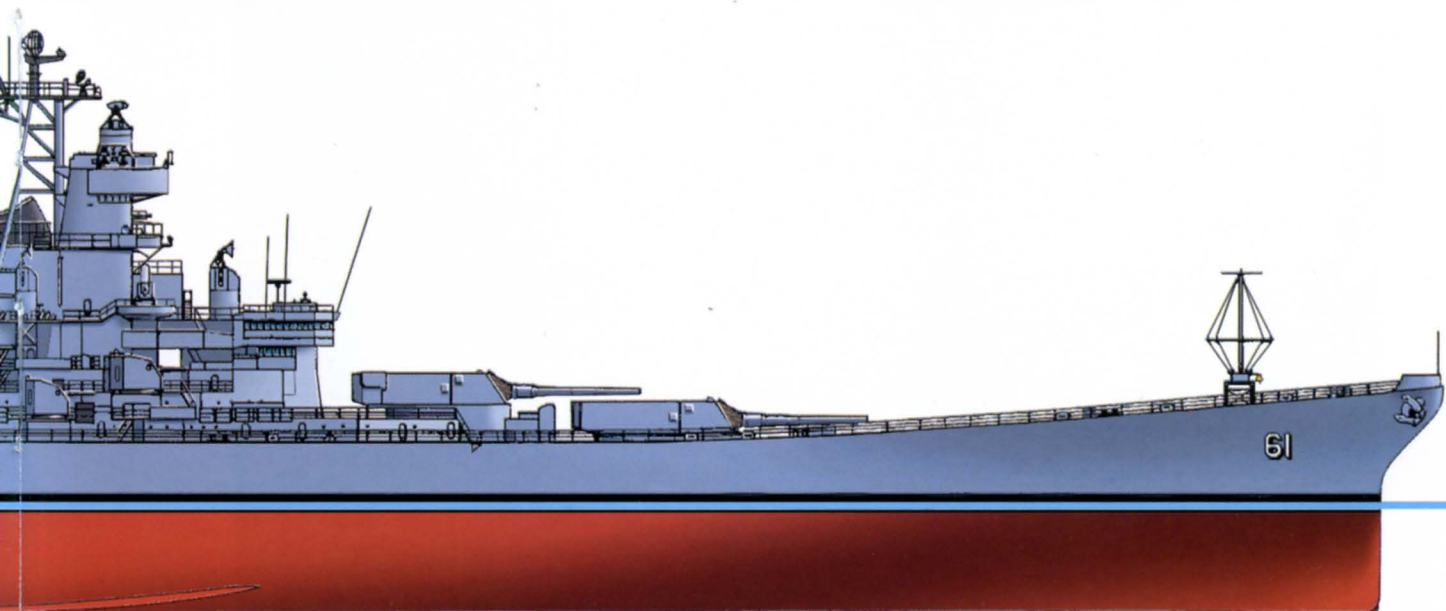
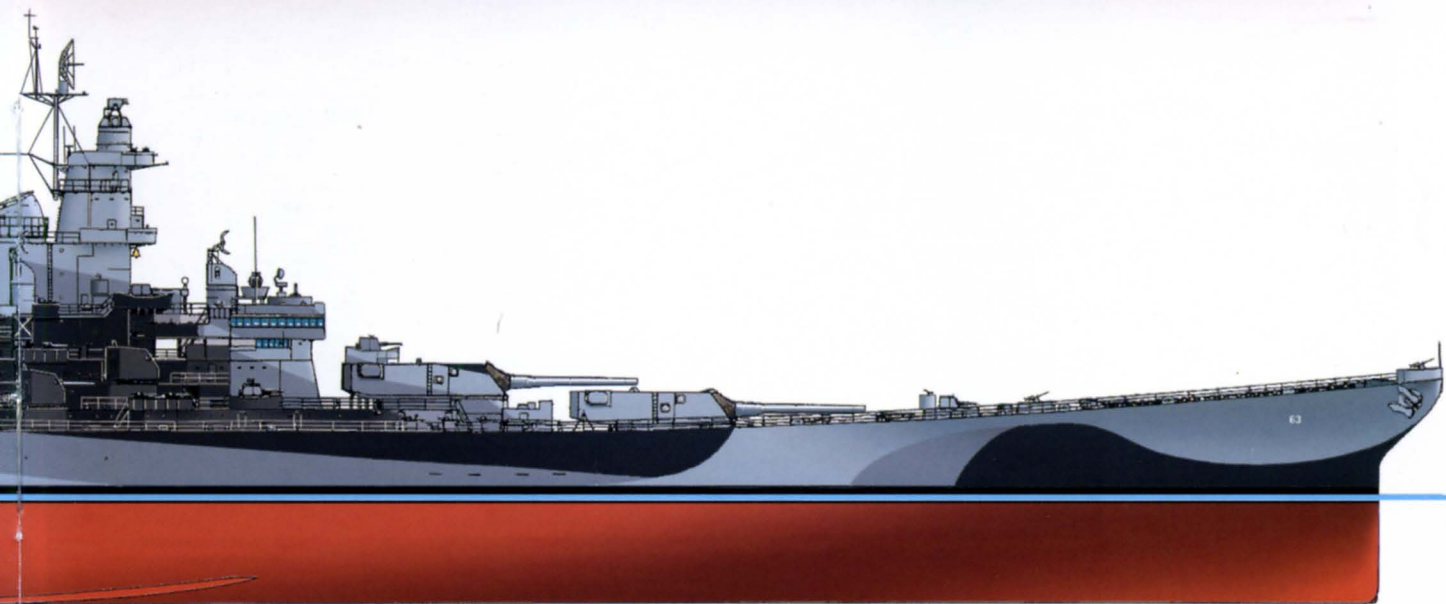
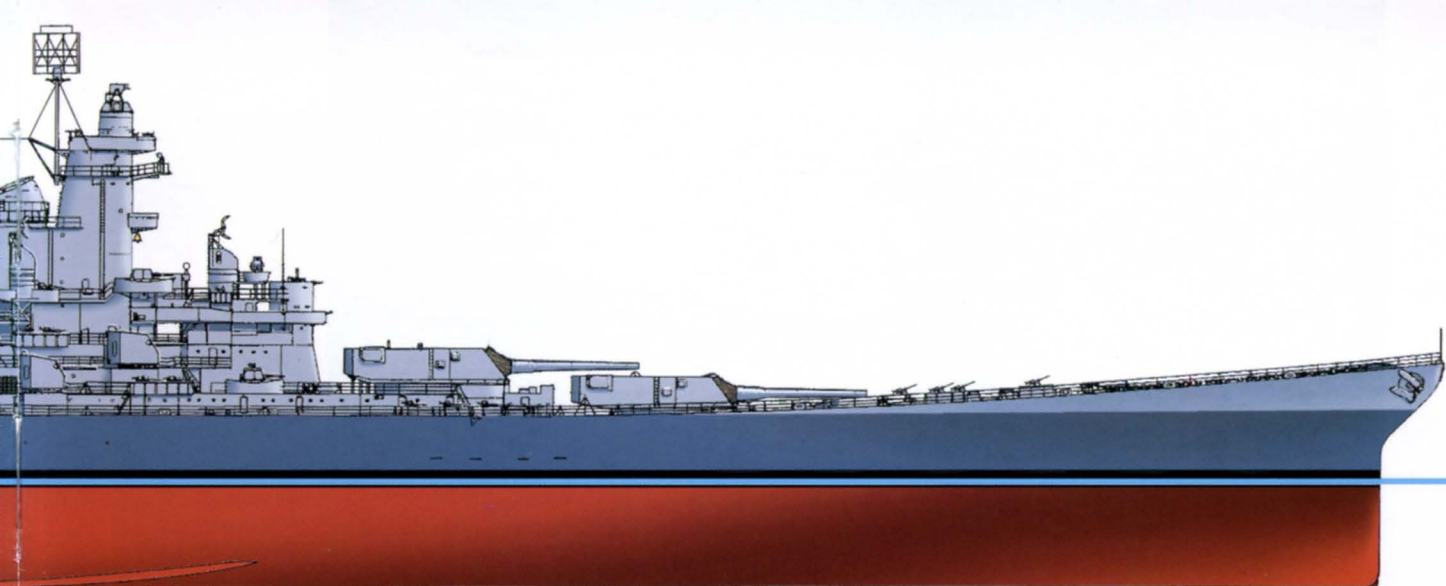


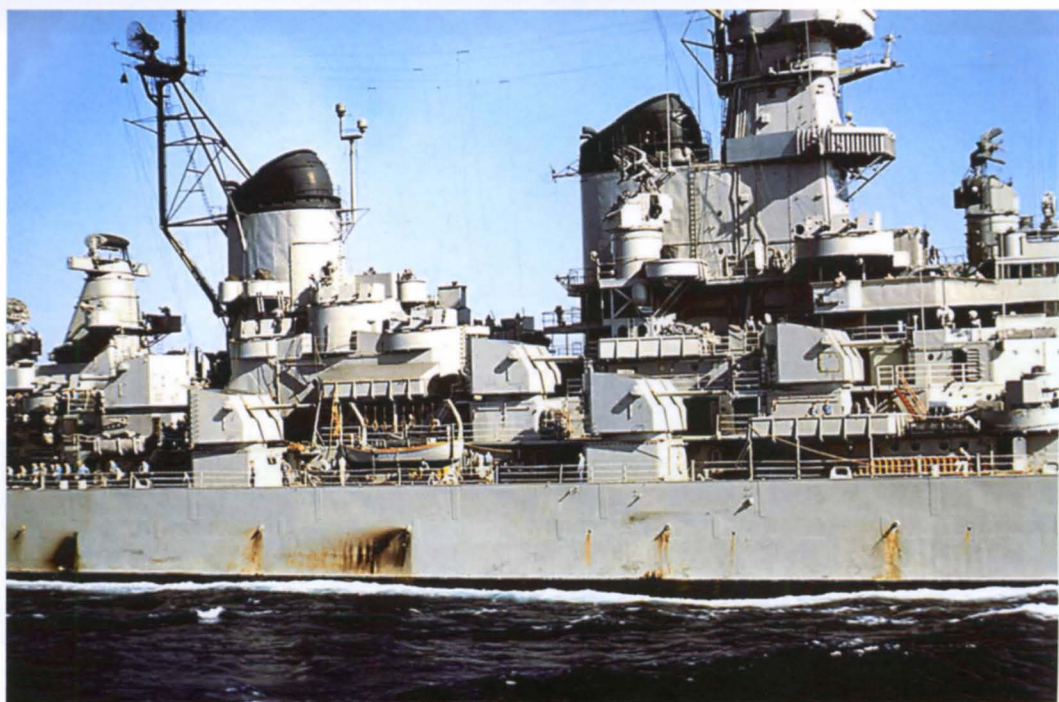
«Миссури», 1944 г.



«Айова», 1989 г.







**«Айова» в водах Кореи,
серия снимков с борта
эсминца «Элфред
Каннингхэм», 1952 г.**





*Вверху: подача 406-мм снарядов на вращающуюся кольцевую платформу башни линкора «Нью-Джерси», 9 апреля 1953 г.
Внизу: «Нью-Джерси» у берегов Гавайев, 9 сентября 1968 г.*



**«Миссури» на консервации в Бремертоне.
40-мм автоматы укрыты под герметичными
шатрами, антенны радаров сняты**





*Вверху: «Висконсин» в ходе модернизации на верфи «Инголлс», сентябрь 1987 г.
Внизу: залп «Айовы», 1984 г.*





*Вверху: пуск ракеты «Томагавк» с «Нью-Джерси», 10 мая 1983 г.
Внизу: «Висконсин» на испытаниях после модернизации, 1988 г.*





«Висконсин» готовится к учебным
стрельбам в Мексиканском заливе, 1988 г.



*Вверху: «Миссури» в день вступления в строй после модернизации, 10 мая 1986 г.
Внизу: линкор «Миссури» и авианосец «Китти Хок» принимают топливо с танкера «Кавишиви», 25 июля 1986 г.*

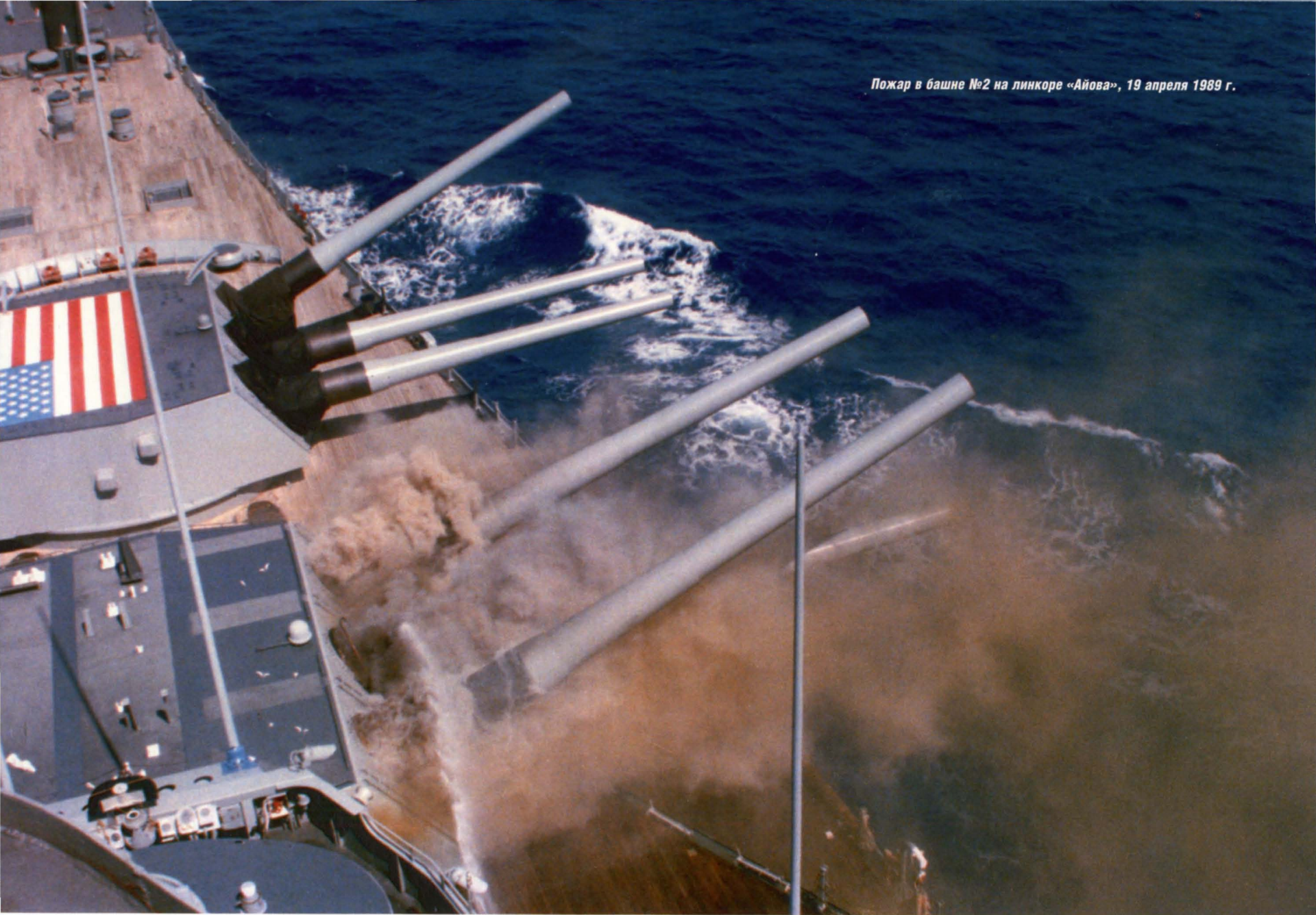




«Миссури» на учебных стрельбах в 1988 г. (вверху) и на маневрах RIMPAC-90 в 1990 г. (внизу)



Пожар в башне №2 на линкоре «Айова», 19 апреля 1989 г.



«Висконсин» на вечной стоянке в Норфолке



406-мм снаряды на палубе «Айовы». Норфолк, 25 марта 1985 г.

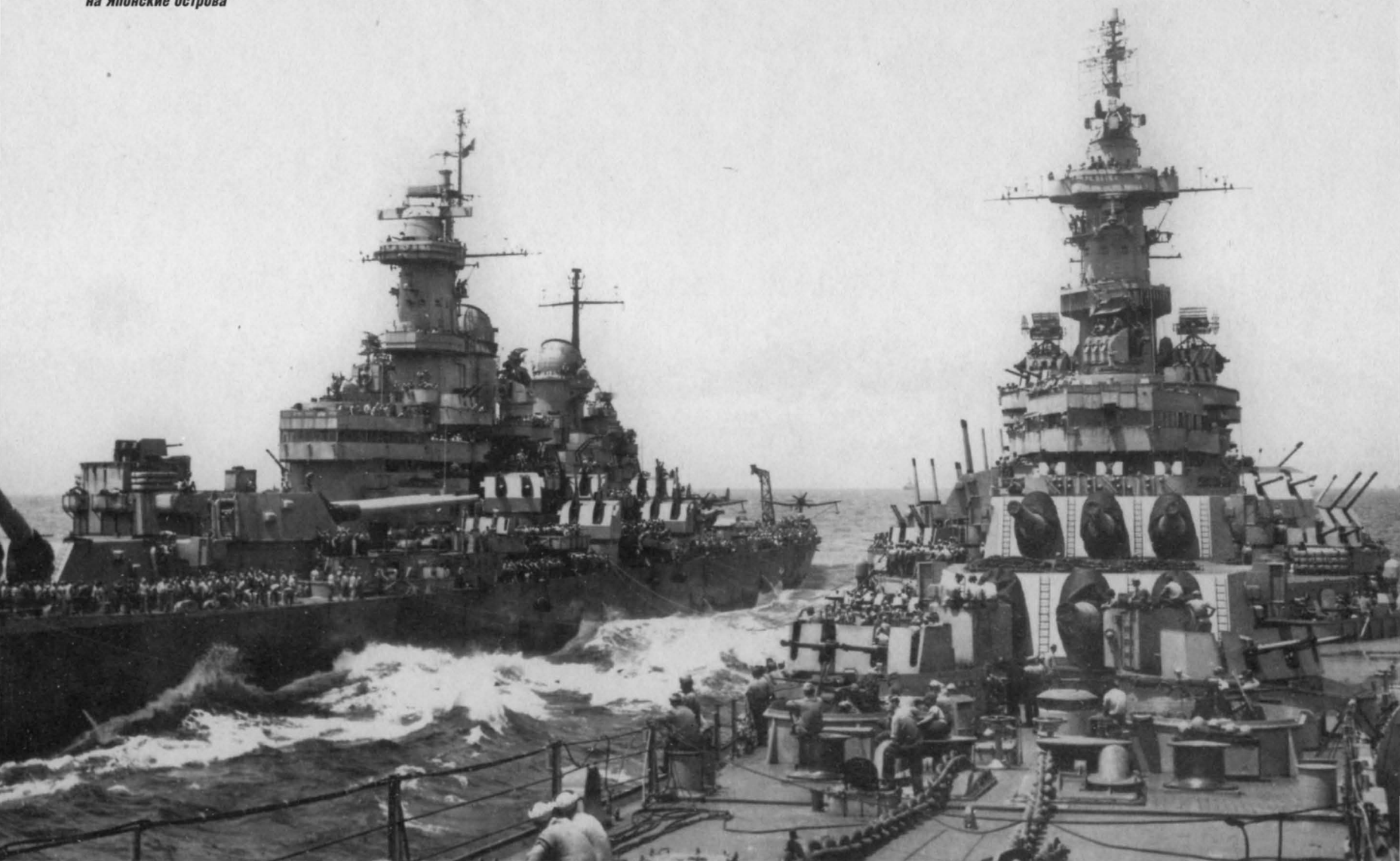




*Вверху: вид на линкор-музей «Миссури» с надстройки входящего в базу авианосца «Нимитц». Пёрл-Харбор, 27 октября 2003 г.
Внизу: на палубе «Миссури» в день 59-й годовщины окончания Второй мировой войны, 2 сентября 2004 г.*



*Морские пехотинцы с «Миссури» (слева)
перебираются на «Айову» по канатной системе,
20 августа 1945 г. Предполагалось, что линкоры
высадят десантную партию непосредственно
на Японские острова*



**«Нью-Джерси» во время ремонта
на верфи «Пьюджет Саунд»
в Бремертоне, июнь 1945 г.**



вывели из строя часть второстепенных палубных устройств и оборудования. 13 июня линейные корабли стали на якорь в заливе Лейте, где их экипажам дали возможность немного отдохнуть перед новыми боями.

С 14 июля по 9 августа американцы предприняли пять крупномасштабных обстрелов корабельной артиллерией промышленных объектов в городах на побережье островов Хоккайдо и Хонсю. В двух из них принимали участие «Айова», «Миссури» и «Висконсин». 15 июля эти корабли, составлявшие 7-ю дивизию линкоров оперативного соединения TF-38, открыли огонь главным калибром по металлургическим заводам «Нихон Стил» и «Ваниси Айрон Уоркс» в городе Муроране. Всего было выпущено 860 406-мм фугасных снарядов. Корректировка стрельбы велась с помощью самолета. По наблюдениям воздушной разведки, на территории завода «Нихон Стил» был зафиксирован сильный взрыв — столб пламени поднялся на высоту около 100 м. Из восьми главных цехов предприятия «Ваниси Айрон Уоркс» четыре оказались полностью разрушенными; на коксохимическом заводе бушевал огромный пожар. Уже после войны выяснилось, что снаряды линкоров уничтожили полу-

торамесячный запас кокса. Железнодорожное сообщение с Мурораном удалось восстановить только через три дня, снабжение электроэнергией — через два, водопровод — через неделю, а телефонную сеть — лишь через два месяца.

Объектом второй бомбардировки стали промышленные предприятия города Хитати, расположенного в 65 милях от Токио. Стрельба по ним впервые велась ночью, без корректировки с воздуха, исключительно по расчетам артиллерийских приборов. Вечером 17 июля огневую позицию заняли три линкора 7-й дивизии, а также «Норт Кэролайна» и «Алабама»; поблизости находился и английский «Кинг Джордж V», но ему были определены собственные цели. Командовал отрядом контр-адмирал О.Бэджер (флаг на «Айове»). Пять американских линкоров выпустили 1207 406-мм фугасных снарядов. Конечно, эффективность ночной стрельбы оказалась ниже, чем дневной, тем не менее, аэрофотосъемка показала, что на территории заводов «Тага» и «Мито» есть серьезные разрушения. Меньше пострадали заводы «Яматэ» и «Хитати Майн». Вместе с тем, по данным разведки, ночная бомбардировка с моря имела большой деморализующий эффект, вызвав панику среди жителей города.

**Линкор «Висконсин»
до конца войны нес
окраску схемы Ms.22**



**«Нью-Джерси» во время ремонта на верфи «Пьюджет Саунд» в Бремертоне (24 июня 1945 г., внизу)
и на испытаниях после его завершения (2 июля 1945 г., вверху)**



**«Нью-Джерси» на верфи
«Пьюджет Саунд»,
июнь 1945 г.**



**«Нью-Джерси» выходит
в море после ремонта,
30 июня 1945 г.
На корабле переделан
ходовой мостик;
а за второй трубой
установлена новая
решетчатая мачта
(бизань-мачта по
американской
терминологии). После
войны такие же мачты
получат и остальные
линкоры**



В конце июля — начале августа линкоры 7-й дивизии снова находились в море, сопровождая авианосцы соединения TF-38; «Айова» привлекалась для обстрела японских позиций на острове Кахулаве (29 — 30 июля). В целом ничего примечательного в тот период с ними не произошло.

Тем временем на театре военных действий появился «Нью-Джерси». Завершив ремонт, он 4 июля покинул Бремертон и после кратковременных стоянок в Пёрл-Харборе, Эннестоке, заливе Лейте прибыл на Гуам. 8 августа линкор из 127-мм орудий обстрелял все еще продолжавший сопротивляться японский гарнизон острова Уэйк. Снаряды «Нью-Джерси» разрушили мост и вывели из строя 8-дюймовое орудие на мысе Пикок-Пойнт. Это были последние залпы линкоров типа «Айова» во Второй мировой войне.

29 августа в Токийский залив вошли корабли 5-го флота США, в том числе «Айова» и «Миссури». А через три дня, 2 сентября, на борту последнего состоялась официальная церемония подписания акта о капитуляции Японии. Для этого на линкор прибыли представители всех стран-союзников, а также журналисты и фотографы. На флагштоке «Миссури» торжественно подняли флаг, развевавшийся над Белым домом в Вашингтоне 7 декабря 1941 года — в день нападения на Пёрл-Харбор. А на палубе, в стеклянном футляре, была выставлена другая реликвия — американский



флаг командора М.Перри, под которым он заключил в 1854 году первый договор с прежде закрытой Страной восходящего солнца.

Японская делегация — министр иностранных дел М.Сигемицу и представитель императорской ставки генерал Э.Умэдзу — прибыли на «Миссури» в 8.56. «Это был мучительно прекрасный день, — позже вспоминал о тех событиях Сигемицу. —

Адмирал В.Хэлси (справа) приветствует главнокомандующего адмирала Ч.Нимитца на борту «Миссури», 29 августа 1945 г.



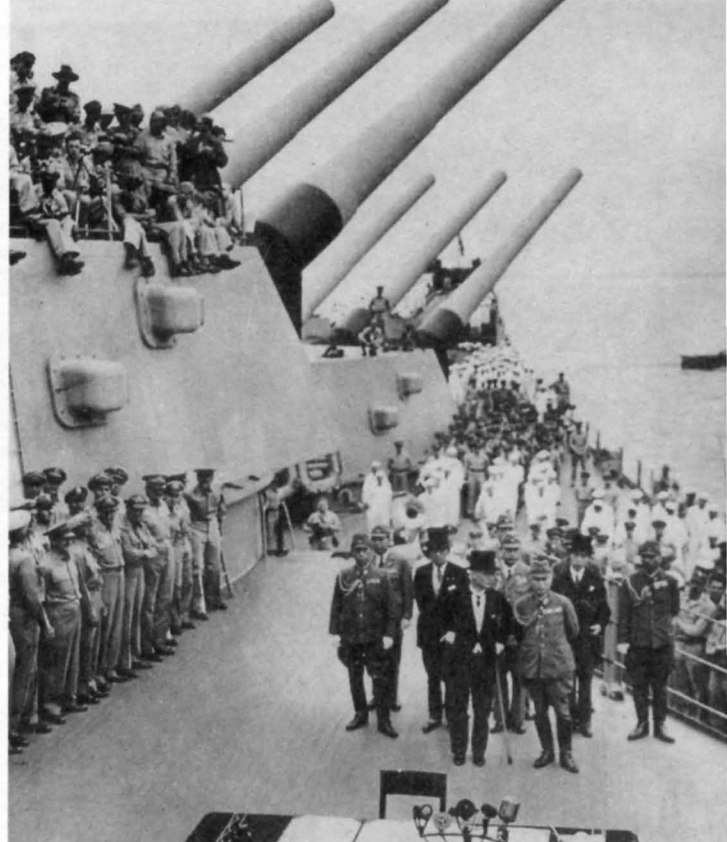
Линкор «Миссури» в Токийском заливе, 2 сентября 1945 г. Этот корабль в конце войны тоже был перекрашен по схеме Ms.22

Символ победы — «Миссури» в Токийском заливе на фоне Фудзиямы, август 1945 г.





Линкор «Миссури» во время церемонии подписания капитуляции Японии, 2 сентября 1945 г.



На снимке справа: японская делегация во главе с М.Сигемицу и Э.Умэдзу на палубе линкора.

Внизу: подпись под документами ставит глава советской делегации генерал-лейтенант К.Н.Деревянко





Воздушный парад:
американские палубные
самолеты пролетают над
Токийским заливом.
Слева на переднем плане
стоит линкор «Миссури»;
правее виден легкий
крейсер «Детройт»,
2 сентября 1945 г.

Когда мы стояли на палубе, появилась Фудзияма, возвышавшаяся над Токийским заливом и напоминавшая, что мы прощались с летом. Хотя английский линкор «Принс оф Уэлс» был потоплен у Сингапура, однотипный с ним «Кинг Джордж V» гордо стоял перед нами, сверкая в сияющем серебре».

Церемония подписания акта о безоговорочной капитуляции заняла 23 минуты. Со стороны союзных держав под документом поставили подписи верховный командующий генерал Д.МакАртур (от имени всех союзных наций), адмирал Ч.Нимитц (от США), адмирал Б.Фрейзер (от Великобритании), генерал-лейтенант К.Н.Деревянко (от СССР), генерал Су Юнчан (от Китая), генерал Ж.Леклерк (от Франции), а также представители Канады, Австралии, Новой Зеландии и Нидерландов. Так линкор «Миссури» вошел в историю как корабль, на котором завершилась Вторая мировая война.

Большие линкоры для большой политики

«Способность держать под контролем море и небо над ним — вот ключ к нашей свободе и нашей способности поддерживать мир во всем мире», — сказал президент США Гарри Трумэн во время посещения линкора «Миссури» в Нью-Йорке 27 октября 1945 года. Правда, пути поддержания мира виделись Трумэну по-своему — исходя из интересов его страны. Традиционная американская «политика канонерок» в послевоенные годы трансформировалась в «политику линкоров» — огромные корабли с внушающими уважение пушками как нельзя лучше подходили для демонстрации величия Соединенных Штатов во всех уголках планеты.

После завершения боевых действий на Тихом океане линкоры типа «Айова» некоторое время использовались для перевозки военнослужащих в США (операция «Мэд-



**Бывшие
противники: линкоры
«Нью-Джерси» и «Нагато»
(на заднем плане)
в Токийском заливе,
30 декабря 1945 г.**

жик Карпет» — «Волшебный ковер» или «Ковер-самолет»), а затем выполняли функции «показа флага» в разных частях земного шара, олицетворяя собой мощь американского флота.

Так, весной 1946 года «Миссури» направился на Средиземное море, попутно доставив из Нью-Йорка в Стамбул тело скончавшегося турецкого посла М.Эртегюна. 5 апреля под салют из 19 выстрелов покойного дипломата переправили на берег. Через четыре дня линкор бросил якорь в Пирее, где задержался на две недели: таким образом американцы демонстрировали свою поддержку правительству Греции, которое в то время вело войну с прокоммунистическим движением сопротивления.

В 1947 году «Миссури» нанес визит в Бразилию, где проходила конференция по поддержанию мира и безопасности в Западном полушарии. 2 сентября в Рио-де-Жанейро на борту линкора вновь побывал президент Трумэн (он был вообще неравнодушен к «Миссури» — вероятно, из-за того, что корабль носил на борту имя его родного штата), возвестивший миру о принятии «договора Рио», по сути представлявшего собой преломление пресловутой доктрины Монро в свете наступившей «холодной войны».

«Висконсин» в 1946 году посетил Чили, Перу и Венесуэлу, а в следующем, вместе с «Нью-Джерси», побывал в европейских водах. Американские суперлинкоры часто привлекали внимание высокопоставленных персон. Например, во время захода в Осло 2 июля 1947 года «Нью-Джерси» посетил король Норвегии Хаакон VII.

Однако вскоре стало очевидным: численность американского флота явно избыточна и его содержание обременительно даже для самой богатой страны мира. А в свете появления ядерного оружия, управляемых ракет и реактивной авиации эффективность тяжелых артиллерийских кораблей вызвала обоснованные сомнения. Поэтому летом 1948 года «Нью-Джерси» и

«Висконсин» вывели в резерв и поставили на консервацию, вскоре за ними последовала и «Айова». В составе ВМС США остался единственный линкор — «Миссури».

После завершения текущего ремонта на верфи в Норфолке «Миссури» вышел в учебное плавание по Чесапикскому заливу и 17 января 1950 года вследствие навигационной ошибки сошел с фарватера, сев на мель в районе маяка Тимбл Шоулз. Инерция огромного корабля, двигавшегося со скоростью 12 узлов, была такова, что он «пропахал» днищем по мелководью расстояние, равное трем длинам корпуса, и его нос поднялся на два с лишним метра. Спа-

**«Миссури» в Стамбуле,
апрель 1946 г. Справа
виден линейный
крейсер «Явуз»**



«Висконсин» на рейде Вальпараисо (Чили), ноябрь 1946 г.



**Торжества по случаю
4-й годовщины окончания
Второй мировой войны,
2 сентября 1949 г.
Экипаж «Миссури»
выстроен вокруг места,
где состоялась
подписания акта
капитуляции Японии**

сение линкора вылилось в сложную и дорогостоящую операцию, продолжавшуюся в течение двух недель. С «Миссури» выгрузили 11 758 т боезапаса, топлива, воды и провианта; рядом прорыли канал, в который корабль стаскивали 13 буксиров. Первая попытка сделать это не удалась, но вторая, предпринятая 1 февраля, завершилась успешно. Осмотр в доке в Норфолке показал, что набор корпуса сильно деформирован, и исправление повреждений обойдется баснословно дорого. Поэтому командование флотом приняло решение ограничиться ремонтом наружной обшивки, что и было сделано всего за пять дней. Обводы корпуса «Миссури» так и не были восстановлены, и в течение последующих четырех десятилетий служба линкора могла развивать скорость не более 24 узлов — на 8,5 узла меньше, чем по проекту. Тем не менее, к началу войны в Корее (июнь 1950 года) «Миссури» продолжал оставаться единственным действующим линейным кораблем американского флота.

У берегов Кореи

19 августа «Миссури» покинул Норфолк и через Панамский канал отправился в дальневосточные воды. 14 сентября на нем поднял флаг контр-адмирал Э.Смит, а на следующий день 406-мм орудия «Миссури» открыли огонь по позициям северокорейцев, обеспечивая наступление 10-го армейского корпуса «войск ООН» в ходе крупномасштабной Инчонской десантной операции, коренным образом изменившей ситуацию на Корейском полуострове в пользу США и их союзников.

С 14 октября линкор стал флагманским кораблем командующего 7-м флотом вице-адмирала Э.Страбла. До конца года его артиллерия поддерживала наступление американских войск в районе Вонсана, а также обстреливала военные и промышленные объекты в Чхонджине и Хыннаме.

Специфика войны в Корее заключалась в том, что после стабилизации линии фронта коммуникации, по которым шло

снабжение Корейской Народной армии (КНА), проходили вдоль береговой линии. Кроме того, горный рельеф местности предопределил наличие многочисленных тоннелей и мостов. Все это делало стратегически важные железнодорожные и автомобильные пути сообщения идеальной мишенью для тяжелой морской артиллерии. Соответственно, командование 7-м флотом пришло к выводу о целесообразности постоянного нахождения у берегов Кореи, как минимум, одного линкора, что дало основание для приказа о расконсервации трех кораблей типа «Айова».

«Миссури» нес службу в дальневосточных водах по март 1951 года. Затем, сменяя друг друга, его место занимали «Нью-Джерси» (май — ноябрь 1951 г.), «Висконсин» (ноябрь 1951 — апрель 1952 г.), «Айова» (апрель — октябрь 1952 г.). В конце войны «Миссури» и «Нью-Джерси» совершили по второму походу на театр военных действий. Последние залпы «Нью-Джерси» по береговым укреплениям Вонсана прозвучали 26 июля 1953 года — накануне заключения перемирия.

Всего за время войны в Корею «Миссури» выпустил 3801 406-мм и 4379 127-мм снарядов, а все линкоры типа «Айова» вместе — 20 424 406-мм фугасных снарядов, а это 17 605,5 т взрывчатки и стали. По мнению американцев, эффективность огня оказалась весьма высокой. Так, по данным разведки, в результате обстрела позиций КНА линкором «Нью-Джерси» 2 октября 1951 года (136 снарядов главного калибра) было разрушено 25 дотов и укреплений, убито около 200 солдат и ранено — около 400. На следующий день (81 выстрел из 406-мм орудий) к этим цифрам добавилось еще 22 разрушенных дота, 150 убитых и 200 раненых северокорейцев. Линкор «Висконсин» за период с 1 января по 18 марта 1952 года выпустил 977 406-мм снарядов, уничтожив три артиллерийские батареи, 81 дот и бункер (еще 105 повреждены); потери КНА составили около 700 человек убитыми и 359 ранеными. Правда, необходимо заметить, что результативность огня морской артиллерии по береговым целям часто представляется командирам стреляющих кораблей гораздо выше, чем она есть на самом деле — опыт нескольких войн это наглядно подтверждает.

Операции «Пэкидж» и «Дирейл» ставили своей целью полное разрушение прибрежной железнодорожной линии на участках Чхонджин — Сонджин — Хыннам. Стрельба кораблей днем велась с использованием воздушной корректировки, причем для этих целей впервые применялись палубные вертолеты. Ночью или в условиях



плохой видимости линкоры занимали огневую позицию, ориентируясь по заранее установленным буям с радиолокационными мели отражателями. О результативности действия корабельной артиллерии можно судить по следующему примеру. В ходе операции «Дирейл» «Нью-Джерси» 24 апреля 1953 года выпустил 148 406-мм и 54 127-мм снаряда по 14 различным целям, среди которых значились 4 тоннеля и 7 железнодорожных мостов. Проведенная аэрофотосъемка показала, что неповрежденными остались лишь два объекта (моста) из 14-ти, причем перед одним из них разрушено около 30 м железнодорожного полот-

Работы по снятию линкора «Миссури» с мели в Чесапикском заливе, 17 января — 1 февраля 1950 г.

**Заправка
эсминца «Джозеф
Кеннеди-джуниор»
с борта линкора
«Миссури». Корабли
направляются к берегам
Кореи, август 1950 г.**



**«Миссури» (слева внизу)
прикрывает десантную
операцию в Инчхоне.
В воздухе на переднем
плане — палубный
истребитель «Корсар»,
15 сентября 1950 г.**



на. Один мост полностью уничтожен, остальные — выведены из строя. Входы в тоннели засыпаны оползнями, перекрывавшими их площадь на 35 — 80%.

Несмотря на подавляющее превосходство в силах, американским кораблям не всегда удавалось проводить бомбардировки берега безнаказанно. Северокорейцы

сформировали специальные мобильные батареи полевых орудий, которые неожиданно открывали ответный огонь с замаскированных позиций. Дважды под их снаряды попадали и американские линкоры. Так, 20 мая 1951 года, когда только что прибывший «Нью-Джерси» под флагом командующего 7-м флотом вице-адмирала

Г.Мартин вел обстрел Вонсана, в его первую башню главного калибра угодил 100-мм снаряд. Взрывом убило одного находившегося на палубе матроса, еще двое получили ранения. Чуть позже рядом с кормой взорвался еще один корейский снаряд, но он никаких повреждений не причинил.

15 марта 1952 года во время бомбардировки Сонджина мишенью для береговой 152-мм батареи стал линкор «Висконсин».

Снаряд попал в щит четырехствольного 40-мм автомата и затем в надстройку правого борта в районе 144 — 145 шп., сделав пробоину размерами 60х75 см. Три члена экипажа были ранены осколками. Американцы засекли место расположения береговой батареи и уничтожили ее залпом 406-мм орудий.

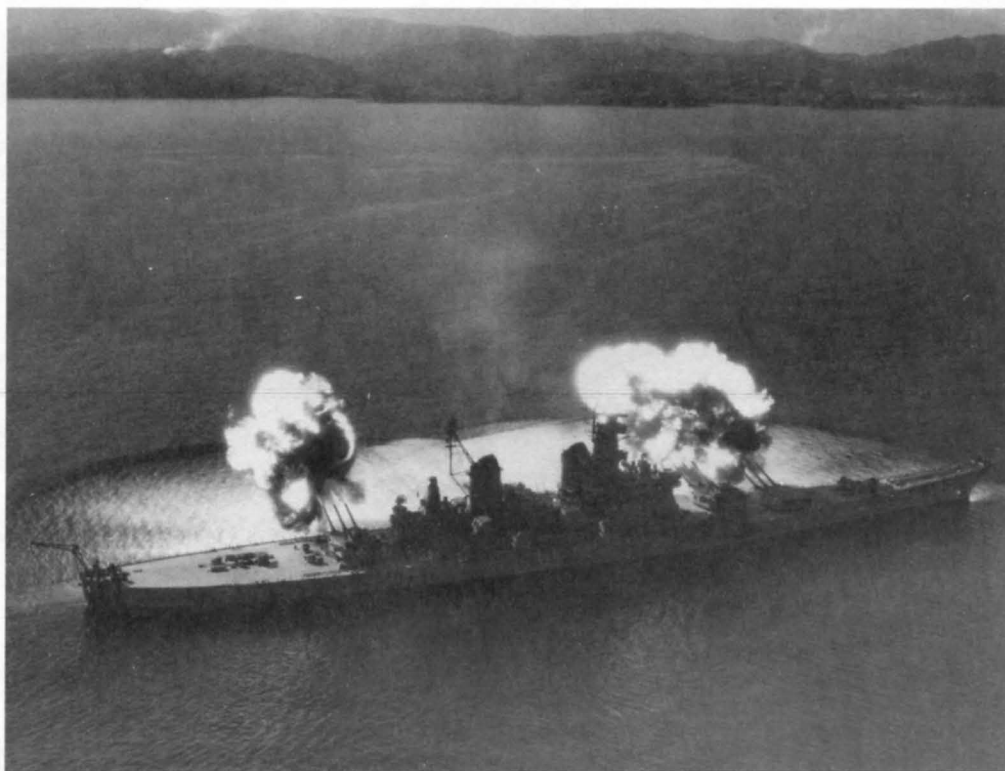
Дважды линкоры теряли свои вертолеты. 24 мая 1951 года винтокрылая машина с «Нью-Джерси», вылетевшая на поиски пи-



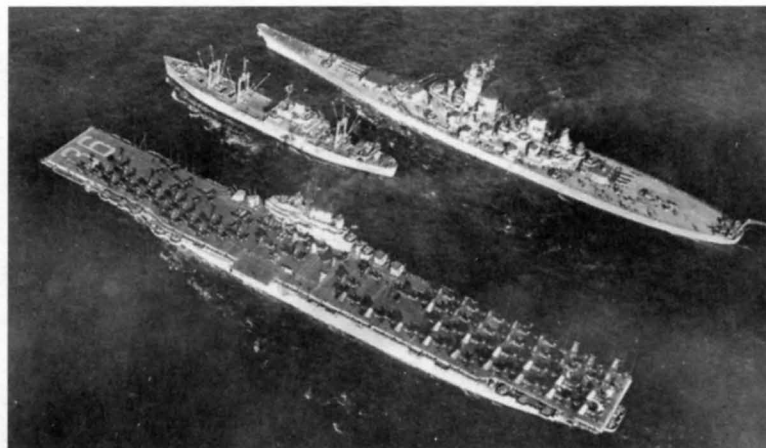
Слева: «Айова» и «Миссури» на якоре в корейских водах, октябрь 1952 г. Внизу: «Айова» возвращается в США, ноябрь 1952 г.



**Справа: «Нью-Джерси»
ведет обстрел побережья
Кореи, 10 ноября 1951 г.
Внизу: «Нью-Джерси» и
эсминец «Трэтан» в море,
17 апреля 1952 г.**



Справа: авианосец «Этиетам», транспорт снабжения «Рэйниер» и линкор «Висконсин» у берегов Кореи, 21 марта 1952 г.



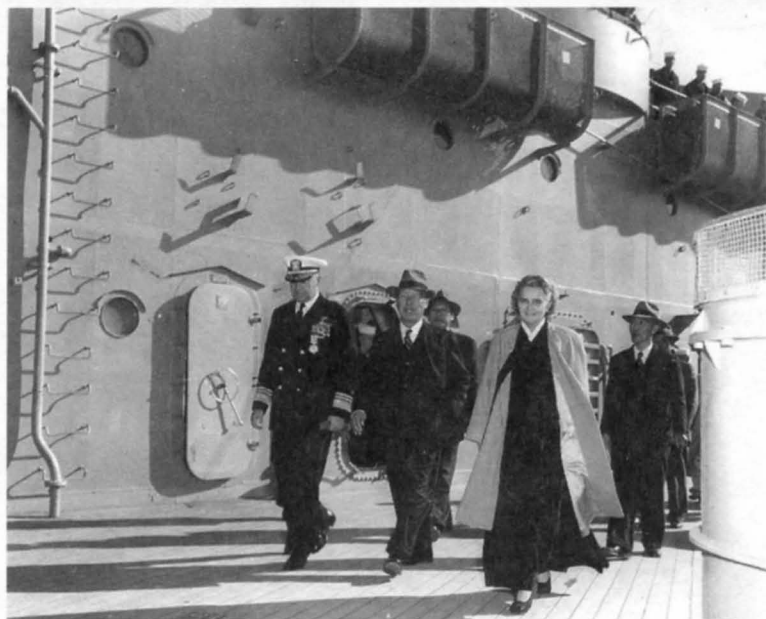
лота сбитого самолета, из-за нехватки топлива вынуждена была совершить посадку в горах. Правда, экипажу вертолета в конце концов удалось пробиться к своим. А вот три человека, находившихся в вертолете с линкора «Миссури», потерпевшего аварию 21 декабря 1952 года, погибли. Кроме того, во время боевых действий в Корее американский флот лишился командира линкора «Миссури» — 6 марта 1953 года капитан У.Эдсолл, находясь на мостике своего корабля, внезапно умер от инфаркта.

Несостоявшиеся модернизации

Впечатляющие характеристики линкоров типа «Айова» — в первую очередь, высокая скорость хода при весьма мощном вооружении и хорошей защите — делали эти корабли привлекательными кандидатами для капитальных модернизаций. Неудивительно, что проекты их переоборудования разрабатывались на протяжении многих лет, пока, наконец, не были осуществлены в 1980-е годы.

Сразу же после окончания Второй мировой войны на всех четырех «айовах» планировалось заменить четырехствольные «бофорсы» новыми спаренными автоматическими 76-мм пушками, а для управления их огнем установить современные КДП Mk-56 и Mk-63. Предполагалось, что каждый линкор будет нести по 16 спаренных 76-мм артиллерийских установок Mk-33, 6 директоров Mk-56 и 4 — Mk-63. Однако вывод кораблей в резерв и сокращение расходов на флот помешали этим планам. В итоге, 76-мм артиллерия на «айовы» так и не попала. Во время войны в Корее линкоры имели в основном то же вооружение, что и в 1945 году — разве что, все 20-мм «эрликоны» стали спаренными, а их число уменьшилось (на «Айове» к октябрю 1951 года они отсутствовали вообще). Кроме того, было несколько усовершенствовано радиоэлектронное оборудование и сняты катапульты: вместо них в корме устроили взлетно-посадочную площадку для вертолета.

Недостроенный «Кентаки» (к январю 1950 года степень его технической готовности составляла 73%) первоначально предлагалось переоборудовать в «линкор ПВО» по проекту SCB-19. Его основным оружием должны были стать 203-мм гладкоствольные пушки, стреляющие специальными зенитными снарядами «Эрроу» (позже переименованы в «Зеус»). Последние были подкалиберными (102-мм); они оснаща-



Вверху: командующий 7-м флотом вице-адмирал Дж.Кларк и президент Южной Кореи Ли Сын Ман с супругой на борту «Миссури», 20 ноября 1952 г. Слева: командир линкора Уорнер Эдсолл, 14 января 1953 г.



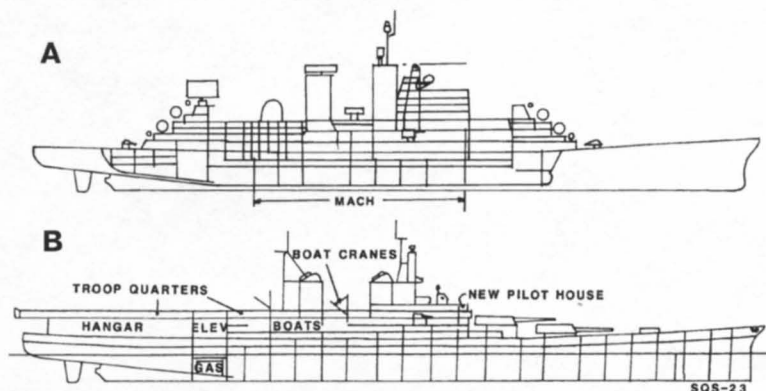
**Линкор «Висконсин»
в 1950-е гг.**



лись стабилизаторами и вспомогательным реактивным двигателем, вращавшим их вокруг оси. Работы по созданию артиллерийской системы «Эрроу»—«Зеус» продолжались до начала 1950-х годов, но затем были прекращены.

В 1955 году возникло новое предложение — достроить «Кентакки» как ракетный линкор (BBG). Проект предусматривал за счет ликвидации одной 406-мм башни и облегчения зенитной артиллерии (предполагалось установить шесть 127-мм/54 клб орудий и 10 спаренных 76-мм/50 клб автоматов) дополнить вооружение одной пусковой установкой для крылатых ракет «Регулус» и двумя зенитными ракетными комплексами «Терьер» или «Тэйлос». Стоимость такого переоборудования должна была составить 123 — 130 млн долл.

Год спустя проект основательно пересмотрели: сначала ракеты «Регулус» предложили заменить более мощными «Регулус-II» или «Тритон», а затем сделали ставку на баллистические ракеты «Поларис». Для линкора разработали эскизный проект оригинальной пусковой установки: 16 ракет должны были храниться горизонтально и затем подаваться к двум стартовым шахтам. Соответственно, ожидаемая стоимость достройки «Кентакки» в новом качестве выросла до 181 млн долл.



Проекты переоборудования линкоров типа «Айова»:

А — вариант ракетного линейного корабля (февраль 1959 г.);

** В — вариант ударного десантного корабля (апрель 1962 г.)*

Последний проект ракетного линкора BBG (1959 г.) предусматривал отказ от баллистических ракет и артиллерии при увеличении числа зенитных ракет, добавлении противолодочных ракетоторпед ASROC и полной замене радиоэлектронного вооружения. Собственно говоря, это уже был не линкор, а увеличенный вариант крейсера «Олбани».

Впрочем, ни одно из предложений так и не осуществилось. После того, как «Висконсин», столкнувшись 6 мая 1956 года с эсминцем «Итон» (DD-510), сильно повредил носовую часть, «Кентакки» отвели роль «донора». 120-тонную секцию длиной 20,7 м отрезали от корпуса недостроенного линкора и пристыковали к искалеченному «Висконсину». Окончательного решения своей участи «Кентакки» ждал еще два года. Но 9 июня 1958-го его исключили из списков флота, 31 ноября продали на слом фирме «Бостон Металс Компани». Установленные на нем турбины предварительно извлекли из отсеков и смонтировали, как уже упоминалось, на новых транспортных снабжения «Сакраменто» и «Кэмден».

Аналогичные, но также нереализованные проекты модернизаций разрабатывались и для линкоров, находившихся в строю. Пожалуй, наиболее интересным из них был вариант переоборудования «Айовы» в ударный десантный корабль (апрель 1962 г.). Он предусматривал демонтаж кормовой 406-мм башни и большей части 127-мм артиллерии; вместо них в корме устраивались ангар на десять десантных вертолетов, лифт и хранилище авиационного топлива (675 т). В середине корпуса на мощных шлюпбалках устанавливались шесть десантных катеров типа LCM-6 — по три с каждого борта. Под килем размещалась антенна гидроакустической станции AN/SQS-23.

В начале 1960-х годов от осуществления этого проекта отказались. О нем вспомнили 18 лет спустя, но об этом мы расскажем чуть позже.

Реально же в 1950-е годы вооружение линкоров типа «Айова» претерпело очень незначительные изменения. Со всех кораблей сняли 20-мм автоматы; на «Нью-Джерси» и «Висконсине» уменьшилось число 40-мм четырехствольных «бофорсов», погреба башни №2 переоборудовали под хранение десяти ядерных снарядов Mk-23 и девяти практических (т.е. учебных) Mk-24*.

*Реально ядерные боеприпасы находились на вооружении лишь на «Айове» и «Висконсине», да и то очень недолго — вскоре их передали в береговые арсеналы. Стрельбы практическими снарядами Mk-24 вел только «Висконсин».

В 1954 — 1955 годах на «Айове» и «Нью-Джерси» смонтировали КДП Mk-56 и Mk-63. В принципе, они должны были управлять огнем 76-мм автоматов Mk-33, но последние, как уже говорилось, так и не установили. Директор Mk-56, оснащенный радаром Mk-35, с успехом мог выдавать данные для стрельбы и из 127-мм орудий. Правда, наибольшую эффективность он показывал, если на одну спаренную башню Mk-28 приходилось по одному Mk-56.

Постепенно совершенствовалось радиолокационное вооружение — на кораблях появлялись радары нового поколения. В



Эсmineц «Итон» (слева) и линкор «Висконсин» (внизу) после столкновения 6 мая 1956 г.





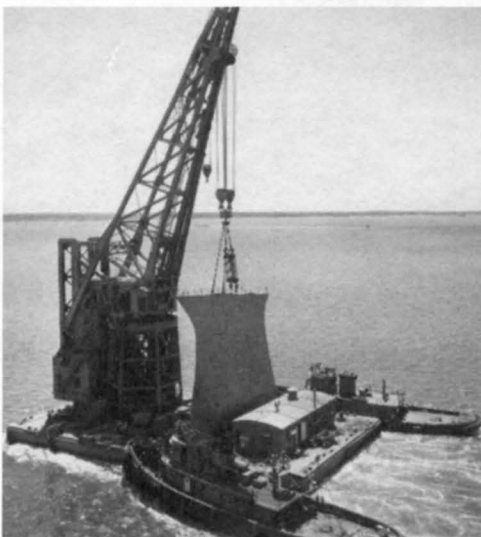
«Висконсин» на Хэмптонском рейде, 12 июня 1957 г.

1951 — 1952 годах на «Нью-Джерси», «Айове» и «Висконсине» установили РЛС обнаружения воздушных целей SPS-6; на двух последних линкорах ее в 1955-м заменили более совершенной SPS-12. В 1953 — 1955 годах на всех четырех кораблях смонтировали новый радиовысотомер SPS-8 — его антенна разместилась на бизань-мачте. Наконец, «Висконсин» в 1953 году получил новую станцию обнаружения надводных целей SPS-4 (вместо SG-6).

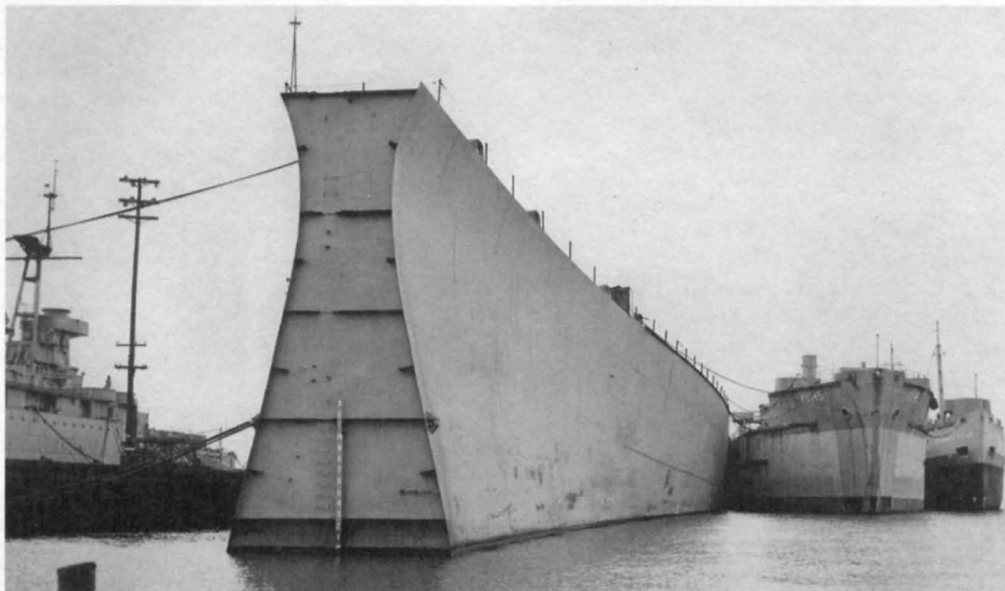
Тем временем среди военно-морских теоретиков возобладало мнение, что линкоры как класс боевых кораблей окончательно устарели. В феврале 1955 года был выведен в резерв «Миссури», а в 1957 — 1958 годах — и три остальных линкора. Вскоре американцам показалось, что некогда самые грозные корабли теперь невыгодно держать даже на консервации, и в течение последующих трех лет 11 находившихся в резерве линкоров были вычеркнуты из списков флота. И к 1963 году застывшие у пирсов «айовы» оказались единственными представителями своего класса в ВМС США.

Вьетнамская эпопея «Нью-Джерси»

В тактическом плане действия флота во время войн во Вьетнаме в 1964 — 1973 годах и в Корее в 1950 — 1953 годах были очень похожи. Протяженная береговая линия занятой противником территории благоприятствовала комбинированным ударам по военным объектам — корабельной артиллерией и палубной авиацией. Отсюда само собой напрашивалось предложение о расконсервации линкоров.



Форштевень «Висконсина» после столкновения (вверху) и носовая часть линкора «Кентакки» во время ее буксировки из Ньюпорт-Ньюс в Норфолк (слева)



Корпус недостроенного «Кентакки» с отрезанной носовой частью, «трансплантированной» на поврежденный в столкновении «Висконсин», октябрь 1956 г.



**«Нью-Джерси»
в сентябре 1968 г.
Большая антенна
в носовой части
корпуса входит
в состав комплекса
NTDS**

Однако осуществить эту идею оказалось непросто. Корабли типа «Айова» около 10 лет находились без движения — для их ввода в строй требовались ремонт, замена наиболее устаревшего оборудования, а также полный курс подготовки экипажей... В конце концов решили ограничиться восстановлением одного линкора. Выбор пал на «Нью-Джерси» — 1 августа 1967 года командование ВМС официально объявило о его выводе из резерва. С корабля сняли все 40-мм автоматы, но 76-мм пушки опять-таки не установили (КДП Mk-56 сохранили, приспособив их к управлению огнем 127-миллиметровок). В корме оборудовали площадку для вертолета, в том числе для радиоуправляемого системы DASH (Drone Anti-Submarine Helicopter — беспилотный противолодочный вертолет). Модернизировали радиоэлектронное вооружение: радар SPS-6 сохранили, но устаревший SG-6 заменили новым SPS-10; радиовысотометр SPS-8 демонтировали. Поскольку предполагалось, что «Нью-Джерси» будет выполнять функции штабного корабля, его осна-

стили современными средствами связи, системами отображения тактической обстановки и управления действиями кораблей NTDS (Naval Tactical Data System) и контроля за воздушной обстановкой TACAN. Для защиты от самонаводящихся противокорабельных ракет (американцы опасались, что таковые могут появиться у северовьетнамцев) установили аппаратуру радиоэлектронной борьбы и четыре пусковые установки ULQ-6. Последние служили для постановки ложных целей и стреляли неуправляемыми ракетами (модифицированными авиационными «Зуни»), начиненными уголковыми отражателями.

«Нью-Джерси» вступил в строй 6 апреля 1968 года в Филадельфии и 16 мая под командованием капитана Э.Снайдера ушел на Тихий океан. После завершения программы подготовки экипажа в Лонг Биче (Калифорния) и Пёрл-Харборе он отправился на базу Субик-Бэй (Филиппины), а оттуда — к берегам Вьетнама. 30 сентября линкор открыл счет боевым стрельбам на новом театре военных действий.

В течение последующих шести месяцев «Нью-Джерси» постоянно привлекался к бомбардировкам северовьетнамских и вьетконговских целей на глубине до 20 км от береговой черты. Интенсивность обстрелов была очень высокой — до 31 марта 1969 года, когда прозвучал последний залп, линкор выпустил 5866 406-мм и 14 891 127-мм снаряд. По данным американской разведки, его огнем было разрушено 495 различных строений (еще 351 повреждено), 655 дотов, бункеров и укреплений (еще 323 повреждены), 1925 м окопов, 75 подземных укрытий; приведены к молчанию 21 артиллерийская и 41 зенитная или минометная позиции. Что касается потерь в живой силе, то в графе «достоверно уничтожено» значится 146 человек, в графе «предположительно уничтожено» — 24 человека. Кроме того, во время стрельб было зафиксировано 176 вторичных взрывов, связанных с детонацией боеприпасов или горюче-смазочных материалов.

Противодействия бомбардировкам вьетнамцы организовать не могли, и из экипажа американского линкора никто не пострадал. 9 апреля 1969 года корабль ушел в США и 5 мая прибыл в Лонг Бич. Через четыре месяца «Нью-Джерси» должен был снова отправиться к берегам Индокитая, но 22 августа из департамента обороны поступил приказ об отмене похода и выводе линкора в резерв. 17 декабря он встал на прикол в Бремертоне (штат Вашингтон).



Вверху: «Нью-Джерси» в шлюзе Панамского канала по пути во Вьетнам, 4 июня 1968 г. Слева: вертолет SH-3D «Си Кинг» совершает посадку на палубу «Нью-Джерси», 1968 г.



**Линкор «Нью-Джерси»,
20 апреля 1968 г.
Обратите внимание
на пусковые установки
системы радио-
электронной борьбы
ULQ-6, смонтированные
на площадках
в центральной части
надстройки вместо
40-мм «бофоров»**

Линкоры ракетной эпохи

Причины отказа от дальнейшего использования «Нью-Джерси» во Вьетнаме стали известны только в 1981 году, когда в ходе дебатов в Сенате были преданы огласке некоторые ранее секретные документы. Выяснилось, что администрация президента Р.Никсона намеревалась начать с правительством Демократической республики Вьетнам переговоры о перемирии, а интенсивные обстрелы берега тяжелой артиллерией могли помешать этому. То есть линкор вывели в резерв не из-за того, что он оказался малоэффективен, а как раз наоборот!

Впрочем, многие военно-морские специалисты догадывались об этом много раньше. В 1970-е годы в руководстве ВМС США сформировалось «линкорное лобби», настаивавшее на расконсервации «айов». Для секретаря флота (по нашей терминологии — главкома) был подготовлен

объемистый доклад, в котором обобщался опыт применения линейных кораблей в Корее и Вьетнаме. Для пушек убедительности в нем приводилось следующее сравнение: 406-мм орудия «Айовы» за 30 минут могут выпустить 270 862-кг фугасных снарядов — 232,7 т взрывчатки и стали. А стандартная боевая нагрузка авиакрыла атомного авианосца «Нимитц» составляет 76,2 т. Обычно за день палубные самолеты совершают не более трех вылетов — то есть они могут сбросить на цель «всего» 228,6 т бомб в сутки. Позже американцы дополнили эти расчеты и экономической составляющей: «доставка» каждой тонны боеприпасов линкором обходится в 1,6 тыс. долл., а штурмовиками того же «Нимитца» — примерно в 12 тыс. долл.

Конечно, сопоставлять эти цифры напрямую — некорректно. Дальность действия палубной авиации, по сравнению с корабельной артиллерией, значительно больше, а точность бомбометания — выше. К

тому же, при одинаковой массе авиабомба несет больше взрывчатки, чем снаряд, и потому ее разрушающее действие сильнее*.

Но несомненно одно: в ходе военных действий может возникнуть немало задач, решить которые, причем решить наиболее эффективно, позволит именно тяжелая артиллерия линейных кораблей.

Предложение о расконсервации и перевооружении всех четырех линкоров типа «Айова» было одобрено Конгрессом США весной 1980 года. К тому времени «холодная война» между СССР и странами Запада достигла апогея. Соединенные Штаты взяли курс на резкое усиление своего флота — поводом тому послужили быстрый рост советского ВМФ, а также «интернациональная помощь народу Афганистана». Пентагон выступал за постоянное военное присутствие в Индийском океане и увеличение боевого состава флота до 600 единиц. В частности, предлагалось в придачу к восьми авианосным ударным группам CVG (Carrier Battle Group) сформировать четыре боевые надводные группы SAG (Surface Action Group), в каждую должен был входить один модернизированный линкор, один ракетный крейсер типа «Тикондерога» и три ракетных эсминца. По замыслу, SAG могли проводить как самостоятель-

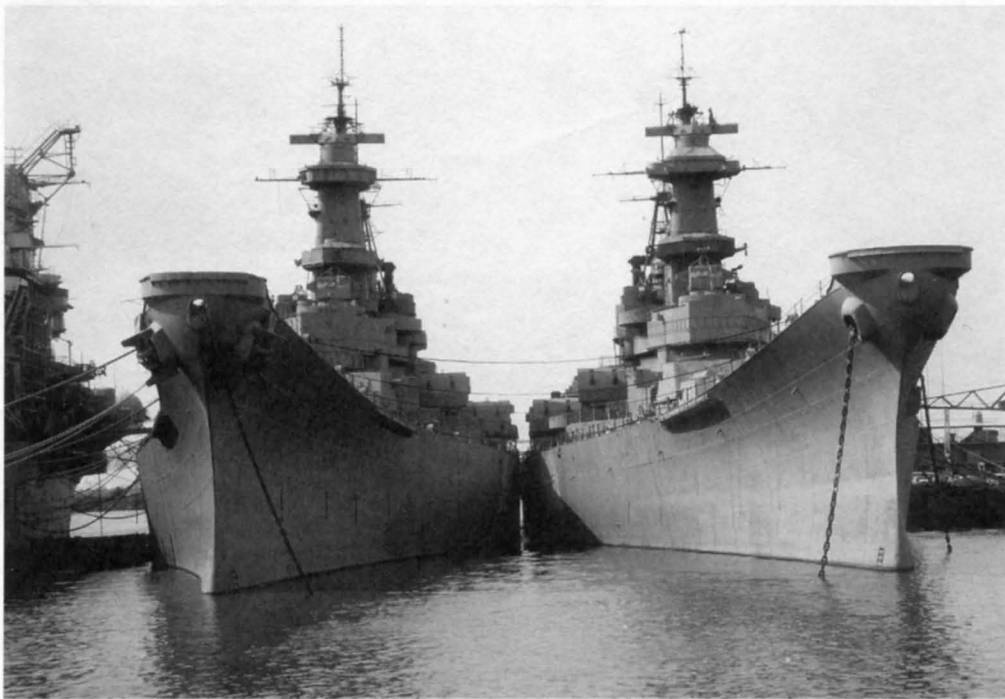


ные операции, так и выполнять задачи во взаимодействии с CVG.

Президента Дж.Картера идея «реанимации» линкоров не воодушевляла, и он настоял на исключении из военного бюджета расходов на их переоборудование. Зато его преемник Р.Рейган, занявший Белый дом в начале 1981 года, придерживался иной точки зрения. С его подачи Конгресс утвердил «линкорную» программу, выделив на ее осуществление более 1,5 млрд долл. Первым планировалось ввести в строй «Нью-Джерси», последним — «Висконсин». Вероятно, на принятие положительного решения повлиял и тот факт, что в арсеналах США со времен Второй мировой войны

Консервация американских линкоров перед их выводом в резерв производилась очень тщательно. На снимке: установка системы вентиляции котельных отделений на заделанной сверху дымовой трубе линкора «Висконсин», март 1951 г.

* В ходе бомбардировок японских городов в июле 1945 года было установлено, что 406-мм фугасный снаряд (862 кг) разрушает железобетонные промышленные или жилые здания на площади 130 м², а 2000-фн (908 кг) фугасная авиабомба — на площади 819 м².



«Висконсин» (слева) и «Айова» на консервации в Филадельфии, февраль 1982 г. Видны различия в размерах носовых площадок под 20-мм автоматы

хранилось более 20 тыс. 406-мм снарядов и 34 запасных ствола для 406-мм/50 клб орудий.

Несмотря на почти 40-летний возраст, линейные корабли реально эксплуатировались от 11 до 13,5 лет, а остальное время находились в резерве. Это давало основание предполагать, что их физический износ меньше, чем у большинства боевых единиц флота США (в среднем срок службы кораблей американских ВМС в то время составлял около 15 лет). Отсюда делался вывод, что после модернизации «айовы» смогут продержаться в строю примерно до 2005 года. Впрочем, как показало будущее, прогноз оказался чересчур оптимистичным.

«Второе рождение» линкоров в 1980-е годы — явление в истории кораблестроения беспрецедентное. При сохранении полного комплекта тяжелой артиллерии и брони «айовы» получили стратегическое оружие — крылатые ракеты «Томагавк» («Томахок»), а также противокорабельные ракеты «Гарпун», автоматизированные зенитные артиллерийские комплексы «Вулкан-Фаланкс», современное радиоэлектронное оборудование и средства РЭБ. Подобное сочетание старого и нового давало — по крайней мере, теоретически — поразительный результат: линкоры, считавшиеся бесповоротно ушедшими в прошлое, в действительности оказались

**Буксир «Шелли Фосс»
выводит линкор
«Нью-Джерси»
из Бремертона
для последующей
буксировки в Лонг Бич
на модернизацию,
27 июля 1981 г.**



**Буксировка линкора
«Миссури» в док для
модернизации,
Лонг Бич, 25 мая 1984 г.
Обратите внимание
на сферические шатры
над 40-мм «бофорсами»:
их герметичная
конструкция позволяла
заполнять внутренний
объем инертным газом,
что гарантировало
сохранность
артустановок в течение
долгого времени**



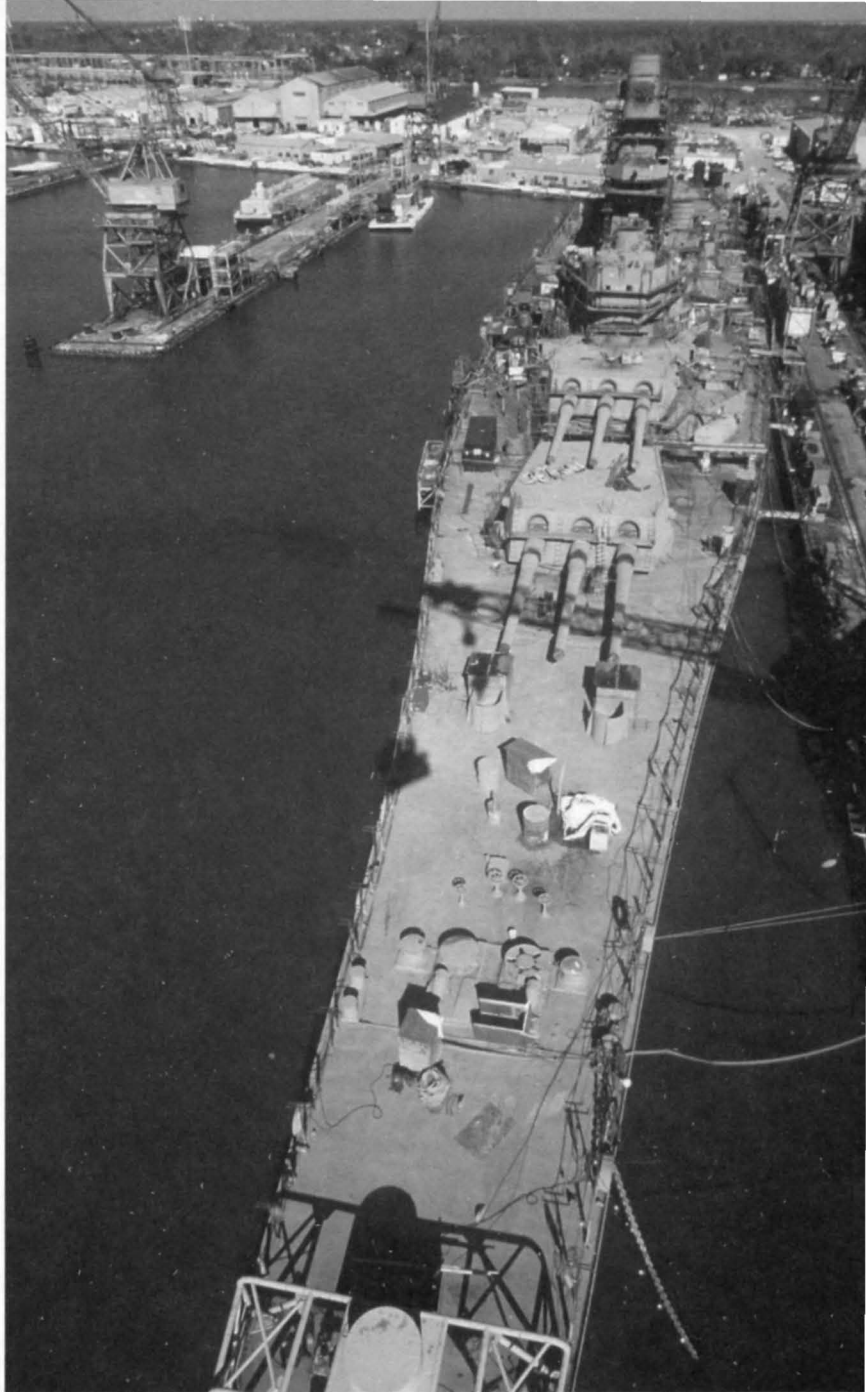
универсальными ударными кораблями, на-иболее приспособленными для ведения со-временной морской войны. Произошед-ший в 1982 году англо-аргентинский кон-фликт из-за Фолклендских островов подтвердил это мнение: бывшей «владычи-це морей» очень не хватало кораблей, ана-логичных «Айове».

Модернизация американских линкоров заключалась в следующем. Четыре из деся-ти 127-мм артиллерийских установок Mk-28 были де-монтированы; вместо них на надстройках разместили восемь бронированных счетве-ренных пусковых установок Mk-143 для крылатых ракет «Томагавк». Это оружие, созданное в 1970-е годы, вывело ударные возможности американского флота на принципиально новый уровень. Ракета BGM-109 «Томагавк» выпускалась в трех модификациях — стратегическом (с ядер-ной боеголовкой и дальностью полета 1500 миль), оперативно-тактическом для дейст-вия против береговых объектов (с обычной боеголовкой массой 445 кг и дальностью 675 миль) и противокорабельном (454 кг и 470 миль соответственно). Маршевая ско-рость полета ракеты — 0,5М, на конечном участке траектории — 0,75М. Всего в бое-комплекте каждого линкора — 32 ракеты «Томагавк».

Противокорабельные ракеты RGM-84 «Гарпун» (16 шт.) размещались в транс-портно-пусковых контейнерах, сгруппиро-ванных в четыре блока. В зависимости от модификации дальность полета их состав-ляла 64 — 85 миль, масса боевой части — 231,5 кг, маршевая скорость полета — 0,82М.

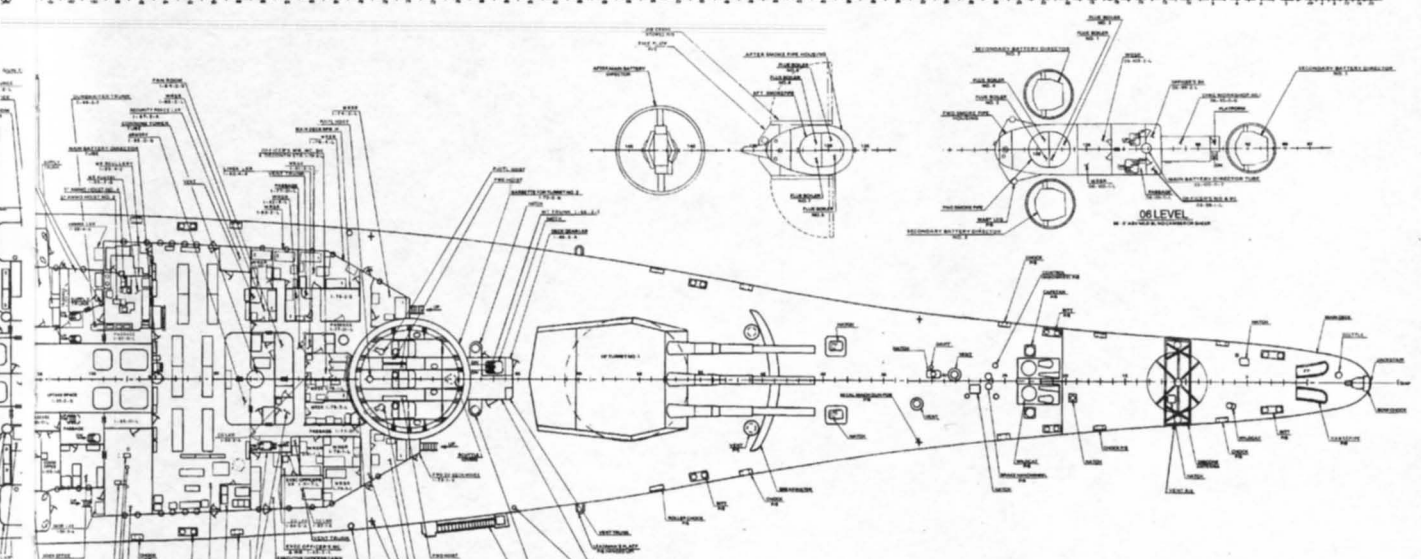
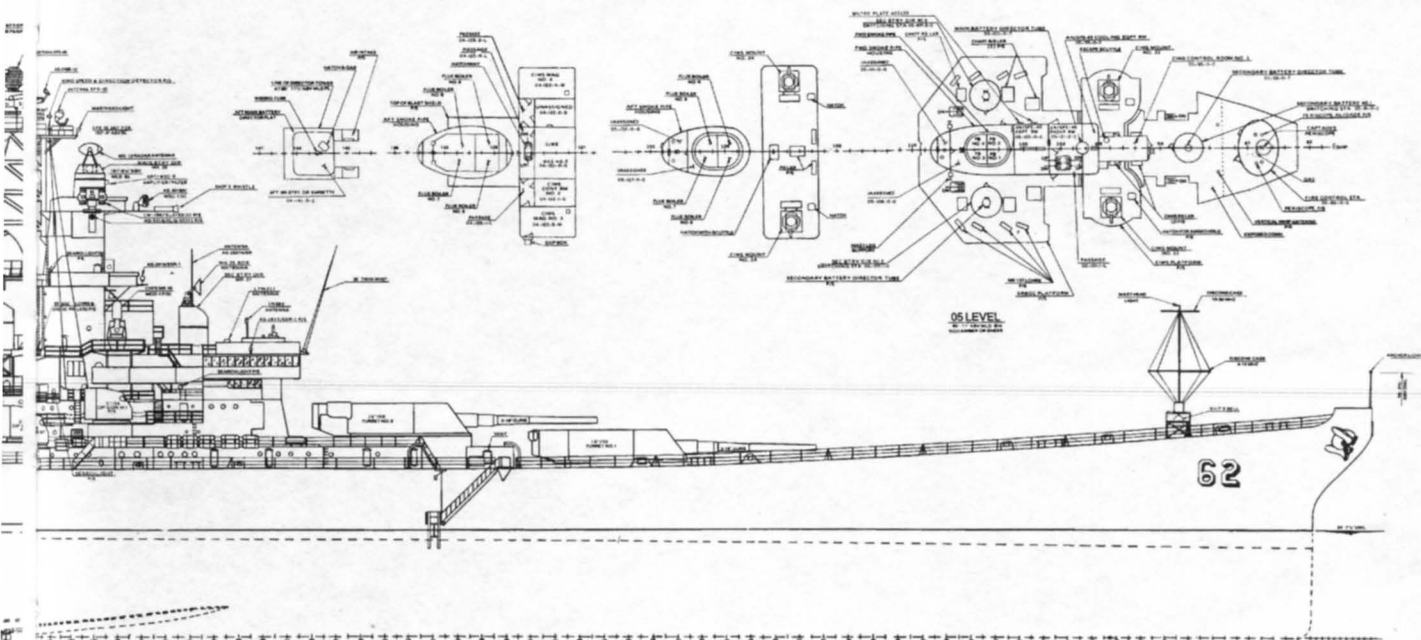
Для обороны от низколетящих целей (в том числе неприятельских ПКР) каждый из линкоров типа «Айова» получил по четыре зенитных артиллерийских ком-плекса Mk-15 «Вулкан-Фаланкс», состо-явших из шестиствольной 20-мм пушки М61 «Вулкан», стабилизированной в двух плоскостях установки и автономной ра-диоолокационной системы управления ог-нем. Техническая скорострельность ком-плекса — 3000 выстр./мин, боезапас — 8000 патронов (всего на корабль, соответствен-но, 32 000 патронов). Кроме того, на надст-ройках линкоров оборудовали пять стационарных позиций для стрельбы из перенос-ных зенитных ракетных комплексов «Стингер».

Радиоэлектронное вооружение при-шлось обновить полностью. Теперь на «ай-овах» имелись РЛС дальнего обнаружения воздушных целей AN/SPS-49, навигацион-ный комплекс LN-66 системы контроля за воздушной обстановкой TACAN и спутни-ковой связи OE-82, а также комплексная



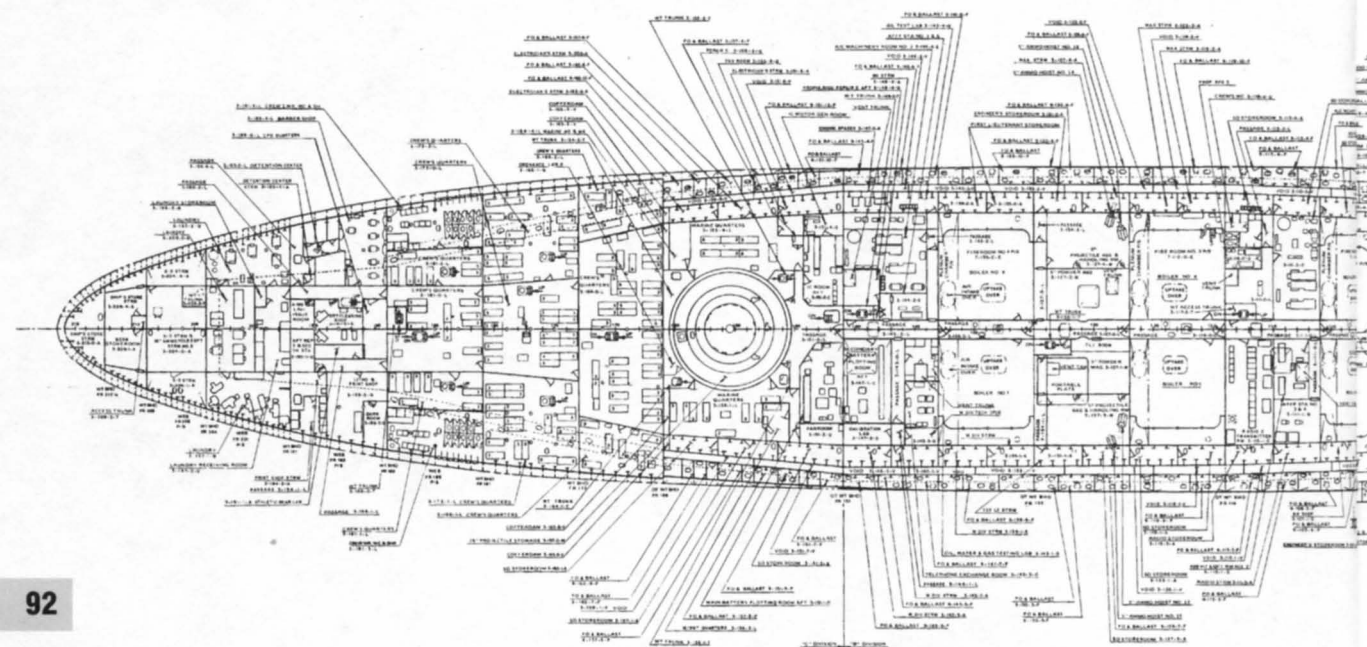
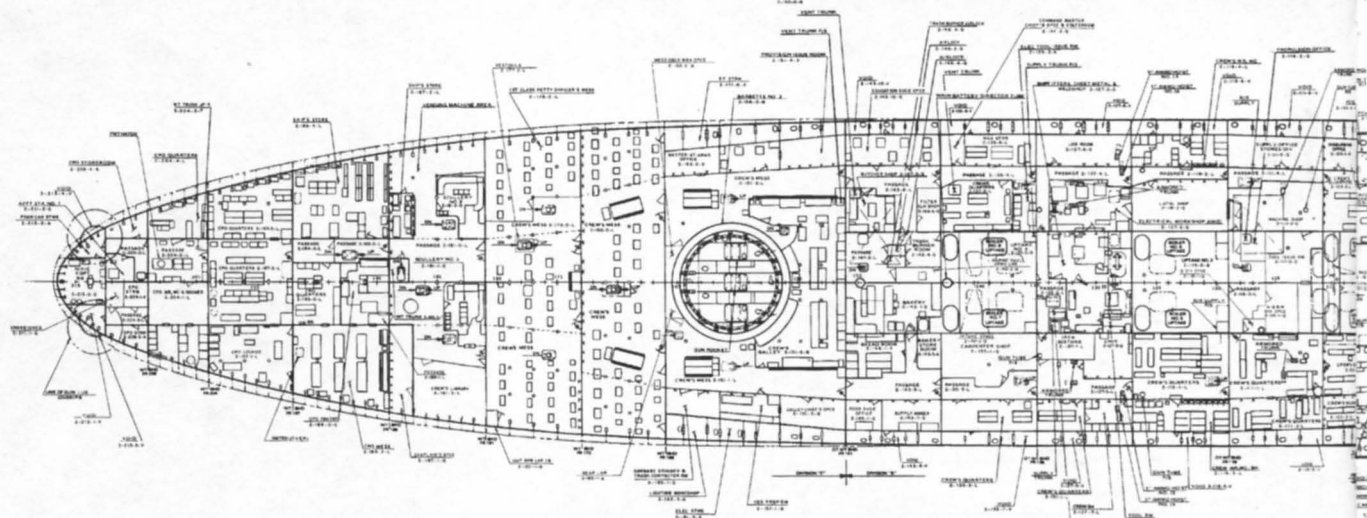
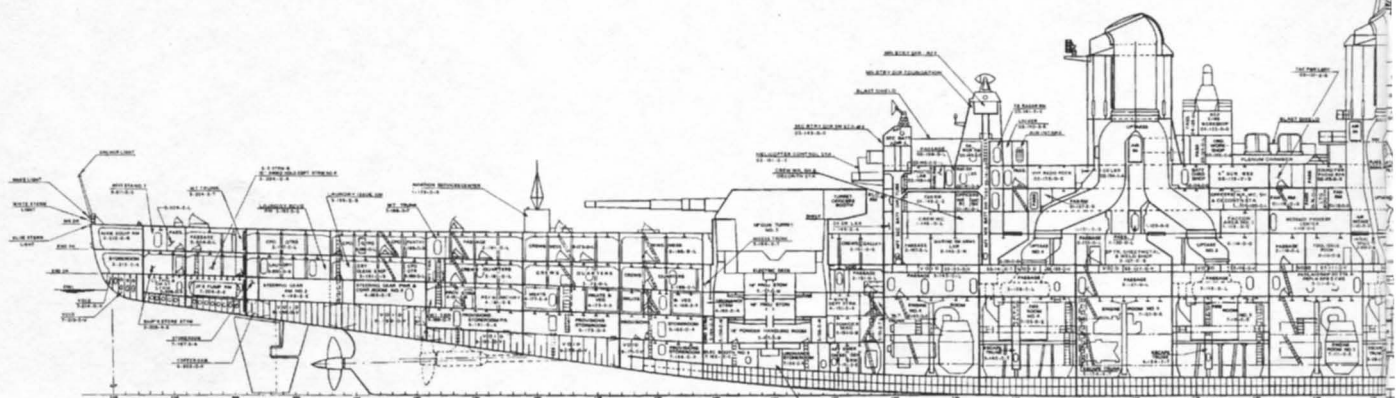
система отображения тактической обста-новки и управления действиями кораблей NTDS. Что касается РЛС обнаружения надводных целей, то на «Нью-Джерси» и «Айове» поначалу были установлены AN/SPS-10 (на первом из них этот радар появился еще в 1968 году, во время его Вьетнамской кампании), но в 1985 — 1987 годах их модернизировали и переименова-ли в AN/SPS-67. «Миссури» и «Вискон-син» сразу же получили модернизированный вариант РЛС.

«Висконсин» в процессе перестройки на верфи «Инголлс», 1987 г.

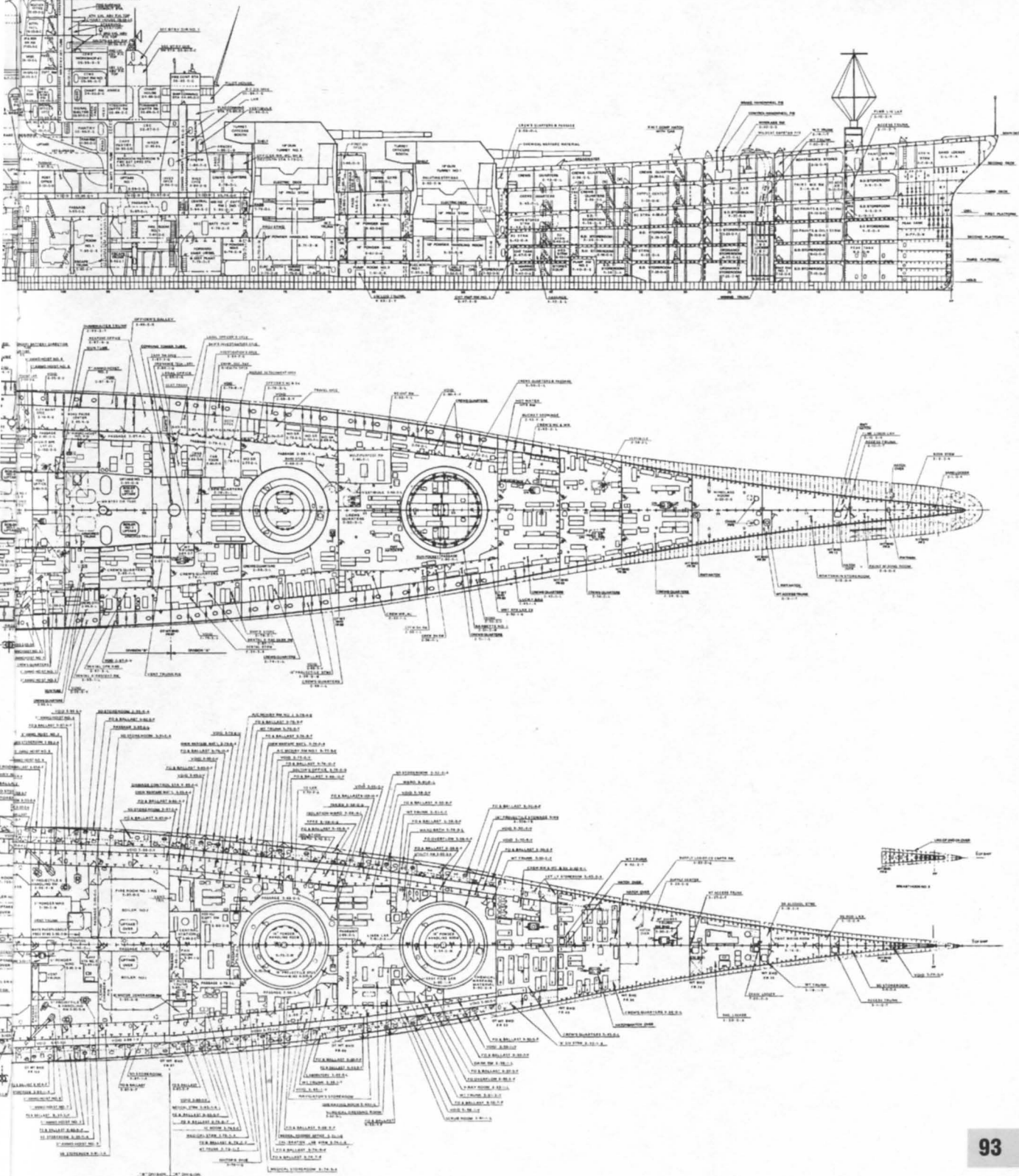


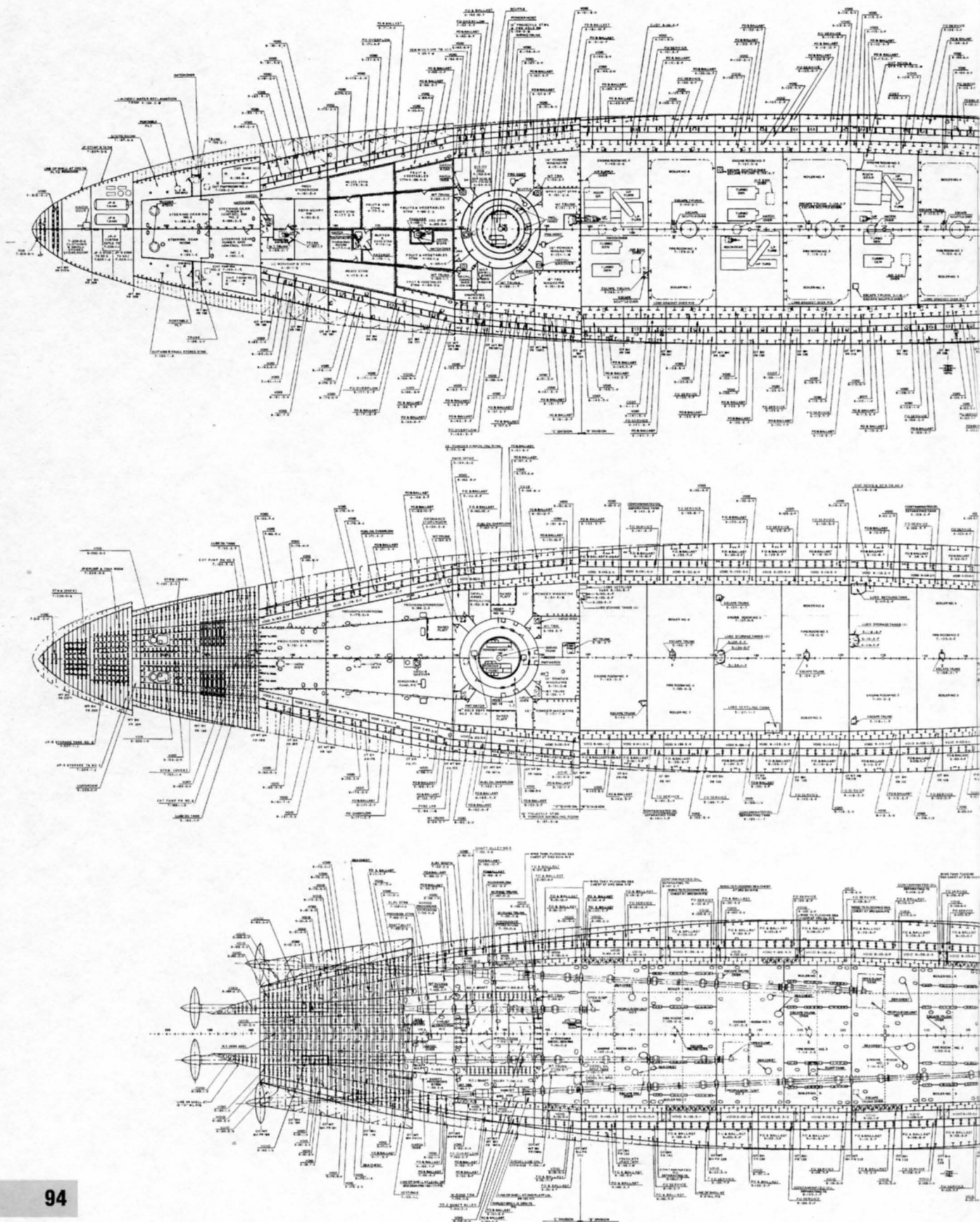
Линейный корабль ВВ-62 «Нью-Джерси», 1982 г.
Копии подлинных чертежей





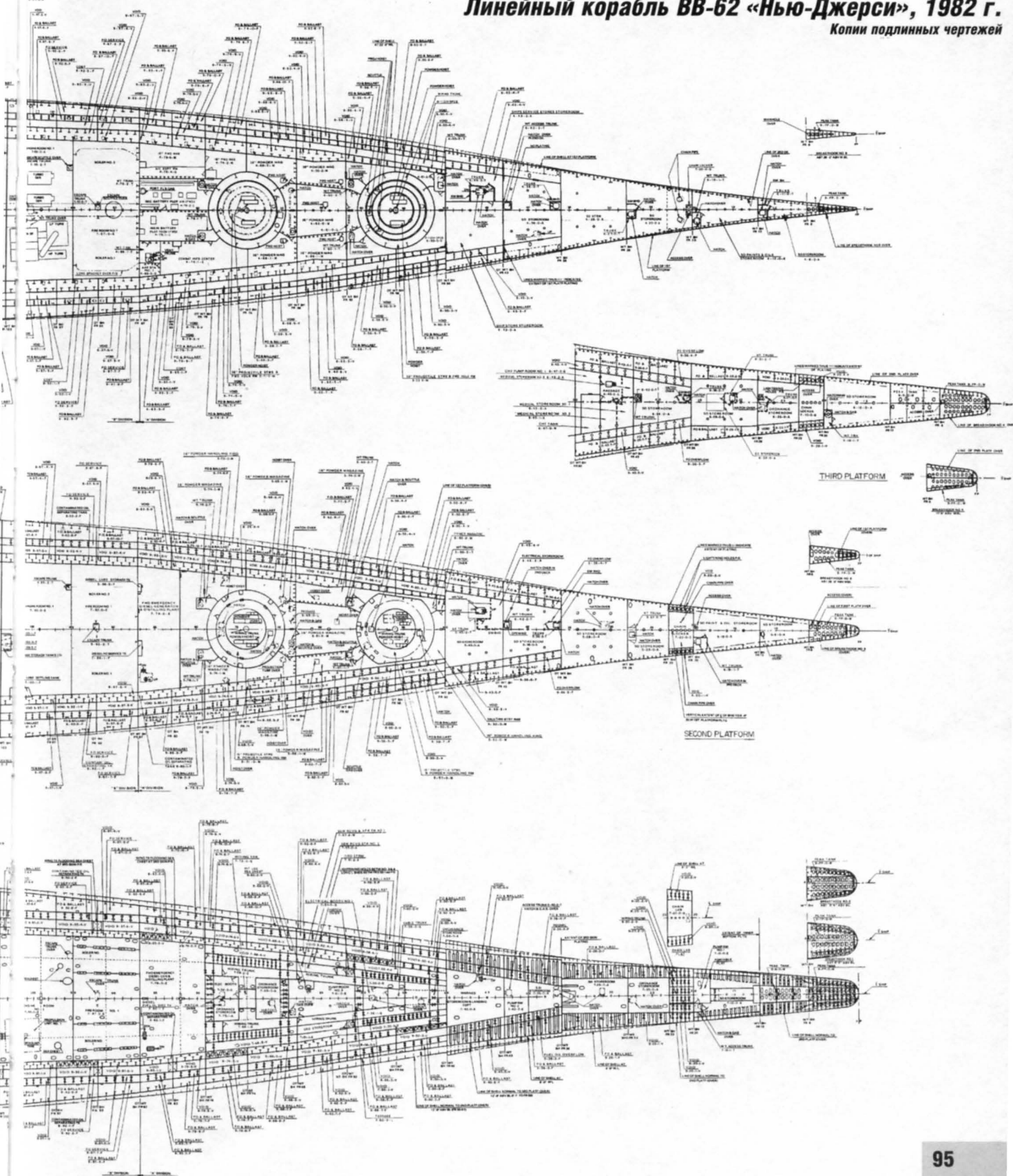
Линейный корабль ВВ-62 «Нью-Джерси», 1982 г. Копии подлинных чертежей





Линейный корабль ВВ-62 «Нью-Джерси», 1982 г.

Копии подлинных чертежей



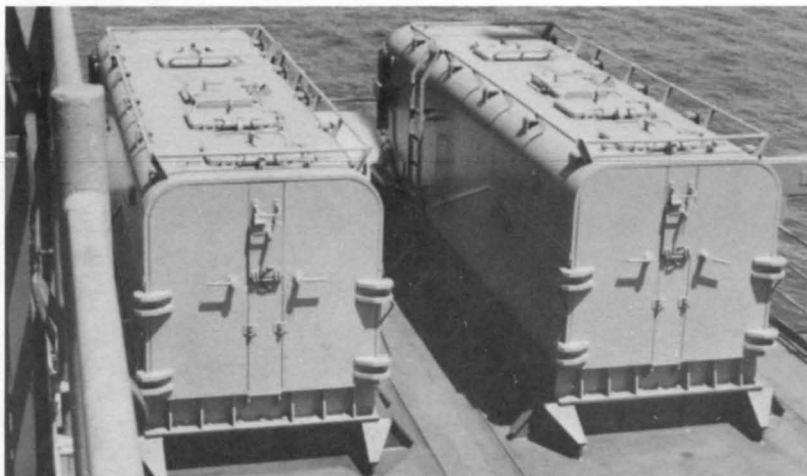


«Нью-Джерси» после модернизации.
На нижнем снимке, сделанном в Лонг Биче
в мае 1987 г., хорошо видны лацпорты
противоторпедной системы «Никси»,
расположенные в корме под названием корабля

Система радиоэлектронной борьбы основывалась на комплексе SLQ-32 (V), включавшем помимо различных приемо-передающих станций восемь 18-ствольных «фольгометов» Mk-36 RBOC — постановщиков ложных радиолокационных целей. В качестве средства защиты от акустических торпед линкоры оборудовали системой SLQ-25 «Никси»: входивший в ее состав буксируемый контейнер, по замыслу, должен был служить «приманкой» для головки самонаведения торпеды, отвлекая последнюю от настоящей цели.

В кормовой части палубы установили пост управления полетами вертолетов. В декабре 1986 года на «Айове» смонтировали устройство для старта и посадки беспилотных летательных аппаратов-разведчиков «Пайонир».

Модернизация коснулась и ряда вспомогательного оборудования, так или иначе связанного с изменением состава вооружения. Например, на каждом из линкоров пришлось установить по три преобразователя частоты, поскольку для новейших РЛС и системы NTDS был необходим ток с частотой 400 кГц. Кроме того, все жилые помещения оснастили кондиционерами, заменили часть бытовой техники — в об-



шем, довели условия обитаемости до принятого в ВМС США стандарта. Кстати, за счет внедрения новой аппаратуры и отказа от многочисленной зенитной артиллерии экипаж «Айовы» в 1988 году удалось уменьшить до 1510 человек (на «Нью-Джерси» — до 1518, на «Миссури» и «Висконсине» — до 1515 человек).

Наконец, внести ряд изменений в конструкцию вынуждало само время. Паровые котлы пришлось приспособить под новое жидкое топливо, а галюны оборудовать цистернами для приема льяльных вод — в противном случае путь «айовам» во многие иностранные порты был бы закрыт. Требования экологов поначалу сильно раздражали конструкторов военных кораблей, но постепенно с ними все же стали считаться.

Говоря о капитальной модернизации линкоров, нельзя не упомянуть об альтернативных вариантах их перестройки. В 1980 году в инициативном порядке были разработаны проекты, во многом напоминавшие предложение 18-летней давности о превращении «айов» в десантно-штурмовые корабли. В кормовой части предполагалось оборудовать ангар, один лифт и угловую полетную палубу площадью около 3000 м². В зависимости от поставленных задач, авиакрыло корабля могло включать тяжелые десантные вертолеты СН-53Е или самолеты вертикального старта и посадки AV-8А. Впереди носовой группы башен главного калибра монтировалась спаренная пусковая установка ЗРК «Стандарт»; устаревшие 127-мм орудия заменялись но-

Бронированные контейнеры Mk-143 пусковых установок крылатых ракет BGM-109 «Томагавк» на «Айове», 1986 г. (слева) и на «Нью-Джерси», 2005 г. (справа)

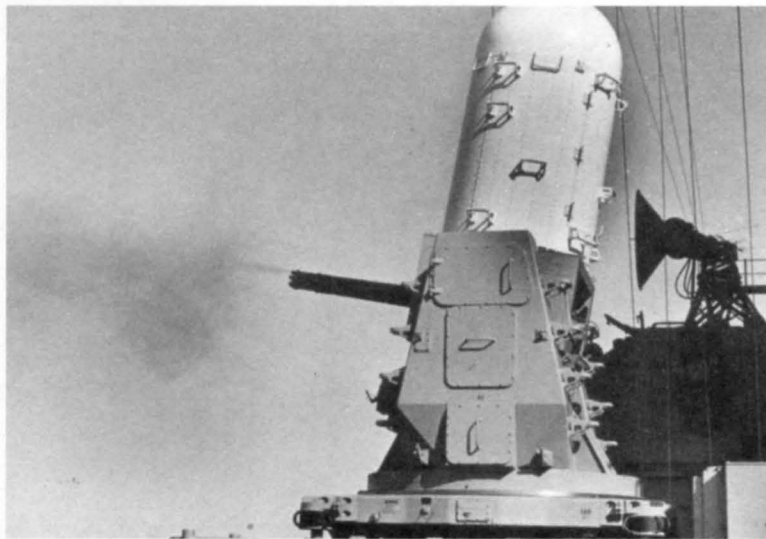


«Айова» на испытаниях после завершения модернизации, 1984 г.



**«Айова»
на ходовых испытаниях
в Мексиканском заливе,
9 марта 1984 г.**

**Зенитный
артиллерийский комплекс
«Вулкан-Фаланкс» Mk-15
на линкоре «Нью-Джерси»**



выми Mk-71. Кроме того, рассматривалась возможность размещения на кораблях модулей ракет вертикального пуска.

Все эти варианты были отвергнуты — главным образом, из-за их дороговизны. Однако следует заметить, что переоборудование четырех линкоров и так обошлось в баснословно большую сумму (приближавшуюся к стоимости постройки атомного авианосца), и оправданность подобных затрат вызывает сомнение. В случае, если же «айовы» превратились бы в «линейно-авианесущие» ударно-десантные корабли, возможности их боевого применения в локальных войнах резко бы возросли. Не исключено, что они стали бы даже прототипом нового класса универсальных кораблей — дискуссии о целесообразности их создания ведутся по сей день.

Дубинки «мирового жандарма»

Торжественная церемония вступления в строй первого ракетного линкора — «Нью-Джерси» — состоялась в Лонг Биче 28 декабря 1982 года. На ней присутствовал президент Рейган. После завершения программы испытаний и учебного похода по Тихому океану корабль приступил к своим «основным обязанностям» — оказанию давления на недружественные США режимы и демонстрации силы в «горячих точках». Вашингтон не собирался отказываться от роли «мирового жандарма», и обновленные линкоры по-прежнему рассматривались прежде всего как эффективный инструмент «политики канонеров» новой эпохи.

В 1983 году резко обострилась обстановка в Ливане — фактически там шла гражданская война, в которую были вовлечены также вооруженные силы Израиля и Сирии. 18 апреля на территории американского посольства в Бейруте взорвался автомобиль со взрывчаткой, в результате теракта погибли 63 человека. А после того, как 29 августа многонациональные силы в Ливане понесли новые потери (два американских морских пехотинца были убиты и 14 ранены), Рональд Рейган распорядился отправить в Восточное Средиземноморье линкор «Нью-Джерси», чтобы его 16-дюймовой артиллерией «проучить» неугодных — ливанских шиитов, друзов, палестинцев и поддерживавших их сирийцев.

Линкор прибыл к берегам Ливана 25 сентября 1984 года. Но его появление не принесло мира. В ответ на все более активное вмешательство западных стран в конфликт 23 октября произошел очередной теракт: взрыв грузовика у казарм американ-

ских военнослужащих унес жизни 241 морского пехотинца.

14 декабря «Нью-Джерси» открыл огонь главным калибром по сирийским батареям ПВО в южном Ливане, которые мешали полетам американских беспилотных самолетов-разведчиков. Всего было выпущено 11 фугасных снарядов. А 8 февраля 1984 года состоялась новая бомбардировка береговых целей — одна из самых мощных за всю послевоенную историю. Орудия линкора обрушили на сирийские позиции в долине Бекаа почти 300 406-мм снарядов. Они сровняли с землей командный пункт, в котором погибло несколько старших офицеров и один генерал сирийской армии. В то же время много снарядов упало на жилые дома — погибли сотни мирных жителей, преимущественно шиитов и друзов. Действия американцев подвергались жесткой критике, в том числе и в самих США. Корреспондент газеты «Чикаго Трибюн» в Ливане писал: «Все любили «Нью-Джерси», но до тех пор, пока он не начал стрелять. Когда же линкор открыл огонь, стало



Справа: президент Рональд Рейган на церемонии ввода в строй модернизированного «Нью-Джерси», Лонг Бич, 28 декабря 1982 г.

Внизу: «Большой болтун» ведет огонь по территории Ливана, февраль 1984 г.



ясно, что он не в состоянии куда-либо попасть». Командование американских ВМС оправдывалось тем, что линкор получил со склада заряды, в которых были смешаны разные сорта пороха. Это, мол, и предопределило низкую точность стрельбы.

28 апреля 1984 года вошла в строй модернизированная «Айова», а 10 мая 1986-го министр обороны США К.Вейнбергер назвал ни много ни мало «днем возрождения американской морской мощи» — в тот день состоялась передача флоту третьего линкора, «Миссури». Наконец, 22 октября 1988 года в состав ВМС вступил «Висконсин».

Разумеется, все эти высокопарные речи предназначались для широкой публики и политиков, далеких от флота. Специалисты понимали, что корабли, построенные более 40 лет назад, неизбежно будут обладать многочисленными недостатками. Что наглядно показала инспекция «Айовы», проведенная 17 марта 1986 года службой живучести ВМС во главе с контр-адмиралом Джоном Балкли. Ее результаты оказались просто шокирующими: в заключении говорилось, в частности, что гидросистемы артиллерийских башен текли, как решето* (в каждой из башен главного калибра потери рабочей жидкости составляли порядка 55 галлонов в неделю), насосы работали с перебоями, клапаны в противопожарной системе были неисправны, имелись многочисленные дефекты в электропроводке и

* В оригинале применено выражение «rain forest» — «экваториальный лес» или «лес дождя», что ближе всего соответствует нашему «дождь стеной».

т.п. В орудийных установках сохранилось много густой антикоррозийной смазки, которую по инструкции надлежало полностью удалить при расконсервации корабля. Адмирал Балкли настаивал на немедленном выводе «Айовы» из эксплуатации.

Секретарь ВМС США (эта должность соответствует морскому министру или главному) Джон Леман, будучи активным сторонником линкоров, не согласился с мнением Балкли, хотя вынужден был внести коррективы в планы эксплуатации «Айовы» на ближайшее время. Примечательно, что никто из офицеров корабля не понес никакого наказания, несмотря на то, что многие из них явно пренебрегали своими служебными обязанностями. Если бы по результатам инспекции были бы приняты соответствующие меры, не исключено, что трагедии, произошедшей три года спустя, удалось бы избежать.

Тем не менее, командование ВМС продолжало рассматривать линейные корабли как «большие дубинки» американской геополитики. Большую часть времени линкоры проводили вдали от берегов США. В составе ударных групп они обошли чуть ли не все уголки земного шара. «Айова» после патрульной службы в Карибском бассейне совершила поход в Европу, а в октябре 1985 года даже появилась на Балтике. В следующем году она вновь находилась в европейских водах, а в 1987-м — сначала в Центральной Америке, затем в Северном и Средиземном морях, а с декабря — в Индийском океане. «Миссури» в сентябре —



«Нью-Джерси»
в Панамском канале,
27 апреля 1984 г.



декабре 1986 года за три месяца обошел во-круг света, попутно посетив Австралию, Португалию, Испанию, Италию и Турцию. В следующем году линкор в течение шести месяцев нес службу в Персидском заливе и Индийском океане.

Все корабли весьма интенсивно занимались боевой подготовкой; учебные стрельбы были частым явлением — достаточно сказать, что в 1984—1986 годах только «Айова» сделала более 1000 выстрелов из 406-мм орудий. Однако 19 апреля 1989 года произошла трагедия — самая серьезная за всю долгую службу линкоров этого типа. На многих сторонников «линкорного лобби» она подействовала отрезвляюще.

Взрыв башни на «Айове»

С апреля по август 1988 года «Айова» проходила текущий ремонт в Норфолке. Примечательно, что в перечне матчасти, нуждающейся в ремонте, значилось раз-личное оборудование башни ГК №2, в том числе ее противопожарная (спринклерная) система. Однако выделенных средств (1 млн долл.) хватило только на ремонт энергетической установки. Все дефекты по артиллерийской части так и остались неис-правленными.

Еще один момент, вполне вероятно, по-влиывший на будущую трагедию. На время ремонта боезапас линкора был выгружен

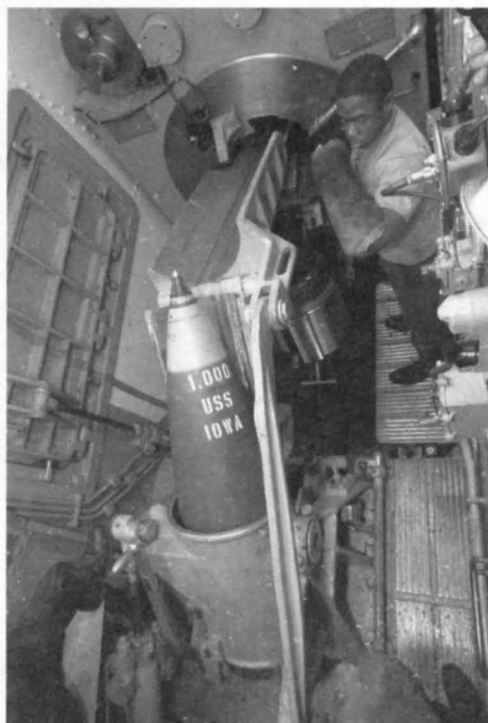
*Ударная боевая группа
в составе линкора
«Айова», крейсера
«Йорктаун» (за его
кормой), эсминцев «Дейо»
и «Комт де Грасс».
Мексиканский залив,
25 мая 1987 г.*



*Пуск крылатой ракеты
BGM-109 «Томагавк»
с линкора «Айова»,
2 августа 1986 г.*



**Вверху: «Айова»
на учебных стрельбах,
23 апреля 1987 г.
Справа: «Айова» готовится
сделать 1000-й выстрел
главным калибром после
своей модернизации,
14 декабря 1986 г.
Снимок сделан внутри
башни №2; снаряд
с надписью «1000»
подается на лоток
центрального орудия —
того самого, в котором
через 2 года и 4 месяца
произойдет
самопроизвольное
воспламенение заряда...**



на специальные баржи. Согласно инструкциям, пороховые заряды в футлярах должны храниться при температуре не более 21°C, иначе возникал риск разложения пороха. Но температурный режим на баржах, как показало проведенное впоследствии расследование, не выдерживался, и температура внутри под их алюминиевыми крышами могла превышать 50°C. Это было крайне опасно, но боезапас был возвращен на линкор без его дополнительной проверки. Причем его погрузка-выгрузка проходила явно с нарушением правил, т.к. многие металлические футляры зарядов вернулись на «Айову» в деформированном виде.

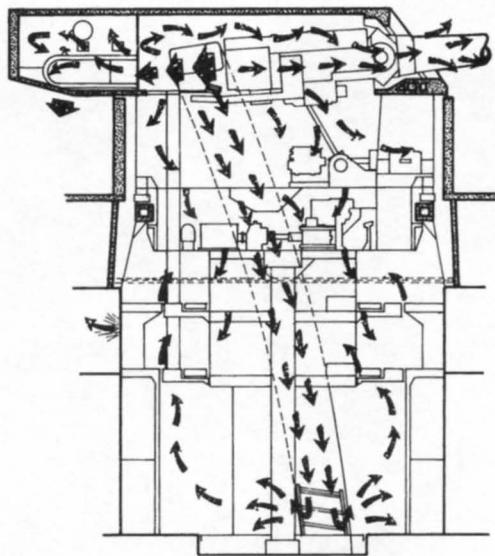
На послеремонтные испытания линкор вышел в Чесапикский залив под командованием недавно назначенного капитана Фреда Мусэлли. Опыта управления кораблем новому командиру явно не хватало: 25 августа «Айова» едва не столкнулась с атомным крейсером «Саут Кэролайна» и двумя эсминцами, а затем села на мель.

В октябре линейный корабль ушел на учения в воды Карибского бассейна, где находился до февраля 1989 года. Там в ходе практических стрельб 26 января было до-

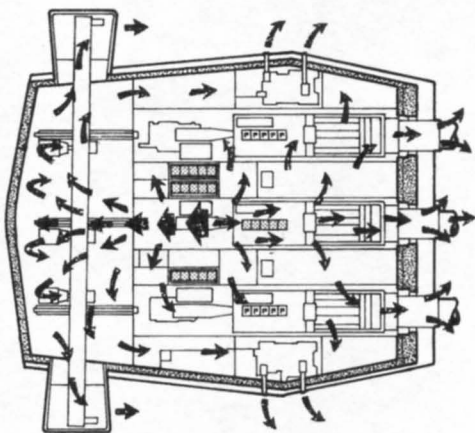
стигнуто самое дальнее в истории американского флота попадание — 406-мм снаряд поразил мишень с дальности 24 мили. Вместе с тем, стрельбы сопровождались разного рода инцидентами. Например, когда башня №2 вела огонь при угле поворота 15° на правый борт, то есть над башней №1, у последней ударной волной повредило брезентовое прикрытие амбразур. От сильного сотрясения внутри башни №1 погас свет и временно остановились все механизмы, личный состав охватила паника. А в башне №2 произошел еще более опасный случай: картуз в левом 406-мм орудии начал тлеть еще до того, как затвор был закрыт. Катастрофы тогда удалось избежать лишь чудом.

Все эти факты свидетельствуют, что последующая трагедия была не случайностью, а скорее закономерностью. 19 апреля 1989 года «Айова» находилась в 260 милях от берегов Пуэрто-Рико, принимая участие в масштабных маневрах «Флитэкс-3-89» в роли флагманского корабля вице-адмирала Джерома Джонсона. В ходе предстоящих учебных стрельб командование корабля пошло на эксперимент: для стрельбы практическими 2700-фунтовыми (1225-кг) снарядами было решено использовать заряды с порохом D-846. Порох этой марки, выпуска еще 1943—1945 годов, предназначался для стрельбы «легкими» 1900-фунтовыми снарядами. На футлярах с картузами даже стояла предупреждающая надпись: «Внимание: не использовать с 2700-фунтовыми снарядами». Порох отличался повышенной скоростью горения, и при стрельбе более тяжелым снарядом в канале ствола создавалось слишком высокое давление. Однако «с целью повышения точности стрельбы» было решено сделать десять выстрелов быстрогорящим порохом, уменьшив число картузов с обычных шести до пяти. Экспериментальную стрельбу поручалось выполнить личному составу башни №2; левое орудие должно было сделать два выстрела, остальные — по четыре.

Практические стрельбы начала в 9.33 башня ГК №1. Однако из шести намеченных выстрелов было сделано лишь четыре: левое орудие дало два пропуска. Этот факт свидетельствовал, что с пороховыми зарядами не все в порядке, но командир корабля не придавал ему значения и продолжал действовать по намеченному плану. Настала очередь стрельбы башни №2. Через 44 секунды после отдачи приказа левое орудие было заряжено, и его затвор закрыт, спустя 17 секунд — правое. Но с заряджанием среднего орудия произошла задержка. От командира башни лейтенанта Ф.Бача поступил доклад, что 1-е и 3-е орудия гото-

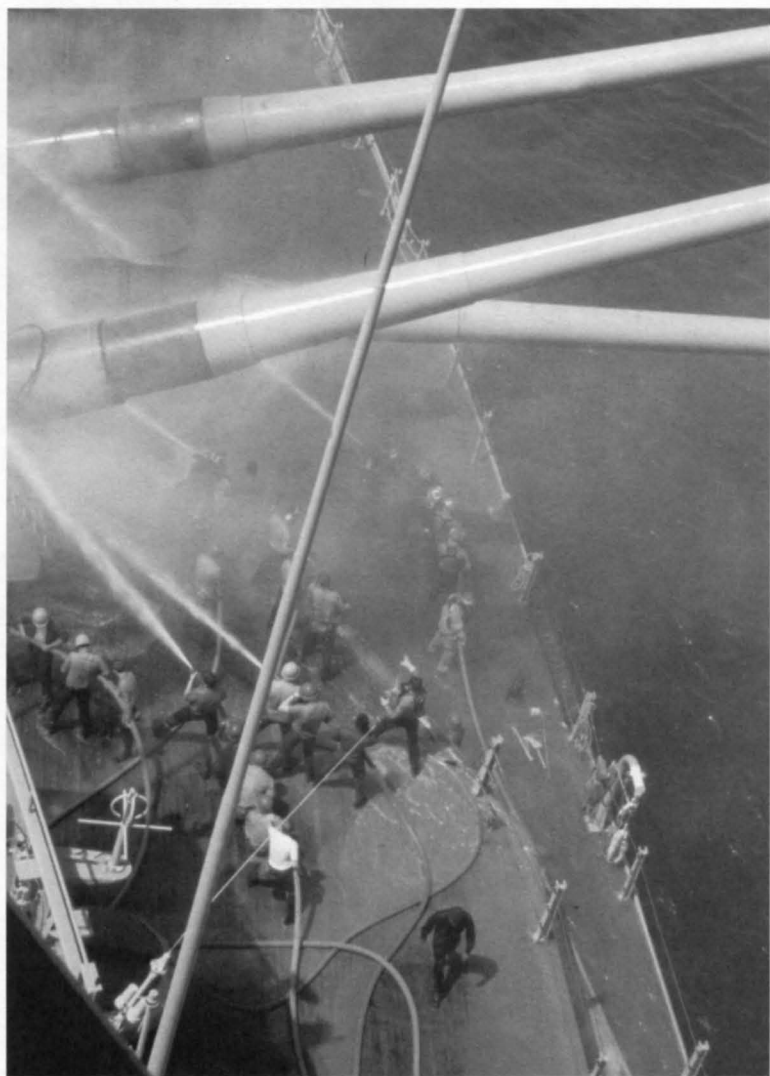


Реконструкция пути распространения воспламенившихся пороховых газов по помещениям башни. Схема из журнала «Warship International»



вы к стрельбе, а у центрального орудия «есть проблемы». Спустя несколько мгновений, в 9.55, в телефонной трубке раздался крик: «О, Боже! Порох тлеет!». Форс пламени из камеры центрального орудия, затвор которого еще не был закрыт, устремился внутрь башни, воспламенив примерно тонну пороха, находившегося на верхнем уровне и в беседках зарядных элеваторов. Весь личный состав башни — 47 человек — мгновенно погиб. Лишь 12 человек, работавших в нижних погребах, остались в живых.

Противопожарная система башни не сработала (как уже говорилось, она была неисправна). Герметичные нижние двери элеваторов не дали огню проникнуть в зарядные погреба, что спасло корабль от немедленной гибели. Однако быстро раскалившиеся от пожара переборки вынудили отдать приказ о затоплении кольцевого помещения и двух зарядных погребов (принято 16 т заборной воды). Затем пожар на-



Серия фотографий, сделанных 19 апреля 1989 г. лейтенантом Томасом Джерреллом. На верхнем левом снимке запечатлен момент взрыва башни №2 (в воздухе видны обрывки брезента); на нижнем — тушение пожара аварийной партией «Айовы»

чали тушить «дедовским» способом, поливая раскаленную крышу башни №2 водой из шлангов.

Пока одни боролись с огнем, другие занимались банальным мародерством. Шкафчики и рундуки погибших артиллеристов башни №2, в которых хранились их личные вещи, вскрыли и разграбили их «товарищи по оружию», которых так и не нашли. Этот факт выглядел настолько цинично, что командование американского флота всячески старалось его скрыть, но со временем он все равно был предан огласке.

Комиссия, занимавшаяся расследованием катастрофы, рассмотрела множество версий, но так и не смогла установить точную причину взрыва. Говорилось даже о возможности теракта — один из матросов, уличенный в гомосексуальных связях, якобы мог таким образом покончить самоубийством... Во всем этом видится отчетливое нежелание флотского начальства «выносить сор из избы», признавая множественные случаи вопиющего нарушения правил эксплуатации техники и непрофессионализма специалистов всех уровней.

Ряд публикаций в прессе напрямую связывал происшедшее с ненадежностью устаревшей техники. Хотя руководство американского флота и понимало, что причина этой мрачной истории не в технике, а в «человеческом факторе», его отношение к тяжелой морской артиллерии стало более прохладным. В частности, прекратились



По прибытии «Айовы» в Норфолк экипаж линкора в знак траура выстроился по палубе и надстройкам, 23 апреля 1989 г. На стволах башни ГК №2 видны следы взрыва

работы по созданию нового подкалиберного снаряда для сверхдальней стрельбы.

«Айова» вернулась в Норфолк 22 апреля. Башню ГК №2 решили не восстанавливать. Тем не менее, уже 7 июня 1989 года линкор ушел в шестимесячный поход в европейские воды. Он посетил Киль, Портсмут, испанский порт Рота, Касабланку, Гибралтар, Марсель (дважды), итальянскую Гаэту, Анталию, Стамбул, Хайфу, Александрию, острова Сицилия, Корсика и Майорка. Но это было прощальное плавание — впереди «Айову» ждал вывод в резерв. В ноябре, возвращаясь в США, линкор провел в Атлантике свои последние стрельбы главным калибром. Итоговые цифры впечатляют: после модернизации, с 1984 года, корабль выпустил 2873 406-мм снаряда, а за всю свою службу — 11 834! Однако после трагического инцидента с башней №2 об этих рекордах «Айовы» американцы предпочитают не вспоминать...

«Буря в пустыне»

«Лебединой песней» линкоров типа «Айова» стало участие в войне против Ирака в ходе операции «Дизерт Сторм» («Буря в пустыне»). После вторжения иракских войск в Кувейт, произошедшего 2 августа 1990 года, президент США Джордж Буш-старший принял решение «наказать» Багдад и его авторитарного лидера Саддама Хусейна.

Несмотря на то, что доверие к крупнокалиберной артиллерии линкоров после трагедии на «Айове» было основательно подорвано, командование американских ВМС все же решило использовать линкоры

в предстоящей кампании. Уже 7 августа находившаяся в море боевая группа во главе с «Висконсином» была направлена к берегам Кувейта, и через 16 дней она уже была в Персидском заливе. Одновременно приказали срочно готовиться к боевой операции и линкору «Миссури» — его обычный «демонстративный» поход по Тихому океану, намеченный на сентябрь 1990 года, отменили буквально за несколько дней до выхода. 13 ноября принявший полный боекомплект «Миссури» покинул Лонг Бич. Оставив за кормой два океана и сделав кратковременные заходы на Гавайи, в Субик-бэй (Филиппины) и Паттайю (Таиланд), он 3 января 1991 года вошел в воды Персидского залива.

Фазу активных боевых действий предваряла операция «Дизерт Шилд» («Щит пустыни»), в ходе которой происходило развертывание сил антииракской коалиции и их выход на огневые рубежи. Собственно «Буря в пустыне» началась 15 января. На первом этапе американские ВМС применяли ракетное оружие: «Миссури» за пять дней кампании выпустил по целям в глубине территории 28 ракет «Томагавк», «Висконсин» за два дня — 24. А 29 января включились в работу и 406-мм пушки. Линкор «Миссури» — впервые с 1953 года — открыл огонь по реальной цели — хорошо защищенному иракскому бункеру, воздвигнутому на кувейтско-саудовской границе. При выходе на огневую позицию впереди линейного корабля шел фрегат FFG-38 «Кёртс», который использовал свою гидроакустическую станцию для поиска якор-



Вверху: беспилотный самолет-разведчик «Пайонир» на палубе «Висконсина». Операция «Щит пустыни», осень 1990 г.

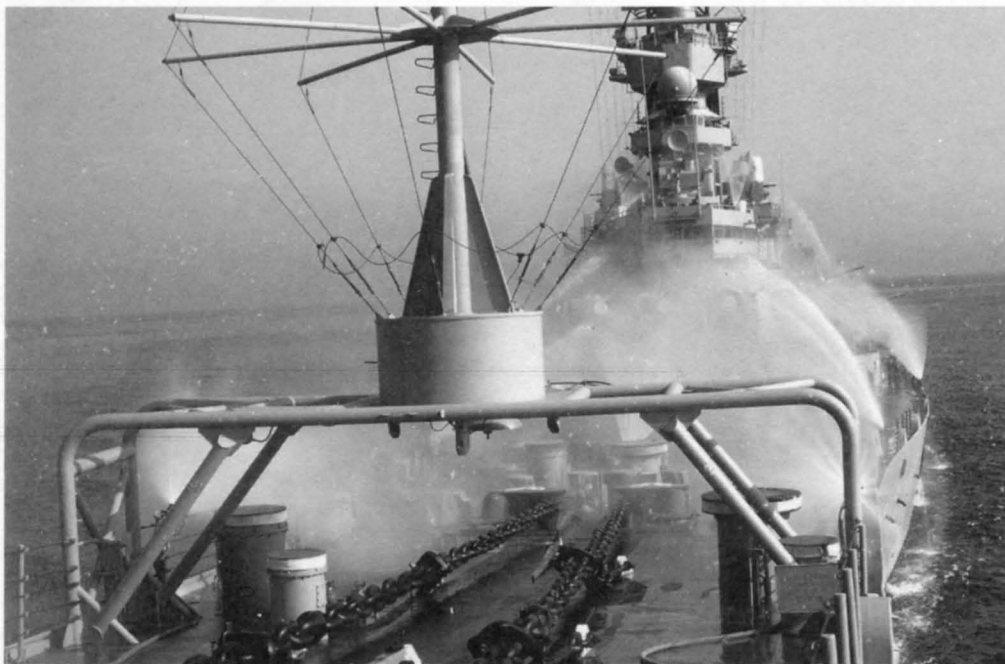
Слева: покраска корпуса линкора «Миссури» в доке военно-морской базы Лонг Бич, январь 1990 г.



ных мин. Следует заметить, что мины представляли собой наибольшую опасность для американского флота в Персидском заливе.

На побережье оккупированного Кувейта Ирак сосредоточил большое количество войск и боевой техники — более заманчивую цель для тяжелой артиллерии трудно было представить. В ночь на 3 февраля «Миссури» прибыл на огневую позицию в районе кувейтско-саудовской границы и с дистанции 18 миль открыл огонь по радиолокационным станциям, артиллерийским позициям, объектам управления и связи иракской армии. Обстрелы продолжались и в последующие дни, преимущественно по ночам. Всего за трое суток линкор выпустил 112 406-мм и 12 127-мм снарядов.

6 февраля «Миссури» отошел в тыловой район маневрирования, а его место на огневом рубеже занял «Висконсин», сопровождаемый фрегатом FFG-47 «Николас». Используя беспилотный самолет-корректировщик «Пайонир», линкор 11 выстрелами из 406-мм орудий с расстояния в 19 миль подавил неприятельскую артиллерийскую батарею. Затем он наносил удары по укреплениям, складам горючего и бое-



Линкор «Висконсин»
проверяет исправность
водяной противоатомной
защиты, 1 января 1991 г.



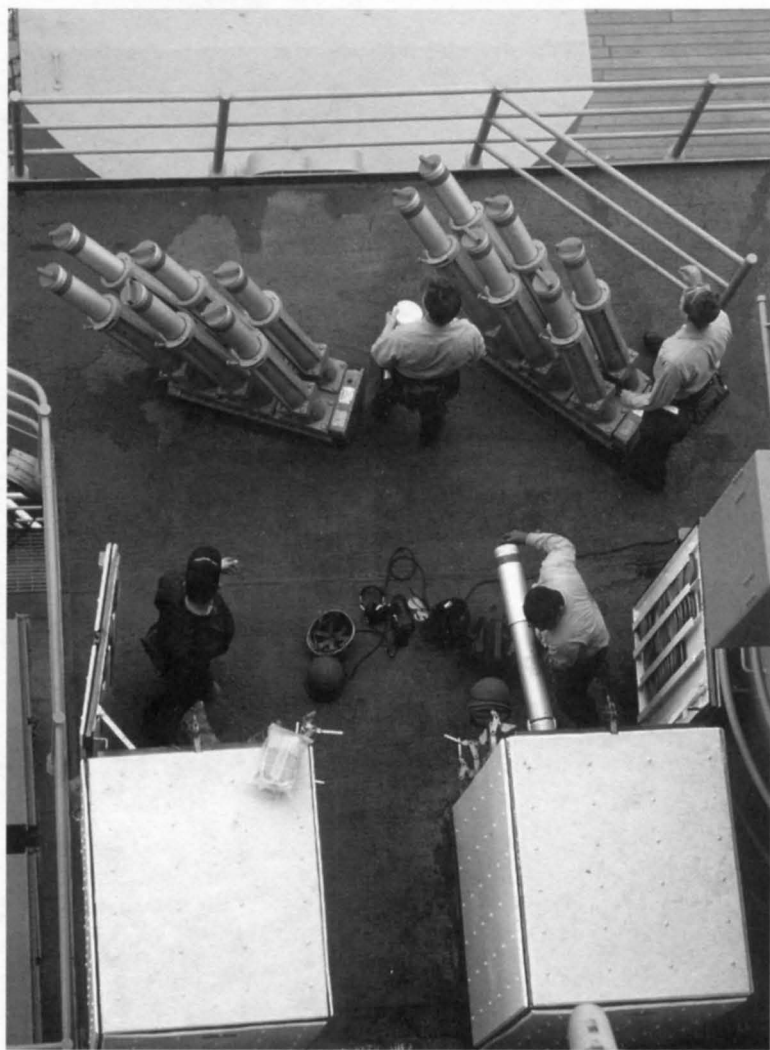
Линкоры «Висконсин»
(на переднем плане)
и «Миссури» принимают
топливо с универсального
транспорта снабжения
«Сакраменто». Операция
«Буря в пустыне»,
14 января 1991 г.



Главную опасность
для американских ВМС
в Персидском заливе
представляли мины. Эта
сорванная с якоря мина,
запечатленная на фоне
линкора «Миссури»,
была уничтожена
12 января 1991 г.



Вверху: пуск крылатой ракеты «Томагавк» по целям на территории Ирака. Линкор «Миссури», 17 января 1991 г. Внизу: зарядка установок радиолокационных помех Mk-36 Мод.7 на «Висконсине», январь 1991 г.



припасов, радиолокационным станциям и средствам связи. 7 февраля его снаряды обрушились на бухту Хафр-аль-Муваттах, где были уничтожены несколько пирсов, а также потоплены или повреждены 15 малых катеров и моторных лодок, использовавшихся иракскими войсками для разведывательных рейдов вдоль побережья Саудовской Аравии. 8 февраля «Висконсин» уничтожил артиллерийскую батарею в районе Рас-эль-Хаджи, а на следующий день обстреливал иракские позиции у Хафджи. Затем «Висконсин» уступил место своему сестершиму, который продолжил начатое дело и 11—12 февраля выпустил по Хафджи еще 60 406-мм снарядов.

С 21 февраля оба линкора, переместившись на север, вместе вели огонь с новой позиции. Они обстреливали районы Эль-Кулайя и Эш-Шуайба, а затем, с целью отвлечь неприятеля от основного направления удара — остров Файлака. Утром 23 февраля «Миссури» выпустил по береговым укреплениям на Файлаке 133 406-мм снаряда. Вероятно, эффективность обстрела оставляла желать лучшего, так как в этот день противник впервые попытался нанести по кораблям антииракской коалиции контрудар. С оставшейся необнаруженной береговой ракетной батареи иракцы выпустили две противокорабельные ракеты НУ-2 китайского производства (НУ-2 или «Хайин-2» — фактически копия советской П-15). Примечательно, что среагировать на угрозу успели лишь английские союзники (видимо, опыт фолклендской войны не пропал даром): эсминец «Глостер» ракетой «Си Дарт» удалось сбить одну из ПКР, причем та врезалась в море, не долетев всего 700 ярдов (640 м) до «Миссури». Вторая ракета НУ-2, на счастье американцев, промахнулась — вероятно, из-за неполадок в системе самонаведения.

Перед тем, как продолжить обстрел Файлаки, для осмотра береговых позиций вылетел беспилотный самолет «Пайонир» с «Висконсина». По словам управлявшего аппаратом оператора, группа иракских военных покинула блиндажи и встречала самолет, размахивая белыми флагами. Американцы любят вспоминать этот эпизод как своего рода курьез — первый в истории случай сдачи в плен беспилотной машине.

25 февраля «Миссури» стал участником неприятного инцидента — его ошибочно обстрелял корабль эскорта — фрегат «Джерретт». Два выпущенных из «Вулкан-Фаланкс» 20-мм снаряда поразили линкор: один пробил борт и взорвался внутри коридора, а другой попал в первую дымовую трубу. Один матрос получил легкое осколочное ранение в шею. Согласно рапорту



командира «Джерретта», «Вулкан-Фаланкс» дал очередь, автоматически среагировав на стрельбу «фольгомета» RBOC, ставившего ложные цели для гипотетических иракских ракет (после неожиданной атаки, произошедшей двумя днями ранее, американцы не экономили на постановке пассивных помех и других средствах РЭБ). Правда, фрегат находился на расстоянии двух миль от линкора, и у специалистов возникли обоснованные сомнения в том, что «Вулкан-Фаланкс» смог самопроизвольно открыть огонь по снаряду RBOC с такой дальности. Скорее всего, «Миссури» был обстрелян из-за банальной ошибки оператора арткомплекса, однако это предположение осталось не доказанным.

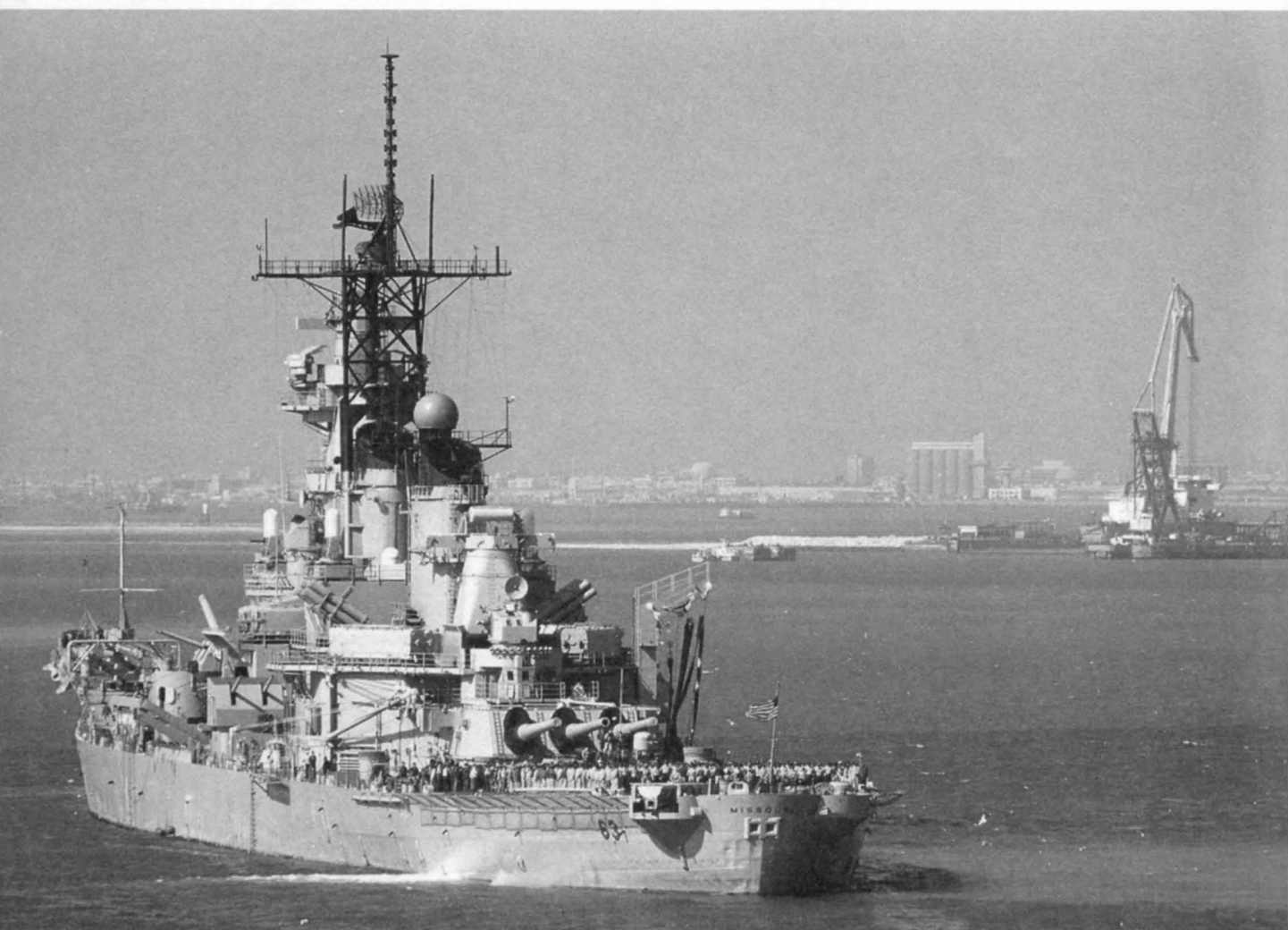
После начала решительного наступления сил антииракской коалиции «Миссури» и «Висконсин» обеспечивали непосредственную поддержку войск. В частности, 26 февраля они били по танкам и укреплениям в районе кувейтского международного аэропорта. 28 февраля «Висконсин» сделал последний залп в ходе операции «Буря в пустыне» — в этот день президент Дж. Буш отдал приказ о прекращении огня.

Все артиллерийские обстрелы линкоры вели с большой дистанции (18 — 23 мили),

так как подойти ближе не позволяли мелководье и минная опасность. Тем не менее, результативность огня оказалась достаточно высокой. По данным ВМС США, при поражении точечных объектов в 28% случаев наблюдались прямые попадания или, как минимум, тяжелые повреждения цели; число промахов не превышало 30%. Однако, как уже отмечалось ранее, опыт использования корабельной артиллерии по сухопутным целям однозначно свидетельствует: с мостика стреляющего корабля эффективность огня всегда кажется намного выше, чем она есть на самом деле. И вряд ли война с Ираком стала исключением. Так что официальные данные американского командования вызывают определенное недоверие.

Всего в ходе операции «Буря в пустыне» «Миссури» выпустил 28 ракет «Томагавк» и 759 (по другим данным, 783) 406-мм снарядов; «Висконсин» — 24 ракеты «Томагавк», 528 406-мм, 881 127-мм и 5200 20-мм снарядов. (Правда, остается неясным: по каким таким целям выпустили столько снарядов 20-мм арткомплексы «Вулкан-Фаланкс»?). Кроме того, экипаж «Миссури» обнаружил 15 иракских якорных мин, 10 из которых были уничтожены непосредственно морскими линкорами.

«Миссури» ведет ночной обстрел иракских войск на севере Кувейта, 6 февраля 1991 г.



На вечной стоянке

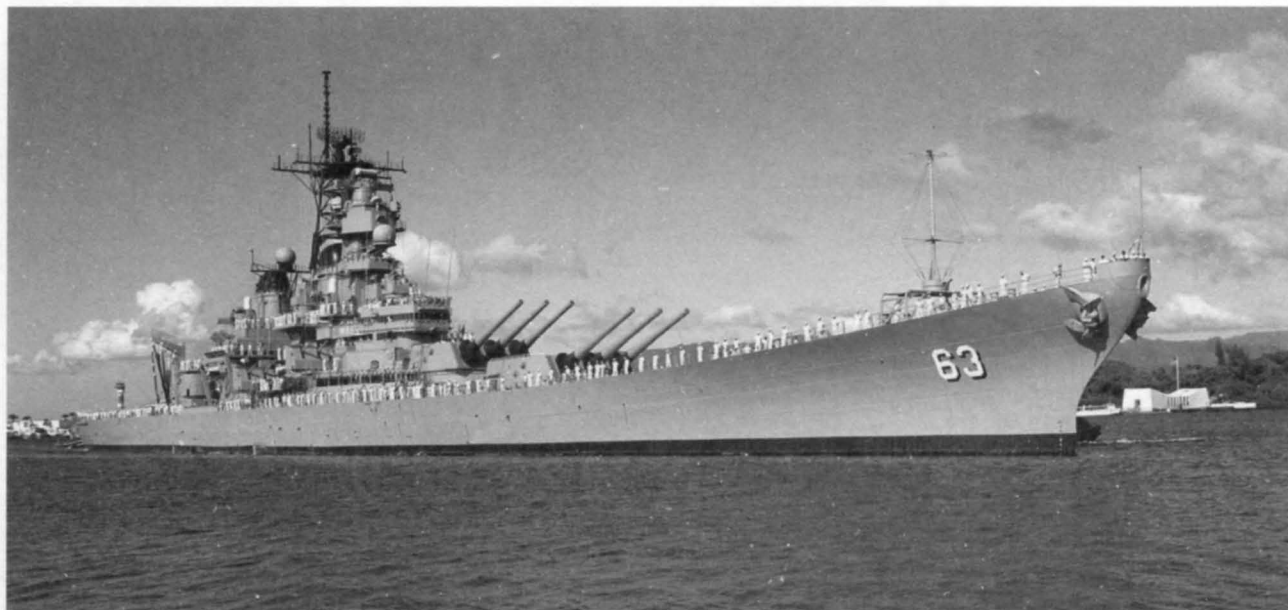
По завершении кампании в Персидском заливе линейные корабли вернулись в США: «Миссури» — 21 марта 1991 года, «Висконсин» — неделю спустя. 7 декабря «Миссури» участвовал в юбилейных мероприятиях по случаю 50-летней годовщины нападения на Пёрл-Харбор. Там же, в Пёрл-Харборе, на линкоре побывал Джордж Буш-старший — до этого в последний раз президент США посещал «Миссури» в 1947 году.

Тем не менее, время брало свое. Окончание «холодной войны» и последовавший затем распад СССР позволили Соединенным Штатам сократить расходы на флот и уменьшить его численный состав. Первой 26 октября 1990 года встала на прикол «Айова», за ней 8 февраля 1991-го последовал «Нью-Джерси». А вскоре после завершения операции «Буря в пустыне» были выведены из боевого состава и поставлены на

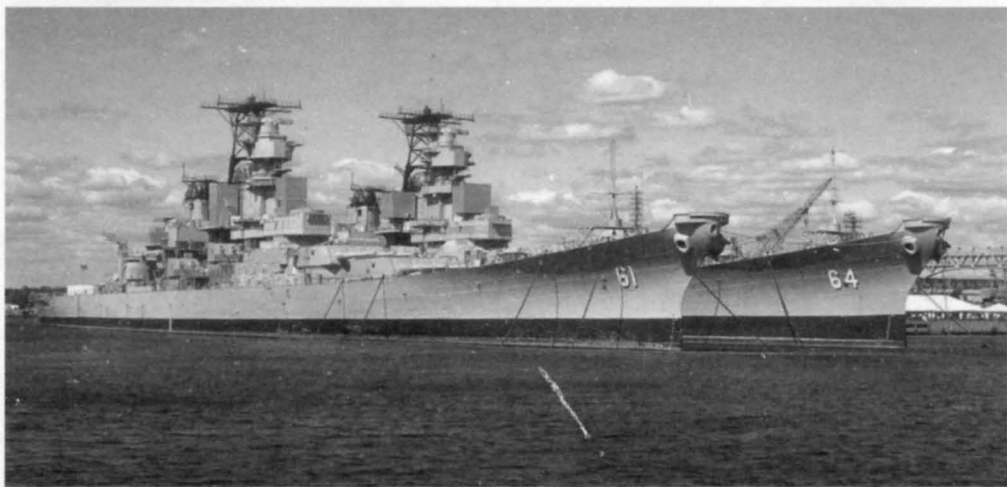
консервацию последние линкоры — «Висконсин» (30 сентября 1991 г.) и «Миссури» (31 марта 1992 г.). Шансы на очередной «призыв» ветеранов на службу к тому времени представлялись крайне маловероятными. Но и пустить их на металлолом американцы не решились, уготовив им роль плавучих музеев.

В январе 1995 года «Нью-Джерси» и «Миссури» официально были исключены из состава ВМС. Впрочем, в следующем году Конгресс США предпринял последнюю попытку «реанимировать» и ввести в строй два оставшихся в списках флота линкора, мотивируя предложение об их расконсервации «озабоченностью, вызванной тем, что флот США потерял возможность осуществлять эффективную артиллерийскую поддержку наземных операций». Идея не встретила поддержки — прежде всего по финансовым причинам: для ремонта и необходимой модернизации двух линкоров

Вверху:
«Миссури» в Персидском
заливе, 6 февраля 1991 г.



*После завершения боевых действий против Ирака оба участвовавших в операции линкора стали объектами помпезных торжеств и парадов.
Вверху: «Миссури» в Пёрл-Харборе, 7 декабря 1991 г.
Слева: «Висконсин» на рейде Нью-Йорка, 10 июня 1991 г.*



Выведенные в резерв «Айова» и «Висконсин» на консервации в Филадельфии, сентябрь 1993 г.



Линкор «Миссури» —
корабль-музей
в Пёрл-Харборе. Вверху:
прибытие в Жемчужную
гавань 21 июня 1998 г.
В центре и внизу —
на вечной стоянке,
неподалеку от мемориала
погибшему линкору
«Аризона»



*Слева: на палубе
«Миссури», 2005 г.
Внизу: торжества в честь
60-летия окончания
Второй мировой войны,
2 сентября 2005 г.*



**«Нью-Джерси» на вечной
стоянке в городе Кэмден**



**Справа и внизу:
«Висконсин» в роли
плавающего музея
в Норфолке**



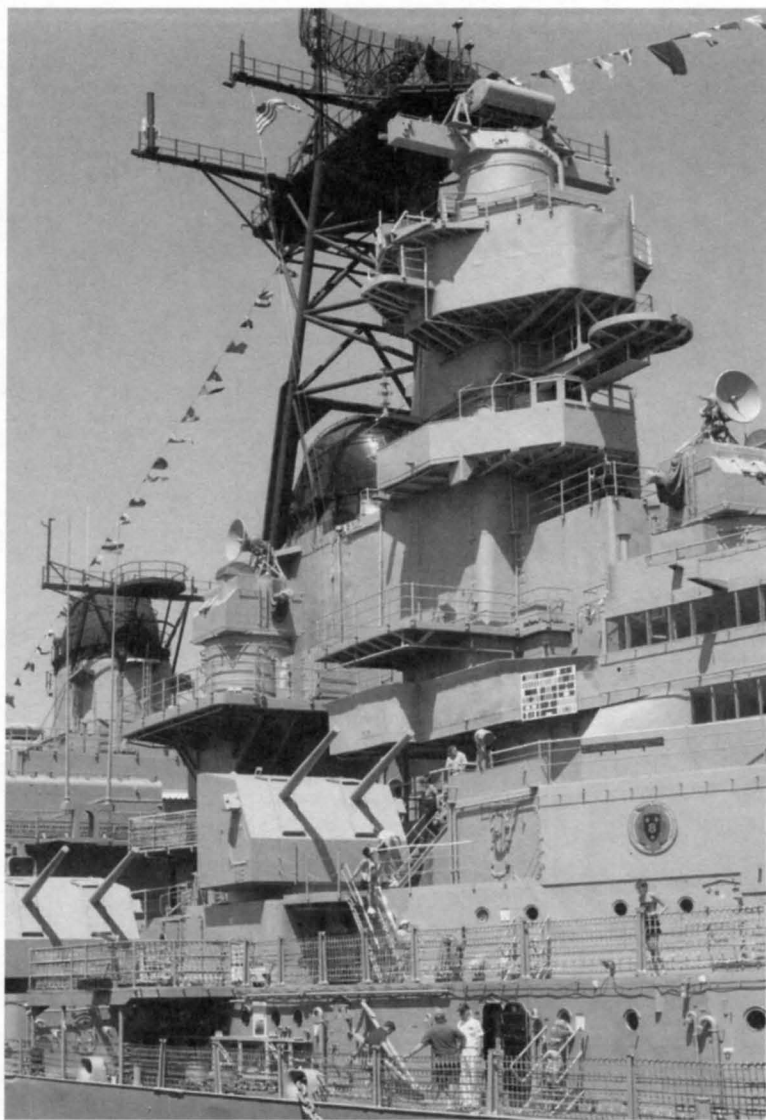
требовалось примерно 1,5 млрд долларов. Тем не менее, секретарь (министр) флота распорядился, чтобы «Айова» и «Висконсин», даже являясь плавучими музеями, в случае необходимости могли быть вновь введены в боевой состав ВМС. С этой целью они должны были сохранить в исправности все механизмы, вооружение, системы управления огнем, средства обеспечения живучести. Надежная катодная защита корпуса и тщательная консервация должны были свести к минимуму коррозию металла. Никакие переделки, идущие во вред возможному восстановлению кораблей, не допускались. Все эти требования были подтверждены секретарем ВМС 17 марта 2006 года, когда «Айову» и «Висконсин» все-таки официально исключили из списков флота. Таким образом, Пентагон до сих пор считает возможным «третье пришествие» своих суперлинкоров, хотя это явно противоречит здравому смыслу.

«Миссури» отправился в свой последний 2300-мильный поход 23 мая 1998 года. Выйдя из Бремертона, он 22 июня отдал якоря в Пёрл-Харборе. Весьма символично: корабль, на котором завершилась Вторая мировая война, встал на вечную стоянку неподалеку от мемориального комплекса, устроенного над затонувшей «Аризоной», — жертвой первого дня тихоокеанской войны... Линкор «Миссури» как музей был открыт для посетителей 29 января 1999 года.

Осенью 1999 года океанский буксир «Си Виктори» перевел линкор «Нью-Джерси» из Бремертона через Панамский канал в Филадельфию. Там на местной верфи его переоборудовали в музей, и 15 октября 2000 года корабль прибыл на место своей вечной стоянки — в порт города Кэмден (штат Нью-Джерси).

Местом вечной стоянки «Висконсина» стал Норфолк. Этот корабль тоже получил статус музея; его открытие состоялось 16 апреля 2001 года. Ныне линкор — главный экспонат Национального морского центра «Наутикус».

Линкор «Айова» — единственный корабль серии, который до сих пор не получил официального статуса музея или мемориала. Он был отбуксирован из Ньюпорта в Сан-Франциско в марте—апреле 2001 года, однако позже администрация города, выступавшая против войны в Ираке, отказалась финансировать содержание «милитаристского» объекта. В качестве альтернативного предложения появился вариант установки «Айовы» на вечную стоянку в Валледжо на территории бывшей верфи Мар-Айленд. Окончательно этот вопрос до сих пор не решен.



Краткая хроника службы

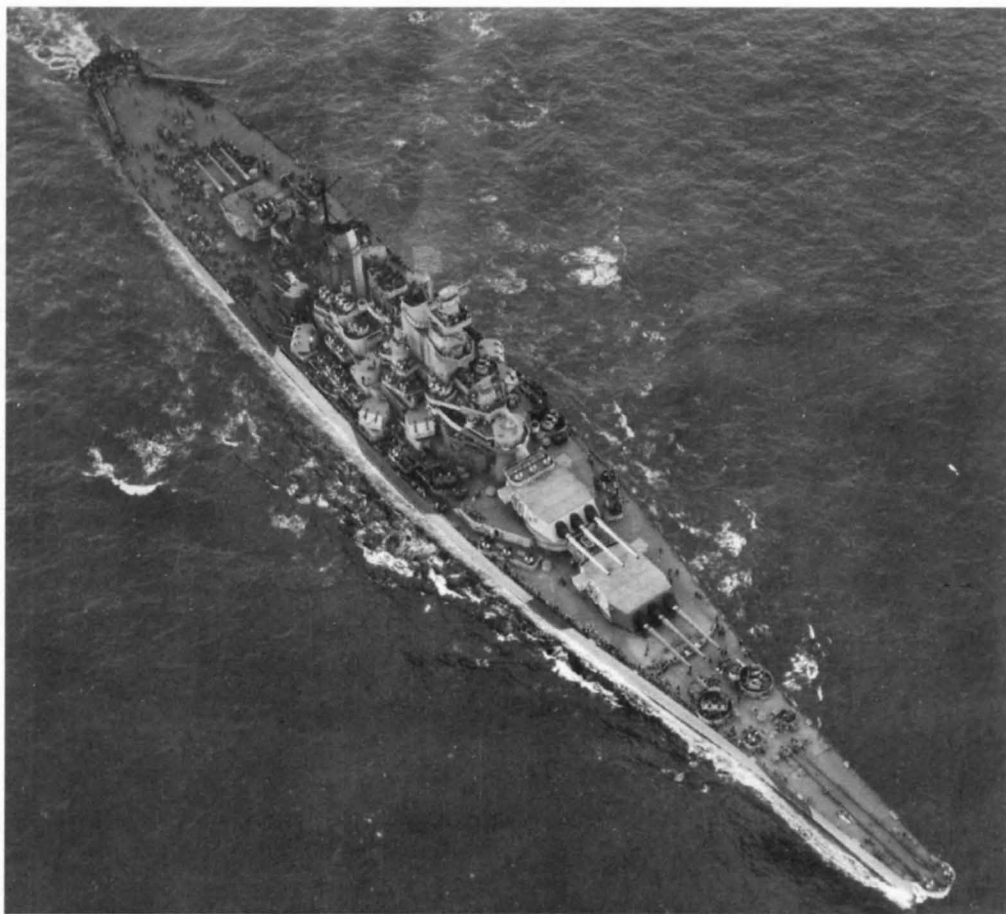
«Айова»

Вступил в строй в Нью-Йорке 22.2.1943. Перешел в Ардженшию (о. Ньюфаундленд), где ожидал приказа выйти на перехват линкора «Тирпиц» (август—сентябрь 1943). Доставил президента Ф.Рузвельта в Касабланку (Марокко), а после завершения Тегеранской конференции — из Касабланки в США (13.11—16.12.1943). 2.1.1944 отправлен на Тихий океан. 23.1.1944 участвовал в первой боевой операции — поддержке авианалета по атоллам Кваджалейн и Эниветок. 17.2.1944 принимал участие в бою с японским отрядом и потоплении учебного крейсера «Катори». Осуществлял обстрелы японских позиций на островах Мили (18.3.1944), Понапе (1.5.1944), Сай-

*Вверху: «Висконсин»
в Норфолке в наши дни*

пан и Тиниан (13.6.1944). Участвовал в бою в Филиппинском море, сбил 3 японских самолета (19.6.1944). Сопровождал авианосные соединения во время воздушных рейдов на Филиппины, острова Рюкю, Тайвань (сентябрь — октябрь 1944), получил штормовые повреждения с нарушением линии гребного вала (17.12.1944), ремонт в Сан-Франциско (15.1—19.3.1945). Прибыл к острову Окинава (15.4.1945), поддерживал воздушные рейды на остров Кюсю (май 1945). Обстреливал японские города Муроран (15.7.1945) и Хитати (17—18.7.1945), а также остров Кахулаве (29—30.7.1945). 29.8.1945 вошел в Токийский залив для поддержки оккупационных сил. Перешел из Японии в Сиэтл (20.9—15.10.1945). Находился в Японии как флагман 5-го флота (27.1—25.3.1946). Вернулся в Лонг Бич, 24.3.1949 выведен в резерв. 25.8.1951 введен в строй, 1.4.1952 ушел на Дальний Восток. Принимал участие в боевых действиях в Корее (8.4—17.10.1952). Ремонт в Норфолке, учебный поход по Вест-Индии (1953). Участвовал в маневрах НАТО «Маринер» (июль 1953). Учебные плавания по Карибскому бассейну (1954),

поход на Средиземное море (январь—апрель 1955). Прошел четырехмесячный ремонт в Норфолке (1955), заменены стволы 406-мм орудий (декабрь 1955). Вновь перешел на Средиземное море (январь 1957). По возвращении в США участвовал в международном морском параде на Хэмптонском рейде (13.6.1957). 24.2.1958 выведен в резерв в Филадельфии. 1.9.1982 вышел на буксире в Новый Орлеан для прохождения модернизации (сначала на верфи «Эвондейл Шипъярд», затем — на «Инголлс Шипбилдинг», штат Миссури). 28.4.1984 вступил в строй. Учебные стрельбы у берегов Пуэрто-Рико и плавание по Карибскому бассейну (май—июль 1984). Патрульная служба у тихоокеанского побережья Гватемалы и Никарагуа (8—26.8.1984). 17.9.1984 прибыл в Норфолк, после визита в Нью-Йорк (октябрь 1984) участвовал в маневрах близ Пуэрто-Рико (1—20.11.1984). Снова поход к берегам Центральной Америки, присутствие у Коста-Рики и Гондураса (февраль 1985). Ремонт и докование в Норфолке (26.4—31.7.1985). Ушел в европейские воды для участия в маневрах «Оушен Сафари», посетил Гавр, Копенгаген и Осло



«Айова» в июне 1944 г.



(август—сентябрь 1985); в рамках учения «Балтопс-85» оперировал на Балтике и нанес визит в Киль (октябрь 1985). 5.11.1985 прибыл в Норфолк. После двух плаваний в Карибском море (февраль—август 1986) снова участвовал в маневрах НАТО, а затем совершил заходы в Портсмут и Бремерхафен (сентябрь 1986). Поход по Карибскому бассейну с посещением базы Гуантанамо и портов Гондураса, Колумбии, Пуэрто-Рико, Вирджинских островов (9.12.1986—26.2.1987). Учебные плавания к Пуэрто-Рико и по Западной Атлантике (май—июль 1987). 10.9.1987 ушел из Норфолка на Средиземное море, действовал в составе 6-го флота США, 8.10.1987 нанес визит в Стамбул. Принимал участие в маневрах НАТО в Северном море, посетил норвежский порт Тронхейм (22.10—8.11.1987). 25.11.1987 перешел Суэцким каналом в Красное море, 4.12.1987 прибыл на базу Диего-Гарсия. Нес патрульную службу в Аравийском море и Персидском заливе (декабрь 1987—февраль 1988). 20.2.1988 прошел Суэцкий канал и 10.3.1988 прибыл в Норфолк. Участвовал в морском параде в Нью-Йорке (21—

25.4.1988). Учебное плавание по Карибскому бассейну (7.10—7.12.1988). 20.1.1989 ушел из Норфолка в Карибское море, 5—9.2.1989 посетил Новый Орлеан. 13.4.1989 ушел из Норфолка для участия в маневрах «Флитекс-3-89», 19.4.1989 во время учебных стрельб в Карибском море произошел взрыв в башне №2, 47 человек погибло. 22.4.1989 вернулся в Норфолк; башня не восстанавливалась. С июня по ноябрь 1989 г. линкор совершил плавание в европейские воды с посещением портов Великобритании, ФРГ, Франции, Италии, Испании, Марокко, Турции, Израиля и Египта. 26.10.1990 выведен в резерв в Норфолке. С 24.9.1998 находился в Ньюпорте (штат Род-Айленд), 8.3.2001 отправлен на буксире в Сан-Франциско, куда прибыл 21.4.2001. Принято решение о превращении корабля в музей, однако вопрос с финансированием до сих пор окончательно не решен. Официально исключен из списков флота 17.3.2006.

Линкор «Айова» награжден 11 боевыми звездами: 9 за участие во Второй мировой войне и 2 — за действия в Корее.

«Айова» входит в плавучий док на атолле Улити, 28 декабря 1944 г.



«Нью-Джерси»

Вступил в строй в Филадельфии 23.5.1943. После завершения программы подготовки (май—декабрь 1943) отправился на Тихий океан. 7.1.1944 прошел Панамский канал и 22.1.1944 прибыл на Фунафути (острова Эллиса). 29.1.1944 вышел в первый боевой поход; 17.2.1944 участвовал в бою с японским отрядом, совместно с другими кораблями потопил вооруженный траулер «Сенан Мару №15» и эсминец «Маикадзе». Вел обстрелы островов Мили (18.3.1944), Трук (29—30.4.1944), Понапе (1.5.1944), Сайпан и Тиниан (13.6.1944). Принимал участие в отражении японских воздушных атак во время боя в Филиппинском море (19.6.1944). Находился в Пёрл-Харборе (9—30.8.1944). Сопровождал авианосные соединения во время авиаударов по Филиппинам (сентябрь—декабрь 1944), Тайваню, Окинаве, Индокитаю, Гонконгу и Амою (январь 1945), Иводзиме, Окинаве и Токио (февраль—март 1945). Вел обстрел позиций на Окинаве (24.3.1945), прошел ремонт на верфи «Пьюджет Саунд» в Бремертоне (май—июнь 1945). 4.7.1945 ушел из Бремертона в Пёрл-Харбор и Энтиветок, 8.8.1945 провел бомбардировку острова Уэйк. 17.9.1945 прибыл в Токийский залив для поддержки оккупационных сил. 10.2.1946 доставил в Сан-Франциско около

1000 возвращавшихся в США солдат. Ремонт на верфи «Пьюджет Саунд» (1946). 23.5.1947 перечислен в состав Атлантического флота. Совершил поход в европейские воды, нанес визиты в Осло и Портсмут (7.6—18.7.1947), участвовал в учениях в Карибском море (июль—сентябрь 1947). 30.6.1948 выведен в резерв в Байонне, штат Нью-Джерси. 21.11.1950 вошел в строй, затем совершил учебный поход по Карибскому морю. 16.4.1951 покинул Норфолк и 17.5.1951 прибыл к берегам Кореи, где стал флагманским кораблем 7-го флота США. Легко поврежден попаданием снаряда береговой батареи (20.5.1951). Участвовал в боевых действиях до 14.11.1951. 20.12.1951 вернулся в Норфолк и поставлен на 6-месячный ремонт. Плавание в Европу с посещением Шербурга и Лиссабона, возвращение через Карибское море (19.7—5.9.1952). 5.3.1953 отправился из Норфолка во второй поход к берегам Кореи, 5.4.1953 зашел в Йокосуку. Участвовал в боевых действиях (12.4—28.7.1953). 20.8.1953 посетил Гонконг. 16.9.1953 прибыл в Пусан, затем — в Йокосуку (14.10.1953). 14.11.1953 возвратился в Норфолк. В течение двух лет совершал регулярные учебные плавания по Атлантическому океану и Карибскому бассейну (1954—1955). Действовал в составе 6-го флота на Средиземном море, нанес



визиты в Гибралтар, Валенсию, Барселону, Канн, Стамбул и бухту Суда на острове Крит (7.9.1955—7.1.1956). Поход в Северную Европу для участия в маневрах НАТО, посещение Осло и Лиссабона (27.8—15.10.1956). 21.8.1957 выведен в резерв и поставлен на прикол в Байонне. 6.4.1968 введен в строй в Филадельфии. После переоборудования 16.5.1968 покинул Филадельфию и 11.6.1968 прибыл в Лонг Бич. 3.9.1968 ушел в Южно-Китайское море, участвовал в боевых действиях во Вьетнаме (25.9.1968—31.3.1969). Во время перехода в США экстренно включен в состав соединения для патрулирования в Японском море (после того, как 14.4.1969 северокорейским истребителем был сбит американский разведывательный самолет ЕС-121 — погиб 31 человек), но затем приказ был отменен, и 5.5.1969 линкор стал на якорь в Лонг Биче. Совершил учебный поход (июль—август 1969), но 17.12.1969 поставлен на прикол в Бремертоне. 27.7.1981 вышел на буксире в Лонг Бич для модернизации. Вновь введен в строй 28.12.1982. 10.5.1983 произвел первый испытательный пуск ракеты «Томагавк». Совершил поход в Пёрл-Харбор,

Манилу, Субик-Бэй и к берегам Никарагуа (июнь—июль 1983). Отправлен на Средиземное море (сентябрь 1983). Дважды вел обстрел позиций сирийской армии в южном Ливане (14.12.1983 и 8.2.1984). Прошел ремонт и докование (весна 1984—январь 1985). Участвовал в маневрах на Тихом океане (январь—май 1986) и у берегов Таиланда (август 1986). 11.12.1986 прибыл в Лонг Бич. После ремонта патрулировал у берегов Южной Кореи во время открытия Олимпийских игр в Сеуле (лето 1988), а затем участвовал в праздновании 200-летия Австралии. В 1989 г. ушел в многомесячное плавание по Тихому и Индийскому океанам, патрулировал в Персидском заливе. Вернулся в Лонг Бич в феврале 1990 г. Выведен из боевого состава 8.2.1991 и поставлен на прикол в Бремертоне. Официально исключен из списков флота в январе 1995 г. С 12.9.1999 по 11.11.1999 отбуксирован в Филадельфию, а 15.10.2000 установлен на вечную стоянку в Кэмдене (штат Нью-Джерси).

Линкор «Нью Джерси» награжден 15 боевыми звездами: 9 за участие во Второй мировой войне, 4 — за действия в Корее и 2 — за действия во Вьетнаме.

«Нью-Джерси» и эсминец на Тихом океане, конец 1944 — начало 1945 г.

«Миссури»

Вступил в строй в Нью-Йорке 11.6.1944. Перешел из Норфолка в Сан-Франциско (11—18.11.1944), а затем на атолл Улити (14.12.1944—13.1.1945), где стал флагманским кораблем адмирала М.Митшера. Сопровождал авианосные соединения во время авиаударов по Японии (январь—март 1945), вел обстрел вражеских позиций на Иводзиме (19.2.1945). В течение месяца сбил 5 японских самолетов (февраль—март 1945). Осуществлял артподготовку перед высадкой десанта на Окинаве (24.3.1945), дважды легко поврежден камикадзе (11.4.1945 и 16.4.1945). 5.5.1945 участвовал в отражении массированных воздушных атак, сбил 5 или 6 самолетов. Сопровождал авианосцы во время бомбардировок острова Кюсю (27.5—8.6.1945). Отдых в заливе Лейте (13.6—8.7.1945). Вел обстрел городов Муротран (15.7.1945) и Хитати (17—18.7.1945). 29.8.1945 вошел в Токийский залив, 2.9.1945 на борту состоялась церемония подписания акта о безоговорочной капитуляции Японии. Переход по маршруту

Токио — Гуам — Пёрл-Харбор — Нью-Йорк (6.9—23.10.1945). Ремонт в Нью-Йорке и учебный поход на Кубу (ноябрь 1945—март 1946). Плавание по Средиземному морю, заходы в Стамбул, Пирей, Алжир и Танжер (22.3—9.5.1946). Походы по Атлантике (1946) и визит в Рио-де-Жанейро (30.8.1947). Доставил президента Г.Трумэна из Бразилии в Норфолк (7—19.9.1947). Ремонт и учебный поход в Гуантанамо на Кубе (23.9.1947—10.3.1948). Совершил тренировочный трехнедельный поход в арктические воды (ноябрь 1948). Ремонт и переоборудование в Норфолке (23.9.1949—17.1.1950), на испытаниях 17.1.1950 сел на мель в Чесапикском заливе. Снят с мели 1.2.1950, последствия аварии полностью не устранены. 19.8.1950 ушел из Норфолка к берегам Кореи, участвовал в боевых действиях (15.9.1950—19.3.1951). Посетил Йокосуку (24—28.3.1951) и 27.4.1951 вернулся в Норфолк. Совершил два учебных плавания в воды Северной Европы (лето 1951). Ремонт в Норфолке (18.10.1951—30.1.1952), трени-

Тренировка зенитных расчетов на линкоре «Миссури», 1944 г.





**«Миссури» в Норфолке
сразу же после
возвращения от берегов
Кореи, апрель 1951 г.**

ровочные рейсы в Гуантанамо (февраль—июнь 1952). 11.9.1952 отправился во второй поход на театр военных действий в Корею, 17.10.1952 прибыл в Йокосуку. Участвовал в боевых операциях (25.10.1952—25.3.1953). Совершил переход Йокосука — Норфолк (7.4—4.5.1953). После учебного похода (8.6—4.8.1953) прошел ремонт и переоборудование в Норфолке (20.11.1953—2.4.1954). Учебное плавание в Европу с посещением Лиссабона и Шербура (7.6—3.8.1954). 15.9.1954 прибыл в Сиэтл и 26.2.1955 выведен в резерв в Бремертоне. Находясь на приколе, линкор одновременно являлся кораблем-музеем: ежегодно его

посещали около 100 000 экскурсантов. Переведен из Бремертона в Лонг Бич для последующей модернизации (14—25.5.1985), вступил в строй в Сан-Франциско 10.5.1986. Совершил кругосветное плавание по маршруту Лонг Бич — Пёрл-Харбор — Сидней — Диего-Гарсия — Суэцкий канал — Стамбул — Лиссабон — Панамский канал — Лонг Бич (10.9—19.12.1986). Поход в Аравийское море и Персидский залив (27.7.1987—19.1.1988) с посещением Омана, Диего-Гарсии, Фримантла, Сиднея и Пёрл-Харбора. В марте 1988 г. посетил Ванкувер, 25.5.1988 произвел первый пуск ракеты «Томагавк». Участвовал в маневрах

«Римпак-88». Прошел ремонт и докование в Лонг Бич (февраль—апрель 1989). Совершил поход по Тихому океану (18.9—9.11.1989) с посещением Пусана (21—25.10.1989); в декабре нанес визит в Масатлан (Мексика). В марте 1990 г. ушел на Гавайи, затем участвовал в маневрах «Римпак-90», вернулся в Лонг Бич 23.5.1990. Включен в состав сил антииракской коалиции и совершил переход по маршруту Лонг Бич — Пёрл-Харбор — Субик-Бэй — Паттайя — Бахрейн (ноябрь 1990—январь 1991). Принимал участие в боевых действиях против Ирака (17.1—28.2.1991). На обратном пути посетил Перт и Хобарт, а по прибытии в США (май 1991) — Сиэтл, Ванкувер и Сан-Франциско. 7.12.1991 находился в Пёрл-Харборе на мемориальных мероприятиях по случаю 50-й годовщины нападения Японии на США. Выведен из состава флота 31.3.1992 в Лонг Биче и поставлен на прикол в Бремертоне. Официально исключен из списков флота 12.1.1995. 23.5.1998 прибыл в Пёрл-Харбор и поставлен на вечную стоянку у острова Форд. Открыт для посещения 29.1.1999.

Линкор «Миссури» награжден 11 боевыми звездами: 3 за участие во Второй мировой войне, 5 — за действия в Корее и 3 — за действия против Ирака.

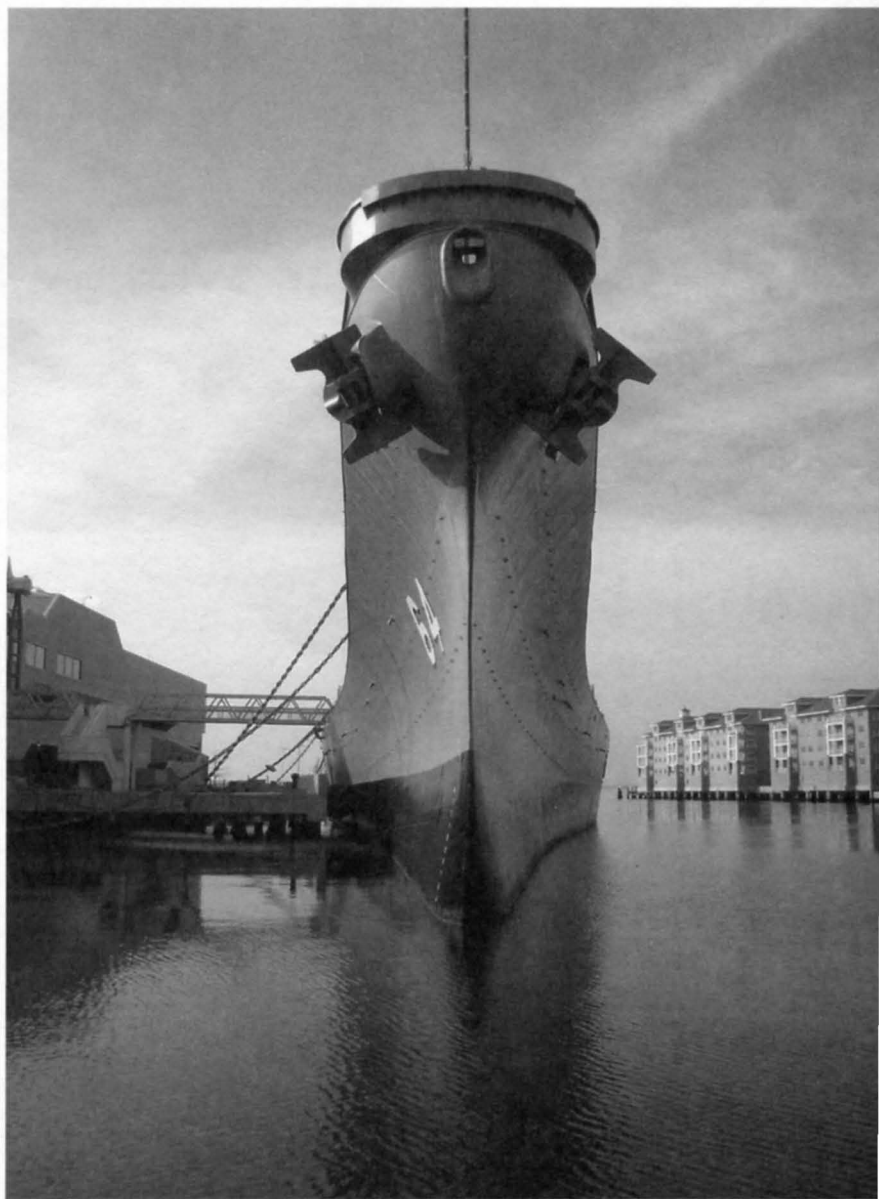
«Висконсин»

Вступил в строй в Филадельфии 16.4.1944. Совершил учебный поход до Тринидада (июль 1944). 24.9.1944 ушел из Норфолка на Тихий океан, 9.12.1944 прибыл на атолл Улити. Сопровождал авианосные соединения во время нанесения воздушных ударов по Лусону, Тайваню (январь 1945), Японии, Иводзиме (февраль 1945), снова Японии (май—июнь 1945). Отдых и ремонт в заливе Лейте (13.6—1.7.1945). Обстрелы японских городов Муроран (15.7.1945) и Хитати (17—18.7.1945). Сопровождал авианосцы во время последнего налета на Токио (13.8.1945). Всего за годы войны прошел 105,8 тыс. миль, сбил 3 японских самолета. 5.9.1945 вошел в Токийский залив для поддержки оккупационных сил. 23.9.1945 прибыл на Окинаву, где принял на борт возвращавшихся в США солдат, 4.10.1945 был в Пёрл-Харборе, а 15.10.1945 — в Сан-Франциско. Через Панамский канал перешел на Атлантический океан, 18.1.1946 участвовал в параде на Хэмптонском рейде (штат Вирджиния). Ремонт в Норфолке (лето 1946). Совершил поход вдоль берегов Южной Америки, посетил чилийский порт Вальпараисо, перуанский Кальяо, венесуэльский Ла-Гуайра (1.11—2.12.1946). Другой учебный поход состоялся в воды Се-



«Висконсин» у берегов Кореи, 21 марта 1952 г. Этот снимок сделан через шесть дней после того, как линкор попал под обстрел 152-мм береговой батареи

верной Европы (июнь—июль 1947). 1.7.1948 выведен в резерв в Норфолке. 3.3.1951 расконсервирован и вступил в строй. Учебное плавание проходило по маршруту: Норфолк — Эдинбург — Лиссабон — Галифакс — Нью-Йорк — Гуантанамо — Норфолк. 25.10.1951 ушел на Тихий океан, 26.11.1951 прибыл в Йокосуку. Участвовал в боевых действиях в Корее (2.12.1951—1.4.1952), 15.3.1952 получил легкие повреждения от снаряда, попавшего с береговой батареи. Принимал участие в испытаниях крупнейшего американского плавучего дока на Гуаме (4—5.4.1952); зашел в Пёрл-Харбор и 19.4.1952 прибыл в Лонг Бич. Через Панамский канал вернулся в Норфолк. Совершил учебное плавание в Европу (июнь—июль 1952), посетил Гринок (Шотландия), Брест; на обратном пути — Гуантанамо. 25.8.1952 покинул Норфолк для участия в маневрах НАТО «Мэйнбрейс», снова нанес визит в Гринок и Осло. После ремонта в Норфолке сделал поход на Кубу (февраль 1953), а затем — в Бразилию, Тринидад и снова на Кубу, в Гуантанамо (лето 1953). 9.9.1953 ушел на Дальний Восток, сменил «Нью-Джерси» в качестве флагманского корабля 7-го флота. Посетил ряд портов Японии, Гонконг (25.12.1953) и 4.5.1954 вернулся в Норфолк. 12.7.1954 отправился в учебное плавание в Европу, совершил заходы в Гринок, Брест и Гуантанамо. После ремонта в Норфолке (конец 1954) посетил Гаити (январь 1955), а позже — Эдинбург, Копенгаген, Гуантанамо (лето 1955). Ремонт в Нью-Йорке (конец 1955) — и новый учебный рейс на Гаити, в Мексику и Колумбию (январь—март 1956). 6.5.1956 столкнулся с эсминцем «Итон» и сильно повредил носовую оконечность (получивший таранный удар в борт эсминец пострадал еще больше). Ремонт в Норфолке (13.5—28.6.1956), в ходе которого линкор получил новую носовую секцию, отрезанную у недостроенного «Кентакки». Очередной учебный поход с посещением Гринока, Барселоны и Гуантанамо (9.7—31.8.1956). Ремонт в Норфолке (15.11.1956—2.1.1957). Учебное плавание и практические стрельбы у берегов Кубы и Пуэрто-Рико (3.1—7.2.1957). Совершил voyage на Средиземное море, где участвовал в маневрах НАТО и посетил Гибралтар, Неаполь и Валенсию (27.3—27.5.1957). Учебный поход в тихоокеанские воды до Вальпараисо и обратно (19.6—5.8.1957). Во время следующего плавания в Европу — визиты в Клайд и Брест (14.9—22.10.1957). 8.3.1958 выведен в резерв и поставлен на прикол в Байонне. 8.8.1986 отправился на буксире в Новый Орлеан для проведения модернизации, 22.10.1988 вступил в строй.



В 1989 г. совершил учебное плавание по Атлантике и Карибскому бассейну. 7.8.1990 в составе соединения отправился к берегам Кувейта и 23.8.1990 прибыл в Персидский залив. Участвовал в боевых действиях против Ирака (январь—февраль 1991). 30.9.1991 выведен из боевого состава флота. С 15.10.1996 находился в Норфолке, затем отбуксирован в Портсмут (штат Вирджиния). 7.12.2000 вернулся в Норфолк, где с 16.4.2001 является кораблем-музеем. Официально исключен из списков флота 17.3.2006.

Линкор «Висконсин» имеет 6 боевых звезд: 5 — за Вторую мировую войну и 1 — за войну в Корее.

Необычный ракурс:
«Висконсин» на вечной
стоянке в Норфолке



ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

В специальной военно-морской и исторической литературе можно встретить весьма противоречивые мнения о боевых качествах «Айовы». Одни авторы называют ее лучшим линкором Второй мировой войны, другие — критикуют за слабую, на их взгляд, броневую защиту и, сравнивая проект с «Саут Дакотой», считают, что истратить дополнительные 10 000 т водоизмещения фактически лишь на 6-узловую прибавку в скорости было крайне нерационально. Попробуем, по возможности, непредвзято разобраться в этом вопросе.

В эпоху брони и артиллерии проект любого «капитального» корабля оценивался по трем главным составляющим — его вооружению, скорости хода и защите. Рассматривая «Айову» с этих позиций, можно констатировать следующее. Вооружение корабля, бесспорно, очень мощное. Оно уступает только японскому «Ямато», да и то немного. А из европейских линкоров по этому показателю тягаться с «Айовой» не может ни один. Скорость — вообще самая высокая в мире: на 1,5 узла больше, чем показал на испытаниях европейский рекордсмен «Витторио Венето», и на 6 узлов больше, чем у «Ямато». Так что тут тоже все в порядке.

Вверху:
«Айова» в 1950-е гг.

Остается броня. Как правило, создавая сильно вооруженный и быстроходный корабль, конструкторы приносят в жертву именно ее. В какой-то мере так же поступили и американцы, но чувство меры при этом им не изменило. Быть может, для 50 000-тонного корабля броневая защита и выглядит скромной, но в целом она вполне «на уровне», ничуть не хуже (и даже лучше), чем у «Шарнхорста» и «Бисмарка». Ну а если к этому добавить мощное зенитное вооружение, отличные приборы управления огнем, лучшие в мире радиолокационные станции, то остается признать: американским кораблестроителям удалось найти «золотую середину», гармоничное сочетание характеристик — по их совокупности «айовы» справедливо считаются лучшими в своем классе.

Критики последней серии американских линкоров обычно предрекали им быструю гибель в случае внезапной встречи с «Ямато». Однако подобные рассуждения выглядят, мягко говоря, несерьезно. Прежде всего, следует иметь в виду: сверхмощные линкоры японцы создавали не от хорошей жизни — осознавая, насколько их промышленность уступает американской, им не оставалось ничего другого, как стре-

миться, чтобы их заведомо малочисленные корабли имели хоть какие-то шансы в борьбе против многочисленных неприятельских эскадр. Факт остается фактом: Япония построила всего два современных линкора, а США — 10. И если уже моделировать гипотетический бой линейных сил тихоокеанских противников, то надо рассматривать дуэль не один на один, а 10 кораблей против двух. Излишне говорить, что в этом случае победа, бесспорно, достанется американцам.

Но главное даже не это. В реальности вероятность чисто артиллерийского боя линкоров к моменту вступления «Айовы» в строй была ничтожно мала. Основной ударной силой уже по праву считались авианосцы, и о генеральном сражении линейных эскадр теперь не могло быть и речи. Отныне перед линкорами стояла другая задача — придать устойчивость авианосному соединению. То есть линкоры превращались в хорошо защищенные штабные корабли, способные стать своего рода центром ПВО и радиолокационного дозора. Артиллерия главного калибра должна была решать лишь вспомогательные задачи — обстреливать береговые объекты при поддержке десантных операций, отгонять приближающиеся крейсера и эсминцы. Бой с равноценным противником уже не рассматривался: если бы «Айове» и пришлось стрелять по японским линкорам, то, скорее всего, сильно поврежденным палубной авиацией. Таким образом, доминирующее значение имели не артиллерия и вертикальная броня, а зенитное вооружение, РЛС, горизонтальная защита и — самое главное — скорость. И вот тут американские конструкторы попали в точку! Проек-



«Миссури» и суперкрейсер «Аляска» у пирса военно-морской базы Норфолк, август 1944 г. В нижней части снимка также видны эсминцы и эскортный авианосец «Кроатан»

тируя «Айову» исходя из весьма сомнительных задач (мифической охоты за линейными крейсерами типа «Конго»), они создали идеальный корабль для своих авианосных оперативных соединений. И если в конце Второй мировой войны и были нужны линкоры, то именно такие, как «Айова». Авианосцы типа «Эссекс», ставшие главной ударной силой флота США, имели скорость 31 — 32 узла, и линейные корабли последней серии прекрасно вписывались в их компанию.

Беда же «айов», как и всех линкоров вообще, заключалась в том, что потребность в них как в «эlemente устойчивости» соединений быстро отпала. С появлением ре-



«Айова» с П-образной бизань-мачтой и демонтированным авиационным краном, 1957—1958 гг.



«Семейный портрет» линкоров типа «Айова», идущих строем фронта у побережья штата Вирджиния, 7 июня 1954 г. Это был единственный случай, когда все четыре корабля собрались вместе и маневрировали в течение нескольких часов

активной авиации и управляемых ракет строить такие корабли (и даже эксплуатировать уже имеющиеся) стало невыгодно — их функции поделили между самими авианосцами и кораблями эскорта. И в конце 1940-х эпоха линкоров ушла окончательно и бесповоротно.

Ну а тот факт, что американцы держали корабли этого класса в составе своего флота еще четыре десятилетия, отнюдь не опровергает сделанный вывод. Просто здесь

возобладало вполне понятное желание использовать то, что уже создано и вполне исправно. «Это самый быстрый и дешевый способ увеличить наступательную мощь американского флота, — сказал секретарь (министр) ВМС США Дж.Леман. — Расконсервируя линкор, мы получаем мощный корабль по цене фрегата».

Но министр ошибся. И дело не только в том, что стоимость последней модернизации линкоров намного превзошла планируемую. У «Айовы» и ее сестершипов оказались очень высокими эксплуатационные расходы. Малоэкономичные механизмы были чрезмерно прожорливыми, устаревшее оборудование требовало слишком частых ремонтов... Но самое главное — экипаж ракетного линкора даже после всемерного сокращения все равно более чем в восемь раз превышал команду фрегата «Оливер Перри». Принимая во внимание уровень жалования американских моряков, становится ясно, почему «Висконсин» после дорогостоящей перестройки прослужил менее двух с половиной лет, а адмиралы из Пентагона начали выступать за создание так называемого «корабля-арсенала» — по сути, того же ракетного линкора, но построенного на новой технологической базе и имеющего принципиально иной уровень автоматизации... Вывод напрашивается сам собой: огромные затраты на «реанимацию» линейных кораблей в 1980-е годы вряд ли можно считать оправданными.



Линкор «Айова» в отстое в заливе Сьюсан неподалеку от Сан-Франциско, 2008 г.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Campbell J. Naval Weapons of World War Two. London, Conway Maritime Press, 1985.
Dulin R., Garzke W. United States Battleships in World War II. Naval Institute Press, 1976.
Friedman N. U.S. Battleships: an Illustrated Design History. Annapolis, Naval Institute Press, 1985.
Friedman N. U.S. Naval Weapons. Annapolis, Naval Institute Press, 1985.
Jurens W.J. What Happened on the Iowa: The Ring of Truth? — Warship International №2, 1990.
Naval Historical Center. Operational Experience of Fast Battleships: World War II, Korea, Vietnam. Washington, Department of the Navy, 1989.
Newhart M.R. American Battleships. Missoula, 2001.
Peniston R.C. Battleships: Past, Present and Future. — Proceedings №5, 1990.
Sumrall R.F. Iowa Class Battleships. London, Conway Maritime Press, 1988.
Whitley M.J. Battleships of World War Two. London, Cassell & Co, 1998.
Балакин С.А. Линкоры типа «Айова». — «Морская коллекция», специальный выпуск №1, 2003.
«Морской сборник» № 4, 2001.
«Судостроение за рубежом» № 8, 1982.
Материалы сети Internet: Dictionary of American Naval Fighting Ships; en.wikipedia.org; www.navsource.org; www.uss-iowa.org; www.uss-missouri.com; www.nimn.com и др.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

В книге использованы фотоматериалы из фондов Naval Historical Center/US Navy, National Archives, Maritime Museum Kure, сайтов www.shipspotting.com, www.navsource.org, коллекций А.Н.Одайника и С.А.Балакина, журнала «Warship International».



«Морская кампания» —

журнал для любителей истории флота и кораблестроения. В каждом номере этого иллюстрированного издания — чертежи и фотографии боевых кораблей всех стран и всех времен, подробное описание их конструкции и истории службы, цветные схемы окраски. Журнал издается с июля 2006 года, периодичность — 8 номеров в год. Самый надежный способ получить все его номера — оформить подписку в любом почтовом отделении; индекс по каталогу «Роспечати» — 18330.

Суперлинкоры Америки. «Айова», «Миссури», «Нью-Джерси»...

*Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»
Вёрстка и обработка фотографий — А. В. Мелихов*



ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.

Интернет/Home page - www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) - info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин - Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д. 84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать 21.04.2009.
Формат 84x108 ¹/₁₆. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44. Тираж 2500 экз.
Зак. № 7205

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс (4822) 44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru



Американские линкоры типа «Айова» часто называют лучшими в своем классе и вообще самыми совершенными боевыми кораблями эпохи. Хотя они проигрывали японскому «Ямато» по калибру артиллерии и толщине брони, в целом сочетание их основных боевых характеристик – вооружения, скорости хода и защиты – было более гармоничным, чем у любого потенциального противника. Появление «Айовы» и ее «сестер» на Тихоокеанском театре военных действий окончательно лишило Японию шансов на победу в классическом артиллерийском бою, если бы таковой состоялся.

Хотя линкорам типа «Айова» так и не довелось вступить в бой с неприятельскими линейными силами, их биографии не назовешь скучными. Корабли обстреливали японские позиции на островах, отражали атаки камикадзе, позже вели огонь по прибрежным территориям Кореи и Вьетнама, а после модернизации 1980-х годов стали единственными в своем роде ракетными линкорами. Их последняя боевая миссия – участие в Иракской войне 1991 года. «Айовы» ушли на «заслуженный отдых» только в 50-летнем возрасте, пережив всех своих сверстников как минимум на три десятилетия. Примечательно, что все они стали плавучими музеями и сохраняются по сей день.

ISBN 978-5-699-34873-2



9 785699 348732 >

