

СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

МАКСИМ ТОКАРЕВ

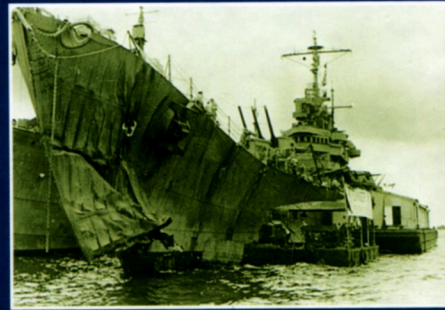


Самые скорострельные крейсера

От Перл-Харбора
до Фолклендов



Легкие крейсера типа «Бруклин»



**СЕРГЕЙ ПАТЯНИН
МАКСИМ ТОКАРЕВ**

Самые скорострельные крейсера

От Перл-Харбора до Фолклендов

ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «БРУКЛИН»

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2012

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Патянин С.В., Токарев М.Ю.

П20 Самые скорострельные крейсера. От Перл-Харбора до Фолклендов —
М.: Яуза, ЭКСМО, 2011. — 112 с.: ил.

ISBN 978-5-699-53781-5

«Шестидюймовые пулеметы» - так прозвали эти крейсера за феноменальную скорострельность, артиллерийскую мощь и «огневую производительность»: в отличие от однотипных кораблей, они несли не по семь-девять, а пятнадцать 152-мм орудий, способных создавать невероятную плотность огня.

В годы Второй Мировой **легкие крейсера типа «Бруклин»** «отметились» практически во всех сражениях американского флота - проще найти операцию, прошедшую без их участия, чем перечислять все, в которых они были задействованы (от Перл-Харбора и Гаудалканала до высадки в Северной Африке, на Сицилии и во Франции), что объясняется как многочисленностью серии (9 кораблей), так и тем обстоятельством, что к моменту вступления США в войну «Бруклины» оказались единственными современными представителями данного класса в US Navy.

После победы шесть этих крейсеров были переданы по программе военной помощи флотам Латинской Америки - Аргентинскому, Бразильскому и Чилийскому. Меньше всех повезло «Фениксу», переименованному в «**Адмирал Бельграно**», - 30 апреля 1982 года он был торпедирован у Фолклендских островов британской АПЛ «Сопчикгог» («Завоеватель»), став первым надводным кораблем, потопленным атомной подводной лодкой.

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	11
Компановка и конструкция корпуса	11
Вооружение	13
Энергетическая установка	21
Бронирование	21
Вспомогательное оборудование	23
Мореходность и остойчивость	23
Экипаж	28
Модернизации	29
Окраска	37
«Бруклины» в ряду современников	40
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ ВО ФЛОТЕ США	43
Мирные годы	43
Нейтральный патруль	48
Свидетели «Дня позора»	49
От Пёрл-Харбора до Соломоновых островов	53
Бой у мыса Эсперанс	54
Пятница, 13-е	60
«Факел» у берегов Марокко	65
«Длинные копыя» против «шестидюймовых пулеметов»: бой в заливе Кула	68
Повторный урок торпедного мастерства: бой у Коломбангара	71
«Бруклины» в Итальянской кампании	77
«Самолеты падали вокруг, как листва с деревьев»	87
Конец войны в Европе	90
Победа на Тихом океане	91
ВИВА ЛАТИНОС!	93
Чили	93
Бразилия	98
Аргентина	100
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	107
ХРОНИКА СЛУЖБЫ	109
Литература и источники	111



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Развитие американских крейсеров происходило довольно странным образом. Во время испано-американской войны, выведшей Соединенные Штаты в число ведущих морских держав, крейсера были самым многочисленным классом крупных надводных кораблей. Однако вскоре, увлекшись дредноутной гонкой, американцы словно забыли о том, что флот должен быть сбалансированным. В период с 1905 по 1918 г. в США не было заложено ни одного крейсера. Лишь приняв гигантскую кораблестроительную программу 1916 года, флот заказал 10 скаутов типа "Омаха" - довольно крупных и быстроходных крейсеров со 152 мм орудиями. Затем в естественное течение технического прогресса вмешалась политика. После Вашингтонской конференции 1922 г. все страны спешно приступили к строительству "договорных" крейсеров: 10 000 т водоизмещения, 203 мм артиллерия! Америка не стала исключением. До конца десятилетия было заказано 16 крейсеров, классифицированных впоследствии как "тяжелые". Следующей вехой в развитии класса стала Лондонская морская конференция 1930 г., которой и обязаны своим появлением корабли типа "Бруклин". Придя к соглашению по крейсерским силам, Великобритания, США и Япония договорились ограничить число кораблей с 203 мм артиллерией. Соединенным Штатам разрешалось иметь 18 тяжелых крейсеров общим водоизмещением 180 тыс. т, что давало возможность построить всего 2 единицы (будущие CA-44 и CA-45*) к уже имевшимся. 21 июля 1930 г. Лондонский договор был утвержден Сенатом, после чего кораблестроителям пришлось переключиться на крейсера со 152 мм орудиями - "легкие" по новой классификации.

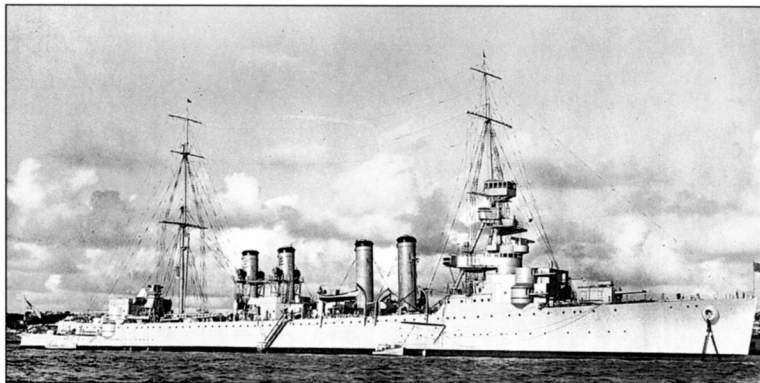
Как выяснилось, в руководстве ВМС не было единого мнения относительно того, каким должен быть такой крейсер. В ноябре 1930 г. бюро кораблестроения и ремонта (C&R) представило на рассмотрение Генерального Совета флота (основная инстанция, отвечающая за кораблестроение) шесть предварительных вариантов проекта, роднившихся разве что скоростью и наличием пары трехтрубных торпедных аппаратов. Вариант 1 на бумаге выглядел наиболее мощным: 15 орудий в четырех башнях (три четырех- и одна трехорудийная) и 8 универсальных пятидюймовок при защите, эквивалентной строившимся в то время тяжелым крейсерам. Вариант 2 отличался от него уменьшенным до 12 числом орудий, поскольку его проектировщики сочли четырехорудийные башни непрактичными. В паре следующих вариантов с уменьшенным водоизмещением защита обеспечивалась только от огня 6 дюймовых орудий. Наконец, в двух последних проектах водоизме-

щение было снижено до минимально допустимого по американским меркам предела - 6000 т, а проектировщикам требовалось найти тонкий баланс между защитой и огневой мощью.

Обсуждение проектов в Генеральном Совете сразу поставило крест на варианте 1, так как глава артиллерийского бюро (BuOrd) адмирал Уильям Леги не гарантировал успеха в деле создания четырехорудийных башен. Кроме того, он являлся противником торпедного вооружения и утверждал, что оно представляет опасность в артиллерийском бою. Президент военно-морского колледжа адмирал Лэннинг считал защиту от огня 152 мм орудий вполне достаточной для легкого крейсера и высказался за вариант 3, как наиболее сбалансированный. Его поддержал шеф Отдела морских операций адмирал Пратт, по мнению которого "количество легких крейсеров более важно, чем боевые качества отдельного корабля, однако 6000-тонный крейсер слишком мал".

Совет склонялся к мнению, что в рамках 10 000-тонного водоизмещения возможно создать корабль, эквивалентный тяжелым крейсерам по скорости и дальности плавания, но с гораздо лучшей защитой. Теоретически такой легкий крейсер даже мог выиграть поединок со своим более тяжеловооруженным оппонентом за счет более высокой скорострельности 152 мм орудий. Варианты проекта были направлены в военно-морской колледж, где были смоделированы их поединки с крейсерами типов "Омаха", "Пенсакола", новейшим "Нью-Орлеаном", японским "Нати" и британским "Сассексом". Результаты экспериментов показали, что ожидания оправданы только в отношении "вашингтонских" крейсеров первого поколения. В итоге, 21 января 1931 г. Совет распорядился вести дальнейшие работы на основе варианта 2 с обеспечением защиты, аналогичной крейсерам типа "Нью-Орлеан". От торпедного вооружения решено было отказаться; дальность плавания требовалось довести до 10 000 миль 15-узловым ходом.

22 января 1932 г. начальник отдела проектирования (Preliminary Design) кэптен Хауорд представил проект 10 000-тонного крейсера. Внешне и по компоновке он



Скаут «Омаха». Десять кораблей этого типа на протяжении 1920-х и начала 1930-х гг. составляли основу легких крейсерских сил флота США

* В ВМС США существует сквозная нумерация боевых кораблей: при выдаче заказа кораблю присваивается буквенно-цифровой индекс. Перед началом Второй мировой войны у крейсеров существовало два подкласса: тяжелые (CA) и легкие (CL) с единой линией номеров.

напоминал "Нью-Орлеан", только на юте располагались две трехорудийные башни ГК, а в районе дымовых труб - четыре спаренных 127 мм башенных установок. Еще 17 июня 1931 г. секретарь флота (в США - аналог морского министра) Адамс внес предложение включить постройку такого корабля в программу 1933 финансового года, однако Конгресс программу не принял, поэтому споры относительно проекта разгорелись с новой силой.

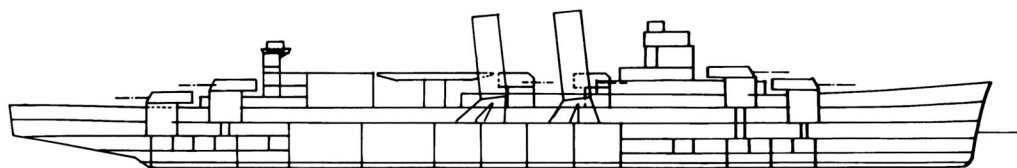
Основная полемика велась вокруг соотношения огневой мощи и защиты. Кроме того, в то время появились перспективные 28 мм зенитные автоматы, и возникли предложения заменить ими менее скорострельные 5-дюймовые зенитки. Уже 2 марта Хауорд внес на рассмотрение шесть новых вариантов проекта, в части из которых предлагалось снизить скорость до 27,3-29,7 узлов, а сэкономленный вес пустить на усиление бронирования или вооружения. Их снова направили на изучение в военно-морской колледж, где ни один из вариантов не нашел полного одобрения. Более того, специалисты колледжа негативно отнеслись к идее отказа от крупнокалиберных зениток, мотивировав это тем, что разрывы их снарядов, даже не нанося повреждений самолетам, оказывают сильное моральное воздействие на пилотов, вынуждая их отклоняться от курса, чего нельзя добиться от малокалиберных автоматов, не имеющих снарядов с дистанционными взрывателями. Помимо ведения заградительного огня по самолетам, 5 дюймовки требовались в качестве

противоминного калибра. Было рекомендовано сохранить и те, и другие. Поиск места для размещения усиленного зенитного вооружения привел к очередному изменению проекта.

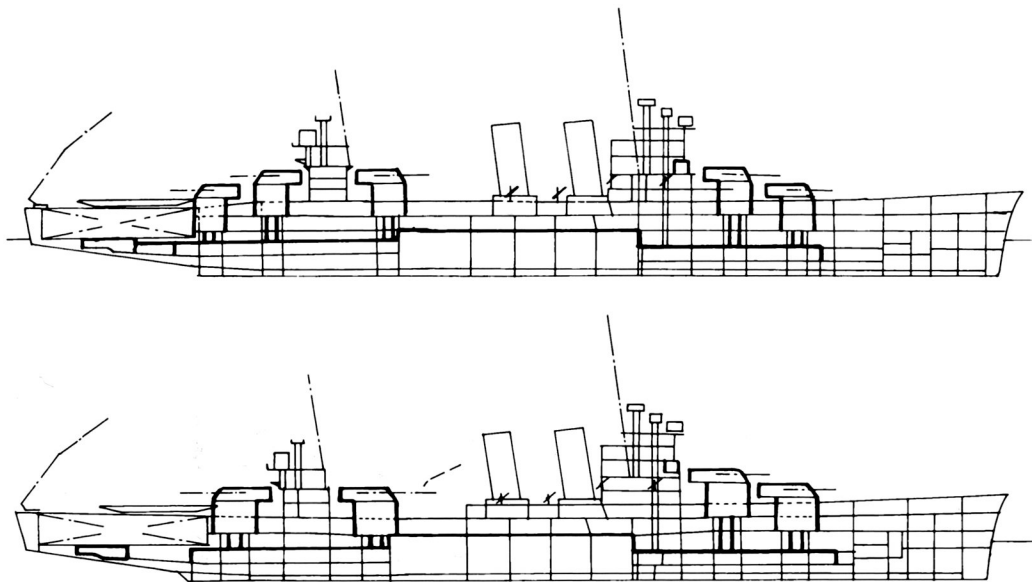
Еще в 1929 году бюро морской авиации (BuAer) пришло к выводу, что наиболее распространенное размещение авиационного вооружения в средней части корабля является наихудшим, поскольку стесняет не только палубное пространство вообще, но и пространство, отведенное для работы с самими самолетами. Еще одним неудачным местом являлась носовая часть. Зато на юте, позади кормовой башни, имелась не загроможденная палуба, которую с удобством можно было использовать под катапульту и самолеты, а также применить новый метод посадки гидропланов на буксируемый тент, для чего кораблю не требовалось останавливаться.

К концу 1932 г. новый шеф отдела проектирования кэптен Ван Кьюрен представил два базовых эскизных проекта на основе 176-метрового корпуса "Нью-Орлеана" с различным расположением катапульт и ангаров: в средней части и на юте. Как оказалось, во втором случае возрастает вес корпуса и приходится жертвовать защитой (зона свободного маневрирования во втором случае оказалась меньше на 5 кбт.). Тогда был разработан третий вариант с увеличенной до 182,9 м длиной. Благодаря меньшему волновому сопротивлению, для достижения 32,5-узловой скорости требовалась мощность 93 500 л.с. вместо 107 000

Проект 10 000-тонного крейсера с 12 152-мм орудиями, представленный на рассмотрение Генерального Совета 22 января 1932 года



Проекты крейсеров, представленных на рассмотрение Генерального Совета в марте 1933 года: вариант D (в центре) с вооружением, размещенным в пяти трехорудийных башнях, и вариант G (внизу) с четырьмя четырехорудийными башнями



Варианты легкого крейсера (ноябрь 1930 г.)

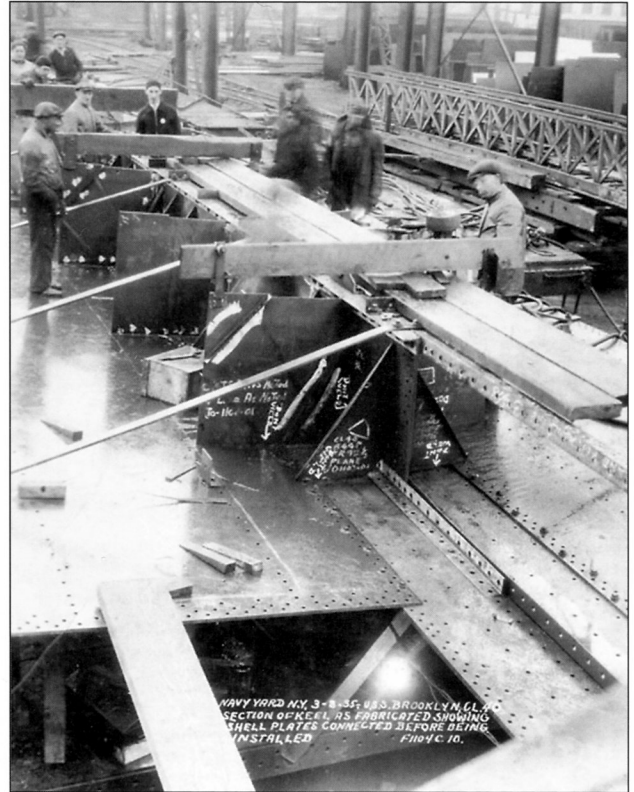
	вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4	вариант 5	вариант 6
Водоизмещение, т	10 000	9 600	8 350	7 175	6 000	6 000
Длина по ватерлинии, м	176,2	174	170,7	165,8	159,7	159,7
Мощность, л.с.	107 000	106 000	96 000	86 500	74 500	74 500
Скорость, уз	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5
Вооружение:						
152-мм орудия	15 (3x4, 1x3)	12 (4x3)	12 (4x3)	9 (3x3)	9 (3x3)	6 (2x3)
127-мм орудия	8	8	6	4	4	4
ТА	6	6	6	6	6	6

л.с. в первых двух вариантах. Сэкономленный вес пошел на усиление защиты артиллерии.

Возможно, этот хорошо сбалансированный проект стал бы окончательным, если бы не появившиеся в начале февраля следующего года сообщения из Японии о новых легких крейсерах типа "Могамы", вооруженных пятнадцатью 155 мм орудиями и развивавших 33-узловый ход при водоизмещении 8500 т. Это сейчас известно, что японцы превысили объявленное водоизмещение на 45 %, а тогда характеристики "Могамы" вызвали в США и Великобритании настоящий шок. Генеральный Совет не мог санкционировать крейсер с более слабым вооружением. 10 марта 1933 г. Ван Кьюрен распорядился начать работы над проектами с пятью трехорудийными и четырьмя четырехорудийными башнями. Для обеспечения огневой мощи проектировщикам разрешалось жертвовать защитой, но не скоростью.

Вскоре на рассмотрение Совета было внесено сразу 7 вариантов. А и В представляли собой прошлогодние проекты с различным размещением самолетов. В варианте С предлагались три четырехорудийные башни, сплошная верхняя палуба и ангар для самолетов в корме. Вариант D имел сплошную палубу, с волнообразным понижением к корме, как на японских кораблях, и пять трехорудийных башен, одна из которых располагалась в средней части корпуса. Его недостатками считались низкая метацентрическая высота и небольшие размеры авиационного ангара. Альтернативой ему был вариант Е, на котором в носу стояли три башни. Вариант F с четырьмя четырехорудийными башнями, располагавшимися по линейно-возвышенной схеме, был почти сразу отвергнут по соображениям устойчивости. Наконец, в варианте G корпус имел протяженный полубак, четырехорудийная башня №3 была перемещена в среднюю часть, но, как и кормовая, располагалась довольно высоко над палубой. В основе всех схем лежал корпус "Нью-Орлеана", но в D и G длина была увеличена до 186,5 м, что позволило снизить мощность до 91 000 л.с. (в этих схемах было три котельных отделения вместо четырех, принятых на всех тяжелых крейсерах). "Двенадцатиорудийные" проекты имели бронирование, аналогичное "Нью-Орлеану", но с уменьшенной толщиной бронепалубы. В вариантах D и G, помимо этого, была уменьшена толщина брони пояса и барбетов, но принятое вскоре решение о переходе на продольную систему набора позволило довести толщину брони палубы до 51 мм (первоначально было 41 мм), барбетов - до 152 мм (107 мм), лобовой части башен - до 165 мм (140 мм).

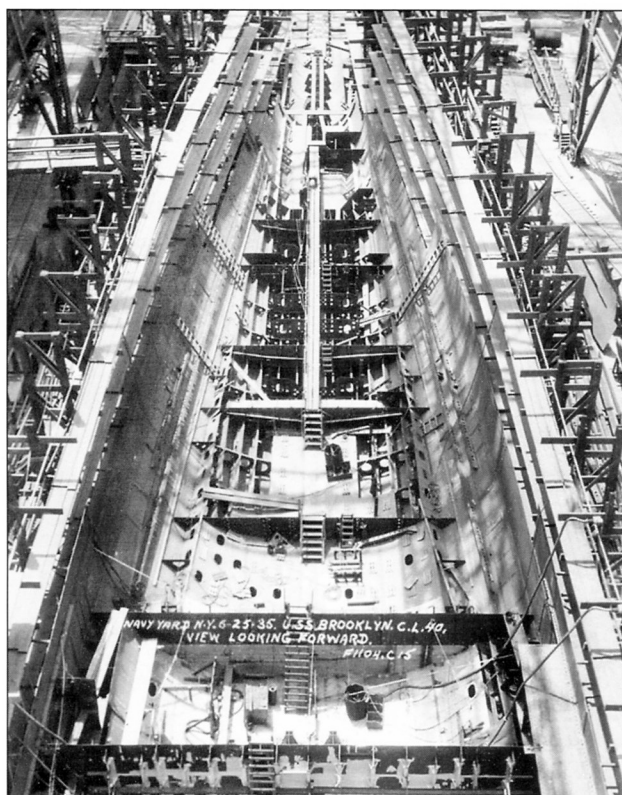
Церемония официальной закладки «Бруклина» на Нью-Йоркской верфи ВМС 12 марта 1935 года



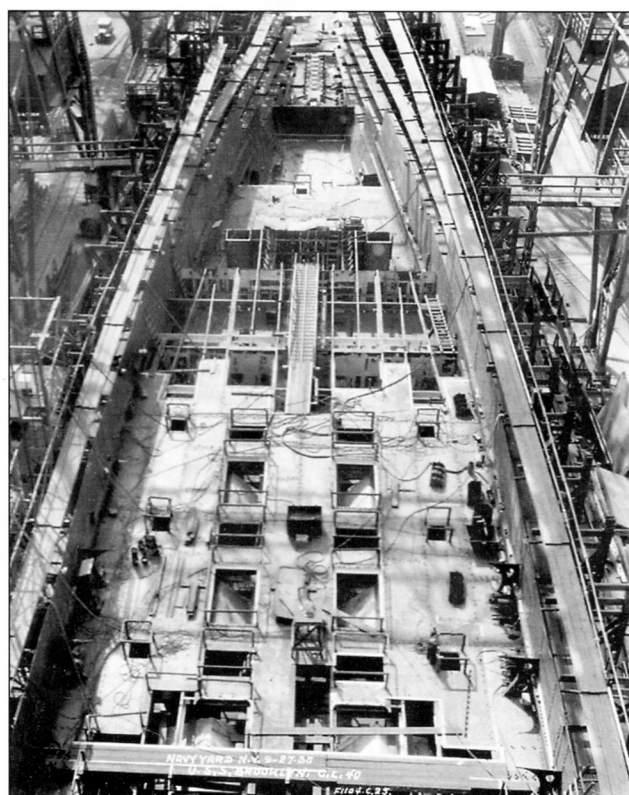
8 марта 1935 года, первая секция киля «Бруклина» выставлена на стпель — идет подготовка к церемонии официальной закладки



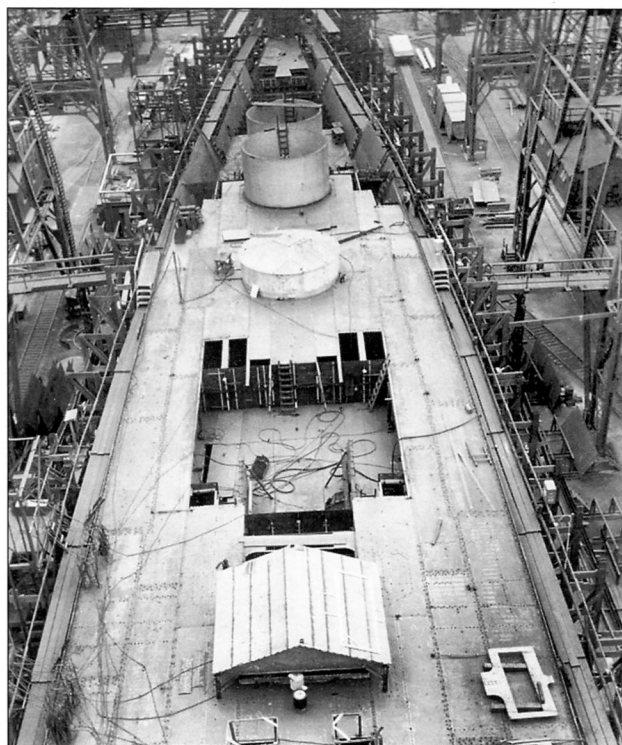
Этапы постройки «Бруклина»



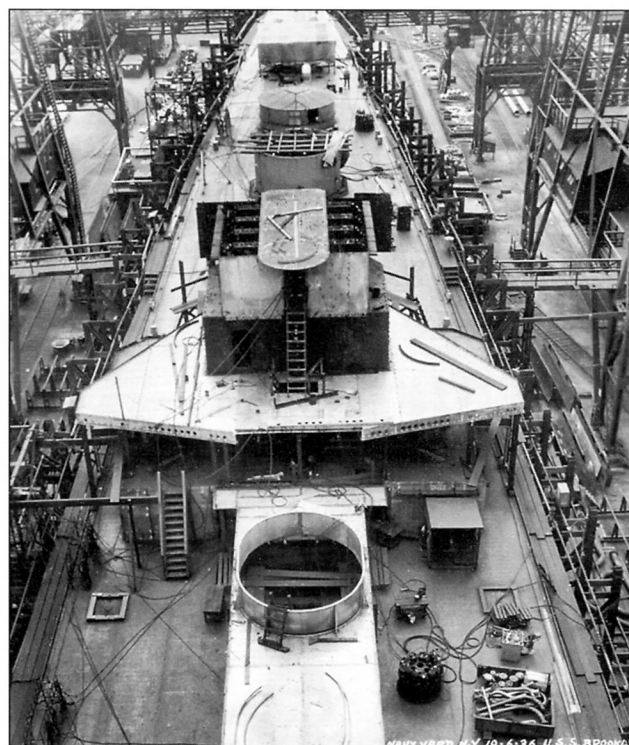
25 июня 1935 года



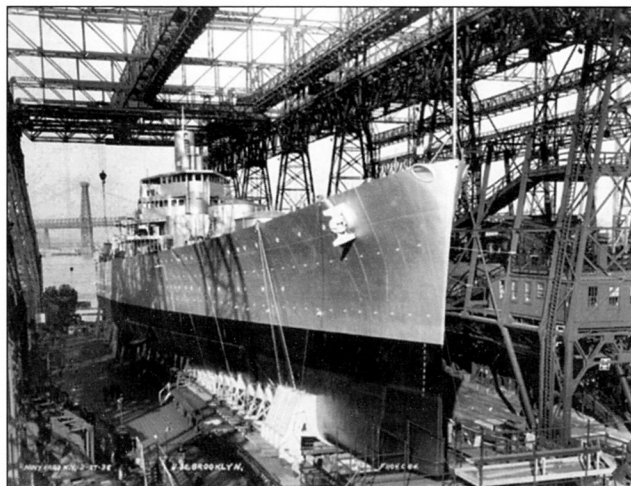
27 сентября 1935 года



10 июня 1936 года



6 октября 1936 года



«Бруклин» незадолго до спуска на воду, 27 ноября 1936 г.

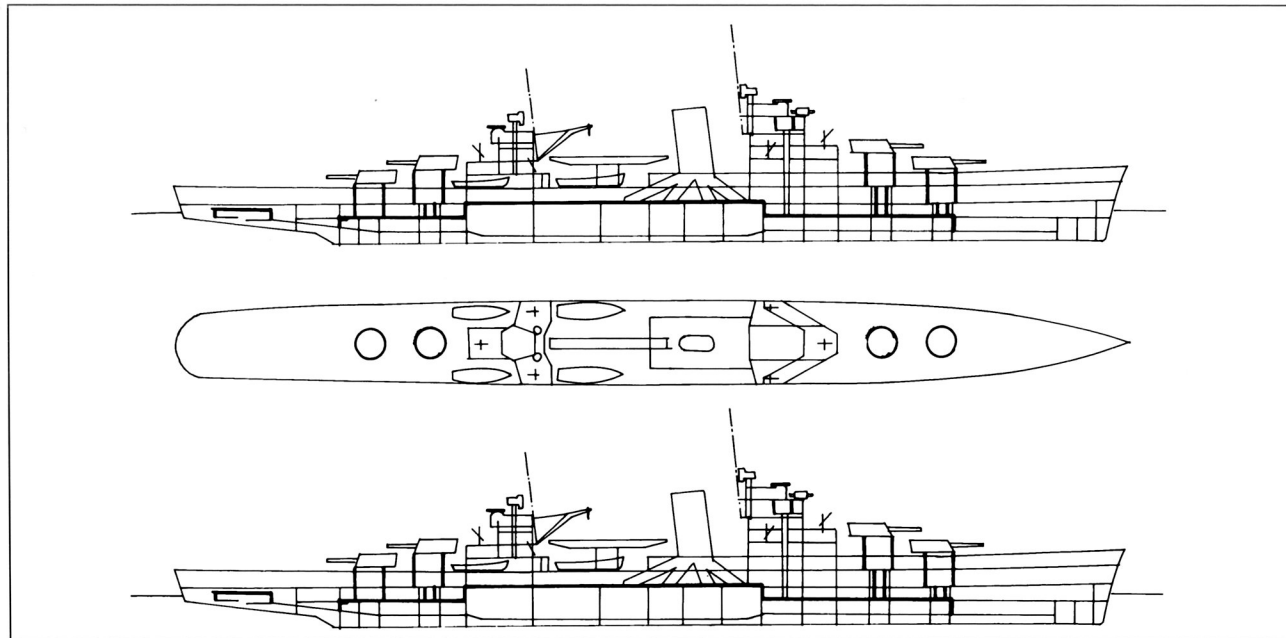
Генеральный Совет не был полностью удовлетворен ни одним из вариантов. В конце марта адмирал Уотсон предложил сосредоточить все башни в носовой части (некий аналог британского "Нельсона"). Остальные члены Совета не поддержали столь радикальный шаг, но отдел проектирования быстро разработал 4 новых варианта. В схеме Н три трехорудийных башни располагались в носу, две в корме; корпус был гладкопалубным с понижением позади кормовой башни, чтобы исключить влияние артиллерии на катапульты. Вариант I наиболее соответствовал идее Уотсона: четыре башни в носу, одна в корме. Вариант J имел три четырехорудийные башни в носу (как у "Нельсо-



Спуск на воду «Бруклина», 30 ноября 1936 г.

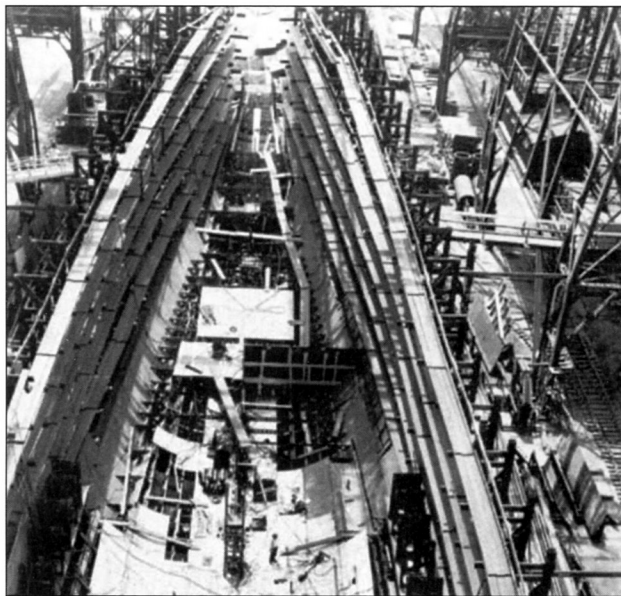
на") и одну в корме; его повторял J1, но возвышенной теперь стала башня №3 (как на "Могами").

Хотя Совет остановился на варианте Н, кэптен Ван Кьюрен по-прежнему настаивал на крейсере с 12 орудиями главного калибра, мотивируя это тем, что за счет отказа от пятой башни экономится 363 т или 18 % веса, отпущенного на броню, а зона свободного маневрирования против 6-дюймовых снарядов для варианта В оказывается на 17,5 кбт. шире, чем для варианта Н. Однако Совет оставался непреклонным, сочтя это умеренной ценой за возросшую на четверть огневую мощь; кроме того, наступательные качества для крейсеров считались приоритетнее оборонительных. 25 апреля 1933 г. проект одобрил адмирал Пратт, а на



В соответствии с первоначальными планами последние два корабля типа «Бруклин» (CL-49 и CL-50) должны были строиться по новому проекту меньшего водоизмещения. Приведенные здесь проекты 8000-тонных крейсеров (вверху вариант 2, внизу — 4С) были представлены на рассмотрение Генерального Совета 12 марта и 8 декабря 1934 года соответственно

Корабль	Строитель	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
CL40 «Brooklyn»	«New York Navy Yard» (Нью-Йорк)	3.8.1933	12.3.1935	30.11.1936	30.9.1937
CL41 «Philadelphia»	«Philadelphia Navy Yard» (Филадельфия)	3.8.1933	28.5.1935	17.11.1936	23.9.1937
CL42 «Savannah»	«New York Shipbuilding» (Кэмден, Нью-Джерси)	3.8.1933	31.5.1934	8.5.1937	10.3.1938
CL43 «Nashville»	«New York Shipbuilding» (Кэмден, Нью-Джерси)	3.8.1933	24.1.1935	2.10.1937	6.6.1938
CL46 «Phoenix»	«New York Shipbuilding» (Кэмден, Нью-Джерси)	22.8.1934	15.4.1935	12.3.1938	3.10.1938
CL47 «Boise»	«Newport News» (Ньюпорт-Ньюс, Вирджиния)	22.8.1934	1.4.1935	3.12.1936	12.8.1938
CL48 «Honolulu»	«New York Navy Yard» (Нью-Йорк)	22.8.1934	10.9.1935	26.8.1937	15.6.1938
CL49 «St. Louis»	«Newport News» (Ньюпорт-Ньюс, Вирджиния)	16.10.1935	10.12.1936	15.4.1938	19.5.1939
CL50 «Helena»	«New York Navy Yard» (Нью-Йорк)	9.9.1935	9.12.1936	28.8.1938	18.9.1939



Начальный этап постройки крейсера «Хелена», 24 июля 1936 г.



Спуск на воду крейсера «Хелена», 28 августа 1938 г.

следующий день - новый Секретарь флота Клод Суонсон. Последние штрихи были внесены к середине июля: в частности, для увеличения объема авиационного ангара верхнюю палубу в корме подняли на 2 м; для компенсации веса длину по ватерлинии сократили на 3,65 м; мощность увеличили до 100 000 л.с. для сохранения скорости.

Завершение работ над проектом удачно совпало по времени с принятием 16 июня администрацией Франклина Делано Рузвельта "Акта о возрождении национальной промышленности", определявшего бурное развитие военного кораблестроения как один из лучших рычагов к оздоровлению экономики. Следом была утверждена Чрезвычайная программа 1933 года, на которую выделялось 238 млн. долларов, и 3 августа был выдан заказ сразу на четыре легких крейсера - CL 40 - CL 43 (плюс тяжелый CA 44). По американской традиции, они получили названия в честь городов: "Бруклин", "Филадельфия", "Саванна" и "Нэшвилл".

В марте 1934 г. Конгресс выделил средства на четыре очередных крейсера: CA 45 и CL 46 - CL 48, не оговаривая их водоизмещения и спецификаций. Ожидалось, что последние будут строиться по новому проекту, однако Генеральный Совет распорядился строить их по чертежам "Бруклина". 22 августа был выдан заказ на "Феникс", "Бойз" и "Гонолулу".

Таким образом, получив к десяти имевшимся крейсерам типа "Омаха" (в сумме 70,5 тыс. т) семь новых (70 тыс. т), США практически исчерпали отведенный им лимит по суммарному водоизмещению легких крейсеров (143,5 тыс. т). В итоге на CL 49 и CL 50, которые должны были строиться для замены двух головных "омех", оставалось не более 17,6 тыс. т, что требовало разработки нового проекта. К концу 1934 г. отдел проектирования представил 6 вариантов легкого крейсера водоизмещением от 10 до 5 тыс. т. В конечном итоге, в начале 1935 г. было решено, что эти два корабля станут слегка измененным вариантом "Бруклина" - с иной конструкцией силовой установки и новыми 127 мм/38 орудиями*. В данном случае американцы воспользовались оговоренной Лондонским договором возможностью переносить часть лимитированного тоннажа из одного класса в другой - недостающие 2400 т были восполнены за счет эсминцев. Заказ на CL 49 "Сент-Луис" и CL 50 "Хелена" был выдан соответственно 16 октября и 9 сентября 1935 г. Контрактная стоимость постройки последнего крейсера серии составила 25 млн. долларов, что в текущих ценах на целых 10 млн. превышало стоимость головного корабля.

* * Нарботки отдела проектирования не пропали даром — они легли в основу крейсеров типа «Атланта» программы 1937 года.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Компановка и конструкция корпуса

Корпус «Бруклина» проектировался на основе теоретического чертежа «Нью-Орлеана», хотя по внешнему виду определить это сложно. Продление полубака в корму превратило корабль в гладкопалубный с небольшой седловатостью корпуса. При этом «бруклины» отличались значительной высотой надводного борта в корме — 7 м (для сравнения: у тяжелых крейсеров типа «Портленд» — 5,5 м; у «Нью-Орлеана» — 4,9 м). В то же время в районе форштевня по этому показателю «Бруклин» уступал обоим упомянутым крейсерам — 8,2 м против 10,1 м и 8,8 м соответственно. Для снижения волнового сопротивления в своей нижней части форштевень имел ярко выраженный бульб. Обводы носовой оконечности были острыми, с характерным двойным изломом борта и небольшим развалом шпангоутов. Это способствовало обеспечению хороших скоростных качеств, но повлияло на характер бронирования погребов носовых башен и негативно сказалось на мореходности, — в штормовой Северной Атлантике зауженная носовая оконечность плохо всходила на волну. В средней части шпангоуты имели небольшой завал внутрь, а в корме становились практически вертикальными. В целом форма корпуса считалась довольно удачной и без принципиальных изменений перекочевала в проекты следующих американских крейсеров.

Корпус набирался по продольной схеме, шпация составляла 1,22 м. Основным материалом из которого он изготовлялся была сталь STS (special treatment steel — сталь специальной обработки); толщина наружной обшивки — 16 — 18 мм. Многие элементы надстроек также делались из тонкой STS. Использование этого материала, по существу являвшегося гомогенной броней, заметно удорожало корабль — не удивительно, что никто, кроме богатых американцев, не мог позволить себе такой роскоши. На изготовление палуб шла главным образом сталь HTS (high-tensile steel — сталь высокого напряжения) — более упругая и дешевая. Крейсера имели три сплошных палубы (рациональные американцы называли их просто: главная, вторая и третья), а также две платформы, прерывавшиеся на протяжении машинно-котельных отделений. По всей длине корпуса имелось второе дно, переходившее в двойной борт, который поднимался в районе МКО до третьей палубы, а в оконечностях — до первой платформы. В какой-то мере он должен был выполнять роль конструктивной ПТЗ, хотя ни его глубина, ни толщина внутренней обшивки (6,5 мм) не были для этого достаточными. На отсеки корпус делился многочисленными водонепроницаемыми переборками, из которых 27 доходили до главной палубы. В районе 12 — 15 шпангоутов в днище имелся колодец под выдвижную антенну сонара.

Проектный вес корпуса равнялся 4473 т (с учетом веса палубной брони), надстроек — 629 т; реальный

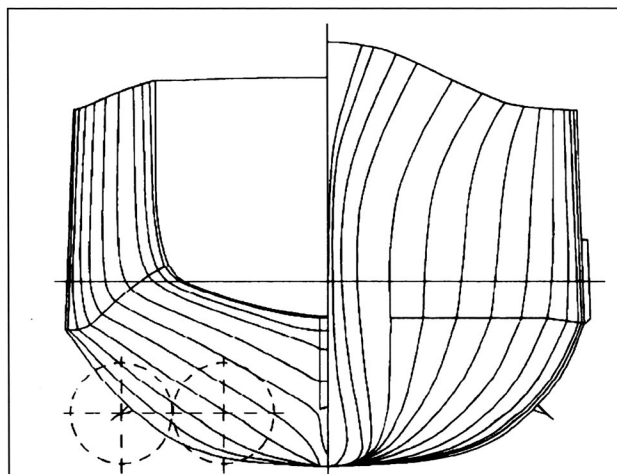
Кораблестроительные элементы

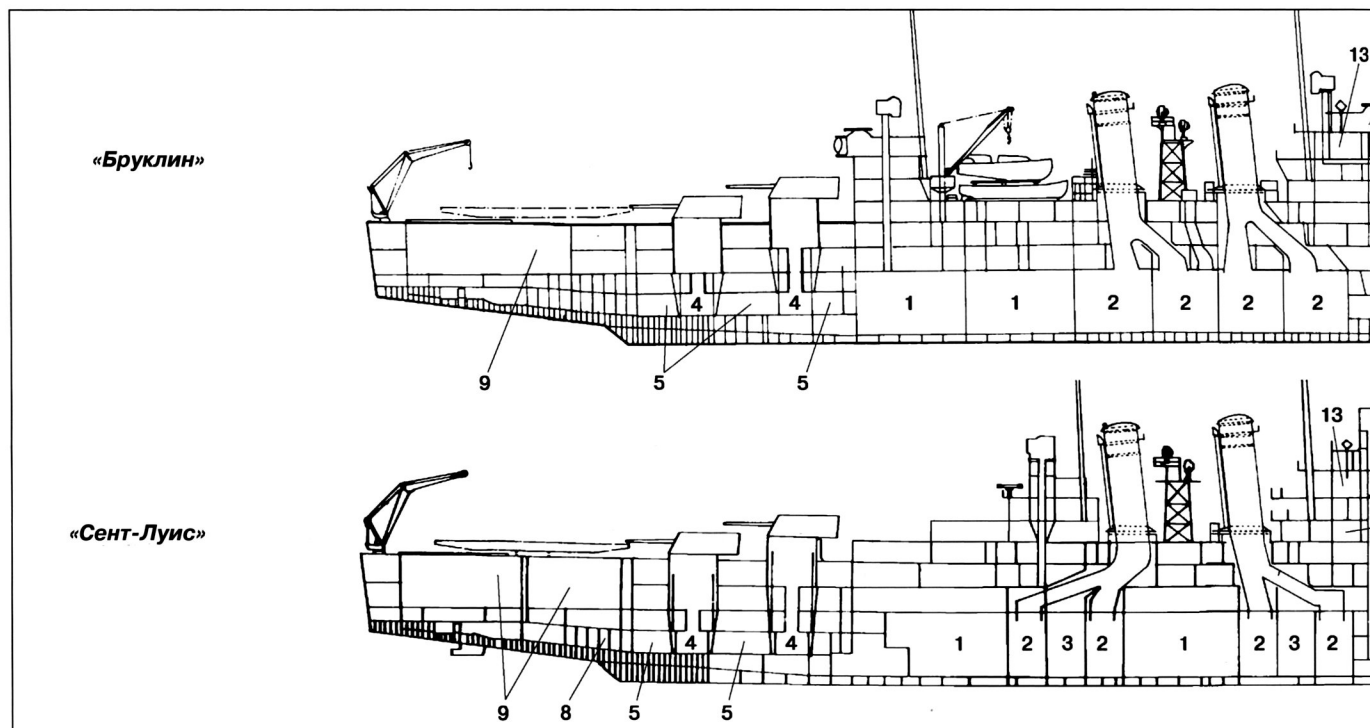
	«Бойз»	«Сент-Луис»
Водоизмещение, т:		
порожном	9 015,4	9 682,4
стандартное	9 799,7	10 562,4
нормальное (расчетное)	11 581	11 790
нормальное	11 379,9	12 344,1
полное	12 242,8	13 327,6
Длина, м:		
наибольшая	185,42	185,12
по ватерлинии	182,88	182,88
Ширина, м	18,78	18,78
Высота корпуса на миделе, м	12,82	12,81
Осадка, м		
средняя	6,54	6,96
в полном грузу	6,94	7,37
Коэффициент общей полноты	0,516	0,514
Коэффициент полноты миделя	0,840	0,843

же для головного корабля, полученный путем контроля за расходом материалов при постройке, составил соответственно 4618 и 671 т, что несколько превышало расчетные значения. Тем не менее, легкость набора, особенно в носовой части, вызывала нарекания. На слабость корпусов «бруклинов» указывали командующие линейными и крейсерскими силами Тихоокеанского флота адмиралы Дж. Ричардсон и Х. Киммел. Были установлены дополнительные подкрепления, но полностью устранить проблему не удалось.

Расчетное водоизмещение пустого корабля должно было составить 9 352 т, стандартное — 10 136 т. Реальное водоизмещение крейсера «Бойз», измеренное путем кренгования, оказалось ниже: 9 015 т порожнем, 9 800 т стандартное. В процентном отношении веса распределялись так: корпус и надстройки — 47,1%; энергетическая установка — 15,3%; вооружение — 15,2%; бронирование — 15,5%; оборудование и снаряжение — 6,9%. Здесь, правда, приходится учиты-

Теоретический чертеж корпуса крейсера «Бруклин»





Продольные разрезы крейсеров «Бруклин» и «Сент-Луис»:

1 — машинное отделение; 2 — котельное отделение; 3 — пост управления котлами; 4 — перегрузочное отделение; 5 — зарядный погреб; 6 — помещение гидроакустической станции; 7 — топливный цистерна; 8 — цистерна авиационного топлива; 9 — авиационный ангар; 10 — помещение дизель-генераторов; 11 — боевая рубка; 12 — ходовая рубка; 13 — штурманская рубка; 14 — кают-компания; 15 — пост управления огнем ГК; 16 — радиорубка; 17 — центральный артиллерийский пост.

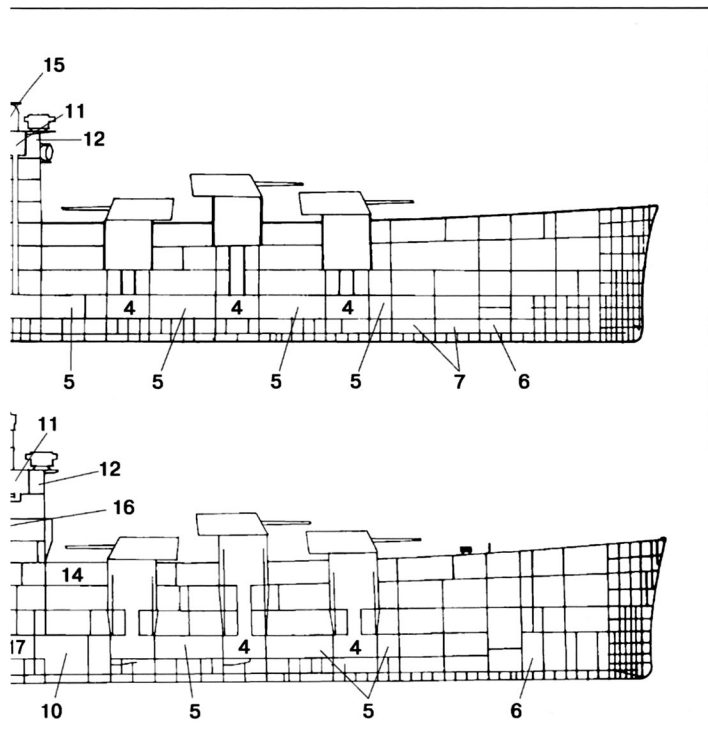
Распределение весовых нагрузок

	«Бойз» июнь 1938 г.	«Сент-Луис» апрель 1939 г.
Корпус (включая палубную броню)	4473 (4618)	4552
Надстройки	629 (671)	665
Бронирование	1500 (1451)	1454
Энергетическая установка	1789 (1792)	1766
Вооружение	501 (549)	576
Оборудование и оснащение	242 (227)	239
Авиационное вооружение	58 (44)	53
Балласт	—	149,9
Водоизмещение порожнем	(9015,4)	(9682,4)
Боезапас	408,6	505,95
Жидкости в механизмах	101,7	124,42
Экипаж с багажом	99,6	93,07
Питьевая вода и припасы	169,9	156,06
Машинное масло	4,6	0,44
Стандартное водоизмещение	9799,7	10562,36
Резерв воды для котлов	200	217
Топливо	1321	1450,75
Дизельное топливо	36	90
Бензин	23,2	24
Нормальное водоизмещение	11379,9	12344,11

Примечание:

Распределение нагрузок для пустого корабля приведено согласно проекту. Для «Бойз» в скобках указано действительное распределение весов, полученное на верфи путем контроля за расходом материалов. В обоих случаях при калькуляции накапливалась ошибка, поэтому указанное здесь водоизмещение порожнем получено методом кренгования. Именно от этой цифры, считающейся наиболее точной, производятся дальнейшие вычисления.

Все веса даны в «длинных» тоннах (по 1016 кг).



вать ряд особенностей, присущих американской системе учета весов: в частности, вес палубной брони включался в вес корпуса, а не бронирования.

Вооружение

Главный калибр

Мощное вооружение стало «визитной карточкой» кораблей типа «Бруклин». После того, как японцы осуществили запланированное с самого начала перевооружение «Могамы» на 203-мм артиллерию, «бруклины» остались единственными в мире «пятнадцатирудийными» крейсерами.

Поскольку 152-мм/53 орудие, стоявшее на легких крейсерах типа «Омаха», считалось не слишком удачным, для кораблей следующего поколения было разработано новое 152-мм орудие Mk.16 с длиной ствола 47 калибров. Конструкция ствола этой пушки была заимствована у старого орудия Mk.8 образца 1898 г., но теперь оно снабжалось лейнером и полуавтоматическим вертикально-скользящим затвором, обеспечивавшим превосходную скорострельность.

Номенклатура снарядов включала бронебойный (APC) и три вида фугасных — с бронебойным колпачком (называемым неформально Special Common), для заградительного зенитного огня (AA Common) и с повышенным содержанием взрывчатки (HC — high-saracity). Бронебойный и «Special Common» оснащались взрывателями с замедлением, «зенитный» фугас — дистанционной трубкой, «НС», предназначенный для поражения наземных или небронированных над-

«Сент-Луис» и «Хелена» отличались по внутреннему расположению. Использование новых компактных паровых котлов высокого давления позволило вернуться от принятой на CL-40 линейной схемы к традиционной для американских крейсеров эшелонной. В итоге два корабля типа «Сент-Луис» имели несколько иное деление на отсеки между 61 и 108 шпангоутами, а также измененную конструкцию авиационного ангара. Вес корпуса по спецификации увеличился незначительно — 4552 т, надстроек — 665 т. Водоизмещение порожнем по результатам кренгования составило для головного корабля 9682 т.

Наличие пяти башен главного калибра и перенос в корму авиационного ангара предопределили уникальность силуэта «бруклинов» — их протяженные оконечности выглядели «пустыми», а надстройки лишились видимой массивности, так свойственной американским «вашигтонским» крейсерам. В целом они смотрелись довольно необычно, но по-своему очень красиво.

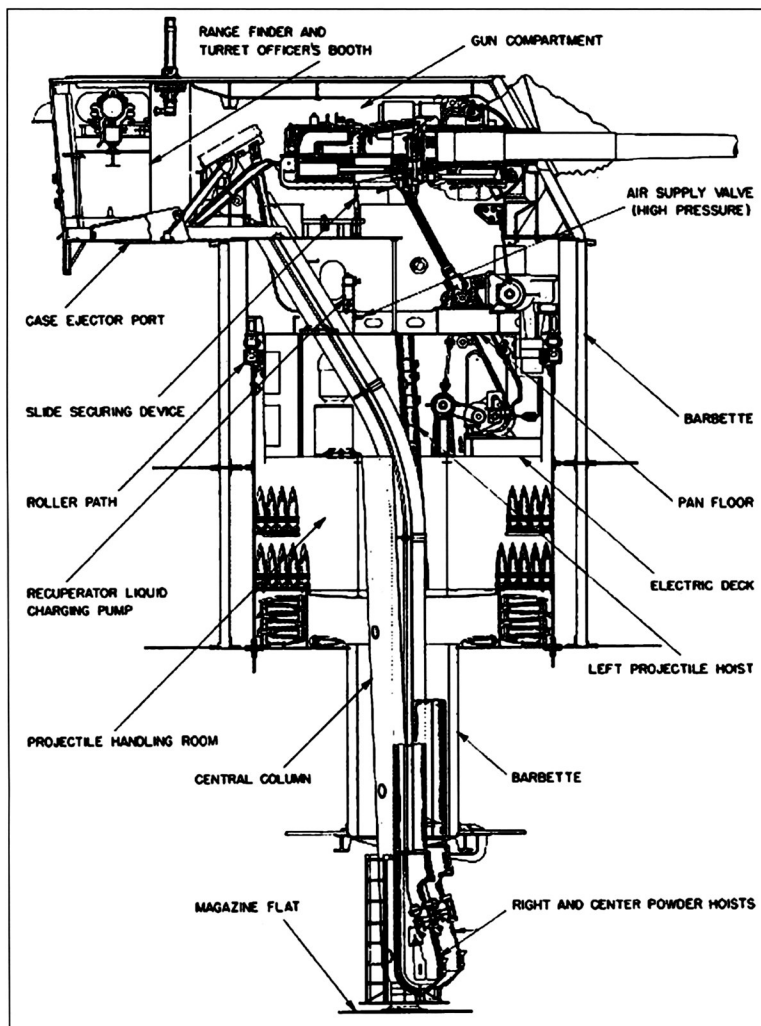
Управление кораблем было сосредоточено в пяти-русной носовой надстройке. Там находились боевая, ходовая, штурманская и радиорубки, а наверху — директоры главного и среднего калибра (аналогичные имелись на кормовой надстройке). Крейсера имели по две легкие мачты-однодревки, высота фок-мачты составляла 35,4 м от ватерлинии. Между трубами смонтировали небольшую площадку на решетчатых фермах с четырьмя прожекторами, а перед кормовой надстройкой — шлюпки. Расположение кормовой надстройки на «Сент-Луисе» и «Хелене» изменилось: ее сдвинули ближе ко второй трубе и сделали на уровень ниже; соответственно, шлюпки разместились по бортам.

водных целей, — взрывателем мгновенного действия. Масса разрывного заряда для «Special Common» составляла 1,1 кг (2,3%); для «зенитного» и «НС» — 6,2 кг (13%); по бронебойному снаряду данных нет. Можно лишь отметить, что в американских бронебойных снарядах содержание ВВ было традиционно более низ-



Носовые башни главного калибра «Бруклина» во время высадки на Сицилию, 10 июля 1943 года. Палуба завалена стреляными латунными гильзами

Разрез башни главного калибра «Бруклина»



ким, чем в аналогичных европейских. Метательный заряд весом 14,5 кг помещался в тонкую латунную гильзу «сухим» весом (т.е. без заряда) 12,8 кг.

Главным недостатком американских 152-мм снарядов был их вес — 46,7 кг для всех типов — почти самый маленький среди боеприпасов аналогичного калибра для морских пушек в других странах. Для сравнения: французский 155-мм снаряд весил 56,5 кг; японский 155-мм — 55,8 кг; французский 152-мм — 54 кг; британский 152-мм — 50,8 кг; итальянский 152-мм — 50 кг; лишь германский 150-мм снаряд был легче — 45,5 кг (все данные для бронебойных снарядов). Поэтому специально для Mk.16 был создан новый «сверхтяжелый» бронебойный снаряд APC Mk.35 весом 59 кг (разрывной заряд — 0,9 кг). Разумеется, баллистические характеристики существенно отличались: для «легкого» снаряда начальная скорость со-

* Это нашло отражение в наименованиях: башенные установки крейсеров типа «Бруклин» и «Кливленд» назывались «строеными» (triple), в отличие, скажем, от башен тяжелых крейсеров типа «Уичита» и «Балтимор», имевших индивидуальную вертикальную наводку орудий и называвшихся «трехорудийными» (three-gun).

ставляла 812 м/с, максимальная дальность стрельбы — 21 473 м; для «тяжелого» — соответственно 762 м/с и 23 882 м.

Башенные установки «бруклинов» обладали рядом конструктивных особенностей. Орудия монтировались в отдельных люльках, но не имели индивидуального вертикального наведения*. К тому же, располагались они довольно близко друг к другу — расстояние между осями стволов составляло всего 1,4 м. Это способствовало увеличению разброса снарядов в залпе, но позволило сделать установки довольно компактными. Например, диаметр барбета составлял 5,18 м против 7,16 м у трехорудийных башен британских «таунов». Хотя нельзя не отметить, что американские башни получились достаточно тесными.

Приводы механизмов горизонтального и вертикального наведения артустановок ГК были электрогидравлическими: электромоторы служили для нагнетания давления в гидросистеме. Мощностной электромотора горизонтальной наводки — 50 л.с., вертикальной — 25 л.с. Диапазон горизонтальной наводки составлял примерно 150° на каждый борт; вертикальная первоначально ограничивалась величиной +40°, что было вызвано величиной прорезей в лобовой плите, но по опыту оказания огневой поддержки в ходе десантных операций, была доведена до +60°, чтобы обеспечить возможность поражения береговых целей, укрытых в складках местности.

Как на большинстве крупных надводных кораблей флота США, на «Бруклине» отсутствовали снарядные погреба в привычном понимании этого слова. Снаряды у американцев хранились в трехуровневых кольцевых магазинах, расположенных внутри барбета, ниже вращающегося «стола»

башни. Это значительно повышало вероятность взрыва боезапаса и увеличивало верхний вес, но позволяло экономить место внутри корпуса и сокращало время, требуемое для заряжания орудий. Зарядные погреба

Баллистические характеристики 152-мм орудия Mk.16

Вес ствола, кг	4370 — 4380
Вес орудия с затвором, кг	6590 — 6600
Длина орудия, мм/клб	7620/50
Длина ствола, мм/клб	7169/47,04
Длина нарезной части, мм	6052,57
Длина каморы, мм	1003
Объем каморы, дм³	24,1
Скорострельность, выстр./мин	8 — 10
Вес снаряда, кг	59
Вес заряда, кг	14,5
Начальная скорость снаряда, м/с	762
Рабочее давление, кг/см²	2910
Максимальная дальность стрельбы, м/при угле возвышения	23 882/47°29'
Живучесть ствола, выстр.	750 — 1050

Баллистика 152-мм снаряда APC Mk.35

Дальность стрельбы вызвыпадения ярды	Угол метры	Угол полете, с снаряда	Время в падения	Скорость снаряда, м/с
6000	5490	3°20'	4°09'	8,51
10 000	9140	6°39'	9°40'	16,15
16 000	14 630	14°29'	24°18'	31,62
20 000	18 290	22°20'	36°38'	44,86
26 000	23 770	44°24'	58°07'	77,27
26 000	23 770	50°22'	62°11'	84,9
				376

традиционно располагались довольно низко. Расстояние от оси орудий до палубы зарядного погреба составляло: башня №1 — 15,4 м; башня №2 — 17,5 м; башни №3 и №5 — 14,8 м (на «Сент-Луисе» и «Хелене» — 15,1 м); башни №4 — 17,4 м. Боекомплект — 200 снарядов на ствол. Каждое орудие имело собственные снарядный и зарядный подъемники, с которых снаряд и заряд подавались на лоток и вместе досылались в зарядную камору. Каждая пара подъемников приводилась в действие электромотором мощностью 20 л.с. (на «Сент-Луисе» и «Хелене» — 15 л.с.), приводы всех досылателей работали от одного 20-сильного электромотора. После выстрела, гильзы вручную выбрасывались на палубу через отверстие в полу тыльной части башни. По меркам своего времени, процесс заряжания был автоматизирован в очень высокой степени. Повышению скорострельности немало способствовал и широкий диапазон углов, при которых могло осуществляться заряжание: от -5 до +20 град.

На «бруклинах» все башни, кроме кормовой, оборудовались собственными башенными дальномерами, причем при проведении модернизаций дальномеры с них не снимались. Исключением стала «Саванна», лишившаяся дальномера на башне №3 в ходе обширной модернизации. Обслуживал башенную установку расчет из 3 офицеров и 52 матросов.

В целом 6-дюймовой батарее моряки давали самые лестные отзывы, особенно это касалось скорострельности. После опытных стрельб в заливе Гуантанамо в мае 1939 г. командир «Саванны» эскапер Гриффин написал в рапорте, что цель была «просто сметена». Ему вторил командир «Гонолулу» эскапер Смит: «Это выглядело как поток снарядов, падающих на цель, которая почти постоянно была скрыта стеной водяных всплесков». Удивляться было чему — из 15 стволов крейсер за минуту мог выпустить более сотни (!) снарядов. В частности, для «Саванны» зафиксирован результат 138 выстрелов в минуту. В годы войны артиллерийские установки американских легких крейсеров вполне заслуженно получили прозвище «Шестидюймовые пулеметы» или «Картечницы Гатлинга».

Можно констатировать, что главный калибр «бруклинов» был оптимизирован для пединков на малых и средних дистанциях, где скорострельность имела главенствующее значение. Опыт войны показал, что при увеличении дистанции огонь американских крейсеров становился менее эффективным — сказывался значительный разброс снарядов в залпе, компенсировать который повышенной скорострельностью уже не представлялось возможным, так как требовалось время для наблюдения своих падений и приведения орудий на угол заряжания.



Монтаж башни главного калибра на крейсер «Бруклин», 11 декабря 1936 года

Зенитная артиллерия

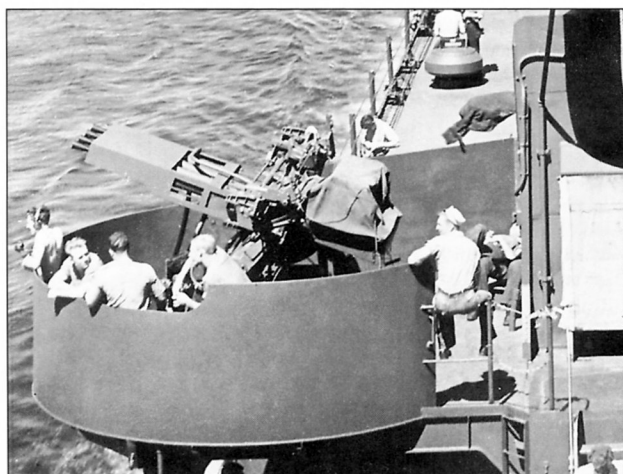
Как уже говорилось выше, при обсуждении проекта CL-40 рассматривался вариант отказа от артиллерии среднего калибра в пользу скорострельных автоматов. К счастью, этого не произошло, и «бруклины» получили полноценную зенитную батарею дальнего радиуса действия из восьми 127-мм/25 орудий Mk.13. Они размещались на верхней палубе побортно в средней части корабля, но носовая пара орудий была поднята на один уровень для уменьшения забрызгивания.

127-мм/25 пушка была создана на основе пятидюймового 51-клб. орудия, составившего основу противоминного калибра линкоров периода Первой мировой войны, и стала первой крупнокалиберной зениткой американского флота. При ее разработке основное внимание уделялось облегчению конструкции с целью увеличения скоростей наводки и уменьшения момента инерции. Существовало несколько моделей, различавшихся в основном конструкцией ствола. Все они имели полуавтоматический вертикально-скользящий затвор и использовали унитарный выстрел. Модель Mk.13 считалась наиболее совершенной, ее ствол хромировался, что на 20% повышало его живучесть, и существовала возможность его быстрой замены.

На крейсерах данного типа 127-мм орудия стояли в установках Mk.19 с расширенной платформой для заряжающих. Вертикальная и горизонтальная наводка обеспечивалась электромоторами мощностью по 1 л.с. Орудия имели пневматические досылатели. На поворотной платформе орудия имелся прибор для ус-



Вверху: зенитная батарея 127-мм орудий, 40-мм «бофорсов» и 20-мм «эрликонов» крейсера «Феникс», декабрь 1944 года



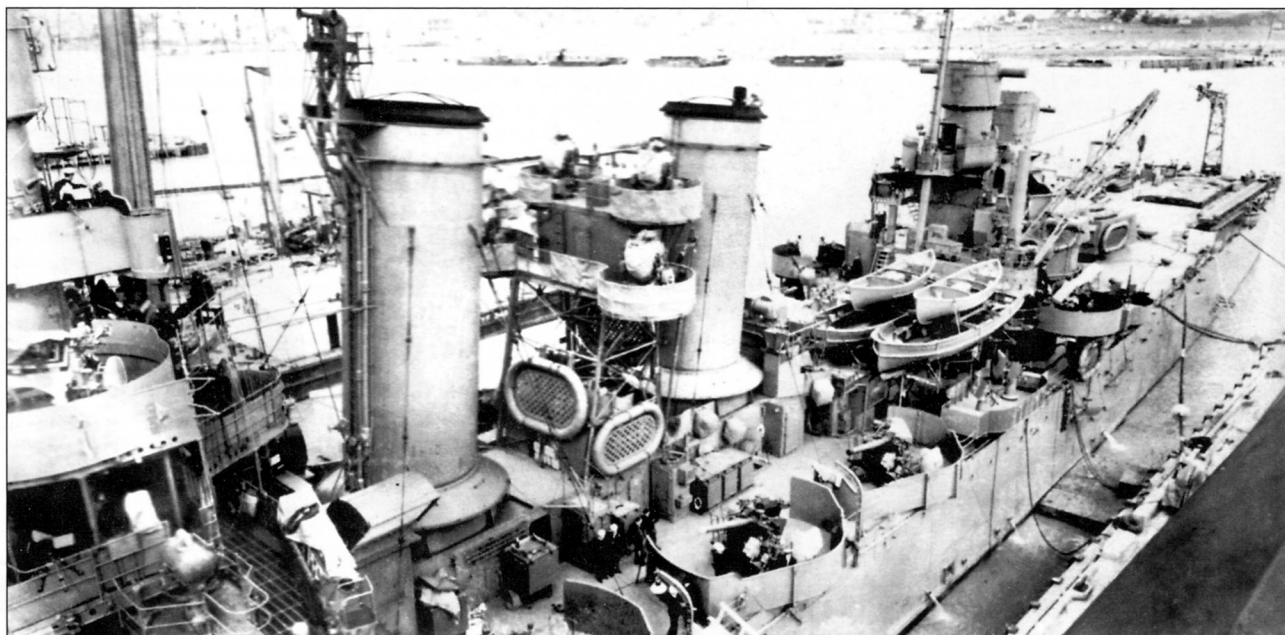
28-мм автомат крейсера «Нэшвилл», май 1943 года

тановки взрывателей на три снаряда. Обслуживал установку расчет из 11 — 12 человек. По данным авторитетного специалиста по морскому вооружению Дж. Кэмпбелла, некоторые корабли получили более совершенные установки Mk.27 с силовыми приводами наведения от директора (посредством электромоторов мощностью по 3 л.с.), однако не ясно, делалось это во время постройки или в ходе модернизаций военного времени. Вес установки Mk.19 составлял 9829 кг, Mk.27 — 10 555 кг; максимальный угол подъема ствола 85°. Погреба зенитного боезапаса располагались на второй платформе перед носовым котельным отделением, а также в отсеках погребов главного калибра, но ближе к бортам; боекомплект — 200 снарядов на ствол.

Батарея среднего калибра двух последних кораблей кардинально отличалась. К тому времени появились новые универсальные 127-мм/38 орудия Mk.12, отличавшиеся увеличенной скорострельностью и дальностью. Первым из крейсеров вместо 127-мм/25 зениток их получил CA-45 «Уичита», на котором разместились восемь одинарных установок, в том числе четыре закрытых. Аналогичным образом решено было

Характеристики зенитной артиллерии

	5in Mk.13	5in Mk.12	1.1in Mk.1	40mm «Bofors»	20mm «Oerlikon»
Калибр, мм/длина ствола, клб	127/25	127/38	28/75	40/56	20/70
Вес ствола, кг	955	1810	252
Вес орудия с затвором, кг	1937	522	68,04
Длина орудия, мм	3613	5683	3037	2 499	2 210
Длина ствола, мм	2492	4826	2083	2 250	1 400
Число нарезов	45	45	...	16	9
Скорострельность, выстр/мин	15 — 20	15 — 22	150	120	250 — 320
Вес унитарного патрона, кг	36,3	—	0,86	2,15	0,241
Вес снаряда, кг	24,43	24,5 — 25	0,416	0,9	0,123
Вес заряда, кг	4,35	7	0,120	0,314	0,029
Начальная скорость снаряда, м/с	808	792	823	881	844
Дальность стрельбы, м	13 259	16 070	6 767	10 180	4 389
Досыгаемость по высоте, м	8 325	11 887	5 791	6 797	3 048
Живучесть ствола, выстр	более 3000	4000	...	9500	9 000



«Гонолулу» во время ремонта на верфи «Мэйр Айленд» 30 января 1942 года. Хорошо видна батарея зенитных 127-мм орудий, 28-мм четырехствольные автоматы и 20-мм «эрликоны» левого борта

вооружить «Сент-Луис» и «Хелену», но поскольку у них имелось всего пять свободных позиций (причем всего одна из них в диаметральной плоскости), вместо одинарных поставили четыре спаренных установки Mk.29. Единственным минусом стало резкое увеличение «верхнего» веса: каждая башня весила 49 т, а стояли они на уровне выше верхней палубы.

Согласно проекту, крейсера должны были нести четыре счетверенных 28-мм автомата Mk.1. На «бруклинах» они должны были располагаться попарно над носовыми возвышенными 127-мм орудиями и по бокам от грот-мачты*; на «сент-луисах» — на первом ярусе надстройки в ее носовой и кормовой оконечностях. Хотя прототип был изготовлен в 1931 г., а тремя годами позже выпущена первая серийная партия, корабли стали получать их лишь в 1936 г., поскольку их окончательная доводка затянулась. В итоге легкое зенитное

вооружение всех крейсеров серии в первые годы службы состояло из восьми 12,7-мм пулеметов «Браунинг», монтировавшиеся парами на верхних мостиках носовой и кормовой надстроек.

К установке 28-мм автоматов приступили лишь в 1940 г. Поскольку их производство все еще отставало от потребностей флота, была принята временная схема из двух счетверенных 28-мм установок и пары 76-мм/50 зениток Mk.19. В действительности, до ноября 1941 г. перевооружение прошли только «Филадельфия» и «Хелена», причем с последней уже в декабре (во время ремонта повреждений, полученных в Пёрл-Харборе) все четыре многостволки были сняты и переданы на систершипы — «Гонолулу» и «Феникс». Первый образец автоматического зенитного вооружения, несмотря на возлагавшиеся на него надежды, оказался весьма неудачным и был прозван «чикагским пианино». Тем не менее, в течение первого года войны большинство 10 000-тонных крейсеров получи-

* В работе Нормана Фридмана фигурирует фок-мачта, что является опечаткой, перекочевавшей впоследствии в другие издания.

ло по четыре 28-мм установки; хотя «Саванна» сохранила 76-мм зенитки до августа 1942 г., а «Феникс» лишился их последним — в феврале 43-го! Малополезные пулеметы были заменены 20-мм автоматами «Эрликон».

В декабре 1942 г. был принят новый стандарт легкого зенитного вооружения «бруклинов»: 4 счетверенных и 4 спаренных 40-мм автомата «Бофорс», плюс «эрликоны». Последние монтировались у основания носовой надстройки, на месте снятой боевой рубки, в средней части вместо шлюпок, позади кормовой надстройки, а также в оконечностях. Их число достигало 28 стволов. К концу войны одиночные «эрликоны», как правило, заменялись спаренными, количество установок при этом уменьшалось.

Система управления огнем

Управление огнем главного калибра осуществлялось посредством системы (Fire Control System) Mk.34 с двумя командно-дальномерными постами (директорами), располагавшимися наверху носовой и кормовой надстроек. Директор Mk.34 оснащался стереоскопическим дальномером с базой 18 футов (5,54 м). Он предназначался для определения пеленга и расстояния до цели, а также для наблюдения за падением собственных снарядов. Расположенный на директоре баллистический вычислитель Mk.8 выдавал значения ВИР и ВИП. Вес директора (его поздней версии, оснащенной радаром Mk.13) составлял 18,75 т.

Непосредственно под башенкой директора находился пост управления огнем (Fire Control Station), отвечавший главным образом за выбор и распределение целей в бою. Данные с директоров обрабатывались в центральном артиллерийском посту (Plotting Room), расположенном под носовой надстройкой на второй

платформе по правому борту. Он оснащался электро-механическим вычислителем — так называемым «автоматом стрельбы» или «компьютером», устройством гиросtabilизации Mk.30 на основе гироскопа (во время военных модернизаций его заменяли на более совершенный Mk.41), распределительным щитом и имел подключение ко всем директорам, артиллерийским визирам и башенным дальномерам, что обеспечивало возможность собирать данные с разных устройств и переключаться с одного оборудования на другое. Расчет каждого директора состоял из 16 человек, еще 10 составляли расчет ЦАП.

Директор мог использоваться в двух режимах. В режиме «первичного» управления, являвшегося основным, измеренные параметры цели обрабатывались расположенным на нем баллистическим вычислителем и передавались в центральный артиллерийский пост, который вырабатывал данные для стрельбы. В режиме «вторичного» или вспомогательного управления, баллистический вычислитель получал расчетные данные об угле цели и отклонении со вспомогательного компьютера, находящегося на станции поста управления огнем, после чего на директоре производилась их коррекция, и уточненные данные передавались непосредственно на орудия.

Огнем зенитных орудий управляли два директора Mk.33, стоявшие уровнем ниже КДП главного калибра. Директор обеспечивал сопровождение цели, имеющей максимальную скорость около 600 км/ч, и, что особенно важно, мог выдавать данные для стрельбы по пикирующим бомбардировщикам. Баллистический вычислитель Mk.10 располагался прямо на вращающейся платформе, что считалось недостатком, так как увеличивало вес директора (6,3 т) и не позволяло обеспечить ему хотя бы противоосколочное брониро-



Приборы управления огнем крейсера «Гонолулу». Командно-дальномерные посты главного (Mk.34) и зенитного (Mk.33) калибров на носовой (слева) и кормовой (справа) надстройках. Снимки сделаны на верфи «Мэйр Айленд» в январе 1942 года в ходе ремонта, когда на носовом КДП главного калибра была смонтирована антенна РЛС управления огнем Mk.3

вание. Соответственно, никаких дополнительных вычислительных устройств в подпалубных помещениях не имелось. Расчет директора состоял из 9 человек. На установленных после модернизации на «Саванне» более поздних образцах зенитного КДП Mk.37 баллистический вычислитель был перенесен с вращающейся части директора в помещение, расположенное под основанием, что позволило снизить вес «башни», сделать ее закрытой и более «поворотливой».

Для 28-мм автоматов предназначались прицельные колонки (директоры) Mk.44 (по одной на установку), работавшие в режиме «слежения за целью» и не имевшие вычислительных приборов для выдачи угла упреждения. При перевооружении с 28-мм на 40-мм автоматы крейсера получали более совершенные директора Mk.51. Последние в конце войны стали снабжать радары Mk.26, предназначенными для определения расстояния до цели; правда, из «бруклинов» их получила только «Саванна». Наконец, в 1945 г. «Бойз» вместо пяти Mk.51 был оборудован директорами (два Mk.57 и два Mk.63), оснащенными радиолокационными прицелами для «слепой» стрельбы.

Авиационное вооружение

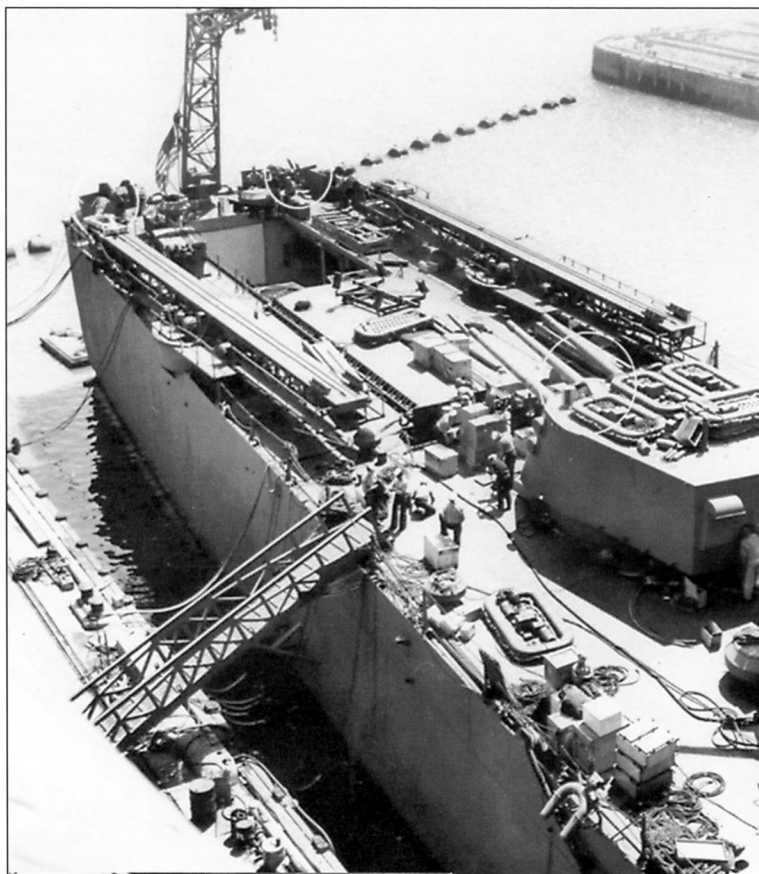
Авиационное вооружение предвоенных американских крейсеров было стандартным и состояло из двух катапульт и четырех гидросамолетов. Пороховые катапульты Mk.VI приводились в действие 127-кг зарядом и разгоняли самолет массой 3,7 т до скорости 105 км/ч. Для подъема самолетов с воды служил установленный на корме кран, использовавшийся также для прочих грузов. Подпалубный ангар оборудовался сдвижным люком с самолетоподъемником и вмещал, как сообщает американский автор Эл Эдкок, до восьми самолетов, хотя более правдоподобными представляются другие данные: четыре машины, полностью пригодные к эксплуатации, плюс две в разобранном виде. Общий вес авиационного оборудования составлял 44 т; в дополнение к этому корабли принимали 23 т бензина для самолетов и шлюпок.

К началу войны на крейсерах базировались гидросамолеты Кёртисс SOC «Сигалл» — одноплавковые бипланы с 600-сильным мотором. К концу 1944 года их вытеснили монопланы Боут OS2U «Кингфишер», а на «Сент-Луисе» в 1945 г. размещались одноместные Кёртисс SC-1 «Сихок» — более тяжелые, но обладавшие существенно улучшенными скоростными характеристиками. В довоенный период к 8-й и 9-й дивизиям крейсеров были приписаны эскадрильи VCS-8 и VCS-9



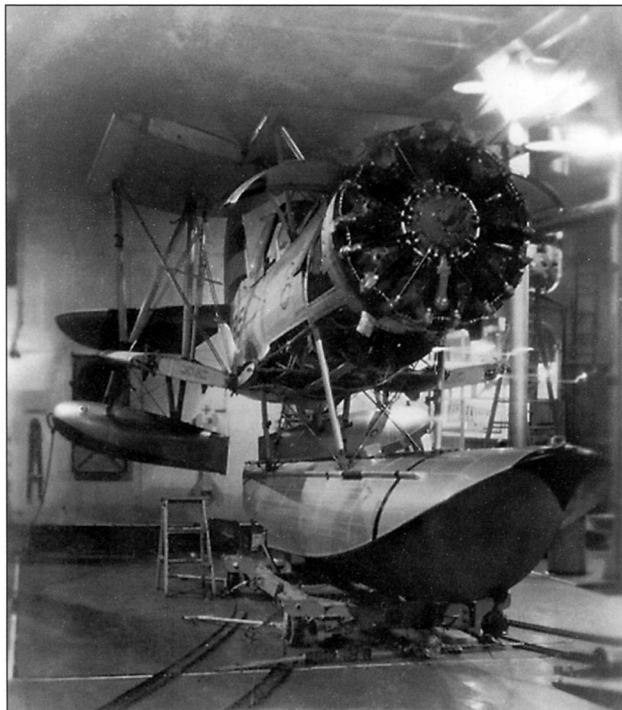
Вверху: гидросамолеты SOC «Сигалл» на катапультных устройствах одного из крейсеров типа «Бруклин», январь 1943 года

Внизу: авиационное оборудование крейсера «Нэшвилл» (лифт ангара опущен) во время ремонта на верфи «Мэйр Айленд», 30 июля 1943 года



Тактико-технические характеристики бортовых гидросамолетов

	Curtiss SOC-1 Seagull	Vought OS2U-1 Kingfisher	Curtiss SC-1 Seahawk
Год принятия на вооружение	1935	1940	1944
Экипаж, чел.	2	2	1 — 2
Размах крыльев x длина, м	10,17 x 8,18	11,0 x 10,3	12,5 x 11,07
Взлетный вес, кг	2268	2750	4080
Мощность мотора, л.с.	600	450	1350
Максимальная скорость, км/ч	261	285	504
Потолок, м	4570	4000	8000
Дальность полета, км	1270	1860	1750
Число пулеметов x калибр	2 x 7,62-мм	2 x 7,62-мм	2 x 12,7-мм
Бомбовая нагрузка, кг	90	296	320



Гидросамолет SOC «Сигалл» со сложенными крыльями в ангаре крейсера «Саванна», конец 1930-х гг.



SOC «Сигалл» на катапульте крейсера, 1942 г.



Группа OS2U «Кингсфишер» в полете, 1943 г.

(Cruiser Scouting Squadron) соответственно, но во время войны на «бруклинах» базировались машины различных эскадрилий.

В 30-е годы основными задачами бортовых гидросамолетов крупных надводных кораблей считалась разведка и корректировка артиллерийского огня. С развитием радиолокационной техники эти функции отошли на второй план. В некоторых странах уже к середине войны гидросамолеты стали сниматься с кораблей; в частности, так поступали «просвещенные мореплаватели» — англичане. Американцы в этом вопросе не стали торопиться и во многом оказались правы. Бортовые корректировщики наилучшим образом проявили себя



SC-1 «Сихок»

при обстрелах береговых объектов, отыскивая цели в складках местности и корректируя огонь по ним.

В послевоенный период с переданных латиноамериканским флотам крейсеров катапульты снимались, а

Энергетическая установка

В отношении корабельной энергетики американский флот в 1930-е годы вышел в бесспорные мировые лидеры. Американцы одними из первых начали внедрение на серийных кораблях котлотурбинных установок на паре высоких параметров; причем процесс этот осуществлялся плавно, без спешки и эксцессов. В итоге американские ЭУ, в отличие от более знаменитых немецких, отличались высокой надежностью, а КПД котлов достигал 80%.

Состав и компоновка ГЭУ крейсеров типа «Бруклин» была заимствована из проекта «Нью-Орлеана», однако более удачные с точки зрения обеспечения скоростных характеристик обводы корпуса позволили обойтись меньшей мощностью. Схема размещения силовой установки — линейная. В ее состав входили 8 водотрубных котлов «Бэбкок энд Уилкоккс» и 4 турбозубчатых агрегата системы Парсонаса с одной ступенью редуцирования. Турбины изготавливались фирмой «Вестингхауз», редукторы — фирмой «Фальк Ко.». Рабочее давление пара составляло 28,2 кг/см², температура — 342°C. Котлы располагались в четырех котельных отделениях, ТЗА — в двух машинных. Каждый ТЗА работал на свой вал; трехлопастные винты диаметром 3,71 м делались из специальной бронзы. Проектная мощность 100 тыс. л.с. должна была обеспечивать кораблям 32,5-узловой ход. «Бойз» на испытаниях превысил контрактную скорость, показав 33,7 уз при водоизмещении 11 589 т и мощности механизмов 101 800 л.с.

Американцы были не в восторге от линейного размещения силовой установки, считая это шагом назад по сравнению с «вашигтонскими» крейсерами первого поколения. Однако к середине 1935 г., когда выдавался заказ на CL-49 и CL-50, в распоряжении конструкторов появились новые котлы с более высокими параметрами пара (давление 39,7 кг/см²; температура 371°C). Обеспечивая ту же мощность, они были гораздо компактнее, что позволило сократить размеры котельных отделений. Это дало возможность перекомпоновать силовую установку. Теперь она была разделена на восемь отсеков вместо шести и состояла из двух эшелонов, в каждый из которых входило одно машинное и два котельных отделения, причем последние разделялись между собой отсеком «поста управления котлами»

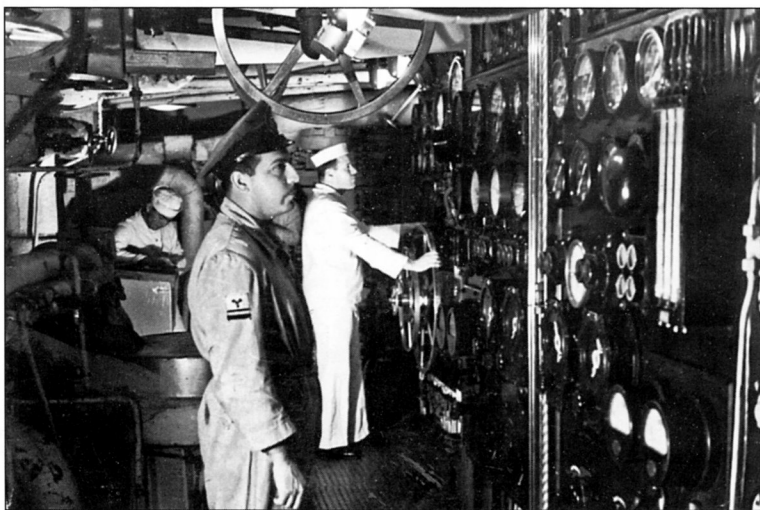
Бронирование

Во время работ над проектом «Бруклина» ничто не вызывало такого количества споров, как система бронирования. Суть их сводилась к вопросу: обеспечивать ли крейсеру защиту от 8-дюймовых снарядов, или опустить планку до 6 дюймов. Поклонники мощной брони ссылались на британский опыт Первой

на корме оборудовались площадки для вертолетов, ставших новыми «глазами флота». Просторный ют «бруклинов» и наличие ангара делали их удобной платформой для базирования винтокрылых машин.

(Boiler Operating Station). Кстати, кроме пары «Сент-Луис» — «Хелена» подобная схема размещения ГЭУ была применена только на авианосце «Уосп». Тип и конструкция ТЗА, а также компоновка машинных отделений заметных изменений не претерпели. Считается, что в целом эффективность и живучесть силовой установки двух последних крейсеров серии были выше. Скоростные качества, несмотря на возросшее водоизмещение, оставались хорошими: на испытаниях «Сент-Луис» развил 33,07 уз при водоизмещении 12 838 т и мощности машин 101 079 л.с.

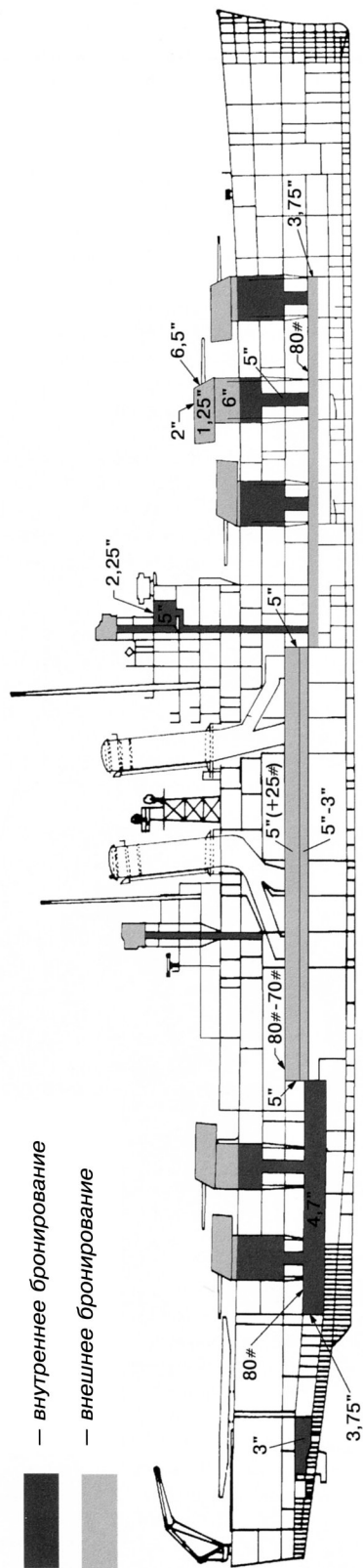
По проекту нормальный запас топлива составлял 1982 т, полный — 2207 т. Обеспечение дальности плавания в 10 000 миль 15-узловым ходом являлось обязательным требованием к американским крейсерам в межвоенные годы, и «бруклины» не стали исключением. Правда, есть основания полагать, что до «паспортного» значения их дальность не дотягивала и при запасе топлива 2175 т ограничивалась 7800 мильми на той же скорости. По мере роста нагрузки и неизбежного износа механизмов, дальность неуклонно снижалась. Согласно приводимым Н. Фридманом данным, в 1945 году «Бойз» мог пройти 7260 миль на 15 узлах или 5350 миль на 20 узлах; «Сент-Луис» — соответственно 7690 и 5590 (при запасе топлива 2036 т).



Пост управления энергетической установкой крейсера «Генерал Бельграно» (бывший «Феникс»)

мировой войны: «лучше поступиться числом кораблей, чем иметь безбронный или легко бронированный крейсер, который будет потерян в первом же бою». Их оппоненты считали, что лучше обеспечить «разумную» защиту жизненно важных частей от огня шестидюймовых орудий, чем гоняться за практичес-

Схема бронирования крейсера «Хелена»



ки неосуществимой идеей защиты от восьмидюймовок». В итоге победила последняя точка зрения, и за «бруклинами» закрепилась отчасти справедливая репутация кораблей, у которых защита принесена в жертву огневой мощи.

Нужно сказать, что во многих справочных изданиях фигурируют ошибочные, порой — просто фантастические, данные по броне американских крейсеров, особенно по ее расположению. Так, «бруклинам» иногда приписывается наличие протяженного пояса от первой до последней башни ГК толщиной 102-76 мм; двух броневых палуб: 76-мм и 51-мм; 127-мм брони башен и 203-мм боевой рубки. Разумеется, эти цифры не имеют ничего общего с реальностью.

В действительности схема бронирования «Бруклина» повторяла «Нью-Орлеан», отличаясь лишь меньшей толщиной ряда элементов. Главный броневой пояс прикрывал только отсеки энергетической установки (с 61-го по 103-й шпангоуты), примыкая верхней кромкой к третьей палубе. Его высота составляла 4,22 м; причем в верхней части он имел однородную толщину в 127 мм, на протяжении 2,84 м, а затем плавно утончался к нижней кромке до 82,5 мм. Пояс устанавливался поверх 16-мм обшивки и замыкался 127-мм траверсами*.

Отличительной особенностью «бруклинов» и последующего «военного» поколения американских крейсеров являлся узкий подводный пояс в носу вместо внутренней коробки носового погреба, что было обусловлено острыми обводами корпуса. Его толщина составляла всего 51 мм, но главным недостатком была небольшая высота броневых листов — меньше расстояния между палубами. Для «Бойза» данное обстоятельство едва не стало роковым: в бою у м. Эсперанс 8-дюймовый снаряд японского тяжелого крейсера «Кинугаса» прошел ниже подводного пояса и разорвался в носовом погребе. Кормовой погреб защищала продольная броневая переборка толщиной 120 мм. Верхняя кромка брони обоих погребов находилась на первой платформе. Внешние траверсы погребов имели толщину 95,25 мм; внутренние (являвшиеся продолжением вниз траверсов главного пояса) — 51 мм.

Сверху на пояс опиралась броневая палуба, толщина которой над МКО и погребами составляла 51 мм, над отсеками двойного борта в районе МКО — 44,5 мм.

По американской традиции, наиболее тщательно защищалась артиллерия. Лобовые плиты башен имели самую толстую броню на корабле — 165 мм; толщина боковых плит постепенно уменьшалась от 76 мм в передней части до 38 мм; задние стенки были еще тоньше; плоская крыша равномерно бронировалась 51-мм плитами. Толщина брони барбетов была одинаковой по всему диаметру и составляла 152 мм; от их нижней кромки к зарядным погребам шли 76-мм податочные трубы. Боевая рубка имела 127-мм стенки и 57-мм крышу. Орудия среднего калибра на первых семи крейсерах защиты не имели (во время войны устанавливались противоосколочные экраны), на «Сент-Луисе» и «Хелене» стояли полноценные башни с 25-мм бронированием.

* Броня у американцев специфицировалась в футах на квадратный фут; существовало понятие весового дюйма (толщина плиты весом 40 фнт. на кв. фут), поэтому толщины в миллиметрах не совсем корректны.

Лобовые плиты башен и, возможно, барбетов изготавливались из брони «класса А», цементированной на 50% толщины (то есть внешняя поверхность была твердой, внутренняя — вязкой); остальные элементы бронирования — из нецементированной гомогенной STS. К сожалению, толщина некоторых элементов — например, палубы над рулевым управлением или директоров главного калибра — остается неизвестной. Общий вес вертикальной брони составлял 1451 т, а вместе с палубной — 1798 т.

Основным критерием оценки защиты в Соединенных Штатах служила «зона безопасности» (в отечественной терминологии — «зона свободного маневрирования», ЗСМ), представляющая собой разницу дистанций, на которых уже не пробивается вертикальная

броня и еще не пробивается горизонтальная. Как правило, вычисление ЗСМ делалось для собственных орудий корабля, что позволяло оценить сбалансированность проекта, однако оказывалось практически бесполезным в случае с реальным противником, имевшим совершенно иные характеристики как орудий, так и брони. Нельзя забывать и про весовые показатели американских снарядов, о которых говорилось выше.

В итоге, по отношению к стандартному 47-кг шестидюймовому снаряду «Бруклин» имел зону свободного маневрирования от 51 до 110 кбт. Против 8-дюймовых орудий теоретически имелась узкая безопасная зона 97,5 — 106 кбт, но после перехода американцев к тяжелым (152 кг) 203-мм снарядам она исчезла совсем.

Вспомогательное оборудование

Электроэнергией крейсера обеспечивались четыре турбо- и двумя дизель-генераторами переменного тока напряжением 450 В. Турбогенераторы фирмы «Дженерал Электрик» мощностью по 400 кВт стояли на каждой турбине, дизель-генераторы мощностью по 1000 кВт находились в отдельном отсеке позади МО. Суммарная мощность электростанции, таким образом, составляла 3600 кВт, что было существенно выше, чем у всех предыдущих кораблей крейсерского класса, и более чем вдвое превышало потребление энергии в боевых условиях. В годы войны такой солидный запас пришелся кстати, поскольку новые образцы вооружения и радиоэлектронные системы оказались весьма «прожорливыми». На двух последних кораблях серии пошла на существенное уменьшение этого резерва: на них устанавливалось всего два турбогенератора по 500 кВт и два дизель-генератора, один из которых имел мощность 700 кВт, второй — 500 кВт.

Для пополнения запасов пресной воды имелось две основных опреснительных установки производства «Грискон-Рассел Ко.» суммарной производительностью 40 тыс. галлонов (151,4 т) в сутки и одна аварийная на 8000 галлонов. На кораблях имелось две рефрижераторных установки и четыре независимых системы кондиционирования воздуха, что было особенно важно при плавании в тропиках. Кондиционеры обслуживали машинные отделения, центральный пост, помещения команды, лазарет и провизионные кладовые.

В 1941 г. стандартное радиооборудование крейсеров включало: два передатчика ДВ-СВ диапазона (175 — 600 кГц) — 2-киловаттный дальней оперативной связи и

500-ваттный для тактической сети; СВ-радиостанцию связи с самолетами (1 кВт, 300 — 2000 кГц); три КВ-радиостанции (две по 500 Вт, 4 — 18,1 МГц; третья 1 кВт, 4 — 26 МГц) для обеспечения связи внутри соединения и с самолетами; аварийный приемопередатчик (500 Вт, диапазоны 175 — 600 кГц и 2 — 18,1 МГц); два УКВ-радиотелефона (60 — 80 МГц) на мостике. Главная радиорубка находилась на втором ярусе носовой надстройки. В 1944 году, как правило, имелось по одному приемопередатчику СВ-КВ диапазона; 3 КВ-радиостанции; 2 СВ-станции связи с самолетами и 2 радиотелефона.

«Бруклины» снабжались одним балансирующим рулем с электрогидравлическим приводом. Американцы не приводят данных по их маневренности, но по всей видимости, она была неплохой.

Для защиты от контактных мин применялись параваны, которые в походном положении крепились на палубе между башнями №1 и №2, однако, поскольку крейсера действовали в основном в районах, где минная опасность была минимальной, параваны, как правило, снимались ради экономии веса.

Набор корабельных плавсредств включал в себя 6 моторных шлюпок: два 40-футовых баркаса, 36-футовый командирский катер, 33-футовый разъездной катер и два 26-футовых вельбота. Для их спуска и подъема служили два шлюпочных крана, располагавшихся у кормовой надстройки (на «сент-луисах» — у второй трубы). К 1943 году краны были демонтированы, а число шлюпок сократилось до двух, иногда четырех — свободное место требовалось зенитным автоматам. Зато многократно возросло количество спасательных плотиков.

Мореходность и остойчивость

О мореходных качествах «бруклинов» американские моряки отзывались хорошо. В сентябре 1938 г. при переходе из Филадельфии в английский Портсмут «Саванна» попала в атлантический шторм. По отзыву командира, на 20-узловой скорости «корабль шел легко, и палуба была сухой. Орудия могли действовать свободно. Период качки составлял 14 — 15 секунд». На входе в Ла-Манш скорость ветра достигла 35 м/с, но крейсер уверенно держал 15 узлов, а крен не превышал 10 — 15 градусов. Из недостатков отмечалась плохая всхожесть на волну.

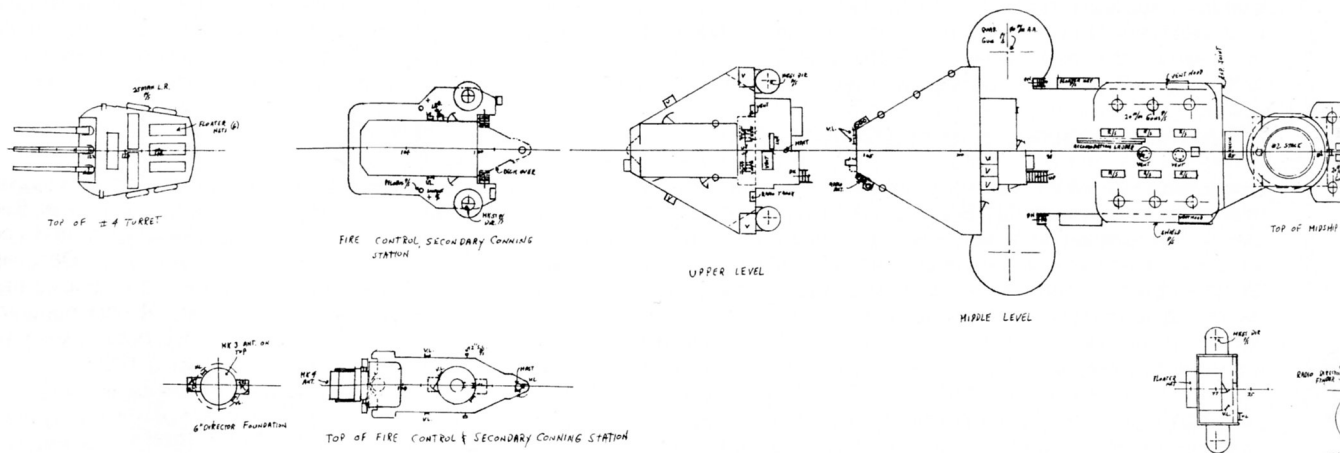
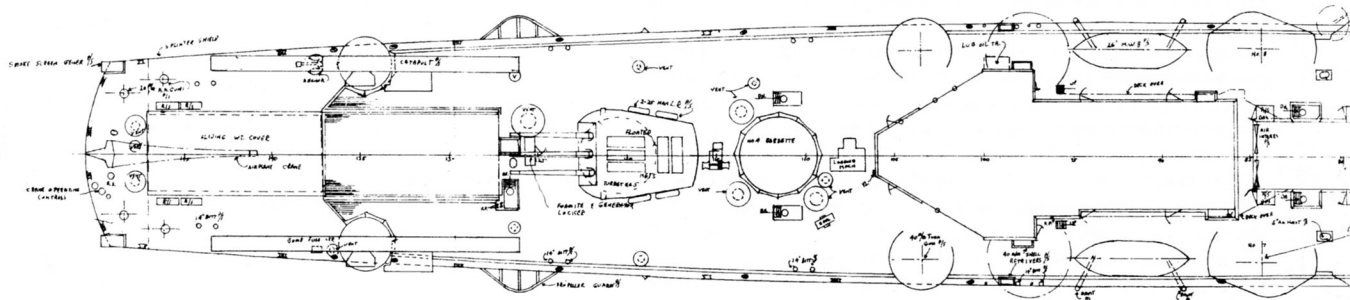
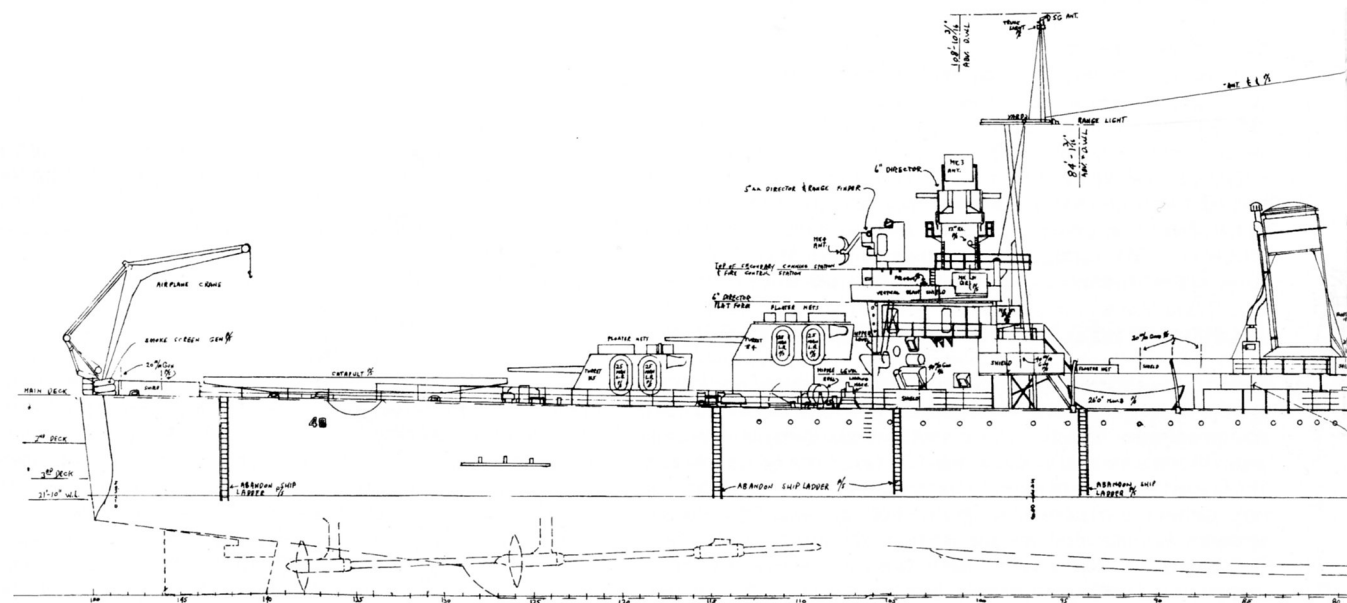
Остойчивость первых семи крейсеров характеризуется следующими величинами. Метацентрическая вы-

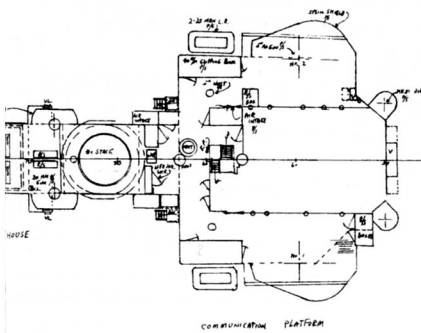
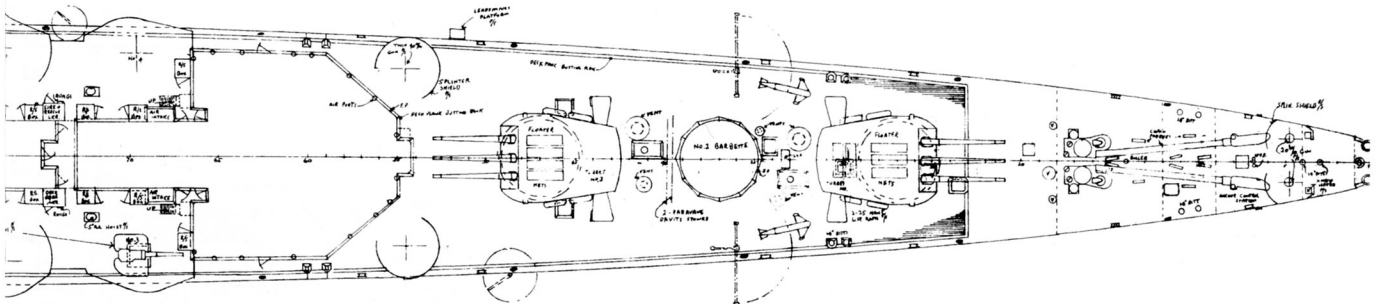
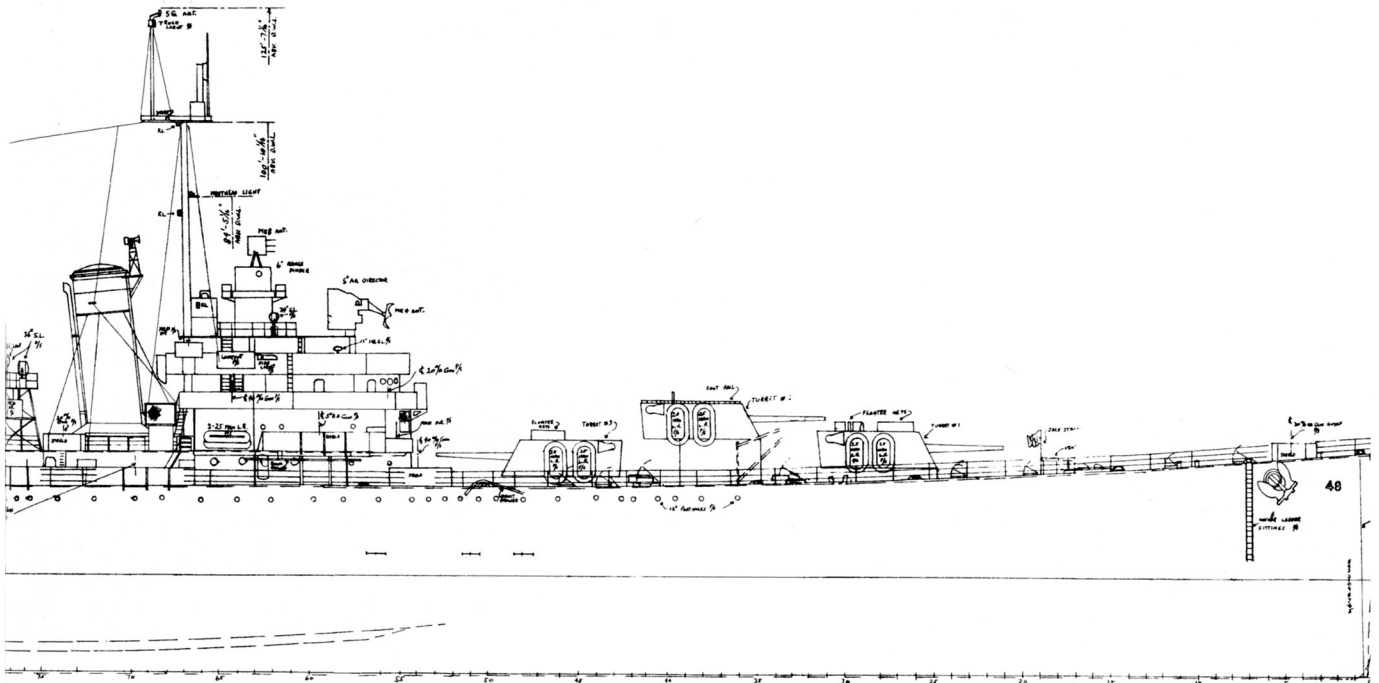
сота при нормальном водоизмещении (11 380 т) составляла 1,05 м; при полном (12 343 т) — 1,23 м. Восстанавливающий момент был максимальным при крене 52,3° и исчезал при углах крена более 90°. Остойчивость «сент-луисов» из-за высоко расположенных 127-мм башен была несколько хуже. Чтобы привести ее в норму, в трюм уложили 154 т балласта, к которому в начале 1941 г. добавилось еще около 100 т.

Установка многочисленных зенитных автоматов и радиолокационного оборудования привела к существенной перегрузке. Между 1937 и 1940 гг. на «бруклинах» прибавилось в среднем по 470 т лишнего веса.

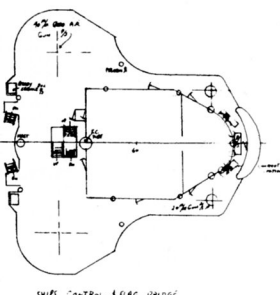
Крейсер «Гонолулу», 1943 год

Копия подлинного чертежа

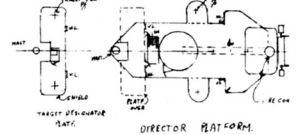
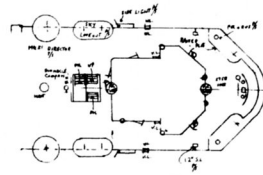




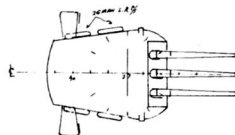
COMMUNICATION PLATFORM



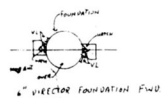
SHIP'S CONTROL & FLAG BRIDGE



DIRECTOR PLATFORM

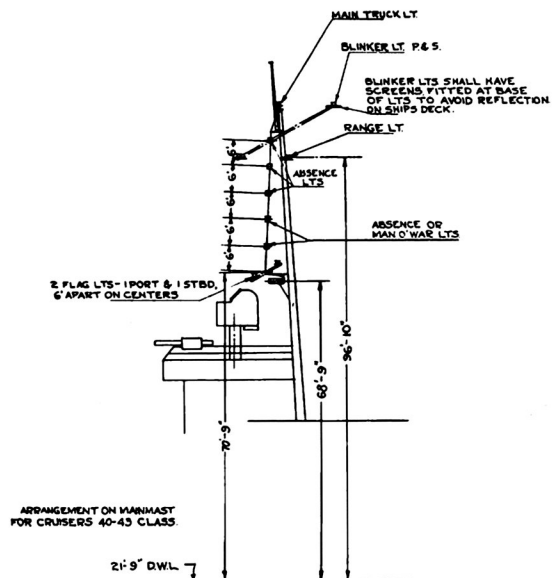


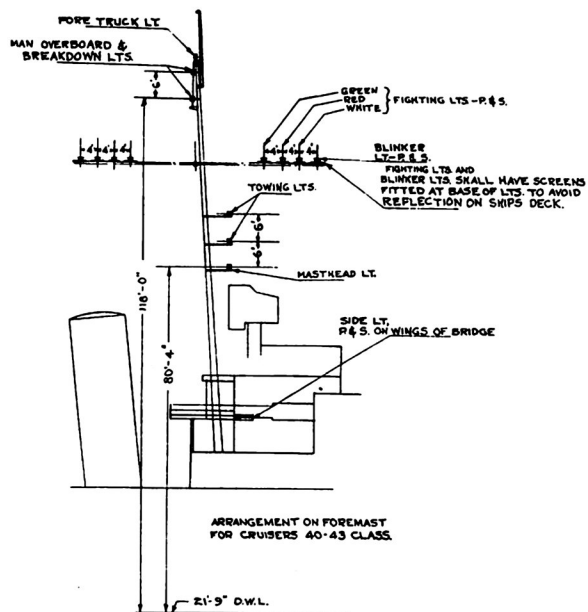
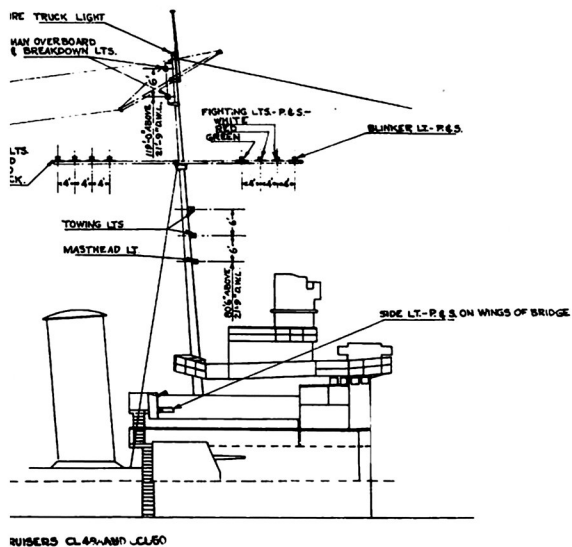
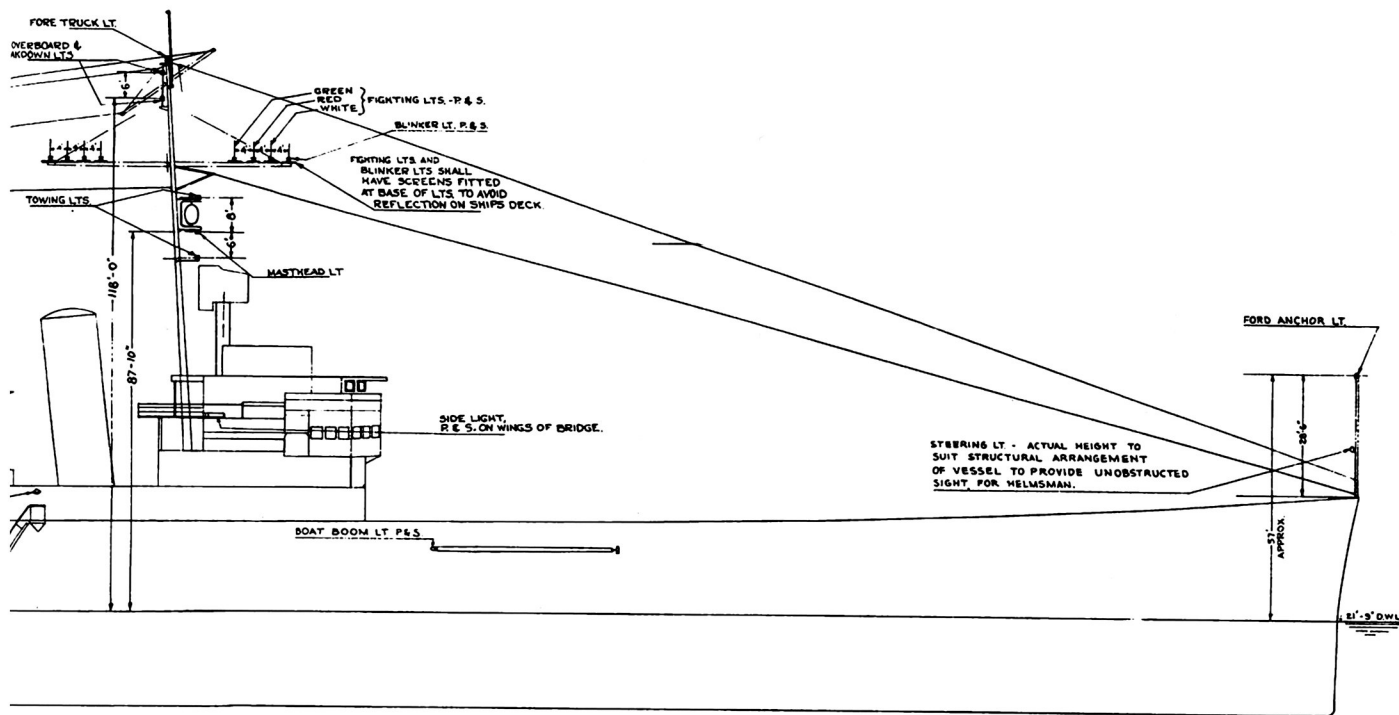
TOP OF H2 TURRET



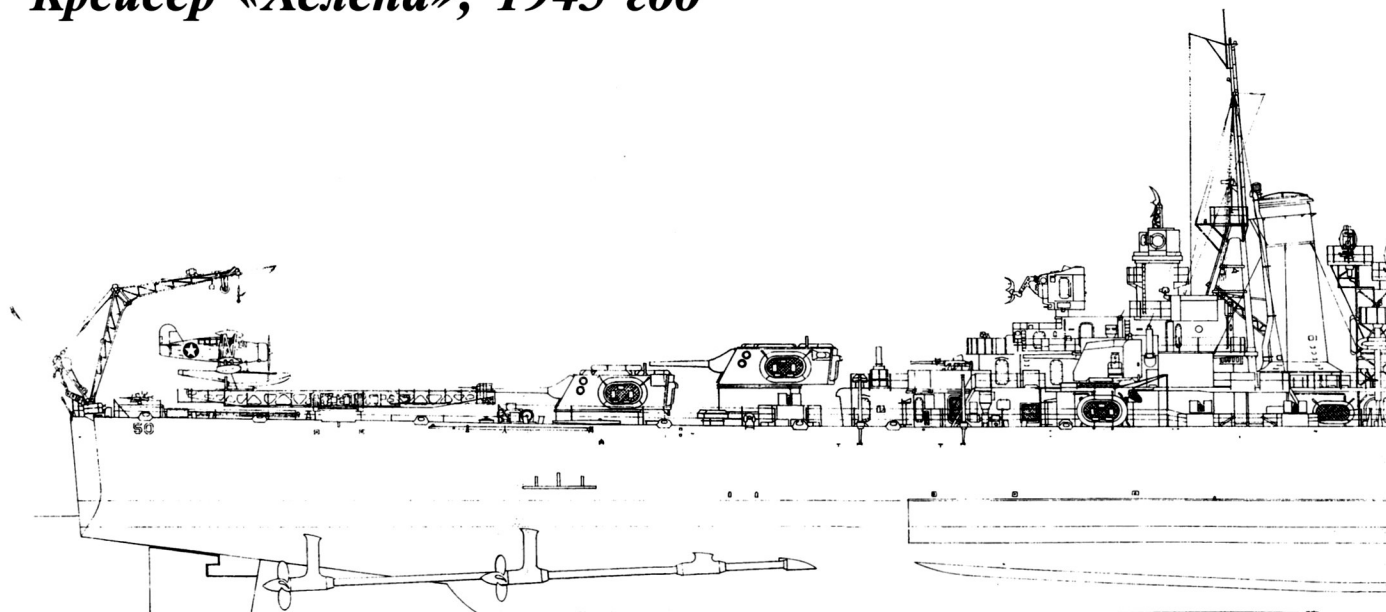
6" DIRECTOR FOUNDATION FWD

Копия подлинного чертежа





Крейсер «Хелена», 1943 год



Характеристика остойчивости

	«Бойз» июнь 1938 г.	«Бойз» март 1943 г.	«Нэшвилл» март 1945 г.	«Сент-Луис» май 1941 г.	«Сент-Луис» октябрь 1943 г.
Водоизмещение, т	12 243	13 340	13 372	13 853	14 202
Осадка, м	6,93	7,4	7,35	7,58	7,7
Метацентрическая высота, м	1,23	1,08	1,15	1,08	1,09
От, град.	52,3	48	49	47,6	46,9
Оз, град.	90	90	90	90	90

Примечание: От — угол крена, соответствующий максимуму восстанавливающего момента; Оз — угол заката диаграммы остойчивости.

Уже в середине 1943 года «Бойз» был на 1187 т тяжелее, чем при вступлении в строй — его полное водоизмещение составляло 13 430 т. Замеры полного водо-

измещения «Нэшвилла» в марте 1945 г. показали результат 13 372,9 т (осадка 7,37 м), а «Сент-Луиса» в октябре 1943-го — даже 14 202 т (осадка 7,7 м). Поскольку основная часть дополнительной нагрузки приходилась на «верхний» вес, остойчивость стала вызывать опасения, и в трюмы уложили 160 — 200 т балласта.

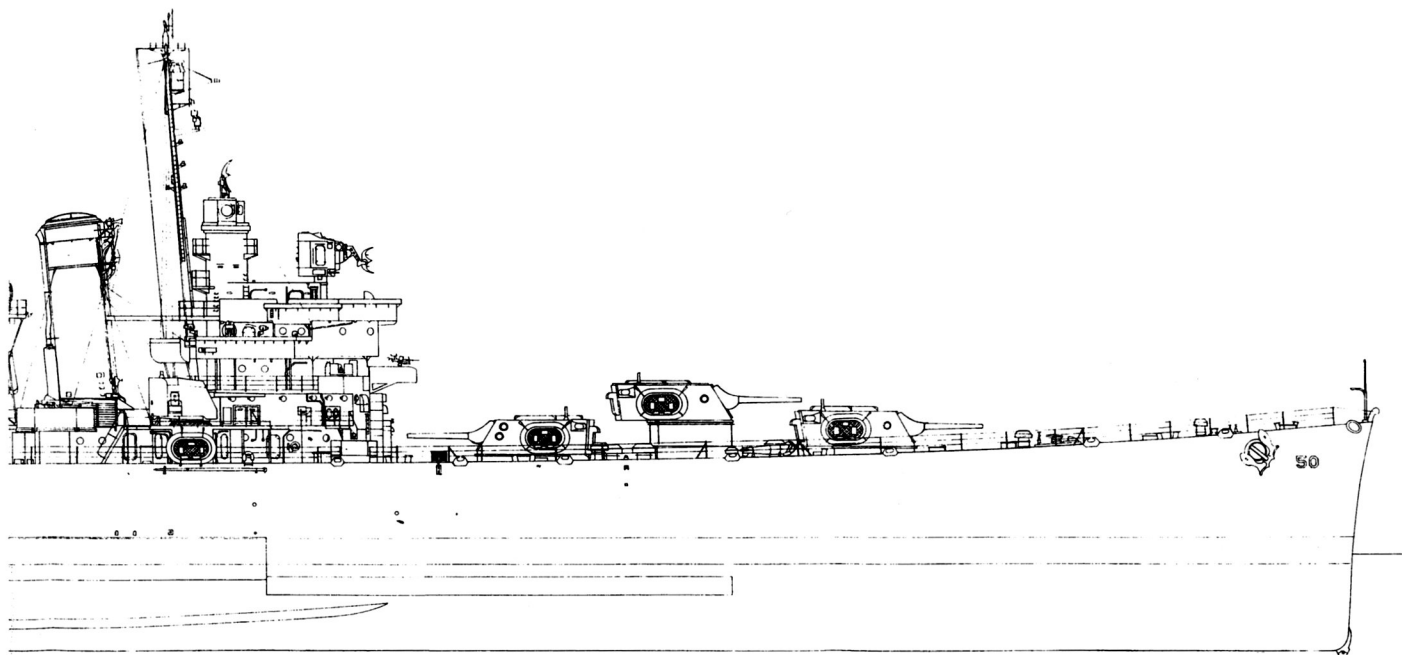
Экипаж

По довоенным штатам, экипаж крейсеров типа «Бруклин» состоял из 52 офицеров и 816 нижних чинов; на «Сент-Луисе» и «Хелене» последних было на 20 человек больше — главным образом, за счет многочисленной прислуги подбашенных отделений зенитного калибра. Как и на всех крупных кораблях, помимо моряков в составе экипажа числились военнослужащие Корпуса морской пехоты. Их обычной обязанностью было поддержание дисциплины на борту, а в бою они обслуживали одну из башен главного калибра (как правило, №3) и некоторые установки МЗА в носовой части надстройки.

Наличие еще одной сплошной палубы от носа до кормы вместо короткого полубака позволило несколь-

Корабельный буфет рядового состава на «Бруклине» — невиданная по европейским меркам «роскошь»





ко улучшить бытовые условия по сравнению с тяжелыми крейсерами, поскольку появилось много дополнительных помещений. Экипажу был обеспечен достаточно высокий уровень комфорта — по этому показателю американский флот существенно превосходил все остальные. Офицеры размещались в одно- и двухместных каютах, матросские кубрики были оборудованы стационарными койками и шкафчиками для личных вещей. Пищу моряки принимали в специально отведенных столовых,* имелись отдельные буфеты и кают-компания для офицеров, старшин и матросов, хорошо оборудованный лазарет с операционной и рентгенокабинетом.

Как водится, в годы войны численность экипажа существенно возросла: в 1945 году на «Бойзе» было 80 офицеров и 1116 нижних чинов, на «Сент-Луисе» — 82

и 1134. Это вызывало необходимость соответствующего увеличения запасов питьевой воды и продовольствия — с проектных 254 т до 418,6 т на «Нэшвилле» в 1945 г.

В послевоенный период нахождения шести «бруклинов» в составе южноамериканских флотов на них сохранялся многочисленный экипаж. Например, на бразильском «Тамадаре» (бывшем «Сент-Луисе») по штату полагалось 1070 человек: 58 офицеров, 35 подофицеров, 168 старшин и 809 матросов. Чилийские крейсера имели от 888 до 975 человек команды; аргентинским по штату мирного времени полагалось 900 человек, в военное время — до 1400. На борту «Генерала Бельграно» (бывший «Феникс») в его последнем походе находилось 1093 моряка, в том числе 56 офицеров.

Модернизации

К началу войны «бруклины», являвшиеся одними из самых современных кораблей флота, практически не проходили модернизаций. Лишь в середине 1941 г. на них был произведен ряд улучшений, рекомендованных Генеральным Советом флота по настоянию адмирала Эрнеста Кинга. Помимо усиления зенитного вооружения (установка 28-мм автоматов, о которой говорилось выше), были устроены противоскользящие щиты у 127-мм орудий и заварены иллюминаторы в корпусе.

Уже в начале войны изучение британского опыта показало, что закрытые рубки представляют серьезную опасность, ограничивая обзор во время воздушных налетов. У самих англичан управление кораблем — будь то линкор или эсминец — как правило, было сосредоточено на открытом верхнем мостике; у привыкших к комфорту американцев центром управления являлась

рулевая или боевая рубка, а длинные крылья мостиков служили скорее для удобства при швартовках.

Требовалось принять меры. Сначала крейсера получили от-крытые прямоугольные мостики поверх существующих надстроек, а с весны 1942 г. на них приступили к осуществлению более существенной модернизации. С «бруклинов» сняли боевые рубки (их установили на старые линкоры), а позже на некоторых кораблях понизили на один уровень высоту носовой надстройки, соорудив наверху широкий открытый мостик по образцу британского. На расширенном сигнальном мостике расположились зенитные автоматы, а на верхнем — пост воздушного наблюдения и целеу-

* В советском флоте даже на послевоенных крейсерах проекта 68-бис сохранялась архаичная бачковая система питания.



«Хелена» на верфи «Мэйр Айленд» в ходе ремонта повреждений, полученных в ходе налета японской авиации на Перл-Харбор, 13 марта 1942 г. Слева виден эсминец «Хамфри»



казания, аналогичный был сооружен на кормовой надстройке. Все мостики получили противоосколочное бронирование. Фок-мачта переносилась на 2,1 м в корму, снижалась высота прожекторной площадки, причем снимались два из четырех прожекторов.

Установка радиолокационного оборудования началась в октябре 1941 г., когда на «Филадельфии» появились два первых радара управления огнем Mk.3. Чуть позже по одному такому получили «Феникс», «Бойз», «Гонолулу», «Сент-Луис» и «Хелена». Впоследствии стандартное радиолокационное оборудование крейсеров включало в себя радар дальнего обнаружения SC или SK, один-два радара обнаружения надводных целей SG и по две РЛС управления огнем Mk.3 (главного калибра) и Mk.4 (зенитной артиллерии), размещавшиеся на соответствующих директо-

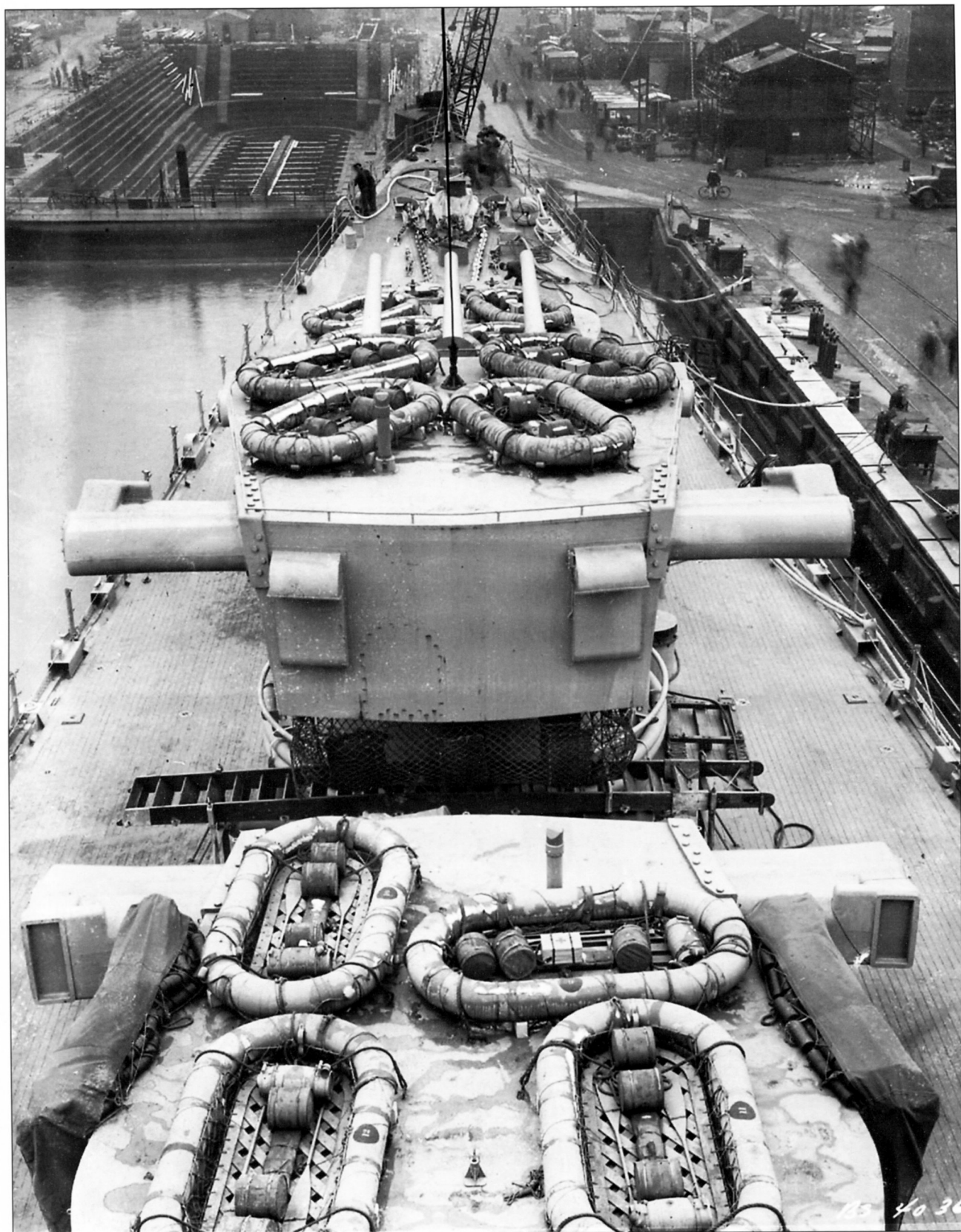
«Хелена» по окончании ремонта и модернизации на верфи «Мэйр Айленд», 27 июля 1942 года. На КДП Mk.34 и Mk.33 смонтированы антенны РЛС управления огнем Mk.3 и Mk.4

рах. К концу войны набор радиолокационного оборудования варьировался весьма широко.

Одновременно с довооружением и усовершенствованием кораблей техническими средствами, проводились и организационно-штатные изменения в боевом расписании. Важнейшим из этих изменений стало появление боевых информационных центров. Ночные бои у о. Гуадалканал во второй половине 1942 г. наглядно продемонстрировали, что радиолокационные контакты должны наноситься на планшет и анализироваться в спокойном месте, а не на затемненном мостике. Сначала экипажи кораблей своими силами оборудовали в надстройках специальные помещения, в которых поместились старшие помощники командиров. Постепенно эти пункты приняли на себя и другие функ-

**«Сент-Луис» на верфи «Мэйр Айленд»,
6 марта 1942 г.**







Слева и вверху: «Филадельфия» на верфи ВМС в Нью-Йорке, 19 декабря 1942 г.

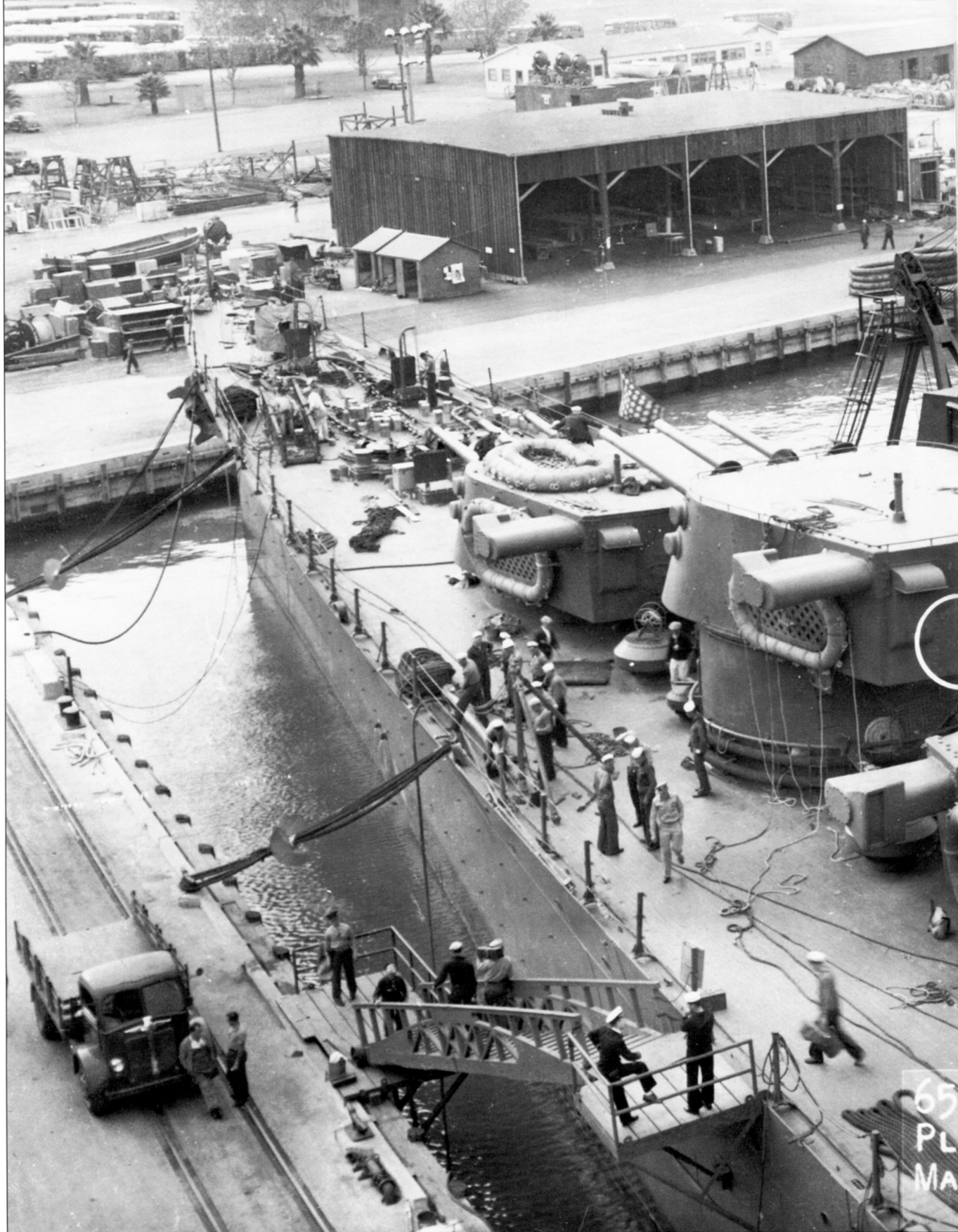
ции, став центрами приема донесений от наблюдателей, из радиорубки, с радаров и гидроакустических станций. Поступавшая информация взаимно сверялась и, в зависимости от ее характера, передавалась на мостик, флагману, артиллеристам или на другие посты. С расширением функций значение пунктов радиолокационной информации возросло, и в конце 1942 г. приказом главкома Тихоокеанского флота Честера У. Нимица они были трансформированы в боевые информационные центры (Combat Information Center — CIC), в которых к концу войны работало до 50 членов экипажа. По образному выражению С.Э. Морисона, «боевой информационный центр узурпировал роль мостика как «сердца» корабля».

В декабре 1943 г. было принято решение перевооружить «Саванну», поврежденную немецкой планирующей бомбой у Салерно, четырьмя спаренными 127-мм/38 установками и заменить директоры Mk.33 на Mk.37 с РЛС управления огнем Mk.12/22. Так как остойчивость стала вызывать серьезные опасения, предусматривался демонтаж башни №3, но затем было решено установить були, что увеличило ширину до 21,2 м и на пол-узла снизило скорость. Аналогичным образом планировалось перестроить остальные шесть крейсеров, но поскольку модернизация «Саванны» заняла 7 месяцев и стоила около 2 млн. долларов, в августе 1944 г. адмирал Кинг, ставший к тому времени главкомом ВМС США, распорядился провести работы по сокращенной схеме. «Бруклин», «Филадельфия» и «Гонолулу» получили були, но сохранили прежнее зенитное вооружение; остальные корабли не перестраивались.



Вверху и внизу: «Нэшвилл» на верфи «Мэйр Айленд», 30 июля 1943 года. В ходе модернизации была уменьшена высота носовой надстройки, на КДП Mk.34 РЛС управления огнем Mk.3 заменена на более совершенную Mk.8. На фок-мачте хорошо видна антенна РЛС SK.





«Гонолулу» на верфи «Мэйр Айленд», 1942 г.



99-42

AN VIEW, FORWARD.
RE ISLAND, CAL.

(CL48).

OCTOBER 24, 1942.

Перечень модернизационных работ во время войны

CL-40 «Бруклин»

1. (январь 1942 г.): снята боевая рубка; установлено 4х4 28-мм автомата; 12,7-мм пулеметы заменены на 12х1 20-мм автоматов; на носовом директоре Mk.34 установлен радар управления огнем Mk.3.
2. (май 1942 г.): установлен радар SC-2; установлен второй радар Mk.3 на кормовой КДП.
3. (май 1943 г.): демонтированы 28-мм автоматы; установлено 4х4 40-мм автомата; установлено 14х1 20-мм автоматов; установлен радар SG; установлены радары Mk.4 на директоры Mk.33.
4. Нью-Йорк (декабрь 1944 — май 1945 г.): установлены були; установлено 4х2 40-мм автомата; 20-мм автоматы заменены на 10х2.

CL-41 «Филадельфия»

1. (1941 г.): установлено 4х4 28-мм автомата и 4 12,7-мм пулемета; установлены экраны вокруг 127-мм орудий; заварены иллюминаторы в корпусе.
2. Бостон (октябрь 1941 г.): установлено два радара Mk.3 на КДП Mk.34.
3. Нью-Йорк (август 1942 г.): снята боевая рубка; 12,7-мм пулеметы сняты; установлено несколько 20-мм автоматов; установлено два радара Mk.4 на КДП Mk.33 и радар дальнего обнаружения SC.
4. Нью-Йорк (апрель 1943 г.): 28-мм автоматы демонтированы; установлено 2х4 и 2х2 40-мм автомата; число 20-мм автоматов доведено до 24х1; установлено два радара SG.
5. Нью-Йорк (декабрь 1943 — январь 1944 г.): установлено 4х2 40-мм автомата; число 20-мм автоматов уменьшено до 16х1; радар SC заменен на SK.
6. Филадельфия (ноябрь 1944 — май 1945 г.): установлены були; установлено 2х4 40-мм автомата; 20-мм автоматы заменены на 10х2; радары Mk.3 заменены на Mk.13; установлен радар SP; уменьшена высота носовой надстройки; фок-мачта сдвинута в корму.

CL-42 «Саванна»

1. Нью-Йорк (ноябрь — декабрь 1941 г.): установлено 2х4 28-мм автомата и 2х1 76-мм зенитки.
2. Бостон (7 июня — 15 августа 1942 г.): демонтированы 76-мм зенитки и 12,7-мм пулеметы; установлено 4х4 40-мм автомата и 19х1 20-мм автоматов; установлено по два радара Mk.3 и Mk.4 на КДП Mk.34 и Mk.33; установлен радар SC и два радара SG.
3. Нью-Йорк (апрель 1943 г.): радар SC заменен на SC-2.
4. Филадельфия (7 декабря 1943 — 4 сентября 1944 г.): установлены були; демонтированы 127-мм/25 орудия; установлено 4х2 127-мм/38 орудия и 6х2 40-мм автоматов; число 20-мм автоматов уменьшено до 12; КДП Mk.33 с радаром Mk.4 заменены на КДП Mk.37 с радаром Mk.12/22; радары Mk.3 заменены на Mk.8, радар SC-2 — на SK.
5. Нью-Йорк (май 1945 г.): установлены радары Mk.26 на директоры 40-мм автоматов.

CL-43 «Нэшвилл»

1. (1941 г.): установлено 4 12,7-мм пулемета; установлены экраны вокруг 127-мм орудий; частично заварены иллюминаторы в корпусе.
2. «Мэйр Айленд», Валледжо, штат Калифорния (март — апрель 1942 г.): снята боевая рубка; демонтированы 12,7-мм пулеметы; установлено 4х4 28-мм автомата и 8х1 20-мм автоматов; установлено два радара Mk.3 на КДП Mk.34; установлен радар SC.
3. Пёрл-Харбор (ноябрь — декабрь 1942 г.): установлены радары Mk.4 на КДП Mk.33.
4. «Мэйр Айленд» (май — июль 1943 г.): 28-мм автоматы демонтированы; установлено 4х4 и 4х2 40-мм автомата; число 20-мм автоматов доведено до 18х1; радар Mk.3 на носовом КДП Mk.34 заменен на Mk.8, радар SC — на SK; установлено два радара SG; уменьшена высота носовой надстройки; мачта сдвинута на 2,1 м в корму; уменьшена высота прожекторной площадки.
5. «Пюджет Саунд», Бремертон, штат Вашингтон (12 января — 12 марта 1945 г.): радары Mk.3 и Mk.8 на директорах Mk.34 заменены на Mk.13; радары Mk.4 заменены на Mk.28; легкое зенитное вооружение доведено до 2х4 и 6х2 40-мм автоматов и 12х2 20-мм автоматов.

CL-46 «Феникс»

1. Пёрл-Харбор (начало 1942 г.): демонтированы 12,7-мм пулеметы; установлено 2х1 76-мм зенитки, 2х4 28-мм автомата и 8х1 20-мм автоматов; на носовом КДП Mk.34 установлен радар Mk.3.
2. (февраль 1943 г.): демонтированы 76-мм зенитки и 28-мм автоматы; установлено 4х4 40-мм автомата.
3. Филадельфия NY (июль — 30 августа 1943 г.): установлено 4х2 40-мм и 11х1 20-мм автоматов; радар Mk.3 перенесен на кормовой КДП, на носовом установлен Mk.8; на КДП Mk.33 установлены радар Mk.4; установлен радар SK и два радара SG.

CL-47 «Бойз»

1. «Мэйр Айленд» (июнь 1942 г.): снята боевая рубка; демонтированы 12,7-мм пулеметы; установлено 4x4 28-мм автомата и 12x1 (?) 20-мм автоматов; установлено по два радара Mk.3 и Mk.4 на КДП Mk.34 и Mk.33.
2. Филадельфия (19 ноября 1942 — 20 марта 1943 г.): уменьшена высота носовой надстройки; 28-мм автоматы заменены на 4x4 40-мм автомата; число 20-мм автоматов доведено до 28; установлен радар SK и два радара SG.
3. (январь 1945 г.): демонтирована одна катапульта; установлено 4x2 40-мм автомата; демонтировано 10 20-мм автоматов; радары Mk.3 заменены на Mk.13, Mk.4 — на Mk.28; радар SC заменен на SK.
4. (середина 1945 г.): снято пять директоров Mk.51, установлено два директора Mk.57 и два — Mk.63.

CL-48 «Гонолулу»

1. Пёрл-Харбор (январь 1942 г.): демонтированы 12,7-мм пулеметы; установлено 4x4 28-мм автомата и 12x1 20-мм автоматов; установлен радар SC.
2. «Мэйр Айленд» (октябрь 1942 г.): радар Mk.3 установлен на носовом КДП Mk.34.
3. «Мэйр Айленд» (ноябрь 1943 г.): 28-мм автоматы сняты; установлено 4x4 и 4x2 40-мм автомата; установлено 6x1 20-мм автоматов; радары Mk.3 заменены на Mk.8; на КДП Mk.33 установлены радары Mk.4; радар SC заменен на SK; установлено два радара SG.
4. Норфолк (ноябрь 1944 — октябрь 1945 г.): установлены буи; установлено 2x2 40-мм автомата; 20-мм автоматы заменены на 10x2.

CL-49 «Сент-Луис»

1. (июнь 1941 г.): заварены иллюминаторы в корпусе.
2. Пёрл-Харбор (январь 1942 г.): установлено 4x4 28-мм автомата; установлено по два радара Mk.3 и Mk.4 на КДП Mk.34 и Mk.33; установлены радары SC-2 и SG.
3. «Мэйр Айленд» (ноябрь 1942 г.): снята боевая рубка; мачта передвинута к трубе, прожекторная площадка между трубами понижена; демонтированы 28-мм автоматы и 12,7-мм пулеметы; установлено 4x4 40-мм и несколько 20-мм автоматов.
4. «Мэйр Айленд» (июль — октябрь 1943 г.): установлено 4x2 40-мм автомата, число 20-мм автоматов доведено до 12x1; установлен второй радар SG; радар Mk.3 на носовом КДП Mk.34 заменен на Mk.8.
5. Пёрл-Харбор (август — октябрь 1944 г.): радар SC-2 заменен на SK-2; радар Mk.3 на кормовом КДП Mk.34 заменен на Mk.8; радары Mk.4 на КДП Mk.33 заменены на Mk.28.
6. «Мэйр Айленд» (январь — февраль 1945 г.): число 20-мм автоматов сокращено до 8x1; установлено 2x2 40-мм автомата в корме.

CL-50 «Хелена»

1. (до ноября 1941 г.): установлено 4x4 28-мм автомата.
2. Пёрл-Харбор (декабрь 1941 г.): 28-мм автоматы сняты для передачи на другие корабли.
3. «Мэйр Айленд» (январь — июнь 1942 г.): установлено 4x4 40-мм (с директорами Mk.51) и 12x1 20-мм автоматов; снята боевая рубка; установлены радары SC и SG; установлено по два радара Mk.3 и Mk.4 на КДП Mk.34 и Mk.33.

Окраска

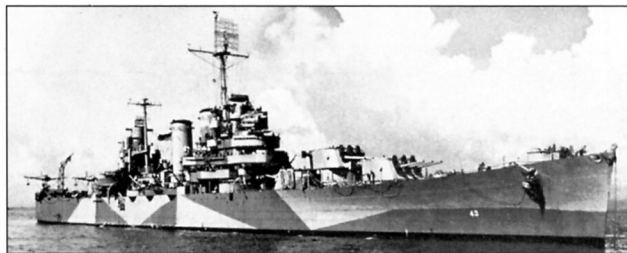
К окраске боевых кораблей в ВМС США относились самым серьезным образом, разработав задолго до начала Второй мировой войны четкую систему. Все применяемые оттенки были стандартизированы с присвоением названия и номера. Характер окраски определялся базовым типом (Measure, сокращенно MS), которому присваивался определенный номер и название. В период с 1928 до 1940 г. для крейсеров стандартной схемой была MS.3 «Light Gray System»: корпус и надстройки окрашивались светло-серой краской 5-L (light gray), для палуб обычно использовался приглушенный оттенок «палубный синий» 20-B (deck blue). Вскоре после начала войны от светлой окраски, слишком заметной в пасмурную погоду и в сумерки, отказались в пользу более темной схемы MS.21, при которой все вертикальные поверхности равномерно красились в «военно-морской синий» 5-N (navy blue).

Непременным атрибутом военного времени во всех флотах стала камуфляжная окраска. Американцы не стали исключением: в годы войны были разработано великое множество различных вариантов камуфляжа для кораблей всех классов. Всем им также присваивался базовый тип, к которому добавлялся номер проекта — например, «Measure 33 design 21d» или MS.33/21d.

Простейший вариант камуфляжа — фальшивый белый бурун на носу (Measure 5 «Painted Bow Wave») — еще летом 1941 г. получил «Сент-Луис». Для кораблей, действовавших в начале 1942 г. в Атлантике, наиболее распространенной схемой камуфляжной окраски стала MS.12 Graded System Mod. или «пятнистый рисунок» (Spotch Pattern), заключавшаяся в хаотичном нанесении на борта и надстройки пятен неправильной формы «океанского серого» (ocean gray) 5-O и «военно-морского синего» 5-N цветов. Судя по всему, она



«Нэшвилл» (вверху) и «Филадельфия» (внизу) в камуфляже MS.12 Mod., апрель 1942 года. Видно, что рисунок камуфляжа заметно различается



В в е р х у: «Нэшвилл» в камуфляже MS.16, 1944 г.
В н и з у: «Феникс» в камуфляже MS.32/5d, 1943 г.



использовалась до начала 1943 года. Так были окрашены все «атлантические» крейсера («Бруклин», «Филадельфия», «Нэшвилл» и «Саванна»), тогда как их тихоокеанские сестершипы по большей части сохраняли схему MS.21.

Со второй половины 1942 г. повсеместно стала вводиться новая схема MS.22 «Graded System», согласно которой борта кораблей до уровня самой нижней точки главной палубы окрашивались во все тот же «военно-морской синий» 5-N, а выше (подъем носо-

вой части к форштевню и все надстройки) — в «туманный серый» (haze gray) 5-H.

В конце 1943 — начале 1944 г. три крейсера серии были окрашены по схеме MS.32 «Medium Pattern System» («разрывающие пятна»). Она была довольно сложной, состоящей, как правило, из трех цветов: «океанского серого» 5-N, «светло-серого» (light gray) 5-L и «тусклого черного» (dull black) ВК. Горизонтальные поверхности также камуфлировались — к обычному «палубному синему» 20-B добавлялся «океанский серый» 5-O.





«Сент-Луис» (вверху и внизу на с.36) в несимметричном камуфляже MS.32/2c, октябрь 1944 г.

«Гонолулу» и «Сент-Луис» окрашивались в вариант MS.32/2c с несимметричным камуфляжем, причем на левом борту переходы между цветами образовывались прямыми или ломаными линиями, а на правом — волнами, плавно стыкующимися с окраской палубы. «Феникс» нес отличающийся двухцветный вариант MS.32/5d с плавным, «размытым» переходом между цветами 5-N и 5-O.

Наиболее же необычный камуфляж в тот же период нес «Нэшвилл», окрашенный по редкой двухцветной схеме Тайера MS.16 «Thayer System», нетипичной для американского флота и больше напоминавшей камуфляж германских или итальянских кораблей. Она заключалась в нанесении крупных прямолинейных клиньев тусклого синего цвета (Thayer blue) 5-B поверх ос-

новного белого (white 5-U) цвета корпуса. В конце 1944 года этот крейсер был перекрашен по трехцветной «светлой» схеме MS.33/21d «Light Pattern System», на других «бруклинах» также не применявшейся. На этот раз для бортов и надстроек использовались «светло-серый» 5-L, «бледно-серый» (pale gray) 5-P и «военно-морской синий» 5-N, а для палуб — «палубный синий» 20-B и «океанский серый» 5-O.

Бортовые номера, в довоенные годы на крейсерах не использовавшиеся, стали появляться на кораблях уже в военное время, хотя их наличие и не было обязательным. Белые цифры (американцы не использовали литер) небольшого размера наносились в четырех местах: на каждый борт в носу, примерно посередине между уровнем шпиль и якорными клюзами, и в корме под катапультами. Имелись исключения: в частности, «Нэшвилл» в 1942 г. вместо двух кормовых нес единственный номер на транце.

Типы камуфляжа крейсеров типа «Бруклин» в годы войны

Название	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
40 «Бруклин»	н/д	MS.12 mod	MS.22	MS.22	MS.22
41 «Филадельфия»	н/д	MS.12 mod	MS.22	MS.22	MS.22
42 «Саванна»	н/д	MS.22	MS.22	MS.22	MS.22
43 «Нэшвилл»	н/д	MS.12 mod	MS.21	MS.16	MS.33/21d
46 «Феникс»	MS.11	MS.21	MS.32/5d	MS.32/5d	MS.32/5d
47 «Бойз»	MS.1	MS.21	MS.22	MS.22	MS.21
48 «Гонолулу»	MS.11	MS.21	MS.32/2c	MS.32/2c	н/д
49 «Сент-Луис»	MS.5	MS.21	MS.21	MS.32/2c	MS.21
50 «Хелена»	MS.11	MS.21	MS.21	—	—

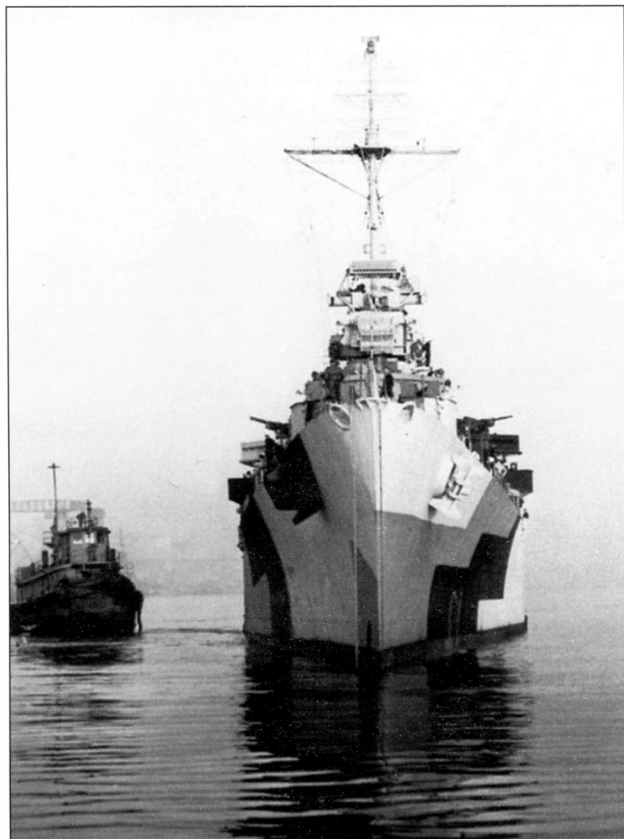
«Бруклины» в ряду современников

Поскольку проект «Бруклина» разрабатывался американцами в качестве ответа на японские крейсера типа «Могами», любопытно сравнить эти корабли, чтобы выяснить, насколько же адекватным получился этот ответ. В качестве еще одного образца для сравнения возьмем британские «тауны», также проектировавшиеся с оглядкой на японские крейсера.

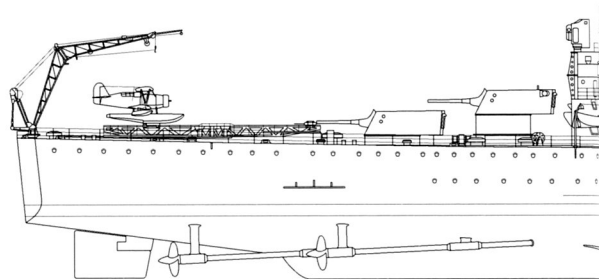
Прежде всего, нужно отметить, что японцам не удалось по образному выражению американцев «вместить галлон с четвертью в галлонный кувшин». Стандартное водоизмещение «Могами» вместо декларируемых 8500 т в действительности превысило 12 000 т. Это уже давало японским конструкторам солидную «фору» перед английскими и американскими коллегами, которые уложились в закрепленный Лондонским договором 10-тысячетонный лимит.

Японский крейсер формально обладает самым мощным вооружением: пятнадцать 155-мм/60 орудий с дальностью стрельбы до 25 000 м. Правда, создается впечатление, что при разработке этих орудий и, особенно, башен, японские конструкторы больше беспокоились о возможной их замене на стандартные для тяжелых крейсеров восьмидюймовки — иначе трудно понять, почему по темпу подачи снарядов из погребов 155-мм установка почти не отличается от 203-мм (шесть снарядов на ствол в минуту против пя-

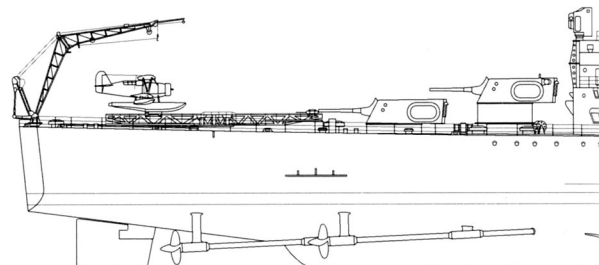
«Сент-Луис» (вверху и внизу на с.36) в несимметричном камуфляже MS.32/2с, октябрь 1944 г.



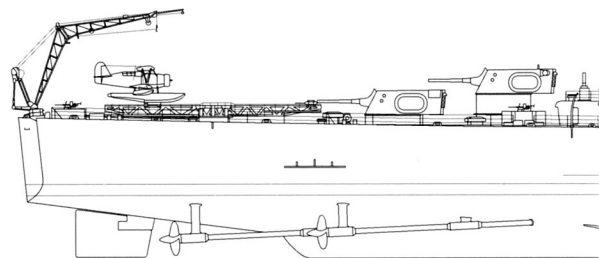
«Саванна», 1938 г.

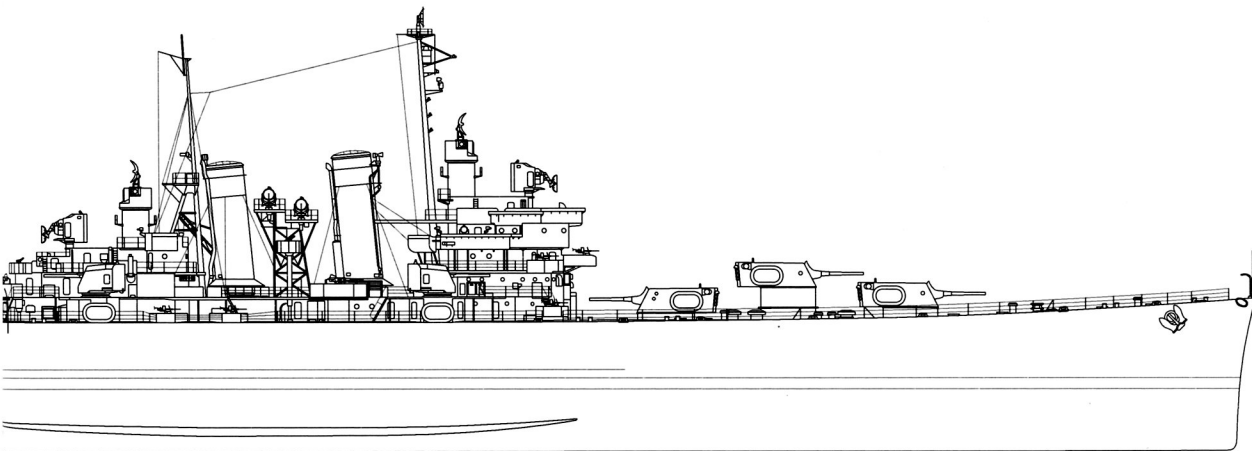
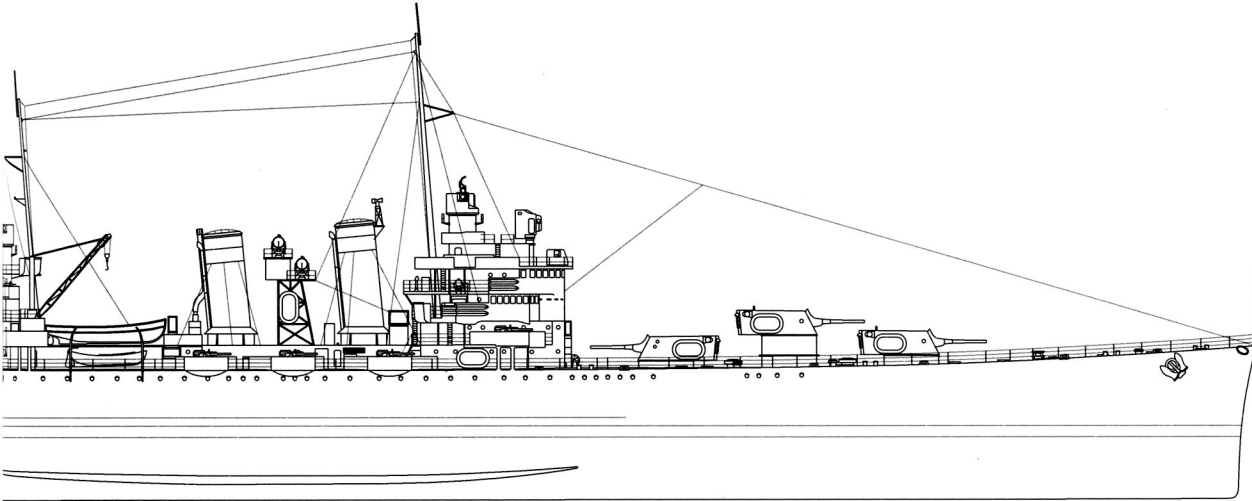
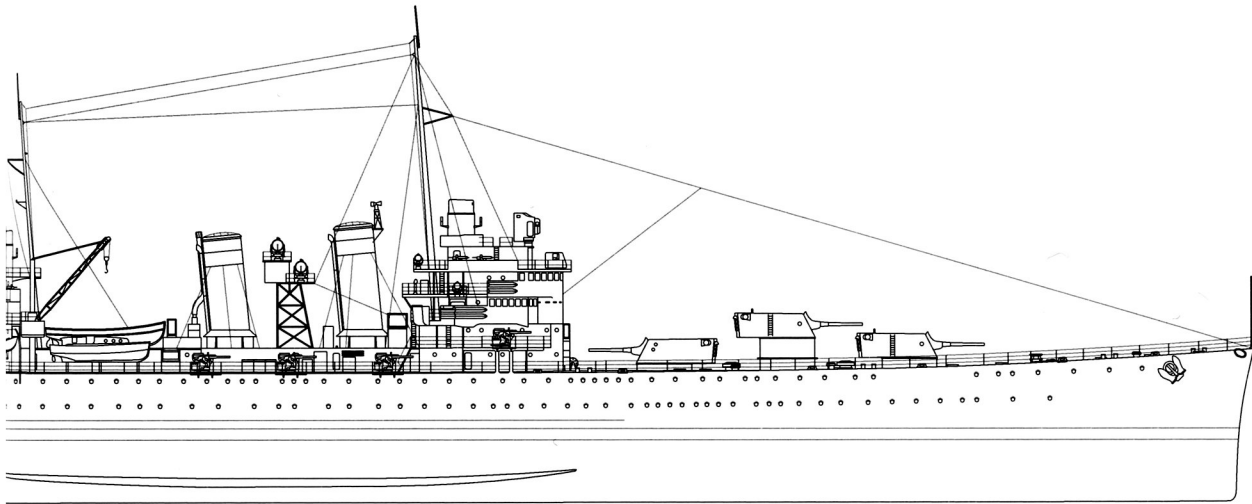


«Бойз», ноябрь 1941 г.



«Хелена», лето 1942 г.







ти), а по скорости вертикального наведения даже уступает (10 град./с против 12). При ведении огня на значительной дальности это мало влияло на скорострельность, а вот на средних и малых дистанциях могло сказаться на ходе боя очень существенно. По весу бортового залпа (838 кг) японцы проигрывают американцам (885 кг*), хотя и серьезно превосходят англичан (610 кг). Зато в весе минутного залпа превосходство «Бруклина» было просто подавляющим: более 7080 кг против 4190 у «Могами» или 4877 у «таунов». Иными словами, американский крейсер имеет существенное преимущество в поединке на короткой и средней дистанции; но практически полностью утрачивал ее при увеличении расстояния.

Менее однозначна оценка бронирования. «Бруклин» превосходит конкурентов по абсолютной толщине брони, обладая 127-мм поясом и 51-мм палубой; тогда как у «таунов» было соответственно 114 и 37 мм, у «Могами» — 100 и 35 (скос 60) мм. Правда, надо учесть, что у последнего пояс расположен с 20-градусным наклоном, повышающим его эквивалентную толщину. С другой стороны, пояс «Бруклина» намного короче и меньше по высоте. Крайне слабо в американском проекте прикрыты оконечности, особенно носовой погреб, что едва не стало роковым для «Бойза», зато наилучшим образом защищена артиллерия: у японцев и англичан башни и барбеты имели всего 25-мм бронирование (правда, уже на второй серии «таунов» оно было доведено до 102 мм). К несомненным достоинствам японского крейсера можно добавить наличие ПТЗ, чего были лишены его оппоненты — в этом «лишнее» водоизмещение «Мога-

ми» проявилось наиболее отчетливо, обеспечив ему защиту на уровне тяжелых крейсеров. Бронирование же «Бруклина» в наибольшей степени соответствует американской схеме «все или ничего»: конструкторы дали ему максимальную толщину брони при наименьшей площади забронированного борта.

Остаются еще «морские» качества кораблей, анализировать которые сложнее всего в силу значительной разницы в стандартах и требованиях, предъявляемых к ним в разных странах. По таким показателям, как мореходность и прочность корпуса, фаворитами окажутся, скорее всего, англичане, поскольку их крейсера должны были выдерживать суровые условия Северной Атлантики и Арктики — на Тихом океане погода была, как правило, более благоприятной. «Просвещенные мореплаватели» вообще довольно скептически оценивали мореходные качества американских кораблей, а остойчивость считали не соответствующей высоким стандартам Королевского флота. Зато американцы могли похвастаться надежностью силовых установок, возможностью длительное время следовать полными ходом, а к концу войны — мощнейшим зенитным вооружением и непревзойденной радиоэлектроникой.

Подведем итоги. Можно сказать, что американский и британский проекты стали достойным ответом на японский вызов, и предсказать исход поединка любых двух из этих кораблей с полной уверенностью невозможно. Не дала возможности выяснить это и начавшаяся вскоре война, которую «бруклины» встретили в статусе самых современных крейсеров американского флота.

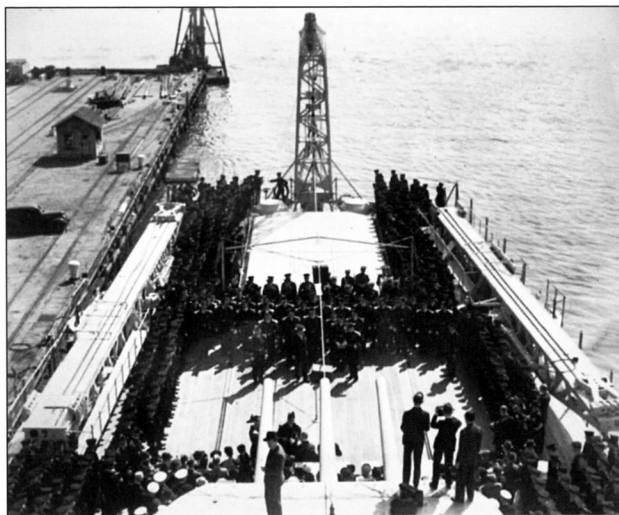
* Для «тяжелого» снаряда.

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ ВО ФЛОТЕ США

Мирные годы

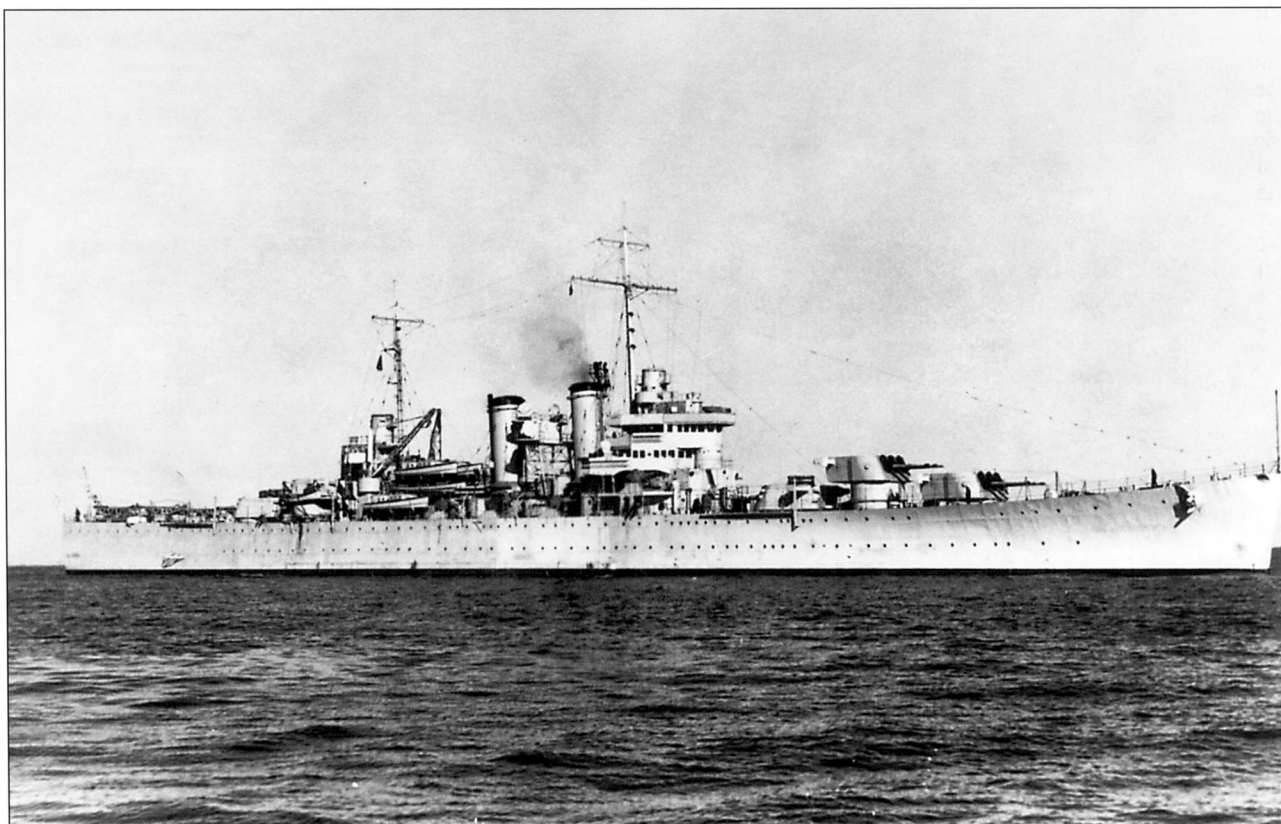
Как и подавляющее большинство крупных надводных кораблей американского флота, крейсера типа «Бруклин» строились на восточном побережье Соединенных Штатов. Но вот их карьера началась не совсем обычно. Они не отправились сразу же после завершения постройки на Тихий океан, а остались в Атлантике. Первыми вступившие в строй «Филадельфия» (кэптен Дж. Джеймс) и «Бруклин» (кэптен У.Д. Бреретон), после прохождения сдаточных испытаний и традиционного испытательного похода в зону Панамского канала, остались у восточного побережья для совершенствования боевой подготовки. Примерно таким же было начало карьеры у их сестершипов. Воспользовавшись обострением обстановки в Европе в конце 30-х годов XX века, американцы в продолжение доктрины Монро, объявили, что в случае начала боевых действий они оставляют за собой право взять на себя роль полицейского в бассейне Карибского моря. Естественным продолжени-

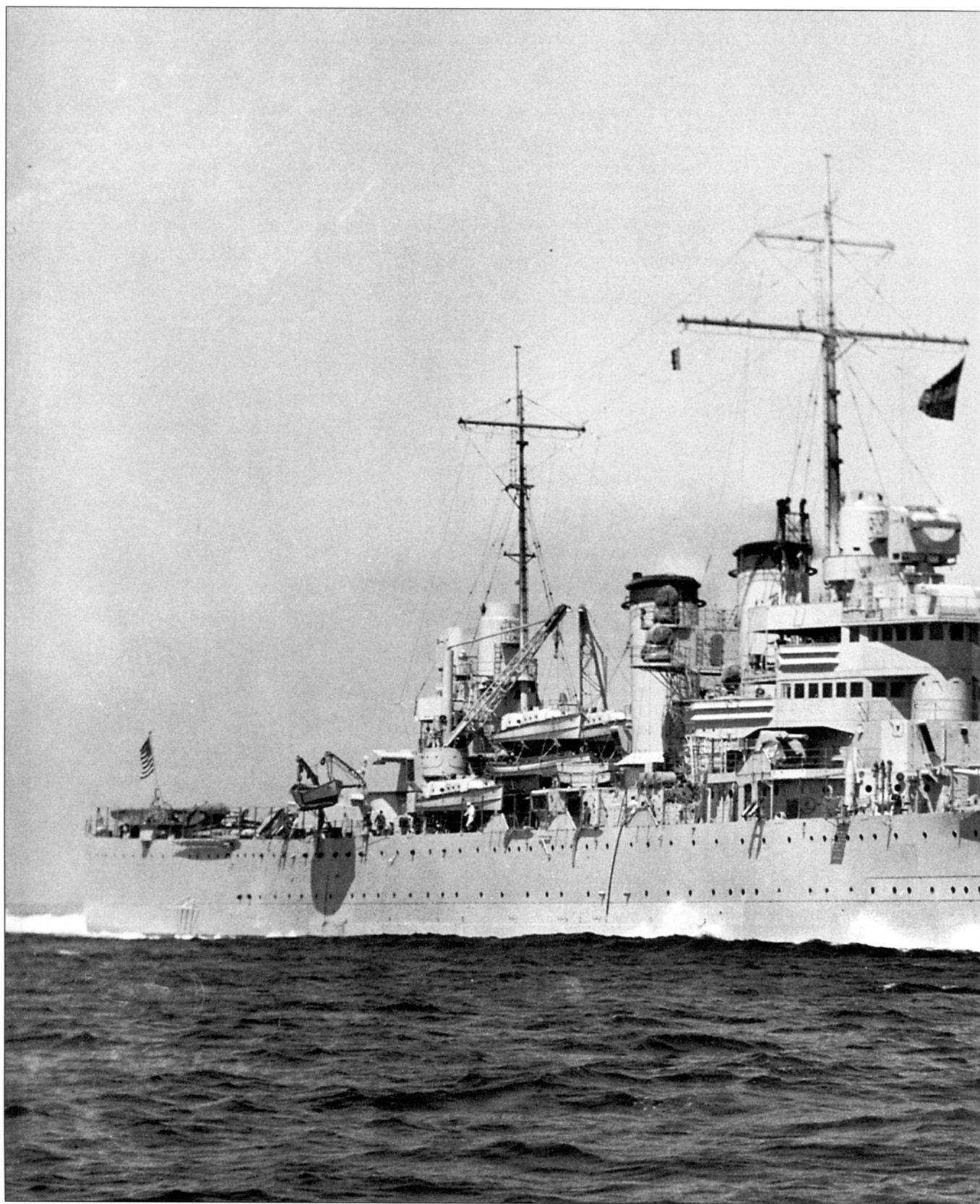
ем этой политики стало посещение президентом США территорий, расположенных в этом регионе. Как отмечают американские историки, в этот период «бруклины» являлись любимыми кораблями президента Ф.Д. Рузвельта, справедливо считавшего их детищем своей экономической и морской политики и восхищавшегося

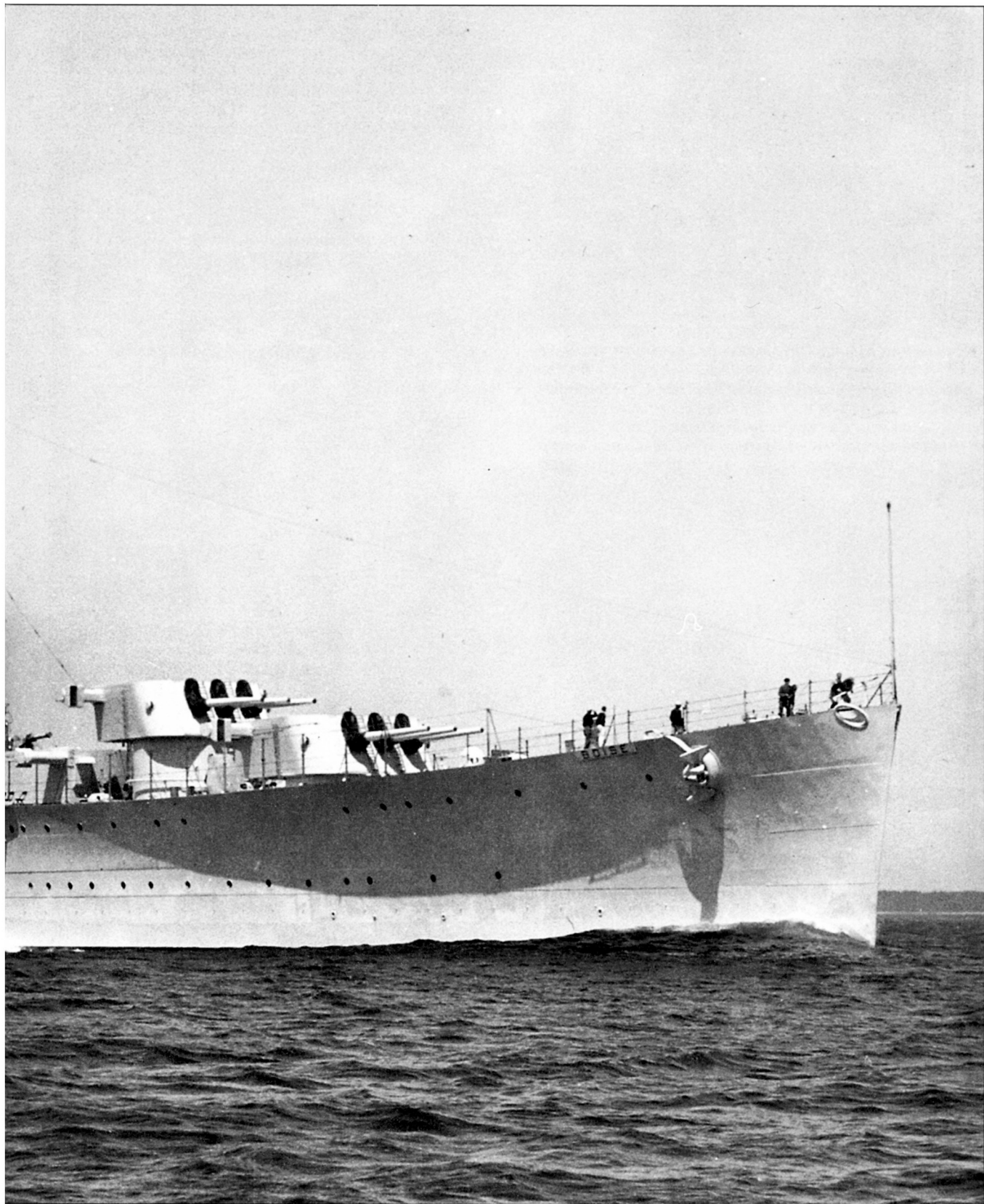


Справа: построение экипажа крейсера «Филадельфия» во время церемонии вступления корабля в строй, сентябрь 1937 г.

Внизу: «Саванна» во время прохождения испытаний, 8 февраля 1938 года. Корабль еще не полностью укомплектован приборами управления огнем — отсутствует зенитный КДП на носовой надстройке









Президент США Ф.Д.Рузвельт (в центре) на палубе крейсера «Филадельфия» во время круиза по Карибскому морю, май 1938 г. Слева командир корабля - капитан Дж.Джеймс

их огневой мощью. Не удивительно, что для своего круиза по Карибскому морю в первую неделю мая 1938 г. он выбрал именно «Филадельфию».

Тем временем обстановка в Европе накалилась настолько, что пришлось задуматься о возможности эвакуации американских подданных из Старого Света. С этой целью 24 августа «Нэшвилл» (капитан У.У. Уилсон) отправился в Шербур и Портсмут. Вслед за ним в сентябре, в Англию ушла «Саванна» (капитан Р. Гриффин). Хотя пушки так и не заговорили, «Нэшвилл» доставил в США груз золота на общую сумму 25 млн. долларов из британских банков. Подписание 30 сентября 1938 года Мюнхенского соглашения позволило на время

разрядить напряженность, поэтому на другие крейсера этого типа, после вступления в строй, легли чисто представительские функции. «Феникс» (капитан Дж.У. Рэнкин) совершил вояж по портам Южной Америки, посетив с визитами Порт-оф-Спейн (Тринидад), Сантус (Бразилия), Буэнос-Айрес (Аргентина), Монтевидео (Уругвай) и Сан-Хуан (Пуэрто-Рико), «Бойз» (капитан Б.В. МакКэндлиш) показал американский флаг у берегов Африки зайдя в Монровию (Либерия) и Кейптаун, а «Гонолулу» (капитан О. Смит) в конце года побывал в Великобритании.

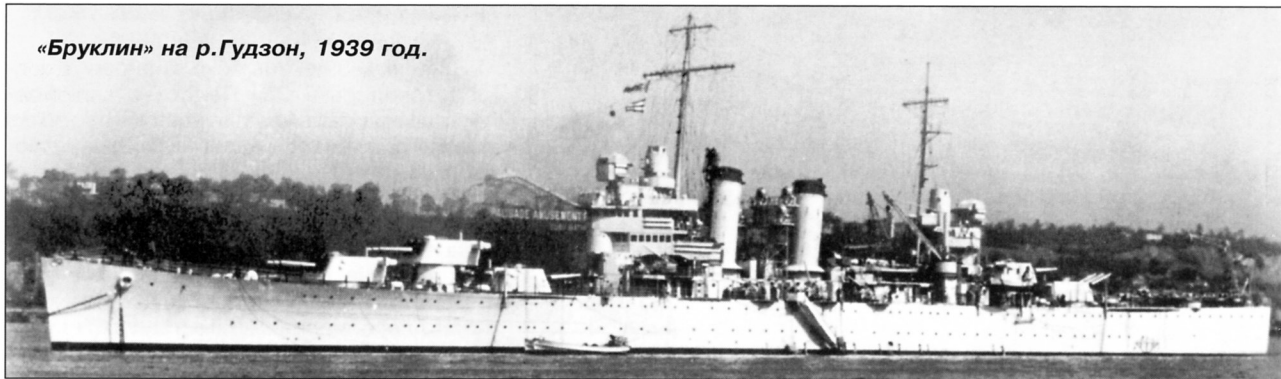
Организационно «бруклины» были распределены между 8-й и 9-й дивизиями крейсеров. 27 июня 1938 г.



Вверху: в ходовой рубке «Бруклина», январь 1938 г. Внизу: крейсер «Гонолулу» во время визита в Портсмут (Англия), 1938 г.



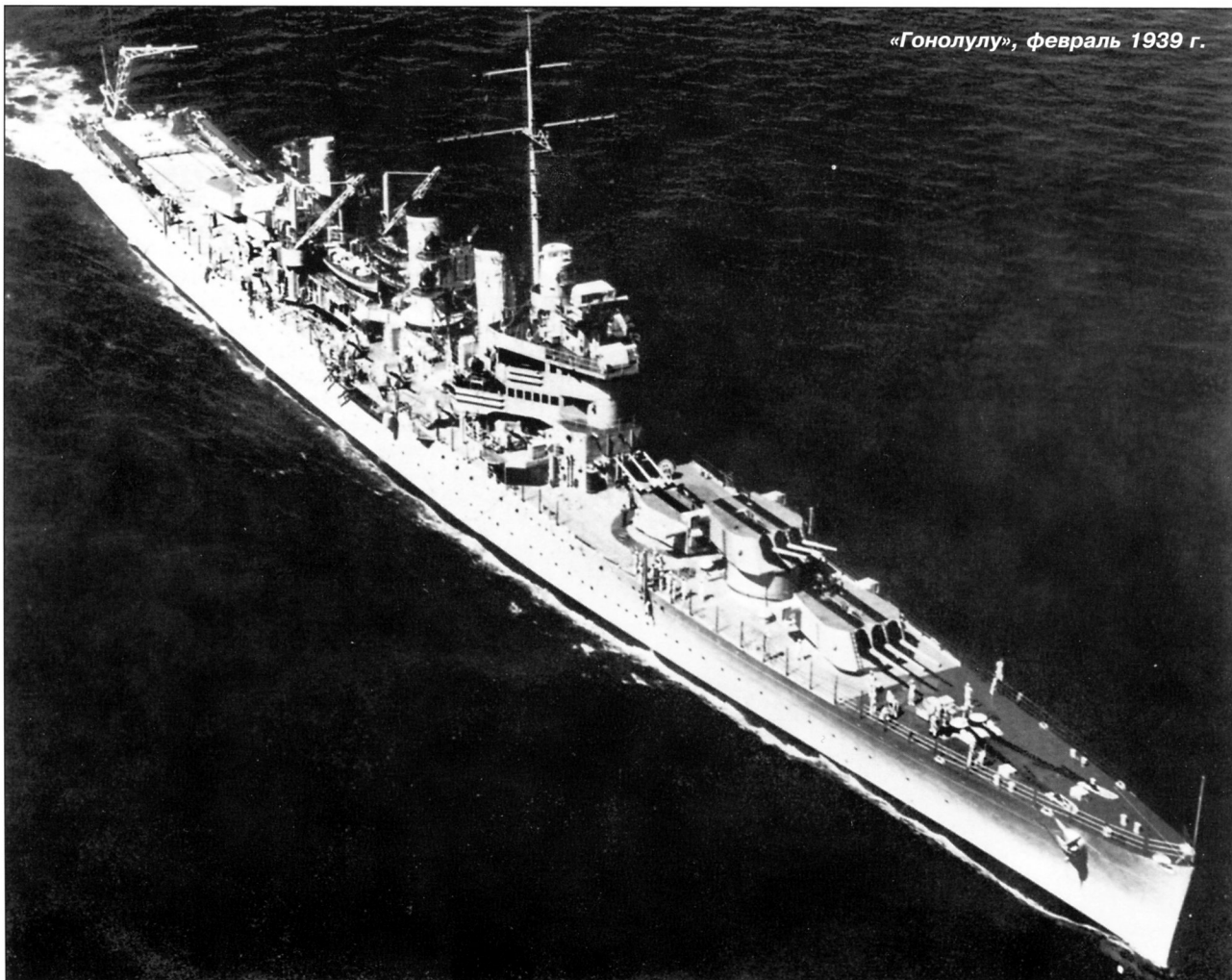
«Бруклин» на р.Гудзон, 1939 год.

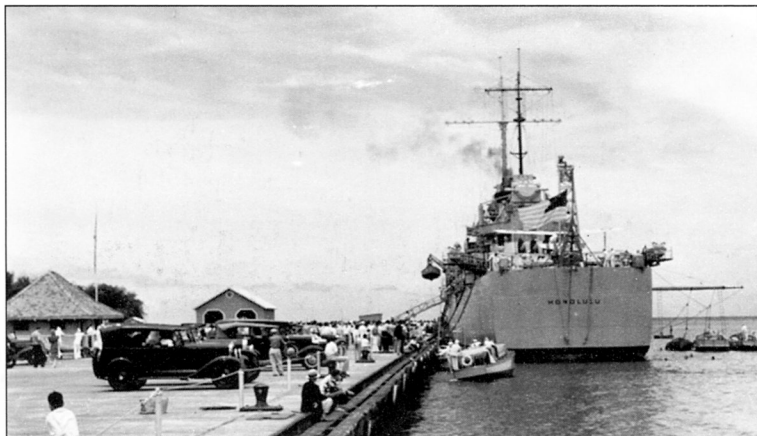


командир 8-й дивизии контр-адмирал Ф.А. Тодд, поднял свой флаг на «Филадельфии», помимо которой в состав соединения были включены «Бруклин», «Саванна» и «Нэшвилл». 9-ю дивизию составили крейсера второй группы («Гонолулу», «Феникс», «Бойз»). Формально оба соединения были приданы линейным силам, но поскольку новым кораблям еще только предстояло обрести должный уровень боеспособности, они оперировали в районе Карибского моря и Панамского канала.

Периодически крейсера отвлекались на выполнение представительских функций. Весной 1939 г. «Нэшвилл» доставил делегацию США на Пан-американскую конференцию по обороне в Рио-де-Жанейро и вернулся лишь в конце июня, а «Бруклин» 30 апреля принимал участие в церемонии открытия Нью-Йоркской всемирной выставки. В конце мая он же участвовал в спасательных работах на месте катастрофы подводной лодки «Сквалус» (SS-192), затонувшей во время испытаний.

«Гонолулу», февраль 1939 г.





«Гонолулу» в Пёрл-Харборе, июль 1939 г.

В июне 1939 г. все семь крейсеров сосредоточились в Сан-Педро на калифорнийском побережье: началась отработка взаимодействия с главными силами флота и эсминцами. Там «бруклины» и застало начало войны в Европе. Оно же не позволило провести по традиционной схеме испытания «Сент-Луиса» и «Хелены», заставив отказаться от обязательного в этом случае похода в Карибское море. Сразу после окончания испытаний «Хелена» (кэптен М.Б. Демотт) ушла на Тихий океан, а «Сент-Луис» (кэптен Чарльз Моррисон) остался на атлантическом театре, значение которого многократно возросло.

Нейтральный патруль

Как пишет официальный американский историк С.Э. Морисон, «до сентября 1939 года, когда в Европе началась Вторая мировая война, американский флот даже не подозревал, что его призвут воевать в Атлантике». Тем не менее, реакция на начало европейской войны была весьма оперативной. В конце сентября, по инициативе президента Ф.Д. Рузвельта, Соединенные Штаты объявили о введении Нейтрального патруля в водах, омывающих Центральную и Северную Америки, а 2 октября на Конгрессе министров иностранных дел Американских Республик в Панаме было принято решение об установлении 300-мильной зоны нейтралитета вдоль побережья обеих Америк, исключая Канаду, объявившую войну Германии вслед за своей метрополией. Конгресс предупредил о недопустимости ведения кораблям воюющих сторон боевых действий западнее этой линии, а восемь корабельных групп ВМС США — в основном крейсера и эсминцы — прикрывали североамериканское побережье от Ньюфаундленда до Тринидада.

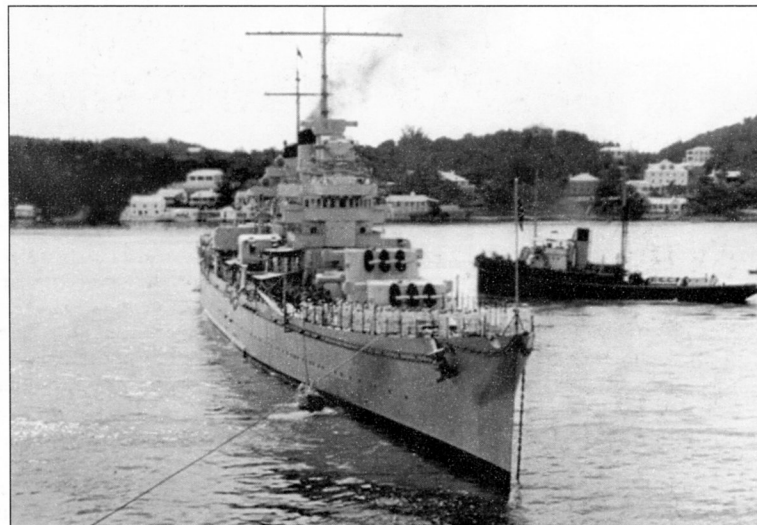
Впрочем, «бруклины» пока оставались в стороне от разворачивавшихся событий. Единственным кораблем данного класса, находившимся в это время в Атланти-

ке, был «Сент-Луис». Завершив курс боевой подготовки к 6 октября 1939 г., следующие 11 месяцев он провел в рутинной службе в составе Нейтрального патруля. 3 сентября 1940 г. крейсер вышел в море с большой группой инспекторов на борту. Им предстояло провести инвентаризацию военно-морских и военно-воздушных баз, расположенных между Ньюфаундлендом и Британской Гвианой, передаваемых Великобританией, остро нуждающейся в эскортных кораблях, в аренду Соединенным Штатам в обмен на 50 старых эсминцев. 27 октября «Сент-Луис» вернулся в Норфолк, а уже 9 ноября отправился на Тихий океан, где вошел в состав 9-й дивизии крейсеров.

Обстановка на Дальнем Востоке также осложнилась, но не настолько, чтобы сказаться на размеренной жизни американских моряков. Токийская пресса резко отреагировала на ежегодные маневры флота США на Тихом океане, поэтому после их завершения по требованию Госдепартамента флот получил приказ оставаться на Гавайских островах — правительство надеялось таким образом успокоить правящие круги Японии и вновь активизировать переговорный процесс. Конец 1940 — начало 1941 года все «бруклины» прове-

ли в лазурной бухте Пёрл-Харбора; «Саванна», «Гонолулу» и «Сент-Луис» прошли плановые ремонты. В феврале 1941 г. «Нэшвилл» вместе с тремя другими крейсерами доставили морских пехотинцев на атолл Уэйк, месяцем позже «Бруклин» совершил тур по южной части Тихого океана с кадетами военно-морского училища, но в целом службу на кораблях Тихоокеанского флота напряженной назвать нельзя.

1 февраля 1941 года был организован Атлантический флот под командованием адмирала Эрнеста Кинга, а 11 марта Конгресс США принял первый акт о ленд-лизе. Начальник штаба ВМС адмирал Гарольд Старк сразу решил, что американский флот должен помочь сопровождать конвои и 4 апреля отдал приказ перевести



«Сент-Луис» в Гамильтоне (Бермуды), сентябрь 1940 г.

«Сент-Луис» после завершения ремонта на верфи «Мэйр Айленд», 4 июня 1941 г.

с Тихого океана в Атлантику авианосец «Йорктаун», 3 линкора, 4 легких крейсера и две эскадры эсминцев. Между 19 и 23 мая линкоры «Миссисипи», «Айдахо», «Нью-Мексико», крейсера «Филадельфия», «Бруклин», «Саванна», «Нэшвилл» и 13 эскадренных миноносцев тремя группами вышли из Пёрл-Харбора и к 20-м числам июня сосредоточились в Бостоне.

До конца года 8-я дивизия крейсеров (флагман — «Саванна») несла службу в составе Нейтрального патруля в Центрально-Атлантической зоне, между Ньюфаундлендом и Тринидадом, базируясь на Бермудские острова. Как правило, это были одно-двухнедельные патрулирования, чередовавшиеся с отдыхом в плохо оборудованных базах. Почти сразу по прибытии на театр, двум крейсерам довелось участвовать в крупнейшей довоенной акции Атлантического флота — операции «Индиго» по оккупации Исландии. 1 июля из Арджентии (о. Ньюфаундленд) вышло оперативное соединение TF.19 контр-адмирала Ле Бретона, состоявшее из линкоров «Арканзас» и «Нью-Йорк», крейсеров «Бруклин» (кэптен Э.С. Стоун) и «Нэшвилл» (кэптен Ф.С. Крейвен), 13 эсминцев, танкера, буксира и 6 транспортов, на которых находились подразделения 1-й бригады морской пехоты бригадного генерала Марстона. 7 июля американские морские пехотинцы высадились в Рейкьявике, заменив там немногочисленный британский контингент. Со временем американцы превратили Исландию в мощный опорный пункт, игравший важное значение в Битве за Атлантику.

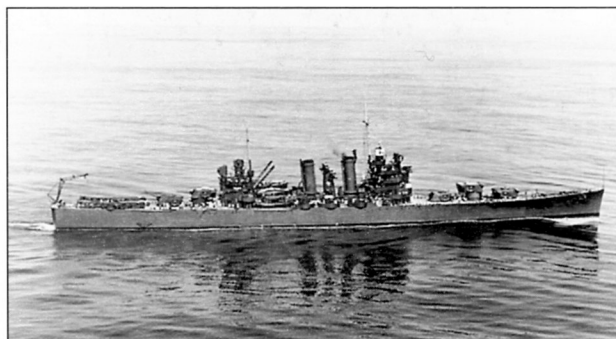
Впоследствии крейсера принимали участие в совместных с британским флотом операциях. Первая имела место в конце августа и была связана с поиском немецких рейдеров и блокадо-прорывателей. Американцы перенимали успешный опыт своего европейского союзника и сформировали несколько групп, состоявших из авианосца, крейсера и дивизиона эсминцев: «Саванна» действовала вместе с авианосцем «Уосп», «Бруклин» — с «Йорктауном», «Нэшвилл» — с эскортным «Лонг-Айлендом». Недельный поиск не дал результатов. Месяцем позже англичане обратились за помощью, опасаясь прорыва германского линкора «Тирпиц» в Атлантику. «Йорктаун», «Бруклин» и «Са-



ванна» немедленно перешли с Бермудов в Арджентию, откуда с «Уоспом», линкорами «Арканзас», «Нью-Йорк» и «Миссисипи», тяжелым крейсером «Уичита» и эсминцами отправились в исландский Хваль-фьорд, чтобы закрыть путь через Датский пролив. К сожалению, или к счастью для американцев, информация о готовящемся прорыве «Тирпица» оказалась ложной. Наконец, в последних числах октября «Саванна» и «Филадельфия», совместно с «Йорктауном» и 2-й эскадрой эсминцев, сопровождали конвой из первых шести транспортов американской постройки, передаваемых Великобритании.

К концу 1941 г. флот США воочию заявил о своем присутствии в Атлантике — пока еще в качестве «невоюющей стороны» (хотя американские эсминцы сопровождали британские конвои и уже понесли первые потери от торпед немецких «у-ботов»), но в случае необходимости, был готов в открытую перейти к боевым действиям. Тем более неожиданным стал для американцев тот факт, что война пришла к ним с другой стороны.

«Бойз» в районе Гавайев, 5 ноября 1941 года.

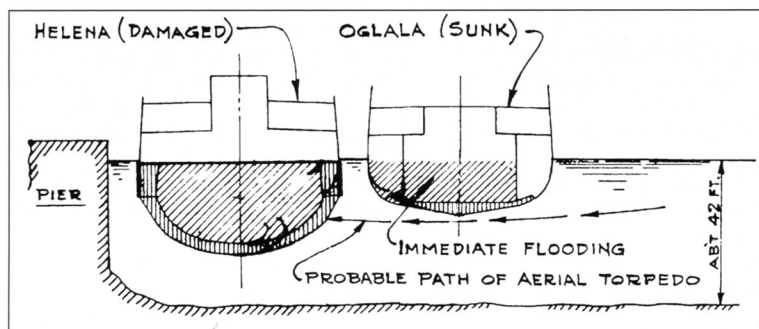
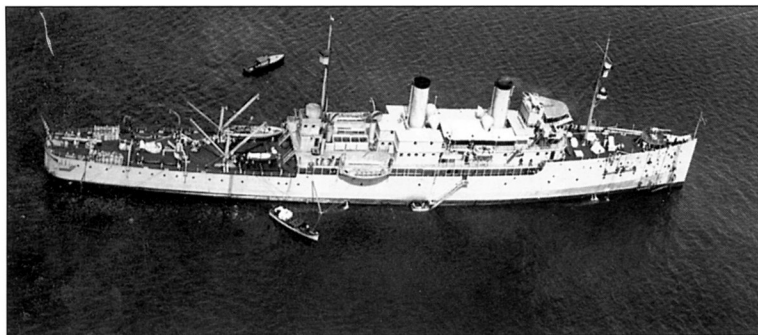


Свидетели «Дня позора»

Рассвет 7 декабря 1941 г. застал в Пёрл-Харборе четыре тихоокеанских «бруклина». «Сент-Луис» и «Гонолулу» стояли у смежных пирсов Морского арсенала, «Феникс» — в северной части бухты, на которую нападавшие обратили мало внимания, «Хелена», имея по левому борту пирс № 1010 (обычное место стоянки флагмана Тихоокеанского флота линкора «Пенсильвания», находившегося на тот момент в доке), а по правому — старый минный заградитель «Оглала» (СМ-4), располагалась прямо напротив начала «линкорного ряда» — чуть позади правого траверза крейсера, на своем обычном месте у противоположного берега канала наблюдался линкор «Калифорния».

Можно только догадываться, насколько летчики японского флота желали уничтожить флагманский линкор адмирала Пая, что не смогли отличить, достаточно узкий пятибашенный крейсер от ЛК с 4 башнями. Однако место его стоянки они знали точно. Иначе чем еще можно объяснить тот факт, что одна из первых же сброшенных торпед (B5N2 звена капитан-лейтенанта Нагаи, командира торпедоносной эскадрильи авианосца «Сорю»), приводнилась в 07.56 примерно в 400 метрах от борта «Оглалы» курсом прямо на минзаг?

Но бывший речной круизный лайнер, а теперь флагман 1-й минной дивизии Тихоокеанского флота контр-адмирала У. Фарлонга, минутой назад объявившего



тревогу на правах старшего на рейде, имел явно не «линкорную» осадку, и торпеда тип 91 мод.2, несущая 205 кг смеси гексanita и тротила (ВВ «тип 97», тротильный эквивалент — 1,07), пройдя под днищем «Оглары», в 07.57 попала в правый борт «Хелены» в районе 74-го шпангоута, прямо напротив носового машинного отделения, примерно в 5,5 метрах ниже ватерлинии.



«Оглала» лежит на борту у пирса 1010

Минный заградитель «Оглала» - жертва попавшей в «Хелену» авиаторпеды во время налета на Пёрл-Харборе 7 декабря 1941 г. На схеме внизу показана примерная траектория торпеды при прохождении ее под днищем «Оглары»

Корабль резко подбросило вверх, по корпусу прошла сильная вибрационная волна. Столб воды взметнулся между крейсерами и минзагом на высоту мачт. Видимо, близость кораблей и небольшая глубина в гавани привели к концентрации взрывной волны в междубортном пространстве. Кроме того, командир минзага сообщил в официальном рапорте, что в 07.58 примерно в то же место, где взорвалась торпеда, попала еще и авибомба, хотя документы крейсера этого не подтверждают. В любом случае, в результате взрыва на «Хелене» был практически полностью уничтожен борт ниже ВЛ между 72-м и 77-м шпангоутами, носовое МО крейсера мгновенно заполнилось водой, и почти сразу вслед за ним та же участь постигла примыкающее КО № 2 и, несколько медленнее, пульт управления КО №1 и №2, а к 10.00 — и КО №1. В след за этим по всему кораблю пропала энергия, так как в момент атаки в дежурном режиме находился котел №3 (его удалось экстренно погасить перед эвакуацией личного состава), располагавшийся в КО №2, и турбогенератор №2 в носовом МО.

Правая внешняя валолиния была деформирована, а практически все ее машинное оборудование, включая обе турбины, холодильник и редуктор, — сорвано с фундаментов. Кроме того, огромные проблемы вызвала волна коротких замыканий системы электроснабжения корабля, начавшаяся с закороченного главного распределительного щита в затопленном носовом МО, и имевшая наиболее плачевным результатом выход из строя рулевой машины, — из-за короткого замыкания в цепях ее электропитания.*

«Оглалу» же этот взрыв прикончил, — разошедшиеся швы обшивки привели к обширным неконтролируемым затоплениям, и минзаг лег на грунт левым бортом, положив мачты на палубу «Хелены».

К счастью, крейсер был в высокой степени боеготовности, и запуск дизель-генераторов спустя 2 минуты после взрыва позволил восстановить энергоснабжение и начать борьбу за живучесть, а также возобновить зенитный огонь. Несмотря на сильную задымленность помещений ГЭУ,

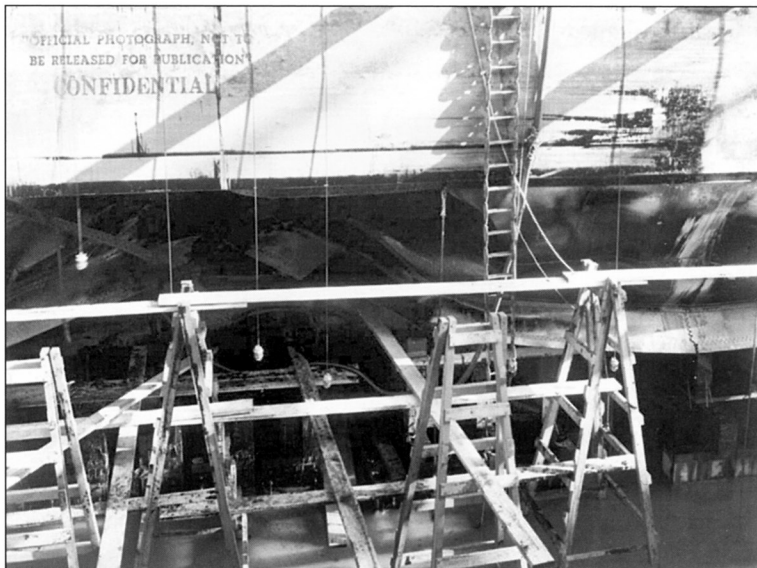
* На американских кораблях второстепенные схемы электропитания часто не резервировались, а резервные схемы главных линий энергоснабжения были постоянно включены параллельно основным, что не раз приводило к тяжелым последствиям, например, явилось прямой причиной лишения энергии и невозможности борьбы за живучесть на авианосце «Йорктаун» в сражении у атолла Мидуэй.

Повреждения крейсера «Хелена», полученные в результате попадания авиа-торпеды. Корпус разрушен на участке между шпангоутами 69¹/₂ и 80¹/₂

крупных очагов пожара обнаружено не было: корабль слишком быстро набрал много воды. Через полчаса были введены в действие котлы медленно затапливаемого КО №3, а к 09.00 поступление воды в него взяли под контроль, одновременно поднимая пары в четвертом КО. А еще через 15 минут из кормового МО пришел доклад о готовности к даче хода, однако запас котельной воды был минимальным (разрушенные трубопроводы не позволяли использовать для кормовых котлов запасы воды носовых КО), к тому же, на правый борт наваливалась агонизирующая «Огла-ла». В значительной степени «Хелену» от гибели спасла высокая выучка электромеханической боевой части: благодаря тому, что балластные и пустые топливные резервуары были заполнены морской водой, удалось избежать опрокидывания крейсера. Помимо торпеды, повреждения кораблю нанесли близкие разрывы четырех авиабомб, один из которых произошел в 20 метрах от правого борта, в районе правой кормовой 127-мм башни: в надстройках правого борта оказалось много осколочных пробойн.

В общем, экипаж «Хелены», потерявший 26 человек убитыми и 71 ранеными, перенес это тяжелое испытание в первые минуты новой войны вполне достойно. За время отражения налета тяжело поврежденный крейсер успел, тем не менее, выпустить 375 127-мм снарядов, 3000 — 28-мм и 5000 — 12,7-мм. Однако по результатам обследования корабля его командир, капитан Р. Инглиш, стало ясно, что его крейсер ожидает длительный ремонт в Штатах.

Стоявшие у пирсов Арсенала «Гонолулу» (флаг командующего 10-й дивизией крейсеров контр-адмирала Г. Лири) и «Сент-Луис» оказались в прекрасной по-



зиции для ведения огня по выходящим из атаки японским самолетам. Увы, сделать удалось немного — на «Сент-Луисе» в это время монтировали радар SC, и на время модернизации для установки строительных лесов с корабля сняли носовые 127-мм башни. Тем не менее, по результатам отражения налетов каждому из представителей проекта, кроме удаленного от основной сцены «Феникса», засчитали по сбитому самолету врага, а «Хелене» — еще два на пару с линейным кораблем «Мэриленд». С трудом вернувшийся на «Хирию» торпедоносец В5N2 петти-офицера Касадзима, неудачно атаковавший «Хелену» (торпеда зарылась в грунт гавани), привез с собой 29 пробойн, в том числе сквозную дыру в фюзеляже диаметром более 6 дюймов.

Во время налета второй волны «под раздачу» самолетов с авианосца «Хирия» попали уже «Гонолулу» с «Сент-Луисом» — в 09.20 одна из бронебойных бомб,* ударившись о пирс военно-морского Арсенала, пробила его железобетонный свес и взорвалась под водой у левого борта «Гонолулу» в районе 41 шпангоута. Основные повреждения ограничились внушительной вмятиной в броневом поясе, небольшой деформацией набора и осколочными пробойнами в топливной цистерне. Кроме того, пострадала оптика обоих директоров ГК, гирокомпас, механизмы вращения башни главного калибра №2, были повреждены и частично закорочены силовые кабели в башне №2 и башни №1, общие для группы носовых башен кабели освещения. Так же наблюдались фрагментарные затопления через выбитые ниже ватерлинии заклепки и поврежденные магистрали орошения носовых башен ГК, но потерь в экипаже не было. Боеготовности корабля в целом больше угрожало другое — в сумятице атаки стоявший с «холодными» котлами крейсер, кем-то из обслужи-



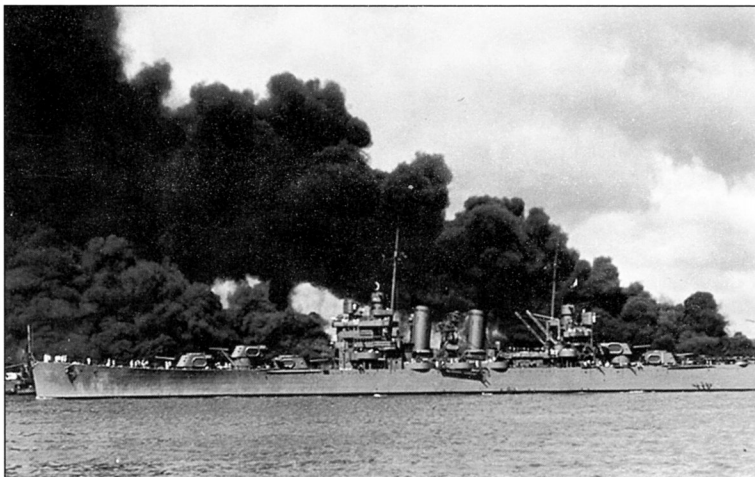
Повреждения корпуса «Гонолулу» от близкого разрыва бомбы во время налета японской авиации на Перл-Харбор. Снимок сделан 13 декабря

* Американцы считают, что это была такая же «переделка» из 356-мм (реально — 410-мм) снаряда, как и та, что погубила «Аризону», однако во второй ударной волне бомбардировщики-торпедоносцы В5N не несли таких бомб, да и атаковавшие пирсы Арсенала пикировщики Д3А1, никогда не поднимали в воздух ничего тяжелее 250-кг бронебойной бомбы.



На с.52: после погрома. Снимок гавани Перл-Харбора 10 декабря 1941 г. Видны стоящие в доке линкор «Пенсильвания», эсминцы «Даунс» и «Кэссин», крейсер «Хелена» и затонувший от взрыва носового погреба эсминец «Шоу»

Справа: «Феникс» в Пёрл-Харборе, 7 декабря 1941 г.



вающего персонала базы был отключен от берегового электропитания и на время лишился возможности участвовать в отражении налета любым другим образом, кроме как громкой руганью экипажа.

«Счастливчик Лу» оказался более везучим, во многом благодаря решительности командира, кэптана Джорджа Руда, который сразу после начала атаки, несмотря на официальный статус «корабля в ремонте», принял решение о переходе на бортовые электрогенераторы. В 09.31 «Сент-Луис», первым из кораблей после начала налета, дал ход. В 09.44 корабль уже шел по Южному Каналу со скоростью 20 узлов, в 10.11 вышел из гавани, а через минуту сигнальная вахта обнаружила следы двух торпед, выпущенных японской карликовой ПЛ в правый борт крейсера с целью блокировать Пёрл-Харбор со стороны подходного фарватера, потопив выходящий корабль достаточного размера. Кэптен Руд вновь оказался на высоте: последовал резкий отворот крейсера влево, и обе торпеды спустя минуту взорвались при ударе о берег. «Миджет», освободившийся от груза торпед, выбросило на поверхность, и «Сент-Луис» в течении трех минут обстреливал его из 127-мм орудий, но в 11.15 из-за короткого замыкания корабль на некото-

рое время лишился электроэнергии, поэтому добить лодку не удалось.

Тем временем развели пары и на «Фениксе» — выходящему из бухты кораблю пришлось пройти вдоль блиставшего еще недавно «линкорного ряда», представлявшего теперь из себя пылающие развалины... В результате, состав Тихоокеанского флота США, выходявших из гавани Пёрл-Харбора для отражения атаки невидимого японского флота, мягко говоря, не впечатлял — 3 легких крейсера и 7 эсминцев — из которых два — «Феникс» и «Сент-Луис» принадлежали к типу «Бруклин».

Так началась война, в которой «бруклинам» предстоит сказать веское слово из своих 6-дюймовок, а также выслушать очень серьезный ответ оппонентов в виде торпед и снарядов японских крейсеров и эсминцев...

От Пёрл-Харбора до Соломоновых островов

Вернувшиеся 10 декабря в разрушенный Пёрл-Харбор «Феникс» и «Сент-Луис» сразу столкнулись с реалиями войны — резко возросшая потребность действующих сил армии и флота в снабжении и угроза коммуникациям со стороны противника поставили на повестку дня вопрос о формировании конвоев с адекватным эскортом. А поскольку о планах японцев никто ничего толком не знал, можно было предположить активность вражеских крейсерских соединений на протяженных тихоокеанских путях, поэтому для защиты транспортов посчитали необходимым привлечь крейсера... И пока «Хелена» направилась на верфь «Мэйр Айленд», остальным тихоокеанским «бруклинам» пришлось догонять своих атлантических собратьев в наборе опыта конвойной службы, причем как в Тихом («Бойз», «Гонолулу», «Сент-Луис»), так и Индийском («Феникс») океанах.

Несмотря на общую деморализацию, американский флот предпринял попытку провести ряд наступательных операций. В одной из них участвовал «Бойз», заставший начало войны на Филиппинах. 21 января в качестве флагмана TF.5 контр-адмирала Глэсфорда корабль получил задачу осуществить оперативное прикрытие 59-го дивизиона эсминцев командера Тэлбота, который планировал нанести ночной удар по японским коммуникациям у Баликапана, увенчавше-

гося разгромом японского конвоя в ходе боя в Макасарском проливе. Однако «Бойзу» этот успех разделить не пришлось, 24 января в ходе маневрирования корабль налетел на подводную скалу и вынужден был уйти на ремонт сначала на Цейлон, а потом на верфь «Мэйр Айленд». После его завершения крейсер занимался конвойной службой — до августа в новозеландских и австралийских водах, до середины сентября — у Фиджи и Новых Гербид.

Вторым и последним «бруклином», участвовавшим в боевых операциях первых месяцев войны, стал «Сент-Луис». В составе TF.17 корабль принял участие в рейде на атоллы Джалуит, Мили и Макин в конце января — начале февраля 1942 года.

20 марта, став на якорь на рейде Сан-Диего, на театре появился «Нэшвилл», прибывший из Атлантики Панамским каналом вместе с только что введенным в строй авианосцем «Хорнет». Крейсеру предстояло участвовать в акте официального возмездия — обеспечения воздушного удара по территории Японии (знаменитый «рейд Дулиттла»). 1 апреля из Сан-Франциско вышли авианосцы «Хорнета» и «Энтерпрайз», крейсера «Нортхэмптон», «Солт-Лейк-Сити», «Винсенес», «Нэшвилл», 8 эсминцев и танкер «Симмарон». Общее руководство соединением осуществлял адмирал Уильям Хэлси на «Энтерпрайзе», крейсерами ко-



Японские патрульные суда под огнем «Нэшвилла», 18 апреля 1942 г.

мандовал контр-адмирал Рэймонд Спрюэнс. Детали операции хорошо известны; скажем лишь, что «Нэшвиллу» довелось отличиться 18 апреля. С целью недопущения вскрытия японцами места американского соединения, наткнувшегося на патруль береговой охраны, орудия крейсера отправили на дно два японских патрульных судна — «Нитто-Мару» и «Нагато-Мару» (бывшие рыболовные траулеры), израсходовав более 900 снарядов главного калибра — стрельба с 8100 метров по маленьким целям в штормовом море выявила необходимость дополнительной подготовки комендоров. Через некоторое время «Нэшвиллу», уже принявшему на борт часть команды «Нагато-Мару», пришлось спасать экипаж пикировщика SBD с «Энтер-

«Нэшвилл» обстреливает захваченный японцами о. Кыска, август 1942 г.



Бой у мыса Эсперанс

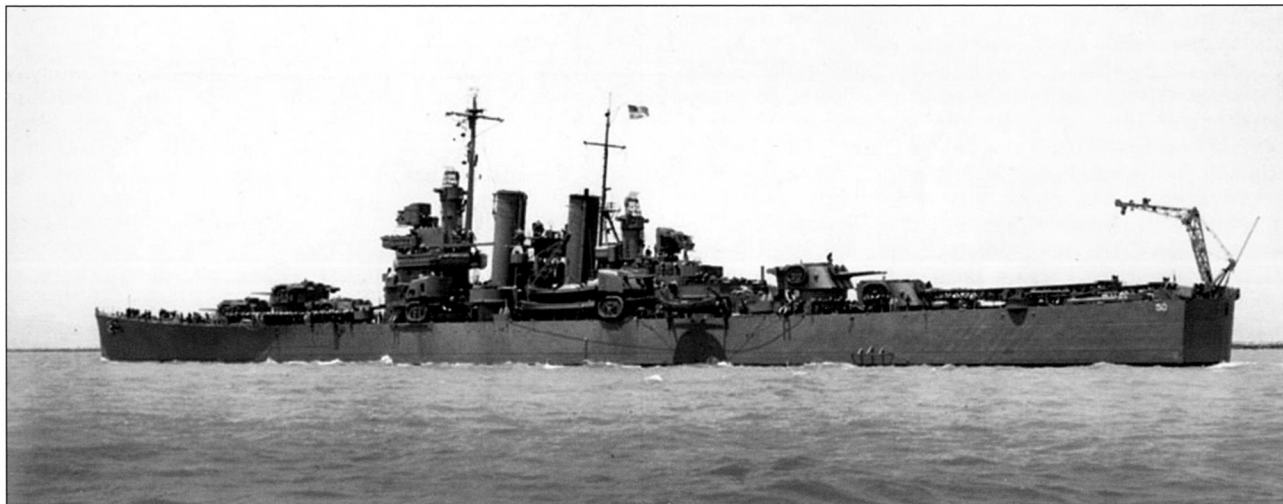
Короткий пролив между небольшим островком Саво и островом Гуадалканал, являя собой часть длинного и узкого пролива Слот, носит название Iron Bottom — «Железное Дно». С конца лета 1942 г. дно этого пролива и в самом деле было железным — по количеству погибших там кораблей, преимущественно американских. Северо-западная оконечность Гуадалканала венчает мыс с романтическим названием Эсперанс. Здесь и произошло одно из самых, по мнению С.Э. Морисона, интересных сражений всей кампании.

прайза», совершившего из-за повреждений двигателя вынужденную посадку на воду.

В мае «Нэшвилл» (кэптен Ф.С. Крэйвен), «Гонолулу» (кэптен Х. Додд) и «Сент-Луис» (кэптен Дж. Руд) появились в водах Аляски и Алеутских островов, так как ожидалось повышение активности японцев в этом районе («Сент-Луис» отметился и при подготовке Мидуэя к отражению японской атаки — 25 мая крейсер доставил на атолл штурмовые подразделения морской пехоты и технический состав патрульной эскадрильи VP-44, один из самолетов которой и обнаружил японцев утром 4 июня). «Нэшвилл» периодически являлся флагманским кораблем TF.8 контр-адмирала Роберта А. Теоболда, перед самым сражением у Мидуэя уступив эту честь тяжелому крейсеру «Индианаполис». Не вступив в соприкосновение с флотом противника во время проведения Алеутской операции из-за плохой погоды и своеобразного толкования Теоболдом оперативной обстановки, корабли принимали участие в патрулировании, артиллерийских обстрелах захваченного японцами о. Кыска (7 августа 1942 года, например, при совместном обстреле Кыски «Сент-Луис» израсходовал 1228 снарядов главного калибра, 440 — универсального и несколько тысяч 28-мм патронов) и десантной операции на о. Адак 29 — 30 августа. Служба в этих местах, славящихся исключительно плохими погодными условиями, изобиловала мелкими событиями, например, 11 июня «Гонолулу» потерял два бортовых самолета — экипажи не смогли найти дорогу обратно из-за очень сильного тумана. 19 сентября «Голубой Гусь», к зависти команд «Нэшвилла» и «Сент-Луиса», ушел в ремонт на верфь «Мэйр Айленд». Впрочем, и их в скором времени ожидал текущий ремонт — «Счастливчик Лу» прибыл на ту же верфь уже 31 октября. vihot

К сентябрю, однако, стало ясно, что центр противостояния сместился на Соломоновы острова, и обе стороны начали аккумулировать силы для обеспечения действий сухопутных войск на Гуадалканале. Одну из первых крупных жертв USN в этом районе наблюдал экипаж «Хелены» — 15 сентября 1942 года крейсер находился в составе TF-18 контр-адмирала Нойеса, когда японской ПЛ I-19 был торпедирован флагман соединения, авианосец «Уосп». Корабль принял на борт часть экипажа гибнущего авианосца, и вместе с остальными силами поспешил уйти с «торпедного перекрестка», буквально кишашего японскими подводными лодками. Соломоновы острова... Здесь, в узких и глубоких проливах, тихоокеанским «бруклинам» пришлось столкнуться с грозным противником — крейсерами и эсминцами Императорского флота.

Описываемый период характерен тем, что американское господство в воздухе (в их распоряжении был единственный в округе аэродром Гендерсон), неоспоримое днем, с наступлением темноты сменялось столь же неоспоримым господством японцев на море. Именно по ночам японские силы на острове получали необходимые снабжение и подкрепления, возможность вывезти раненых. Чтобы не попасть под удары американской авиации с восходом солнца, японцы практически не пользовались обычными в таких случа-



ях транспортными судами, осуществляя все перевозки на быстроходных боевых кораблях — эсминцах и легких крейсерах, посещавших Гуадалканал столь регулярно, что эти ночные рейды получили прозвище «токийских экспрессов».

Высадка на Гуадалканал японских пехотных частей генерала Хякутаке 9 октября явилась прологом к морскому сражению у мыса Эсперанс по двум причинам. Во-первых, для активных наступательных действий на суше японцы планировали доставить на Гуадалканал тяжелую артиллерию. Транспортный конвой контр-адмирала Йосимы (гидроавиатранспорты «Ниссин» и «Титосэ» с грузом войск, артиллерии и оборудования; 6 эсминцев), более крупный, чем обычно, сопровождался группой тяжелых крейсеров 6-й дивизии контр-адмирала Гото («Аоба», «Фурутака», «Кинугаса» и 2 эсминца), которая должна была подвергнуть артобстрелу позиции американцев на острове. Во-вторых, примерно в это же время штаб командующего Южной зоной Тихоокеанского ТВД адмирала Гормли планировал доставить на остров свои пехотные подкрепления — почти 3 тысячи солдат и офицеров 164-го пехотного полка дивизии «Америкэл», и в состав прикрытия этого конвоя входило крейсерское соединение TF.64 контр-адмирала Норманна Скотта, получившее приказ защищать конвой «наступательными средствами». В состав соединения Скотта входили два тяжелых — «Сан-Франциско» (тип «Нью-Орлеан», 9 203-мм орудий), «Солт-Лейк-Сити» (тип «Пенсакола», 10 203-мм), и два легких крейсера: «Бойз» (кэптен Моран) и впервые, после столь неудачного дебюта в Пёрл-Харборе, появившаяся на театре «Хелена» (кэптен Гувер). Боевое охранение крейсеров осуществляли 5 эсминцев кэптена Тобина.

Контр-адмирал Скотт имел столь нехарактерный для американских командиров того времени тщательный план боя с японскими силами в случае их обнаруже-

«Хелена» в заливе Сан-Пабло, Западное побережье США, 1 июля 1942 г.

ния,* кроме того, неплохо знал театр и потратил три недели на спланирование соединения в преддверии ночных действий. Однако оперативно-тактическая подготовка старших и высших офицеров американского флота до войны отличалась от большинства флотов специфическим моментом — командующему соединением в море было предоставлено необычно широкое поле для инициативы и вариаций на тему управления соединением в бою. Эта, в общем, положительная тенденция позволяла им полнее использовать собственные решительность и инициативу, а штабам — подходить к планированию боевых действий гораздо более творчески. К сожалению, все эти преимущества раскрывались в полной мере только тогда, когда подчиненные силы были очень хорошо подготовлены, попросту говоря, «выполняли обязанности с завязанными глазами». Такой уровень навыков можно развить лишь при плотном графике боевой подготовки в мирное время, но вот как раз этого американцам не хватало — изоляционистские влияния в Конгрессе, да и во всем обществе, не позволяли выделять достаточно средств на боевую подготовку флота по всем возможным сценариям развития событий, ограничиваясь устаревшими «оборонными» требованиями.

«Бойз» на Тихом океане, август 1942 г.



* Однако адмирал не очень оправдано разрешил командирам кораблей самим открывать огонь с обнаружением противника.

В результате, первые же боестолкновения американских оперативных соединений (с их недостаточно обученным личным составом, но управляемых «творческими» адмиралами) с прекрасно организованными и спланными «экспрессами», имевшими к тому же куда более четкие цели и задачи, выявили огромное количество проблем боевого управления, которые заключались в основном в неудовлетворительной организации внутризэскадренной связи, управления совместным огнем и маневром соединений, применения торпедного оружия эсминцами и ряде других управленческих проблем.

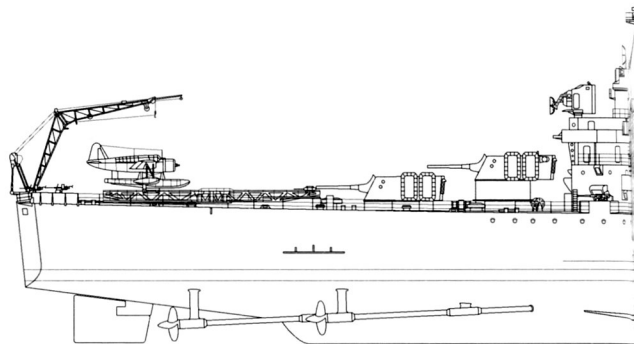
День 11 октября выделялся из череды бесконечных будней — в этот день японцы нанесли бомбово-штурмовой удар по аэродрому Гендерсон, понеся потери, но вынудив объединенные ВВС острова сосредоточить внимание на защите своей авиабазы, поэтому идущие вниз по Слоту японские соединения не подвергались обычному дневному воздействию. Разведка же оказалась на высоте: по докладу самолета ВВС Скотт знал, что к полуночи к Гуадалканал подойдут «два крейсера и шесть эсминцев», поэтому в 16.00 11 октября его соединение легло на встречный курс. С заходом солнца на кораблях объявили боевую готовность №1, соединение двигалось строем кильватера северными курсами, постепенно обходя Гуадалканал с запада, варьируя скорость между 20 и 25 узлами. Вскоре после 21.30 «Сан-Франциско» (флагман) и «Бойз» выпустили свои гидросамолеты для проведения ближней разведки. На «Солт-Лейк-Сити» запуск не удался по причине возгорания самолета сразу после катапультирования, а на «Хелене», так и не получив приказа поднять свой самолет, не мудрствуя лукаво, просто выбросили его за борт во избежание лишнего источника пожара.

Возгорание самолета со «Свэйбек-Мару»,* упавшего в воду в двух кабельтовых от крейсера, заметили на кораблях Гото, находившихся в тот момент в 50 милях от американцев, но приняли за сигнал соединения Йосимы. Был послан ответный световой сигнал, попросту, не замеченный американцами. Японцы же, совершенно не ожидавшие встретить американские надводные корабли в данном районе ночью, не придали этому инциденту существенного значения. Противники продолжали сближение в полном неведении относительно местоположения друг друга...

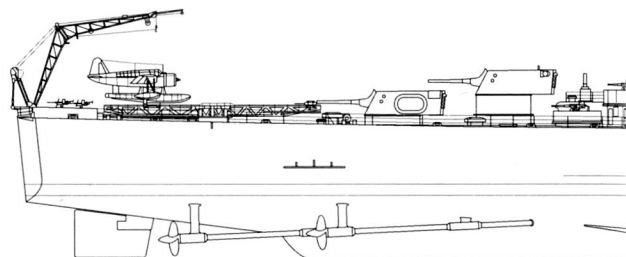
В 22.30 Скотт повернул свои корабли прямо на о. Саво и вскоре отдал приказ принять кильватерный строй согласно плану боя — в голове и арьергарде колонны находились эсминцы, крейсера следовали в следующем порядке: «Сан-Франциско», «Бойз», «Солт-Лейк-Сити», «Хелена». Через 20 минут самолет флагмана донес о контакте с противником в 16 милях от Саво. Это была часть соединения Йосимы; корабли Гото находились в это время в 30 милях на NW от мыса Эсперанс.

В 23.03 Скотт изменил курс к северу. Через 27 минут у соединения остался один «рабочий» самолет с флагманского крейсера (SOC «Бойза» совершил вынужденную посадку у Саво), который сообщил о текущих изменениях координат соединения Йосимы. Так как там по-прежнему фигурировали «один большой и

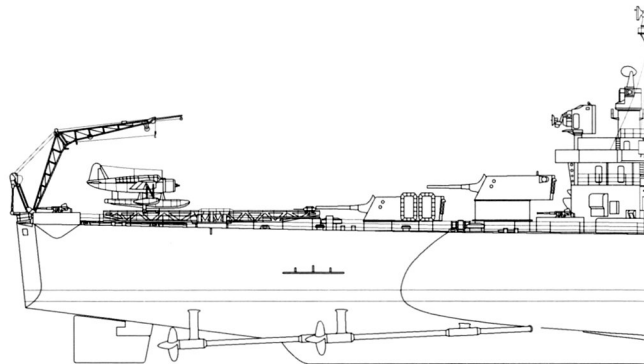
«Нэшвилл», 1944 г.



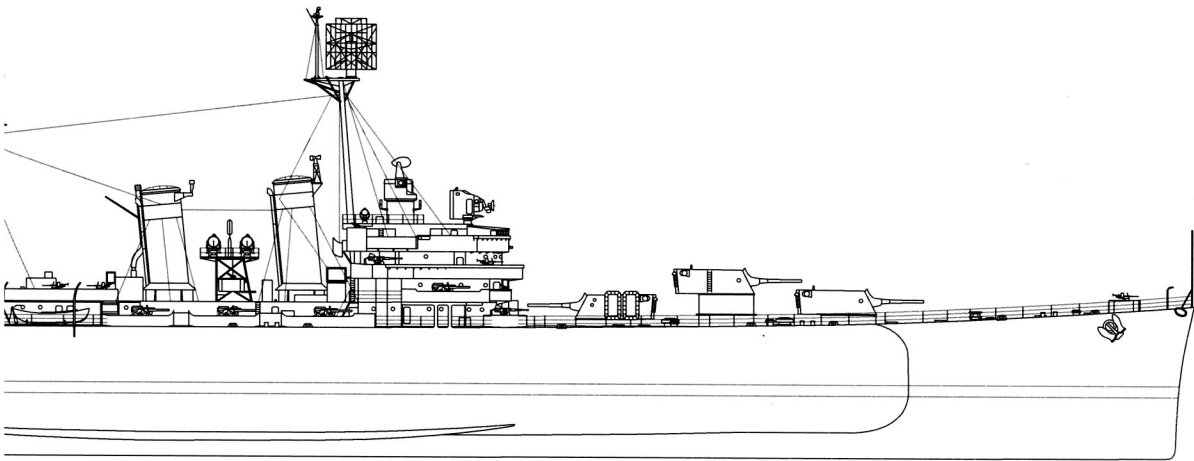
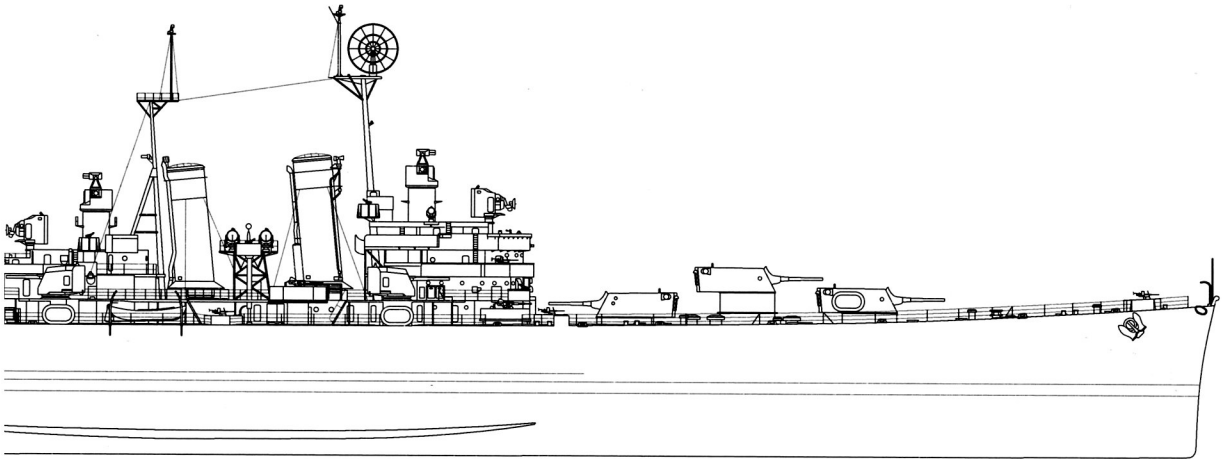
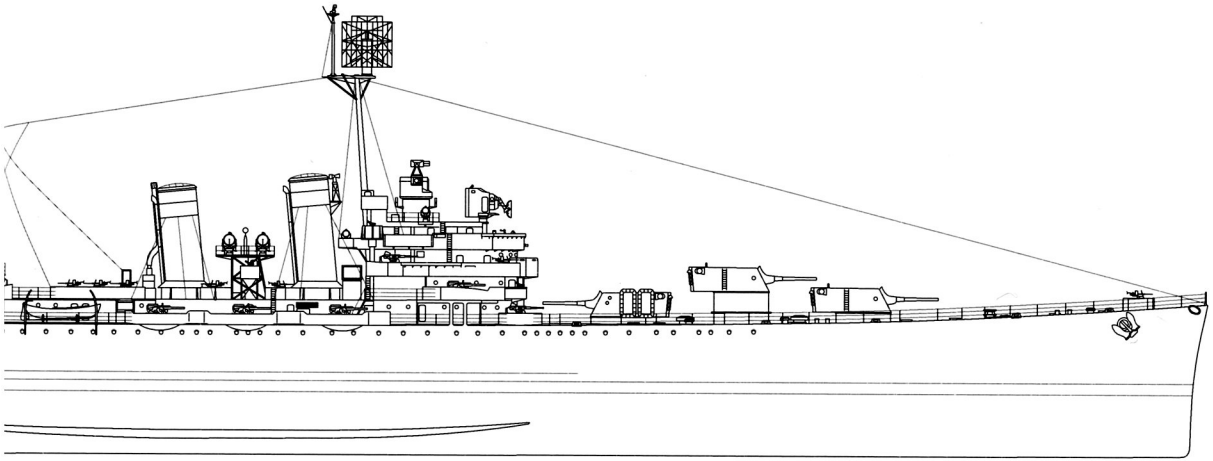
«Сент-Луис», 1944 г.



«Филадельфия», 1945 г.



* Шутливая кличка «Солт-Лейк-Сити», отличавшегося излишней валкостью.



два маленьких корабля», Скотт решил на них не отвлекаться и развернуть соединение на обратный курс, дабы не покидать оперативного пространства между Саво и Гуадалканалом. Спустя две минуты он отдал приказ о повороте, в ходе выполнения которого эсминцы авангарда немного сломали строй. В 23.35 первые радиолокационные контакты с кораблями противника установила «Хелена» и эсминец авангардного отряда «Данкен». Последний, обнаружив цель секторным артиллерийским радаром, в процессе поворота сократил дистанцию до противника до 4 миль, и начал свою «персональную» войну с японцами, никого не известив об этом. Кроме «Хелены» с ее новым радаром SG, никто из крейсеров больше врага не видел — на ТКР были установлены более старые станции SC, которые не использовались, поскольку подозревалось наличие у японцев приемников их излучения.

Неудивительно, что и первый контакт с кораблями Гото установила тоже «Хелена» — между 23.42 и 23.45 кэптен Гувер донес на флагман о контакте по пеленгу 285 и дистанции 6 миль. Почти одновременно о контакте сообщил и «Бойз», причем употребление формализованных кодовых сокращений сослужило на сей раз дурную службу. Моран доносил о «призраках», что понималось на большинстве кораблей соединения как «самолеты», кроме того, были упомянуты оба метода указания направления — пеленг и курсовой угол — 295° и 65° соответственно, но на флагмане приняли только слова «пеленг» и «65», что вместе с «призраками» означало в лучшем случае контакт с потерявшимися в ходе поворота авангардными эсминцами Тобина, а в худшем — вражеский авианалет. На флагманском мостике «Сан-Франциско» царило полное смятение, когда поступил доклад о собственном радиолокационном контакте крейсера по пеленгу 300, дистанция 4300 м.

Причины, вызвавшие дальнейший кавардак, в рядах американцев больше напоминают анекдот. Четко удерживающая радарный контакт «Хелена», обнаружив противника и визуально, запросила у флагмана по TBS добро на открытие огня, используя кодовое сокращение, в соответствии с новой таблицей, разработанной штабом контр-адмирала Скотта, но обычно используемое для подтверждения приема радиограммы, — «R» («Roger» — слово для обозначения этой буквы при радиотелефонной связи). Недоумевающий флагман, полагая, что Гувер либо хочет получить квитанцию на свое сообщение, либо подтверждает прием радио от флагмана, тоже ответил «R». В данном случае это не значило равным счетом ничего, кроме того факта, что связь установлена и поддерживается. Но для артиллеристов «Хелены» этот «роджер» стал сигналом к открытию огня — так было определено в переговорной таблице управления огнем. На всякий случай Гувер запросил «R» повторно — и получил его повторно, хотя Скотт по-прежнему полагал, что «Хелена» просто проверяет связь служебным радиообменом. Тут уже Гувер решил больше не думать, и в 23.46 «Хелена» открыла огонь главным и универсальным калибрами, обеспечив вторым залпом накрытие головного японского соединения, для которого выросшие вокруг всплески 152-мм снарядов были полнейшей неожиданностью. Спустя 98 секунд, артиллеристы крейсера наблюдали несколько силь-

ных взрывов на корабле небольшого размера в голове японской колонны, по которому сосредоточенно стреляли носовые башни, после чего его потеряли из виду. Сегодня почти однозначно можно утверждать, что это был «Фубуки», и полторы минуты под огнем «Хелены» стоили ему если не жизни, то боеспособности — точно. После этого огонь был сконцентрирован на ближайшем крейсере («Фурутака»).

Артиллерия остальных крейсеров Скотта заговорила почти сразу вслед за «Хеленой», причем «Бойз» разделал огонь, стреляя главным калибром по крейсерам, а универсальным — по эсминцу «Хацуюки» на левом траверзе головного японского крейсера.

Изумление японцев было так велико, что ответный огонь был открыт лишь спустя 7 минут. К сожалению, все это время под обстрелом находился и смелый, но недалекovidный «Данкен», который, пытаясь выпустить торпеды, погнался за «Фурутакой», но получил ряд попаданий, в том числе очень серьезное — в котельное отделение.

Скотт был в отчаянии. Мало того, что его корабли открыли беспорядочный огонь «по готовности» — он не знал, где находится половина его эсминцев. Поэтому всего через минуту он распорядился прекратить стрельбу, и хотя некоторые корабли этот приказ проигнорировали, огонь соединения ослаб. Нечаянно охвативший голову японской колонны адмирал терял бесценное время.

На его счастье, в этот же момент, крайне изумленный тем, что попал под огонь, адмирал Гото, находящийся на мостике «Аоба», пришел к выводу, что его обстреливает соединение Йосимы! Последним приказом Аримото Гото стал приказ на поворот на обратный курс вправо. Времени исправить ошибку у него уже не осталось — буквально через несколько секунд адмирал был смертельно ранен осколками американских снарядов. Скотту же в это время потребовалось целых четыре минуты для того, чтобы приказать своим эсминцам (реально только «Фаренхольту» и «Лэффи») обозначить свое место стеньговыми огнями. Убедившись, что корабли Тобина находятся левее линии огня, Скотт приказал возобновить стрельбу. Было 23.51.

Но и за минуту с небольшим, до того как японцы начали отвечать, американские комендоры сделали многое. «Аоба» и «Фурутака» горели. Эти корабли и эсминец «Фубуки» выполнили поворот на обратный курс вправо, а вовремя сориентировавшиеся «Кинугаса» и «Хацуюки» — влево.

Несмотря на полученные повреждения, «Данкен» под управлением лейтенант-коммандера Тейлора смог выпустить две торпеды в «Фурутаку». Судя по всему, около 23.55 одна из них попала в крейсер, вторая (возможно) — в «Фубуки». Однако достоверно установить это невозможно, поскольку эсминец буквально скрылся в огненном смерче, обрушившемся на него после вторичного открытия огня крейсерами Скотта. Сразу вслед за этим «Данкен» получил еще несколько снарядов (возможно, опять американских), которые окончательно вывели корабль из строя.

В 23.55 Скотт, не желающий упускать победу, повернул колонну вслед за японцами. Все крейсера TF.64 вели беглый огонь по хорошо видимой цели (на «Фурутаке» взорвались кислородные торпеды, и пожар надстроек был очень хорошим визуальным ориентиром).

Спустя пять минут американский контр-адмирал посчитал нужным опять приказать прекратить огонь, включить стеньговые опознавательные огни и выдерживать кильватер. В этот момент, наконец, последовал запоздалый ответ — идущий правее «Кинугаса» выпустил по кораблям Скотта торпеды и открыл очень точный огонь.

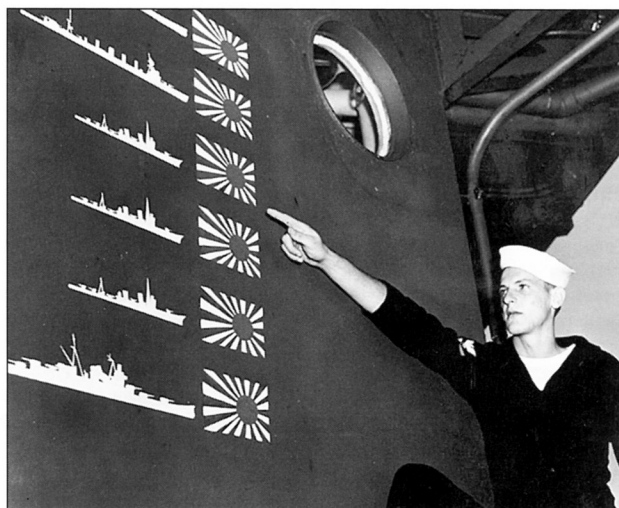
Уклонившийся от одной из этих торпед «Бойз», ведя радаром цель по правому борту, включил боевые прожекторы для ее опознания. Но лучше было бы этого не делать — даже такая короткая подсветка выдала место «Бойза» артиллеристам «Кинугаса», которые с дистанции 4 мили всадили в крейсер два очень опасных 203-мм снаряда, один из которых вызвал пожар в носовой башне ГК, заставив часть персонала покинуть ее, а второй вообще чуть было не поставил точку в судьбе американского корабля. Японские бронебойные снаряды «тип 91» для крупных калибров линейных кораблей и тяжелых крейсеров имели специальную конструкцию баллистического наконечника, который, отламываясь при падении снаряда в воду, обеспечивал его движение по подводной траектории с целью поражения незащищенного поясом подводного борта цели. Пожалуй, единственный раз за всю войну такой снаряд сработал именно так, как от него это требовалось.

Между 00.04 и 00.10 один из снарядов «Кинугаса», упав в 10 — 15 метрах от борта «Бойза», в полном соответствии со своим предназначением прошел под 51-мм поясом в 2,8 метрах под ватерлинией, отрикошетил от настила двойного дна и взорвался точно в зарядном погребе А-507-М, находящемся между барбетами 1-й и 2-й башен. Нахождение пороховых картузов в латунных гильзах оказало американскому крейсеру неоценимую услугу — загорелись не все заряды в погребе, а только готовые к подаче в 1-й и 2-й башнях. Горение части зарядов в погребе и в элеваторах создало колоссальную температуру и давление — пилот самолета с «Сан-Франциско» отмечал, что пламя над крейсером поднялось «до небес». Хотя конструкции башен и барбетов сильно не пострадали, а на башню № 3 пожар повлиял в минимальной степени, выброс пламени через люки между башнями и орудийные порты произвел на очевидцев очень сильное впечатление. Однако «Бойзу» повезло, снаряд при прохождении подводного борта вырвал или загнул внутрь корпуса лист обшивки, и через эту пробоину вода быстро затопила погреб, потушив пожар до казавшегося неминуемым взрыва снарядов в барбетах. Но почти вся прислуга и носовых башен ГК, и погребов — основное большинство из 107 человек, потерянных кораблем в этом бою, — погибла на месте...

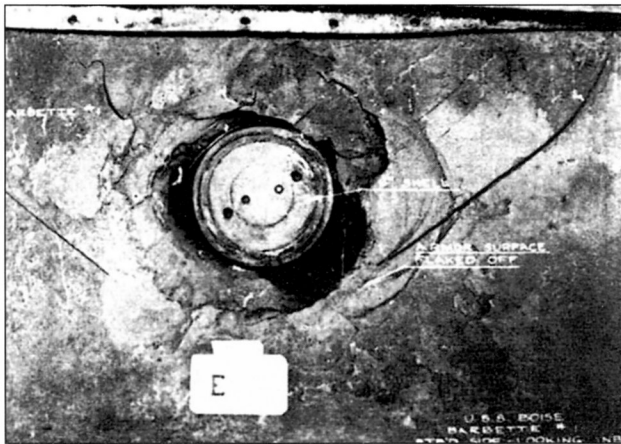
Наблюдая такую катастрофическую картину, командир «Солт-Лейк-Сити» кэптен Смолл, вывел корабль из линии и прикрыл «Бойз» бортом, давая возможность пораженному крейсеру в 00.12 выйти из боя.

На первичные действия по борьбе с водой и огнем потребовалось чуть больше двух с половиной часов. В 02.40 крейсер уже был в состоянии держать 20-узловый эскадренный ход и место в ордере. Но стало ясно, что корабль утратил боеспособность более чем наполовину и ему нужен серьезный ремонт.

Завершение боя в 00.20 — 00.30, связанное с опасением Скотта за свои поврежденные корабли и уве-



«Бойз» после боя у мыса Эсперанс. Крейсер прибывает на Филадельфийскую верфь ВМС для устранения боевых повреждений, ноябрь 1942 г. На нижнем снимке - победный «счет» крейсера, составивший по мнению американцев аж три крейсера и три эсминца



«Бойз» после боя у мыса Эсперанс - японский снаряд, застрявший в броне барбета. Снимок сделан на верфи во время подготовки корабля к ремонту

ренностью, что большинство японцев потоплено, дало возможность восстановить строй соединения, в котором отсутствовали только три корабля — «Бойз» (до 02.40), эсминцы «Фаренхольт» и «Данкен». Но если «Фаренхольт», заливаемый через пробоину в левом борту на уровне ватерлинии, удалось увести с поля боя, то попавший под перекрестный огонь и изувеченный «Данкен» спасти не удалось — с кораблем погибло 48 человек.

Пятница, 13-е

Бой у мыса Эсперанс, несколько восстановив уверенность американского флота в своих силах, ничего не прибавил к его оперативной позиции на юге Тихого океана. Напротив, японцы резко активизировались, привлекая быстроходные линкоры и тяжелые крейсера к ночным обстрелам аэродрома Гендерсон на Гуадалканале, что три ночи подряд, с 14 по 16 октября, давало американцам веселые поводы для пессимизма.

Единственным из тихоокеанских «бруклинов», активно действовавшим осенью 42-го года на ТВД, стала «Хелена». В конце октября крейсер входил в состав переформированного TF.64 (контр-адмирал Уиллис А. Ли). Соединение не участвовало в сражении у Санта-Круз 25 — 27 октября, но по его окончании стало мишенью стянутых к Гуадалканалу японских подводных лодок, и новый командующий — адмирал Уильям Хэлси — принял решение отвести тяжелые корабли в Нумеа (о. Новая Каледония) и на о-ва Новые Гербиды.

Тем временем сухопутная война на Гуадалканале, подпитываемая все новыми подкреплениями с обеих сторон, вплотную подошла к стадии генерального сражения. В такой обстановке артиллерийская поддержка с моря становилась все более и более важной. 4 ноября «Хелена» и «Сан-Франциско» подверглись обстрелу новые позиции японской пехоты на Колли-Пойнт, а 12-го, входя в состав TG.67.4 контр-адмирала Дэниела Каллахэна, обеспечивала высадку на остров частей армии и морской пехоты. Тем же утром воздушная разведка донесла ответственному за высадку командующему TF.67 контр-адмиралу Р.К. Тёрнеру о спускающихся по проливу Слот японских силах в составе

Примерно в это же время затонул японский крейсер «Фурутака» — на нем не смогли справиться с затоплениями помещений ГЭУ и пожаром в надстройках. В ходе боя погиб эсминец «Фубуки». Повреждения «Аоба» заставили его уйти на ремонт в Японию. Однако воодушевленный адмирал Скотт приписывал своему соединению в качестве потопленных «4 крейсера и 3 эсминца» и вообще почивал на лаврах победителя.

Практически однозначно можно сказать, что основные повреждения «Аобе» и «Фурутаке» в первой фазе боя были нанесены 152-мм артиллерией «бруклинов» — тяжелые крейсера, обстреливая цель на кормовых курсовых углах, не могли пользоваться артиллерийскими радарными с достаточной эффективностью, кроме того, безрезультатная стрельба того же «Солт-Лейк-Сити» в более позднем бою у Командорских островов (хотя и на значительно больших дистанциях) не дает веских оснований оспаривать вероятные заслуги «Бойза» и «Хелены», тем более, что бронирование «шестипушечных» японских крейсеров на дистанциях боя было «бруклинам» вполне «по зубам».

Несмотря на понесенные потери, японцы выполнили половину своей задачи — без потерь высадили войска и технику, перевозимые соединением Йосимы. Кроме того, «Бойз» получил такие повреждения, что ему пришлось идти в ремонт на верфь ВМС в Филадельфии. Зато «Хелена», не получившая в этом бою повреждений и доказавшая преимущества радара, если уметь им пользоваться и проявлять решительность, была полностью боеготовой.

двух больших крейсеров и нескольких эсминцев. Более поздние донесения добавили в состав соединения 2 — 4 тяжелых крейсера*. Единственное, что Тёрнер мог им противопоставить, это тактическую группу Каллахэна: тяжелые крейсера «Сан-Франциско» (флагман) и «Портленд», легкий «Хелена», малополезные в бою с линкорами «Атланта» (флаг командующего TG.62.4 контр-адмирала Н. Скотта) и «Джюно», эсминцы «Кашинг», «Лэффи», «Стеретт», «О'Бэннон», «Аарон Уорд», «Бартон», «Монссен» и «Флетчер».

Контр-адмирал Каллахэн, используя опыт теперь уже своего младшего флагмана Нормана Скотта, выстроил корабли в кильватерную колонну так же, как это было два месяца назад в бою у м. Эсперанс — авангардный и арьергардный отряды эсминцев, между которыми следовали «Атланта», «Сан-Франциско», «Портленд», «Хелена» и «Джюно». Четкий план боя у Каллахэна отсутствовал; вызывал вопросы и сам ордер — видимо, выбор в качестве лидера крейсерского строя «Атланты» определялся именно находждением на ней Скотта, имевшего боевой опыт.

Японские же силы действительно собирались про-извести обстрел острова, но двигались несколько откорректированным маршрутом — оставляя остров Санта-Изабель по правому борту, кроме того, у Абэ был гораздо более мощный эскорт эсминцев, чем двумя месяцами ранее у Гото — как раз на случай обнаружения американских кораблей и их торпедной

* Реально линкоры «Хизэй» и «Кириисима», легкий крейсер «Нагара», 14 эсминцев под общим командованием адмирала Х. Абэ.

атаки. Быстроходные линкоры, напротив, готовили свою артиллерию к обстрелу берега, и в башни подавался фугасный боезапас. Вера японцев в свои торпеды и навыки ночного боя оставалась нерушимой. Окончательно откорректированный по погоде и маневрированию план японцев определял время начала обстрела в 01.30 пятницы, 13 ноября 1942 года.

Как и в бою у м. Эсперанс, первый контакт с японскими силами установила «Хелена» — сразу после 00.00 13 ноября. В 01.24 Гувер донес Каллахэну пеленга и дистанции по двум четким радиолокационным контактам, и спустя несколько минут Каллахэн повернул свою колонну на курс, равный пеленгу на отдаленную (160 кбт) цель — 310° и почти сразу же — точно на север, курсом 0°. К этому времени боевой информационный пост «Хелены» уже определил элементы движения цели — курс 105°, скорость 23 узла. Вот кого нужно было делать флагманом, вот кого надо было ставить в голову колонны!

Визуальное обнаружение японских кораблей головным эсминцем «Кашинг» произошло в дистанции чуть более полутора миль спустя менее 10 минут. Сообщение об этом и реакция остальных кораблей полностью перегрузили канал внутриэскадренной связи. Из-за ошибки в расчете маневра оказалось, что колонна американских кораблей пререзает строй японцев, и командир «Кашинга» лейтенант-коммандер Паркер в 01.41 повернул корабль влево на курс 315°, для обречения возможности торпедной стрельбы правым бортом. Целых четыре минуты потребовались командиру 10-го ДНЭМ кэптену Стоксу на «Кашинге» для получения по забитому УКВ-каналу связи с флагманом подобия разрешения на торпедную атаку, и все эти четыре минуты остальные эсминцы авангарда и «Атланта», пытаясь избежать столкновения друг с другом из-за резкой смены курса первым мателотом, маневрировали на 20-узловой скорости, ломая строй ордера.

Японцам же с их великолепной ночной оптикой и вышколенной сигнально-наблюдательной вахтой хватило и половины этого времени, чтобы разобраться в ситуации. Теоретически вполне способные оказаться под огнем в 01.35, японцы получили семь-восемь бесценных минут на реакцию по обстановке. В 01.48 окончательно потерявший строй авангард американского соединения, находясь практически внутри строя соединения Абэ, все еще НЕ вел огонь. Не будет большой ошибкой сказать, что в этот момент управление силами TG.67.4 было совершенно неадекватно моменту. Причем достигнуто это было без малейших усилий со стороны противника, который традиционно не подозревал о присутствии американцев, хотя имел о них довольно точные дневные сведения. Японский адмирал полагал, что с наступлением темноты американские корабли покинут проливную зону.

Спустя две минуты эсминцы японского соединения открыли прожекторы.

Это событие стало сигналом к началу неуправляемой свалки кораблей на «пистолетных» дистанциях 7 — 9 кбт. Немедленно открывшие огонь американцы очень быстро получили адекватный ответ. «Хелена» с самого начала вела огонь по эсминцу «Икадзути», и очень скоро этому кораблю пришлось ретироваться с довольно серьезными потерями. Куда меньше повезло первому открывшему прожектор «Акацуки» — под

шквалом 127-мм снарядов с освещенной им «Атланта» и 203-мм огня «Сан-Франциско» эсmineц быстро затонул, успев, по-видимому, произвести торпедный залп, одна или две торпеды из которого в 01.51 попали в «Атланту», полностью выведя крейсер из строя. Обстреливаемая с эсминцев в течение этой пары минут «Атланта» понесла и главную утрату — осколками снаряда на флагманском мостике был убит герой Эсперанса контр-адмирал Норманн Скотт. Есть веские основания предполагать, что эти снаряды могли быть американскими — стоящий без хода крейсер, внезапно открывшийся по левому борту «Сан-Франциско» и опознанный как «большой эсmineц», подвергся короткому, но ожесточенному обстрелу... Весьма вероятно также, что некоторое время «Атланту», пользуясь целеуказанием флагмана, обстреливала главным калибром и «Хелена». Причем крейсер кэптена Гувера одновременно вел огонь еще по двум целям универсальной батареи по эсминцам справа, а 28-мм автоматами, вероятно, по РЛ «Нагара», выходящему в торпедную атаку.

В этот же момент с флагмана поступило, наконец, первое и последнее распоряжение о плане или хотя бы порядке ведения боя: «Нечетным кораблям стрелять вправо, четным — влево». Чего именно хотел этим добиться Каллахэн, мы уже никогда не узнаем. Но эффект от этого приказа был отрицательным — четные корабли не видели целей слева, зато обстреливались японцами справа, и наоборот; оба тяжелых крейсера, выполнившие этот приказ безоговорочно, вообще бы выключились из боя.

После этого события последующие 34 минуты ходом боя с американской стороны уже никто централизованно не управлял. Да и это, откровенно говоря, было вряд ли возможно: все четыре эсминца авангарда — «Кашинг», «Лэффи», «Стеретт» и «О'Бэннон» — находились не просто внутри японского соединения, но и в таких мизерных дистанциях до целей, что торпеды просто не успевали избавиться от всех ступеней предохранения из-за чего не взрывались, а 20-мм автоматы оказались лучшим средством истребления личного состава вражеских кораблей в небронированных боевых постах надстроек. Именно самоотверженность экипажей этих кораблей и спасла соединение Каллахэна от полного разгрома, в общем-то, изрядно напугав Абэ, затруднив управление силами и, в конечном итоге, вынудив его отказаться от выполнения боевой задачи.

Вероятно все же, что в это время обстреливаемой своим же старшим флагманом «Атланте» удалось как-то опознать себя. Этим объясняется приказ Каллахэна в 01.52 «Прекратить обстрел своих кораблей!», — но и этот приказ вряд ли помог, поскольку исполнен он был далеко не всеми. А последовавший в 01.54 еще менее вразумительный приказ «Всем кораблям прекратить огонь» запутал обстановку еще больше. К этому времени строй американского соединения проредил торпедный залп легкого крейсера «Нагара» и нескольких эсминцев 10-й эскадры эсминцев Императорского флота. «Портленд» и «Лэффи» получили попадания в корму (для эсминца оно стало роковым), «Джюно» — в носовое машинное отделение, а эсmineц арьергарда «Бартон» — целых два попадания, разломивших корабль на две быстро затонувшие

части. Ориентировочно, в 01.57 «Сан-Франциско» и «Хелена» возобновили огонь по японским кораблям, благо их идентификация вопросов уже не вызывала — это были «Хизэй» и «Кирисима». Однако ответ оказался куда более весомым.

В течение нескольких минут в «Сан-Франциско» попало не менее пятнадцати 356-мм снарядов японских быстроходных линкоров и большое количество 127-мм снарядов с эсминцев. Погибли адмирал Каллахэн, командир крейсера, часть офицеров штаба. Если бы японские корабли стреляли попеременно броневыми и фугасными снарядами, крейсер, скорее всего, погиб бы — но малая дистанция боя привела к тому, что некоторые броневые «чемоданы» не взорвались — тонкая броня американского «вашигтонца» оказалась недостаточной преградой для взведения донных взрывателей. Хотя и этого хватило «Сан-Франциско», чтобы лишиться централизованной наводки ГК. Тем не менее, ему удалось в 01.54 добиться одного или двух попаданий 203-мм снарядами в румпельное отделение «Хизэй». Потеря способности управляться, ставшая прямым следствием этого, в конечном итоге привела к гибели линкора.

Но и американский флагман к 02.12 представлял из себя жалкое зрелище — ни о каком продолжении боя не могло идти и речи, усилия команды крейсера сводились главным образом к борьбе с огнем. В таком состоянии «Сан-Франциско» и нашел вынырнувший из ночной тьмы «Амацукадзе», который немедленно выпустил торпеды — правда, безрезультатно. Своим счастливым избавлением от гибели американский флагманский корабль обязан «Хелене», которая очень вовремя пришла на выручку тяжелому крейсеру. Дождь 152-мм снарядов мог поставить точку в судьбе будущего японского мемуариста Тамеите Хара, тогдашнего командира «Амацукадзе», если бы Гуверу не пришлось разделять огонь между этим кораблем и еще двумя эсминцами Императорского флота. Тяжело поврежденный «Амацукадзе» сумел уйти из-под огня. Через три минуты «Хелена» стрельбу прекратила — противник бежал, и было самое время определиться с «вертикалью власти» на соединении, изрядно пострадавшей в этой беспримерной ночной свалке.

Финальные бои у Гуадалканала

За десять дней до описываемых событий в водах Тихого океана, после короткого ремонта на верфи «Мэйр Айленд», появился «Гонолулу» (кэптен Роберт Хэйлер) — «Голубой Гусь». 3 ноября крейсер вышел из Сан-Франциско в охранении конвоя до Нумеа и вскоре присоединился в Эспириту-Санто к «Хелене». 23 ноября в командование последней вступил кэптен Чарльз П. Сесил, ранее командовавший эсминцем «Портер» и дивизионом ЭМ. Оба корабля вошли в состав сформированного вместо разгромленного отряда Каллахэна крейсерского соединения контр-адмирала Т. Кинкейда. Впрочем, Кинкейда очень скоро сменил контр-адмирал Райт, не имеющий опыта действий на этом ТВД. Ничего хорошего из этой перестановки не вышло...

В состав TG.67.2 Райта помимо «Гонолулу» и «Хелены» вошли тяжелые крейсера «Миннеаполис» (флагман), «Нью-Орлеан», «Нортхемтон», «Пенсакола» и 8

Почти не пострадавшая в бою «Хелена»* запросила флагман семафором. Выяснив, что Каллахэн погиб и Скотт, судя по всему, тоже, Гувер, вызвав уцелевшие корабли и приказав им следовать за собой, лег на курс отхода через пролив Силарк. В 02.26 за ним последовали тяжело поврежденный «Сан-Франциско» и не получивший ни царапины «Флетчер». В проливе Индиспенсейбл к направляющемуся в Эспириту-Санто соединению присоединились поврежденный торпедой «Джюно», «О'Бэннон» и «Стеретт». Утром, в 11.01, «Джюно» был потоплен в пр. Индиспенсейбл японской субмариной I-26 — плохая организация спасательных работ привела к гибели почти 700 человек его экипажа**.

Так же, как в бою у мыса Эсперанс, «Хелена» первой установила и классифицировала радиолокационный контакт, первой же определила элементы движений цели и своевременно донесла эти данные до Каллахэна. Кроме того, комендоры крейсера показали неплохие результаты.

В 01.51 орудия крейсера открыли огонь по «Икадзуги», находящемуся в исключительно выгодной позиции для торпедной стрельбы по американскому соединению. В течение двух минут эсминец получил не менее четырех 152-мм снарядов, выведших из строя носовую 127-мм башню и вызвавших пожар в надстройках. Потеряв убитыми 21 человек, «Икадзуги» вышел из боя. Второй раз «Хелена» в буквальном смысле спасла свой флагман, когда сильно поврежденный главным калибром линкоров «Сан-Франциско» в 02.13 подвергся торпедно-артиллерийской атаке «Амацукадзе». «Шестидюймовые пулеметы» «Хелены» в течение трех минут снесли на «Амацукадзе», выходящим в атаку на беззащитный «Сан-Франциско», носовую надстройку, разрушили все командные посты, артиллерийский директор и вдобавок вывели из строя гидравлические магистрали рулевого привода, лишив корабль возможности управляться. За жизнь «Амацукадзе» в 02.16 никто уже не давал и ломаного гроша, но командиру крейсера кэптену Гуверу пришлось перенести огонь на другие корабли. Только это и дало возможность японскому эсминцу, потерявшему 43 человека, скрыться в ночной тьме.

эсминцев. Но в произошедшем 30 ноября сражении у Тассафаронга «Хелена» участия не принимала.

В сущности, все, что требовалось от Райта — обновить вновь спланированное движение «экспрес-

* Крейсер получил пять попаданий — по американской версии, четыре из этих снарядов были 356-мм, — но потерял только 1 человека убитым и 9 ранеными, так что скорее всего, все попадания были 127-мм снарядами с эсминцев.

** Хэлси прямо обвинил командира «Хелены» в отказе от организации спасательных работ и приема с воды команды затонувшего «Джюно», однако позже Гувер был оправдан. Сообщение о трагедии было передано в штаб командующего Южной зоной Тихого океана через самолет В-17, наблюдавший момент гибели «Джюно». В том, что это сообщение не попало к адресату, вины Гувера нет — имея в составе отряда поврежденные корабли, он сосредоточил основные усилия на том, что-бы довести их в Эспириту-Санто. Максимум, что он мог сделать — оставить спасательные шлюпки и плоты, но для этого пришлось бы ложиться в дрейф в районе действия вражеских подводных лодок.

сов».* Кинкейд, разрабатывавший план боя, учел большинство проблем прошлых сражений: теперь соединение делилось на три группы — эсминцев и две крейсерских, распределенных тактически для первичной торпедной атаки по данным РЛС с последующим артурдаром с дистанции не менее 7 миль. Особое внимание уделялось разведывательно-корректировочной работе бортовых гидросамолетов крейсеров и связи с ними. Однако если для ветерана Гуадалканала Кинкейда этот план был выстраданным руководством к действию, то для Райта — дополнительной инструкцией, конкретизирующей ряд вопросов боевого управления соединением в данном месте в данное время. Не вникнув в ряд тонких моментов, Карлтон Райт по приказу Хэлси вывел соединение в море на исходе суток 29 ноября, когда 8 эсминцев «экспресса» под командованием контр-адмирала Райдзо Танака выбирали якоря в Буине.

«Гонолулу» под флагом младшего флагмана контр-адмирала Мэлана С. Тисдейла, находился в хвосте крейсерской колонны, имея позади себя только «Нортхемптон» и 2 эсминца арьергарда, приданные TF.67 уже после выхода в море. Опуская основные подробности боя, начавшегося сразу после 23.00 в десяти милях от мыса Тассафаронга, довольно хорошо описанного в литературе, остановимся на участии в нем «Гонолулу».

Открыв огонь по приказу Райта в 23.25, артиллеристы крейсера выбрали в качестве цели «Таканами», находившегося на дистанции чуть более 4 миль. Японский эсминец, попавший под огонь всего американского соединения, затонул в 01.37 с большей частью экипажа (спаслось только 48 человек), однако успев до этого выпустить свои торпеды. Остальные корабли контр-адмирала Танаки не открывая артиллерийского огня,** получили приказ атаковать американское соединение торпедами, имея прекрасную возможность ориентироваться по вспышкам выстрелов крейсеров. И до 23.33 в направлении американской колонны ушли не менее двадцати «лонг лэнсов». Некоторые из них закономерно нашли свои жертвы, но еще раньше достигли целей торпеды «Таканами»: два попадания получил флагманский «Миннеаполис», одно «Нью-Орлеан». В 23.39 пострадала «Пенсакола» (одно попадание), а через восемь минут — «Нортхемптон» (два). Таким образом, «Гонолулу» остался единственным не пострадавшим американским кораблем. По С.Э. Морисону, команда крейсера должна была благодарить за это вахтенного офицера Дж. Ф. Дэвиса: правильно оценив обстановку после взрывов на флагмане и «Нью-Орлеане», он координатом вправо увеличил корабль восточнее горящих мателотов и начал выполнение противоторпедного зигзага, увеличив скорость до 30 узлов. Во время этого маневра крейсер, продолжая вести огонь главным калибром, чуть было не выскочил на мель у о. Саво. Но это стало последней неприятностью для экипажа «Гонолулу» в этом сражении. Около полуночи, безрезультатно выпустив последние торпеды, японские эсминцы растаяли в темноте. Контр-адмиралу Тисдейлу, принявшего в 00.11 командование от Райта, осталось только собрать боеспособные корабли и попытаться найти и вновь атаковать соединение Танаки. Обогнув Саво с запада, «Гонолулу» и четыре американских эсминца произвели поиск в север-

ном направлении, но никого не обнаружив, были вынуждены повернуть в направлении Тулаги. Хотя американцам удалось удержать на плаву все поврежденные крейсера, за исключением «Нортхемптона», опрокинувшегося в 3.00, результаты этого столкновения заставили американцев отказаться от использования крупных надводных кораблей в ночное время в водах омывающих Гуадалканал.

Пока продолжались тяжелые бои на острове японцы не могли оспорить американское дневное господство в воздухе — вводить в узкие проливы зоны авианосные силы было слишком опасно, а аэродрома, с которого могли действовать истребители, в окрестностях не имелось. В начале ноября «джэпы» решили исправить эту ошибку, начав сооружение летного поля в районе мыса Мунда на острове Нью-Джорджия, в 180 милях от американского аэродрома Гендерсон. В начале декабря его строительство завершилось, что сразу вызвало всплеск ответной активности американской авиации, а по ночам, пользуясь японским опытом, аэродром в Мунда превратился в мишень для пушек кораблей ВМС США — круг задач крейсерско-миноносного соединения Гуадалканала расширился. Одновременно происходили и кадровые изменения — потерпевшего столь серьезное поражение Райта заменил прибывшим с Атлантического ТВД контр-адмиралом Уолденом Л. Эйнсуортом. Почти одновременно вместе с ним, в начале января нового 1943 года в воды Соломоновых островов пришли «Сент-Луис», убывший с Алеут в конце октября и ненадолго посетивший верфь «Мэйр Айленд», и второй алеутский ветеран — «Нэшвилл», с конца декабря находившийся на Фиджи. Оба корабля вошли в состав переформированного TF.67, образовав вместе с «Хеленой» и «Гонолулу» самое крупное за все время войны формирование «бруклинов». Кроме них в состав соединения «Пага» Эйнсуорта вошли тяжелый крейсер «Луисвилл», новый легкий крейсер «Колумбия» типа «Кливленд», новозеландский «Акилез» — участник боя с немецким рейдером «Адмирал граф Шпее» и 5 эскадренных миноносцев. В таком составе, имея пять практически идентичных кораблей со скорострельной 152-мм артиллерией, Эйнсуорт получил очень солидное средство огневого давления.

Утром 4 января TF.67, разделенное на группу обстрела — «Хелена», «Нэшвилл» (флаг Эйнсуорта), «Сент-Луис», 2 эсминца; и группу прикрытия — «Луисвилл» (флаг Тисдейла), «Гонолулу», «Колумбия», «Акилез», 3 эсминца, пополнило боезапас до полного комплекта. При этом на «Хелену» были погружены новые секретные снаряды Mk.35 с радиолокационными взрывателями AAVT для 127-мм орудий. Впервые так глубоко войдя в оперативное пространство противника, группа обстрела, скоординировав свои действия с

* Это решение было принято после стабилизации обстановки на Новой Гвинее и провала попытки снабжения японского гарнизона Гуадалканала подводными лодками. Теперь в состав «экспрессов» планировалось включать только эсминцы, часть из которых использовалась для транспортировки груза в специальных плавающих контейнерах, для разгрузки которых не требовались ни подход к берегу, ни постановка на якорь.

** В приказном порядке! Расчет был только на применение торпедного оружия. Нарушивший этот приказ «Таканами» принес очень полезную жертву, но если бы так поступил кто-либо еще, результаты боя для японцев могли быть хуже.

авиаразведкой и ПЛ «Грейбек», выполнявшей роль навигационного ориентира, в 01.10 5 января начала обстрел аэродрома Мунда на острове Нью-Джорджия. Беглый огонь «бруклинов», каждый из которых корректировал стрельбу при помощи бортовых самолетов, был исключительно эффективен. За 40 минут корабли выпустили 3000 152-мм и 1400 127-мм снарядов. Попытки береговых батарей организовать сопротивление ни к чему не привели. К 09.00 утра группа Эйнсуорта, следуя южными курсами со скоростью 28 уз, была уже южнее Гуадалканала и прикрывалась воздушным патрулем с аэродрома Гендерсон. В этот момент неожиданно для всех появились четыре японских пикирующих бомбардировщика D3A из состава 582-й авиагруппы с авиабазы Буин, которые выбрали целью «Гонолулу» и «Акилез». Американский крейсер не пострадал, выдержав три близких разрыва, а вот новозеландцам не повезло — 250-кг бомба пробила крышу башни 'X' и взорвалась внутри, погибло 13 человек. На выходе из пикирования самолеты, атакованные четверкой F4F, так же подверглись обстрелу корабельной зенитной артиллерии. Один из двух

сбитых «вэлов» засчитали «Хелене», причем именно за счет применения новых снарядов. Так состоялся боевой дебют этого оружия, которое позже станет очень важной составляющей защиты американских соединений от камикадзе.

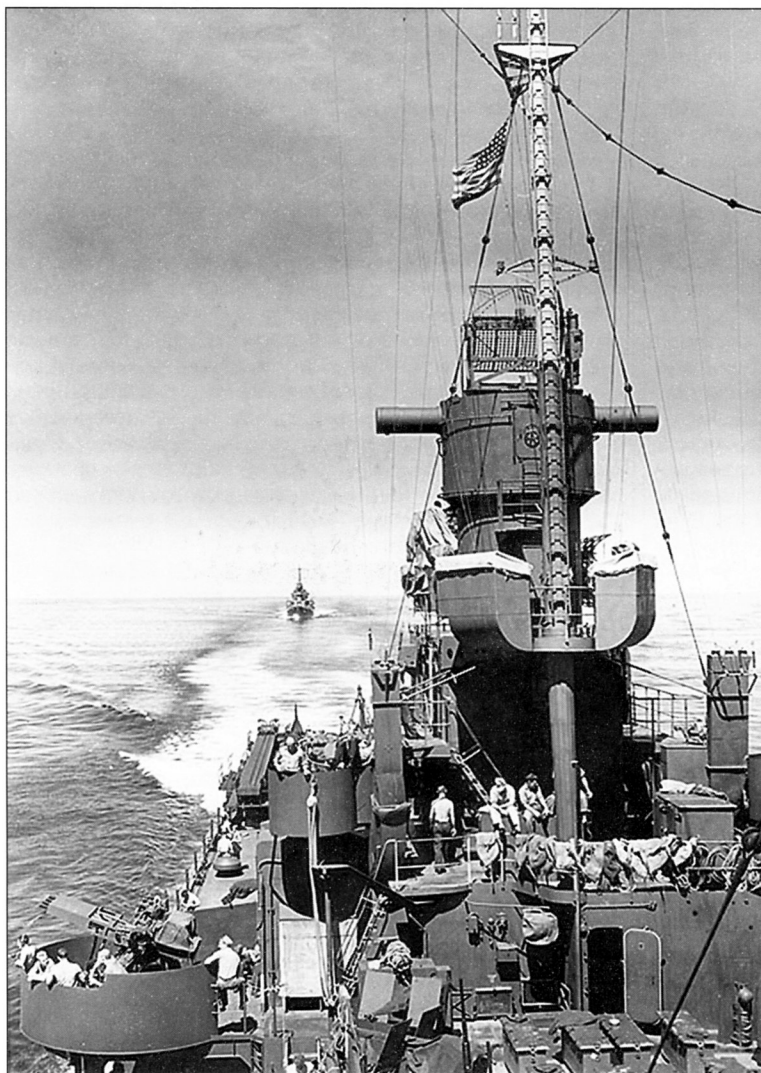
Стало ясно, что при использовании быстроходных кораблей в темное время суток, такие рейды можно превратить в источник постоянного беспокойства для врага — внедряя тактику «экспрессов наизнанку». 24 января почти такая же операция была проведена и против строящегося аэродрома Вила на острове Колумбангара. Между 02.00 и 02.30 «Нэшвилл» (флаг Эйнсуорта), «Хелена» и 4 эсминца выпустили по противнику 2000 152-мм и 1500 127-мм снарядов.; «Гонолулу», «Сент-Луис» и 3 эсминца прикрывали операцию. Корректировали огонь на сей раз пилоты патрульных «каталин». Контратака воздушных сил противника (торпедоносцы G4M) последовала еще затемно, но на сей раз оказалась безрезультатной, а эсминец «Рэдфорд» сбил один самолет.

Случались в боевой деятельности тихоокеанских «бруклинов» на этом отрезке времени и неординарные моменты — 11 февраля 1943 года бортовой гидросамолет «Хелены» помог эсминцу «Флетчер» потопить японскую субмарину I-18.

В марте — начале апреля соединение несколько раз выходило на перехват «экспрессов», совмещенный с планируемым обстрелом островов, но операции отменялись из-за угрозы воздушных налетов. 15 апреля в состав соединения вернулся «Нэшвилл», отсутствовавший с 27 марта, и флаг Эйнсуорта был перенесен с «Гонолулу» на него. 6 мая соединение принимало участие в прикрытии минных постановок на выходе из пролива Скайларк. А следующий обстрел Вилы, состоявшийся в ночь на 13 мая, принес неожиданные проблемы — по окончании ведения огня в первой башне «Нэшвилла» произошло самопроизвольное воспламенение порохового заряда. В результате возникшего пожара погибли 18 человек (по другим данным — 9 погибших и 14 раненых), и после экстренного ремонта в Эспириту-Санта 18 мая крейсер отправили на верфь «Мэйр Айленд» для завершения работ. Количество крейсеров Эйнсуорта сократилось до трех...

Между тем, аэродромы японцев подвергались ударам авиации и днем, и ночью; боеготовность их авиационных частей, а вместе с ней и вооруженных сил на Соломоновых островах, неуклонно снижалась. А вылазки американских кораблей вверх по Слоту стали прологом к изменению общего хода боевых действий, который с начала 1943 г. вплотную поставил страну Восходящего Солнца перед необходимостью занять стратегическую оборону.

«Нэшвилл» в районе Соломоновых островов, май 1943 г.





«Сент-Луис» в камуфляже MS.21. Соломоновы острова, конец июня — начало июля 1943 года



«Саванна» в камуфляже MS.22 во время проведения операции «Хаски» (высадка союзных войск на Сицилии). Снимок сделан в гавани Алжира, вскоре после налета германской авиации 16 июля 1943 года. На заднем плане горят два транспорта типа «Либерти»



«Гонолулу» в камуфляже MS.32/2с. Тихий океан, весна 1944 года

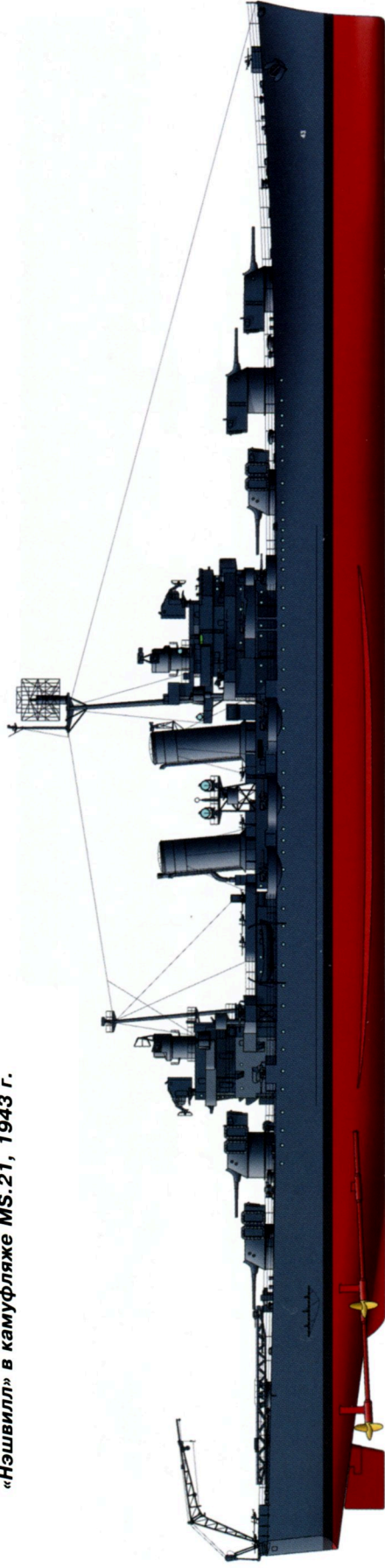


Чилийский крейсер «О'Хиггинс», февраль 1980 г.

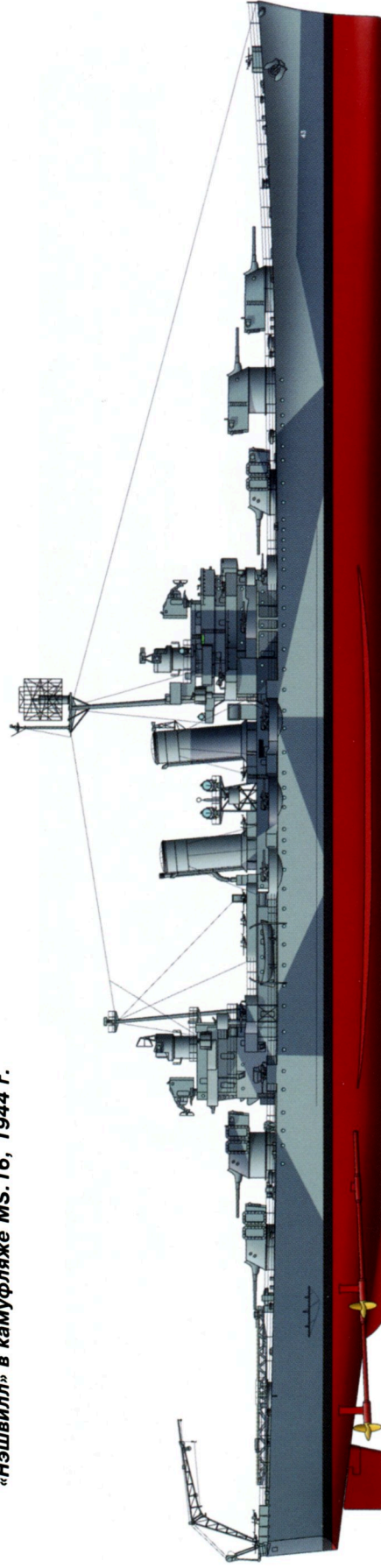


Чилийский флот почти в полном составе, конец 70-х. В центре - «Альмиранте Латорре», слева - «Капитан Прат», справа - «О'Хиггинс»

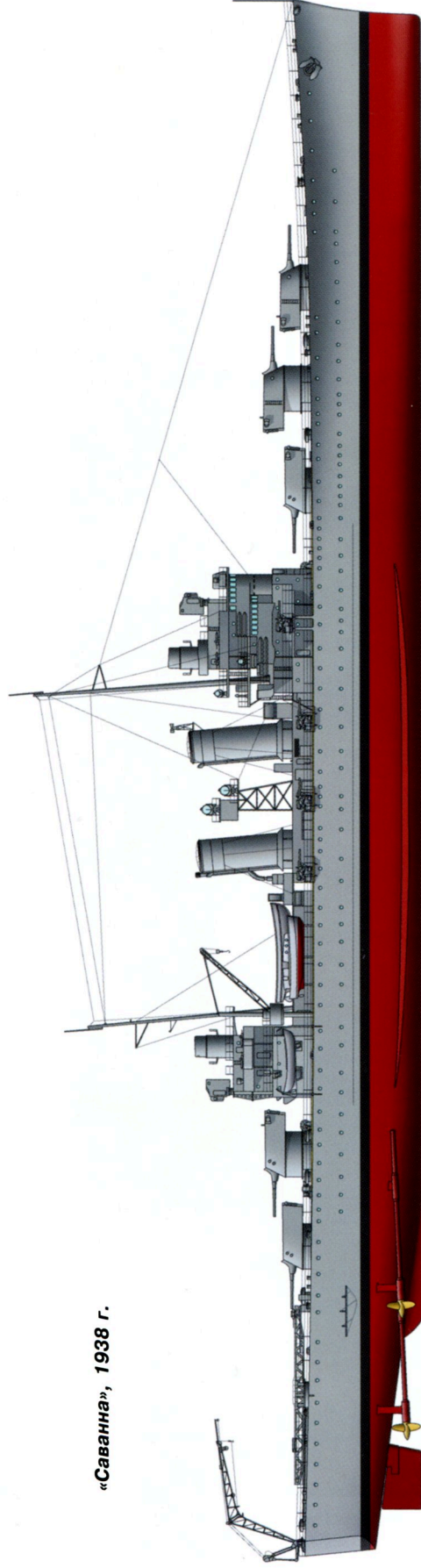
«Нэшвилл» в камуфляже MS.21, 1943 г.



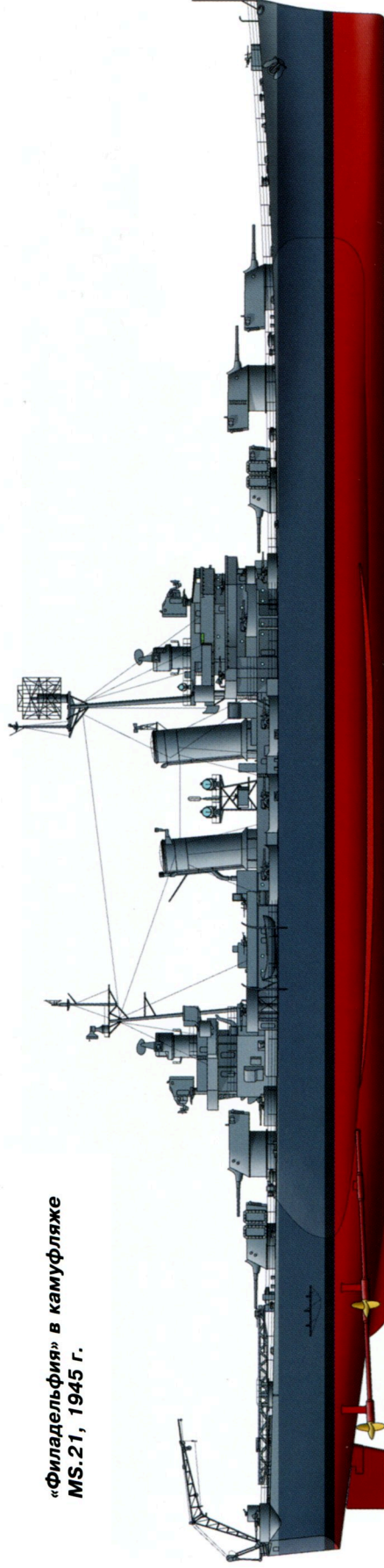
«Нэшвилл» в камуфляже MS.16, 1944 г.



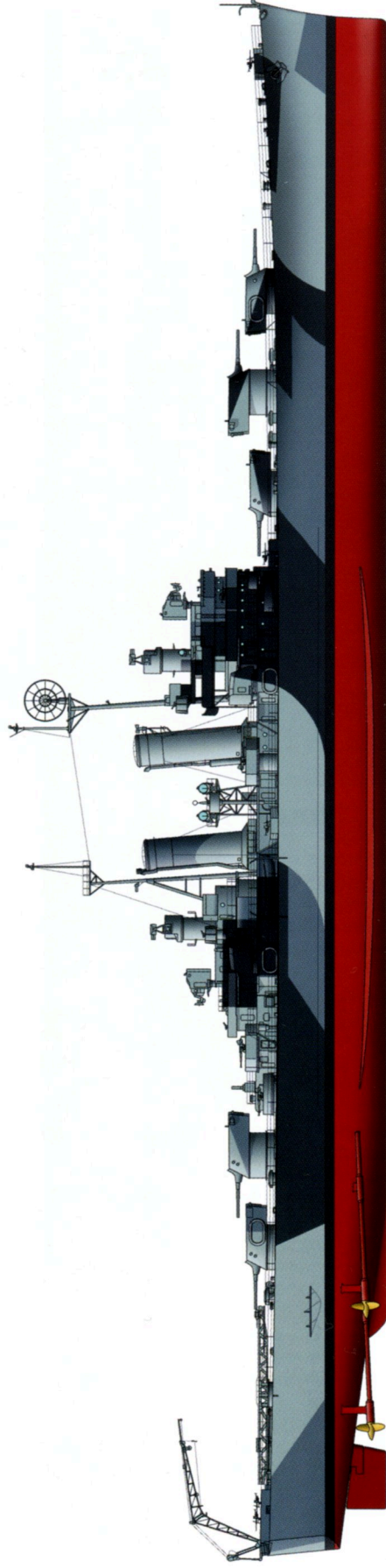
«Саванна», 1938 г.



«Филадельфия» в камуфляже
MS.21, 1945 г.



«Сент-Луис» в камуфляже MS.32/2с, октябрь 1944 г.



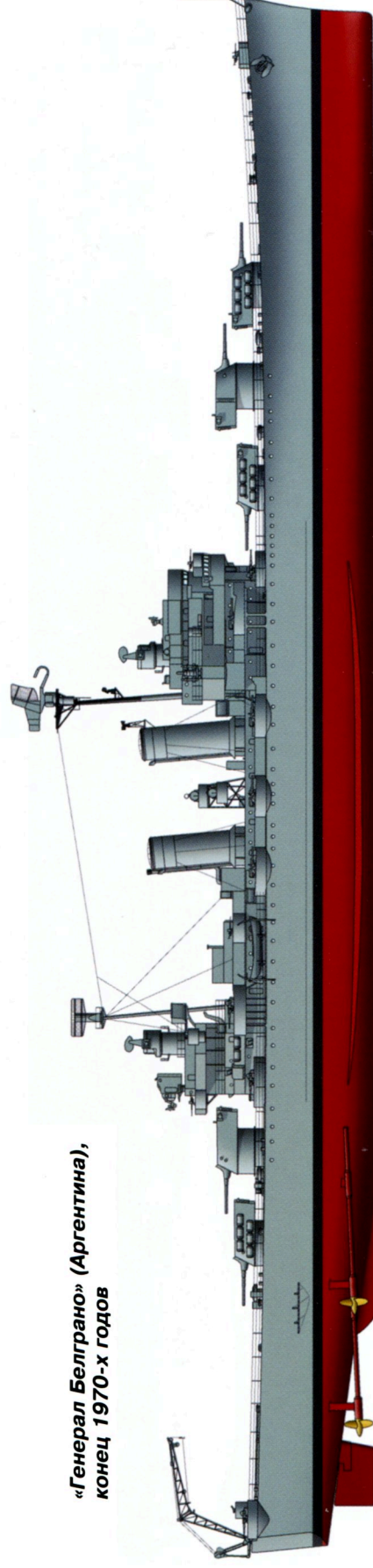
«Сент-Луис» в камуфляже MS.21, 1945 г.



**«О'Хиггинс» (Чили),
конец 1970-х годов**



**«Генерал Белграно» (Аргентина),
конец 1970-х годов**





«Факел» у берегов Марокко

К началу 1942 г. обстановка в Атлантике поменялась кардинальным образом. После объявления 11 декабря 1941 г. Германией и Италией войны Соединенным Штатам, американский флот (с назначением 20 декабря адмирала Кинга главнокомандующим всеми военно-морскими силами США, должность командующего Атлантическим флотом перешла к адмиралу Ральфу Ингерсоллу) получил свободу действий.

В начале года три оставшихся в Атлантике «бруклина» («Нэшвилл» в марте ушел на Тихий океан) патрулировали акваторию Карибского моря, базируясь на Бермудские острова. «Саванна» совершила в январе переход в бразильский Ресифи и оставалась там до июня, патрулируя Центрально-Атлантический сектор в паре с авианосцем «Рейнджер» и осуществляя контроль за французскими базами на Мартинике и Гваделупе. «Бруклин» и «Филадельфия» перебазировались в Арджентину и стали привлекаться к эскортированию трансатлантических конвоев — как правило, на участках от Нью-Йорка и Галифакса до берегов Исландии. Продолжалось наращивание сил союзников и на самом острове. Так, «Филадельфия» в составе TF.32 участвовала в переброске в Исландию оставшихся подразделений 1-й бригады морской пехоты и персонала Королевских ВВС.

Готовясь к военным действиям в Европе и Африке, американская армия накапливалась в Великобритании, поэтому наиболее важной задачей сильно поре-

девших надводных сил Атлантического флота являлось эскортирование войсковых конвоев. Их сопровождение осуществляли оперативные соединения TF.37 контр-адмирала Ллойда Дэвидсона* (линкор «Нью-Йорк», крейсер «Филадельфия», 6 — 12 эсминцев) и TF.38 кэптана Брайэнта (линкор «Арканзас», крейсер «Бруклин», 7 — 11 эсминцев). С августа в перевозках войск из США стали участвовать крупные пассажирские лайнеры, включая обеих британских «королев». 3 сентября на одном из подобных войсковых транспортов — «Уэйкфилде» (бывший лайнер «Манхэттен», 24 289 брт), вспыхнул пожар.

Надо сказать, что американцы уже тогда приобрели богатый опыт в спасении экипажей потопленных кораблей. Еще перед выходом конвоя из Нью-Йорка, входивший в состав его охранения «Бруклин» определили в качестве спасательного судна на случай подобной катастрофы. Этот выбор не был случайным: по словам известного американского исследователя Т. Роско, «командир корабля кэптен Ф.Ч. Денебрик хорошо подготовил команду к подобным ситуациям. Все моряки прошли серьезную тренировку, существовал четкий план ведения спасательных работ. Для пострадавших на крейсере имелись запасы продовольствия и свободные помещения».

* Командир 8-й дивизии крейсеров

По получении приказа от командира конвоя, крейсер оставил свое место в ордере и в 19.07 подошел к горящему судну. Он развернулся так, чтобы коснуться своей правой скулой левой раковины транспорта, перебросив три конца на его ахтердек. С «Уэйкфилда» спустили аварийные трапы, по которым люди быстро перешли на «Бруклин» и эсминец «Майо». Всего крейсер принял 1173 человека, а транспорт, против ожиданий, удалось потушить и отбуксировать в порт.

Тем временем обширное, контролируемое немцами и итальянскими войсками атлантическое побережье обоих охваченных войной континентов начинало становиться ареной для союзных десантов. Первой серьезной пробой сил на атлантическом ТВД для ВМС США стала операция «Торч» — высадка в Северной Африке. На западное оперативное соединение (TF.34) контр-адмирала Г.К. Хьюитта, ложилась задача обеспечить высадку приблизительно 35 000 пехотинцев и 250 танков генерала Паттона в трех различных точках на атлантическом побережье французского Марокко.

«Бруклин» (кэптен Денебрик), вместе с флагманским кораблем всего TF.34 тяжелым крейсером «Огаста», входил в Центральную группу (TG.34.9) кэптана Эммета, перебрасывающую на 15 транспортных судах почти 19 000 человек генерал-майора Андерсена с 79 танками в район деревушки Федала, в 15 милях северо-восточнее Касабланки.

«Филадельфия» (кэптен Хандрен), флагману Южной группы (TG.34.10) контр-адмирала Дэвидсона, вместе с линкором «Нью-Йорк» надлежало обеспечить десантирование 6423 солдат и 108 танков генерал-майора Хармонга, перевозимых на 6 транспортах, в местечке Сафи, в 140 милях к югу от Касабланки — только там имелась возможность выгрузить на берег «Шерманы».

И наконец «Саванна» (кэптен Фиске) входила в состав Северной группы (TG.34.8) контр-адмирала Келли (флагман — линкор «Техас») и должна была обеспечить высадку с 8 транспортных судов 9100 человек и 65 танков бригадного генерала Траскотта в устье реки Уэд-Себу, вблизи города Медия.

На переходе «Бруклин» выполнял роль посыльного корабля между флагманским командным пунктом ад-

мирала Хьюитта на «Огасте» и остальными кораблями соединения. Именно на «Бруклине» в ходе осуществления операции «Торч» находился 57-летний профессор истории Гарвардского университета Сэмюэль Эллиот Морисон, который по личному соглашению с президентом Рузвельтом выполнял функцию официального историографа ВМС США в начавшейся войне и имел воинское звание командера военно-морского резерва. Он отмечал, что из 65 офицеров крейсера только 9 прослужили в ВМС более 3 лет, а более половины из 1050 матросов никогда ранее не были в море.

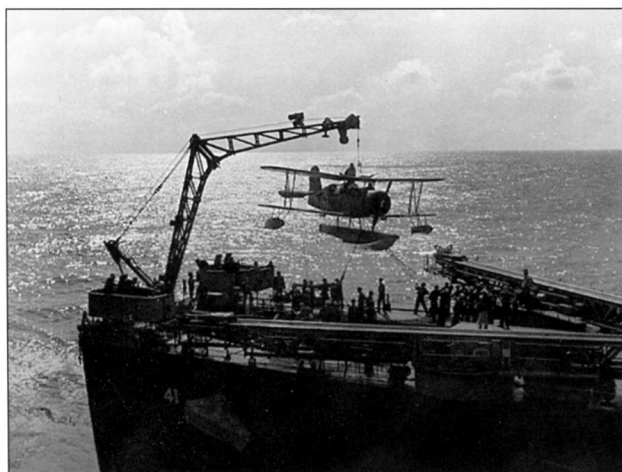
В течении 10 дней TF.34, постоянно меняя курсы в светлое время суток, двигалось через Атлантику 14-узловой скоростью. С рассветом 7 ноября от TF.34 отделилась Южная, а между 15.00 и 16.00 разделились Северная и Центральная группы. Соответственно к своим целям устремились и атлантические «бруклины».

Уже 8 ноября, с началом операции, головной корабль проекта получил боевое крещение. Приняв сразу после 06.00 утра сигнал с берега о том, что французские силы оказали сопротивление высадке, «Бруклин» катапультировал бортовой гидросамолет и, находясь в 5,5 милях от берега, в 06.22 дал первый залп по береговой батарее мыса Шерки (4х138-мм орудия). За последующие полтора часа крейсер выпустил 757 снарядов полностью ее подавив, при этом уничтожив одно из орудий и командно-дальномерный пост батареи.

Примерно в 08.15 из Касабланки вышло небольшое соединение французского адмирала Ж. де Лафона (крейсер «Примоге», 2 лидера, 5 эсминцев). Французы плохо представляли себе, кто потревожил их покой, а вот адмирал Хьюитт, отреагировал быстро — в 08.40 «Огаста» и «Бруклин» с двумя ЭМ получили приказ перехватить противника. Однако нанести французам хоть какие-то повреждения, несмотря на довольно плотный огонь с дистанции 60 — 80 кбт, у американцев не получилось. Разобравшись в происходящем, де Лафон отошел обратно, а в 09.15 и американские крейсера вернулись на свои позиции прикрытия транспортов.

Буквально через полчаса передовая группа французов из 3 эсминцев повторила попытку прорваться в район нахождения транспортов, в связи с чем «Бруклин» опять оказался при деле. В 09.51 сближающийся с противником корабль резким маневром уклонился от пятиторпедного залпа французской ПЛ «Амазоне», а уже в 10.08 попал под огонь эскадренных миноносцев под трехцветным флагом. Достаточно искусно для начинающего, используя артиллерию главного калибра, «Бруклин», по-видимому, смог добиться не менее 6 попаданий в эсминец «Булонэ», который чуть позже затонул в результате потери хода и попадания 406-мм снаряда с линкора «Массачусетс». Довольно сильно от огня крейсера пострадали «Примоге» и эсминец «Брестуа». Сочетание хороших скоростных и маневренных качеств с высокой огневой производительностью большого числа 152-мм орудий, которое позже и в Атлантике, и на Тихом океане будет оценено как основное достоинство американских легких крейсеров, дало о себе знать самым недвусмысленным образом.

Всего же в стычках с морскими и береговыми силами французов корабль выпустил за день более 2600 снарядов ГК. Досталось и самому «Бруклину» — между



Подъем на борт крейсера «Филадельфия» гидросамолета SOG «Сигалл». Ноябрь 1942 года, операция «Торч».

14.00 и 14.50 один из снарядов батареи Эль-Ханк (194-мм и 138-мм орудия), к счастью для американцев, не разорвавшийся, вывел из строя 2 орудия универсального калибра, ранив 5 человек.

Утром 10 ноября расстрелявший большую часть боезапаса «Бруклин» поменялся местами с родоначальником другого многочисленного семейства американских легких крейсеров — «Кливлендом», заняв его позицию в ордере ПВО авианосной TG.34.2 контр-адмирала Макуотера (флагман — авианосец «Рэйнджер»).

Южной группе, отделившейся от TF.34 первой и прибывшей в намеченный район, находящийся в восьми милях от Сафи, за пять минут до наступления 8 ноября, не пришлось столкнуться и с половиной проблем, выпавших на долю Центрального соединения. Высадка началась с опозданием на полчаса — в 04.30. Однако уже спустя 10 минут флагману группы «Филадельфии» и старому линкору «Нью-Йорк» пришлось открыть огонь по береговой батарее Ля Рийо (четыре 130-мм орудия), которая, в свою очередь, с 04.28 обстреливала входящие в гавань американские эсминцы.

Эта батарея, расположенная на скале Пуэн де ля Тур в 100 — 140 метрах над уровнем моря, имела вооружении стандартные для французских эсминцев орудия и носила название корабля этого класса, погибшего в марте 1940 г. в Касабланке в результате взрыва торпед. Однако сделав буквально несколько залпов она замолчала, что в условиях ограниченной ночной видимости не позволило американцам определить ее точное местоположение. Но в 06.40 батарея вновь открыла огонь, на сей раз по линкору «Нью-Йорк», и интенсивно вела его примерно до 08.00, пока 356-мм снаряд не разрушил ее пост управления огнем. В течении часа после этого попадания французы полностью прекратили огонь, ставший неэффективным. А позже батарею захватили высадившиеся войска.

«Филадельфия» же с 10.35 поддерживала огнем наступавшие на берег части генерал-майора Хармонга. Главной ее целью стала 155-мм трехорудийная мобильная батарея, место которой было нанесено на карты с ошибкой. Обнаруженная лишь после 11.00 с помощью бортового гидросамолета-корректировщика крейсера, она с 11.10 подверглась обстрелу с дистанции чуть менее шести миль, при этом было израсходовано 109 снарядов главного калибра. Однако окончательный удар по этой батарее нанесли два самолета «Филадельфии», сбросившие на ее расположение несколько фугасных и осколочных бомб, после чего французы бросили пушки, предварительно выведя их из строя.

Утром 9-го ноября «Сигалл» с «Филли», совершавший противолодочное патрулирование, обнаружил и атаковал неопознанную субмарину в р-не мыса Кантэн. На следующий день французскую подводную лодку «Медуза» (по всей вероятности, атакована была именно она) обнаружил и добил другой самолет корабля на мели у м. Масаган. Фактически на этом участие «Филадельфии» в высадке закончилось — через день, 11 ноября, сопротивление французских войск в этом районе прекратилось.

А вот силам в районе Меди, огневую поддержку которым оказывала «Саванна», повезло гораздо меньше, чем на Центральном и Южном участках высадки. Мо-

рисон прямо указывает, что здесь «сопротивление французов было более решительным, потери американцев — серьезнее».

Транспорты в основном заняли свои позиции между 00.00 и 01.00 8 ноября, но здесь высадку отложили более, чем на час — реально она началась в 05.15. А уже в 05.45 французская береговая артиллерия открыла огонь. Снаряды шестиорудийной 138-мм батареи, расположенной у старой крепости в Касбе, в 06.30 стали ложиться в опасной близости от эсминца «Роу». «Саванна» немедленно начала контрбатареиную стрельбу главным калибром, быстро заставив ее замолчать. А через 20 минут вместе с «Роу» артиллеристы крейсера отразили налет пары французских истребителей «Хок-75», обстреливавших корабли из пулеметов.

Когда после 07.00 батарея возобновила огонь по разгружающимся транспортам, ее снова подавили шестидюймовки «Саванны». Как оказалось, опять временно. Эпизодически французские орудия оживали вновь, в течении всего дня, сильно мешая высадке и опасно замедлив процесс разгрузки транспортов. К сожалению, бригадный генерал Трескотт отказался от задействования в обстреле береговых целей линкора «Техас», опасаясь, что неточная стрельба тяжелых орудий может нанести чувствительные потери своим частям на подступах к Касбе. К рассвету 9 ноября артиллеристам «Саванны» удалось точно определить позиции и вывести из строя (одно — прямым попаданием 152-мм снаряда) два наиболее защищенных орудия батареи. Но за это время французы в самой Касбе смогли организовать прочную оборону.

На этом участке, как и в зоне деятельности Южной группы, хорошо проявили себя бортовые гидросамолеты — за первые сутки они сбросили на береговые цели более 3 тонн бомб, причем для ударов по танкам использовались глубинные бомбы с контактным взрывателем.

Утром 9 ноября удар по бронеколонне противника на дороге в Рабат нанес и главный калибр крейсера, уничтожив 4 из 14 танков. А сутки спустя снова началась работа для бортовой авиации «Саванны» — два SOC-3, прикрывавшие с воздуха рейд «флэшдеккера» «Даллас» по реке Уэд-Себу, подавили французскую 75-мм батарею недалеко от аэродрома Кенитра, сбросив на нее глубинные бомбы.

Утром 10 ноября пала крепость в Касбе, чуть позже прекратил сопротивление и гарнизон Кенитры. Основная задача операции «Торч» была выполнена, осталось только дожидаться реакции главного противника, немцев. И она последовала очень быстро. Уже 10 ноября «у-боты» атаковали «Рэйнджер» и «Кливленд» — четыре торпеды прошли под кораблями. 12 ноября TG.43.2, в состав которого теперь входил «Бруклин», снова подверглось неудачной атаке двух или трех ПЛ — возможно, на этот раз французских из Касабланки. Хотя в следующие несколько дней немецким подводникам удалось потопить несколько транспортов, опасности для «бруклинов» они уже не представляли — «Саванна» (с TG.34.8 15-го ноября), «Бруклин» (с TG.34.9 — 17-го) и «Филадельфия» (с TG.34.10 — 13-го) оставили районы высадки и еще до конца месяца прибыли в базы Восточного побережья США: «Филадельфия» в Нью-Йорк, «Бруклин» и «Саванна» — в Норфолк.

«Длинные копы» против «шестидюймовых пулеметов»: бой в заливе Кула

До конца июня 1943 года центр боевых действий на Соломоновых островах, перемещаясь вверх по проливу Слот, от Гуадалканала и Тулаги к расположенным северо-западнее островам Нью-Джорджия и Коломбангара, ведя за собой и корабли Эйнсуорта, которые теперь были переформированы в TF.18. В состав соединения входили три «бруклина» — «Хелена», «Сент-Луис» и «Гонолулу». В это же время в распоряжении Хэлси поступило соединение контр-адмирала Мэррилла, имевшее своим костяком четыре новых легких крейсера типа «Кливленд». Эти два отряда, сменяя друг друга и полагаясь на радары, скорострельные орудия главного калибра и торпеды эсминцев сопровождения, являлись единственной преградой на пути «экспрессов», которые, имея более короткие коммуникации, вели весьма напряженную ночную жизнь, непрерывно снабжая японские гарнизоны на о. Коломбангара. В конце июня, при очередной реорганизации, из соединений Эйнсуорта и Мэррилла сформировали TF.36, которое имело задачей прикрытие высадки союзников на Нью-Джорджию.

В ночь на 5 июля 1943 года TG.36.1 — «Гонолулу» (кэптен Хейлер, флаг Эйнсуорта), «Хелена» (кэптен Сесил) и «Сент-Луис» (кэптен Кэмпбелл) в компании 9 эсминцев — эскортировала конвой с 2600 пехотинцами, перевозившихся на Нью-Джорджию на семи эсминцах-транспортах. Сразу после полуночи крейсера подвергли очередному обстрелу Вилу и гавань Байроко, выпустив 3000 фугасных снарядов главного калибра. Одновременно огонь вели и эсминцы прикрытия. Один из них, «Стронг», в 00.49 неожиданно поразила торпеда, которую приписали японской подводной лодке. В реальности данный успех принадлежит кораблям «экспресса» под командованием капитана 1 ранга К. Канидзё, которые обнаружили американские корабли во время ведения ими огня по берегу, нанесли удар своими дальнобойными торпедами и отошли обратно.

Получив днем 5 июля сообщение из штаба Хэлси о наличии на рейде Буина японского «экспресса», производивший заправку топливом на ходу адмирал Эйнсуорт без колебаний развернул соединение в пролив

Индиспенсейбл. Крейсера и эсминцы сопровождения «Николас» и «О'Бэннон» 21-й ЭЭМ кэптана Фрэнсиса К. Макайерни увеличили ход до 29 узлов. Еще два корабля этой же эскадры эсминцев, «Рэдфорд» и «Дженкинс», присоединились к ордеру до наступления темноты. Проходя сразу после полуночи 6 июля севернее северо-западной оконечности Нью-Джорджии мыса Вису-Вису, корабли снизили ход до 25 узлов.

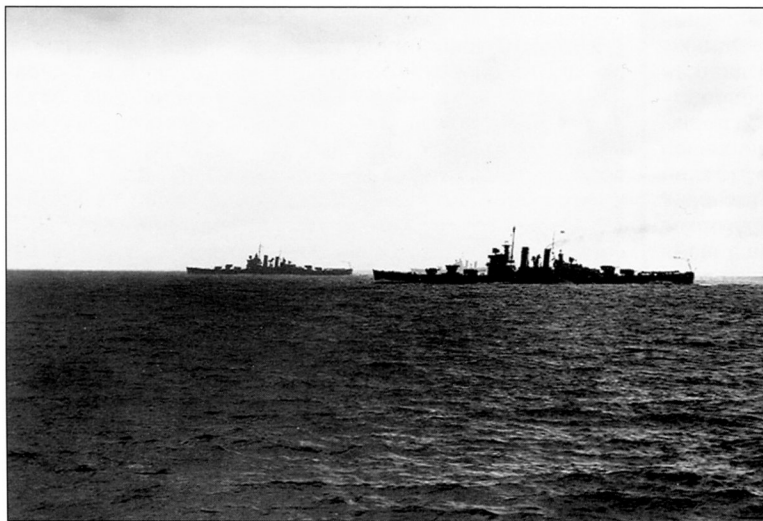
Уолден «Паг» Эйнсуорт не очень верил в свои радары, прекрасно понимая, что на самом деле их возможности в плане управления артогнем ограничены не столько дистанциями обнаружения целей, сколько дальностями, на которых наблюдаются всплески собственных снарядов, а для 152-мм калибра они не впечатляли. По этой причине адмирал не рассчитывал вести бой по данным РЛС дальше, чем на 9000 метров. На больших дальностях он намеривался использовать осветительные снаряды. Но вот в огневую производительность и относительную точность стрельбы крейсеров он верил безоговорочно. В то же время штаб соединения не очень высоко оценивал возможности радиолокационной техники и торпедного оружия противника. Во многом это и привело к потере «Хелены».

«Экспресс», вышедший из Буина в ночь на 6 июля, состоял из двух транспортных отрядов («Хамакадзе», «Мотидзуки», «Микадзуки» капитана 1 ранга Орита и «Хацуюки», «Нагацуки», «Сацуки», «Амагири» капитана 1 ранга Ямасиро) и отряда поддержки («Ниидзуки», «Таникадзе», «Судзукадзе») под общим руководством командира 3-й эскадры эсминцев контр-адмирала Тэруо Акияма на «Ниидзуки». Этот корабль, о чем, конечно, не могли знать американцы, был оборудован радаром тип 21, и именно он прошлой ночью выдал трем остальным эсминцам предыдущего «экспресса» целеуказание на торпедную атаку соединения Эйнсуорта, находящегося на дистанции 11 миль, в результате чего погиб «Стронг».

В 00.26 двигавшийся к выходу из залива Кула «экспресс» покинул транспортный отряд Орита, отвернув в сторону Коломбангары. Остальные семь кораблей в строю кильватера продолжали идти со скоростью 21 узел прежним курсом. В 01.18 Акияма разомкнул строй своего соединения, а через 25 минут развернул отряд капитана 1 ранга Ямасиро на 180 градусов, в сторону рейда Вилы. «Ниидзуки», «Таникадзе», «Судзукадзе» продолжили свой путь на север. Надо полагать, что к этому времени Акияма все еще не подозревал о присутствии поблизости сил Эйнсуорта.

Американцы же обнаружили неприятеля примерно в момент отделения отряда Ямасиро, около 01.40, с дистанции чуть более 12 миль. Эйнсуорт немедленно перестроил корабли в боевой ордер — эсминцы парами образовали авангард и

«Сент-Луис», «Хелена» и «Гонолулу» в районе Соломоновых о-вов, 20 июня 1943 г.



арьергард. Пару минут спустя TG.36.1. повернула «все вдруг» на курс 242°, сокращая дистанцию до противника. Но из-за нечеткости радиолокационных отметок (корабли Акиямы находились на фоне северо-восточного берега Коломбангары) и желания вести огонь максимальным количеством стволов, Эйнсуорт в 01.50 опять повернул вправо, снова организовав кильватер на курсе 302°. Дистанция до целей, которых было насчитали от семи до девяти, составляла примерно 5,5 миль, и «Паг» выбрал вариант ведения огня по данным РЛС. В 01.54 он приказал эсминцам открыть огонь по расходящимся контркурсами кораблям Ямасиро и Акиямы*, спустя две минуты в отношении группы Акиямы такой же приказ получили и крейсера. Через минуту заговорили орудия крейсеров, более того, опять, как и в бою у Тассафаронга, огонь был сконцентрирован на самой заметной цели — флагманском корабле Акиямы «Ниидзуки».

Однако за 10 минут до этого момента американские крейсера обнаружили с японского флагмана визуально. Акияма оповестил свои силы, увеличил скорость до 30 узлов, повернул влево на курс 315° и немедленно отозвал отряд Ямасиро. Собственно, больше ничего на «Ниидзуки» сделать не успели — накрытый первым же залпом, корабль сразу же лишился возможности управляться. В 01.58, точно выверив данные для торпедной стрельбы по ослепительным вспышкам орудийных залпов «Хелены», «Судзукадзе» и «Таникадзе» выпустили с дистанции 5000 м правыми бортами по 8 торпед «тип 93» с установкой глубины хода на 3 м. Затем под прикрытием дымовой завесы они отошли северо-западными курсами, перезаряжая торпедные аппараты. По ряду причин эти корабли отделались незначительными повреждениями: девятиторпедный залп «О'Бэннона» и «Рэдфорда», посланный им вслед, ушел «в молоко», а вся мощь артиллерийского огня крейсеров досталась «Ниидзуки», который был совершенно разрушен и потерял убитыми 300 человек, включая командира и самого контр-адмирала Акияму.

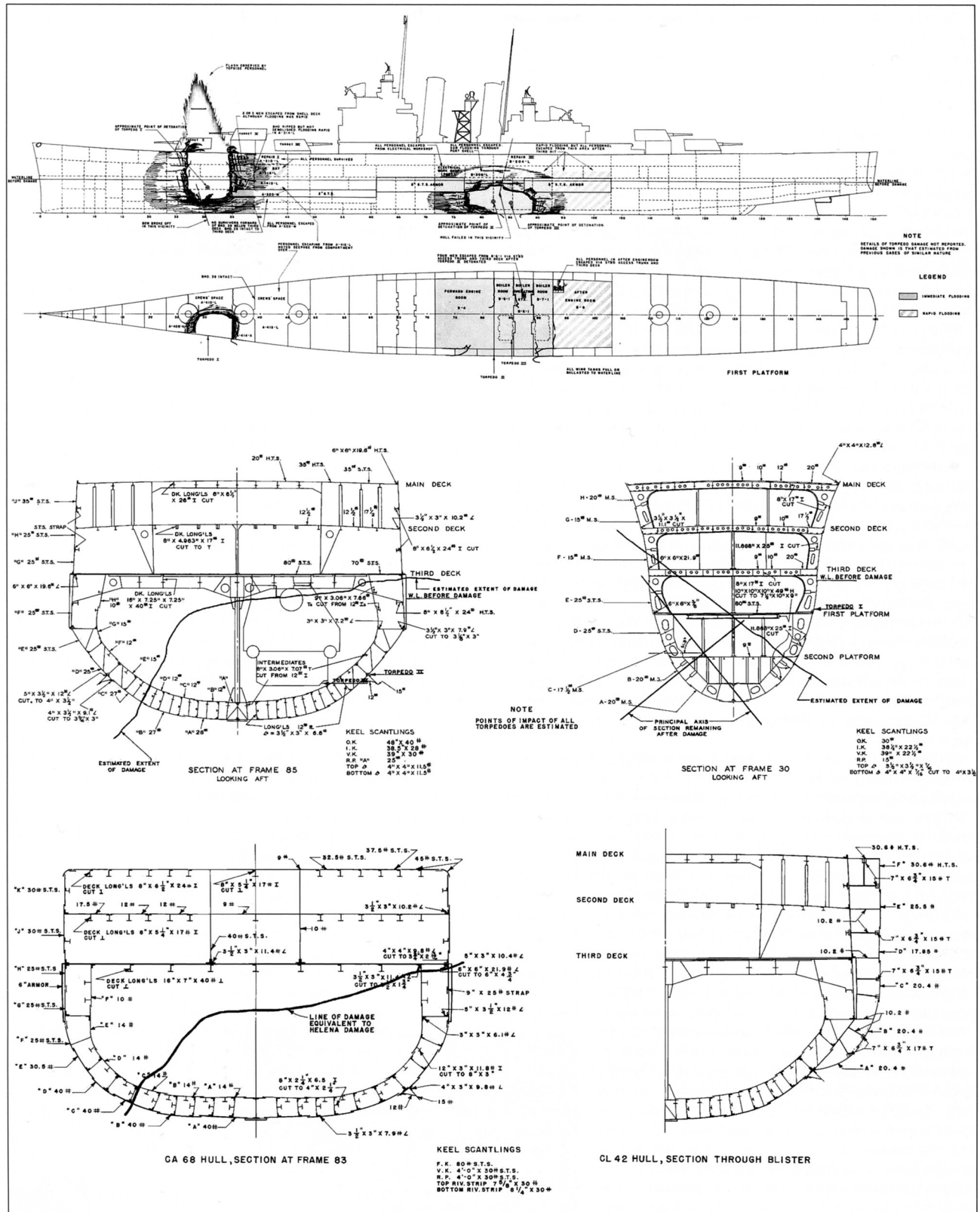
В 02.03 Эйнсуорт приказал выполнить последовательный поворот на контркурс 112°. Однако без помех выполнить маневр смог лишь флагманский «Гонолулу» (остальные корабли успели только отретировать сигнал). В течении следующих трех минут в левый борт «Хелены» попали три из 16 выпущенных торпед отряда Акиямы. Первая (все — «тип 93», 490 кг ВВ «тип 97») угодила между первой и второй башнями ГК (32-й шпангоут, в 5,2 м ниже ватерлинии), вторая — в район кормовой переборки МО №1 (82-й шпангоут, примерно в 3 м под ватерлинией), третья — почти рядом со второй, в район поста управления кормовыми котельными отделениями, между КО №3 и №4 (85-й, по другим данным — 89-й шпангоут, так же в трех метрах ниже ватерлинии). Носовую часть крейсера оторвало сразу же, а разрушения в районе отсеков ГЭУ были таковы, что у машинной команды, героически спасавшей корабль в Перл-Харборе, не осталось никаких сомнений — на сей раз крейсер обречен. Это сразу понял и капитан Ч. Сесил, своевременно отдав команду «Оставить корабль». По традиции он покинул корабль последним. А шесть минут спустя, в 02.25, унося с собой большую часть из 168 погибших этой ночью членов экипажа, крейсер, еще раз разломившись в месте попадания второй тор-

педы, быстро затонул. На месте его гибели на поверхности воды остались только носовая часть (дрейфовала в районе до полного затопления около 12 часов) и множество спасательных плотиков.

«Сент-Луис», выполняя еще до попадания торпед в «Хелену» правый координат с целью завершить маневр быстрее, добился своего, но уже на новом курсе получил в кормовую часть удар торпеды, которая, к счастью, не взорвалась. Оба уцелевших крейсера Эйнсуорта, отвернув в 02.07 сначала вправо на 30°, а затем, спустя семь минут, влево на 60°, в 02.22 — снова легли на курс 112°. На экранах их РЛС прекрасно наблюдались корабли Ямасиро — таким маневрированием Эйнсуорт осуществил что-то вроде «crossing T». В 02.18 по флагману отряда Ямасиро, «Амагири», с дистанции 5,6 миль «Гонолулу» и «Сент-Луис» открыли огонь главным калибром. Хотя он не нанес японцам существенных повреждений, но вынудил все четыре эсминца отвернуть и выйти из боя, не выпустив торпед. На «Амагири», пораженном 4-мя снарядами, 13 человек погибло, а еще 11 получило ранения. В «Хацуюки» попало три снаряда — итог: 6 убитых, один раненый. Спустя девять минут Эйнсуорт, решив сблизиться с противником, лег на курс 262°. Однако корабли Ямасиро, 30-узловым ходом отходившие к Виле, уже пропали с экранов РЛС, на которых остались только свои эсминцы и оторванный нос «Хелены». В 02.35 первая фаза «Боя в заливе Кула» завершилась — корабли прекратили огонь. Отряд Эйнсуорта в 02.42 лег на курс 292°, пролегающий точно между тонущими останками «Ниидзуки» и плавающим носом «Хелены», причем оба объекта безрезультатно атаковали торпедами «Николас» и «Дженкинс». В 03.30, понимая, что безответные вызовы на связь пропавшей «Хелены» при пустых экранах РЛС означают худшее, но будучи уверен в своей победе, Эйнсуорт приказал «Рэдфорду» и «Николасу» начать поисково-спасательные работы, а сам с крейсерами и оставшимися эсминцами направился домой, в Тулаги.

В 03.41 капитан Макайнерни начал спасательные работы — флагманский «Николас» и «Рэдфорд», спустив свои шлюпки, собирали в ночном океане экипаж несчастной «Хелены», прерываясь на попытки отогнать перезарядившие свои торпедные аппараты и появившиеся с запада «Таникадзе» и «Судзукадзе», а чуть позже — на бой с вернувшимся после высадки пехоты в Виле «Амагири» (последний намеревался спасти кого-нибудь с «Ниидзуки»), а еще позже — на столкновение с уходящими через залив Кула кораблями отряда Орита. В 05.34 «Амагири» даже произвел пятиторпедный залп с наблюдением некоего попадания, но в реальности никто из американцев более не пострадал. В конце концов, приняв по состоянию на 06.17 на борт 746 человек с «Хелены», эсминцы Макайнерни оставили на месте боя четыре шлюпки с добровольцами, — искать остальных, полным ходом убыли за своим адмиралом, опасаясь попасть с рассветом под воздушный удар. 88 человек экипажа «Хелены» во главе с капитаном Сесилем в течении следующих суток на моторных вельботах добрались до берега, откуда их сняли эсминцы «Гуин» и «Вудворт». Около 200 человек

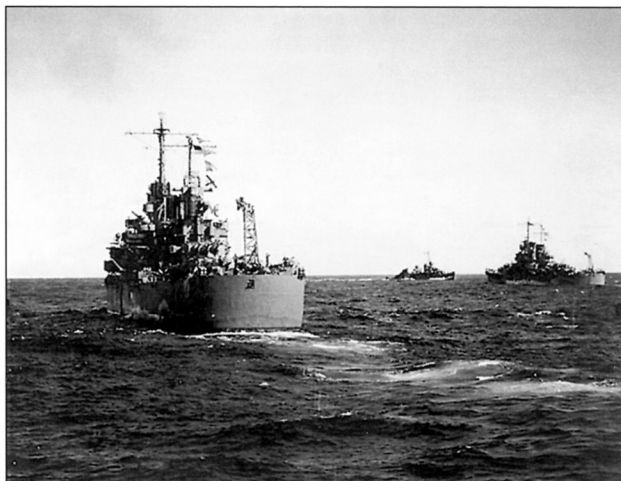
* Формулировкой приказа на открытие огня, ведение торпедной стрельбы в этот момент эсминцам Макайнерни запрещалось.





Салют на борту «Гонолулу» в честь погибших на «Хелене». Июль 1943 года.

экипажа, остававшиеся на плавающей носовой части крейсера, после целой серии злоключений, на трех надувных плотках, сброшенных разведывательным В-24, добрались через сутки к контролируемому японцами берегу о. Велла-Лавелла. Их приютили, уведя глубоко в джунгли, местные жители, а служба берегового наблюдения сообщила об этом адмиралу Тэрнеру. Сэр «Келли», не стесняясь в выражениях, потребовал



Утро 6 июля 1943 года. «Гонолулу» и «Сент-Луис» отходят к Тулаги после боя в заливе Кула.

немедленно вывезти пострадавших. В ночь с 15 на 16 июля два переоборудованных в быстроходные транспорты (APD) «флэшдекеры» «Дент» и «Уотерс» в сопровождении двух групп ЭМ под общим руководством Ф.К. Макайнерни, демонстрируя чудеса кораблевождения в сложных и малоизвестных водах, вывезли 165 добравшихся до острова живых и раненых членов экипажа погибшей «Хелены».

Повторный урок торпедного мастерства: бой у Коломбангара

Ошибки сухопутного командования в ведении боевых действий на о. Коломбангара сказывались на напряженности действий обоих крейсерских групп Хэлси. Соединения Меррилла и Эйнсворта продолжали свои выходы вверх по проливу Слот, осуществляя артиллерийские налеты на позиции японцев и эскортируя конвои с подкреплениями. В свою очередь, тем же активно занимались и японцы, доставлявшие новые части и снаряжение на эсминцах и десантных баржах почти каждую ночь.

Штаб Хэлси обладал разведданными о планировавшемся ночью с 12 на 13 июля 1943 года «экспрессе» из Рабаула. Именно это обстоятельство обусловило тот факт, что TG.36.1 снова вышла из Тулаги вверх по Слоту в 17.00 12 июля в несколько обновленном составе.

Место погибшей «Хелены» в соединении в этот раз занял корабль новозеландского флота — легкий крейсер английской постройки «Линдер» (кэптен С. Роскилл, будущий известнейший военно-морской историк и публицист). В дополнение к проверенной в общих боях 21-й эскадре эсминцев кэптана Макайнерни в составе «Николас», «О'Бэннон», «Тейлор», «Дженкинс» и «Рэдфорд», Эйнсворту в этой операции были подчинены силы 12-й эскадры кэптана Т. Райана, состоявшие из пяти разнотипных кораблей,* никогда ранее не действовавших под руководством походного штаба TG.36.1 — «Ральф Тэлбот», «Бьюкенен», «Мори», «Вудворт» и «Гуин».

Противостоящие силы на сей раз были представлены несколько более солидным составом, чем обычно. Отряд прикрытия включал флагманский корабль 2-й эскадры эсминцев Императорского флота легкий крейсер

«Дзинцу» (7 140-мм, 8 610-мм ТА; флаг контр-адмирала Т. Идзаки) и пять эсминцев разных типов — «Юкикадзе», «Хамакадзе», «Микадзуки», «Киёнами» и «Югуре». Прикрываемый ими транспортный отряд с 1200 солдатами на борту состоял из четырех кораблей: «Садзуки», «Минадзуки», «Юнаги» и «Мацукадзе» должны были высаживать войска в Виле. Экспресс вышел из Рабаула в 05.30 местного времени 12 июля 1943 г.

На этот раз «экспресс» имел и воздушные глаза — в 21.16, проходя на эскадренной скорости 22 узла южнее о. Шуазель, «Дзинцу» катапультировал бортовой гидросамолет E13A1 (из состава 938-й авиагруппы). Адмирал Идзаки (ранее командовал тяжелый крейсером «Майя») прекрасно понимал важность своевременного вскрытия обстановки, поэтому самолет получил задачу проконтролировать подходы к рейду Вилы.

«Паг» тоже не терял времени — его соединение шло на северо-запад, прижимаясь к западному берегу о. Санта-Изабель, чтобы затруднить вражеским самолетам обнаружение с воздуха. В 23.00 готовность на соединении повысили до полной, а сразу после начала новых суток TG.36.1, повернув влево, двинулась к северной оконечности о. Коломбангара, пересекая пролив Слот.

В 00.36 нового дня, 13 июля, штаб Эйнсворта на флагманском «Гонолулу» получил радиограну от одним из «black cats»** — совершающим ночной разве-

* Авторы данной работы полагают, что разным было и их радиолокационное оборудование.

** Жаргонное название базового гидросамолета Консолидэйтед РВУ «Каталина».

дывательно-патрульный вылет: крейсер и пять эсминцев противника курсом 123° скоростью 30 узлов, в дистанции 26 миль от Вису-Вису. Эйнсуорт немедленно перестроил соединение в боевой ордер — 21-я ЭЭМ, «Гонолулу», «Линдер», «Сент-Луис», 12-я ЭЭМ — на курс 275° и увеличил ход до 28 узлов — к сожалению, это все, на что были способны машины «пожилых» «Линдера».

Но к еще большему для американцев сожалению, они не имели представления о том, что на «Дзинцу» и «Юкикадзе» работали станции радиотехнической разведки E-27. Сложно точно сказать, какой именно радар кораблей соединения Эйнсуорта выдал его присутствие, но в 00.38 (по американским данным; по японским — значительно раньше, в 23.25), Идзакі получил со станции РТР своего флагмана первые приблизительные данные о месте, курсе и скорости противника. Это событие достойно отдельного упоминания — по японским данным станция РТР E-27 «Дзинцу» обнаружила излучение РЛС на частоте 175 МГц по пеленгу 342° на дистанции, ни много ни мало, 75 миль!

Американские радары обнаружили противника значительно позже — лишь около 01.00 расчет SG флагмана доложил о контакте в 15 милях близко к правому траверзу, сходящимся курсом. В 01.06 Эйнсуорт принял решение повернуть на 30° вправо, а три минуты спустя приказал эсминцам авангарда увеличить скорость и атаковать обнаруженные цели торпедами. Но примерно за минуту до этого, совершенно аналогичное распоряжение Идзакі выполнили «Дзинцу» и его эсминцы. Еще в 00.57 на «Дзинцу» приняли донесение своего самолета, обнаружившего корабль «Пага» и довольно точно определившего его курс (по докладу 290 градусов) и скорость (20 узлов). В 01.03 японские корабли обнаружили противника визуально, спустя пять минут определили его элементы движения, и в 00.14 выполнили практически полигонный отстрел 35 торпед («Юкикадзе», «Хамакадзе» и «Киёнами» — по восемь «тип 93», «Югуре» — пять «тип 93», «Микадзуки» — четыре «тип 93», «Дзинцу» — две «тип 8 года») в дистанции менее 5 миль (японцами оценена в 6000 — 6500 метров). После чего они легли на курс 0°. Незадолго до этого эсминцы японского транспортного отряда, повернув на запад, получили приказ пройти острова залива Велла и высадить войска на западном побережье Коломбангары.

Через пару минут торпедные залпы произвели эсминцы Макайерни, и именно этот момент принято считать временем начала боя. В ответ с японского флагмана их осветили прожекторами и открыли огонь из орудий. Это стало не очень удачным решением, впрочем и без этого на «Дзинцу» сосредоточили огонь все корабли соединения Эйнсуорта, поскольку как самая крупная цель, он четко отображался на индикаторах радаров крейсеров. Огонь корректировался с воздуха, скорее всего, той же «каталиной», что и обнаружила японцев (пилот — лейтенант Барнет). Стрельба в данном случае оценивалась, как бесподобная: находившийся на борту флагмана Эйнсуорта вездесущий Сэмюэль Элиот Морисон утверждает, что в промежутке между 01.12 и 01.30 «Гонолулу» выпустил по цели 1110 снарядов 152-мм калибра и 123 — 127-мм; «Сент-Луис» — соответственно 1360 и 230. Японцы скромно оценивают результат в «более, чем 10 попа-

даний»: судя по всему, после поражения котельных отделений и выхода из строя рулевого управления, они просто перестали их считать. Контр-адмирал Идзакі, командир крейсера и большинство офицеров погибли, возник сильный пожар, и вдобавок ко всему подошли торпеды эсминцев Макайерни. Японцы говорят об одном попадании в правый борт в районе кормового машинного отделения, американцы утверждают, что их было два. Однако это не имело принципиального значения. Корабль, разломившись на две части, затонул к 01.50, потери экипажа составили 482 человека. Единственным результатом его артиллерийского огня стало незначительное повреждение рангоута «Линдера». Хотя, обрыв снарядом радиоантенны, возможно, повлияло на то, что приказ Эйнсуорта о повороте влево на курс 180° не был принят своевременно, а это чуть не обернулось для новозеландца катастрофой.

Этот поворот, скорее всего, преследовал цель привести находившиеся в воде японские торпеды на кормовые курсовые углы своих кораблей, что снижало вероятность попадания. В 01.22, описывающий циркуляцию большого радиуса, «Линдер» получил попадание в правый борт в район котельного отделения №1, повлекшее за собой затопление соседнего машинного отделения, а также повреждение надстроек и одной из 102-мм зенитных установок. Погибло 28 человек, максимальная скорость корабля упала до 12 узлов и крейсер полностью лишился боеспособности. «Гонолулу» и «Сент-Луис» с эсминцами арьергарда, обойдя поврежденного новозеландца, легли на северо-восточный курс, обеспечив артиллерии ГК возможность работать по останкам «Дзинцу».

За семь минут до этой трагедии на флагманский командный пункт «Гонолулу» от самолета поступило донесение «Четыре вражеских ЭМ уходят на север», и по завершении своего хлопотного поворота Эйнсуорт в 01.31 отправил вдогонку за японцами «Николас», «Тейлор» и «О'Брайен», оставив «Рэдфорд» и «Дженкинс» с подбитым «Линдером». Макайерни так увлекся погоней, что не заметил даже момент пропадания устойчивой тактической связи с Эйнсуортом на УКВ. В этот момент американцы считали, что серьезно повредили три корабля, которые наблюдались ими без хода на экранах РЛС, а некоторые даже визуально. В реальности этими объектами являлись две половинки «Дзинцу», готовящиеся тонуть, и «Микадзуки», который некоторое время оставался рядом с погибающим крейсером. Остальные же четыре корабля, командование которыми осуществлял командир 16-го ДЭМ капитан 1 ранга С. Симаи на «Юкикадзе», на скорости 30 узлов отходили курсом строго на север, прикрываясь дождевыми шквалами. Симаи приказал перезарядить торпедные аппараты на всех кораблях. На этот раз данная операция заняла всего 18 минут — в шесть раз меньше, чем неделей ранее. В 01.36 японцы, внимательно отслеживая показания станции E-27 на «Юкикадзе», легли на обратный курс, а через две минуты и Эйнсуорт, отчаявшийся дозваться Макайерни, повернул на северо-запад. Последний же не получая никаких указаний флагмана (из-за отсутствия связи) и не наблюдая своими РЛС никаких целей, посчитал, что Эйнсуорт отходит вниз по Слоту и, увеличив скорость до максимальной, сделал то же самое — направился в базу.

Как показали дальнейшие события, лучше бы Паг действительно отходил на юго-восток. Однако помня о японском поведении недель ранее, он считал, что японские эсминцы могут в любой момент вернуться в район северной оконечности о. Коломбангара, где медленно ковылял, направляясь в Слот, подбитый «Линдер». «Паг» не собирался терять второй крейсер за неделю и решительно увеличив в 01.42 ход до 30 узлов, двинулся курсом 300°, рассчитывая скоро догнать ушедшие на север эсминцы Макайерни.

И действительно, в 01.56 в дистанции около 11 миль в западном секторе локатор «Гонолулу» взял групповую надводную цель. Отсутствие радиотелефонной связи с Макайерни создавало существенную проблему: Эйнуорт не мог дать приказ на открытие огня, не опознав эту цель должным образом. Пока американский адмирал поочередно вызывал в тактической сети все свои эсминцы, требуя от них доклада точного места и действий каждого, что, разумеется, не привело к положительному результату (Макайерни находился уже далеко на юго-востоке), японцы, а именно их обнаружил радиолокатор «Гонолулу», не только установили визуальный контакт с TG.36.1, но и закончили приготовления к торпедной атаке.

Наконец, в 02.03 «Паг», не обнаружив в докладах командиров кораблей координат подозрительных целей, приказал выпустить осветительные снаряды, дабы развеять свои сомнения. Для залпа и оценки его результатов потребовались еще две минуты, и именно в это время (02.06 — 02.08) все четыре эсминца Симаи выпустили 34 торпеды «тип 93» («Юкикадзе» — семь, «Хамакадзе» и «Киёнами» — по восемь, «Югуре» — три) с дистанции 4 тысячи метров, и отвернули влево, возвращаясь на северные курсы.

Утвердившись во мнении о том, что перед ним противник, Эйнуорт приказал немедленно лечь строго на север, дабы дать возможность стрелять кормовым башням ГК, и приказал открыть огонь. Прямо в этот момент сигнальная вахта «Гонолулу» с замиранием сердца наблюдала след торпеды, проходящей мимо крейсера, о чем и информировала свое командование. Это вызвало обеспокоенность на флагманском командном пункте, но было уже поздно.

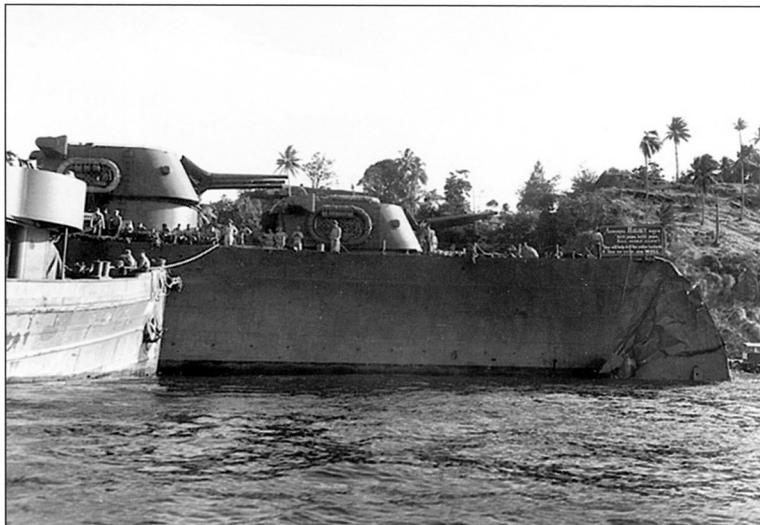


Утро 13 июля. Вид с ходового мостика «Гонолулу». Палуба завалена стреляными гильзами

В 02.08 «Сент-Луис» получил торпедное попадание в районе 11-го шпангоута, скорость корабля упала до 7 узлов. В 02.11 «Гонолулу», ухитрившийся увернуться от четырех или пяти торпед, получил предназначавшуюся ему «рыбку» чуть дальше в корму. Еще одна торпеда пришлась в кормовую часть, но к счастью не взорвалась. А вот для эсминца «Гуин» попадание в район машинного отделения стало роковым. Повреждения крейсеров, к счастью, ограничились только носовыми отсеками. Оконечность «Сент-Луиса» «повело»



Повреждения «Гонолулу», полученные в результате торпедного попадания во время боя у Коломбангара 17 июля 1943 года. Оба снимка сделаны в Тулаги





Пробоина от невзорвавшейся торпеды в корме «Гонолулу». Тулаги, 13 ибля 1943 г.

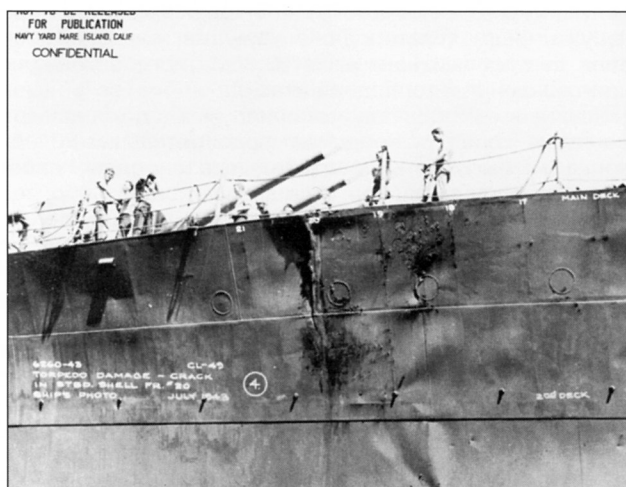
влево. А вот флагманский «Гонолулу» пострадал гораздо сильнее: разрушение силовых элементов набора ниже ватерлинии привело к обламыванию носовой оконечности, которая повисла на бортовых и подпалубных связях корпуса, что привело к потере якорей, вместе с якорь-цепями, и существенной потере мореходные качества.

Так «Пагу» преподнесли второй урок торпедного мастерства: все три крейсера его соединения безнаказанно получили по торпед с японских эсминцев. Дальше оставалось только уходить, позаботившись о воздушном прикрытии с рассветом. Сняв экипаж «Гуина» на «Ральф Тэлбот», соединение, варьируя эскадренную скорость до 11 до 16 узлов, оставило поле боя.

Поврежденные «Сент-Луис» (после временного ремонта силами плавмастерской «Вестал» в Эспириту-Санто) и «Гонолулу» ушли в Пёрл-Харбор. Первый из них прибыл на Гавайи 8, а второй — 16 августа. После проведенного там восстановительного ремонта они направились на верфь «Мэйр Айленд» для второй военной модернизации, ставшей кардинальной с точки зрения обновления средств ПВО.



«Сент-Луис» у борта плавмастерской «Вестал». Эспириту-Санто, конец июля 1943 г.

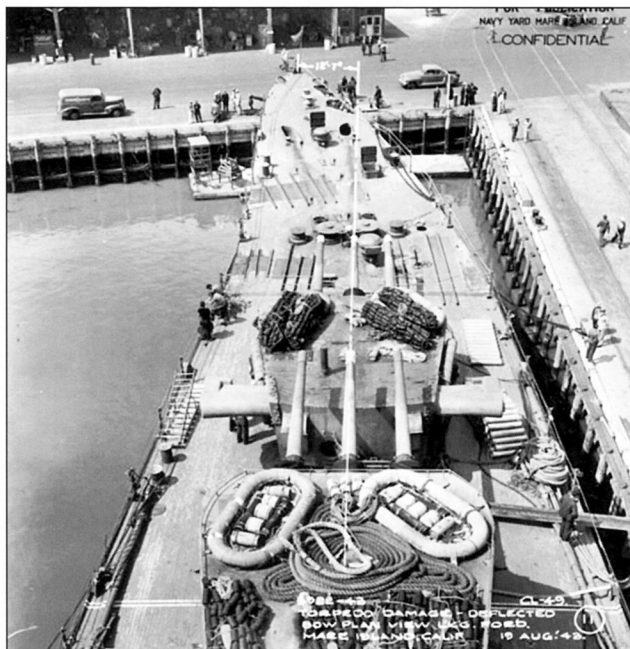


На трех снимках сверху: повреждения носовой оконечности «Сент-Луи», полученные во время боя у Коломбангара. На нижнем снимке хорошо видны гофры, образовавшиеся на палубе бака

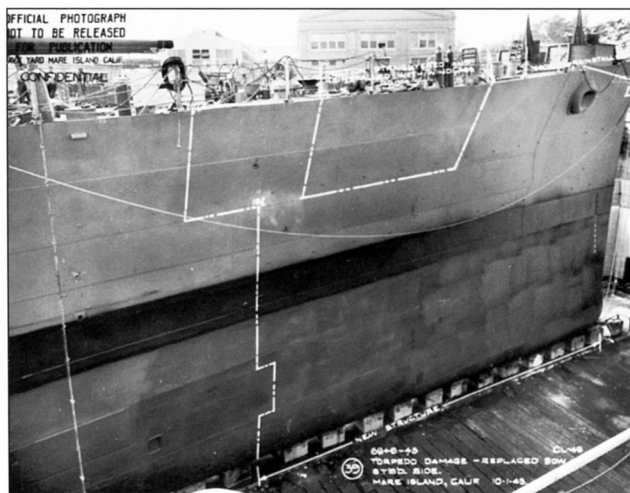




Слева: «Сент-Луис» после завершения временного ремонта силами плавмастерской «Вестал». Эспириту-Санто, конец июля 1943 г. Справа: «Гонолулу» с временным носом направляется в Перл-Харбор, август 1943 г.



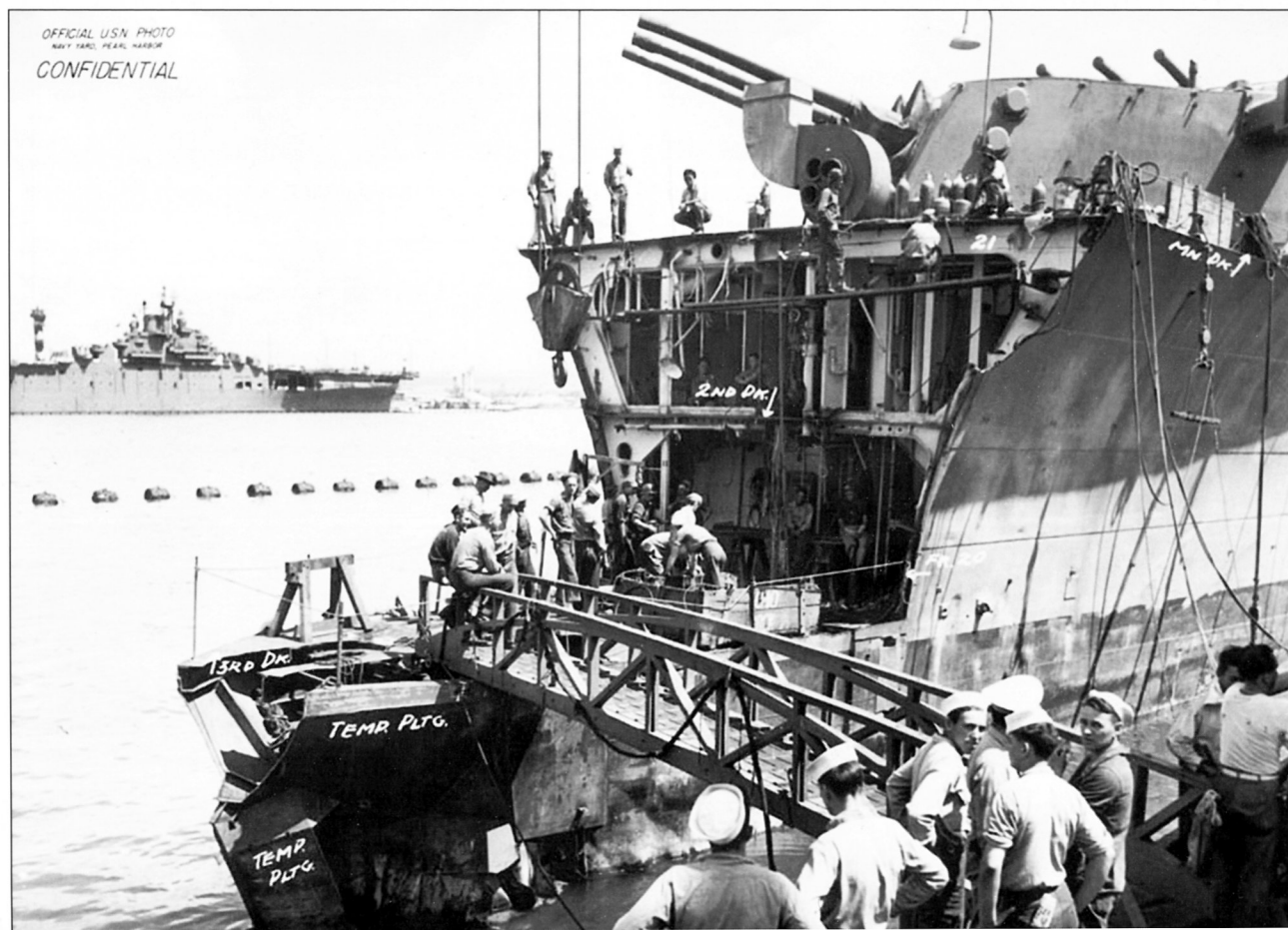
«Сент-Луис» на верфи «Мэйр Айленд», 19 августа 1943 г. На снимках наглядно видно, насколько у крейсера чернуло нос - 12 футов 7 дюймов (почти 4 м)



«Сент-Луис» на верфи «Мэйр Айленд», 1 октября 1943 г.



«Гонолулу» на верфи Перл Харбора 16 (вверху) и 18 (внизу) августа 1943 г. На верхнем снимке хорошо видна конструкция временной носовой оконечности. На нижнем снимке временный нос уже демнтирован до 21 шпангоута, корабль готовится к вводу в док



«Бруклины» в Итальянской кампании

Пока «Бруклины» Тихоокеанского флота, прилагая немалые усилия и неся тяжелые потери, способствовали перелому ситуации у Гуадалканала и общему переходу американцев к наступательным действиям, их «собратья» в Атлантике проводили время в относительно бездействии. Период с декабря 1942 по май 1943 г. «Бруклин» и «Филадельфия» провели у восточного побережья США; за это время первый участвовал в сопровождении трех, второй — двух конвоев в Касабланку. Другое дело «Саванна». После возвращения от берегов Африки крейсер назначили в состав Южно-атлантического оперативного соединения, и 25 декабря он ушел из Нью-Йорка в Ресифи, куда прибыл 7 января. Основной задачей соединения стал поиск германских блокадопрорывателей.

10 марта 1943 г. «Саванна» под флагом контр-адмирала Рида в сопровождении эскортного авианосца «Санти» и эсминцев «Эберле» и «Ливермор» патрулировала район в 650 милях к востоку от Ресифи, когда один из авианосных самолетов обнаружил судно под голландским флагом в 17 милях от соединения. После объявления тревоги «Саванна» и «Эберле» со скоростью 31 уз. направились в район обнаружения судна для его проверки. После установления визуального контакта адмирал Рид приказал: «не считайтесь с голландским флагом, открывайте огонь — это блокадопрорыватель». И действительно, это был германский блокадопрорыватель «Карин» (7322 брт) — бывший голландский теплоход «Кота Нопан», вышедший 4 февраля из Сингапура с грузом олова и каучука. После предупредительных выстрелов немцы сразу же стали покидать судно, и, прежде чем досмотровая партия смогла подняться на борт, оно уже горело. Когда американцы начали производить досмотр, взорвались

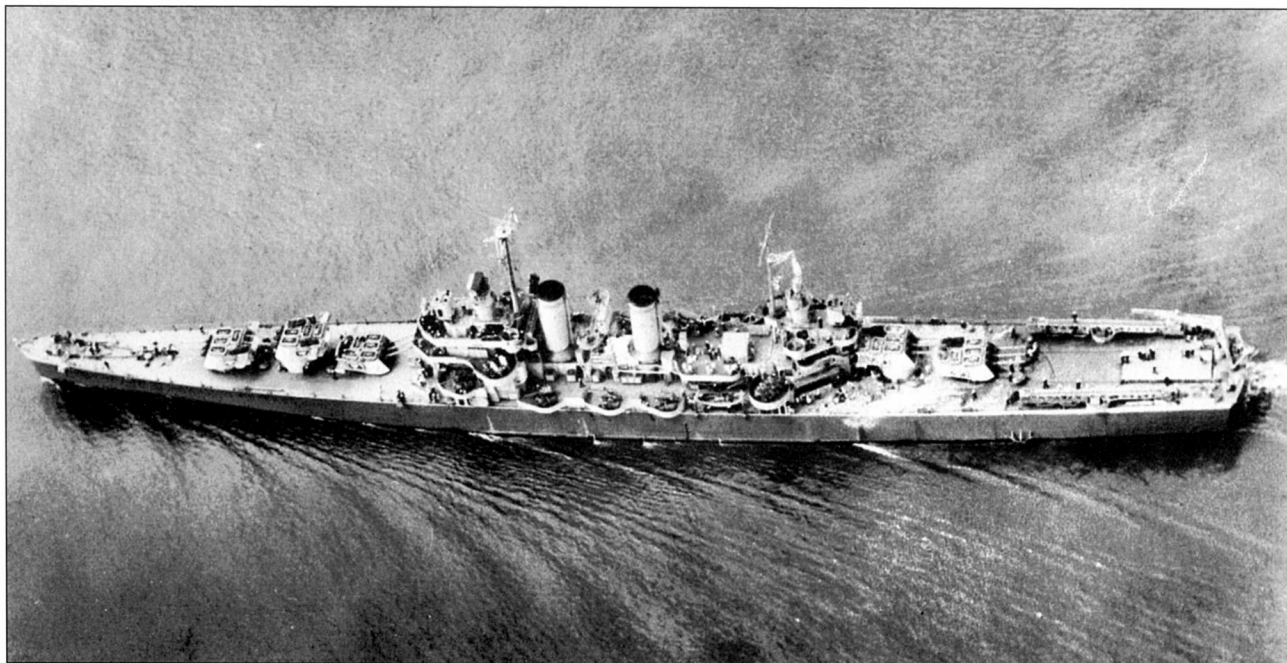
снаряды, в результате чего восемь моряков с «Эберле» были убиты и двое ранены. Крейсер поднял на борт 72 немецких моряка и 28 марта доставил их в Нью-Йорк.

Апрель и начало мая атлантические «бруклины» посвятили ремонту и боевой подготовке (только «Саванна» 10 — 23 мая сопровождала конвой в Оран), после чего сосредоточились в Часапикском заливе, где началась подготовка к следующей десантной операции, целью которой стал итальянский остров Сицилия. Предназначенные для высадки американские войска грузились на суда в Норфолке и переправлялись на театр боевых действий двумя конwoями. Первым 8 июня отправился конвой UGF-9 (25 транспортов) с эскортом из крейсеров «Филадельфия», «Бойз», «Бирмингем» и 18 эсминцев; за ним последовал UGF-9A (11 транспортов) под охраной «Бруклина» и 13 эсминцев.

Начало операции «Хаски» назначили на 10 июля. Высадку предполагалось произвести на юго-западном и юго-восточном побережье Сицилии. На западе высаживалась 7-я американская армия генерал-лейтенанта Дж. Паттона, для перевозки частей которой выделялось 27 транспортов, 31 грузовое судно, 78 танко-десантных кораблей типа LST, 116 типа LCT и 106 пехотно-десантных LCI. Сосредоточение Западного оперативного соединения вице-адмирала Г.К. Хьюитта производилось в шести североафриканских портах, откуда суда выходили в море, начиная с 4 июля.

Соединение делилось на три отряда. TF.85 контр-адмирала Кирка («Филадельфия», британский монитор «Эберкромби», 15 эсминцев) высаживало 45-ю пехотную дивизию генерал-майора Миддлтона и штаб 2-го корпуса генерал-лейтенанта Брэдли в секторе «Цент» около Шольитти. TF.81 контр-адмирала Холла («Бойз», «Саванна», 13 эсминцев) высаживало 1-ю пехотную дивизию генерал-майора Аллена в секторе

Крейсер «Бойз», 22 апреля 1943 г.





Крейсер «Бруклин», 6 мая 1943 г.





«Дайм» в районе Джелы. TF.86 контр-адмирала Конолли («Бруклин», «Бирмингем», 9 эсминцев) высаживало 2-ю бронетанковую дивизию генерал-майора Траскотта в секторе «Джосс» у Ликаты. Таким образом, в операции принимало участие сразу четыре «бруклина» — наибольшее число, одновременно задействованное в европейских водах!

Высадка на участке «Цент» столкнулась со значительными трудностями, вызванными ужасной погодой и налетами вражеской авиации. Особенно успешно у Шольитти действовали корабли огневой поддержки во главе с «Филадельфией». Как вспоминал адмирал Кирк, «пленные и захваченные документы показывают, что огонь ко-

Крейсер «Бруклин», 11 июня 1943 г.

раблей сокрушил оборону... До тех пор, пока 45-я дивизия не удалилась от берега за пределы досягаемости морской артиллерии, корабли открывали огонь по запросу и всегда с великолепными результатами».

В первый день операции отличились крейсера группы поддержки «Дайм» — «Саванна» (кэптен Р.У. Гари) и «Бойз» (кэптен Л. Хьюлетт Тебо), для которого это стало первым сражением после боя у м. Эсперанс. В 4 часа утра, не дожидаясь сообщений береговых корректировщиков, они открыли огонь по намеченным целям. Спустя примерно полчаса, крейсера подняли в воздух свои гидросамолеты. К сожалению, американские ВВС отказались предоставить кораблям воздушное прикрытие, что привело к плачевным последствиям. Первый же SOC с «Саванны» был сбит вездесущими «Мессершмиттами». Пилот лейтенант Андерсон погиб, но стрелок-радист Эдвард Трю сумел посадить подбитый самолет на воду и был спасен. Всего же за день «Саванна» потеряла три из четырех своих бортовых корректировщиков.

Все утро висел в воздухе и гидросамолет «Бойза». Именно он в 08.30 сообщил о двух колоннах из 25 итальянских танков «Фиат» и трофейных «Рено», идущих к берегу. Шестидюймовые орудия крейсера остановили одну колонну, эсминец «Шубрик» нанес потери вто-



**Зенитчики «Бойза» ведут наблюдение за воздухом.
10 июля 1943 года.**



«Бойз» ведет обстрел побережья Сицилии, 11 июля 1943 года. Снимок сделан с мостика танкодесантного корабля LST-325

рой. Также «Бойз» подавил береговую батарею, обстреливавшую плацдарм. «Только на следующий день после высадки мы узнали, какую важную роль сыграла корабельная артиллерия в успехе операции. Если бы не было поддержки огнем с кораблей, противник мог сбросить 1-ю дивизию в море», — признался в своих мемуарах Омар Брэдли.

Утром следующего дня германская танковая дивизия «Герман Геринг» предприняла попытку контратаки в районе Джелы, и генерал Паттон затребовал огневую поддержку с моря. «Бойз» дал 38 залпов главным калибром, замедлив движение немцев. Корабельная артиллерия помогла выправить ситуацию на берегу, но вечером произошел неприятный инцидент, когда зенитчики кораблей открыли огонь по своим самолетам с парашютистами 82-й дивизии, в результате чего погибло около 100 человек.

12 июля «Саванна» поддерживала наступление на городок Бутера; выпустила более 500 снарядов, разбив в клочья итальянскую пехотную колонну и обстреляв неприятельские батареи в горах. В корабельном лазарете оказали медицинскую помощь 41 раненому пехотинцу. Командование 1-й дивизии выразило кораблю благодарность за «отражение трех атак пехоты и подавление четырех артиллерийских батарей». 13 июля открывать огонь пришлось только один раз.

14 июля крейсера ушли в Алжир, но затем еще несколько раз возвращались к берегам Сицилии. 16 июля «Эберкромби», «Филадельфия» и «Бирмингем» обстреливали Порто-Эмпедокле. 27 июля было сформировано TF.88 контр-адмирала Дэвидсона («Филадельфия», «Саванна», 6 эсминцев), которое оказывало поддержку войскам, продвигавшимся вдоль северного побережья острова. 30 июля корабли Дэвидсона вошли в гавань Палермо, на следующий день обстреляли батареи у Сан-Стефано-ди-Камастро. А 7 — 8 августа они обеспечили высадку десанта у Монте-Фрателло. Именно их присутствие заставило итальянское военно-морское командование отказаться от запланированной набеговой операции, в которой планировалось задействовать легкие крейсера «Монтекуколи», «Эугенио ди Савойя», «Гарибальди» и «Дука д'Аоста», лишив тем самым будущих историков возможности обсудить сражение между американским и итальянским флотами.

17 августа последние германские войска оставили Сицилию, что ознаменовало перенос боевых действий на территорию континентальной Италии. 18 августа «Филадельфия» и «Бойз» с четырьмя эсминцами обстреливали города Джоя-Таура и Пальми на полуострове Калабрия. Каждый из крейсеров выпустил по 300 снарядов главного калибра, эсминцы — по 100. Этот случай стал первым в истории, когда американские корабли обстреливали европейский континент! 9 — 11 сентября «Бойз» участвовал в высадке 1-й британской воздушно-десантной дивизии в Таранто (операция «Слэпстик»).

Несмотря на первоначальное нежелание американского верховного командования глубже ввязываться в операции на Средиземном море, после захвата Сицилии была запланирована еще одна десантная операция, получившая кодовое наименование «Аваланш». Для первой крупной высадки в самой Италии выбрали залив Салерно в 30 милях южнее Неаполя. Вице-адмирал Кент Хьюитт командовал уже всеми амфибийными силами (TF.80), контр-адмирал Джон Холл — Южным штурмовым соединением (TF.81), высаживавшим 6-й американский корпус генерал-майора Доли, контр-адмирал Лайал Дэвидсон — подчиненной Холлу группой эскорта и огневой поддержки, состоявшей из крейсеров «Филадельфия» (флагман), «Бруклин», «Саванна», монитора «Эберкромби», голландской канонерки «Флореш» и 17 эсминцев.

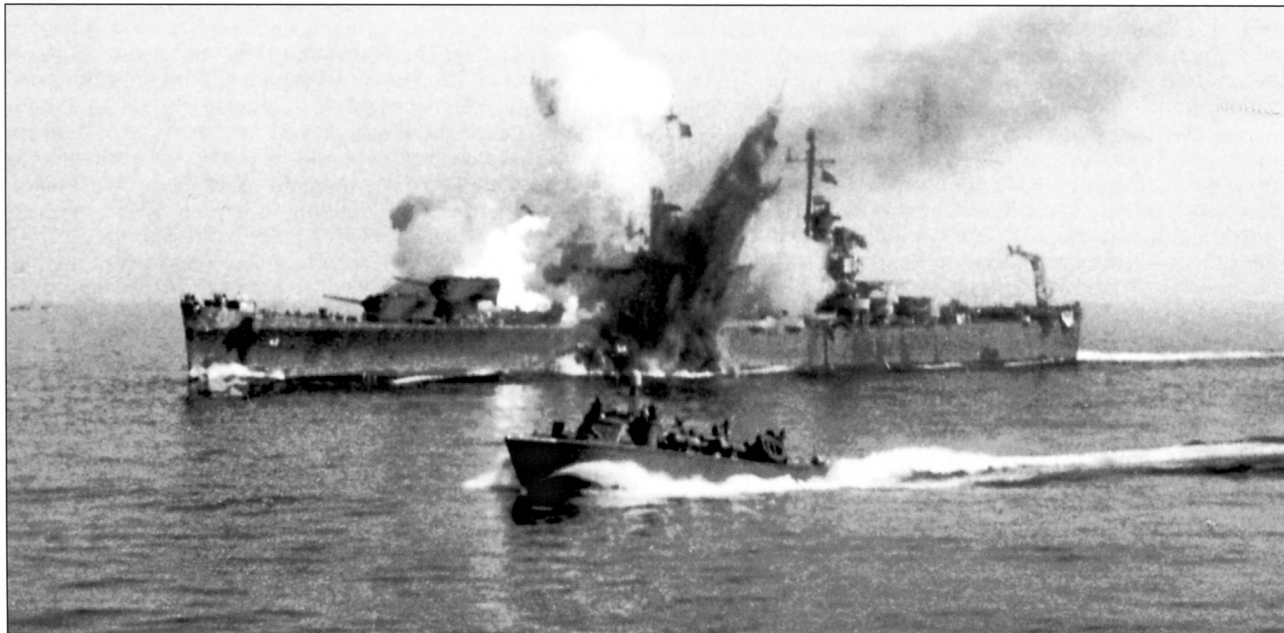
Десантное соединение находилось уже в море, когда генерал Эйзенхауэр объявил о перемирии с Италией. Между тем, начавшаяся на рассвете 9 сентября высадка встретила ожесточенное сопротивление со стороны немецких войск. К тому же, американское командование совершило серьезную ошибку, отказавшись от предварительного обстрела с моря в надежде на тактическую внезапность, что привело к значительным потерям среди десантников. В довершение всего, группе огневой поддержки контр-адмирала Дэвидсона пришлось форсировать лабиринт минных полей, из-за чего она прибыла в район высадки с опозданием. Но все же, могучая корабельная артиллерия пришла на помощь пехотинцам.

Как пишет С.Э. Морисон, «вскоре после 09.00 «Саванна» и «Филадельфия» установили связь со своими береговыми корректировщиками и провели день «D» приятно и полезно, уничтожая вражеские батареи, танки и даже мосты». Для корректировки крейсера использовали бортовые гидросамолеты, а также армейские P-51 «Мустанг», прилетавшие с аэродромов на Сицилии и действовавшие парами: один корректировал стрельбу, второй прикрывал его от истребителей

противника. «Саванна» стала первым американским кораблем, открывшим огонь по батареям противника в заливе Салерно. Сначала она 57 выстрелами главным калибром подавила железнодорожную батарею, затем с дистанции 15 800 м обстреляла скопление немецких танков, а до конца дня еще восемь раз открывала огонь по заявкам армейского командования, израсходовав 645 шестидюймовых снарядов. Для «Филадельфии» сражение началось в 09.43 перестрелкой с береговыми батареями. Когда один из ее самолетов-корректировщиков обнаружил 35 германских танков, сосредотачивавшихся в укрытии для атаки, орудия крейсера обрушили на них свою мощь и уничтожили 7 из них, прежде чем остальные успели отойти.

По мнению Морисона, «бои на плацдарме у Салерно оспаривают сомнительную честь называться самыми тяжелыми», а десантники «не могли переломить ситуацию без помощи корабельной артиллерии». В течение 10 — 12 сентября исход битвы колебался на качелях. Корабли, оказывавшие огневую поддержку десантникам, подвергались ударам Люфтваффе, использовавших новое эффективное оружие — управляемые бомбы. Две группы 100-й бомбардировочной эскадры Люфтваффе (II и III/KG 100) под командованием майора Бернхарда Йопе в это время базировались на авиабазе Марсель-Истр. 9 сентября они нанесли результативный удар по шедшему сдаваться на Мальту итальянскому флоту, потопив линкор «Рома» и повредив однотипный «Италия». Массовое применение управляемых авиабомб застало союзников врасплох. Только американские истребители P-38 «Лайтнинг» могли своевременно перехватывать бомбардировщики, осуществлявшие пуск вне пределов эффективной дальности стрельбы корабельной зенитной артиллерии; а при конечной скорости падения около 244 м/с, уклоняться от таких бомб, особенно

Поражение «Саванны» управляемой бомбой FX-1400, 11 сентября 1943 года.



при существовавшей на якорных стоянках тесноте, корабли, конечно же, не могли.*

Утро 11 сентября выдалось тихим и туманным. Крейсера находились в 5 милях от берега, ожидая сигналов береговых корректировочных партий на открытие огня. В 09.30 объявили воздушную тревогу — с судна наблюдения истребителей доложили о 12 самолетах, приближавшихся с юга на высоте около 5700 м. Это были Do-217K — носители управляемых бомб. Первой под удар попала «Филадельфия». В пяти метрах от борта на уровне 110-го шпангоута раздался мощный взрыв — судя по всему, разорвалась фугасная Hs-293. Несколько моряков получили ранения от осколков, но по большому счету, корабль не пострадал.

В 09.44 наблюдатели «Саванны» обнаружили самолет, летевший со стороны солнца почти строго над кораблем, и в ту же минуту крейсер получил прямое попадание. Бомба — на этот раз, без сомнения, броневая FX-1400 — угодила в крышу башни №3, оставив в ней пробоину диаметром около 55 см, прошла сквозь башню, перебив привод вертикального наведения левого орудия, прошла четыре палубы и взорвалась в перегрузочном отделении на второй платформе. Она стала самой тяжелой бомбой, когда-либо поразившей американский корабль, и последствия ее взрыва были поистине ужасающими. Официальное описание повреждений содержит 26 страниц машинописного текста, поэтому нам остается лишь обратить внимание на наиболее важные моменты.

В результате взрыва в палубе второй платформы образовалась пробоина диаметром около 5 м; было пробито днище левее диаметральной плоскости и обшивка по левому борту между 41-м и 52-м шпангоутами ниже броневых поясов, а сам пояс выгнут наружу. В броневой палубе образовалось два длинных разрыва, а находившиеся между ними листы задралась вверх до самой третьей палубы. Взрывная волна ушла наверх через башню №3, уничтожив весь ее персонал, и через пробоину в борту. К счастью, хлынувшая в огромные пробоины вода сразу залила погреба, иначе взрыв картузов с порохом мог разорвать корабль надвое. Большинство водонепроницаемых дверей в переборках носовых отсеков было сорвано взрывной волной, поэтому затопления оказались впечатляющими: между 39-м и 61-м шпангоутами вода стояла примерно на 1,2 м над третьей палубой, а ниже ее оказались затопленными практически все помещения от 23-го до 61-го шпангоута. Корабль получил крен 8° на левый борт и дифферент 3,35 м на нос.

Вышли из строя все генераторы, кроме аварийного кормового, на несколько минут пропала электроэнергия, вследствие чего пропала вся внутренняя связь, обесточился рулевой привод из ходовой рубки, машинные телеграфы, оба гирокомпасы. Временно прекратилась подача пара: носовое котельное отделение пришлось оставить из-за задымления; в КО №2 упал уровень воды в котлах; а в кормовых вышла из строя система подачи топлива. Тем не менее, быстро заработали аварийные дизель-генераторы, а спустя 8 ми-



«Саванна» вскоре после попадания бомбы, 11 сентября 1943 года.



нут (!) удалось запустить турбо-генераторы в кормовом МО и восстановить подачу электроэнергии по всему кораблю, кроме зоны повреждений. Отсутствие энергии затруднило борьбу с пожарами в районе башни №3. Но благодаря спешно доставленным переносным моторным помпам через 15 минут огонь удалось взять под контроль. Однако в 10.08 (спустя 24 минуты после попадания бомбы) в башне прогремел еще один взрыв, и пожар разгорелся с новой силой. Окончательное тушение заняло около двух часов.

Вскоре после полудня «Саванна» отдала якоря, и к ней подошли буксиры «Хопи» (AT-71) и «Морено» (AT-87) с мощными водоотливными средствами, но откачать воду из сильно разрушенных носовых отсеков оказалось невозможным. В 17.57 крейсер своим ходом направился на Мальту, куда прибыл на закате следующего дня. Скорость на переходе составляла 12 уз, достигая порой даже 18 уз. Сразу по прибытии началась подготовка к постановке в док, но осуществить это удалось лишь 19-го числа. Потери экипажа составили 197 убитых и 15 тяжело раненых, причем четверо моряков оказались замурованными в одном из полузатопленных помещений, и освободить их удалось только через 60 часов. 7 декабря, после восстановительного ремонта, «Саванна» покинула Мальту и 23-го прибыла в Филадельфию, перенесла атлантический шторм, причинивший новые повреждения. Окончательный ремонт крейсера, совмещенный с обширной модернизацией, завершился только в сентябре 1944 года.

* Немцами использовались два типа управляемых авиабомб: фугасная Hs-293 с реактивным двигателем (общая масса 1045 кг; масса ВВ 295 кг) и броневая FX-1400 (общая масса 1570 кг; масса ВВ 320 кг), называемая также «Фриц-X».



«Саванна» 11 сентября 1943 года. Тушение пожара в башне №3 (вверху). Пожар потушен, идет осмотр повреждений (внизу)



Однако вернемся к событиям у Салерно... 14 сентября в 08.48 к «Филадельфии» присоединился «Бойз». Они почти непрерывно обстреливали германскую пехоту и танки, продолжая огонь до половины шестого утра следующего дня. Во время обстрела целей у Агрополи 15 сентября зенитчики «Филадельфии» сбили один из двенадцати атаковавших корабль самолетов (спустя двое суток к нему добавились еще два). К вечеру, с подходом британских линкоров «Уорспайт» и



«Вэлиант», контратаки противника удалось остановить. 16 сентября германский главнокомандующий в Италии фельдмаршал А. Кессельринг скоординировал общее отступление, «чтобы избежать воздействия огня корабельных орудий», как он отметил в своих мемуарах. Вечером 17-го «Филадельфия» и «Бойз» ушли в Бизерту и во второй половине ноября вернулись в Штаты: «Филадельфию» ждал ремонт, а «Бойз» почти сразу отбыл на Тихий океан...

Наступление англо-американских войск в Италии шло крайне медленно. За четыре месяца, прошедших после операции под Салерно, союзники не продвинулись и на сотню километров. Для выхода из тупика была предложена высадка еще одного десанта в тылу у немцев — близ Анцио, в 50 км от Рима. Операция получила кодовое наименование «Шингл». 22 января корабли TF.81 под командованием американского контр-адмирала Фрэнка Лоури высадили 1-ю британскую и 3-ю американскую дивизии. «Бруклин» вместе с британским крейсером «Пинелопи», двумя голландскими канонерками и 13 эсминцами оказывал огневую поддержку на американском участке высадки. На следующий день «Бруклин» под флагом Лоури возглавил все корабли артиллерийской поддержки у плацдарма, сдав эту функцию 25-го числа британскому крейсеру «Орайон». Первая фаза операции прошла довольно успешно, но 3 февраля противник получил значительные подкрепления и начал контратаку. В кульминационный момент сражения крейсера «Орайон», «Моришес», «Феб», «Пинелопи» (все — британские) и «Бруклин», канонерки, а также все находившиеся в строю эскадренные миноносцы были направлены в район высадки. Всего на обстрел береговых целей они израсходовали 8400 152-мм, 7800 127-мм и 3500 114-мм снарядов. Это помогло стабилизировать ситуацию на фронте, но в целом, увы, операция «Шингл» не дала должного эффекта: Рим немцы оставили лишь через 19 недель после высадки.

Тем временем, «Филадельфия» закончила ремонт и модернизацию в Нью-Йорке и после прохождения необходимого курса боевой подготовки в Чесапикском заливе, 19 января покинула Норфолк в составе очередного конвоя, прибыв в Оран в последний день месяца. Ее дебют под Анцио состоялся 14 февраля.

Всю весну «Бруклин» и «Филадельфия» действовали у западного побережья Италии, сопровождая конвои и оказывая поддержку сухопутным войскам. В начале мая, после ухода британских крейсеров в метрополию для подготовки к высадке в Нормандии, они оказались самыми крупными кораблями союзников на Средиземноморском театре и использовались весьма активно. 11 мая англо-американские войска начали новое наступление. В течение следующих восьми суток «Брукс» и «Филли» неоднократно вели обстрел береговых целей, израсходовав 1735 снарядов главного калибра. Единственным серьезным происшествием за этот период стало столкновение 22 мая «Филадельфии» с американским эскадренным миноносцем, заставившее обоих уйти на Мальту для ремонта. 26 мая туда же прибыл «Бруклин», сделавший свой последний выстрел в ходе этой кампании и заслуживший массу комплиментов от корректировщиков.

«Филадельфия» у берегов Италии, сентябрь 1943 года

От пальмы к пальме

Мы прервали описание боев на Тихом океане на печальной для американцев ноте: «Хелена» лежала на дне, а отведавшие японских торпед «Гонолулу» и «Сент-Луис» отправились на ремонт. Однако остаться совсем без «бруклинов» Тихоокеанскому флоту США было не суждено.

6 августа 1943 г. из Сан-Франциско вышел завершивший ремонт «Нэшвилл», который прибыл в Пёрл-Харбор 12-го числа. Корабль немедленно включили в состав формируемого для удара по островам Маркус соединения TF.15 контр-адмирала Чарльза Паунелла. В его состав вошли два тяжелых («Эссекс» и новый «Йорктаун») и один легкий («Индепенденс») авианосцы, линейный корабль «Индиана», легкие крейсера «Нэшвилл» и «Мобайл» и 11 эсминцев с танкером сопровождения.

Удар по Маркусу 275 самолетов с авианосцев нанес 31 августа, правда без особых результатов.

В конце сентября «Нэшвилл» перевели в состав TF.14 контр-адмирала Альфреда Монтгомери для участия в подобной атаке атолла Уэйк. Примерно вдвое более мощное соединение, включавшее уже шесть авианосцев, атаковало остров в два этапа — 5 и 6 октября. В этот раз крейсеру довелось пострелять по береговым целям, дополняя результаты авиационных ударов. Однако наряду с достижением запланированных целей, был получен совершенно нежелательный эффект. Обеспокоенные тем соображением, что за обстрелом острова главным калибром тяжелых и легких крейсеров немедленно последует высадка, и, рассматривая захваченных в конце декабря 1941 года и остающихся на острове в статусе военнопленных 98 гражданских жителей Уэйка в качестве возможных проводников для высадившихся групп морской пехоты, японцы их расстреляли...

В конце ноября вынужденное одиночество «Нэшвилла» закончилось: на Тихий океан пришла «яхта Хэлла» — возивший на конференцию в Касабланку госсекретаря США Корделла Хэлла «Феникс». Оба крейсера вошли в состав вновь сформированной тактической группы 74.2, командование над которой принял контр-адми-

«Гонолулу», 12 ноября 1943 года.

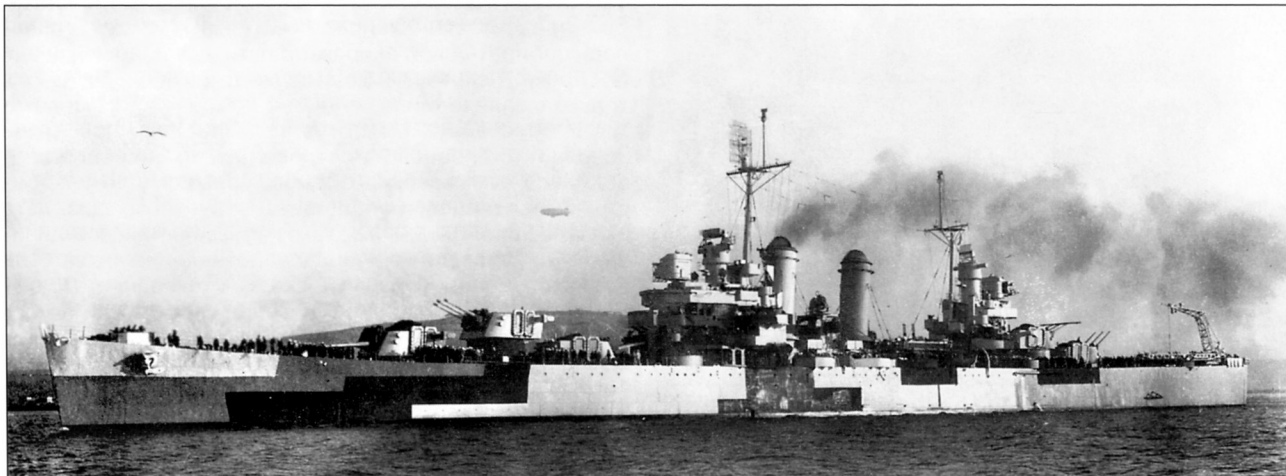


«Феникс» ведет обстрел береговых укреплений японцев на м.Глостер, 25 декабря 1943 года.

рал Рассел С. Берки и не расставался с «бруклинами» 7-го флота практически до конца войны.

25 декабря 1943 г. в преддверии высадки 1-й дивизии Морской пехоты на мысе Глостер, (Новая Британия), «Нэшвилл», «Феникс» вместе с австралийскими тяжелыми крейсерами «Австралия» и «Шропшир» (TG.74.1 контр-адмирала Кратчли) произвели интенсивную артподготовку, несмотря на активное противодействие японских пикировщиков. Под Новый год, для усиления американской группировки, в залив Милн на Новой Гвинее пришел овеянный славой сицилийских боев «Бойз».

Начало 1944 года на Тихом океане охарактеризовалось активизацией десантно-высадочной деятельности сил юго-западной зоны под командованием американского генерала Дугласа Макартура, в оперативном подчинении которого находился 7-й флот вице-адмирала Т. Кинкейда, и центральной зоны, в которой оперировали, сменяя друг друга, 3-й флот вице-адмирала У. Хэлси и 5-й вице-адмирала Р. Спрюэнса. Отныне тихоокеанские «бруклины» разделились между ними





«Бойз» поддерживает высадку американских войск на Новой Гвинее, февраль 1944 года.

весьма четко: 7-му флоту достались «Нэшвилл», «Бойз» и «Феникс», в составе другого находились «Гонолулу» и «Сент-Луис». Перед крейсерами лежали еще без малого два года войны, в течении которых им пришлось очень часто вести огонь по береговым целям и отражать атаки самолетов, практически забыв о стрельбе по кораблям противника.

С первых же дней января «Нэшвилл» и «Феникс» в составе TF.74 контр-адмирала австралийского флота Виктора Э.К. Кратчли, приняли участие в поддержке с моря высадки на Новую Гвинею (район Сэйдор, Сио и Гали). Корабли теперь входили в тактическую группу TG.74.2 командира 15-й дивизии крейсеров ВМС США контр-адмирала Берки. Поскольку японцы оказывали фанатичное сопротивление даже несмотря на окружение их главных сил 7 — 8 января в районе Си, и бегство командовавшего ими генерал-лейтенанта Адачи, американские сухопутные части запрашивали помощи корабельной артиллерии фактически до конца месяца. Последний раз



Высокое начальство на мостике «Феникса» - вице-адмирал Томас Кинкейд и генерал Дуглас Макартур. 28 февраля 1944 года

«Бойз», сменивший «Нэшвилл» в составе соединения, вместе с «Фениксом» подвергли обстрелу Маданг и Алексис-Харбор 26-го числа, при этом расход боезапаса главного калибра составил 901 снаряд.

Восьмого же января в другой точке противостояния, на Соломонах, напомнили о себе и два оставшихся тихоокеанских «бруклина» — в составе TF.38 хорошо знакомого нам Уолдена Эйнсуорта, «Гонолулу» и «Сент-Луис» в охранении пяти эсминцев подвергли обстрелу японские позиции на Файзи, Попоранге и Шортленде. 27-го числа обстрел был повторен.

14 февраля TF.38 в том же составе поддержали огнем высадки на острова Грин-Айленд, южная часть архипелага Новая Ирландия. В тот же день, около 19.00 соединение атаковало шесть (по другим данным, десять) самолетов D3A2, каждый из которых нес одну 250-кг и две 60-кг бомбы. Два из них выбрали своей целью «Сент-Луис». Маневрируя на 27-узловой скорости, крейсеру удалось уклониться от первого из атакующих, однако второй самолет оказался более удачливым. Одна из бомб разорвалась у правого борта в корме, повредив винто-рулевую группу, а вторая, весом 250-кг, пробив счетверенную установку 40-мм «бофорсов» (погнув при этом спинку кресла заряжающего, который, тем не менее, не получил ни царапины), взорвалась двумя палубами ниже, убив 23 человека и ранив 18. Вспыхнувший сильный пожар, дым от которого вынудил команду оставить МО №2, удалось потушить только после полуночи. В дальнейшем эффективность авиаударов японцев снизилась вследствие применения эсминцами дымовых завес. 16 февраля, похоронив убитых в море, крейсер прибыл для ремонта на о. Флорида.

В последний день февраля залпы орудия TF.74, включавшего «Нэшвилл», «Феникс» и четыре эсминца, возвестили о начале операции «Брюер» — высадки на островах Адмиралтейства. Первоначально ее планировалось провести в первых числах апреля, но доклад патрульного В-25, о том, что на о. Лос-Негрос отсутствуют японцы, спутал все расчеты. Макартур решил воспользоваться счастливо представившейся возможностью захватить важную в тактическом отношении позицию без боя. О том, в какой спешке проходила последняя фаза подготовки к проведению этой операции, говорит хотя бы тот факт, что флагману TG.74.2 «Фениксу», находившемуся в Брисбене, где морякам был предоставлен непродолжительный отдых, пришлось собирать свой экипаж по пути — с лодок в гавани и на реке. Некоторые же смогли догнать свой корабль только в заливе Милн, куда они добирались самолетами. Но поскольку, Макартур не был на сто процентов уверен, что японцев на острове нет, то операция проводилась как разведка боем. К большому сожалению для американцев, сообщение патрульного самолета оказалось ложным, солдатам 1-й кавалерийской дивизии США оказали упорное сопротивление около 400 военнослужащих страны Восходящего солнца. Поэтому до 1 марта кораблям Берки пришлось вести по берегу весьма интенсивный огонь, поддерживая силы высадки контр-адмирала Уильяма М. Феттелера. На борту «Феникса» находились Макартур и Кинкейд. Поединок крейсера со 120-мм батареями на юго-востоке о. Лос-Негрос утром 29 февраля произвел на Макартура неизгладимое впечатление — корабль подавил ба-

тарею третьим залпом главного калибра, заработав в лице второго (после Честера У. Нимица) человека Тихоокеанской войны горячего сторонника артиллерийской поддержки с моря.

4 марта «Нэшвилл» и «Феникс» во взаимодействии с австралийским крейсером «Шропшир» нанесли артиллерийский удар по позициям береговых батарей на островах у северного берега гавани Зееадлер, о. Манус, создавших 2 марта серьезные препятствия легким силам высадки. Эти японские пушки оказались гораздо более живучими, чем на о. Лос-Негрос: 6-го числа они снова открыли огонь и повредили эсминец «Николсон». Возмездие пришло незамедлительно. Почти два дня японские позиции вновь обстреливал главный калибр крейсеров, выпустив только 7-го числа 1144 152-мм снаряда. На сей раз береговая артиллерия замолчала окончательно. Для сравнения: обстреливавший те же цели за тот же период времени (около 40 минут) «Шропшир» выпустил всего 64 снаряда калибра 203-мм.

Следующие операции, под кодовыми названиями «Рэклесс» и «Персекушн», в которых приняли участие «бруклины», начались 22 апреля — десанты в заливе Гумбольта, Вакде и Айтате, Холландия на Новой Гвинее. «Нэшвилл», «Феникс», «Бойз» и шесть эсминцев TF.75 контр-адмирала Берки вели огонь по береговым целям до 29 апреля включительно. Впрочем, на этот раз сопротивление японцев оказалось незначительным.

В мае отряд Берки в том же составе подчинили контр-адмиралу Фечтелеру, для упрощения управления силами в ходе операции «Стрейтлайн» (высадка на о. Вакде с целью захвата аэродрома), которая прошла 17 — 18 числа. С 25 мая по 3 июня все те же «Нэшвилл», «Феникс» и «Бойз» в составе TG.77.5 поддерживали высадку на юге о. Биак.

Начало июня ознаменовалось очередным всплеском активности японцев: 4-го числа небольшие повреждения от близких разрывов авиабомб, сброшенных истребителями-бомбардировщиками А6М, получили «Нэшвилл» и «Феникс», на последнем осколками повредило винты и убило одного человека. 8 июня, пользуясь отсутствием американских авианосцев в районе Биака, японцы попытались доставить на остров подкрепления, в стиле раннего «экспресса» — силами двух крейсеров (тяжелого «Аоба» и легкого «Кину») и шести эсминцев (три с войсками, три с десантными баржами на буксире). Однако времена были уже явно другими. Сил TF.74

и TF.75 под общим командованием Кратчли, в составе «Шропшира», двух «бруклинов» («Феникс» и «Бойз» — «Нэшвилл» накануне ушел на текущий ремонт в Эспириту-Санто, после чего некоторое время занимался там патрульной службой) и 14 эсминцев, оказалось достаточно, чтобы одним фактом своего обнаружения обратить противника в бегство, бросившего десантные баржи на произвол судьбы. Все 14 эсминцев Кратчли начали погоню, но безрезультатно: из 1300 выпущенных ими 127-мм снарядов в цель попал только один.

Последнюю попытку пополнить островной гарнизон, японцы отменили из-за угрозы высадки янки на о. Сайпан. И это несмотря на то, что планировалось задействовать даже линкоры «Ямато» и «Мусаси», которые легко могли отправить на дно все соединение контр-адмирала Кратчли.

В силы обеспечения десантной операции «Форејджер», имеющей целью захват о. Сайпан, помимо 3 линкоров и 4 тяжелых крейсеров вошли «Гонолулу», под флагом неизменного Эйнуорта, и «Сент-Луис». Всего же в состав TF.52 вице-адмирала Ричмонда К. Тёрнера, действовавшего у Сайпана и Гуама входил 551 корабль и судно. Начало предварительным ударам по целям на первом из островов было положено 14 июня. Несколько позже, с 16 июня, корабли Эйнуорта начали «работать» по целям на Гуаме.

С 8 июля «Гонолулу» и «Сент-Луис» обстреливали японские позиции на Гуаме, а с 13-го — на Тиниане. Всего американцы до 19-го числа «отгрузили» по береговым объектам 12 550 снарядов калибра 356, 203 и 152 мм. Посреди этих событий, 16 июля, на «Сент-Луисе» произошел казус: правый внутренний гребной винт, поврежденный еще 14 февраля у Грин-Айленд, отвалился вместе с куском валопроуина. Далее крепко сплывавшихся братьев разделили: флагман тактической группы «Гонолулу» с 24 июля прикрывал высадку на Тиниан, а «Сент-Луис» с 21-го по 30-е оставался у Гуама в составе TG.53.5. По завершении операции, в первых числах августа, «Счастливчик Лу», чуть хромя, ушел в Пёрл-Харбор, а потом в Сан-Педро, где задержался для докования и ремонта до середины октября...

Крейсера «флота Макатура» («Бойз» и «Феникс») в составе TF.74 Берки 1 — 2 июля в рамках операции «Тэйблтеннис» подвергли обстрелу цели на о. Ноемфур, Голландская Новая Гвинея. В конце месяца в сводках еще раз отметился «Бойз», поддержавший артогнем высадку на мысе Сансапор, Новая Гвинея.

«Самолеты падали вокруг, как листва с деревьев»

В начале сентября 1944 в состав соединения Рассела Берки вернулся «Нэшвилл», и крейсерам снова нашлась работа: с 15 сентября «Нэшвилл», «Феникс» и «Бойз», в составе TG.75.1 (по другим данным, TG.77.2) активно поддерживали высадку на Моротай (по плану операции «Трейдуинд»), а «Гонолулу», находясь в составе TG.32.5 контр-адмирала Дж.Б. Олдендорфа, — высадку на Палау (по плану операции «Стэйлмэйд-2»). В последнем случае сопротивление японцев оказалось неожиданно сильным — если «Трейдуинд» в основном завершился к 3 октября, то «Стэйлмэйд» растянулся до конца месяца.

С 16 октября все четыре имевшихся в наличии тихоокеанских «бруклина» впервые оказались вовлечены в единые планы по обеспечению десантной операции а

заливе Лейте. Правда, корабли оказались разбросанными по трем разным соединениям, среди которых главную роль играла, надо полагать, TG.77.3 контр-адмирала Берки, в которой «Бойз» и «Феникс» вместе с двумя тяжелыми крейсерами и семью эсминцами оказывали огневую поддержку с севера. «Нэшвилл», пришедший в район 18-го числа, заметной роли в высадке не сыграл, а вот «Гонолулу», входившему в состав соединения Олдендорфа и обеспечивавшему высадку с юга, не повезло.

Около 16.00 20 октября его атаковал, судя по всему, один из двух торпедоносцев B6N2 «Тензан» из состава 331-го кокутая, временно приданного 1-му Воздушно-му Флоту, вылетевших с аэродрома в Себу.



**«Бойз» во время проведения операции «Трейдунд»
(высадка американских войск на Моротай).
Сентябрь 1944 года.**

Торпеда попала в левый борт «Гонолулу» в районе 51-го шпангоута. В результате были затоплены погреба, отсеки ГЭУ, крен на левый борт составил 13°. Более того, корпус в результате разрушения части силовых элементов набора, обеспечивающих продольную прочность, на ходу приобрел заметную вибрацию. Ко-

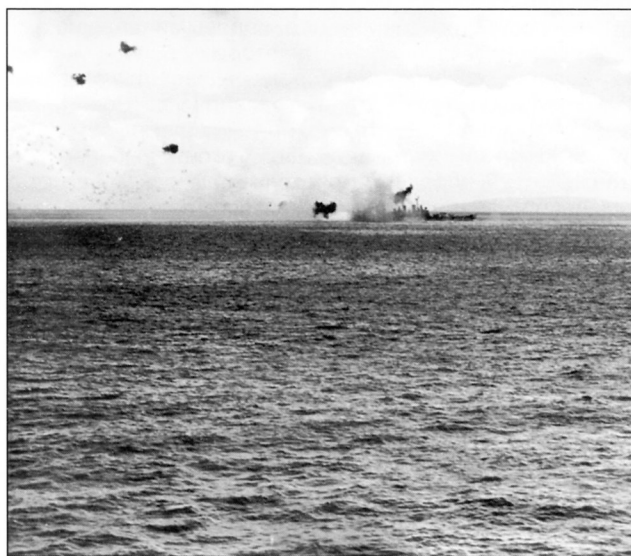


Поврежденный авиаторпедой «Гонолулу» в заливе Лейте, 20 октября 1944 года.

рабль полностью лишился боеспособности, и неудивительно: в это время на вооружении японских торпедоносцев уже находилась торпеда «тип 91 мод.7», вдвое более мощная, чем «мод.2», использовавшаяся в Пёрл-Харборе.

Через два дня крейсер, включенный в состав «инвазивной дивизии» TG.30.3, и вместе с поврежденной 21-го числа «Австралией» ушел на атолл Улити. Оттуда 29 октября «Гонолулу» добрался до Мануса для временного ремонта, дальше его ждали Пёрл-Харбор, Сан-Диего и длинный (до октября 1945 г.) ремонт в Норфолке. Для «Голубого Гуса» война, встреченная в Пёрл-Харборе, закончилась.

Его собратья «Бойз» (кэптен Робертс) и «Феникс» (кэптен Данкен), находясь 24 октября в проливе Суригао вместе со своим старым знакомым «Шропширом», в ожидании соединений Сима и Нисимура, занимали огневую позицию на северо-западе пролива — так сказать, на правом фланге. Первый залп по японцам в



**В в е р х у: момент поражения «Сент-Луиса»
«камикадзе» 27 октября 1944 года.
В н и з у: тушение пожара на «Сент-Луисе»,
вызванного попаданием «камикадзе».**



03.51 с дистанции 78 кбт дал флагман Олдендорфа ТКР «Луисвилл». Через минуту огонь открыли остальные крейсера. Корабли Берки находились несколько ближе к противнику, а это позволяет предполагать, что артиллеристы «Бойза» и «Феникса» могут претендовать на ряд попаданий в линкоры «Фусо» и «Ямасиро», однако вряд ли 152-мм снаряды нанесли японским кораблям существенный ущерб. Другие потенциальные цели — тяжелый крейсер «Могами» и эсминцы — в этой фазе боя от огня 6-дюймовок, если верить японцам, не пострадали.

По мере развития успеха на берегу, крейсера патрулировавшие залив Лейте на случай потребности в огневой поддержке или обнаружения остатков японского флота, периодически подвергались ударам камикадзе.

Утром 1 ноября экипаж «Феникса», патрулировавшего в сопровождении четырех эсминцев, смог ознакомиться с новой тактикой японских летчиков. Утренний налет, в котором принимали участие несколько камикадзе на А6М, D3A и даже P1Y, принес первые потери. Несмотря на плотный зенитный огонь всех кораблей соединения, в 09.50 P1Y врезался в шедший рядом с крейсером эсминец «Клакстон», тяжело его повредив. А следом за ним, буквально в течении нескольких минут попадания получили еще два эсминца — «Аммен» и «Киллен». В 13.40 налет повторился. Подожженный артиллерией «Феникса» D3A врезался в эсминец «Эбнер Рид», причем на этот раз спасти корабль не удалось...

С 16 по 28 ноября в патрулировании Лейте снова участвовали «Нэшвилл», «Бойз» и включенный в состав TG.77.2 отремонтированный «Сент-Луис». Однако до него вскоре добрались камикадзе.

Утром 27 ноября соединение принимало топливо с танкера, когда прозвучал сигнал воздушной тревоги. Обычно присутствующий боевой воздушный патруль (армейские P-38) на сей раз не вылетал по погодным условиям. Обнаружив отсутствие прикрытия, 12 — 14 японских самолетов получили возможность разделиться на ударные группы и выбирать боевые курсы в широком диапазоне. Несмотря на интенсивный зенитный огонь в 11.38 «Сент-Луис» получил попадание самолета-смертника D3A в кормовую часть, вызвавшее пожар в районе ангара, командирской каюты, и гибель нескольких членов экипажа из расчетов кормовых 20-мм зенитных установок.

Минуту спустя крейсер атаковал еще один самолет, а в 11.51 — сразу два А6М, из которых попал только один. «Зеро» ударился в левый борт в районе башни №4, уничтожив 6-метровый участок поясной брони, но существенных повреждений не нанес. В 12.10 еще один камикадзе упал за кормой крейсера, а через 10 минут «Сент-Луис» атаковали торпедоносцы, но безрезультатно. Всего за этот день экипаж корабля потерял 15 человек убитыми и 43 ранеными. На следующий день крейсер ушел с позиций, и 30-го взял курс на атолл Манус, откуда проследовал в Сан-Педро для ремонта, который продолжался до декабря.

Между тем, 13 декабря начинается высадка в Миндоро. «Феникс» и «Бойз» участвовали в ней в составе соединения Берки со «Шропширом» и семью эсминцами, а «Нэшвилл» — в качестве флагмана TG.78.3 контр-адмирала А. Страбла. И 13-го же немного южнее о. Негрос, несмотря три с лишним десятка истре-



«Феникс» сопровождает эскортные авианосцы. Залив Лейте, 30 октября 1944 года.



Повреждения, вызванные попаданием «камикадзе» в зенитную батарею «Нэшвилла» 13 декабря 1944 г.

бителей боевого воздушного патруля, «Нэшвилл» поразил одиночный D4Y, врезавшийся в район батареи универсального калибра левого борта. На подлете самолет зацепился крылом на ствол 40-мм автомата и, ударившись о 127-мм орудие, разрушился, причем его левое крыло с подвешенной бомбой перелетело на сторону универсальной батареи правого борта. От взрыва двух бомб и пожара, вызванного разлитым топливом, взорвалась часть боезапаса. Помимо этого был практически полностью разрушен приемный радиоцентр корабля, и выгорели помещения флагманского командного пункта. Серьезные потери понесли экипаж и штаб адмирала Страбла. Всего погибло 133 человека, еще 190 было ранено. Выведенный из строя корабль отправился на ремонт в Пёрл-Харбор, а оттуда — на верфь «Пьюджет Саунд», куда и прибыл 12 января нового, 1945 года.



*«Филадельфия» в Нью-Йорке,
9 января 1944 года.*

Конец войны в Европе

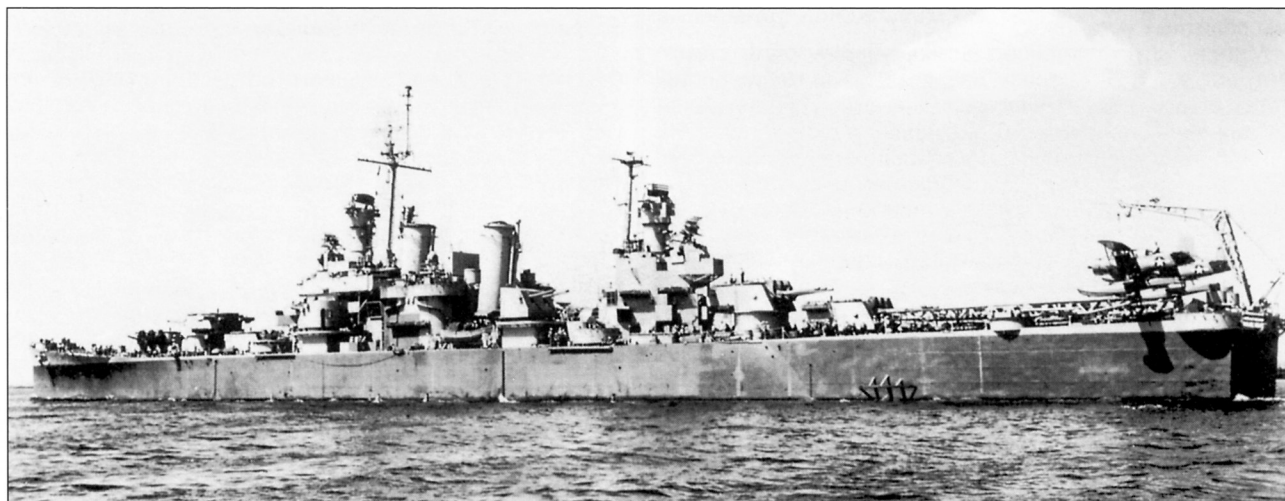
В конце мая 1944 года американский флот начал готовиться к вторжению в Южную Францию (операция «Энвил/Драгун»). Пройдя текущий ремонт на Мальте, «Бруклин» и «Филадельфия» несколько недель занимались боевой подготовкой в заливе Таранто. Высадка была назначена на 15 августа. Военно-морскими силами командовал вице-адмирал Хьюитт. «Филадельфия» вошла в состав соединения «Дельта» (TF.85) контр-адмирала Роджерса; «Бруклин» — в соединение «Кэмел» (TF.87) контр-адмирала Льюиса. Операция прошла успешно. Хотя крейсерам пришлось вести контрбатареиную стрельбу, но она не шла ни в какое сравнение с действиями под Салерно и Анцио. Порты Марсель и Тулон — основные цели операции — пали к ногам союзников 28 августа. А за неделю до этого командир «Филадельфии» эптен Уолтер А. Энсел принял капитуляцию немецких гарнизонов на островах Помеке, Шато д'Иф и Ратонно в Марсельском заливе. Позже крейсера оказывали огневую поддержку армейским частям, наступавшим на Ниццу, а в ноябре отбыли в Штаты для ремонта и модернизации. В боевых действиях они более не участвовали.

Тем временем в строй вернулась модернизированная и перевооруженная «Саванна». 10 сентября 1944

г. корабль поступил в подчинение оперативного учебного командования, и после месяца интенсивной боевой подготовки вошел в состав 8-й дивизии крейсеров в Норфолке. 21 января следующего года «Саванна» вышла в море в составе эскорта тяжелого крейсера «Куинси», на котором президент Рузвельт направился на Ялтинскую конференцию. 2 февраля отряд прибыл на Мальту. Президент и его команда продолжили путь самолетом, а на «Саванне» провели поминальную службу по членам экипажа, погибших полтора годами ранее под Салерно. Затем оба крейсера перешли в Александрию, где 15 февраля снова приняли президента и отправились на Родину, бросив якоря на Хэмптонском рейде 27-го числа. 8 марта 1945 г. «Саванна» прибыла в свою новую базу — Ньюпорт — и стала флагманским кораблем учебной эскадры контр-адмирала Фрэнка Е. Битти. 7 июня крейсер принял 400 кадетов военно-морской академии в Аннаполисе и до 30 сентября совершил с ними два похода в район Карибского моря.

Ремонт «Филадельфии» закончился уже после завершения войны в Европе. 7 июля она отправилась в

«Саванна» после завершения ремонта, 1944 год.



Антверпен с почетной миссией: сопровождать тяжелый крейсер «Огаста», доставлявший нового президента Гарри Трумэна, госсекретаря Бернса и адмирала Леги на Потсдамскую конференцию. 2 августа на борту «Филадельфии» побывал британский монарх Георг VI, в тот же день крейсер вышел в море и уже 7-го отшвартовался в Норфолке.

До конца 1945 года «Филадельфия» и «Саванна» еще несколько раз побывали в европейских водах. В сентябре

«Филадельфия» эскортировала из Англии бывший германский лайнер «Европа», переданный США по репарациям. Затем оба корабля принимали участие в операции «Мэджик Карпет» («Волшебный Ковер») — возвращении на Родину демобилизованных солдат. В частности, «Саванна» за один рейс перевезла из Гавра в Нью-Йорк 1437 солдат и офицеров. Аналогичной работой в это время занимались «тихоокеанские» собратья, для которых последний военный год выдался не столь безмятежным.

Победа на Тихом океане

В новом году вооруженные силы Японии, не перенеся поражений июня и октября 44-го, уже не могли всерьез противостоять нарастающему валу амфибийных операций союзников, тем более, что с захватом Филиппин снабжение Императорского флота горючим стало крайне затрудненным. После этого японские надводные корабли уже не представляли реальной угрозы соединениям ВМС США. Однако это не означало, что для янки наступили безмятежные дни. Американские корабли все чаще стали подвергаться атакам авиации берегового базирования и подлодок страны Восходящего солнца. Хотя по большому счету японское верховное командование делало ставку на камикадзе, как в воздухе и на суше, так и на море.

Начало года застало на Тихом океане только два «бруклина», оба — в его юго-западной части, в составе TG.77.1 7-го флота Кинкейда: «Бойз» с Макартуром на борту и «Феникс» под брейд-вымпелом контр-адмирала Рассела Берки. Последний из них вместе с «кливлендами» «Монпелье» и «Денвер», уже 2 января, обеспечивая высадку в заливе Лингаен, подвергся атакам камикадзе. Хотя японцы действовали достаточно активно, на этот раз крейсеру удалось избежать повреждений.

Прошло всего три дня и 5 января в проливе Суригао «Бойз» атаковала японская сверхмалая подводная лодка На-82. Наблюдатели с «Феникса» вовремя заметили следы торпед, и «Бойз» без труда от них уклонился, а субмарину потопил глубинными бомбами и тараном эсминец «Тэйлор» (DD-468).

В конце месяца TG.74.3 Берки, в состав которого кроме «Бойза» и «Феникса» вошли «Шропшир» и четыре эсминца, задействовали для артиллерийской поддержки высадки на западе острова Лусон и к северу от залива Субик (операции «Майк-6» и «Майк-7»).

Спустя две недели, в середине февраля, крейсера TG.74.3 появились в Манильской бухте, сначала прикрывая минно-тральную деятельность, а позже (с 13 февраля) — обеспечивая подавление береговых батарей японцев у Батаана и Коррехидора. 15-го при поддержке корабельной артиллерии в южной оконечности Батана десантировалось 5300 человек 38-й пехотной дивизии. Спустя двое суток «Феникс» и «Бойз», эскортируемые тремя эсминцами, обработали главным калибром Коррехидор.

26 марта началась операция «Виктор-2» — высадка прославленной еще на Гуадалканале дивизии «Америкэл» в районе Себу на Филиппинах. Бессменная TG.74.3 Берки (вместе с «Бойзом» и «Фениксом») на этот раз действовал австралийский легкий крейсер «Хобарт» и 6 эсминцев) поддерживала десант огнем. 16 апреля орудия тактического формирования в составе «Феникса» и двух эскадренных миноносцев, ак-

тивно содействовали высадке пехотного батальона на о. Карабао в Манильской бухте. А 27-го американские и австралийские войска начали операцию по очистке о. Таракан у побережья Борнео (операция «Гобой-1»). Группа Берки вела интенсивный огонь по береговым целям в течение трех дней.

16 мая в залив Субик-Бэй прибыл находившийся с середины января в ремонте «Нэшвилл», ставший флагманом TF.74. В следующей амфибийной операции, «Гобой-6», десанту в заливе Бруней на Борнео, участвовали уже все три «бруклина» контр-адмирала Берки, причем на борту «Бойза» снова находился генерал Макартур. С 7 июня крейсера обеспечивали работу тральщиков (высокая минная опасность сохранялась в течение всего хода операций у острова Борнео), затем вели огонь по береговым целям. Фактически, на этом боевая деятельность «бруклинов» 7-го флота завершилась.

«Сент-Луис», так же как и «Нэшвилл», начало 1945 г. встретили в ремонте, устраняя повреждения, полученные в предыдущем году.

14 марта он прибыл в передовую базу флота на атолле Улити. Пятый флот адмирала Спрюэнса в этот момент готовился к рейду по островным территориям японской метрополии — островам Хонсю и Кюсю, планируя уничтожить находящиеся там авиабазы и тем самым ослабить возможное противодействие перед предстоящей высадкой на о. Окинава. «Сент-Луис» вошел в состав TG.58.4 контр-адмирала Д. Рэндфорда. 23 марта TF.58 нанесла воздушный удар по Окинаве, а на следующий день крейсер и два эсминца передали в состав TG.58.1 контр-адмирала Д.Кларка (флаг на авианосце «Хорнет»).

В рамках подготовки запланированного на 1 апреля вторжения на Окинаву, корабли начали развертывание в соответствии с оперативными планами. Утром 26 марта японская подлодка (Ro-49 или, возможно, «миджет» С-60 с Окинавы) атаковала «Сент-Луис» и «Уичи-ту» — к счастью, неудачно. Сразу после полудня в этот же день «Счастливым Лу» в первый раз обстрелял остров, выпустив 300 снарядов главного калибра.

До 31-го числа «Сент-Луис» обрабатывал из своих орудий позиции японских войск днем, отходя от побережья в открытое море в темное время суток.

1 апреля 1945 г. началась высадка войск. Впервые одновременно десантировались части морской пехоты и армии — до этого морская пехота всегда была первой. Спротивление японских сил у побережья оказалось незначительным, по плану обороны следовало «бить противника внутри острова», где были созданы хорошо укрепленные оборонительные сооружения. Пополнение боеприпасов и топлива корабли TF.58 произ-

водили обычно в проливе у о. Керама-Ретто, выставляя на ночь вооруженную вахту, призванную отражать возможные атаки катеров-камикадзе. 13 апреля по окончании приема боезапаса, 127-мм установки правого борта «Сент-Луиса», выпустив всего 8 снарядов, сбили одиночный D3A с дистанции более 5 миль, что вызвало бурю восторга на находящихся рядом тральщиках.

С середины апреля крейсер начал участвовать и в ночных обстрелах острова, при этом артиллерия универсального калибра активно использовала осветительные боеприпасы. 16-го апреля «Сент-Луис» потерял свой последний, четвертый, бортовой гидросамолет SC-1 — экипаж заблудился в океане. Всего с момента появления у Окинавы крейсер выпустил по целям на острове 3600 снарядов главного и 3300 универсального калибра (еще 450 127-мм снарядов потребовались на отражение воздушных атак). На следующий день «Сент-Луис» в составе соединения надводных кораблей экстренно убыл в Южно-Китайское море, поскольку находящаяся там подводная лодка сообщила о японском соединении, следующем к Окинаве. Однако найти ничего не удалось. 19-го числа крейсер вернулся в район высадки и участвовал в ночном обстреле береговых целей на южном конце острова. До 25 апреля артиллеристы корабля поработали на славу, выпустив 10 тыс. снарядов главного и универсального калибров. После этого, до конца месяца, «Сент-Луис» обстреливал цели в районе населенного пункта Нахи.

Начало мая не принесло чего-либо нового. «Счастливчик Лу» продолжал посылать снаряд за снарядом по береговым целям. 4 мая огонь его «бофорсов» прервал полет японского самолета-разведчика. К 19 мая, когда команда «Сент-Луиса» отметила шестой день рождения крейсера, расход боеприпасов составил более 23 тыс. снарядов калибром 152-мм и 127-мм, что стало рекордом для американского корабля в одной операции, но предопределяло большой износ орудийных стволов. Хотя, согласно данным береговых штабов, все время огонь крейсера отличался высокой точностью и аккуратностью, а за его зенитчиками числилось 5 сбитых самолетов.

До конца июня 1945 года «Сент-Луис» оставался у Окинавы. После окончания боевых действий на острове

часть 3-го флота (TF.32) патрулировали район на случай возможных атак японских надводных сил, которые все еще внушали опасение. С середины июля крейсер оперировал в составе TF.32 (позже — TF.95 вновь образованного 9-го флота, входя в состав TG.95.3 контр-адмирала Лича) прикрывая минно-тральные силы в заливе Бакнера. Минная обстановка у китайского и корейского побережий оставалась очень сложной. TF.95 возлагалась обязанность противодействовать возможным операциям японского флота в Южно-Китайском море.

15 августа 1945 года Президент США Гарри Трумэн официально объявил о принятии Японией условий Потсдамской декларации — фактически решение о капитуляции было принято еще 12-го августа. Большая тихоокеанская война закончилась.

Подписание акта о капитуляции застало «Сент-Луис» и присоединившийся к нему «Нэшвилл» на переходе из бухты Субик-Бэй к Окинаве, откуда корабли направлялись к китайскому побережью — там еще оставались не капитулировавшие войска. До конца года оба крейсера оперировали в китайских водах и у Формозы (Тайвань), используя для перевозки войск, военнопленных и различных вспомогательных операций. «Феникс», которого окончание войны застало на пути в Пёрл-Харбор, уже 6-го сентября прошел Панамский канал, чтобы присоединиться к Атлантическому флоту. В октябре на Восточное побережье прибыл и «Бойз», с августа находившийся в Сан-Педро.

Январь 1946 года оказался последним месяцем в тихоокеанских водах и для «Нэшвилла». В начале месяца он спас войсковой транспорт «Сент Мэри» с 1800 человеками на борту, который из-за поломки машины не имел хода. Крейсер в штормовых условиях трое суток буксировал беспомощный пароход, передав его спасателям уже у Сан-Франциско 6 января. 21-го числа «Нэшвилл» покинул Фриско и направился на филадельфийскую верфь. 23 января в Сан-Франциско пришел «Лаки Лу». Уже 17 февраля он проследовал Панамским каналом — последний тихоокеанский «бруклин» так же ждала филадельфийская гавань. Перед всеми кораблями проекта лежала перспектива скучной службы в резерве с последующим незаметным списанием. Однако судьба и правительство США распорядились несколько иначе.



Война окончена. «Саванна» следует по реке Саванна (!), 27 октября 1945 г.

ВИВА ЛАТИНОС!

По окончании Второй Мировой войны ВМС США, ставшие сильнейшими в мире, в полной мере столкнулись и с обратной стороной своего величия. В мирное время столь мощный флот не требовался, что первыми дали понять морякам разнообразные сенатские комитеты и Конгресс, начав планомерно сокращать расходы на военные нужды. В первый же послевоенный год, в начале которого существенная часть флота еще использовалась для возвращения на родину войск, репатриантов и пленных, появились масштабные планы по выводу кораблей всех классов в резерв с их последующей консервацией. И первыми в отстой попали корабли довоенной постройки.

Из девяти крейсеров типа «Бруклин» войну не пережила только «Хелена», оставшиеся восемь кораблей вывели в резерв в течение семи месяцев. 20 июня 1946 г. с активной службой распрощался «Сент-Луис», 24-го — «Нэшвилл», следом, с разницей в два дня, 1 и 3 июля, «Бойз» и «Феникс». 3 января 1947-го в резерв отправился «Бруклин», и месяцем позже настал черед «Филадельфии», «Саванны» и отремонтированного «Гонолулу». Но и в законсервированном виде, из-за применяемых в ВМС США эффективных, но очень дорогих технологий (внутренние помещения с приведенными в режим хранения оружием и техническими средствами изолируются от воздействия внешней атмосферы полимерными материалами, фактически обеспечивая в пределах корпуса замкнутый контур циркуляции воздуха и отдельный микроклимат), корабли продолжали потреблять массу бюджетных средств. Все настойчивее стали звучать голоса, настаивавшие на избавлении от прожорливого «металлолома».

Чили

Приемке крейсеров Armada de Chile предшествовала длительная работа в конце 40-х годов аппарата вице-адмирала Иммануила Ольгера, который при поддержке тогдашнего президента страны Габриэля Гонсалеса Видельи смог представить в Национальный Конгресс специальный «крейсерский закон», напрямую связавший средства на покупку в США двух кораблей этого класса и доходы бюджета от торговли цветными металлами. Будучи позже назначенным военно-морским атташе в США, Ольгер участвовал в решении всех вопросов, связанных с приобретением кораблей и успешно завершил свою миссию 9 января 1951 г., подписав в Пентагоне контракт на передачу «Бруклина» и «Нэшвилла». В чилийском флоте корабли получили наименования «О'Хиггинс» (бортовой номер 02) и «Капитан Прат» (б/н 03) — в честь национальных героев XIX века генерала Бернардо О'Хиггинса и капитана 1 ранга Артуро Прата.

С 27 января 1951 г. в США начали прибывать чилийские экипажи; одновременно

Самым рациональным способом избавления бюджета от ненужных расходов стала бы распродажа уже достаточно устаревших кораблей. И если с реализацией всякой мелочи, до эсминца включительно, особых проблем не возникало, то найти покупателя на крейсера оказалось делом непростым, тем более что американцы были далеко не одиноки в своих желаниях. «Гонолулу» и «Саванну» пристроить так никуда и не удалось. Они продолжали числиться в резерве флота до 1959 г. Но если «Гонолулу» продали на слом уже 17 ноября того же года, то «Саванна» пошла на гвозди лишь 25 января 1966 г.

Остальные шесть крейсеров типа «Бруклин» поровну разделили между тремя флотами наиболее богатых стран Латинской Америки. В 1951 году Чили продала «Бруклин» и «Нэшвилл», Бразилии — «Филадельфию» и «Сент-Луис», а Аргентина получила «Феникс» и «Бойз». Сделка оказалась взаимовыгодной. Американцы избавились от необходимости утилизировать крейсера довоенного проекта и усилили свое влияние на континенте, которое вполне могло потребоваться в связи с проникновением в очень разные и, как правило, небогатые уголки планеты, «коммунистической заразы». А южноамериканцы получили достаточно современные, для уровня своих флотов, крупные надводные корабли практически по бросовым ценам (около 3,7 — 3,9 млн. долларов за корпус — примерно 10% первоначальной стоимости).

Практически всем крейсерам на ближайшие два — три десятка лет была уготована весьма интересная и насыщенная событиями служба.

велись работы по расконсервации кораблей, находящихся в Филадельфии. Благодаря отличному содержанию, технические средства вводились в строй быстро и без проблем. 8 февраля корабельная радиостанция «О'Хиггинса» осуществила сеанс радиосвязи телетайпом с центральным узлом связи национальных ВМС в Сантьяго. Одновременно на крейсерах провели неболь-



«О'Хиггинс» в Филадельфии. идет передача корабля чилийскому экипажу, начало 1951 года.

«О'Хиггинс» с эскортом эсминцев следует в Вальпараисо, 1951 год.



«О'Хиггинс» на подходах к Вальпараисо, 10 сентября 1951 года.



шую модернизацию: установили РЛС SPS-4 и SPS-6, демонтировали катапульты и переместили стрелу крана — к базированию на кораблях предполагались уже вертолеты. Адмирал Ольгер, назначенный командующим Флотилии крейсеров, не торопил события — полностью боеготовый «О'Хиггинс» окончательно передали национальным ВМС в Филадельфии 30 июня, «Прат» — 21 ноября 1951 г. После этого корабли совершили переход в

Вальпараисо, следуя через Панамский канал. Экипаж «О'Хиггинса» во время его первого похода состоял из 400 человек. Выйдя из Норфолка 23 августа, 9 сентября на рейде порта Кокимбо крейсер принял на борт президента Гонсалеза. На переходе в Вальпараисо под флагом первого лица государства корабль, готовящийся отметить свою 14-ю годовщину, шесть часов шел со скоростью 32,5 узла.

Когда на следующий день на рейде Вальпараисо расцвеченные по случаю праздника корабли и суда приветствовали звуковыми сигналами появившийся на горизонте стройный корпус крейсера, ни у кого не оставалось сомнений — у Armada de Chile появился новый флагман. Так и произошло — уже 22 сентября «О'Хиггинс» на нем поднял свой флаг контр-адмирал Данило Баси Гальехилоса, и корабль приступил к отработке задач боевой подготовки в составе соединения в южных водах, базируясь на ВМБ Пуэрта-Арренас. Позже к эскадре присоединился и «Капитан Прат».

В 1957 — 1958 гг., в рамках действующих соглашений, оба корабля прошли ремонт в США на Бруклинской военно-морской верфи, где помимо прочего на них, видимо, установили новые РЛС — поисковую SPS-12 и тактическую SPS-10 — хотя в отношении времени появления на крейсерах более совершенных радаров и сохранения SPS-4 и SPS-6 данные источников расходятся. «О'Хиггинс», находившийся в ремонте с 1 апреля по 10 сентября 1958 г., по возвращении занял место флагманского корабля национального флота, заменив списанный дредноут «Латорре», и до 1974 года исполнял эти обязанности. Для разведки на крейсерах базировалось по два вертолета «Белл-47G» или S-55, хотя в ангаре, прежде вмещавшем 4 — 8 гидросамолетов, могла полноценно размещаться только одна винтокрылая машина.

В период с 1962 по 1967 год крейсера (в основном «О'Хиггинс») участвовали в нескольких совместных маневрах с флотами США и Перу («Unitas IV, VI, VII и VIII»).

1 апреля 1971 г. в результате ошибки в разборе сигнала при тактическом маневрировании «Капитан Прат» столкнулся с эсминцем «Кохрейн» (типа «Флэтчер») и получил в левом борту подводную пробоину площадью около 2 м², через которую начало затоплять котельное отделение. Аварийным партиям удалось справиться с повреждениями, и крейсер своим ходом ушел на ремонт в Тальякауано.

Но так везет не всегда. По иронии судьбы, следующая навигационная авария стала едва ли не самой тяжелой в истории чилийского флота. 12 августа 1974 г. «О'Хиггинс», следуя в составе соединения скоростью 16 узлов в одном из межостровных проливов архипелага Огненная Земля, налетел днищевой частью левого борта на необозначенный на картах ножеобразный выступ подводной скалы.

Последствия касания оказались очень серьезными и напрямую угрожали кораблю гибелью: камень располрол обшивку на участке длиной около 70 метров (от 71 до 125 шп.) и повредив рулевое управление, началось быстрое затопление кормовых котельных и обоих машинных отделений. Личный состав МО оставался на постах до практически полного их затопления, обеспечивая работу механизмов — крайне важно было сохранить ход и управляемость корабля. Одновременно аварийные партии укрепляли переборки и организовывали рубежи борьбы с водой, которой корабль до остановки машин принял, по самым скромным подсчетам, 2500 тонн. Отбуксированный на мелководье «О'Хиггинс» силами своих аварийных партий, а также прибывающих на

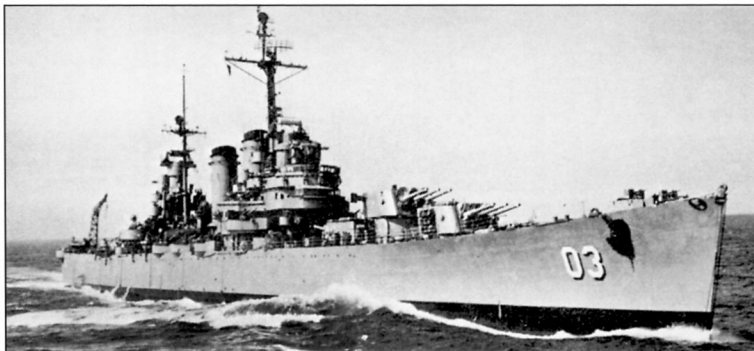
«Капитан Прат», 1971 год.

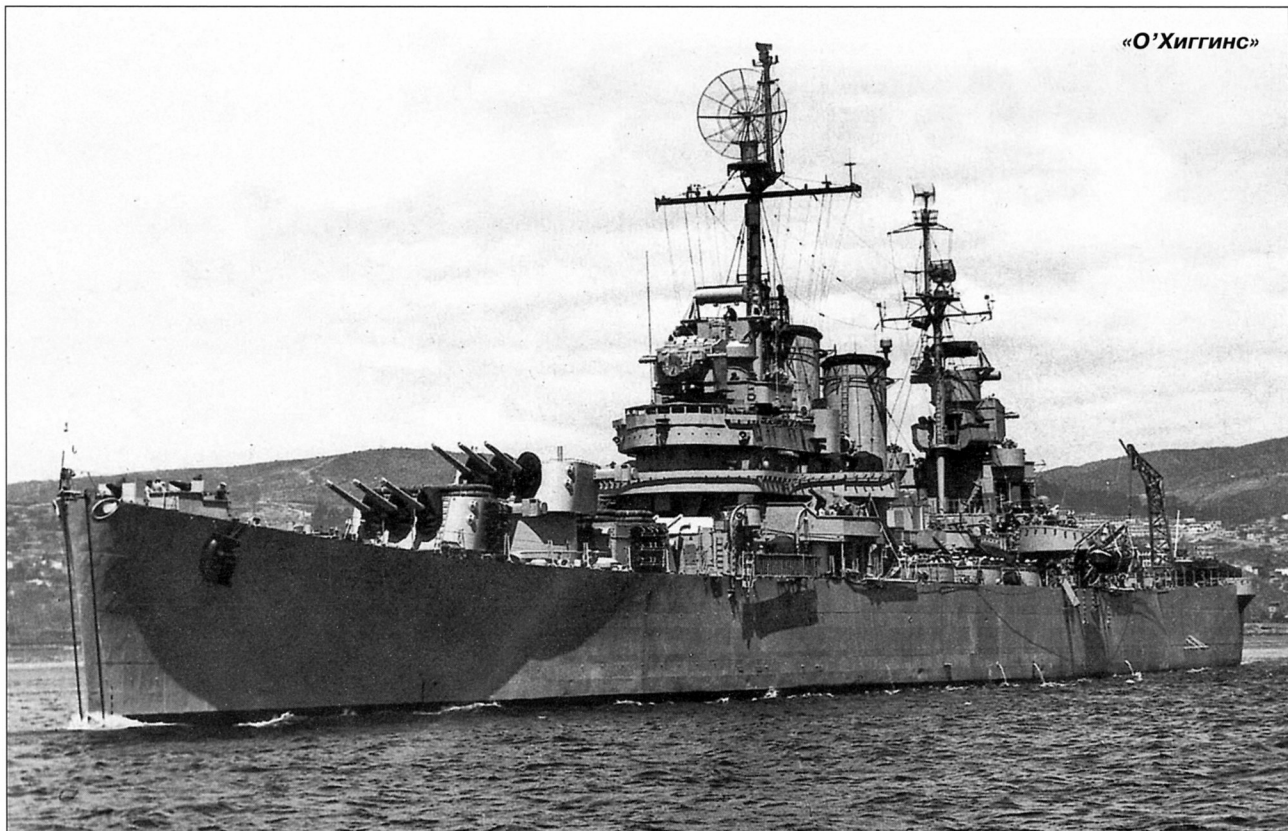


Крейсер «О'Хиггинс» и эсmineц «Орелла» принимают топливо с танкера «Альмиранте Хорхе Монт», декабрь 1964 года.

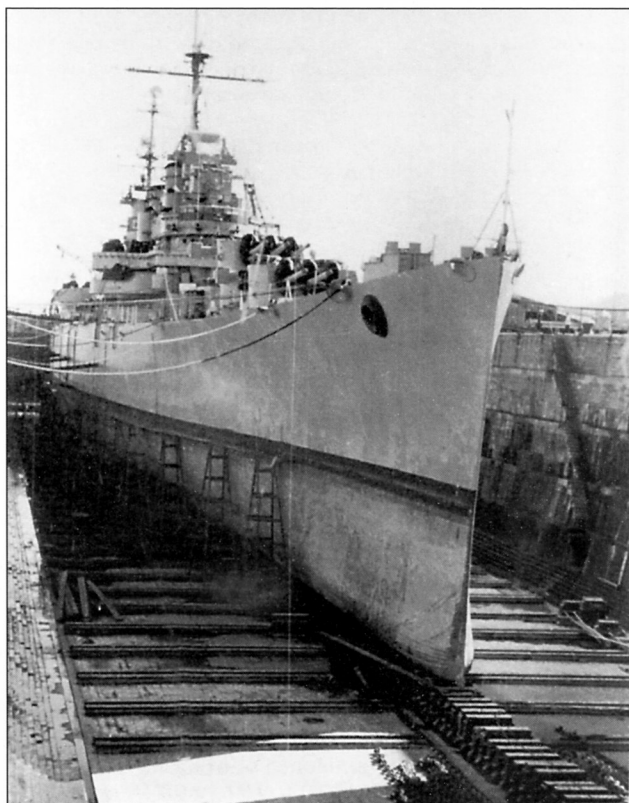
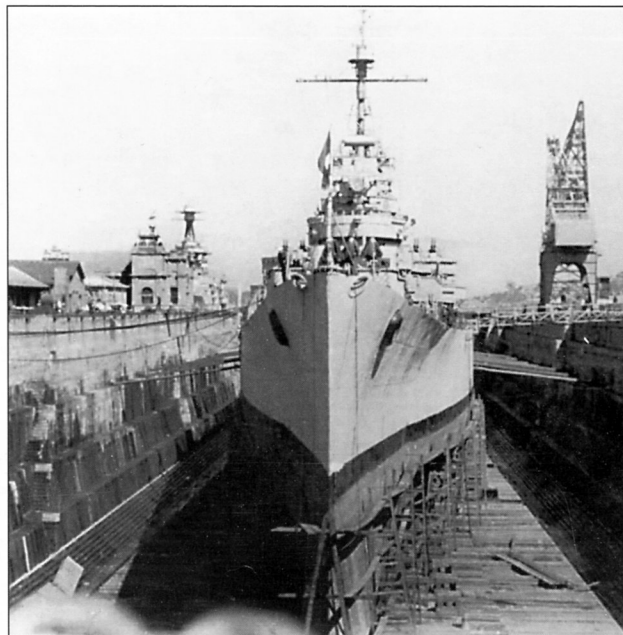
борт представителей судоремонтных предприятий, готовился к переходу в док — в дело пошли даже деревянные клинья и бараний жир, смешанный с древесным углем (эта смесь быстро твердеет в морской воде). Одновременно на корпусе крейсера работало до 45 водолазов.

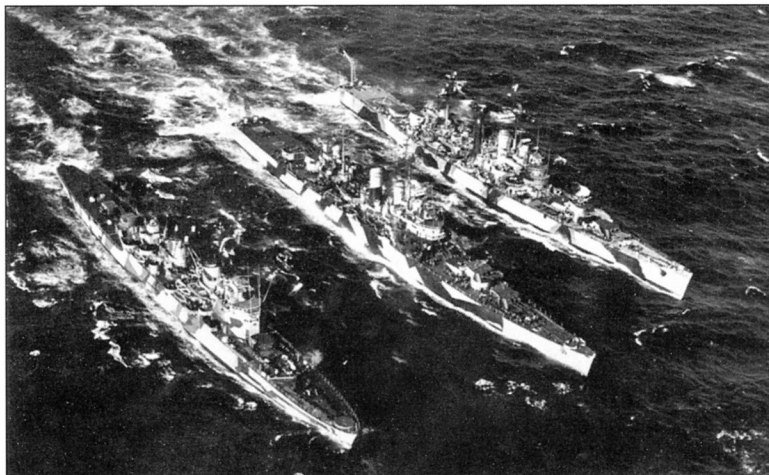
Когда в конце концов отсеки ГЭУ осушили, открывшаяся картина оказалась весьма печальной: морская вода смешанная с мазутом повредила или уничтожила значительную часть оборудования. В ходе предварительного ремонта команде корабля пришлось импровизировать, а обеспечивающим службам — ломать голову над способами доставки на борт требуемых ма-





**«О'Хиггинс» в доке №2 верфи ВМС ASMAR в Байо
во время ремонта повреждений, полученных при
посадке на мель 12 августа 1974 года в районе
архипелага Огненная Земля.
Левый снимок сделан в июне, правый — в сентябре
1976 года**





В 70-е Чили обладали самыми мощными крейсерскими силами «к югу от экватора» (слева направо): «Альмиранте Латорре» (бывший шведский «Гота Лёон»), «Капитан Прат» и «О'Хиггинс»

териалов. Лишь 11 сентября 1974 г., через месяц после аварии, крейсер, под агрегатами кормового МО, питаемого паром носовых КО, малым ходом, с фактически отсутствующем электропитанием и, соответственно, вентиляцией отсеков ГЭУ, выбрался из пролива Тринидад и пошел на север.

Ремонт «О'Хиггинса» силами военно-морской верфи ASMAR в Байо, фактически начавшийся 1 января 1975 г., продолжался более трех лет. Хотя на крейсере работали специалисты, имевшие опыт устранения повреждений на «Прате», масштаб последствий аварии был несоизмерим — к работам пришлось привлекать и частных подрядчиков, что в Чили практиковалось нечасто. В 1979 году корабль возвратился в состав флота, хотя до обретения полной боеготовности требовалось достаточно продолжительное время. Тем не менее, крейсер принял участие в торжествах по поводу празднования столетнего юбилея сражения у Икики, выступая в роли флагмана национального флота и имея на борту исторические реликвии и вечный огонь.

В дальнейшем «О'Хиггинс» отрабатывал задачи боевой подготовки, принимал активное участие в учениях, в т.ч. совместных, с привлечением более современных кораблей ведущих флотов мира, что дало офицерскому составу чилийского флота ценный опыт. Однако время властно брало свое. К началу 80-х оба крейсера устарели настолько, что их модернизацию с целью повышения их боевых качеств признали невозможной и неоправданной. Первым на «почетно-заслуженный» отправился «Капитан Прат» — после вхождения в состав национального флота 6 апреля 1982 г. бывшего британского ЭМ УРО «Норфолк» (типа «Каунти»). Дабы освободить для новичка звучное имя, крейсер переименовали в «Чакабуко», а 10 мая вывели из линии и переклассифицировали в плавказарму. 29 апреля 1983 г. корабль был продан канадской компании и отбуксирован для разделки на Тайвань, где в 1985 году и завершилась его судьба.

«О'Хиггинс» же в течении 80-х годов, не имея реального боевого значения и будучи последним «бруклинцем» в составе действующего флота, оставался «визитной карточкой» Армада де Чили. Шумно отпраздновав в 1986 г. свое пятидесятилетие, а затем и 450-летие главного чилийского города-порта Вальпараисо, он лишь 27 сентября 1991 г., в день своего 55-

летия, в последний раз спустил военно-морской флаг. И хотя в стране шла компания за превращение крейсера в музей, экономические реалии оказались, как обычно, очень грустными: денег на содержание корабля-музея в бюджете не нашлось. Так же не последовало и достойного предложения из США, где Ассоциация ветеранов CL-40 «Бруклин» вначале проявила интерес к его возвращению на историческую родину. В итоге, 28 октября 1991 г. корпус выставили на продажу, а 2 октября следующего года продали британской компании «Инком Шиптрейд Лтд.» для последующей разделки в порту Читтагонг.

3 ноября 1992 г., следуя на буксире в пункт разделки, первый пришедший в этот мир американский «лондонский» легкий крейсер, вследствие предположительного нарушения водонепроницаемости корпуса и неконтролируемых затоплений, потерял поперечную остойчивость и затонул в акватории Индийского океана. Ave, Brooklyn!



Бразилия

История представителей данного типа в составе ВМС самой крупной латиноамериканской страны, являвшейся к тому же наиболее тесно связанной с США, оказалась короткой и содержала довольно мало ярких моментов, соответствующих назначениям кораблей.

Бразильские ВМС заблаговременно сформировали комиссию по приемке крейсеров, которую возглавил контр-адмирал Ж. де Маседу Суареш. В ходе предпродажной подготовки «Филадельфия» и «Сент-Луис» прошли ремонт и небольшую модернизацию, аналогичные проведенным на чилийских кораблях, — в основном они касались изменений в авиационном вооружении.

21 августа 1951 г. «Филадельфия», получив новое имя С-11 «Баррусу», подняла флаг национальных ВМС. Церемония происходила в Филадельфии в присутствии посла Бразилии в США М. Набуку и американских официальных лиц. Командование крейсером принял капитан 1 ранга Р.Р. Гонсалес де Суза. «Сент-Луис», ставший С-12 «Тамадаре», прошел процедуру передачи в Филадельфии только 6 февраля следующего года. Первым командиром корабля в бразильских ВМС стал капитан 1 ранга П. Босисайу — будущий адмирал и военно-морской министр. Новые названия крейсера получили, традиционно для латиноамериканских флотов, в честь национальных героев — адмиралов И.М. Лисбу маркиза де Тамадаре, и Ф.М. Баррусу де Сильва (С-12 в течение короткого промежутка времени до официального приема в состав флота именовался «Альмиранте Тамадаре», но в конце концов в названии оставили только фамилию).

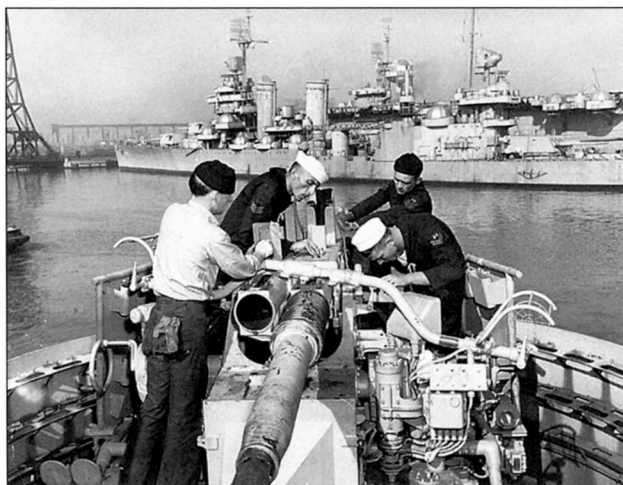
В 10.00 14 ноября 1951 г. «Баррусу» вышел из Филадельфии, направляясь на новую родину. В Рио-де-Жанейро крейсер прибыл 7 декабря. В январе следующего года корабль уже находился в достаточной степени боеготовности, о чем говорят проведенные с его участием маневры разнородных сил флота. Ставший в Бразилии еще при жизни эталоном морского офицера, командир «Тамадаре» капитан 1 ранга Паулу Босисайу тем временем тренировал экипаж своего нового кора-

бля, добиваясь требуемого уровня освоения оружия и технических средств прямо в США. С 13 февраля по 13 марта крейсер совершил учебно-испытательный поход вдоль Восточного побережья, после чего вернулся в Филадельфию для завершения подготовки к переходу в Бразилию. 26 марта «Тамадаре» вышел в море и, совершив ряд заходов в порты Карибского моря, 20 апреля прибыл в Рио-де-Жанейро.

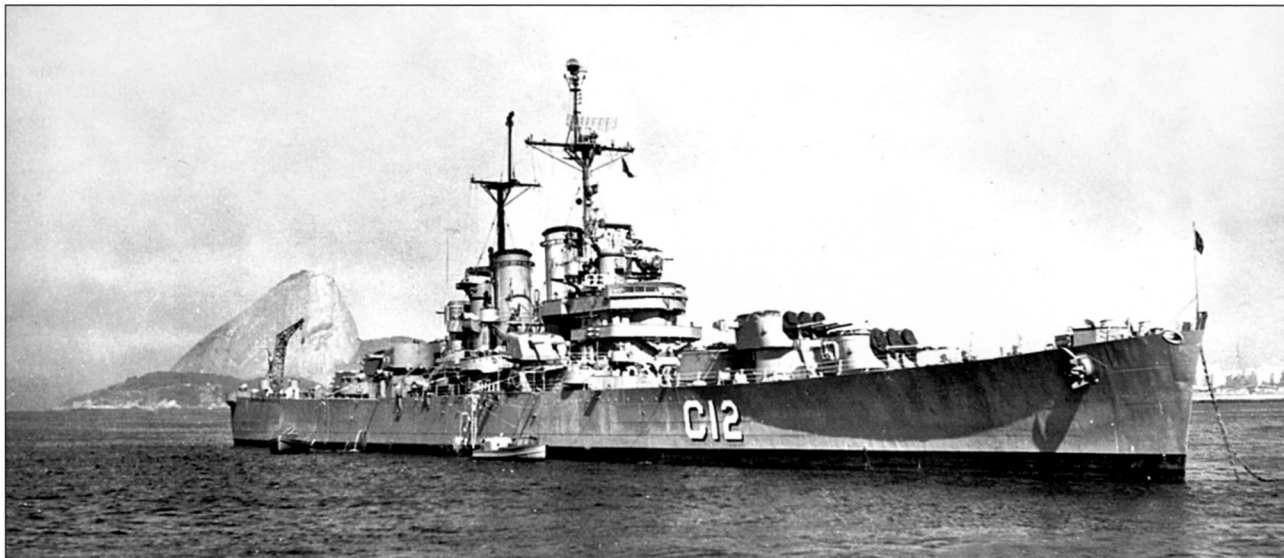
В биографии обоих кораблей начался период рутинной службы, включавший учебные походы, стрельбы, совместные плавания и межпоходовые ремонты. Осенью 1952 г. на борту «Баррусу» выходил в море тогдашний Начальник штаба ВМС США адмирал У. Феттелер. А весной следующего, 1953 года, этому кораблю посчастливилось представлять Бразилию на Спитхедском рейде на торжествах по случаю коронации Елизаветы II.

Но вернемся в Южную Америку. Американский писатель Джеймс Джонс в своем романе «Тонкая красная линия» провел мысль о том, что любой военный человек так или иначе раз в 20 лет оказывается втянутым в ту или иную войну. Имея дело с этносами латиноамериканского континента, приходится признать, что там такой промежуток значительно короче — с начала 50-х материк начало лихорадить в серии последовательных военных переворотов и острейших политических кризисов. Бразильским и аргентинским «бруклинам» в событиях такого рода довелось играть роль то президентских яхт, то своеобразных «аврор».

В 1955 году «Тамадаре» обеспечил визит в Португалию тогдашнего главы государства Кафе Филью. Тот являлся одной из фигур в большой политической игре, эндшпиль которой намечался на середину ноября 1955 года — страна должна была выбрать себе нового президента. Но 8 ноября Филью неожиданно подал в отставку. Власть в стране до выборов перешла к председателю парламента Карлосу Лузу, который явно не собирался расставаться с ней добровольно. Однако полноценно наслаждаться властными полномочиями он смог ровно четыре дня — до 11 ноября, когда в стране все же прошли выборы. Победу на них одержал политический противник Луза, потомок чешских эмигрантов Жуселину Кубтишек. Председатель парламента законность выборов не признал, его поддержала часть министров правительства. Понимая все опасность политического момента, министр обороны маршал Энрике Т. Лутт произвел «упреждающий переворот» — сместил Луза и передал власть вице-спикеру парламента, который поклялся передать ее Кубтишке в строгом соответствии с Конституцией. По большому счету, все это мало относилось к «Тамадаре». Но 10 ноября Луз, несколько министров и прочих официальных лиц поднялись на борт корабля, стоящего в гавани Рио. На следующий день вышедший из порта в неизвестном направлении крейсер подвергся обстрелу трех береговых батарей, лояльных военному командованию. Повреждений, благодаря умелому маневрированию капитана 1 ранга Сильвиу Экка, корабль не получил — впрочем, возможно, стрельба была предупредительной. Вернуться в Рио «Тамадаре» смог только после восстановления «вертикали власти». С конца января 1956 г. на следующие пять лет президентом страны стал Кубтишек, который в январе 1957 г. находился на борту «Баррусу» во время путешествия из Рио-де-Жанейро в Сантуш.



Приемка «Баррусу». Бразильские моряки осматривают 40-мм «Бофорс». Филадельфия, 27 марта 1951 года. На заднем плане виден законсервированный крейсер «Таскалуза».



До конца 50-х корабли несколько раз отрабатывали учебные задачи с вертолетами на борту. Обычно на них базировались по две винтокрылые машины Уэстленд УН-2 «Уосп». Не вполне ясно, при каких обстоятельствах и когда «Тамадаре» и «Баррусу» прошли модернизацию радиоэлектронного оборудования, но справочник «Джейн» за 1971 год числит за «бразильцами» такие же РЛС SPS-10 и SPS-12, как и на чилийских кораблях.

В мае 1960 г. «Тамадаре» появился в европейских водах — в Лиссабоне состоялся военно-морской парад. 13 июня 1963 г. оба крейсера в составе соединения контр-адмирала Н.Д. Байто прибыли в Сантуш для участия в очередных национальных торжествах. Бразильцы определенно умеют веселиться.

Однако вечного веселья не бывает — тем более там, где техническое обслуживание материальной части далеко от идеала. 15 августа 1967 г. на переходе из Салвадора в Рио-де-Жанейро, имея на борту военно-морского министра, «Баррусу» получил аварийные повреж-

дения ГЭУ в результате взрыва в одном из машинных отделений. Не обошлось без жертв — погиб командир дивизиона движения капитан-лейтенант Э.П. Магальяес. Не совсем понятно, насколько тяжелыми оказались аварийные повреждения корабля и насколько качественно его отремонтировали. Однако никаких значимых событий в его биографии больше не значится. В 1973 году крейсер вывели из состава флота, и в следующем году разобрали на металл.

«Тамадаре» в активный период службы удалось обойтись без серьезных аварий. Кроме отработки задач боевой подготовки как в одиночку, так и в составе соединения, корабль иногда привлекался для подготовки будущих офицеров флота. Так в январе 1969 года на нем совершили учебный поход курсанты училищ. Его черед покинуть строй пришел 28 июня 1976 г. По бразильским данным, к этому времени за 24 года службы в составе национального флота крейсер прошел 220 тысяч

«Тамадаре» (вверху и внизу)





«Баруссу» (вверху и внизу)



Аргентина

Наиболее драматичная история выпала на долю аргентинских «бруклинов», одному из которых довелось пострелять по реальным целям, а другому — стать последним на сегодняшний день представителем класса «крейсер», погибшим в бою.

В отношении Аргентины военно-исторические обзоры выделяют двадцатилетний период, начавшийся в 1948 году, как «эру возрождения». Надо сказать, что кроме окончательного забвения времен размещения на верфях ведущих военно-морских держав мира обширных заказов на строительство кораблей, начало этого «ренессанса» прочно ассоциируется с именем одного человека — президента, диктатора и национального лидера дона Хуана Доминго Перона. Многоплановая и не всегда понятная политика Перона в военно-морской сфере началась с приобретения в США в 1947 — 1950 гг. большого количества выведенных в резерв кораблей и судов, в первую очередь десантных и эскортных кораблей, а также транспортов и танкеров. Все они доставались Аргентине по копеечной стоимости. Одновременно корабли и суда приобретались и в Великобритании. Основанием для столь грандиозного обновления флота стали все более усиливающиеся территориальные споры с Чили.

Однако становой хребет флота составляли совсем другие корабли. В 1947 — 1948 гг., один за другим, из боевого состава ВМС вывели дредноуты «Ривадавия» и «Морено», прослужившие более 30 лет. Флот нуждался в новых capital ships. На роль таковых, после ухода с военно-морского трона линкоров,годились и

миль. На церемонии «проводов» присутствовали и двое бывших командиров корабля — Босисиу и Экк.

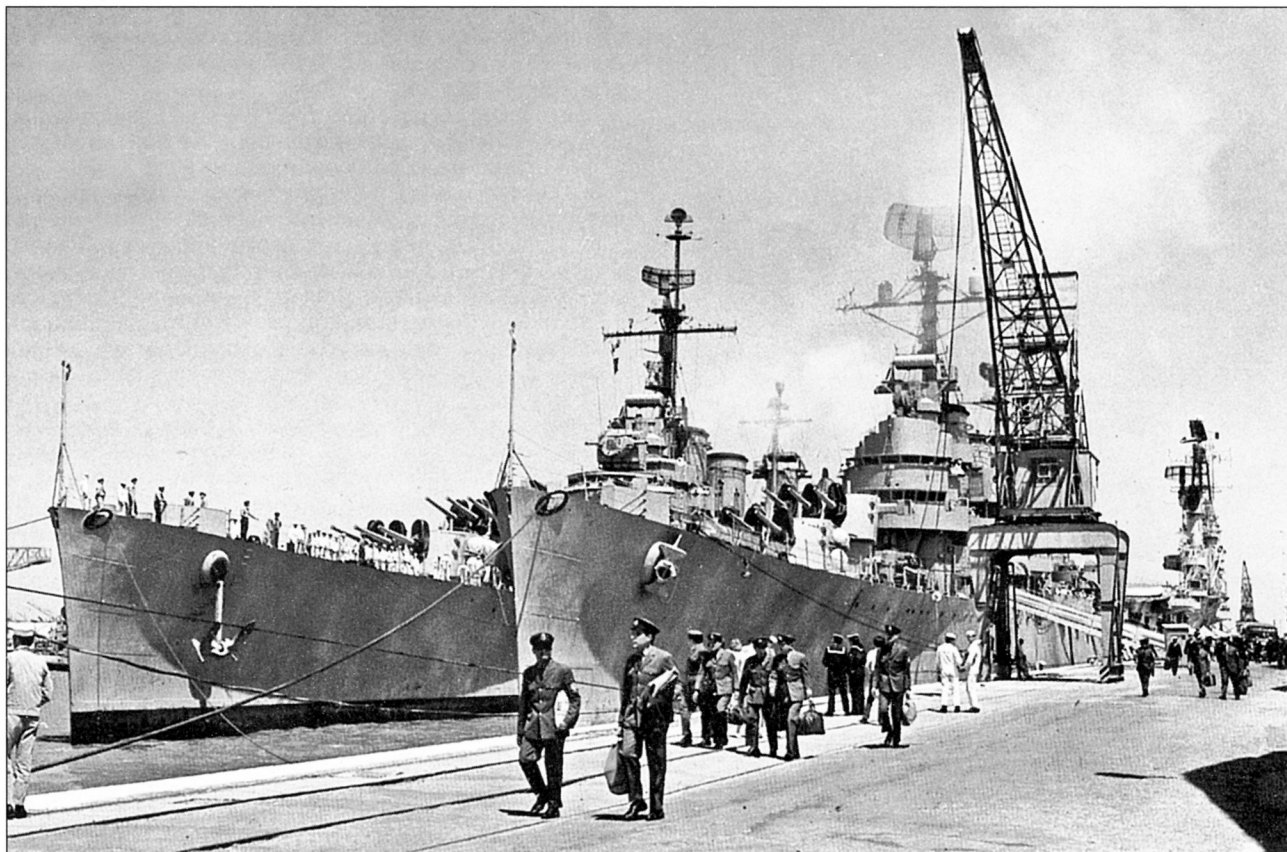
5 августа 1980 г. «Тамадаре» продали за 1,1 млн. долларов США панамской компании «Суперуинтон Энтерпрайзис Инкорпорейтед» с условием разделки крейсера в Гонконге. Однако фирма приняла решение отбуксировать корабль на Тайвань. 23 августа, огибая южную оконечность Африки за буксиром «Ройял», на приличной скорости «Тамадаре» пропорол корпус. Начались неконтролируемые затопления, полностью остановить которые прибывшая на следующий день спасательная партия не смогла. 24 августа было принято решение следовать в Кейптаун, но в 22.22 крейсер начал стремительно погружаться, заставив команду «Ройяла» отдать буксир. Очень скоро «Тамадаре» скрылся под водой в точке с координатами 38°48' ю.ш. и 01°24' з.д., предпочтя такой уход бесславной разделке «на иголки». Если вспомнить, что «Сент-Луис» — головной корабль маленькой серии из двух единиц, то поневоле подумаешь: флагманам свойственно уходить несломленными, в прямом и переносном смысле. Через 12 лет так же поступит и головной корабль класса... Если у кораблей бывает такая штука, как долг перед людьми, «Счастливчик Лу» отдал его сполна.

крейсера — до тех пор, пока приобретение авианосца оставалось открытым вопросом. Удачно сформированная и взаимовыгодная программа MDAP позволила решить эту проблему путем передачи Armada de la Republica Argentina (ARA) двух «бруклинов» — «Феникса» и «Бойза». Контракт на их продажу был подписан в США 11 января 1951 г.

Предпродажная подготовка и модернизация кораблей производилась в том же объеме, что и для флотов Бразилии и Чили. 12 апреля крейсера официально передали Аргентине в Филадельфии, а 17 октября бывший «Феникс», получивший название «Десисьенте де Октябре» («17 октября»),* поднял аргентинский флаг. В состав действующего флота корабль включили 5 декабря 1951 г. с присвоением ему бортового номера С-4. «Бойз», включенный в состав флота 19 декабря 1951 г. и переданный аргентинским ВМС 11 марта 1952 г. в той же Филадельфии, получил традиционное для кораблей этой страны имя «Нуэве де Хулио» («9 июля»)** и бортовой номер С-5.

* Столь необычное название должно было напоминать о событиях 17 октября 1945 года — даты фактического прихода к власти Перона, когда этот армейский полковник, бывший к тому времени вице-президентом и военным министром в правительстве генерала Фарреля и впавший в немилость военного кабинета, был освобожден из-под стражи в результате мини-революции бедных слоев населения Буэнос-Айреса и стал единоличным правителем страны.

** 9 июля 1816 года в Тукумане представители провинций бывшего вице-королевства Рио-де-ла-Плата провозгласили независимость от Испании и создание Объединенных провинций Южной Америки, прообраза Аргентины.



Сразу после ввода в строй, «17 де Октябре» направился в Норфолк для подготовки к переходу на новую родину. 16 ноября 1951 г. под командованием капитана 1 ранга Адольфо Б. Пива крейсер вышел из американской военно-морской базы, а утром 5 декабря бросил якорь в Пуэрто-Бельграно. Переход «9 де Хулио» состоялся позже, но уже в начале 1952 года оба крейсера вошли в состав специально сформированного (впрочем, это было характерно для всех рассматриваемых национальных флотов) крейсерского соединения, приступив к выполнению программы учений и стрельб. Большую часть времени они проводили в походах с курсантами военно-морских училищ и школ на борту. Существовали стандартные маршруты, по которым происходили такие вояжи в Атлантике на удалении 1200 миль от берегов Патагонии. 24 октября 1952 г. в Буэнос-Айресе «17 Октября» получил своеобразный подарок со стороны министерства авиации страны — крейсеру передали Боевое знамя (Pabellon de Guerra).*

Но мы говорим о Латинской Америке, значит обойтись без политики не получится никак. Хуан Перон, проводивший курс «срединной линии» (равноудаленность как от ортодоксально капиталистического, так и от новомодного социалистического путей развития го-

«Нуэве де Хулио» и «Генерал Бельграно», середина 70-х

сударства), был человеком крайне эксцентричным, но при этом не добился существенных успехов в экономике. Недовольство народных масс накопилось быстро. «Эпоха Перона» заканчивалась так же бурно, как и начиналась. 16 сентября 1955 г. в стране вспыхнула освободительная революция, в которой флот сыграл ведущую роль.

«Десисьенте де Октябре» в это время находился в заливе Нуэво с остающейся там частью флота, а «Нуэве де Хулио» в сопровождении двух эсминцев в этот же день открыл огонь по правительственным войскам у Пуэрто-Бельграно и вел его четыре часа. Спустя двое суток оба крейсера во главе основных сил флота прибыли в устье Ла-Платы, «17 де Октябре» нес флаг Командующего морскими операциями. Правительству был предъявлен ультиматум с угрозой артиллерийского обстрела Буэнос-Айреса. 19 сентября Перон бежал из страны, а 20-го в каюте командира «17 де Октябре» между представителями повстанцев и правительства состоялось подписание акта №1, означавшего полный успех революции.

Спустя два дня «17 де Октябре» переименовали в последний раз — ассоциации с Пероном теперь стали совсем неуместны, и крейсер сменил название на «Генерал Бельграно» — традиционное для АРА имя в честь генерала Мануэля Бельграно, военного и политического деятеля XIX века.

* Традиция вручения кораблю Боевого знамени, сохранившаяся в некоторых флотах Европы (испанский, итальянский) и Южной Америки, восходит к средневековью, когда знатные дамы готовили некий символ (например, знамя) и вручали его рыцарю, который обязан погибнуть, но вещь, сданную ему на хранение, спасти.



«Генерал Бельграно» оказался единственным «бруклином», получившим на вооружение зенитно-ракетный комплекс. Пусковые установки «Си Кэт» (внизу) располагались на кровлях мостика (вверху)



С начала следующего, 1956 года, оба крейсера провели в учениях и походах. В это время на них, как и на чилийских систершипсах, базировалось по два вертолета «Белл-47G».

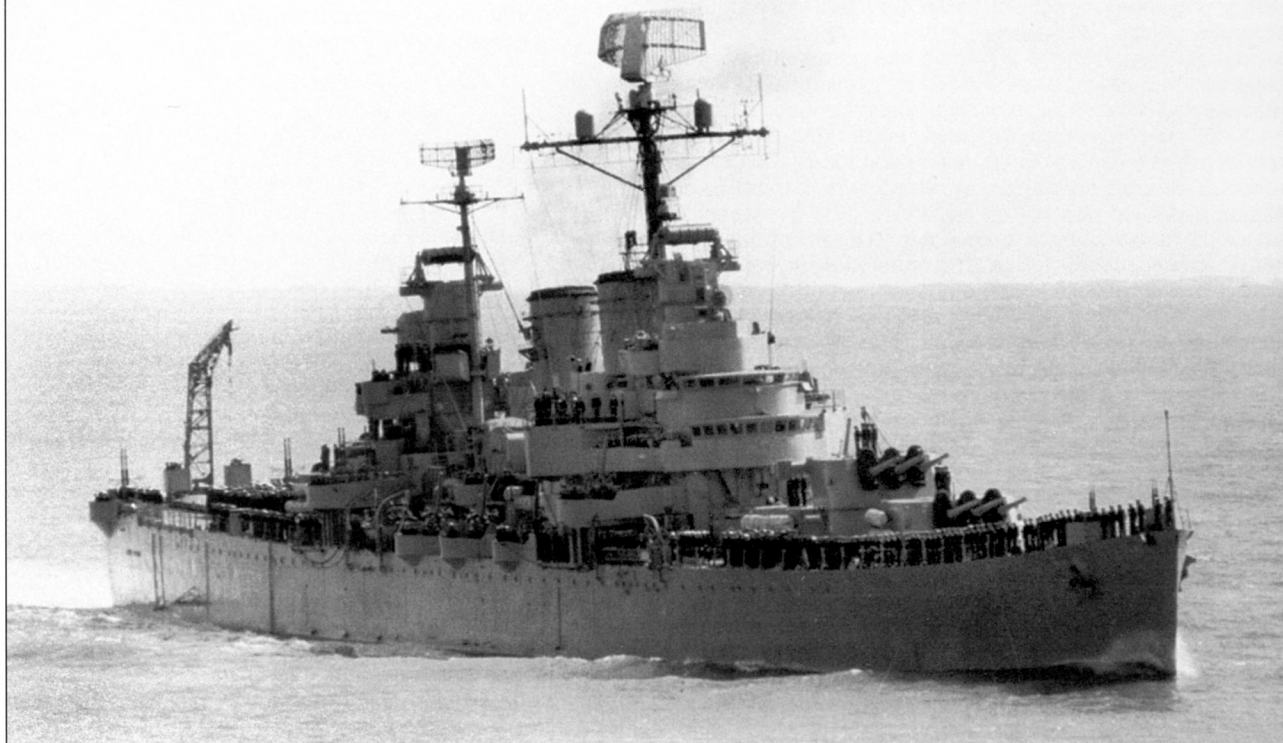
Мартовской ночью 1956 года отрабатывающие совместное маневрирование крейсера не смогли разойтись в открытом море: форштвень «9 де Хулио» ударил в борт «Бельграно», практически отрубив носовую часть последнего. Ремонтировались незадачливые систершипсы на верфи морского арсенала Пуэрто-Белграно. Обычно в малых флотах такие происшествия означают довольно сильное снижение уровня подготовки личного состава, что сказывается на содержании корабля, в результате чего последствия аварий становятся хроническими. Однако в случае «Бельграно» это правило обернулось исключением — в этом же 1956, а также в 1961, 1963 и 1965 годах он брал призы за лучшую стрельбу. В промежутках между этими мероприятиями оба крейсера прошли модернизацию — на них установили РЛС общего обнаружения LW-01 (на фок-мачте) и DA-01 (на грот-мачте) производства голландской фирмы «Сигнаал Автоматик».

В 1963 году, после посещения Ушуай, «Генерал Бельграно» какое-то время находился в прибрежных водах Мальвинских островов, обеспечивая военноморское присутствие в этом спорном регионе. Тогда это мероприятие прошло вполне мирно...

В 1967 г. «Бельграно» вывели из боевого состава флота для следующей модернизации — установки британского ЗРК «Си Кэт» версии GWS-24, две четырехконтейнерные пусковые установки которого смонтировали в задней части носовой надстройки, одновременно с установкой РЛС RTN-10X «Орион» итальянского производства. Дозвуковая ракета комплекса в сочетании с системой полуавтоматического наведения NA9-D1 вряд ли соответствовала громкому статусу «корабля УРО», но поскольку она стала первой системой управляемого ракетного оружия, появившейся на корабле АРА, значение этого события трудно переоценить. Вероятно, в ходе этой же модернизации на крейсере поставили навигационную РЛС SGR-110, а из зенитных автоматов оставили только два счетверенных (возможно, еще от двух до четырех одинарных) 40-мм «бофорса». 4 ноября 1968 г. «Бельграно» провел первые ракетные стрельбы — по аргентинским данным, вполне успешные, и в том же году снова стал лучшим на флоте по результатам артиллерийских стрельб.

«9 де Хулио» до конца службы и списания в 1978 году не модернизировался и в его судьбе заметных эпизодов более не отмечалось. «Генерал Бельграно» же до своей тридцатой годовщины нахождения в составе АРА (1981), привлекался к решению весьма широкого круга задач: стрельбы, учебные походы, поисково-спасательные операции, выполнение функций флагманского корабля и т.д. В январе 1982 года «Генерал Бельграно», под командованием капитана 1 ранга Эктора Е. Бонзо, совершил дальний учебный поход с курсантами военно-морских учебных заведений (национальных и иностранных), с заходами в порты Мадрин, Ушуая и Пунто-дель-Эсте. В это время на борту находился уже только один вертолет «Алуэтт-III» из состава 1-й вертолетной эскадрильи 3-й авиационной эскадры морской авиации. 12 февраля корабль, прой-

«Генерал Бельграно»



для за 22 дня 5000 миль, прибыл в Пуэрто-Бельграно и начал очередной планово-предупредительный ремонт. Как оказалось, последний...

Гибель «Генерала Бельграно»

В 1981 г., после пяти лет правления сменявших друг друга «генеральских кабинетов», к власти в Аргентине пришла профашистская хунта генерала Леопольдо Ф. Галтиери. Первоначальные успехи в наведение порядка внутри страны вскоре потерялись на фоне глубокого экономического кризиса и подавления инакомыслия. В качестве возможного пути выхода гнева народных масс, хунта Галтиери, по инициативе главнокомандующего ВМС адмирала Х. Анайя, приняла решение провести силовую операцию по захвату Фолклендов. Реакция Великобритании (правлящий кабинет Маргарет Тэтчер) прогнозировалась как «сдержанная» — предшественниками Галтиери вопрос о территориальной принадлежности Фолклендов в дипломатических сношениях поднимался регулярно с 1980 года.

Последовавшие в первых числах апреля 1982 г. высадки и обеспечивающие действия по планам операций «Суверенитет» и «Розарио» привели к относительно бескровному достижению первичных целей хунты на Фолклендах и Южной Джорджии. Однако первая же реакция британцев стала для них неожиданной. Владычица морей совсем не собиралась молча сносить оскорбления из другого полушария — уже 12 апреля правительство Тэтчер объявило о введении вокруг островов 200-мильной контрольной зоны (TEZ), все

попытки пересечь которую по направлению к островам должны были пресекаться Королевским флотом — три атомные субмарины («Конкерор», «Сплendid» и «Спартан») уже находились в этом районе, развернутые задолго до до аргентинского вторжения.

Но настоящим ударом для хунты стало освобождение только что захваченной Южной Джорджии. 25 апреля англичане силами TG.319.9, используя подразделения морской пехоты и бортовые вертолеты эсминца УРО «Энтрим» и фрегата «Плимут», при огневой поддержке этих кораблей, заставили капитулировать аргентинский гарнизон. А в бухте Грютвикен британцы захватили, поврежденную вертолетами, аргентинскую ПЛ «Санта-Фе». Одновременно стало известно о том, что на подходе в район Фолклендов находится мощное оперативное соединение TF.317, построенное вокруг авианосцев «Инвинсибл» и «Гермес». От правительства Аргентины требовалось предпринять какие-либо ответные меры.

И вскоре они последовали. 25-27 апреля в направлении островов вышли три ударных группы АРА, причем Южную (TF.79.3) возглавлял «Генерал Бельграно». На борту крейсера находилось 1093 человека. Кроме флагмана, в отряд входили два модернизированных эсминца типа «Гиринг» — «Педро Буэна» и «Ипполито Бучард».

Формально, находящиеся к 07.00 2 мая в 240 милях от Фолклендов корабли TF.79.3, конечно, могли угрожать находящимся в 300 милях британским силам — на эсминцах имелись установки противокорабельных ракет ММ-38 «Экзосет», а бортовая броня крейсера

достаточно хорошо защищала «Бельграно» от аналогичных ракет британских эсминцев и фрегатов («бронейность» ММ-38 — не более 90 мм, причем абсолютно все характеристики ракет французского производства, как показал этот конфликт, были завышенными), так же как и от 454-кг авиабомб «Си Харриеров» с авианосцев. Наиболее подходящим «противокрейсерским» оружием британского флота оказались 533-мм торпеды атомных подлодок. Впрочем, крейсер был уже далеко не новым кораблем: по свидетельству Эктора Бонзо, давление пара в котлах могло поддерживаться на отметке не более 70% от первоначального, кроме того, имелись системные проблемы с редукторами турбин. Все это приводило к тому, что скорость его полного хода не превышала 18,5 узлов.

Но как бы то ни было, группа «Бельграно» не пересекла 200-мильную зону, а около 9 часов утра вообще легла на западные курсы, следуя примерно 10-узловой скоростью в направлении Огненной Земли. Возможно, в сложных погодных условиях Южной Атлантики именно такой ход являлся экономическим для изношенных механизмов крейсера. Судя по отсутствию боевой готовности №1, большому количеству личного состава, находившегося вне боевых постов, и отсутствию у соединения текущего боевого распоряжения, применение оружия не планировалось.

Еще с вечера 30 апреля за аргентинским соединением постоянно следила ПЛА «Конкерор» (коммандер Ч.Л. Рефорд-Браун). Каждые два часа лодка возобновляла визуальный контакт с кораблями, и доносила их место в Адмиралтейство и командующему TF.317 вице-адмиралу Вудварду.

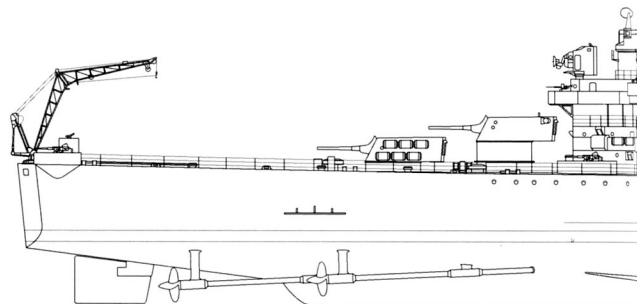
В этом месте Атлантики рельеф дна формирует банка Бердвуд — подводная горная гряда с чередованием глубин от 300 до 45 метров. Стоило группе «Бельграно» повернуть на северо-восток, по направлению к британским силам — и через короткое время «Конкерор» лишился бы возможности преследовать аргентинские корабли из-за малых глубин. Никаких гарантий того, что они не сделают это с наступлением сумерек, у Вудварда, разумеется, не было.

В Лондоне к этой угрозе, отнеслись еще серьезнее, и в 13.30 по Гринвичу Рефорд-Браун получил по спутниковой связи разрешение атаковать аргентинские корабли, даже и не вошедшие в пределы ТЕЗ, но находящиеся в месте, допускающем создание реальной угрозы надводным силам Великобритании.

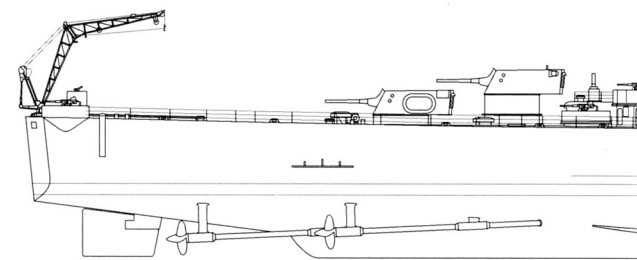
Ряд английских источников утверждает, что из-за проблем со связью, «Конкерор» перезапрашивал разрешение на залп, либо дожидался повторного подтверждения приказа, последовавшего в 17.30. Однако есть и противоположное мнение, связанное с якобы имевшим место желанием Рефорд-Брауна использовать новые управляемые торпеды «Тайгерфиш», стрелять которыми не позволили технические проблемы. Поэтому на тщательно рассчитанный боевой курс лодка легла только в 18.57. Дистанция до цели — идущего со скоростью 10 уз, в нескольких милях впереди эсминцев, крейсера «Генерал Бельграно» — составляла около 7 кбт. До границы ТЕЗ оставалось 35 миль, до ВМБ Исла-де-лос-Этадос на Огненной Земле — 100 миль, до ВМБ Ушуая — 240 миль.

В 19.00 «Конкерор» выполнил стрельбу тремя прямоидущими торпедами Mk.8**, принятыми на воору-

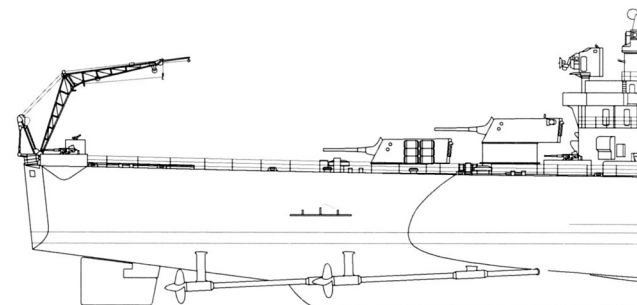
«Генерал Белграно», Аргентина, конец 1970-х годов.

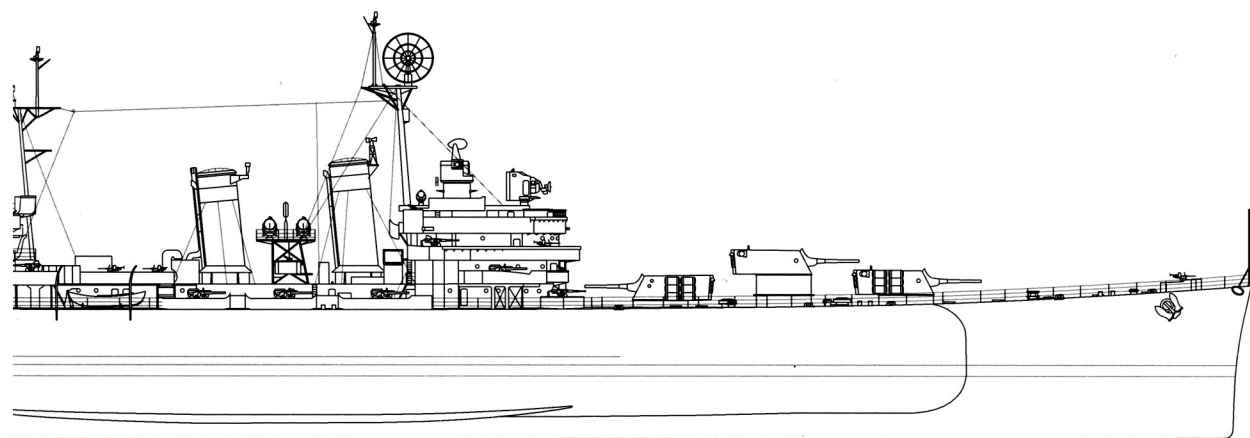
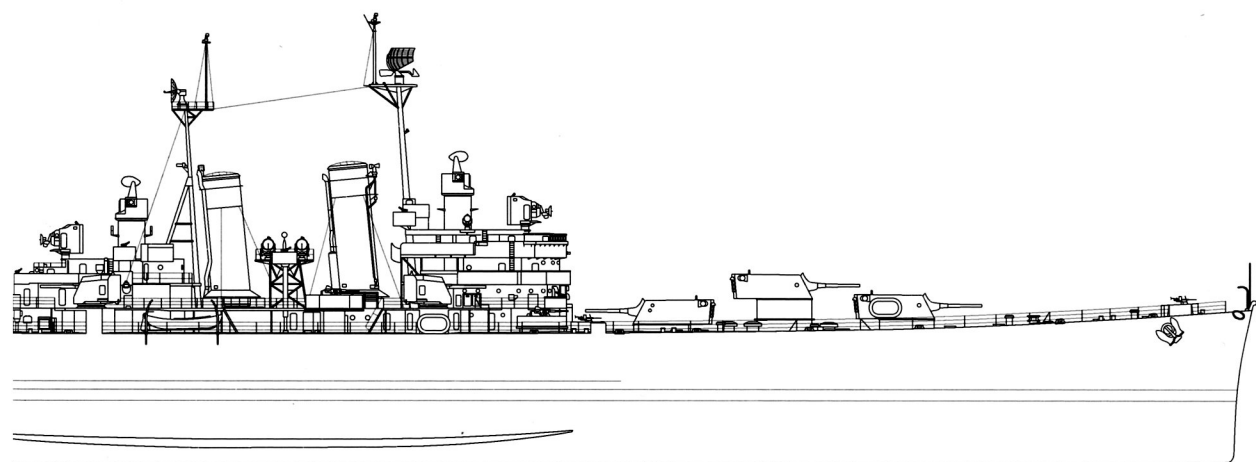
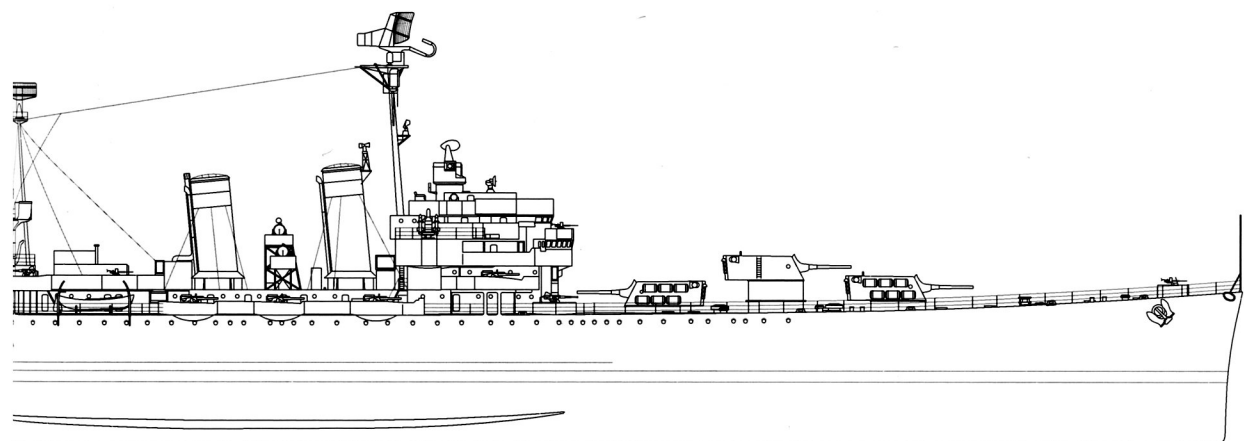


«Тамадаре», Бразилия, конец 1960-х годов.



«О'Хиггинс», Чили, конец 1951 года.







Последние минуты «Генерала Бельграно»...

жение в далеком 1932 году. В 19.01 (16.01 по аргентинскому времени) две из них попали в левый борт «Генерала Бельграно».

Подрыв обеих боевых частей произошел почти одновременно. Первая торпеда попала в район 106 шпангоута, причем весьма вероятно, что взрыв был неконтактным и произошел под днищем крейсера — площадь пробоины оценивалась в 90 м². Его сила была такой, что оказались пробитыми все палубы корабля, включая верхнюю. В кормовом МО и жилых помещениях практически сразу же погибло 234 человека, начались затопления машинных и котельных отделений. Борьба за живучесть осложнялась потерей энергии. Вторая торпеда взорвалась между 15 шпангоутом и погребами носовой башни ГК. Как и в случае с аналогичными попаданиями в «Хелену», «Гонолулу» и «Сент-Луис» в боях в заливе Кула летом 1943 года, носовая оконечность крейсера надломилась по линии носового броневго траверза и провисла вниз. К счастью, в носовых отсеках в этот момент люди не находились. Через 10 минут после попадания крен составлял 19° на левый борт, а еще через десять, в 19.21, достиг 40°, и капитан 1 ранга Бонзо приказал оставить корабль. Через непродолжительное время «Генерал Бельграно» скрылся под водой. С крейсером погиб 321 человек.

Третья выпущенная лодкой торпеда попала в «Ипполито Бучард», но не взорвалась. Несмотря на такой явный намек, эсминцы начали искать потерянный радиолокационный контакт с крейсером в противоположном направлении и не вели спасательных работ. Только 3 мая плоты с остатками команды «Бельграно» обнаружила аргентинская авиация, а к исходу дня оба эсминца, буксир «Франсиско де Гурручага», патрульный корабль «Коммодоро Соммелеро», а также чилийский транспорт «Пилото Пардо» спасли с плотов 772 человека.

Можно долго рассуждать о правомерности действий англичан, но увы — боевая устойчивость и техническое состояние «бруклинов» в составе флотов Южной Америки в начале 1980-х годов уже не выдерживали никакой критики. Ни один из крейсеров данного типа, кроме «Бельграно», за всю их долгую историю, не поражался торпедой подводной лодки, а вот старому «Фениксу» не повезло — он не только стал первым (и пока, к счастью, последним) кораблем, потопленным атомной субмариной, но и погиб от торпед, годившихся ему в ровесники.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Соединенные Штаты позже других стран приступили к строительству легких крейсеров нового поколения, поэтому в истории американского кораблестроения «бруклины» занимают особое место. Они не просто пришли на смену морально устаревшим «омахам», но и стали своего рода водоразделом в эволюции американских крейсеров: если их предшественники создавались в рамках вашингтонских ограничений, то все последующие корабли данного класса (кроме типа «Атланта») являлись в той или иной степени развитием проекта «Бруклина». Обе ветви крейсеров военной постройки — как тяжелых (линия «Уичита» — «Балтимор» — «Сейлем»), так и легких (типы «Кливленд» и «Фарго») — имели своим прототипом именно CL-40, сохранив его характерные черты: общую компоновку, гладкопалубный корпус, продольную систему набора, систему бронирования, трехорудийные башни главного калибра, размещение авиационного вооружения на корме.

К началу Второй мировой войны «Бруклин», сочетающий в себе мощное вооружение и надежную защиту, представлялся почти идеальным типом легкого крейсера. Артиллерия главного калибра, во время войны не имевшая равных по числу стволов и их суммарной огневой производительности, делала эти корабли незаменимыми в ночных столкновениях с японцами. В этих условиях ее основной недостаток — большое рассеивание снарядов при стрельбе на дальние дистанции — не играл существенной роли. В бою у Гуадалканала «Хелена» дважды «отработала» главным калибром по эсминцам «Икадзути» и «Амацукадзе», причем именно в момент выполнения обоими торпедной атаки: первый находился в выгодной позиции для стрельбы по американской колонне, второй пытался добить поврежденного флагмана. Оба получили серьезные повреждения, и хотя «Икадзути» обстреливался «Хеленой» две, а «Амацукадзе» — три минуты, обоим пришлось выходить из боя и думать только о том, как добраться до базы. Поэтому на вопрос «Что могли реально противопоставить американцы ночным атакам японских эсминцев в 1941 — 1942 годах?» данный эпизод может дать ответ: «Легкие крейсера типа «Бруклин» с радаром SG». В том, что это средство не сработало несколькими месяцами позже в боях у Кулы и Коломбангары, удивительного немного: к тому времени японцы уже могли улавливать излучения американских радаров и не давали противнику такой временной форы.

Что касается огня по береговым целям, то рассеивание снарядов залпа негативно сказывалось при стрельбе по береговым укреплениям, коммуникациям (дорогам, мостам, гидротехническим сооружениям), колоннам войск и техники. Однако здесь гораздо более важную роль играла передовая артиллерийская наводка и корректировка огня с земли или воздуха. Для условий же островных территорий Тихого океана, где количество разведанных стационарных укреплений и коммуникаций было минимальным, а качество корректировки не ругал только ленивый, стрельба по площадям с высокой огневой производительностью в принципе удовлетворяла ожиданиям. Части морской

пехоты, имевшие более четкие навыки использования артиллерийской поддержки с моря, предъявляли к обеспечивающему огню «бруклинов» куда меньше претензий, чем части сухопутных войск, гораздо более озабоченные возможностью попасть под «дружественный огонь», чем налаживанием четкого взаимодействия и грамотной корректировки стрельбы кораблей огневой поддержки.

Весьма прогрессивной оказалась система управления огнем Mk.34, без каких-либо изменений использованная впоследствии на всех крейсерах с шести- и восьмидюймовой артиллерией. Что же касается зенитной батареи дальнего боя, то на момент появления проекта она была вне конкуренции, да и в конце войны не могла считаться устаревшей или слабой, хотя на последующих американских крейсерах число универсальных орудий стало больше, а сами они эффективнее.

Исключительно положительной оценки заслуживает энергетическая установка крейсеров, отличавшаяся высокой надежностью. Война показала их хорошую живучесть, чему способствовал традиционно высокий в американском флоте уровень подготовки аварийных партий. Сравнение последствий попаданий планирующих бомб в «Саванну» и британский «Спартан», особенно мер по борьбе за живучесть, говорит в пользу американцев.

Необходимо отметить и удачное размещение ангаров: в отличие от американских линкоров, вынужденных всю войну нести самолеты на катапультных и очень часто просто избавляться от них как от источника пожаров, или тяжелых крейсеров первых серий, у которых ангары располагались в центральной части корпуса, что тоже никак не способствовало снижению взрывопожароопасности, «бруклины» имели довольно просторный подпалубный ангар в корме, что, кроме удобства обслуживания гидросамолетов, дало еще и определенный задел на будущее: в латиноамериканский период службы крейсеров в этих ангарах почти без переделок могли нормально базироваться вертолеты.

Нельзя, наконец, забыть и о постоянной готовности крейсеров типа «Бруклин» к развертыванию штабов достаточно высокого уровня — как по помещениям, так и по средствам связи. А ввод в конце 1942 г. в корабельную организацию боевых информационных центров (CIC), которые координировали действия источников информации и управляли информационными потоками в интересах соединения, привел к необходимости модернизации радио- и радиолокационного оборудования. В результате недостатки организации управления силами с «бруклинов» в тех случаях, когда они являлись флагманскими кораблями, следует отнести на счет издержек в организации работы самих штабов, но никак не на счет плохой работы технических средств связи и обнаружения, которая была столь характерна для японских кораблей класса «крейсер» в 1944 — 1945 гг.

Может сложиться впечатление, что «Бруклин» был лишен недостатков. Разумеется, это не так, просто эти недостатки лежали в иной плоскости, будучи на

первый взгляд незаметными или же трудно выражающимися сухим языком цифр.

Впервые внедренная на «бруклинах» продольная система набора давала заметную экономию веса, но заплатить за это пришлось слабостью корпусных конструкций. «Инцидент с «Саванной» стал притчей во языцах американского флота, а в боевой обстановке торпедные попадания регулярно приводили к отрыву носовой оконечности. Трудно назвать оптимальной и форму корпуса, даже несмотря на положительную оценку самих американцев. Зауженная носовая часть негативно сказывалась на мореходности и, что более важно, системе бронирования носовых погребов. Не блистали «бруклины» и быстроходностью: для достижения той же скорости близкие по размерам британские «тауны» требовали на 20 — 25% меньшей мощности машин. Впрочем, среди своих соотечественников «Бруклин» и его сестершипы не выделялись ни в лучшую, ни в худшую сторону.

Вторым важным недостатком «бруклинов» стала перегрузка, достигавшая к концу войны 1460 т — около 15% исходного водоизмещения. По этому показателю они завоевали сомнительную славу чемпионов среди американских крейсеров. Для наглядности скажем, что славившиеся своей плохой остойчивостью легкие крейсера типа «Кливленд» имели в среднем всего 500-тонную перегрузку, а тяжелые типа «Балтимор» и того меньше — 400 т. Но вот парадокс: модернизационный потенциал «кливлендов» оказался гораздо ниже, что предопределило их менее продолжительную послевоенную карьеру.

Наконец, самый серьезный недостаток, свойственный, впрочем, подавляющему большинству крейсеров U.S. Navy, — отсутствие торпедных аппаратов. Он во многом является спорным. Та же «Хелена» боях у Эс-перанса и Гуадалканала, обнаружив противника первой, торпедами могла добиться более весомых результатов. Австралийские и новозеландские крейсера, действовавшие в составе американских оперативных соединений, особенно ценились за наличие торпедных аппаратов — но здесь не надо забывать о гораздо более высокой технической надежности британских торпед, которые, между прочим, и послужили в довоенный период исходным материалом для развития широко известных, благодаря боевым свойствам, японских «длинных копий». С другой стороны, на американских эсминцах, где торпедное оружие было основным, в ходе боевых действий выявилась масса

проблем как с боевой подготовкой в его применении, так и с технической надежностью. Стандартная торпеда надводных кораблей Mk.15 тех версий, с которыми США вступили в войну и провели два наиболее тяжелых ее года, по количеству отказов материальной части заметно проигрывала в сравнении с британскими и немецкими образцами, не говоря уж о японских. Не выдерживали критики и стандартные приемы боевого применения американцами торпедного оружия, особенно в части, касающейся определения дистанции до цели, слаженности действий расчетов и координации торпедных атак соединений эсминцев. Возможно, на крейсерах, с их более отработанной организацией службы, торпедное оружие было бы уместнее — ответа на этот вопрос мы уже не получим.

Подведем итоги. Несомненно, Соединенным Штатам удалось создать действительно хороший проект легкого крейсера. Помимо того, что это было сделано после значительного перерыва в строительстве крейсеров с артиллерией ГК ниже 203-мм, заслуживают уважения еще два обстоятельства: качество постройки кораблей и их общее количество. Боевая история класса во Второй мировой войне, принеся на знамена девяти крейсеров с обоих стратегических ТВД шестьдесят восемь «боевых звезд» при одной невосполнимой потере, убедительно доказала важность, востребованность и адекватность довоенного проекта «Бруклина» в той войне, «которая началась».

Как неоднократно справедливо замечалось, легкий, «лондонский» крейсер класса «В» не пережил заката карьеры линкора и ушел вместе с ним. Но это справедливо лишь отчасти: в ВМС латиноамериканского континента это класс представлен и поныне, а «бруклины» оставались там наиболее многочисленным костяком национальных флотов еще долгое время после завершения своей истории в ведущих флотах. Здесь корабли весьма оригинальным образом приняли «линкорную» эстафету не только как флагманы и корабли управления, но и как основные силы соединений поддержки морских десантных операций, ибо характеристики дальности и бронепробиваемости главного калибра на локальных участках потенциальных высадок здесь требовались в гораздо меньшей степени, чем возможность создания продолжительного огневого давления за счет скорострельности 152-мм орудий.

Славные боевые имена «бруклинов» в ВМС США в настоящий момент носят многоцелевые атомные подводные лодки.

«Brooklyn» (CL-40)

Вступил в строй 30.9.37 в Нью-Йорке. В конце 1938 вошел в состав 8-й дивизии крейсеров. Участвовал в церемонии открытия Нью-Йоркской всемирной выставки (30.4.39) и спасательных работах на месте катастрофы ПЛ «Squalus» (22.5. — 3.6.39). Перешел на Тихий океан (июль 1939). Совершил учебный поход в южную часть Тихого океана (март — апрель 1941). Перешел в Атлантику (май — июнь 1941) и вошел в состав Атлантического флота. Действовал в составе Нейтрального патруля в районе Карибского моря, участвовал в оккупации Исландии (1 — 7.7.41). После вступления США во Вторую мировую войну — конвойная служба в Атлантике. 3.9.42 спас 1173 чел. с войскового транспорта «Wakefield» (AP-21). Участвовал в операции «Торч» (ноябрь 1942): 8.11.42 прикрывал высадку у Федалы; имел столкновение с французским КРЛ «Primoge»; поврежден попаданием невзорвавшегося снаряда французской береговой батареи. В начале 1943 прикрывал атлантические конвои в Касабланку. Перешел на Средиземное море (июль 1943). Осуществлял прикрытие и огневую поддержку десантов на Сицилию (10 — 17.7.43), у Салерно (9.9.43) и Анцио (22.1. — 9.2.44). Осуществлял огневую поддержку сухопутных войск в р-не Анцио (13 — 23.5.44). Участвовал в операции «Энвил/Драгун» по вторжению в Южную Францию (15.8.44). Ремонт и модернизация в Нью-Йорке (ноябрь 1944 — май 1945), после чего — небоевые задачи в Атлантике до сентября 1945. В годы Второй мировой войны заслужил 4 боевые звезды. 30.1.46 выведен в резерв в Филадельфии. 3.1.47 исключен из состава действующего флота. 9.1.51 передан Чили по «Программе оборонной взаимопомощи» и исключен из списков флота.

9.1.51 включен в состав чилийского флота как «O'Higgins» (CL-02). 30.6.51 принят чилийским экипажем в Филадельфии. Перешел из Филадельфии в Вальпараисо (23.8. — 10.9.51). Стал флагманским кораблем эскадры ВМС Чили (22.10.51). Ремонт и модернизация в Нью-Йорке (1.4. — 10.9.58). Участвовал в маневрах «Unitas IV» (7 — 29.10.63), «Unitas VI» (27.9. — 16.10.65), «Unitas VII» (8 — 20.10.66), «Unitas VIII» (25.9. — 4.10.67), «Logos» (сентябрь 1972). 12.8.74 поврежден в результате навигационной аварии. Ремонт на верфи ASMAR (1.1.75 — 1978); в 1978 вновь введен в состав флота. 27.9.91 исключен из состава флота. 28.10.91 продан на слом компании «Incom Shiptrade Ltd.». 3.11.92 затонул в Индийском океане в р-не Кейптауна при буксировке на разборку в Пакистан.

«Philadelphia» (CL-41)

Вступил в строй 23.9.37 в Филадельфии. Тренировочный поход в Вест-Индию (январь 1938). Круз по Карибскому морю с президентом Ф.Д. Рузвельтом (30.4. — 8.5.38). 27.6.38 стал флагманом 8-й дивизии крейсеров. Перешел на Тихий океан (июль 1939). Участвовал в маневрах флота (май 1941). Перешел в Бостон (22.5. — 18.6.41) и вошел в состав Атлантического флота. Действовал в составе Нейтрального патруля в районе Панамского канала, сопровождал конвои в Исландию и Великобританию. После вступления США во Вторую мировую войну — конвойная служба в Атлантике. Участвовал в операции «Торч» (ноябрь 1942): 8.11.42 прикрывал высадку у Сафи; вел перестрелку с французскими береговыми батареями; 10.11.42 гидросамолет крейсера участвовал в уничтожении французской ПЛ «Meduse». В декабре 1942 — марте 1943 дважды прикры-

вал конвои в Касабланку. Перешел на Средиземное море (июнь 1943). Осуществлял прикрытие и огневую поддержку десантов на Сицилию (10 — 30.7.43) и у Салерно (9 — 15.9.43). Ремонт и модернизация в Нью-Йорке (ноябрь 1943 — январь 1944). Осуществлял огневую поддержку сухопутных войск в р-не Анцио (14.2. — 23.5.44). Участвовал в высадке десанта и поддержке войск в Южной Франции (15.8. — 20.10.44). Ремонт и модернизация в Филадельфии (ноябрь 1944 — июнь 1945). Сопровождал КРТ «Augusta» с президентом Г. Трумэнном в Антверпен (7.7. — 7.8.45). Эскортировал трофейный лайнер «Europa» из Плимута в Филадельфию (6 — 25.9.45). Совершил два похода в Европу в рамках операции «Magic Garden» (14 — 29.11.45 и 5 — 25.12.45). В годы Второй мировой войны заслужил 5 боевых звезд. 9.1.46 выведен в резерв в Филадельфии. 3.2.47 исключен из состава действующего флота. 29.1.51 продан Бразилии по «Программе оборонной взаимопомощи» и исключен из списков флота.

29.1.51 зачислен в состав бразильского флота как «Barroso» (C-11). 21.8.51 принят бразильским экипажем в Филадельфии. Перешел в Рио-де-Жанейро (14.11. — 7.12.51). Совершил официальный визит в Великобританию (июнь 1953), где 15.6.53 участвовал в коронационном ревью на Спитхэдском рейде. Исключен из списков флота в 1973. Сдан на слом в Сан-Паулу в 1974.

«Savannah» (CL-42)

Вступил в строй 10.3.38 в Филадельфии. Тренировочный поход на Кубу и Гаити (весна 1938). Визит в Портсмут с целью защиты американских интересов в Европе (26.9. — 18.10.38). Перешел на Тихий океан (26.5. — 17.6.39). Ремонт на верфи «Мэйр Айленд» (14.11.40 — 27.1.41). Перешел в Бостон (19.5. — 17.6.41) и стал флагманом 8-й дивизии крейсеров Атлантического флота. Действовал в составе Нейтрального патруля. После вступления США во Вторую мировую войну совершил поход в Ресифи (январь 1942), затем занимался конвойной службой в Атлантике. Участвовал в операции «Торч» (ноябрь 1942): 8.11.42 прикрывал высадку у Себу. После возвращения в США (30.11.42) назначен в состав Южно-атлантического патруля; 7.1.43 прибыл в Ресифи. 11.3.43 участвовал в перехвате германского блокадопрорывателя «Karin» (бывший голландский «Kota Noran»). Перешел на Средиземное море (май 1943). Осуществлял прикрытие и огневую поддержку десантов на Сицилию (10 — 30.7.43) и у Салерно (9 — 11.9.43). 11.9.43 тяжело поврежден прямым попаданием планирующей бомбы FX-1400 с германского самолета Do-217K из состава KG 100 под Салерно — 197 убитых, 15 тяжело раненых. Восстановительный ремонт на Мальте (19.9. — 7.12.43). Ремонт и модернизация в Филадельфии (23.12.43 — 4.9.44). Придан учебному командованию (10.9. — 12.10.44). Сопровождал КРТ «Quincy» с президентом Ф.Д. Рузвельтом на Средиземное море (21.1. — 27.2.45). Служил в качестве учебного корабля военной морской академии в Аннаполисе (8.3. — 30.9.45). Совершил два похода в Европу в рамках операции «Magic Garden» (13 — 28.11.45 и 2 — 17.12.45). В годы Второй мировой войны заслужил 3 боевых звезды. 22.4.46 выведен в резерв в Филадельфии. 3.2.47 исключен из состава действующего флота. 1.3.59 исключен из списков флота. 25.1.66 продан на слом корпорации «Bethlehem Steel Co.».

«Nashville» (CL-43)

Вступил в строй 6.6.38 в Кэмдене. Тренировочный поход в Карибское море (июль 1938). Поход в Шербур и Портленд (15.8. — 30.9.38). Доставил делегацию США на Панамериканскую конференцию по обороне в Рио-де-Жанейро (март — июнь 1939). Перешел на Тихий океан (23.6. — 16.7.39). Участвовал в переброске морских пехотинцев на ат. Уэйк (02.41). Перешел в Бостон (20.5. — 19.6.41) и вошел в состав Атлантического флота. Действовал в составе Нейтрального патруля, участвовал в оккупации Исландии (1 — 7.7.41). После вступления США во Вторую мировую войну — конвойная служба в Атлантике (декабрь 1941 — февраль 1942). Перешел на Тихий океан в составе эскорта АВ «Hornet» (4 — 20.3.42). Участвовал в рейде Дулиттла на Токио (2 — 25.4.42). Действовал в районе Алеутских о-вов (14.5. — 22.11.42), затем перешел в юго-западную часть Тихого океана — 24.12.42 прибыл на Фиджи. Участвовал в обстрелах аэродромов Мунда (4.1.43) и Вила (12.5.43); в последнем случае поврежден в результате взрыва заряда — 18 убитых, 17 раненых. Ремонт и модернизация на верфи «Мэйр Айленд» (май — июль 1943). Участвовал в авианосных рейдах на ат. Маркус и Уэйк (август — октябрь 1943), затем действовал у берегов Новой Гвинеи: прикрытие высадки на м. Глостер (декабрь 1943), в Сейдоре (январь 1944), на о-вах Адмиралтейства (февраль 1944), у порта Холландия и Айтате (21 — 23.4.44), на о. Биак (27.5.44), на о. Моротай (сентябрь 1944). Флагманский корабль генерала Д. Макарута во время высадки на Лейте (20.10.44). Участвовал в высадке у Миндоро (декабрь 1944). 13.12.44 поврежден попаданием «камикадзе» у о. Негрос — 133 убитых, 190 раненых. Ремонт и модернизация на верфи «Пьюджет Саунд» (12.1. — 12.3.45). По прибытии в Субик (16.5.45) стал флагманским кораблем TF.74. Участвовал в высадке в зал. Бруней (июль 1945). В годы Второй мировой войны заслужил 10 боевых звезд. После капитуляции Японии действовал в китайских водах (19.9. — 17.11.45). Вернулся в Сан-Педро 3.12.45. Совершил поход на Энвиееток и Кваджелейн за демобилизованными (3.12.45 — 6.1.46), оказав помощь войсковому транспорту «St. Mary's» (APA-126). 24.6.46 выведен в резерв в Филадельфии. 9.1.51 передан Чили по «Программе оборонной взаимопомощи» и исключен из списков флота.

9.1.51 включен в состав чилийского флота как «Capitan Prat» (CL-03). 21.11.51 принят чилийским экипажем в Филадельфии. Ремонт и модернизация в Нью-Йорке (1957). 1.4.71 поврежден в результате столкновения с ЭМ «Cochrane» у Талькуано. 6.4.1982 переименован в «Chacabuco» в связи с включением в списки флота ЭМ УРО «Capitan Prat». 10.5.1982 исключен из списков флота. 29.4.1983 продан на слом канадскому предпринимателю Н.У. Кеннеди. Разобран в г. Гаосюн (Тайвань).

«Phoenix» (CL-46)

Вступил в строй 3.10.38 в Филадельфии. Совершил поход в Южную Америку с визитами в Порт-оф-Спейн, Сантуш, Буэнос-Айрес, Монтевидео и Сан-Хуан (декабрь 1938 — январь 1939), после чего перешел на Тихий океан. Находился в Пёрл-Харборе 7.12.41. Сопровождал конвои между Гавайями и западным побережьем США (декабрь 1941), перешел в Мельбурн, Австралия (февраль 1942). До июля 1943 действовал в составе соединений ANZAC, TF.44 и TF.74 в австралийских водах. Ремонт и модернизация в Филадельфии (июль — август 1943). Доставил государственного секретаря К. Халла на конференцию в Касабланке (октябрь 1943), после чего перешел на Тихий океан. Участвовал в

обстрелах м. Глостер (26.12.43), Маданга и Алексисафена (25 — 26.1.44), высадке на о. Лос-Негрос (29.2.44), обстреле о. Хауэи (4 — 7.3.44), высадке у порта Холландия и Айтате (21 — 23.4.44), высадке у Арапе (17.5.44), на о. Биак (27.5. — 10.6.44), о. Ноемфур (1 — 2.7.44), оккупации Моротай (15 — 30.9.44), высадке на Лейте (20 — 24.10.44), сражении в прол. Суригао (25.10.44), высадке у Миндоро (12 — 17.12.44), на Лусон (январь 1945), Коррехидор (13 — 28.2.45), у Баликпатана (29.6. — 7.7.45). Вернулся в Пёрл-Харбор (15.8.45). Вошел в состав Атлантического флота (6.9.45). В годы Второй мировой войны заслужил 9 боевых звезд. 28.2.46 выведен в резерв в Филадельфии. 3.7.46 исключен из состава действующего флота. 11.1.51 продан Аргентине и исключен из списков флота.

12.4.51 зачислен в состав аргентинского флота как «Diecisiete de Octubre» («17 de Octubre»)(C-4). 17.10.51 принят аргентинским экипажем в Филадельфии. Перешел в Пуэрто-Бельграно (16.11. — 5.12.51). 22.9.55 переименован в «General Belgrano». Поврежден в результате столкновения с КРЛ «9 de Julio» (март 1956) — оторвана носовая часть. Прошел капитальный ремонт и модернизацию (1967 — 1968). Участвовал в англо-аргентинском конфликте (16.4. — 2.5.82). 2.5.82 торпедирован и потоплен британской ПЛА «Conqueror» в 220 милях от Фолклендских о-вов — 323 погибших.

«Boise» (CL-47)

Вступил в строй 12.8.38 в Ньюпорт-Ньюс. Совершил поход к берегам Африки с визитами в Монровию и Кейптаун (февраль 1939), после чего вошел в состав 9-й дивизии крейсеров и перешел на Тихий океан. Прибыл в Манилу (4.12.41). Действовал в составе Азиатского флота (декабрь 1941). 21.1.42 поврежден в результате навигационной аварии в прол. Сэйп. Ремонт на верфи «Мэйр Айленд» до июня 1942. Конвойная служба в юго-западной части Тихого океана (июнь — октябрь 1942). Участвовал в бою у м. Эсперанс (11 — 12.10.42): поврежден попаданием 203-мм снаряда в носовой погребе — 107 убитых. Ремонт и модернизация в Филадельфии (19.11.42 — 20.3.43). Перешел на Средиземное море (8 — 21.6.43). Осуществлял прикрытие и огневую поддержку десантов на Сицилию (10.7. — 18.8.43), в Таранто (9 — 10.9.43) и у Салерно (12 — 19.9.43). Прибыл в Нью-Йорк (15.11.43), перешел на Тихий океан (декабрь 1943). Участвовал в обстреле Маданга и Алексисафена (25 — 26.1.44), высадке в зал. Хумбольта (22.4.44), в обстреле Вакде и Савара (29 — 30.4.44), высадке на Вакде и Тоэм (15 — 25.5.44), Биак (25.5. — 10.6.44), о. Ноемфур (1 — 2.7.44), м. Сансапор (27.7. — 31.8.44), оккупации Моротай (1 — 30.9.44), высадке на Лейте (20 — 24.10.44), сражении в прол. Суригао (25.10.44), высадке у Миндоро (12 — 17.12.44). Поддерживал войска в р-не Лейте-Миндоро (26 — 29.12.44). Участвовал в высадке в зал. Лингаен (9 — 13.1.45), на Лусон (14 — 31.1.45), Коррехидор (13 — 17.2.45), Замбоанга (8 — 12.3.45), у Таракана (27.4. — 3.5.45). Совершил поход по Филиппинским о-вам и Борнео с генералом Д. Макарутом на борту (3 — 16.6.45). Прибыл в Сан-Педро (7.7.45). Учебные задачи у западного побережья США (июль — октябрь 1945). В годы Второй мировой войны заслужил 11 боевых звезд. Перешел в Нью-Йорк (3 — 20.10.45). 1.7.46 исключен из состава действующего флота и выведен в резерв в Нью-Йорке. 11.1.51 продан Аргентине и исключен из списков флота.

12.4.51 зачислен в состав аргентинского флота как «Nueve de Julio» («9 de Julio»)(C-5). 19.12.51 принят аргентинским экипажем в Филадельфии. 11.3.52 прибыл в Пуэрто-Бельграно. Исключен из состава флота в 1979. Разобран в Браунсвилле, штат Техас, в 1983.

«Honolulu» (CL-48)

Вступил в строй 15.6.38 в Нью-Йорке. Поход в Великобританию (конец 1938), после чего стал флагманским кораблем 9-й дивизии крейсеров. Перешел на Тихий океан (24.5. — 14.6.39). Ремонт на верфи «Пьюджет Саунд» (октябрь 1940). Находился в Пёрл-Харборе 7.12.41, получил легкие повреждения. Конвойная служба на Тихом океане (январь — май 1942). Действовал в районе Алеутских о-вов (май — сентябрь 1942). Ремонт и модернизация на верфи «Мэйр Айленд» (октябрь 1942). Перешел в юго-западную часть Тихого океана (ноябрь 1942). Участвовал в сражениях у Тассафаронга (30.11.42), в зал. Кула (5 — 6.7.43), у о. Коломбангара (13.7.43); в ходе последнего поврежден попаданием торпеды в носовую часть. Временный ремонт в Тулаги, ремонт в Пёрл-Харборе и на верфи «Мэйр Айленд» до ноября 1943. Прибыл в Эспириту-Санто (11.12.43). Прикрывал высадку на о. Бугенвиль (январь 1944), Грин-Айленд (13.2.44). Участвовал в бомбардировке Сайпана и Гуама (июнь 1944), высадке на Гуам (июль 1944), Палау (сентябрь 1944), Манус (октябрь 1944), Лейте (19 — 20.10.44). 20.10.44 поврежден японским торпедоносцем B6N в зал. Лейте. Ремонт и модернизация в Норфолке (ноябрь 1944 — октябрь 1945). В годы Второй мировой войны заслужил 8 боевых звезд. Учебные задачи у восточного побережья США (октябрь — декабрь 1945). 8.1.46 выведен в резерв в Филадельфии. 3.2.47 исключен из состава действующего флота. 17.11.59 продан на слом.

«St. Louis» (CL-49)

Вступил в строй 19.5.39 в Ньюпорт-Ньюс. Действовал в составе Нейтрального патруля (октябрь 1939 — октябрь 1940). Перешел в Пёрл-Харбор (9.11 — 12.12.40). Ремонт на верфи «Мэйр Айленд» (июнь 1941). Участвовал в маневрах флота в районе Уйэк — Мидуэй — Гуам — Филиппины (август — сентябрь 1941). Ремонт и модернизация в Пёрл-Харборе (28.9.41 — январь 1942). Во время налета на Пёрл-Харбор 7.12.41 бил один самолет. Действия в составе TF.17: доставка подкреплений в Самоа и Паго-Паго, набеговая операция против о-вов Гилберта и Маршалловых (6.1. — 7.2.42). Сопровождал транспорта «President Coolidge» с президентом Филиппин Кезоном с Новых Гебридов в Сан-Франциско (апрель — май 1942). Действовал в районе Алеутских о-вов (25.5. — 25.10.42). Ремонт и модернизация на верфи «Мэйр Айленд» (ноябрь 1942). Перешел в Нумеа (21.12.42) для действий в р-не Соломоновых о-вов. Участвовал в сражениях в зал. Кула (5 — 6.7.43), у о. Коломбангара (13.7.43); в ходе последнего поврежден попаданием торпеды в носовую часть. Временный ремонт в Тулаги, ремонт на верфи «Мэйр

Айленд» до ноября 1943. Прикрывал высадку на о. Бугенвиль (20 — 25.11.43), участвовал в обстреле о. Шортленд и высадке на м. Торокина (январь 1944), высадке на Грин-Айленд (13 — 14.1.44). 14.1.44 поврежден японским бомбардировщиком D3A у Грин-Айленда — 23 убитых, 20 раненых. Участвовал в бомбардировке Сайпана и Гуама (июнь 1944). 16.7.44 поврежден в результате аварии в р-не Гуама. Ремонт и модернизация в Пёрл-Харборе (август — октябрь 1944). Патрулировал в зал. Лейте (16 — 27.11.44). 27.11.44 поврежден попаданием «камикадзе» — 16 погибших, 43 раненых. Ремонт и модернизация на верфи «Мэйр Айленд» (январь — февраль 1945). Участвовал в рейде на Японские о-ва в составе TF.58 (март 1945), операции против Окинавы (март — май 1945). Действовал в составе TF.95 в Восточно-Китайском море (июль — август 1945). В годы Второй мировой войны заслужил 11 боевых звезд. После капитуляции Японии действовал в китайских водах (август — октябрь 1945), а затем совершил три похода в западную часть Тихого океана в рамках операции «Magic Carpet» (ноябрь 1945 — январь 1946). Прибыл в Филадельфию (25.2.46). 20.6.46 исключен из состава действующего флота и выведен в резерв в Филадельфию. 22.1.51 исключен из списков флота в связи с продажей Бразилии.

29.1.51 зачислен в состав бразильского флота как «Almirante Tamandare», но 17.5.51 название сменено на «Tamandare» (C-11). 6.2.52 принят бразильским экипажем в Филадельфии. Перешел в Рио-де-Жанейро (26.3. — 20.4.52). Совершил официальный визит в Португалию с президентом К. Филью (1955). 28.6.76 выведен из состава флота. 5.8.80 продан на слом компании «Superwinton Enterprises Inc.»; 24.8.80 затонул при буксировке в Южной Атлантике вост. о. Гоф.

«Helena» (CL-50)

Вступил в строй 18.9.39 в Нью-Йорке. В конце 1939 перешел на Тихий океан. Находился в Пёрл-Харборе 7.12.41 — поврежден попаданием авиационной торпеды. Ремонт и модернизация на верфи «Мэйр Айленд» (январь — июнь 1942). С сентября 1942 действовал в р-не Соломоновых о-вов. Участвовал в боях у м. Эсперанс (11 — 12.10.42), у Гуадалканала (13.11.42). 11.2.43 гидросамолет крейсера участвовал в уничтожении японской ПЛ I-18. Ремонт в Сиднее (февраль 1943). Участвовал в бою в зал. Кула (5 — 6.7.43), в ходе которого получил попадания трех торпед, разломился и затонул — 168 погибших. В годы Второй мировой войны заслужил 7 боевых звезд и стал первым кораблем, удостоенным благодарности командующего флотом.

Литература и источники

- Мидлбрук М. "Битва за Мальвины": "Бельграно". Пер. с англ. // "Морской исторический сборник", вып.4. — СПб., 1993.
Морисон С.Э. Американский флот во Второй мировой войне. Пер. с англ. — Екатеринбург: Зеркало, 1998.
Морозов М.Э., Грановский Е.А. Гуадалканал! / Ретроспектива войны на море. — М.: ЧеРо, 1996.
Adcock A. U.S. Light Cruisers in action. — Carrollton: Squadron/Signal Publication, 1999.
Bonzo H.E. 1093 Tripulantes del Crucero ARA General Belgrano. — Buenos Aires: Sudamericana, 1992.
Brown D. Royal Navy and the Falkland War. — London: Conway Maritime Press, 1987.
Campbell J. Naval Weapons of World War II. — London: Conway Maritime Press, 1985.
Dictionary of American Naval Fighting Ships. — Washington: Naval History Division, 1959 — 1991.
Ewing S. American Cruisers of World War II. A Pictorial Encyclopedia. — Missoula: Pictorial Histories Publishing Co., 1984.
Friedman N. U.S. Naval Weapons. — London: Conway Maritime Press, 1983.
Friedman N. U.S. Cruisers. An Illustrated Design History. — London: Arms & Armour Press, 1985.
Morison S.E. History of the United States Naval Operations in World War II. Vol.1 — 15. — Boston: Little, Brown & Co., 1949 — 1962.
Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939 — 1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 1992.
Whitley M.J. Cruisers of World War II. An International Encyclopedia. — London: Arms & Armour Press, 1995.
BuShips War Damage Report: No.1 — USS Honolulu (7.12.41); No.4 — USS Helena (7.12.41); No.24 — USS Boise (11 — 12.10.42); No.43 — USS Helena (6.7.43); No.44 — USS Savannah (11.9.43).
Материалы сети Internet.

Патянин Сергей Владимирович
Токарев Максим Юрьевич

Самые скорострельные крейсера. От Перл-Харбора до Фолклендов

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. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями** обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»
E-mail: international@eksmo-sale.ru

International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформ-
лении,** обращаться по тел. 411-68-59, доб. 2115, 2117, 2118. E-mail: vipzakaz@eksmo.ru

**Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
В Новосибирске: ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3. Тел. +7 (383) 289-91-42.
E-mail: eksmo-nsk@yandex.ru
В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.
Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.
rdc-almaty@mail.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78. Тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать 08.11.2011.
Формат 84х108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 2 000 экз.
Зак. № 8847.

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



ISBN 978-5-699-53781-5



9 785699 537815 >



«Шестидюймовые пулеметы» – так прозвали эти крейсера за феноменальную скорострельность, артиллерийскую мощь и «огневую производительность»: в отличие от однотипных кораблей, они несли не по семь-девять, а пятнадцать 152-мм орудий, способных создавать невероятную плотность огня.

В годы Второй Мировой **легкие крейсера типа «Бруклин»** «отметились» практически во всех сражениях американского флота – проще найти операцию, прошедшую без их участия, чем перечислять все, в которых они были задействованы (от Перл-Харбора и Гаудалканала до высадки в Северной Африке, на Сицилии и во Франции), что объясняется как многочисленностью серии (9 кораблей), так и тем обстоятельством, что к моменту вступления США в войну «Бруклины» оказались единственными современными представителями данного класса в US Navy.

После победы шесть этих крейсеров были переданы по программе военной помощи флотам Латинской Америки – Аргентинскому, Бразильскому и Чилийскому. Меньше всех повезло «Фениксу», переименованному в **«Адмирал Бельграно»**, – 30 апреля 1982 года он был торпедирован у Фолклендских островов британской АПЛ «Conqueror» («Завоеватель»), став первым надводным кораблем, потопленным атомной подводной лодкой.

ISBN 978-5-699-53781-5



9 785699 537815 >

